

**Hacettepe Üniversitesi**  
**Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü**

**OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E BİR KURUM OLARAK**  
**BAHRİYE VEKÂLETİ**

Erdoğan ORAN

**Doktora Tezi**

**ANKARA 2012**



**Hacettepe Üniversitesi**  
**Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü**

**OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E BİR KURUM OLARAK**  
**BAHRİYE VEKÂLETİ**

Erdoğan ORAN

**Lisansüstü Eğitim, Öğretim ve Sınav Yönetmenliğinin**  
**Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Anabilim Dalı İçin Öngördüğü**  
**Doktora Tezi**  
**Olarak Hazırlanmıştır.**

**ANKARA 2012**

Doktora Tezi olarak sunduğum "*Osmanlı'dan Cumhuriyete Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti*" adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden olduğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğu belirtilir ve onurumla doğrularım.

23.12.2012

Erdoğan ORAN

**H.Ü.**

**Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü'ne,  
İş bu çalışma, jürimiz tarafından Atatürk İlkeleri ve İnkılâp  
Tarihi Ana Bilim Dalında DOKTORA TEZİ olarak kabul edilmiştir.**

**Başkan: Prof. Dr. Adnan Sofuoğlu** .....

**Üye: Prof. Dr. Mustafa Yılmaz** .....

**Üye: Doç. Dr. Bekir Koç** .....

**Üye: Doç. Dr. M. Derviş Kılınçkaya** .....

**Üye: Doç. Dr. Seyfi Yıldırım** .....

**Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu  
onaylarım.**

**23/12/2012**

**Prof. Dr. Adnan SOFUOĞLU  
Enstitü Müdürü**

## BİLDİRİM

Hazırladığım tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kâğıt ve elektronik kopyalarının Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım:

Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

- Tezim/Raporum sadece Hacettepe Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.
- Tezimin/Raporumun 1 yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin/raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.

---

Erdoğan ORAN

## ÖZET

Bu çalışmanın amacı Osmanlı İmparatorluğu'ndan Cumhuriyete Bahriye Nezareti/Vekâleti kurum tarihini incelemektir. Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi iki ayrı dönem halinde ele alınmış ve tarihsel süreç içerisinde değerlendirmeler yapılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu dönemi diye adlandırılan birinci dönem 1867–1920, Cumhuriyet dönemi diye adlandırılan ikinci dönem ise 1924–1928 tarihleri arasını kapsamaktadır.

Bu çalışmada Bahriye Nezareti ile Bahriye Vekâleti kurumsal tarihî sadece devletin savunma ihtiyaçlarına yönelik olarak teşkilatlanması değil, aynı zamanda bulunulan coğrafyada deniz ticaret faaliyetleri ile devlete olan katkıları da incelemeye dâhil edilmiştir. Tez altı bölümden oluşmuştur. Giriş bölümünde, tarihsel belgeleri inceleme metotları ile genel olarak tarihsel süreç içerisinde denizciliğin gelişimleri ve bu gelişmelerin Osmanlı İmparatorluğu'na yansımaları ele alınmıştır. Birinci bölümde Dünya Denizciliğinin doğuşu ve tarihsel gelişimi, Denizcilik Teknolojisindeki gelişmeler, Dünya Denizcilik Tarihinde söz sahibi olmuş Devletlerin Tarihsel (İngiltere, Almanya, Rusya ve ABD) Deniz Stratejiler ve Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkileri ele alınmıştır. İkinci Bölümde Denizcilikteki gelişmeler ışığında 1071 Malazgirt zaferini kazanan Türklerde Denizcilik ve Osmanlı İmparatorluğu'nda denizciliğin gelişimi incelenmiştir. Üçüncü Bölümde Duraklama ve Gerileme döneminde Osmanlı denizciliğinde modernleşme çabaları, eğitim alanındaki reformlar, yeni gemilerin inşası, Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş dönemi olan 1867 yılında kurulan Bahriye Nezareti'nin teşkilat yapısı incelenmiştir. Dördüncü Bölümde 1876 I. Meşrutiyet Dönemi, Beşinci Bölümde II. Meşrutiyet Dönemi Bahriye Nezareti'ndeki gelişmeler incelenmiştir. Altıncı Bölümde Cumhuriyet öncesi Milli Mücadele Dönemi Bahriye Nezareti'nin teşkilatlanması iç, dış politik ve ekonomik gelişmeler çerçevesinde kurumun yeniden teşkilatlanması incelenmiştir. Ayrıca Osmanlı imparatorluğu savunma ihtiyaçları ile devletin varlığının teminatı olan ve gelecek nesillere miras olarak aktarılan Deniz Kuvvetlerindeki (Kaptan-ı Deryalık makamı) gelişmeler tarihsel süreç içerisinde incelenmiştir. Cumhuriyet öncesi dönem (mütareke dönemi), Cumhuriyet dönemi (29 Ekim 1923- 29 Aralık 1924) ve Vekâlet dönemi (29 Aralık 1924–6 Ocak 1928) şeklinde, ekonomik ve askerî zorunluluklardan dolayı savunma faaliyetleri ile ticaret denizciliğindeki gelişmeler yeni teşkilat altındaki faaliyetleri kurum tarihî perspektifi

bakımından üç ayrı alt başlık altında ele alınmıştır. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde Türkiye ekonomisi, dış politikası, ihracat ve ithalat dengesi, iş gücü ve boğaz komisyonunun varlığı gibi nedenlerden dolayı savunma ihtiyaçları ortaya çıkmıştır. Dünya deniz ticaretindeki gelişmeler, Cumhuriyet'in ekonomik kaynak ihtiyacı çerçevesinde deniz ticaretini geliştirme çabaları ve Donanmanın yönetsel faaliyetleri nedeniyle yeniden teşkilatlanma ihtiyaçları, Bahriye Vekâleti'nin kurulmasını sağlamıştır. Sivil ticaret bahriyesi ile Deniz kuvvetlerinin Vekâletteki konumu değerlendirilmiştir.

Sonuç bölümünde Denizcilik Bakanlığına duyulan ihtiyaç ana hatları ile tartışılarak, böyle bir kurumun teşkil etmesinin 1924–1928 yıllarında olduğu gibi Ticaret filosunun Türk ekonomisindeki değişime olan katkısı tarihsel süreç içerisinde anlatılmıştır. Ayrıca yeni yapılan bir düzenleme ile denizcilik, ulaştırma ve haberleşme faaliyetleri bir bakanlık altında toplanması denizcilik bakımından ümit verici bir gelişme olmakla birlikte, coğrafi olarak yarımada ve deniz devleti niteliklerine sahip olan Türkiye Cumhuriyeti'nin bağımsız bir Denizcilik Bakanlığı altında tüm kurum ve kuruluşlarının yeniden teşkilatlanmasına duyulan ihtiyaç tartışılmıştır.

## ABSTRACT

The goal of this study is to mention the place of Naval Administration/Ministry from Ottoman Empire period to Turkish Republic period. Also, It will taking into consideration the historical process, which will evaulated as two periods. The first part will be consist Naval Administration period between 1867 and May 1919 called as a Ottoman State period and the second part will be consist of Naval Ministry period between 1924 and 1928 called as Turkish Pepublic period.

The study, which can be defined as the historical study of Naval Administration/Ministry periods which provided significant contribution for Ottoman State and Turkish Republic not only defence affair but also maritime shipping trade around their geography. This thesis consists of seven parts. In the introduction part, general information about the methods, sources and Naval History of thesis is given. In the first part It would be mentioned about Modern History of Naval world and has been given information about naval technogical development. Also It would be stressed main naval countieries with their naval strategies (United Kigdom, Germany, Russia and United States of America) related with Ottoman Empire. In second part It woul be mentioned about Turkish Naval history after Malazgrit Victory in 1071 and navy development. Not only military meaning but also trade navy. It may be dicussed on a wide scale about modernisations and training efforts of navy during the reconstructed and revive period of Ottoman Empire. In the third part; due to attempts for Naval Administration goes back to falling period of Ottoman Empire in 1867 till First Constitutional Monarcy period would be discussed. The fourth and fifth parts they would be mention about organisations of Naval Administration/ Ministry during First and Second Constitutional Monarcy period. At sixth part of thesis are given the grooving up of Pro-Rupublic period with respect to organization and restructure periods, also it would be considered within the framework of internal/external political and economical developments. The fundamental elements of survival and defens affair in Ottoman Empire and the institutions related to naval forces and and maritime trades are to be mentioned and inheritance that taken over is described. Also what called as Pro-Republic Period, Republic Period (29 October 1923– 29 December 1924) and Ministry Period (December 1924-6January 1928) the institutions, naval force defense affair and maritime trade developments with the new administration and



the activities in the defence industry that are executed mediation of military naval force that form the core of military and economical obligations are mentioned under three subtitle. The developments that affect the changing of understanding in in defense and shipping trade, the effects on Turkish Economy, foreing policy, import/export trade balance, work force, choke point country, and defence industry during the early period of Turkish Republic are explained. As a result of new shipping trade and admistrative re-bulding of Naval Forces and the reason of establishing of Naval Ministry, its status model of civilian trade navy and administration of naval force are tried to be assessed. From defens reasons with constructing new shipyard some precaution are taken behalf of Naval Force.

As a result, the necessity of new Naval Ministry will be dicussed with its general scope. The contributions of Merchant Navy on development of Turkish economy during the transition from 1924 to 1928 is exemined by also taking into account the time and historical process. According to last amendement the government is collected Naval Ministry with transport and communication ministry together. Even it may be evaulated as a promosing development. In the long range as penunsula and sea country, Turkish Republic is urgently needed a free and independent Naval Ministry are discussed.

	<u>SAYFA NO</u>
<b>ÖZET</b>	VI
<b>ABSTRACT</b>	VIII
<b>İÇİNDEKİLER</b>	X
<b>KISALTMALAR</b>	XVI
<b>ÖNSÖZ</b>	XVIII

## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ**

1. Tarihsel Gelişim	1
1.1 Batı Avrupa’da Denizciliğin Doğuşu ve Gelişmesi	11
2. Denizcilik Teknolojisindeki Gelişmeler	14
2.1. Pusulanın İcadı	14
2.2. Gemi İnşa Teknolojisi	15
2.3. Gemi Silah Teknolojisi	17

## **İKİNCİ BÖLÜM**

### **BAHRİYE NEZARETİNİN KURULUŞUNA KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU’NDA DENİZCİLİK**

1. Eski Türklerde Denizcilik ve Osmanlı İmparatorluğu’nun ilk dönemlerinde Bahriye’deki gelişmeler	19
2. Osmanlı İmparatorluğu’nun Yükselme Döneminde Bahriyenin gelişimi	23
3. Osmanlı İmparatorluğu’nun Duraklama ve Gerileme Döneminde Bahriye	26
4. Osmanlı İmparatorluğu’nun Reformlar Sürecinde Bahriye	32
4.1. Sultan III. Selim Dönemi Osmanlı Bahriyesi’ndeki Gelişmeler	32
5. Sultan II. Mahmut Dönemi Osmanlı Bahriyesi’ndeki Gelişmeler	46
6. Sultan Abdülmecit Dönemi Osmanlı Bahriyesi’ndeki Gelişmeler ve Umur-u Bahriye’nin kurulması	51

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM**

### **OSMANLI BAHRİYE NEZARETİNİN KURULMASI VE TEŞKİLAT YAPISI**

1. Kuruluş	
2. Bahriye Nezareti ve Sultan Abdülaziz Dönemindeki Gelişmeler	57
3. Bahriye Mektebi’nin Kurulması	60
4. Bahriye Nezareti’nin Kurulduğu Dönemde Denizcilik Faaliyetleri	65
5.1. Bahriye Nezareti’nde Teşkilatlanma	84

5.2. Mali Uygulamalar	86
5.3. Matbaa ve Harita Basım Faaliyetleri	87
5.4. Denizcilikteki Muhtelif Gelişmeler ve Kanuni Düzenlemeler	89
5.5. Liman Reis'i Hobart Paşa ve Mızıkay-ı Hümayun	92
5.6. Özlük Haklar ve Yurtdışı Kursları	94
5.7. Törenselle ve Bürokratik Düzenlemeler	98
5.8. İmalat, İnşa ve Bayındırlık Faaliyetleri	100
6. Bahriye Nezareti	104
6.1. Bahriye Daireleri	110
6.1.1. Erkân-ı Harbiye Bahriye Zabıtlığı	110
6.1.2. Levazım Dairesi	112
6.1.3. Dersaadet Dairesi	113
6.1.4. Divan-ı Harp Dairesi	113
6.1.5. Tersane-i Amire Memuriyeti	113
6.1.6. Muhakemat Dairesi	113
6.1.7. Sıhhiye-i Bahriye Heyeti	113
6.1.8. Liman Komutanlığı	114
6.2. Bahriye Komisyonu	114
6.2.1. Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu	114
6.2.2. Fen Komisyonu	115
6.2.3. Fabrikalar Komisyonu	115
6.2.4. İslahat ve Tahkikat Komisyonu	115
6.2.5. İmalat Komisyonu	115
6.2.6. Torpido Komisyonu	116

## **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM**

### **I. MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE BAHİRİYE NEZARET**

1. Sultan Abdülhamit Döneminde Bahriye Nezareti	117
2. Gayr-i Müslimlerin Askere Alınması	118
3. Sultan II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Faaliyetleri	120
4. Sultan II. Abdülhamit Dönemi Bahriyede Nezareti'ne Bağlı Daireler	121
4.1. Erkâm Harbiye-i Bahriye Dairesi	121
4.2. Şura-yı Bahriye	125
4.3. Liman Kumandanlığı	125
4.4. Dersaadet Liman Dairesi	126
4.5. Tersane Memuriyeti	127

**SAYFA NO**

4.6. Nizam Dairesi	126
4.7. Heyet-i Sıhhiye	128
5. Komisyonlar ve Faaliyetleri	129
5.1. Daimi Komisyonlar	130
5.1.1. Islahat ve Kavan-i Bahriye Komisyonu	130
5.1.2. Islahat-ı Bahriye Komisyonu	130
5.1.3. Fen Komisyonu	131
5.1.4. İmalat Komisyonu	131
5.1.5. Islah-ı Muamelat Komisyonu	132
5.1.6. Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu	132
5.1.7. Islahat ve Tetkik-i Muhasebat Komisyonu	133
5.1.8 Torpido Komisyonu	133
5.1.9. Bahriye Tercüme Komisyonu	134
5.1.10. Bahriye Kitap Komisyonu	135
5.1.11. Bahriye Sicil Komisyonu	135
5.2. Geçici Komisyonlar	135
5.2.1 Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazlarına Taht el-Bahr Torpido Vaizi Komisyonu	135
5.2.2. Memalik-i Osmaniye'nin Limanlarına Duhul ve Humus Eden Sefain-i Harbiye Komisyonu	136
5.2.3. Daire-i Bahriye'nin Vezaif-i Umumiyesinin Tahdidi Komisyonu	136
5.2.4. Ümera ve Zabitan-i Bahriyenin Mevaki'e Tevzi Komisyonu	136
5.2.5. Mehmed Selim Firkateyninin Darüt Tahsil Olması Komisyonu	137

5.1.6. Zabitanın Derece-i Liyakatlarına Göre İktiza Eden Mahallere Tayini Komisyonu	137
5.1.7. Tüccar Kaptanlar Mektebi Komisyonu	137
5.1.8. Ticaret-i Bahriyenin Tevzi ve Sefain-i Osmaniye'den Alınmakta Olan Rusmat Komisyonu	137
5.3. Bahriye Nezareti Bünyesindeki Basım-Yayım Çalışmaları	138
5.4. Bahriye Nezareti'nde Çalışan Personel ve Çalışma koşulları	138
5.5. Bahriye Askeri Teşkilatı	140
5.6. Teşkilatın Genel Yapısı	140
5.7. Sanayi-i Bahriye Alayı	141
5.8. Tir-i Güverte Sınıfı	142
5.9. İmalat-ı Sübyan Taburu	142
5.10. Sanayi-i Sübyan Taburu	143
5.11. Bahriye Taburu	143
5.12. Sınıf-ı Harp	143
5.13. Zabitan-i Sıhhiye	143
5.14. Sanayi ve inşaiyye	143
5.15. Çarkçıyan	143
5.16. Gedikli Sübyan Sınıfı	144
6. Bahriyede Görev Yapanlar Arasında Otoriteyi Temine Yönelik Düzenleme	144
6.1. Keyfi Uygulamaların Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler	144
6.2. Kılık-Kıyafet Alanlarına Yönelik Düzenlemeler	145

6.3. Asker Kazaların Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler, Almanlar ve Bahriye sorunları	147
7. Osmanlı Devleti'nde Yabancı Uzmanların Katkılarının Değerlendirilmesi	148
7.1. İngiltere'nin katkıları	148
7.2. Alman katkıları	151
7.3. Amerikan katkıları	155
7.4. Donanma yardım sandıkları	156

## **BEŞİNCİ BÖLÜM**

### **II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ BAHİRİYE NEZARETİ**

1. II. Meşrutiyet Dönemi Bahriye Nazırlığı	162
2. İngiliz Amiral Gambel'in Görevlendirilmesi ve teşkilat yapısında değişiklikler	162
3. 1912 Yılında Meydana gelen Değişiklikler/ Yeniden Yapılandırma	167
4. Cemal Paşa Dönemi Bahriye Nezareti'nde Düzenlemeler	169
5.1. Bahriye Teşkilat Nizamnamesi: 1916 (1332)	177
6. Bahriye Rütbeleri ve Bahriye Askerî Teşkilatı	185

## **ALTINCI BÖLÜM**

### **MİLLİ MÜCADELE VE CUMHURİYET DÖNEMİ BAHİRİYE NEZARETİ**

1. Milli Mücadele Dönemi Bahriye Nazırlığı	188
1.1. Milli Mücadelenin İlk Dönemleri	188
1.2. Ankara Hükümeti'nin Bahriyedeki Teşkilatlanması	189
2. Cumhuriyet Döneminde Bahriye	191
3. Bahriye Vekâleti-Kurulması	196
4. Bahriye Vekâleti'nin Yetki Sahası ve Gücü	206
5. Ali İhsan Bey'in (ERYAVUZ) Bahriye Vekili olması	207
6. İhsan Bey'in Bahriye Vekili Olarak Davranışları ve Vekâlet Dönemi	209
7. Bahriye Rütbeleri	210
8. Yavuz'un Onarımı, Yavuz Havuz Davası ve Bahriye Vekâleti'nin kaldırılması	215
9. Bahriye Vekâleti döneminde yapılan faaliyetler	216
10. Bahriye Vekâleti'nin Kaldırılması Sonrası Gelişmeler	216
11. Deniz Kuvvetleri Dönemi	221

	<u>SAYFA NO</u>
12. Bahriye Vekâletinin Açtığı Davalar	223
13. Kasımpaşa Havuz ve Fabrikalarının Seyri sefain İdaresine verilmesi	225
14. Alman Heyetin Faaliyetler	225
15. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizaltılar	226
16. Osmanlı / Cumhuriyet Dönemi Bahriye Nazırları/ Vekili	229
Sonuç	231
Bibliyografya	243
EKLER	258

## KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devleti
A.g.e	Adı Geçe Eser
Ank.	Ankara
ATASE	Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Kurulu Başkanlığı
AÜAİTE	Ankara Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
Bkz	Bakınız
BM	Birleşmiş Milletler
BN	Bahriye Nezareti
BV	Bahriye Vekâleti
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	Cilt
Çev.	Çeviren
Dz. K.K.	Deniz Kuvvetleri Komutanlığı
DİA	Diyanet İslam Ansiklopedisi
DİE	Devlet İstatistik Enstitüsü
DM	Denizcilik Müsteşarlığı
Genkur	Genel Kurmay Başkanlığı
HÜAİTE	Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü
Hv. K.K.	Hava Kuvvetleri Komutanlığı
İDT	İktisadi Devlet Teşekkülleri
İst.	İstanbul
İÜ	İstanbul Üniversitesi
MSB	Mili Savunma Bakanlığı
NATO	Kuzey Atlantik Savunma Paktı (North Atlantic Treaty Organisation)
Örn.	Örneğin
S.	Sayı



s.	Sayfa
Sagüvkom	Sahil Güvenlik Komutanlığı
SBF	Siyasal Bilgiler Fakültesi
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C	Türkiye Cumhuriyeti
TDVIA	Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
THK	Türk Hava Kurumu
TSK	Türk Silahlı Kuvvetleri
TTK	Türk Tarih Kurumu

## ÖNSÖZ

Bugün, mevcut coğrafi yapımız incelendiğinde Türkiye coğrafyası üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada devletidir. Türk Boğazları olarak bilinen İstanbul ve Çanakkale Boğazları üç kıta arasında yegâne su yolu olma özelliğini taşımaktadır. Türkiye stratejik konumu, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birleşim noktasında bulunması, verimli topraklara sahip olması gibi nedenlerden dolayı tarihsel süreç içerisinde Türkiye, daima büyük kavimlerin mücadele alanı olmuş ve günümüzde de bu mücadele alanı olma hüviyetini korumaktadır.

Dünyada son dönemlerde yaşanan gelişmeler nedeniyle Türkiye'nin stratejik öneminin azaldığı kimi çevreler iddia etseler de, bu özelliğin dünden yarına biteceğini söylemek mümkün değildir. Türkiye Karadeniz, Marmara, Ege ve Doğu Akdeniz'de 8300 Km kıyı şeridine sahiptir. Türkiye bu eşsiz coğrafyasına rağmen acaba denizlerden istenildiği hâsılayı sağlayabiliyor mu? Denizdeki hak ve menfaatlerini askerî anlamda savunduğu halde, sivil anlamda denizin nimetlerinden yeterince faydalanabiliyor mu? Örneğin; deniz ticaretinden yeterli düzeyde pay alabiliyor mu? Türk Milleti Denizci bir millet midir? Gelecek nesillere denizcilik bilincini aktarabilecek çalışmaları mevcut mudur? Denizcilik konuları ve deniz ticaretinde kurumlar arasında eş güdüm ve koordinasyon arzu edilen seviyede midir? Yaklaşık çeyrek asrını denizcilik mesleğine ve bir anlamda denizlerin mavi derinliklerinde geçirmiş birisi olarak, bu sorulara olumlu cevap vermek çok güçtür. Bu olumsuzluğu tarihî perspektif içerisinde değerlendirerek, cevaplarını arayacağız.

Tez araştırmalarımaya başladığımda; Bahriye Vekâleti/Nezaretî konusu nispeten bakir sayılan bir alan olduğu, bu alanda çok fazla çalışmanın yapılmadığını tespit ettim. Deniz tarihî konusunda araştırma yapan akademik personelin fiilen denizde çalışmamalarından kaynaklanan eksiklikleri nedeniyle, kimi tarihî olayların ayrıntılarını değerlendirmelerinde farklı yorumlar yaptıklarına şahit oldum. Tarihçiler her mesleği icra edemeyeceğine göre, bu durum son derece normal karşılanmalıdır. Ancak deniz tarihînin nahif sayılabilecek bir tarafı vardır. Kimi tarihî olayların yorumlanmasında akademisyenin fiilen mesleğin içinden gelmiş olmasının büyük avantajı olduğu muhakkaktır.

Sadece bir kroniği arşivden alınarak incelenmesi deniz tarihî açısından yeterli değildir. Denizde yaşanan bir tarihî olaya şahitlik etmekte, en sağlıklı şekilde yorum yapmak ve hadiseleri en doğru şekilde okuyucuya aktarmakta, deniz tarihçisinin denizle iç içe olması gerekmektedir. Deniz tarihçisi; denizde yaşam, gemilerinin teknik özellikleri, oşinografi ve atmosferik şartları, denizde hayatı idame ettirme konusunda bilgi sahibi olmalıdır. Ayrıca denizlerin kıyı ülkelerin stratejilerindeki önemi, ülkelerin coğrafi konumları ve denizlere yakınlığı, ada, yarımada devleti olması, hammadde kaynakları veya ürünleri pazarlara

ulaşmasında kullanılan deniz ulaştırması ve deniz taşımacılığı gibi konularda ayrıntılı bilgilere ihtiyaç duyacaktır. Yine deniz tarihi konusunda araştırma yapan tarihçiler boğazlar, karasuları, kıyı suları, kıta sahanlığı, münhasıran ekonomik bölgeler, kıyı ülkelerin denizler üzerinde deniz kontrolünü sağlama becerileri, kıyı ülkesinin denizlere bakışı, denizcilik kültürü ve o ülkedeki denizcilik bilincinin gelişmişlik seviyesi ve iklim koşullar gibi stratejik bilgileri öğrenmek durumunda kalacaktır. İşte mesleki yaşantısının büyük bir kısmını fiilen denizde yaşamış bir denizci olarak, deniz tarihi konusunda hâsil olan bu boşluğu bir nebze olsun doldurma arzu ve çabasında oldum. Uzun denizcilik yaşantımda kazandığım tecrübelerin işığında bilgi, belge ve dokümanları yorumlamaya çalıştım. Winston Churchill “Gelecekte ne kadar ileriye görmek istiyorsanız, tarihte o kadar geçmişe bakmak gerekir” sözünden hareket ile tarihsel süreç içerisinde Osmanlı İmparatorluğu’nda denizciliğin gelişmesi ve buna bağlı olarak 1867 yılından itibaren denizciliğe yön veren Bahriye Nezareti bir kurum tarihi olarak ele alınmıştır. şüphesiz bu işlemleri gerçekleştirmemde saygıdeğer hocalarımdın akademik birikimleri, eşsiz katkı ve eleştirilerinin büyük payı vardır. Osmanlı’dan Cumhuriyete Bahriye Vekâleti/Nezareti konulu tez çalışmasında farklı bir bakış açısı kullanılarak, deniz tarihi yazılmaya çalışılmıştır. Takdir saygıdeğer hocalarıma ve konu hakkında araştırma yapacaklara aittir.

Tez çalışmalarım süresince desteklerini esirgemeyen Enstitü Müdürüm ve tez danışmanım Prof. Dr. Adnan Sofuoğlu’ ya Tez İzleme Kurulu yeleri; Prof. Dr. Mustafa Yılmaz ve Doç. Dr. Derviş Kılınçkaya’ ya, ders aldığım enstitümüzün çok değerli ğretim görevlilerine ve idari personele, evimde sıcak çalışma ortamı sağlayan eşim ve güzel kızlarıma teşekkür eder, şükranlarımı sunarım.

## GİRİŞ

Dünya tarihinde söz sahibi olmuş ulusların, sosyoekonomik ve sosyokültürel yapılarının temelinde denizcilik ve denizler vardır.<sup>1</sup> Denizlerde güçlü olmadan büyük devlet hüviyetine ulaşmanın ne denli güç, hatta imkansız olduğunu tarih bize öğretmiştir<sup>2</sup>. Büyük imparatorluklar denizle ilgili faaliyetlerini, stratejilerinin temel unsuru olarak görmekte ve yaptıkları mücadelelerde denizciliği esas alacak politikalar izlemektedirler.<sup>3</sup>

Denizler, tarihin her döneminde birleştirici özelliklerinden dolayı medeniyetleri birbirlerine yaklaştıran, kültür alışverişini sağlayan sosyal, ekonomik ve teknik alanlarda meydana gelen gelişmeleri yaygınlaştıran, devletlerarası siyasi ilişkileri düzenleyen önemli bir unsur olmuşlardır.<sup>4</sup> Yer küresinin % 71'ini denizler, % 29'unu karalar kaplamaktadır. Tarihin her döneminde denizler dünyaya egemen olan insan ve insanların yaşadığı toplumlar üzerinde derin izler bırakmış, hızla küreselleşen dünyamızda günümüzde artan ham madde ihtiyaçları denizlerin gerek ulaşım gerekse bünyesinde barındırdığı nimetler nedeniyle daha uzun süre toplumları etkilemeye devam edeceği değerlendirilmektedir.<sup>5</sup>

Devletlerin denizden faydalanmasının vasıtaları olan harp ve ticaret gemileri ile bunları destekleyen üs ve limanlar, gemi inşa sanayii ve denizci personel, bir bütün olarak Denizcilik Gücünü oluşturmaktadır.<sup>6</sup> Dünyamızın üçte ikisini oluşturan denizlerde yapılan çıkar mücadelesi, tarihi süreç içinde kendi prensip ve kurallarına kavuşmuştur. Bu kurallar 1000 yıllık denizcilik tarihi içinde hem coğrafi, hem de yönetsel koşullardan çıkarılan çok acı ve pahalı deneyimler sonunda ortaya çıkmış ve evrenselleşerek günümüze kadar gelmiştir. Denizci Stratejinin kuralları XIX. yüzyıl sonlarında Amerikalı deniz tarihçisi ve stratejisi Alfred Thayer Mahan (1840–1914) ile İngiliz deniz tarihçisi Julien Corbert (1854–1922) tarafından formüle edilerek yazılı hale getirilmiştir. Bu prensipler o kadar gerçekçidir ki, her denizci devletin bu prensipleri uygulamadaki başarıları veya hataları bugün dahi aynı sonuçları vermektedir. Dünya barışının sağlanması ve korunması, dünya denizlerinde sağlanacak deniz gücü dengesine bağlıdır. Bu denge sağlanamadığı sürece, deniz gücü hâkimiyetini elinde bulunduran herhangi bir ülke, karşı tarafa her istediğini yaptırabilir.

Denizlerin ülkelerin millî güç unsurları üzerindeki tesirleri son derece önemlidir. Denizler milli güçler için içerdikleri büyük potansiyele ek olarak, çok yönlü bir uygulama ortamı ve ulaştırma alanını da oluştururlar. Başka bir deyimle denizler, derinliklerindeki doğal

---

<sup>1</sup> T.Alfred Mahan; **Captain, The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783**, Oxford Publications, U.K, 1987, s.2.

<sup>2</sup> Paul Kennedy; **Büyük Güçlerin Yükselişi ve Çöküşleri**, İşbankası Kültür Yayınları, İstanbul,1995,s.14.

<sup>3</sup> Mahan; **a.g.e.**, s.11.

<sup>4</sup> John Keagan; **Savaş Sanatı Tarihi**, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 1995, s.21.

<sup>5</sup> Kennedy; **a.g.e.**, s.101.

<sup>6</sup> Keagan; **a.g.e.**, s.19.

kaynaklarla, su kütlesi içindeki canlı cansız doğal değerlerle, dünya nimetlerinin ve zenginliklerin bir araya getirirler bu yönleri ile de ülkeler arasında mücadele alanlarını oluştururlar.<sup>7</sup>

Denizler bir bakıma, ekilmeden hasat edilen bir tarlaya benzerler. Bu engin tarlanın büyük bölümünün tapusu yoktur<sup>8</sup>. Fakat asla sahihsiz kalmazlar, denizlerin sahibi denizi en iyi kullanabilen ve onu en güçlü biçimde koruyabilenlerdir. Ancak denizlerin kullanımını düzenleyen hukuk kuralları çerçevesinde tüm milletler bu tarladan bir pay, bir parsel alabilmek için büyük gayret sarf etmeleri gerekmektedir. Denizci Milletler deniz çıkar alanlarının serbestçe kullanımı için, yine uluslararası hukuk çerçevesinde mücadelelerini sürdürmektedirler.<sup>9</sup> Deniz, kendinden yararlanmasını bilen milletlere sağladığı sonsuz nimetler ve çıkarlarla, uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır. Bu bakımdan denebilir ki çağlar boyunca deniz yolu ile ulaştırılan değerlerin en büyükleri; bilim, kültür ve uygarlık olmuştur. Tarihi süreç içerisinde en büyük uygarlıklar, medeniyetler deniz kıyılarında kurulmuş ve oralardan dünyanın muhtelif kesimlerine yayılmıştır.<sup>10</sup>

Denizlerde sefer yapma işi, denizle, gemi işletmesiyle ilgili meslek/sanat<sup>11</sup> veya deniz sporculuğu<sup>12</sup> şeklinde basitçe tanımlanan “Denizcilik” terimine ilave olarak “Denizcilik sektörünü de” yük ve yolcu taşımacılığı başta olmak üzere gemi inşa sanayi, liman hizmetleri, deniz turizmi ile canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi gibi yönleriyle başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalı olarak ifade edilmiştir<sup>13</sup>. Denizcilik, gemi işletilmesi ile ilgili basit bir meslek değildir. Anlayışların ve kültürlerin ülkeler arasında iletilmesine imkân veren, politik ve stratejik bir olgudur<sup>14</sup>. Bu olgu insanlığın denizle tanışması ile başlamış ve özellikle pusulanın bulunmasından sonra süratle gelişmiştir.

İhtiyaçlarını büyük ölçüde kıyılardan karşılayan insan, ihtiyaçlarının artması ve çeşitlenmesi ile denizlere daha da açılma ihtiyacı duymuştur. Bu bağlamda ilk aşamada

---

<sup>7</sup> Ali Kurumahmut; **Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s.1

<sup>8</sup> Zeki Arıkan ; **Türk Denizcilik Tarihi**, Boyut Yayıncılık, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009 s.12.

<sup>9</sup> Kurumahmut; **a.g.e.**, s.3.

<sup>10</sup> Keagan; **a.g.e.**, s.19.

<sup>11</sup> [www.turkcebilgi.com](http://www.turkcebilgi.com). 10 Nisan 2011.

<sup>12</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr). 20 Nisan 2011.

<sup>13</sup> T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 30.10.2006 tarih ve B.02.1.DNM.0.65. SGDB. 4.041. 02. sayılı yazısı.

<sup>14</sup> **Türkiye’de Denizcilik Sektörünün Yeri**, Deniz Ticaret Odası, 2001, İstanbul, s.8.

balıkçılık ile başlayan denizle münasebet daha sonraki aşamada gemi yapımı ile devam etmiştir.<sup>15</sup>

Denizlerin ticaret maksadıyla kullanılma düşüncesi deniz ulaştırması fikrini doğururken bu ulaştırmanın korunması ihtiyacı da Deniz Kuvveti ihtiyacını doğurmuştur.

Bu ihtiyaçların yanında denizden eğlence maksadıyla da faydalanılabileceği düşüncesi günümüzün modern deniz sporlarının gelişmesine kadar evrim geçirmiş ve yaşamın hemen her alanına doğrudan ya da dolaylı olarak girmiştir. (su sporları, yarışmalar, vs.) Büyük oranlarda kullanılmaya başlayan deniz, insanların ihtiyaçları paralelinde gemilerin inşasını getirmiş, bu ise yan sanayisi ile önemli bir ağır sanayiinin doğmasına neden olmuştur. Bu durum ticari gemilerle sınırlı kalmayıp askeri gemilerin yapımına da olanak vermiş, bu sektör ise kendine özel silah ihtiyaçları ile ayrı bir uzmanlaşma getirmiştir. Görüldüğü gibi denizcilik deyince basit bir meslek yerine Denizcilik Gücü sisteminin temelini oluşturan beslenme ihtiyacından spora, hediyeleşme, şiir, resim veya kitaptan gemi inşasına, inşa yan sanayiinden silah sistemlerine kadar çok geniş bir yelpazede ekonomik, sosyal ve kültürel bir olgu karşımıza çıkmaktadır.<sup>16</sup>

Bu olgunun ekonomik anlamdaki resmi olan denizcilik sektörü günümüzde şu alanları kapsamaktadır.

1. Deniz Taşımacılığı (yük ve yolcu taşımacılığı),
2. Gemi İnşa Sanayi (gemi inşa, gemi bakım onarım ve gemi söküm sanayi)
3. Liman Faaliyetleri (liman hizmetleri),
4. Deniz Turizmi, Su Ürünleri ve Balıkçılık (canlı ve cansız doğal kaynakların üretimi, su ürünleri istihsalı),
5. Derin Deniz Kumculuğu gibi

Ana başlıkları içeren pek çok alt kolları olan başlı başına bir endüstri alanı olduğu kadar aynı zamanda bir ticaret ve hizmet dalıdır. Denizcilik milli gücün en önemli fonksiyonel unsurlarından birisidir.

Kültürel bir olgu şeklinde somutlaşan denizcilik kavramı, Denizcilik Gücünün temelini oluşturur. Bir milletin, denize ve denizciliğe ilişkin maddî ve manevî güçlerinin tamamı olarak tanımlanan Denizcilik Gücünü daha ayrıntılı olarak şu şekilde tanımlayabiliriz. Denizcilik Gücü, bir milletin, denize ve denizciliğe ilişkin maddî ve manevî bütün imkân ve kabiliyetlerinin, denizcilik menfaatleri yoluyla millî hedefler doğrultusunda ve millî

---

<sup>15</sup> Keagan; **a.g.e.**, s.21.

<sup>16</sup> Kurumahmut; **a.g.e.**, s.6.

menfaatler yararına değerlendirilmesi amacıyla geliştirilen ve kullanılan güçtür.”<sup>17</sup>Temelde aynı olmakla birlikte Denizcilik Gücünün farklı bir tanımını da şu şekilde verebiliriz. Bir milletin, denize ve denizciliğe ait imkân ve kabiliyetlerinin millet yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve evrimleştirilmesi amacıyla harcanan düşünsel, duygusal, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplam verimliliğidir<sup>18</sup>.

Bir başka ifade ile Denizcilik Gücü; Bir milletin, denize ve denizciliğe ilişkin maddi ve manevi bütün imkân ve kabiliyetlerinin, milli menfaatleri yararına değerlendirilmesi ve geliştirilmesi amacıyla kullanılan güçtür<sup>19</sup>.” Denizcilik Gücü, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran, karmaşık bir güç sistemidir<sup>20</sup>. Tanımlardan da anlaşılacağı üzere Denizcilik Gücü milli güç unsurlarının pek çoğunun doğrudan veya dolaylı olarak içinde bulunur ve milli hedeflere ulaşmada, milli menfaatlerin tahakkuku için katkıda bulunur. Genel anlamda bu güç, Deniz Gücü ve Deniz Kuvvetini içine alan bir sistemin bütünüdür.<sup>21</sup>

**Denizcilik Gücü Sistemi** olarak da adlandırılan bu sistem Şekil 1’deki gibi gösterilebilir. Buna göre Deniz Gücü; Denizcilik Gücünün denizde bulunan bölümü ile onunla doğrudan bağlantılı bulunan kıyı kurum ve kuruluşlarından oluşan güçtür<sup>22</sup>. Bu güç, ticaret, balıkçı, bilimsel araştırma gemileri ve donanma ile bunların bağlantılı olduğu üs ve limanlar, gemi yapımı, bakım ve onarım tesisleri gibi sivil ve askeri kıyı kurum ve kuruluşları ile bunların iç ve dış temasları ile buralarda görev yapanları kapsar. Deniz Gücü; denizin ekonomik yönlerinin kullanılmasının yanı sıra, bir milletin deniz savaşlarını icra eden, deniz alaka ve menfaatlerini koruyan, denizlerde uluslararası etki kazanmasını sağlayan askeri ve sivil denizcilik kapasitesinin toplamıdır. Deniz Gücünün alt birimi olan Deniz Kuvveti, alt sistem olarak, yalnızca harp bahriyesini ifade eden sistemdir ve idari-lojistik kuruluşlar da dâhil olmak üzere bütün komutanlık kademelerini, bütün deniz harp silâh ve araçlarını kapsamına alır.

---

<sup>17</sup> **Denizcilik Gücü Ders Notu** ;Deniz Harp Akademisi, Komutanlık ve Karargâh Subaylığı Öğrenimi, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul 2003, s. 4.

<sup>18</sup> **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**; Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1997, s. 6.

<sup>19</sup> Çoşkun Güngen ; **Denizcilik Gücü**, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul, 2000, s.18.

<sup>20</sup> **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**; s. 9.

<sup>21</sup> Mahan; **a.g.e.**, s.43.

<sup>22</sup> Güngen ; **a.g.e.**, s.18.



Şekil 1. Denizcilik Gücü Sistemi<sup>23</sup>

Şekil -1’de en iç daireyi oluşturan Deniz Kuvveti ise Deniz Gücünün sadece askeri unsurlarını teşkil eder.

**Deniz Kuvveti** ise “Deniz Gücünün askeri unsuru olup, harp ve yardımcı gemiler, amfibi nakliye ve çıkarma gemi ve araçları, deniz piyade birlikleri, askeri tersaneler ile üs, liman ve tesisleri, deniz-hava birlikleri ve eğitilmiş personelden oluşan bir kuvvettir.”<sup>24</sup>

Ticaret gemileri, limanlar, gemi inşa ve onarım tesisleri, denizci personelin denizciliğe karşı ilgi ve yetenekleri ile planlı ve gelişen deniz politikası Deniz Gücü kapsamı içerisinde. Deniz Gücü, barışta ve savaşta denizde kurtarma faaliyetlerine yardımcı olabilir, balıkçılığı ve denizdeki petrol alanlarını koruyabilir, kamu ve özel sektörle işbirliği yaparak milli ekonomiye katkıda bulunabilir. Savaş döneminde Deniz Gücü denizlerin kontrolünü sağlar ve bunu sürdürür, düşmanı caydırır ve deniz savaşlarını icra eder<sup>25</sup>.

Ülkelerin ekonomik ve siyasi gücünü büyük ölçüde etkileyen ve Denizcilik Gücünün en alt halkasını oluşturan “Deniz Gücü” tek başına harp gemilerini ihtiva etmez. Deniz Gücü; bir ulusa harp sırasında denizler üstünde egemenliği tesis ve kontrol etme gücü kazandıran gemiler ve silahlar ile tesisler, ekonomik fayda sağlayan ticaret filosu, halkın denize olan ilgisi gibi unsurların toplamını ifade eder.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk Zafer muhribi ile Rodos Adası’nın önünden geçerken Filotilla Komodoru Albay Sait Halman’a “**Deniz Kuvveti’ni yalnız askeri bir kuvvet**

<sup>23</sup> Denizcilik Gücü Ders Notu; s. 5.

<sup>24</sup> Denizcilik Gücü Ders Notu ; s.18.

<sup>25</sup> Denizcilik Gücü Ders Notu ; s.26.





kişisel çabaları ile deniz ve denizcilikle ilgilenerek, faydalanma yoluna giderler ve devlet bireylerin bu alandaki eylemlerini düzenlemek ve korumak için gerekli tüm tedbirleri alır.

İkinci durum ise, tepeden tabana, devletten bireylere doğru bir gelişim çizgisi izler. Ülkenin siyasal, ekonomik ve askeri durumu ve sorunları, devleti denizlerle ilgilenerek deniz ortamı ile ilişki kurmaya ve denizlerden ulusal çıkarlar yönünden yararlanmaya yöneltir veya zorunlu kılar. Bu da ancak bir denizcilik gücünün oluşturulması ile gerçekleşebileceğinden, devlet bu iş için gerekli eylem ve yatırımlara girişir, yasal ve tüzel esasları düzenler. Ekonomi, teknoloji, bayındırlık, endüstri, eğitim ve denizcilik alanlardaki örgütleri ve kurumları gerçekleştirir. Bireylerin denizciliğe özendirilmesine ve millette denizcilik gücü bilincinin oluşturulmasına çalışır. Aynı zamanda denizin sunduğu sonsuz nimetlerden faydalanma konusunda kurumlar arasında eş güdüm sağlayarak sinerji (görevdeşlik) yaratır. Deniz gücü üzerine otorite olan ve 1890 yılında, yayınladığı “Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi” olarak çevrilebilecek, “The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783” isimli kitabında Amiral Alfred Thayer Mahan, denizcilik gücünün, oluşumuna katkıda bulunan 6 etkenden bahseder.<sup>32</sup> Deniz Hâkimiyeti Teorisinin kurucusu Amiral Mahan’a göre, bir ülkenin Deniz Gücüne ilişkin etkenler;

Ülkenin Coğrafi Konumu, Ülkenin Fiziki Yapısı, Ülkenin Büyüklüğü, Ülkenin Nüfusu, Milli Karakter, Hükümetin Karakteri ve Milli Kuruluşlardır.<sup>33</sup>

Mahan tarafından sayılan ve deniz stratejisinin temelini oluşturan bu 6 etken kısaca şu şekilde açıklanabilir.

**Ülkenin coğrafi konumu;** Ülkenin, deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgede, ulaştırma yolları üzerinde, yakınlarında bulunması, Ülke çevre denizlerdeki meteorolojik şartların her mevsimde seyrüsefere müsait olması, deniz yolu ile ithalat ve ihracat yapan devletlere yakın olması, Ülke balıkçılık sahalarına ve deniz dibi petrol kuyularına yakın bulunması önemli faktörlerdir. Fertleri ve hükümetleri deniz alaka ve menfaatleri ile ilgilenmeye zorlar ve bu ilgi bir deniz gücünün meydana gelmesine olumlu yönde etkisi olur. Ülkenin coğrafi konumu değişmeyen en önemli faktördür<sup>34</sup>. Bu durum hem ekonomik hem de savunma açısından doğrudan etki yaratır. Bir ülkenin, karadan savunulması ya da karadan genişlemesi mümkün değil ise, ticaret yollarına yakın limanlara sahip ve düşmana karşı merkezi konumda bir üsse sahip ise denizcilik sistemi çemberini oluşturan denizcilik gücü ve deniz kuvveti açısından avantajlı konumdadır. Örneğin üç tarafı denizlerle kaplı Türkiye’nin mevcut potansiyeli deniz gücü açısından büyük avantajlar sağlamaktadır.<sup>35</sup>

---

<sup>32</sup> Mahan ; a.g.e., s.28.

<sup>33</sup> Cengiz Otman; **Deniz Gücü ve Deniz Stratejisi**, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 1988, s.21.

<sup>34</sup> Mahan ; a.g.e., s.32.

<sup>35</sup> Otman; a.g.e., s.36.

**Ülkenin fiziki yapısı;** genellikle ulusun deniz gücünü yaratmasını teşvik eder. Örneğin, kıyı hattının karakteri ve kıyıya erişimin kolaylığı, insanların denizle kaynaşmasına yardımcı olur. Arazinin verimli veya verimsiz olması milleti denize veya karaya (tarıma) yönlendirebilir. Anadolu'nun son derece verimli topraklara sahip olması bir anlamda denizciliğin gelişmesinin önündeki engellerden birisi olarak değerlendirilebilir.<sup>36</sup> Buna mukabil Yunanistan topraklarının büyük bir kısmı tarıma elverişli değildir. Arazisi ağırlıklı olarak engebeli ve çoraktır.<sup>37</sup> Ege ve Akdeniz'de 1000 yakın adaya sahip olması nedeniyle nüfusunu beslemek için denize yönelmek zorunda kalmıştır. Gerçekte başka bir seçeneği de bulunmamaktadır. Yunanistan'da denizcilik sektörünün bu denli gelişmesinin coğrafi zorluklardan kaynaklandığını söylemek mümkündür. Bir ülkenin, denize sınırı var ve limanlarının sayısı fazla ise, doğal olarak dünyanın değişik bölgeleri ile yakın temas halinde bulunacaktır. Ortak kültür ve etkileşim temas oranında artacaktır. Ayrıca ülke topraklarının verimli olmaması, iklimin tarıma uygun olmaması halkı alternatifsiz olarak denize yönlendireceği için o ülke denizciliğin gelişeceği farz ve kabul edilmektedir.

**Ülkenin büyüklüğü;** nüfusu, fiziki kaynaklar ve diğer güç kaynaklarınca desteklenme derecesi denizcilik gücünü yakından ilgilendirir. Ülkenin büyüklüğü basit anlamda ülkenin kapladığı alan değil, ülke nüfusu, kıyı uzunluğu ile limanlarının yapısına bağlıdır.<sup>38</sup>

**Ülke nüfusu;** fazla ve doğal kaynakların sınırlı olması denizcilikle ilgili alanlarda çalışacak insanın artması anlamına gelir. Deniz kıyılarındaki nüfus fazla ise denizciliğe olan ilgiyi artırır. Denizcilik gücü açısından incelendiğinde ülke nüfusu faktöründe önemli olan toplam nüfus değil, denizcilik sektöründe istihdam edilen denizle ilgili işlerde çalışanların, genel nüfusa oranıdır. Milli karakter; milletin karakteri, gelenekleri, denizcilik, ticaret ve silahlı kuvvetlerle ilgili değer yargıları deniz gücünün oluşumunu büyük ölçüde etkiler. Halkın ticarete yönelmesi, Denizcilik Gücünü olumlu etkileyen, en önemli etkidir.

**Hükümetin karakteri ve milli kuruluşlar;** Hükümet, deniz alaka ve menfaatlerinin milli ekonomideki önemini anlar, deniz gücünün iç ve dış politikadaki olumlu etkilerini kavarsa; kamu ve özel sektörü denizcilik konularında teşvik eder ve destekler, vatandaşları bu alanlara yöneltir, sonuçta devlet daha kısa zamanda Deniz Gücüne sahip olur. Hükümet tarafından Deniz Gücüne verilen önem ve geliştirici yönde izlenen politika, Deniz Gücünü önemli ölçüde etkilemektedir.<sup>39</sup>

Mahan tarafından dile getirilen bu altı unsurun sağlayacağı imkânlardan faydalanabilmek, Denizci Stratejisinin temelini oluşturur.

---

<sup>36</sup> Mahan ; a.g.e., s.37.

<sup>37</sup> Meydan Larrusse; **Yunanistan**, Anadolu yayınları, İstanbul, 1992, 24.cilt s.141.

<sup>38</sup> Otman; a.g.e., s.38.

<sup>39</sup> Bayat; a.g.e., 397.

Denizci devletlerin/toplumların genel karakterleri incelendiğinde bunların deniz alaka ve menfaatlerini son derece etkili bir biçimde kullandıklarını görmekteyiz. Deniz alaka ve menfaatleri pek çok farklı şekilde tanımlanabilmektedir. Denizci bir devletin yapısına etki eden tanımlardan bir kısmı şöyledir.

**Deniz alaka ve menfaatleri;** *“Bir ulus ve devletin, denizlerle, denizciliği ilgilendiren veya denizciliğe dolaylı, dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı çıkarlardır<sup>40</sup>.”* Başka bir ifade ile *“Denizlerin ve denizle ilgili bütün unsurların millete sağladığı ekonomik, politik, psiko-sosyal ve askeri menfaatlerdir<sup>41</sup>.”* Dinamik bir süreç<sup>42</sup> olarak karşımıza çıkan deniz alaka ve menfaatleri, *“Bir ulus ve devletin denizlerle, denizcilikle ve denizciliği ilgilendiren ve denizciliğe dolaylı/dolaysız katkıda bulunan alanlarla ilişkileri ve bunlardan sağladığı çıkarların ulusal güce, ulusal amaçlara uygun ve ulusal sorunların isteklerini karşılayacak bir doğrultuda katkıda bulunması için, gerekli yöntemlerin ve politikanın saptanmasıyla ilgili çalışmaları da kapsayan bir işlemdir<sup>43</sup>.”* Denizci devletlerin genel karakterleri denizciliği milli bir hedef olarak ele alması ve bunu devlet politikası haline getirmesidir. Denizci devlet fikri, toplum bilinci haline getirilmiştir. Ticari açıdan güçlü bir denizcilik gücü oluşturan devletler uluslararası hukukun tanıdığı haklar çerçevesinde deniz kaynaklarını kendi lehine etkili bir şekilde kullanmaktadır. Sonuç olarak; denizci toplumun en önemli özelliği ulus ve devlet olarak denizcilik gücü bilincinin oluşturulması ve bunu toplumun tümüne mal edilmesidir.<sup>44</sup>

Karada yapılan silahlı mücadelenin bir askerî karakter taşımasına karşılık, denizdeki mücadele hem askerî, hem de ekonomik bir mahiyet taşımaktadır.<sup>45</sup> Dünyanın ekonomik ve teknolojik gelişmeleri ne kadar büyük olursa olsun, devletleri yaşatan temel nedenler değişmemiştir. Bu yüzden denizlere önem veren milletler, büyük medeniyetler kurmuşlardır. Denize önem vermeyenler, tarihten yok olmuşlardır. Deniz hâkimiyetini kazandıracak unsur, sadece mevcut bir donanma değildir. Ham madde kaynakları yanı sıra kuvvetli bir yan sanayi ve elde edilen mamullerin pazarlara emniyetli şekilde ulaştırılmasının sağlanmasıdır. Ticaret filosu, denizlere hâkim olma konusunda donanma kadar önemlidir. Askerî anlamda Deniz Kuvvetleri herhangi bir izne gerek duymadan uluslararası sularda etkinlikle kullanılır. Bulunduğu bölgede sürekli kalabilecek ve harekâtı sürdürebilecek yetenektedirler. Kısacası

---

<sup>40</sup> Çoşkun Güngen, ; **Denizcilik Gücü**, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul, 2000, s.22.

<sup>41</sup> **Deniz Stratejisi; a.g.e.**, s.12.

<sup>42</sup> Güngen, ; **a.g.e.**, s.27.

<sup>43</sup> Bayat ; **a.g.e.**, s.29.

<sup>44</sup> Keagan; **a.g.e.**, s.25.

<sup>45</sup> Lewis; **a.g.e.**, s.67.

Deniz Kuvvetleri, güvenlik ihtiyaçlarını karşılarken, caydırıcı yönü ile de diplomasi seçenekleri de nazari itibara alınmasını sağlar.<sup>46</sup>

1869'da açılan Süveyş Kanalı, sadece Hindistan'la İngiltere arasındaki deniz yolculuğunu 4000 deniz milinden fazla kısaltmış, Akdeniz'in stratejik ve ticari önemini artırmıştır. Panama Kanalı, ABD kıtasını ikiye ayırarak Kuzey Amerika'nın Atlantik ve Pasifik kıyıları arasındaki ticareti geliştirmiştir.<sup>47</sup>

Tarihte bir kısım savaşlar öncelikle denizde kazanılmıştır. Deniz meselelerine uzak milletler, denizci milletlere mağlup olmuşlardır; Napolyon savaşları, Anglo-Sakson savaşı, I.ve II. Dünya Savaşları önce denizde kazanılmıştır. Düşman gemileri batırılarak deniz yollarına güvenceye alınmış ve galip devletleri bütün deniz ticaretini ele geçirmiş ve zenginleşmişlerdir. Büyük keşifleri İspanyollar ve Portekizliler kazanç arama, servet taşıma ve altın ve gümüş talanı olarak değerlendirmişlerdir.<sup>48</sup> İngilizler ve Hollandalılar ise, ekonomide kullanmıştır.<sup>49</sup> Esasen tüccar devlet hüviyetine sahip İngiltere ve Hollanda bu sayede yeni pazar imkânı bulduğu gibi sanayi devriminin yarattığı dev imalat sanayisini besleyecek hammadde kaynaklarında bu bölgelerden tedarik etmiştir.<sup>50</sup> Gerek hammaddenin taşınması gerekse ürünlerin pazarlara sevkiyatı anavatanla deniz aşırı bölgeler arasında büyük nakliyat gereksinimini ortaya çıkardı. Söz konusu nakliyat; Avrupa kıtasına kıymetli madenler ve ucuz işgücünü oluşturan esir nakli, Avrupadan da başta Çin ve Hindistan olmak üzere tüm dünyaya işlenmiş ürün akışı şeklinde gerçekleşmekte idi.<sup>51</sup>

Denizci bir devlet tutarlı bir denizcilik siyaseti belirlemelidir. Burada denizcilik siyasetinin veya bir başka deyişle denizcilik politikasının tanımı şu şekilde yapılabilir; *“Deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili milli hedeflerin elde edilmesinde hükümetler tarafından kabul ve takip edilen, genel mahiyette ve kati hareket tarzları olarak düzenleyici ve sınırlayıcı bir rehber vazifesi görür. Deniz gücü Milli siyasetin bir parçası olmakla beraber, aynı zamanda onun en büyük etkileyicisi/ destekleyicisidir”<sup>52</sup>.*

Denizcilik siyaseti çerçevesinde ise; *“Deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili milli hedeflerin elde edilmesinde denizcilik gücünün planlı olarak geliştirilmesi ve kullanılması ilim ve sanattır”<sup>53</sup>* şeklinde tanımlayabileceğimiz bir denizcilik stratejisinin devlet tarafından benimsenmesi önem arz eder.

---

<sup>46</sup> Mahan; **a.g.e.**, 37.

<sup>47</sup> Kennedy; **a.g.e.**,s.57.

<sup>48</sup> Mert Bayat; **Milli Güç ve Devlet**, Belge Yayınları, İstanbul, 1986,s.112.

<sup>49</sup> Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1983, s.5.

<sup>50</sup> Keagan; **a.g.e.**,s.76.

<sup>51</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**,s.11.

<sup>52</sup> **Deniz Stratejisi**, Deniz Harp Akademisi Yayını, İstanbul 1998, s.1.

<sup>53</sup> **Deniz Stratejisi** ; s.111.

# BİRİNCİ BÖLÜM

## DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ

### 1. Tarihsel Gelişim

#### 1.1. Batı Avrupa’da Denizciliğin doğuşu ve gelişmesi:

Eski çağlardan beri Çinliler tarafından bilinen pusula, ancak XII. yüzyıldan itibaren Avrupalılar tarafından keşfedilebilmiştir.<sup>54</sup> Denizciler bu küçük alet sayesinde, sahile dayalı seyirden açık deniz seyrine başlamışlardır. Keşifler Çağı diye nitelendirilen XIV. yüzyılda denizlerin %7’si, karaların ise %21’i bilinmekte idi.<sup>55</sup> Batı bilim dünyasındaki baş döndürücü tüm gelişmelere rağmen XVI. yüzyıla gelindiğinde denizlerin ancak yarısı keşfedilebilmiştir.<sup>56</sup> Ortaçağ dünyası, denizlerin keşfedilmesi konusunda büyük zorluklarla karşılaşmışlardır. Gemiciler, ağır yaşam koşullarına rağmen aylarca kara görmeden seyir yapmaya muvaffak olmuşlardır. Ortaçağ gemi inşa ustaları, tayfalara hiç önem vermemiş, teknelerde gemiciler için bölme veya kamara sistemi düşünülmemiştir. Tayfalar, ambarlarda rasgele bir köşede uyumaya çalışırlardı. Teknelerin büyüklüğü “tun” ölçüsüyle belirtilirdi, büyük şarap fiçilerine verilen Tun adı günümüzde ton olarak kullanılmaktadır.<sup>57</sup> Bu fiçilerden güverte altına istif edilebilen miktarı teknenin tonajını belirlemekteydi. XVI. yüzyılın sonlarına kadar tekne büyüklükleri 60-70 Tunu geçememiştir. Ünlü kâşif Cristof Kolomb’un ilk okyanus ötesi gezisinden sonra, açık denize çıkan teknelerin yapısında büyük gelişmeler yaşanmıştır. Amerika Kıtasının keşfi esnasında Kızılderililerden “hamak” yapmasını öğrenen İspanyollar, bunu gemilerde kullanmaya başlamışlardır.<sup>58</sup> Daha sonraları Avrupa’da büyük rağbet gören hamak, Amerikan yerlilerinin beyaz insanlara hediyesi olmuştur. Bu eski teknelerde mutfak ve aşçı bulunmazdı. Yemek, gemi güvertesinin bir köşesine, kum serilerek yakılan ateş ile pişirilirdi ve mürettebata ancak günde bir kez sıcak yemek verilebilmekteydi. Gemiciler bütün yemekleri yemek için tek bir tahta çanak kullanır ve çatal-bıçak olmadığından yemek genellikle elle yenilirdi.<sup>59</sup> Yiyecek olarak çorba, bakliyat, tuzda pişirilmiş et, lakerda, peksimetle, bezelye, mercimek, sebze-meyva ve kurutulmuş balık tüketilmekte idi. İçme suyu, güvertede açık varillerden, tuvalet ihtiyaçları küpeşteden sarkıtılan ortası delik iskemlelerden karşılanmaktaydı.<sup>60</sup>

---

<sup>54</sup> Kennedy; **a.g.e.**, s.41.

<sup>55</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Deniz Harp Tarihi**, Cilt I-V, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1991, s.211.

<sup>56</sup> Özlem Kumrular; **Gemiler, Korsanlar, Haydutlar**, Topsumsal Tarih, İstanbul, 2004, s.81.

<sup>57</sup> Cipolla, M, Carlo; **Yelken ve Topçuluk**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 1997, s.29.

<sup>58</sup> Kumrular; **a.g.e.**, S.88.

<sup>59</sup> Cipolla; **a.g.e.**, S.33.

<sup>60</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s.87.

XIV. yüzyıl sonu XV. yüzyıl başlarında Hindistan deniz yolu Portekizliklerin ablukası altında idi. Portekiz dışında herhangi bir bayrak taşıyan gemiler Hindistan'a doğru yelken açmazlardı. Bu durumda, dünyanın İspanya ve Portekiz arasında yeni baştan pay edilmesi gerektirmiş, Papa II. Julius, 1506 yılında yeryüzünü bu iki ülke arasında pay etmiş, Verde Adalarından geçen boylam, dünyayı ikiye bölmüştür. Bunlardan Portekizliler boylamın doğusuna, İspanyollar ise batısına sahip olmuştur.<sup>61</sup> Portekizliler İspanyolların aksine, güçlerine ve zengin gelir kaynaklarına rağmen, sömürgeleri üzerinde mutlak bir egemenlik kuramamışlardır. Asya kıtasındaki üsleri sadece sahillere konuşlu idi ve ülkelerin derinliklerine nüfuz edememişler, güçlerinin büyük bir kısmını deniz yolu ve bu yol üzerinde seyir yapan gemilerin korunmasına harcamışlardır. Öyle ki denizde refakat maksatlı gemi sayısı 300'e ulaşmıştır. Bu ölçekte bir donanmanın açık denizlerde dolaşması, küçük Portekiz'e büyük masraflar yüklemiştir. Söz konusu maliyetin dışında açık denizlerde rekabet artmış Portekiz ve İspanyol bayraklarının dışında yeni bayraklar da (Hollanda, İngiltere, Fransa) dalgalanmaya başlamıştır.<sup>62</sup>

XVII. Yüzyılın başında dış dünyaya açılmaya başlayan İngiltere, 1601 yılında İngiliz Doğu Hindistan şirketini kurarak faaliyete başlamış, İngiltere'nin yanında başat bir güç olarak ortaya çıkan Hollanda, 1602 yılında Hollanda Doğu Hindistan şirketini kurmuş, 1605 yılında İspanyol-Portekiz Donanmasının Malacca'da bozguna uğratarak açık denizlerdeki gücünü ispatlamıştır.<sup>63</sup> Yine Avrupa'ya Avustralya ile ilgili ilk bilgiler Hollandalı denizciler tarafından getirilmiştir. Pasifik Okyanusunun o tarihe kadar tanınmayan kısımları Hollandalılar tarafından aydınlığa kavuşturulmuştur.<sup>64</sup> Hollandalı denizciler ve bilim adamları, bu bölgede ticaret imkânları ve büyük gelir kaynaklarının kısıtlı olmasına rağmen, Tasmaya, Yeni Zelanda, Fiji gibi bölgede bulunan birçok adanın dünya haritasına eklenmesini sağlamışlardır.<sup>65</sup> XVII ve XVIII. yüzyıllarda bilim adamlarına hâkim olan pozitif bilim ruhu, dünyanın bilinmeyen köşelerine doğru yola çıkan gezgin ve denizcilere önemli motivasyon sağlamıştır.<sup>66</sup> Gemi kaptanları, doğaya teslim olmadan kendilerini, teknik ve denizcilik bilgileri konusunda geliştirmişlerdir. Keşfedilen her yeni kara parçası haritaya eklendiği gibi harita teknolojisinin ilerlemesine katkı sağlamıştır.<sup>67</sup>

Haritacılığın kurucusu sayılan Gerhard Kremer (Mercator), 1589 yılında 18 sayfalık büyük dünya atlası hazırlamış, yeryüzünü o dönemde bilinen şeklini kâğıt üzerine aktarmayı başarmıştır. Bu uygulama coğrafya biliminde bir çığır açılmıştır. 1729 yılında kronometre,

<sup>61</sup> A. de Lamartine; **Osmanlı Tarihî Cilt-1**, Sabah Yayınları, İstanbul, 1991, s.43.

<sup>62</sup> Cipolla; **a.g.e.**, s.91

<sup>63</sup> Nejat Tarakçı; **Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005, s.25.

<sup>64</sup> Yılmaz Öztuna; **Osmanlı Tarihî Cilt-1**, Ötüken Yayınları, Ankara, 2005, s.88.

<sup>65</sup> Öztuna; **a.g.e.**, s.97.

<sup>66</sup> Öztuna; **a.g.e.**, s.93.

<sup>67</sup> Cipolla; **a.g.e.**, s.97.

1731 yılında sekstant<sup>68</sup> ve 1755 yılında enlem ve boylam tespitinde kullanılan ay tablolarının geliştirilmesi, gemicilik ve haritacılığın ilerlemesine katkı sağlamıştır.<sup>69</sup>

Dönemin Amerika fatihi sayılan İspanyol Hernan Cortes Aztek hazinelerinden talan ettiği, altın ve gümüş koleksiyonu, bir İspanyol kalyonuyla, 1522 yılında (Osmanlı Devletinin Rodos ve Midilli adalarını fethi esnasında ) Avrupa'ya doğru yola çıkmış, ancak bu değerli hazine, Fransız korsanlardan dolayı hedefine ulaşmamıştır.<sup>70</sup> Dünyanın zenginliklerini Avrupa'ya taşıyan ağır, hantal İspanyol kalyonlarına hafif ve süratli tekneleriyle saldıran Fransız korsanlar, Saint Vincent Burnu açıklarında konvoya ani baskın düzenleyerek hazineleri ele geçirmiş ve Fransa'ya götürmüşlerdir. Korsanların hareketleri bağlı oldukları devletler tarafından desteklenmiştir.<sup>71</sup> Deniz eşkıyalığı kısa zamanda birçok serüvencinin kazanç kapısı olmuştur. Bu korsanlar, kendi devletlerinin bayrağı yerine özel bayraklar<sup>72</sup> çekerek, dolaşmaya başlamışlardır. Karayip Denizi, kısa zamanda bir korsan yatağı haline gelmiştir. Hazinelerin kaçırılması İspanya ile Fransa arasında denizcilerin uzun yıllar sürdürecekleri yeni bir savaşa neden olmuştur.<sup>73</sup>

İngiliz Sir Walter Raleigh İspanya'nın gücünü kırarak, bugünkü ABD'nin doğmasına katkıda bulunmuş, İspanyol kolonilerine denizden saldırma ve onları ana kıtanın iç kısımlarına çekerek zayıflatma stratejisine dayanan bir yöntem izlemiştir. Bu strateji 1595-1617 yılları arasında başarıyla uygulanmıştır.<sup>74</sup> Kuzey Amerika'da kolonilerin kurulmaya başlandığı yüzyıl içinde, Fransızlar da büyük faaliyet göstermişlerdir. Fransız balıkçıları zengin balık kaynakları nedeniyle Atlas Okyanusu'nu geçmiş, bir süre sonra balıkçı teknelerinin rotasını başka gemiler yepyeni bir ticari amaçla izlemeye başlamıştır. Amerikanın kuzey sahillerinde avlanan kunduzların ince tüylü derisinden yapılan şapkalar, Fransa'da büyük rağbet görmüş ve XVII. yüzyıl ortalarında şapkacılık Fransa'da büyük bir sanayi konumuna gelmiştir. Ayrıca burada geliştirilen şapkalar İspanya'ya, İspanya'dan Brezilya'ya satılmıştır. Bu kunduz derisi şapkalar, sonradan Portekizlilerin Afrika sahillerinde kölelerle değiştirdikleri bir ticaret maddesi halinde kullanılmıştır.<sup>75</sup>

XVI. ve XVII. yüzyıllarda, açık denizlere çıkmaya elverişli gemi kapasitesinin gelişmesi ve okyanuslara açılması sayesinde, ana kıtanın çevresi boyunca yerleşmiş devletlere ait deniz

<sup>68</sup> Sextant; Bir tür seyir yardımcı cihazıdır. Gökyüzünde bulunan yıldızların irtifaları astronomik olarak rasadı yapılır. Rasıd değeri daha önce hesabi olarak hazırlanmış yıldız cetvellerine girilerek düzeltmeler yapılır. Çeşitli düzeltmeler neticesinde geminin açık denizdeki mevki enlem boylam olarak tespit edilir. Sextantı doğru kullanma ve hesaplamadaki hassasiyet dünya üzerinde bulunan mevki ile hesabi olarak bulunan mevki arasındaki hata oranını azaltır.

<sup>69</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s.106.

<sup>70</sup> **Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1997, s.259.

<sup>71</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s. 108.

<sup>72</sup> Kuru kafa ve kemik desenli.

<sup>73</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s.111.

<sup>74</sup> Öztuna; **a.g.e.**, s.99.

<sup>75</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s. 108.



güçlerinin hareket yeteneği son derece artmış ve böylece, kesintisiz şekilde uzanan açık deniz cephesini kullanarak, ana kıtanın kara gücünü güneyden kuşatma yeteneği kazanmışlardır.<sup>76</sup> Mahan'ın "Deniz Gücü" böylece, dünya yüzeyinde denetlediği bölgeleri 30 kattan daha fazla artırmıştır.

## 2. Denizcilik teknolojisindeki gelişmeler:

Dünyamızdaki teknolojik gelişmelerin öncelikle denizcilik alanında başlaması bir tesadüf değildir. İnsanoğlunun, deniz gibi çok değişken ve riskli bir ortamda hayatta kalma mücadelesi, riskleri azaltacak ve kazancı artıracak güvenli bir deniz vasıtası yaratma önceliği bütün yeni icat ve keşiflerin öncelikli olarak denizcilik alanında ortaya çıkmasına neden olmuştur. Böylece XIII. yüzyıldan itibaren başlayan denizcilik alanındaki gelişmeler XX. yüzyıla kadar uzanacak dönemde, denizcilik endüstrisi teknolojiye öncülük ettiğini söylemek mümkündür. XX. Yüzyılın sonlarında bu işlevi uzay çalışmaları devralmıştır.<sup>77</sup>

### 2.1. Pusulanın İcadı

Mıknatısın pusulada kullanılması, deniz seferlerine büyük kolaylık sağlamıştır. Pusula 1302-1303 yıllarında Napoli Amalfi kasabasındaki Flauye Gaviyye adında bir kişi tarafından bulunmuştur.<sup>78</sup> Ancak, bundan daha çok önceleri Çinliler ve Arapların pusulaya dair bilgi sahipleri oldukları bilinmektedir. Diğer bir iddia F. Gaviyye pusulayı Avrupa'ya ilk taşıyan kişi olması yönündedir.<sup>79</sup> İkinci ihtimalin daha doğru olacağı değerlendirilmektedir. Zira tabiattaki mıknatısın özelliği M.Ö. 300'de Çinliler tarafından bilinmekteydi. V. Yüzyılda Tisin Hanedanının yönetimi zamanında, gemicilikle ilgili gelişmeler ortaya çıkıncaya kadar pusulanın dizayn edilmesi ve pratik olarak kullanımı gecikmiştir. Çinlilerin sahip olduğu denizcilik alanındaki keşif ve bilgileri Avrupa'ya intikal etmeye başlamış ve yeni keşiflerle gemicilik konusunda ilerlemeler başlamıştır.<sup>80</sup> Arapların da bilginin inkişafında önemli rol oynadıkları bilinmektedir. XIII. yüzyıl başlarında, Arap tarihçilerinden Beylak isimli kişinin pusula hakkında verdiği bilgiler de oldukça önemlidir. Beylak'ın verdiği pusula bilgisi şöylece özetlenebilir. "*Ey Berrü's-Şam sahilinde seyir ve seyahat eden denizciler! Hava karanlık ve bulanık olursa gideceğiniz yere varmanız bir takım zorluklarla çevrelenirse, birbirine aykırı bağlanmış ve birinin içine bir parçacık mıknatıs demiri konulmuş iki parça kamışı içi su ile dolu ve rüzgârdan emin bir mahfaza içine yavaşça koyunuz. Sonra ufak bir mıknatıs parçasını ona yaklaştırarak kabı hafifçe sallayınız. Elinizdeki mıknatısı geri çektiğinizde su içindeki kamışın aynı istikamette durduğunu göreceksiniz. İşte bu kamışın*

---

<sup>76</sup> Bayat; a.g.e., s.111.

<sup>77</sup> Kennedy; a.g.e., 201.

<sup>78</sup> Emin Sancar ; **Türk Denizcilik Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2006, s.22

<sup>79</sup> Sancar ; a.g.e., s.23

<sup>80</sup> Sancar ; a.g.e., s.24

*mıknatıslı kısmı kuzeyi diğer ucu güneyi gösterir. Siz de ona göre gideceğiniz yönü belirleyiniz.*<sup>81</sup>

Bu tarif üzerine üretilen pusulalar, uzun süre gemiciler tarafından Su Pusulası adıyla kullanılmıştır. Bu aletin icadından önce denizlerde yön bulmada yıldızlardan faydalanılırdı, ancak doğruluk derecesinden emin olunamazdı. Bunun için gemiciler sahili gözden kaybetmeyecek şekilde kıyıya yakın rotaları tercih etmiş olası bir fırtınada en yakın limanlara giriş yapmışlardır.

Denizciliğin bir anlamda ruhu olan pusulanın icadıyla gemiciler açık denize açılmaya başladılar. Keşfedilen uzak bölgelerin zenginlik kültür ve birikimini tanımaya imkân sağlamıştır.<sup>82</sup>

## **2.2. Gemi inşa teknolojisi**

Araplar XIV. yüzyıl ortalarında, büyük gemi yapımında ustalaşmış,<sup>83</sup>bu ustalıktan ve birikimden Akdeniz'in bütün denizci ülkeleri istifade etmişlerdir. Özellikle Müslüman Endülüs'ün deniz mimarisi alanında gösterdiği ilerleme, İspanyollar tarafından kullanılmıştır. Katalonyalılar iki-üç katlı gemiler inşa ederek bir müddet şöhrete ulaşmış,1334 yılında savaş ve ticaret maksadıyla inşa ettikleri 4 adet kuruyük gemisi mürettebat haricinde 2000'e yakın asker alabilmiştir. İçlerinde ticaret malları, at ve kadınların barınabileceği özel bölümler tasarlanmıştı. Hindistan'da inşa edilen ticaret gemileri 300 yolcu ile 600 çuval (Biber çuvalı) taşıyacak kapasitede idi ve tüccarların her birine özel kamara ve bölme teşkilatına sahipti.<sup>84</sup>1340 yılında Fransa Kralı VI. Philip ile İngiltere Kralı Edward arasındaki mücadelenin sonunda, savaşlar denize kaydırılmış ve Fransa ile İngiltere arasında uzun yıllar sürecek deniz savaşları başlamıştı. 1350 yılında İngiliz ticaret gemileri İspanyollar ile çatışmış ve karaka adı verilen büyük harp gemilerinden 24 adedi İngilizlerin eline geçmişti. Kalyon cinsinden olan İngiliz harp gemileri karakaların geliştirilmiş şeklidir. Bu tarihten sonra İngilizler, Fransızlar, İspanyollar ve diğer kuzey ülkeleri arasında sık sık ortaya çıkan deniz savaşlarında kendilerini geliştirmiş yeni tasarımlar yapmışlardır. Bu sayede, gemi inşa teknolojisinde büyük gelişmeler sağlanmıştır.<sup>85</sup>

Denizcilik alanında kendini gösteren bunca ilerleme ve cesaret, denizcilik mimarisinde de bir takım gelişmeleri beraberinde getirmiştir. Kısa zamanda denizci memleketler arasında bir

---

<sup>81</sup> Sancar; **a.g.e.**, s.27

<sup>82</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s. 120

<sup>83</sup> Süleyman Nutki; **Muhaberat-ı Bahriye-i Osmaniye**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1993, s.88.

<sup>84</sup> İdris Bostan ; **XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s.87.

<sup>85</sup>Sancar ; **a.g.e.**, s.33.

ilerleme yarışı başlamış ve çeşitli yenilikler görülmüştür. 1492 yılına doğru Venedik ve Cenova gibi deniz ticaretinin devleri, 1500–2000 toniloluk büyük galiler ve karakalar inşa etmeye başlamışlardır. 1400 yılların başlarında Venedik’in en büyük ticaret gemileri, 400 tonu aşmıştır. 1450 yılına gelindiğinde Venedik Donanmasında 600 ton ağırlığında 6 ticaret gemisi ve yüzyılın sonuna doğru 1.000 tonu aşan gemi bulunuyordu.<sup>86</sup> Askeri amaçlarla inşa edilmiş olan büyük gemiler çok daha haşmetli olmuştur. 1486 yılında 2.400 tonluk bir savaş gemisinden söz edilmiştir. Dönemin büyük Venedik gemileri, resmi olarak 1200 ve 1500 ton arasında sınıflanıyordu. Bu ağırlıkta ticari gemi inşa etme düşüncesi çok mantıklı görünmüştür ve bir süre sonra 600 ton ağırlığındaki gemiler kullanıma sunulmuştur.<sup>87</sup>

Deniz yolculuklarında, boylam derecelerini saptayabilecek hiç bir yöntem bilinmediği için, sağlam bir deniz kronometresinin geliştirildiği 1760 yılına kadar, kesin bir rotaya sahip olunamamıştır. Avrupa gemi yapıcılığında da aynı derecede önemli gelişmeler görülmüştür.<sup>88</sup> Bu alanda Portekizliler, gemi boylarının artması paralelinde direklerin sayısını artırmış ve vasatta (ortada) bulunan en uzun direğe yelken takarak, rüzgârın itme kuvvetinden faydalanma yoluna gitmişlerdir.<sup>89</sup> Zaman içerisinde yelkenin bağlama şekilleri geliştirilmiştir ve bu yenilikler, gemicilere, yelkenlerini farklı rüzgâr ve dalga koşullarına uyacak biçimde ayarlama yeteneğini kazanmış ve gemiler yüksek hız ve manevra yeteneğiyle daha uzaklara sefer yapmıştır. Gemilerin inşa kaliteleri de geliştirilerek açık denizlere dayanıklılığı artırılmıştır. Bu nitelikler zamanla, daha büyük teknelerin yapılmasına yol açmış, daha büyük teknelerin omurga ve kaplamaları daha sağlam hale getirmek için yeni yöntemler benimsenmiştir. Tüm bu gelişmelerin bir sonucu olarak, 1500 yıllarında güçlü kalın omurga ve çift katlı meşe kaplamalarıyla, Avrupa tekneleri, ağır topların geri tepmelerine dayanabilecek duruma getirilmiştir.<sup>90</sup>

Avrupa’nın dünya denizlerindeki varlığı ve egemenliği, kesintisiz bir bilimsel ve teknik ilerlemelere bağlı olmuştur. XV. ve XVI. yüzyıllarda üç direkli yelkenlilerin ve bölümlenmiş yelken donanımlarının ortaya çıkması, XIX. yüzyıl ortasında doruk noktasına ulaşacak bir gelişmenin ilk adımını oluşturmuştur.<sup>91</sup> Avrupa sularında seyir, daha sonraları tropikal ve ekvatorial denizlerde karşılaşılabilecek düzeyde ciddi sorun yaratmamıştır. XVIII. yüzyıl ikinci yarısında Fransa ve İngiltere’de bu soruna getirilen yanıt, tekne gövdelerinin

---

<sup>86</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.41.

<sup>87</sup> Janau Blanchard ; **Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2001, s.14.

<sup>88</sup> Blanchard; **a.g.e.**, s. 44.

<sup>89</sup> Yılmaz Öztuna; **Türk Tarihinden Yapraklar**, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 1999, s121.

<sup>90</sup> İdris Bostan ; **a.g.e.**, s.89.

<sup>91</sup> Kennedy; **a.g.e.**, s.75

bakır levhalarla kaplanmasıdır, demir üretimini yaygınlaştığı XIX. yüzyılda ise gövdeler doğrudan sac levhalardan yapılmaya başlanmıştır.<sup>92</sup>

### 2.3. Gemi silah teknolojisi

XVI. yüzyılın başlangıcında önemli bir keşifte bulunulmuştur. Geminin bordasında uzanan küçük geçitlerin açılmış olması topların güverteye monte edilmesine de olanak tanımıştır. Bir Fransız'a atfedilen bu keşfin 1501 yılında yapıldığı sanılmaktadır. Ayrıca topların altına yerleştirilen dört tekerlekli dayanaklar geri tepme gücünün gemiye zarar vermesini önleyen bir buluş olmuştur.

Bu yüzyılda Osmanlıların da oldukça büyük ve ağır toplar ile donatılmış<sup>93</sup> harp gemileri inşa ettikleri bilinmektedir<sup>94</sup>. 1499 yılında deniz gücü ile bütün dünyaya dehşet salan Cenova, İspanya ve birçok Avrupa devletleri donanmalarını birleştirerek Osmanlı Donanmasına karşı savaşmışlardır<sup>95</sup>. Osmanlıların zaferiyle neticelenen pek çok deniz savaşı (Sapienza Deniz Savaşı) yapıldığı göz önünde bulundurulursa, o dönemdeki Osmanlı Bahriyesinin azameti kendiliğinden görülür.<sup>96</sup>

Avrupa'nın XV. yüzyılın sonlarına doğru silahlanma alanında son derece nitelikli teknolojik ürünler imal etmeye başlamıştır. Avrupalı olmayan toplumların bu teknolojiye uyum sağlamada sorunlarla karşılaştıkları için savaşlarda kendilerini savunamamışlardır.

Avrupa'da topçuluk alanındaki ilerlemeye, en az topçuluk kadar önemli olan gemi inşası eşlik etmiştir. Avrupa donanmalarında topu çok erken tarihlerde kullanılmaya başlanmış, 1336 yılında Anvers'e hücum eden gemilerin bordasında Belçika'nın Tournai şehrinde yapılmış toplar yer almıştır. Venedik, teknelerini toplarla 1380 yılında donatmış, İspanyol gemileri 1359 ve 1372 yıllarında deniz topların ilk modellerine sahip olmuş ve 1381 yılında Katalan bölgesine ait ticaret gemilerinin bordasına toplar monte edilmeye başlamıştır.<sup>97</sup>

---

<sup>92</sup> Blanchard; **a.g.e.**, s. 61.

<sup>93</sup> Fahrettin Tızlak; **Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)**, Ankara, 2001, s.38.

<sup>94</sup> Salim Aydın.; **Tophane-i Amire ve Top Döküm teknolojisi**, İmge Yayınları, Ankara, 2007, s.291

<sup>95</sup> Zeki Arıkan -Sancar Lütfi; **Türk Denizcilik Tarihi Cilt1,2**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s.22

<sup>96</sup> Türklerin sahip olduğu en büyük top olmamasına karşın, kalibresi 635 mm, namlusu 140 mm kalınlığında ve 19 ton ağırlığındadır. Sultan Abdülaziz 1867'de Kraliçe Victoria'ya XV. yüzyıla ait bir Osmanlı topunu hediye olarak göndermiştir. Bugün Londra Kulesi'nde bulunan top müzede sergilenmektedir. Lizbon Müzesi'nde ise 1533'de yapılmış ağırlığı 19 tonu aşan, her biri 110Lb'lik ağır taş güller fırlatan bir başka Türk topu sergilenmektedir. Dev Osmanlı toplarının üretimi için çok miktarda bakıra ihtiyaç duyulmuş, ancak Osmanlılar İmparatorluğu'nun zengin yeraltı madenlerinin varlığı nedeniyle hammadde konusunda herhangi bir sorunla karşılaşmamıştır.

<sup>97</sup> İdris Bostan; **Kadirga'dan Kalyon'a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s.109.

Avrupada gemi inşa sanayinde gelişmeler deniz savaşının yöntemlerini değiştirmiştir. Avrupa'nın geniş çaplı metalürji endüstrisi, gemilerin bol silahla donatılmalarına olanak sağlamıştır.<sup>98</sup> Bu sayede, Avrupa denizlerde hızla yayılmaya başlamıştır. XV. yüzyılda Akdeniz'in denizci devletleri, savaş gemilerinin tasarımında büyük yenilikler yapmışlardır. Bordalarına delikler (lumbarlar) açarak topları bu boşluklara konumlandırmışlardır. Portekizliler, gemi direklerinin sayısını artırmış, ortadaki en uzun direğe birden çok yelken takarak rüzgârdan istifade etmişlerdir.<sup>99</sup> Yine 1760 yılında deniz kronometresinin icat edilmesi ile birlikte dünya boylam dereceleri kesin olarak tespit edilmeye ve böylece gemilerin rotaları çok doğruya yakın olarak hesaplanmaya başlanmıştır. Nihayetinde gemilerin kalkış ve varış limanları arasında en kısa mesafeler hesaplanarak ekonomik seyir metodları belirlenmiştir. (Büyük Daire Seyri, Küresel Seyir, Tek Rota Seyri).

Tüm bu gelişmelere rağmen üç kıtada varlığını sürdüren Osmanlı İmparatorluğu'na bazı devletler vergi ödemeye devam etmiştir.<sup>100</sup>

<sup>98</sup> Tızlak; **a.g.e.**, s.45.

<sup>99</sup> Kumrular; **a.g.e.**, s. 129.

<sup>100</sup> 1783 yılında geniş hammadde kaynakları ve nitelikli iş gücü ile kendisini şekillendirme çabasında olan Amerika, yeni bir denizci devlet olarak, denizlerde müstakil olarak bayrak gezdirmeye başlamıştır. Birleşik Amerika 1790'da nüfusu 3,9 milyon, 1800'de 5,3 milyondan çıkmış, Osmanlı İmparatorluğu'nun kuzey Afrika eyaletlerindeki nüfus bile 6 milyon civarında olmuştur. 25 Temmuz 1785'te, Atlantik Cadiz açıklarında, Amerika bayrağını taşıyan Boston limana bağlı, Kaptan Isaak Stevens'in idaresindeki Maria adındaki gemi Osmanlı denizcilerine esir düşmüş, kısı süre sonra bu gemiyi, Philadelphia limanına bağlı, Kaptan O'Brien'in Dauphin takip etmiştir. 1793 Ekim ve Kasım aylarında 11 ABD gemisi daha Türkler tarafından ele geçirilmiştir.

Kongre, 27 Mart 1794 tarihinde, Türk korsanlarına karşı koyacak güçte harp gemileri inşa edilmesi veya satın alınması için, Başkan George Washington'a 700.000 altın dolar harcama yetkisi verilmiştir. Bir anlamda Türk korsanları sayesinde, ABD donanmasının temelleri atılmıştır. Bir süre sonra ABD, Cezayir Donanması ile baş edemeyeceğini anlayarak en azından yeterli düzeyde deniz gücü oluşturana kadar, Osmanlı İmparatorluğu ile anlaşma yapmanın en uygun yol olacağı sonucuna varmıştır.

**ABD ile Osmanlı İmparatorluğu arasında 5 Eylül 1795 tarihinde imzalanan anlaşmaya göre;**

- 1. ABD'nin Cezayir zindanlarında tutulan esirlerin serbest bırakılacak**
- 2. Atlantik ve Akdeniz'de ABD sancağı taşıyan hiç bir tekneye dokunulmaması karşılığında, 642.000 altın \$ tazminat ödemeyi kabul edecektir. (Garp ocaklarına)**
- 3. Ayrıca yılda 12.000 Türk altını (216.000 \$) olmak üzere Osmanlı İmparatorluğuna haraç ödeyecektir.**

**22 maddeden oluşan anlaşma Türkçe hazırlanmış, Başkan George Washington ve Beylerbeyi Hasan Dayı tarafından imzalanmıştır. Böylece Amerika bir anlamda Osmanlı İmparatorluğuna yıllık vergi veren ülke konumuna gelmiştir. Bu vesika son derece önemlidir. Zira iki asrı geçen ABD tarihinde, yabancı bir dille imzalanan tek anlaşma olduğu gibi, yabancı bir devlete vergi ödemeyi de kabul eden ilk ve tek ABD vesikası olma özelliğini taşımaktadır.** Bu anlaşma sayesinde, ABD Donanmasının çekirdeği oluşturulmuş, Akdeniz'de Amerikan bayrağına güven kazandırılarak, genç devletin ticaretle meşgul olan vatandaşlarının, dünyaya yayılmasına yardımcı olunmuştur. ABD gemileri, bu sayede Doğu Akdeniz'e ve Anadolu limanlarına da gelebilmiş henüz Pasifik'le en küçük bir ilgisi olmayan ABD, Atlantik ve Akdeniz'de bol bol sancak gösterme fırsatını bulabilmiştir.<sup>100</sup> 1812 yılına gelindiğinde Amerika'nın Garp Ocakları Konsolosu Lear, Cezayir Beylerbeyine yıllık vergi olarak 216.000 altın \$ ödemiştir. Bu, ABD'nin Türklere ödediği son vergi olmuştur.

## İKİNCİ BÖLÜM

### BAHİRİYE NEZARETİNİN KURULUŞUNA KADAR OSMANLI İMPARATORLUĞU'NDA DENİZCİLİK

#### 1. Eski Türklerde Denizcilik ve Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk dönemlerinde Bahriye'deki gelişmeler

Denizcilik, insanlığı en eski çağlardan beri meşgul eden önemli bir konudur. Medeniyetlerin önemli bir bölümü deniz kenarında kurulmuştur. Ülkelerin coğrafi konumu deniz stratejisini belirlemiştir. Türkler Orta Asya'da denizcilikle ilgi ve alakalı göllerdeki balıkçılık faaliyetleri ile sınırlı kalmıştır.<sup>101</sup> İskitler ve Hunlar, batıya göçleri sırasında Hazar ve Karadeniz'in kuzeyinde yerleşik düzene geçmelerine rağmen denizcilikle ilgili bir varlık gösterememişlerdir. Hunlar'dan sonra Avarlar içinde aynı durum söz konusudur. Avarlar VI. Yüzyılda Avrupa'ya yerleştikleri ve daha sonraları Bizans üzerine akınlar yaptıkları halde onların yaşamında denizciliğin etkisi görülmemiştir. Bunda bulunan coğrafyanın tarıma elverişli topraklarının olmasının da etkisi olmuştur.<sup>102</sup> Volga, Yayık, Don ve Kuban nehirlerin kavşak noktasında bulunan Hazarlar, Ruslardan vergi almak veya kısıtlı ticaret yapmak şeklinde deniz ticaretinden faydalanmışlardır.<sup>103</sup> Harzemşahlar döneminde Ceyhun nehrinde balıkçılık faaliyetlerinin yoğun olarak yapıldığı, nehir ulaştırmasından faydalandığını görmekteyiz. Bu tür faaliyetler denizci toplum olma konusunda bir aşama olmasına rağmen gerçek bir denizcilik anlayışından bahsetmek mümkün değildir.<sup>104</sup> Gerçek anlamda Türklerin denizciliğe ilgi ve alakası Selçuklu Hükümdarlarının Anadolu'ya seferlerinden sonra başlamıştır.<sup>105</sup> Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurucusu Süleyman Şah'ın Bizans İmparatorluğu'na ait olan İznik ve çevresini ele geçirerek, Türkleri Marmara kıyılarına ulaştırmayı başarmıştır. Süleyman Şah, aynı zamanda, İznik'i başkent ilan ederek, kendisine en sadık komutanlardan birisi olan Ebu El Kasım'ı burada vekil olarak bırakarak Anadolu içlerine çekilmiştir.<sup>106</sup> Bunu fırsat bilen Bizans kuvvetleri İznik'i geri almak için saldırı da bulunmuş, ancak Ebu El Kasım karşısında başarısız olarak geri çekilmiştir. Bizans mağlubiyetinden cesaret alan Ebu El Kasım Marmara kıyılarını ele geçirerek Gemlik'i almıştır. Burada Türklerin tarihinde ilk kez tersane inşa ettirmiştir.<sup>107</sup> Ancak kısa bir süre sonra Bizans'ın kara ve deniz kuvvetleri Gemlik'i kuşatıp, yeni kurulan Türk tersanesi ve

<sup>101</sup> Hayati Tezel; **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihî**, Kastaş Yayınları, İstanbul 1973, s.3.

<sup>102</sup> Doğan Avcıoğlu; **Türk Tarihi Cilt-3**, Ötügen Yayınları, Ankara, 1997, s.22.

<sup>103</sup> Coşkun Güngen; **XVI. Yüzyıldaki Gelişmelerin Işığında Osmanlı Denizciliği**, Kültür Yayınları, Ankara, 1997, s.2.

<sup>104</sup> Güngen; **a.g.e.**, s. 4.

<sup>105</sup> Ali İhsan Genç; **Türk Denizcilik Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 2, Marmara Yayınları, İstanbul, 1997, s.21.

<sup>106</sup> Avcıoğlu; **a.g.e.**, s.38.

<sup>107</sup> **Askerî Tersaneler Tarihi**; Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2007, s.2.

gemilerin yakmak suretiyle daha yeni gelişmekte olan Türk denizcilik kültürünü kısa bir süreliğine imha etmişlerdir. Buna rağmen İznik şehri Bizans'ın merkezine yapılacak doğrudan seferler için ileri bir üs olarak Türklerin elinde kalmıştır.<sup>108</sup>

Bu arada 1071 Malazgirt Zaferi sonrası, denizde yüzer unsura sahip olması konusunda Türklerin ilk öncü Emiri Çakabey olmuştur<sup>109</sup>. Çakabey 1078 yılında Bizans'a esir düşmüştür. 2 yıl sonra Bizans'ta yaşanan taht kavgasında, kargaşadan faydalanarak İstanbul'dan kaçmış, Ege Bölgesinde faaliyetlere başlamış ve kısa süre içerisinde İzmir, Urla, Çeşme ve Foça'yı alarak bölgede bir beylik kurmuştur. Diğer Türk Beyliklerden farklı olarak bu beylikte denizci kimliği ön plana çıkmıştır. 1081 yılında 50 parçalık bir donanma inşa etmiş,<sup>110</sup> zamanla Türkleri rakipleriyle denizlerde mücadele edecek bir duruma getirmiştir. 1089 yılında Midilli, 1090 yılında ise Sakız Adasını fethetmiştir. 1 Mayıs 1090 tarihinde İzmir-Karaburun ile Sakız Adası arasında kalan Koyun Adaları civarında Bizans Donanması ile giriştiği savaşta Bizans'a ağır kayıplar vermiştir. Bizans Donanması ricat ederek geri çekilmek zorunda kalmıştır.<sup>111</sup>

İlk Türk Deniz zaferinin ardından Emir Çakabey denizlerdeki kontrol sahasını genişletmiş, donanması ile Çanakkale önlerine kadar yaklaşmıştır. Ne var ki 1095 yılında Emir Çakabey'in zamansız ölümü Türk Denizciliği'nin gelişmesini geciktirmiştir.<sup>112</sup>

1299 yılında kurulan ve 1323 yılında Karamürsel'i fethederek Marmara Denizi'ne ulaşan Osmanlı Beyliği 24 gemiden oluşan bir filoyu komşusu Karesi Beyliğine yardıma göndermiştir. 1334 yılında Gemlik, 1337 yılında İzmit alınmış, 1335 yılında Osmanlılar Rumeli'ye geçerek Gelibolu'da dönemin en büyük tersanesini inşa etmişlerdir. Osmanlı Devleti Orhan Bey zamanından itibaren donamazındaki gemi sayısını tedricî bir şekilde arttırmış<sup>113</sup> Karesi Beyliğini 1348 yılında kendi sınırları içine kattıktan sonra bir donanmaya sahip olma ihtiyacını ilk defa ciddi bir şekilde görmüştür.<sup>114</sup> Orhan Bey döneminde Çimpe Kalesini elde eden Osmanlılar bu suretle Anadolu sahilinden Gelibolu yarımadasına asker sevkini temin etmişlerdir.<sup>115</sup> Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında Karamürsel'de ve Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılması ile Aydıncık'ta (Edincik) tersane kurmuştur. Daha sonra İzmit'in de Bizans'tan alınmasıyla İzmit Tersanesi kurulmuştur.<sup>116</sup> Rumeli'de Osmanlı Beyliği genişlemeye başlayınca Çanakkale Boğazından Gelibolu'ya asker sevkıyatı önem

<sup>108</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.33.

<sup>109</sup> **Türk Deniz Kuvvetleri Tarihî**; Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005, s.22

<sup>110</sup> Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi 1081 olarak kabul edilmektedir.

<sup>111</sup> Gencer;**a.g.e.**, s.36.

<sup>112</sup> Tezel; **a.g.e.**, s.31.

<sup>113</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı; **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1984, s.389.

<sup>114</sup> İdris Bostan; **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s.187.

<sup>115</sup> Hayati Tezel; Anadolu Türklerinin Deniz Tarihî, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Yayınevi, İstanbul, 1973, s.53.

<sup>116</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.54.

kazanmaya başlamıştır. Aynı şekilde Rumeli'den seferden dönen askerinin Anadolu yakasına dönüş için ilave gemilere ihtiyaç duyulmuştur. Ayrıca bu sevkıyatın emniyetini sağlamak için ister istemez bir donanmanın teşkil edilmesi gereği ortaya çıkmıştır. Sultan I.Murat yeteri kadar gemi yapılması konusunda Lala Şahin Paşaya ferman göndermiş, İzmit, Gelibolu ve Gemlik'te kurulan tersanelerde gemi yapımına başlanmıştır.<sup>117</sup>Bu sırada Pençik usulü ile toplanan Hıristiyan çocukların bir kısmı deniz askerî olarak yetiştirilmek üzere Sultan I. Murat tarafından Gelibolu'da yaptırılan kışlaya gönderilmiştir. Burada çok genç yaşta denizcilik eğitimine tabi tutulan gençler, daha sonraları tersanelerde tecrübe kazandırılmış, müteakiben küçük gemilerde görevlendirilerek bir nevi deniz subayı sayılan muntazam bir kadro teşkil edilmiştir. Azap askerî ismi de verilen bu sınıf Osmanlı Donanmasının ilk nüvelerini oluşturmuştur. Donanma organizasyonu tam teşkil etmediği için, asıl gemileri idare edecek gemici sınıfı üst kademe Deniz subaylarının yetiştirilmesi için bir süre daha beklenmiştir.<sup>118</sup> Bu arada mevcut boşluğu doldurmak için, Sultan I. Murat, dönemin en güçlü denizci devletleri olan Venedik ve Ceneviz'in denizcilerden ücret mukabilinde istifade ettiği onların tecrübelerinden faydalandığı bilinmektedir.<sup>119</sup> Sultan Yıldırım Bayezit Marmara kıyıları ve Çanakkale Boğazından oluşan bu coğrafyayı elinde tutabilmek için iyi bir donanmaya sahip olma ihtiyacı doğması üzerine Sarucapaşa'yı güçlü bir donanma teşkiline memur etmiştir.<sup>120</sup> zira bu dönemde büyümekte olan Osmanlı Beyliği diğer güçler tarafından fark edilmeye başlanmıştır. Bir süre sonra da Venedik ve Ceneviz Osmanlı Beyliği'ni tehdit etmeye başlamışlardır. Bu tehlikeyi çok iyi yorumlayan Sultan Yıldırım Bayezit 1390 yılında Gelibolu'da başlattığı büyük donanma inşasını 11 yıl gibi bir süre sonunda tamlayarak 1401 yılında denize indirmeyi başarmıştır. Böylelikle Devletin deniz üssü İzmit'ten Gelibolu'ya transfer edilmiş ve tam teşekküllü bir devlet tersanesi vücuda getirilmiştir.<sup>121</sup>Karadeniz ve Ege'de koloniler kurmuş olan Venedik ve Ceneviz'e karşı Rumeli'yi elde tutmak için böyle bir tersaneye ve donanmaya sahip olmak Osmanlı Devleti'nin geleceği için çok önemlidir.<sup>122</sup>Ancak 60 tekneden müteşekkil donanma henüz ehil ellerde değildi.<sup>123</sup> Sultan Yıldırım Bayezit, Anadolu'daki Türk birliğini sağlamış ve Osmanlı Devleti'nin sınırlarını Ege Denizi'ne kadar ulaştırmıştır. Bununla yetinmeyen Sultan Yıldırım Bayezit, Sakız, Eğriboz ve Mora'nın doğusuna ulaşarak devrin büyük deniz gücü olan Venediklileri telaşa düşürmüştür. Özellikle 1399 yılında İstanbul kuşatması sırasında Bizans'a yardıma gelmek için harekete geçen Venedik Deniz Kuvvetleri'nin Saruca Paşa

<sup>117</sup> Tezel; **a.g.e.**, s.59.

<sup>118</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.100.

<sup>119</sup> Tezel; **a.g.e.**, s.60.

<sup>120</sup> İdris Bostan; **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s.188.

<sup>121</sup> Tezel; **a.g.e.**, s.64.

<sup>122</sup> Halil İnalçık; **Osmanlı İmparatorluğu, Klasik Çağı**, Yapı Kredi Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2004, s.189.

<sup>123</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.395.



kumandasında sadece 18 gemiden oluşan Osmanlı Donanması tarafından durdurulması Venediklileri telaşa düşürmüştür.<sup>124</sup> İlk faaliyetlerinde başarı sağlamayan Haçlı deniz gücü, Venedik ve Rodos şövalyelerinin de desteğiyle ikinci bir hareketle Saruca Paşayı mağlup etmiş ve İstanbul'a ulaşarak Bizans'ın ihtiyacı olan yardımı getirmişlerdir. Bu deniz mücadelesi yaklaşık altı asır devam edecek uzun soluklu mücadelenin başlangıcı olmuştur.

Sultan Yıldırım Bayezit'in deniz politikasını sürdürmek isteyen Çelebi Mehmet 1402 yılında Timur'a Ankara savaşında yenilen Sultan Yıldırım Bayezit'in olumsuz etkilerini silmek için olağanüstü çaba göstermiş ve Osmanlı İmparatorluğu'nda birliği sağlayabilmiştir.<sup>125</sup> Kuvvetli bir donanma oluşturmak için girişimlerde bulunmuş, ancak 1415 yılında Venedikliler ile yapılan savaşta mağlup olmuştur.<sup>126</sup> Ancak Çanakkale Boğazı'nı elinde tutmaya devam etmiştir.<sup>127</sup> Venedik ve Cenevizler ile aynı anda mücadele edemeyeceğini anlayan Osmanlı İmparatorluğu yöneticileri deniz politikalarında değişikliğe gitmiş, Ceneviz ile dostane ilişkiler kurmaya çalışmıştır. Sultan II. Murat zamanında ortaya çıkan Düzmece Mustafa İsyanı Osmanlı Devleti'nin Rumenliye Ceneviz gemileri ile geçmesi ve yine Varna Seferi için Rumeli'ye geçmeye çalışan Osmanlı Kuvvetleri'nin Venedik Donanması tarafından engellemeye çalışılması ve geçişin Ceneviz yardımı ile gerçekleştirilmesi<sup>128</sup> Osmanlı diplomasisinin bu konuda başarılı olduğunu göstermektedir.<sup>129</sup> Karadeniz'de faaliyette bulunan Osmanlı Donanması, Trabzon Rum İmparatorluğu'nu vergiye bağlamış, Ege sahillerinde seferlere başlamıştır. Cenevizler her ne kadar Osmanlı Devleti ile müttefik olarak hareket etmiş olmalarına rağmen, Cenevizler da tıpkı Venedik gibi Osmanlı Devleti'nin Boğazlar ve çevresinde güçlü bir donanmaya sahip olmasını istememiştir.<sup>130</sup> Denizcilik konusunda sürekli kendisini geliştiren Osmanlı Devleti II. Murat döneminde 150 parçalık bir donanmaya sahip olmuştur.<sup>131</sup> İstanbul'un fethine kadar geçen dönemde Osmanlı Donanması savaş donanmasından ziyade bir akıncı donanması görünümünde idi. Uzak mesafelere akınlar yapılmasına rağmen Venedik ve Ceneviz gibi güçlü donanmalar ile karşılaştıklarında çoğu kez geri çekilmek zorunda kalmışlardır.<sup>132</sup> İstanbul'u kuşatma sırasında Fatih unvanı alacak Sultan II. Mehmet Gelibolu Sancakbeyi Baltaoğlu Süleyman Bey komutasında 400 parçayı aşan bir donanma meydana

---

<sup>124</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.391.

<sup>125</sup> İnalçık; **a.g.e.**, s.196.

<sup>126</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.391.

<sup>127</sup> İnalçık; **a.g.e.**, s.198.

<sup>128</sup> Coşkun Güngen; **XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği**, Kültür Yayınları, 1997, Ankara, s.12.

<sup>129</sup> Nurettin Güz; **Türk Denizcilik Tarihi**, Editör Halil İnalçık **Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu**, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002, s.99.

<sup>130</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.138.

<sup>131</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.394.

<sup>132</sup> Nurettin Güz; **Türk Denizcilik Tarihi**, Editör: İnalçık Halil **Fatih ve Ege Denizi** Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002.

getirmiş,<sup>133</sup> fetih sonrasında 1455 yılında Kasımpaşa'da kurmuş olduğu İstanbul Tersanesi (Tersane-i Amire), uzun yıllar Osmanlı Donanmasına hizmet etmiştir. Fatih Sultan Mehmet 1459 yılında Amasra, 1461 yılında Sinop ve civarını ele geçirmiş, aynı yıl karadan ve denizden kuşatılan Trabzon-Rum İmparatorluğu Osmanlı hakimiyeti altına girmiştir. Kırım seferi ile başta Kefe olmak üzere birçok yerin Cenevizlilerden alınması ile Osmanlı Devleti deniz imparatorluğu haline gelmiştir.<sup>134</sup>

## 2. Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükselme Döneminde Bahriyenin gelişimi

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethetmesinden sonra Türk denizciliği büyük gelişme göstermiştir. Karadeniz, Ege, Akdeniz, Kızıldeniz ve Atlas Okyanusunda varlık gösteren Osmanlı İmparatorluğu denizin nimetlerinden geniş ölçüde istifade etmiştir. Fatih Sultan Mehmet İstanbul'un fethini hazmedemeyen batı dünyasının İstanbul üzerine bir Haçlı donanması gönderebileceğini varsayarak donanma miktar ve niteliğini arttırmaya çalışmıştır.<sup>135</sup> Gökçeada, Bozcaada, Semadirek, Limni Adaları ile 16 yıl süren Osmanlı-Venedik harbî neticesinde ele geçirilen Eğriboz ve Attika yarımadası sayesinde Osmanlı İmparatorluğu deniz sınırları Arnavutluk sahillerine ulaşmıştır.<sup>136</sup> Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkentinden sonra Batı Roma İmparatorluğu'nun başkentini ele geçirmeyi hedefleyen Fatih, Gedik Ahmet Paşayı İtalya Seferine memur etmiş, Otranto Kalesine seferler düzenlenmiştir. Fatih sadaretinin son döneminde Batı Akdeniz'e açılmıştır.<sup>137</sup>

Sultan II. Bayezit devri Osmanlı denizciliği Fatih devrinde geliştirilen Osmanlı deniz politikalarının cihanşümül hüviyet kazamaya başladığı bir dönemdir. 1484 yılında Karadeniz'in en önemli ticaret limanlarından Kili ve Akkerman'ın alınması ile Karadeniz-Ege güney-kuzey deniz ticaretinin kontrolü Osmanlı Devletine geçmiştir.<sup>138</sup> Sultan II. Bayezit Venedik ile baş edecek bir açık deniz donanmasına sahip olmadıkça batı Akdeniz'e egemen olamayacağını bildiği için padişahlığının ilk 10 yılında Venedik ile dost geçinme gayreti içinde olmuştur.<sup>139</sup> Kıbrıs'ın Venediklilerden alınması üzerine saflar belirlenmiş oldu. Bunun üzerine Batı Anadolu sahilleri, Yunan kıyıları ve doğu Akdeniz Venedik tehdidinde açık hale gelmiştir. Bunun üzerine Sultan Yıldırım Bayezit Donanmayı yeniden

---

<sup>133</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.8.

<sup>134</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.190.

<sup>135</sup> İnalçık; **a.g.e.**, s.92.

<sup>136</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.191.

<sup>137</sup> Jourdin; **a.g.e.**, s.199.

<sup>138</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.194.

<sup>139</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.9.

teşkilatlandırmış ve 1495 yılında dönemin en büyük denizcisi Burak Reis'i devlet hizmetine alarak Türk deniz tarihinde bir çağ açmıştır.<sup>140</sup>

Osmanlı deniz politikası bir taraftan tersanelerini geliştirirken diğer taraftan gemi inşa faaliyetlerine devam etmiştir. Bunun sonucu olarak denizlerde güçlenen Osmanlılar, 1499 yılında İnebahtı, 1500 yılında Moron, Koron ve Navarin'i almıştır.<sup>141</sup> Bundan sonraki dönemde Safevi tehlikesi ve Cem Sultan hadisesi Sultan Yıldırım Bayezit'in kudretli deniz politikasını kısa süre de olsa sekteye uğratmıştır. Bütün bunara rağmen Sultan II. Bayezit zamanında takip edilen deniz politikası XVI.yüzyıldaki Osmanlı deniz politikasının gelişiminin temellerini hazırlaması bakımından önemlidir.<sup>142</sup>

Yavuz Sultan Selim, kuvvetli Osmanlı kara ordusunun yanında deniz kuvvetlerinin de yeniden düzenlenmesi gereğini görmüş, Piri Mehmet Paşaya konu hakkında ferman buyurmuştur. Bu dönemde 1516 tarihinde Kasımpaşa tersanesi genişletilerek ilave 150 gemi inşa edilmesi konusunda planlama yapılmıştır.<sup>143</sup> Yavuz Sultan Selim'in 1517 Ridaniye zaferi ile Mısır'ı Osmanlı toprağına katması sonucu, Kızıldeniz yolu ile Hint Okyanusu'nun eteklerine ulaşılmıştır.<sup>144</sup> Osmanlı İmparatorluğu bu yeni dünyada Hindistan ve Uzakdoğu'ya hakim olma gayreti içinde olan Portekiz Donanması ile karşılaşmış bunun üzerine Süveyş'te bir filo inşasına başlanmıştır.<sup>145</sup> Yavuz Sultan Selim, Osmanlı İmparatorluğu'nun çeşitli bölgelerinde tersaneler inşa ettirerek muazzam bir deniz kuvveti meydana getirmiştir. Söz konusu tersanelerde 3000 fazla personel çalışmakta ve günlük yevmiyelerinin de 10 akçe civarında olduğu bilinmektedir, Osmanlıların Venediklilerde olduğu gibi donanma inşası veya tamir bakım-tutum için devamlı işçi çalıştırmaya bu dönemde başlamıştır.<sup>146</sup>

Osmanlı padişahları içinde denizlerin önemini en fazla idrak eden Kanuni Sultan Süleyman olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu Avrupa, Mısır ve Arap Yarımadası'na hükmedebilmesi için; Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ne hakim olması bir zorluk olarak ortaya çıkmıştır. Bunu sağlamak üzere Osmanlı Devleti'nin büyük deniz filoları teşkil ederek denizlerde üstünlük sağlaması ve bir deniz imparatorluğu şeklinde teşkilatlanması zorunluydu.<sup>147</sup> Türk Deniz Tarihi'nin en büyük bilim adamlarından biri olan ve özellikle kartografi çalışmaları ile tüm dünyada büyük yankılar uyandıran Muhiddin Piri Reis 1513 ve 1528 yılında iki ayrı dünya haritası yapmıştır. Ünlü Türk Kaptan-ı Deryası Kemal Reis'in de

---

140 Kemalettin Güz; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: Kısıslıng, H.J., **Sultan II. Bayezit'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481-1512)**, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2002,s.33.

<sup>141</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.11.

<sup>142</sup> Güz; **a.g.e.**, s.51.

<sup>143</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.397.

<sup>144</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.198.

<sup>145</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.13.

<sup>146</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.398.

<sup>147</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.199.

yeğeni olan Piri Reis 1513 yılında yapmış olduğu çalışmasında Güney ve Orta Amerika'nın doğu kıyıları ile Batı Afrika ve Atlas Okyanusu'nu, 1528 yılında ise yapmış olduğu haritasında Orta ve Kuzey Amerika'nın Doğu kıyıları ve Atlas Okyanusu'nu o dönemin koşullarına göre hayranlık uyandıracak bir doğrulukla tespit etmiştir<sup>148</sup>. Piri Reis'in Dünya Denizcilik Tarihi'ne diğer bir hediyesi de, 1521 ve 1525 yıllarında iki kez yayınladığı ünlü "Kitab-ı Bahriye" adlı kitabıdır. Bahse konu kitap Ege ve Akdeniz konusunda denizcilere en ayrıntılı bilgi veren kılavuz olma özelliğini taşımaktadır. 1533 yılında Kanuni Sultan Süleyman Barbaros Hayreddin Paşayı İstanbul'a davet ederek, Kaptan-ı Derya ilan etmiştir. Paşanın girişimi ile İstanbul Tersanesinde inşa edilen yeni gemiler Osmanlı İmparatorluğu Donanması'na güç katmıştır. Bu dönemde Avrupa devletlerinin hiçbiri tek başına Osmanlı Devleti ile baş edemeyeceğini anladığından, Osmanlı Devleti'ne karşı 300 gemiden oluşan Venedik, Papalık, İspanya, Portekiz, Ceneviz ve Malta Haçlı donanması teşkil edilerek komutası dönemin en büyük deniz komutanı olarak görülen Andrea Dorya'ya verilmiştir. Ancak bu Haçlı donanması, Barbaros Hayreddin Paşa emrindeki 122 gemilik Osmanlı Donanması karşısında büyük bir hezimete uğramış ve neticede 27 Eylül 1538 yılında Preveze Deniz Zaferi kazanılmıştır. Bu zafer Karadeniz ve Kızıldeniz'den sonra Akdeniz'i bir Türk gölü haline getirmiştir.<sup>149</sup> Hıristiyan dünyası 1571 İnebahtı'ya kadar olan dönemde denizdeki üstünlüklerini kaybetmiştir.<sup>150</sup> Barbaros Hayreddin Paşa Preveze'de Haçlı donanmasını bozguna uğrattığı bir sırada başka bir Osmanlı donanması Hadım Süleyman Paşa kumandasında Hindistan'daki Diyu Kalesini kuşatmaktaydı. Birbirinden çok uzak mesafelerde bulunan bu iki Türk filosunun aynı anda zafer kazanması Türk denizciliğinin XVI.yüzyıldaki gelişmişliğini göstermektedir. Hadım Süleyman Paşa 72 parçadan oluşan donanması ile Umman Denizinde Portekizliler ile mücadeleye başlamıştır. Selman, Piri, Murat ve Seydi Ali Reislere Süveyş Kaptanı Unvanı verilmiştir.<sup>151</sup> O dönemin Amerika Birleşik Devletleri Osmanlı Devleti'ne vergi vermeye başlamıştır. Seydi Ali Reis ise Hint denizinde karşılaştığı düşman kuvvetleri ve tayfunlar yüzünden filosunun bir kısmını kaybederek kara yoluyla İstanbul'a dönmek zorunda kalmış, Hindistan ve İran ülkelerinden geçerek 3 yıllık uzun seyahati neticesinde İstanbul'a ulaştıktan sonra "Mirat-ı Memalik" adlı eserini yazmıştır. Ayrıca coğrafya, riyaziye ve denizcilik fennine ait muhtelif kitaplar kaleme alan<sup>152</sup>Seydi Ali Reis, Süveyş Kaptanlığı'nda bulunduğu yıllardan itibaren bölge ve özellikle Hint Okyanusu hakkında edindiği tecrübeleri de "El-Muhit" adıyla anılan eserinde toplamıştır. Bu eserde ayrıca deniz astronomisi hakkında birtakım bilgiler de

---

<sup>148</sup> Denizin Koruyucuları; **Türk Deniz Kuvvetleri Tarihi**; Deniz Kuvvetleri Matbaası, 1978, Ankara, s.15.

<sup>149</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.13.

<sup>150</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.199.

<sup>151</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.17.

<sup>152</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.18.

bulunmaktadır.<sup>153</sup> Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra tahta çıkan II. Selim Döneminde Akdeniz Osmanlı hakimiyeti altında bulunuyordu. Bu hakimiyet öyle şekil almış ki, Akdeniz devletleri Türklerin denizlerde yenilmez olduğunu düşünmeye başlamıştır. Ancak bu dönemde Venedik idaresindeki Kıbrıs'a sefer düzenlenmesi ve adanın 1570 yılında Osmanlı İmparatorluğu tarafından ele geçirilmesi üzerine Papalığın önderliğinde Venedik ve İspanya gibi güçlü donanmalara sahip devletler Kıbrıs'ı bahane ederek ittifak kurmuşlardır.<sup>154</sup> Osmanlı donanmasında yaklaşık 230 gemi, 25.000 savaşçı, müttefik donanmasında ise 243 gemi, 37.000 savaşçı bulunmaktaydı. İki donanma arasındaki fark, Osmanlı donanmasının uzun süren yıpratıcı savaşlardan sonra zayıf düşmesi, müttefik donanmanın ise taze bir kuvvete sahip olmasıydı.<sup>155</sup> İnebahtı Deniz Savaşı sonucunda Osmanlı donanması on binlerce askerini kaybetmiş ve büyük bir bozguna uğramıştır. Ayrıca, müttefik donanmaya karşı mağlup olması uzun yıllardır Osmanlı donanması önünde zafer kazanmayan Hıristiyan alemi de, iyice cesaretlendirmiştir ve uzun senelerden beri Hıristiyan Avrupa'da varolan Türklerin yenilmezliği efsanesi de yıkılmıştır.<sup>156</sup> İnebahtı deniz savaşlarında Osmanlıların mağlup edilmesinden sonra Kaptanlık makamına getirilen Kılıç Ali Paşanın 16 yıl süren kaptan-ı deryalığı sırasında Türk denizciliği toparlanma dönemine girmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti savaşı takip eden tüm kış mevsimi boyunca bütün tersanelerde gemi inşa faaliyetlerinde bulunmuştur. Başta İstanbul, Gelibolu, İzmit ve Sinop tersaneleri olmak üzere Varna, Silistre, Semadirek, Burgaz, İğneada, Vize, Ahyolu, Süzebolu, Midye, Kefken, Bartın, Samsun, Biga, Rodos ve Sakarya nehri üzerinde gemi inşasına başlanmış, toplam 134 gemi 5-6 ay gibi kısa bir zamanda vücuda getirilmiştir. Böylece Osmanlı İmparatorluğu, İnebahtı'daki donanması kadar güçlü bir donanmayı yeniden oluşturarak Akdeniz'deki faaliyetlerine devam etmiştir.<sup>157</sup> Barbaros, Turgut Reis ve onların yetiştirdiği denizcilerden sonra Osmanlı deniz gücü denizcilik bilgisi olmayan kaptan paşaların idaresine verilmiştir. Müteakiben İmparatorluk önce Duraklama sonra da Gerileme ve Çöküş Dönemine girmiştir. Gelişmelerden uzak kalmıştır.

### **3. Osmanlı İmparatorluğu'nun Duraklama ve Gerileme Döneminde Bahriye**

Avrupa devletleri XVI. ve XVII. Yüzyıldan itibaren Rönesans ve reformun getirdiği bilimsel gelişmeler sayesinde gemilerini yenilemiş yelkenli gemileri ile bir dönemin mükemmel savaş gemisi olan kürekli kadırgaları mağlup etmişlerdir. Bu bakımdan İnebahtı

---

<sup>153</sup> Nuri Alacalı; **Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılıın Güvencesinden Seçmeler**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s.104.

<sup>154</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.19.

<sup>155</sup> Nilgün Cerrahoğlu; **İnebahtı Neden Hala Unutulmadı**, Cumhuriyet Yayınları, İstanbul, 2004, s.29.

<sup>156</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.201.

<sup>157</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.202.

Deniz Savaşı kürek devrinin sonu, yelken devrinin başlangıcı olarak kabul edilmiştir.<sup>158</sup> Osmanlı İmparatorluğu gemicilikteki gelişmelerin gerisinde kalmış ve önce duraklama, peşinden çöküş dönemi ile tarih sahnesinden çekilmiştir. XVII. yüzyılda Venedikliler Akdeniz'de tekrar üstünlük sağlamaya başlamış, hatta Osmanlı donanmasını mağlup etmiş, Bozcaada'yı ele geçirmiş ve İstanbul'u tehdit etmişlerdir. Bu durum karşısında Köprülü Mehmet Paşa, Bozcaada ve Limniyi geri almak için yaptığı girişimlerde zorlanmıştır. Bu zorlanmanın en önemli sebepleri ise gemilerin yapı ve teknolojik olarak çağın gerisinde kalmış olmasıdır.<sup>159</sup> Daha bir asır önce Akdeniz'de tüm gücünü elinde bulunduran ve denizlerde yenilmez olduğuna inanılan Türklerin XVII.yüzyıldaki düştüğü aciz durum denizcilik konusunda kurumsallaşmanın tam anlamı ile sağlanamadığını göstermektedir.<sup>160</sup> Uzun yıllardır devam eden Girit Seferi esnasında Kadırgaların kalyonlar karşısında güçsüz ve zayıf kaldığını gören Osmanlı Devleti gemi teknolojisinde zorunlu değişikliklere gitmiştir. 30 kalyondan oluşan bir filonun inşasına başlanmıştır.<sup>161</sup> İlk kez kullanılmaya başlayan kalyonlar, kadırgalara nazaran nispeten daha küçüktür ve daha büyük kalyon inşası konusu devlet ricalini meşgul etmiştir. Nitekim o sıraları sadrazam olan Melek Paşa büyük bir kalyonun inşası konusunu üzerine almış ve kalyonun inşasının her aşamasını takip etmiştir. İnşası tamamlanan kalyon büyük bir törenle denize indirildiğinde yan yatmış, gemiye dolan sular nedeniyle 10 denizci boğularak şehit olmuştur.<sup>162</sup> Bu durum zaten iç siyasi yapı nedeniyle zor günler geçiren Sadrazam Melek Paşanın görevden alınmasına neden olmuştur.<sup>163</sup> Bu tatsız tecrübelerden sonra Osmanlı Donanması'nda Kalyon sayısını

---

<sup>158</sup> Yüksel Öcal; **Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2008, s.77.

<sup>159</sup> Öcal; **a.g.e.**, s.69.

<sup>160</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.20.

<sup>161</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.252.

<sup>162</sup> O dönemde yüzer havuzda gemi inşası tam olarak bilinmediğinden gemiler çekek yerinde inşa edilirdi. Hesaplamalarda yapılan bir hatanın görülmesi ancak geminin denize indirilmesi ile mümkün olmakta idi. Özellikle geminin su üstünde dengede kalmasını sağlayan ve gemi sintinesine yerleştirilen tankların büyüklükleri ve simetrik olması hayati öneme haizdir. Bugün dahi birçok modern gemi inşa tekniklerine rağmen gemi dengesi konusunda hata yapıldığı görülmektedir. Bu hataları geminin alt bölmelerine çeşitli ağırlıklar ilave edilerek telafi edilmeye çalışılmaktadır. Silah sistemleri, akaryakıt tankları, gıda ambarları, seyir aletleri, makineler, elektrik motorları gibi çeşitli sistemlerin gemi üzerine yerleştirilmesinden sonra gemiye kurşun ağırlıklar ekleyerek hassas trim ayarı yapılmaktadır.

<sup>163</sup> Sadrazam Melek Paşa Osmanlı İmparatorluğu'nun mali durumu kötü hazinesi tam takır olduğunu gerekçe göstererek o güne kadar bir şekilde ödenen emekli, dul ve yetimlerin aylık tahsisatını kesmiştir. Maaşları kesilen halk kitleleri Sadrazam'a çok büyük tepki göstermiştir. Sadrazam Padişahın yanında Cuma selamlılığına giderken halk Sadrazam'a yaklaşarak kendisine çok beddua ettikleri Valide Sultan dul ve yetimlerin maaşı kesilir mi hiç bedduadan korkmuyor musun? Uğursuzluk getirir şeklindeki çıkışına Sadrazam Melek Paşa bir takım din adamlarının duası veya bedduasıyla memleket mi yönetilir cevabını vermiştir. Ancak Kalyonun denize indirilişi esnasında yan yatması ve denizcilerin kalyonun içinde sıkışarak boğulması dul ve yetimlerin Sadrazama yaptığı bedduanın tutması şeklinde yorumlanmıştır. Bir süre sonrada 6 aylık maaşlarını alamadığını gerekçe göstererek Yeniçeriler at meydanında toplanmışlardır. Saraydaki altın ve gümüş ne kadar eşya var ise eritilerek yeniçeri maaşlarını ödemeye çalışan Sadrazam çok uğraştıkları halde maaşların bir kısmı eksik kalmış ödeyememiştir. Bunun üzerine hareket geçen Yeniçeriler Sadrazam Konağını

artıracak şekilde muhtelif tersanelerde gemi inşa faaliyetlerine girişilmiştir.<sup>164</sup> Daha sonraları Viyana'yı II. kez kuşatacak Merzifonlu Kara Mustafa Paşan kalyon sayısını artırmaya özel önem vermiştir. Kendi Sadrazamlığı döneminde 10 adet kalyon inşa edilmiştir. 1682 tarihinden itibaren kalyon Osmanlı Donanması'nın belkemiğini oluşturmaya başlamıştır.<sup>165</sup>Denizciliğin nesilden nesile aktarılan denizcilik kültürü yanı sıra çağın fenninden istifade etmenin esas olduğunu çok iyi bilen o dönemin Avrupa devletleri her vesile ile denizcilik okulları açarak personel yetiştirme işleminde son derece başarılı olmuşlardır. O dönemin büyük devleti olan Osmanlı İmparatorluğu'nun mektepli denizciye sahip olmak işini 1699 tarihinde ağır bir mağlubiyet neticesinde imzaladığı Karlofça antlaşmasından sonra ciddiye almaya başladığı görülmektedir. Bu dönemde Kaptan-ı Derya makamına getirilen Mezemorta Hüseyin Paşa döneminde denizcilik konularında ıslahat çalışmalarına başlanmıştır. Paşa bu konuda çalışmalarını yoğunlaştırarak "**Bahriye Kanunnamesi**" hazırlamıştır. Mezemorta Hüseyin Paşanın vakitsiz ölümüne rağmen "Bahriye Kanunnamesi yürürlüğe girmiştir.<sup>166</sup>1701 yılında söz konusu kanunnamede değişikliklere gidilerek Osmanlı Donanması yeniden düzenlenmiştir.<sup>167</sup> Gemiler sınıfları bazında filolara, filolar da komodorluklara, ayrılmıştır. <sup>168</sup> İkmal/nakliye/lojistik faaliyetlerinde kullanılan bir kısım kürekli tekneler hizmet dışına ayrılarak bir nevi kürek devrinin bir daha geri dönülmemek üzere kapandığı ilan edilmiştir.<sup>169</sup>Osmanlı Donanması'nda kalyon sayısının artması paralelinde yaklaşık yüz yıl kadar devam edecek Akdeniz'deki deniz egemenliğine geri dönülmüştür. 1707 yılında 20 kalyondan oluşan bir Osmanlı Filosu batı Akdeniz'e sefere çıkmış ve Mesina'ya asker çıkarmaya muvaffak olmuştur. Bir müddet burada kaldıktan sonra Mesina'da bulunan askerlerin ikmal ve lojistik desteğini sağlanamayacağı anlaşılacak, burada bulunan kaleler yıktırılarak geri çekilmek durumunda kalınmıştır.<sup>170</sup> Müteakiben iyi niyetli birçok çalışma yapılmasına rağmen Osmanlı Donanması eski günlerindeki ihtişamından uzak kalmıştır. Osmanlı Donanması'nın istenilen seviyeye çıkartılamamasında 1717–1770 yılları arasındaki Donanmanın hiç savaş görmemesinin etkilisi olduğu söylenebilir.<sup>171</sup> Batıda müspet bilimlerdeki gelişmelerin paralelinde denizcilik bilminde büyük gelişmeler yaşanmış, ancak

---

basmışlardır. Selamlıktan hareme kaçan Sadrazam Melek Paşa'yı takip eden yeniçeriler hareme girmiş, alamdıkları ücreti gerekçe göstererek Sadrazamın haremindedir bulunan kadınlara el koymuşlardır. Karşı çıkarak direnen Sadrazam Melek Paşa'yı orada şehit etmişlerdir. Daha detaylı bilgi için bakınız: NTV Tarih Dergisi Ağustos 2012 sayısı, Yeniçeri İsyanları, s.22-28

<sup>164</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.253.

<sup>165</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.496.

<sup>166</sup> Tezel; **a.g.e.**, s.211.

<sup>167</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.497.

<sup>168</sup> Yüksel Öcal; **Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2008, s.37.

<sup>169</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.255.

<sup>170</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.498.

<sup>171</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.22.

Osmanlı Devleti bu gelişmelerin dışında kalmıştır. Osmanlı Donanması'nın imhasıyla sonuçlanan Çeşme Vakası Osmanlı denizciliğinin içinde bulunduğu kötü durumun açık göstergesidir.<sup>172</sup>

Nitekim 1768–1774 arasında yeni bir Rus-Osmanlı savaşı çıktı. Ruslar Mora Rumlarını ayaklandırmak için Baltık'tan hareket ettirdikleri bir filoyu Akdeniz'e soktular. Ancak bu filo yol boyunca İsveç, Danimarka ve İngilizlerce yeteri kadar desteklenerek, personel bakımından da takviye edilmişti. Rusların Baltık sahilinden hareket ederek, Akdeniz'i kat ederek Osmanlı Donanması'na saldıracağına dair Osmanlı Sadareti Fransız İstanbul Büyükelçiliği tarafından ikaz edilmesine rağmen, Osmanlı Devleti üst düzey bürokrasisinin önemli bir kısmı (coğrafi bilgi noksanlığından dolayı) böyle bir şeyin mümkün olup olmayacağını günlerce tartışmışlardır.<sup>173</sup>Ruslar Osmanlı Devleti'ne beklemediği bir yerde darbe vurarak savaşı kısa sürede sonuçlandırmak üzere İngiliz Amiral komutasındaki donanması İzmir önlerine gelmiştir.

Bu esnada Osmanlı Donanması 22 kalyon ve 20 kadar çektiriden müteşekkildi. Her yönden büyük zafiyet yaşayan Donanma, gemilerinin personel kadroları yarı yarıya azaltılmış, mevcutları da eğitimsiz acemi erlerden oluşmaktaydı. Osmanlı Donanması Savaşın başlaması ile birlikte Akdeniz ve Karadeniz olmak üzere 2 Filoya ayrılmıştır. Karadeniz'e 8 kalyon ve Akdeniz'e 12 kalyon tahsis edilmiştir. Ancak Akdeniz'e ayrılan savaş gemilerinin ikisi yolda arızalanarak İstanbul'a geri gönderilmiştir. Aslında Rus Donanması'nda durum Osmanlı Donanması'ndan pek üstün değildi, ancak Rus Donanmasında bulunan yabancılar Rusların bu eksikliklerini kapatmışlardır.<sup>174</sup>Osmanlı Akdeniz Donanması'na, Cezayirli Hasan Paşa kumanda etmekte idi, Donanma Ege Denizi'ne çıkarak 27 Mayıs 1770 tarihinde Menteş Adaları ve Anapoli önlerinde düşman filosuyla iki defa çatışmaya girilmiş, 4 Haziran'da iki donanma Suluca önlerinde bir kez daha karşılaşmış, ancak kati sonuç elde edilememiştir. Daha sonra Osmanlı Donanması Doğu Ege'de düşmanı arama keşif ve karakol faaliyetleri icra ederek, Çeşme açıkları Toprakada'ya demir atmışlardır. 5 Temmuz 1770 tarihinde Toprakada'da demir üzerinde yapılan savaşta Kapudan Cezayirli Hasan Paşa kalyonuyla düşmana taarruza geçmiş ve her iki kalyon karşılıklı ateş nedeniyle yanmaya başlamıştır. Cezayirli Hasan Paşa yara almış, gemisinin yanması nedeniyle denize atlayarak hayatını kurtarmıştır. Başsız kalan diğer kalyonlar, personelinin eğitimsiz olması ve yangın kendi gemilerine sıçramasından endişe ederek esnasında açık denizde çıkmaları gerekirken birer birer Çeşme limanına sığınmayı tercih

<sup>172</sup> Ali Rıza İşipek ve Oğuz Aydemir; **1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşları**, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2006, S.71.

<sup>173</sup> Sadrazam başkanlığında yapılan toplantıda bir kısım ulemanın Baltık Denizi'nin okyanus ile bağlantısı olmadığından söz konusu donanmanın Akdenize girmesinin mümkün olmadığı görüşü ileri sürülmüş ve bu görüş toplantıya hakim olmuş ve hadise hiç önemsenmemiştir.

<sup>174</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.206.



etmişlerdir. 6/7 Temmuz 1770 gecesini, liman ağzını ablukaya alan Rus filosu ateş kayığı hücumu ile limanda bulunan tüm gemileri yakmışlardır.<sup>175</sup>

Hasan Paşa, ağır yaralı olarak kurtulduğu Çeşme yenilgisinden sonra Çanakkale'ye gelmiş ve çok kısa bir süre sonrasında, Ruslar tarafından kuşatılan Limni kalesinin savunulmasına katılmış ve bu adayı bir avuç gönüllü ile kurtarmayı da başarmıştır. Cezayirli Hasan Paşa iki dönem halinde toplamda 18 yıl süre ile bulunduğu Kaptan-ı Deryalık görevinde Bahriyede birçok yenilikler yapmıştır.

Osmanlı Devleti bir taraftan kalyon tarzı gemilerin inşa çalışmalarını sürdürürken, diğer yandan batıdaki denizcilik gelişmelerine en kısa sürede sahip olmak için eğitim meselesini ele almışlardır. Osmanlı Donanmasını çağın icaplarına uygun hale getirmek için Sadrazam Halil Hamit Paşanın büyük katkıları ile 1773 yılında Mekteb-i Riyaziye (matematik) okulu kurulmuştur. Sultan III. Mustafa kara mühendis hanesinden ayrı olarak Tersane bünyesinde bir mühendishane kurulması konusunda irade buyurmuştur (Donanma ve Tersanenin mühendis ve teknik eleman ihtiyacını karşılamak amacıyla). 1775 tarihinde Kasımpaşa Mühendishane-i Bahri (Deniz Subay Okulu) kurulmuştur. Deniz Harp Okulu'nun açılması Osmanlı İmparatorluğu Bahriyesi için devrim niteliğinde bir gelişmedir. O döneme kadar klasik anlamda hiçbir eğitim almadan, alaydan yetişen deniz subayların yerlerine ilk kez batılı manada okuldan mezun subaylar savaş gemilerinde görev almaya başlamışlardır.<sup>176</sup> Okulun imkânlarının son derece kısıtlı<sup>177</sup> olması nedeniyle yılda 8–12 subayı mezun verebilmiştir.<sup>178</sup> Tüm bu olumsuz koşullara rağmen, Osmanlı İmparatorluğu üç kıtaya yayılmış coğrafyası ile gerçek bir deniz devleti olmak mecburiyetinde idi.

Bahriye Mühendishanesi zamanla geliştirilerek, öğrenci mevcudu arttırılmıştır. Okul Seyr-i Sefâin (Seyir ve Güvertcilik Bölümü) ve Gemi İnşa Bölümü olmak üzere iki kısma

<sup>175</sup> Tevfik İnci; **Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları**, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul, 1983, s.97.

<sup>176</sup> Niyazi Berkes, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, yayına hazırlayan Ahmet Kuyaş, Yapı Kredi Bankası Yayınları, 13 baskı, İstanbul, 2008. s.65.

<sup>177</sup> Çeşme bozgunundan sonra donanma için bilgili elaman yetiştirmek için Sultan III. Mustafa'nın girişimi ile Osmanlı Donanması'nın hizmetinde bulunan Baron de Tott'un katkılarıyla 1773 yılında tersanedeki bir göz odada "Mühendishane-i Bahri kurulmuştur. Deniz Harp Okulu'nun bu tarihte kurulduğu kabul edilmekte, gerek Baron de Tott'un 1784 yılında kaleme aldığı günlüklerde, gerekse 1781-1786 tarihleri arasında İstanbul'da bulunan Rahip L'Abba Toderin 1789 tarihinde yayımladığı anılarında 1773 yılını zikretmişlerdir. Konu hakkındaki resmî belge Kapudan-ı Derya Küçük Hüseyin'in (1757-1803) 27 Recep 1211 (26 Ocak 1797) tarihli ve deniz mühendishanesinin geliştirilmesine dair layihasında "Tersanenin Darağacı semtinde bir çeşm derunundan bir hendese odası tesisi" dair tesis edilmesinin tarihî 1190 safer olarak belirtilmiştir. Bu tarih 1776 yılının kasım ayıdır.

<sup>178</sup> 1773 tarihinde açıldığı kabul edilen okul yine Kapudan-ı Derya Küçük Hüseyin'in 27 Recep 1211 (26 Ocak 1797) tarihli layihasında okulda; bir baş halife, bir alet muhafızı ve 10 öğrenci bulunmaktadır. Tek oda olan okul zamanla ihtiyacı karşılamadığından 1784 yılında camialtı civarındaki yeni binasına taşınmış ve Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya yakın olması nedeniyle Fransa Elçiliğinden öğretmenler sağlanarak öğretim düzeyinin yükseltilmesine çalışılmıştır. Daha ayrıntılı bilgi için Bakınız; Fahri Çoker; **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1994, s.120-123.

ayrılmıştır.<sup>179</sup> Birinci kısım 35 öğrenci, 2 nefer kalfa (Teknik Konularda Öğretmen), 2 öğretmen (Güvertecilik Konularında) olmak üzere toplam 39 personelden oluşmuştur. Kafile Seyr-i Sefâin derslerini tamamlamasını müteakip öğrenciler öncelikle gemilere Jurnal hocası (Güverte Zabiti)<sup>180</sup> (Gemilerdeki tüm faaliyetle belli bir usul ve nizam çerçevesinde güverte vardiya subayları tarafından gemi jurnallerine kayıt edilir.), sonra Çorba hocası<sup>181</sup> (Güverte Vardiya Amiri), daha sonra Baş hoca (Gemi II. Komutanı) ve ilgili sınavı başardıkları takdirde (Gemi Komutanı Sınavı) Gemi Komutanı olarak görevlendirilmekte idi. İkinci bölümü Gemi İnşa Bölümü oluşturmakta, gemi inşa bölümünü tamamlayanlar sırasıyla ikinci kalfa, (II. Çarkçı), Baş Kalfa (Baş çarkçı) ve Tersane mimarlığı (Tersane Müdürü) görevlerine atandırılmakta idi.<sup>182</sup>

1795 tarihinde Kara ve Deniz mühendishaneleri birleştirildi. Gemi inşa derslerinin müfredatı Cuma ve Pazar tam zamanlı (saat 0800–1200 ile 1400–1800 arasında), diğer günler sabahları üçer saat (saat 0800–1100 arası) ve öğleden sonra ikişer saat (saat 1330–1530 arası) olmak üzere günde 5 saat olarak düzenlenmiştir. Birinci sınıfta matematik, ikinci sınıfta gemi inşa ve gemi resmî, üçüncü sınıfta ise her Cuma günü öğretmenler nezaretinde Gemi İnşa tezgâhlarında uygulamalı dersler yapılırdı. Pazartesi ve Perşembe günleri Hasköy'deki Kara Mühendishanesi'ne gidilerek oradaki daha gelişmiş araç ve gereçlerden

---

<sup>179</sup> Seyr-i Sefâin günümüzde güverte bölümünün karşılığıdır. Bu bölümde, Muhtelif Seyir Usulleri (Büyük daire seyri, Yıldızların rasadı ile yapılan Astronomik Seyir, Düzlemsel Seyir), porsun ve güverte işleri, top torpido, mühimmat, gemi sevk ve idaresi konuları üzerinde durulmaktadır. Gemi İnşa Bölümü günümüzde, gemi inşa konuları yanı sıra, makine, yangın yara savunma, mekanik, konuları üzerinde durulmakta idi.

<sup>180</sup> Güverte Zabiti'nin ana görevi geminin emniyet ve selamete bir yerden diğer bir yere intikalinin sağlamaktır. Bu vazifeli komutan adına yapar. Dar sular, ıskarça sular, limana avara, aborda işlemi boğaz ve dar, kısıtlı sulardan geçiş yapılırken Komutan geminin seyir esnasında yönetildiği köprüüstünde bulunur. Güverte Vardiya Subayı Gemi komutanını yetkilerini kullanır. Çok büyük bir tehlike olmadığı sürece komutan olayların akışını gözlemler ancak müdahale etmez. Eğer sık sık komutan müdahalesi var ise Vardiya Subayının Bilgi eksikliği var şeklinde yorumlanır. Güverte Vardiya subayı yaptığı işler hakkında Komutana sürekli bilgi verdiği gibi belli konularda da komutandan müsaade ister. Örneğin çöp dökülmesi, Personelin manevra yerlerine alınması... Ayrıca Güverte Vardiya Subayı yaptığı işlerin ana özetini görevi bittikten sonra gemi jurnali diye adlandırılan ana kayıt defterine kaydeder. Günün sonunda jurnale işlenen tüm bilgiler Güverte Vardiya Amirlerin tarafından Komutanın onayına sunularak imzalatılır. O andan itibaren gemi jurnali her türlü adli işlem ve soruşturmalarda hukuki nitelik, resmî evrak niteliği kazanır.

<sup>181</sup> Güverte Vardiya Amiri Gemi Komutanının direktifleri doğrultusunda Geminin Seyir faaliyetlerinde Güverte Vardiya Subayların Amiri olarak Komutana karşı sorumludur. Güverte Vardiya Subaylarının yetiştirilmesinde rehberlik görevini üstlenir. Güverte Vardiya Subaylarının yaptıkları her türlü faaliyetleri komutan adına denetler.

<sup>182</sup> Baş çarkçı gemideki her türlü arıza, bakım tutum, geminin kuru havuza alınması, yangın yara savunma (Hasar kontrol)... Gibi teknik konulardaki eksiklikle yerine getirilmesi hususunda komutana karşı sorumludur. En büyük yardımcısı II.Çarkçı' dır. Gemideki tüm makine arızalarının onarılmasını subay astsubaydan oluşan çevik onarım timleri marifeti ile yerine getirir. Çevik Onarım Timi Gemi Baş çarkçısına karşı sorumludur.

faaydalanılırdı. Yine 1795 tarihinde gemi öğretmeni (Seyir Subayı)<sup>183</sup> yetiştirmek için açılış olan harita ve seyir kurslarına devam edilmiştir.<sup>184</sup>

Yeni açılan Deniz Harp Okulu bu boşluğu doldurması gerekirken mevcutlarının yetersiz kalması, ilerleyen dönemlerde de çeşitli nedenlerden dolayı, sembolik düzeyde kalmıştır. Yine de Mühendishane-i Bahri Hümayunda Gelenbevi İsmail Efendi, Kasapbaşızade İbrahim efendi gibi Türk hocalar yetişmiştir.<sup>185</sup>

#### 4. Osmanlı İmparatorluğu'nun Reformlar Sürecinde Bahriye

##### 4.1. Sultan III. Selim Dönemi Osmanlı Bahriyesi'ndeki Gelişmeler

Osmanlı yöneticileri, Küçük Kaynarca Antlaşmasının kötü sonuçlarının ortadan kaldırılması ve devletin bekasını ancak güçlü bir donanmayı sağlanacağına inanmaya başlamıştır. 1770–1784 tarihleri arasında İstanbul'da bulunan Bonneval adındaki Fransız uzman Osmanlı bahriyesi için bir rapor hazırlamıştır. Bonneval raporunda; "Donanma yönetiminde zafiyetler olduğu, personelin eğitim seviyesinin son derece yetersiz olduğu, gemi komutanlarının işinin ehli olmadığı, gemiler yeni olmasına rağmen bakımsızlıktan dolayı hızla çürüdüğu ve hizmet dışına ayrıldığını belirtmiştir."<sup>186</sup>Bu dönemdeki yöneticiler, Osmanlı Devleti'nin donanmasının düzenlemeye ve yeniden yapılandırmaya ihtiyacı olduğunu kavramışlardır.

Amiral Cezayirli Gazi Hasan Paşa, yine Kasımpaşa civarında kendi olanaklarıyla bir Kalyoncu Kışlası inşa ettirerek, kışın İstanbul sokaklarına salıverilen kalyoncu eratın bu kışlada kalmasını sağlamış, savaş dönemlerinde veya mevsimsel görevlendirmeden ziyade kalyoncu eratın tüm yıl boyunca görevde kalmasını sağlamıştır. Kalyonların kıç kasaralarını alçaltarak savaş güçlerini artıran Cezayirli Hasan Paşa, İngiltere, Fransa ve İsveç'ten getirttiği gemi inşa personeli ile batılı anlamda yeni gemi inşasına başlamıştır. Eğitim konusundaki faaliyetler ile denizci personeli Batı Ocakları usulünce eğiterek savaş gücünü ve yeteneklerini arttırmıştır. Bir süreliğine de olsa Karadeniz'de Ruslara karşı deniz üstünlüğu sağlayarak, Doğu Akdeniz'de Osmanlı egemenliğini yeniden tesis ettirilmesi konusunda çalışmalar yapmıştır.<sup>187</sup>

<sup>183</sup> Gemi öğretmenliğinden kasıt Seyir Subaylığı ve Seyir Astsubaylığı görevlerdir. Seyir haritalarının okunması mevki koyma usulleri, denizdeki seyir yardımcılarının (fener, duba, şamandıralar...) tespiti ve doğru rotanın bulunması gibi konularda kurs/eğitim alınırdı.

<sup>184</sup> Mustafa, Kaçar; **Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmalar ve Mühendishanelerin kuruluğu (1808'e kadar ) Osmanlı Bilim Araştırmaları II**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1985. s.69–137.

<sup>185</sup> Gencer; **a.g.e.**,s.25.

<sup>186</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.206.

<sup>187</sup> 1787–1792 yılları arasında yer alan Osmanlı-Rus savaşında kara cephesinde yeniden komutan sıkıntısı baş gösterince Hasan Paşa Derya Kaptanlığından alınarak Özü muhafızlığına atanmış, bölgeyi savunmasıyla görevlendirilmiştir. Daha sonra 3 Aralık 1789–30 Mart 1790 arasında 4 aya yakın Sadaret makamına getirilmiş ve nihayetinde bu görevde iken 80 yaşında şumnu'da hayata gözlerini

Diğer bir husus ta Gazi Hasan Paşanın Osmanlı deniz gücünü yeniden canlandırma çabaları, IV. Murat'tan beri gelen hükümdarların açık fikirlilik ve ilerencilik bakımından en üstünlerinden olan Sultan III. Selim gibi bir Hünkârın dönemine denk gelmiş olmasıdır. Ancak Gazi Hasan Paşa'nın sert tabiatlı ve kesin kararlı bir karaktere sahip olması, Sultan III. Selim'in ise tam tersine son derece nazik ve merhametli olması dolayısıyla taban tabana zıt olan karakter yapıları ister istemez reform düşüncelerinde ayrılıklara neden olmuştur. O devirde Padişaha karşı çıkılamayacağına göre Kaptan Paşan Osmanlı Bahriyesini modernize etme, çabalarından beklediği sonucu elde edememiştir.

Sultan III. Selim, 1787–1792 tarihleri arasında gerçekleşen Osmanlı-Rus ve Alman savaşları esnasında tahta geçmiş (1789) ve Karadeniz'i Türk gölü haline getirme isteği büyük hayal kırıklığı ile neticelenerek savaşta ağır yenilgi almıştır. Bu bakımdan barışın hemen akabinde 1793 başında Nizam-ı Cedid "*Yeni Düzen*"<sup>188</sup> adı verilen bir dizi reformlar yaparak devletin bütün kurumlarını kapsayan bir yenileştirme hareketine girişmiştir.

Sultanın uzak görüşlüğü çok daha geniş modernleşme ve çağdaşlaşmayı ön gördüğünden problem sahalarının tespiti için o dönemin aydın kesimine çalışmalar yaptırmıştır. Bu amaçla 14 Mayıs 1789 tarihinde bilgi, sadakat ve donanımlarına inandığı, Yusuf Ağa, Mahmud Râif Efendi, Tatarcıkzâde Abdullah Efendi, Ebubekir Râtib Efendi, İbrâhim Nesim Efendi, Mehmed Raşid Efendi, Arabacızâde İbrâhim Efendi gibi devletin önde gelenlerine, devletin gidişatı, sorunlar, ekonomik durum, eğitim, ordu, bahriye, devlet yönetimi, rüşvet, gayri müslimler, gibi problem sahalarında çalışmalar yapması istemiştir. Sultan III. Selim, toplumun en üst düzeyini oluşturan kanaat önderlerinin hazırladığı lahiyaları titizlikle incelemiştir. Daha sonra 21'i Osmanlı tebaası, 2'si Avrupalı (İstanbul'daki İsveç elçiliği tercümanı Mouradgea d'Ohsson ve Fransız topçu subayı Bertrand) olmak üzere çeşitli devlet adamı, kadı, maliyeci, bürokrat, asker, vakanüvis ve teknisyenlerden oluşan bir komisyona hazırlanan lahiyaları incelemiştir. Önerileri hayata geçirmek aşamasında daha detaylı çalışmalar/raporlar hazırlanmıştır. Çeşitli kurullarda yapılan çalışmalar neticesinde Nizam-ı Cedid olarak adlandırılan bir dizi (idarî, sosyal, ekonomik ve askerî alanlar) ıslahat hareketi başlatılmıştır.<sup>189</sup>

Sultan III. Selim, yaklaşık 171 yıl kadar önce atası Sultan II. Osman'ın giriştiği yenileşme hareketleri gibi, kapıkulu askerlerini hemen ortadan kaldırmak yerine, önce batı usulü 12 bin kişilik yeni bir askeri gücün yetiştirilmesi yoluna gitmiştir. Osmanlı Donanmasının ıslahı konusunda şuurlu ve planlı bir program onun tarafından başlatılmıştır.

---

yumuştur. Ayrıntılı bilgi için bakınız; Hüsnü Tengüz; **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, Deniz Kuvvetleri matbaası, İstanbul, 1995, s.21-44.

<sup>188</sup> Gencer; **a.g.e.**,s.84.

<sup>189</sup> Bu konuda kapsamlı çalışma için bkz. Stanford J.Shaw, *Between Old and New, The ottoman Empire under Selim III (1789-1807)* .

Askerî gemi inşa eden tersanelerin genişletilmesine ve modernizasyonu yapılmış bir plan dâhilinde özellikle Tersane-i Amire başta olmak üzere, yurdun muhtelif kesimlerine yayılmış askerî tersanelerinde ıslahat çalışmalarına başlanmıştır. Kısa süre sonunda ıslahat faaliyetlerinin semeresi görülerek daha büyük gemilerin inşasına başlanmıştır. 1795 yılında irili ufaklı tersanelerde toplam 90 gemi inşa edilmiştir.<sup>190</sup>

1789 Fransız ihtilalinin yarattığı özgürlükçü atmosfer hayatın birçok alanını etkilemiştir. Bu dönemden buhar devrine kadar olan süreçte gemi inşa faaliyetlerinde denize indirilen savaş gemilerinin sınıflandırılması şu şekilde idi;

a. Üç ambarlı kalyon, b. İki ambarlı kalyon, c. Kalyon, ç. Firkateyn, d. Korvet,<sup>191</sup>  
e. Şalopa,<sup>192</sup> f. Şehtiye, g. Ateş gemisi,<sup>193</sup> ğ. Uskuna, h. kırlangıç, ı. Trabago, i. Şebek j. Kadırga

Bu tarihten itibaren batıda yaşanan muazzam gelişmeler ve sitim gücünün denizde faaliyet gösteren gemilere uygulanması neticesinde, Osmanlı Donanmasının temel vurucu güçlerinde değişiklikler meydana gelmiştir. Bunlardan birisi olan kadırga tarzı kürekli gemiler, ana vurucu unsur olmaktan çıkarak daha ziyade iç sularda kullanılmaya başlanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu Bahriye Nezareti bağlısı yelkenli gemiler de yardımcı gemi hüviyetinde teşkilatlandırılarak savaş dışı (Personel, cephane ve ikmal malzemesi taşınması) hususlarda hizmet vermeye başlamıştır.<sup>194</sup>

Buharlı döneme geçilmesi ile birlikte yeni gemilerin inşasına başlanmıştır. Önceleri ahşap tekne inşasına göre düzenlenmiş, eski tersane tezgâh ve kızakları büyük paralar harcanarak yeni sistem gemilere göre hazırlanmıştır. Sultan III. Selim Tersanede ve donanmada yapılacak faaliyetler için 1792 tarihinde sütkardeşi Küçük Hüseyin Paşa'yı Kaptan-ı deryalık görevine getirmiştir. Kaptan-ı Derya ilk iş olarak tersanenin bir düzene kavuşturulması ve gemi inşa tezgâhlarının yenilenmesi konularını ele almıştır. Osmanlı Donanmasında yetişmiş denizci personel sıkıntısı nedeniyle yüzer ve kıyı birlikler etkinlikle görev yapamamakta idi.

<sup>190</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.26.

<sup>191</sup> Kalyon, Firkateyn ve Korvet Osmanlı Donanmasının asıl vurucu gücünü oluşturmakta idi.

<sup>192</sup> Günümüzde aynı tip ve hatta aynı isimde (Şalopa 1,2...) ahşap tekneler ince uzun tekne yapıları nedeniyle torpidoların gemiye transferinde kullanılmaktadır.

<sup>193</sup> Bir tür mayın gemisi görevini üstlenmekte idi. Suda yanma özelliği olan güherçile gibi kimyasal maddeler teknede yakılarak düşman gemilerinin yakınlıklarına gönderilmekte yangın/ infilaklar nedeniyle düşman gemilerine zarar verilmekte idi.

<sup>194</sup> Günümüzde olduğu gibi o devirlerde Muhrip (Kalyon), Firkateyn gibi büyük savaş gemileri sefere çıkmadan birkaç gün önce bulunduğu iskele/rıhtımdan ayrılarak limanın denize açık bir bölgesine demir atarlardı. Savaş gemisi bu demir bölgesinde savaşta ve seyirde kullandığı tüm sistem cihazlarını devreye alarak test/tecrübe eder. Son anda ortaya çıkan arızalarını tersane marifetiyle onartır ve muhtemel arıza yapacak savaş sistemlerine ait kritik yedek malzemeleri gemide stoklardı. Personeli gemide tutarak biran önce deniz koşullarına fikren ve bedenen hazırlanmasını sağlar. İşte buhar devrimi nedeniyle teknolojik ömürlerini tamamlamış kürekli kadırgalar ile rüzgâr gücü ile yürütülen yelkenli tekneler, sefere çıkmak üzere açık denize demir atmış büyük savaş gemilerine personel/ mürettebatın taşınması ve yine son anda tespit edilen ihtiyaçlara istinaden gemilerin kömür (sonraları akaryakıt), tatlı su, yiyecek-içecek, cephane ve koruyucu malzeme ihtiyaçlarının gemiye taşınmasında kullanılmakta idi.

Ayrıca mevcut denizci personeli ve sistemi denetleyecek bir kurum, yapı veya mekanizma oluşturulamamıştı. Savaş gemisi kaptanları veya ticaret gemisi süvarileri çok büyük hata yaptıklarında dahi haklarında (sayılarının çok az olması nedeniyle) soruşturma açılmazdı. Soruşturma açılrsa dahi göstermelik olarak yapılırdı. Kaptanlar küstürülecek korkusu ile girişimlerde hasıraltı edilmiştir. Şüphesiz bunda personelin alternatiflerinin olmamasının etkisi büyük olmuştur. Kaptanların gemileri limana aborda (Limana Yanaşma) avara (Limandan Ayrılma) esnasında gemileri iskeleye çok sert şekilde çarpmaları, denizde kusurlu bir manevra yaparak gemilere olmadık hasar vermeleri, seyir planlarında keyfi uygulamalar yapmaları, bir kısım personeli kayırmaları, diğerlerine keyfi ceza vermeleri, kendilerine çok özel ayrıcalık yapmaları çok sık görülen davranış şekilleri olmuştur. Gemiler hor kullanma ve bakımsızlıktan sürekli arıza vermekteyken, personelin disiplini tamamen kaybolmuştur. İhbar, şantaj ve birbirinden şikâyetçi olma olağan hale gelmiştir.

Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşayı, Gemi süvarilerinin devlet malına zarar vermelerini engellemek üzere tedbirler aldırılmış, gemileri bir program dâhilinde tersaneye onarıma alınmasını sağlamıştır. Bakım onarım timleri oluşturularak, teknik konularda gemilerin periyodik kontrol edilmelerini sağlamış, gelen ihbar ve şikâyetler çok kısa sürede değerlendirilerek ilgili personel cezalandırmıştır.<sup>195</sup> Paşa makamları ve terfileri liyakat esasına bağlamaya çalışmış, bir ana plan hazırlayarak öncelikle yüzer birliklerin eğitim, teknik ve idari konularda denetlenmeleri sağlamıştır. Günümüz Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetlerinin Denetleme Başkanlığının temelleri o dönemlerde atılmıştır.<sup>196</sup>

Küçük Hüseyin Paşa savaş gemilerini Kalyon, firkateyn ve Şehtiye şeklinde üç ana sınıfta teşkilatlandırmış ve gemilere liyakatlerine göre kaptanlar tayin edilmiştir. Bahriyenin komuta kademesini oluşturan Kapudâne, Patrona, Riyale, Liman Reisi gibi üst düzey yetkililer ile gemi kaptanlarının maaşlarına zam yapılmıştır. Emeklilik durumlarını kayıt altına alınmış, rüşvet ve yolsuzlukların önüne geçmeye çalışılmıştır. Paşa üst düzey yöneticilerin yanı sıra yelkenci, topçu, gemi reisleri gibi donanmanın gedikli personelinin

---

<sup>195</sup> Zeki Arıkan, **Türk Denizcilik Tarihi**, Boyut Yayıncılık ,Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s.143.

<sup>196</sup> Halen Deniz Kuvvetlerine ait tüm yüzer, uçar, dalar ve kıyı birlikleri yıllık bir plan dahilinde mali, idari, adli, metaryal, teknik, personel ve harbe hazırlık konularında ana karargahtan çok üst düzey bir amiralin başkanlığında, her biri kendi alanlarında yetkin 40-50 kişilik üst düzey subay, kıdemli Astsubay, uzman personel (Psigolog, Bilgi işlem personeli, doktor, ikmal subayı, adli personel, Planlı Bakım Uygulaması uzmanı, Kaza Önleme personeli, mühimmat, mayın, torpido uzmanları...) ve Devlet Memurlarından (Veri Hazırlama Uzmanları) oluşan bir heyet tarafından çok ayrıntılı bir şekilde denetlenirler. Tespit edilen eksik aksak hususlar ana karargâhta ayrıntılı bir şekilde masaya yatırılır. Bir önceki dönemle kıyaslanarak ana problem sahaları tüm çıplaklığı ile ele alınır, tedbirler alınır. Tespit edilen problem sahasına göre Deniz Kuvvetleri karargâhında bulunan başkanlıklara direktifler verilir. Belli bir süre sonra problem sahasına yapılan işlemlerin sonuçları kontrol edilir. Sistemin adeta resmi çekilerek, aynı problemin tekrarlanmaması için tedbirler alınır, dersler çıkartılır. Eğer problem personel hatasından kaynaklanıyor ise ilgili şahıs hakkında cezai işlem yapılır. Benzer hataların diğer birliklerde yaşanmaması için tedbirler alınır. Kaynak israfının önüne geçilir. Geleceğe yönelik planlamalar yapılır.

atama, tayin ve görevlerinden alınmaları için de 11 Temmuz 1792 tarihinde bir nizamname çıkartarak düzen altına almıştır. Bu nizamnamenin en dikkat çekici özelliklerinden biri de görevlendirmelerde sıkı kontrol, liyakat ve teşvike dayanan bir sistem geliştirme çabası olduğu söylenebilir. Diğer dikkate değer bir husus ise Tersanenin ve donanmanın gedikli personelinin maaşlarının yetersiz olması nedeniyle başka işlerde çalışmalarının önüne geçilmesidir. Alınan tedbirler ile sayılarının 3000<sup>197</sup> olan Gedikli (Günümüzdeki Astsubay sınıfının muadili olan) sınıfların maaşlarında iyileştirmeler yapılarak, daimî çalışmaları sağlanmıştır. Bu çerçevede 15 Aralık 1792 tarihinde tümü kalyon ve firkateyn gediklileri tarihte ilk kez kayıt altına alınmıştır.

Yelkenli gemiler döneminde gemilerin iskele ve sancak bordalarında<sup>198</sup>, çeşitli ebat ve kalibrelere sahip toplar kullanılmaya başlanmıştır. Kullanılan topun menzili ve mermisi savaşın sonucunu direk etkilemiştir. Osmanlı donanmasında kullanılan önemli gemi topları şuhlardır; Şâhî, cehri, saçma/çarha, misket, eynek/enik, darbzen, prangı, bacaluşka, kolomborno, şayka, obüs ve balyemez gibi.<sup>199</sup> Bu toplar genellikle Tersane-i Âmire/Mamure Kârhânesi ile Tophane-i Âmire tarafından dökülmekte idi. Bu toplarda kullanılan mermiler Tersane-i Âmire ve Galata Tophanesindeki atölyelerde imal ediliyordu. Mermer, granit, ağır taş, metal, zincirle birbirine bağlı gülle ve üzüm salkımı mermi türleri arasında bulunuyordu. Mühimmat olarak kullanılan mermer ise, Marmara Adası, Bulgaristan-Samakov ve Selanik-Pravişte madenlerinden tedarik edilmiştir.<sup>200</sup>

---

<sup>197</sup> Ali İhsan Gencer, **Bahriye’de yapılan ıslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789–1867)**, Deniz Basımevi, İstanbul 1985.

<sup>198</sup> Gemicilik terminolojisinde gemilerin sol tarafı iskele, sağ tarafı sancak, arka tarafı kıç, ön tarafı pruva diye adlandırılır. Ayrıca geminin yan tarafına borda yan taraf orta noktasına vasat adı verilir. Vasattan gemi pruvasına olan mesafenin orta noktasına başomuzluk, (Sancak baş omuzluk iskele baş omuzluk) kıç tarafının orta noktasına kıç omuzluk (Sancak Kıç omuzluk, İskele Kıç omuzluk) adı verilir. Ayrıca her geminin gece seyirlerinde kullanmak üzere pruvasından bakıldığında iskele ve sancak tarafından 112,5 derece olmak üzere, toplamda 225 dereceden ve en az 3 deniz mili mesafeden görünecek şekilde beyaz renkli Silyon feneri bulunur. Gemilerin boyu 50 metreden fazla olması durumunda iki adet silyon feneri bulunur. Arkada bulunan silyon daha yüksekte bulunur ve grandi silyon adını alır. Gemi pruvasından bakıldığında grandi silyon ile öndeki silyon silyon arasında 6 metre dikey mesafe olacak şekilde monte edilirler. Ayrıca silyonlar en az 5 deniz mili mesafeden görünecek ışık gücüne sahip olmak zorundadır. Geminin sancak (Sağ taraf) tarafında yeşil renkte pruvadan itibaren kıça doğru 112,5 derecelik bir sektörü kapsayan en az 2 deniz milinden görünecek şekilde sancak borda feneri, aynı şekilde Geminin İskele (Sol taraf) tarafında kırmızı renkte pruvadan itibaren kıça doğru 112,5 derecelik bir sektörü kapsayan en az 2 deniz milinden görünecek şekilde İskele borda feneri, geminin kıç tarafında 135 derecelik sektörü kapsayan en az 1 deniz mili mesafeden görünecek şekilde beyaz renkli pupa feneri bulunması zorunludur. Gemi boyunun 50 metreden uzun olması durumunda borda fenerleri 3 deniz mili, pupa feneri en az 2 deniz mili mesafeden görünecek özelliklere sahip olmak zorundadır. Tüm bu hususlar uluslararası antlaşmalarla garanti altına alınmıştır.

Daha ayrıntılı bilgiler için **Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü**; Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2008.

<sup>199</sup> Topların çeşitleri için bkz. Salim Ayduz; **Tophane-i Amire ve Top Döküm teknolojisi**, İmge Yayınları, Ankara 2006; Muzaffer Erendil, **Topçuluk Tarihi**, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 1982, s.23.

<sup>200</sup> Hayati Tezel; Anadolu **Türkleri’nin Deniz Tarihi**, Kastaş Yayınları, İstanbul 1973, s. 618-619.

15–20 yıllık bir geçiş süreci neticesinde gerek Osmanlı İmparatorluğu tersanelerinde inşa edilen gemiler, gerekse dışarıdan temin edilen gemiler Osmanlı donanmasına büyük bir dinamizm kazandırmıştır. Bütün eksiklikler ve mali imkânsızlıklara rağmen bu dönemde Donanma Harekât icra yeteneği arttığı gibi taşımacılık, lojistik ve iaşe konularında Osmanlı Kara Kuvvetlerini desteklemeye başlamıştır. Yeni gemilerin Osmanlı Donanmasına katılması ile kuvvetlenen Osmanlı donanması Marmara, Karadeniz ve Akdeniz’de İngiliz, Rus ve Fransız güçleri ile mücadeleye başlamıştır.

1792–1793 yıllarından itibaren, gemilerin su ile temas eden bölgelerinde oluşan ve gemilere önemli ölçüde zarar veren deniz yumuşacıklarına (terreno navalis) karşı korumak, tamir masraflarını azaltmak ve gemilerin su yüzeyi ile olan sürtünmelerini azaltarak daha süratli yol almasını sağlamak amacıyla muhtelif çareler aranmıştır.

Dönemin en önemli teknolojik atılımlarının başında, geminin seyrini daha güvenli hale getirmek amacıyla, gemilerin karinalarının bir başka deyişle su ile temas eden teknenin alt tarafı, iskele (sol) ve sancak (sağ) taraflarının bakır ile kaplanması işlemine başlanmıştır.<sup>201</sup> Sultan III. Selim döneminde bakırla kaplanan gemi sayısının en az 40 adet olduğu bilinmektedir. Bakır kaplama işleminin Osmanlı Donanmasının ana unsurlarını oluşturan kalyon, firkateyn ve korvet tipi gemilerde uygulanmıştır. Ancak bazı yazışmalarda, örneğin 1795–1796 arasında yayımlanan fermanlarda, Osmanlı İmparatorluğu’nun Kızıldeniz’de daimî konuşlu bulunan ve su çekimlerinin<sup>202</sup> az olması nedeniyle İnce Donanma olarak adlandırılan gemilerin de bakırla kaplanması konusunda irade de bulunmuştur. Bu işlem için gereken bakır Tokat, Ergani ve Keban bölgelerinde bulunan madenlerden çıkartılmakta<sup>203</sup> ve elde edilen ham bakır İstanbul’a getirilerek Tersane-i Âmire bünyesindeki haddehanede işleme tabi tutularak bakır levha haline getirilmektedir. Bakır levhalar soğumalarını müteakip mahzen-i sürb adı verilen bakır deposunda stoklanmakta idi. Bu bakırlar ihtiyaca göre belli ebatlarda kesilerek gemilerin iskele ve sancak tarafı su altı kısmı ile gemi karinasında korozyona (paslanma) yol açmayacak özellikteki çivilerle monte edilmekte idi.

Zaman içerisinde hammadde olarak gelen bakır cürufunun haddanelerde işlenmeleri konusunda farklı yöntemler geliştirilmiştir. İşlenen bakırların kalitesine bağlı olarak

<sup>201</sup> Donanmamıza ait gemilerin karina (su ile temas eden alt bölgeleri) başta olmak üzere soğutma veya temizlik amacıyla gemi dâhiline alınan deniz suyunun geçtiği bölgelerde deniz yumuşakçalarının (midye, istiridye, kabuklu su ürünleri...) yapışması nedeniyle kışır diye tabir edilen donanımlar oluşur. Kışır gemi karinasında gemi süratini azaldığı, pervanenin daha gürültülü çalışmasına neden olduğu ve devreleri tıkayarak su akışının azalmasına neden olduğundan istenen bir şey değildir. Bu nedenden dolayı gemiler her yıl kuru havuza alınarak kışır olan bölgeleri temizlenir. Kışır teşkil eden bölgeler ile gemi karinası zehirli boyalarla birkaç kat boyanır. Gelişmiş sistemlerde kışır olan bölgelere sürekli kimyasal madde neşredilerek (Katelko Sistemi) kışırın oluşmasına sürekli engel olunmaya çalışılır. Geminin havuza çıkma aralığı uzatılarak tasarruf yapılır.

<sup>202</sup> Harp gemilerinin suya temas eden bölümü ile gemi karinası arasında kalan kısımdır.

<sup>203</sup> Fahrettin Tızlak; **Osmanlı Döneminde Keban – Ergani Yöresinde Madencilik(1775-1850)**, Ankara 1997; Osmanlı Devleti’nde Ham Bakır İşleme Merkezleri Olarak Tokat ve Diyarbakır, Belleten 59 (1995), s.651.



Gemilerin bakır ihtiyaçlarını karşılamada daha kaliteli olduğuna inanılan Darphane-i Âmire, Tophane-i Âmire ve Tersane-i Âmire'de bulunan bakırlarını talep ettikleri anlaşılmaktadır.<sup>204</sup>Bakıra duyulan ihtiyacın artması üzerin yıllara sarıh olmak üzere yeterli miktarda bakır levhaların ikmal depolarında (mahzen-i sürb) stoklandığı ve kayıtların sıkı bir şekilde tutulduğu anlaşılmaktadır.

XIX yüzyılın başlarında, Osmanlı Donanmasında gemi sayısında büyük artışlar meydana gelmiştir. Gerek eski savaş gemilerinin karina temizliği, gerekse yeni gemilerin inşası kuru havuza olan acil ihtiyaçları olarak ön plana çıkarmıştır. Yeni gemilerin inşa edildiği, karinalarının temizlendiği kuru havuzların sularını tahliye için<sup>205</sup> İngiliz firması Boulton&Watts yapımı bir buharlı makinenin kiralanması veya satın alınması konusunda girişimde bulunulmuştur. İlk buhar makinesini 1797'de Portsmouth'daki kuru havuzun sularının tahliyesi için uygulamaya koymaları ve bu uygulamadan müspet sonuç elde edilmesi İngilizlerin tercih edilmesine neden olmuştur. Haliç'teki kuru havuzun tahliyesi için havuzun hacmi esas alınarak uygun teknik özelliklere haiz makineler (Tulumbalar) seçilmiştir. Makinenin özellikleri, teknik yardım ve maliyet gibi birçok hususlarda yazışmalar yapılmış, müteakiben İngiliz firmaları ile kontrat yapılarak makineler satın alınmıştır.<sup>206</sup>

Sultan III. Selim dönemi denizcilik konularında yoğun gelişmelere tanıklık etmiştir. Osmanlı Bahriyesinde, gemi inşa konusunda yeni teknikler benimsenmiş, batıdaki denizcilik teknolojileri takip edilmeye başlanmıştır. Yeni kalyon indirme metodu da bunlardan birisidir. Geleneksel gemi indirme yönteminde, gemilerin inşası ve donatılmasını karada (çekek yerinde) tamamlandıktan sonra, kızaklar yardımı ile denize indirmesi esasına dayanmıştır. Ne var ki inşa edilen gemi tonajlarının zaman içerisinde artmasından kaynaklanan (gemi tüm donanımıyla iyice ağırlaştığı için) kızaklarda çökmeler meydana gelmiş, gemilerde hasarlar oluşmuştur.<sup>207</sup>

---

<sup>204</sup> Tuncay Zorlu; **Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy**, London and New York 2008, s.35-38.

<sup>205</sup> Gemilerin kuru havuza alınması şu şekilde gerçekleşir; önce rıhtıma bağlı dikdörtgen şeklindeki kuru havuzun ana platformu üzerine havuzlanacak geminin karinası formuna sahip taşıyıcı kalaslar yerleştirilir. Havuz limanın denize açık kısmına alınır. Dört tarafından şamandıraya bağlanır. Havuz sarnıçlarına su aldırılarak daldırılır. Daha sonra havuzlanacak gemi itici çekici vasıtalar ile havuza çekilerek geminin takribî taşıyıcıların üstünde kalacak şekilde gemi halatlarla ileri geri oynanır. Müteakiben havuz tahliye tulumbalarını çalıştırarak havuzun tahliyesine başlanır. Havuz yükseldikçe gemi halatlarına kumanda edilerek taşıyıcıların tam üstüne denk getirilmesine çalışılır. Geminin yavaş yavaş kızaklar üzerine oturması üzerine halatlar fora edilir. Havuz tam tahliyesi tamamlandıktan sonra havuz tersane rıhtımına çekilerek karina onarımına başlanılır.

<sup>206</sup> Tuncay Zorlu, **a.g.e.**, s.42-46.

<sup>207</sup> Karada inşa esnasında yeni gemi parçaların eklenmesi ile karina ve güverteye daha fazla yük bindiğinden, gemiyi taşıyan platformun sabit olması (denizde olsa ilave ağırlıklar geminin inşa edildiği havuzu iletilmekte ve havuz ağırlık nedeniyle bir miktar daldırarak karina ve güvertesini ezilmesi bertaraf edilmektedir.) nedeniyle karina ve güvertede esneme veya çökmeler meydana gelmiştir.

Fransız gemi mühendisi Le Brun'un 1795 tarihinde ilk defa Arslân-ı Bahri isimli bir kalyona yeni bir metot uygulamıştır. Söz konusu metot da kalyolonların lumbuz<sup>208</sup> seviyesine kadar olan kısımlarının kızaklar üzerinde inşasının tamamlanmasını müteakip, geri kalan kısımlarını gemi denize indirildikten sonra inşasını öngörmüştür. Bu metot yaklaşık 40 yıl uygulanmış, gemi karinası ve güvertesinde meydana gelebilecek çökme ve esnemenin önüne geçildiği gibi, inşa edilen gemilerin denize indirilmesi esnasında üzerinde hareket ettiği kızaklara zarar vererek olası kazaların önüne geçilmiş ve iş gücü miktarını önemli ölçüde azaltarak işçilik ücretlerinde tasarruf sağlanmıştır.<sup>209</sup>

Gemi teknolojisindeki gelişmeler birçok alanda kendisini göstermiştir. Gemi demir ve zincir aksamı üretimi için lengerhâne adı verilen yüksek ark ocakları devreye alınmıştır.<sup>210</sup> Ayrıca gemi direklerini yerlerine yerleştirilmesine imkân sağlayan montaj düzenekleri, gemi sintinede biriken suların boşaltılmasında ve çıkması muhtemel yangınların söndürülmesinde kullanılan, yeni tulumba ve pompaların bahriyeye kazandırılması da bu dönemin kazanımları arasındaydı.<sup>211</sup> Gemi teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak mühendislik hesaplamaların yapıldığı birimler oluşturulmuştur. Geminin şekli, tonajı, sarnıç şekilleri, bölmeleri, ambar ve depoları kısacası her türlü ölçümlerin yapıldığı, gemi modellerinin belirlendiği ve bu modellere bağlı olarak planlarının çizildiği ve tasarımlarının yapıldığı bir endâze hâne yine bu dönemin kazanımları arasında saymak mümkündür.<sup>212</sup>

Gemilerdeki teknolojik gelişmelerin paralelinde gemilerin iç dizaynları yeniden düzenlenmiştir. Sitimli gemilerin yaygınlaşması ile birlikte gemilerde mutfak/ kuzine teşkilatı kurulmaya başlamıştır. Böylece bireysel iâşe sisteminden toplu iâşe sistemine geçilmiştir.<sup>213</sup> Önceleri gemi mürettebatına muayyen bir süre için erzak verilirdi. Mürettebat sefer süresinde geminin farklı bölgelerinde kendi yemeğini küçük ocaklarda 3-5 kişilik

---

<sup>208</sup> Lumbuz; Gemilerin harice açılan çift camlı bir nevi penceresi denebilir. Mukavemetlerini artırmak için genellikle yuvarlak şekilde imal edilirler, her türlü hava şartlarına dayanıklı oldukları gibi lifinleri sayesinde sıkı şekilde kapatılarak sızdırmaz hale getirilebilir.

<sup>209</sup> Ahmet Cevdet Paşa; **Cevdet Tarihi Cilt II**, Vatan Gazetesi Yayınları, Ankara, 2009 s.143-144.

<sup>210</sup> Gemiler tonajlarına bağlı olarak gemi demiri ve demire bağlı zincirin uzunluğu tespit edilir. Gemi tonajı arttıkça demirin ağırlığı, zincir baklasının kalınlığı ve zincirin boyu artmaktadır.

<sup>211</sup> Zorlu Tuncay, **a.g.e.**, s.54.

<sup>212</sup> Gemi demiri gemi tonajının %0 1.5-2.5 olması hesaplamada bir kural olarak kabul edilir. Zincir boyu kilit ile tabir edilir. Bir kilit 7 kulaç, 1 kulaç yaklaşık 31.5 metredir. Genel bir hesaplama olarak gemi boyunun 4 katı uzunluğunda zincir olması bir kural olarak kabul edilmiştir.

<sup>213</sup> XVIII. yüzyılın sonuna kadar mürettebata yiyecek olarak kumanya dağıtılırdı. Genelde peksimet, pestil, bakliyat, pirinç, kavurma, pastırma, sucuk gibi kuru tüketilen yiyecekler tercih edilmekte idi. Zaman zaman sulu yemek yapılmasında kullanılan yağ, salça, mercimek gibi gıda maddelerinde dağıtıldığı tespit edilmiştir. Kumanyasını alan personelden 2-3 mürettebat biraraya gelerek küçük bir gaz ocağında yemeklerini pişirirlerdi. Deniz durumu, seyirin süresi, ziyaret edilen limanlar yiyecek tedarikini önemli ölçüde etkilemekte idi. İçme suyu en büyük problem teşkil etmekte idi. Yeterli su olmadığından hijyen koşulları çok iyi değildi. Ayrıca seyir süresinin uzamasına bağlı olarak yiyecek kıtlığı nedeniyle gemilerde kavganın eksik olmadığı, gemi dâhilinde hırsızlıkların arttığı ve bir kısım personelin gıda malzemelerini gemide oluşan karaborsada sattıkları adli kayıtlardan anlaşılmaktadır.

gruplar halinde pişirerek, yerlerdi.<sup>214</sup> Geminin muhtelif bölgelerinde yakılan bu ateşlerden dolayı sık sık yangınlar çıkardı. O dönemde yangın söndürmede kullanılan tulumlarının sınırlı olması nedeniyle gemi bekası tehlikeye düşmekte idi. Özellikle açık denizlerde meydana gelen gemi yangınları felaketle sonuçlanmakta idi. Bu mahzuru gidermek için gemilerde merkezî bir mutfak ve iâşe sistemi kurulmuş, erzakın ambardan alınmasından yemeğin pişirilmesi, personele tevziyatı, bulaşıkların toplanması ve hijyen bir ortamda yıkanması bir plana bağlanmıştır.<sup>215</sup>

Salgın hastalıkların önüne geçmek için gemilerde daimi tabip bulundurulması kural haline getirilmiştir.<sup>216</sup> Gemilerde günlük vakit çizelgesi oluşturması bu dönemin eseridir.<sup>217</sup> Vardiya haricî personel geminin bakım/tutumu ile ilgilenmeye başlamış ve haberli/ habersiz toplu eğitimler icra edilmiştir. (Gemi bekasını tehlikeye sokan gemi sızdırmazlığının bozulması, yangın-yara savunma eğitimleri, gemiyi terk rolesi üzerinde durulduğu görülmektedir.) Teknelerinin genellikle ahşap olması nedeniyle bir tedbir olarak yangınlara karşı gemilerin mutfak ve yaşam mahalleri metal ile kaplanması yine bu döneme rastlamaktadır.<sup>218</sup> Tüm bu yenilikler gemilerdeki beslenme alışkanlıklarına düzen getirerek gemilerin etkinlikle kullanılmasını sağlamıştır.<sup>219</sup>

---

<sup>214</sup> Gemide aynı branşta çalışan personelin yemeğininide ekip şeklinde yedikleri anlaşılmaktadır.

<sup>215</sup> Sivil Ticaret Gemileri olsun, Savaş Gemileri olsun günlük vakit çizelgesine bağlı olarak öğünler düzenlenir. Kahvaltı, öğle ve akşam yemeklerinin dışında özellikle gece vardiyalarında ilave öğünler çıkartılır. Vardiyalar 2359-0400, 0400-0800, 0800-1200, 1200-1600, 1600-2000, 2000-2359 olacak şekilde 4 saatlik 3 vardiya olarak düzenlenir. Personelin hep aynı saatte vardiya tutmasını önlemek için bazı vardiyalar 2 saate indirilerek (Öksüz vardiya) vardiyaların döndürülmesi sağlanır. Bazen de 6 saatlik vardiya uygulamaları da yapılmaktadır. Genellikle deniz durumuna göre vardiya saati uzunluğu ve yemek menüsünün muhteviyatı belirlenir. Ağır deniz şartlarında kuru gıdalar tercih edilir. Yemeklerin kalorisi ve niteliğine dikkat edilir. Olası zehirlenmelerin önüne geçmek için her öğünün bir numunesi gemi komutanı/ süvarisine öğün öncesi takdim edilir. Gerekli kabulün ardından personele yemek servisi yapılır. Ayrıca yemek numuneleri hukiki bir takım soruşturmalar için 24-48 saat süre ile soğuk hava zincirine sahip bir ortamda muhafaza edilir.

<sup>216</sup> Dar bir ortamda fazla sayıda personel olması nedeniyle temizlik ve hijyen kurallarına azami riayet edilir. Olası salgınlarda ilk müdahale gemide yapılacak şekilde tedbirler alınır. Salgının önlenememesi durumunda bulunulan mahaldeki en yakın kıyı ülkesi ile temasa geçilerek limana avdet edilir. Eğer salgın kıyı ülkesi halkına zarar verecek şiddette ve boyutta ise kıyı ülkesi tarafından gemiyi liman dışında tutarak karantina tedbirleri uygulanabilir. Ancak her hal ve şart altında gemici personele yardımcı olmak uluslararası Deniz hukukunun kabul görmüş bir kuraldır.

<sup>217</sup> Bu sayede gemilerin bakım tutumları yapılmaya başlamış, işlerin işleyişi kurallara bağlanmıştır. Örneğin vardiya alacak personelin yeterli süre öncesinde uyandırılarak iâşesinin sağlanması ve vardiyaya en iyi şekilde hazırlanması.

<sup>218</sup> Geminin kendi ağırlığı ve üzerindeki aksamaların oluşturduğu ağırlıkların geometrik toplamına ağırlık merkezî, su üstünde yüzmesi nedeniyle suyun gemiyi kaldırması ile oluşan kuvvetin merkezine ise sephiye merkezî adı verilir. Gemi dizayn etme işinde sephiye ve ağırlık merkezlerinin hesaplanmasına azami dikkat edilir. Zira sephiye ve ağırlık merkezinin aynı düzlem üzerinde üst üste çakışması durumunda gemi alabora olur. (batar). Hesaplamalarda geminin her noktasına konan ağırlıklar ağırlık ve sephiye merkezine göre konumu esas alınarak, oluşacak doğrultucu moment kolunun azamide olması istenir ki o yükün bulunduğu bölgeden deniz alındığında doğrultucu moment kolunu sıfırlayıp geminin alabora olması (batması) önlenir. Bir düzlem üzerinde düşünüldüğünde ağırlık merkezî yukarıda, sephiye merkezî aşağıdadır. Denizaltılar dalar iken sarnıçlara su alınmaya başlar ve ağırlık merkezî sephiye merkezine yaklaşarak üst üste çakıştığı an çok hızlı geçilerek, ağırlık merkezinin sephiye merkezinin altına inilmesi ile denizaltılar dalarlar. Satıha çıkıldığında su alınan

Osmanlı tersanelerindeki ilk kuru havuz<sup>220</sup> III. Selim döneminde 1797–1800 tarihleri arasında Manol Kalfa ve mühendis Rhode'nin başkanlığında İsveçli mühendislerden oluşan bir heyet tarafından inşa edilmiştir.<sup>221</sup> İkinci kuru havuz<sup>222</sup> 1821–1825 yılları arasında Manol Kalfa ile Mühendishane'de hocalık yapan başmühendis Abdülhalim Efendi tarafından inşa edilmiştir.<sup>223</sup>

Gemi inşa mühendisi Jacques-Balthasar Le Brun Fransız mühendisler içerisindeki en etkili isimdir. Tersanedeki görevi sırasında çok farklı işlerde çalışmış, gemi inşasına ilave olarak, Hendesehâne'de gemi inşa dersleri vermiştir. Deniz Mühendis hanesinin eğitim programının ve talimnamesinin hazırlanmasında raporlar hazırlamıştır. Donanmada kullanılmak üzere yeni seyir aletleri ve donanımlar imal etmiş, gemi yapımında çalışan diğer mühendis ve mimarlara modeller ve ölçüler göndererek katkılarda bulunmuştur. Gemilerin denize indirilmesi tekniklerini tanıtarak, birçok geminin inşasında bulunmuştur. Bunlar; Arslân-ı Bahrî Kalyonu, Selimiye Kalyonu, Selâbetnumâ Korveti, Tâvus-i Bahrî ve Bedr-i Zafer Firkateynleridir. Ayrıca mühendis Antoin ile beraber inşa ettiği; Cengâver, Şucâ-i Bahî, Sâika-bâd ve Âteşfeşân Korvetlerini inşa etmiştir.<sup>224</sup>

Dönemin diğer önemli Fransız mühendis, teknisyen/mimarları ve faaliyeti alanları şunlardır: Gemi inşa mühendisi Jean Baptiste Benoit ve oğlu Honore Benoit, Kiryas (kalafatçı), Petri (yelkenci), Adriya (Antoine, mimar), Cayes (demirci), Ferregeau (sultan mimarı/hidrolik mühendisi), Dushan Dumat (mühendis), A.L.Barabe (Jeodezi mühendisi), Castellan (teknik ressam), Joseph Benoit (oymacı), Marko Vasalu ve 4 oğlu, Sharlo, Anvtuvan, Petro ve Nikola (makara yapımcıları), Parale (kartografya, coğrafya ve seyir hocası), Penyola (gemi inşa mühendisi), Menenili Kauffer (mimar, teknik ressam ve mühendis), Antoine (mühendis), General Le Baron de Juchereau de Denys (tahkimat)<sup>225</sup>olarak saymak mümkündür.

İsveç mühendisleri ise: A.Rhode, Fredrick Ludwig Af Klintberg (gemi inşa mühendisi), Schantz (deniz subayı), Mirhen (deniz subayı), Weidenhelm (deniz subayı), Hörling, Malmen (gemi topçusu), Carlstrand, Hallen (teknik ressam), Lijorgen, Löngren (doğramacı), Leon (demirci), Bragran (taşçı), Elmström (makaracı) ve Lakos'dan oluşuyordu. Bu mühendislerin en büyük katkısı ilk kuru havuzun inşasında kendisini göstermiştir. Bu

---

dalma sarnıçlarına basınçlı hava verilerek bu kez ağırlık merkezinin sephiye merkezinin üzerine çıkartılarak geminin sathihta (yüzeyde) tutulması/yüzdürülmesi sağlanır.

<sup>219</sup> Stanford J.Shaw; *Between Old and New. The Ottoman Empire under Selim III (1789-1800)*, Cambridge-Massachusetts: Harvard University Press, New York, London, 1971, s.56.

<sup>220</sup> Günümüzde 3 nolu Kuru Havuz olarak bilinir.

<sup>221</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I:Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794–1800)*,” *150. Yılında Tanzimat (1992)*, İmge Yayınları, Ankara, 1992, s.69–90

<sup>222</sup> Günümüzde 2 nolu Kuru Havuz olarak bilinir.

<sup>223</sup> İdris Bostan, *Türkler ve Denizcilik*, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2007, s.99.

<sup>224</sup> Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy*, New York 2008 , s.77-78.

<sup>225</sup> Zorlu ; *a.g.e* , s.129.

heyetin başkanı ve en önemli mühendisi hiç şüphesiz sualtı inşaatları uzmanı olan A.Rhode'dir. Rhode, kuru havuz dışında, 9 adet gemi inşa tezgâhı ve birçok el aleti ve ekipmanları imal etmiştir. Rhode su seviyesinin altında kalan bölmelerdeki gemi inşa faaliyetlerini gözlemlemek için sualtı dürbünü adını verdiği bir düzenek geliştirmiştir. Gemi inşa mühendisi Frenrick Ludwig Af Klintberg ise 26 toplu Rehber-i Nusret korvetini, 76 toplu Kaptan-i Bahri kalyonunu ve 22 toplu Meserret-i Bahri korvetini inşa etmiştir.<sup>226</sup>

İngiliz teknisyenler arasında Daniel (inşaat), önceden Themis Nehri'ndeki gambotları inşa eden Richard White (Deniz Mekanikçisi), Olaf (havuz mimarı), bulunmakta, bunların dışında görevde sorumsuzluk göstererek, ortadan kaybolan ve iki ülke arasında küçük çaplı bir diplomatik krize yol açan Spurring (gemi inşacısı) bulunuyordu.<sup>227</sup>

Fransız, İsveç ve İngilizlerin yanı sıra zaman zaman diğer uluslara ait teknisyenlerin de Osmanlı Tersanelerinde çalışmıştır. Tersane tarihinde ilk kez tüfek ve kurşun imal eden silah fabrikasında, İspanyol Wloa ve Miguel teknisyen olarak çalışmıştır. Ayrıca Silistre'deki köprüyü inşa eden Avusturyalı köprü mimarı Antoin ile teknik ressam Devşirme Mustafa, tersanedeki gemi inşa işlerinde çalışan Cenevizli Demirci Yakomi, Venedikli marangoz Yozop da diğer uluslara ait çalışanlardır.<sup>228</sup>

Sonuç itibariyle başta XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren Fransız, İsveç ve İngiliz mühendisler ve subaylar, yeni gemi inşa ve indirme metotları başta olmak üzere, kuru havuzların yapılması, yeni alet ve edevatın imali gibi konulardaki hizmetleriyle Osmanlı deniz teknolojisinin gelişmesine önemli katkılarda bulunmuşlardır.<sup>229</sup>

Sultan III. Selim'in izlediği uluslararası arenada denge politikası kapsamında, diplomatik ve siyasi manevralara sık sık başvurmakta idi. Askerî müdahale son seçenek olduğunu vurgulamıştır. Denge Politikasının başarılı olması için önde gelen Avrupa ülkelerinin başkentlerine daimî elçiler göndermiştir.<sup>230</sup> Bir süre sonra söz konusu daimî elçilerden Osmanlı İmparatorluğunda olmayan ancak o ülkede bulunan, Osmanlı Devlet-i Aliyenin top yekûn geri kalmasına neden olan hususlar hakkında raporlar ve çok çeşitli konularda kapsamlı lahiyaları hazırlanmasını istemiştir.<sup>231</sup> Aldığı raporları Devletin kurtuluşu için düşünülen çareleri uygulamaya koymuştur. Özellikle denizcilik konularındaki uyguladığı vasıflı elemanlara, yüksek ücret verme politikası sayesinde, İstanbul o dönemlerde yabancı mühendis ve subaylar için büyük cazibe merkezî haline gelmiştir. Bu politika öylesine etkili olmuştur ki ellerinde resmî belgeleri bulunan ilgili/ilgisiz birçok yabancı Osmanlı başkentine

<sup>226</sup> Muzaffer Erendil; **Topçuluk Tarihî**, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1982, s.76.

<sup>227</sup> Zorlu ; **a.g.e** , s.99.

<sup>228</sup> Yabancı mühendislerin, teknisyenlerin ya da subayların katkıları için bkz. Tuncay Zorlu; **Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy**. New York, s.78-109.

<sup>229</sup> Niyazi Berkez; **Türkiye'de Çağdaşlaşma** Yayına Hazırlayan; Ahmet Kuyaş, Yapı Kredi Bankası Yayınları, 13. Baskı, İstanbul, 2008, s.201.

<sup>230</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.129.

<sup>231</sup> Lewis; **a.g.e.**, s.70.

hücum etmiştir. Hatta içlerinden bazıları din değiştirmeyi dahi göze almıştır.<sup>232</sup> Aslında tüm bu faaliyetler Osmanlılara geniş bir insan havuzu içerisinde en nitelikli personeli seçime fırsatı verilmiştir. Bu sayede Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme dönemindeki liyakate dayalı insan seçme sistemi en azından denizcilik konularında tekrar hayata geçirilmiştir.<sup>233</sup>

Sultan III. Selim'in yabancı eleman istihdam politikası ile uzun vadede olumlu netice vermiştir. Her ne kadar yabancı mühendislerin yoğun olarak görevlendirilmeleri Osmanlı Devleti'ni teknolojik bağımlılığa götüren süreci başlatsa da, yabancı mühendisler geleceğin yerli gemi ve havuz yapımcılarının yetişmesi, yeni savaş taktiklerinin tanıtılması ve verimli bir eğitim platformunun oluşmasına katkıda bulunmuşlardır.<sup>234</sup>

Geleneksel yöntemlerle gemi inşa sektöründe çalışan ustalar ve mimarları yabancı personelden kazandığı tecrübeleri bilgileri ile sentezleyerek kendilerini geliştirme fırsatı bulmuşlardır. Tersane baş mimarı olan İsmail Kalfa/Halife, Hamamizade Ahmet, Gülşen Bey, İnegöllü Numan Bey, Ahmet Hâce, Seyyid Mustafa Hoca ve Konyalı Ebubebir bunlardan sadece birkaçıdır. Sonraki yıllarda yerli gemi inşa mühendisleri bu birikimler sayesinde birçok illere imza atmışlardır. Mühendis Mehmet Efendi ve Mimar Mehmet Usta, 64 metre uzunluğunda, 128 toplu ve 1280 personele sahip Mahmudiye Kalyonu'nu inşa ettiler. 1830 yılında inşa edilen bu kalyon bir süre zamanının en büyük gemisi olma özelliğini korumuş, Sivastopol bombardımanındaki faaliyetleriyle bir efsane haline gelmiş gazi unvanı almıştır. Aynı yıl içerisinde Mimar Mehmet Efendi ve Hasan Kalfa 64 toplu Şerefesân Firkateyni'nin inşasını başarıyla tamamlamışlardır.<sup>235</sup>

Hemen hemen tüm gayretlerini askerî gemi yapımına yönlendiren Tersane-i Amire halkı bir süre sonra iş gücü fazlalığına bağlı olarak Barça, Şalopa, Çırnık, Sakoleva, Volik, Pulaka, Golet, Çamlıca, Karamürsel, Kırılgaç, Kelek<sup>236</sup> gibi daha çok ticari maksatlarla kullanılan farklı tiplerde gemiler inşa etmişlerdir.

Sultan III. Selim 1804 yılında gönderdiği bir irade ile bir bahriye nizamnamesi çıkartmıştır. Kanunnamenin en önemli özelliği, reformlar için gerekli olan kaynağın sağlanması ve harcamaların bir esasa bağlanmasıdır. Osmanlı Bahriye'sinin her kademesinde görevli memurların bir nevi çalışma programı mahiyetindeki bu kanunname ile bahriyenin özellikle teşkilat konusundaki noksanlıkları ele alınmış, devlet malının talan edilmesi veya

---

<sup>232</sup> Mesela Hristiyan bir mühendis, iş bulma amacıyla ve kendi deyimıyla "Osmanlılar nezdinde iltifata mazhar olabilmek" için kendi isteğiyle Müslümanlığı seçtiği görülmektedir. Ayrıntılı bilgi için bakınız; Tuncay Zorlu, **Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy**, New York 2008.

<sup>233</sup> Berkes; **a.g.e.**, s.110.

<sup>234</sup> Dimitri Kandemir; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2009, s.155.

<sup>235</sup> Tuncay Zorlu, **a.g.e.**, s.78-109.

<sup>236</sup> Emin Sancar., **Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul, 2006, s. 347-363.

ziyana uğratılmasının önüne geçilmiştir.<sup>237</sup>Daha sonra yeni nizamname gereğince gemiler; kalyon, firkateyin ve şehtiye diye üç grupta tertip edilerek her gemiye ehliyet derecesine göre gemi komutanları tayin edilmiştir. Liyakati esas alan bir terfi sistemi hayata geçirilmiştir. Padişah damadı dışında hiçbir özelliği olmayan kimselerin üs kademeleri işgal etmesi ve bir kısım personelin görevdeki başarılarından ziyade saraya yakınlıkları oranında terfi etmeleri bir şekilde engellenmeye çalışılmıştır. 1804 yılında neşredilen Bahriye Nizamnamesi 1805 ve 1806 yıllarında yeni ilavelerle daha geniş ve kapsamlı hale getirilmiştir.<sup>238</sup>

Osmanlı Devleti'nde ümit verici reformlara rağmen bu dönem aynı zamanda devlet otoritesinin bağılısı eyaletlerde de zayıflamış olduğu bir döneme rast gelmektedir. Merkez dışında bulunan ayanların gittikçe güçlenmesi neticesinde Sadrazamın emirleri, padişah fermanlarının dinlememeye başlamıştır. Batı Ocakları; Cezayir, Tunus ve Trablus vilayeti (Libya), içişlerinde bağımsız hale gelmişlerdir. Mısır ve Bağdat'ta Memluklar, Necd'de Vehabiler, Hicaz'da Şerifler, Yemen'de Zeydiler, Lübnan ve Filistin'de Cezzar Ahmet Paşa, Suriye'de Azımzadeler büyük otorite kazanmışlar, Balkanlarda "Ayan" denilen Derebeyleri, Manisa'da Karaosman Oğulları, Çukurova'da Kozanoğulları, Yozgat'ta Çapanoğulları Aileleri türemiş ve geniş çevrelere hâkim olmaya başlamıştır. Bu anarşi ortamından cesaret alan kimi gayri müslimler de kıpırdamalar başlamıştır. Bu durum yabancı devletlerin Osmanlı devletinin içişlerine karışmasına davetiye çıkarmıştır.

Osmanlı Devleti, 1792–1796 yılları arasında yeni düzene geçme ve devlet otoritesini eyaletlerde sağlamaya çalışırken, Rusya Donanma kalkınma planı sayesinde Karadeniz'de 100'ün üzerinde savaş gemisinden oluşan güçlü bir donanma meydana getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğunun deniz gücü bakımından bütün dikkatini bir an önce Karadeniz'e çevirmek zorunda kalmıştır.

Fransa ihtilalinin güçlü generali Napolyon Bonapart; 12 Haziran 1798 tarihinde Malta adasına çıkarak buradaki 250 yıllık Şövalye Devleti'ne son verdikten sonra, 35 bin kişilik bir kuvvetle Mısır'ı işgale başlamıştır. (2 Temmuz 1798 tarihinde) Osmanlı devletinin, bu beklenmedik saldırıyı durduracak bölgede kara kuvveti olmadığı gibi Osmanlı Donanması da Fransız donanmasına karşı çıkacak güçte değildi. Neyse ki Napolyon'u adım adım takip etmekte olan İngiliz Amiral Nelson, bu çıkarmadan 48 gün sonra, 1 Ağustos 1798 tarihinde Fransız donanmasını İskenderiye yakınında bulunan Ebukır'da bastırarak tamamen yok etmeyi başarmıştır. Osmanlı Devleti her ihtimale karşı Rusya'dan yardım istemiş ve 5 Eylül 1796 tarihinde 16 harp gemisinden oluşan bir Rus filosu İstanbul'a gelmiştir.

---

<sup>237</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.62.

<sup>238</sup> Enver Ziya Karal; **III.Selim'in Hattı Hümayunları, Nizamı Cedit**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1988, S.181.

Napolyon, Mısır'da donanmasız kalmasına rağmen büyük bir cesaretle 1799 yılı baharında Filistin'e taarruza geçmiştir. İstanbul'dan sevk edilen Nizam-ı Cedide askeri, karadan, müttefik olduğumuz İngiliz birlikleri ise denizden destek sağlaması neticesinde Suriye Valisi Cezzar Ahmet Paşa Akka kalesi önünde Napolyon'u durdurmayı başarmıştır.

Müttefik Osmanlı-Rus filosu ise 1799 yılı sonbaharında Akdeniz'e çıkarak, Fransızların daha önce Venediklilerden almış oldukları Adriyatik'teki 7 Yunan adasını zapt ederek ve adalara içişlerinde bağımsızlık tanımıştır.

Mısır'da çaresiz kalan Fransızlar nihayet 27 Haziran 1801 tarihinde burayı boşalttılar. Aynı yıl İngilizler de Malta adasını ele geçirerek fiilen Akdeniz'e yerleştiler. 1802 tarihinde Fransa ile yapılan Paris Barış Antlaşmasına göre, o döneme kadar yalnız Osmanlıların tekelinde olan Karadeniz ticareti, Fransız ve İngilizlere de açılmıştır. 1803–1806 yılları arasında Osmanlı devleti barış görüşmelerine devam etmiştir. Bu esnada İngiliz Amiral Nelson, Fransız donanmasını bu kez Trafalgar'da yok etmiş, ancak Fransızlar da Avusturya'yı yenmiş ve Avrupa kıtasında kara üstünlüklerini sağlamışlardı. Bu durum karşısında Osmanlı Devleti yeniden Fransa tarafını tutarak, Ruslara Boğazları kapatılması yönünde bir politika izlemeye başlamıştır.

Bu tutum İngiltere ve Rusya'nın sert tepkisine neden olmuştur. 22 Aralık 1806 tarihinde Osmanlı-Rus savaşının başladığı bir dönemde, Osmanlı İmparatorluğu'nun müttefiki olan İngiltere 12 harp gemisinden oluşan bir kuvvet ile Çanakkale Boğazı'nı ablukaya almış, buna karşı Osmanlı Devleti (gemilerin arızaları ve askerinin talimsiz olmasından dolayı) Çanakkale'ye ablukayı önlemek üzere ancak 4 harp gemisi gönderebilmiştir.<sup>239</sup> İngiliz Filosu, 19 Şubat 1807 tarihinde ani bir baskınla Çanakkale Boğazı'nı geçmiş, Osmanlı gemilerini teker teker batırarak İstanbul önlerine gelmeyi başarmıştır. Marmara Denizi Adalar civarında 10 gün kadar kalan İngiliz Filosu, Osmanlı Devleti'ni Rusya'ya karşı savaştan caydırma çabalarında bulundu ise de başarılı olamamış ve mevcut durumunun kendisi açısından tehlikeli görerek geri çekilmek zorunda kalmıştır. Ancak bundan sonra aynı baskıyı Mısır'da yapmak üzere 18 Mart 1807'de buraya 8 bin kişilik bir kuvvet çıkarmıştır. Böylece İngiltere ile de savaş durumu hâsıl olmuştur. Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa İngiliz kuvvetlerini kıyı boyunca durdurmayı başararak nihayet sonbaharda çekilmelerini sağlamıştır. Ancak bu tutum, Devletin Valisi Mehmet Ali Paşanın ününün Avrupa'da yayılmasına neden olmuştur. Karadeniz'e ise Rus donanması hâkim olarak Osmanlı deniz ticaretini durdurmuştur. Bu sırada İstanbul'da 25 Mayıs 1807 tarihinde "Kabakçı Mustafa Ayaklanması" denilen yeni bir gerici hareketi başlamış, Selim III tahtından indirilerek yerine IV. Mustafa geçmiştir.

---

<sup>239</sup> Enver Ziya Karal; **III.Selim Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1988, S.181.



## 5. Sultan II. Mahmut Dönemi Osmanlı Bahriyesi'ndeki Gelişmeler

İstanbul'da bozulan dengeyi düzeltmek üzere Rusçuk ayanından Alemdar Mustafa Paşa İstanbul'a gelerek, duruma hâkim olmuş, Temmuz 1808 tarihinde Sultan IV. Mustafa tahtından indirerek yerine, ilerde Sultan III. Selim'den daha enerjik ve yenilikçi nitelik gösterecek olan Sultan II. Mahmut geçirmiştir. Fakat Rusçuk ayanı Alemdar Mustafa Paşa iktidarda fazla kalamayarak, Kandıralı Mehmet adlı bir zorba donanmayı ve tophaneyi ele geçirerek ayaklanmaları tekrar alevlendirmiştir. 16 Kasım 1808 tarihinde Paşa şehit düşmüştür. Sonuç olarak, Ruslar ve İngilizlerle savaşın sürdüğü sırada gerici ayaklanmaların bastırılması çok zor olmuştur.

Devletin en çok ihtiyacı bulunduğu günlerde donanması, hiç bir iş yapamaz duruma düşmüştür. Kaldı ki 1804 ve 1805 yılların da çıkarılan iki "Bahriye Kanunnamesi" ile deniz kuvvetleri Batı usulü düzene sokulmuş, terfi ve maaş kadroları ayarlanmış, suiistimalleri önlemek üzere bahriye bütçesi kaptan paşalardan alınarak **Umur-u Bahriye Nezareti** (Deniz İşleri Bakanlığı) adı altında sivil makama devredilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu mali olarak son derece sıkıntılı geçirdiği bu dönemde kaynak sıkıntısından en çok ordu ve donanma etkilenmiştir.

Sultan III. Selim'in yaptığı en önemli idari reformdan birisi olan 1804 yılında çıkardığı ilk kanunname çerçevesinde Umur-ı Bahriye Nezareti'ni (Tersane-i Âmire Nezareti) kurulduğunu tezimizin ilgili bölümünde bahsedilmiştir. Eş grevleri deruhde eden, Bahriye Hazinesi (Tersane Hazinesi) ve Tersane Emaneti'ni kaldırılmış ve denizcilikle ilgili ıslahatları finanse edebilmek için yine bu kanunname ile yeni vergiler hayata geçirilmiştir. Söz konusu kanunname ana hareket noktasının Bahriye işlerinde kesin bir işbölümüne gidildiğini söylemek mümkündür. Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırı'nın sorumluluk alanları tespit edilmiştir. Bu düzenlemeye göre Kaptan Paşa, donanmanın savaş ve barışta sevk ve idare edilmesi, subay ve erlerini disiplini, cephanenin uygun bir şekilde harcanması gibi konularla ilgilenirken, Bahriye Nazırı bahriye ile ilgili her türlü alet, edevat ya da malzemenin satın alınması işlerinden sorumlu tutulmuştur.

Kanunname, ocaklık denilen yerlerden kaptan, subay ve erlere istihkak olarak verilecek yiyecek maddelerinin Tersane depolarında muhafazası, Tersane ekmekçiliği ve peksimetçiliğinin düzenlenmesi, esirler, tutuklular ve Tersane işçilerine Tersane Zindanı'nın fırınından verilecek ekmek için buğday tahsisinin kurala bağlanması, donanmadaki gedikli neferlerin sayılarının artırılması, görevlerinin düzeltilmesi ve disiplinlerinin sağlanması; donanmaya asker alınması (İstanbul, Ege, Akdeniz, Karadeniz sahillerinden ve adalarından sağlanan bilgili denizciler içinden seçilmesi), kılavuzluğun düzenlenmesi ve bu bağlamda Akdeniz'den 40 tane becerikli kılavuzun temin edilerek bunların gerektiğinde gemilere alınarak, sahilleri, adaları, kayalıkları ve geçit bölgelerini gösterilmesinde kullanılması,

donanmada görevli olan her sınıf gediklerinin kendilerine özel kıyafetlerle birbirlerinden ayrılmaları gibi hususlar da yer almıştır.

Kanunnamenin üzerinde durduğu önemli konulardan biri de Mühendishane'deki eğitimdi. Bahriye Mektebi'nin gemi inşa, harita ve coğrafya bölümlerinde toplam 45 kayıtlı öğrenci bulunmakta idi. Bunların 10 tanesi gemi inşa, 35 tanesi ise harita ve coğrafya bölümünde okumakta, I. bölümden mezun olanlar 80–100 kuruşu aylıkla baş/ikinci halife, II. Bölümden mezun olanlar ise, imtihanı geçmeleri durumunda önce küçük gemilerde daha sonra da büyük gemilere kaptan olmuştur. Kanunname tüm öğrencilerin ders, maaş, terfi ve tahsisat hususlarını bir kayıt ve nizam altına alıyordu. Ayrıca satın alma ya da inşa etme yöntemiyle ticaret gemilerinin temin edilmesinin ve bu gemilerden elde edilen hâsılâtın personel için harcanmasının istenmesi kanunnamenin en ilgi çekici yönlerinden birini oluşturmuştur. 250 kuruş aylıkla Donanma-yı Hümayun Hekimbaşı'sı ve Donanma-yı Hümayun Cerrahbaşı'nın atanması ve bunların yönetimleri altında çalışacak mülazım ve talebelerin öngörülmesi yine bu nizamnamenin getirdiği yeniliklerdendi.<sup>240</sup>

1809 tarihinde İngiltere ve Rusya ile barış sağlanarak Osmanlı Devleti Kendi iç sorunlarına geri dönmüştür. 1821 tarihinde kadar süren 12 yıllık barış döneminde iç huzur kısmen sağlanmış ve yine kapıkulu ocaklarına dokunulmamakla beraber kısmen batı usulü ayrı bir askeri birliğin eğitimine yeniden başlanmış, donanmaya çeki düzen verilmeye çalışılmıştır. 1811 yılında kalyon, fırkateyin ve korvet olarak Osmanlı Donanması 42 parçadan ibaret olduğu görülmektedir. Ancak bu sayıyı yeterli görmeyen II. Mahmut, özellikle 1806–1812 Osmanlı-Rus savaşına son veren 1812 tarihli Bükreş Antlaşması'nda sonra eski bahriye müesseselerini ihyaya ve yenilerini açmaya büyük gayret sarf ederek Sinop, Bodrum, Gemlik, Limni, Rodos, Samsun, Amasra, Bartın, Midilli ve İzmit Tersanelerinde belli sayıda gemi yapmakla sorumlu hale getirmiştir.<sup>241</sup>

Yabancı devletlerin kışkırtmalarıyla 21 Şubat 1821 tarihinde Mora'da başlayan yeni bir Rum ayaklanması devleti tekrar iç karışıklığa sokmuştur. Mora ayaklanması kısa zamanda Ege'deki tüm adalara sıçramış ve bu adalardaki yüzlerce ticaret teknesi silahlandırılarak ayaklanmaya katılmışlardır. Sorun tam anlamıyla bir deniz meselesi haline gelmiş oldu. Bu dönemde Osmanlı Donanması gemi sayısı ve gemilerin sahip olduğu silahların ateş gücü, son derece üstün olmasına rağmen, denizci personel bulamamıştır. Zira denizci personelin büyük kısmı Ege adaları yerlilerinden, yani Rum kökenli olduklarından, Yunan ayaklanması ile birlikte savaş gemilerinden ayrılmışlardır. Bir süre sonra, gemiler personel yokluğundan hareket edemez hale gelmiş, koca fırkateynler harekâttan sakıt kalmışlardır. Derya Kaptanı Bostancı başı Abdullah Paşa, kısa sürede denizci personelin yetiştirilmesinin mümkün

<sup>240</sup> Ali İhsan Gencer; **a.g.e.**, s.117.

<sup>241</sup> Ali Emir Haydar Alpagut; **Denizda Türkiye, Cilt-I**, Deniz Kuvvetleri Matbaası, İstanbul, 1987, s.39.

olmadığını bildiği için donanmada görevlendirmek üzere İstanbul kayıkçılarından personel temin etmeye çalışmıştır. Ancak istediği sonucu elde edememiştir.<sup>242</sup>

Nihayetinde Derya Kaptanı Bostancı başı Abdullah Paşa gemi kadroları Galata'daki Maltalı, Ragozalı ve Cenevizli gemicilerle kısmen doldurmaya çalışmış, Böylece hazırlanabilen 24 gemilik bir filoya, "Akdeniz Muhafızı" adı verilerek altında Sipahi Ağası Kara Mehmet komutasında Akdeniz'e gönderilerek, Mora'daki Osmanlı birliklerine destek sağlanmıştır.<sup>243</sup> Bu arada savaş bölgesinde bağımsız olarak harekât icra eden bir kalyon ile bir brikimiz Rum deniz çetelerinin ateş kayığı saldırısında batmıştır. Derya Kaptanı Nasuh oğlu Ali Paşa kumandasında, 5 kalyon, 4 firkateyn, 4 korvet ve 15 nakliye gemisi ile Sakız Adasına sığramış bulunan ayaklanmayı bastırmak üzere adaya intikal etmiş, kısa süreli çatışmalar neticesinde ayaklanmayı bastırmıştır. Ancak 18/19 Haziran gecesi kalyonuna ateş kayığı ile yapılan hücumunda gemisi hasar alarak batmış ve Nasuh oğlu Ali Paşa şehit düşmüştür.<sup>244</sup>

Adalarda ayaklanan Yunanlılar, denizden lojistik destek almaları nedeniyle dirençleri bir türlü kırılmamıştır. Bu nedenden dolayı denizden gelen lojistik desteğe engel olmak gerekmekte idi ve Donanma tarafından gerçek ve güçlü bir deniz ablukasına ihtiyaç vardı.<sup>245</sup>

Rodos Sancakbeyi, kendi güçlü deniz birliği sayesinde ayaklanmanın 12 Adalara sığramasını önleyebilmiştir. Mora'daki ayaklanmanın bastırılmasına da devletin kara gücü yetmemiştir. Zira yeniçeri askeri böyle yerlerde savaşmak istemediği, gibi yeni kurulan batı düzeni askerî birliklerin mevcudu yetersiz kalmıştır. Bu bakımdan devlet 1823 tarihinde Mısır'dan yardım istemek zorunda kalmıştır. Padişahın bu talebi ile daha önce sözü verilen Mora Serdarlığına Mısır Valisi Mehmet Ali Paşanın oğlu İbrahim Paşayı atanması gerçekleştirilmiştir. Derya Kaptanlığına atanan Vezir Koca Hüsrev Mehmet Paşa bir plan dâhilinde Donanmanın takviyesine başlamış ve 12 bin kalyoncu eri hizmete alarak eğitimlerinin tamamlanmasını müteakip donanma gemilerine gönderilmiş, Mühendishane-i Bahri'de büyük çapta ıslah gerçekleştirmiştir.

Kasımpaşa'da 26 yıl önce yapılmış olan taş havuzun yanına bir yenisinin inşasına başlanmış ve gemi inşa programı çerçevesinde İstanbul'da 1 kalyon ile 3 firkateyn, Trabzon'da 4 korvet tezgâha konulmuştur.<sup>246</sup>

---

<sup>242</sup> Erdoğan Dümen; **Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri**, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul, 1993, s.55.

<sup>243</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.177.

<sup>244</sup> Nejat Gülen; **Şanlı Türk Bahriyesinin İki Yüzyıllık Tarihçesi (1773-1993)**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987, s.23-24.

<sup>245</sup> Erdoğan Oran; **Deniz Stratejisi**, Deniz Harp Akademisi Yayını, İstanbul, 2008, s.26.

<sup>246</sup> İdris Bostan; **Tersane-i Amire'de Gemi İnşa Faaliyetleri**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1996, s.139.

Tezimizin bu bölümünde Bahriye Nezareti'nin kuruluşu ile doğrudan ilgisi olmayan ancak deniz askeri tarih açısından önem arz eden Yeniçeri ocağından bahsedilecektir. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk kurulduğu andan itibaren Deniz gücünün yanında kara askeri gücün bel kemiğini oluşturan, ancak geçen dönem içerisinde bir hayli bozulan hatta cephede başarılı olamadığı gibi başkent İstanbul'da sayısız isyanlar çıkartan Yeniçeri Ocağı'nın kanlı bir şekilde kaldırışına bu dönemde şahit olacağız.

Bu dönem aslında Osmanlı İmparatorluğunda köklü değişikliklerin yaşandığı bir dönemdir. Yunan ayaklanmasında bir kez görüldüğü üzere devletin sırtında bir ur gibi büyüyen ve savaşıma yeteneğini kaybetmiş yeniçeri ocağına Osmanlı İmparatorluğu bir çözüm bulmak zorunda kalmıştır. Artık hiç bir savaşa girmeyerek İstanbul'da taşkınlıklarını son haddine çıkarmış bulunan Yeniçerileri ayaklanması fırsat bilerek 15 Haziran 1826'da tamamen ortadan kaldırılmıştır.<sup>247</sup> Böylece devlet, uzun bir geçmişi bulunan bu askeri teşkildan yoksun olarak, yeni düzen askerleri henüz eğitimlerini tamamlanmamış olduğundan, sınır savunması bile eyaletlerden toplanan düzensiz askere bırakılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan önce batı usulüne geçerek yeterli bir mevcuda ulaşmış bulunan Mısır Eyalet askerî, eldeki mevcut tek güç olma özelliğini taşımıştır.<sup>248</sup>

Vakayı Hayriye (Hayırlı Olay) olarak adlandırılan yeniçerilerin kaldırılması aynı zamanda eskiye dönük tüm kuruluşların da kaldırılmasını kapsadığından, bu olaydan deniz kuvvetleri de etkilenmiş, tüm eski gelenek ve kurumlarını bırakarak yeni bir düzenlemeye girmiştir.<sup>249</sup>

Tezimizin bu bölümünde Osmanlı Bahriye Nezareti'nin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunmak için 1867 yılı öncesinde meydana gelen ve Osmanlı Denizcilik tarihinde önemli yere sahip Navarin Baskını'ndan bahsedilecektir. Mısır valisinin oğlu İbrahim Paşa, kendi kara askeri ve donanmasıyla Mora'ya geçip ayaklanmayı bastırmayı sürdürürken kuvvetli bir Osmanlı donanması da 4 yıl süre ile Ege Denizi'nde dolaşarak Adalardaki ayaklanmaları bastırmıştır. Nihayet 6 Haziran 1827 tarihinde, ihtilalin son kalesi olan Atina düşürülerek Yunan ayaklanmasına son verilmiştir. Asiler en ağır şekilde cezalandırılmıştır.<sup>250</sup> Ancak bütün Avrupa devletleri Mora ayaklanmasında mağlup olmalarına rağmen Yunanlılara bağımsızlık verilmesi için Osmanlı Devletine baskı yapmaya başladı. Bunun sonucunda 27 büyük savaş gemisinden oluşan bir İngiliz-Fransız-Rus ortak donanması 20 Ekim 1827 tarihinde iyi niyet gösterileri ile Navarin limanına girerek, o sırada bu limanda yatmakta olan

---

<sup>247</sup> İ. Bülent Işın ; **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi (1299-1922)**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Basımevi, Ankara, 2004, s.229.

<sup>248</sup> Coşkun Güngen; **XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği**, Deniz Kuvvetleri Yayını, Ankara, 1997, s.71.

<sup>249</sup> De Martin; **a.g.e.**, s.144 .

<sup>250</sup> Arı İnan; **Tarihe Tanıklık Edenler**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1997, s.135.

3 kalyon, 16 firkateyn, 20 korvet ve 8 brikten müteşekkil Osmanlı-Mısır donanmasını ani bir baskınla yakıp yok etmiştir.<sup>251</sup> Osmanlı donanmasına ait firkateyn filosunun bu şekilde yok edilmesi, Yunan ayaklanmasına doğrudan hiç bir yarar sağlamamıştır. Zira İstanbul'da Osmanlı İmparatorluğuna ait 16 kalyon daha bulunmakta idi. Burada asıl mesele yetişmiş denizci personelin Navarin'de yok olmasıdır.<sup>252</sup> Bu tarihe kadar üç kıtada topraklarını bir şekilde koruyan devlet, deniz İmparatorluğu özelliğini kaybederek I. Dünya savaşına kadar olan süreçte hızlı çöküş sürecine girmiş ve Osmanlı İmparatorluğu baskında kaybettiği yetişmiş deniz gücünün yerine kısa sürede koyamamıştır.<sup>253</sup>

Gerek Vakayi Hayriye ile kara ordusunun kaldırılması gerekse Navarin Baskını'nda Donanmanın yok edilmesi Osmanlı Devleti'ni ordusuz ve donanmasız bırakmıştır. Bu durumu fırsat bilen Rusya, hemen yararlanma yoluna gitmiş ve Rus birlikleri Prut nehrini aşmalarıyla 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı başlamıştır. Bu savaşın ağırlık merkezi Karadeniz olmuş, Donanmanın bu denizdeki bütün çabasına rağmen Rus ordusunun ilerlemesi durduramamıştır. 19 Ağustos 1829 tarihinde Rus ordusu Edirne önlerine gelince, Osmanlı Devleti barış istemek zorunda kalmış ve 15 Eylül 1829 tarihinde Edirne Barışı ile ağır koşullar altında bu savaşa son verilmiştir.<sup>254</sup> Mora'da başlayan ve 4 yıl süre ile Osmanlı İmparatorluğu'na büyük külfete neden olan Yunan isyanında Osmanlı Devleti'nin başarısı hiçe sayılarak 1830 yılında Yunanlılara bağımsızlık verilmiştir. Bahriye Nezareti'ni gibi merkezi bir teşkilatlanmaya gidilmeden önce 1830 yılında yaşanan bir başka hadisede Fransızlar Osmanlı Vilayeti olan Cezayir'e 100 harp gemisi ve 500 nakliye gemisinden müteşekkil bir filo ile çıkarma yapması hadisesidir.<sup>255</sup> Deniz gücü artık bitme noktasına gelmiş Osmanlı Devleti'nin hiçbir karşı koyma gücü olmadığından bu istilayı protesto etmekle yetinmiş ve bir süre sonrada çaresiz istilayı kabul etmek zorunda kalmıştır. Tezimizin devamlılığı açısından siyasi tarih ile iç içe geçen Osmanlı Deniz Harp Tarihi'ne devam edilecektir. Cezayir Vilayeti'nin Fransa tarafından işgal edilmesinin Osmanlı İmparatorluğu tarafından protesto edildiği esnada evvelce oğluna Mora ve Girit valilikleri de vaat edilmiş olan Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa bu kez her ki vilayete ilave olarak Filistin ve Suriye valiliklerini talep etmiştir.<sup>256</sup> Bu isteği hoş karşılanmayınca da güçlü bir ordu ile Anadolu'ya yürümüş, artık kendisine tabi bir eyaletin ayaklanmasını bile önleme gücünden yoksun bulunan Osmanlı İmparatorluğu yine, ezeli düşmanı olan Rusya'dan yardım istemek

---

<sup>251</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.124.

<sup>252</sup> Erol Mütercimler; **İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bir Bakış**, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, İstanbul, 2003, s.203.

<sup>253</sup> Jason Goodwin; **Ufukların Efendisi Osmanlılar**, Timsah Yayınları, İstanbul, 1985, s.42.

<sup>254</sup> Mehmet Tanju Akad; **Osmanlı'nın Stratejik Sorunları**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1992, s.107.

<sup>255</sup> Nuri Alacalı; **Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılı'nın Güvencesinden Seçmeler**, Deniz Basımevi Müdürlüğü Basımevi, İstanbul, 2009, s.313.

<sup>256</sup> Akad; **a.g.e.**, s.105.

zorunda kalmıştır. 8 Şubat 1833 tarihinde Rus filosu İstanbul demir atarak şehrin belirli noktalarına asker çıkarmaya başlamıştır.<sup>257</sup>

Güçlü bir Rus deniz birliğinin İstanbul'a gelmiş olması Osmanlı İmparatorluğu üzerinde büyük emelleri bulunan İngiltere ile Fransa'yı harekete geçirmiştir. O ana kadar destekledikleri Mehmet Ali Paşayı, irsî verasete dayanan Mısır valiliğini vaat edilerek, Mısır Ordusunu Kütahya'dan geri dönmesini sağlamışlardır. II. Mahmut devrinde bahriyeyi ıslah etme yolunda gösterilen bu çalışmalar ve harcanan paralar, tersane ve donanmayı istenilen seviyeye çıkarmamıştır. Bu gelişmelerden sonra Avrupalı devletlerine karşı güveni sarsılan II. Mahmut ABD'nin dostluk teklifini göz önüne almış ve bu devlet ile bir ticari anlaşma yaparak, Osmanlı tarihinde yeni bir dönemi başlatmıştır.<sup>258</sup> 1830–1839 yılları arasında kesintisiz devam eden bu ilişkiler sonucunda Osmanlı bahriyesi için önemli sayılabilecek gelişmeler kaydedilmiştir. ABD'nin gemi inşa teknolojilerinden istifade edilmesine karar verilmiştir. Amerikan tarzı yüksek freeborda<sup>259</sup> sahip teknelerin inşasına başlanmıştır. Ancak Sultan II. Mahmut'un ölümünden sonra Osmanlı-ABD ilişkisi sona ermiş ve Avrupa'dan buharlı gemi ve buhar makinesi alma dönemi başlamıştır. Bu durum ise Osmanlı bahriyesini dışa bağımlı hale gelmiştir.<sup>260</sup>

Rusların İstanbul'a gelmesinden 6 yıl sonra Mısır'da Mehmet Ali Paşa aleyhine çıkan bir ayaklanmayı Sultan II. Mahmut'un desteklemesi üzerine Mehmet Ali Paşa Kütahya antlaşmasını bozarak 1839'da bağımsızlığını ilan etmiş, üzerine gönderilen bir orduyu aynı yılın yazında Nizip'de yenilgiye uğratmıştır. Bu sırada Sultan II. Mahmut ölmüş ve yerine Abdülmecit (1839–1861) geçmiştir.<sup>261</sup>

## **6. Sultan Abdülmecit Dönemi Osmanlı Bahriyesi'ndeki gelişmeler ve Umur-u Bahriye'nin Kuruluşu.**

Sultan Abdülmecit Tanzimat Fermanı'nı 3 Kasım 1839 tarihinde ilan ederek, tebaasının her türlü hak ve hukukunu güvencesi altına almış, devletin bekası için zaruri gördüğü kurumların arasında bahriyeyi dâhil ederek bir temel oturtmaya çalışmıştır. İstanbul'da Sadaret makamında bulunan Mustafa Reşid Paşa'nın özellikle Gayri Müslimlere büyük haklar tanıyan "*Gülhane Hattı Hümayununu*" Batılı devletler tarafından, ileride bu azınlıklara çok daha yarar sağlamaya yol açacağı düşünülerek uygun karşılanmıştır.<sup>262</sup>

<sup>257</sup> Fahir Armaoğlu; **20 Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Ankara, 1992, s.371.

<sup>258</sup> Akad; **a.g.e.**, s.145.

<sup>259</sup> Su yüzeyi ile gemi küpeştesi arasındaki mesafeye verilen addır.

<sup>260</sup> BOA.İ.BH.Dosya No:1, İrade No:1310-M-1.

<sup>261</sup> Alacalı; **a.g.e.**, s.145.

<sup>262</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.206.

Denizlerde üstünlüğü tekrar saptamak amacıyla donanmanın bozulan düzenini yenileyerek bu önemli kurumun ıslahına büyük gayret göstermiştir.<sup>263</sup> Yeni hükümdar, Mısır valisini affettiğini bildirmek üzere donanmayı (Mısır'a gönderilmek üzere) Çanakkale'de bekletmiş, ancak bu sırada Sadaret makamını eline geçirmeyi başaran eski derya kaptanlarından **Koca Hüsrev Mehmet Paşa**, rakibi olarak gördüğü Derya Kaptanı **Ahmet Fevzi Paşa**'yı ortadan kaldırma girişimine geçmiştir. Bunu haber alan Derya Kaptanı Ahmet Fevzi Paşa, 3 Temmuz 1839 tarihinde donanmayı olduğu gibi ve Mısır'a kaçırarak Mehmet Ali Paşa'ya teslim etmiştir.<sup>264</sup> Böylece Devlet bir anda tamamıyla donanmasız kalmış, Mısır ise Osmanlı Donanması'nın katılımı ile İngiltere'den sonra dünyanın en büyük deniz gücüne sahip olmuştur.<sup>265</sup> Mısır'a kaçırılan Osmanlı donanma personelinin bir kısmı ayrılarak, gizlice İstanbul'a kaçmayı başarmış, bir kısmı çalışmaya devam etmiş, biat etmeyen bir kısım personelde Mısır makamlarınca tutuklanmıştır. Osmanlı İmparatorluğu bahriyesi'nde yetişmiş personel sıkıntısı göz önüne alındığında İstanbul'a dönen denizciler son derece önemlidir. Nitekim bu personel kısa süre de liman başkanlıklarında vazifelendirilmişlerdir.<sup>266</sup> Diğer bir hususta her tarafta büyük yıkım ve çözülme yaşayan Osmanlı Devleti bir şekilde de olsa hala üç kıtada varlığını idame ettiği bir dönemde (Osmanlı devleti bir paşası anlaşmazlığa düşerek) zor durumda kalmıştır. Kuşkusuz Kırım Savaşı nedeniyle İstanbul'a demirleyen Donanmalardaki teknolojik yenilikler, Navarin baskını, Mehmet paşa hadisesi ve eski gücünün kazanmasının ancak muktedir bir donanma ile mümkün olacağı düşüncesi padişahların donanma konusundaki düşüncelerin şekillendirmiştir. Bu dönemde tersanelerin son derece faal çalıştıklarını söylemek mümkündür.<sup>267</sup>

Sultan Abdülmecit'in tahta çıktığı 1839 yılında İmparatorluğun siyasi ve ekonomik durumu hiç iyi değildi<sup>268</sup>.

---

<sup>263</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.106.

<sup>264</sup> Büyükafif; **a.g.e.**, s.147.

<sup>265</sup> Batmaz; **a.g.e.**, s.17.

<sup>266</sup> Hammer; **a.g.e.**, s.229.

<sup>267</sup> Necmettin Olgaç; **Türk Denizciliğine Umumi Bakış**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 1954, s. 326.

<sup>268</sup> Devlet masrafları bir yana bir sarayın harcamaları bir hayli artmıştı. Devletin üst düzey yöneticileri ve Paşalar birbirinin ayağını kaydırmak için her türlü yola başvurmuşlardır. Sarayda kadınlar israf yarışında saray hazinesinde para kalmamıştı. İstanbul'un dört bir yanında saray üstüne saray inşa edilmiş, hatta var olanlar bile yıktırılarak yeniden inşa ediliyordu, Galata bankerleri saray kapısında cirit atmaya başlamıştı. Oysa 1800'lerin ilk çeyreğine kadar İstanbul'da hayat rabitali (düzgün, düzenli) idi. İnsanlar hesabını kitabını bilir, ayağını yorganına göre uzatırdı. Şehzadeler zaten kafes arkasında yaşar, saray kadınları dışarıyla pek değil, hiç temas etmez ve sarayda aşırı masraf olmazdı. Ne zaman ki Mısır'ın zenginleri İstanbul'a gidip gelmeyi adet edindiler, şehir o zaman zıvanadan çıkmıştır. Başta Mısır Valisinin yakınları olmak üzere Mısır'ın önde gelen aileleri İstanbul'da bol paralar harcadılar. Yalılar, konaklar satın alıyor ve pahalı eşyalarla tefriş ediyorlardı. Kısa süre sonra Osmanlı sarayı bunlarla yarışır hale gelmiştir, masrafin ve lüzumsuz harcamanın haddi hesabı yoktu, israf yarışında maliyenin altı üstüne gelmiştir. Tahsisatı harcamalarına yetmeyen sultanlar bu defa borç etmeyi adet edindiler. Sarayın biriken borçları 3 yıl gibi kısa sürede 3 milyon kese altına dayanmıştır. Bu miktar Rumeli ordusunun yıllık masrafının iki katıydı. Hayat tarzı başkalaşmaya başlamıştı ve bu işin öncüsü bizzat Padişah Abdülmecit'ti. Yazlık ve kışlık olmak üzere birçok saray

Güçlü bir donanmaya sahip olmak için öncelikle yapılacak yenilikleri planlayan ve yürüten bir meclis olması gerektiğine inanan Sultan Abdülmecit, **25 Ocak 1840 tarihinde ilk Bahriye Meclisi'ni** teşekkül ettirerek bu konuda ilk adımı atmaya muvaffak olmuştur.<sup>269</sup> Sultan Abdülmecit Şura-yı Bahri, Şura-yı Ali-i Bahri, Meclis-i Rüesa, Meclis-i Bahriye, Tersane-i Amire Meclisi gibi adlarla anılan Bahriye Meclisi teşkilat yapısı olarak ilk kuruluşta; bir reis, bir müftü, dört üye, bir kâtip ve bir de mukayyitten meydana gelmiştir.<sup>270</sup> Zamanla meclisin üye sayısında artışlar olmuştur.<sup>271</sup>

1840 yazında Mısır sorunu uluslararası boyut kazanmıştır. Aynı yıl sonbaharında bir Osmanlı ordusu Akkâ'yı zapt ederek, Mehmet Ali kuvvetlerini Mısır'a atması ve İngilizlerin de Mehmet Ali Paşaya baskı yapmaları sonucu, kaçırılan Osmanlı Donanması bir nevi büyük devletlerin araya girmesi ile yaklaşık iki yıl sonra 27 Kasım 1840 tarihinde İstanbul'a dönebilmiştir.<sup>272</sup> Osmanlı Donanması'nın Mısır'da alıkonulduğu süre zarfında fiilî hiçbir bakım yapılmaması nedeniyle gemiler adeta hurda yığını haline gelmiştir. Gemileri onarmak için olağanüstü harcamalar yapılmıştır. Hatta bazı gemilerin onarım maliyetleri yeni gemi inşa fiyatını geçmiştir.<sup>273</sup> Bu arada Mehmet Ali Paşanın Mısır valiliği de, çocuklarına geçmek üzere kabul olunmuş, Mısır iç işlerinde bağımsız bir yapıya kavuşmuştur.<sup>274</sup>

1853 tarihine kadar geçen barış döneminde batıda sitim devri başlamış olduğundan özellikle ticaret gemileri sitim kazanlı ve yandan çarklı olarak inşa edilmeye başlanmıştır. Osmanlı devleti de buna ayak uydurarak dışardan birkaç tane yandan çarklı vapur aldığı gibi, Tersane-i Amire'nin tezgâhlarını yenileyerek sitimli gemilerin inşasına başlamıştır.<sup>275</sup>

Tezimizin ana konusunu oluşturan Bahriye Nezareti'nin sebep sonuç ilişkisinin daha iyi anlaşılması için tezimizin bu bölümünde Bahriye Nezareti'nin kuruluşundan sadece 14 yıl önce ceriyan eden "*Kutsal Emanetler*" sorunundan bahsedilecektir. 1853 yılında Kudüs'teki kutsal emanetler sorunu nedeniyle Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya'nın arası açılmıştır.

Bu dönemde Osmanlı donanması; 6 kalyon, 10 firkateyn, 6 korvet, 42 küçük gemi ve 6 vapur olmak üzere adet bakımından oldukça güçlü durumda idi.<sup>276</sup> Ancak devlet maliyesinin

---

inşasına başlanması konusunda iradede bulunduğu gibi, Çırağan sarayını yıktırarak yeniden yaptırmaya başlamış, bitip tükenmeyen içkili saray âlemleri ve kadın düşkünlüğü hat safhasına ulaşmıştı. Sayıları onun üzerinde olan cariyelerinden 43 çocuk sahibi olmuştu.

<sup>269</sup> Suraiya Faroqhi; **Osmanlı Kültür ve Gündelik Yaşam**, Tarih Vakıf Yurt Yayınları, Ankara, 1998, s.175.

<sup>270</sup> Murat Bardakçı; **Şahbaba**, Pan yayıncılık, Dördüncü Basım, İstanbul, 1998, s.24-25 .

<sup>271</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.129.

<sup>272</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.141.

<sup>273</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.130.

<sup>274</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.148.

<sup>275</sup> Aydın Taneri; **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1981, s.261.

<sup>276</sup> Tezel; **a.g.e.**, s.98.



iflas etmesi nedeniyle Osmanlı Donanmasına ait harp gemileri, gerek teçhizat ve gerekse işe bakımından kötü durumda idi. İstanbul Boğazı'ndaki tahkimat da yeterli seviyede değildi.<sup>277</sup> Bu bakımdan Rusların İstanbul'a ateş kayığı hücumu yapmalarını önlemek amacıyla Büyükdere sırtlarına yeni toplar yerleştirilmiş, ayrıca boğaz içinde 4 vapur ve 30 kadar silahlı kayık dağıtılarak boğaz emniyete alınmaya çalışılmıştır. Donanmada yetişmiş denizci personel açığı çok artmıştır. Osmanlı İmparatorluğu nitelikli denizci personel açığını kapatmak için çeşitli çareler düşünülmüş ve yaklaşık 4000 kadar hesaplanan denizci personelin ihtiyacının yaklaşık çeyreği Tersanedeki ustalardan, diğer kalan ¾ denizci personeli ise yolu dahi olmayan vilayetlerden talep edilmiştir.<sup>278</sup> Dönemin stim dönemi olması nedeniyle, tüccarların elinde bulunan 12 kadar sitimli gemiye el konulmuş, silahlandırılarak ve donanmaya katılmıştır. Osmanlı coğrafyasında karayollarının bozuk ve nakliyatta kullanılan kara araçlarının yetersiz olması nedeniyle seferberlikte deniz ulaştırması kullanılmıştır. 60 bin kişilik bir ordu deniz yoluyla Tuna cephesine sevk edilmiştir.<sup>279</sup> 1853–1856 yılları arasında süren ve Kırım savaşında sitimli gemilerden önemli ölçüde istifade edildiği görülmüştür.

Bu sırada Karadeniz'de kalyonlardan ve firkateynlerden oluşan iki filo kıyılarımızda yapılan nakliyatı korumakla görevlendirilmiştir. Savaş fiilen 5 Ekim 1853 tarihinde başlamış, Rusların Boğazları tek başına ele geçirmesinden çekinen İngiltere ve Fransa da müttefik olarak Osmanlı Devletine birer filo göndermişlerdi.<sup>280</sup>

Karadeniz'in batı kesiminde karakolda bulunan 7 firkateyn, 3 korvet ve 2 vapurluk filo personeli, mevsimin kış olmasına rağmen yazlık elbise görev yaptıkları bir dönemde bir fırtınaya yakalanarak Sinop limanına sığınmıştı. 30 Kasım 1853 tarihinde 12 kalyon, 4 firkateyn ve 2 korvetlik bir Rus filosu Sinop limanına baskın yaparak buradaki Osmanlı firkateyn filosunu tamamen yakmıştır.<sup>281</sup> Bu olaydan sonra müttefik İngiliz ve Fransız filoları Karadeniz'e çıkarak Sivastopol'ü abluka ettiler. Böylece savaşın ağırlık merkezi Sivastopol yöresine intikal etmiş oldu. Rus Donanması güçlü düşman karşısında denizde kalarak batmaktansa gemilerinin toplarını sökülerek kara tahkimatına dâhil etmiş ve gemiler düşman eline geçmesin diye sığ sularda batırılmıştır. 1856 yılı başında Rus direnişi kırılmış ve 30 Mart 1856 tarihinde Paris'te yapılan barış antlaşmasıyla savaşa son verilmiştir.<sup>282</sup> Barış antlaşmasının en önemli koşulu Karadeniz'in tarafsız hale getirilmesi, boğazların kapalılık

---

<sup>277</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.124.

<sup>278</sup> İdris Bostan; **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1992, s.226.

<sup>279</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.177.

<sup>280</sup> Taneri; **a.g.e.**, s.66.

<sup>281</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.178.

<sup>282</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.190.

ilkesi esas alınması olmuştur. Yeni durum Osmanlı İmparatorluğun lehine fiilî durum yaratmıştır.<sup>283</sup>

Bahriye Nezareti'ne kuruluşuna sebebiyet veren hadiselerden biriside Kırım Savaşı ile birlikte denizcilik alanında önemli gelişmeler yaşanmasıdır. Savaş gemilerinin tasarım ve tiplerinde büyük yenilikler olmuştur. Özellikle savaş esnasında pervanenin icat edilmesi, sitim makinesinin yelkenli savaş gemilerine uygulanmasına başlanmıştır.<sup>284</sup> Keza Sivastopol bombardımanları zamanında ahşap savaş gemilerinin müstahkem mevki toplarına dayanmadığı görülünce gemilerin zırhlarla kaplanması düşünülmüştür. Savaş sona erdiğinde, savaş gemileri ahşap yerine zırhtan, itme gücü (rüzgâr ve kürekten vazgeçilerek) sitim takatli ve pervaneli olarak inşa edilmesine başlanmıştır. Yine Kırım savaşı sırasında toplarda humbara, yani patlayıcı mermi (daha önceleri som mermi kullanılıyordu) kullanılmaya başlanmıştır.

Aynı dönemlerde ağızdan dolma toplar yerine kuyruktan dolma ve yivli toplar keşfedilmiş<sup>285</sup>, gemilerin bordalarına monte edilerek, başa ve kıça tabiyesi sistemi (omurga hattı üzerine) benimsenmiştir.<sup>286</sup> Bu yeni tabiye ile top adetleri azalmış, ancak çaplar büyümüştür.

Gemi tonajları da gittikçe arttıkça kalyon tipi gemiler kalkmış, yerini zırhlı fırkateyinler almıştır. Tonajları 4 bin ton civarında bulunan bu fırkateyin tipi, kısa zamanda aşılarak 10.000 tonluk zırhlı, kruvazör sınıflarının inşasına başlanmıştır. Gemi süratleri de artarak zırhlılarda 16 Knots<sup>287</sup> ulaşmıştır. Osmanlı Donanması'nda gönderli torpidolar ve mayınların kullanılması yaygınlaşmaya başlamış, teknolojik gelişmelerin Osmanlı Donanması'na yansması olarak kendinden tahrikli torpidoları atabilen, yüksek süratli torpidobotlar kullanılmasının yaygınlaştığı görülmektedir.<sup>288</sup>

Savaş gemilerinde süratlerinin artması paralelinde ana kazanda üretilen sitim gücünün sitim türbününe gönderilmesi ile elde edilen itme gücünün pervaneye iletmesini sağlayan ve sitim miktarı ayarlanarak gemi süratinin artması veya azaltılmasını sağlayan güç nakil sistemi konfigürasyonunda önemli gelişmeler ve yenilikler yaşanmıştır.

<sup>283</sup> Mahmut Belik; **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, Yüksel Yayınları, İstanbul, 1962, s.21.

<sup>284</sup> İdris Bostan; **Kadırgadan Kalyonu'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında İkinci Yarısında Osmanlı Gemi İnşa Teknolojisinin Gelişimi**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s.43.

<sup>285</sup> Erendil; **a.g.e.**, s.67.

<sup>286</sup> Cipolla; **a.g.e.**, s.141.

<sup>287</sup> KNOT; Gemilerde, denizaltılarda ve uçaklarda hız birimi olarak deniz mili kullanılır. Uzunluk ölçüsünde mil ifadesi kullanıldığı halde hız birimi olarak Knots kullanılır. 1 Deniz Mili :1856 mt, 1 KNOTS:1.85 KM/SAAT

<sup>288</sup> Günümüzde Torpidobotların yerini yüksek süratli hücumbotlar almıştır. Aynı hücumbotlar uzun menzilli güdümlü mermi atma imkanına da sahiptirler. Ayrıca suüstü unsurlarının birçoğu torpido atma imkân ve kabiliyetlerine sahiptir. Genel mantık düşmana çok yüksek süratle yaklaşarak torpido atılması ve karşı torpido saldırısına maruz kalmamak için mümkün olan yüksek süratle sahanın terk edilmesi esasına dayanmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun yenileşme faaliyetleri kapsamında donanmanın inkişafı için iyi niyetli çalışmalara rağmen, tersane ve onarım kuruluşlarının yenilemesi veya yeniden düzenlenmesi konusunda çok başarılı olduğu söylenemez. Gemi inşa teknolojisinde son derece önemli olan yan sanayiinin ülkede inkişaf etmemesi sebebiyle, Kırım savaşından 10 yıl kadar sonra dahi, Osmanlı İmparatorluğu hemen hemen tüm savaş gemileri ve onlara ait yedek malzemelerini dış piyasadan tedarik etmek durumunda kalmıştır.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### OSMANLI BAHİRİYE NEZARETİNİN KURULMASI VE TEŞKİLAT YAPISI

#### 1. Kuruluşu

Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı bahriyesinde meydana gelen önemli teşkilat düzenlemelerinden birisi Bahriye Meclisinin kurulması olduğunu, 1840 tarihindeki geçici statüsünün, 1845 tarihinden itibaren daimî statüye dönüştüğü tezimizin ikinci bölümünde bahsedilmiştir. Bahriye Meclisi Osmanlı Donanması'nda görev yapan Osmanlı Amirallerden oluşmakta idi.<sup>289</sup> Dönemin denizcilik alanındaki teknolojik gelişmeleri takip ederek, kurumu daha modern hale gelmesi konusunda çalışmalar yapan Bahriye Meclisi, 1864 yılında bünyesinde önemli değişiklikler yapmıştır.

Sultan Abdülaziz'in denizciliğe düşkün olmasının etkisiyle inşa edilen/satın alınan gemilerin sayısının artmasından dolayı iş yükünün artması neticesinde yeni teşkilatlanmaya gidilerek, Bahriye Meclisi; Bahriye, Levazım ve Nizam daire başkanlıklarına ayrılmıştır.<sup>290</sup> Daire başkanlıkları ve şube müdürlükleri geçen dönem içerisinde yeni ihtiyaçlara göre, daire ve şube sayısı artmış/azaltılmıştır.<sup>291</sup>

Bahriye Meclisinin kurulması ile bahriyede yenileşme çabaları belli bir dengeye ve istikrara kavuşmuştur.<sup>292</sup> Ancak, tersane ve donanmanın mali ve idari işlerinin artması (Bahriye ve Tersane-i Amire Müsteşarlığı 1861 yılında kaldırıldığında), o ana kadar tüm deniz işlerinin sorumluluğunu taşıyan Kaptan-ı Derya'nın iş yükü önemli ölçüde artmıştır,<sup>293</sup> Savaş Gemilerinin seyire/sefere hazırlanması, eğitimlerinin yaptırılması, cephane ve iaşelerinin tedarik edilmesi, maaş ve özlük hakları, personele maaş ödenmesi, gemilerin bakım tutum ve onarımlarının yapılması, planlı tatbikatlar gibi birçok işle meşgul olan Kaptan-ı Derya (Osmanlı Deniz Kuvvetleri Komutanı) görevini yerine getirmekte

---

<sup>289</sup> Bahriye gelenekleriyle yaşayan bir kurumdur. Her türlü örf ve adetin mutlaka tarihî bir derinliği bulunmaktadır. Bu fikirden hareketle aynı amiraller kurulunun günümüze uyarlanmış bir yapısının Türk Deniz Kuvvetleri'nde mevcut olduğunu söylemek mümkündür. Yıllık planlamalara bağlı olarak kurul periyodik olarak toplandığı gibi ihtiyaç hasıl olmasında toplantı yaparak gündem maddeleri görüşülmektedir. Amiraller kurulu konularına göre ilgili başkan, subay veya alan uzmanları davet edilerek projeler hakkında bilgi aldığı gibi, daha üst makamlarla da temas kurma yetkisine sahiptirler. Görüşülen konular; yeni gemi inşası, muharip bir birliğin kapatılması/kaldırılması, yeni bir birimin tesis edilmesi, görev ve sorumluluk alanlarının belirlenmesi, yetki verilmesi/kaldırılması, denizcilikle ilgili teknolojik sistemlerin araştırılması/satın alınması veya askerî tersanelerde imal edilmesi gibi hayati öneme sahip stratejik konularda kararlar alırlar. Alınan kararlar uygulama emri haline getirilir ve her birlik komutanını bağlayıcı niteliğe sahiptir.

<sup>290</sup> Afif Büyüktuğrul; **Osmanlı Deniz Harp Tarihî ve Cumhuriyet Donanması, Cilt-5**, Deniz Kuvvetleri Matbaası, İstanbul, 1983, s.70.

<sup>291</sup> Gencer, **a.g.e.**, s.132-134.

<sup>292</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.135.

<sup>293</sup> İsmail Hami Danişmend; **İzahlı Osmanlı Tarihî Kronolojisi**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1961, s.201.

zorlanmaya başlamıştır.<sup>294</sup> İngiliz Danışman subayların yeni bir teşkilat yapısına gidilmesi yönünde rapor vermeleri<sup>295</sup> artan iş gücü gibi faktörleri göz önüne alan Osmanlı Sadareti, Bahriye'de yeni bir yapıya gidilmesi konusunda bir tahrir hazırlanmıştır.<sup>296</sup>

Söz konusu tahrirde Osmanlı Donanma-ı Hümayun ile Tersane-i Amire'nin mali ve idari işlerini yapacak sivil bir yapının oluşturulması kararlaştırılmıştır. 1867 yılında Deniz Kuvvetlerinin idari işlerini yerine getirmek üzere **Bahriye Nazırlığı** ihdas edilmiştir. Osmanlı Deniz Kuvvetleri Komutanı olan Kaptan-ı Derya sadece donanmanın askerî kısmı ile ilgilenmeye başlamıştır.<sup>297</sup>

Osmanlı Bahriye Nezaretini kurmaya sevk eden nedenlerin başında daha önce kurulmuş bulunan Bahriye Meclisinin, tersane ve donanmanın mali ve idari yönünün düzenlemesi konusunda yapılan çalışmalardan istenilen sonuçlara ulaşamamasının etkisi büyük olmuştur. Bahriye Meclisi'nin kurulması ile Bahriye'de yapıları reform faaliyetleri tam bir istikrara kavuşturulmasına rağmen, tersane ve donanmanın alt cephesinin düzenlenmesi ve dolayısıyla idaresi henüz esaslı bir nizama bağlanmamıştı. Kaptan Paşa makamı bir takım ek görevler nedeniyle hantal ve işleyemez hale getirmişti. Denizciliğin önem kazanarak, meselelerinin artması Sadaret makamını harekete geçirmiştir. 11 Mart 1867 tarihinde hazırlanan bir tahrir ile Kaptan Paşanın görev alanının Donanmaya komuta etmekle sınırlandırılması, idari ve mali işlerin yürütülmesi ise yeni kurulan Bahriye Nezareti bünyesinde toplanması kararlaştırılmıştır.<sup>298</sup>

Osmanlı İmparatorluğu Bahriye Nezareti'nin kurulduğu dönemde Bahriye mürettebatı iki sınıfa ayrılmıştı;

a. Tersane-i Amire'nin esas erkânı olan zanatkârlar sınıfı (Ustabaşı, Usta, Posta başı, Amele, Meydancı, tulumbacı, demirci, kalafatçılar, kumbaracı, marangozlar)

b. Muvazzaflar sınıfı (daha sonraları kullanılan tabir ile gedikli sınıfı); Gemi Komutanları, Kaptanlar, Subaylar, Reisler, Çarkçıbaşı, Çarkçı...) oluşmuştur.<sup>299</sup>

Savaş gemilerinde görev yapan rütbesiz askerlere azap askeri adı verilmiştir. Sitimli gemilerde önceki dönemlerde gemilerin kürekçileri mahkûmlar veya Hıristiyan esirlerden oluşturulmuş, ilave olarak harp zamanında donanmaya, savaşı olarak yeniçeriler ve cebeciler katılmıştır.<sup>300</sup> Denizdeki birlikler Derya beyi (Donanma Komutanı) (Liva-

<sup>294</sup> Levent Düzcü; **Osmanlı Deniz Kuvvetler (1890-1918)**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale Üniversitesi, Kırıkkale, 2004, s.121.

<sup>295</sup> BOA. İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1338-M-8.

<sup>296</sup> Gencer, **a.g.e.**, s.135.

<sup>297</sup> Gencer, **a.g.e.**, s.140.

<sup>298</sup> BOA. İ.BH.Dosya No:2, İrade No: 1332-M-2-1.

<sup>299</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.43.

<sup>300</sup> Yavuz Sultan Selim zamanında teşkilat yapısında yeni düzenlemeler yapılmış, sahil veya sahillere yakın sancaklardan silâh altına alınanlar donanmaya tayin edilmiştir. Kanuni devrinde merkezî Gelibolu sancağı olmak üzere Kaptan Paşa Eyaleti kurulmuş ve söz konusu eyalete: Başta Gelibolu olmak üzere, Eğriboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaeli, Mora, Sakız, Trablusgarb'da Mehdiye daha

Tuğamiral) komutası altında görev yapmıştır.<sup>301</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme döneminin başlaması ile birlikte gemi komutanlarına İtalyanca bir tabir olan kaptan ifadesinin Donanma Komutanı'na Kaptan-ı Derya unvanı kullanıldığını görmekteyiz. Harpte ve büyük seferlerde Donanma Komutanı karargâhının bulunduğu gemiye bir vezir serdar olarak atanırdı. Kaptan-ı derya serdarın emrinde görevini yerine getirirdir.

Gemilere kumanda etmek çok boyutlu bir işlemdir. Denizcilik konularındaki derinlemesine meslekî bilgi sahibi olunması son derece önemlidir. Denizde uzun süre bulunmanın kazandırdığı bir takım melekeler, önseziler ve tecrübeler kaptanın kısa sürede doğru karara yönlenmesine yardımcı olur. Geminin seyir yaptığı bölgedeki atmosferik ve oşinografik bilgiler<sup>302</sup> sefer öncesi elde edilmelidir. Gemi kaptanının gidilecek bölgeyi tanınması, farklı mevsimlerde seyir yapmış olması önemli bir avantajdır. Ne kadar güçlü asker ve ateş gücünüz olur ise olsun, onu doğanın emrettiği kurallara ve denizin kendisine has özel koşullarına göre kullanmak şarttır ve denizcilikte çok geçerli bir kuraldır. Bu şekilde başarı elde edilir. Aksi takdirde bin bir emekle bölgeye getirilen deniz kuvvetinin devletin genel millî ve askerî güce katkısı sınırlı olmuştur.<sup>303</sup>

Osmanlı İmparatorluğu Donanması çift başlı komuta sisteminden büyük zararlar görmüştür. Denizcilikten anlamayan Serdarlar (kara ordusunu temsil eden, yeniçerilerin başında bulunan vezirler), Kaptan-ı Derya'nın uyarılarını dikkate almamasından dolayı donanmanın çok zor durumda kaldığı dönemler olmuştur. Hatta söz konusu çift başlılık Osmanlı Donanması'nı büyük felaketlere sürüklemiştir.<sup>304</sup> Genç Cumhuriyet Türk Deniz

---

sonra Kıbrıs sancaklar dâhil edilmiştir. Seferberliğin ilanı ile birlikte sancakların donanma hizmetine, 4000–4500 kadar asker göndermesi zorunlu hale gelmişti ve Donanmaya katılan savaşçı askerler Kaptan-ı Derya Kalemine kayıt edilmiştir. Barbaros Hayrettin Paşanın devlet hizmetlerine girmesi ile Osmanlı Devletine bağlanan Garp Ocakları Trablus, Cezayir, Tunus ve Kefe'den belirli bir miktar asker donanma hizmetine katılmaya başlamıştır. Bu askerler Osmanlı İmparatorluğunun esas deniz kuvvetini teşkil etmiştir. 25 kadar bey gemisi mürettebatı da donanma mevcuduna dâhil edilmekte idi. Harp zamanında bey gemilerinin ihtiyaçları Kaptan Paşa sancakları tarafından karşılanırdı. Bazen gemileri devlet verir, mürettebatını beyler temin ederlerdi. Bu gemilerin askerlerine levent denirdi. Ayrıca korsan gemileri de önemli deniz kuvvetini teşkil ederlerdi. İlk zamanları Osmanlı deniz subayları gemilerde reis diye tabir edilen komutanının idaresinde çalışır ve gemilerin tamamı Gelibolu sancak beyi kumandasında toplanmıştır.

<sup>301</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.16.

<sup>302</sup> Denizlerin fiziksel ve kimyasal özelliklerini inceleyen bilim dalıdır. Deniz suyunun , tuzluluk sıcaklık, yoğunluğu, iletkenlik, gece gündüz ısı farkı gibi özellikleri, akıntılar, rüzgarlar, dalga boyları dalga şiddeti, dip tabiatı, deniz florası gibi bir çok konular Oşinografi Bilim dalının ilgi alanına girer.

<sup>303</sup> Mert Bayat; **Millî Güç ve Devlet**, Harp Akademisi yayını, İstanbul, 1977, s.92.

<sup>304</sup> Malta Seferinde Kaptan-ı Derya Piyale Paşa ile sefere serdar olarak tayin edilen Yeniçeri Ağası Lopçalı Rüstem arasındaki anlaşmazlık seferin başarısızlıkla sonuçlanmasına neden olmuştur. Şöyleki Piyale Paşa Ağustos ayı sonu itibarı ile bölgede fırtına mevsiminin başlayacağını, Orduyu beslemek için Preveze'den getirilen tatlısu, et, piriç ve bakliyatın freebordü düşük olan karamürsel tipi teknelerle taşıdığı, deniz sathına yakın yüksekliği olan bu teknelerin, denizli havalarda içine deniz suyu giremesi neticesinde tatlısu ve yiyeceğinin evsafının bozulacağı bu şekilde ordunun beslenemeyeceğini anlatmıştır. Kaptan-ı Derya'nın bu uyarıları Serdar tarafından dikkate alınmamıştır. Zira yarım sayılabilecek bir hazırlıkla sefere başlanmazdı, kaldı ki fırtına olsada Devlet-i Aliye ordusunu besleyecek imkanları Allah ihsan eylerdi. Netice de kuşatma faaliyetleri Temmuz ayının ortalarında başlanmış, Ağustos ayında Malta Kalesinin birkaç burcu ele geçirilerek ordugâhın bir

Harp Tarihinin acı tecrübelerinden ders olarak Denizcilikte tek bir komutanın karar vermesi konusunda gerekli tedbirleri almıştır. Kara ve deniz unsurlarının birlikte kullanıldığı amfibi çıkarma harekâtında, çıkarma kuvvetlerinin yüklenmesinden, düşman sahil şeridine boşaltılınca kadar komuta ve tüm çıkarma harekâtının sorumluluğu denizci komutana aittir.

## 2. Bahriye Nezareti ve Sultan Abdülaziz Dönemindeki Gelişmeler

Devleti çöküş dönemini yaşadığı bir esnada Sultan Abdülmecit vefat etmiştir. Tahta çıkan Sultan Abdülaziz birçok sorun ile birlikte, yüksek meblağlara ulaşan dış borç ile karşı karşıya kalmıştır. Sultan Abdülaziz 9 Şubat 1830 yılında Eyüp civarında Sultan II. Mahmut'un kız kardeşi Esmâ Sultan'ın sarayında doğmuş ve 20 Haziran 1861 tarihinde bir başka ifade ile 31 yaşında Padişah olmuştur. İri bir fiziki yapıya sahip olan yeni Padişah şehzadeliginde esaslı eğitim ve terbiye görmemiş aksine oldukça serbest denebilecek bir hayat yaşamıştır.<sup>305</sup>Spora oldukça meraklı ve kürek, yüzme, binicilik, güreş en sevdiği spor dalları olmuştur. Askerî düzenlemeler ve iyi bir donanma oluşturarak Osmanlı imparatorluğu'nu eski gücüne kavuşturabileceğine inanmıştır. Nitekim tahta çıkar çıkmaz hükümeti yerinde bırakmış ve Sadrazam Kıbrıslı Mehmet Paşa'ya hitaplı hattı hümayununda; tebaanın istisnasız olarak refahını sağlamak maksadıyla çıkarılmış olan kanunları teyit ettiğini, tasarrufa da riayet edilerek maliyenin düzene konulacağını ordu ve **donanma'ya özel önem vereceğini**; müttefik devletlerle dostluğa yönelik ilişkilere ve anlaşmalara saygı göstereceğini ifade etmiştir.<sup>306</sup> Tezimizizin daha iyi anlaşılması için yaşanan olaylar arasında nedensellik sonuç ilişkisinin kurulması hayati öneme haizdir. Tezimizizin bu kısmında devletin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik koşullar nedeniyle iç içe geçmiş bir takım olaylardan bahsedilecektir;

Padişah, cülusu takip eden 3 ay içinde her saltanat değişiminde görüldüğü gibi, hükümette değişiklikler yapmıştır. Mali vaziyet berbat bir hale gelmişti. Hıristiyan tebaanın türlü istekleri gittikçe artmakta, Büyük Devletlerde bu istekleri haklı olarak görmeye meyletmekte idiler. Balkan eyaletlerinde, İmparatorluğun Slav tebaası arasında; Rusya

---

kısmı adaya taşınmış, Kaptan-ı Derya Piyale Paşa'nın dediği tarihte fırtına başlaması üzerine mevcut gıda ve tatlısı stokları hızla azalmış, bir süre sonra da gıda sıkıntısı başgöstermiştir. Alınan tüm tedbirlere rağmen Yeniçeriye beslemek mümkün olamamıştır. Ağustos ayının ikinci periyodunda susuzluk had safaya ulaşması nedeniyle, düşman bölgesinde köprübaşı ele geçirilmesine rağmen seferden vazgeçilmek durumunda kalınmıştır. Malta Adası boşaltılmış, belkide başarısızlıkla sonuçlanacak II. Viyan'a kuşatmasının yolu açılmıştır. Oysa bu seferde Kaptan-ı Derya'nın uyarıları dikkate alınmış olsa idi, Malta Adası ele geçirilerek, doğus dağlık batısı düz ova olan Viyana hiç kuşatılmaya ihtiyaç duyulmaksızın batıdan kolayca fethedilerek Osmanlı İmparatorluğu'nun ihtişamının birkaç yüzyıl daha devam etmesine neden olacaktı.

<sup>305</sup> Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihî Islahat Fermanı Devri (1861-1876) Cilt VII**, TTK Yayını 4.Basım, Ankara,1988, s.11.

<sup>306</sup> Karal; **a.g.e.**, s.3.

tahriklerine devam ediyordu. Hatta Rusya'nın o dönemdeki başbakanı Gorçakof 1862 yılında Rusya'nın Balkan Politikasını şöyle izah etmiştir; "Ya otonomi ya anatomi" yani Hıristiyanlarla meskûn vilayetler muhtar hale getirilecek, bu olmadığı takdirde Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılacaktı.<sup>307</sup> Gorçakof, muhtariyete namzet eyaletler olarak; Bulgaristan, Bosna-Hersek, Arnavutluk, Epir ve Tesalya göstermiştir. Çünkü Lübnan ve Girit'e muhtariyet verilmiş, Eflak ve Buğdan ile Sırbistan'ın da muhtariyetlerini genişletilmişti. Hıristiyanlarla meskûn bazı eyaletlere muhtariyet verilmesi bazılarına verilmemesi Babiâli'nin politikası için tezat ve dolayısıyla bir zaaf olarak yorumlanmıştır.<sup>308</sup>

Rus başbakanının bu tezi, Panslavcı taraftarlar edebiyat alanında işlemeğe ve halk arasında yaymaya başladılar; 1870 tarihine kadar en çok din bakımından savunulmuş olan bu tez, bu tarihten sonra milliyet ve insan hakları yönünden gündemde tutulmuştur.<sup>309</sup> Nitekim bu politika Ali Paşa'nın sadrazamlığı döneminde başlatılan 1864 tarihli Osmanlı-Rus yakınlaşmasından başlayarak, 7 Eylül 1871 tarihinde Sadrazam Ali Paşa'nın ölümünden sonra Sadrazam olan Mahmut Nedim Paşa'nın döneminde zirveye taşınmıştır.<sup>310</sup> Özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun başkentinde Rus Büyükelçisi olarak görev yapan İgnatief'in kişisel çabaları ile Rusya Osmanlı Başkenti'nde politika belirleme yeteneğine kavuşmuştur.<sup>311</sup> Bunların dışında Lübnan'da dürziler ile Marunîler birbirini boğazlamakta,<sup>312</sup> Balkanlar da özgürlük adı altında kazan kaynamakta idi. Sultan Abdülaziz sarsılan devlet otoritesini yeniden sağlamak konusunu birinci görev olarak kabul etmiştir.<sup>313</sup>

Sultan Abdülaziz sadarete bulunduğu (1861 -1875 yılları arasındaki) 14 yıllık saltanatı süresince denizcilik konusunda büyük atılımlar yapmıştır.<sup>314</sup> Şehzade döneminde başlayan Osmanlı- Rus savaşında (1853 -1856) denizcilik ilgi ve alakası artmıştır. Kırım'a çıkarma yapmak üzere İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransız dev savaş gemilerini büyük hayranlıkla seyretmiş, bir kısım gemileri Şehzade sıfatı ile ziyaret ettiği bilinmektedir.<sup>315</sup> Hatta ziyaret ettiği savaş gemilerinin eğitim sistemleri, askerî ve teşkilatı yapısı hakkında ayrıntılı bilgiler almıştır. Bir anlamda Donanmaya ait tutkusu bu ziyaretlerde şekillendiğini söylemek mümkündür.

Sultan Abdülaziz denizcilik tutkusu yüksekti. Daha Padişahlığının beşinci gününde (1 Temmuz 1861) Donanma gemilerine kıyı bombardıman eğitimleri yaptırmıştır. Sivri Ada'da

<sup>307</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.143.

<sup>308</sup> Karal; **a.g.e.**, s. 67.

<sup>309</sup> Tanju Mehmet Akad; **Osmanlıların Stratejik Sorunları**, Kastaş Yayınları, İstanbul 1995, s.233.

<sup>310</sup> Nimet Akdes; **Rusya Tarihi**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 2004, s.247.

<sup>311</sup> Karal; **a.g.e.**, s. 76.

<sup>312</sup> Fahir Armaoğlu; **Arap- İsrail Savaşları**, Türkiye İş Bankası Yayını, İstanbul, 1996, s.133.

<sup>313</sup> Lamartin; **a.g.e.**, s.331.

<sup>314</sup> Batmaz; **a.g.e.**, s.117.

<sup>315</sup> Robert Mantran; **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi-1**, Adam Yayınları, İstanbul, 1999.



bulunan hareketli hedeflere gerçek mermiler kullanılarak atış yapılmıştır.<sup>316</sup> Daha önceki dönemlerde savaş gemileri sabit batarya (durarak) şeklinde eğitim (talim) mermileri ile atış yapardı. Atış yapacak gemi ile hedefin sabit olması nedeniyle topun irtifa, dirisa ve mesafesini kolayca hesaplanırdı. Ancak atış yapacak geminin ve hedefin hareketli olması durumunda hedef parametreleri anlık olarak hesaplanması oldukça zordu.

Ayrıca Osmanlı Bahriye Nezareti İdare Meclisi altında faaliyet gösteren Askerî Tersaneler sadece yüzer unsurların bakım onarım ve yeni inşa işleri değil, aynı zamanda devlete ait diğer bayındırlık hususlarına da el attığı görülmektedir. Örneğin; Bahriye Vekâleti kurulmasından bir süre önce İstanbul Unkapanı köprüsü, çelik aksamlarının belli dönemlerde değiştirildiği bir köprü konumunda idi. İstanbul Tersanesi tarafından 15 Ocak 1862 yılında 3 hafta süre ile Unkapanı köprüsünün döşemelerini yenilenmiştir.

20 Şubat 1863 tarihinde dönemin Derya Kaptanı Ateş Ahmet paşa tarafından Galata köprüsünün bir maketi yaptırılmış ve Galata ile Eminönü'nün kalıcı bir köprü ile birbirine bağlanması düşünülmüştür. Hatta bahse konu köprü maketi Osmanlı Umum sergisinde sergilenerek halkın beğenisine sunulmuştur. Sergide köprü hakkında halkın görüşleri sorulmuş, halkın istekleri doğrultusunda beğenisini kazanan köprünün maketi esas alınarak inşasına karar vermiştir. Çeşitli dönemlerde Galata ile Eminönü arasında köprü inşa edilmeye çalışılmış, modern anlamda ilk köprü 1845 yılında inşa edilebilmiştir. Galata ile Eminönü arasında inşa edilmiş, Cesr-i Atik adındaki tek parça ahşap köprü, mesafenin uzun olması nedeniyle o dönemlerde sık sık onarıma ihtiyaç duyulmuştur. Onarım esnasında da ister istemez köprü yaya ve araç trafiğine kapatılmakta, XIX. yüzyılda ticaretin çok canlı olduğu İstanbul'da köprünün sık sık onarıma tabi tutulması başta ticaret erbabı olmak üzere bir halkın önemli bir kesiminde huzursuzluğa neden olmaktaydı. Bahriye Vekâletinin teşkil etmesi ile birlikte Tersane işleri ile yakinen ilgilenen idare meclisince yapılan uzun mühendislik çalışmaları neticesinde 564 metre uzunluk, 14 metre genişlik, denizden 5 metre yükseklikte toplam 96 duba üzerine oturan 2 şeritli yeni köprünün inşasına başlanmıştır.<sup>317</sup> Duba ve çelik aksamlar yine İstanbul tersanesinde imal edilmiştir. Yaklaşık bir yıllık çalışmanın neticesinde köprü hizmete açılmıştır.

Kırım muhaberesi esnasında, Osmanlı bahriyesinde müşavir olarak hizmet etmiş olan S.Adolphus Slade iltiması, rüşvet ve irtişanın tam manasıyla hüküm sürdüğünü yazmaktadır.<sup>318</sup> 1856 da imzalanan Paris andlaşması ile Karadeniz, Türkiye ve Rusya için

<sup>316</sup> İ. Bülent Işın; **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi**, Dz.K.K.MRK.D.Bşk. Basımevi, Ankara, 2004, S.206.

<sup>317</sup> İ. Bülent Işın; **a.g.e.**, S.208.

<sup>318</sup> Adolphus Slade (Müşavir Paşa); **Kaptan Paşa**, Ötüken Yayınları, Ankara, 1962, s.75.

tarafsız bir hale getirildiğinden bu denizdeki tersaneler de tamamıyla atıl bir halde bırakılmış ve Osmanlıların Karadeniz Filosu namıyla bir filosu kalmamıştır.<sup>319</sup>

Sultan Abdülaziz iki alanda fevkalade ısrarlıydı; donanma ve demiryolu. Kuvvetli bir donanmayla Ruslara karşı Karadeniz’de hâkimiyeti yeniden kurarak Kırım’ı tekrar fethetme emelinde muvaffak olamadı. Donanma büyük harcamalarla büyüdü, gemi sayısı bakımından güçlü devletler ile yarışır hale geldi, 1863–1864 yılında kendisine bütçeden ayrılmış olan tahsisatın yarısını donanmanın ıslahına tahsis etmiştir. Fakat ortaya yeni ve kudretli bir donanma çıkarmak işi kolay değildi. İlk aşamada İstanbul ve İzmit tersanelerinin ıslahına başlandı. Osmanlı devleti mali sıkıntı içinde bulunduğu için, ihtiyaç duyduğu zırhlı gemileri borçlanmak suretiyle ve İngiltere'den satın almıştır. 1866 yılında patlak veren Girit isyanı sırasında birkaç Yunan gemisinin, Osmanlı savaş gemilerini müşkül durumda bırakmıştır. Osmanlı donanmasında yetişmiş personel sıkıntısı had safhaya ulaşmış, donanmayı götürecek yeterli sayıda bahriye subayı, astsubayı, teknisyeni yetiştirememiş ve tersanelerde beklenen modernleşme sağlayamamıştır.<sup>320</sup>

Nitekim Girit isyanı esnasında, Mısır'a gönderilen bir Türk gemisi süvarisi Portsait limanını, bir diğeri de Yafa limanını bulamamışlardı. Bu yönden Osmanlı gemicileri hala, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Baron de Tott'un Mühendishane-i Bahri Hümayunu kurduğu sıradaki seviyede idiler. Heybeliada'daki deniz okulunun kadrosu zayıf ve idaresi kötü durumda bırakılmıştır. Deniz erlerinin Müslüman olması prensibi kabul edilmiş olmasına rağmen ticaret gemilerinde çalışarak tecrübe kazanmış Rum tayfadan önemli ölçüde istifade edilmiştir.

Abdülaziz'in yakın ilgisi ile geliştirilmesine çalışılan Osmanlı donanması zamanla, 30 zırhlı ve 76 ahşap gemi olmak üzere 106 gemiye ulaşmış, zırhlıların erat toplamı 15 bin, top sayısı 500 yaklaşmıştır.<sup>321</sup> Bundan başka donanma hizmetinde yelkenli harp gemisi bulunmaktadır. Yabancılardan alınan borç ile meydana getirilmiş olan bu harp filosu, devrinin üçüncü filosu olmakla şöhret kazanmıştı. Fakat bu şöhret gemi sayısının temsil ettiği değer yönündendir. Subaylarının ve erlerinin talim ve terbiyesi yeterli düzeyde değildir.<sup>322</sup>

Sultan Abdülaziz'in devletle ilgili reformlarının önemli bir parçası, hiç şüphesiz **denizcilik eğitimi** alanında kendisini göstermektedir.<sup>323</sup>

<sup>319</sup> Karal; **a.g.e.**, s.190.

<sup>320</sup> İlbey Ortaylı; **Yakın Tarihin Gerçekleri, Osmanlı'nın Çöküşünden Küllerinden Doğan Cumhuriyet'e**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s.152.

<sup>321</sup> Yılmaz Öztuna; **Osmanlı Tarih-2 (Askerî, Kültür, Sanat Hayatı ve Toplumsal Yaşayış, Kurum ve Kuruluşlar)**, Ötüken Yayınları, Ankara, 2010, s.341.

<sup>322</sup> Karal; **a.g.e.**, s191.

<sup>323</sup> Tuncay Zorlu; **Türk Denizcilik Tarihi-2 Zeki Arıkan**; Boyut Yayıncılık, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 65-73.

Tezimizin bu kısmında günümüz Deniz Harp Okulunun nüvesini oluşturacak kurum tartışılacaktır; Yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra devlet yeni dış sorunlarla karşı karşıya gelmiş, özellikle Navarin felaketi (1827) ve 1827–1828 Osmanlı-Rus savaşı Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin de bir düzene sokulması gereğini ortaya koymuştur.<sup>324</sup> Orduda Asakiri Mansure-i Muhammediye ile bahriye için de bu adla sahil sancaklarından erler toplanmışsa da bunlarla donanmanın uzmanlık gerektiren bütün sınıflarının donatmak kabil olmadığından eski gelenek sürdürülmüş, sahil kasabaları ve adalarda yaşayan Osmanlı ve Rum gemicilerinden silâh altına alınan “Mariner” denilen ücretli asker hizmetinden bir süre vazgeçilememiştir.

Donanma askeri bu dönemde harp sınıfı erler, Marinerler ve esnaf olarak üç sınıf halinde düzenlenmiştir. Donanma seferden dönüşünde gemiler tersaneye bağlanır, harp sınıfı erat Kasımpaşa kışlasında talim ve dinlenme ile kışı geçirir, esnaf ve marinerlere izin verilir.

1849 yılına kadar süregelen bu uygulamadan sonra Kur'a Kanunnamesinin yürürlüğe konulması ile Bahriyede muvazzaflık hizmeti 10, Rediflik 5 yıl olarak saptanmış, 1851 yılında muvazzaflık süresi 8 yıla indirilerek her yıl kura ile 3000 erin Deniz Kuvvetleri'ne alınması kararlaştırılmıştır. Bu durum 1865 yılına kadar devam etmiş, bu tarihte topçu, porsun, dümenci ve ateşçi gibi sınıflarda hizmet gören yetenekli erlerden isteyenlerin terhis edilmeyerek gedikli olarak hizmetlerine devamını öngören bir irade ile muvazzaf hizmet 8 yıldan 6 yıla indirilmiş buna karşılık rediflik 5 yıldan 6 yıla çıkmıştır.<sup>325</sup>

1853 yılında Rusya ile savaşta Osmanlı Donanması, 3 ambarlı 6 Kapak, 11 Fırkateyin, 8 korvet, 13 Brik ve 5 Uskuna'dan ibaret ve er mevcudu da 20.000 kişi idi. Bu arada Tuna Nehrinde kullanılmak üzere ayrıca 60 duba inşa edilmiş bulunuyordu.

Bu dönemde subayların rütbeleri yaptıkları görev karşılığı olarak, sırası ile Suvari, Mülazım Kaptan, Topcubaşı, Gemi Ağası ve Gemi Hocası'ndan ibaret idi.

Bunların üstünde Bahriye'yi Divanı Hümayun'da temsil eden ve en üst düzeyde amir ve komutan olan Kapudan-ı Derya, Tersane Emini, Tersane Kethüdası ve Sancak Beyleri olarak Kapudane, Patrona ve Riyale adları ile üç amiral rütbesi mevcuttur.<sup>326</sup>

Kara Kuvvetlerinde olduğu gibi Deniz Subaylarının da rütbe ve hizmetlerini derecelerinin belirtilmesi gerekli görülerek 1853 yılında Sancak (Kapudane, Patrona ve Riyale) Paşalık unvanı verilmiştir.<sup>327</sup> Üç ambarlı süvarilerine Miralay/Albay'ın üstünde üç ambarlı süvarisi (Komodor), Kapak Süvarilerine Miralay/Albay, Fırkateyin Kaptanlarına Kaymakam/Yarbay, Korvet Kaptanlarına Binbaşı ve Birik Kaptanlarına Sağ Kolağası/ Önyüzbaşı denilmiştir.<sup>328</sup>

<sup>324</sup> Çoker; **a.g.e.**, s.109.

<sup>325</sup> Reşat Kaynar; **Mustafa Reşit Paşa ve Tanzimat**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1954, s.120.

<sup>326</sup> Düstur Askeri; **1286 (1870)**, Harbiye Mektebi Matbaası, s.34.

<sup>327</sup> Edward Engelhardt; **Türkiye ve Tanzimat**, Çeviren ; Ali Reşat, İstanbul, 1978, s.101.

<sup>328</sup> Abdurrahman Şeref; **Tarih Musahabeleri**, Deniz Kuvvetleri Matbaası, İstanbul, 1924, s.59.

### 3. Bahriye Mektebi'nin Kurulması

1773-1776 yılları arasında kurulan Bahriye Mektebi de, Padişahın dikkatle izlediği askeri düzenlemeden payını almış, 29 Mart 1841 tarihinde ikinci defa Kapudan-ı Derya olan Çengeloğlu Tahir Paşa'nın bilgi, beceri ve takip fikri yanında sonradan Müşavir Paşa unvanı ile Bahriye Hizmetinde bulunan İngiliz Deniz Subayı Sir Walker'in çalışması ile kısa zamanda büyük gelişme göstermiştir.<sup>329</sup> Özellikle 1848 yılında okul nazırlığına atanan Patrona Mustafa Paşa'nın döneminde Bahriye Mektebi, memleketin en ileri usuller ile öğretim yapan okulu haline gelmiştir.

Bahriye Mektebi'nin mevcut durumundan hoşnut olmayan Abdülaziz, yeni bir eğitim programı hazırlatmak için Bahriye Nezaretine bir komisyonun kurulması ve çalışmalara başlaması konusunda irade göndermiştir.<sup>330</sup> Komisyon tarafından o dönemin önde gelen denizci ülkeler olan İngiltere, Fransa, Almanya, Rusya ve İtalya gibi ülkelerin Deniz Harp Okullarının müfredatları incelenmiş, padişaha arz edilmek üzere lahiya hazırlanmıştır.<sup>331</sup> Bu lahiyaları doğrultusunda Bahriye Mühendishanesinde ders programları yeniden oluşturulmuştur.<sup>332</sup> Bunun dışında elit ve nitelikli bir denizci sınıf yetiştirmek için askerî okullara alınacak öğrencilerin vasıfları üzerinde çalışmalar yapılmıştır. Bu çerçevede yapılan faaliyetlere bakıldığında, Bahriye Mektebi'ne alınacak öğrencilerin üç aylarda müracaat etmelerinin ve rüştiye diploması bulundurmalarının zorunlu tutulmuştur.<sup>333</sup> Ayrıca Sivil Ticaret Gemisi Kaptanı/Savaş Gemisi Komutanı çocuklarının içinden uygun olanların da bu okula kabul edilebilecekleri yönünde düzenlemelere rastlanmaktadır. Aynı yıl içerisinde harp sınıfı olarak adlandırılan Seyr-i Sefain (güverte) ve İnşaiye (Gemi İnşa) sınıflarının yanı sıra gemi makineleri işletme mühendisi olarak görev yapacak subayların yetiştirilmesi için buhar sınıfı kurulmuştur.<sup>334</sup>

Deniz Harp Okulu Arşivindeki sınav cetvellerine göre Abdülaziz döneminde, yani 1869–1876 yılları arasında Mekteb-i Bahriyede sınıflara göre öğrenci dağılımı ve ders müfredatı şu şekildeydi<sup>335</sup>;

<sup>329</sup> Enver Ziya Karal; **Osmanlı Tarihi Cilt-V**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1947, s.95.

<sup>330</sup> BOA. İ. BH.Dosya No:3, İrade No: 1316-Za-2.

<sup>331</sup> Berkes; **a.g.e.**, s.89.

<sup>332</sup> Kenan Sayacı; **Deniz Harp Okulu Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2006, s.148.

<sup>333</sup> Süleyman Nutki; **Muhaberat-ı Bahriye-i Osmaniye**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1993, s.251.

<sup>334</sup> Emin Sancar; **Türk Denizcilik Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2006.

<sup>335</sup> Deniz Harp Okulu Öğretim Başkanlığı; **Deniz Harp Okulu Tarihi**, Deniz Harp Okulu Matbası, İstanbul, 2005, s.112.

SINIFLAR	1869	1870	1871	1872	1873	1874	1875
4	17	30	30	22	52	33	34
3	30	22	22	30	33	34	35
2	29	31	33	34	34	35	41
1	30	37	27	34	37	43	42

#### **Makine Müh. Bölümü IV. Sınıf Dersleri:**

Hesabat-ı makine  
 Usul-i kitabet  
 Mebaniyu'l -inşa  
 İngiliz lisanı  
 Bi'l-hesab resm-i makine  
 Kılıç ve hücum talimleriyle icra

#### **Makine Müh. Bölümü III. Sınıf Dersleri:**

Hesabat-ı makine  
 Cerr-i eskal-i âliye  
 Kuvve-i tehammuliye-i ecsam  
 Usul-i kitabet  
 Mebaniyu'l inşa  
 İngiliz lisanı  
 Resm-i makine  
 Kılıç ve hücum talimleriyle münferiden icrası

#### **Makine Müh. Bölümü II. Sınıf Dersleri:**

Hesam-ı tefazuli ve tamamı  
 Cerr-i eskal ecsam-ı salebe  
 Fenn-i makine  
 Fenn-i inşaiye  
 Tarih-i umumi  
 Usul-i tabet  
 Mebaniyu'l-inşa  
 İngiliz lisanı

#### **İnşaiye Bölümü IV. Sınıf Dersleri:**

Hesabat-ı inşaiye  
 Usul-i kitabet  
 Mebaniyu'l-inşa  
 İngiliz lisanı  
 Bi'l-hesab inşaiye resmi  
 Kılıç ve hücum talimleriyle münferiden icrası

#### **İnşaiye Bölümü III. Sınıf Dersleri:**

Hesabat-ı inşaiye  
 Cerr-i eskal-i âliye  
 Kuvve-i tehammuliye-i ecsam  
 Usul-i kitabet  
 Mebaniyu'l-inşa  
 İngiliz lisanı  
 esm-i inşa  
 Kılıç ve hücum talimleriyle icrası

#### **İnşaiye Bölümü II. Sınıf Dersleri:**

Hesab-ı tefazuli ve tamamı  
 Cerr-i eskal ecsam-ı salebe  
 Fenn-i makine  
 Fenn-i inşaiye  
 Tarih-i umumi  
 Usul-i tabet  
 Mebaniyu'l-inşa  
 İngiliz lisanı

Resim-i makine  
Kılınç ve hücum talimleri

Resim-i makine  
Kılınç ve hücum talimleri

**Makine Müh. Bölümü I. Sınıf Dersleri:**

Cebr-i ala  
Hendese-i halliye  
Müsellesat-ı küreviye  
Cerr-i eskal ecsam-ı salebe  
Hikmet-i tabiiye  
İlm-i kimya  
Mebadi-i fenn-i inşaiye  
Hendese-i resmiye  
Mebadi-i fenn-i makine  
Usul-i kitabet  
Mebaniyu'l inşa  
İngiliz lisanı  
Resim-i makine  
Kılınç talimi

**İnşaiye Bölümü I. Sınıf Dersleri:**

Cebr-i ala  
Hendese-i halliye  
Müsellesat-ı küreviye  
Cerr-i eskal ecsam-ı salebe  
Hikmet-i tabiiye  
İlm-i kimya  
Mebadi-i fenn-i inşaiye  
Hendese-i resmiye  
Mebadi-i fenn-i makine  
Usul-i kitabet  
Mebaniyu'l inşa  
İngiliz lisanı  
Resim-i makine  
Kılınç talimi

**Bahriye Bölümü IV. Sınıf Dersleri:**

Heyet- bahriye ameliyatı  
Fenn-i seyr-i sefain  
Harita-i bahriye ahzı  
Seyfine jurnalı tutmak usulü  
Makine istimali talimi  
Münavere-i bahriye ameliyatı  
Fenar ve kavanin-i bahriye resail  
Derhal sandal indirilerek karaya asker sevki  
İngiliz lisanı  
Nişan-ı top ve kılıç ve mec ve tüfenk talimi  
Humbara doldurmak ve topa vaaz etmek

**Bahriye Bölümü III. Sınıf Dersleri:**

Heyet-i bahri  
Fenn-i harp-i bahri  
Topçuluk fennî  
Gemicilik fenni  
Kavanin-i bahri  
Karaya asker sevki usulü  
Torpido ve deniz lağımları  
Kronmetre idaresi  
Alat-ı rasadiyye istimali  
Usul-i katabet  
Mebaniyu'l inşa  
İngiliz lisanı

Kılınç ve hücum talimleriyle münferit harekât

### **Bahriye Bölümü II. Sınıf Dersleri:**

İngiliz lisanı  
Heyet-i Adi  
Heyet-i bahri  
Topçuluk fenni  
Gemicilik fenni  
Tarih-i umumi  
Harita-i bahriye ahzı  
Mütalaatı Alat-ı rasadiyye istimali  
Usul-i kitabet  
Mebaniyu'l-inşa  
Kılıç ve hücum talimleri

### **Bahriye Bölümü I. Sınıf Dersleri:**

Müsellasıt-ı küreviyye  
Cerr-i eskal ecsam-ı salebe  
Hikmet-i tabiiye  
İlm-i kimya  
Hendese-i resmiye  
Mebadi-i fenn-i inşa  
Mebadi-i fenn-i makine  
Fenn-i seyr-i sefain  
Coğrafya-i tabiiye  
Usul-i katabet  
Mebaniyu'l-inşa  
İngiliz lisanı  
Tarama Kılıç talimi

Devletin bekası için Osmanlı Donanması'nın ihtiyaç duyduğu silah, donanım ve mühimmatını tedarik ve bunları kullanan zabitlerin eğitilmeleri konusunda, hiçbir masraftan kaçınılmamıştır.<sup>336</sup>

Denizlerin doğası gereği onunla mücadele eden Bahriye Subay adaylarının çok üst düzeyde teorik bilgiye sahip olmasını gerektirmektedir. Gemi Komutanı, Kaptan veya Ticaret Gemisi Süvarisi denizde meydana gelebilecek olağandışı her olaya soğukkanlılıkla reaksiyon gösterecek beceriye sahip olması esas alınmış,<sup>337</sup> birçok devlet büyüğünün

<sup>336</sup>Dönemin yeni teknolojisinin eseri olan gelişmiş gemileri kullanma konusunda elaman yetiştirilmesi birincil hedef olduğu, bu maksatla Bahriye Vekâleti çatısı altında faaliyet gösteren Bahriye Mektebi (Deniz Harp Okulunda) öğrencilerinin göre yetiştirilmesine özel önem verilmiştir.

<sup>337</sup> Sultan Abdülaziz Osmanlı İmparatorluğu ancak denizde güçlü olarak, yani Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz İmparatorluğu hüviyetini tekrar kazandığı takdirde eski günlerine dönebileceğine inanmakta idi. Sultan Abdülaziz'in gerek Şehzadeliği döneminde 1853–1856 Osmanlı-Rus harbinde İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransız zırhlılarını ayrıntılı incelemesi, gerekse Şehzadeliği ve Padişahlığı döneminde yaptığı yurt dışı seyahatlerinde gördüğü ihtişamlı denizcilik gösterilerinden önemli ölçüde etkilenmiştir. Sultan Abdülaziz Osmanlı Devleti'nin yeniden Deniz İmparatorluğu hüviyetini kazanması ile imparatorluğun kurtulacağına inanmamıştır. Aksi takdirde Osmanlı İmparatorluğu çok kısa sürede parçalanabilirdi. Nitekim tarih Sultan Abdülaziz'i haklı çıkartacaktır. Bin bir emekle vücuda getirilen donanma etkinlikle kullanılmadığı için Mısır, Cezayir, Girit, Libya ve Ege Adaları çok kısa aralıklarla elden çıkmış, İmparatorluğun nefes borusu kesilmiştir.

zihniyetinde Osmanlı İmparatorluğunun Deniz İmparatorluğuna dönüştüğü oranda varlığını sürdürebileceğini, eski gönençli günlerine dönebileceği kanaati hâsıl olmuştur.<sup>338</sup>

Bahriye Mektebi öğrencilerin teorik bilgilerini denizde uygulama sahasına sokmak ve öğrencilerin tecrübe kazanmasına olanak sağlamak maksadıyla bir takım düzenlemeler yapılmıştır.<sup>339</sup> Nevid-i Fütuh isimli gemi Mayıs 1864 tarihinde Bahriye Mektebi'nde eğitim gören öğrencilerin uygulamalı deniz eğitimleri için tahsis edilmiştir.<sup>340</sup> Nevid-i Fütuh gemisinde öğrencilerin öncelikle fırtınalı ve yüksek dalgalı denizlere alışması sağlanmış, müteakiben çeşitli deniz eğitimleri icra edilmiştir. Marmara Denizinde yapılan uygulamalı deniz eğitimlerinde, gemide bulunan çeşitli sistemler devre dışı bırakılarak gemilerin seyirdeki arızalarına yeni subay adaylarının reaksiyon göstermesi beklenmiştir. Böylece genç subay adayların (arıza yaptırılarak devre dışı sistemin yarattığı zafiyete), alternatif sistemleri kullanması öğretilmiştir.

Geminin limandan avara (ayrılması) ile birlikte arızalı eğitimlere başlanmış ve Gemi İnşa sınıfı subay adayları, (teknik bilgisi yükseltmek maksadıyla) gemide meydana gelen arızaları tespit etme, Güverte Subay adaylarının ise (arızaların geminin seyir sistemini sekteye uğratmayacak şekilde), tedbir olarak (çeşitli seyir yöntemlerini uygulayarak) geminin emniyetle seyir yapması konusundaki girişimleri gözlemlenerek adayların meleke kazanmaları sağlanmıştır.<sup>341</sup> Arızalı seyir esnasında tespit edilen usul hataları mahallinde kritik edilerek, aynı hataların önüne geçilmeye çalışılmıştır.

Bunun dışında denizden adam kurtarma eğitimleri planlanmış, denize bırakılan bir cisim ile denize adam düşme benzetimi yapılmış ve güverte zabiti adalarının Nevid-i Fütuh gemisine çeşitli manevralar yaptırarak, denize düşürülen cismi gemi personeliymiş gibi kurtarmaya çalışmıştır. Bu eğitimler zamanla tüm personele (fiilen) yaptırılarak geminin manevra kabiliyetinin öğrenilmesi sağlanmıştır. Bu sayede denizci mürettebata denize düşmeleri durumunda kendilerinin silah arkadaşları tarafından (en kısa sürede) denizden

---

<sup>338</sup> Necmettin Olgaç; **Türk Denizciliğine Umumi Bakış**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s.122.

<sup>339</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.255.

<sup>340</sup> Halen Deniz Harp Okulunun uygulamalı eğitimleri için 2 Muhrip (TCG Sokulu Mehmet Paşa TCG Cezayirli Gazi Hasan Paşa), 10 orta ölçekli (TCG E-1, E-10) Eğitim gemisinden müteşekkil Deniz Eğitim Komodorluğu oluşturulmuştur. Öğrenciler ders müfredatına bağlı olarak edindikleri teorik bilgileri bir plan dâhilinde eğitim gemilerinde uygulamalı eğitimlere iştirak eder. Örneğin gemideki seyir cihazları cayro (rotamızı belirler), mevki koyma cihazı (GPS) ve parekete (Hız ölçme cihazı) arızalandığı farz ve kabul edilerek, yıldız rasadı ile yapılan astronomik seyir planlanır. Bu maksatla tahsis edilen bir eğitim botu tüm istasyonları öğrencilerle donatılarak seyire çıkartılır. Yıldızları tanıyan öğrenciler 17 yüzyılda olduğu gibi sekstant cihazı yardımı ile yıldızların irtifa ve inhitatı hesaplar birtakım cetvellerden (Cidavil-i riaziye, almanaklar, yıldız tabloları...) elde edilen verilerden matematiksel hesap yapılarak geminin mevki belirlenir. Ayrıca seyir yapılan bölgedeki deniz fenerlerinden istifade edilir. Güneşin tüm acı gerçekleri aydınlatması gibi hava aydınlanınca deniz subayı adaylarının bilgi ve becerileri en doğru şekilde anlaşılır.

<sup>341</sup> Teknolojinin gelişmesi paralelinde cihazların arıza yapma olasılıklarında artmıştır. Deniz subaylarının ünsiyetlerini kaybetmemeleri için halen benzer arızalı savaş talimleri icra edilmektedir.



kurtarılabileceği fiilen gösterilerek gemide birlik, beraberlik, dayanışma ve güven<sup>342</sup> duygusunun en üst düzeye çıkartılması sağlanmıştır.

1867 yılının sonlarına doğru Heybeliada Bahriye Mektebi binası genişletilmiş ve aynı yerde Ticaret-i Bahriye Kaptan Mektebi açılmıştır.<sup>343</sup> Bahriye Vekâleti askerî olduğu kadar, sivil bahriyenin de inkişafından yanadır. 1868 tarihinde Bahriye Okulu'nun başına İngiltere'de eğitim görmüş Eğinli Sait Paşa tayin edilmiş ve onun döneminde bahriye mekteplerine (sivil-askerî) gemicilik konularında bir yığın ders araç ve gereçleri alınmıştır.<sup>344</sup> Okul için gereken küre, harita, kitap gibi bazı önemli ders araç gereç ve eğitim yardımcıları 1869 yılında İngiltere'den temin edilmiş, 1870 tarihinde Hüdavendigâr isimli firkateyn, mektep gemisi olarak tahsis edilerek bahriye öğrencilerinin seyir, topçuluk, buhar gibi hususlarda uygulamalı eğitim yapmalarına imkân tanınmıştır. Hepsinden önemlisi, bu gemiyle Akdeniz'de gezdirilecek öğrencilerin, süvarilerin, öğretmenlerin ve subayların seyir sırasında uğrayacakları yerlerde nasıl davranmaları gerektiği, denizcilik, askerlik ve eğitimle ilgili hususlarda hangi noktalara özen gösterileceğini anlatan çok kapsamlı bir nizamname hazırlanmıştır. 345

Bahriye Mektebinin mevcudu zamanla arttırıldığı ve yeni derslerin ihdas edildiği (Fransızca, Mayın Silahının Tanıtılması, Kovanlar ve Torpido Fenni, Astronomik Seyri Sefer Usülleri) anlaşılmaktadır. 13 Temmuz 1873 tarihinde Mekteb-i Bahriyenin öğrenci sayısı 72 kişinin katılımıyla 368'e çıkmıştır. 1874 tarihinde Harbiye Mektebi'nde olduğu gibi Bahriye Mektebi kütüphanesinde kitap sayısı arttırılmıştır.<sup>346</sup>

26 Ekim 1873'de Bahriye Mektebi öğrencilerinden doktor yetiştirmek üzere Tıbbiye Mektebi'ne kontenjan ayrılmıştır.<sup>347</sup>

1875 yılında Bahriye Mektebi'nin idadi sınıfları, Mekteb-i İdadi-i Şahaneyi Topçu ve Tıbbiye Mekteplerinin idadileri ile birlikte Galata sarayındaki Umum Mekteb-i İdadiyesi'ne

<sup>342</sup> Karşılıklı güven denizcilikte son derece önemlidir. Çok zor kazanılır ve eğer gerekli özen gösterilmez ise çok çabuk kaybedilebilir.

<sup>343</sup> Yılmaz Öztuna; **Türk Tarihinden Yapraklar**, Ötüken yayınları, İstanbul, 1999, s.77.

<sup>344</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.176.

<sup>345</sup> Günümüz uygulamalarında Deniz Harp Okulu Öğrencileri I. sınıftan II. Sınıfa geçtiklerinde yurt içi , III. Sınıftan IV. Sınıfa geçtiklerinde yurt dışı limanlarını ziyaret etmek üzere 1 ay süre ile açık deniz eğitimine çıkarılırlar. Bahse konu seyirlerde dönem içerisinde öğrendikleri teorik bilgilerin tamamını denizde görme şansına sahip olur. Denizde yaşam, hayatı idame ettirme, topçuluk, hava savunma harbi eğitimleri, denizaltı savunma harbi eğitimleri, yangın eğitimleri, denizden adam kurtarma eğitimleri, yara savunma eğitimi (Bir çarpma halinde geminin su alması ile başlatılan eğitimde açılan delik takoz ile kapatılarak etrafı bendit kit metal şerit ile sağlamlaştırılır. Müteakiben gemi dâhiline giren su tahliye edilir. Suyun girmesi neticesinde devre dışı kalan cihazlar elektrik motorların temizleme tamir, bakım tutum işlemleri yapılır.) gibi toplu role eğitimleri icra edilir.

<sup>346</sup> Piri Reis Araştırma Merkezinde bulunan ve denizcilik konularında araştırma yapanların çok kolay ulaştığı kitap ve dökümanlar bu dönemin eseridir.

<sup>347</sup> Gemilerin yapısı gereği seyirlerde karşılaşılan sorunlar; Personelin toplu zehirlenmesi, soğuk algınlığı, bulaşıcı hastalık, salgın hastalıklar, ağır denizlerden dolayı çarpma ve kesilmeye bağlı cerrahi operasyonlar. Denizde boğulmak üzere olan personelin hayata döndürülmesi...gibi sıralamak mümkündür. Bu nedenlerden dolayı Gemide doktorluk ve cerrahlık yapacakların özel ihtisaslaşma ve uzmanlaşmaya ihtiyaçları vardır.

katılmış, ancak gereken fayda sağlanamayarak Ağustos 1878 tarihinde eski konumuna, Heybeliada'ya nakledilmiştir<sup>348</sup>.

Bu işler olurken 1875 yılında Bahriye Vekelatından gelen irade doğrultusunda Mekteb-i Bahriyedeki eğitim-öğretimin düzenlenmesi için bir komisyon oluşturularak ders müfredatları gözden geçirilmiş ve yeni bir program hazırlanmıştır. Bahriye okulu 4 yıl idadi (lise), 2 yıl harbiye, 2 yıl da denizde uygulamalı eğitim olmak üzere 8 yıl kapsayan (teorik ve uygulamalı eğitim veren bir) okul halini almıştır. Aynı yıl içerisinde idadi sınıflarına altyapı oluşturması için Kasımpaşa'da Mekteb-i Rüşdiye-i Bahri isimli bir ortaokul açılmıştır.<sup>349</sup>

21 Nisan 1875'te Bahriye Mektebi'ndeki eğitim süresi 2 yıldan 3 yıla çıkartılmış ve Kasımpaşa'da yeniden bir Bahriye Rüştiyesi (Mekteb-i Rüştiye-i Bahriye) açılmıştır<sup>350</sup>. Donanmadaki kâtip sıkıntısını gidermek için bu mektebe Menşe-i Küttap (kâtip kaynağı) adlı bir sınıf ilave edilmiştir. 20 Mart 1876 tarihinde eğitim için Bahriye Mektebi'ne kamaralı bir gemi tahsis edilmiştir.<sup>351</sup>

Rüştiye kısmından mezun olanlar içinden isteyenlerin Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'ne gitmeksizin bu kısımda 2 yıl devam ederek, mülazım (teğmen) rütbesi ile Brik Kâtibi unvanı olarak tersane ve Donanmada Kâtiplik görevlerinde atandırılmaları gündeme gelmiştir. Günümüz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı gemi ve kıyı birliklerinde İkmal Subayı olarak görev yapan sınıfın ilk temelleri bu dönemde atılmıştır. Ancak geçen zaman içerisinde ikmal subaylarının görev alanları artmıştır.<sup>352</sup>

#### 4. Bahriye Nezareti'nin Kurulduğu Dönemde Denizcilik Faaliyetleri

Çok uluslu bir yapıyı bünyesinde barındıran Osmanlı İmparatorluğu Fransız İhtilalinin yarattığı özgürlük atmosferi içerisinde bağımsızlığını kazanarak, kendisinden ayrılmaya çalışan milletlerle mücadele etmekten kendisini yenileyememiş ve teknolojik gelişmelerin

<sup>348</sup> Okulun kısa sürede semerelerini vermeye başlaması ile birlikte daha üst makama bağlanması düşünülmüş ise de sonradan vazgeçilmiştir.

<sup>349</sup> Figen Atabay; **Deniz Harp Okulu Tarihî**, Deniz Kuvvetleri Matbaası, İstanbul, 2002, s.42.

<sup>350</sup> Günümüzde de Deniz Lisesi ve Deniz Harp okulunda benzer çalışmalar yapılmaktadır. Halen sivil liseler 4 yıl olmasına rağmen Deniz Lisesinde eğitimi 5 yıldır. 2011 yılında yapılan çalışmalar ile Deniz Harp Okulunun da 5 yıla çıkartılması öngörülmüş, müfredatları gelişen teknoloji paralelinde çağın gerekleri doğrultusunda yeniden düzenlenmiştir.

<sup>351</sup> Osmanlı Bahriyesinde Gemi Komutanı hariç personelin tamamı açık ambardaki hamak veya sabit ranzalarda yatırlırdı. Komutanın Köprüüstü diye adlandırılan geminin sevk ve idaresinin yapıldığı komuta merkezine yakın bir mahalde kamarası bulunmakta idi. Diğer personel geminin kış tarafına yakın bölgelerde açılır kapanır hamaklarda istirahat ederlerdi. Zamanla gemilerin basit bir çarpma/hasarda batmalarını önlemek için bölme sistemine geçildi. Böylece bir çeşit kamara sistemi kendiliğinden ortaya çıkmış oldu. Seyirlerin uzamasına bağlı olarak denizde uzun süre kalan mürettebatın dinlenmesi için konforlu ranzalar geliştirilmiştir.

<sup>352</sup> Maaş ödemeleri, kâtiplik, gemilerin yedek parça tedariki, her türlü yiyecek içecek, giyim kuşam, akaryakıt, yağlama yağı, koruyucu malzemelerin temin tedarik ve stoklanması, Satın Alma ve Muayyene Komisyonlarında görev yapma gibi çok çeşitli alanlara yönelmiştir.

gerisinde kalmıştır. Hayatın her alanına sirayet etmiş bu gelişememe hastalığından Donanma ve Tersanelerde nasibini almıştır. Osmanlı Tersaneleri kalifiye iş gücü ve teknik bilgi eksikliği nedeniyle ilk etapta sitim gücüne sahip metal karinalı tekneleri inşasında güçlükler yaşanmıştır. Genellikle yabancı ülkelerden teknoloji satın alınmış, alınan teknoloji incelenerek bir en azından onarım için alt yapı oluşturulmuştur. Osmanlı Donanması ve Tersanelerinde görev yapan yabancı subay ve tersane ustası personelin marifeti ile (yeni gemilere ait sistem ve cihazlar arıza yapmalarına bağlı olarak) mevcut altyapı geliştirilmiş, yeni test ve ölçü aletleri satın alınmış, harp gemilerinin, belli kısımları taklit edilmiştir.<sup>353</sup> Osmanlı Donanması için Tersane-i Amire'de tam anlamı ile bir savaş gemisi inşası (teknegövde inşası) 10–15 yıllık bir kültür birikimi sonunda mümkün olmuştur. Savaş gemisinin önemli parçalarını oluşturan ana güç iletim sistemleri, kazanlar, tulumbalar, ırgat donanımı, elektrik sistemleri, hidrolik sistemler gibi geniş altyapı ve gelişmiş teknoloji gerektiren cihazlar için yüzyılın sonuna kadar, dışardan alınmak, ithal edilmek durumunda kalmıştır. 1867 sonrası Osmanlı Donanmasını inşası veya bakım-tutumunda görev yapan belli başlı tersanelerimiz şunlardır; Tersane-i Âmire (İstanbul), Midilli Tersanesi, Sinop Tersanesi, Karadeniz Ereğli Tersanesi, Trabzon Tersanesi, Bartın Tersanesi, Amasra Tersanesi, Misivri(Alanya) Tersanesi, Kalas (Kaşoz Adası), Kemer Tersanesi, Kıbrıs Tersanesi, Limni Tersanesi, Bodrum Tersanesi, Gemlik Tersanesi, Kale-i Sultanî (Çanakkale) Tersanesi, Silistire (Bulgaristan) Tersanesi, Sohum (Gürcistan) Tersanesi ve Çingâne Tersanesidir (Varna'nın kuzeyinde).<sup>354</sup>

Osmanlı İmparatorluğu 1800 yılların ikinci yarısına gelindiğinde bir şekilde üç kıta'da egemen yapısını sürdürmeğe devam etmekteydi. Bu uzak coğrafyalarda beslemesi gereken askerleri mevcuttu. İşte bu maksatla kuru yük gemileri (Osmanlı Karasularında faaliyet gösteren) tüccarlardan satın alınarak lojistik faaliyetlerde kullanılmıştır. Ayrıca İstanbul ve Marmara'da faaliyet gösteren Fevaid-i Osmaniye, İdareyi Mahsusa gibi Osmanlı Kumpanyalarına ait yolcu gemilerine seferberlik nedeniyle geçici olarak el konulduğu görülmektedir. Bahriye Nezareti'nin kurulmasından sonra ticaret gemilerine sefer nedeniyle el koyma işlemi bir düzene kavuşsa da savaşların uzun sürmesi nedeniyle gemi sahibi armatörler bir süre sonra gemilerinden vazgeçerek, gemilerini Devlet-i Aliye bağışlamak zorunda kalmıştır. Ayrıca savaş dönemlerinde Osmanlı Devleti bekasını tehlikede gördüğü için Osmanlı limanlarında bulunan birçok yabancı badıralı gemilerine el koymuştur.<sup>355</sup>

---

<sup>353</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.99.

<sup>354</sup> E.Ziya Karal; **Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar, Tarih Vesikaları-3, (1941)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999, s.210-211.

<sup>355</sup> E. Ziya Karal; **Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1996, s.209

Bahriye Nezareti oluşturulduktan sonra denizciliği geliştirmek için sürekli arayış içerisine girilmiş, denizciliğin inkişafında yabancı danışmanlardan önemli ölçüde istifade etmiştir.<sup>356</sup> Bahse konu yabancı uzmanlar tarafından deniz savaşındaki teknik ve taktik gelişmelerin yanı sıra Büyük Avrupa Devletlerinin Bahriyelerdeki eğitim sistemini Osmanlı Devleti'ne kazandırmıştır<sup>357</sup>. Osmanlı Bahriyesi'nde Müşirlik ve Vezirliğe yükletilen tek yabancı olan İngiliz Hobart-Hampden<sup>358</sup> Osmanlı Bahriye Vekâleti'nin kurulduğu 1867 yılında İstanbul'a gelmiştir.<sup>359</sup> Bu esnada Hobart'ın ağabeyi Lord Hobart Osmanlı Bankası'nın Anadolu ve Ortadoğu Direktörü olarak görev yapmaktadır. Ağabeyi Lord Hobart Osmanlı İmparatorluğu'nun mali durumunun çok kötü, olması borç-alacak nedenleriyle, Osmanlı dönemin üst düzey bürokratlarının birçoğunu tanımakta idi.

Bu sırada Girit isyanı tüm hızı ile devam etmekteydi. Bahriye Nezareti'nin olağanüstü çabasıyla Donanması sıkı abluka uygulamasına rağmen, Yunanistan'ın araya girmesi, Girit Adasına silah mühimmat, cephane, asker ve gıda yardımı yapmaya devam etmesi nedeniyle isyan bastırılmasının da kesin netice alınamamakta, Osmanlı Donanması tarafından ele geçirilen Yunan bayraklı gemilerin uluslararası deniz hukuku konusunda subayların bilgi eksikliği nedeniyle sonuç elde edilememiştir. Osmanlı Sadareti varlığını bir şekilde uluslararası dengeye bağlı olması nedeniyle zor günler geçirmektedir. Bunun etkisi ile Amerikan iç savaşında<sup>360</sup> birçok kez ablukayı yaran Osmanlı Bankası genel müdürünün kardeşi olan Albay Hobart (Girit isyanında uluslararası hukuk konusunda faydası olur düşüncesiyle) Sadrazam Fuat Paşa ile tanıştırılmış ve İngiliz Albay Hobart ile 24 Şevval 1284 (18 Şubat 1868) tarihinde 5 yıllık sözleşme imzalanmıştır.<sup>361</sup> İngiliz Donanması'nın Amiraller Üst Kurulu (Admiralty)'nin söz konusu sözleşmeye onayı vermiştir.<sup>362</sup>

<sup>356</sup> Edward Raczynski; **1814 yılında İstanbul ve Çanakkale'ye Seyahat**, (Çeviren: Kemal Turan), İstanbul, 2008, s.173.

<sup>357</sup> Bernard Lewis; **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, (Çeviren: Metin Kıratlı), Ankara, 1993, s.50.

<sup>358</sup> Hobart-Hampden 1 Nisan 1822 yılında doğmuş, 13 yaşında "Rover" gemisinde girerek, 1842 yılında Subay olarak mezun olmuştur. 1861-1865 yılları arasındaki Amerikan iç savaşında birçok kez ablukayı yaparak mal satmış ve hatırı sayılır paralar kazanmıştır. Bu durum o dönem için son derece normaldi zira İngiliz Bahriyesi'nde Albay rütbesine terfi eden subay sayısının fazla olması nedeniyle daha üst düzeye terfi etmek için 5-6 yıl beklemek zorunda kalmakta idiler. Maaşlarının 1/3'e düşmesi nedeniyle İngiliz Albaylarının başka yerlerde veya başka ülkeler adına çalışmasına müsaade edilmekte idi. 1863 yılında Albaylığa yükselen Hobart yeni bir macera hevesi içinde Ortadoğu'ya yönelmiş Yunanistan'ı dolaştıktan sonra üst rütbeye terfi etmesi için daha 2 yılının olduğunu düşünerek bir anlamda bu süreyi dolduracak işi bulmak üzere İstanbul'a gelmiştir.

<sup>359</sup> Fahri Çoker; **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Karargâhı Basımevi, Ankara, 1994, s.168.

<sup>360</sup> Ali İhsan Gencer; **XIX Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika**, Türk Denizcilik Tarih Araştırmaları, İstanbul, 1986, s.35.

<sup>361</sup> Deniz Arşivi; **Mektubi-74**, MKT-74/22.

<sup>362</sup> "İngiltere Devleti Bahriye Zabitanından olup geçende Devleti Aliyye hizmetine alınarak uhdesine Kumanda Meclisi Azalığı tevcih buyrulan Mister Hobart, Rütbe-i Devleti Aliyyden münasip bir rütbe ile i'layı kadr ve haysiyetini arzu etmiş ve kendisi İngiltere Devleti hizmetinde Miralaylık rütbesine haiz olduğu halde terk ederek Devleti Alliyeye hizmetini tercih ve ihtiyar eylemiş olduğundan tezayüdü şevk ve gayretini mucip olmak üzere uhdesine rütbe-i mezkurenin bir derece mafevki bulunan Mirivalık rütbesi tevcihi..." belirtilmektedir.

Bahriye Nezareti'nin kurulduğu 1867 yılı Temmuz ayında Sultan Abdülaziz' in İngiltere Kraliçesi Victoria'yı ziyaret etmiştir. (Tezimizin ilerleyen bölümlerinde bu husustan ayrıntılı olarak bahsedilecektir.) Görüşmeler esnasında Türkiye'ye İngiliz deniz uzmanları kurulunun gönderilmesi kararlaştırılmış<sup>363</sup>, bu kapsamda Bahriye Nezareti 1870 yılında Türkiye'ye gelen İngiliz Deniz Albayı Henry Feliks Woods<sup>364</sup> sözleşme imzalamıştır.<sup>365</sup>

Bahriye Nezareti'nin kurulmasından sonra bir şekilde vücuda getirilen donanmanın bakım tutum işlemlerine özel önem verilmeye başlamıştır. Tezimizin bu kısmında Sultan Abdülaziz döneminde gemilerin karina bakımında kullanılan kuru havuzlardan bahsedilecektir; Sultan III. Selim devrinde inşa edilen ilk kuru havuzun artan gemi sayısı nedeniyle yetersiz kalmıştır. Yeni havuz inşası maksadıyla havuz civarındaki bir dizi arsa istimlak edilmiştir. Fizibilite çalışmaları neticesinde yeni havuzun inşasına başlanmıştır. 1874–1876 yılları havuz inşasına devam edilmiş ve kara yönünde yaklaşık 80 metre kadar genişletilerek daha büyük bir havuzun inşası tamamlanmıştır. Söz konusu havuz Vasil Kalfa tarafından yapılmıştır. 6 Nisan 1876 tarihinde şehzade Yusuf İzzettin Efendinin katıldığı bir törenle yeni yapının açılışı gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı Donanması'nda bulunan gemi sayısı Sultan Abdülaziz devrinde artması nedeniyle esasen 1857 yılı Sultan Abdülmecit döneminde yapımına başlanan, ancak mali durumun kötü olması nedeniyle inşası tamamlanamayan üçüncü kuru havuzun (bugün 1 Nolu Kuru Havuz olarak bilinir) biran önce inşasının tamamlanması konusunda irade çıkartılmıştır.<sup>366</sup> Üç nolu havuzun inşa faaliyetleri 1870 yılında Vasil Kalfa tarafından tamamlanmıştır<sup>367</sup>.

Burada dikkat çekici olan husus, her üç kuru havuzun boyut ve ölçülerinin dünyada gemi inşasında kullanılan diğer kuru havuzlar ile aynı olmasıdır.<sup>368</sup>

---

<sup>363</sup> Eric Spunyan; **From the Strads of a Sailors Life Afloat and Ashore, Sir Henry Felix Woods K.C.V.D., 2. Cilt, London, 1924, Sir Henry Felix Woods, Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl 1869-1909** olarak yayına hazırlayan; Amiral Fahri ÇOKER, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1976, s.177.

<sup>364</sup> Osmanlı İmparatorluğu Donanması emrine giren Sir Henry Felix Woods 1867 yılında Yüzbaşı rütbesiyle İngiltere'nin İstanbul Büyükelçiliği istasyonier gemisi olan "Caradoc" II. Komutan olarak atanmıştır. İstanbul boğazının Karadeniz girişine fener dubası konması, boğaz dışı her iki sahilde cankurtaran istasyonları kurulması çalışmaları, boğaza girip, çıkan gemilerin verilen hizmetler nedeniyle verilen hizmetler nedeniyle ödeyecekleri resim ve harçların tarifesini hazırlamakla görevli uluslararası komisyonda bulunmuştur. Ayrıca bu komisyonun Bahriye Nezareti İle ilişkisini sağlamıştır.

<sup>365</sup> Meslektaş Hobart Paşa'dan iki yıl sonra Osmanlı Bahriyesi hizmetine alınan Sir Henry Felix WOODS 1842 yılında doğmuş 10 yaşında Greenwich Deniz Kolejine girerek 1858 yılında "Rollo" okul gemisinde donanmaya katılmıştır. Subaylığının ilk yılları, Güney Afrika sahillerinde esir ticaretini engellemekle görevli gemilerde geçmiş, bir süre de ana vatan filusunda hizmet gördükten sonra 1860-1866 yılında Uzakdoğu ve Japonya'da bulunmuştur.

<sup>366</sup>BOA. İ.BH.Dosya No:2, İrade No: 1331-M-2.

<sup>367</sup> Bostan, **a.g.e.** s.71.

<sup>368</sup> Bostan, **a.g.e.** s.121.

Geçen dönem içerisinde ilave olarak hizmete giren savaş gemisinin sayısının artması neticesinde gemilerin her yıl sualtı karına temizliği maksadıyla havuz ihtiyaçları ortaya çıkmıştır.

Nitekim yeni ihtiyaçlara istinaden 1872 tarihinde İstanbul Tersane-i Amire de yüzer dok yapıldığı<sup>369</sup> ve 3 Haziran 1872 tarihinde kızaktan indirilişini takiben Aziziye vapurunun sualtı karına bakım işlerinin yeni inşa edilen yüzer dokta gerçekleştirilmiştir.<sup>370</sup>

Osmanlı Bahriye Nezareti kurulduğunda, daha uzun süreli seyir yapma maksadıyla navigasyon ve seyir alanındaki gelişmeler titizlikle takip edilmeye başlanmış ve gemilerde kayıtların düzenli tutulması konusunda esaslar belirlenmiştir. Konu hakkında bahriye bürokrasisi çeşitli emirler neşredilmiştir. İlk defa gemilerde seyir defteri ya da seyir journalı<sup>371</sup> (logbook) adı verilen kayıtlar tutulmaya başlanmıştır.<sup>372</sup> Bu defterler yanında seyir talimatlarını ve düzenlemelerini içeren ve Kavâid-i Bahriyeye adı verilen belgelerin gemilerde taşınması bir kural haline getirilmiştir. Bunlara ilaveten kaptanlardan Piri Reis'in Kitâb-ı Bahriye isimli eseri gemide bulundurmaları ve bu esere gözlem ve tecrübeleriyle katkıda bulunmaları istenmiştir.

Bahriye Nezareti'nin ihdası ile birlikte gemilerin sığ sularda karaya oturmalarının önüne geçmek için gemilerde denizin derinliğini ve zemin yapısını tespitte yardımcı olan iskandil, kum saati (saat-i rîk), el saati (fulo), kadran (rub'tahtası), gemi pusulası, ahşap gönye, pergel, resimli yıldız küresi (musavver kebir Kürre-i sema) tahkimatlı bölgeleri gösteren haritalar vb. birçok alet ve edevatın bulundurulması zorunlu hale gelmiştir.<sup>373</sup> Osmanlı Devleti bahse konu cihazları gemilere tahsis ederek, hatasız seyir yapılmalarını sağladığı gibi, seyir yapılan bölgelerin oşinografik özellikleri kayıt altına alınarak bir tür bilgi/veri bankası oluşturmaya çalışmıştır. Bir müddet sonra da elde verilen bilgiler toplanarak; Almanak, Bilgi Broşürü,

<sup>369</sup> Gemiler seyir sürelerine bağlı olmakla birlikte, yılda bir kez kuru havuza alınır. Havuzda gemi karinasına zarar veren ve geminin süratini düşüren karınaya yapışmış her türlü kabuklu deniz canlısı (midye, istiridyeye, yosun ve çeşitli yumuşakçalar) raspa yardımı ile karinadan temizlenir. Yine geminin denize açılan boru ve valflarının (kirli su atık sistemi, iklimlendirme, buz odası gibi soğutma suyu sistemi, egzost soğutma sistemi, sarnıçların denize açılan port ve klepeleri, amudi (geminin sancak (sağa) ve iskeleye (sola) dönmesini sağlar, ufki dümen sistemleri (Denizaltının dalma ve sathı çıkmasını sağlar) temizlenir. Geminin su altında kalan karinası 6-7 kat zehirli boya ile boyanır. İncelen metal aksamlar değiştirilir. Pervanelerin kullanılmasından itibaren gemi havuzdan inmeden kısa süre önce pervaneler son kez temizlenerek, havuzdan inilir.

<sup>370</sup> Teorik olarak Harp veya Ticaret gemilerin hizmet süresinin 1/3 seyirde, 1/3 limanda ve 1/3'de tamir/ bakımında geçeceği esas alınarak inşa edilirler. Günümüzdeki yüksek teknolojik gelişmelere rağmen bu kural geçerliliğini korumaktadır. Ekonomik nedenlerden dolayı tamir/bakım ve liman sürelerinden feragat edilerek gemilerin daha fazla seyire gönderilme eğilimi sivil ticaret bahriyesinde yaygın olması nedeniyle batan/ kaza kırma uğrayan ticaret gemisi sayısının askerî gemilerden yüksek olmasından anlaşılmaktadır.

<sup>371</sup> Geminin her türlü seyir/liman faaliyetlerinin günlük olarak kaydedildiği hukuki değeri olan defterlerdir. Yıl sonunda geriye dönük her türlü araştırmalara kaynaklık etmek için gemi hizmet dışına ayrılncaya kadar ilgili arşivlerde muhafaza edilirler.

<sup>372</sup> İ. Bülent, Işın; **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi 1299-1922**, Ankara 2004, s.152.

<sup>373</sup> Tuncay Zorlu, **Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy**, New York 2008, s.39.

Liman Tanıtma Rehberi gibi seyir yardımcı dokümanlarına dönüştürülmüştür. Böylece gemicilerin daha bilinçli olarak, sığ ve ıskarça sularda emniyetle seyir yapmaları sağlanmıştır.

Bahriye Nezareti'nin kuruluşu esnasında, Müslüman ahalinin denizciliğe ilgi göstermemesi müteşşebüs sermayesinin çok sınırlı olması, mevcut sermaye ise toplumun yapısı gereği girişimciler denizcilik işini riskli görmesi ve denizciliğe para yatırmaması nedeniyle deniz taşımacılığı ve ulaştırması yabancı kumpanyaların uğraş alanı olmuştur. Sermaye konusunda yabancılar ile baş edemeyen Osmanlı bürokrasisi kendisine göre de tedbiri elden bırakmamıştır. Şöyle ki yük ve yolcu taşıma işleme yapacak kurum ve kuruluşlarına devletten lisans alınmasını şart koşturmuştur. Bu lisans gelirleri zamanla bütçede önemli bir yeküne ulaşmıştır. Yük ve yolcu taşıma lisansını elde eden yabancı sermayeli şirketler, askerî yük ve malzeme naklînde de kullanılmışlardır. Her ne kadar imparatorluğun kuruluş felsefesinde her türlü mal ve mülkün devlete ait olduğu belirtilmişse de 1800 yılların son çeyreğinde, imparatorluğun zayıflaması, araya yabancı güçlerin girmesi ve iktisadi kapitülasyonlar nedeniyle özel mülkiyet kavramı oluşmaya başlamıştır. Örneğin bu dönemde ticaret gemilerinin mülkiyetinin çoğu şahıslara (yabancı uyruklu) aitti. İstanbul, İzmir ve Kocaeli körfezi gibi birçok bölgede yolcu taşımacılığı yapılmakta, Osmanlı coğrafyasının çeşitli bölgelerine mal ve eşya taşınmasında gemilerin kullanılmasının oldukça yaygınlaştığı göze çarpmaktadır.<sup>374</sup> Bahriye Nezareti ticaret gemilerin tamamının mutlaka bir liman başkanlığına tescil edilmesi mecburiyeti getirmiştir.<sup>375</sup> Tezimiz kapsamından yapılan araştırmalarda; Bahriye Nezareti'nden ruhsat alarak faaliyet gösteren şirketler; Fevaid-i Osmaniye'de 29 gemi, İdare-i Aziziye'de 16 gemi, İdare-i Mahsusa 73 gemi ve Osmanlı Seyri Sefain İdaresinde 68 gemi, Boğaziçi'nde kurulan Şirket-i Hayriye 5 gemi ile yük, eşya ve yolu taşımacılık hizmeti verdikleri tespit edilmiştir.<sup>376</sup>

Yine Bahriye Vekâleti ticaret gemilerinin bakım/tutum ve onarımları faaliyetlerinin İstanbul Tersane-i Amire'de yapılmasını şart koşturmuş<sup>377</sup> ve böylece tersanedeki atıl iş gücü kapasitesi değerlendirilmiş ve önemli bir gelir kalemine kavuşmuştur.<sup>378</sup>

---

<sup>374</sup> Işın; **a.g.e.**, s.212.

<sup>375</sup> Yılmaz Öztuna ; **Osmanlı Devleti Tarih, Medeniyetler tarihi**, Cilt II, Ötüken Yayınları, İstanbul, s.240.

<sup>376</sup> Öztuna ; **a.g.e.**, s.210.

<sup>377</sup> Sancar, **a.g.e.**, s. 377-383.

<sup>378</sup> Benzer uygulamalar günümüzdeki askerî tersanelerde yapılmaktadır. Askerî tersaneler faaliyet programını uzun vadeli kaynak, iş gücü, onarım, yeni inşa faaliyetleri olarak hazırlar. Uzun vadeli planlama yıllık, 6 aylık, 3 aylık, aylık ve haftalık çizelgesine indirildiğinde bazı alanlarda iş gücü fazlalığı veya eksikliği ortaya çıkar. Eksik alanlar dışarıdan hizmet olarak tamamladığı gibi fazla iş gücü alanlarını dışarıdan gemi inşa siparişi alarak böylece atıl işgücünü kapasitesi değerlendirilir. Bir taraftan atıl iş gücü kapasitesi değerlendirilirken devlete kaynak yaratılır, diğer yandan askerî tersaneler yüksek teknoloji ve nitelikli iş gücü sayesinde elde edilen kazançlarını sayıştay denetiminde millî bütçeye aktarılır. Bu sayede günümüzde askerî tersanelerin sivil bahriyeye gemi inşası sayesinde birçok askerî geminin inşa maliyetleri amortise edilmektedir.

Osmanlı Donanması dışında Devletin yüklerinin taşınması maksadıyla ticari faaliyetlerde bulunan resmî ticaret filosu olmamıştır. Ancak ihtiyaç olduğunda Osmanlı Kara Ordusuna ait yüklerin önemli bir kısmı Donanmaya ait gemilerle taşınmıştır. Bir kısım yüklerin sivil kumpanyalara ait gemilerle taşınmıştır.<sup>379</sup> Donanma gemilerinin müsait olmadığı savaş zamanlarında askeri yükler sivil kumpanyalarla taşınmıştır. Sivil gemiler seferberlik ilanı veya savaş zamanında taşıdıkları askeri yükleri korumak maksadıyla<sup>380</sup> ticaret gemilerinde top ve silah bulundurulmuştur. Devlet ticaret gemilerine bir salahiyet vermiştir, ancak Bahriye Nezareti sivil gemilere konuşturulan her tür top, tüfek silah ve mühimmatının çok ayrıntılı kayıtlarını tutmuş, takip ve kontrolü sağlandığını söylemek mümkündür.

Devleti Aliye'nin son derece önemseydiği hacıları taşıyan sivil gemilere Harp Gemileri refakat etmesi usul haline getirilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nda Hac Faraziyesini yerine getirecekler ikiye ayrılırdı. Devlette görevli hacı adayları önce İstanbul'dan gemiyle İskenderiye'ye nakil edilir, Süveyş Kanalı açılmadan önce kara yolu ile Cidde' ye oradan da Mekke'ye ulaşırlardı. Süveyş kanalı açıldıktan sonra Cidde'ye kadar deniz yolu ile gidilirdi. Devlette görevli olmayanlar İstanbul- Anadolu-Suriye- Mekke kara yolu güzergâhını izlemiştir.<sup>381</sup>

Süveyş kanalı açılıncaya kadar gemileri işleten tüccarlar Akdeniz Tüccarı ve Hint Tüccarı diye iki sınıfa ayrıldığı görülmektedir.<sup>382</sup> Zaman içerisinde; Karadeniz, Marmara, Doğu/Batı Akdeniz ve Kızıldeniz arasında düzenli seferler yapıldığı görülmektedir.<sup>383</sup> Örneğin İstanbul-Venedik arası denizden 20–25 gün sürmekte, oradan da kara yolu ile Hırvatistan Siplit şehri üzerinden Osmanlı İmparatorluğunun o dönemdeki en uzak eyaleti olan Bosna-Hersek'e ulaşılmakta idi. İstanbul'dan yine denizden Tuna ağzı limanlarına 3–4 gün, Kırım limanlarına 6 günde ulaşılmakta idi. En uzak liman İskenderiye/Mısır'dı ve yolculuk 15 gün sürmekte idi. (gemi yolculuğunun 7 günü Ege Denizindeki limanlara uğranılmakta kömür ve yiyecek alınmakta idi.) Aynı güzergâh kervanla 5 ayda kat edilmekte idi.<sup>384</sup>

Orduya ait mühimmat, cephane, erzak, resmî eşyalar Bahriye Vekâleti ile kurulan koordine neticesinde ve yine Bahriye Nezareti'nin planlaması ile Donanmaya ait çeşitli sınıfta nakliye gemileri ile taşınmıştır.

<sup>379</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.75.

<sup>380</sup> Ticaret gemileri korsanlara karşı gemilerine monte edeceği toplar ile gemide bulunduracağı silahları Osmanlı Bahriyesi'nde bünyesinde faaliyet gösteren Bahriye Meclisinden izin almak ve silahları tescil ettirmek şartı getirilmiştir. İlerleyen dönemlerde silahların çok etkin bir şekilde kontrol edildiği tespit edilmiştir.

<sup>381</sup> Fernand Bruadel; **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, İmge Yayınevi, Ankara, 1993, s.122.

<sup>382</sup> Öztuna; **a.g.e.**, 322.

<sup>383</sup> Bu düzenli gemi seferlerinden Osmanlı Bürokrasisi de istifade etmiştir. Devletin özel kuryesi dışında mutat evraklar bu ulaşım ağı sayesinde ilgili birimlere ulaştırılmıştır. Benzer uygulama günümüz devlet brokrasisinde de mevcuttur.

<sup>384</sup> Batmaz; **a.g.e.**, 322.



Esasen Sultan Abdülaziz'in bu denli donanma düşkünü olması tesadüfî değildir. Zira Sultan Abdülaziz daha doğmadan 3 yıl önce yani 1827 yılında, tezimizin ilgili bölümünde bahsedildiği üzere Osmanlı Donanması İngiliz, Fransız ve Rus Donanması tarafından Navarin'de baskına uğrayarak yok edilmiştir. Bu acı kayıp saray ve halkın hafızasında varlığını korumaktaydı. Zira koca İmparatorluğun bir anda donanmasız kalması toplumun her kesiminde büyük üzüntülere neden olmuş, bir tür toplumsal travma yaşanmıştır.<sup>385</sup>

Aynı toplumsal tramvayı Navarin baskınından sonra Osmanlı toplumunda görmek mümkündür. Bu baskından sonra Osmanlı Toplumunda denizcilik konusunda radikal değişiklikler meydana gelmiştir. Tarihî vesikaların ayrıntılı incelemesi neticesinde Navarin mağlubiyetinin en önemli nedeni Osmanlı Donanmasına ait gemilerin ahşap olmalarıdır. İngiltere'de buhar gücünün keşfedilmesi ve bunu zırhla donatılmış gemilere uygulanması ve Osmanlı Devleti karşısında bulunan büyük Batılı devletlerin bu teknolojiye sahip olmaları Osmanlı aleyhine bir durum yaratmaktadır. Uzmanlar gerek halk içerisinde, gerekse saray çevresinde (adeta toplumsal travma halinde) konuşulan Navarin baskınından Sultan Abdülaziz 'in etkilenmesi son derece normal bir davranış şekli olduğunu vurgulamaktadır.

Sultan Abdülaziz sadece gemi satın alarak değil, aynı zamanda idari düzenlemeler de yapmıştır. 7 Nisan 1868 yılında bir anlamda Bahriye Vekâletinin kurulmasından sadece bir yıl sonra Bahriye Meclisi Nizam Dairesi, Erlerin kılık kıyafet ve fesleri konusunda düzenlemeler yapmıştır. Deniz Erlerinin Feslerinin üzerlerine sardıkları Ferayenin (bir nevi tülbent çevre) kaldırılmasıdır. Feraye diye adlandırılan bu beyaz tülbentler, askerliklerinin sonunda tezkere alıp, bahriyeden ve bilhassa gemilerde topluca ayrıldıkları gün feslerinden söküp boyunlarına dolanarak bir nevi teskere simgesi olarak kullanılırdı. Uygulama (Terhiste

---

<sup>385</sup> Toplumsal travma konusunda uluslararası alanda araştırma yapan Prof. Dr.Volkan Vamık'ın da belirttiği gibi kişiler nasıl ki beklenmedik hadiseler karşısında büyük travma yaşarsa toplumlarda bir insan gibi beklenmedik olaylar ve yıkımlar karşısında büyük travmalar yaşarlar. Osmanlı devleti Navarin Baskınından sonra denizcilik konusunda toplumsal travma yaşamıştır. Bu toplumsal travma aile içinde konuşularak çocuklara dolaysı ile nesilden nesile aktarmıştır.İki ülke veya iki toplum arasında yaşanan bir hadise bir taraf için ne kadar zafer ise diğer taraf için bir düş kırıklığı, bir yıkım veya travmadır. Mağlup olan ülke travma yaşaması yanı sıra, bu yıkımın etkisi birkaç nesil devam ettirebilmektedir. Örneğin Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Savaşı bizim için ne kadar zafer ne kadar başarı ise, karşı taraf Yunanistan için o oranda hezimet, yıkımdır, felakettir. Söz konusu travmanın tesirlerini bugün dahi Yunan toplumunda görmek mümkündür. Türk kurtuluş savaşında mağlubiyetin faturasının çıkartılarak vatan haini damgası vurulan ve o dönemde yargılanmalarından sadece 2 saat sonra kurşuna dizilen Yunan devlet Büyüklerinin itibarlarını iadesi konusunda Yunan mahkemelerine dava açılmıştır. 22 Ekim 2010 Yunan mahkemesi aldığı bir kararla; Küçük Asya hezimetini nitelendirdikleri Türk Kurtuluş Savaşında mağlubiyetin faturasını çıkardığı ve vatan haini olarak nitelendirilerek, idam edilen 6 kişinin itibarını geri iade etmiştir. İdam edilenlerin arasında o döneme damgasını vurmuş Başbakan, Bakan ve dönemin Genelkurmay Başkanı gibi kimseler bulunmakta idi. Uzmanlar günümüzdeki Türk-Yunan gerginliğinde Yunan halkının marketlere saldırarak yiyecek stok yapmaya çalışması Yunanistan'ın Türk kurtuluş savaşında yaşadığı toplumsal travmanın tesirlerinin hala sürdüğünü söylemektedirler. Daha ayrıntılı bilgi için bakınız, Volkan Vamık; **Toplumsal Travma**, Epsilon Yayınları, İstanbul, 2006, s.142.

boyunlarına tül bent sarma) Cumhuriyet döneminde toplu terhislerde gemilerden erlerin ayrılması sırasında önce boyunlarına sarılır ve erleri sahile taşıyacak vasıta gemilerden ayrılmayı müteakip ayrılışın gemilerdeki arkadaşlarına sallanırdı.

Dönemin diğer bir özelliği de ülkenin kurtuluşuna çare arayan aydın bir kesimin var olmasıdır. Toplumdan kopuk da olsa da bu aydın kesim, İttihat ve Terakki Partisi olmak üzere çeşitli partilerin içinde siyaset arenasında yer almakta, memleketin geleceği hakkında radikal kararlar almakta idiler.<sup>386</sup> Özellikle devlet bürokrasisinden yükselen ve İttihat ve Terakki Partisinde siyaset yapan kimi çevreler devletin ancak Turancılık/Türkçülük akımı ile kurtulabileceğini savunmakta idi. Milliyetçilik akımının etkisiyle de o döneme kadar Bahriye Mektebinde okutulan Rumca dersleri 15 Ekim 1863 tarihinde yayınlanan bir irade ile kaldırılmıştır. Aynı yılda Bahriyede kurmay sınıfının (Erkân-ı Harp) kabul edilmesi önemli bir gelişme olarak karşımıza çıkmaktadır. İlave eğitim verecek kuruluşun henüz teşkil edilmemiş olması nedeniyle ilk aşamada Bahriye kurmay sınıfı Bahriye Mektebini birinci bitirenlerden seçilenlerin bu sınıf hizmetlere verilip yetiştirilmeleri ile sağlanma yoluna gidilmiştir. Konu hakkında nizamnameler hazırlanmıştır.<sup>387</sup>

7 Nisan 1864 tarihli vesikaya göre tersane fabrikalarında Gemi inşa eğitimi gören 17 Bahriye Mektebi öğrencisi Gemi inşa konusunda eğitim almak üzere İngiltere'ye gönderilmiştir.<sup>388</sup> Devlet ricalinde de denizci subay kadrosunda artışlar göze çarpmaktadır. İlk defa 1864 yılından itibaren başlamak üzere Liman Reisliklerine Muvazzaf (muharip) deniz subayları atandırılmaya başlamıştır. Ayrıca deniz eri görev süresi 5 yıldan, 6 yıla çıkarıldığı gibi, 6 yılda yedeklik süresi ilave edilmiştir.<sup>389</sup> Kapitülasyonların uygulamalarında Deniz Ticareti itilaflarında Osmanlı Devleti kaptanları ile Yabancı Kaptanlar arasındaki anlaşmazlıklara İstanbul Liman Başkanlığınca çözümleneceği vurgulanmıştır.<sup>390</sup>

Osmanlı İmparatorluğu döneminde boğazlardan geçen ticaret gemilerinden taşıdıkları yükün cinsine bağlı ton başına müruriye (geçiş) ücreti alınmaktaydı.<sup>391</sup> 16 Şubat 1871 tarihinde Sultan Abdülaziz tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen iradeye göre boğazlardan geçen gemilerden ton başına alınan müruriye (geçiş) ücreti 15 paradan (40 para 1 gümüş kuruş) 20 paraya çıkarılmıştır.<sup>392</sup> Devlet hazinesinin iflas etmesi nedeniyle dönemin en büyük sorun personel maaşları zamanında ödenememesi hadisesidir. Askeri Tersanelerde

<sup>386</sup> Sina Akşin; **İstanbul Hükümetleri ve Milli Mücadele Cilt-1-2**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010, s.22.

<sup>387</sup> Coşkun GÜNGEN; **XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği**, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 1997, s.201.

<sup>388</sup> İdris Bostan; **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 190, s. 1992.

<sup>389</sup> İdris; **a.g.e.**, s. 1992.

<sup>390</sup> Işın; **a.g.e.**, s.142.

<sup>391</sup> Montrö anlaşması ve Boğazlardan geçiş serbestliği ilkesi gereği İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçen gemilerden herhangi bir ücret ödememektedir.

<sup>392</sup> Işın; **a.g.e.**, S.223.

çalışanlar üç ayda bir<sup>393</sup> Kaptan-ı Derya kumandası altında faaliyet gösteren gemilerinde personel 30–40 gün aralıklar ile maaş alabilmekte idi. Osmanlı maliyesi o kadar çaresiz durumlara düşürülmüştür ki Harp Gemisi inşası için halktan toplanan paralarla (Maliye Nazırı'nın onayı ile) (Bahriye Nezareti'nin) maaş ödemesi yapılmıştır.<sup>394</sup>

Bahriyede büyük kararlara genellikle bahriye meclislerinde tartışılarak şekil verilmiştir. 11 Ağustos 1863 tarihinde kurulan Bahriye Meclisi, Osmanlı Devletinin nerede ise kuruluşundan beri var olan Harbiye Meclisine eşit statüde kabul edilmiştir.<sup>395</sup> 12 Mart 1867 tarihli belgeye göre de Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk kez Asker emeklilerinden vefat edenlerin ailelerine maaş bağlanması gibi günümüz anlamında sosyal devlet uygulanmasına başlanmıştır.

Uluslararası tüm baskılara rağmen Osmanlı Devleti kendi çıkarını her şeyden üstün tuttuğunu da söylemek gerekir. Örneğin 12 Şubat 1866 tarihinde Sultan Abdülaziz iradesi ile Ereğli Kömür Madenlerinin Fevaid Osmaniye Şirketi ile İstanbul Tersanesinin ortaklaşa işletilmesine karar verilmiştir.

Tersanenin zırhlı gemi yapımına başlaması önemli bir gelişmedir. Ancak çeliğin işlenmesi için yüksek ark fırınlarına ihtiyaç duyulmuştur<sup>396</sup>. Söz konusu fırınları sürekli beslemek için yüksek kalorili taş kömürüne ihtiyaç vardı. Osmanlı İmparatorluğu'nun taş kömürü konusunda tek kaynağının Karadeniz Ereğli ve Zonguldak bölgesi olması nedeniyle bu bölgelerin yabancı müdahalesi olmaksızın elde tutulması hayati öneme haiz bir devlet politikası haline getirmiştir. Başta İngiltere ve Fransa olmak üzere büyük devletler Osmanlı hammadde kaynaklarını ele geçirmek için büyük baskılarda bulunmuş, özellikle taş kömür konusunda Bab-ı Aliye baskıda bulunmuştur.<sup>397</sup> Saray tüm baskılara göğüs gererek Karadeniz Ereğli ve Zonguldak taş kömürü madenlerinin işletilmesini tersane emrine vermiştir.

Yine Sultan Abdülaziz'in tahta geçmesinden yaklaşık bir yıl sonra savaş gemisi olarak kullanılan ahşap teknelerin tersanelerde inşasına son verilmiştir. O dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun emrinde çalışan yabancı müşavirlerin nezaretinde tersanelerde zırhlı gemi yapma konusunda etütler yaptırılmış ve planlar çizilmiştir. Tersane-i Amire'nin genişletilmesinde Fransız-İngiliz tersaneleri model alınmıştır.<sup>398</sup>

---

<sup>393</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.425.

<sup>394</sup> Gencer; **a.g.e.**,s.213.

<sup>395</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.482.

<sup>396</sup> Salim Ayduz; **Tophane-i Amire ve Top Döküm Teknolojisi**, İmge Yayınları, Ankara, 2006, s.214.

<sup>397</sup> Gülen; **a.g.e.**, s.211.

<sup>398</sup> Fahri Çoker; **Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Heyetleri, Bahriyemizden Yakın Kesitler**, Deniz Kuvvetleri matbaası, Ankara, 1994, s.271.

1860–1865 yıllarının diğ er bir özelliğ i de; gerek savaş gemilerine kumanda eden, Derya kaptanları (günümüz modern anlamda deniz Kuvvetleri komutanı olan) gerekse Tersane Nazırlarının çok sık değ işmesi idi. O dönemlerde bazen sadece 2 ay içerisinde 3 ayrı Derya Kaptanı ve Tersane Nazırı görmek mümkündü. Bu durum hem Yüzer unsurların ve hem de Onarım kademelerin uzun vadeli stratejik kararlar ve planlar yapması önündeki en büyük engeli teşkil etmiştir. İş in enteresan tarafı bazen aynı şahıs 5–6 kez Derya Kaptanlığı/Tersane Nazırı görevine atanıp yâda görevden alınabilmekte idi.

1864 tarihinde İngiltere, 7 ada denen ve XIX. yüzyılın başında Osmanlı himayesinde bulunan İyon (Yunan) Adaları'nı (Osmanlı Donanmasına bağı lı gemilerin Adaların Yunan ana kıtasından yardım almasına engel olmak maksadıyla adaları tecrit etme faaliyetlerine rağmen) Yunanistan'a bağı şlamıştı. Bundan cesaret alan Yunanlılar Mayıs 1866 tarihinde Girit'te isyan başlattılar. Osmanlı İmparatorluğu tedbir olarak Girit Adasına yönelik sıkı bir deniz ablukası uygulamaya başlamıştı. Nitekim Mayıs 1866 tarihinde Girit valisi İsmail Paşa Girit'e silahlı Yunanlıların girişinin önlenmesi adanın daha etkin kontrolü için Bab-ı Ali'den ilave Donanma desteğ i istemiştir. İlk etapta Şadiye ve Fethiye adlı savaş gemileri ikmallerini tamamlayarak abluka maksadıyla Girit'e gönderilmiştir. Müteakiben Hükümet konuyu ayrıntılı müzakere etmiştir<sup>399</sup>. Osman paşa kumandasında 40.000 kişilik kuvvet ile Mısır'da Şahin paşa komutasında bir liva (Tugay) kuvveti takviye kuvvet olarak Girit'e gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Ayrıca Eylül 1866 tarihindeki bir iradeye göre<sup>400</sup> Şadiye ve Fethiye adlı savaş gemilerine eşlik etmek üzere Medar-ı Zafer muhribi ile Talian gambotu Girit'e gönderilmiştir. Girit sularında karakol görevinde bulunan İzzettin Korveti komutanı Önyüzbaşı Hasan Efendi (Gamsız Hasan) 20 Ağustos 1867 tarihinde Yunan kaçakçıları ile çatışmaya girmiş, kaçakçı gemisi Erkadi'yi ele geçirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun tüm olumsuz koşullara rağmen en etkili gücünü Bahriye Nazırlığı ve Donanma Komutanlığı oluşturmaktadır.<sup>401</sup>

Osmanlı Devleti bu denli çöküş e rağmen bir şekilde Basra körfezini kontrol etmekte, bölgeye savaş gemisi göndererek sancak göstermekte idi. Hürmüz Boğ azı, Arap Denizi, Bab-ül Mendep Boğ azı ve Hint Okyanusu yaklaşma suları Osmanlı Devleti savaş gemilerinin keş if karakol faaliyetlerini sürdürdüğü bölgelerdi. Burada dikkati çeken en önemli husus savaş gemilerin ikmal, lojistik ve bakım ihtiyacı son derece düzenli olarak karşı lanmasıdır. Bunlar;

1. Savaş gemisinin kömür ihtiyacının karşı lanması,
2. Yiyecek içecek in temin edilerek gemiye ulaştırılması,

<sup>399</sup> BOA, Cevdet Bahriye, Dosya No: 5589.

<sup>400</sup> Iş in; **a.g.e.** S.212.

<sup>401</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.216.

3. Başta Komuta heyetini oluşturan üst düzey subaylar (Gemi Komutanı, II. Komutan, Başçarkıcı) olmak üzere, diğer efradın maaşlarının düzensiz de olsa ödenmiştir.
4. Sağlık ve tıbbi malzemelerin tedarik edilerek gemilere ulaştırılmıştır.
5. Geminin makine, cihaz ve mekanik aksamalarda meydana gelen arızalar gemi imkânları ile onarılmıştır. Birçok konuda nitelikli personel (arıza onarabilecek kadar mesleklerinde uzman personelin bulunması) yetiştirilmiştir. Ayrıca onarım esnasında kullanılan yedek malzeme ve takım avadanlıkları gemilere ulaştırılmış ve gemilerin lojistik desteği sağlanmıştır.
6. Gemi onarım kapasitesinin dışında bulunan ve daha ziyade geniş çaplı yedek malzemeye ihtiyaç duyulan gemi arızaları Savaş gemilerin civarında konuşlu bakım-onarım kuruluşlarında onarımlar yapılmıştır.
7. Savaş gemilerinin İhtiyaç duyduğu kritik malzemeler ana vatandan tedarik edilmiş, bölgedeki depolarda muhafaza edilerek ihtiyaç sahibi yüzer unsurlara dağıtılmıştır.
8. Savaş gemileri faaliyetlerini düzenli aralıklarla İstanbul'a rapor etmişlerdir.
9. Belli aralıklarla gemiler, ana yurttan gelen savaş gemileri ile değiştirilmiştir.<sup>402</sup>

Bu durum çöküş döneminde de olsa Osmanlı Devleti'nin güçlü bürokratik yapıyı arkasına alabilen Deniz Kuvvetini kudretini ispatı niteliğindedir. Nitekim 29 Ekim 1866 tarihli kronikten<sup>403</sup> Bursa ve İzmit Korvetleri Basra körfezine keşif-karakol faaliyetleri maksadıyla gönderildiği anlaşılmaktadır. Süveyş Kanal'ı daha o tarihlerde henüz açılmadığından<sup>404</sup> bahse konu korvetler Basra Körfezine intikal maksadıyla (bölgede göreve gönderilen diğer savaş gemileri gibi) Afrika Kıta'sının etrafını dolaşarak Basra körfezine intikal etmiştir. Ümit Burnu civarında liman ziyareti yaparak lojistik ihtiyaçları olduğunu Bab-ı Aliye bildirmiştir. Bursa ve İzmit korvetlerinin ihtiyaçlarını karşılaması maksadıyla Güney Afrika Cumhuriyeti'nin bulunduğu bölgeye ödenek gönderildiği anlaşılmaktadır. Günümüzde tüm teknolojik ve iletişim araçlarındaki gelişmelere rağmen böyle bir organizasyonu yerine getirmekte sorunlar yaşandığı göz önüne alındığında, Osmanlı Bahriyesinde ikmal sisteminin ne derece gelişmiş olduğu göstermektedir.<sup>405</sup> İşte ünlü stratejisi Alfred Mahan'ında belirttiği gibi Deniz Kuvvetleri sadece diğer kuvvetler gibi sadece milli sınırlar dâhilinde değil,

---

<sup>402</sup> Görevi alan savaş gemisine bölgeyi tanıtıcı brifing verilmiş, deniz durumu oşinografik ve atmosferik koşullar, görevin icrasında karşılaşılan sorunlardan bahsetmiştir. Böylece gemilerin arasında Osmanlı İmparatorluğu dışında İngiltere, Fransa ve Rusya gibi bir kaç büyük devlet tarafından yapılabilen Ayrıntılı devir teslim işlemleri yapılmıştır. Üstelik görev periyodunda bulunan gemiler elde edilen bulguları kayıt altına alarak bir nevi kurum kültürü oluşturmuşlardır.

<sup>403</sup> Işın,; a.,g.,c. S.212.

<sup>404</sup> Aslında süveyş kanalının kazı çalışmalarına 1859 tarihinde başlanmış, çeşitli nedenlerden dolayı süveyş kanalının tam anlamı ile hizmete girmesi 1869 yılının sonu, 1870 yılının başlarında mümkün olacaktır.

<sup>405</sup> Yaklaşık 60 yıldır NATO üyesi olan ve dünyanın en büyük 15. inci ekonomisine sahip Türkiye'nin çağdaş Donanması ile anılan bölgelerde faaliyetlerine devam etmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri, Modern savaş gemileri ve dünya tarafından kabul edilen deniz komandoları ve yüksek ateş gücü ile Somali sahillerinde ticaret gemilerine yönelik korsanlık faaliyetlerine karşı en etkin mücadele eden Deniz Kuvveti konumundadır.

uluslararası arenada da etkin olarak kullanılan bir güç olma özelliğini taşımaktadır. (Yumuşak güç-Diplomatik Güç)<sup>406</sup>.

Ayrıca 28 Mayıs 1866 tarihinde yayınlanan bir fermana göre<sup>407</sup> Sudan limanı olan Sevakin kasabası ile Eritre'nin liman kenti olan Musavva kasabası Mısır'a bağlanmıştır. Böylece bölgede faaliyet gösteren deniz kuvvetleri bağlı gemilerin ihtiyaçlarını karşılanmasında bürokrasinin azaltılması sağlanmıştır.

1866 yılının sonbaharına doğru Avrupa devletleri seferberlik ilan etmiş, Osmanlı İmparatorluğu seferberlik ilanına reaksiyon göstererek çeşitli tedbirler almış ve bu kapsamda buharlı savaş gemilerini iki ayrı filoya, filolar da ikişer filotilla şeklinde düzenlenerek sorumluluk bölgeleri yeniden belirlenmiştir.

Yeni düzenlemeye göre ilk Filo Tuğamiral Ethem paşa komutasında ve Birinci Filonun Birinci Filotillasının Preveze'ye konuşlu ve sorumluluk sahası Adriyatik ve Yunan Denizi, İkinci Filotillası Selanik'e konuşlu ve sorumluluk sahası Makedonya ve Tesalya'nın Ege Denizi sahilleri olacak şekilde düzenlenmiştir.<sup>408</sup>

İkinci Filo Mirliva Tümamiral İbrahim paşa komutasında ve Birinci Filonun Birinci Filotillasının Suda Limanına konuşlu ve sorumluluk sahası Ege Denizi'ndeki Osmanlı Devletine bağlı adaların yaklaşma suları, İkinci Filotillası Midilli Adasına konuşlu ve sorumluluk sahası Anadolu'nun Ege ve Akdeniz Sahilleri olacak şekilde düzenlenmiştir.<sup>409</sup> Bu düzenleme ile Osmanlı İmparatorluğu Yunanistan'ın Girit Adasına yönelik silah ve malzeme sevkiyatına kesin darbe vurması hedeflenmiştir.<sup>410</sup> Bu politikada da belli oranda başarılı olmuştur. Kasım 1866 tarihinde Feyz-i Bahri ve Molokov Girit Adasını abluka faaliyetlerine destek maksadıyla bölgeye intikal ettirilmiştir. Osmanlı halkı Ege Denizi'ne yönelik faaliyetleri yakinen takip ederek adaların ne pahasına olursa olsun Osmanlı Devletine bağlı kalması için büyük kampanyalar düzenlenmiştir. Bahriye Nezareti tarafından organize edilen ve Savaş gemisi inşasına yönelik faaliyet gösteren Donanma Yardım Sandıklarına halk büyük katkılarda bulunmuştur<sup>411</sup>.

1867 yılında Bahriye Vekâletinin kurulması ile birlikte teşkil edilen Komuta Meclisi Deniz Kuvvetleri Komutanı Kaptan paşaya yardımcı olarak günümüzde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kurmay Başkanlığı'na benzer bir yapı oluşturulmaya çalışılmıştır. Günümüzde Kurmay başkanlığın altında bulunan Teknik, lojistik, personel, maliye, satın alma, idari hususlar ve tersaneler Komuta Meclisi'nin sorumluluğu altına verilmiş, Deniz Kuvvetleri

<sup>406</sup> Alfred, Thayer; Mahan, **Deniz Gücünü Tarih Üzerindeki Etkisi**, Q-Matris Yayınları, İstanbul, 2003, s.45.

<sup>407</sup> Yılmaz, Öztuna; **Osmanlı Devleti Tarihi, Siyasi Tarih-1**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2004, s.496.

<sup>408</sup> Işın; **a.g.e.**, s.239.

<sup>409</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı; **Denizlerin Koruyucuları**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1991, s.107

<sup>410</sup> Halil İnalçık; **Doğu Batı Makaleler, Helenizm, Megali İdea ve Türkiye**, Doğu Batı Yayınları, Ankara, 2008, s.268.

<sup>411</sup> Alacalı; **a.g.e.**, s.291

komutanı konumunda bulunan Kaptan Paşa'nın gemilerin sevk ve idaresine kanalize olması sağlanmıştır.<sup>412</sup>

### 5.1. Bahriye Nezareti'nde Teşkilatlanma

Osmanlı Bahriye Nezareti bürokrasisinde önemli uygulamalarından bir tanesi de rutin raporların dışında bölgelerden sorumlu komutanlara belli başlı konularda risale hazırlatılmasıdır.<sup>413</sup> Günümüzde etüt benzeri dokümanlar çok ayrıntılı olarak hazırlanması nedeniyle buldukları dönem hakkında ayrıntılı bilgiler vermektedir. Bahse konu risaleler o bölgelerde bulunan en tecrübeli kimseler tarafından hazırlanması nedeniyle yönlendirme, tavsiyeleri ile bir nevi devlet mekanizmasının merkezinde bulunan yöneticilerine yol gösterici nitelik taşımıştır. 12 Ocak 1867 tarihinde Tuna Komutanı Ali Bey Tuna'da bulunan tersane de dâhil olmak üzere o bölgede faaliyet gösteren donanma hakkında risale hazırlamıştır.<sup>414</sup> Hazırlanan risale esas alınarak bölgedeki Deniz Kuvvetleri yeniden tertiplenmiş ve eski teknelerin yerine az su çekime<sup>415</sup> sahip nehir gemilerinin Tuna Tersanesinde inşasına başlanmıştır, teknelerin inşası 2 yıl gibi bir süre almıştır. Ayrıca Tuna ağzında yapılan tahkimatlara ilave olarak mayın silahından da istifade edilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>416</sup> Buhar gücünün gemilere uygulanması ile elde edilen hız, daha büyük zırhlıları tarih sahnesine çıkarmıştır. Ayrıca dar, sığ ve ıskarça sularda harekât yapan, süratli ve manevra kabiliyeti yüksek gambotları (günümüz hücumbotlarının ilkel modeli olan) inşa edilmeye başlanmıştır. Bahse konu gambotlar beklenmeyen yerde ve zamanda baskın tarzında hücumlarla dev filolara zarar vermeye başlamıştır. Bunun üzerine Donanma Komutanlığı'na bağlı ancak kendi alanında ihtisaslaşmış aynı tip gemilerin bulunduğu Hücumbot/Gambot Filoları kurulmaya başlamıştır.<sup>417</sup> Aynı şekilde mayın silahının gelişmeye başlanması ve deniz sahalarına döküldüğünde savaş gemilerinin altında patlayarak düşman filolarına büyük kayıplar vermeye başlamıştır. Mayın silahı ile yapılan eğitimlerden elde edilen dersler kapsamında mayın dökülmesi, toplanması, deniz sahasında tespit edilenlerin imha edilmesi gibi hususlarda mükemmele yakın ahşap tekneler dizeyin (tasarlanmaya) edilmeye başlanmıştır. Ayrıca mayın konusunda ihtisas sahibi subaylar

<sup>412</sup> Zeki Arıkan-Lütfi Sancar; **Türk Denizcilik Tarihi Cilt 1**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

<sup>413</sup> DMA, Mkt., Belge No: 899/63.

<sup>414</sup> BOA; İ.MMS, 183-1326.Za.29.

<sup>415</sup> Teknenin Su Çekimi : Suüstü teknesinin en alt noktası olan karinası ile su yüzeyi arasındaki mesafedir. Sığ ve dar su olan nehir bölgelerinde karinası düz ve freebordı alçak olan tekneler tercih edilir.

<sup>416</sup> BCA Bakanlar Kurulu Kararlar Fonu, 030.18.01.014767.

<sup>417</sup> Taner Aydın; **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvveti**, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1981, s. 71.

yetiştirilmesi girişimlerde bulunulmuştur. Böylece günümüzün modern anlamda Mayın Filosunun temelleri bu dönemlerde atılmıştır.<sup>418</sup>

Yine deniz aşırı bölgelere daha fazla asker ve malzeme taşınması mecburiyeti daha fazla yükü (asker ve mühimmatı) düşman kıyılarına emniyetle taşıma özelliğine sahip su çekimleri düşük (savaş gemisinin su altında kalan kısmın az olması ya da geminin çıkarma gemisinin altının düz olması gibi) tekneler inşasına başlanmıştır. Böylece Lojistik Nakliyat Filosu ile Çıkarma Filosunun ilk nüveleri ortaya çıkmıştır.<sup>419</sup>

Büyük devletlerin daha fazla sömürge elde etme ve daha fazla pazara ulaşma hevesleri, 4–5 ay denizde kalabilecek, denize dayanıklı, kendi kendisine yeten yüksek ateş gücüne sahip ve bağımsız harekât yapma yeteneği olan Muhrip ve Fırkateynleri geliştirmeye başlamıştır.<sup>420</sup> Savaş teknolojisinin zaman içerisinde gelişmesine bağlı olarak müteakip dönemlerde bahse konu filolara Deniz Hava Filoları ve Denizaltı Filoları ilave olmuştur.

İşte Bahriye Nezaretinde yapılan düzenleme ile her biri kendi alanında ihtisas sahibi (Hücumbot/ Gambot Filosu, Mayın Filosu, Lojistik Nakliyat Filosu, Çıkarma Filosu, Muhrip Fırkateyn Filosu, günümüzdeki Harp Filosu) Filolar oluştu. Bu filoların üstünde Donanma Komutanlığı teşkil edilmiştir.

Filo Komutanları Tuğamiral/Tümamiral rütbesine haiz olup, Filolarını harbe hazır tutması konusunda Donanma Komutanına karşı sorumlu idiler. Bu maksatla gemileri arasında sınıflandırma yapılmış örneğin mayın döken gemiler bir arada ve mayın tarayan/temizleyen gemiler ise bir grupta toplanmış ve 3–4 gemiden oluşan Filotillalar/Komodorluklar ortaya çıkmıştır. Her bir Filotillaya da Deniz Albay/Yarbayı Komodorlar kumanda etmeğe başlamıştır.<sup>421</sup> İhtiyaçların zorlaması ile birlikte gemilerin teşkilat yapısı şu şekilde düzenlenmiştir; Binbaşı/Yüzbaşı rütbesinde gemi Komutanları, 3–4 geminin bağlı bulunduğu Albay/Yarbay Komodorlar, komodorların bağlı bulunduğu Tuğamiral/Tümamiral rütbesinde Filo Komutanları ve nihayetinde tüm filoların bağlandığı Donanma Komutanlığı olacak şekilde teşkilatlanmıştır.<sup>422</sup> Filoların bağlı bulunduğu Donanma Komutanı Oramiral/Büyük Amiral rütbesinde ve Deniz Kuvvetleri Komutanı'nın altında faaliyet göstermiştir. Ayrıca gemilerin büyüklüklerine bağlı olarak Gemi Komutandan sonra en yetkili olarak Gemi II. Komutanı, geminin tüm teknik işlerinden sorumlu Baş çarkçı, (Baş çarkçıya bağlı II. Çarkçı, Elektrik Subayı, Yara Savunma Subayı), Yine II. Komutanın altında faaliyet gösteren Silah

---

<sup>418</sup> Afif Büyüktuğrul; **Memleket Müdaafası ve Donanma**, Donanma Mecmuası, İstanbul, Temmuz 1941, s.11.

<sup>419</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.18.

<sup>420</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.141.

<sup>421</sup> ATESE , Sıra No; 12093, Kutu No, 900, Gömlek,112, 1337.

<sup>422</sup> BOA, Cevdet Bahriye, 4492.



Subayı, Seyir/ Harekât ve Muhabere Subayı<sup>423</sup> gemi teşkilat yapısında yer alan makamlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar.<sup>424</sup>

Gemi teşkilatı içinde bölüm Amiri/ branş subayına bağlı gedikli (Astsubay) ve erat kadroları oluşturulmuştur.

Bir önceki düzenlemede Komuta Meclisi görev yapan Erkan-ı Harbiye (Kurmay Başkanı) Derya kaptanının karargâhın da idari görevleri deruhte etmekteydi. Birinci Daire Reisi olan Erkan-ı Harbiye (Kurmay Başkanı) olarak işlerin yürütülmesinde diğer daireler arasında genel koordinasyonun sağlanmasından derya kaptanına karşı sorumlu tutulmuştur.<sup>425</sup>

İşte yapılan yeni düzenleme ile Derya Kaptanı yalnız askeri işlerden sorumlu tutulduğu gibi Erkan-ı Harbiye (Kurmay Başkanı)'de Deniz Kuvvetleri Karargâhındaki idari işlerden ayrılarak bizzat savaş gemilerinin sevk ve idaresinden sorumlu tutulmuştur. (Donanma Komutalığı görevini üstlenmiştir.)

Mali konulardan sorumlu olarak İdare Meclisi teşkil edilmiştir. İdare Meclisinin en büyük faydası parasal konularla rütbeli personelin ilişkisinin kesilmesidir.<sup>426</sup> Sarfı süratli malzemelerin (günlük olarak tüketilen temizlik malzemeleri, giyecek ve yiyecek) temininde suiistimler yaşanmıştır. Mevcut düzenleme ile tüm mali işlemler sivil makamlara devredilmiştir<sup>427</sup>. Böylece Deniz subayı asli görevi olan savaş gemisine geri dönmüştür.

1869 mali yıl hesaplamalarında ordu için yaklaşık 100 milyon altın ve saray için 27 milyon altın ayrılmıştı. Koskoca Donanma için ayrılan rakam ise 24 milyon altın civarında olduğu anlaşılmaktadır.<sup>428</sup> Geniş kapsamlı Donanma gemileri inşası göz önüne alındığında bütçenin yetersiz olduğu ortadadır. Dolayısıyla Sultan Abdülaziz İsteddiği Donanmayı inşası için iktidarda kaldığı 15 yıl süresince dış borç temin etmek durumunda kalmıştır. Ülkenin ekonomik zorlukları göz önüne alınarak Bahriyenin mali işler tamamen İdare Meclisine bırakılmıştır.<sup>429</sup>

## 5.2. Mali-İdari Uygulamalar

Padişah Sultan Abdülaziz'in onayı ile Bahriye Nazırlığına bağlı, sivil maliyecilerin de üye olduğu İdare meclisinde Heyet-i Muntazari adı ile bir heyet teşkil edilmiştir. Bahse konu heyet muhasebe, muvazene ve idari hususları yerine getirmekle görevlendirilmiştir.

<sup>423</sup> Başçarkçı, Silah Subayı, Seyir/ Harekât Bölüm Amiri, II.Çarkçı, Elektrik Subayı, Yara Savunm Subayı ve Muhabere Subayı Branş subayı hüviyetine sahiptir. Başçarkçı, II. Çarkçı, Elektrik Subayı, Yara Savunm Subayı Makine Subayı olarak geminin her türlü teknik ve Makine işlerinden sorumlu idiler.

<sup>424</sup> II. Komutan Silah Subayı, Seyir/ Harekât ve Muhabere Subayı ise Güverte Subayı olarak ve geminin sevk ve idresinden sorumlu subaylardı.

<sup>425</sup> Figen Atabey; **Bahriyenin Haliç Serüveni**, Deniz Kuvvetleri Yayını, İstanbul, 2004, s.211.

<sup>426</sup> Ekonomik sorunlar nedeniyle denizci personel İmparatorluğu'ndaki rüşvet çarkına bir şekilde bulaşmıştır.

<sup>427</sup> ATESE , Sıra No;2315, Kutu No, 115, Gömlek,38, 1335.

<sup>428</sup> Batmaz, a.g.e., s.126.

<sup>429</sup> ATESE, klasör 1403, Dosya 56, Fihrist, 13 1336.

Maliye Nezareti ile Bahriye Nezareti arasındaki yazışmalardan İstanbul Tersanesinin nakit ihtiyacının maliye imkânları ile karşılanamayacağı anlaşılması üzerine Bahriye Nezareti iç borçlanmaya gidilmesi konusunda sadaret makamından müsaade istemiştir. Sadaret makamı iç istikraz (Borçlanma) isteğini uygun bularak Maliye Bakanlığı'nın görüşü sorulmuş olumlu cevap gelmesi üzerine Sadaret Makamı borçlanma konusunu Padişah'a arz etmiştir<sup>430</sup>. Tersane-i Amirenin iç istikraz yapma isteğinin Padişah Sultan Abdülaziz tarafından onaylanması üzerine Bahriye Nezaretine gerekli izini vermiştir. Bunun üzerine Ristaki Efendi idaresinde Şirket-i Osmaniye denizcilik şirketinden 60.000 altın lira %10 faiz ile borç alınmıştır.<sup>431</sup> Borcun geri ödenmesine karşılık Haliç köprüsü (Haliç Köprüsü tersane imkânları ile yapıldığında Haliç köprüsü geçiş gelirleri Tersane-İ Amire-ye tahsis edilmiştir.) ile Fener gelirleri gösterilmiştir. Geçen zaman içerisinde borçlar ödenemediği gibi aynı yöntemle ikinci defa borçlanmaya gidilmiş ve her iki borç Maliye Bakanlığı üzerine kalmıştır. 7 Ekim 1867 tarihinde Bahriye Nezareti tarafından Liman Reislikleri yeniden düzenlenerek Liman Memuriyeti kurulmuş ve başına Ferik Ethem Paşa atanmıştır<sup>432</sup>. Liman Başkanlıkları sorumlulukları arasına fener inşa etme faaliyetleri de dâhil edilmiş, tarihinde ilk kez seyyar bir fener dubası İstanbul Boğazı Karadeniz sahillerine konuşlandırmıştır.<sup>433</sup> Denizci ülkeler, açık denizlere çıkan denizcilerinin selametini düşünerek, bu tür yatırımları hayata geçirme konusunda tereddüt etmemişlerdir. 14 Eylül 1869 tarihinde ise bahse konu Fener Dubasının bir yedeği yapılmıştır. Böylece herhangi bir nedenle ana fener söndüğünde yedeği devreye girerek denizcilerin denizde emniyetle seyir yapmaları sağlanmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu, belli dönemler hariç denizciliği stratejik bir ülkü haline getirmemiştir<sup>434</sup>. Zira benzer fener dubaları İspanyol ve Portekiz denizcileri tarafından nerede ise iki asra yakın süre önce kullanılmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu uzun bir süre Karadeniz'i iç göl haline getirdiği nerede ise Akdeniz'in tamamını kontrol altına aldığı halde, bu tür yatırımlara kaynak ayırmamıştır. Böyle bir politikası da mevcut olmamıştır. Hatta Anadolu sahillerindeki fenerlerin tamamlanması için Cumhuriyet dönemini beklememiz gerekmiştir.

### **5.3. Matbaa ve Harita Basım Faaliyetleri**

Diğer bir konu da Bahriye Nezareti tarafından Bahriye Mektebi Matbaasının faal hale getirilmesidir. Yeni baskı makineleri sayesinde haritaların detaylı bir şekilde basılması mümkün olmuştur. Liman Başkanlıklarının sorumluluğunda bulunan limanların ayrıntılı

---

<sup>430</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**,s.148.

<sup>431</sup> Düzcü; **a.g.e.**, s.22.

<sup>432</sup> Alacalı; **a.g.e.**, s.57.

<sup>433</sup> Fenerler sadece denizciler yol göstermez aynı zamanda etrafında bulunan batık, sığılık veya sualtı kayalarını işaret etmesi nedeniyle son derece önemlidir.

<sup>434</sup> La Martin; **a.g.e.**, s.66.

haritaları (Portolon) basılmaya başlamıştır. İlk kez 4 Ekim 1868 tarihinde Bahriye Mektebi Matbaasında İstanbul Liman haritası basılmıştır<sup>435</sup>. Portolon liman haritaları gemi komutanları ve kaptanları için limanlara girişte gemi emniyeti bakımından hayati öneme haizdir.

İstanbul limanından Karadeniz kıyılarına yük taşıyan bir ticaret gemisi Marmaris limanına yük götürdüğünde, o bölgenin liman haritasına ihtiyaç duyacaktır. Gemi limanın girişine geldiğinde yanaşacağı iskele civarındaki derinlikler, iskelenin uzunluğu, iskeleye 30 derecelik<sup>436</sup> bir açı ile yanaşmak üzere 5–6 gemi boyu mesafeden mevki alması, geçeceği güzergâhtaki su derinliği, su altı kayalıkların ve batıkların konumu, acil durumda limandan geri çıkmaya (tornistan) ihtiyaç olduğunda kış (arka) tarafındaki nete sahanın olup olmadığı, seyir esnasında izlenecek rotalar ve bu rotaların seyire elverişliliği, limandaki akıntılar ve iskelenin rüzgâra açıklığı, limanda bulunan fener, şamandıra ve diğer seyir yardımcılarının durumu gibi seyir açısından hayati öneme haiz birçok bilgileri ancak liman haritasında öğrenebilir. Geminin karaya oturmaması veya müsademe (çarpışma) geçirmemesi gibi gemi bekasına yönelik olarak, limanın haritasının hatasız ve detaylı olması son derece önemlidir.

Bu dönemin bir özelliği de denizcilik konularında talimname, yönerge, görev talimatı ve kullanma kılavuzu gibi birçok dokümantasyon üretilmiş olmasıdır. Bu çalışmalar sayesinde daimî statüde denizci personelin yetiştirilmesinden bahsetmek mümkündür. Böylece eskiden kalma, usta çırak ilişkisi ile yönetilen devletin denizcilik müesseselerinde köklü bir değişikliğe gidilmiş, bu tarihten itibaren Denizcilik sektöründe kurumsallaşmaya yönelik adımlar atılmaya başlanmıştır.<sup>437</sup> Denizcilik teknolojisinin gelişmesi paralelinde ortaya çıkan yüzlerce sistem, cihaz ve eçhizeler kısa sürede uyum sağlamak ve onları etkin şekilde kullanmak ciddi bir problem sahası olarak karşımıza çıkmaya başlanmıştır. Öte yandan özellikle teknik konularda bilgi zafiyeti personele hap şeklinde hazırlanan pratik bilgiler sayesinde giderilmeye çalışılmıştır<sup>438</sup>. Hazırlanan talimname, yönerge, görev talimatı ve kullanma kılavuzu orta ve uzun vadede kurumsallaşmaya olumlu katkı sağlamıştır. Örneğin yeni oluşturulan Tersane işlerinde faaliyet gösteren İdare Meclisi için bir görev talimatı

<sup>435</sup> ATESE; Osmanlı koleksiyonu, Sıra No: 4836, Kutu No:113, Gömlek No: 85.

<sup>436</sup> Tüm teknolojik gelişmelere rağmen gemilerin limana yanaşmasında aynı metod uygulanır. Yanaşılacak rıhtım veya iskeleye mümkün olduğu kadar uzak mesafeden 30 açı ile yaklaşılmaya başlanılır. Su derinliği sürekli kontrol edilerek iskeleye yanaştıkça sürat azaltılır. Süratin azaltılması izlenen rotadaki akıntı ve gemiye etkileyen rüzgarın kuvveti ve geliş açısına bağlıdır. İskeleye olan mesafe azaldığında ucunda ağırlığı bulunan ince halat (el incesi) iskeleye atılır. Sahile gönderilen halat geminin başına kumanda edecek 1 nolu halat olacaktır. Peşinden geminin kışınakumanda edecek 4 nolu halat sahile verilir. Halatların boşu sürekli alınarak geminin iskeleye olan yan mesafesinin kapatılmasına çalışılır. İskeleye makul mesafeye yaklaşıldığında geminin ileri hareketini önleyen 2 nolu halatı ve geriye kaymasını önleyen 3 nolu halatı iskeleye volta edilir. Geminin iskeleye yanaşması tamamlandığında geminin baş omuzluk (Gemi başı ile vasatın ikiye bölün bölge, vasat (geminin orta noktası/yarısı), ve kış omuzluktan (geminin vasatı ile geminin kışının birbirine olan mesafesinin orta noktası) sahile halatlar verilerek geminin iskele/rıhtıma sabitlenmesi sağlanır.

<sup>437</sup> Aydın; **a.g.e.**, s.125.

<sup>438</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.99.

hazırlanarak görev alanlarının sınırları belirtilmiş ve 20 Mayıs 1868 tarihinde gerekli onayları almasını müteakip yürürlüğe girmiştir. Bu talimat kapsamında tersanede o güne kadar yabancı ülke vatandaşlarının elinde bulunan kritik atölyeler, yeterli nitelikte Türk ustasının yetiştiği düşünülerek el değiştirmiştir. Bu millileştirme ve yerlileştirme çabaları Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar devam edilmiştir. Ayrıca Türk Silahlı Kuvvetleri düzenlediği malzeme sergileri ile ihtiyaç duyduğu teknik malzemeleri yurt içinden temin etmeye çalışmalarına devam etmektedir.<sup>439</sup>

Yine aynı çalışmalar kapsamında;

1. Islahat-ı Bahriye-i Kavanin (Bahriye Yenileme Kanunu) komisyonu için bir Nizamname,
2. Fabrikalar Nizamnamesi, İnşaat Dairesi Nizamnamesi, Islahat ve Deniz Kanunları Komisyonu Nizamnamesi,
3. Donanma savaş eğitimleri için Manevra Talimnamesinin hazırlanması,
4. Gemi ve mevki nöbetçi subayları görev talimnamesi, Deniz Üst Subay (Binbaşı ve üstü) ve subay kanunnamesi,
5. Donanma ve subay davranışları hakkında kanunlar

Bu dönemde çıkartılan başlıca dokümanlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

#### **5.4. Denizcilikteki Muhtelif Gelişmeler ve Kanuni Düzenlemeler**

1868 yılı içerisinde Osmanlı Bahriyesi ve İstanbul Tersanesinde ilk kez çelik halatlar kullanılmaya başlamıştır. O güne kadar, İstanbul Tersanesinde, gemilerin aborda/avara (iskeleye yanaşma/iskeleden ayrılma) esnasında kendir ve dokuma esaslı halatlar kullanılmıştır. Kendir ve dokuma esaslı halatların taşıdığı yüklerinin sınırlı olması nedeniyle, manevra esnasında halat kopmasından hayatını kaybeden birçok denizci asker olmuştur. Bu nedenden dolayı çelik halatların kullanılmaya başlaması denizcilikte çok önemli kilometre taşıdır.<sup>440</sup>

Zira gemilerin onarımları esnasında çelik halatlardan önemli ölçüde istifade edilir. Makine onarımları tamamlanan gemiler halatlar yardımı ile limana bağlanarak yük ve performans tecrübesine tabi tutulur. Makineler tam yük altına alındığında çalıştığında gemileri sahile sabitleyen halatlar çoğu kez koparak can ve mal emniyetini tehlikeye düşürdüğü bilinmektedir. Hatta halatların kopması neticesinde onarılmayacak derecede hasar

---

<sup>439</sup> Yurdumuzda imalat sektörünün çok gelişmiş olması nedeniyle Askeri Tersanelerimizin ihtiyaç duyduğu ara malzemelerin tamamı Türk sanayisicisinden temin edilmektedir. Bu malzemeler arasında; Mekanik aksamlar, rulman, dişliler, metal yataklar, elektrikli aletler ve elektronik baskı devreleri, güç kaynakları, her türlü boru ve kablolar, yük ve asansör ve hidrolik sistemler, ısıtma ve soğutma sistemleri, jeneratör ve motorlar, güç nakil sistemleri, muhtelif yazılımlar ve kontrol sistemleri, tıbbi araç ve gereçleri saymak mümkündür.

<sup>440</sup> Atabey; **a.g.e.**, s.110.

olarak hizmet dışına ayrılan gemilere rastlamak mümkündür. Çelik halatın gerek gemilerde gerekse Tersane-i Amirede kullanılmaya başlaması çok önemli bir hadisedir.<sup>441</sup>

Bahriye Nezareti savaş gemilerinin sevk ve idaresini yapılan yeni düzenlemeler nedeniyle her ne kadar Derya Kaptanına bırakmış ise de, gemilerin can ve mal emniyetine yönelik ihtiyaçları ile yakından ilgilenmeye devam etmiştir.<sup>442</sup> Savaş ağır hava şartlarında seyir gibi nedenlerden dolayı Personel zayıflığının artması üzerine 22 Temmuz 1868 tarihinde Bahriye Nezaretinin aldığı karar ile Büyük Harp Gemilerinin Can Kurtarma Filikaları (insan gücü ile yürütülen ahşaptan yapılmış), Makineli Sandal-İstimbolalar ile değiştirilmesine karar vermiştir<sup>443</sup>. Böylece acil durumda gemiyi terk edecek personelin can emniyeti sağlama alınmıştır. Bu kararın insani olduğu kadar sayıları az olan nitelikli denizci muharip personeli korumak ve kaybetmemek olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca 14 Eylül 1869 tarihinde yapılan bir düzenleme ile Karadeniz Boğazı'nın (İstanbul Boğazı) iki yakasındaki Can Kurtaran İstasyonları yeniden düzenlenmiş, telsiz muhaberesi marifeti ile boğaz açıklarında bulunan gemiler ile irtibat sağlanmıştır.

Bahriye Nezareti o dönemin büyük devletlerini şaşkına uğratacak kararlara da imza atmıştır. Örneğin çevre konularının hiç dünya gündeminde olmadığı bir dönemde son derece çevreci bir uygulama yapılmıştır. Şöyle ki İstanbul Boğazında faaliyet gösteren yolcu vapurlarının (çoğu yabancı kumpanyalara ait) bacalarından çıkan zehirli gazların çevreye zarar verdiği gerekçesi ile çalışma başlatmıştır.<sup>444</sup> Komisyonun hazırladığı rapor kapsamında yolcu gemilerinin daha temiz kömür kullanmasını, bacalarının belli aralıklar ile temizlenmesini, bacaların iç yüzeylerinin çıkan kurum ve katranı absorbe edecek malzeme ile kaplanmasını, bir tür filtre görevi yapacak süzgeçlerin baca içine monte edilmesi konusunda düzenleme yapılmıştır. Yapılan denetimlerde kurallara uymayanlara para cezası verildiği gibi gemilerin seferden men edildiği anlaşılmaktadır. Yolcu gemilerinin bağlı bulunduğu kumpanyalara tebliğde bulunularak istenen tadilatları yaptırması için de 6 ay süre tanınmıştır. Gelir kaybına uğramaktan çekinen kumpanyalar itiraz etmedikleri gibi, bir kısmı

---

<sup>441</sup> Çelik halatlar sayesinde İstanbul Tersanesinde yükler kolayca bir yerden diğer bir yere transfer edilemeye başlanmıştır. Diğer bir konuda palanga makara sistemi (Kaldıraç) ile kullanılan kendir esaslı halatlarla sınırlı ağırlıkta yük kaldırılırken, çelik halatlı kreyinler ile tonlarca ağırlıktaki yükü tek seferde kaldırılması mümkün olmuştur. Üstelik buhar gücü ile döndürülen motorların kreyinlere akuple edilmesi ile tonlarca yükü kaldırmak problem olmaktan çıkmıştır. Diğer bir konuda buhar kazanlı kreyinler sayesinde yük gemilerinin günlerce süren yükleme ve indirme süresi çok kısa bir zamana indirilmiş, insanın yükü bedeni ile taşıma mecburiyeti ortadan kaldırılmıştır.

<sup>442</sup> Büyük savaş gemileri batma tehlikesi geçirdiğinde gemi komutanının yapacağı değerlendirmeye bağlı olarak eğer gemiyi kurtarmak mümkün gibi görülüyor ise komutan gemiyi terk emri verir. Tüm personelin gemiyi terk ettiğinden emin olduktan sonra da eğer vakit kalır ise en son gemiyi gemi komutanı terk ederdi. Genellikle komutanlık gururu nedeniyle gemiyle birlikte batarak şehit olmayı tercih etmişlerdir. Gemiyi terk eden personel can kurtarma filikalarına (gemi personelinin tamamını alacak sayıda) ahşap yapılı ve alçak gövdeli teknelere binerek kürekler yardımı ile gemiden uzaklaşmaya çalışırlardı. Bahse konu Can Kurtarma Filikalar ilkel yapıları nedeniyle denize elverişli değillerdi. Fırtınalı ve dalgalı denizde kısa sürede alabora olmakta ya da parçalanarak batmakta idi.

<sup>443</sup> Arı İnan; **Tarihe Tanıklık Edenler**, Çağdaş Yayınları, İstanbul, 1997, s.66.

<sup>444</sup> Işın, a.g.e, s.218.

da İstanbul sahilleri ile Adalar arasında sefer yapan yolcu gemilerinin bakım/onarım ve baca tadilatlarını Tersane-i Amire'de yaptırmışlardır.<sup>445</sup>

Eylül 1868 tarihinde Nezaretin yaptığı düzenleme ile kâtip sınıfı subaylardan(İkmal Subayları) sakat (malul) kalanların vefat etmesi halinde dul ve yetimlerine aylık bağlanması kararlaştırılmış ayrıca Gedikli zabitan sınıfının (Astsubay) porsun, topçu, serdümen ve ateşçi sınıfına ayrılmaları konusunda düzenleme yapılmıştır<sup>446</sup>. Böylece denizciliğin doğası gereği bir nevi uzmanlaşmaya gidilmiş, konularında uzman personel yetiştirilmesine başlanmıştır. İlerleyen dönemlerde Osmanlı İmparatorluğu Bahriyesinde büyük harp gemilerinde görev yapmak üzere sayıları 20–25 civarında farklı branşlarda kullanıcı personel yetiştirilmiştir. Osmanlı Bahriyesi teknolojik gelişmelerin paralelinde görev ihtiyaçları göz önüne alınarak dal sayısı arttırılmış/ azaltılmıştır. Zaman içerisinde konularında uzmanlaşan personel cihaz ve sistem arızalarını tamir edebilecek seviyeye gelmiştir. Osmanlı Bahriye zabitanı gemideki cihaz silah sistemlerini ayrıntılı öğrenmesi zorunlu tutulması yanı sıra, farklı sistemlerden gelen birçok bilgiyi analiz ederek, elde ettiği bilgileri değerlendirerek gemiye taktik ve operatif seviyede kumanda etmiştir.

Memurların Mahkemeye Sevk edilmeleri hakkındaki (Memurin-i Muhakemat Nizamnamesi) kanun bu dönemde hazırlanmıştır. Düzenlemenin konusu genelde tüm memurları, özelde ise Osmanlı Bahriye Nezaretinde çalışan memurların ne şekilde mahkemede yargılanacağı düzenlenmiştir. Suç istinat ettirilen Memurun yargılanması ancak şahısın bağlı bulunduğu amirin izinin alınması ile mümkün olmuştur. Bu durum memurlara büyük koruma zırhı kazandırmakla birlikte, memurun kaderin amirinin iki dudağı arasında bırakmak gibi sakıncalı bir durumda da yaratmıştır.<sup>447</sup>

Gemiler modernleştikçe ihtiyaçları artmıştır. Gemilerin yön tayinine yarayan pusulalar dönem içerisinde modernleşerek kullanımları daha kolay hale gelmiştir. Bu pusulaların bir kısmı yurtdışından alınan gemilere monteli geldikleri gibi, bir kısmı da Tersane-i Amire İdare Meclisi tarafından (her türlü mali işler ve satın alma işlemlerinden sorumlu) satın alınmıştır. Tersane-i Amire muhasebe defterinde pusula satın alındığına dair bilgiler mevcuttur<sup>448</sup>. Mevcut kayıtlara göre pusula fiyatı pusulanın özelliğine göre değişmekte, 1630-1631 tarihleri arasında 25 pusula, 1652–1653 tarihleri arasında 58 pusula ve 1698–1699 tarihleri arasında 199 pusula satın alınmıştır. 1699 tarihinde altınlı büyük pusula 500

---

<sup>445</sup> Yılmaz Öztuna; **Türk Tarihinden Yapraklar**, Ötüken Yayınları, İstanbul, 1999, s.177.

<sup>446</sup> DMA, Mkt, Belge No: 973/65.

<sup>447</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı; **Osmanlı Devlet'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, TTK Basımevi, Ankara, 1988, s.69.

<sup>448</sup> İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, TTK Basımevi, Ankara, 1992, s.77.

akçe, normal kalyon pusulaları 380 akçe, daha küçük gemilerin pusulaları ise 260–130 arası akçe ödenmiştir.<sup>449</sup>

10 Şubat 1869 tarihinde Bahriye Nezareti tüm gemilerin pusula doğruluk oranını anlamak ve pusulalarında tahsisler yapabilmesi için Heybeliada'ya Nişanlar (Vetedler) konulmuştur. 3 adet direktten oluşan Pusula Tahsis İstasyonları kurulmuştur<sup>450</sup>. Böylece gemilerin hatasız seyir yapmaları konusunda tertip alınmıştır.<sup>451</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, XVIII. yüzyıl sonlarına gelindiğinde yeni gemileri inşası ve tersanelerdeki faaliyetlerin yürütmesine yetecek hammadde kaynaklarına sahipti. Yetkililer arasındaki yazışmalarda özellikle kereste, bakır, demir, kurşun gibi malzemenin kıtlığına dair bir bilgiye rastlanmadığı gibi, bu maddelerin teminiyle ilgili emirlerin kısa sürede yerine getirildiği anlaşılmaktadır. Örneğin XVIII. yüzyıl sonunda Osmanlılara kereste sağlayan başlıca yöreler arasında; Midilli, Kazdağı, Canik, Taşoz, Rumeli, Rodos'a 60 mil uzaktaki Megri, Biga, İznikmid (İzmit), Kidros, Darıçayı, Sarıçayır ve Bidayic bulunuyordu. Hata, ağaç kaynakları tükenen Fransa, İngiltere ve Rusya gibi bazı Avrupa ülkeleri Osmanlı Balkanlarından ve Karadeniz'den ağaç temin etmek için Bâb-ı Âli'den defalarca talepte bulunmuşlardı.<sup>452</sup>Dolayısıyla XVIII. yüzyıl sonunda Osmanlı donanmasının hammadde kaynaklarının azalması ya da yok olmasından dolayı geri kaldığı yönündeki iddialar pek de gerçeği yansıtmamaktadır.<sup>453</sup>

### 5.5. Liman Reisi Hobart Paşa ve Mızıkay-ı Hümayun

1868 yılı içerisinde Bahriye Nezaretinin kurulmasını müteakip Liman İdaresi Meclislerinin birleştirilerek reisliğine Hobart Paşa atanmış ve 1869 yılının sonunda da Anadolu Donanmasının II. Fırkasına kumanda etmeye başlamıştır. Osmanlı Donanması 1869 yılında aşağıdaki şekilde tertiplenmiştir.

Anadolu Filosu:

1. Birinci (Fırka) Muhrip Filosu Komutanlığı Ferik (Tüm) Amiral İbrahim Paşa komutasında;

---

<sup>450</sup> Pusula tahsisi yapacak gemiler vetedleri aynı hizada görecektir şekilde seyir eder ve pusulasında gördüğü değeri kaydeder. Vetedlerin hakiki rotası ile pusulada okunan değer arasındaki fark pusula hatası olarak tespit edilir. Gemiler, pusulanın manyetik çubukları ile oynayarak pusula hatalarını sıfırlarlar.

<sup>451</sup> Normalde pusulası 1 derece hatalı olan gemi yaklaşık 2000 metre mesafede gemisine 70 metre farklı bir yere gitmesine neden olur. Mesafe arttığında söz konusu hata katları oranında artacaktır.

<sup>452</sup> Albion Robert Greenhalg, Forest and sea power: The Timber Problem of Royal Navy 1652-1862, London, 1992 s.332-333 Ayrıca İngilizlerin Arnavutluk'tan meşe ağacı temin çabaları için bkz.Patricia K. Crimmin. "A Great Object with US to Procure This Timber...:The Royal Navy's Search For Ship Timber in the Eastern Mediterranean and Southern Russia , London, 1999.

<sup>453</sup> Tuncay Zorlu, Innovation and **Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy**, İstanbul, 1990, s.145 (özellikle kitabın ikinci bölümünde bu konu çeşitli örneklerle geniş olarak incelenmektedir.)

Asar-ı Tevfik Firkateyni

Nemci-i Şevket Firkateyni

Sar-ı Şevket Firkateyni

2. İkinci (Fırka) Muhrup Filosu Komutanlığı (Tuğ) Amiral Hobart Paşa komutasında;

Hıfz-ul Rahman Firkateyni

Lütfü Celil Firkateyni

Avnillah Firkateyni

Muin-i Zafer Firkateyni

3. Üçüncü (Fırka) Refakat/Lojistik Muhrup Filosu Komutanlığı Albay Hüseyin komutasında;

Nasar-ı Aziz, Muhbir-i Sürur, Mansure, Meriç, Zuhaf, Seddülbahir,

Süne, Eser-i Hayr, Eser-i Cedid, Musul Harp gemileri.<sup>454</sup>

Osmanlı Ordusu seferde askerin moralinin yüksek tutulmasına, mehteranın çaldığı muhteşem nağmeleri hücumla kalkması bir gelenek haline gelmesine özel önem vermiştir. Geçen zaman içerisinde modern bandolarda teşkil edilmiştir. 9 Ocak 1870 tarihinde farklı adlar altında düzensiz olarak faaliyet gösteren Askeri Bandolar tek bir çatı altında toplanarak faaliyete geçmesi kararlaştırılmıştır<sup>455</sup>. Konu hakkında kapsamlı bir nizamname hazırlanarak askeri bandonun çalışma esasları belirlenmiştir.

Devlet erkânı özel günlerde, çeşitli açılışlarda bando talebinde bulunmuştur. Özellikle Bahriye bandosuna İstanbul'da çok büyük talep vardı. Şöyle ki 1800 yılların sonunda İstanbul'da vefat eden yabancı sefir ve askerlerin cenaze alayları için yapılacak merasimde Osmanlı Askerlerinin ve Bahriye Mızıkaya-yı Hümayunun bulunması adet haline gelmişti. Bahriye Mızıkaya-yı Hümayun'a o kadar talep vardı ki sonunda Bahriye Nezaretinde bu yeni nizamnameyi esas alarak bir düzenleme yapmak mecburiyetinde kalmıştır.<sup>456</sup> İstanbul civarında ikamet eden Osmanlı Gayrimüslim Tebaa Bahriye Mızıkaya-yı Hümayun törenlere katılması konusunda talepte bulunmaktaydı. Bahriye Nezareti, Osmanlı idaresinde yaşayan gayrimüslimlerin dini bayramlarında Askerî Bando istemelerinde bir beis görmediğinden, Bahriye Mızıkaya-yı Hümayun ile koordine kurarak, Osmanlı idaresindeki gayrimüslimlerden gelen bu tür taleplere elinden geldiğince olumlu cevap vermeye çalışıyordu<sup>457</sup>. Zaman içinde bu âdetin bütün Hıristiyan cemaatinin<sup>458</sup> her özel gününde Askeri Bando istemesine dönüşmüş ve bu durum çeşitli sıkıntılara sebebiyet vermiştir<sup>459</sup>. 1865 yılından itibaren Bahriye Mızıkaya-

---

<sup>454</sup> Işın; **a.g.e.**, s.43.

<sup>455</sup> Orhan Koloğlu; **Türk Çağdaşlaşması**, Boyut Kitapları, İstanbul, 1999, s.2011.

<sup>456</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.273.

<sup>457</sup> Suraiya Faroqhi; **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 1998, s.223.

<sup>458</sup> Ali İhsan Gencer; **Harp Gemilerine Papaz Tayin Meselesi**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1981, s.177.

<sup>459</sup> Şakir Batmaz; **Bilinmeyen yönleriyle Osmanlı Bahriyesi**, Hazine Yayınları, İstanbul, 2010, s.60



yı Hümayun'a olan istek o kadar artmıştır ki Nezaret bu rahatsızlığını Padişah huzurunda dile getirmiştir<sup>460</sup>. Durum değerlendirilmesi yapan Bahriye Nezareti bahse konu dini ayinlerin emniyet içinde icra edilmesi maksadıyla bir miktar silahlı askerin gönderilmesine olumlu bakmakla birlikte, yeni nizamnamedeki maddeler gerekçe gösterilerek bundan sonraki dini törenlere Bahriye Mızıka-yı Hümayunun gönderilmemesi yönünde karar vermiştir.<sup>461</sup>

## 5.6. Özlük Haklar ve Yurtdışı Kurslar

29 Temmuz 1870 tarihinde devrim sayılabilecek bir uygulama devreye sokulmuştur. Osmanlı Bahriyesinde şifreli haberleşme usulü kabul edilmiştir.<sup>462</sup> Bahriye Nazırı ile Kaptan-ı Derya'nın uzun süredir üzerinde çalıştığı muhaberenin şifrelenmesi projesi neticelendirerek Osmanlı Bahriyesinde uygulanacak kriptoloji sistemi oluşturulmuştur. İhtiyaç duyulan teknik malzemeler Almanya'dan tedarik edilmiş ve 3 subay 5 Gedikli (Astsubay) yurtdışında kurslara gönderilerek eğitim alınmıştır. Eğitim alan personel yurda döndüklerinde Harp Gemilerinde konu ile ilgili çalışan personele edindikleri tecrübe ve bilgileri aktarmışlardır. Askerî Eğitim merkezlerinde konuyla ilgili müfredat oluşturularak kurslar düzenlenmiştir.

Gerek Kaptan-ı Derya gerekse Bahriye Nazırı gemilerin manevralarına katılarak yeni muhabere usullerini denetlemişlerdir. Bunların dışında çeşitli vesilelerle yurtdışına eğitim maksatlı pek çok denizci personel gönderilmiş, Bahriye Nezareti ödenek tahsis, eğitimin denetlemesi, geri çağırma ve kurs süresini artırma veya azaltma gibi pek çok konular ile yakından ilgilenmiştir. Sultan Abdülmecit döneminden başlamak üzere çağın teknolojisini takip etme maksadıyla Tersane ve Donanma'da eğitim ve öğretim faaliyetlerinin yanında

---

<sup>460</sup> Yaşanan hadise bir takım tedbirleri zorunlu kılmıştır. Şöyle ki; İstanbul'daki Hıristiyan Tebaa Havarilerin üzerine Kutsal Ruh'un indiğine inandıkları bayramını (Gül Bayramı) kiliselerinde kutladıklarında cemaat lideri törende Bahriye Mızıka-yı Hümayunun da bulunması konusunda Bahriye Nezaretinden talepte bulunmuşlardır. Hıristiyan dini duyguların çok yoğun yaşadığı böyle bir dini bayramda, çoğu Müslümanlardan oluşan Bahriye Mızıka-yı Hümayun kiliselerde konser vermeye başlamıştır. Sırası ile 1839 Tanzimat Fermanı, 1856 Islahat Fermanı ve nihayetinde 1876 I. Meşrutiyetin ilanı ile birlikte gayrimüslimlere gereğinden fazla ayrıcalık ve taviz verildiğine inanan kimi halk çevrelerinde Bahriye bandosunun kilisede konser vermesi, büyük rahatsızlıklara neden olmuştur. Halkın yoğun tepkisi karşısında zaten törenlere isteksizce katılan Bahriye Mızıka-yı Hümayun'un Müslüman üyelerini olaylar doğal olarak olumsuz yönde etkilemiştir. Özellikle törenin icra edileceği günlerde bandocu zevat çeşitli mazeretler (izin, istirahat, sağlık) beyan ederek törene katılmamışlardır. 1890 yılında Beyoğlu'nda bulunan Saint Mary Kilisesi avlusunda Gül Bayramı ayinlerinde bir hadise yaşanmıştır. Kilise etrafında güvenliği sağlamak üzere silahlı olarak bulunan askerden rahatsız olan Hıristiyan tebaa, askerlerin çekilerek yerlerine Bahriye Mızıka-yı Hümayun'un daha kalabalık olarak katılması talep etmişlerdir. Bir anlamda sadece can güvenliğini sağlayan askerden cemaatin rahatsız olması o dönemin Osmanlı tebaası olan gayrimüslimlerin psikolojik yapısını göstermesi bakımından son derece önemlidir.

<sup>461</sup> Batmaz, a.g.e., s.61.

<sup>462</sup> Büyüktuğrul; a.g.e., s.41.

devletin mali şartlarının elverdiği ölçüde İngiltere, Almanya ve Fransa'ya personel gönderilmiştir. Bu gelenek Sultan Vahdettin dönemine kadar devam etmiştir<sup>463</sup>.

Bunlardan;

1. Fransa'ya gönderilenler elektrik, motor, jeneratör ve arıza onarımları, mekanik sistemler, yangın yara savunma eğitimleri almıştır.
2. Almanya'ya gönderilenler tıbbi tedavi usulleri, temel sağlık bilgisi, muhabere, sualtı akustiği, oşinografik şartlar, torpido ve sualtı silahları konularında eğitim almıştır.
3. İngiltere'ye gönderilenler topçuluk, atış usulleri, mühimmat, seyir, harita okuma, mevki koyma usulleri ve seyir emniyet usulleri konularında eğitim almıştır.<sup>464</sup>

Bahse konu subaylar nazari eğitimlerin yanı sıra buldukları ülkelerin Donanmalarında seyirlere iştirak ederek tecrübelerini arttırdırlardır. Bunlardan elektrik fenni tahsili için Paris'e gönderilen Nagip (Yarbay) Ramiz, Mülazim (Üsteğmen) Faik ve Naim Efendiler 19 Mart 1886 tarihinde Fransa'ya ulaşmışlardır. Bahriye Nezaret'in İdari Meclis kayıtlarına göre, Osmanlı Bankası aracılığı ile her üç subayın her birine aylık 20 altın lira karşılığı Fransız frankı gönderilmiştir.<sup>465</sup> Bahriye Subaylarının Paris'te buldukları süre zarfında (19 Ay) hak edişlerinin hesaplarına düzenli bir şekilde yatırıldığı anlaşılmaktadır.<sup>466</sup> Bir yıllık süre sonunda zabitlerin buradaki durumlarını tahkik edilerek geldikleri seviyenin bildirilmesi hususunda Paris Sefaretine talimat gönderilmiştir. Ayrıca her birinden görev sonuç raporu istenmiştir.<sup>467</sup> İlgili birimler arasındaki yazışmalardan anlaşıldığına göre Osmanlı Devleti mali açıdan son derece sıkıntıda oluşu için emsallerine göre daha zeki ve çabuk kavrayışlı olanların seçilerek eğitimi öngörülenden daha kısa sürede tamamlatıldığı (mali külfeti azaltılmasının hedeflendiği) anlaşılmaktadır.

İngiltere'ye 1894 yılında topçuluk tahsili için Mülazım(Üsteğmen) Rüştü ve Ali Naci Efendiler gönderilmiştir. 20 altın lira karşılığı sterlin hesaplarına yatırılmıştır. Yine aynı yıl içinde harita çizim tekniklerini öğrenmek üzere İngiltere'ye personel gönderilmiştir. Gerekli eğitimlerden sonra Bahriye Zabitleri Fehmi Paşa kışlasında hava gazı ile aydınlatılan büyük bir odada harita çizim çalışması yapmışlardır.<sup>468</sup> Denizcilik bilimi XIX. yüzyılda çok hızlı bir şekilde gelişme göstermiştir. Bunun üzerine bahse konu uygulamalar daha da genişletilmiştir. Cumhuriyet Döneminde her türlü harita üretimi, denizcilere ilanlar, deniz

---

<sup>463</sup> Çoker; a.g.e., s.55.

<sup>464</sup> Bostan; a.g.e., s.79.

<sup>465</sup> Batmaz, a.g.e., s.76.

<sup>466</sup> DMA Mkt., Belge No:733/7.

<sup>467</sup> Günümüzde de benzer uygulamaları görmek mümkündür. Yurtdışına eğitim maksatlı gönderilen ekibin en kıdemli subayı haftalık veya aylık olmak üzere (kursun süresine bağlı olmak üzere) ayrıntılı rapor hazırlayarak başta Genelkurmay olmak üzere, ilgili Komutanlıklara buldukları bölgedeki Türk Silahlı Kuvvetleri Ataşesine, Deniz Kuvvetleri Ataşesine veya Kıdemli Türk Subaylığına rapor gönderir. Bahse konu raporda eğitimin kalitesi, eğiticiler bilgi seviyesi, gönderilen subayların konuya ilgisi ve disiplin durumu, bulunulan bölgede istihbarı hususlar ve son olarak görevin icrasında karşılaşılan güçlüklerden bahsedilir.

<sup>468</sup> Batmaz, a.g.e., s.77.

hukuku yayınları, çevre denizlerin her türlü oşinografik şartlar ve diğer denizcilik konularında Bahriye'ye (sivil ve askeri) hizmet eden Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesinin Başkanlığı'nın temelleri bu dönemlerde atılmıştır.

Bahriye Nezareti Bahriye Subay, Astsubay ve Eratının fiili deniz eğitimlerini eğitimin gerçek sahibi muharip filolara bırakarak idari konulara odaklandığı oranda yüzer birliklerin görev ihtiyaçları gerçeğe yakın olarak tespit edildiği anlaşılmaktadır.1895 yılı içerisinde 6 Osmanlı Bahriye Neferi İngiliz Donanmasında vazife almışlardır. İşin ilginç tarafı Osmanlı İmparatorluğu eğitim sisteminde yabancı dil olarak Fransızca'yı seçmesine rağmen, okul tahsili kısmen zayıf olan denizci Erlerin arasında İngilizce bilen personelin bulunabilmesidir. Ayrıca İngiltere'nin Asya Donanmasında staj yapmak üzere 3 Bahriye zabitanı görevlendirilmiştir. Yaklaşık 3 yıl staj yapan subaylar denizcilik konularında çeşitli neşriyatlar hazırlamış ve rütbe olarak taltif edilerek, yüzer muharip unsurlarda görevlendirilmişlerdir.<sup>469</sup>Almanya'ya ise 1893 tarihinde Von Hofe Paşanın gayretleriyle topçuluk konularına eğitim görmek üzere Nasip Muslihiddin ve Mülazım Enver Efendilerin gönderilmesine karar verilmiştir. Aylık 25 Osmanlı altını olmak üzere 4 aylık toplam 100 Osmanlı altın karşılığı Alman parası (Mark) hesaplarına yatırılmıştır. Almanya'daki vazifeleri esnasında kendilerine ait resmi elbise giymelerini, başlarına ise Alman Bahriye zabitlerine mahsus bir şapkanın takılmasında bir mahzur olmadığı Osmanlı Bahriye Nezareti tarafından bildirilmiştir. Aynı tarihte İngiltere'ye de topçuluğa ait ilerlemeleri takip etmek üzere 4 zabitan gönderilmiştir.<sup>470</sup> Katı Prusya eğitimi nedeniyle o dönemin Almanya'sında askeri tıp konularında büyük gelişmeler kaydedilmiştir. Almanya'ya Osmanlı Bahriyesinde görev yapan doktorlar gönderilmektedir. 1885 yılında Almanya/ Berlin'de tıp tahsilini tamamlayan Doktor Fikret Beyin yerine tahsil almak üzere Hakkı Şinasi Efendi gönderilmiş, Fikret Bey'in peşin ödenen tahsil parasından artan 400 Alman Markı, Hakkı Şinasi Bey'e tahsis edilmek üzere Bahriye Nezareti tarafından yazışma yapılmıştır.<sup>471</sup> Aynı yıl içerisinde Bahriye Merkez Hastanesi doktorlarından Nagip Vefalı Mehmed Hamid Efendi kimya ve Tahlilat-ı Kimya (Hayati kimya ve Laborant) ilminde eğitim almak üzere Berlin'e gönderilmiştir. Burada bulunduğu süre içerisinde ekonomik sıkıntı çekmemesi için maaşına bir miktar zam yapıldığı anlaşılmaktadır.

II. Abdülhamit zamanında (1896 yılında) bahriye personeli bizzat Padişahın iradesi ile Fransa'ya gönderilmiştir.<sup>472</sup>Ancak Osmanlı İmparatorluğu personelini yola çıkarmadan önce Fransız Bahriye Nezaretinin onayı alınmıştır. Yapılan yazışmalardan anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı Bahriye Nezaretinin Denizci personelinin Fransa'nın Akdeniz Donanmasında bizzat seyirlere katılma isteğine olumlu yaklaşmıştır. Bunun üzerine Mülazım-ı Evvel Ahmed ve

<sup>469</sup> Büyüktuğrul; a.g.e., s.229.

<sup>470</sup> Batmaz, a.g.e., s.78.

<sup>471</sup> Batmaz, a.g.e., s.79.

<sup>472</sup> İlbey Ortaylı; **Son İmparatorluk Osmanlı**, Timaş yayınları, İstanbul, 2011, s.80.

Arif Efendiler Fransa'nın Akdeniz Muhrip Filosunda görevlendirilmiş, Mülazım Hakkı Efendi ise Fransa'nın Topçuluk Okulunda eğitime gönderilmiştir.

Osmanlı Bahriye Nezareti levazım dairesi ve İdare Meclisi koordinesinde her yıl ekonomik koşullara bağlı olarak yurtdışı harcırahlarında artışlar yapılmış ve aylık 20 altın lira olan tahsisatın yaklaşık 10 yıllık süre zarfında 30 altın liraya çıktığı görülmektedir. 30 altın liranın karşılığı olan 750 Fransız frangı her üç subayın hesabına yatırılmıştır.<sup>473</sup>

Batıda gelişen bankacılık sektöründen etkilenen Osmanlı Bankası Londra, Paris ve Berlin gibi önemli şehirlerde şubeler açmıştır. Adeta Osmanlı İmparatorluğu'nun merkez bankası statüsünde olması nedeniyle yurtdışında görevlendirilen personelin tahsisatı bu banka aracılığı ile yapılmıştır. Günümüzde bir devlet bankası olan T.C. Ziraat Bankası bahse konu işlemlere aracılık etmesi, aynı geleneğin bir şekilde devam ettiğini göstermektedir. Ayrıca Bahriye Vekâleti yabancı şirketlere yaptığı ödemeleri dahi Osmanlı Bankası aracılığı ile yapılması konusunda büyük hassasiyet göstermiştir.

Osmanlı İmparatorluğu varlık sebebini büyük devletlerarasında kurduğu dengeye bağlı idi. Bir tarafa fazla yanaşmak diğer devletin tepkisine neden olmakta idi. Nitekim 1897 yılında Alman donanmasında staj yapan Osmanlı zabitlerinin vazife yaptıkları gemilerden çıkartılarak Alman Tersanelerinde vazifelendirilmeleri Osmanlı Bahriye Nezareti tarafından hayretle karşılanmıştır.<sup>474</sup> Çünkü Alman kara ordusunda vazife yapan Osmanlı Zabitanlar aynı manevralarda yerlerini muhafaza ederken, Almanya'ya gönderiliş gayesi deniz manevralarını katılmak olan Osmanlı Bahriye Zabitanlarının gemilerden alınarak Alman Tersanelerine gönderilmesi, o sıralarda İngiliz Amiral Feliks Woods'un Osmanlı Bahriyesinde üst düzeyde görevle atandırılmasına Almanların tepkisi olarak algılamak mümkündür.<sup>475</sup> Osmanlı Bahriye Nezareti duruma derhal tepki göstererek, Alman Bahriye Nezareti ile temasa geçmiş, o dönemde muhabere sistemlerinin gelişmiş olmaması, yazışmalar ve bürokratik engeller ve Almanların işi ağırdan almaları nedeni ile olumlu netice alınmamıştır.<sup>476</sup>

Osmanlı zabitleri sadece Avrupa devletleri bahriyesinde resmi vazifelerle görev almamış, ancak yarı devlet, yarı sivil sermayeli olan yabancı silah şirketlerinde eğitim/kurs maksatlı olarak görev almışlardır. Bu kapsamda dönemin en önemli silah şirketleri olan Krupp ve Armstrong gibi top ve harp teçhizatı üreten firmalarda bir nevi staj yapmışlardır.<sup>477</sup> 1886 tarihinde Krupp fabrikasına top kızaklarının inşa usulünü öğretmek için Yüzbaşı Ahmet ve Mülazım (Teğmen) Ziya Efendiler gönderilmiştir. Deniz subayları hakkında fabrika direktörü tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen mektupta zabitanların buradaki

<sup>473</sup> Necmettin Olgaç; **Türk Deniz Tarhi Özeti**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1952, s.48.

<sup>474</sup> İlber Ortaylı; **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010.

<sup>475</sup> Ortaylı **a.g.e.**, s.60.

<sup>476</sup> Ortaylı; **a.g.e.**, s.67.

<sup>477</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.241.

tahsillerini layığı ile yaptığı ve bundan sonra bulunmalarının beyhude olacağını beyan edilerek ileride bu fabrikaya top sipariş edilirse bunların yapımında baştan sona kadar bu zabıtların nezaret edebilecekleri bildirilmiştir.<sup>478</sup>

### 5.7. Törensel ve Bürokratik Düzenlemeler

2 Ağustos 1870'te Bahriye dairesinin girişimleri ile Karadeniz Boğazı'nın iki yakasına sis topları konmuştur. Bahse konu toplar atıldıkları menzillerde sis bulutu oluşturarak düşmanın hedefi görmesi engellenmeye çalışılmıştır. Ayrıca sis topları merasim maksadıyla kullanılmıştır.<sup>479</sup>

Fevkalade murahhas bir elçi Osmanlı sınırları içinde bir şehre gittiğinde top atışı ile karşılanmaktadır. Kale, tabya ve gemilerden murahhas elçiye 15, küçük elçilere, sefir müsteşarlarına 13, maslahatgüzarlara, elçi vekili tayin olanlara, 11, Sefaret Başkâtiplerine 9, Baş şebenderlere 7, Şebender Vekillerine 5 adet top atışı yapılması tören yönergesinde yer almıştır. Padişahların yanı sıra, Yabancı Hükümdar, İmparatorlara selamlama maksadı ile kale ve tabyalardan toplar atılmış, Hariciye Nezareti'nin 25 Mayıs 1902 tarihinde Şura-yı Bahriye kalemine gönderdiği yazıda yabancı devletin kumandanlarının karşılanmasında bahri devletler tarafından tatbik edilen nizamnamelerin birbirinden farklı olmasından dolayı zaman zaman bazı sıkıntılar yaşandığı ifade edilmiştir. Bu sebeple yaşanan sıkıntıların önlenmesi için bu devletlerin çoğu tarafından kullanılan İngiltere Bahriye Nezareti'nin tespit ettiği kaidelerin Osmanlı devleti tarafından da uygulanmasının uygun görüldüğü bildirilmiştir. Tercüme edilen ilgili hükümler Osmanlı Bahriye Kanunnamesi'ne ilave edilmiş olup, bunlar şu şekildedir;

- (1) Müşirin ve Vüzera-yı izam hazeratı 19 topla
- (2) Uhdesinde kumandanlık bulunan farikan-ı kiram hazeratı 17 topla
- (3) Uhdesinde kumandanlık bulunan Mir-livalar dahi 15 topla,
- (4) Saltanat-ı Seniyye-i Osmaniye askeri rütbelerinde bulunmayıp yabancı devletlerde bulunan ve 13 topla selamlanan ümeranın aynı şekilde selamlanması
- (5) Komodor birinci sınıfı 11 topla
- (6) Komodor ikinci sınıfı 9 topla selamlanması kararlaştırılmıştır.<sup>480</sup>

Abdülaziz devrinde Avusturya Devleti Donanması'ndan bir firkateyn ile İzmir'e gelmiş olan amiral, İzmir valisi tarafından kendisine yapılan karşılama merasimi esnasında pruva sütununa Osmanlı Sancağı çekerek 17 pare top atışı yapılmıştır. Ancak amiralin bu şekil bir merasimde pruva sütununa Osmanlı sancağını keşidesi yanlış olup, ayrıca 17 yerine 19 pare top atması gerekmektedir. Bu durum derhal orada bulunan Muhib-i Sürur Firkateyni süvarisi tarafından bir zabıt vasıtası ile Avusturya Firkateynine iletilmiştir. Merasimdeki

<sup>478</sup> Batmaz, a.g.e., s.79.

<sup>479</sup> Bostan; a.g.e., s.255.

<sup>480</sup> Necdet Sevinç; **Osmanlıların Yükselişi ve Çöküşü**, Kastaş Yayınları, Ankara, 2005, s.241.

hatalar telafi edilmedikçe Osmanlı yetkilileri vermeleri gereken karşılıktan sarf-ı nazar etmiştir. Böylece istemeden de olsa yapılan hatalar sebebiyle Avusturya Devleti ile Osmanlı Devleti arasında sıkıntı yaşanmış ve Osmanlı yetkilileri amiral sancağın doğru olarak çekilip, eksik olan 2 topun atıldığı takdirde mukabele edileceğini bildirmişlerdir. Bu hal İzmir valisi tarafından telgrafla Sultan Abdülaziz'e bildirilmiştir. Neticede yürürlükte olan Umum Bahri devletlerindeki usul tatbik edilerek Avusturya amiralinin merasimdeki eksiklikleri tamamlamadıkça mukabelede bulunulmamıştır. Avusturyalı Amiral kendisin belirtilen eksiklikleri tamamladıktan sonra, Osmanlı yetkilileri mukabil merasim icra etmişlerdir.<sup>481</sup> Her büyük devlet gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun protokol konusundaki hassasiyetinin yüksek olduğu değerlendirilmektedir.

22 Ağustos 1870 tarihinden itibaren gemilerdeki tüm günlük faaliyet/olayların kaydedildiği Gemi Jurnal defteri tutulması uygulamasına başlanmıştır<sup>482</sup>. Bu uygulama yapılan işlerin kayıt altına alınması bakımından son derece önemlidir. Gemilerde meydana gelen bir kazanın sebebinin araştırılmasından, icra edilen eğitimlere, yaşanan olaylardan çıkartılacak derslerden, gemi günlük işlerine kadar birçok konu gemi jurnaline kayıt edilir. Söz konusu jurnaller hukuki belge sayılıp, üzerinde hiçbir şekilde düzeltme yapılmaz. Günümüzde gemi jurnallerinin tutulmasına devam edilmekte, gemide bulunan nöbetçi subayı mürekkepli dolma kalemle günlük hadiseleri kaydetmektedir. Böylece gemide vuku bulan her türlü hadise gemi jurnalleri sayesinde aydınlatılma olanağına kavuşmuştur.<sup>483</sup>

---

<sup>481</sup> Batmaz, **a.g.e.**, s.160.

<sup>482</sup> Işın, **a.g.e.**, s.169.

<sup>483</sup> Gemilerde güverte ve makine olmak üzere iki ayrı jurnal tutulur. Gemi jurnalı Güverte Vardiya Subayı tarafından, Makine Jurnalı ise Makine vardiya subayı tarafından sabah 0800 nöbetin alınmasından ertesi günün 0800 kadar 24 saat esas alınarak tutulur. Gemi jurnalinde; Gemi personel mevcudu, ziyaret edilen liman, Geminin baş ve kıçındaki su çekimi, atmosferik ve oşinografik koşullar, gün içerisinde gemide yaşanan önemli olaylar, icra edilen eğitimler, cephanesi, tahliyesi, gemiye alınan veya çıkartılan hafif silah ve cephanesi, yiyecek, su gibi ikmal malzemeleri transferi ve gemiye yapılan önemli ziyaretler gemi jurnaline kaydedilir. Günün sonunda Gemi Komutanına onaylatılır. Makine Jurnaline ise; makinelerin çalışma saatleri, akaryakıt ve yağlama yağı durumu ve sarnıç muhteviyatı ve miktarları (Motorin, Yağlama Yağı, Tatlı su, Arık su, Hidrolik, Pis su miktarları) arıza onarımlarının detayı gibi bilgiler kaydedilerek günün sonunda gemi teknik işlerinden birinci derecede sorumlu şahıs olan Baş çarkçıya onaylatılır. Her iki jurnal adli bir olay vuku bulması durumunda yasal kayıt niteliğindedir. Bir yıl süre ile gemide, 5 yıl süre ile I.kademe arşivinde, söz konusu gemi hizmet dışına çıkarılıncaya kadar II. kademe arşivlerinde muhafaza edilirler. Gemilerin hizmet dışına çıkarılmasından sonra (geminin özelliğine bağlı olarak) mikro fiş gibi arşivleme işlemlerine tabi tutularak tarihi belge hüviyeti kazanırlar. Ayrıca geminin limandan hareketinden itibaren rota, sürat değişiklikleri, denizaltı ise dalış hazırlığı, dalış, inilen derinlik ve derinlik değişiklikleri velhasıl gemide cereyan eden her türlü hadisenin kaydedildiği Müsvedde Jurnal bulunmaktadır. 4 saatlik vardiyasını tamamlayan vardiya subayı müsvedde jurnaline kaydedilmiş hadiselerden önemli olanları gemi jurnaline kayıt eder. Vardiya'yı teslim alan subayda jurnalini icelenmesini müteakip kendisine ait bulunan imza bloğunu imzalayarak, vardiyayı teslim alır. Vardiyayı teslim eden subay 4 saatlik vardiyası süresince yaşanan hadiselerin bir özeti yaparak, genel harekât planı, komutan direktifleri, hava ve su şartları, silah durumu, arızalı makine sistemler, genel sağlık durumu, iâşe ibate durumu, gibi pek çok konuda vardiyayı alacak vardiya subayını bilgilendirerek vardiya devir teslimini gerçekleştirirler.

Bahriye Nezaretine bağılı olarak faaliyet gösteren Bahriye Meclisi Osmanlı Donanmasına bağılı gemilerde inceleme ekipleri oluşturularak çeşitli çalışmalar yaptırmıştır. Bahriye Meclisi, İmalat Dairesince oluşturulan bir heyet tarafından Osmanlı Donanmasında bulunan gemilerin arıza istatistiğı çıkartılmıştır<sup>484</sup>. Bu istatistik neticesinde en çok arıza yapan sistemlerin arızalarının kısa sürede giderilebilmesi için kritik malzeme adı verilen önemli yedek malzeme listesi oluşturulmuştur. Bu listeler envantere giren/envanterden çıkan veya hurdaya/ hizmet dışına çıkartılan malzemelere bağılı olarak sürekli değıştiğı ve güncelleme işleminin yapıldığı anlaşılmaktadır. O dönemlerde Osmanlı İmparatorluğu'nda sanayisi gelişmediğinden gemilere ait nerede ise tüm makine ve mekanik aksamların ve yedek malzemeler, yurt dışından ithal edilmiştir.

Gemide arızalan bir makinenin yedek parçası yurt dışından tedarik edilinceye kadar sistem arızalı kalmakta idi. Ülkeler arasında oluşabilecek en ufak bir sürtüşmede malzemelerin tedariki imkânsız hale gelmekte, hatta gemi hizmet dışına ayrılıncaya kadar yedek parça tedarik edilemediğı görülmüştür. Böylece gemiler tam kapasitesi ile kullanılamamıştır.

İşte Bahriye Nezareti bağılı İmalat Dairesi çok önemli bir olaya imza atarak kritik malzemelerin kendi tersanelerimizde imal edilebilme olanaklarını araştırmıştır. Tersane-i Amirede görev yapan mühendislerin ve baş ustaların katılımı ile yapılan çalışmalarda Osmanlı Donanmasında bulunan korvetlerin makinelerine ait silindirleri Tersane-i Amire tarafından dökülebileceğı kanaati hâsıl olmuştur. İlk uygulama olarak ta esasen Tersane-i Amirede inşa edilen Aynalı Kavak zırhlı korvetin makinesinin büyük silindirleri (high pressure) tersanede (büyük bir başarıyla üstelik hatasız olarak) 23 Ağustos 1870 tarihinde döküldüğü görülmektedir<sup>485</sup>.

## 5.8. İmalat, İnşa ve Bayındırlık Faaliyetleri

15 Eylül 1870'te çekmeli su dubaları yerine tersanede dört adet su gemisi inşa edilmiştir. Bahriye Nezareti Bahriye Meclisinin ihtiyaç olarak belirtilmesi üzerine İmalat Meclisi tarafından 7 Ekim 1870 tarihinde İngiltere'den gemi zincir ve demirlerinin dayanıklılıklarını ölçmeye yarayan alet ve makineler satın alınmıştır.<sup>486</sup> Bahriye Meclisi tarafından gemilerde kullanılan hafif silahların (Tabanca, Tüfek, El Bombası) çağın gerisinde kalarak demode olduğuna dair rapor düzenlemesi üzerine İdare Meclisi tarafından konu hakkında araştırmalar yapılmıştır. Bahriye Nazırı'nın olumlu görüşü ve Padişahın iradesi ile 21 Ekim 1870 tarihinde Harp Gemilerine Avusturya'dan 30 adet Makineli tüfek satın alınmıştır. Aynı

---

<sup>484</sup> Tezel; a.g.e., s.173.

<sup>485</sup> Işın; a.g.e., s.160.

<sup>486</sup> Bostan; a.g.e., s.177.

çalışma kapsamında Amerika'dan da 2000 adet Whinchester marka tüfek, muayeneleri yapılarak satın alınmış, gemilere dağıtılmış, Gemilerdeki eski tüfeklerde Erkân-ı Harbiye koordinesinde kolluk kuvvetlerine verilmiştir.<sup>487</sup>

Daha önce 1863 yılında yenilenen Galata Köprüsü, 1870 yılı içerisinde İmalat dairesi koordinesinde yapılan çalışma ile Tersane-i Amire tarafından kapsamlı tadilata tabi tutulmuş, hatta bulunduğu yerden Sarayburnu yönünde bir miktar dışarı kaydırılmıştır.<sup>488</sup>

Bahriye Meclisi dünyadaki silah konusundaki gelişmeleri yakinen takip etmiş, ayrıntılı bilgi konusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun dış temsilcileri ile sürekli irtibatla kalmışlardır. Nitekim 9 Eylül 1871 tarihinde Amerikalı bir deniz subayının keşfettiği mayın silahı (Bataryalı), yerinde inceleme yapılmış, bir adet deniz mayını satın alınarak fiilen patlatmak sürati ile denenmiştir. Mayın infilakının neticeleri analiz edilmiş ve Bahriye Meclisinde uzun müzakereler sonucu Osmanlı Bahriyesi'nde kullanılması kabul edilmiştir.<sup>489</sup>

Osmanlı Bahriye Vekâletine bağlı İdare Meclisi inşaat faaliyetlerinin mali konuları ile ilgilenmiştir. Gemilerin sevk ve idaresinden sorumlu Kumanda Meclisinin talebi üzerine 3 Mayıs 1871 tarihinde Heybeliada'ya sahil işaretleri bina ve altyapısı İnşası İdare Meclisi parasal desteği ile tamamlanmıştır<sup>490</sup>. Bu tarihten itibaren gemi pusula ayarları Heybeliada'da inşa edilen sahil işaretlerinden faydalanılarak yapılmaya başlanmıştır.<sup>491</sup>

12 Ağustos 1871 tarihinde Bahriye Vekâleti'nin kararları doğrultusunda, Tuna Nehrinin kenarlarına konuşlu kale, istihkâmlar ve Tersane yeniden düzenlenmiştir. 15 Ocak 1872 tarihinde Tuna'da bulunan, ince donanmanın güçlendirilmesi için 10 adet büyük çaplı top taşıyan monitör (makinelî top dubası) yaptırılmıştır.

Osmanlı Donanması mümkün olduğu kadar Ana Üssünden uzakta harekât yaptığı oranda gemilerin arıza miktarları artmıştır. Görülen lüzum üzerine arızalı sistem ve cihazları açık denizde onarabilecek fabrika gemileri bir ihtiyaç olarak belirlenmiş ve 25 Eylül 1871 tarihinde Akdeniz ve Ege Denizlerinde filolar halinde görev yapan donanma gemilerinin buldukları bölgelerde onarılmalarına imkân vermek için Ömer Paşa Vapurı fabrika gemisi olarak donatılmış ve açık denizlerde kullanılmasına başlanmıştır.<sup>492</sup>

Osmanlı İmparatorluğu çöküş döneminde olsa da tebaası ile yakın ilişki içerisinde olmuş, iletişimi sağlamak için muhabere imkânlarından geniş ölçüde istifade etmiştir. Nitekim 7 Mart 1872'de Bahriye Nezareti'nin olağan üstü katkısı ile başta Girit olmak üzere Ege Denizi'nde bulunan Osmanlı İmparatorluğu'na ait adalara deniz altından telgraf döşenmesi işlemine başlanmış, bu suretle devlet, daha evvel tamamladığı yurt sathına yayılmış telgraf

<sup>487</sup> ATESE; Sıra No: 1587, Kutu: 110, Gömlek: 41, 1335 Osmanlı Koleksiyonu.

<sup>488</sup> Sevinç; **a.g.e.**, s.195.

<sup>489</sup> Woods, Henry F.; **Türkiye Anıları(Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl)**, Çev.Fahri Çoker, Deniz Kuvvetleri Yayını İstanbul, 1976, s.172 .

<sup>490</sup> ATESE; Sıra No: 1828, Kutu: 114, Gömlek:143, 1335 Osmanlı Koleksiyonu.

<sup>491</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.170.

<sup>492</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.179.



şebekesine bağlanmıştır.<sup>493</sup> Sisam, Kuşadası, Marmaris, Çeşme, Sakız, Midilli ve Kandiye'yi (Girit) muhabere ağına dâhil etmiştir. Kabloların denizaltına döşenmesi işlemi Donanmaya bağlı gemilerin marifeti ile gerçekleştirilmiştir. Böylece adalarda meydana gelen en ufak hadise Başkent İstanbul'un tarafından kısa sürede haberdar edilmiş, Ege Adalarına yönelik harekât yapan Osmanlı Donanması'na bağlı unsurların sevk ve idaresi kolaylaşmış ve adalarda kamu düzeni daha kolay sağlanır olmuştur<sup>494</sup>.

Bahriye Nezareti, Hariciye Vekili, Paris Sefiri ve Bir nevi Askerî Ataşe olan Askerî Temsilci ile kurulan koordineler neticesinde 11 Mart 1872 tarihinde Fransa'dan parçalar halinde getirilen tarak dubası İstanbul Tersane'sinde birleştirilerek kullanıma hazır hale getirilmiştir<sup>495</sup>.

Bahriye Meclisi Nizam Dairesi'nin çabaları ile modern bahriyelerin kullandığı işaretle muhabere hususları Osmanlı Donanmasına uyarlanmaya başlanmıştır. İlk kez 30 Temmuz 1872 tarihinde simafor (el işaret bayrakları) ile yakın mesafe muharebe usulü Osmanlı bahriyesinde uygulanmaya başlanmıştır.<sup>496</sup>

Bayındırlık uygulamaları kapsamında 13 Eylül 1872 tarihinde Tersane-i Amire'de Fransızların nezaretinde yapılan ilk demir dubalı köprü Unkapanı-Azapkapı arasına yerleştirilmiş ve Mahmudiye isimli eski ahşap köprünün de ihale yöntemi ile hurdası satılmıştır. 18 Ocak 1873 tarihinde Karadeniz ve Ege Adalarında bulunan limanların gemilerin yanaşmasına elverişli hale getirmek üzere İngiltere'den iki tarak dubası daha satın alınmıştır. 20 Mart 1873 tarihinde Tersane-i Amire tezgâhlarında deniz mayınları yapımına başlanmıştır<sup>497</sup>.

Tersane-i Amire'de iş yükünün fazla olmasının tesiriyle yüzyılın sonlarına doğru sık sık yangın hadiseleri ile karşılaşmıştır. Çıkan yangınlarda birçok fabrika elden çıkmakta ve hasar gittikçe büyümekte idi. İşte Bahriye Nezareti'nin direktifi İmalat Dairesi'nin katkıları ile 19 Mayıs 1873 tarihinde deniz ve kıyı yangınlarında kullanılmak üzere üzerlerinde el tulumbası (emme-basma) olan 2 adet yangın dubası Tersane-i Amire'de imal edilerek hizmete girmiştir.<sup>498</sup>

Ereğli taş kömür madenlerinin Tersane hizmetine verilmesinin etkisi ile İmalat Dairesi Tersane-i Amire'de iki adet yüksek ark fırına sahip olmuştur. Demir cevherinin de bol olması ark fırınlarında her türlü çelik, demir ve maden malzemelerin imalatına başlanmıştır<sup>499</sup>. 27 Ocak 1875 tarihinde Osmanlı Donanmasına ait gemilerin demir, zincir ve zırh ihtiyaçları tersanenin ark fırınlarında dökülmeye başlanmıştır. 12 Şubat 1875 tarihinde

---

<sup>493</sup> Berkez; **a.g.e.**, s.70.

<sup>494</sup> Işın; **a.g.e.**, s.83.

<sup>495</sup> Işın; **a.g.e.**, s.270.

<sup>496</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.170.

<sup>497</sup> Woods; **a.g.e.**, s.11

<sup>498</sup> Batmaz; **a.g.e.**, s.144

<sup>499</sup> Ayduz, Salim; **Tophane-i Amire ve Top Döküm teknolojisi**, İmge Yayınları, Ankara, 2007, s.79

eski sistem ağızdan dolma gemi topları hizmet dışına çıkarılmış ve Bahriye Meclisi Levazım dairesinin girişimi ile yeni sistem arkadan dolmalı kamalı topların dökümü ark fırınlarında yapılmaya başlanmıştır<sup>500</sup>. Topun dökümünde o tarihlerde yurt dışında inşa edilen son sistem gemilerin bir adet topu sökülerek Tersane Uleması tarafından incelenip taklit edilmiş, gerekli düzeltmeler yapılarak, ihtiyaç kadar top kalıbı hazırlanıp ve döküm yapılarak seri imalata geçilmiştir.

Zamanla gemi toplarına ilave olarak gemi topları yanı sıra, kara kuvvetlerinin ihtiyacı olan toplar da aynı yöntem ile Tersane-i Amire'de dökülmeye başlanmıştır. Daha da ileri gidilerek topun hareketli deniz ortamında hata payını azaltmaya yönelik top yalpa kızaklarının donanmada kullanılmasına 28 Mayıs 1876 tarihinde başlanmıştır.<sup>501</sup> 6 Mayıs 1876'da Osmanlı limanlarına giren ve çıkan tüm gemilere ait istatistik cetvellerinin tutulmasına başlanmıştır. Böylece hangi limana ne maksatla girildiği konusunda bilgi sahibi olunmuş ve görev ihtiyaçları doğruya yakın olarak tespit edilmiştir.

Bahriye Nezareti'nin kurulduğu dönemde mali durum son derece kötü idi. Tahsisat olmadığından gemilerin ihtiyaçları karşılanamamakta idi. Şöyleki; Kırım Savaşı'ndan itibaren alınmaya başlanan dış borçlar vadesinde ödenmediği gibi, yurtdışına verilen yüksek maliyetli gemi siparişleri ve yine Sultan Abdülaziz'in yaptırdığı saray inşası, maliyeyi kısa sürede iflasa sürüklemiştir. Yüklü miktarda dış borçların ağırlığını çekemeyen hazine 1875 yılında muharrem kararnamesi ile iflâsını ilan etmiştir. Saraya normalde maliye genel bütçenin 1/14 tahsis edilirken, devam eden inşa faaliyetleri nedeniyle bu oranın bütçenin 1/7'sine kadar çıkmıştır. Üstelik 1873 ve 1874 yılları büyük felaket yılları olmuştur. İki yıl üst üste kıtlık ve arada olağanüstü şiddetli kış insanları zor durumda bırakmıştır. Tenzil-i faiz kararı ile Mahmut Nedim Hükümeti, 5 yıl süreyle faiz borçlarının ancak yarısını ödeyeceğini, ödemeyeceği faizlere karşılık %5 faizli tahviller vereceğini açıklamıştır. (Daha sonra, Aralık 1876 tarihinde ödemeler tamamen durdurulmuştur.) Böylece Osmanlı Devletinde iktisadi ve askerî iflastan sonra birde mali iflas yaşanmıştır.<sup>502</sup>

---

<sup>500</sup> Aydın, a.g.e., s.60

<sup>501</sup> Zeki Arıkan- Lütfi Sancar, **Türk Denizcilik Tarihî, Cilt II**, Boyut Yayıncılık, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, s.147-157.

<sup>502</sup> Bu durum başta Fransız ve İngiliz Devletleri olmak üzere Osmanlı tahvillerini elinde bulunduran batı kamuoyunda tepki yaratmıştır. O döneme kadar, büyük devletlerarasındaki denge politikası nedeniyle varlığını bir şekilde idame ettiren Osmanlı Devleti bu tarihten itibaren İngiltere ve Fransa'nın yoğun baskısına maruz kalmaya başlamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nda görülen diğer bir hastalık da devletin her kademesine sirayet etmiş rüşvet hadisesidir. Nitekim Osmanlı Donanmasında müşavirlik yapmış Adolphus Slade anılarında bazı makamların rüşvetle satıldığı, memurların para almadan iş yapmadığına bizzat şahit olduğundan bahsetmektedir<sup>502</sup>. Adolphus Slade'nin devlet çarkının bir parçası olan Bahriyede de rüşvetin çok yaygın olduğu, özellikle gemi alımlarında insanf sınırlarının çok ötesini geçildiğinden bahsetmektedir.

## 6. Bahriye Nezareti

Bahriye nezaretinin teşkil edilmesine dair takrire göre; Tersane-i Amire'nin tüm mali işleri Bahriye Nezareti'ne, Donanma Komutanlığı da Mesned-i Kapudâne yani Kaptanlık Makamı'na,<sup>503</sup> Tersane-i Amire ve Osmanlı Donanması'nın her türlü idari işleri Bahriye Nazırlığı'nın sorumluluğuna bırakılmıştır.<sup>504</sup> Yeni ihdas edilen Bahriye Nazırlığı görevine Hazine-i Hassa Nazırı İsmail Hakkı Paşa 12 Mart 1867 tarihinde mevcut görevine ek memuriyet olarak atandırılmıştır. İsmail Hakkı Paşa, aynı tarihte 45.000 kuruş (450 altın lira) maaş ile göreve başlamıştır.<sup>505</sup> Sedaret'in bu hususta hazırladığı takriri aynen şöyledir.<sup>506</sup>

Maruz-ı çâker-i kemîneleridir ki

Cenâb-ı Hak ömr-i şevket-i hazret-i şehinşâhinlerini an be an tezâyüd ve efun buyursun. Velînimet-i bî-minnetimiz Pâdişahımız efendimiz hazretlerinin netice-i âmâl zübde-i mâfiil-bâl hazret-i mülükâneleri meham-ı devlet-i aliyyelerinin her asıl ve her şu'besinin mihver-i lâyıkında idâresi ve emvâl-i devletin mâ-vaz'ı lehâsına sarfı kaziyeleri olduğuna ve Tersâne-i âmire'nin imâlat ve işaat vesâir sarfiyatı dahi masârif-i umimiyyenin bir cüz-i mühimi olup mine'l kadim a'zâm-ı ricâlden bir nâzır-ı müstakil ma'rifetiyle idâre olunur iken sonraları ol usulün terki bir çok karşılığı istilzâm edüp taraf-ı vâlâ-yı kapudaniden ne kadar ikdâm olursa yine yalnız bu işlerle meşgul bir nezâret-i müstakile olmadıkça matlum olan inzibât kemâhüve hakkahâsıl olmayacağına binâen kapudanlık mesned-i celilinin vezâyifi kemâkan Donanma-yı humâyun'un kumandası madde-i mutenâ behâsına münhasır olmak ve bunun için ma'iiyyetinde müteheyyizân-ı ümerâ-yı bahriyyeden mürekkeb bir meclis-i mahus olmak üzere kâffe-i inşaat ve mübâyaât ve ma'aşâtın velhâsıl, Tersâne-i âmire'nin umur-ı mâliyyesinin idâresi "Umur-ı Bahriye Nezâreti" nâmiyle müstakilen bir nezârete tefvizi nezd-i ilham ve kadd-ı cenâb-ı cihânânide tensib ve işbu nezâret Hazine-i Hassa-i şâhâne Nâzırı devletlü Hakkı Paşa hazretlerine ilâve-i me'muriyet olarak ihsân buyurulmuş olmağla i'lânına ve işbu idâre-i cedidenin suret-i teşkili nâzır müşâruni leyh hazretleriyle mütâlaa olunarak ve ba'dezin Tersâne'ce yapılması iktizâ edecek sefâin ve sâir şeyler velhâsıl maaş ve elbise-i askeriye ve malzeme-i sefâin-i harbiyye gibi masârif-i muayyene ve mu'tâbeden başka akçe gidecek maddeler sâir devâir misillü Bâb-ı âli'ye yazılıp beyne'l vükela ba'de-t-tezekkür hâkipây-i âli-i cânibi padişâhiye arz olunması sureti dahi bir yoluna konularak karârının arz ve isti'zan olunmasına irâde-i hikmet ifâde-i hazret-i mülünkâne şerefsünüh ve südur buyurulmuş olmasıyla ol bâbda emir ve fermân hazret-i menlehü'l emrindir.<sup>507</sup>

5 Zilkade 1283

<sup>503</sup> BOA. İ.BH. Dosya No.1 İrade No.1311-C-4.

<sup>504</sup> Gencer; a.g.e., s.317.

<sup>505</sup> Işın; a.g.e. s.214.

<sup>506</sup> BOA, İrade, DH, Defter No: 25 (Devir Teşkilatı Kartonlu); Takvim-i Vekayi, Sene: 1283, No:875.

<sup>507</sup> Gencer; a.g.e., s.319.

Bahriye Nezareti'nin ilk kuruluş aşamasında Kaptan Paşa'nın (Osmanlı Deniz Kuvvetleri Komutanı) emrinde Kumanda Meclisi teşkil edilmiştir. Kumanda Meclisi Kaptanlık Makamı'na karşı sorumlu tutulmuştur.<sup>508</sup> Kaptanlık Makamı Kumanda Meclisi'nden gönderilen raporları Bahriye Nazırı ile istişare ettikten sonra uygulanması konusunda emirler neşredilmiştir. Bu usul, Bahriye Nezareti'nin kuruluşunu takiben 1 ay sonra yeniden düzenlenmiştir. Kaptan Paşa'nın (Deniz Kuvvetleri Komutanı) iş yükünü azaltma ve tamamen askerî konulara eğilmesi için Kumanda Meclisi doğrudan Bahriye Nezareti'ne bağlanmıştır.<sup>509</sup>

Bahriye Nezareti'nin kuruması, nazır olarak İsmail Hakkı Paşa'nın atanması ve yardımcı olmak üzere bir muavin ve bir de muhasebecinin atandırılması sağlanarak, Bahriye Nazır Muavini Umur-ı Bahriye Nezareti Muavini ismi verilmiş ve Divan mensupları arasında yer almıştır.<sup>510</sup> Divanda ayrıca Tersane Mektupçusu ve Bahriye Nezareti Muhasebecisi de temsil edilmiştir. Bu husus için sadaret 12 Mart 1867 (6 Zilkade 1283) tarihli takririyle Padişah'a durumu arz edilmiştir.<sup>511</sup>

Bahriye Nezâreti Muâvini<sup>512</sup>, Kaptan Paşalık müessesesindeki Tersâne-i âmire Nazırı veya Tersâne Müsteşârı'nın ayarında bir memuriyettir<sup>513</sup> ve Nâzırın mali yönlerden yardımcısıdır. Muhasebecisi ise hesap işlerine bakmakla yükümlü tutulmuştur.<sup>514</sup> Bahriye Nezareti kurulduktan ve bir muavin ve bir muhasebecinin tayin işlemi gerçekleşikten sonra; Bahriye Nazırı Hakkı Paşa yeni teşkilatta günümüz anlamındaki Osmanlı Deniz Kuvvetleri

<sup>508</sup> O dönemin Osmanlı Donanması'ndaki harp gemilerinde mevcut sorunlar hakkında raporlar hazırlamaktan sorumlu tutulmuştur. Gemilerin kömür tetariki, erzak ihtiyaçları, personel maaş ve özlük hakları, gemilerin teknik durumları, sevk ve idaresi ve benzeri birçok konuda rapor hazırlanmıştır.

<sup>509</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.320.

<sup>510</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.321.

<sup>511</sup> BOA, **İrade**, DH, No:38990, Defter no:25 Atufetlu Efendim Hazretleri, Bu def'a bâ'irâde-i seniyye te'sis buyrulan Umur-ı Bahriye Nezâreti'ine ehliyetli bir muâvin ve bir de muhâsebecinin lüzumu derkâr olduğu ve Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliye âzasından saadetlü Emin Efendi hazretlerinin mucib ve müsellemler olan kifâyet istikametine mebni anın meclisten almakta olduğu onbin guruş şehriyeye beşbin daha ilâve olunarak on beş bin guruş maaş ile muâvinliğe ve Edirne Muhâsebecisi saadetlü Hâfız Sâ'id Efendi'nin dahi Muhâsebeciliği'ne ta'yin olunmaları ve bu hâlde şimdiki Tersâne Muhâsebecisi'nin ilerüde sâye-i ihsân vâye-i hazret-i mülükânede başka hizmette kullanmak üzere memurin-i hâliyyesinden afvı hususlarında her ne vecihle emir ve ferman, isâbet beyân-ı hazret-i şehinşâhi müteallik ve şerefsudur buyrulur ise muktezâ-yı münifinin icrâsına mübâderet olunacağı beyânıyla tezkire-i senâveri terkim kıldım efendim.

Saderet'in takririne aynı gün ve tarihte çıkan iradede;

“Ma'ruz-ı çâker-i keminelere ki

Enmele-i zib-i ta'zim olan işbu tezkere-i sâmiyye-i sadâret penâhileri mânzur-ı şevket mevfür-i cenab-ı şehinşâhi buyrulmuş ve istizân buyurulduğu vecihle müşârûnileyhin ol miktar maaşla muâvinliğe ve mumâileyh Said Efendi'nin dahi Muhasebeciliği'ne ta'yin olunmaları ve Tersâne Muhasebecisi'nin ol süratle memurin-i haliyyesinden afvı müte'allik ve şeref-südur buyrulan emir ve fermân-ı humayyun-ı hazret-i Pâdişâhi muktezâ-yı hâlimden bulunmuş olmağa emir ve ferman hazret-i menlehü'l emrindir.

<sup>512</sup> Umur-ı Bahriye Nezâreti Muavinine” Bahriye Nezareti Müsteşârı'da denilmektedir.

<sup>513</sup> BOA, **İrade**, DH., No: 39899.

<sup>514</sup> BOA, **İrade**, DH., No: 39904.

Komutanlık makamı olan kaptanlık makamının<sup>515</sup> ve Bahriye Nezareti görevlerini beliren birer nizamname hazırlayarak takrir ile Padişah'a arz etmiştir.<sup>516</sup> Bir nevi çalışma programı olan nizamnamesinde vazifeleri şu şekilde belirtilmiştir;

1. Tersane ve Donanmanın bütün inşaat, tamirat işleri Bahriye Nezareti'nin uhdesinde toplanıp bu işler onun tarafından yürütülecektir.
2. İstisnasız bütün satın alma, Bahriye Nezareti tarafından yapılacağından, şimdiye kadar Tersane-i Amire'de bu işlerle meşgul olan heyetlerin hepsi, yeni teşkil eden Nezaretin mahiyetine girecektir.
3. Bu heyetlerin hal-i hazır üzere kullanılması veya düzenlenmesi ve tadili Bahriye Nazırı olan Paşa'nın rey ve temyizine bırakılmıştır.
4. Mutad ve muayyen olan masraflardan başka, yeniden gemi inşası ve büyük çapta satın alma gibi çok paraya ihtiyaç görünen masraflar karşılığının beyanıyla Nazır tarafından Bab-ı Ali'ye bir takrirle bildirilecek ve Vükela-i devlet arasında yapılacak, görüşmelerden sonra alınan karar Padişah'a arz edilecek, çıkacak irade-i seniyye gereğince hareket edilecektir.
5. Bahriye askeri ve gemilerin adetlerinin çoğaltılması mevzubahis olduğu zaman Kapudanlık Makamı ile Bahriye Nazırı müşterek karar verecektir.
6. Bahsedilen vazifelerde söz konusu olduğu üzere asakir-i bahriyenin elbiseleri, yiyecekleri ve maaşları, süfun-ı hümayun'un her cins malzeme ve tamiratına dair malumat Kumanda Meclisi tarafından Kapudanlık makamına verilecek ve tasdikinden geçtikten sonra Bahriye Nezareti'ne sunulacaktır. Yapılan teklif, tetkik edildikten sonra, nizamname uyarınca icrasına gayret sarf edilecektir.
7. Bu yeni teşkilatın esas gayesi meydana gelen masrafları bir kat daha inzibat ve iyi bir tasarrufa, tahsisatın, her türlü telef ve ziyandan muhafazası ve sarf edilen meblağın imkân nispetinde faydalı yerlere harcanması ve elde bulunan gemilerin malzeme ve sair cihetlerle mükemmel olması, velhasıl devletin bahriye işlerinin, umumi gelirlerden bu hususa ayrılan miktarın sarfı her zamandan daha ziyade bir şekilde intizam altına alınması ve ona göre hareket edilmesi esas alınmıştır.<sup>517</sup>

Her ne kadar Bahriye Nazırı Tersane ve Donanma'nın mali durumlarını yönetmekte tam yetki ile hareket etme selahiyetine sahipse de bazı askeri hususlarda, özellikle askere alma işlerinde Kapudanlık makamı ile müşterek hareket etmek zorunda idi.<sup>518</sup> Tersane ve Donanma'nın bütün idari işlerini yürütülmesinde Bahriye Meclisleri Nezaret'e yardımcı olan en fonksiyonel kuruluşlardır.

Meclislerin en büyüğü ve diğer meclislerden gelen mazbataların toplandığı ve değerlendirildiği yer olan Bahriye Meclisidir. (Tersane Meclisi) Bahriye Meclisi meselelerle

<sup>515</sup> Gencer; a.g.e., s.323.

<sup>516</sup> BOA, **İrade**, DH., No: 38990.

<sup>517</sup> BOA; **irade**, DH., Dosya No: 25 (Devir Teşkilat Dosyası).

<sup>518</sup> Gencer; a.g.e., s.324.

ilgili mazbataları hazırlar, diğer meclislerden gelen mazbatalarında kayıt altına alarak, ikinci bir mazbata grubu oluşturulur. Gerekli girdilerin yapılmasını müteakip mazbatalar toplu olarak Bahriye Nazırı'na arz edilir. Bahriye Nazırı her bir mazbata ile ilgili görüşlerini ayrı ayrı takrirler halinde hazırlayarak, bütün evraklar ile birlikte sadaret makamına arz edilmek üzere gönderir.<sup>519</sup>

Sadaret makamı Bahriye Nezareti'ne ait takrir, mazbata ve defterleri, Meclis-i Vala Ahkam-ı Adliye'nin yerine kurulan Şurayı Devlet'e<sup>520</sup> havele ederek burada görüşülmesini sağladı. Şurayı Devlette görüşülen Bahriye konuları Bahriye Nazırı'nın değerlendirmeleri dikkate alınarak yeni bir takrir ile Şurayı Devletten Sadarete gönderilirdi. Sadrazam'ın başkanlığında toplanan Encümen-i mahsus-ı Vükela Şurayı Devletten gelen son değerlendirmelere havi deniz meselelerini inceleyerek hakkında görüş oluşturur, müteakiben Padişaha arz edilirdi. Bahriye Meclisleri- Bahriye Nezreti-Sadaret-Şurayı Devlet-Sadaret (Encümen-i Mahsus-ı Vükela)- Padişah- Sadaret- Bahriye Nezareti yolunu izleyen deniz sorunları ve ilgili birimlerin değerlendirmeleri, görüş, önerileri Padişah tarafından titiz şekilde değerlendirilmekte ve gerekirse ilgili şahısları Saraya davet edilerek bir kez daha ayrıntılı bilgi alınmakta idi. Sonuçta Padişah'ın kararı irade şeklinde Bahriye Nezareti'ne gönderilirdi. Nezaret Padişah iradesine istinaden İlgili taraflara emirler göndererek sorun çözüldü. Üçüncü şahıslara zarar verse dahi kararların itirazı yâda temyizi mümkün değildi.

Kumanda ve İdare Meclisleri de sorunlarını mazbata şeklinde Bahriye meclisine iletmesi ön görülmüştür. Tek farkı memurun yerine Kapudâne-ı Derya veya idare Meclisi'nin başkanı bizzat konu hakkında ilgili makamlara bilgi vermekle mükellef tutulmuştur. Burada hedeflenen deniz sorunların birinci elden değerlendirilmesinin yapılmasıdır. Yani denizin sorunları bizzat denizde çalışana bırakılmıştır.

İsmail Hakkı Paşa'dan itibaren II. Abdülhamit devrinin başlangıcına kadar 13 Bahriye Nazırının vazife yaptığını görmekteyiz.<sup>521</sup> Bunlar sırası ile;

1. Mahmud Nedim Paşa (1868),
2. Ferid Abdülhamid Paşa (1871),

---

<sup>519</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.82

<sup>520</sup> 1867 yılında Meclis-i Ahkam-ı Adliye kaldırılarak yerine Şura-yı Devlet namıyla yeni bir yüksek mahkeme kurulmuştur. Bu makamın görevleri; Devlet işleri hakkında kararlar vermek, hazırlanan Kanun ve Nizamları tetkik etmek, bu kanun ve nizamların diğer kanun ve nizamlar ile çelişmesini önlemek, devletin üst düzey memurları ve yöneticilerini işledikleri ağır suçlarına (Rüşvet, kamuyu zarara uğratma, vatan hainliği, bölücülük yapmak veya fitne fesata ortak olma gibi suçları görüşme) ilişkin muhakeme ederek, karara varma, diğer mahkemelerde verilen kararları temyiz etme gibi günümüz Danıştay'ının temelini oluşturacak görevleri üstlenmiştir. Şurayı Devlet kendi içerisinde görev dağılımına tabi tutularak; Tanzimat, Maliye, Nafia Daireleri, İhtilaf-ı Mercî Encümeni, Heyet-i Umumiye, Temyiz, İstinaf, Bidayet mahkemeleri ile Heyet-i İthammiye (Müdde-i Umumiilik) heyeti şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Şurayı Devlet Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar varlığını devam ettirmiştir. Osmanlı Bahriye Nazırlığı'na ait meseleler Nafia Dairesinde görüşülür ve bilahare Şurayı Devlet Mazbatasını şeklinde sadarete gönderilmekte idi.

<sup>521</sup> Levent Düzcü, **Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları**, Gazi Üniversitesi Akademik Bakış, 2009, Ankara, s.45.

2. Fosfor Mustafa Paşa (1871),
3. Semih Paşa (1872)
4. Moralı İbrahim Paşa (1872)
5. Ahmed Esat Paşa (1872),
6. Fosfor Mustafa Paşa (2. defa 1872),
7. Namık Paşa (1872),
8. Hüseyin Avni Paşa (1873),
9. Hasan Rıza Paşa (1873),
10. Kayserili Esat Paşa (1875),
11. Rauf Paşa (1875),
12. Hasan Rıza Paşa (2. defa 1875),
13. Namık Paşa (2. defa 1875),
14. Hasan Rıza Paşa (3. defa 1875)
15. Lofçalı Derviş Paşa (1876),
16. Abdülkerim Nadir Paşa (1876),
17. Kayserili Ahmed Paşa (2. defa)

1876 yılında Sadaret tarafından hazırlanan bir takrire göre<sup>522</sup>; Tersane ve donanmanın tüm inşaat, tamirat ve satın alma işlemleri Bahriye Nezareti tarafından yürütülmeye başlanması nedeniyle, daha önce Tersane-i Amire'de bu işlerle meşgul olan birimler kaldırılmıştır.<sup>523</sup> Yeni düzenleme ile mutat harcamalardan farklı olarak yeni gemi inşası gibi büyük masraf gerektiren satın alımlar da Bahriye Meclisleri- Bahriye Nezareti-Sadaret-Şurayı Devlet-Sadaret (Encümen-i Mahsus-ı Vükela)- Padişah- Sadaret- Bahriye Nezareti kanalı ile Padişah iradesinin alınması esasa bağlanmıştır.<sup>524</sup> Yine Bahriye asker sayısının artırılması/azaltılması, yeni gemiler alınması ve eskilerin hizmet dışı bırakılması konusunda Nezaret ile Kaptanlık makamları koordineli hareket etmesi mecbur tutulmuştur.<sup>525</sup>

Bahriye Nazırlığı Sultan Abdülhamit'in tahta çıktığı tarih olan 1876 yılında 6 ay süre ile ilga edilmiş, ise de görülen lüzum üzerine yılın sonunda Nezareti tekrar ihdas edilmiştir. Bahriye Nezareti 3 Meclis ve 3 Daire başkanlığı şeklinde teşkilatlanmıştır.<sup>526</sup> II. Abdülhamit döneminde bünyesinde birçok komisyonların bulunduğu Bahriye Nezareti<sup>527</sup> bu komisyonlar vasıtasıyla Tersane-i Amire ve Donanma-yı Hümayun'un aksayan

---

<sup>522</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.329.

<sup>523</sup> Düzcü; **a.g.e.**, s.47.

<sup>524</sup> BOA. İ.BH. Dosya No.3 İrade No.1211-B-3.

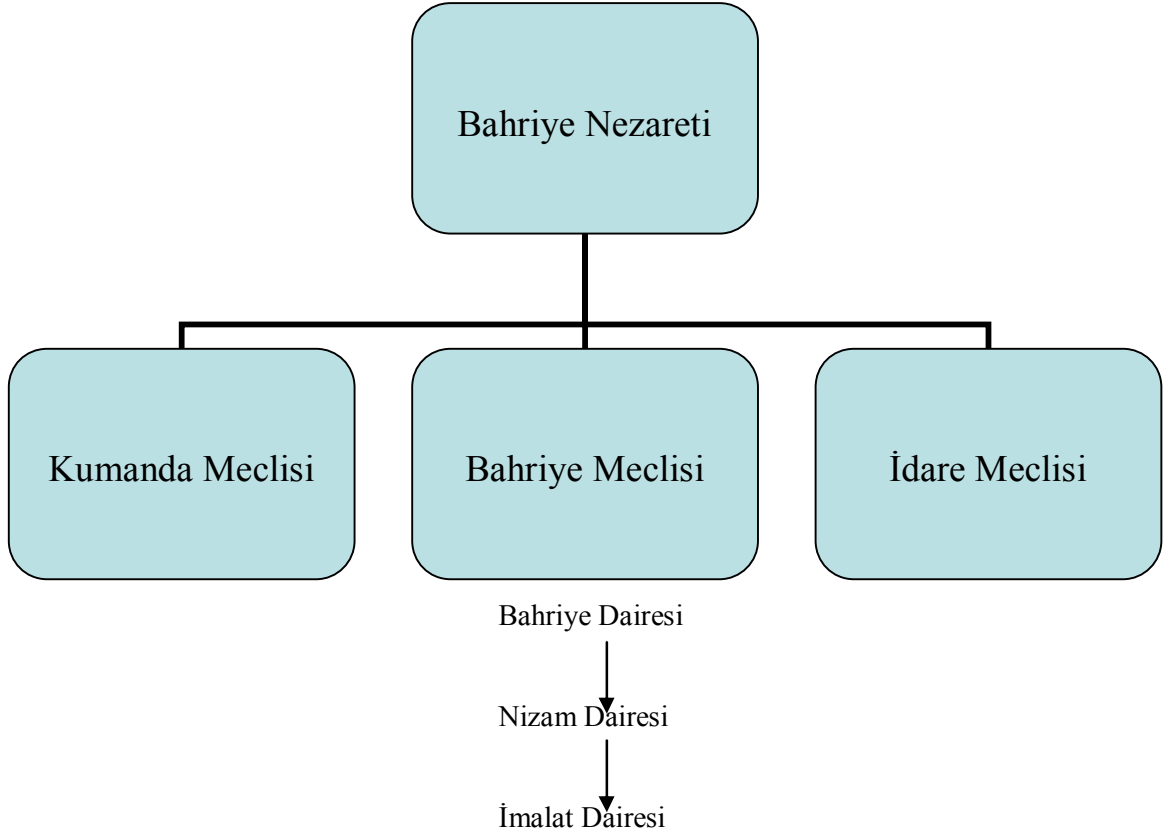
<sup>525</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.111.

<sup>526</sup> BOA. İ.BH. Dosya No.1 İrade No.1111-C-1.

<sup>527</sup> Tez çalışmamızda Osmanlı Bahriye teşkilatını şekillendiren;

1. Bahriye Salnameleri,
2. Mecmua-i Senevîye-i Bahriye,
3. Ceride-i Bahriyeler ile arşiv kayıtları esas alınmıştır.

yönlerini, eksikliklerini ve çağın şartlarına göre değişimini takip etme vazifesini yerine getirmiştir.<sup>528</sup>



Bahriye Nezareti'nin kurulması dönemin denizcilik alanındaki değişikliklerin/ gelişmelerin etkisi büyük olmuştur. Modern Deniz Kuvvetlerine sahip olma isteği teşkilat yapısının şekillenmesinde en önemli faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Sultan Abdülaziz döneminde oluşturulan meclis, komisyon, daire, şube başkanlıkları geçen dönem içerisinde yeni ihtiyaçlar doğrultusunda ilave birimler eklenmiş, işlevsiz birimler de lağv edilmiştir.<sup>529</sup>

Dönemin diğer bir özelliğide deniz harp silah araç ve gereçlerinde önemli teknolojik gelişmelerin yaşanmasıdır. I. Dünya savaşı sırasında kullanılacak olan gelişmiş silah ve cephanelerin ilk nüveleri bu dönemde oluşturulmuştur. Torpido, denizaltı, radar sonar gibi gelişmiş sistemlerin ilk prototipleri (numunesi) 1800 yılların sonunda dizayn edilmiştir.<sup>530</sup> Bu değişim bahriye teşkilatının içinde yeni birimlerin oluşturulmasına neden olmuştur. Bahriye teşkilatı çeşitli daire, komisyon ve şubelere ayrılarak personel arasında uzmanlaşmaya gidildiği (Mayın, Torpido, Denizaltı, Levazım, Topçu, Porsun, İşaretçi, Ordonat) görülmektedir.<sup>531</sup>

<sup>528</sup> Işın; **a.g.e.**, s.190.

<sup>529</sup> BOA. İ.BH. Dosya No.3 İrade No.1211-T-4.

<sup>530</sup> Mert Bayat; **Deniz Harp Araç Gereçleri**, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 2005, s.47.

<sup>531</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.113.



Osmanlı Bahriye teşkilatı, olarak yabancı müşavir subayların hazırladığı rapor ve tavsiyeler esasa alan Bahriye Salnamelerine göre şekillendirilmiştir.<sup>532</sup> 1890–1918 yılları arasında toplam 22 salnamenin<sup>533</sup> yayınlandığı tespit edilmiştir.

## 6.1. Bahriye Daireleri

### 6.1.1. Erkân-ı Harbiye Bahriye Zabıtlığı

Bir diğer adı da Şura-yı Bahriye olan bu kurulda Donanmaya ait her türlü sorunun tartışıldığı en üst makamdır. Günümüzdeki Amiraller kurulunun muadili olan üst kurulda savaş gemisi satın alınması, gemilerin Tersane-i Amirede inşası, limanlardan alınacak vergi, silâhına alınacak bahriye kura neferi, personel kıyafetleri gibi pek çok alandaki sorunları görüşerek, çözüme yönelik kararlar almıştır. 1839 Tanzimat Fermanından sonra Bahriyede yapılacak ıslahatı üstlenen Erkan-ı Harbiye-i Bahriye dairesi 1863 yılında ismi Erkân-ı Harbiye Bahriye Zabıtlığı olarak değiştirilmiş ve 1877 yılında yayınlanan bir irade ile ismini Şura-yı Bahriye olarak çevirmiştir.<sup>534</sup> Bu tarihten 2 yıl sonra da Şura-yı Bahriye'nin yeni dairelere bölünmesine karar verilmiştir.<sup>535</sup> Mart 1877 tarihli fermanla yeniden düzenlenmiştir.<sup>536</sup> Bu daire, Avrupa donanmalarında meydana gelen gelişmeleri takip edilmesi, yurtdışından gemi almaya gönderilecek personel ile kurs, toplantı ve eğitim

---

<sup>532</sup> İlk salname 1890 yılında yayımlanmıştır. Bahriye Nezaretinin yapısı ve teşkilatı sürekli ekleme ve çıkarmalar ile belli bir teşkilat yapısına kavuşturulmaya çalışılmıştır. 1918 yılında yayımlanan 22. salname I. Dünya savaşının sona ermesi ve Mondros Ateşkes Mütarekesinin imzalandığı dönemine denk gelmiştir. Osmanlı Devlet düzeninde salnameler önemli yer tutar Böylece 1918 yılında yayımlanan salname ile İmparatorluğun sona erdiği tescil edilerek, İstiklal Harbinin sancılı dönemine girilmiştir. Dönem içerisinde faaliyet gösteren bahriye daire, komisyon, şube ve bölümlerin genel amaçlarından salnamelerde yer almıştır.

<sup>533</sup> Lügat manası yıllık anlamına gelen salnameler ile bir yıl içinde geçen olayları göstermek üzere derlenen eserler olarak bilinir. Osmanlı Devletinde ilk resmi salname 1847 yılında Sadrazam Büyük Reşit Paşa 'nın girişimi ile yayımlanmıştır. Zamanla kapsamı genişletilerek belli bölümlere sahip matbu evrak haline gelmiştir. İlk salnameler de sadece takvim ve devlet teşkilatı yazılı iken sonraları devletin resmi teşkilatından başka her nezaret (Bakanlık) ve daireye ait olarak amir ve memurların isimleri, memuriyete atanma tarihleri, rütbe nişanları gibi kişisel bilgiler yer almıştır. İlk Bahriye salnamesi 1891 hazırlanmış Cumhuriyet dönemine kadar toplam 22 adet Bahriye salnamesi neşredilmiştir. Cumhuriyet'in ilk salnamesi, yine bu adla ve 23. sayı olarak 1340 (1924) yılında Müdafaa-yı Milliye Vekâleti Bahriye Dairesi tarafından yayımlanmış, bunu Cumhuriyet döneminin Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz'un döneminde yayımlanan 24. Bahriye salnamesi takip etmiştir. Cumhuriyet döneminde yayımlanan salnameler Osmanlı Devleti döneminde yayımlanan salnamelerden içerik olarak oldukça farklı bir yapıya dönüşmüş bir nevi Deniz Kuvvetleri kadro kuruluşunda mevcut subayların bir isim listesi haline gelmiştir. 1927 yılında Bahriye Vekâletinin kaldırılması üzerine salname isminden vazgeçilerek söz konusu matbuat Deniz subayları sicil kıdem kitabı adını almıştır. Günümüzde de yıllık sicil alan subayların kendi sınıfı içerisindeki konumunu gösteren önemli bir matbuat olma özelliğini taşımaktadır. Söz konusu sıralama subayların terfisine esas olması bakımından son derece önemlidir.

<sup>534</sup> Deniz Müze Arşivi, mektubu (DMA. MKT.) 253-71 , (15 Recep 1294/ 26 Temmuz 1877).

<sup>535</sup> Deniz Müze Arşivi, mektubu (DMA. MKT.) 194-71 , (21 Recep 1296/ 22 Mart 1877).

<sup>536</sup> Düzcü, a.g.e., s.4.

maksatlı gönderilecek adayların yazılı ve sözlü imtihanlarının hazırlanması ve icra edilmesinden sorumlu tutulmuştur.

Subay, Gedikli ve Erat'ın yüzer birlikler arasında atandırılması, yolluk, yevmiyeleri için gerekli evrakların düzenlenmesi, görev ihtiyaçlarına göre yıllık kurs envanterinin oluşturulması, kursların icrasına yönelik yurt içi ve yurt dışında araştırma yapılması, kursların iktisadi maliyet ile en etkin şekilde icra edilmesi için tedbir alınmasından sorumlu tutulmuştur<sup>537</sup>. Savaş gemilerinin özelliklerine bağlı olarak çeşitli alanlarda uzman kadroların oluşturulması, bu kadrolara atanacak adaylardan en iyisinin seçilmesi amacıyla, liyakata dayanan bir seçimin yapılması ve işin ehlisine verilmesi konusunda yetkilendirilmiştir. Sadece savaş zamanı değil, barış zamanında savaşa hazırlanma prensibi kabul edilerek, yüzer unsurların çeşitli eğitimlere tefrik edilmesi, gemiler arasında karşılıklı eğitim ve işbirliğinin sağlanması, personel mübadelesinde bulunarak, deniz subayları, gedikliler ve erlerin bilgi görgü tecrübelerinin arttırılması konuları, bahriyede uygulanacak nazari ve fiilî eğitim programlarının oluşturulması, tatbikatların yapılması, yüzer ve kara birlikleri arasında koordinasyonu sağlama ve eğitimlerin pekiştirilmesi görevlerinin yerine getirilmesi Erkân-ı Harbiye Bahriye Zabitliği'nin sorumluluğuna verilmiştir.<sup>538</sup> Savaş gemilerinin çeşitli bölgelelere gönderilmesi, gidilen bölgede geminin her türlü ihtiyacının karşılanması ve eğitim ihtiyaçlarının yerine getirilmesi ile bulunan bölgenin askerî ve kıyı birlikleri ile koordinasyon kurma yetkisini bünyesinde toplayan Erkân-ı Harbiye Bahriye Zabitliği görev sonunda gelen yeni savaş gemisi ile görev devir teslimi yapması, görev esnasında karşılaşılan güçlükler konusunda devreden gemiden rapor alınması, bu rapor doğrultusunda orta ve uzun vadeli planlar yapılması işlevini yerine getirmiştir.

Deniz Kuvvetlerinin Kara unsurları desteklemesi konusunda fiilî uygulama yapılması ve eğitimler hakkında raporlar hazırlayarak eğitimin etkinliğinin tespit edilmesi ile özel silah olan torpidoları atan hücumbotların takip ve kontrolünden sorumlu tutulmuştur.<sup>539</sup>

Bu daire ayrıca başta İngiltere olmak üzere, Rusya, Fransa, Almanya, İtalya, Yunanistan Krallığı hatta yeni devlet sayılan Amerikan donanmaları hakkında istihbarat bilgilerinin toplaması, manevraları, gemilerin ülke ziyaretleri, başka ülkeler ile müştereken yapılan tatbikatlar veya tek gemi eğitimleri, gemi platform, silah ve mühimmatta yapılan değişiklikleri, harbe hazırlık seviyeleri, deniz askerlerinin silâhına alınması/terhisi, seferberlik durumları, gemilerin materyal durumu, büyük vurucu unsurlarda meydana gelen arızalar ve yedek parça/malzeme ihtiyaçları ve teçhizatlarının durumlarının izlenmesi, düşman donanması hakkında toplanan bilgilerin Osmanlı İmparatorluğu tercüme odası/

---

<sup>537</sup> Işın; **a.g.e.**, s.67.

<sup>538</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.109.

<sup>539</sup> Düzcü; **a.g.e.**, s.75.

Hariciye Nezareti kanalı ile dış temsilciliklerden teyit edilmesi görevleri Bahriye Nezareti Bağılısı Erkân-ı Harbiye Bahriye Zabitliği sorumluluğuna verilmiştir.<sup>540</sup>

### 6.1.2. Levazım Dairesi: Dairenin Başlıca sorumlulukları şunlardır;

a. Dönem sitimli gemilere geçiş dönemidir. Kazanlarda kömür yakılarak sitimin elde edilmektedir.<sup>541</sup> Bu dairenin en büyük görevi Zonguldak ve Karadeniz Ereğlisi havzası başta olmak üzere Osmanlı topraklarında kömür aranması, üretilen kömürlerin yeterli miktarda daha önce inşa edilmiş kömür depolarına sevk edilmesi, depolarda mümkün olan en fazla miktarda kömürün depolanması, stoklanan kömürlerin belirlenen ikmal noktalarına transfer edilmesi, barış veya savaş şartlarında bu ikmal noktalarından savaş gemilerine sevk edilmesi için gerekli tertibatın alınması işleminden sorumlu tutulmuştur.<sup>542</sup> Kömür taşıma maksatlı olarak Donanma bağılısı kuru yük gemilerinden istifade edildiği gibi, sivil ticaret gemileri de kullanılmıştır. İmparatorluğun ekonomik koşulları ağırlaştıkça savaş gemilerinin açık denizlerde desteklenmesi Bahriye Nezareti'nin<sup>543</sup> uğraştığı en çetin konu olmuştur.<sup>544</sup> b.

İlaçların temin edilmesi, depolanması ve sağlık kuruluşlarına dağıtımının yapılması, sağlık birimlerinde stoklanması, çeşitli ameliyat ve ilk yardım malzemelerin tedarik edilmesi görevlerini üstlenmiştir. Başta yüzer unsurlar olmak üzere, her türlü tıbbi cihazların revir ve askerî hastanelere dağıtımının sağlanmasından sorumlu tutulmuştur.<sup>545</sup> Her türlü yiyecek, içecek, giyeceğin temin ve dağıtımını sağlamak ve Tersane-i Amire'nin gemi inşası ve onarımında kullandığı her türlü ahşap malzeme kereste ve yapı malzemelerin satın alınması işlemini yerine getirmektedir. Sitimli gemilerin Osmanlı Deniz Kuvvetleri envanterine dâhil edilmesi ile her türlü makine ve elektrik malzemesinin temin ve tedariki, askerî malzeme ve

---

<sup>540</sup> Işın; **a.g.e.**, s.175.

<sup>541</sup> Kazanda kömürün yakılması ile sitim elde edilmekte, Yüksek basınçlı sitim, stim türbününe gönderilerek sitim türbünü yüksek devirde döndürülmekte, sitim türbününe direk bağlı ana güç iletim sistemi, ana shaft döndürülmekte, bu yüksek devirin pervaneye iletilmeden önce rıdakşinger diye adlandırılan dişli grubu ile deviri azaltılarak gemi pervanesi çevrilmekte ve gemi ileri hareket geçmektedir. Tornistan (Geri) manevrada bir glaç (yöndeğiştirici) yardımı ile türbün aksi yönde tahrir edilmekte, yani sitimin yönü değiştirilerek tornistan yol alınmakta, gemi geri geri gitmektedir.

<sup>542</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.116.

<sup>543</sup> Deniz Müze Arşivi, mektubu (DMA. MKT.) 277-11 , ( 26 Kasım 1897).

<sup>544</sup> Dönemin şartları gereği Osmanlı Donanması başka bir bölgeye merkezî bir plan programdan ziyade, görev ihtiyaçlarına göre sevk edildiğinden, savaş gemisinin gideceği bölgelere kömür sevkîyatında aksamalar olabilmekte idi. Savaş gemisi ilk hareket ettiği limandan azami kömür yükü ile ileri harekâta geçmesine rağmen seyirin süresi alınan bu kömürün miktarı ile doğru orantılı olmuştur. Eğer bölgede ilave bir kömür kaynağı yoksa gemi dönüş süresinin de ihtiyaç duyacağı kömürü de hesaba katarak seyir süresini belirlerdi. Tezimizin arşiv araştırmasında Bahriye Nezareti süresince ana üssün dışına gönderilen gemilerin uğradıkları bölgelere kömür alması için gemilere tahsisat yaptığına dair birçok belgeye rastlanmıştır.

<sup>545</sup> Sancar; **a.g.e.**, s.223.

üniforma dikimi yapan Askerî Dikimevlerine kumaş ve iskarpin tedariki ile her türlü satın alma ve muayene işlemlerini<sup>546</sup> yerine getirmekten sorumludurlar.

### **6.1.3. Dersaadet Liman Dairesi**

Başta İstanbul, İzmir olmak üzere diğer Osmanlı Limanlarına giriş çıkış yapan Sivil ve Askerî Gemilerin sayıları, yükü ve faaliyetleri hakkında Mabeyn-i Hümayun'a bilgi vermekten sorumlu tutulmuştur.<sup>547</sup>

### **6.1.4. Divan-ı Harp Dairesi**

Bahriye ile ilgili suç ve cezaların görüşüldüğü bir daire idi. Günümüzdeki Disiplin mahkemeleri ve Askerî Yüksek İdare mahkemesi görevlerini yerine getirmiştir.

### **6.1.5. Tersane-i Amire Memuriyeti**

Tersane-i Amire'ye ait yurt içi ve yurt dışı satın almalar, yıllık iş planına göre yapılacak her türlü tasarım, imalat, modernleşme maksatlı tadilat/inşa, bakım tutum ve onarım faaliyetleri ile bina inşası ve istihkâmcılık faaliyetlerinin yerine getirilmesinden sorumludur.<sup>548</sup>

### **6.1.6. Muhakemat Dairesi**

Divan-ı Harp Dairesinde görüşülen davaların temyiz araştırılmasını yapmaktan sorumlu bir daire idi. Günümüzdeki Askerî Yargıtay faaliyetlerini icra etmiştir.

### **6.1.7. Sıhhiye-i Bahriye Heyeti**

Savaş gemilerinde ve Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin kıyı birliklerinde görev yapan Bahriye Askerinin sağlık durumlarının takibi ile sıhhiye subayı yetiştirmek üzere uygun nitelikli personelin eğitim, öğretime gönderilmesinden sorumlu tutulmuştur. Gülhane Askerî Tıp Akademisinin temelini oluşturacak İstanbul Haydarpaşa Askerî Tıbbiye mekteplerinin açılması ile yetişen askerî doktorların dış ülkelerde uzmanlık eğitimlerine gönderilmesi ile yakından ilgilenmiştir.<sup>549</sup>

---

<sup>546</sup> Teknolojinin gelişmesine bağlı olarak harp gemilerinin bakım tutum ve idamesinin sağlanabilmesi için yedek malzeme statüsünde tedarik edilecek malzemelerin kalem sayısı bazında büyük artışlar meydana gelmiştir. Deniz Kuvvetlerinde her türlü malzeme İkmal birimleri tarafından merkezî alımlar ile tedarik edilir. Lojistik ve İkmal faaliyetleri başlıkları altında konusunda uzmanlaşmış personel tarafından faaliyetler yönlendirilir. Ayrıca çeşitli bölgelerde yerel tedariki sağlayan satın alma komisyonları ile alınan malzemelerin şartnamesinde belirtilen niteliklere uygunluğunu kontrol eden Muayene Komisyonları bulunmaktadır. Her iki kurum birbirlerinden tamamen bağımsız hareket eder ve o bölgede bulunan en üst rütbeli komuta makamının başlısı olarak hareket ederler.

<sup>547</sup> Günümüzdeki Liman Başkanlıklarının işlevini yerine getirmektedir. Kapitülasyonların tüm yıkıcı etkilerine rağmen Devlet-i Aliye gümrük gelirleri nedeniyle özellikle yük alan/boşaltan ticaret gemileri hassasiyetle takip edilir ve limana girecek diğer gemilerin gereksiz yere bekletilmesinin önüne geçilirdi. Yine Savaş gemilerinin dağılımı ve buldukları limanlar ve faaliyetler günlük olarak takip edilirdi. Günümüzde sivil ve askerî gemiler dünyanın neresinde olurlarsa olsun uydu seyir sistemi yardımı ile buldukları mevkiiler gerçek zamanlı olarak sahil gözetleme merkezleri tarafından takip edilirler.

<sup>548</sup> Yeni inşa savaş gemilerinin Osmanlı Devleti üst kademesinde bir övünç ve kıvanç kaynağı olması nedeniyle, söz konusu memuriyetin faaliyetleri Bahriye Nazırları tarafından yakından takip edilmiştir.

<sup>549</sup> Şakir Batmaz; **Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması**, Erciyes Üniversitesi (Basılmamış Doktora Tezi); Kayseri, 2002, s.53-55.

### 6.1.8. Liman Komutanlığı

Bahriye askerinin disiplin ve tayinleri ile ilgili olarak Şura-yı Bahriye kararlarını uygulamaktan sorumlu tutulmuştur. Bahriye Mektebinden mezun olan mühendisler, Mülazım-ı evvel ve Mülazımı saniler ile Gemi Komutanı olarak atanacak adaylarının tayin işlemlerini yerine getirme ve yapılan atama işleminin sonuçlarını Şura-yı Bahriyeye bildirmesinden sorumlu tutulmuştur.<sup>550</sup>

İstanbul'da konuşlu dairelere ilave olarak taşrada faaliyet gösteren Bahriye Nazırlığı bağlısı çeşitli kurumlar bulunmakta idi. Bunların en önemlileri Osmanlı Donanmasında faaliyet gösteren tüm sitimli gemilerin kömür ihtiyacını karşılayan Ereğli Maden-i Hümayun Nezareti İstanbul başta olmak üzere yurt içi ve yurt dışı limanlar arasında personel yolcu ve yük taşıma faaliyetlerinde bulunan İdare-i Mahsusa ve kuruluşu Abdülmecit döneminde gerçekleştirilen Mekteb-i Bahriye Bahriye Nazırlığı'nın taşra teşkilatını oluşturmaktadır.<sup>551</sup>

Bahriye Nazırı her üç kurum içerisinde Mekteb-i Bahriyeye özel önem vermekte idi.<sup>552</sup> Zira okul Osmanlı Donanmasının bel kemiğini oluşturan subay kadrosunu yetiştirmekte idi. Mekteb-i Bahriye denizcilik konularında bilimsel olarak teorik ve pratik eğitimler vererek Türk denizcilerinin yetiştirilmesine önemli katkılarda bulunmuştur. Heybeliada'da faaliyet gösteren okuldan mezun olanların sayısı Osmanlı Donanmasının ihtiyaç duyduğu subay sayısını karşılamaktan uzak olmasına rağmen, devrine göre ileri eğitim veren mekteb-i Bahriye Osmanlı İmparatorluğu döneminde devletin kaderi üzerinde etkili olacak birçok devlet adamını yetiştirmiştir.<sup>553</sup>

### 6.2. Bahriye Komisyonları

Bahriye Nezareti'ne bağlı faaliyet gösteren birçok kurum ve kuruluş bulunmaktadır. Bunlardan bir kısmı bir takım ihtiyaçlara istinaden geçici olarak teşekkül eden guruplar olduğu gibi, daimî olarak faaliyet gösteren kuruluşlar da bulunmakta idi. Üstlendikleri görev ve yaptıkları çalışmalarla Bahriye Nezareti'nin inkişafında önemli rol oynayan daimî komisyonlar şunlardır.<sup>554</sup>

#### 6.2.1. Mühimmat –ı Harbiye Komisyonu

Osmanlı Bahriyesinde kullanılan her türlü silah ve toplara ait mühimmatın tedariki, depolanması, muhafazası ve birliklere sevk edilmesi ve kayıtlarının tutulmasından sorumludur. Ayrıca gemilerde ve kıyı savunma birliklerinde görev yapan topçu subayların

<sup>550</sup> BOA, Cevdet Bahriye, 703.

<sup>551</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.37.

<sup>552</sup> Atabey; **a.g.e.**, s.191.

<sup>553</sup> Bu geleneğini Cumhuriyet döneminde de sürdürmüştür. (Fahri Korutürk, Ali Kırca, Celal Eyiceoğlu, Hulusi Kentmen, Erol Mütercimler, Seyfi Dursunoğlu...)

<sup>554</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.50.

gelişen fen ve teknoloji doğrultusunda yetiştirilmesi maksadıyla çeşitli yurtiçi ve yurtdışı kurslara gönderilmesi bu dairenin sorumluluğuna verilmiştir.

### **6.2.2. Fen Komisyonu**

Denizcilikle ilgili yeni gelişmeleri izlemek, fabrikalarda inşa edilecek gemilerin mühendislik hesaplamalarının yapılması ile kaliteye uygunluğunu denetlemiştir. Günümüzde askerî tersanelerdeki Dizayn (tasarım) Baş Mühendisliği'nin görevini üstlenmiştir. Dönem yurtdışından yeni alınan gemiler nedeniyle teknoloji transferinin en üst düzeyde olduğu bir dönemdir. Tersane-i Amire yılların bilgi birikimini teknoloji ile birleştirerek yeni tasarımlar yapmaya başlamıştır. İşte bu üretim ve imalatların mühendislik hesaplarına uygunluğu fen komisyonunca denetlenir. Ayrıca dünyadaki gemicilik bilimindeki gelişmeleri takip etmesi nedeniyle fen komisyonu Bahriye Nazırı tarafından idare edilmiştir.<sup>555</sup>

### **6.2.3. Fabrikalar Komisyonu**

Osmanlı Donanmayı Hümayunda bulunan bütün vapur ve gemilerin bakım tutum, tamir işleri ile ilgilenmiştir. Günümüzde bu faaliyetler askerî tersanelerde görev yapan Gemi Onarım Baş Mühendisliği tarafından yerine getirilmektedir.<sup>556</sup>

### **6.2.4. Islahat ve Tahkikat Komisyonu**

Tersane-i Amire ile limanlardaki bütün muhasebe işlemlerinin kontrolü, yolsuzlukların takibi ve faaliyetlerin düzgün çalışması amacıyla teşkil edilmiştir.<sup>557</sup> Denizcilikle ilgili her türlü yenileşme çabaları ve Avrupa denizciliğinin takip edilmesi, bu komisyon tarafından yürütülmüştür.

### **6.2.5 İmalat Komisyonu**

Tersane-i Amire' deki imalat ve inşaat faaliyetlerini kontrol ve koordine edilmesinden sorumlu tutulmuştur.

---

<sup>555</sup> Doğrudan Deniz Kuvvetleri Komutanı'nın komutası altında faaliyet gösteren Araştırma Geliştirme Başkanlığı Türk Deniz Kuvvetlerinde her türlü bilimsel araştırma, geliştirme faaliyetlerini yaparak elde ettiği tasarımları yeni inşa edilen savaş gemilerinde kullanılmaktadır.

<sup>556</sup> Savaş gemileri her yıl kuru havuz onarımına, her beş yılda bir de kapsamlı onarıma alınırlar. Cihazlar arızalı olmasa dahi gemiden sökülerek fabrikalara alınırlar. Sistem ve cihazlar teknik dokümanları esas alınarak gerekli bakımlar yapılarak gemideki yerlerine monte edilirler. Askerî Tersaneler onaracakları gemilere göre ihtisaslaşmışlardır. Örneğin denizaltılar Gölcük'te onarıma tabi tutulurken, Hücumbotlar İstanbul Tersanesinde onarıma alınırlar. Yıllık onarım planlamalarına göre tersaneye alınan savaş gemisi 4-6 ay onarım süresince bütün sistemleri kapsamlı onarım/bakım/tutumdan geçirilir. Bütün bu işlemler Gemi Onarım Baş Mühendisliği tarafından yerine getirilir. Onarım aşamaları, karşılaşılan sorunlar, olası gecikmeler haftalık ve aylık raporlar halinde ile ilgili makamlara bildirilerek tedbir alınır. Onarım işlemleri masa subaylığı tarafından kontrol edilir. Onarımlar tamamen tamamlandıktan sonra Tecrübe test birimleri tarafından sistem ve cihazlar devreye alınarak nominal değerlerinden başlamak üzere en üst limit değerlerine kadar çalıştırılır. Cihazların tam performansta çalıştırılarak gemi ilgisine teslim edilir.

<sup>557</sup> Batmaz; a.g.e., s.68.

#### **6.2.6. Torpido Komisyonu**

Torpedo alanındaki bilimsel çalışmaların batı dünyasında giderek gelişmesi nedeniyle bu alandaki teknik gelişmelerin bahriye askerî ve Bahriye Mektebine müfredatına alınarak öğrencilere torpedo konusunda yeni bilgilerin öğretilmesinden sorumlu tutulmuştur.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

### I. MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE BAHİRİYE NEZARETİ

#### 1. Sultan Abdülhamit Döneminde Bahriye Nezareti

30 Mayıs 1876 tarihinde bir saray darbesi ile Osmanlı Donanması'nın inkişafı için özel çaba gösteren Padişah Sultan Abdülaziz tahtan indirilmiştir<sup>558</sup>. Yerine Sultan V.Murat'ın getirilmesi kararlaştırılmıştır<sup>559</sup>. Padişah Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilmesinde Vezir-i Azam Mithat Paşa, Harbiye Nazırı Müşir (Mareşal) Serasker (Başkumandan) Hüseyin Avni Paşa ve Bahriye Nazırı (Oramiral) Kayserili Ahmet Paşa etkin rol oynamışlardır.<sup>560</sup> Padişah'ın hal edilmesinden kısa süre önce Bahriye Nazırı tarafından Sultan Abdülaziz'e sadık gemi komutanları (liyakatlerinin yetersiz olduğu gerekçe gösterilerek) görevden alınarak<sup>561</sup>, Padişah Sultan Abdülaziz'in tahtan indirme operasyonunun deniz kısmı tamamlanmıştır.<sup>562</sup>

Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilmesinden<sup>563</sup> yaklaşık bir hafta sonra Sultan Abdülaziz'in 4. eşinin kardeşi Çerkez Hasan vakası yaşanmıştır.<sup>564</sup> 31 Aralık 1876 tarihinde

---

<sup>558</sup> 1948-1949 yıllarında Güverte Sınıf Okulunda Teğmen rütbesinde bulunan Emekli Tuğamiral İ.Bülent İŞİN o dönemde okul komutanı olan Gv.Alb.Burhanettin ARSLA (1918 Tarihinde Deniz Harp Okulundan mezun olmuş)'ın büyüklerinden duyarak naklettiği kadarıyla; Bahriye Subayı mezuniyeti ile birlikte üç ah alır. Anne ahı, eş ahı, Padişah ahı. Subay çıkar ama İmparatorluğun uzak bir ucuna atanır. Aylarca evine uğramaz, böylece anne ahı alır, evli ise buna eş ahı eklenir, son olarak da kendisine en iyi imkânları sunduğu halde Sultan Abdülaziz'in azledilmesinde öncü rol oynayarak Padişah ahı almıştır. Bundan dolayı uzun yıllar Bahriyenin iki yakası bir araya gelmemiştir.

<sup>559</sup> Şerif Mardin; **Yeni Osmanlı Düşüncesinin Doğuşu**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.61.

<sup>560</sup> Padişahın tahtan indirileceği gecenin geç saatlerinde Kara Kuvvetleri Dolmabahçe'yi karadan kuşatmış, sabaha karşı durumdan haber alan Valide Sultan Pertevniyal, Padişahı uyandırıp durumu oğlu Abdülaziz'e söylemesi üzerine Padişahın “ Üzülme valide beni gemiler kurtarır” cevabını vererek kendi döneminde inşa ettirdiği Osmanlı Donanmasına olan güvenini belirtmiştir. Padişahın en güvendiği Gemi Komutanları (Süvarilerin) Komutasında olan gemiler Dolmabahçe Sarayı önünde demirli durumda idi. Padişahı görevden almak isteyenler, dönemin en yeni ve modern kalyonların kaptanlarını kısa süre önce padişahın gemilere sığınacağı düşünülerek gizlice görevden uzaklaştırılmış ve yeni yönetim yanlısı subaylar gemi komutanı olarak tayin edilmişlerdi.

<sup>561</sup> İşin, **a.g.e.**, s.233.

<sup>562</sup> Gemi komutanlarının Padişah'ı hal olayında siyasetin içine çekilerek, bir basamak olarak kullanılması, Bahriye'de kurumsallaşmanın olmadığı göstermektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun yok olma tehlikesi geçirdiği bir dönemde gemi komutanlarını Padişahı seven veya sevmeyen diye iki gruba ayırmak bile başlı başına büyük bir zafiyete alanı oluşturmuştur.

<sup>563</sup> Nitekim Padişah Sultan Abdülhamit uykulu halini üzerinden attıktan sonra çifte kayığına atlayarak alargada (açık denizde) bulunan Harp Gemilerine doğru yönelir. Daha ilk Harp gemisinden kendisine silah doğrultulması üzerine acı gerçeği anlar ve iki elini yukarı kaldırarak “ Ben yıllardır sizleri İhya ettim, karşılığında bana bunu mu yapacaktınız? Allah belanızı versin, dilerim bu dünyada iki yakanız bir araya gelmesin inşallah diye” beddua ederek isyancılara teslim olmak üzere sahile geri döndüğü rivayet edilir. Bunun üzerine geleneksel olarak 2 bedduaya sahip olan, Bahriyeliler yeni bedduasını da padişahı almış oldular. Bunlar ilki uzak bölgelerde çalışıldığı için Anne bedduası, evlendikten sonra eş bedduası (evden uzak kalınmasından dolayı), son olarak ta Padişah bedduası. Herhalde bu üç bedduadan olsa gerek halen bahriyelilerin iki yakası bir araya gelmemektedir.

<sup>564</sup> O zamanki Osmanlı Kara Kuvvetlerinde yüzbaşı rütbesine sahip olan bu zat aslen Çerkez kökenlidir. Elde ettiği nimetleri kaybetmesinin etkisiyle eniştesi Sultan Abdülaziz'in hal edilmesine aşırı içerlemiş ve intikam almaya karar vermiştir. O esnada Mithat Paşa'nın İstanbul Beyazıt semtinde bulunan konağında devletin ileri gelenlerin toplantı yaptığını öğrenmiş ve bu toplantıyı basmıştır. Eniştesinin hal edilmesinde en büyük rol oynadığına inandığı Serasker Hüseyin Avni Paşa ve Hariciye



Sultan Abdülhamit tarafından Çerkez Hasan'ın saldırısından ağır yaralı olarak kurtulan Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa azledilerek yerine Çerkez Mehmet Rauf Paşa Bahriye Nazırı olarak atanmıştır. Sultan Abdülaziz'in hal edilmesinden sonra her ne kadar Sultan V.Murat tahta geçmiş ise de 3 ay kadar sonra akıl sağlığının yerinde olmadığı anlaşıl原因arak, Mithat Paşanın girişimi ile Sultan Abdülhamit kılıç kuşanmış ve 33 yıl sürecek yeni sadaret dönemine başlanmıştır.<sup>565</sup>

Yolsuzluk ve rüşvet konusunda Sultan II. Abdülhamit döneminde Bahriye Nazırı olarak görev yapmış Hüseyin Rami Paşa'nın anılarıdır. Söz konusu anılarda gemi alımlarındaki yolsuzluklardan bahseden Paşa, İngiltere'den Peleng-i Derya gambotunu 77.000 Osmanlı altın satın alındığını, hâlbuki İngiliz Armadası için özel imal edilmiş, daha süratli ve üzerinde daha fazla topu/silahı bulunan, aynı sınıf gambotun fiyatının sadece 36.000 Osmanlı altın lirası olduğunu, görev süresi boyunca tüm iyi niyetli mücadelelerine rağmen vücudu kanser gibi saran rüşvet ve yolsuzluk illeti ile baş edemediğini vurgulamaktadır.<sup>566</sup>

## 2. Gayr-i Müslimlerin Askere Alınması

Osmanlı Devleti'nin denizciliğin önemini XIX. yüzyılda<sup>567</sup> fark etmeğe başlamış ve buna yönelik çalışmalar kapsamında denizcilikten anlayan Rum Tebaadan istifade etmek için bir kânun çıkartılmıştır.<sup>568</sup>

Rum Tebaadan istifade etmek için çıkartılan kânun ile Osmanlı İmparatorluğu'nun 600 yıllık tarihinde ilk kez gayr-i Müslim tebaa askere alınmaya başlanılmıştır<sup>569</sup>. Genellikle Rum kökenli tebaa harp gemilerinde teknik personel olarak görev yapmışlardır. Osmanlı Devletinden bağımsızlığını kazandıktan sonra batılı devletlerin desteğini kazanan Yunanistan Krallığı gittikçe güçlenmesi ve bir devlet görünümüne bürünmesi oranında, Rum kökenli teknik personel, bozulmuş idari yapının etkisiyle Osmanlı Bahriyesi'nden ayrılarak

---

Nazırı Reşid Paşa'yı öldürür. Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa'yı ağır yaralar. Yaveri Deniz Yüzbaşısı Şükrü Efendiyi (Bektaşî tarikatına mensup olduğu için adına şiirler yazılmış ve cenazesi pašaların cenaze töreni kadar görkemli olmuştur.) ile hizmet erini öldürür. 2 gün sonra da tutuklanarak Beyazıt'taki Serasker Kapısında (Bugünkü İstanbul Üniversitesi Merkez Binası) asılarak idam edilmiştir. Bahriye Nazırı Kayserili Ahmet Paşa saldırıdan ağır yaralı olarak kurtulmuştur ve iyileşmesinin uzun süreceğinin anlaşılması üzerine

<sup>565</sup> Sultan Abdülhamit bundan sonra devletin tüm mali gücünü, bütçe açıklarının kapatılmasına ve dış borçların ödenmesine yönlendirdiğinden Abdülaziz'in bin bir emekle vücuda getirdiği o muhteşem donanma (mali imkânsızlıkların etkisi ile) Haliç'e demir atmıştır. Abdülhamit'in bazı vesveselerine uyan kimseler donanmayı limanda bile eğitimden yoksun bırakmıştır. Her ne kadar Abdülhamit büyük gemi yerine küçük gemi siyasetini benimseyerek bir takım küçük torpidobotlar inşa ettirdiyse de bunların hiçbirini işe yaramadığını zamanla anlaşmıştır.

<sup>566</sup> Cengiz Ödeş; **Hüseyin Rami Paşanın Anıları, Türk Deniz Harp Tarihî**, Deniz kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2009, s.553.

<sup>567</sup> Prof. Dr. İlber ORTAY'lı bu dönemi imparatorluğun en uzun yüzyılı olarak nitelendirmektedir.

<sup>568</sup> BOA.İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1317-B-1.

<sup>569</sup> Işın; **a.g.e.**, S.219.

Yunan Donanması'na geçmişlerdir. Osmanlı Devleti bu boşluğu İngiliz, Fransız, İsveç ve Alman vatandaşları ile doldurmaya çalışmıştır. Sultan Abdülaziz döneminde teknik personelin yerini doldurmak için muhtelif çareler aranmaya başlanmıştır. Başta İngilizler yabancı danışmanlar olmak üzere, Osmanlı Donanmasında görev yapan Fransız, İtalyan hatta Alman<sup>570</sup> kökenli personelden istifade edilmiştir.

1. Gemilerde görevli Baş çarkçı, II. Çarkçı, Elektrikçi gibi teknik personelin önemli bir bölümü yıllık sözleşmeli İngiliz, Fransız, İtalyan, Rus, İsveç ve Alman gibi yabancılardan oluşmuştur.<sup>571</sup>

2. Osmanlı Donanmasını oluşturan Savaş gemileri çok değişik ülkelerde inşa ettirilmiş olduğundan, o zamanki modern donanmalarda kullanılan her türlü sistem ve cihazı bünyesinde barındırmış, bu sistem ve cihazların idamesi için çok geniş yedek malzeme tedarikine ihtiyaç göstermiştir.<sup>572</sup>

Ülkelerarasında politik zeminin kaygan olması nedeniyle yedek malzeme tedarikinde sorunlarla karşılaşmış ya da çok yüksek fiyata satın alınabilmiştir. Zaten bozuk olan mali durum nedeniyle yedek malzeme satın alma durma noktasına gelmiş, bu yüzden milyonlarca Osmanlı Altınına mal olan koca gemiler atıl durumda (harekâttan sakıt kalmakta) kalmıştır. Bu nedenlerden dolayı donanma etkin kullanılamamıştır.

3. Osmanlı Donanmasında bulunan Harp Gemilerin bakım ve onarımları ağırlıklı olarak Tersane-i Amire (İstanbul Tersanesi)'de yapılmakta, aynı zamanda bakım onarım kademeleri ile tersanelerde de önemli ölçüde yabancı uzman ve usta istihdam edilmekteydi.<sup>573</sup>

Gerek gemilerdeki, gerekse tersanelerdeki yabancıların varlığı savaş ve gerginlik dönemlerinde, yani donanmanın fiilen ve etkin olarak kullanılacağı dönemlerde çeşitli sorunlara neden olmuş ve zaman zaman Osmanlı Donanması etkinlikle kullanılamamıştır.<sup>574</sup>

Osmanlı İmparatorluğu Donanmasında görevli yabancı uyruklu personel bir savaş durumunda kendi ülkesini savaşan taraflardan birisinin olmamasını gerekçe göstererek verilen görevlere karşı çıkmıştır.<sup>575</sup>

---

<sup>570</sup> Berkez; **a.g.e.**, s.141.

<sup>571</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.179.

<sup>572</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.255.

<sup>573</sup> Zeki Arıkan- İdris Bostan ; **Türk Denizcilik Tarihi, Boyut Yayıncılık, Deniz Basımevi** Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s.38.

<sup>574</sup> Gülen; **a.g.e.**, s.177.

<sup>575</sup> Örneğin İsveç uyruklu bir başçarkçı Osmanlı-Rus savaşı esnasında İsveç'in Rusya ile savaşmadığını, dolayısıyla kendisinin de Rusya'ya karşı savaşmak istemediğini gerekçe göstererek Peyk-i Şevket gemisinden ayrılmış ve gemiden ayrıldığında makineye ait bazı önemli parçaları yanına

Nihayetinde yabancı tebaaya mensup teknik personel ile değirmen döndürülmeye çalışılarak kısır döngüye devam edilmiştir<sup>576</sup>. Çok büyük maliyetlere katlanarak kurumsal hale getirilmeye çalışılan denizcilik konularındaki okullar ve mesleki kursların, Osmanlı İmparatorluğu çökünceye kadar teknik personel temininde çok başarılı olduğunu söylemek mümkün değildir.<sup>577</sup>

### 3. Sultan II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Faaliyetleri

Her türlü ahşap tekne Osmanlı Tersanelerinde inşa edilmekte idi. Buhar makineli zırlı teknelerin satın alınması ile birlikte tezgâhlarda değişikliklere gidilmiştir.<sup>578</sup> Ahşap teknelerin inşasında bilinen klasik yöntemler kaldırılarak yeni teknolojiye uygun tezgâhları satın alınmıştır. Uyum sorunu dışında, mevcut bilgi birikimi, el becerisi ve nitelikli iş gücü sayesinde bu geçiş sürecinin kolay aşıldığını söylemek mümkündür<sup>579</sup>. İstanbul Tersane-i Amire için bir ana plan hazırlanmış, bu ana plan dâhilinde tersanede bulunan alanlar kademe kademe elden geçirilmiştir. Yurt dışından satın alınan buhar takatli makine ve tezgâhlar, yeni yerlerine monte edilmiştir. Yeni sistem tezgâh ve makinelerin kullanmasının öğrenilmesi için ilgili ülkelere (İngiltere, Fransa ve Almanya) personel gönderilmiştir. Tezgâh ve makineleri öğrenen personel yurt içinde kurslarda öğretmenlik yaparak yeni personel yetiştirmiştir. Yoğun çalışma temposuna ilave olarak Tersane-i Amire'nin bir miktar altyapı yatırımları ile buhar gücü ile tahrik edilen, metal teknelerinde inşasında başarılı olunduğunu söylemek mümkündür. Osmanlı Tersaneleri buhar makineli ve zırhla kaplı savaş gemilerini inşası devlet kademesinde gurur kaynağı olmuştur<sup>580</sup>. Ne var ki o dönemlerde Osmanlı Devleti sanayisini geliştiremediğinden, gemi inşayı destekleyecek yan sanayisi bulunmamaktadır.<sup>581</sup> Top ve silah sistemleri, makine aksamlarının imali ve yedek parçaları, cayro, parekete (sürat ölçer), ölçü aletleri, mekanik aksamlar, elektrikli sistem ve eçhizeler destekleyecek altyapıya sahip değildi<sup>582</sup>.

---

almıştır. Bahriye Vekâleti Donanma Komutanının bilgisi dâhilinde şahısın sözleşmesini fesih etmiştir. Geminin Teknik işlerinden sorumlu Türk meslektaşı bırakın makinayı faal hale getirmeyi eksik malzemelerin hangisi olduğunu dahi tespit edememiştir. Sonuç olarak, aynı personel daha yüksek maaş ve daha fazla imtiyazlarla işe yeniden alınmak zorunda kalmıştır.

<sup>576</sup> Yavuz ; **a.g.e.** s.374-375.

<sup>577</sup> Namık Gökçay; **Deniz İkmal Eğitimi ve Okulları (1699-1999)**, Deniz Basımevi, İstanbul, s.44.

<sup>578</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.87.

<sup>579</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.** s.388.

<sup>580</sup> Batmaz; **a.g.e.**, s.88.

<sup>581</sup> Afif Büyüktuğrul; **Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihî Üzerine Etkileri**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1998, s.73.

<sup>582</sup> Ali İhsan Gencer; **Türk Denizcilik Tarihî Araştırmaları**, Türkiye Denizcilik Sendikası Basımevi, Ankara, 1999, s.95.

#### 4. Sultan II.Abdülhamit Dönemi Bahriye Nezareti'ne Bağlı Daireler

II. Abdülhamit Dönemi'nde Bahriye Nezareti'nin yeniden düzenlendiği, bünyesinde bulunan dairelerin yeniden teşkil edildiği ve onlarca komisyonun faaliyetini yürüttüğünü görmekteyiz. Bu komisyonlardan ekserisi ıslahat adı altında kurulmuş ve böylece Tersane-i Amire ve Donanma-yi Hümayun'da cereyan eden bütün işlerin, imalat ve inşaat faaliyetlerinin çağın gereklerine uygun olarak bir nizam içerisinde yürütülmesi amaçlanmıştır. Bahriye Nezaretinin kuruluşundan bu yana faaliyette olan daire ve komisyonların ya yetkileri genişletilmiş veya yeniden oluşturulmaya çalışılmıştır.<sup>583</sup>

Uzun süre yürürlükte olan komisyonların yanında belirli bir işin gerçekleştirilebilmesi amacıyla geçici olarak oluşturulan ve işin nihayetinde lağv edilen komisyonlar da bulunmaktadır. Bahriye Nezareti'ni oluşturan dairelerden başlayarak daimi ve geçici komisyonlar, kuruluş amaçları ve faaliyetleri şu şekilde sıralanmıştır.

##### 4.1. Erkanı Harbiye-i Bahriye Dairesi

II. Abdülhamit'in Mart 1877 tarihli bir fermanıyla<sup>584</sup> Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi olarak yeniden teşekkül ettirilmiş ve yetkileri genişletilmiştir. Buna göre yeni teşkil olunan komisyon biri istihzarat ve diğeri ise Seyr-i sefain olmak üzere iki kısımdan ve her bir kısımda dört şubeden oluşturulmuştur. Bunlardan istihbarat kısmı ve buna bağlı şubeler şu şekildedir:

##### I.şube (İstihbarat-i Ecnebiye):

Bu şubenin görevleri şu şekildedir.<sup>585</sup>

1. Muhtelif lisanlarda yazıları Bahriye salnamelerinin ve bahriyeye ait diğer eserlerin tetkik edilerek Türkçe bir Sefain-i Harbiye Salnamesinin yazılması,
2. Osmanlı sefirlerinin ve ateşenevallerin (Deniz Ateşeleri) bütçelerinin tetkiki, Bahr-i Sefid(Akdeniz) ve Bahr-i Siyah (Karadeniz)'da bulunan Yunan, İtalyan, Rus, Avusturya ve Fransa'ya ait filoların takibi, harp nizamları, donanma manevraları ve tertibatları hakkında kayıtları tutmakla görevli ateşenevaller ile konsolosların ve maiyetleri ile ilgili talimatnamelerin hazırlaması,

<sup>583</sup> Gencer, **a.g.e.**, s.317.

<sup>584</sup> BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1441-B-17/4.

<sup>585</sup> Düzcü; **a.g.e.**, s.176.

3. Avrupa'ya gönderilecek zabitanın imtihanları ve bu hususla ilgili gerekli yazışmaların yapılması,
4. Denizcilikte meydana gelen gelişmelerin, torpidobotlar ve sahil müdafaası hakkında Avrupa gazetelerindeki makalelerin takip edilmesi, komşu devletlerin donanmalarının durumları hakkında toplanan istihbarı bilgilerden oluşan bir defter tanzim edilmesi ve icap ettiğinde bu defterdeki bilgilerden riyasetin izni dâhilinde diğer daire ve şubelere bilgi vermesinden,

## **II. Şube (istihzarat-i Harbi)**

Bu şubenin görevleri şu şekildedir.<sup>586</sup>

1. Bahriye Dairesi tarafından tanzim ve kabul edilen ve yeniden vücuda getirilecek olan donanma hakkındaki uygulanacak programları yıl yıl uygulanmasının takip edilmesi,
2. Buna dair resmi planların hazırlanması, ilgili fabrikalarla yazışmaların yapılması,
3. Savaş esnasında gemilerin mürettebatı, cephane, kömür, su, boya, makine levazımı, erzak ve diğer teçhizlerinin tedarik edilmesi için lazım gelen nakil vasıtalarının cins ve miktarına dair komodorluklar ve liman riyasetleri tarafından tutuları defterlerin bir icmalinin de burada bulundurulması,
4. Donanmanın yapmış olduğu manevralar hakkında raporlar yazılarak bunların hülasesinin riyasetleri aracılığı ile Bahriye Nezaretine bildirilmesi, bunlardan neşri mümkün olan kısımların Ceride-i- Bahriyede yayımlanmasının sağlanması,
5. Torpidobotların durumlarının takibi, torpido istasyonlarının kurulmasına ihtiyaç duyulan yerlerin tespit edilmesi (örneğin İstanbul, Çanakkale Boğazı yaklaşma suları, İzmir, İzmit, İskenderun, Basra, Sirte (Libya) ve Antalya körfezleri)
6. Donanmaya ait gemilerin müşterek bir harekâta kara ordusuna denizden destek sağlanması ve diğer destek usullerinin belirlenmesi,

## **III. Şube: Bu şube**

Görevleri şu şekildedir.<sup>587</sup>

---

<sup>586</sup> Coşkun Güngen; **Bahriye Vekaleti**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, Ekim 1985 Sayısı: 531, S.23,26.

<sup>587</sup> Güngen; **a.g.e.** , S.24.

1. Seferberlik esnasında Anadolu ve Rumeli sahillerinde konuşlu illerde bulunan Bahriye neferinin silâhına alınması, seferberlik durumunda sevklerinin yapılmasından,
2. Seferberlik esnasında Osmanlı Donanması tarafından kullanılan rıhtım/iskelelerin mevcutlarının tespiti ile silâhına alınacak Bahriye kura neferinin taşınması için ne tür ve kaç adet vasıtaya ihtiyaç duyulduğunun belirlenmesi,
3. Savaş esnasında ticaret-i bahriyenin zarar görmemesi, ne kadar savaş gemisine ihtiyaç duyulacağını Harbiye Nezaretiyle görüşülerek tespit edilmesi,
4. Osmanlı Donanması harekât odasında Harp gemilerinin buldukları mevkilerin her an takibi için bir harita üzerinde gösterilmesi işlemlerinden sorumlu tutulmuşlardır.

Karargâhta gemilerin son mevkilerinin takip edilmesi ve bu konuda Kaptan Paşa'nın bilgilendirilmesi hedeflenmiştir.

#### **IV. Şube:**

Bu şubenin görevleri şu şekildedir:<sup>588</sup>

1. Bahriye Dairesi ile Donanma veya Donanma ile Sahil İşaret İstasyonları arasında muhaberenin sağlanması ile Karadeniz, Marmara, Ege, Akdeniz, Kızıldeniz, Arap Denizi, Basra Körfezinde seyirde bulunan gemilerle Ana karargâhın arasında eş zamanlı muhabere yapılması hedeflenmiştir. Karargâh-Bölgelerde konuşlu Sahil İşaret İstasyonları-Savaş/Ticaret Gemilerinden oluşan bir muhabere akışı teşkil edilmiştir. Haberleşme akışı her iki yöne mevcuttur.<sup>589</sup>
2. Sahillerdeki işaret noktalarının tayin edilmesi (Osmanlı İmparatorluğu'nun geri çekilmesine bağlı olarak işaret istasyonları/haber merkezleri yeniden teşkilatlandırılmıştır. Hususi işaret defterlerinin ve işaret flamaların tertibi (Denizcilikte yılların birikimi ile oluşturulan flama ve sancaklar bugün olduğu gibi beynelmilel anlamlara sahipti ve itirazsız her bahriye tarafından aynı anlamda kullanılırdı<sup>590</sup>.

---

<sup>588</sup> Güngen; **a.g.e.** , S.25.

<sup>589</sup> Savaş Gemiler seyire çıkmadan en az 6 saat önce hareketına planı hakkında ilgili makamları bilgilendirecek şekilde kısa bir rapor gönderir. Bu raporda ayrıca uğranılacak limanlar ile bu limanlardan talep edilecek erzak, mühimmat ve akaryakıt ihtiyaçları belirtilir. Geminin denizde bulunduğu süre zarfında teknoloji yardımı ile takibi sağlanır ve komuta kademesi bilgilendirilir. Denizaltılar için farklı metodlar takip edilmektedir. Ticaret gemileri ise Dünya Mevki Sistemi (GPRS) ile takip edilirler.

<sup>590</sup> Örneğin ORUÇ sancağı tehlikeli madde transferi yapıyorum. REİS sancağı alındı anlaşıldı anlamlarında kullanılmakta idi.

Bunlar dışında Erkan-i Harbiye-i Bahriye Dairesi'ne bağlı diğer şubeler ise Seyri sefainle ilgilidir. Erkan-i Harbiye-i Bahriye Dairesinin kuruluşundan sonra riyasetine yine II. Abdülhamit'in fermanı ile Miralay Faik Bey getirilmiş üye sayısı artırılmıştır. Buna ilave olarak ihtiyaç duyulduğunda uzman üyeler de komisyona dahil edilmiştir. (Denetleme durumu ve çeşidine göre)

Erkan-ı Harbiye-ı Bahriye Dairesi'nin özellikle Bahriye Nezareti bünyesinde bulunan dairelerin teftiş/denetleme faaliyetlerini yürüttüğünü görmekteyiz. Bahriye Mektebi, imalat-i Sübyan Taburu, Liman Kumandanlığı sürekli olarak denetlemeye tabi tutulmuştur. Denetleme/teftiş sonucunda “Denetleme Sonuç Raporu” hazırlanmış, üst kurulda raporlar incelenerek gerekli düzeltici tedbirler alınmış, ilgili memur/personel ikaz edilmiştir<sup>591</sup>. Ayrıca Uluslararası Deniz Hukuku kurallarının Osmanlı karasuları, liman ve rıhtımlarında uygulanması görevi yine Erkan-i Harbiye-i Bahriye Dairesinin sorumluluğuna verilmiştir. Bir komisyon tarafından yabancı bayraklı gemilerin Osmanlı limanlarına giriş ve çıkışlarında uyacağı kaideleri içeren bir nizamname hazırlanmıştır<sup>592</sup>. Bu nizamnameye göre; Osmanlı sahillerine izin almadan üç milden fazla yaklaşan Gemiler (sulh zamanında da olsa da) el konulması kural haline getirilmiştir.<sup>593</sup> IV. Şube'nin gemicilik ve seyir faaliyetlerinin daha güvenilir olarak yapılabilmesi için İngiltere'den Bahr-i Muhit Atlası, Hint Denizi Sahilleri Harita ve portolonlarıyla Çin, Japon ve diğer bölgelerin haritaları satın alınmıştır. Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin talebi üzerine Osmanlı Deniz Subaylarının bilgi ve görgüsünü arttırmaya yönelik olarak Mecmu'a-i Fünun-ı Askeriye'nin dergisi periyodik olarak yayımlanmıştır. Bahse konu dergide Dünyada denizcilik konularında meydana gelen değişiklikler, bunların Osmanlı donanması ve tersanelerine yansımaları ile Tophane-i Amire de meydana gelen değişikliklerden bahsedilmiştir.<sup>594</sup>

Ayrıca Osmanlı Deniz Subayının kültür seviyesini arttırmaya yönelik olarak; Avrupa'da meydana gelen gelişmeleri subaylar tarafından takibi maksadıyla (yıllık abone ücreti Bahriye Hazinesi'nden ödenmek üzere) yabancı gazetelere abone olunmuştur. Bu iş için Londra'da bulunan Miralay Ahmet Bey görevlendirilerek, konuyla ilgili araştırma yapması istenmiştir<sup>595</sup>. Nihayetinde Erkan-i Harbiye-i Bahriye Dairesine çeşitli gazeteler periyodik olarak gönderilmeye başlanmıştır. Bu dönemde abone olunan gazete ve dergiler: 1 adet İngiltere'nin berriye (kara) ve bahriye (deniz) gazetesi; 1 adet geometri ilmi ile ilgili gazetesi; 1 adet Garanik isimli İngilizce resimli gazete; 1 adet İngiltere'de

<sup>591</sup> Necmettin Olgaç; **Türk Deniz Tarihinin Özeti**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1954, s.173.

<sup>592</sup> Bostan; **a.g.e.**, S.146.

<sup>593</sup> DMA, **Mkt.**, Belge No:526/143-40.

<sup>594</sup> DMA, **Şub.**, Belge No:208/25-A.

<sup>595</sup> Gökçay; **a.g.e.**, s.69.

yayımlanan Times gazetesi;1 adet Amerika'dan bir matematik-teknik bilgi içeren gazete/dergi satın alınmaya başlamıştır.<sup>596</sup> Bütün bu faaliyetlerle birlikte özellikle Avrupa matbuatının takip ve neşrinde belirli ölçüde neticeler alınmış ve bir müddet sonra Tercüme Komisyonu adı altında bir komisyon kurularak Avrupa'da meydana gelen gelişmelerin takibi amacıyla ciddi bir tercüme çabasına girişilmiştir.<sup>597</sup>

#### 4.2. Şura-yı Bahriye

II. Abdülhamit devrine kadar vazifesine devam eden Bahriye Meclisi'nin ismi Temmuz 1877 tarihinde yayınlanan bir irade ile Şura-yı Bahriye olarak değiştirilmiştir<sup>598</sup>. Bahriye Nezareti ile ilgili bütün yazışmaların başvuru merci olarak önemli bir yere sahip oları Şura-yı Bahriye bir nevi üst subay ve amirallerden oluşan bir kurul hüviyetine sahip olmuştur.<sup>599</sup>

#### 4.3. Liman Kumandanlığı

Erkan-ı Harbiye-i Bahriye ve Şura-yı Askeriye'ye bağlı olarak faaliyetlerini yürüten Liman Kumandanlığının II. Abdülhamit devrindeki görev ve sorumluluklarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Donanmaya tayin olunacak süvari-i evvel ve sanilerin tayinleri Liman Kumandanlığı tarafından şura-yı Bahriye'ye bildirilerek tayinlerin yapılması ve bu rütbelerin haricindeki zabitanın tayininde ise doğrudan doğruya Liman Kumandanlığı tarafından yapılması,
2. Donanmanın subay kadrosunun incelenmesi, eksikliklerinin tamamlanması vazifeli zabıtanın eğitim seviyelerinin tespit edilmesi,
3. Zabitanın talimlerindeki problem sahalarının tespit, alanında başarılı olan zabitanın taltif edilmesi,
4. Tayini lazım gelen zabitan yeni görev yerlerine atamak,
5. Gemilerin harp mühimmatındaki eksiklikleri tespit etmek,

---

<sup>596</sup> Batmaz; a.g.e., s.187.

<sup>597</sup> Hüsnü Tengüz; **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, Genelkurmay Başkanlığı Yayını, Ankara,1995, s.229.

<sup>598</sup> BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1335-B-3.

<sup>599</sup> 5'i Ferik Paşa, 6'sı Liva Paşa, 14 zabitan olmak üzere 25 kişiden oluşmuştur.



6. Liman Kumandam Erkan-i Harbiye-i Bahriye zabitanı ile birlikte gemileri dolaşarak muayene etmek,<sup>600</sup>

Liman Kumandanlığı bu dönemde daha çok çarşı iznine çıkan bahriye askerlerinin disiplinsizliği, suç işleyenlerin inzibat ve kolluk kuvveti marifeti ile cezalandırılmaları, personelin atama ve tayin işlemleri ile uğraşmıştır.<sup>601</sup> Ayrıca üst kurul olarak Şura-yı Bahriye'nin limanlar konusundaki karar/emir ve direktiflerini yerine getirmiştir. Özellikle kılık-kıyafet ve hareketleri ile askeri disiplini bozan bahriye askerlerinin takip ve tedbirleri, donanmada bulunan gemilere zabıt tayini, İdare-i Mahsusa gemilerine top takılması, askerin ayda bir top talimi yapması, Bahriye Kanunnamelerinin okutturulması<sup>602</sup>, karakol gemilerinin vazife yerlerine gönderilmesi, ülkenin zor iklim şartlarının<sup>603</sup> hüküm sürdüğü bölgelere uygun melbusat gönderilmesi görev yapan personelin tecrübelilerden seçilmesi, gemi teçhizatının kontrolü ile kaza/müsademe durumunda gemi personeli tarafından kullanılacak filikaların durumlarının kontrol edilmesi, Liman Komutanlığının sorumlu olduğu işlerdir.<sup>604</sup>

#### 4.4. Dersaadet Liman Dairesi

İstanbul Limanı'nda ve Marmara Denizi'nde bulunan askeri ve ticari gemilerin sayıları ve arıza durumları ile ilgili bilgileri toplayarak Mabeyn-i Hümayun'a bildirmekten sorumlu tutulmuştur. İhtiyaç anlarında kullanılmak üzere Osmanlı sancağını taşıyan İdare-i Mahsusa ve diğer kumpanyalardaki gemilerin tespitini yaparak aynı zamanda bunlarla mukavelelerin imzalanması, yevmiye olarak verilecek miktarın tespiti çalışmalarını yürütmüştür<sup>605</sup>.

Dersaadet Liman Dairesine bağlı olan kalemler ise su şekildedir:

Dersaadet Liman Dairesi Muhasebe Kalemi, Tahrirat Kalemi, Ferman Kalemi, Rüsumat Kalemi, Kayıkçılar idaresi.

II. Abdülhamit döneminde Dersaadet Liman Dairesi ile ilgili belgelerde, İstanbul Limanına giriş-çıkış yapan gemilerden Ferman Rüsumu adı altında topladığı vergiler

<sup>600</sup> BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1335-B-5.

<sup>601</sup> Işın; **a.g.e.**, s.174.

<sup>602</sup> Tülay Duran; **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Vapur Donatıları**, Vapur Acenteleri Derneği, İstanbul, 2002, s.212.

<sup>603</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.271.

<sup>604</sup> **Salname-i Bahri**, 1878, s. 32.

<sup>605</sup> BOA:İ.BH.Dosya No:1, İrade No: 1335-Ca-3.

ile oluşturulan bütçeden 1893 tarihinde usulsüz olarak 312.560 kuruşu çekildiği ve senedi açıkta bırakıldığı tespit edilmiştir.<sup>606</sup>

#### 4.5. Tersane Memuriyeti

Tersane Memuriyeti'nin görevleri arasında, Tersane-i Amire'ye ait bütün ithalat, ihracat ile imalat, inşaat ve tamiratın intizam dâhilinde yapılabilmesi, tersane bütçesinin tanzimi ve bütün işlemlerin düzenli bir şekilde devamının sağlanması yer almaktadır.<sup>607</sup>

Bu birim kendi arasında Muavinlik, Heyet-i Keşfiye, idare Müdüriyeti, Tahrirat Kalemi ve Muhasebe Kalemi<sup>608</sup> gibi kollara ayrılmaktadır. Bunların görev ve sorumlulukları şu şekilde dağıtılmıştır;

**1. Tersane Memuriyeti Muavinliği:** Tersane Memuriyetine ait bütün işlerin takibiyle sorumlu tutulmuştur.

**2. Heyet-i Keşfiye:** üyeleri muhtelif sınıflardan seçilmiş oları Heyet-i Keşfiye tamir ve teçhiz edilen gemilere yapıları masrafın miktarı, sarf olunan malzemenin cins ve miktarını içeren Keşf-i Evvel Defterinin tanziminden sorumlu tutulmuştur.

**3. İdare Müdüriyeti:** İstanbul'a gelen bütün ticaret ve yelken vapurlarının Haliç dâhilindeki iskelelere usule uygun olarak aborda edilmesi ve bu gemilerin kendilerine tanınan süreden fazla kalıp kalmadıklarını kontrolü, bunlara ruhsat varakası verilmesi ile görevlendirilmiştir. Bunun yanında Haliç sahillerinden denize moloz dökülmemesinin temini, buralarda binaların denize zarar verecek biçimde inşa edilmesinin önlenmesi gibi mimari görevleri de bulunmaktaydı.

**4. Tahrirat Kalemi:** Tersane Memuriyetine ait bütün evraklara tanzimi, muamele ve yazışmalarla ve kayıtların düzenli olarak tutulması ile görevlidir.

**5. Muhasebe Kalemi:** Tersanenin bütün ambar, fabrika, mağaza ve imalathaneleriyle donanmaya ait ithalat, ihracat, imalat, inşaat ve tamiratı ile diğer işlere ait hesapların tutulması, amele maaşlarının hesabı, demirbaş eşyaların envanter

---

<sup>606</sup> DMA, Mkt.,781/132.

<sup>607</sup> Bostan; a.g.e.,s.69.

<sup>608</sup> Bostan; a.g.e., s.167.

kayıtlarının tutulması ve tersane bütçesinin tanzim edilerek Bahriye Muhasebat Dairesine takdimi başlıca görevleri arasındadır.<sup>609</sup>

Tersane Memuru, haftada bir gün maiyetinde bulunan Kısım müdürleriyle inşaat, tamirat ve bahriyedeki gelişmeler üzerine müzakere etmekle görevli olup bu komisyonun reisliğini de kendisi yürütmüştür<sup>610</sup>

#### 4.6. Nizam Dairesi

Kanununname ve nizamnamelerin bahriye bünyesinde uygulanması amacıyla faaliyet göstermiştir. Bu dönemde Nizam Dairesi'nin özellikle ilgilendiği konular arasında Ertuğrul Firkateyni'nde ölenlerin yakınlarına maaş bağlanması<sup>611</sup>, Bahriye Mektebi'ne kayıt ve kabul şartlarının değişen durumlara göre düzenlenmesi, Tersane-i Amire Haddad şakirliği ve Sübyan Taburları için belediye daireleri müdürlükleri ile Aceze hanelerden alınacak çocukların kayıt ve kabul esaslarının belirlenmesi, izinsiz evlilik yapan zabitanın tespiti ve cezalandırılması, askere alma ve rütbe tevcihi gibi konular bulunmaktadır.

#### 4.7. Heyet-i Sıhhiye

Bahriye askerlerinin sağlık durumlarının takibi ve donanma için gerekli sıhhi zabitanın yetiştirilmesi amacıyla hizmet vermek Heyet-i Sıhhiyenin bu dönemdeki görev ve sorumlulukları arasındadır. Ayrıca Bahriye Nezareti namına Mekteb-i Tıbbiye-i Bahriye'den tabip yetiştirilmesini temin etmek en önemli görevi olmuştur<sup>612</sup>. Mesela, II. Abdülhamit döneminde Bahriye Dairesi namına okutulan tıp öğrencilerinin bir türlü mezun edilip gönderilememesi üzerine Heyet-i sıhhiye tarafından Mekteb-i Tıbbiye-i şahane idaresine bu durum bildirilmiş ve buradan gönderilen cevabı yazının ekinde 1873 yılından itibaren Bahriye Dairesi namına okuyan talebenin 10 yıllık dökümü çıkarılarak gönderilmiştir. Buna göre 1883 yılına kadar sadece bir öğrencinin gönderilebildiği diğerlerinin ise Nizamıyeye verildiği anlaşılmıştır.<sup>613</sup> Bu konuyla ilgili bir diğer örnek ise Bahriye namına okuyan öğrencilerden Haydarlı Mahmud Süleyman'ın 5. Sınıftan itibaren baytar sınıfına ayrılmasıdır. Bunu haber alan Heyet-i Sıhhiye duruma müdahale ederek baytardan ziyade tabibe oları ihtiyacını gündeme getirmiştir. Ayrıca ümera ve zabıtanın çalışacakları mevkilere tevzileri yapılacaktır

---

<sup>609</sup> Gökçay; a.g.e. s.212.

<sup>610</sup> DMA, Mkt.,32/68.

<sup>611</sup> Kaori Komatsu; *Ertuğrul Firkateyni (Bir Dostluğun Doğuşu)*, Turhan Kitapevi , Ankara, 1992, s.196.

<sup>612</sup> Batmaz; a.g.e., s.43.

<sup>613</sup> DMA, Mkt., Belge No:741/181-l 15-A.

arasında malul olanların tespit edilerek ilgili komisyona bildirilmesi de heyet-i sıhhiyenin görevleri arasındadır.<sup>614</sup>

Mülazımdan sağ kolağasına kadar görev yapan ve emekliye ayrılan askerlerin hastalanmaları halinde takip edecekleri muamele yine Heyet-i Sıhhiyenin kontrolü altında olmaktadır. Bahriye askerine karşılıksız olarak hizmet verenlerin Devlet tarafından taltifi Heyet-i Sıhhiyenin Sura-yi Bahriyeye beyanı ile olmaktadır. Bu dönemde Tarabya'da eczacılık yapan Mr. Jalikiboni 5 yıl karakol gemisi mürettebatına ücretsiz hizmet verdiği gerekçesiyle Heyet-i Sıhhiye tarafından 5. rütbeden bir adet Mecidiye nişanı ile ödüllendirilmesi temin edilmiştir.<sup>615</sup>

Bunlar haricinde Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet yürüten Birimler; Divan-ı Harp Dairesi, Torpido Resim hanesi, inşaiye Resim hanesi, Fabrikalar Resim hanesi, Elbise Ambarı, Elbise Deposu, Erzak Ambarı, Eşya-i Ayniye ve Sebze Deposu, Mamul Ambarı, Gayr-i Mamul Ambarı, Posta ve Telgraf Şubesi, Bahriye Fişekhanesi bulunmaktadır. Nezaret bünyesinde vazife yapan kalem kâtipleri ise; Sura-yi Bahriye Kalemi, Sura-yi Bahriye Nizam Dairesi, Muhasebat-ı Cariye Kalemi, Muhasebe-i Merkeziye Kalemi, Yoklama-i Bahriye, Mektubu Kalemi, Evrak-i Umumiye, Vezne, Jurnal Kalemi, Mesalih-i Mutedahile Kalemi, Sicil-i Ahval şubesi, Sandıklar Kalemi, Mahzen-i Evrak, Tersane Memuriyeti Kalemi, Tercüme Kalemi, Mekteb-i Ruşdiye-i Bahriye, Leyli ve Nehari Tüccar Kaptan Mektebi, Haddehane şakirdam Kışlası, Bahriye Silahendaz Taburudur.<sup>616</sup>

Bahriye Nezareti bünyesinde Ereğli Madeni Nezareti'ne bağlı olan birimler ise şu şekildedir; Tahrirat Kalemi, Liman Mevki, Alaca Ağzı Mevki, Kozlu Mevki, Zonguldak Mevki, Kilimli Mevki, Batalağzı Mevki, Amasra Mevki. Ayrıca Nezaret bünyesinde bu dönemin bir diğer yeniliği ise yangın tulumbacılığının kaldırılarak modern bir itfaiye taburunun oluşturulmasıdır. Tulumbacılığın 1855 tarihinde lağvedilmesinden sonra başıbozuk tulumbacılar şehreminde istihdam edilmiştir.<sup>617</sup>

## 5. Komisyonlar ve Faaliyetleri

Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak çalışan ve sürekli faaliyet gösteren komisyonlar kuruluş amaçlarına göre ya dairelerdeki muamelelerin sıhhatli bir şekilde cereyanı, ya imalat ve inşaat işlerinde Avrupa standardının yakalanması yahut da dairelerin hesaplarını kontrolü amacıyla kurulmuşlardır. Buna karşı geçici komisyonlar ise belirli

<sup>614</sup> DMA, Trş, Belge No:971/1.

<sup>615</sup> Büyüktuğrul; a.g.e. s.196.

<sup>616</sup> Salname-i Bahri, 1895, s.45.

<sup>617</sup> DMA, Mkt., Belge No:513/44.

bir zaman aralığında hizmet vermekte olup, teşkil amaçları farklı farklıdır. Bu komisyonların amaç ve görevleri şöyledir;

## **5.1. Daimi Komisyonlar**

### **5.1.1. Islahat ve Kavan-i Bahriye Komisyonu**

1869 Nisan ayında Sultan Abdülaziz'in fermanı ile hizmete başlayan komisyon, Tersane-i Amire ve donanmanın ıslahı hakkında faaliyet yürütmüştür. Kuruluş nizamnamesinde Tersane-i Amire'nin imalat, inşaat, harbiye ve idari kısımlarına ait yeniliklerin yapılması ile donanımlarının muntazam bir surette tutulması amaçlanmıştır. Komisyonun 1 reis ve 6 azadan mürekkep olarak haftada iki defa çarşamba ve Perşembe günleri toplanmasına karar verilmiştir.<sup>618</sup> II. Abdülhamit zamanında ise haftada iki yerine üç defa Divanhane-i Amire'de toplanma kararı alınmış ve uzun yıllar reisliğini Bahriye Mektebi Nazırı Salih Paşa yürütmüştür<sup>619</sup>. Aralık 1882 tarihinde irade-i seniyye ile oluşturulan Sübyan Taburunun idare ve terbiyesi hususunda komisyonun yaptığı çalışma ile padişah sunduğu layiha büyük takdir toplamıştır.<sup>620</sup>

### **5.1.2 Islahat-ı Bahriye Komisyonu**

Donanmaya ait işlerin düzenli yürütmesi amacıyla teşkil edilen komisyon önceleri Bahriye Müsteşarlığı'na bağlı olarak çalışmış, ancak bu müsteşarlığın lağv edilmesiyle komisyon da çalışmalarına ara vermiş ve üyeleri diğer memuriyetlerde vazife almışlardır.

1881 Nisan ayında yarım kalan ıslahatların gerçekleştirilmesi gayesiyle komisyonun yeniden teşkiline karar verilmiştir. Yeni oluşturulan komisyonun kuruluş amacı, nizamnamesinde, Bahriye kalemlerine ait işlerin bir kaide-i safiha üzerinde yürütmesi için böyle bir komisyonun teşkiline gidilmiştir. Üyeleri arasında Mekteb-i Bahriye Nazırı Salih Paşa ve Merkez Sefinesi Süvarisi İzzet Bey'in de bulunduğu komisyon her gün toplanma kararı almıştır.<sup>621</sup>

---

<sup>618</sup> DMA, Trş, Belge No:392/20-B.

<sup>619</sup> DMA, Trş, Belge No:31/80.

<sup>620</sup> DMA, Trş, Belge No:653/195, 653/196..

<sup>621</sup> DMA, Mkt., Belge No:346/95.

### 5.1.3. Fen Komisyonu

II. Abdülhamit devrinde Tersane-i Amire fabrikaları ile imalat mevkilerinde yapıları demir ve ahşap mamulâtın ilmi usullerde yapılıp, yapılmadığı dayanıklılığı ve kalitesi sürekli gündemde olmuştur. İmalat mevkilerinde bulunan memurların buna layıkıyla dikkat etmedikleri yapıları kusurlu ve noksan mamulâtın hazineyi zarara uğrattığı gerekçesiyle acil bir çare olarak Fen Komisyonu adıyla bir komisyonun teşkiline karar verilmiştir. Ayrıca Avrupa ve Amerika'da bahriye sanayinin göstermiş olduğu fevkalade gelişme karşısında Tersane-i Amirenin imalat ve inşaatını geliştirme gayretleri de bunda etkili olmuştur<sup>622</sup>. 1883 yılında teşkil edilen komisyonun görev ve sorumluluklar şu şekildedir:

1. Yeni gelişmelerin fabrika ve diğer mevkilerde görevli memurlara bildirilmesi,
2. Fabrika ve imalathanelerde yapılacak her türlü yeni demir ve ahşap eşyanın imal hesapları incelenerek fen ve kaideye uygun olup olmadığının kontrolünün yapılması,
3. Vazifesi, imalat ve inşaatın taslak resimlere uygun yapılıp yapılmadığının kontrolü yapan Muayene Komisyonu'nun çalışmalarına nezaret edilmesi.<sup>623</sup>

1894 yılına gelindiğinde Fen Komisyonu'nun kuruluşundan bu tarihe değin ortaya koyduğu tahrir ve tercüme; ceride, mecmu'a, salname, kitap ve risalelerden bir nüshasını gemi kütüphanelerine koydurduğu anlaşılmaktadır.<sup>624</sup>

### 5.1.4. İmalat Komisyonu

Tersane-i Amire'nin imalat işlerinin takibi ile ilgili Ocak 1882 tarihinde bu isimle bir komisyon teşkiline gidilmiştir. Yeni oluşturulan bu komisyonun nizamnamesinde kuruluş gayesi, Tersane-i Amire imalat ve inşaatının günden güne artması sebebiyle imalatın talep edildiği şekliyle yapılıp yapılmadığını, metanet ve dayanıklılığını kontrol etme olduğu ifade edilmiştir<sup>625</sup>. Komisyona Reis olarak tersane memuru Halil Paşa, aza olarak da Fabrikalar Nazırı Hüsnü Paşa, Baş Mimar Miralay Hüsnü Bey, Çarkçı Miralay Osman Bey, inşaiyye Kaymakamı Tosun Bey, Topçu Miralay Ali Bey,

---

<sup>622</sup> Öztuna; a.g.e., s.187.

<sup>623</sup> Işın; a.g.e., s.251.

<sup>624</sup> DMA, Mkt., Belge No:899/63.

<sup>625</sup> BOA:İ.BH.Dosya No:1, İrade No: 1314-R-3.

Resnehane'den Kaymakamı Hulki Bey, Direkçibaşı Yanko Bey, Elbise Müdürü Binbaşı Ahmet Bey ve Yelkenci başı Binbaşı İsmail Efendi seçilmişlerdir.

#### **5.1.5. Islah-ı Muamelat Komisyonu**

Tersane-i Amire ve Donanmaya ait hususların Bahriye Nezareti'nde takibi ve layıkıyla temsili için Kasım 1878 tarihinde Islah-ı Muamelat Komisyonu'nun kurulmasına karar verilmiştir<sup>626</sup>. Bahriye kalemlerinde devam eden muamelelere itina olunmamasından dolayı bazı kalemlerin ve hususiyle de Yoklama Odası'nın kayıt ve muameleleri bir müddetten beri intizamdan çıktığı tespit edilmiştir. Yoklama Odası tarafından tanzim edilen masalarda ve Askeriye Sandığı muamelelerinde kâtipler tarafından sahtekârlık yapıldığı ortaya çıkınca buna karışanlar yakalanarak zaptiyeye teslim edilmişlerdir. Bu işin diğer kalemlere de sıçramaması ve muamelelerin layıkıyla devam ettirilmesi amacıyla Islah-ı Muamelat Komisyonunun kurulmasına karar verilmiştir. Komisyona Reis vekili olarak şura-yı Bahriye azasından izzet Bey tayin edilmiş, diğer üyeler ise: Mekteb-i Bahriye-i Ruşdiye Müdürü Binbaşı Eyüp Efendi, Muayene Komisyonu üyelerinden Binbaşı Süleyman Efendi, Kalyon Kâtibi olarak Askeri Evrak Müdürlüğü'nde bulunan Mustafa Efendi, Muhasebeden Baret Efendi, Muhasebe'den İsmail Efendi, Yoklamadan Bahaeddin Bey, Yoklamadan Kazım Bey, Muvazene'den Hafız Mehmed Efendi, Jurnalden Nazif Efendi ve Korvet Kâtibi şükrü Efendi'den oluşmuştur.<sup>627</sup>

#### **5.1.6. Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu**

Mühimmat-i Harbiye Komisyonu donanmaya ait silahların muhafazasını sağlamak için 1892 yılında yeniden teşkil edilmiştir<sup>628</sup>. Buna göre komisyonun genişletilen yetkileri ve görevleri ile ilgili nizamnamesinde, donanmanın ruhu sayıları silah ve cephanelerin iyi muhafazası ve topçuluk hizmetinde bulunan zabitanın bu ilimde meleke ve bilgisini geliştirmesi amacıyla böyle bir komisyonun kurulmasına ihtiyaç duyulduğu ifade edilmiştir. Avrupa da hâsıl olan gelişmelerin tatbikine gayret edilerek bu amaçla daha önceden de hizmet veren Harbiye Komisyonu'nun vazifelerini içeren iki adet talimat müsveddesi üzerinde çalışarak yeni bir talimatname vücuda getirilmiştir<sup>629</sup>. Başkanlığına liman kumandanlığı vekili ve zırhlı Donanma-yi Hümayun Komodoru Ferik Hasan Rami getirilmiş ve diğer üyeler ise Mehmed ve şura-yı Bahriye'den Mirliva (Tuğamiral) Mehmed paşalarla zırhlı Mesudiye ve Osmaniye Firkateyn-i

---

<sup>626</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.47.

<sup>627</sup> DMA, **Şub.**, Belge No:140-2/A.

<sup>628</sup> Uzunçarşılı;**a.g.e.**, s.61.

<sup>629</sup> Işın; **a.g.e.**, s.77.

Hümayunları süvarileri miralay Hayri ve Faik ve inşaat miralaylarından Ömer Bey'den oluşmuştur.<sup>630</sup>

Ancak Tersane-i Amire'de topların üstlerinin açık ve her türlü korumadan uzak bulunması sebebiyle tenkide uğrayan komisyonda haftada bir gün toplandığını gerekçe gösterilerek işlerin takibinde zorluk çekildiği ifade edilmiştir. Bunun üzerine Von Hofe Paşa ve Selimiye Firkateyni Süvarisi Binbaşı Ethem Efendi de komisyona dâhil edilmiş, ayrıca haftada bir gün yerine iki gün toplanmasına karar verilmiştir.<sup>631</sup>

### 5.1.7. İslahat ve Tetkik-i Muhasebat Komisyonu

Bahriye Nezareti bünyesinde Tersane-i Amire ve limanlarda bütün muhasebe işlerinin kontrol edilmesi, yolsuzlukların takibi ve muamelelerin düzgün bir şekilde yürütmesi amacıyla teşkil edilmiştir.<sup>632</sup>

Bahriye Mektebi için Bahriye matbaasından ve ambarlardan ne kadar kâğıt verilmesi gerektiğinden, Nezaretteki kalem kâtiplerinin maaşlarının dağılımlarındaki adaletsizliğin düzeltilmesine kadar geniş bir çalışma sahası bulunmaktadır.<sup>633</sup>

### 5.1.8. Torpido Komisyonu

Torpidonun XIX. asrın sonlarına doğru artan önemine binaen II. Abdülhamit döneminde bu ilmin bahriye askeri ve talebelerine aktarılması amacıyla torpido komisyonu adıyla bir komisyon teşkiline gidildiğini görmekteyiz. Tophane ve Tersane-i Amire'den gelecek münasip miktar talebeye torpido ilminin bütün inceliklerinin öğretilmesi düşünüldüğünde Tersane-i Amire içinde açılması planlanan Torpido Okulu için Erkan-i Harbiye-i Bahriye Reisi Faik Efendi'nin başkanlığında bazı ümera ve zabıtanadan oluşan bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir.<sup>634</sup>

Komisyon haftada üç gün, okula devam edecek talebelerin miktarıyla tahsil edilecek derslerin tespiti için Tersane-i Amire inşaat Dairesi'nde toplanacaktır. Torpido Komisyonu Erkan-i Harbiye reis-i sanisi Miralay Faik Bey'in başkanlığında Şura-yı Bahriye üyesi Miralay Mehmed Bey, Tercüme Komisyonundan Kaymakam Mustafa Bey, inşaiyye zabitanından Binbaşı Latif Efendi, Çarkçı zabitanından Süleyman Efendi,

---

<sup>630</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.170.

<sup>631</sup> DMA, **Mkt.**, Bege No:739/39.

<sup>632</sup> Woods; **a.g.e.**,s.255.

<sup>633</sup> Batmaz;**a.g.e.**, s.33.

<sup>634</sup> Dümen; **a.g.e.**, s.111.



Erkan-i Harbiye zabitanından Kolağası Remzi Efendi. Lüzumu takdirinde ise Erkan-i Harbiye'de çalışan askeri kâtiplerden Prota Hodaiki Efendilerin üyeliği ile oluşmuştur.<sup>635</sup>

İrade-i seniyye ile teşkil edilen Torpido Komisyonu ile ilgili Şura-yı Bahriye'ye sunulan mazbata üzerinde yapılan çalışma neticesinde mektebin lüzum ve ehemmiyetinden bahsedilerek Tersane-i Amire yerine uygun bir gemide açılmasına karar verilmiştir. Torpido Komisyonu'nun nezareti altında olmak üzere mektep, bir sermuallim, üç nefer muallim, zabıt ve icap ettiği kadar muallimlerin ve mektebe devam edecek Bahriye ve Tophane-i Amire zabitanından oluşturulmuştur. Ayrıca komisyon, torpido gemisinde dersane maksadı ile bölmelerde tadilat yaparak büyük kamaralar oluşturmuştur. Eğitimde kullanılan eşya muhafazası için camlı tezgâhlar imal ettirmiştir. Öğrenilen bilgileri fiilen tatbik etmek için iki adet istimbot satın alınmış ve uygulamalar yapılmıştır. Torpidonun çalışması esnasında kopan parçalarının yerine montesi için lehim malzemesi tedarik edilmiştir. Modelcilik ve imalat işlerinden anlayan lüzumlu kadar işçi, bu işçilerin kullanması için alet ve edevatlar ile torpido fenniyle ilgili gazeteler tedarik etme gayreti içine girmiştir<sup>636</sup>. Bunlarla da sınırlı kalmayan çalışmalar neticesinde torpido mucidi Kaptan Mc. Wayes ve Mösyö Simin ve kardeşleri ile irtibata geçilmiş, 5 adet Whitehead Torpidosu alınarak Donanmaya teslim edilmiştir<sup>637</sup>. Bu torpidolardan bir adedi 6-7 yıl sonra Denizaltılardan atılacak şekilde modifiye<sup>638</sup> edilerek Osmanlı denizaltıları Sultan II. Abdülhamit ve Sultan Osman'dan Marmara Denizinde fiili torpido atışı yapılmıştır. Böylece kısa sayılabilecek denizaltı tarihinde Türkler Denizaltıdan ilk fiili torpido atışı icra eden millet olma hüviyetini kazanmıştır.<sup>639</sup>

### 5.1.9. Bahriye Tercüme Komisyonu

Avrupa bahri devletleri mekteplerinde okutulan bahriye kitap, kanunname ve nizamnameleri ile imalat ve inşaata ait risalelerin parça parça tercüme edilerek Bahriye askerinin istifadesine sunulması Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin vazifeleri arasında bulunduğu daha önceden de belirtildiği halde komisyon bunda bir ilerleme kaydetmemiştir. Bu arada da Avrupa'da büyük zırhlıların, silah ve torpido gibi harp

<sup>635</sup> Woods, Henry F.; **Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl)**, Çev.Fahri Çoker, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul, 1976, s.173.

<sup>636</sup>Selman Soydemir; **Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007, s.33.

<sup>637</sup> İsmail Hami Danişmend; **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, Cilt-4, İstanbul, 1972, s.112 .

<sup>638</sup> Dümen; **a.g.e.**,s.131.

<sup>639</sup> Otto Harsing; **Çanakkale Denizaltı Savaşları**, Çeviren; Bülent Erdemoğlu, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2007, s.16-17.

alet ve edevatları komisyonlar kurularak tecrübe edilmiş ve bu tecrübe neticeleri kitap ve dergilerle duyurulmuştur. Bu tip neşriyatın bir an evvel tercüme edilerek bahriye talebe ve askerine neşir ve ilanı amacıyla Ocak 1880 tarihinde Tercüme Komisyonu adıyla bir komisyonun teşkiline gidildiğini görmekteyiz.<sup>640</sup>

#### **5.1.10. Bahriye Kitap Komisyonu**

1879 yılında Daire-i Bahriye Kitap Komisyonu heyeti, Bab-i Seraskeri Kitap Komisyonu Heyeti örnek alınarak yeniden teşkil edilmiştir.<sup>641</sup>

#### **5.1.11. Bahriye Sicil Komisyonu**

Bahriye personeli ile ilgili olarak hazırlanan tercüme-i hal varakaları ile her 3 ayda bir tutukluları vukuat cetvellerinin, Sicil-i Ahval Komisyonu riyasetine intikalinde yardımcı olarak görev yapmıştır. Bu komisyonlardan başka Fabrikalar Komisyonu, Tahsilât Komisyonu, Tevzi-i Muayyenat Komisyonu, Sevkiyyat Komisyonu, Nan-ı Aziz Komisyonu II. Abdülhamit döneminde Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet yürüten diğer komisyonlar olma özelliğini taşırlar<sup>642</sup>.

### **5.2. Geçici Komisyonlar**

Bahriye Nezareti bünyesinde bu daimi komisyonlardan başka yapıları her işten önce o işte bilgili zabıt ve ümeradan oluşan bir komisyonun tertip edilerek çalışmaların yürütülmesi adet haline gelmiştir. Bu yeni komisyonlar sadece verilen görevin yerine getirilmesi süresince faaliyet göstermişler, görevleri bitince de lağv edilmişlerdir. Geçici komisyonların ve faaliyetleri şu şekildedir:

#### **5.2.1. Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazlarına Tahte el-Bahir Torpido Vazi Komisyonu**

Boğazlara deniz altında torpido yerleştirilerek, buraların muhafazası ile ilgili 1892 yılında bir komisyon kurulmuştur. Komisyonun kuruluşuna kadar gelişen hadiseler şu şekilde cereyan etmiştir. Karadeniz ve Akdeniz Boğazları'nın müdafaası için denizaltına torpidolar ve sahillere yeterli miktar toplar yerleştirilmesi amacıyla bahriye memuru, ümera ve zabitanından mürekkep bir komisyonun teşkili için Bahriye mirlivalarından Alman Hofe Paşanın sunduğu arz II. Abdülhamit'e sunulmuş, padişahın bu konudaki olumlu görüşlerini içeren iradesi de Mabeyin Baş

---

<sup>640</sup> Soydemir; **a.g.e.**, s.117.

<sup>641</sup> DMA, Trş, Belge No:653/123.

<sup>642</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.73.

Kâtibine iletilmiştir.<sup>643</sup> Bunun üzerine harekete geçen Mabeyin-i Hümayun Dairesi, Daire-i Bahriyeden bu konuda bilgili ve tecrübeli subaylarında bu komisyonda vazife alması amacıyla Erkan-ı Harbiye-i Bahriye ve şura-yi Bahriye'ye Von Hofe Paşanın arzının bir suretini göndermiştir<sup>644</sup>. Böylece Von Hofe Paşanın gayretleri ile kurulan komisyon Tersane-i Amire'de imal top, torpido ve fenerlerle her iki boğazı da teçhiz etme çalışmalarına başlamıştır.<sup>645</sup>

### **5.2.2. Memalik-i Osmaniye'nin Limanlarına Duhul ve Humsa Eden Sefain-i**

#### **Harbiye Komisyonu**

Osmanlı limanlarına aborda/avara (yanaşan/ayrılan) eden harp gemilerinin durumundaki belirsizliği gidermek amacıyla yürütülecek faaliyetler için 1882 yılında teşkil edilmiştir<sup>646</sup>. Yabancı gemilerin Ege ve Karadeniz limanları hariç diğer Osmanlı limanlarına giriş çıkışları ile ilgili Daire-i Bahriye tarafından ortaya konulan herhangi bir devletlerarası anlaşma akdi ve bu konuyla ilgili bilgi bulunamamıştır. Bu gibi nizamnamelerin mevcut olsa dahi Hariciye Nezareti marifetiyle tanzim edilmiş olacağından ve burada da hangi esaslar göz önüne alınarak düzenlendiği açık olmadığından yeniden günün şartlarına göre bir nizamnamenin hazırlanması uygun görülmüştür. Bu amaçla komisyon, Bahriye Nezaretinden ve diğer bilgi ve tecrübesi olan şahıslardan oluşturularak göreve başlamış, tüm Osmanlı limanlarına giriş çıkışı düzenleyen nizamnameler hazırlamıştır.<sup>647</sup>

### **5.2.3. Daire-i Bahriye'nin Vezaif-i Umumiyyetinin Tahdidi Komisyonu**

Bahriye dairesinin vazifelerinin sınırlandırılması ile ilgili layihanın yazılması amacıyla 1877 yılında böyle bir komisyonun teşkiline karar verilmiştir.

### **5.2.4. Ümera ve Zabitan-i Bahriyenin Sefain ve Mevaki Tevzi Komisyonu**

Bahriye askerinin görev yerlerine dağıtımını amacıyla hazırlanan iradeye göre 1908 tarihinde bu ad altında bir komisyonun teşkiline karar verilmiştir.

---

<sup>643</sup> Çoker; **a.g.e.**, s.82.

<sup>644</sup> Karal; **a.g.e.**, s.54.

<sup>645</sup> DMA, **Mkt.**, Belge No:733/2, 733/6.

<sup>646</sup> Uzunköprülü; **a.g.e.**,s.83.

<sup>647</sup> Işık; **a.g.e.**, s.77.

### **5.2.5. Mehmed Selim Fırkateyninin Darüt Tahsil Olması Komisyonu**

Mehmed Selim Fırkateynin okul gemisi olarak tahsis edilmesiyle beraber noksanlarının giderilmesi ve yenilenmesi gayesiyle 1894 yılında bu Komisyon teşkil edilmiştir. Komisyona zırlı Mesudiye firkateyn-i Hümayunları süvarilerinden Miralay Hayri ve Rasim beylerle, Mehmed Selim eski personelinden Binbaşı Halil Efendi çağrılmıştır.

### **5.2.6. Zabitanın Derece-i Liyakatlarına Göre İktiza Eden Mahallere Tayini Komisyonu**

Donanmada vazife yapan zabitanın hakkaniyetli bir şekilde vazife yapacakları yerlere tayinlerinin yapılması, ehil olanların diğerlerinden ayrılarak derecelerine göre yerlere verilmesi amacıyla 1881 yılında teşkil edilmiştir.<sup>648</sup>

### **5.2.7. Tüccar Kaptanlar Mektebi Komisyonu**

Deniz ticaretinin geliştirilmesi ve bunun için de kaptanlar yetiştirilmesi amacıyla açılması düşünülen okulun mevki, ders programı ve eksikliklerinin giderilmesi için bu komisyonun 1885 tarihinde teşkiline karar verilmiştir.<sup>649</sup>

### **5.2.8. Ticaret-i Bahriyenin Tevzi ve Sefain-i Osmaniyyeden Alınmakta Olan Rusmat Komisyonu**

Osmanlı limanlarına girip çıkan gemilerden alınan vergilerin yabancı gemilerden az, Osmanlı bayrağı taşıyanlardan ise çok alınmasının sebebini araştırmak ve toplanan paraları nereye aktarıldığını öğrenmek amacıyla 1884 yılında liman dairesinde bir komisyon teşkil edilmiştir.<sup>650</sup>

## **5.3. Bahriye Nezareti Bünyesindeki Basım-Yayım Çalışmaları**

Bu dönemde Bahriye dairesince vücuda getirilen önemli gelişmelerden biri Bahriye Matbaası'nın taşınması ve geliştirilerek yeniden teşkil edilmesidir. Bahriyede yayıncılık çalışmaları ilk defa XIX yüzyılın ilk yarısının sonlarında Bahriye Mektebi'nde kurulan matbaada başlamıştır. Sultan Abdülmecit ve Abdülaziz devrinde okutulan ders kitapları, senelik imtihan cetvelleri, haritalar asrın gelişimine uygun bir tarzda bu matbaada basımları yapılmıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise Kasımpaşa'da Divanhane'nin zemin katındaki bir oda matbaa ve mücellithane olarak

---

<sup>648</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.66.

<sup>649</sup> Gürçay; **a.g.e.**, s.201.

<sup>650</sup> Sancar; **a.g.e.**, s.55.

kullanılmıştır. 1881 yılında ise buradan Kasımpaşa'nın Camialtı mevkiinde müstakil bir binaya taşınmış ve ilk deniz basım evi Matbaa-i Bahriye adıyla bu binada kurulmuştur.

Bahriye Nezareti'ne büyük tasarruf da sağlayan matbaanın kuruluşuyla ilgili olarak belgelerde şu bilgiler verilmiştir. " *Cümle edevat ve levazımatın mükemmel surette ikmal edilerek hiçbir noksanı kalmamasını, donanma ve daire-i bahriyenin muhtaç olduğu cümle edevat ve defterlerin tabii tasarruf ve külli menfaatlere ihatasına muvaffak olunmuştur.*"<sup>651</sup>

Önceden Bahriye Matbaası'nın müstakil bir müdürü yok iken, ilk defa 1884 yılında Ali Fuat Bey buraya müdür olarak atandırılmıştır. Kısa sürede büyük bir ilerleme kaydedilmiş, hatta taş baskı eserler dahi basılmaya başlamıştır. Burdurlu Hafız Osman ve Kayazade Hafız Osman'ın nefis hatlarını taşıyan el yazmalarından basılan Kuran-ı Kerim, cülus kutlamaları çerçevesinde Dar'ul-Acezedede dağıtılmış hatta bir kısmı da Trablusgarp'a gönderilmiştir. Bunun yanında Eyüp Sabri Paşanın Mirat'ul Haremeyn adlı 5 ciltlik büyük eseri Matbaa-i Ebu Ziya baskısından farksız bir şekilde basılmıştır.<sup>652</sup>Dönemin bahriyesindeki kültür ve bilgi seviyesini de yansıtmaya açısından önem taşıyan Bahriye Matbaası'nda basılan diğer eserler yanında haritacılık alanında gelişmeler kaydedilmiştir. Bunlardan 1896 yılında grave usulünde basılan Marmara denizi haritası ve 1898 yılında basılan İzmir Liman haritası en önemlilerindendir.<sup>653</sup>

#### **5.4. Bahriye Nezareti'nde Çalışan Personel ve Çalışma koşulları**

II. Abdülhamit devrinde karşılaşılan en büyük sorun, zamanında ödenmeyen yahut bir kısmına çifte maaş verilirken, diğer bir kısmına ise hak ettiğinden az ölçüde verilen maaşlar olmuştur. Maaşların dağılımdaki düzensizlik ve münhal kadrolara uygun personelin yerleştirilmesi Islah ve Tetkik-i Muhasebat komisyonu tarafından sürekli gündeme getirilmiş, ancak bu konuda iltimas ve adam kayırmanın bir türlü önüne geçilememiştir. Sadrazam Kamil Paşa tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 1889 tarihli tahriratta devlet memurlarının ne şekilde olursa olsun birden fazla maaş alamayacağı ifade edilmiştir; " *Bir memurun her ne suretle olur ise olsun iki ve daha ziyade mahalden maaş alamayacağı, Tensik-i Maaşta Kararnamesininin 63. maddesinde*

<sup>651</sup> DMA, Mkt., Belge No:973/65.

<sup>652</sup> DMA, Mkt., Belge No: 1448/276.

<sup>653</sup> DMA, Mkt., Belge No: 1027/93; 1166/14.

*belirtmiş ise de bir memurda iki vekâletin toplanması ile ilgili olarak nizamnamelerde açık bir hüküm olmadığı için bu gibi hallerde, vekâleten idare olunan memuriyetlerden yalnız birisi için maaş alıp, diğerlerinden alınmaması bir takım müşkülâtlara sebebiyet vermekte olduğundan bir zatin uhdesinde memuriyetin toplanmasından ortaya çıkacak olan problemlere meydan vermemek için vazifelendirilen memurların birden fazla memuriyete tayin edilmemesi konusu şura-yi Devlet 'e iletilmiştir."*<sup>654</sup>

Kamil Paşanın ifade ettiği üzere kendisine intikalinden 14 gün sonra konuyu değerlendiren Şura-yi Bahriye Heyeti, şura-yı Bahriye Ceridesi vasıtasıyla bütün bahriye kalemlerine Liman Riyasetine ve idare-i Mahsusa Nezareti Muavinliği'ne ikazda bulunmuştur. Bu meselenin halli özellikle komisyonlarda vazife yapan ve birden çok maaş alan memurların pek işine yaramamıştır. Bahriye Nezareti kâtiplerinin maaşlarındaki eşitsizlik ise bahsedildiği üzere her dönem şikâyet konusu olmuştur. Hatta küçük dereceli memurlarının maaşlarının azlığı yanında Maliye hazinesinin müsait olamaması dolayısıyla uzun süre maaş alamamaları neticesinde perişan duruma düşmüşlerdir. Bahriye Nezareti personelinin içinde bulunduğu bu durum, onları diğer bahriye personeline olduğu gibi ikinci bir iş yapmaya sevk etmiştir. Özellikle yabancı gazetelerde ve konsoloshanelerde çalışan personelin bu durumu vehmiyle tanınan II. Abdülhamit tarafından bir fermanla şiddetli bir şekilde yasaklanarak Bahriye Dairesi, devlet sırlarının ifşa olmaması için görevli bütün memur ve kâtiplerin gayet ketum olmaları ve bu hususu en mühim vazife bilerek hiçbir şey mukabilinde değişmemeleri şeklinde ikaz edilmiştir<sup>655</sup>. Gerçekten de bu dönemde memurlardan bazıları yabancı gazete muhabirlerinin ikametgâhlarına ve Beyoğlu'nda bulunan gazete-hanelere devam ettikleri, para karşılığı mütercimlik yaptıkları tespit edilmiştir. <sup>656</sup> Bu gibi olayların sıhhati araştırıldıktan sonra bu tür işlerle meşgul olmaları sıkı sıkıya bir daha oralara gitmemeleri yönünde tembih edilmiş, ajanlarla hal ve hareketleri takip altına alınmış ve ikazlara aldırış etmeyenler ise cezalandırılmışlardır.<sup>657</sup>

---

<sup>654</sup> DMA, Mkt., Belge No:551/47.

<sup>655</sup> Şakir Batmaz, **Abdulhamit Devri Osmanlı Donanması**, Erciyes Üniversitesi (Basılmamış Doktora Tezi), Kayseri, 2002, s.116.

<sup>656</sup> DMA, Mkt., Belge No:551/46.

<sup>657</sup> Sultan II. Abdülhamit'in devlet sırlarının açıklanır korkusuyla Nezarete çalışan memurların ek iş yapmalarını yasaklamasının yanında üzerinde ciddiyetle durduğu bir başka konu ise personelin cemaatle namaz kılmaya özen göstermesidir. Muhtemelen Nezaret bünyesinde bulunan ajanları vasıtasıyla takip ettiği cemaatle namaz kılınmasının sürekli aksatıldığı yönündeki duyumu üzerine Bahriye Nazırına bu durumu ileterek dikkat edilmesinin önemi bildirilmiştir.

II. Abdülhamit devri Bahriye Nezareti, yerleşmiş kurumları yanında sayıları onlarla ifade edilebilecek komisyonlardan müteşekkil bir durumdadır.<sup>658</sup> Bu daire ve komisyonlardan bir kısmı Abdülmecit ve Abdülaziz devirlerinde yürürlükte idi.<sup>659</sup> Sultan II. Abdülhamit devrinde ise bu komisyonların ya yetkileri genişletilmiş veya üyeleri sürekli değiştirilerek vazifelerine devam etmeleri sağlanmıştır.<sup>660</sup> Bu komisyonların büyük bir çoğunluğu ise dönemin şartları göz önüne alınarak II. Abdülhamit'in emriyle kurulmuşlardır.<sup>661</sup>

### 5.5. Bahriye Askeri Teşkilatı

Bahriye Nezaretinin asker kadrosu, savaşçı olarak gemilerde vazife yapan ile barış döneminde Tersane-i Amire'de bulunanlar olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur.<sup>662</sup> Her ikisinin de başı donanma komutanıdır. II. Abdülhamit devrinde Gedikli Sübyan Sınıfının kurulması istisna edilmiş ve seferi kadro yapısında önemli bir değişim görülmemiştir.<sup>663</sup>

### 5.6. Teşkilatın Genel Yapısı

Dönemin Bahriye nazırlarından Hasan Rami Paşa, Hatıratında 1895 tarihinde Bahriye askerinin ıslahı için Padişaha sunduğu rapor ve bunun sebepleri hakkında şu şekilde bilgi vermektedir. "Zamanımızın harp gemileri ve bunlara mensup personeli önemli ve nazik bir makinaya benzerler. Bu makinenin enerji kaynağı ancak kabiliyetli ve sadık zabıtlar her türlü deniz şartlarına alışmış, çağın bilgisine sahip, talimatlara meleke kaydetmiş personele ihtiyaç gösterir. Çünkü bir devlet lüzum görünce birkaç donanmaya sahip olabilir. Fakat kendisine gerekli olan binlerce yetişmiş denizciyi bulamaz. Bunun için harp gemisi personeli yetiştirmeye çalışılmalıdır."<sup>664</sup> Hasan Rami Paşanın Bahriye askeri teşkilatı üzerindeki ıslahat düşüncesi bu dönem tam

<sup>658</sup> Batmaz; a.g.e., s.120.

<sup>659</sup> Çoker; a.g.e., s.72.

<sup>660</sup> Işın; a.g.e.,s.92.

<sup>661</sup> Bunlardan Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi geniş yetkilerle donatıldığından dolayı bir kısım vazifelerini ihmal etmiş, Mühimmat-i Harbiye Komisyonu, harp silahlarının muhafazasında fazla ihtimam gösterememiş, Torpido Komisyonu ise eski bir firkateynin Torpido Mektep Gemisi olması yolundaki şura-yi Bahriye kararı sükûnetle karşılanmıştır. Ayrıca 1897 Osmanlı-Yunan Savaşında zabitan ve askerinin gemilerde verilen torpido eğitiminden habersiz, sergiledikleri olumsuz tavır da yine bu komisyonun çalışmalarını gölgeler mahiyettedir. Şura-yi Bahriye ise özellikle Smeripa, Mişon, Artin Efendi, gibi simsarların elinde adeta işlerini yürüttükleri bir mekân haline gelmiş olup, bunlardan çoğu denizcilikle alakası olmayan kişilerdir. Daire ve komisyonlarda bu tür olumsuzluklar, kemal-i ciddiyetle işlerin takip edilmediği durumlar olmuş hatta yolsuzluk ve suiistimallere rastlanılmışsa da yinede ıslahat adı altında birçok faydalı şeylerin yapıldığı muhakkaktır.

<sup>662</sup> DMA, Mkt., Belge No:551/47.

<sup>663</sup> Bostan; a.g.e., s.131.

<sup>664</sup> Çoker ; a.g.e., s.33.

anlamıyla gerçekleşmemiş onun ötesinde bu dönemde Osmanlı Bahriyesinde hizmet yapan yabancı danışmanların da bu konuda herhangi bir teşebbüsü olmamıştır. Bununla birlikte sadece gedikli sübyan sınıfının teşkiliyle yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Kısmı de olsa yapıları yeni düzenlemelerle oluşturulan seferi kadro ile Tersane-i Amire imalat ve inşaat işlerinde vazifeli barış dönemi kadrosu şu şekildedir:

### 5.7. Sanayi-i Bahriye Alayı

Ekserisini neferlerin oluşturduğu kalafatçı, burgucu, ateşçi gibi ustaların da vazife yaptığı Sanayi-i Bahriye Alayı kurulduğu 1867 yılında sayıları 1000–1500 civarında idi. 1887 yıllarına kadar sayıları 2000'i bulan sanayi Bahriye Alayının 1888 ve 1889 yıllarında hızlı bir düşüş göstermiş, 1890'a gelindiğinde mevcut sayısı 1000-1200 civarına inmiştir. Bunun birçok nedeni olmakla birlikte, en büyük neden olarak 1889 yılında patlak veren Girit isyanı olmuştur<sup>665</sup>. Gemilerde yetişmiş denizci personelin olmaması nedeniyle Sanayi-i Bahriye Alayı'ndan bir kısım personel muharip sınıfına kaydırılmıştır<sup>666</sup>. Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş döneminde olması, sürekli savaş durumları bu tür kaydırmaları olağan hale getirmiştir. Ayrıca devletin içinde bulunduğu olağanüstü durum nedeniyle 1880-1881 yıllarında seferi kadroyu teşkil eden ümera ve zabitanın toplam sayısı 100.000 nefer iken, 1888-1889 yıllarında bu sayı 240.000'e çıkarılmıştır. Böylece Tersane-i Amire'de faaliyet gösteren imalat sınıflarından da Girit İsyanı'nın bastırılmasında aktif rol oynamak üzere seferi kadroya dâhil edilmiştir.<sup>667</sup>

Yine bu tarihlerde Osmanlı Devleti'nin yaşadığı en önemli sorunlardan biri de Ermeni isyanları olmuştur. Ermeni sorunu Berlin Antlaşmasının Doğu Anadolu'da ıslahat yapılmasının öngören 61. maddesi ilk defa ortaya çıkmıştır<sup>668</sup>. Artan dış baskılar neticesinde 11 Haziran 1880 tarihinde bölgede ıslahat yapılması gündeme gelmiştir. Bu olaylar neticesinde 1890 tarihinde Erzurum' da ilk siyasi sürtüşme çıkmıştır. 31 Ocak 1890'da Girit isyanının bastırılması hengâmesinde ortaya çıkan bu durum Osmanlı Devleti'nin teyakkuz halinde bulunarak buralarda bulunan askeri kuvvetlerini güçlendirilmesini zorunlu hale gelmiştir. Bu olayların yatışmasıyla birlikte 1892 tarihinden itibaren tekrar sanayi bahriye alayı sayısında artış yaşanmaya başlanmıştır.<sup>669</sup>

Bu durum 1897 senesine kadar devam etmiş, hatta alayın toplam sayısı 2000'lere kadar yükselmiştir. 1897 tarihinde ortaya çıkan Osmanlı-Yunan savaşında ise bu sayının tekrar

<sup>665</sup> Karal, **a.g.e.**, s 121-123.

<sup>666</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.162.

<sup>667</sup> Işın; **a.g.e.**, s.93.

<sup>668</sup> Armaoğlu; **a.g.e.**, s.66.

<sup>669</sup> Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.70.



1076'lara kadar düştüğünü görmekteyiz. Çok geçmeden 1899 tarihiyle birlikte yeniden büyük bir düşüş daha yaşanmıştır. 1900'lu yılların başında siyasi konjonktür gereği Avrupa devletlerinin silâh altında fazla asker bulundurmaları, Osmanlı Devleti'nin de hudut ve stratejik bölgelere askeri yığınak yapmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu dönemde ayrıca Osmanlı İmparatorluğu Selanik ayaklanması, Makedonya sorunu ve Ermenilerin 1904 yılında çıkardıkları II. Sason isyanı ile uğraşmakta idi. İçte ve dışta yaşanan siyasi gelişmeler<sup>670</sup> deniz askeri teşkilatının bir kanadını teşkil eden Sanayi-i Bahriye alayı gibi imalat gruplarını doğrudan etkileyerek savaşlarda vazife almalarına sebep olmuştur. Böylece sürekli olarak azalan mevcutları ile tersane personeli imalat ve inşaat faaliyetlerini sürdürmeye çalışmışlardır.

### 5.8. Tir-i Güverte Sınıfı

Gemilerin arızalarını onarmak için oluşturulan bir sınıf olup, ekserisini küçük zabıt ve neferler teşkil eder ve sayıları 300-500 arasında değişmektedir. 1883 yılında bu sınıfın toplam sayısı 745 iken geçen 21 sene içinde artacağı yerde yarı yarıya azalmıştır. Bu azalış özellikle nefer sayısında olup, diğerleri ise sabit kalmıştır. Özellikle gemi yapım faaliyetlerinde istihdam edilen Tir-i Güverte sınıfının sayısındaki bu düşüş doğrudan gemi yapım faaliyetlerini etkilemiştir. Bu azalışın sebebi dönemin iç hadiseleri gereği Tir-i Güverte personeline aktif olarak donanmada vazife verilmesidir.<sup>671</sup>

### 5.9. İmalat-ı sübyan Taburu

Tersane-i Amire'de imalat işleri için ekserisini yetiştirilen küçük sübyan ve neferlerin teşkil ettiği taburdur. Taburda 200 civarında sübyan bulunmaktadır.<sup>672</sup> İmalat-ı sübyan taburu ile Tersane-i Amire içinde her türlü imalat faaliyetlerinin yürütülmesinde sübyan efradının yetiştirilerek ileride bu noktada çıkabilecek personel açığının telafisi amaçlanmış olmalıdır. Başlangıçta 346 olan personel sayısı zamanla 143'e kadar düşmüştür. Hatta 1897 savaşında sübyan efradının hemen hepsi harp sınıfına geçirilmiştir. Böylece 1903 tarihine gelindiğinde Osmanlı tersanelerinde ve özellikle de Tersane-i Amire'de istihdam edilen ve sayıları zaten az olan sübyanların zamanla bu önemli azalışı ileride imalat faaliyetlerinin yürütülmesinde doğan problemlerin nedeni olmuştur.<sup>673</sup>

<sup>670</sup> Rıfat, Uçarol; **Siyasi Tarihi**, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 2000, s. 313-314.

<sup>671</sup> Şakir, Batmaz; **II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması**, Erciyes Üniversitesi basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 2002, s.102.

<sup>672</sup> Taner; **a.g.e.**, s.266.

<sup>673</sup> Solmaz; **a.g.e.**, s.50.

### **5.10. Sanayi-i sübyan Taburu**

Tersane-i Amire'de sanayi işleri için yetiştirilen küçük sübyan neferlerin oluşturduğu taburdur. Taburda sübyan sayısı 500-600 civarındadır.<sup>674</sup>

### **5.11. Bahriye Taburu**

Ortalama 1000 civarında bahriye neferinin teşkil ettiği ve savaşlarda aktif olarak vazife yapan askeri birliktir. Özellikle Tersane-i Amire'de<sup>675</sup> istihdam edilen bahriye taburunun imalat ve inşaat işlerinden ziyade güvenlik ve asayişin sağlanması amacıyla görev yaptıklarından dolayı zaman içerisinde sayılarında fazla bir değişim görülmemiştir.

### **5.12. Sınıf-ı Harp**

Donanma komutanından sonra sırayla müşir, ferik, mirliva, kaymakam, binbaşı, kolağası, yüzbaşı, mülazım-i evvel ve mülazım-i sani ile imam ve kâtiplerden müteşekkildir.<sup>676</sup> Ferik paşa ve liva paşalar sadece geçici görevle bazı zırhlı ve firkateynlerde vazife yapmaktadırlar.

### **5.13. Zabitan-i Sıhhiye**

Her bir gemide görev yapan askeri tabiplere zabitan-ı sıhhiye adı verilmekte idi. Sayıları değişmekle birlikte büyük zırhlı ve firkateynlerde 4 adet daha küçük torpidobot ve gambot türü gemilerde ise 1 adet olarak bulunmaktadır.<sup>677</sup>

### **5.14. Sanayi ve inşaiyye**

Gemilerin tamir görevlerini yerine getirmekle görevli ümera, zabitan, küçük zabitan ve neferattan oluşan sınıftır.

### **5.15. Çarkçıyan**

Ateşçi, kömürcü ve makine aksamından sorumlu çarkçıyılardan oluşmaktadır.

---

<sup>674</sup> Çoker; **a.g.e.**, s.58.

<sup>675</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.139.

<sup>676</sup> Işın; **a.g.e.**, s.125.

<sup>677</sup> Güngeç; **a.g.e.**, s. 88.

## 5.16. Gedikli sübyan Sınıfı

Bozcaadalı Hasan Hüsni Paşa'nın Bahriye Nazırlığı sırasında 5 Şubat 1890 tarihinde donanmada önemli hizmetleri olan, Güverte branşında; işaretçilik, porsunluk, serdümenlik ve topçuluk, Sanayi ve Makede; kalafatçı, marangoz, burgucu ve ateşçi dallarında sanatkâr branşlarının kurulmasına karar verilmiştir.<sup>678</sup>

Güverte sınıfı için önce 100 sonra 55 kişi, makine sınıfı için ise her yıl Sanayi ve İmalat-i Bahriye sınıflarından 20 kişi ayrılmıştır. Böylece gemilerde bu iş için başıbozuk işçi görevlendirilmesinin de önüne geçilmiştir.

İstanbul ahalisinden bu sınıfa girmek isteyenlerin az olması üzerine sonradan taşra ahalisinden de arzu edenlerin gedikli sınıfına müracaatlarına müsaade edilmiştir. Ayrıca sürekli değişen top, tüfek gibi harp teçhizatının temizlenme usulü eski silahlarla aynı olamayacağından yeni silahların temizliğini öğrenmek üzere sübyan taburundan 40 nefer ayrılarak kundakçı ve çakmakçı olarak yetiştirilmesine karar verilmiştir<sup>679</sup>. Bütün bunların yanında Tersane-i Amire'de Dalgıç Bölüğü teşkil edilerek Cidde'den 6 nefer getirtilip, burada eğitilmiş ve dalış işlerinde istihdam edilmiştir<sup>680</sup>.

## 6. Bahriye'de Görev Yapanlar Arasında Otoriteyi Temine Yönelik Düzenlemeler

### 6.1. Keyfi Uygulamaların Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler

II. Abdülhamit döneminde, Bahriye askerî disiplininden uzak giderek artan ölçüde başıboş, Bahriye kanunnamelerinde belirlenmiş görev ciddiyeti ile bağdaşmayan işlerle uğraşan Osmanlı askerine yakışmayacak hal ve tavırlar içinde olan bir görünüme sahiptir. Bunların takip ve tedbiri için gayret gösterilmesine rağmen, umumi durumda pek değişiklik olmamıştır.

Bahriye zabitanı arasında en çok görülen suiistimal tayin oldukları mahalle ailelerini de götürmeleridir. Günümüz şartlarında son derece olağan sayılan bu durum o dönemlerde çok ayıp karşılanırdı. Gemiyle gittikleri bölgelerde sürekli ailelerinin işleriyle meşgul olduklarından dolayı askerlik mükellefiyetlerini tam anlamıyla yerine getirmediklerinden şikâyet edilir olmuştur. Ayrıca bu dönemde Ferikten Binbaşıya

<sup>678</sup> Solmaz, a.g.e., s.177.

<sup>679</sup> Batmaz, a.g.e. s.112.

<sup>680</sup> DMA, Trş, Belge No:681/55-57.

kadar Bahriye mensuplarına verilen emir erlerinin bahçe ve bostanda rençper olarak kullanılmaları ve kumandanlarının evlerinde gece de dâhil olmak üzere sürekli hizmet amacıyla kalmaları veya vazife dolayısıyla taşraya giden kumandanın evinde nöbet tutmaları<sup>681</sup>, evlerini tamir etmeleri, eşya ve çocuklarını taşımaları oldukça sık görülmüştür. Bu tür suiistimaller defalarca cezalandırılmasına rağmen netice elde edilememiştir.

II. Abdülhamit döneminde, Donanmanın Haliç'e çekilmesiyle artık yapacakları fazla bir şey kalmayan zabıt ve neferlerin Kasımpaşa'da bulunan kahvelerde vakitlerini geçirdikleri, fal baktırdıkları hatta kahve önlerinde oturup üstlerine karşı lakayt bir tavır sergiledikleri görülmüştür<sup>682</sup>. Bunların Eyüp'te, Beyoğlu'nda bulunan viran hanelerde uygunsuz harekette buldukları haber alınmış, yakalananlar ise en ağır cezalara çarptırılmış ve bir kısmı da Fizan'a sürgüne gönderilmişlerdir.

Bahriye Meclisi, Mazbatada ifade edildiği üzere<sup>683</sup> bir türlü ödenemeyen maaşlar nedeniyle Maliye Nezaretinin tahsisatta bulunmasını istemiştir. Bu dönemde Bahriye askerinin içinde bulunduğu maddi zaruretten dolayı ek iş yapmaları da kesinlikle yasaklanmıştır. Bahriye askerinin sarraflara maaşlarını kırdırmaları ve hatta çaresiz kalanların Bahriye Nezareti'ne müracaat ederek avans talebinde bulunmaları ve bu sayının da her geçen gün artması üzerine liman kumandanlığına gönderilen genelgede bu günlerde bazı zabitanın ellerinde bir senetle Bahriye Nezaretine müracaat ederek akçe talebinde buldukları belirtilerek, bunların bir müddetten beri ödenemeyen maaşlarından dolayı çektikleri sıkıntıların farkında olduğu, ancak bu gecikmenin sebebinin devletin içinde bulunduğu zaruri ve fevkalade masraflardan kaynaklandığı bildirilmiştir. Devamında da hazineden her ne vakit maaş gönderilir ise bunların o zaman hakkaniyetli bir şekilde kendilerine dağıtılacağı ve hiç kimsenin bu şekilde akçe talebinde bulunmaması, cenazesi olanların yahut tayin edilenlerin ise bundan istisna tutulduğu ifade edilmiştir.

## **6.2. Kılık-Kıyafet Alanlarına Yönelik Düzenlemeler**

Bu dönemde disiplinsizliğin en çok görüldüğü noktalardan biri de askeri kıyafete dikkat edilmemesi olmuştur. Bunda kıyafetin şekli, rengi ve giyileceği yer ve zamanlarının sık sık değişmesinin de etkisi büyüktür. Bunların yanı sıra ekonomik

---

<sup>681</sup> Batmaz, a.g.e. s.100.

<sup>682</sup> DMA, Mkt., Belge No:538/12.

<sup>683</sup> BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ra-1.

olarak çok zor durumda olan Bahriye personeli kıyafet dâhil birçok konuya kayıtsız kalmasının tesiri büyük olmuştur.<sup>684</sup>

II. Abdülhamit döneminin ilk yılları olan 1877–1878 Osmanlı- Rus Savaşı nedeniyle askeri üniformalarda fazla bir değişiklik yapılmamıştır.<sup>685</sup> Yalnız setre kollarında rütbe işareti olarak yer alan sırma şeritler iki yıl kadar kaldırılarak bunların yerine rütbe işareti olarak setre yakalarında sarı ve beyaz yıldız şeklinde işaretler yer almıştır. Erler için 1878 tarihinde çıkarılan bir kararname ile setre ve pantolon giymelerine karar verilmiştir. Zabit üniformalarında da aynı kararname ile değişiklikler yapılarak bazı rütbe işaretleri Sultan Abdülaziz döneminde olduğu gibi setre kol kapağı etrafına dikilen şeritlerle gösterilmeye başlanmıştır. Ancak şerit genişlikleri eskisine nazaran hayli inceltirilmiştir. Özel günlerde bahriye zabitanının giymesi gerekli elbise ile ilgili yapılan son düzenlemeler çerçevesinde 1905 tarihli elbise kararnamesi oluşturulmuştur. Söz konusu kıyafet kararnamesinden örnekler aşağıda verilmiştir<sup>249</sup>:

Numara: 1 Bayram Elbise

- Bayramlık setre (Büyük üniforma)
- Apolet
- Sırma şeritli pantolon
- Kılınc ve kayış
- Maskaratasız siyah rugan potin
- Beyaz eldiven
- Ruz-i siyah boyunbağı, boyuna talik olunan nişan
- Hamilleri fiyanzo, diğerleri zabitan gemici bağı
- Umum Osmanlı nişan ve madalyaları ve nişan kordonları

Numara: 2, Selamlık Elbise

- Bayramlık setre (Büyük üniforma)
- Apolet
- Sırma şeridli pantolon

Giyilecek Zamanlar Mevlide-i

Nebi ile mübarek aylarda ve cülus-i Hümayun kutlamalarında Zat-i Hazret-i Padişah tarafından verilen ziyafet ve resm-i kabullerde Yabancı hükümdarlar şerefine gerek Osmanlı memleketinde gerekse dışarıda verilecek balo, ziyafet ve resmikabullerde, özel durumlarda

Giyilecek Zamanlar Selamlık

resminde Şehzadeler ile Osmanlı veya yabancı hükümdarlardan birinin huzurunda, Divan-i harblerde

<sup>684</sup> Bostan; **a.g.e.**, s.154.

<sup>685</sup> Batmaz; **a.g.e.**, s.120.

- Kılınç ve kayış
- Maskaritasız siyah rugan potin
- Beyaz eldiven
- Ruz-i siyah boyunbağı boyuna talik olunan nişan
- Bütün Osmanlı nişan ve madalyaları ve nişan kordonları

Özellikle feshanede üretilen yeşil ve kırmızı renkte fesler dururken askerin püskülleri kısa, siyah renkli fesleri giymesi büyük dikkat çekmiş ve bu durum II. Abdülhamit'e intikal ettirilerek, konuyla ilgili bir fermanın yayınlanması talep edilmiştir<sup>686</sup>. Bununla da kalınmayarak bütün ikazlara rağmen bunları giymeye devam edenler olursa sadece onlar hakkında değil, komutanları hakkında da soruşturma açılacağı bildirilmiştir. Ayrıca Bahriye zabitlerinin ekserisi kılıcsız olarak dolaşmakta, yakası buruşmuş ceket giymekte, hatta sivil elbiseleriyle gezmekte oldukları görülmüş ve bunlardan tespit edilenler hakkında yasal işlem başlatılması istenmiştir.

Cidde'de görevli Bahr-i Ahmer Filosu kumandanının gündüzleri dahi gecelik entarisi ile dolaştığı ve emrindekilere şiddetli muamelede bulunduğu istihbar olunmuştur. Bu konunun doğruluğu Bahriye idaresince teyit edildikten sonra sıfat-ı askeriye uygun hareket etmesi konusunda kendisi uyarılmıştır<sup>687</sup>. Ayrıca gümrük kolcu kayıkları memurlarının giydiği elbiselerin kolu sarı şeritli olan ve gömleği Bahriye harp sınıfı üniformasına benzediği gerekçesiyle bunun uygun olmadığı düşünülerek askeri üniformaya benzemeyen bir tarzda değiştirilmesi için emir verilmiştir<sup>688</sup>. Bahriye zabıtine mahsus ceketin Bahriye Mektebi hademesi, idare-i Mahsusa vapurlarında çalışan kahveci, emanetçi ve lostralar, şirket-i Hayriye ve Haliç vapurlarında bulunan başıbozuk şahıslar tarafından giyilmesi yine uygun görülmemiş ve bunlardan ceketlerinin yakalarına bir alamet-i farika takmaları istenmiştir.

### **6.3. Asker Kazaların Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler,**

Bahriye askerinin bir diğer disiplin bozucu durumu ise askerden kalma ve Bahriye izinlerindeki suiistimaller ile ciddiyetsizlik olmuştur. Özellikle bunların önlenmesi için şu yollara başvurulmuştur<sup>689</sup>:

---

<sup>686</sup> Batmaz, **a.g.e.** s.102.

<sup>687</sup> DMA, **Mkt.**, Belge No:307/97.

<sup>688</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.245.

<sup>689</sup> Işın:**a.g.e.**, s.223.

1. Gemilerde ve diğer mevkiilerde bulunan askerlerden akşam ve yatsı yoklamalarında bir kişi dahi mevcut olmazsa izinsiz gitmiş olacağından durumunun tahkik edilmesi,
2. Gündüz çarşı ve pazara gönderilecek askerin yalnız salıverilmeyip, yanlarına zabıt verilmesi,
3. Emir çavuşları haricinde izinle dışarı çıkan askerin kasatura taşımaya müsaade edilmemesi,
4. Yatak ve eşyaların 24 saatte bir kontrol edilerek levazım-i askeriyeden başka bir şey olup olmadığının tespiti,
5. Tertip haricindeki nizami dairesinde her kimin yanında hizmetçi bulunursa filanca zanlı hizmetindedir! diye ellerinde bulundurulmak üzere bir ilmühaber verilmesi;
6. Zanlı olan askere verilecek izin müzakerelerinde gidilecek yerin yazılması, gitmeye mezun oldukları mahalde izin tezkiresinin tasdiki ve gittikleri yerden dönüşlerinde hakikaten belirtilen yere gidip gitmediklerinin araştırılması.

Özellikle taşrada kalan ve Beyoğlu'ndaki viranhanelerde gizlenerek uygunsuz hareketler içinde olanların artması nedeniyle yukarıda sıralanan önlemlere başvurulduğu görülmektedir. Ayrıca izinli olarak taşraya gönderilen zabitanın buralarda saçları uzun, fesleri siyah ve elbiselerinin ise gayri muntazam olması nedeniyle izinlerinin de sürekli kontrol altında tutulmasına karar verilmiştir<sup>690</sup>.

## **7. OSMANLI DEVLETİ'NDE YABANCI UZMANLARIN KATKILARININ DEĞERLENDİRİLMESİ**

### **7.1. İngiltere'nin katkıları**

Güç geliştirme çabaları kapsamında İngiliz ve Almanların katkılarının yoğunlaştığı dönem Osmanlı Sultanı II. Abdülhamit dönemine rastlar.<sup>691</sup> II. Abdülhamit donanmayı Haliç'e bağlamış ve donanmanın kendisini tahtından edeceği korkusunu her zaman hissetmiştir.<sup>692</sup> Bu dönemi ilginç kılan bir hususta İngiltere ile Almanya arasında deniz silahlanma yarışının hayli şiddetlendiği bir zamana rast gelmesidir. Böyle bir zamanda Sultan II. Abdülhamit hem İngiltere'den hem de Almanya'dan Osmanlı Donanması'na eğitimci getirtmiştir.<sup>693</sup>

---

<sup>690</sup> Batmaz, a.g.e. s.105.

<sup>691</sup> Büyüktuğrul, "Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması-cilt 3", (1983), s 242.

<sup>692</sup> Büyüktuğrul, "Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması-cilt 3", (1983), s 252.

<sup>693</sup> Kara muharebeleri dağ, tepe, dere gibi sütelerle dolu bir arazide yapıldığı için kullanılan silah gizliliğinin pek o kadar önemi yoktur. Bundan dolayı Kara Kuvvetleri yaptığı kara manevralarına

Donanmaya ilk olarak atandırılan İngiliz Amiral Henry Feliks Woods'dur. Amiral Wood, ilk olarak yüzbaşı rütbesinde Heybeliada Deniz Subay Okulunda seyrisefain öğretmeni olarak vazifeye başlamış, 1874 yılında da binbaşı rütbesiyle Hüdavendigar okul gemisinde öğrenci liderliğine atanmış ve geminin Karadeniz hareketlerine katılmış; özellikle Tuna Nehri'ni savunmaya hazırlanma faaliyetlerine katılmıştır. 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında Osmanlı filolarına yararlı hizmetlerde bulunmuştur. Bu görevde albaylığa yükseltildikten sonra 1883 yılında tuğamiralliğe terfi etmiş ve bahriye okulundaki öğretmenliğine devam etmiştir, Osmanlı Deniz Kuvvetlerinde torpidoculuğu kurmuş çalışkan ve sıcak kişiliği nedeniyle Türk deniz subaylarının takdirini kazanmıştır.

Osmanlı Sarayında da büyük itibar kazanan Wood, 1886 yılında koramiral rütbesine terfi ettirilerek padişah yaveri olarak saraya girmiştir. Osmanlı Sarayında kazandığı itibar kadar, İngiliz Deniz Kuvvetlerinin ‘’ Splendid İsolation<sup>694</sup> ‘’ politikasını Osmanlı Deniz Kuvvetlerine uyguladığı için Kraliçe Victoria nezdinde de aynı itibarı elde etmiştir. İngiliz Deniz Kuvvetleri politikasına göre bir İngiliz subayına başka bir ülkede danışman olarak en fazla iki yıl süre tanındığı halde Henry Feliks Woods tam 42 yıl Türkiye’de kalmıştır.

Osmanlı Deniz Kuvvetlerine hizmet veren diğer bir şahıs ise, Amiral Hobart'tır. 1864 yılında İngiliz Deniz Kuvvetlerinden kendi isteğiyle emekli olmuş, Amerika iç savaşlarında vazife aldıktan sonra, 1866 yılında izinli olarak geldiği İstanbul’da<sup>695</sup> Girit Ayaklanması ile uğraşan Osmanlı hükümetine ilgi çekici önerilerde bulunmuştur. Bu öneriler Osmanlı Hükümeti tarafından makbul sayıldığından kendisine Osmanlı Deniz Kuvvetlerinde vazife verilmiştir. 1877–1878 Osmanlı-Rus harbinde de Osmanlı Donanmasının Karadeniz’de vazife alan Osmanlı Filosuna komuta etmiştir.

II. Meşrutiyet sonrasında, Cemal Paşanın Bahriye Nazırı olduğu bir dönemde Amiral Sir Arthur H.Limpus’un başında bulunduğu İngiliz ıslah heyeti Donanmada yenileşme faaliyetlerine başlamış<sup>696</sup> ve yine 1909 yılında Amiral Sir Douglas Gamble başkanlığındaki başka bir İngiliz Bahriye misyonu da İstanbul’a gelerek Osmanlı bahriyesindeki ıslahat faaliyetlerinin kapsamını genişletmişlerdir. Bilahare Gamble’ın yerine Amiral H.P.Williams, onun yerine de tekrar Tümamiral Limpus getirilmiştir. Limpus başkanlığındaki İngiliz ıslah heyeti 6 subay, 60 civarında astsubaydan oluşmakta idi. Limpus bir kısım Osmanlı bahriye

---

yabancı askerleri de birey ya da toplu olarak davet ederler ve onlara yaptığı manevraları gösterirler. Deniz muharebeleri ise açık alanda yapıldığı için hem silah hazırlığını hem de muharebe usullerini başka devletlerden gizli olarak hazırlar. Bundan dolayı yabancılar, yapılan deniz manevralarına davet edilmezler.

<sup>694</sup> Splendid isolation deniz politikası: Bu politikanın anlamı bir savunma sorunundan çok dünyaya ekonomi kanalıyla müdahale etmektir.

<sup>695</sup> Bu dönemde Osmanlı Devleti Girit ayaklanmasını bastırmak ve Yunanistan’dan Girit Adasına yönelik kaçak silah, malzeme ve para nakliyatını durdurmaya çalışmaktadır.

<sup>696</sup> Hacipoğlu, **Osmanlı İmparatorluğu’nun Birinci Dünya Harbine Girişi**, Akademi yayınları, 2000, İstanbul, s 32.



zabitlerini eğitim almaları maksadıyla İngiltere'ye göndermiştir. Donanmayı Marmara'dan çıkartarak Beyrut'a kadar intikal ettirmiştir. O zamanın koşullarına göre bu girişim büyük bir başarı olarak yorumlanmıştır.

Ayrıca İngiliz Amiraller, Osmanlı Deniz Subaylarına gemide yaşam, Üniformalı iken davranış şekilleri, liman ve seyir nöbet hizmetleri ve gemilerde toplu role eğitimleri gibi birçok konularda eğitici bilgiler vermişlerdir.<sup>697</sup> Donanma Haliç'ten çıkarak Marmara Denizi'nde eğitime başlayarak, büyük devletlerin donanmaları ayarında intizamlı ve disiplinli bir kuvvet halini almıştır. Temizlik ve gemicilik işleri mükemmel olmuş, filo halinde Girit sularına kadar manevralar da yapmıştır. Ancak intikaller esnasında fiili top ve torpido atış eğitimleri yapılmamıştır.<sup>698</sup> Bunların dışında İngilizler bir plan dâhilinde Türklere Harp ceridesi tutmak, durum muhakemesi yapmak ve muharebe raporu yazmak gibi modern Bahriye usullerini öğretmişlerdir.

Nihayet İngiliz amiralleri donanma gemilerine bol bol seyir eğitimleri yaptırmış, ancak yüzer unsurlar için hayati öneme haiz bakım ve onarım hususları ile hiç ilgilenmemişlerdir.<sup>699</sup> Böylece donanma kısa sayılacak barış döneminden sonra girilen savaflara teknik bakım-tutumdan yoksun olarak bir hurda yığını şeklinde girmiştir. Buna savaş harekât planlamalarının denizcilikle ilgisi olmayan karargâhlarda yapılması da eklenince donanma için hezimetler kaçınılmaz olmuştur.

O dönemlerde İngiltere ile Almanya arasındaki silahlanma konusunda kıyasıya rekabet yaşanmakta idi. İki ülke adeta birlerini düşman kesilmişlerdi. Bu sert rekabet, Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetlerinin işbirliğine hazırlanmasına olumsuz olarak etkilemiştir. Zira Kara kuvvetlerinde Alman Generaller, Deniz Kuvvetlerini İngiliz Amiraller bir hayli etkili konumda bulunmakta idi. Buna Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri arasında herhangi bir işbirliği planlaması, harp oyunu veya müşterek eğitim icra edilmemesi nedeniyle Osmanlı-İtalya arasında geçen Trablusgap Savaşı, Balkan Savaşları ve I.Dünya Savaşı'nda Kara – Deniz işbirliği sağlanamamış ve yıkım büyük olmuştur. Her üç savaşta kara subayları deniz kuvvetlerini, deniz subayları da kara kuvvetlerini tanımamadığından, işbirliği sağlanamamıştır. Her üç savaşta Kara ve Deniz Kuvvetleri sanki farklı devletlerin kuvvetleri gibi davranmıştır. Kuvvetler arasında lisan birliği sağlanamaması nedeniyle mağlubiyetler kaçınılmaz olmuştur. Kara ve Deniz Kuvvetleri personelinin yetiştirilmesi böyle olunca kara ve deniz kuvvetlerinin işbirliğini gerektiren çıkarma harekâtı, çıkarmaya karşı koyma,

<sup>697</sup> Büyüktuğrul, "Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması-cilt 3", (1983), s 345.

<sup>698</sup> Yabancı heyet her ne kadar gemi personelinin bilgi eksikliği nedeniyle fiilî atış yaptırmadıklarını belirtse de, asıl nedenin donanmanın öz güven kazanarak bir anda olduğundan fazla güçlenmesini istememeleri olduğu değ

<sup>699</sup> Günümüzde beş yılda ortalama 15.000 saat fiilen seyir yapan savaş gemisi 15.000 saat sürecek bakım-tutum onarımına alınırlar. Dünya modern Bahriyelerinde 1 saat fiilen pervanenin dönmesine karşılık söz konusu savaş gemisi için 2 saat onarımı esas alınmıştır.

kuvvet koruma, deniz askeri nakliyat ve ulaşım güvenliği, kara cephelerinin denizden yan desteği gibi konularda Osmanlı Silahlı Kuvvetleri hiçbir plan yapmamış ve müşterek eğitim yapılmamıştır. Bunun bedelini Balkan Savaşında Avnillah Korveti’i (Beyrut’ta), Fethibülend Firkateyni (Selanik’te) ve I. Dünya Savaşında Mesudiye Zırhlısını (Çanakkale Boğazı girişinde İngiliz E-11denizaltısı tarafından batırılması) kaybedilerek ağır bir şekilde ödenmiştir<sup>700</sup>.

1909 yılında Osmanlı Donanmasında göreve başlayan İngiliz Amiral Douglas Gamble danışman olarak vazife almış ve donanma personelinin bilgi ve deneylerini artırmaya çalışmıştır. Nitekim kendisine verilen ilk yetkiler; Osmanlı Deniz Kuvvetlerini tensik ve ıslah etmek, doğrudan doğruya Bahriye nazırıyla muhabere edebilmek, ıslahat konusunda yetki sahibi olmak, gemileri, kara tesislerini kontrol ve teftiş hakkına sahip olmak şeklindedir. Fakat bu yetkiler İngiliz Amiralini Osmanlı Bahriyesinde Donanma Komutanlığı makamına eşit düzeye getirdi. Esasen Donanma Komutanlığı makamı bir Türk subayı (Albay Ramiz) tarafından sevk ve idare edilmekte idi.<sup>701</sup>

Bu yeni kuruluş, bazı değişiklikler ile Cumhuriyet dönemi Bahriye Vekâletinin kaldırılmasına kadar, yani 1927 yılına kadar uygulanmıştır. Türk-İtalya (1911–1912) savaşında, Balkan Savaşında (1912–1913) Donanma Başkomutan vekâletine bağlı olarak, bir deniz subayının danışmanlığı ile idare edilmiş ve Çanakkale Boğazının korunması bir karacı generalin emrine bağlanmıştı. I. Dünya savaşında (1914–1918) Alman Donanma Komutanı Harbiye ve Bahriye Nazırlarını dinlememiş, genellikle Alman genel karargâhından aldığı emirlere göre hareket etmeyi tercih etmişti.<sup>702</sup>

## 7.2. Alman katkıları

Osmanlı Bahriyesi konusunda önceden İngilizlerle ittifak kuran Sultan II. Abdülhamit, İngilizlerin dönem içinde Osmanlı Devleti’nin zayıflamış olmasının etkisi ile Osmanlı devletini desteklemekten vazgeçmesi, Çarlık Rusya’sına karşı Bulgaristan’ı desteklemesi ve yeni bir Ermenistan Devleti yaratma çabası nedenlerinden dolayı Sultan II Abdülhamit İngiltere yerine Almanya’ya ittifak etmeye karar vermiştir. O sırada İstanbul’da bulunan Alman subay Von Hoffe ve Starki’yi saray hizmetine almaya karar vermiştir.<sup>703</sup> Hatta 1897 Osmanlı-Yunan savaşında Von Hoffe’ye Donanma Kurmay Başkanlığı vazifesi vermiştir.

<sup>700</sup> Erdoğan Oran; **Çanakkale Savaşlarında Denizaltı Harekati**, Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2007, s.133.

<sup>701</sup> Albay Ramiz Balkan Savaşında Donanma Komutanı Vekili sıfatıyla Yunanlılara karşı İmroz ve Limni muharebelerini yapmıştı.

<sup>702</sup> Ulrich Trumpener; **Germany And Otoman Empire**, Princeton University Pres, New Jersey, 1968, s.261.

<sup>703</sup> Büyüktuğrul, “Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması-cilt 3”, (1983), s 256.

Fakat Osmanlı hizmetinde bulunan İngiliz ve Alman Amiralleri, bir araya gelerek ‘‘ Osmanlı Donanmasına nasıl savaş kifayeti vereceğiz?’’ diye müşterek bir çalışma yapmamışlardır.

Bu dönemde de Alman danışmanlardan önemli ölçüde istifade edilmeye çalışılmıştır. Tüm olumlu gayretlere rağmen yabancı Alman danışmanlardan istifade edilmesi son derece sınırlı olmuştur. Alman eğitimcilerinin Osmanlı Donanmasında karşılaştıkları güçlükler; bir ölçüde kendi yetersizlikleri, bir ölçüde de Osmanlı Subaylarının tutumlarından ileri gelmiştir. Alman subaylar kısa bir çalışmanın ardından donanmada görev yapan alaylı subayların gelişmenin önündeki engel olduğu ilan etmiş acilen tasfiye edilmesi istemiştir. Bu tavsiyeleri bir süre sonra yerine getirilmiştir. 1898 Ekim ayı içerisinde Alman İmparatoru II. Wilhem İstanbul’a geldiğinde kendisini karşılamak için Marmara’ya açılan zırhlının ve refakat gemilerinin kazanları patladığından, oldukları yerde kalmışlardır<sup>704</sup>. Bu rezalet Alman deniz albayı ve aynı zamanda Osmanlı Feriği Starcke’nin 1891’den beri Bahriye Nezareti’ndeki müşavirliğine rağmen olmuştur.<sup>705</sup> Ayrıca bu dönemlerde bir başka Alman subayı olan Kalau von Hofe Bahriye Müşavir yardımcılığı görevini üstlenmişti. Bahse konu subay 1897 Türk-Yunan savaşında, donanmanın Ege’ye açılmasını emreden Hasan Paşayla (o dönemdeki Osmanlı Bahriye Nazırı) savaş gemilerinin bırakın savaşmayı hiçbirinin hareket kabiliyetinin dahi olmadığını belirterek Bahriye Nazırı’na karşı çıkmıştır.<sup>706</sup> Sultan Abdülaziz devrinde İngiltere’den sonra gemi sayısı bakımından ikinci sırada bulunan Osmanlı Donanması, gemilerde görev yapan subay, astsubay ve teknisyen sayısı bakımından çok yetersiz olduğu bilinmektedir.<sup>707</sup> Diğer bir konu da Osmanlı İmparatorluğunun elinde bulunan Tersaneler gerekli teknolojik altyapıya sahip olamamasıdır. Sultan II. Abdülhamit donanmanın ağır mali yükü yanı sıra Sultan Abdülaziz’in tahtan indirilmesinde donanmanın başrol oynaması, Osmanlı Donanmasının kaderini belirlemiş ve muhteşem gemiler Tersane-i Amire’ de çürümeye terk edilmiştir.

Gemilerin farklı ülkelerde inşa edilmiş olması, arızaların onarılmasında sorunlara neden olmuştur. Ülkeler arasında yaşanan sorunlar askerî malzemelerin tedarikini güçleştirmiştir. 9-10 ayrı ülkelere temin edilen sistemlerin yedek malzemeleri tedarik edilememiştir.

---

<sup>704</sup> Sultan Abdülhamid II; **Devlet ve Memleket Görüşlerim**, Haz. Alaeddin Çetin, Ramazan Yıldız, Çığır Yayınları, İstanbul, 1979, s.248.

<sup>705</sup> İlber Ortaylı ; **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, X.Baskı, İstanbul, 2010, s.119.

<sup>706</sup> Jeduha Wallach; **Bir Askeri Yardımın Anatomisi (Türkiye’de Prusya-Alman Heyetleri 1835-1919)**, T.C. Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı,, Çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1977, s.94.

<sup>707</sup> Ortaylı, a.,g.,e, s.120.

Zaten ekonomik nedenlerden bırakın yedek malzeme satın almayı, mevcut sistemlere dahi para yetiştirilememiştir.<sup>708</sup> Donanmanın geri kalmasının bir nedeni de tüm reform çabalara rağmen bahriyede gerekli atılımlara devam edilememesi ve askeriyenin takviye bütçesinden harbiye (Kara Kuvvetleri) lehine Bahriye bütçesinden önemli ölçüde kısıntı yapılmasıdır.<sup>709</sup>

Alman uzmanların nezareti altında denizcilik alanındaki eğitimlerdeki yeniliklere rağmen, 1909 tarihine kadar doğru dürüst açık deniz seyri, manevra, fiili top atışı, uygulamalı eğitimler icra edilmemiş,<sup>710</sup> talimname, doktrin gibi yazı işleri ile uğraşmışlardır. Zira kuvvetlenecek Osmanlı Donanması müttefikte olsa Almanların işine gelmemiştir. Alman Deniz subayları Prusya geleneğine has sert ve kabalıkları, Türk subaylarının Alman meslektaşlarına karşı soğuk davranmalarına neden olmuştur. Avrupa ordularında bir şekilde bulunmuş bir kısım Osmanlı subayları Alman eğitime karşı çıkararak, kendilerinin daha iyisini yapacaklarını belirtmişlerdir. Diğer bir etken de Almanlar dâhil tüm yabancı müşavirler Türkçe'ye ilgi duymamaları, Türkiye'yi tanımamaları ve tanımamakta ısrar etmeleridir. Bu durum yabancı müşavirlerin Osmanlı Bahriyesindeki başarısız ve sevilmemelerinin başlıca kaynağını oluşturmuştur. Ayrıca yabancı subayların yüksek maaş almaları ve sürekli olarak zam taleplerinde bulunmaları, aynı ortamda doğru dürüst maaş almadan çalışan Türk deniz subaylarını doğal olarak çileden çıkartmıştır. O dönemlerde sadece İstanbul'da konuşlu I.Orduda görev yapan (saraya yakın) subaylar düzenli maaş alabilmekte idi.<sup>711</sup> Başka bölgelerde görev yapan subaylar ancak 3 ayda bir maaşlarını zar zor almakta idi. Zaten çok düşük olan maaşlar kısa sürede harcanmakta, deniz subayları ve aileleri geçim sıkıntısı çekerek, borç harç içerisinde yaşamaktaydı. Bayram, ramazan, cülus bahşişi gibi ilave ödemelerin yapılacağı günler dört gözle beklenmekte idi.

Almanya'ya tamamıyla teslim olma politikası I.Dünya Savaşı öncesi dönemde Abdülhamit devrindekini aşan boyutlara ulaşmıştır.<sup>712</sup> XX. Yüzyıl başında Osmanlı Ordusu bir ölçüde, çağdaş ölçülere yaklaşmıştı. Almanya'ya yaklaşılarak tedarik edilen yeni silahlar ve strateji bilgisi, gelişen demiryolları bir ölçüde Osmanlı İmparatorluğu'nun kara ordusuna hareketlilik kazandırabilmiştir. Bu gelişmeler Prusya geleneklerine ve sistemine uyum sağlamakta idi. Ayrıca aslen denizciliğe önem vermesi gereken Osmanlı devleti Almanya,

---

<sup>708</sup> Günümüzde modern bahriyeler donanmalarını aynı sınıf gemilerden oluşturularak birinin yerine diğerinin kullanılması felsefesi ile yedek parça maliyetini düşük tutma gayreti içindedirler.

<sup>709</sup> Bu alışkanlığın günümüzde de devam ettiğini söylemek mümkündür. Çok geniş deniz coğrafyasına rağmen Bahriyeye ayrılan tahsisatın bırakın Kara Kuvvetleri'ni Hava Kuvvetleri'nin de gerisinde kaldığını söylemek mümkündür.

<sup>710</sup> Mustafa Armağan; **Kazım Karabekir Gözüyle Yakın Tarihimiz, İstiklal Savaşının İçyüzü**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011, s.54.

<sup>711</sup> İlbey Ortaylı; **Defterimden Portreler, Tarihten ve günümüzden**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011, s.93

<sup>712</sup> Ortaylı, a.,g.,e, s.121.

Avusturya-Macaristan ittifakından dolayı kara devleti olma geleneğini tercih etmesinin büyük etkisi olmuştur.

Alman danışman subaylar Bahriyenin ıslahı diye yola çıkmalarına rağmen bir süre sonra saraya şirin görünerek terfi etmeyi tercih ettiler. Binbaşı rütbesinde Donanmanın ıslah komisyonuna dâhil olan bir Alman subay 3 ay gibi bir sürede Ferik rütbesine yükselmiştir. Yıllarını Osmanlı ordusuna vermiş Edirne savunmasının ünlü kahramanı Şükrü Paşa'nın da o sıralarda Ferik rütbesinde olduğunu, protokolde saraya yakın olan ve 3 aydır müşavirlik görevinde bulunan Alman subay ile aynı statüde olduğu göz önüne alındığında Osmanlı ordusunu ne hale geldiği daha iyi anlaşılmaktadır. Diğer bir hususta Alman ordusu Binbaşı-Ferik arasındaki mesafeyi kapatmak için İstanbul'a göndermeyi planladığı danışman subayın rütbesini ilk etapta Alman sisteminde albay rütbesine çıkarmasıdır. Böylece yıllarca savaş gemilerinde çalışan ancak rütbe alamayan birçok Alman Subayı Osmanlı İmparatorluğu'nda görev almak için olağanüstü çaba sarf etmeye başlamışlardır. Genellikle 2 yıl sürelik sözleşmeler ile görev almış, İstanbul'a uyum sağlamayanlar da geri dönmek için din değiştirme, evlilik, yeni kadro ihdas etme gibi her yola başvurdıkları görülmüştür. Gerek Osmanlı Ordusunda yüksek rütbe ve maaş, gerekse kendi ordularındaki rütbe terfilerinin sağladığı avantajlar birçok müşavir yabancı subaylar saray kapsamında yatıp kalkmaya itmiştir. Sonuçta Bahriyenin ıslahı için getirilen subaylar tam tersine yüksek maliyetlerle Bahriyenin sırtına yük olmaya başlamıştır.

Sultan II. Abdülhamit, Alman subaylarının şekil disipline dayanan çalışmalarının verimsiz olduğunu bilmesine rağmen, Alman İmparatoru II. Wilhem ile iyi ilişkilerini sürdürme adına yüksek maliyetlerine ses çıkartmamıştır. Zaten Amcası Sultan Abdülaziz'e vefasızlık yapan Bahriye cezalandırılması gereken uğursuz bir kurumdu. Bu politika sadece Bahriyenin değil tüm Silahlı Kuvvetlerin temelinde dinamit koymaya yetmiş, I. Dünya savaşında da bu dinamitin fitili ateşlenmiştir. Zaten doğru dürüst maaş alamayan Osmanlı Subayları birde yüksek maaş alan yabancılarla mücadele etmek zorunda kalmıştır. Yabancı subayların Türk neferlerini dövmesi ve kötü muamelede bulunması olağan karşılanmıştır. Böylece ordunun savaştaki zaferinin teminatı olan emir-komuta birliği sekteye uğratılmıştır. Osmanlı subayları bırakın yaşamayı hayatlarını idame etmek için elde avuçta ne varsa satma, rehin bırakma, aşırı borçlanma hatta rüşvet alma normal davranış haline getirmiştir. Ayrıca bir deniz ülkesi olan Osmanlı İmparatorluğu geri kalmış bir denizciliğe sahipti. Ciddi bir modernleşme konusunda maalesef İngiliz, Fransız danışmanlar gibi reform için Almanya'dan getirilen subaylarda başarısız olmuşlardır. II. Meşrutiyetin 1908 yılından ilanı ile birlikte Bahriyenin kontrolü İngilizlerin eline geçmiştir. İngiltere'den çeşitli konularda uzmanlaşmış Amiral ve Üst rütbeli müşavirler getirilerek Alman uzmanların yapamadıkları yapılmaya çalışılmıştır.

Balkan Harbinden sonra ise Çanakkale Boğazı'nın yeni tahkim tasarısını yapmak üzere, Alman Askeri Islah Kurulu'ndan istihkâm müfettişi General Weber, topçu müfettişi Posselt ve deniz uzmanı Amiral Shack görevlendirilmiştir.<sup>713</sup>Bunlar Enver Paşa'nın emri ile Çanakkale Boğazı'ndaki bataryalar ile gemilerde görevlendirilmiştir. Daha sonra Osmanlı Donanma Komutanlığı'nı deruhte eden Amiral Souchon'un talebi üzerine diğer Alman Subayları da donanmada görevlendirilmişlerdir. Amiral Souchon Karadeniz harekâtıyla Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşına girmesine sebep olmuştur.

### 7.3. A.B.D katkıları

Sultan II Abdülhamit döneminde 1832 yılında Amerikalı mütehasıslar, İstanbul Tersanesinin yeniden teşkilatlandırılmasında ve harp gemileri inşasında vazifeler görmüşlerdir. Navarin vakasının bahriyemize verdiği kayıpları kapatmak için Türk Tersanelerinde esaslı bir faaliyet başlanmış, asrın en ileri inşa tekniğinin tersanelerimize sokulması istenmiştir. Bu maksatla Amerikalı mühendis Ross Osmanlı hizmetine alınmıştır. Eski tersane alanına kurulan yeni kızaklarla, tezgâhlarda XIX. yüzyılın dünya ölçüsünde en modern gemilerini inşa etmeye başlamıştır.<sup>714</sup>

Ross, İstanbul Tersanesinde verimli çalışmalarına, uzun seneler devam etmiş, özellikle yeni gemilerin inşasına büyük katkıları olmuştur.

(1) Yabancı subaylar stratejik, operatif ve taktik alanda güç geliştirme kapsamında Osmanlı Deniz Kuvvetlerini geliştirmede etkin olamamışlardır.

(2) Osmanlı Deniz Kuvvetlerini geliştirmede sürekli olarak kendi ülke çıkarlarını ön planda tutmuşlardır.

(3) Kara ve Deniz Kuvvetleri arasındaki işbirliğini olumsuz yönde etkilemişlerdir.

(4) Özellikle teknik konularda fayda sağlamaya çalıştıkları, bunda da etkili olamadıkları tespit edilmiştir.

Bunlar dışında, Sultan II Abdülhamit döneminde Japonya'ya gönderilen, ancak dönüş yolunda batarak büyük üzüntü uyandıran 2300 tonluk meşhur Ertuğrul Firkateyni bu dönemin eseridir.

### 7.4. Donanma yardım sandıkları

1876–1909 Sultan II. Abdülhamit döneminde ülke büyük ekonomik çöküntü içinde idi. Bu nedenlerden dolayı sultan devletin tüm ekonomik gücünü bütçe açıklarının kapatılması ve dış borçların ödenmesine ayırmıştır.

<sup>713</sup>Hacıoğlu, a.g.e., s 34.

<sup>714</sup>Hacıoğlu, a.g.e., s 25.

1829 yılında bağımsızlığını ilan eden Yunanlılar deniz kuvvetini sürekli geliştirmiş, İtalya'dan zamanına göre modern, çok güçlü ve yepyeni bir kruvazör satın almışlardır. 10.000 tonluk olan AVEROF kruvazörünün hem yüksek sürate, hem de merkezi sistemle yönetilen atış kontrol sisteme yüksek ateş güçlü toplara sahipti. Böyle bir kruvazörün 3-5 zırhlıya bedel olduğu, hatta daha üstün olduğu söylenmiştir.

Osmanlı Devleti bu silahlanma yarışı karşısında hamle yapmak, özellikle Ege'de bozulan dengeleri tekrar kurmak istemiştir.<sup>715</sup> Yunanlıların Averof'u gibi modern ve güçlü gemiler alınmalıydı. Ancak bu tip gemilerin maliyeti bütçeden karşılanamayacak kadar yüksekti.

Osmanlı Donanmasında danışman olan İngiliz Amiral Sir Douglas Gamble'in yürüttüğü donanmanın reform programı çerçevesinde, 1909 Mayıs'ında Marmara'da faal gemilerle küçük bir tatbikat yapılmış, tatbikat sonunda Sarayburnu açıklarında saltanat yatı Ertuğrul önünden tören geçişi icra edilmiştir. Tören esnasında İngiliz Amiral ile birlikte Bahriye Nazırı bir grup devlet adamına, modern bir harp filosu teşkil etmek için gerekli kaynaklar konusunda etkili bir konuşma yapmıştır. Ancak, hazinede donanmaya ayrılacak para bulunmadığı için istediği etkiyi pek de uyandıramamıştır.<sup>716</sup> Bu esnada Alman askeri ataşesi Binbaşı von Stremple devreye girerek, savaş gemilerinin inşası için gerekli parasal kaynağı toplamak üzere milli bir bağış seferberliğine gidilmesi şeklinde teklifte bulunmuştur. Von Stremple İttihat ve Terakki ile yakın ilişki içinde olmuş ve hükümet tarafından Almanya'daki "Flottenverein" (Donanma Derneği) benzeri bir organizasyonun kurulması için destek vermesini önermiştir.<sup>717</sup>

İstanbul halkının duyduğu bu kaygılar *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti (Donanma Cemiyeti)* kurulmuştur.<sup>718</sup>

---

<sup>715</sup> Langensiepen, Bernd; Gülerüz, Ahmet, "The Ottoman Steam Navy 1828-1923", Çev. James Cooper, Conway Maritime Press, Londra, 1995, s.14.

<sup>716</sup> Langensiepen - Gülerüz ; a.g.e., s.17.

<sup>717</sup> Aynı zamanda, dünyadaki gelişmeleri takip eden İstanbul halkı duyduğu kaygıları, "bütçede para yoksa biz veririz" teklifleri ile ifade ediyordu.<sup>717</sup> Fahri ÇOKER dönemin toplumsal kaygılarını şöyle aktarmaktadır<sup>717</sup> :

"... Sultan II. Abdülhamit donanmayı 30 yıl Haliç'te ataletle mahkûm etmesinden sonra ilk defa 4 Temmuz 1909 günü (donanma) halkın önüne çıkmış, Sarayburnu önünde büyük bir geçit töreni yapılmıştı. Yıllardır özlemine çektiği donanmasına kavuştuğundan dolayı sevinç içinde bulunan ve kızgın bir yaz güneşine rağmen geçidi sonuna kadar izleyen halk, bir sürü eski gemiyi gördükten sonra, bu mu bizim donanmamız diye elem duyarak, gözyaşları içinde tören yerinden ayrılmışlardı. O günlerde bütün İstanbulluların kaygısı sadece buydu. Bir araya gelen 3-5 kişi yalnız bu konuyu ele alıyor, ne olur bizim de büyük bir donanmamız olsaydı diye dert yanıyordu."

<sup>718</sup> 10 Temmuz 1909 günü, Belediye dairesinin sağlık şubesinde donanmanın eskiliği ve yetersizliği konusu etrafında dertleşen 4 arkadaş Dr. Hafız İbrahim, Dr. İsmail Hakkı, Dr. Papadepulo ve Belediye Başmühendisi Haşim; donanmanın yeniden kurulması için bütün memleketi kapsayan ulusal bir hamle yapmak fikrinde birleşmişlerdir. Parola şudur: "Memleketin 30 milyon kişisinden her ay bir kuruluş başışta bulunmalarını istemek". 4 arkadaş bu düşüncelerini önce (Tercümanı Hakikat) gazetesi başyazarı Hüseyin Kazım'a açmışlardır. Gazete, bu ulvi maksadın yayılmasına hakikaten tercüman

Genel kurulda yapılan oylama sonunda; Tüccardan Yağcızade Şefik, Mehmet Abut, Liva Amiral Rasim, Dr. Fuat Süreyya Paşa, Avukat Kadri, Belediye Azası Selahattin, Faiz Tercümanı Hakikat Gazetesi sahibi Nüzhet, Başyazarı Hüseyin Kazım, Piyade Üsteğmen Ziya ve dört kurucu Dr. Hafız İbrahim, Dr. İsmail Hakkı, Dr. Petraki Papadepulo ve Mühendis Haşım, ilk yönetim kuruluna seçilmiş ve Cemiyetin tüzüğünü hazırlamak üzere görevlendirilmişlerdir.<sup>719</sup>

İngilizlerin “Navy League” ve Almanların “Flottenverein – Donanma Derneği” adlarındaki Donanma Cemiyetlerinin ana tüzüklerini Türkçeye çevirterek işe başlayan kurul, çalışmaları sonunda hazırladığı ana tüzük ve bağışların alınış usulüne dair yönetmelik tasarıları genel kuruldan geçirilerek 22 Ağustos 1909’da, onanmak üzere hükümete arz edilmiştir. Padişahın himayesine alınan Cemiyet başkanlığına da Ayan Reisi Sait Paşa getirilmiştir. Ayrıca cemiyeti himayesine alan Padişah Mehmet Reşat bir aylık tahsisatını vererek bağışlarda öncülük yapmıştır.<sup>720</sup>

---

olmuş, iki gün içinde gazete idaresine memleketin her tarafından mektuplar telgraflar yağmıştır. Bizzat gazeteye kadar gelen her sınıftan halk “bir kuruş değil, şu kadar veririm, bu kadar veririm” diye taahhütlerde bulunmuş, nitekim gazete tarafından herhangi bir bağış kabul edilmediği halde, adeta zorla bırakılan para iki gün içinde 32.340 kuruşa ulaşmıştır.

Halkın bu içten gelen ilgisi karşısında, adı geçenler, gazeteci Hüseyin Kazım’ın da katılımıyla işi organize etmeğe karar vermişler ve yapılacak işleri görüşüp kararlaştırmak üzere Belediyeler, kulüpler, muhtelif cemaatler ve ordu mensuplarından, 45 kişiyi 19 Temmuz 1909’da bir toplantıya çağırılmışlardır. Bunlardan toplantıya katılan 28 kişiye, önce gazeteci Hüseyin Kazım, donanmanın ihyası için iki üç günden beri halktan gördüğü galeyanı anlatmış, Dr. Papadepulo da toplantının amacını açıklayarak, *“kuvvetli bir donanmaya sahip olmadıkça devlet ve milletçe her ne kadar kalkınmış olursa olsun siyasette daima mahcup ve mağlup olmaktan kendimizi kurtaramayacağımızı, hükümet her ne kadar donanmanın ihyası için bütçeye yılda iki milyon lira ödenek ödemişse de bunun maksada kıfayet etmeyeceğini, bu itibarla milletin hamiyeti ve vatanperver hislerine başvurma düşünülmediğini, filhakika evvelce Enver ve Niyazi kruvazörleri inşası için TANİN Gazetesinin teşebbüsü olumlu bir sonuç vermemişse de bugün için durumun daha çok umut verici olduğu gözle görülecek kadar açık bulunduğunu, otuz milyon Türk’ün ayda sadece birer kuruş vermekle kısa zamanda milyonlar birikeceğini, Almanya’nın bu yoldan on yılda İngiltere’yi endişeye düşürecek bir donanmaya sahip olduğunu”* söylemiş ve böylece Donanma-yı Osmanî Muaveneti Milliye Cemiyeti doğmuştur.

<sup>719</sup> Hacıpoğlu, a.g.e., s.41.

<sup>720</sup> Cemiyetin şubeleri her vesile ile kahvelerde, halkın toplu olduğu yerlerde, müsamerelerde, eğlencelerde, konferanslarda sürekli para toplamış ve millet de hiç düşünmeden bağışta bulunmuştur. Artık bütün memleket ayakta ve bağış yarışına girdiği anlaşılmaktadır. Bir aylıklarının tamamını cemiyete bırakan subay, memur ve öğretmenlerin yanında, sandığının bir köşesinde sakladığı altınını getiren yaşlı kadınlar, mücevherlerini, beşibiryerdelerini hediye eden yeni gelinler, harçlıklarını feda eden küçük öğrencilere rastlamak da mümkündür. Bir harp gemisi kartpostalı, bir bardak su, bir fincan kahve, bir portakal herhangi bir toplulukta Donanma Cemiyeti adına artırmaya çıkarılmakta ve birkaç bin kuruşa satılarak parası hemen cemiyet merkezine gönderilmektedir. Bu şekilde, yapılmış olan bağışlar bir yılda 750.576 altın liraya yükselmiştir.

Bu yardımların çeşitli yollara başvurularak toplanmasına ve kampanya esnasında toplumun her kesiminde gelişen duyarlılığına ait Amiral Afif BÜYÜKTUĞRUL’un hatıraları şöyledir:

“...Bu dönemde ben çocuktum. Şehzadebaşı’nın bütün tiyatrolarında perde aralarında sahneye bir masa çıkartılır, üzerine de büyükçe bir tas konurdu. Başta rahmetli Hamdullah Suphi (Tanrıöver) olduğu halde “Yunanlılar Averof’u satın aldılar vatanımız elden gidecek” gibi konuşmalar yapınca



Cemiyet, kuruluşundan itibaren 4 ay içinde, donanmayı kuvvetlendirmek yolunda ilk adımı atmış ve Bahriye Nezaretinin plan ve projelerine uygun olarak 4 muhribin satın alınması hususunda bir Alman firması ile anlaşmaya varmıştır. Cemiyetin bu çalışmalarına paralel olarak Hükümet de, 10 yıllık bir bahriye programı hazırlamıştır. Programı gerçekleştirmek için lüzumlu 5 milyon liranın 10 yılda sarfı, Donanma Cemiyeti tarafından yapılacak, satın almalara kefalet edilmesi ve bu suretle yapılacak satın almaların 10 yıllık ödenek yekûnundan indirilmesi için bir kanun tasarısı 30 Ocak 1910 tarihinde Meclisi Mebusan Reisliğine gönderilmiştir. Meclisin hemen ertesi günkü birleşiminde okunan tasarının müzakere açılmaksızın kabul edilmiştir.<sup>721</sup>

Meclisi Mebusan tarafından kabul edilen tasarı, derhal Heyeti Ayan'a gönderilmiş ve 1 Şubat 1910 tarihinde oybirliğiyle kabul edilerek kanunlaşmıştır. Cemiyet, bu suretle ilk taksit 197.475 lirayı yatırmış ve Alman firması ile sözleşme 18 Mayıs 1910 tarihinde imzalanarak 4 torpido muhribinin satın alınması süreci başlamıştır. Her biri 616 ton olan muhripler için 480.000. lira ayrılmıştır. Donanmaya 1910'da katılan bu muhripler:

- Yedigâr-ı Millet<sup>722</sup>
- Muavenet-i Milliye<sup>723</sup>
- Numune-i Hamiyet<sup>724</sup>
- Gayret-i Vataniye<sup>725</sup> isimlerini taşıyordu.

Bu suretle Hükümetin de büyük desteğini sağlayan Donanma Cemiyeti, bağışlar yanında gelir sağlayacak diğer bazı teşebbüslere de girmiştir. Bir süre sonra kibrit ve sigara

---

halk cebinde ne varsa altın olarak bu tase para atarlardı. Ayrıca Hamdullah Suphi Türk Ocaklarında sık sık donanma konferansları verirdi...”

“...Hatta İşkodra Donanma Cemiyeti Şubesi başkanı bir jandarma yüzbaşısı bir kayığı kalyon biçiminde tadil ederek para karşılığı halkı bu kayıkla gölde dolaştırmış ve 160 kadar altın toplayarak cemiyet merkezine yollamıştı. Bu yüzbaşının resmi ile yaptırdığı kalyonun resmini Donanma Mecmuası basmıştı...”

Bağışta bulunmak toplum içinde bir övünç kaynağı idi. Bu motivasyonu sağlamak maksadıyla, Cemiyet önemli para yardımında bulunanlara “Donanma İlane Madalyası” adı altında madalya da vermiştir. Madalyanın bir yüzünde kabartma bir zırlı resmi, diğer yüzünde padişahın tuğrası bulunmakta idi. 5-10 Osmanlı altını bağışlayanlara tunç, 10-25'e nikel, 25-100'e gümüş, 100-500'e altın madalya verilmiştir.

<sup>721</sup> Hacıpoğlu, **a.g.e.**, s.54

<sup>722</sup> Yedigâr-ı Millet, İstinye koyunda 10 Temmuz 1917'de İngiliz uçaklarının bir hava taarruzu sonucu battı.

<sup>723</sup> Muavenet-i Milliye Çanakkale savaşları sırasında sahile yaklaşmış karadaki askerlerine destek atışı yapan 13.000 tonluk İngiliz Goliath zırlısını torpil hücumuyla batırarak görevini fevkalade biçimde yaptı.

<sup>724</sup> Numune-i Hamiyet ve Muavenet-i Milliye mütareke süresince Haliç'te bağlı kaldılar ve 1923'de fesh edildiler.

<sup>725</sup> Gayret-i Vataniye 1916'da Varna'da battı.

kâğıdı imtiyazı alınmış, ikramiyeli piyango ve sergiler tertip edilmiş, donanma gemilerinin kartpostalları bastırılarak satılmıştır.

Ayrıca kurban derileri, fitre ve zekât paralarının da cemiyete teslimi için yapılan çağrılar olumlu sonuçlar vermiş ve Cemiyet bir de 10.000 baskılı bir dergi çıkarmıştır. “**Donanma Mecmuası**” adlı verilen dergide çeşitli konularda yazı yazılarak gelir elde edilmeye başlanmış, dergi Mart 1910 - Şubat 1914 arasında 80 sayfa olarak tam 48 sayıyı büyük bir başarı ile yayılmayarak ülkenin çeşitli bölgelerinde dağıtımını yapabilmektedir. I. Dünya Savaşının başlaması ile birlikte öncelikler değişmiş ve dergi 16 sayfa ve haftalık olarak yayınlanmaya başlamıştır. Zamanla kâğıt sıkıntısından dolayı kâğıt kalitesi düşürülerek ince pembe kâğıtlara basılmış ve 1917 yılına kadar 190 sayı yayınlamaya muvaffak olunmuştur.<sup>726</sup>

Bu arada Sultan II. Abdülhamit'ten intikal eden ve Osmanlı Bankası emanetinde bulunan Sultanın şahsına ait mücevherlerden kıymetli eşyalar hükümetin gözetim ve sorumluluğu altında satılmak üzere cemiyete bırakılmış ve 1.710.229 altın lira gelir elde edilmiştir. Para bulunması üzerine 4 torpido muhribinden sonra programa uygun olarak, zırhlı satın alınması için Avrupa tersanelerinde inceleme yapmak üzere bir heyet oluşturulmuştur<sup>727</sup>. Sonunda Bahriye Nezareti kanalıyla Almanya'dan her biri 10.060 tonluk olan bedeli tamamen cemiyet tarafından ödenmek suretiyle Barbaros Hayrettin ve Turgutreis<sup>728</sup> adlarında 2 eski zırhlı satın alınmıştır.<sup>729</sup>

1911 yılı Nisan ayında, Yunanlıların, İtalyan tersanelerinde inşası tamamlanan Averof zırhlısını teslim almaları, hükümeti, bahriye programının bir an önce gerçekleştirilmesi konusunda harekete geçirmiştir. İngiliz Vickers-Armstrong firması ile Mayıs 1911 yılında İzmit Gölcük'te büyük bir tersane inşası için anlaşma yapılmıştır. Ayrıca aynı firmaya 2 adet

---

<sup>726</sup> Gülen, a.g.e. , s.44

<sup>727</sup> Cemiyetin asıl amacı Averof ayarında bir dretnot satın almaktır. Ancak Averof drenotunun özelliklerin sahip bir gemi bulunamamıştır

<sup>728</sup> Barbaros Hayrettin I nci Dünya Savaşı başladığında 8 Ağustos 1915'de Bolayır önlerinde İngiliz denizaltısı E-11 tarafından torpido taarruzu sonucu batırılmıştır. Turgut Reis ise 1924'e kadar kullanılmış, I nci Dünya Savaşında özellikle toplarından yararlanılmıştır.

<sup>729</sup> Cemiyetin çabaları ve halkın fedakârlığı sayesinde alınan bu gemilerin 21 Ağustos 1910 günü İstanbul'a gelişindeki coşkuyu Nejat GÜLEN şöyle aktarmaktadır:

*“...Gemileri Almanya'dan Çanakkale'ye kadar bir Alman Amirali getirdi. Çanakkale'de zırhlıların komutasını Türk subayları aldı ve gemiler Marmara'ya girdiler. İstanbul halkı ayağa kalkmıştı. Sarayburnu'ndan Üsküdar sırtlarına, Şemsipaşa kıyılarına, Boğazın ağzına, sahillere dolmuştu halk, kıyılar, damlar, balkonlar insan doluydu.*

*Padişah Dolmabahçe sarayının bahçesinde bir aşağı bir yukarı yürüyor, heyecanla gemileri bekliyordu.*

*Halkın sevinç çılgınları, alkışları arasında Barbaros ve Turgut Reis zırhlıları gelerek Dolmabahçe Sarayının önüne demirlediler.”*

Ayrıca askeri nakliyatla kullanılmak üzere Reşit Paşa, Mithat Paşa ve Giresun ticaret gemileri satın alınmıştır.

modern dretnot (Reşadiye ve Sultan Osman) ısmarlanmıştır. 1914 yılı başında Reşadiye'nin inşası tamamlanmış, Sultan Osman'ın ise tekne inşası tamamlanmış silah donatımına başlanmıştır<sup>730</sup>. Bir heyet gemileri teslim almak için İngiltere'ye gönderilmiş, 3 Ağustos 1914 tarihinde İngiltere resmi olarak gemileri teslim etmeyeceklerini ilan etmesi üzerine heyet eli boş olarak yurda dönmüştür. Her iki gemi İngiliz Kraliyet donanmasına katılmıştır.<sup>731</sup> Ne var ki HMS Ageancourt adı verilen Sultan Osman daha ilk bombardıman atışında kendi topunun geri tepmesinden dolayı güvertesi çökmüştür. Uzun süre onarıma tabi tutulmasına rağmen teknenin genel yapısındaki zayıflıklar nedeniyle etkin kullanılmamıştır. Diğer gemide de çok sık makine arızası nedeniyle savaşta faydalanılamamıştır.<sup>732</sup>

Cemiyet Donanmaya katkılarının yanı sıra; 1911 yılında Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın uçak alımı için başlattığı kampanyaya da destek verilmiş,<sup>733</sup> bünyesinde kurulan "Donanma Cemiyeti Heyet-i Temsiliyesi" vasıtasıyla birçok sanatsal faaliyetler desteklenerek birçok tiyatrocunun yetişmesine olanak sağlamıştır. I. Dünya Savaşı esnasında Darülbedayi sanatçılarına kucak açmış, uğraşlarının devamı için ortam sağlamıştır.<sup>734</sup>

1914–1918 yıllarında savaşa rağmen, kaynağını milletin hamiyet ve fedakârlığından alan ve kutsal görevine başarı ile devam eden Cemiyet, 8 Şubat 1919 tarihli karar ile Bahriye Nezaretine bağlanmış, 2 Nisan 1919 tarihinde kapatılmak suretiyle tarihi görevi sona ermiştir.

Hem padişahın hem de Hükümetin desteğini alan cemiyet, bu destek sayesinde bağış kampanyasını büyük bir rahatlıkla sürdürmüştür.

Donanma Cemiyeti piyango düzenlemekten dergi çıkartmaya, spor müsabakaları düzenlemekten tiyatro grubu kurmaya kadar düzenlediği çeşitli faaliyetlerle Osmanlı'nın son dönemindeki Sosyal ve kültürel hayatına da önemli etkileri olmuş, bu etkiler Cumhuriyet dönemine de taşınmıştır.

Cumhuriyet döneminde 1965 yılında, Amerikan Askeri Yardımının Yunanistan lehine işlediği ve Türk Deniz Kuvvetlerine yapılan yardımın azlığı nedeniyle aradaki güç

---

<sup>730</sup> İttihat ve Terakki'nin önde gelenlerinin telkini ile Mayıs 1914 ayında gemileri teslim almak üzere Komodor Vasıf (Temel), ile Hüseyin Rauf Orbay (Sultan Osman Komutanlığına atanmış) birlikte gemilere tayin edilen bir kısım personel İngiltere'ye gönderilmiştir. Fakat İngilizler, parasını son santimine kadar ödemiş, gemilere kendisinin ihtiyacı olduğunu belirtilerek gemileri teslim etmemek için bin bir mazeret beyan etmişlerdir.

<sup>732</sup> Bu örnekte kendi gemisini inşa etme yeteneğine sahip olmanın ne derece önemli olduğunu göstermektedir.

<sup>733</sup> "Çanakkale Savaşları Hava Harekati", [www.canakkale.gen.tr/havaorta.htm](http://www.canakkale.gen.tr/havaorta.htm) 26.11.2011

<sup>734</sup> "İlk Modern Tiyatro - Darülbedayi", [www.tiyatroskop.4mg.com/darulbedayi.htm](http://www.tiyatroskop.4mg.com/darulbedayi.htm) 15.12.2011

dengesinin bozulduğu hakkında Cumhuriyet Gazetesinde bir dizi yayın yapılmış, bunu 1 Mayıs 1965’de başlattığı “**Başkalarının Vermediğini Millet Yapar**” kampanyası izlemiştir.

Bu girişim, yurdun her yanında heyecanla karşılanarak bđyđk bir ilgi gđrmüş ve ilk gđnden itibaren gazeteye tutarı milyonları bulan bağışlar yağmaya başlamıştır. Bir komite teşkil edilmiş ve tıpkı 1909’daki faaliyetlere benzer çalışmalar yapılmıştır. Bu komitede yer alan Fahri ÇOKER Donanma Cemiyeti heyecanı ve ruhu ile Tđrk Donanma Cemiyeti’ni kurduklarını anlatmaktadır.<sup>735</sup> Cemiyet bu kez “**Kendi Gemini Kendin Yap**” sloganı ile yurt çapında topladığı bağışlarla Kıbrıs Barış Harekâtı için gerekli olan amfibi gemilerin yapımını kapsayan gemi inşa programının dđrtte birlik kısmını karşılamıştır.

1909 yılında Osmanlı donanmasının geliştirilmesi için fedakârca yardımda bulunan halk, Kıbrıs Barış Harekâtı öncesi aynı fedakârlıkları gđstererek Tđrk Donanmasının geliştirilmesine katkıda bulunmuştur. Donanma Cemiyetleri bu bilinçli katılımın aracısı olmuşlardır.

---

<sup>735</sup> ÇOKER, a.g.e, s.25-26.

## BEŞİNCİ BÖLÜM

### II. MEŞRUTİYET DÖNEMİNDE BAHİRİYE NEZARETİ

#### 1. II. MEŞRUTİYET DÖNEMİ BAHİRİYE NAZIRLIĞI

1908 yılında II. Meşrutiyetin ilan edilmesi ile birlikte, Osmanlı Bahriyesi yeni bir döneme girmiştir. Devlet kademesinde alınan yeni politik kararların Osmanlı Denizciliği üzerinde derin etkisinin olduğunu söylemek mümkündür. Tanzimat Fermanı ile birlikte Osmanlı Ordusunun yabancı danışmanlardan istifade etme geleneğine devam etmiştir.<sup>736</sup> Osmanlı Ordusundaki Alman hegemonyası Osmanlı Bahriyesi için geçerliliğini yitirerek İngiliz Bahriye Amirallerinden danışman olarak faydalanma yoluna gidilmiştir. Bu köklü politika değişikliğinin taraftarı olduğu gibi aleyhinde düşünenler de bulunmaktadır.<sup>737</sup> Buhar gücü ile çalışan gemileri kullanmaya başlayan Osmanlı Bahriyesi İngilizler'in teknolojik olarak gelişmiş gemi ve atış kontrol silah sistemlerine sahip olmaları nedeniyle İngiliz deniz gücünden azami oranda faydalanma yoluna gidilmiştir.<sup>738</sup>

İstanbul'un iki yakasında yolcu taşımacılığı yapan İdare-i Mahsusa ilk buharlı vapur siparişini yine İngiltere'ye vermiştir. Zamanla buharlı vapur sayısı artmıştır. Osmanlı Savaş gemilerinin önemli bir kısmı da buhar kazanları yine bu ülkeden satın alınmıştır. İngiltere'yi tercih edilmesinin en büyük nedeni kazanlar küçük birkaç tadilat ile başka alanlarda kolaylıkla kullanılabilmesi ve buhar kazanlarının emsallerine göre teknik üstünlüklerinin bulunmasıdır. Kazan sistemlerini öğrenmek üzere birçok Osmanlı Deniz subayı ve personeli İngiltere'ye gönderilmişlerdir. Öğrenci gönderme işlemi sipariş edilen yeni gemiler nedeniyle 10 yıl kadar daha devam etmiştir.<sup>739</sup>

Tersane-i Amire'nin talepleri doğrultusunda birçok İngiliz mühendis, teknik elaman ve kalifiye İşçiler İstanbul'a davet edilerek kısa süreli de olsa kendilerinden istifade edilmiştir.

1908 II. Meşrutiyet' in ilan edilmesi ile kurulan hükümetler Bahriye Nazırı'nın teklifi olan Donanmada Islahat yapılmasını kabul ederek, karara bağlamıştır.<sup>740</sup> Bu kararlar çerçevesinde donanmada İngiliz sistemine devam edilmiştir<sup>741</sup>.

---

<sup>736</sup> Ersal Yavi ; **Bir Ülke Nasıl Batırılır**, Yazıcı Yayınevi, Ankara, 2001,s.57.

<sup>737</sup> Akşin, Sina, "Siyasi Tarih (1789-1908) Türkiye Tarihi, Osmanlı Devleti 1600-1908, c.II, İstanbul, 1991,s.111.

<sup>738</sup> Uzunçarşılı; **a.g.e.**, s.88.

<sup>739</sup> Öztuna; **a.g.e.**, s.91.

<sup>740</sup> Deniz Müzesi Arşivi; **MKT**, 1640-2 , (14 zilhicce 1326/ 7 Ocak 1909).

<sup>741</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.39.

## 2. İngiliz Amiral Gambel'in Görevlendirilmesi ve teşkilat yapısında değişiklikler

II. Meşrutiyetin ilanı ile birlikte iktidarı ele geçiren İttihat Terakki Partisi Donanmanın reforma tabi tutulması ihtiyacını birçok karacı kökenli kabine üyelerinin itirazına rağmen prensip olarak kabullenmiştir. 7 Ocak 1909 tarihinde Bab-ı Ali'ye yazılan bir taktirde donanmanın içinde bulunduğu durumun üzüntü verici olduğu, reform ihtiyaçlarının geciktirmeksizin hayata geçirilmesini, sadece yüzer platformların değil aynı zamanda Tersane-i Amire' nin yeniden düzenlenmesine ihtiyaç olduğu belirtilmiştir.<sup>742</sup>

Bu maksatla başta İngilizler olmak üzere yabancı amiral ve üst rütbeli subaylardan faydalanma yoluna gidilmiştir. Konu ilgili kurullarda (Şura-yı Bahriye) enine boyuna görüşülerek, o dönemlerde çok hızlı gelişmelerin yaşandığı top, topçuluk ve torpido silahlar konusunda teknik bilgiye sahip uzmanların başkent İstanbul'a davet edilmesine karar verilmiştir. Bu maksatla İngiltere ile temasa geçilmiş, yapılan görüşmeler neticesinde İngiliz Amiral Gambel'in istenen niteliklere haiz olduğu anlaşılmış ve söz konusu şahısla 6000 İngiliz lirası karşılığında 2 yıllık sözleşme imzalanmıştır. Osmanlı Bahriye Teşkilatının 1918 yılına kadar devam eden sürecine Amiral Gambel'in getirdiği değişikliklerin etkisi büyük olmuştur.<sup>743</sup>

I. Dünya savaşına kadar gidecek süreçte Osmanlı Bahriye Nezareti İngiliz Kraliyet Donanmasını örnek alarak varlığını bir şekilde devam ettirmiştir.<sup>744</sup> Amiral Gambel'in getirdiği yeni bahriye teşkilatı sistemi Sultan II. Abdülhamit döneminden kalma dairelere numaralar verilerek yeniden yapılandırılmıştır. Hazırlanan taktir ile Bahriye Nezareti ve Bahriye teşkilatı İngiliz Kraliyet Donanması, İngiliz Deniz İşleri Bakanlığı ve İngiliz Amiral/Deniz Lordları üst kurulu (British Admiralty Consul) örnek alınmıştır.

Osmanlı Bahriye Nezareti Kurmay Başkanlığı (günümüz Deniz Kuvvetleri Komutanının karşıtı), personel, materyal ve Levazım Departmanları olarak (Günümüzde gemilerin harbe hazırlık durumları personel, eğitim ve materyal başlıkları altında değerlendirilmeye tabi tutulurlar) yeniden teşkilatlandırılmıştır.<sup>745</sup> Bu değişiklik çeşitli direnmeler nedeniyle hemen uygulanamamıştır.

Amiral Gamble Nezaretin işleyişinde yapılacak her türlü yenileşme, modernizasyon, geniş çaplı tadilat ve inşa faaliyetlerini bir proje olarak ele alınmasını, belli aşamalarda

<sup>742</sup> Eda, Gülşen Gömleksiz; **II.Meşrutiyetten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2009,s.177.

<sup>743</sup> Henry Woods, ; **Türkiye Anıları(Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl)**, Çev.Fahri Çoker, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul, 1976.

<sup>744</sup> Dünümüzde Deniz Kuvvetlerinin kurumsal yapısının diğer kuvvetlere göre dışa daha açık, uluslararası faaliyetlere daha kolay uyum sağlaması ve görev odaklı olarak teşkilatlanmasında İngiliz sisteminin etkisi olduğu değerlendirilmektedir.

<sup>745</sup> **Mecmua-yı Seneviye-i Bahriye (MSB)**; Birinci Sene, İstanbul Bahriye Matbaası, 10 Temmuz1331, s. 14-15. **Türk Silahlı Kuvvetler Tarihi (TSK)**, C. III, Kısım VI, s.475-476.

geriye dönülerek düzeltme yapılmasını ve proje sona erinceye kadar personelin değiştirilmemesini ısrarla vurgulamıştır.<sup>746</sup>

Gambell'in projeler sistemi denizci kalifiye personelin azlığı, kaynak sıkıntısı, teknolojik gerilik ve altyapı eksikliği nedeniyle tam anlamı ile uygulanması mümkün olmamıştır. Özellikle üst rütbeli Osmanlı Deniz Subayları ve bir kısım Amiraller tarafından bahriye sistemini yerinden oynatan değişiklikleri tam olarak anlayamamış, belki de buldukları konumları kaybedecekleri endişesi ile yeniliklere muhalif olmuşlardır. Bu nedenlerden dolayı 1912 ve 1916 yıllarında iki büyük yeni düzenleme yapılmıştır. Amiral Gamble'nin hazırladığı ve kendisinden sonra sözleşme imzalanan diğer bir İngiliz Amiral Williams'ın danışmanlığı süresince ısrarla uygulanan Osmanlı Bahriye Nezareti Teşkilat yapısı şu şekilde olmuştur.

### **Birinci Daire (Erkân-ı Harbiye-i Bahriye)**

Denizciliğe ait istihbarat, savaş gemilerinin harekâta hazırlık seviyesinin yükseltilmesi ve bu seviyenin idamesi, gemiler arası görünür muhabere ve işaret eğitimlerinin yapılması ve bu maksatla malzemenin temin edilmesi, basımevi ve kütüphane, harita ve Bahriye Mektebine alınacaklar ile yurtiçi/yurtdışı eğitimine tefrik edilecek personelin sınavlarının yapılması<sup>747</sup> gibi hususlardan sorumlu tutulmuşlardır.

### **İkinci Daire (Muamelat-ı Zatiye/ personel)**

Bahriye mektebinden Mülazım-i Evvel (Asteğmen) rütbesinde mezun olan subayların Donanma gemilerine atandırılması, terfilerin yapılması, diğer deniz subayı taifesinin atama dönemlerinde atamalarının gerçekleştirilmesi, çalışma süresinin dolduranların emekliliğe sevk edilmesi, meslek içi kursların düzenlenmesi, kurslara personel tefrik edilmesi, ihtisas gerektiren konularda (Torpido, mayın, denizaltı) kurslar açılarak personel görevlendirilmesi, Osmanlı Bahriyesinin ihtiyaç duyduğu diğer alanlarda (eczacılık, din hizmetleri, veteriner...) dışarıdan elaman alınması ve bu elamanların imtihanlarının yapılması, denizci eratın silâhına alınması, acemi birliklerde belli bir süre (6 ay) eğitime tabi tutulması, acemi eğitimlerini tamamlayan eratın savaş gemilerine dağıtımlarının sağlanması, söz konusu eratın yolluk yevmiye tahsisat, iaşe ve ibate işlemlerinin yerine getirilmesi görevlerini ifa etmesinden sorumlu tutulmuşlardır.<sup>748</sup>

<sup>746</sup> Necmettin Olgaç,; **Türk Denizciliğine Umumi Bakış**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1954,s.273

<sup>747</sup> Günümüz Deniz Kuvvetlerinde söz konusu işlemler İstihbarat, Harekât Başkanlıkları ile Deniz Eğitim Öğretim Komutanlıkları tarafından yerine getirilir.

<sup>748</sup> Günümüzde söz konusu faaliyetlerin tamamı personel Başkanlığı tarafından yerine getirilir.

### Üçüncü Daire (Materyal)

Yeni inşa edilecek gemilerin teknik şartnamelerinin hazırlanması, ihaleye çıkılması, seçilen firma ile mukavele imzalanması, gemi inşa ve gemiye ait çeşitli eçhizelerin imalatına başlanması, imali gerçekleşen malzemelerin teknik şartnameye uygunluğunun tespit edilmesinden sorumlu tutulmuştur.<sup>749</sup> Bunların yanısıra Bakım-tutum/onarım periyodunda bulunan gemilerin onarım işlemlerinin yapılması, tersane halkının maaş özlük hak gibi hususların takip edilmesinden de sorumlu tutulmuştur.<sup>750</sup>

O dönemin revaçta faaliyetlerinden olan topçuluk ve torpido kısmı yine bu dairenin sorumluluğuna verilmiştir.<sup>751</sup> Ayrıca Tersane-i Amire'de yapılan her türlü bayındırlık faaliyetleri bu dairenin kontrolü altına verilmiştir.<sup>752</sup>

### Dördüncü Daire (Levazım):

Gemilerde tüketilen yiyecek, içecek, gıda malzemeleri ile kömür, yağlama yağı gibi malzemelerin satın alma, sarflarının yapılması ve bunların muhasebelerinin tutulması, silâh altına alınacakların yoklamalarının yapılması ile bahriye askerinin askerlik süresinin uzatılıp (seferberlik/savaş durumu), kısaltılması (savaşın bitmesi, seferberliğin kaldırılması, terhis edilmesi), sıhhiye işlemleri ile bahriyede karantina uygulaması ayrıca bahriyede görev yapan imamlar bu dairenin altında faaliyet göstermiştir.<sup>753</sup>

Bu dairenin yanında çeşitli hizmetlerin icrasında danışmanlık hizmetlerini yürüten müşavirlik, Bahriye Nazırı ile daireler arasında irtibatı sağlayan müsteşarlık ve yapılan işlemlerin hukuk kaidelerine uygunluğunu değerlendiren, işlemler hakkında hukuki mütalaalar hazırlayan hukuk müşavirliği doğrudan Bahriye Nazırına bağlı olarak faaliyet göstermiştir.<sup>754</sup>

---

<sup>749</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nu çöküş dönemini yaşamasına rağmen Donanmasında kullandığı gemilerin belli bir standardın üstünde olmasına özel önem göstermiş ve bu hususta hiçbir masraftan kaçınmamıştır. İmal edilen her türlü cihaz önceden belirlenen standartlara uygunluğu her zaman kontrol edilmiştir. Bugünkü askeri tersanelerde gemilerin yeni inşa/onarım periyotları sonunda yapılan işlemlerin iş yöntemlerine/teknik şartnamede belirtilen kriterlere uygunluğu konularında uzman 30-40 kişiden oluşan kalite ve tecrübe baş mühendisliği elamanları tarafından kontrol edilmektedir. İstenen kalite elde edilinceye kadar yapılan imalat/ onarımlar teslim alınmaz. İşlemlerin seviyesi ve sonuçları üst makamlara düzenle raporlar ile iletilmektedir. Yüklenici yapılan işleri istenilen kalitede yapmadığı ve zamanında işi teslim etmediği takdirde yapılan sözleşme fesh edildiği gibi ağır para cezasına mahkûm edilir.

<sup>750</sup> Celalettin Yavuz; **Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005, s.143.

<sup>751</sup> Osmanlı Devleti'nin İstanbul'daki bir takım bayındırlık faaliyetleri Tersane-i Amire sorumlu idi.

<sup>752</sup> Örneğin Galata Köprüsü dubalarının imalatı, bakım tutum onarımı Tersane-i Amire tarafından yerine getirilmiştir. İşlemlerin takibi, kontrolü ve Nezaret kanalı ile sadarete rapor edilmesi yine bu daire tarafından yerine getirilmiştir.

<sup>753</sup> Yavuz; **a.g.e.**, s.154.

<sup>754</sup> Woods; **a.g.e.**, s.144.



Her bir daire kendi içlerinde şubelere ayrılmış, dönem içerisinde yetkilerini genişleterek kendi başlarına icracı makam olarak hareket ettikleri görülmüştür. Kısa süre sonra Bahriye Nazırlığı'na ait işleri tek elde toplanarak eskiye nazaran daha da merkezleştiğini söylemek mümkündür.

Nitekim Şura-yı Bahriye kaldırılarak her daire Bahriye Nazırına direk bağlanarak faaliyet göstermiş, sivil bir makam olan müsteşarlık her dört daire arasında koordinasyon ve eş güdümü sağlama görevini üstlenmiştir. Ancak daire başkanların denizci amiral olması nedeniyle koordinasyon ve eş güdümü müsteşara ihtiyaç kalmadan kendi aralarında hallettikleri görülmüştür. Genel uygulamalarda Birinci Dairenin başkanı askerî rütbe olarak en kıdemli olması nedeniyle koordine faaliyetini üstlenmiştir. Zira geçici olarak oluşturulan komisyonların faaliyetlerinin nerede ise tamamı kıdemli olan birinci daire tarafından koordine edilmiştir.

İngiliz Amiral Gamble'nin getirdiği sistem Sultan II. Abdülhamit dönemine ait tüm bahriye teşkilatını tamamen değiştirdiği anlaşılmaktadır. Ne var ki daireler arasında yetki dağılımında her daire kendi lehine muhafazakâr davranması nedeniyle reform faaliyetlerinden istenilen sonuçlar elde edilememiştir.<sup>755</sup>

Bunlar:

**Birinci Daire: Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Müdüriyeti**

**İkinci Daire : Tersane-i Amire Kumandanlığı**

**Üçüncü Daire: Tersane-i Amire Memuriyeti**

**Dördüncü Daire: Mesarifat Riyaseti**

Amiral Gamble'in teşkilat projesinin içinde yer alan dairelerin sorumluluk alanlarını belirttikten sonra daireler altında faaliyet gösteren şubelere el atmış ve şubelerin paylaşımında büyük bir kargaşa yaşanmıştır. Daireler arasında büyük tartışmalar yaşanmıştır. Örneğin imalat işlemlerine her dört daire kendisine bağlı faaliyet göstermesini isteyerek kendisine bağlanmasını istemiştir. Yine Birinci Daire: Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Müdüriyeti, Tersane-i Amire Memuriyeti'nin topçuluk ve torpido şubelerini idare etmesi garip karşılanmıştır.<sup>756</sup> Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi, topçuluk ve torpidoculuk komisyonlarının harbe hazırlık kapsamına girdiğinden kendi bünyesinde faaliyet göstermesi gerektiğini ileri sürerek, bu şubelerin kendisine bağlanmasını 3 Şubat 1910 tarihli bir muhtıra ile istemiştir.

---

<sup>755</sup> Uzunçarşılı; a.g.e., 246.

<sup>756</sup> Woods; a.g.e., s.132.

### 3. 1912 Yılında Meydana Gelen Değişiklikler/Yeniden Yapılandırma

1908 yılında II. Meşrutiyetin ilanından 4 yıl sonra da Bahriye Nezareti teşkilat yapısındaki değişikliklere devam edilmiştir. Nitekim bu yıl içerisinde bahriye salnamesinde " *İlan-ı meşrutiyetten beri bahriyemizin teşkilatında bir hayli tadilat icra edilmiştir. Maahaza 4 senelik tecrübe neticesi olarak ihtiyacımıza ufak tadilatı havi yeni proje derdest tetkikidir. Bu sene salnamesinde tetkikatı hitam bulmamış, olan yeni proje bittabi yazılmayacak, hal-i hazırda teşkilat gösterecektir.*"<sup>757</sup> Söz konusu salnameye göre bahriye teşkilatı. İngiliz Amiral Gamble'nin projesinden biraz farklı olarak nezaret, müsteşarlık, askerî ve mülki kısımdan oluşmuştur. Buna göre teşkilat daire ve alt şubeleri ile birlikte şu şekilde teşkilatlanmıştır.<sup>758</sup>

#### **Makam-ı Celil-i Nezaret**

**Müsteşarlıklar:** Şura-yı Bahri, umur-i Bahriye Müsteşarlığı ve Donanma Kumandanlığı, Mesarif Başkanlığından oluşuyordu.

#### **Birinci Daire (Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi)**

1. Şube (İstihbarat-ı Bahriye), 2. Şube (İstihzarat-ı Harbiye), 3. Şube (sevkiyat-i Askeriye), 4. Şube (İşaret ve Teşrifat), 5. ve 6. Şube (seyr-i Sefain işleri, 7. Şube ( I. Dairenin maaş, muayene ve kırtasiye işlemleri), 8. Şube (Ceride Kısmı), bu şubelerden başka, Torpido Şubesi (silahın kendisi), Seyyar Torpido Şubesi (torpidobot, hücumbot gibi yüzer platformlarda bulunan kovanlarda atılan torpidolar.), Sabit Torpido Şubesi (Üs, boğaz, iç sular gibi sabit olarak konuşlandırılan kovanlardan atılan torpidolar), Tedrisat-ı Bahriye Müdüriyeti, Telsiz-Telgraf ve Evrak Şubeleri bulunuyordu.<sup>759</sup>

#### **İkinci Daire (Personel)**

1. Şube (Subayların atama ve tayin işleri),  
2. Şube (Tamirat ve levazım raporlarını işleme koyma),  
3. Şube (Deniz Erlerini Terfi İşlemleri),  
4. Şube (Erlerin künye ve nakil işlemleri),  
5. Şube (Sitim botlar ve römorkörleri sevk ve idare), Bu şubelerin yanında Efradı Cedide Mektebi (Deniz Lisesi), Neferat-ı Cedide Sevk Memurluğu, İnzibat-ı Haricî Memurluğu, İnzibat-ı Dâhilî Memurluğu, Merkez Sefinhanesi, Bahriye itfaiye ve Muhafaza Bölükleri

<sup>757</sup> Salname-i Bahri (SB), 18.Tertib, Matbaa-i Bahriye, 1328.

<sup>758</sup> Levent Düzcü, **Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları (1876-1922)**, Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Yayınları, Ankara, 2009, s.9.

<sup>759</sup> Günümüz Harekât ve İstihbarat Başkanlıklarının karşılığı olan bu daire hakkında bakınız; Ali Haydar Emir, **Tarih-i Bahri Sahifeleri**, Bahriye Matbaası, I.Tab, İstanbul 1332, s.31-32.

Memuriyeti, Dalgıç Bölüğü, Bahriye Tevkifhane ve Hapishanesi gibi birimler bulunmaktadır.

### **Üçüncü Daire (Tersane-i Amire Memuriyeti)**

Tersaneye ait bütün işlerden sorumlu olan bu dairede, tahrirat kalemi, muhasebe kalemi, idare Müdüriyeti, Tetkik Levazım Komisyonu, Tersane Müfettişliği, Amele sandığı Müdüriyeti gibi birimler bulunmaktadır.

### **Dördüncü Daire (Levazım)**

1. Şube (Kalem işleri),
2. Şube (Satın Alma),
3. Şube (Güverte, top-torpedo, marangoz, levazım, makine ve elektrik işleri),
4. Şube (Maden, makine yağı, gaz ve su alımı),
5. Şube (Erzak, arpa, meşe kömürü, fırın işleri),
6. Şube (Subay, er ve malzemelerin taşraya sevki),
7. Şube (Resim, keşif hane, şartnamelerin düzeni ile işçilerin idaresi),
8. Şube (lağvedilmiştir),
9. Şube (Kânun yapma ve demirbaş komisyonu),
10. Şube (Muayene ve kontrol)

### **Beşinci Daire**

Amiral Gamble'in projesinde olmayan bu dairenin 2 şubesi olup, güverte subayları ile Makineci Subaylar (Çarkçı) bir şubenin sorumluluğunda, inşaiye ile kâtip subayların bütün işlemlerinden sorumlu tutulmuştur.<sup>760</sup>

### **Altıncı Daire**

Yine Osmanlı Donanmasına danışmanlık yapan İngiliz Amiral Gamble'ın getirdiği sistemde olmayan sonradan ortaya çıkan bu daire, önceden var olan Mühimmat-ı Harbiye Memuriyeti ile Topçu Komisyonunun görevlerinin biraz genişletilmiş şekli idi. 1. Şube Harp Silahları,

2. Şube tamir ve resim kısmı,
3. Şube cephaneye işlerinden sorumlu olmuştur.

Bahriye teşkilatının merkezine konuşlu olmamasına rağmen bünyesinde bulundurduğu şubeler ile önemli bir konuma sahip olmuştur. Bunların dışında bahriye bünyesinde olduğu

---

<sup>760</sup> Uzunçarşılı; a.g.e., s.155.

halde bağımsız hareket eden önemli sayılabilecek sayıda daire faaliyet göstermiştir<sup>761</sup>. Bunlar; Muhakemat Dairesi, Divan-ı Harp Dairesi, Heyet-i Tahkikiye, Mübayaat komisyonu, Sıhhiye Dairesi, Liman Dairesi, Mekteb-i Bahriye, Çarkçı, Ameliyat mektebi, Bahriye Matbaası, Bahriye Müze Kütüphanesi, tahsilat komisyonu, Merkez Daireler ve Askeriye muhasebe Memurluğu, Muhallefat-ı Askeriye Müdüriyeti, Daire Müdüriyeti, Sipariş ve Nafaka Memurluğu, telgraf ve telefon yine bahriye daire sistemine dâhil olan bahriye mülki kısımlar ise şu birimlerden müteşekkildir<sup>762</sup>. Muhasebe Kalemî, Yoklama Kalemî, Hukuk Müşavirliği, kütta komisyonu.

#### 4. Cemal Paşa Dönemi Bahriye Nezareti'nde Düzenlemeler

Cemal Paşa Bahriye nazırı olarak atanmasından sonra Bahriye subaylarını üç sınıfa ayırmıştır;

1. Harp Donanmasında çalışan Zabitler
2. Sahil Korumada (Sahil Güvenlik) çalışan Zabitler
3. Liman Reisliklerinde (Başkanlıklarında) görevlendirilen zabitler.

Sistem gereği her grup kendi içerisinde terfi ettirilmiş ve deniz subayları arasında bir tür uzmanlaşmaya gidilmiştir. Gruplar arası geçiş ise birinci gurup olan Donanma bağıslı savaş gemilerinde çalışıp da kötü sicil, suiistimal, görevini kötüye kullanma, disiplinsizlik gibi nedenlerle yeteneğini ve enerjisini zaman içerisinde kaybedenler, ikinci grup olan Sahil Muhafaza Birliklerine, Sahil Muhafazada başarısız olanlar da üçüncü grup olan Liman Başkanlıklarına atanmıştır. Yine Liman başkanlığında işe yaramayanlar ise vakit kaybetmeksizin emekliliğe ayrılmıştır.<sup>763</sup>

Cemal Paşa'nın nitelikli personel yetiştirme çabası kendi ifadesi ile Umumi Harbin başlaması ile uygulanma olanağı bulunmadan sona ermiştir. Yine de vazifesinin ifasını kasten tembellik göstererek yerine getiremeyen yâda sağlık durumu denizde çalışmaya

---

<sup>761</sup> SB, sene 1328, s.41-44.

<sup>762</sup> SB, sene 1328,s,45—46.

<sup>763</sup> Benzer uygulamaların Cumhuriyet Donanmasında mevcut olduğunu söylemek mümkündür. Deniz Harp Okulu'ndan sonra ilave okullarda iki yıldan fazla eğitim alarak Denizaltıcı ve Pilot olarak görev yapan deniz subayları disiplinsizlik, ilmî yetersizlik, sağlık ve benzeri nedenlerden dolayı denizaltıcılığın ya da pilotluğun gerektirdiği kriterlerinin dışında kaldıkları takdirde dalış veya uçuş yeteneklerini kaybetmiş oldukları farz ve kabul edilerek donanmadaki faaliyet yüzdesi nispeten düşük gemilere ya da denizin kara birliklerine atandırılmaktadır. Nispeten pasif sayılan bu görevlerde başarılı olanlar, diğer suüstü gemilerinde mesleki gelişim paternlerine devam ederler. Ancak yapılan incelemelerde bu tür personelin genelde yeni atandırıldıkları birliklerde başarılı olamayarak kısa sürede meslekten ayrılmakta orta ve uzun vadede ise dışarıdaki eğitimlerini de tamamlayarak, diğer emekli denizci personel gibi daha az askerî kuralların hüküm sürdüğü sivil ticaret gemilerinde ya da sivil havacılığa ait uçaklarda çalışmayı tercih ettikleri gözlemlenmiştir.

elverişli olmayan personelin donanmayla ilişkisini kesmiştir.<sup>764</sup> Denizci personel için emeklilik (tekaüt) nizamnamesini yeniden düzenlenmiştir.

Eski Tekaüt Nizamnamesinin ikinci maddesi iktidar ve ehliyeti rütbesine ait görevlerin ifasına yeterli olmayan deniz subayları yılları hesaplanarak emekliliğe sevk ediliyorlardı. Ancak yapılan düzenleme ile bu tür subaylara emekli maaşı, kıdem tazminatı gibi hiçbir özlük hak verilmeksizin istifa etmiş sayılması sağlanmıştır. Bunun için o dönemin Avrupa Ordularında bir kaç yüzyıldır faaliyet gösteren Haysiyet Divanlarının kurulması sağlanmıştır. Cemal Paşa'nın girişimiyle oluşturulan Haysiyet Divanları günümüzdeki Askerî Disiplin Mahkemelerinin temelini oluşturmuştur. Bu sayede görevini yapmayan personel Bahriye Nezareti, donanma, Sahil Muhafaza ve Liman Başkanlıklarından ayıklanmış, bu tarz uygulama, görevini aksatma temayülünde bulunan denizci personel üzerinde caydırıcı etki yaratmıştır.<sup>765</sup>

Amiral Gamble'den sonra gelen Amiral Williams ve Amiral Limpus, Bahriye Nezareti'nin çalışma metodunda eksiklikler olduğunu ileri sürmüşlerdir. İngiliz Amirallere göre daire reisleri, kendi daireleri ile ilgili konulardaki kararları sürekli ertelemekte, keyfiyeti Şura-yı Bahriye'ye havale etmektedirler. Ancak bütün sorunların sevk edildiği Şura-yı Bahriye aylarca toplanamamakta ve konular karara bağlanamamakta idi. Biriken onlarca

---

<sup>764</sup> Fahri Parin, *Cemal Paşa Anıları (1913-1922)*, İskenderiye Yayınları, İstanbul, 2009, s. 99.

<sup>765</sup> Cemal Paşa'nın anılarında birkaç anekdottan bahsetmekte ve o dönemin bahriyesini vazife anlayışı ve disiplin seviyesini göstermesi bakımından son derece ilginç olduğu değerlendirilmektedir; "Nezarete atanmamın ilk haftası idi. Daha Mahmut Paşa'nın nezareti zamanında Kızıldeniz Kumandanlığı mahiyetine verilmiş olan bir gambotun, hareket gün ve saatini Erkân-ı Harbiye Reisliği'nin uygun görmesi üzerine belirlenen saatte seyire kalkması konusunda kesin emir verdim. Harekât için kararlaştırılan sabahdan bir gün önceki akşamüzeri Amiral Limpus Paşayı da yanıma alarak Tophane açıklarında bulunan gambota gittim. Amiralden gambotun uzun bir sefer yapacak şekilde hazırlanmış olup olmadığını bizzat teftiş etmesini rica ettim. Amiral bazı ufak tefek noksanı ile beraber, geminin hareket için hazırlanmış addedileceğini bildirdi. Kumanyaların (yiyeceklerin) yeterli olup olmadığı, efradın yazlık elbisesinin olup olmadığını ve ne kadar paralarının olduğunu Gemi Komutanı'na (Süvarisine) sordum. Bir miktar giyecek ile biraz daha kumanyaya ihtiyaçlarının olduğunu incelemelerim sonunda anladım. Subayların sıkıntı çekmemesi için üç aylık tahsisatlarının da gemi kasasına verilmesini uygun gördüm. Hemen II. Komutan ile (İkinci Süvari) kâtipi (İkmal subayı/astsubayı) Bahriye Nezareti'ne gönderilmesini ve bu gece esnasında alacaklarını alıp, sabahleyin emir olunan saatte hareket etmelerini süvariye tembih ettim. Bizzat Bahriye Nezareti'ne gelerek gece geç vakte kadar gayri mamul (pişmeden yenmeyen bakliyat ve sebzeler) erzak ve giyecek ambarlarını açtırdım. Gerekli malzemelerin verilmesini, Yoklamacı Efendinin (Mal Saymanı) itirazlarına rağmen gemiye hesaplanarak para ödenmesini konusunda emir verdim. Sabahleyin Bahriye Nezareti'ne gelir germez gambotun hareket edip etmediğini sordum. Büyük bir hayretle geminin henüz hareket etmediğini öğrendim. Derhal Gemi Komutanını çağırarak neden hareket etmediğini sordum.

Aldığım yanıt;

— Efendim ikinci kaptan gemiye gelmediler. Bende onlar olmayınca hareket etmeyi uygun görmedim, cevabını vermiştir.

Bunun üzerine çok sinirlenerek Gemi Komutanını emekliye ayrılması konusunda işlem başlattım. Gemiye yeni bir Komutan atadım. II. Komutanın özlük haklarına el koyarak istifa etmesini sağlamak üzere hasiyet divanına sevk ettim ve orduyla ilişkisini kestim. Asıl amacı Kızıldeniz'e gitmemek olan kâtipin (İkmal subayı/astsubayı) başına geleceklerini anlatarak gemi ile gitmeye mecbur ettim. Yaklaşık üç saat kadar sonrada gemi hareket etti."

evraktan göstermelik birkaç tanesi hakkında işlem yaparak toplantı dağılmakta, çözülmeyen sorunlar Bahriye Nezareti'ni iş göremez hale getirmektedir.<sup>766</sup>

Acil karar alınması gereken konular, gecikmekte ve çoğu zaman hadise olup bittiğinden dosya tetkik edilmesine ihtiyaç kalmamakta idi. Kısacası tüm iyi niyetlere çabalara rağmen Bahriye Nezareti verimsiz çalışıyordu. Bahriye nazırı Cemal paşa mevcut durumun vahametinin farkına vararak, yeni bir Bahriye Teşkilatı Nizamnamesi hazırlatmış ve Şura-yı Bahriye'yi tamamen kaldırmıştır.<sup>767</sup> 1914 yılında Çürük sulu Mahmut Paşa'nın yerine atanan Cemal Paşa Bahriye Nezaretine tayin şekli ve Nezaretin ıslahı konusunda ilginç saptamalarda bulunmaktadır.<sup>768</sup>

Enver Paşa Harbiye Nazırı olduktan sonra, Cemal ve Talat paşa ile birlikte Trablusgarp ve I.Balkan Savaşının mağlubiyetle neticelenmesini alaylı subaylardan kaynaklandığını konusundaki düşünceye katılmıştır.<sup>769</sup> Enver Paşa ve dönemin en hareketli siyasi partisi olan İttihat ve Terakki ordunun ıslahında tahsilin hayati öneme haiz olduğunu düşünmüştür. Subaylara çağın ilim ve fenninin gereklerini öğretilerek mağlubiyetlerden kurtulabilinirdi. Tahsili olmayan alaylı subaylar sanayi devrimini yapmış milletlerin orduları karşısında başarılı olma şansı yok denecek kadar azadı.<sup>770</sup> Böyle bir ortamda Harp Okulu mezunu bir subay 1789 Fransız ihtilalinin yarattığı özgürlükçü düşünce ortamında taht için son derece tehlikeli ve zararlı görülmekte, asılsız ihbarlar da dikkat alınarak, mümkün olduğu kadar merkezden uzak bölgelere tayin edilmekte,<sup>771</sup> mektepli bahriye subaylar Osmanlı İmparatorluğu'nun en ücra bir köşelerinde birkaç ay maaş almaksızın çalışmakta, erlikten geçme alaylı bahriye subayları ise padişaha biat etmesi ve sadakati oranında İstanbul gibi merkezî (mektepli subaya nazaran) yerlerde görev yapmakta ve zamanında maaşlarını alabilmekte idi.<sup>772</sup>

Bahriye personeline Ramazan Bayramından birkaç gün önce ilave maaş vermek adet haline gelmiştir. Bunun için Bab-ı Ali'den Maliye Nezaretine talepte bulunulmuş ve İstanbul'daki alaylılar, Tersane-i Amire'deki görevli subaylar ile Liman Başkanlıkları gibi kıyı birliklerinde görevli deniz subaylara ikramiyeler hemen verilmiştir. Ancak Şam, Preveze, Trablusgarp ve Kızıldeniz sahilleri gibi devletin uzak diyarlarında görev yapan

<sup>766</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nun uzun süre devam ettirdiği liyakatı esas alan terfi sistemi bozulduğundan, Bahriye Meclisleri toplantı yapılsa bile bazı üyeler alınacak kararların üst kademeyi kişiyi rahatsız edeceğini düşünerek ürkek davranmakta,, kendi terfilerini etkileyeceğini düşünerek risk almamaktadır.

<sup>767</sup> Cemal Paşa; **Hatırat**, Arma yayınları, İstanbul 1996, s.91.

<sup>768</sup> Fahri Parin, *Cemal Paşa Anıları (1913-1922)*, İskenderiye Yayınları, İstanbul, 2009, s. 94.

<sup>769</sup> Savaşlarda gösterdikleri yararlılıklara bağlı olarak erat sınıfından subaylığa geçen alaylı subaylar, Osmanlı imparatorluğun son dönemlerindeki bozulmanın da etkisi ile liyakatten ziyade Padişaha biat ve bağlılıkları oranda makam ve mevki sahibi olarak üst kademeye terfi ettirilmişlerdir. Ordunun nerede ise yarısından fazlasını oluşturan alaylı subayların bir kısmı okuma yazması dahi yoktu ve ordu komutanlıklarında üst kademede görev yapmaktadırlar.

<sup>770</sup> Şevket Süreyya Aydemir; **Tek Adam Cilt I-II-III**, Evrim Yayınları, Ankara, 1978,s.372.

<sup>771</sup> Şevket Süreyya Aydemir; **İkinci Adam Cilt I-II-III**, Evrim Yayınları, Ankara, 1978,s.164.

<sup>772</sup> BOA, DH. MKT, Belge No 66/3.

subayların ikramiye alamadıklarını bayram sonrası Bahriye Nezaretine yapılan şikâyetlerin çokluğundan anlaşılmaktadır. 1895 yılında II. Abdülhamit'e sunulan bir yazıda Atina sahillerinde bulunan Hayreddin ve İzmir'e konuşlu Fazzullah gemilerinin mürettebatı ile Bahr-i Ahmer'deki bahriye askerlerinin ikramiyeden istifade edememeleri neticesinde durumu Bahriye Nezaretine şikâyet ettikleri ifade edilmektedir<sup>773</sup>

Ancak Maliye Nezareti aldığı bir takım tedbirler sayesinde ikramiye alamayan personelin bayramdaki mağduriyetin giderilmesi için yarım maaş ödeme yapacağı vaat edilmiştir. Ne var ki yarım maaş ödeme yapılması öngörülen personel zaten üç aydır maaş almadıkları için bir faydası olmamıştır. Taşradaki personel şikâyet dilekçelerinde alaylı subayları suçlamış, ancak Maliye Nezareti ise yazışmalarında hazinede para olmadığından ikramiye verilemediği ancak devlet gelecek yıl ödenme yapmak üzere ilgili şahıslara borçlandığını ilan etmiştir.

Enver Paşa komuta heyetini baştan aşağı gençleştirme ile işe başlamıştır. Bütün askerî meziyetleri rütbelerinin kroslarını taşımaktan ibaret olan ne kadar amiral, zabitan ve ümera (astsubay) varsa emekliliğe sevk etmiştir. Albay rütbesinde ve genellikle 4-5 gemiye aynı anda kumanda eden komodorların yerine Ragıplar (deniz Binbaşı), Ragıp olan gemi kumandanlıklarına nagipler (deniz yüzbaşı), gemilerde II. Komutan olan nagip makamlarına, mülazım-ı saniler(deniz üsteğmen), mülazım-ı sani makamı olan gemilerin bölüm amirlikleri ve branş subaylıklarına mülazım (teğmen), mülazım-ı evvel (asteğmen) rütbesindeki personel atandırılmıştır.

Bu uygulama kara ordusu bakımından çok olumlu olmak ile birlikte, mevcut uygulama Bahriye Nezareti ve deniz kuvvetleri açısından son derece zararlı olmuştur. (Kötü şöhret, kötü alışkanlık, bilgi yetersizliği ve suiistimal gibi nedenlerle ordudan ilişiği kesilen deniz subayları hariç) Bahriye Nezareti karargâhında görev yapan küçük rütbeli subaylar dahi gemilere tayin edilmek zorunda kalmıştır. Ayrıca geçici görev uygulamaları başlatılarak seyirden dönen savaş gemisinin bir kısım personeli diğer bir gemi ile tekrar seyre gönderilerek sistem döndürülmeye çalışılmıştır.

İngiltere, Fransa, İspanya, İtalya, Portekiz gibi denizci devletler, personelin yaptıkları seyir saatini esas alan bir maaş sistemi ile ödeme yaparak, daha fazla ödeme ile personelin mağduriyetini gidermiştir. Osmanlı Devleti ise normal maaşları bile 2-3 ay gecikmeli ödemiştir.

Gemilerde faaliyetlerin en ayrıntılı şekilde kaydedildiği gemi jurnallerinin incelenmesi neticesinde uzun seyirlere gidilmesine rağmen, gemideki yetersiz iâşe ve maaş alamamaktan dolayı ailelerin geçim sıkıntısı, gemilerde disiplin ortamı bozmuş, gemi mürettebatı birkaç

---

<sup>773</sup> Şakir Batmaz, **Bilinmeyen Yönleri ile Osmanlı Bahriyesi**, Hazine Yayınları, İstanbul, 2010, s.54.

ana sistem dışında cihaz ve eçhizelerin bakımlarını düzenli olarak yapmamışlardır. Nitekim yeni gemilerin dahi onlarca büyük arızaları çıkması bunun bir göstergesi olmuştur.<sup>774</sup>

Ordunun gençleştirilmesi kapsamında Bahriye Nezareti'ne bağlı Dairelerin ıslahı gündeme gelmiştir. Cemal paşa Bahriye nazırlığa atandığı 1914 yılında Osmanlı Donanmasında danışman olarak çalışan İngiliz Islah Heyeti Başkanı Amiral Limpus ve Amiral Gamble Bahriye Vekâleti'nin ıslahı konusunda çeşitli layihalar (tasarılar) hazırlatmıştır.<sup>775</sup> Bahse konu layihalar yine Cemal Paşa başkanlığındaki Bahriye şurasında ele alınmıştır. Layihalar yeni teşkilat ve kadroların ihdası yanı sıra bazı Osmanlı Paşalarını da yenilik karşıtı gibi göstererek görevlerinden alınması konusunu içermiştir. Şöyle ki Limpus Paşa hazırladığı layihada Mirliva (Tümamiral) Rüstem Paşa ıslahatın en inatçı muhalifi olarak ilan edilmiştir.<sup>776</sup> Rüstem Paşa bir gecede Cemal Paşa tarafından görevinden alınmıştır. Amiral Limpus Paşa ve Amiral Gamble'in tekliflerine istinaden Cemal Paşa yeni bir teşkilat nizamnamesi oluşturulması konusunda emir vermiş, nizamname kapsamında Cemal Paşa Verimsiz çalıştığına inandığı Bahriye Nezareti müsteşarlığı ve Bahriye Şurası kaldırılmıştır.<sup>777</sup> Böylece yapılan yeni düzenleme ile Bahriye Nezareti 4 daire, 1 Sıhhiye Müsteşarlığı ve bir muhasebe Müdürlüğü şeklinde teşkilatlandırılmıştır.

Her 4 daire başkanı kendi dairelerinin görevlerini yerine getirmekten sorumlu olmuştur. Birinci daire başkanı yeni düzenleme ile Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi unvanına sahip olmuştur. Diğer üç daire başkanı kendi vazifelerini deruhte etmenin yanı sıra faaliyetleri konusunda Birinci Daire Başkanı'nı bilgilendirme mecburiyeti getirilmiştir. Böylece bir nevi başkanlıklar arasında genel koordinatörlük görevini üstlenmiştir.

Donanmanın ıslahı, savaş gemilerinin harbe hazırlık durumu için gerekli eğitimlerin alınması, subay heyetinin talim ve terbiyesinin sağlanması, her türlü mühimmat ve savaş malzemelerinin tedarikinden, levazım ve yiyecek içecek gibi iaşe malzemelerinin zamanında satın alınarak ihtiyaç sahibi birimlere teslim edilmesinde, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi (Birinci Daire Reisi) sorumlu tutulmuştur. Buna mukabil Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi diğer dairelerden yazılı veya sözlü bilgi talep etmeye yetkili kılınmıştır. Donanmadaki subay kıyımına ilave olarak Cemal Paşa kendisine göre aykırı fikirde olduğunu değerlendirdiği Rüstem Paşa'ya ilave olarak iki Mirliva (Tümamiral), o zamanın Sıhhiye Müfettişi Faik Paşa

---

<sup>774</sup> Günümüzde tüm yüzer (her tür savaş gemisi), uçar (helikopter ve deniz karakol uçakları) ve dalar (denizaltılar) unsurlar belli bir plan dâhilinde tüm sistem ve cihazları günlük, haftalık, aylık, üç aylık, altı aylık ve yıllık olmak üzere sistemli bir şekilde bakıma tabi tutulurlar. Cihazlar arızalanmasa dahi bu bakımlar uygulanır ve kayıt altına alınır. Böylece çok az maliyetlerle büyük arızaların önüne geçilmiş olunur. Herhangi bir cihaz arıza yaptığında öncelikle cihaz üzerinde yapılan bu bakım ve işlemlerin tarihçesi incelenir. Burada hedeflenen; arızalı cihazın en kısa sürede en ekonomik bir şekilde onarılmasıdır.

<sup>775</sup> DMA, Mkt., Belge No:973/65.

<sup>776</sup> Fahri Parin, **Cemal Paşa Anıları (1913-1922)**, İskenderiye Yayınları, İstanbul, 2009, s. 96.

<sup>777</sup> Çoker; a.g.e., s.240.



ve sayıları 20 civarında Üst Subayı (Binbaşı ve üstü rütbedeki subaylar) emekliliğe sevk etmiştir.

Bir kısım personelin emekliliğe ayrılmış olması Amiral Limpus Paşa ve Amiral Gamble'yi ziyadesi ile memnun ettikleri anlaşılmaktadır. Karşılarında herhangi bir direnmenin olmaması nedeniyle her iki amiralin her türlü kararı kısa sürede uygulayarak Bahriye Nezaretini çok kısa sürede iyi yerlere getireceği (olumlu sonuca ulaştıracağı) kanaati hâsıl olmuştur. Yine yapılan Islahat Nizamnamesi kapsamında o güne kadar İstanbul Liman Riyaseti'ne (İstanbul Liman Bakanlığı'na) bağlı bulunan Osmanlı Limanları altı bölgeye ayrılmıştır<sup>778</sup>. İstanbul, Samsun, İzmit ve Beyrut Merkez Liman Başkanlıkları yeniden teşkilatlandırılmıştır. Bahriye Nezareti yeniden düzenlenen dört liman başkanlıkların emrine Sahil Muhafaza Gemileri (Sahil Güvenlik Botları) vererek Osmanlı Deniz sınırlarında kaçakçılığın önlenmesi hedeflenmiştir<sup>779</sup>. Denetleme iktidarından fiilî iktidara uzanan İttihat Terakki Partisinin deniz sınırlarında etkin bir denetim yaptırarak Osmanlı Devletinin en ücra köşelerinde devlet otoritesinin varlığının gösterilmesi istenmiştir.

Gerçekten de o dönemde Fransa'dan satın alınmış yeni gambotlar ile elde mevcut diğer eski gambotlar yoğun bir şekilde Karadeniz, Akdeniz ve Kızıldeniz sahillerinde görevlendirildiği Bölgelerin Merkez Komutanlıklarına gönderilen iradelerden anlaşılmaktadır.<sup>780</sup> Cemal Paşa'nın değerlendirmesine göre; eğer Bahriye Nezaretine atanmasından sadece 5 ay sonra Umumi Harp (I.Dünya Savaşı) çıkmamış olsa idi, yeni teşkilatın hayata geçirilmesi ile Rüsumat (Gümrük), Reji (Tütün Tekeli), Düyun-u Umumiye (Genel Borçlar Kurumu) uygulamalardan fevkalade yararlanacak ve sahillerde kaçakçılık olaylarının önüne geçilerek Bahriye Nezareti sayesinde yurdun bir kısmında kamu düzeni yeniden tesis edilebilecektir.<sup>781</sup>

1912 yılında Balkan bozgunundan sonra, Bahriye Nezareti'nde Alman Nufuzu ve yeniden yapılandırma kapsamında, orduda Alman askeri heyetlerinin etkisi ve uzman-subay sayısı artmıştır. General Otto Liman von Sanders'in başkanlığındaki yeni Alman askeri heyeti 1913 tarihinde İstanbul'a gelmiştir.<sup>782</sup> Sadece Osmanlı Donanmasında değil, İmparatorluğun her köşesinde Alman nüfuzu artmaya başlamıştır<sup>783</sup>. 1914 başlarında 60–70 üyesi olan bu Alman heyetinin varlığına rağmen, Osmanlı Donanması Amiral Limpus başkanlığında İngiliz bahriye

<sup>778</sup> Işın; **a.g.e.**, s.255.

<sup>779</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.227.

<sup>780</sup> BOA, DH. MKT, Belge No 66/3,4,5.

<sup>781</sup> Osmanlı İmparatorluğunun klasik donanmasının dışında çeşitli nehir ve geçitlerde alçak güverteli özel gemi filoları bulunmaktaydı. Çeşitli, İhtiyaçlara bağlı olarak belirli bölgelerde oluşturulan gemilere genel olarak "İnce Donanma" adı verilmiştir. Bu bölgeler; Tuna Kaptanlığı, Fırat (Şat) Kaptanlığı, Dicle (Şat-Basra) Kaptanlığı, Hazar Kaptanlığı, Kür (Ardahan) Kaptanlığı, Faşa (Faş-Riyon) Kaptanlığı, Nil kaptanlığından oluşmuştur.

<sup>782</sup> Jeduha Wallach ; **Bir Askeri Yardımın Anatomisi (Türkiye'de Prusya-Alman Heyetleri 1835-1919)**, T.C. Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı,, Çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1977

<sup>783</sup> Ortaylı; **a.g.e.**, s.140.

heyeti tarafından yönlendirilmesine devam edilmiştir.<sup>784</sup> Nezarete bağlı liman başkanlıklarının teşkilat yapıları yeniden düzenlenmiş ve liyakat esasına dayanan bir atama sistemi geliştirilmiş, kötü şöhret sahibi ve rüşvet olaylarına karışanların görevlerine hemen son verilerek yerine yeni atamalar yapılmıştır.

Bahriye Nazırı liman başkanlıklarında görev yapan deniz subaylarının bir sürede fiilî olarak donanmada çalıştırılması esas almış ve kara birliklerinde görev yapan namuslu, dürüst, sicili düzgün ve hiçbir yolsuzluğa karışmamış subaylar gemilere atandırılmıştır.<sup>785</sup> Böylece karada çalışan personelin de gemideki seyir faaliyetlerine katılımı sağlanmıştır. Rütbesi yükselmiş ve deniz hizmet süresi biten personel kara birliklerine atandırılmıştır.<sup>786</sup>

Bahriye Nazırı'nın uygulamalarında Donanma veya Filo Komutanlarını atlayarak gemi komutanları ile temasa geçmesi, savaş gemilerinin harekât emrine kadar karışması donanmadaki, emir komuta birliğinin bozulduğunun bir göstergesidir.<sup>787</sup> Bahriye Nezareti kurumsallaşma konusunda ilerlemler istenilen seviyede değildi.<sup>788</sup>

---

<sup>784</sup> Ulrich Trumpener; **Germany and the Ottoman Empire**, Princeton University Pres, New Jersey, 1968, s.13-15.

<sup>785</sup> Günümüzde 80 yakın liman başkanlıklarında hayatında hiç denizde çalışmamış yüzlerce personel istihdam edilmektedir. Liyakatten ziyade hemşehrilik duygusu veya aynı siyasi görüşe mensup olma atamalarda etkili olmaktadır. Bir kısım liman başkanlıklarında Sosyal Bilgileri, Felsefe ve Tarih öğretmenleri fiilen liman başkanı olarak görev yapmaktadır. Bahse konu şahıslar deniz ve denizciliği bilmemektedirler. Limana aborda olmaya (yanaşma) çalışan fiyatı ve bir kaç yüz milyonla ifade edilen gemiler denizciliğe uygun işlem yapılmadığından hasarlar meydana gelmektedir. Böyle bir durumda liman terk edilmekte ve müteakip planlamalarda limanın tercih edilmemektedir. Sonuçta Türkiye kaybetmektedir. Hâlbuki 2-3 bin kişilik bir yolcu gemisi denizcilik tecrübesi olan bir liman başkanının nezaretinde denizcilik kurallarına göre limana aborda edildiğinde, gelen yolcu gemisinin bakım-tutum yedek parça ve iaşe ihtiyaçlarının karşılanması milyonlarca avroluk dövizin o bölgeye akması anlamına gelmektedir. Bu kaynaktan bölge halkının yanı sıra ülkeye kazanmaktadır. Ülkeye giren döviz, doğrudan yâda dolaylı vergilerle tüm Türkiye sathına yayılır. Bu nedenlerden dolayı denizciliğin ehil eller ile idare edilmesi önemli bir problem sahası olarak karşımıza çıkmaktadır.

<sup>786</sup> Cemal Paşa bu politikasında son derecede haklıdır. Zira denizi, seyri ve gemiyi bilmeyen deniz subayının gemilerin avara/aborda olması (limandan ayrılma/limana yanaştırılma), liman hizmetleri ve gemicilerin ihtiyaçlarının karşılanması, arıza onarımı gibi pek çok konuda bilgili olması şarttır.

<sup>787</sup> Fahri Parin, **Cemal Paşa Anılarım (1913-1922)**, İskenderiye Yayınları, İstanbul, 2009, s. 100.

<sup>788</sup> Diğer bir örnekte;

“Umumi Harpten önceki mübarek günlerden birinde idi. Donanma erleri ve subayları ile bayramlaşmak üzere muayyen bir saatte, bütün harp gemilerinin mürettebatının Tersane meydanında toplanmasını emrettim.

Kararlaştırılan günün sabahı hava yağmurlu idi. Fakat belirli bir zamanda tören üniforması ile geldiğim halde, mürettebatı tören alanında göremedim. Ben otomobilimden indiğim sırada Donanma Komutanı Tahir Bey subaylardan birkaçı ile Haliç Komodorunun dairesine çıkıyorlardı. Doğru yanıma geldiler. Mürettebatın neden toplanmadığını sordum Tahir Bey:

— Efendim hava yağmurlu olduğundan belki gelmezsiniz düşüncesi ile boş yere askerî ıslatmamak için içtima ettirmedim cevabını vermişti. Yağmurdan korkan Tahir Beyin üç gün hapsini emrettim. Bir hafta sonra da emekliliğini icra ettirdim.<sup>788</sup>”

Yaşanan hadisede Cemal Paşanın İttihat ve Terakki Fırkasındaki siyasi misyonunun askerî vazifesinin önünde olması, bitmek tükenmek bilmeyen uzun seremonilerin personel üzerinde yarattığı olumsuz etki ve komuta kademesinin zaman konusundaki hassasiyetlerinin olmamasının da etkisinin olduğu değerlendirilmektedir.

Dönem itibari ile kurumlar arası çekişmeler had safhaya çıkmış, askerî bir kurum olmasına rağmen Donanma Komutanlığı (bağlısı gemiler ile birlikte) politize olmuştur.<sup>789</sup> Bahriye Nezareti ile diğer bakanlıklar arasında çekişme ve yetki kargaşasını ortaya çıkarmıştır.<sup>790</sup> Deniz Harp Okulu'ndan yeni mezun olmuş genç teğmen daha mesleğinin başında sıkıntılarla dolu bir bahriyeye adım atmış, Donanma gemilerinde çok az bir maaş ile zor şartlarda çalışmanın yanı sıra, yetersiz iâşe ve ibadesi ile mücadele etmek zorunda kalmıştır. Personel alargada (açık denizde) demirli bulunan, gemisine gitmek için bindiği vasıta motoruna<sup>791</sup> verecek yol parası bulamamıştır. Efrattan borç alarak ay sonunu getirme çabası içinde olmuştur.<sup>792</sup> Bu güçlükleri aştığı oranda da gemisine faydalı olmuştur. Gemi personelinin yaşadığı ekonomik şartlar, Bahriye Nezaretinde çalışan personel için de geçerli olmuştur. Tek farkı nezarete çalışanlar bir vesile de olsa (özellikle iâşe alımlarında) suiistimal yapabilmekte idi. Nezarete malzeme, yiyecek- içecek ve giyecek<sup>793</sup> temini maksadıyla kurulan komisyonlarda yolsuzluklar had safhaya çıkmıştır. Burada en büyük sorun suiistimal edilecek para miktarının üyeler arasında bölüştürülmesidir. 1903–1916 yılları arasında kurulan soruşturma komisyonları tarafından, ordudan ihraç veya ağır hapis cezalarına rağmen suiistimallerin önüne geçilememiştir. Örneğin 1916 yılında Bahriye subaylarından birisinin devletin malını suiistimal yaptığı kesinleşmiştir. Bunun önünü almak için çok şiddetli tedbirler alınarak örnek cezalar verilmesi gerektiğine inanan Bahriye Nazırı Cemal Paşa söz konusu deniz subayını Divan-ı Harbe sevk etmiştir. Harp Divanı tüm delillere rağmen subayın beratına karar vermiştir. Hâlbuki şahısın yiyiciliği (irtikâbı) tüm

---

1867 yılından itibaren Bahriye Nezareti unvanını alan kurum dinî bayramlara ayrı bir önem vermiş ve sefere gidiş ve dönüşünde olduğu gibi mutlaka top atışları ile bayramlar kutlanmıştır. Bahriye Nezaretinin ayrılmaz bir kurumu olan Tersane-i Amire'de katılımın yüksek olduğu dini törenlerde mutlaka top atışı icra edilmiştir. Ramazan ve kurban bayramlarının yanı sıra senede bir defa kutlanan berat, miraç, regaip kandillerinde merasim mahalli divanhane binasının önüdür. (şu anki Kuzey Deniz Saha Komutanlık binasının önü) personel burada tören üniforması ile tabura geçerek komuta kademesi ile bayramlaşma icra edilir.

Bayram süresince Gemiler alay sancakları ile donatılır, gece çadır tipi tenvirat yakılırdı. Camilerin minarelerindeki kandiller yakılırdı. Benzer uygulamalar günümüzde de mevcuttur. Ülkenin yaşadığı ekonomik sorun o denli fazla idi ki ramazanda atılacak topun barutunun tedarikinde sorunlarla karşılaştığı görülmektedir. Zira İstanbul halkı için kullanılan ramazan topunun barutu Tersane-i Amire kethüdası tarafından Cebhane-i Amire' den tedarik edilmektedir.

<sup>789</sup> Şerif Mardin; **Din ve İdeoloji**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s.88.

<sup>790</sup> BOA, C.BH., Belge No:1926.

<sup>791</sup> Motorla tahrik edilen veya kürek yardımı hareket ettirilen kayığa verilen addır.

<sup>792</sup> Bostan; **a.g.e.**, 251.

<sup>793</sup> Savaş gemileri planlı liman ziyareti öncesi bölgesinde bulunan ikmal teşekkülü ile (yurt dışında ise o ülkede bulunan askerî ateşe ile) temasa geçerek ihtiyaç duyulacağı malzemeler talep edilir. Herhangi bir nedenden dolayı ziyaret edilecek limandan malzeme alınmadığı takdirde, gemi kasasında bulunan paradan istifade edilerek bulunulan bölgelerden ihtiyaç duyulan malzemeler satın alınarak ihtiyaçlar karşılanır. Aynı şekilde seyirde arızalanan ve gemi imkânları ile onarılmayacak durumdaki arızalar da bağlı bulunulan komutanlıklar ve onarım kademeleri ile temasa geçilerek ziyaret edilen limanlarda onarılması sağlanır. Onarım kuruluşu arızanın nevine bağlı olarak yeterli süre öncesinden arızanın onarımında muhtemel kullanılacak yedek malzemeler ve her biri konusunda uzman olan personeli geminin ziyaret edeceği limanda hazır bulundurarak arızaların onarılması sağlanır.

amirleri tarafından bilinmekteydi. Bunun üzerine Bahriye Nazırı Cemal Paşa kendi yetkilerini kullanarak aralarında çıkar bağı olduğuna inandığı bir kısım divan-ı harbi üyeleri ile bahse konu subayın ordu ile ilişkisini kesmiştir. (Harp Divan Reisi İsmail Bey ile üyelerden bazılarının da menfaat bağından dolayı takdirsiz oldukları sabit olması nedeniyle hepsini emekliliğe sevk ettim)<sup>794</sup>Yaşanan örnek de anlaşılacağı üzere bir anlamda paranın olduğu her ortamda suiistimaller kaçınılmaz hale gelmiştir. İşin bir diğer yönü de komisyonlar tarafından satın alınan her ürünün, yolsuzluk miktarına bağlı olarak kalitesi de o oranda düşük olmuştur. Örneğin alınan sebze veya meyve daha gemiye ikmal edilmeden bozularak evsafını kaybedebilmekteydi<sup>795</sup>. Zaten çok zor şartlarda çalışan gemi personeli yiyecek bulamamakta adeta açlık sınırında yaşamaktaydı.<sup>796</sup>

#### 4.1. Bahriye Teşkilat Nizamnamesi: 1916 (1332)

Osmanlı Bahriyesinde danışman olarak görevlendirilen İngiliz Amiral Gamble'nin proje bazında kalan yeni Bahriye teşkilat sistemi 1916'ya gelindiğinde artık kesin şeklini alması üzerine projeler uygulama sahasına sokulmuştur. 1916 yılında Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın teklifi sonucu ve Padişah iradesi ile çıkartılan bir nizamname ile bahriye teşkilatı yeniden düzenlenmiştir.<sup>797</sup>Bu nizamname Osmanlı İmparatorluğu'nun Bahriye Nezareti konusunda çıkardığı son nizamname olmuştur. 1912 yılında ortaya çıkan 6 dairelik bahriye teşkilatı yeniden 4 daire, müdüriyet ve müfettişliklere ayrılmıştır. Bahriye Nezareti Nizamnamesine göre genel olarak bahriye teşkilatı 1916 yılında şu şekilde teşkilatlandırılmıştır<sup>798</sup> :

##### **Bahriye Nazırı**

##### **Bahriye Nezareti**

<sup>794</sup> Fahri Parin, *Cemal Paşa Anılarım (1913-1922)*, İskenderiye Yayınları, İstanbul, 2009, s. 101.

<sup>795</sup> Günümüzde savaş gemileri planlı seyirlerine çıkmadan en az on beş gün öncesinde malzeme talebinde bulunur. Bu malzeme talep listesi hazırlanırken gemilerde toplantı yapılır. Geminin II. Komutanı, İkmal subayı, ikmal astsubayı, Gemi Kıdemli Astsubayı, Gemi Aşçısı, gemi büfe ve kantininin işletmesinden sorumlu subay ve Astsubay bu toplantıya iştirak eder. Gidilecek seyrin her günü için yemek mönüsü ve sosyal aktiviteleri (doğum günü, evlilik yıl dönümü, millî ve dinî bayramlar) en ince ayrıntıları ile belirlenir. İhtiyaç olan malzemelerin listeleri hazırlanır. Gemide çıkartılacak yemeğin dışında personelin moral motivasyonu üzerinde önemli etkisi olan kantin malzemeleri en ekonomik fiyatla satın alınarak uygun fiyatla kantinde satılması sağlanır. Ayrıca yeterli miktarda film ve müzik yoğun disk (CD) ve kaseti temin edilerek belli bir program dâhilinde ve günlük mesai faaliyet programlarını aksatmayacak şekilde personele seyir ettirilir.

<sup>796</sup> Denizin zor ve ağır şartları günlük belirli oranda kalorinin vücuda alınmasını dikte etmektedir. Savaş gemilerinde seyir süresi uzadıkça yemeğin kalitesinin de çok yükseklerde olması gerekmektedir. Eğer bu konularda zafiyet yaşanırsa mürettebatın aidiyet duygusunu kaybederek kolayca isyan noktasına geldiği çok sık karşılaşılan bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır.

<sup>797</sup> 1 Nisan 1916 yılında Bahriye Nazırının vermiş olduğu tezkire aynı gün Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da görüşülüp onaylandıktan sonra Padişaha iradesi de 2 Nisan 1916 yılında çıkmıştır.

BOA,İ.MMS, 183-1332. Ca. 65, lef 1,2,3,(1332.Ca.6/2 Nisan 1916).

<sup>798</sup> Daire-i bahriyenin hâlihazır teşkilatınca bazı güne ilavet ve tadilatına lüzum görülmesine binaen yeniden tertib ve tanzim kılınan teşkilat nizamnamesi leffen arz ve takdim kılınmış olmaya mevki-i tatbikat ve icraya vaz'ı zımnında irade-i seniyye-i hazreti padişahinin istihsali muvakkıf."BOA, İrade-Meclis-i Mahsusa (İ.MMS), 183-1332.Ca.65, (1332.Ca.6/2 Nisan 1916).

1. Kalem-i Mahsus Müdüriyeti  
Tercüme Kalem-i  
Şifa Kalem-i
2. Daireler  
Birinci Daire  
İkinci Daire  
Üçüncü Daire  
Dördüncü Daire
3. Muhasebe Müdüriyeti
4. Divan-ı Harp-i Daimî
5. Hukuk Müşavirliği
6. Evrak-ı Umumiye Müdüriyeti

#### **Daireler**

##### **Birinci Daire (Erkân-ı Harbiye-i Bahriye)**

###### **Şubeler**

1. Şube: Harekât-ı Harbiye İstihzaratı
2. Şube: İstihbarat
3. Şube: Kayudat (Manevralar) Kalyon Rütbesi ve Mafevklerinin Sicilatı
4. Şube: Harita-i Bahriye
5. Şube: Hukuk-ı Beynelmilel
6. Şube: Limanlar ve Himaye-i Ticaret-i Bahriye
7. Şube: Sahil Muhafaza Filosu Muamelatı
8. Şube: Kütüphane ve Müze

##### **İkinci Daire (Mürettebat)**

###### **Şubeler**

1. Şube: Zabitanın (Subaylar) Talim ve Tedrisat
2. Şube: Efradın (Erlerin) Talim Terbiyesi
3. Şube: Zabitanın Nasb ve Tayini
4. Şube: Mezuniyet, Elbise, Merasim ve Teşrifat

##### **Üçüncü Daire (Teslimat, İmalat-ı Bahriye, Ebniye ve İnşaatı)**

###### **Şubeler**

1. Şube: Tersane, Havuzlar, Sefain (Gemiler) tamiratı
2. Şube: Ebniye (Binalar) İnşaatı
3. Şube: Bahriye Serçarkcısı
4. Şube: İmalat-ı Bahriye
5. Şube: Mühimmat-ı Bahriye
6. Şube: Torpido ve Mayınlar, Taht el bahirler, Sefain-i havaiye, Elektrik ve Telgraf

7. Şube: Tri-i Güverte
8. Şube: Hesabat ve Amela sandığı

**Dördüncü Daire (Levazım, Mukavelat ve Mahsusat)**

1. Şube: Levazım
2. Şube: Erzak ve Melbusat
3. Şube: Maaş ve Tahsisat
4. Şube: Sevkıyat
5. Şube: Mukavele ve İsticar (Kira)

Bahriye Teşkilatı, 1916 yılında son şeklini büyük ölçüde almıştır. Bahriye Nizamnamesi'nin ortaya koyduğu teşkilat ve 1917 yılındaki bazı tadilatla daireler ve alt birimleri olan şubelerin sorumlu olduğu görev alanları, Osmanlı Bahriye Teşkilatı içinde genel anlamda yeni bir şekil almıştır.

**Birinci Daire:**

Amiral Gamble'ın ortaya koyduğu projenin Birinci Daireyi ilgilendiren şubeleri ile 1917 yılındaki son şekli aşağıda belirtilmiştir.

Şubeler	Projede (1909–1912)	1917
1.	İstihbarat	Harekât-ı Harbiye
2.	İstihzarat	İstihbarat
3.	Sevkıyat	Kuyudat
4.	İşaret	Seyr-i Sefain ve Harita
5.	Kütüphane	Hukuk-ı Beynelmilel
6.	Harita	Ticaret-i Bahriye ve Liman
7.	İmtihan	Sevahil Müdafaası
8.	Kuyudat	Kütüphane

Tablodan da anlaşılacağı üzere Birinci Dairenin şube sayısı değişmemiştir. Bununla beraber şubelerde yer değişikliğine gidilmiştir. Bazı şubeler kaldırılmış, bazıları ise yeniden tesis edilmiştir.

1917 tarihinde şubelerin vazifeleri şöyledir:

**Birinci Şube:** Harp ve manevralara ait planlar ile harbe dair programları hazırlamak, askeri nakliyede kullanılmak üzere sefere hazır edilmiş gemilerin hareketine dair bütün plan ve programları tertip etmek ve bu noktada Harbiye Nezareti ile gerekli konularda koordineli çalışma, donanmanın ihtiyacı olan gemilerin inşası hususunda Bahriye Nazırı'na bilgi vermekle yükümlü tutulmuştur.<sup>799</sup>

<sup>799</sup> MSB, sene 1333, s.6-7

**İkinci Şube:** Yabancı Deniz Kuvvetleri hakkında yapılan araştırmaları tetkik ederek, bu konuda risaleler hazırlamak, savaşta ve barışta bütün resmi ve gayri resmi istihbarat vasıtalarını idare etmek, ataşenevallerle yapılacak haberleşmeleri düzenlemekten sorumlu tutulmuştur.<sup>800</sup>

**nc Şube:** Deniz harekâtı ve manevraların sonunda, gemilerde tutulan kayıtlardan yola çıkılarak planlama ile uygulamaları arasındaki farkı tespit ederek eğitimin analizini yapmak ve eğitimden elde edilen ders ve tecrübeleri ilgili birimlere yaymak, yıllık faaliyetlerin kayıt altına aldığı cerideleri hazırlamak, mecmua-i bahriye ile salname-i bahriyeyi yayımlamak, Osmanlı Deniz Harp Tarihini yazmak, bütün sancak zabitanı kalyon kaptanları ile Bahriye Nazırının gemi ve mevki komutanlıklarında<sup>801</sup> bulunduğunda gerekli kayıtların tutulmasından sorumlu tutulmuştur.<sup>802</sup>

**Dördüncü Şube:** Projedeki 4., 6., ve 7. şubeler birleştirilmesi ile kurulmuştur. Harita deniz risaleleri, deniz fenerlerinin kurulması, seyr-i sefain konuları ile ilgilenmiştir.<sup>803</sup>

**Beşinci Şube:** Milletlerarası hukukla ilgili her türlü mesele ile yakından ilgilenmiştir. Subaylara kurmay akademisinde anlatılan harbe dair kurslar düzenlemiştir. Yeni bir bilim dalı olarak ortaya çıkan iktisat konusunda personeli bilgilendirici dersler vermiştir. Ayrıca harbi dikkatle takip ederek düşman devletlerin tecavüzlerine karşı durumu hukuk açısından değerlendirerek rapor etmekten sorumlu tutulmuştur. Bunların yanısıra diğer devletlerarasında meydana gelen genel ve özel hukuki durumları, uluslararası kararları kayıt etme görevini üstlenmiştir. Bu çerçevede dış ülkelerde hukuk kuralları konusunda yazılan kitap ve dokümanları tercüme ederek basım ve dağıtımını yapmışlardır. Bunlara ilave olarak ikinci Dairenin Dördüncü şubesi tarafından tertip edilen kanun, lahika ve talimatları tetkik ederek, gerekli düzenlemeleri yaparak bu daireye iade etmiştir.<sup>804</sup>

**Altıncı Şube:** Osmanlı İmparatorluğu'na ait limanların bilgilerini toplayarak liman tüzüklerini hazırlamak, çeşitli istatistik verileri işleyerek deniz ticaret faaliyetlerini koordine etmiş, limanlara gelen ve limandan ayrılan ticaret gemilerin yüklerini yakından takip ederek boşaltma ve yükleme faaliyetlerini Nezaret adına yerine getirmekle görevlendirilmiştir.

O dönemlerde Osmanlı Devleti ticaret limanları büyüklük, ticaret hacmi ve konumuna göre 3 kısma ayrılmıştır. Birinci sınıf limanlar; İstanbul başta olmak üzere Samsun, İzmir, Beyrut, Hadida ve Basra Limanları idi. İkinci sınıf Liman sayısı 9, üçüncü sınıf liman sayısı

---

<sup>800</sup> MSB, sene 1333, s.6.

<sup>801</sup> Bahriye Nazırını seyir maksadı ile bulunduğu gemide seyire bir tür kendisini temsil eden sancak subayını yanına alır. İşte kalyonun kapanı, sancak subayı, komodor veya mevki komutanı ile Bahriye Nazırının harekarın icrasına yönelik her türlü faaliyeti bu dönemde 3. şube tarafından kayıt altına alınmıştır.

<sup>802</sup> MSB, sene 1333, s.6.

<sup>803</sup> MSB, sene 1333, s.12-27.

<sup>804</sup> MSB, sene 1333, s.27-28.

41 idi. Bir başka ifade ile Osmanlı İmparatorluğu deniz ticari faaliyetlerinin bulunduğu 56 limana sahip olmuştur.<sup>805</sup>

**Yedinci Şube:** Osmanlı İmparatorluğu'na ait sahillerin korunmasından sorumlu tutulmuştur. Bu maksatla deniz karakol gemilerini seyire hazırlamak, gemilerin sevk ve idaresini yerine getirmektedir. Osmanlı Devletinin sahilleri Karadeniz, Ege, Doğu Akdeniz, Garp Ocakları, Basra, Mısır ve Kızıl Deniz mntıkları olmak üzere 7 bölgeye ayrılmıştır.<sup>806</sup>

**İkinci Daire:** Dört şubeden oluşan İkinci Daire, personel işlerinden sorumlu idi. İkinci Dairenin yıllar içindeki değişim tablosu şöyledir.

Şubeler	Projede(1909–1912)	1914'de	1917'de
1.	Subayların eğitimi	Subayların eğitimi	Subay ve memurların tayini
2.	Subayların tayini	Erlerin eğitimi	Erlerin tayin ve eğitimi
3.	Erlerin eğitimi	Subayların tayini	Eğitim: Genel
4.	Erlerin tayini	Erlerin tayini	Kanunlar, merasim, hukuk ve ceza işleri

**Birinci Şube:** İlk projedeki şekli ile subayların Deniz Harp Okulu'ndan mezun olduktan sonra ihtisas ve görev başı kursları, talim, tedris ve seferberlik işleri ve düzenlemelerinden sorumlu tutulmuştur. 1917 yılına gelindiğinde bu şubenin işlevi biraz daha değişmiştir. Subay ve memur şubesi adı verilecek olan şube firkateyn kaptanları da dâhil olduğu halde, sözü edilen rütbeye kadar her sınıftan subay ve mensupları ile sivil bahriye memurlarını ve sihiye sınıfının bütün işlemlerini yapmıştır.<sup>807</sup>

**İkinci Şube:** Projede, subayların tayininden sorumlu iken, 2 Nisan 1916 tarihli teşkilat nizamnamesi ile erlerin talim ve tedris şubesi olmuştur. Siviller müstesna olmak üzere, bütün erlerin bahriyeye giriş, talim ve tedris, terfi ve taltiflerini, gemi mevki ruznamçelerini, erlerin künyelerini kayıt ve vukuatını tescil etmiştir. Yıllık olarak bahriyeye lazım olacak erlerin miktarını, tayin ve celbeleri, bahriyeden ihraç olacakların terhisleri, vefat edenlerin miraslarına ait işlemleri icra etmiştir. Ayrıca izinli olarak memleketlerine gidenler ile firar edenlerin yakalanması için mahalli komutanlıklar ile temasa geçerek, tekrar silâh altına

<sup>805</sup> MSB, sene 1333, s. 28-29.

<sup>806</sup> Sahillerden gelen ihbarlara göre bölgelere karakol gemileri sevk edilmiştir. Gemiler daima üst seviye hazırlık durumunda bulundurulmuştur. Telgrafın yaygınlaşması ile birlikte başkent İstanbul'a bilgi akışında artış olmuştur.

Günümüzde Sahil Güvenlik Komutanlığı sahillerin muhafazasından sorumlu tutulmuştur. Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz olmak üzere 4 bölgeye ayrılmıştır. Küçük süratli manevra kabiliyeti yüksek gemilere sahiptir. Kıyı hattından karasularımız olan 12 millik açık denize kadar sorumlu tutulmuşlardır. Ayrıca gerek İstanbul ve Çanakkale Boğazları, gerekse tüm sahillerimiz sahil gözetleme radarları ile etkin bir şekilde gözetlenmektedir.

<sup>807</sup> MSB, sene 1333, s. 31,34.



alınmaları, cezayı kovuşturmalarının yapılmasını sağlamıştır. Askerler silâh altına alınmadan önce gerekli muayene ve tahkikatlarının yaptırılması, gönüllü er kaydedilmesi, bakaya kalmış erler hakkında mahkemeden gelen celp varakalarını mahalli makamlara gönderilerek tebliğ işleminin yapılması, erlere ait sağlık işlemlerinin tetkik ve ifa edilmesi ile ilgilenmiştir. Efrad-ı Cedide ve Makineci Çıraklar Mektebi de bu şubeye bağlanmıştır. 1917 yılındaki hali ile yine erlere ait işlerle uğraşmakla birlikte, mekteplerle ilgili vazife, bu şubeden alınarak Üçüncü Şubeye devredilmiştir.<sup>808</sup>

**Üçüncü Şube:** Erlerin talim ve tedrisi ile uğraşırken, 2 Nisan 1916 tarihli düzenleme ile subay ve memurların tayin işi ile meşgul olmuştur. Firkateyn kaptanları da dâhil olmak üzere bu rütbeye kadar bütün subaylar ile mülkiye memurlarının kayıtları ve atanmaları ile ilgili tüm işlerden sorumlu tutulmuştur.<sup>809</sup> 1917 tarihindeki mevcut haliyle Tedrisat-ı Bahriye adı ile Bahriyenin eğitim işlerini üstlenmiştir. Bahriye'deki mektep talebeleri (Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi, Astsubay Meslek Lisesi) ile kısa bir eğitim döneminden sonra gemilere atanacak Güverte ve Makine Çıraklarının (Astsubay Meslek Yüksek Okulu) bitirme, talim, tedrisat ve tesciline ait işlemleri bu şube yapmıştır. Eğitimin teftiş edilmesi, ders programlarının düzenlenmesi, donanma tahsillerini tamamlayan mühendisler (günümüzün Makine subayları ile Tersanelerde görevlendirecek mühendisler), gemici ve makine çırakları ile subay kursları, Avrupa'ya öğrenci gönderilmesi yine üçüncü şubenin görevleri arasında yer almıştır. Böylece bir önceki ikinci şubenin görevleri üçüncü şubenin görevleri arasına dâhil edilmiştir.

**Dördüncü Şube:** Hazırlanan proje ve 1916 yılındaki nizamnameye göre erlerin tayin işleri ile subay ve erlerin mezuniyeti ait işlemlerle beraber, merasim ve tefrişata ait işlerden sorumlu tutulmuştur. Ayrıca divanhane ile müstemilatının ve içinde bulunan eşya ve levazımın muhafazası da görevleri arasında idi. 1917 yılındaki değişiklikten sonra ise, subay ve erlerin üniformalarını düzenleme; bunlardan değiştirilecek olanları ayırma dikimevlerine sipariş verme görevini yerine getirmiştir. Bütün kanunlar, nizamnameler ve talimatı tertip edip, yine merasim, hukuk işleri ile ceza işlemlerini yerine getirmiştir.<sup>810</sup>

**Üçüncü Daire:** Projede 10 şubeye ayrılmıştı. Ancak 1916 tarihindeki nizamnamede yer alan şekli ile 8 şubeden oluşmakta idi.

Şubeler	Projede (1909–1912)	1916 ve 1917'de
1.	Yeni gemilerin tekne tarifname ve mukavelenemesi ile gemi inşaatına bakma	Tersane, havuzlar ve gemi tamirâtı

<sup>808</sup> MSB, sene 1333, 31, 34.

<sup>809</sup> Günümüzde aynı işlemleri personel başkanlığı bünyesi altında ifa edilmektedir. Burada mülkiye memurlarından kastedilen istisnai memurlardır. Subay aifesi ile aynı özlük haklara sahip özellik arz eden alanlarda uzmanlaşmış personeldir. Örneğin Anlaşmalar hukuku uzmanı, mali müşavir gibi.

<sup>810</sup> MSB, sene 1333, s.32, 35.

2.	Yeni inşa olmuş gemilerin tamirâtı, gemilerin havuza alınması ve tecrübesi	Bina inşaatı
3.	Yeni gemilerin makine tarifnamesi (Teknik Şartname) hazırlanmasından makinelerin imalatı, kullanılmış makinelerin bakım-tutum onarımları ve test tecrübelerinin yapılması	Bahriye Başçarkcılığı
4.	Yeni inşa edilen gemilerin her türlü sistemlerini test ve tecrübesinin yapılması	İmalat-ı Bahriye
5.	Tersane memur ve amelesi (İşçi)	Mühimmat-ı harbiye
6.	Topçuluk	Torpedo
7.	Torpedo	Tri Güverte (Gemilerin teçhiz edildiği rıhtıma verilen ad)
8.	Hesap İşleri	Hesabat ve Amele Tekait sandığı
9.	İmalat	-
10.	Köprüler	-

Bu alt şubelerin 1917 tarihindeki vazifeleri şunlardır:<sup>811</sup>

**Birinci Şube:** Tersane, havuz müesseseleri, poligonlar ile cephaneliklerin teşkilatı, buralarda görev yapan subay, er ve amelenin faaliyetleri ile ilgili tüm işlere bakmıştır. Ayrıca gemilerin tamiri, havuzlanması ve tecrübelerine mahsus olan programları hazırlardı.

**İkinci Şube:** Bina ve rıhtım inşaatı, mevcut olanların ise tadilat-tamirat işlemlerini yerine getirmek, boya badana işlemleri ile getirmekten sorumlu tutulmuştur.<sup>812</sup>

**Üçüncü Şube:** Şube müdürlüğü görevini deruhte eden subay aynı zamanda Bahriye Başçarkcısı unvanına sahipti. Tüm gemilerde bulunan Başçarkcı ve teknik sınıfın amiri konumunda idi. Filo ve Filotillaları oluşturan gemilerin makinelerinden sorumlu tutulmuştur.

**Dördüncü Şube:** Tersanelerde yapılan her türlü imalat faaliyetleri bu şubenin sorumluluğu altındadır. Ayrıca imalatı yapılan malzemelerin gemiye/tekneye monte edilmesi, teknelerin onarımı ile dışarıdan satın alınan malzemelerin tetkik ve muayenesinden sorumlu tutulmuştur. İmal edilecek parçaların teknik resimlerinin çizildiği Esliha Resimhanesi ile gemi inşasında kullanılan resimlerin çizildiği İnşaiye Resimhanesi bu şubenin altında faaliyet göstermiştir.

<sup>811</sup> MSB, sene 1333, s.40-42.

<sup>812</sup> Günümüzde inşaat faaliyetleri İstihkam Daire Başkanlığı altında faaliyet gösteren İnşaat Tabur Komutanlığı ile Rıhtım İskele Tabur Komutanlığı tarafından yerine getirilir.

**Beşinci Şube:** Toplar ve kundakları, muhtelif çaplardaki top mühimmatları, personele topçuluk eğitimi verilmesinden sorumlu tutulmuştu. Bu şube Silahlar, Talim ve Tedrisat, Muayene ve Tecrübe, Cephane olmak üzere 4 kısım olarak teşkilatlandırılmıştır.

**Altıncı Şube:** Torpido silahı, torpido kovanları, mayınlar ile bu silahların atışında kullanılan basınçlı havanın kompresörler marifeti ile elde edilmesinden sorumlu tutulmuştur.<sup>813</sup> Muhabere sistemler (Telsiz, telgraf ve elektrikli eçhizeler) konusunda Bahriye Baş çarkçısı ile koordineli çalışmıştır. Ayrıca torpido ve mayın eğitimi konusunda Eğitimlerden sorumlu İkinci Daire Reis'ni desteklemiştir.

**Yedinci Şube:** Üçüncü Daireden çıkartılarak Haliç Komodorluğuna bağlanmıştı. Ancak bağlısı herhangi bir şube bulunmamaktadır. Sekizinci şube de nizamname gereği ilga edilmiştir.

**Dördüncü Daire:** Levazım ve Mukaveleler dairesidir. 1916 yılındaki şekli ile varlığını korumuştur. Üç şubeden meydana gelmiştir. 1. Levazım Şubesi, 2. Erzak ve melbusat (elbiseler) şubesi, 3. Mukaveleler şubesi. Önceleri bu daireye bağlı olan maaşlar ve tahsisat şubesi 7 Nisan 1914 tarihli Nezaret emri gereği dördüncü daireden ayrılmıştır. Ayrıca bu dairenin sevkıyat ile uğraşan eski dördüncü şubesi 28 Aralık 1914 tarihli ferman ile Haliç Komodorluğuna katılmıştır. Şubelerin vazifeleri 1917 yılında şu şekilde organize edilmiştir.<sup>814</sup>

**Birinci Şube:** gemi ve kıyı birliklerinin kömür, yağ, top ve sıhhiye levazımı ile kırtasiyenin tedariki ve bahriye matbaası işleri ile uğraşır. Yiyecek ve elbiseler dâhil değildir. Matbaa ve kırtasiye ikinci şubenin işleri iken bilahare bu şubeye geçmiştir.

**İkinci Şube:** gemi ve kıyı birliklerinin elbise ve erzaklarını hazırlar ve tedarik eder. Tevzi ambarı, elbise dikimhanesi, yelkenci ve mefruşat, erzak ambarı, sebze ambarı, kasaphane ve fırın bu şubenin sorumluluğuna verilmiştir.

**Üçüncü Şube:** İnşaat işlerine şartnamelerin hazırlanması ve mukavele imzalanması, filo ve kıyı birliklerine ait arama kurtarma faaliyetleri, düzenler, yeni alınacak gemilerin aynı

---

<sup>813</sup> Klasik torpidoların ilkel modeli olan torpidolar bu dönemde kullanılmakta idi. Torpido içerisinde bulunan gliserin yanma odasına püskürtülür, ateşleyici (ignayter) ile tutuşturulan gliserin torpido bünyesinde bulunan basınçlı hava ile yanması sağlanır. Isınan cehennemliğe boru kangallarında dolaştırılan arık su kaynatılarak sitim elde edilir. Elde edilen basınçlı stim torpido pervanesine bağlı stim türbininde dönme enerjisine döndürülerek torpido pervanesi döndürülerek torpidonun hedefine gitmesini sağlar. Buna ilave olarak basınçlı hava torpido ve mayın silahının gemi kovanlarından atılmasını sağlar. Kovana sürülen torpido atıştan kısa süre önce komutan emri ile torpidoyu kovanda tutan kili mekanizmaları açılır. Atış emri ile torpido kovanına basınçlı hava gönderilerek torpidonun iç yanmasını sağlayan tehdit yatırılarak torpido içerisinde yanma faaliyeti başladığı gibi torpido kovanlara değmeden denize düşer ve çalışarak hedefine yönelir. Aynı şekilde de mayınlarda basınçlı hava sayesinde kovana sürtünmeden denize bırakılır. Her iki atışta da basınçlı havanın dışarı kaçmasını önlemek için özel mekanizma ile atış havası bu maksatla dizayn edilmiş özel sarnıca (popet sarnıcı) veya gemi dâhiline kaçırılır. Bu atışlardan önce denizaltılar sızdırmazlık tecrübesine ilave olarak gemiyi bir miktar vakuma alarak dalınır.

<sup>814</sup> MSB. Sene 1333, s.43-45.

şekilde teknik şartnamesinin hazırlanması ve mukavelelerin imzalanması görevlerini üstlenmiştir. Bir şartname hazırlayan birim olarak levazım, silah, tekne, makine nakliye sözleşmeleri de hazırlamaktan sorumlu tutulmuştur. Sivil ticaret gemisini kiralama faaliyetlerine rastlanmakla birlikte, gemilerin bağlı bulunduğu kumpanyalar genelde ücret talep etmezlerdi. Ayrıca Bahriye Nazırını temsilen çeşitli müzayedelere iştirak etmek, pazarlık yaparak yetkisi oranında fiyatı düşürmek bu şubenin en önemli görevleri arasında yer almaktadır. 1917 yılı itibarı ile bu dairenin dışında kalan müstakil müdüriyet ve birimler ise yine bu nizamnamedeki yerini korumuştur.

##### 5. Bahriye Rütbeleri ve Bahriye Askerî Teşkilatı

Osmanlı Bahriyesi'nde görev yapan askerî personel üç sınıfa ayrılmıştır;

1. Erkân (Amiral): Müşir, Birinci Ferik, Ferik ve Mirлива<sup>815</sup>
2. Ümera (Üst Subayı) : Miralay, Kaymakam ve Binbaşı<sup>816</sup>
3. Zabitan (Subay) : Kolağası (Kıdemli Yüzbaşı), Yüzbaşı, Yüzbaşı Vekili (Süvari Sınıfı için), Mülazım-ı evvel ve mülazım-ı sani.<sup>817</sup>

Bu rütbelere 1885 tarihinden itibaren kullanılmıştır. 1911 tarihinde hazırlanan kânun kapsamında; Büyük Amiral, Amiral, Visamiral, Liva Amiral, Kalyon Kaptanı, Firkateyn Kaptanı, Korvet Kaptanı, Yüzbaşı, Mülazım, Mülazım-ı sani olarak değiştirilmiştir. Yine aynı yıl yapılan düzenleme ile 6 yıl olan yüzbaşılık süresinin 4 yılını tamamlayanlara birinci sınıf yüzbaşı denilmiştir.<sup>818</sup>Bu rütbelere<sup>819</sup>, Cumhuriyet dönemi Bahriye Nezareti'nin kaldırılmasına kadar bazı değişikliklerle kullanılmıştır.(16 Ocak 1928)<sup>820</sup>

Bu rütbelere sahip bahriye personelinin Osmanlı Deniz Kuvvetleri içinde mensup oldukları askerî sınıflar ise şu şekilde sıralanmıştır:

**Sınıf-ı Harp** (Deniz Harp Okulu mezunu, fiilen gemide/denizde çalışan subaylar),

**Sıhhiye** (Sağlık sınıfını oluşturan doktor subaylar ile sıhhiye teknisyen sınıfını oluşturan Astsubaylardan müteşekkildir.),

**Çarkçı** (Makine sınıfını oluşturan teknik ağırlıklı subay/astsubaylardan oluşmaktadır.),

**İnşaiye** (Deniz Harp Okulu'nda Gemi İnşa bölümünden mezun olarak tersanelerde gemi inşa faaliyetlerinin fiilen üstlenen gemi inşa mühendislerinden oluşmaktadır.), **Sanayi** (elektrik ve mekanik aksamlarla uğraşan elektrik subayı/teknik astsubaylardan oluşmaktadır.),

<sup>815</sup> Oramiral, Koramiral, Tümamiral ve Tuğamiral

<sup>816</sup> Albay, Yarıbay, Binbaşı.

<sup>817</sup> Teğmen, Üsteğmen, TSK, C.III, Kısım IV, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1971, s.366.

<sup>818</sup> Günümüzde Kıdemli yüzbaşılığın karşılığıdır.

<sup>819</sup> Bu yeni ünvanlar Amiral Gamble'in Osmanlı Bahriyesi'ne hediyesidir. Rütbelere bağlı olarak üniformalarda da yeni düzenlemelere gidilmiştir. İşaret, şerit, rozet ve rütbe şekilleri yeniden tanımlanmıştır. BOA.İ.BH, 8-1327.C-2, (4.C.1327/23 Haziran 1909.

<sup>820</sup> TSK., C.III, a.g.e., s.26.

**imam**, (Cenaze, Dini Bayramlar, Ramazan, Hac ziyareti gibi dini konularda görevli, personelin dini vecibelerini yerine getirmelerinden sorumlu Medrese mezunu sözleşmeli subaylardır.)

**küttab** (hesap işlerine bakan ikmal subay ve astsubaylarından oluşmaktadır.), **Güverte** (gemilerin seyirde fiilen sevk ve idaresinden sorumlu II. Komutan, Seyir ve Harekât Subayı, Silah Subayı, muhabere subayı, seyir, işaret, porsun, telsiz astsubaylarından oluşmaktadır. Bu sınıflara dâhil olan Bahriye amiral ve subaylarının 1890–1908 yılları arasındaki sayıları ve dağılımları tabloda belirtilmiştir.<sup>821</sup> Amiral sayısı 29–50 arası, subay sayısı 2378–4961 arasında değişmiş ve yıllara sarıh olmak üzere personel sayısında artış olduğu görülmektedir.

Yıllar <sup>822</sup>	Amiral Sayıları (Müşir, Ferik, Mirliva)	Subay sayılar(Miralay, Binbaşı, Kolağası, Mülazım)
1890	35	2418
1891	32	2378
1892	29	2383
1893	29	2622
1894	34	2662
1896	40	2879
1897	39	2999
1898	37	3037
1899	39	3143
1900	37	3289
1901	39	3632
1902	41	3357
1903	41	4087
1904	49	4217
1905	50	4180
1906	47	4302
1908	45	4961

Tablodan da anlaşılacağı üzere yıllara sarıh olmak üzere subay sayısında önemli ölçüde artış meydana gelmiştir. Bu durum Sultan Abdülaziz zamanında alınan gemilerin kadrosunu tamamlamak için Bahriye Mektebine daha fazla öğrenci alarak subay sayısının arttırıldığını göstermektedir. Ayrıca bu artış, bahriyede ortaya çıkan yeni iş alanlarının varlığını da göstermektedir. Bu dönemde dünya deniz teknolojisinde hızla gelişmeler yaşanmakta ve

<sup>821</sup> Salname-i Bahri, sene 1307-1323, 1326.

<sup>822</sup> 1890-1908 yılları arasındaki salnamelerin orijinalinde verilen yıllar hicri esastır.

Osmanlı Bahriye Vekâletinde bu gelişmelere reaksiyon göstererek deniz subayı ve Amiral sayısını arttırmaktadır. Denizcilik konularında bölüm ve branşları kesin olarak birbirlerinden ayrılması ile birlikte belli konularda uzmanlaşmanın ön plana çıktığını, subay sayısındaki artışı açıklayan diğer bir husustur. Bütün olumsuz koşullara rağmen Bahriye Nezareti güçlü bir Deniz Kuvvetlerine sahip olma konusunda çalışmalarına devam etmiştir.

I.Dünya savaşının başlaması ile birlikte Bahriye Vekâleti teşkilat yapısında yeni değişikliklere gidilmiştir.<sup>823</sup> Bunlar; Müşir Amiral Paşa, Birinci Ferik Amiral Paşa, Ferik Amiral Paşa, Liva Amiral Paşa, Kalyon Kapudâne Bey, Firkateyn Kapudâne Bey, Korvet Kapudâne, Efendi Kamudan (II. Komutan), Kıdemli Yüzbaşı Efendi, Yüzbaşı Efendi, Mülazım-ı Evvel Efendi, Mülazım-ı Sani Efendi.<sup>824</sup> Bu unvanlardan yola çıkarak 1912–1918 yılları arasında bahriyeye mensup erkân, ümera, subay ve memur sayısı tabloda verilmiştir.<sup>825</sup>

Yıllar <sup>826</sup>	Bahriye, erkân, ümera ve subaylar	Bahriye memurları	Toplam
1912–1913	2244	237	2481
1914	3130	112	3242
1915–1916	2144	192	2336
1917	1947	172	2119
1918	1084	175	1259

Tablodan anlaşılacağı üzere 1914 yılı sonundan itibaren deniz subayı sayısında önemli ölçüde düşüş görülmektedir. Bunu I.Dünya Savaşı esnasında batan Osmanlı savaş gemilerinin fazlalığı ile açıklamak mümkündür. Özellikle Çanakkale deniz savaşları esnasında kaybedilen gemi sayısı bir hayli fazla olmuştur. 1914 yılından itibaren bahriyeli subay sayısında %50'ye yakın kayıp vermiştir.

<sup>823</sup> Levet Düzcü, **Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları**, Gazi Üni., Akademik Bakış, Cilt3, Sayı 5, 2009, Ankara, s.19.

<sup>824</sup> SB, sene, 1330, s.43.

<sup>825</sup> SB, sene 1328,1330,1331-1332,1334.

<sup>826</sup> 1912-1918 yılları arasındaki salnamelerin orjinalinde verilen yıllar rumi esastır.

## ALTINCI BÖLÜM

### MİLLİ MÜCADELE VE CUMHURİYET DÖNEMİ BAHİRİYE NEZARETİ

#### 1. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ BAHİRİYE NAZIRILIĞI

##### 1.1. Milli Mücadele'nin İlk Dönemleri

Kurtuluş Savaşının başlamasıyla birlikte İtilaf Devletleri'ne ait Donanma ile Yunan Donanması Karadeniz kıyılarında abluka uygulanmış, Anadolu sahillerinde bulunan her türlü tekneye el koymuş/ batırmıştır.<sup>827</sup> Türk Denizcileri ise bölgede ele geçirdikleri gemiler ile İstanbul'dan kaçarak Milli Hükümete katılan teknelerle Cumhuriyet Donanması'nın temelleri atılmıştır<sup>828</sup>. Kurtuluş Savaşında ihtiyaç duyulan mühimmat ve cephaneye Rusya ve Romanya'dan bu küçük donanma ile sağlanmıştır.<sup>829</sup>

Ankara'da Büyük Millet Meclisi'nin Kurulması ile Milli Müdafâ Vekâleti (Milli Savunma Bakanlığı) kurulmuş Erkan-ı Harbiye (Genelkurmay Başkanlığı) bir Vekalet haline getirilmişti. Ancak denizdeki olaylar ile ilgilenmek gerektiği anlaşılınca bakanlık bünyesinde "Umur-u Bahriye Müdürlüğü" 10 Temmuz 1920 tarihinde kuruldu. Kuruluş kadrosu olarak 5 küçük rütbeli deniz subayı ile başlarına Kıdemli Yüzbaşı Trabzonlu Şevket (Doruker) atandırıldı.<sup>830</sup> Umur-u Deniz Müdürlüğünün ilk teşkilat yapısı şu şekildedir: Karadeniz Rus sınırından İnebolu'ya olan kıyı kesimi Samsun Liman Reisliği (Yarbay Halis) , İnebolu'dan o dönemde Milli Hükümetin elinde olan Zonguldak Vilayeti'ne kadar olan bölge Karadeniz Ereğli'de konuşlu Merkez Liman Reisliği (Binbaşı Ali) ve Antalya'nın bir kısmı Fransız işgalinde olduğundan Doğu Antalya'dan Mersin'e kadar olan kıyı şeridi Antalya Merkez Liman Reisliği sorumluluğuna verilmiştir.<sup>831</sup>

Denizciler bir kısmı gizlice Anadolu'ya geçerek kara savaşlarına fiili olarak katılmıştır. Diğer bir kısmı ise Karadeniz ve Marmara'da ülkenin harbe devam azim ve iradesini güçlendirecek lojistik nakliyatı pahasına sağlamışlardır. İstanbul'da kalan denizciler, Muavenet-i Bahriye Cemiyeti'ni kurmuş, Milli Hükümete istihbarat sağlamış ve deniz gücünü personel ve materyal olarak desteklemişlerdir.<sup>832</sup>

Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince, Turgutreis, Hamidiye ve Mecidiye Kruvazörleri, İşgal Kuvvetleri tarafından duruş ve vuruş güçleri zayıflatılarak Haliç'te

---

<sup>827</sup> Erol Mütercimler ; **Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek. Sovyetler Birliği'nden Alınan Yardımlar. Kuva-yı Milliye Donanması**, Yaprak Yayınları, İstanbul, 1992, s.42.

<sup>828</sup> Hikmet Özdemir; **Fahri S. Korutürk**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2006, s.45.

<sup>829</sup> Zeki Arıkan, Lütfi Sancar, **a.g.e.**,s. 11.

<sup>830</sup> Mütercimler; **a.g.e.**,s. 85.

<sup>831</sup> Mütercimler; **a.g.e.**,s. 87.

<sup>832</sup> Raşit Metel; **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966, s.163.

bekletilmiş, Haliç trafiğini aksatabileceği düşüncesiyle, Kontrol Komisyonunun talebiyle İzmir'e gönderilen Yavuz Muharebe Kruvazörü, İstiklal Harbi sırasında İngilizler tarafından İzmir'ten Tuzla'ya çekilmiştir.<sup>833</sup> Bu dönemde sadece, Marmara'da sahil güvenlik hizmetleri için kullanılan Akhisar ve Draç Torpidobotları ile aynı görev için İzmir'e gönderilen Hızırreis Gambotu ve Saros Körfezi'nde mayın temizleme faaliyeti ile görevlendirilen Nusrat ve Tir-i Müjgan mayın gemileri görev yapmıştır.<sup>834</sup>

İstiklal Harbi başlamadan kısa bir süre önce Şubat 1919 tarihinde Bahriye Nezareti karakol görevi maksadıyla Preveze'yi Sinop'a, Aydınreis'i Trabzon'a göndermiştir.<sup>835</sup> Her iki Gambot 1919 yılı sonlarına kadar kömür sağlanamadığı için limanda atıl kalmıştır. İstiklal Harbi başladığında ise bu iki gambot, Osmanlı Sedareti'nin bütün zorlama ve baskılarına rağmen İstanbul'a geri dönmeyerek, Milli Hükümetin emrine girmiş ve İstiklal Harbi Nakliye Filosu'nun çekirdeğini oluşturmuştur.<sup>836</sup>

İstiklal Harbi 1920 yılında ana çizgileriyle ortaya çıkmış ve kazanılan başarılarından sonra kesin zafere ulaşmak için Batı Cephesi'nin önem ve önceliği daha da artmış ve bunun neticesinde Karadeniz üzerinden silah, cephane ve her türlü malzemeyi ihtiva eden lojistik nakliyatı idame yaşamsal bir boyut kazanmıştır. Bu maksatla, Karadeniz'de kaçak olarak bir deniz nakliyat teşkilatının meydana getirilmesi hayati bir harekât ihtiyacı olarak ortaya çıkmıştır.<sup>837</sup> Mevcut deniz teşkilleri de Umur-u Bahriye Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. Bu Kuruluş, mahalli tekneler ve gönüllüleri son derece başarılı bir şekilde örgütlemiş; düşman gemilerinin hareketlerini izlemek üzere güvenilir bir istihbarat ağı tesis etmiş ve bu nedenle lojistik nakliyat, en uygun zaman ve mekân koordinesi ile başarıyla sürdürülmüştür.

Ankara'da kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Rusya ile askeri malzeme yardımı konusunda anlaşma sağlamıştır.<sup>838</sup> Bu maksatla, 21 Eylül 1920 tarihinde kurulan Trabzon Kaçakçı Müfrezesi, Milli Müdafaa Vekâleti'nin 26 Ekim 1920 tarihli talimatı ile Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfreme Kumandanlığı adını almıştır.

## 1.2. Ankara Hükümeti'nin Bahriyedeki Teşkilatlanması

İstiklal Harbi'nin müteakip safhalarında deniz nakliyatına olan ihtiyacın artması ve kullanılan deniz vasıtalarının nitelik ve niceliğinin büyümesi sebebiyle "**Umur-u Bahriye**

---

<sup>833</sup> Özkan, Turgut, Vahidedin, M. Kemal ve Millî Mücadele Yalanlar, Yanlışlar, Yuturmacalar, Bilgi Yayınları, Ankara, 1997.

<sup>834</sup> Mahzar Müfit Kansu ; **Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürkle Beraber Cilt I-II**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1989, s.128.

<sup>835</sup> Afif Büyüktuğrul; **Memleket Müdaafası ve Donanma**, Donanma Mecmuası, İstanbul, Temmuz 1841,s.196

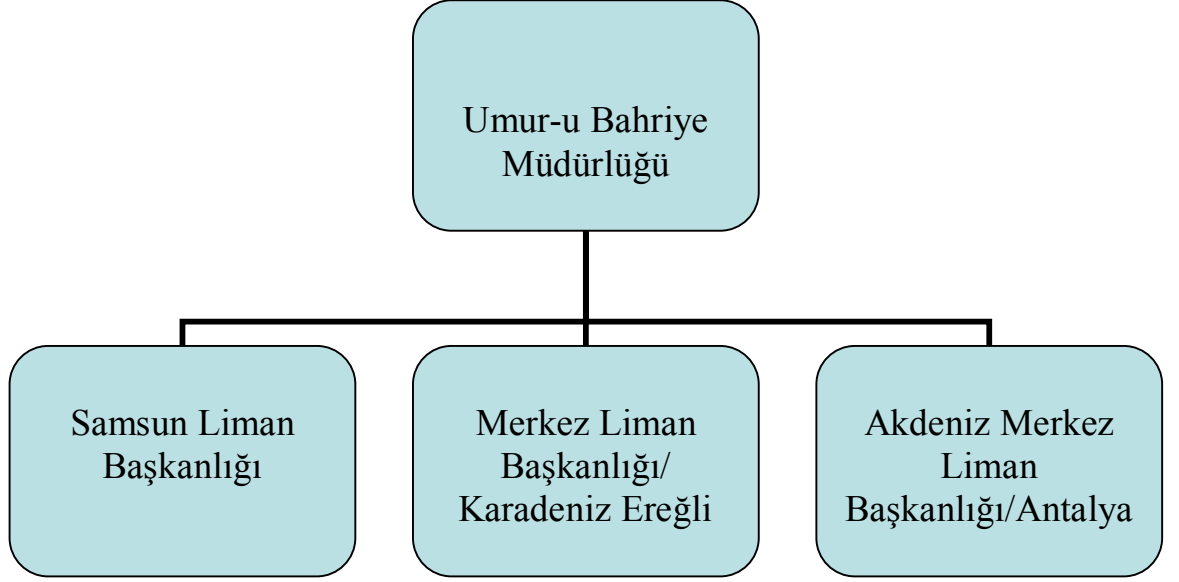
<sup>836</sup> Metel; **a.g.e.**, s.142.

<sup>837</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.173.

<sup>838</sup> A. Suat Bilge; **Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri, Güç Komşuluk**, Türkiye İş Bankası kültür Yayını, Ankara, 1992, s.216.



**Müdürlüğü**” teşkilatı genişletilmiş, 01 Mart 1921 tarihinde Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak, “**Bahriye Dairesi Reisliği**” adını almış; İzmit, Samsun, Amasra Bahriye Kumandanlıkları ile Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfreze Kumandanlığı, Karadeniz Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı, Eğirdir Gölü Bahriye Müfrezesi ve Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu, yeni teşkilatın emrine verilmiştir.<sup>839</sup>



Marmara Denizi’nde nakliyat faaliyetlerinin önem kazanması ve İzmit Körfezi’nin savunulması maksadıyla 28 Haziran 1921 günü İzmit Bahriye Kumandanlığı kurulmuştur. İzmit Bahriye Kumandanlığı bölgedeki deniz nakliyatını idame faaliyetlerinin yanı sıra, I. Dünya Harbi’nde tahrip edilmiş olan demiryolu köprülerini onararak, kara nakliyatına da önemli katkılar sağlamıştır.<sup>840</sup>

Deniz Subayları tarafından 01 Ocak 1921 tarihinde kurulmuş olan Samsun Bahriye Kumandanlığı, deniz birliklerinin eğitimli er ihtiyacını karşılayacak çalışmalar yapmıştır.

**Amasra Bahriye Kumandanlığı:** Karadeniz’in Batı kısmında ve Boğaz bölgesinde düşman unsurlarına yönelik olarak öncelikle keşif gözetleme faaliyetleri icra etmiş; fırsatlardan istifade ile zaman zaman taarruzu roller üstlenmiştir.<sup>841</sup>

**Karadeniz Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Kumandanlığı;** İstanbul-Akçakoca ve Trabzon-Akçakoca arasında yapılan deniz nakliyatını sevk ve idare etmek; aynı zamanda bölgesindeki nakliye gemi ve araçlarına lojistik destek ve üs kolaylıkları sağlamak üzere, 17 Nisan 1921 tarihinde Ereğli’de kurulmuştur. Bu Komutanlık, Batı Karadeniz’de nakledilen askeri

<sup>839</sup> Osman Kaynak; **Amiral Vehbi Ziya Dümerin Anıları**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003, s.273

<sup>840</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e**, s.47.

<sup>841</sup> Mütercimler; **a.g.e**, s.227.

malzemeye ilişkin kayıtları da tutmuş ve Bahriye Dairesi Reisliğine bu konuda günlük raporlar vermiştir.<sup>842</sup>

**Ege ve Doğu Akdeniz Bölgelerinde;** 16 Mart 1921 tarihinde kurulmuş olan Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu ile Liman Reislikleri, kıyı kontrolü, istihbarat toplama, nakliye ve sahil güvenlik görevleri icra etmişlerdir. Diğer taraftan, Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi ise Antalya'ya gelen askeri malzemenin Batı Cephesine Eğridir Gölü üzerinden nakledilmesinde görev almıştır.<sup>843</sup>

Milli Mücadele süresince Karadeniz'deki lojistik nakliyat faaliyetleri kapsamında, irili ufaklı **26 tekne ile toplam 300 bin ton malzeme**<sup>844</sup> Sovyetler Birliği'nin Karadeniz limanlarından Türk limanlarına taşınmış ve bu suretle Anadolu'daki cepheler desteklenmiştir. Ayrıca, düşmanın ağır baskı ve engellemelerine rağmen, denizyolu ile İstanbul'dan İnebolu, Samsun, Yalova, Karamürsel ve İzmit'e gizli ve kaçak yollarla cephane ve malzeme sevk edilmiş, bu girişimler Milli Kuvvetlerin hem direncini artırmış; hem de moral ve motivasyonunu en üst düzeye çıkarmıştır.<sup>845</sup>

Alemdar, İstanbul'dan işgal kuvvetlerinin kontrolünden gemi kurtarma bahanesi ile Karadeniz Ereğli'ye kaçırılmış; Fransızlar daha sonra gemiyi yeniden kontrole alarak İstanbul'a geri götürme planları yaparlarken personel kahramanca gemiye el koyarak, 09 Şubat 1921 günü Alemdar'ı Ereğli'de baştankara etmiştir. Daha sonra Alemdar, Trabzon'a intikal etmiş ve çok değerli hizmetlerde bulunmuştur.<sup>846</sup>

## 2. CUMHURİYET DÖNEMİ BAHRIYE:

Türk Deniz Kuvvetleri, Osmanlı Devleti'nden miras olarak harekât imkân ve kabiliyeti son derece sınırlı olan çok az sayıda gemi devralmıştır. Bu gemilerin önemli bir kısmı

---

<sup>842</sup> Soner Polat,; **Denizin Koruyucuları Deniz Kuvvetleri Tarihî**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2008, s.55.

<sup>843</sup> Ünlü, Rasim, **Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin oluşumu**, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 1996,s.113

<sup>844</sup> Aralov, Semyon İvanoviç; **Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Anıları 1922-1923**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010, s.165

<sup>845</sup> İstiklal Harbi başlangıcında Gazi Mustafa Kemal Atatürk bu dönemdeki Deniz Kuvvetleri'nin faaliyetini şöyle açıklamıştır: “*Düşman ablukasına ve sahip olduğu kısıtlı deniz araçlarına rağmen, Bahriyemizin mensupları Karadeniz’de bir kaç gemi ile harikalar göstererek, hiçbir şey kaybetmeksizin deniz nakliyatını sağlamak suretiyle teşekkür değer hizmetler yapmışlardır.*” Savaş koşullarının belirlediği şartlar altında denizcilik gücüne ait imkânların kullanılması savaşın kaderinde doğrudan etkili olmuştur. Bu dönemde yaşanan tecrübeler Cumhuriyet Dönemi denizcilik gücüne denizciliğe yeni bir rota ve ilham vermiştir.

<sup>846</sup> Armağan Mustafa; Kazım Karabekir Gözüyle Yakın Tarihimiz, İstiklal Savaşının İçyüzü, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011, s.158.

Kurtuluş Savaşı süresince Haliç'te enterne edilmiş, harekâttan sakıt gemilerdir. Osmanlı Devleti'nden Genç Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden gemiler şunlardır<sup>847</sup>:

Yavuz, Turgut Reis, Hamidiye, Mecidiye (Kruvazör)

Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket (Torpido Kruvazörü)

Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet (Destroyer)

Taşoz, Basra, Samsun, Sultanhisar, Sivrihisar, Yunus, Akhisar, Draç, Berk-i Efşan, Musul ( Torpidobot)

Burak Reis, Hızır Reis, Kemal Reis, İsa Reis, Aydın Reis, Preveze, Sakız (Gambot)

Zuhaf ( Korvet )

İntibah, Nusret, Tir-i Müjgan ( Mayın Dökücü)

9 Mayın toplayıcı motor

Muin-i Zafer, İclaliye, Necm-i Şevket (Kurs Gemisi)

Ertuğrul, Söğütlü (Yat)

Mudanya Mütarekesi'nin 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanması ile birlikte 14 Kasım 1922 tarihinde Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binası “İstanbul Bahriye Kumandanlığı” karargâhı haline getirilmiş<sup>848</sup> ve küçük tonajlı harp gemilerinin (Burakreis, Sakız, İsa reis ve Kemal reis gambotları ile “Taşoz” Sınıfı üç muhrip) bakım ve onarımlarının yaptırılarak “harekâta hazır” hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır.<sup>849</sup>

Ayrıca, bu çalışmalar paralelinde okul gemisi olarak kullanılması planlanan Hamidiye Kruvazörü onarıma alınmıştır.<sup>850</sup>

Lozan Antlaşması gereği<sup>851</sup>, Boğazlar bölgesinin özel bir komisyon tarafından idare edilecek tarafsız bir statüde olması nedeniyle<sup>852</sup> Marmara Denizi içinde Donanmaya ait üs teşkil edecek bir liman yapılmasına karar verilmiş ve bu maksatla en elverişli bölge olan İzmit Körfezi'nde uygun yerlerin fizibilite çalışmaları yapılmıştır.<sup>853</sup> 1923 yılında “Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı” adı altında yeni bir komutanlık İzmit'te teşkil edilmiş ve aslında Kilise olan Fransız okul binası satın alınarak, Komutanlık

<sup>847</sup> Afif Büyüktuğrul; **Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1969, s.81.

<sup>848</sup> Şerafettin Erdem; **Anlarda Gölcük**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Kasım 1991, İstanbul, Sayı 551, s.28

<sup>849</sup> Soner Polat; **Denizin Koruyucuları Deniz Kuvvetleri Tarihî**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2008, s.132.

<sup>850</sup> İdris Bostan; **Tersane-i Amire'de Gemi İnşa Faaliyetleri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1996.

<sup>851</sup> Ali Naci Karacan ; **Lozan**, Nokta Kitap, İstanbul, 2007, s.222.

<sup>852</sup> Mahmut Belik; **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, Yüksel Yayınları, İstanbul, 1962, s.231.

<sup>853</sup> Erdem, Şerafettin; **Anlarda Gölcük**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ankara, Kasım 1991, sayı: 551,s.29.

Karargâhı bu binaya nakledilmiştir. İzmit Bahriye Kumandanlığı ise bu Komutanlığa bağlanmıştır.<sup>854</sup>

İzmir Bahriye Kumandanlığı Karargâhı, İstiklal Harbi'ni takiben Kordon Boyu'nda kiralanmış bir bina içinde kurulmuştur. Bu Komutanlık deniz emniyet ve müdafaa işlerini yürütmüştür. Emrine; Mayın Grubu, Müstahkem Mevki Bahriye Müfrezesi, Uzunada İşaret İstasyonu, İzmir Atölyeleri ve Tayyare Bölüğü verilmiştir.<sup>855</sup>

Donanma Komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı binasında küçük bir bölümde faaliyet göstermiştir.<sup>856</sup> Gemilerin hemen hepsi hurda durumunda olduğundan bu Komutanlık öncelikle çalışmalarını gemilerin bakım ve onarımı üzerinde yoğunlaştırmıştır.

Cumhuriyetin ilanından bir yıl gibi kısa bir süre sonra Mustafa Kemal Atatürk, 11–21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini Cumhuriyet Donanmasının denize çıkan ilk gemisi olan Hamidiye Kruvazörü ile yapmış<sup>857</sup> ve 20 Eylül 1924 günü, geminin şeref defterine Deniz Kuvvetlerimiz açısından tarihi belge niteliğinde olan sözler kaydetmiştir.<sup>858</sup>:

---

<sup>854</sup> Erdem; **a.g.e.**, s.35.

<sup>855</sup> Ergün Demirel; **Türk Deniz Tarihî özeti Cumhuriyet'in 60. yılında Türk Deniz Kuvvetleri**, Deniz Kuvvetleri, Dergisi Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1983, Sayı 523, İstanbul ,s.4.

<sup>856</sup> Nejat Saner; **Atatürk Dönemi, 19 yılın Altın öyküsü**, İstanbul, 1975, s.82-95.

<sup>857</sup> Saner; **a.g.e.**, s.30.

<sup>858</sup> Gazi Mustafa Kemal Atatürk tarafından "*En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifade etmeyi bilmeliyiz. Denizciliği; Türk'ün milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız.*" ve "*Sınırlarının önemli ve büyük bölümleri deniz olan Türk Devleti'nin Donanması'nın da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha emin ve müstahkem olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir.*" şeklinde açıklanan bu hedef çağdaş Türkiye'nin müstakbel kaderinin de temellerini çizmiştir. "Hamidiye Kruvazörü, maziden kalan Donanma aksamı içinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerinde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehasşisi olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu gemi oldu. Türk Donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü'nde tanıdım.

Temas ettiğim, ruhu genç, mefkûresi genç, bu istikbal kumandan ve zabıtları bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hâsıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadigarı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müsait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mahzar edebilmek için bugünün icabına başvurmak lazımdır. Mükemmel ve kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlara, mütehasşislara malikiyettir.

Hamidiye'de ve Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilidirler.

Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız Heyet-i Umumiyesi'nde, faal ve nafi unsurlardan mütevası bir bahri cüz'ü tam vücuda getirmek imkânına kani oldum. Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetin, tedbir ve teşebbüsleri ile şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır."

Karadeniz gezisinin ardından Atatürk, Deniz Kuvvetlerine verdiği önem ve önceliği, 01 Kasım 1924 günü<sup>859</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisinin yeni dönem açılış toplantısında şöyle ifade etmiştir:

“Efendiler!

Bahriyeyi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.”<sup>860</sup>

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Deniz Kuvvetleri gibi çok pahalı yatırım ve zaman gerektiren bir gücün bir anda oluşturulamayacağını çok iyi bilmekteydi. Bu nedenle, Deniz Kuvvetlerinin mevcut durumunu geliştirecek ve geleceğini planlayacak özerk bir Vekâletin kurulması gerekliliğine içtenlikle inanmıştır. Atatürk’ün bu açık ve kesin desteğinden sonra, Umuru-u Bahriye Reisliği Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na dönüştürülmüş, Milli Müdafaa Vekâletinden ayrı Erkan-ı Harbiye’ye bağlı diğer komutanlıklar gibi (Kara ve Hava) görev yapmaya başlamış, Cumhuriyet’in ilk yıllarında Boğazların statüsü gereği Deniz Kuvvetleri’ne bağlı 3 başkanlık<sup>861</sup> Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği’ne direk (Genelkurmay Başkanlığı) bağlanmıştır.<sup>862</sup>

Deniz Kuvvetleri’nin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkânlar dâhilinde Donanmanın çekirdeğini meydana getirmek olmuştur. Bu çalışmalarında kararlı adımlar atılmış ve Deniz Kuvvetlerinin gelişimini uzun vadeli bir programa dayandırmıştır. Başlangıçta yurtdışından gemi almaktan ziyade, mevcut gemilerin onararak, Donanmaya kazandırılması hedeflenmiştir.<sup>863</sup> İlk olarak, Yavuz Muharebe Kruvazörünün onarımı için bir Fransız şirketi ile anlaşma yapılmıştır<sup>864</sup>. Ancak İstanbul’da Yavuz’u havuzlayacak kapasitede büyük bir havuzun bulunmaması nedeniyle, öncelikle bir Alman şirketinin Gölcük Bölgesinde Yavuz için uygun bir yüzer havuz yapmasına, daha sonra geminin bir Fransız şirketi tarafından onarılmasına karar verilmiştir<sup>865</sup>. Yavuz’un havuzlanma ihtiyaçları, bir anlamda Gölcük’ü Deniz Kuvvetleri ile özdeşleştirecek olan yolun başlangıcı olmuştur. Gölcük’te havuzu yapan Alman Flender Şirketi ile müştereken

---

<sup>859</sup> www.dzkk.tsk.mil.tr.

<sup>860</sup> Necmettin, Olgaç; **Türk Deniz Tarihi Özeti**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1952, İstanbul, s.92.

<sup>861</sup> Gemilerin personelinin eğitimlerinden sorumlu Personel Başkanlığı, gemilerin tatbikat/eğitimlerinden sorumlu Harekât Başkanlığı ile gemilerin harbe hazırlık seviyesini kontrol eden Denetleme Başkanlığı

<sup>862</sup> Raşit, Metel; **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, 1966, İstanbul, s.37-38.

<sup>863</sup> Polat; **a.g.e.**, s.160

<sup>864</sup> Erdem; **a.g.e.**, s.187

<sup>865</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.258

çeşitli onarım atölyeleri, barınma barakaları ile mayın, akümülatör ve torpido fabrikaları kurularak, faaliyete geçirilmiştir.<sup>866</sup>

Bu tesisler Deniz Kuvvetlerinin Gölcük'teki ilk onarım teşkilleri olarak tarihi bir misyon üstlenmiş; daha sonraki yıllarda ardi ardına yapılan yeni tesisler ve modernizasyon projeleri ile o dönemlerde büyük bir bataklık, küçük bir göl ve fındık tarlaları ile kaplı olan bugünkü Poyraz Rıhtımı ve Gölcük Tersanesinin bulunduğu alan, Türk Deniz Kuvvetlerinin ağırlık merkezini oluşturan görkemli bir yapıya kavuşturulmuştur. Diğer taraftan, Lozan Antlaşması'nın Boğazlar bölgesini askerden arındırması nedeniyle Haliç'te ve İstinye'de bulunan Deniz Kuvvetlerine ait alt yapı tesisleri ilerleyen yıllar içinde Gölcük'e transfer edilmiştir. Gölcük, bu dönemde ana üs olarak belirlenmiştir.<sup>867</sup>

Yavuz Muharebe Kruvazörü, 1927 yılında Gölcük'te havuzlanarak overhol edilmiştir. Hâlihazırda dünya çapında firkateynler ve denizaltılar inşa eden Gölcük Tersanesinin ilk filizleri de bu dönemde atılmıştır<sup>868</sup>. Bu çalışmalara paralel olarak, Donanma personelinin eğitim ve öğretimine özel bir önem verilmiş; çeşitli konularda talimnameler hazırlanarak, kurumsallaşma yönünde ilk adımlar atılmıştır. Ayrıca, o döneme göre modern sayılabilecek yabancı ülke Deniz Kuvvetleri ile irtibat kurularak, yenilikler takip edilmeye çalışılmış ve Hollanda ile iki adet denizaltı inşası yönünde sözleşme imzalanmıştır.<sup>869</sup>

Bu dönemde, envanterinde Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye Kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet Torpido Kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz Muhriplerini bulunduran Donanmamız, ana unsurları ile Gölcük'te faaliyet göstermiştir. Hollanda'ya sipariş verilen ve Kurtuluş Savaşı'nın coşkusunu yansıtan I. İnönü-I ve II. İnönü Denizaltıları da 1928 yılında Deniz Kuvvetlerimize katılmıştır.

Gemilerdeki genel tamirat 1924 ile 1927 yılları arasında da sürecek, donanma ancak 1928'de toplu hareket yapabilecektir. Yalnız Yavuz kruvazörünün onarımı 1930'a kadar devam etmiştir. Lozan Antlaşması gereğince İmroz ve Bozcaada'ya tayin olunan Kaymakamları götürmekle görevlendirilen **Hızır Reis** ve **İsa Reis** ile Samsun'a gönderilen **Kemal Reis** gambotları Cumhuriyetten sonra görevli olarak ilk defa seyre çıkan savaş

---

<sup>866</sup> Eyiceoğlu Celal; **Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları**, Donanma Dergisi, İstanbul, Ekim, 1962, s.12

<sup>867</sup> İzmit açıklarında demirli ve yaralı bulunan Yavuz Muharebe Kruvazörü'nü ziyarete giden Atatürk, 1925 yılının Eylül ayında Donanma Komutanı Yarbay Necati'ye şunları söylemiştir:

“Yavuz Gemisine ilk defa geliyorum. Yaralı da olsa bugünkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Türk Milleti'nin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret, silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecektir, gurur sağlayacaktır.”

<sup>868</sup> Erdem; **a.g.e.**, s.79.

<sup>869</sup> Afif, Büyüktuğrul; **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, Deniz Basımevi, 1967, İstanbul, S.8.

gemilerimiz olmuştur.<sup>870</sup> 5 Mayıs 1924 tarihinde Donanma Komutanı Ayasofyalı Ahmet Albay'ın emrinde **Turgut Reis** zırhlısı<sup>871</sup> Cumhuriyet tarihinin ilk topçu atışlarını Erdek açıklarında yapmış ve tarihe geçmiştir.<sup>872</sup>

Cumhuriyet ilanından sonra gemilerin onarım ve bakıma alınması veya onarımı mümkün olmayan hurda yığını gemilerin hizmet dışına ayrılması, nedeniyle Donanma da personel fazlası meydana gelmiştir. Bu durumu incelemek amacıyla Mecliste inceleme komisyonu kurulmuştur. Komisyon donanmada araştırmalar yapmış ve bir rapor hazırlamıştır. Konu uzunca müzakere edilmiştir. Neticede ordudan ayrılacak subaylar için İstiklal Savaşına girenler/girmeyenler gibi kriterler oluşturmuştur. Bu inceleme neticesinde rütbe ve tecrübelerine bakılmaksızın 749 subay İstiklal Savaşına katılmadığı gerekçe gösterilerek emekli edilmiştir.<sup>873</sup>

Zira 1924 yılında Bahriye Vekâleti öncesinde Bahriye'nin en kıdemli subayları sırlaması şu şekilde görevlendirilmiştir;

A- Liva Amiral: 1- Üsküdarlı Vasıf, Boğazlar Komisyonu Üyesi

B- Kalyon Kapudanları (Albaylar)

1- Üsküdarlı Ahmet, İstanbul Mebusu ve Donanma Komutanı

2- Küçükmustafapaşalı Muzaffer, İstanbul Bahriye Kumandanı

3- Galatalı Ali Rıza, Kastamonu Mebusu

4- Cibalili Mehmet Nazmi, Divanı Harp Daimi Reisi

5- Trabzonlu Abdürrahim, Bahriye Dairesi Reisi

Kurtuluş savaşının karacı generallerine karşılık, Deniz Kuvvetlerinde sadece 1 amiral ve 5 denizci albay bulunmakta idi. Basit bir kara tümeni de bu mevcuttan çok daha fazla general ve subay olduğu göz önüne alındığında denizci personelin sayısal olarak mevcudunun ne derece yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır.

### 3. Bahriye Vekâleti-Kurulması

Osmanlı İmparatorluğu I. Dünya savaşına denizci subay kadrolarını tamamlamadan girmiştir. Savaş esnasında bir kısım denizci subayın yaralanan/batan gemilerde şehit olması, Enver Paşa'nın orduyu gençleştirme projesi ve Kurtuluş Savaşına katılmadığı gerekçe gösterilerek denizci 729 üst rütbeli denizci personelin emekli edilmesi, subay hiyerarşisini bozmuş ve Cumhuriyet dönemine yetişmiş denizci personel adına bir şey kalmamıştır. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde en üst deniz subayı yarbay rütbesindedir. Üstelik sayıları da

---

<sup>870</sup> Polat; **a.g.e.**, S.12.

<sup>871</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, S.12.

<sup>872</sup> Diğer bir konuda o dönemde denizciler arasında emekliye ayırma işlemindeki artışı. Bu durum atışlardan dönen bir geminin topçu subayının gemide intiharına neden olmuştur.

<sup>873</sup> O dönem için yerinde bir karar olarak görülse de ilerleyen dönemlerdeki yetişmiş denizci personel sıkıntısı göz önüne alındığında Deniz Kuvvetlerinden bir plan dahilinde kademeli ayrılma işlemini tercih etmelerinin en uygun hal tarzı olacağı kıymetlendirilmektedir.

çok azdır. Doğal olarak bu kadar genç rütbedeki denizci subaylar generalleri karşısında etkili olamamış, sözlerini dinletememişlerdir. Genç denizcilerin Denizcilik konularında (tabiye, taktik, nizamlar, top atış usulleri, manevralar, muhabere esaslar, Deniz Kuvvetlerinin operasyonel ve stratejik olarak kullanılmaları...) düşünceleri önemsenmemiş çoğu zaman da ciddiye alınmamışlardır.

Bunların sonucu olarak; Komuta kademesi, donanmanın kara ordusu kurallarına göre savaşa hazırlanması gerektiği düşüncesi hayata geçirmişlerdir.<sup>874</sup> Bu geçiş dönemi diye adlandıracağımız periyotta Deniz Kuvvetleri,<sup>875</sup> Kara Kuvvetleri'nin<sup>876</sup> kurallarına göre sevk ve idare etmişlerdir.<sup>877</sup>

Bahriye Dairesi Reisi Abdülrahim Bey 2 Şubat 1924 tarihinde yeni kadro yapısı konusunda bir genelge yayınlamıştır. Genelgede "Bahriyenin yeniden canlanması" için personelin "Yeni bir ruh" ile işe başlaması istenmiş, böylece personele görev bilinci aşılması hedeflenmiş, yeniden birlik, beraberlik ve güven ile umutlar tazelenmiş, ihtiyaçlar da ortaya konmaya çalışılmıştır. Yeni kadro durumu ile terfiler belirlenmiş, deniz-hava gücü ile denizaltı ihtiyacı bu aşamada gündeme gelmiştir.<sup>878</sup>

Bahriye Dairesi Reisi'nin genelgesini müteakiben 1924 Mali Yılı Bütçe çalışmaları Mart-Nisan aylarında başlanmış ve bir Bahriye Bütçesi Komisyonu teşkil edilmiştir. Komisyonunda çalışmalarını tamamladıktan sonra Bahriye Vekâleti konusunda ayrıntılı bir rapor hazırlanarak kurula sunulmuştur. 24 Şubat 1924 tarihinde Maliye Bakanı Abdülhaluk (Renda) Bey konuşmasıyla başlayan Türkiye Büyük Millet Meclisi bütçe görüşmeleri, diğer kamu kurumlarının bütçe müzakerelerinin tamamlanması üzerine, 24 Mart 1924 tarihinde Bahriye bütçesi gündeme alınmıştır. Görüşmeler sırasında Denizci kökenli Ordu milletvekili Recai Bey söz almış, denizciliğimizin geçmişi ve faaliyetleri ile ilgili konuşma yapmıştır; "*Arkadaşlar memleketin melbusatını ambarlara doldurup, servet yolundaengin denizlere doğru açılan ticaret-i bahriye gemilerimiz donanmamızın gölgesini sath-ı bahirde*

---

<sup>874</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.210.

<sup>875</sup> Kuray; **a.g.e.**, s.112.

<sup>876</sup> Milli Savunma Bakanı, Genelkurmay Başkanı, Ordu Komutanları, Kara Kuvvetleri Komutanı aynı okuldan mezun olma, aynı ortamın disiplin kurallarına göre yetişmeleri nedeniyle Deniz Kuvvetleri'ni de bir kara ordusu gibi düşünülerek sevk ve idare edilmiştir. Bu düşüncenin izlerini bugünde görmek mümkündür. Günümüzde de savaş gemileri gemilerin büyüklüklerine göre bölük ve tabur, komodorluklar alay, filolar tugay/tümen, donanma kolordu emsali gibi gösterilerek Denizci Personelin maaş, tazminat ve özlük hakları hesaplanmaktadır. Oysa ABD, İngiltere, Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya gibi bizimde NATO şemsiyesi altında müttefikti olduğumuz modern bahriyelerde şahısların nitelik, nicelikleri, gemide iştirak ettikleri seyirler ve seyir süreleri, limandan ayrı kalma zamanı, görev şartları, teknik konular, uluslararası sivil bahriyedeki maaş düzeyleri, iş riski gibi kriterlere göre denizci personelin maaşları hesaplanmaktadır.

<sup>877</sup> Ayrıca bu komutanlar, Kurtuluş Savaşı'nı kazanan kadrolar idi. Amiral Büyüktuğrul, Atatürk'ün Bahriye Vekâleti'ni oluşturma nedenleri arasında "ufak rütbeli deniz subaylarını İstiklal Savaşı'nın kahraman generalleri muvacehesinde söz sahibi edilmek olmuştur. "der. Hatta İsmet Paşa da Bahriye Vekâletine her türlü tavrı ile karşı oluş ve bu görüşü savunmuş "Bahriye Vekâletini kurduk ya" demiştir.

<sup>878</sup> Zeki Arıkan, Lütfi Sancar, **a.g.e.**,s. 131.



*bir vakit görmedikçe emniyetle seyr-ü sefer icra edemez. Maatteessüf arkadaşlar, tarihi, coğrafi, iktisadi, askeri bütün kuvvetlerin cebriyle Türkiye'nin bir hükümet-i bahir olması lazım gelirken hiçbir zaman lazım gelen, iktiza eden mevki ve salahiyet verilmemiştir.*"<sup>879</sup>

Bundan sonra da uzun uzun bilgiler vermiştir. O günkü durum, kadro sorunları, nihayet denizcilerin bağımsız olarak örgütlenmeleri ile ilgili konularda ayrıntılı konulara değinilmiştir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Bahriye bütçesi ile ilgili ikinci konuşmayı Bahriye kökenli Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey yapmış,<sup>880</sup> konuşmasının bir kısmında bahriyede yakın geçmişteki meydana gelen bazı olayları anlatmıştır. Ekonomik kaygılar yüzünden alınması gereken gemilerin alınmadığı, Balkan Savaşları sırasında Averof Zırhlısını İtalya'dan Yunanistan'ın satın alması nedeniyle, Balkan Savaşlarının seyrinin değiştiği, Osmanlı Donanması'nın eski ve teknolojisinin geri olması Ege Adalarının elden çıkmasına neden olduğunu, Genç Cumhuriyet yeni gemi alarak donanma oluşturması gerektiğini belirtmiştir. Bu arada bazı olumlu gelişmelerden de bahsederek, durum tespitine geçmiştir.<sup>881</sup> Gerçekte Ali Rıza Bey'in talepleri o günkü şartlar açısından fazla bulunmuştur. Bu konuşmadan sonra başkan ertesi gün için gizli bir oturum istemiştir. 25 Mart 1924 tarihindeki birleşimde çeşitli tartışmalar neticesinde 1924 yılı Bahriye Bütçesi 6.582.631 TL olarak kabul edilmiştir. **Bahriye Bütçesinin ifasına dair Kanunu 20 Nisan 1924 tarihinde TBMM'de kabul edilmiş ve 24 Mayıs 1924 gün ve 71 Nolu sayılı resmi gazete ile yürürlüğe girmiştir.**

Sonuç olarak Bütçe Plan Komisyonu, Gemi Onarım İş Planını göz önüne alarak, Bahriye Komisyonunun önerdiği ödeneklerin bir kısmı olduğu gibi kabul edilmiş ve savaş gemilerinin onarılması konusunun hayati öneme haiz olduğuna dair komisyon üyeleri arasında görüş birliği oluşmuştur. Bu durum bir ölçüde, ülkenin o günkü ekonomik şartlarının gereğinden kaynaklandığı ileri sürülmüş, bu durum TBMM'de yaygın olan düşüncüyü yansıtmaması bakımından önemlidir. Aynı kanunun eklerinde hizmet dışı bırakılması istenen gemiler belirlenerek bir anlamda Donanma yeniden teşkilatlandırılmıştır.<sup>882</sup>

Gazi Mustafa Kemal Atatürk 18 Ekim 1924 tarihinde Ankara'ya dönmüş ve yaklaşık 1 ay önce Hamidiye ile yaptığı Karadeniz gezisinden edindiği izlenimleri TBMM'de milletvekillerine anlatmıştır<sup>883</sup>. Gazi Mustafa Kemal Atatürk yaptığı değerlendirmeler sonucunda Deniz Kuvvetlerinin bir bakanlık bünyesinde örgütlenmesinin doğru olacağını vurgulamış, Bahriye Vekâleti'nin teşkil etmesi durumunda siyasi ve askeri alanda olduğu

---

<sup>879</sup> Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.35.

<sup>880</sup> Ünlü, **a.g.e.**, s.34.

<sup>881</sup> Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s 21.

<sup>882</sup> Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.32.

<sup>883</sup> Falih Rıfıkı Atay; **Çankaya**, Pozetif Yayınları, İstanbul, 2003, s.248

kadar ticari alanda da ihtiyaç duyulan deniz gücünü daha hızlı ve etkin bir gelişme süreci içine sokacak yol ve yöntemleri daha kolay bulunacağını vurgulamıştır.<sup>884</sup>

Dönemin Başbakanı İsmet Paşa ile Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa, denizcilerin bağımsız bir birimde örgütlenmelerinin yeni şekillenmekte olan Türk Silahlı Kuvvetleri'nin birlik ve bütünlüğüne zarar verir endişesi ile ilk etapta karşı çıkmıştır.<sup>885</sup> Denizcilik alanındaki reform ihtiyacı ve Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bir nevi yönlendirmesiyle Bahriye Vekâleti'nin kurulma süreci başlamıştır<sup>886</sup>. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde zamanın erken olduğunu ileri sürerek Bahriye Vekâleti'nin teşkiline muhalefet yapanların sayısı arttığı anlaşılmaktadır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk 1 Kasım 1924 tarihinde yeni Meclis binasında TBMM'nin II. Dönem, II. açılış konuşmasını tamamen bahriyeye ayırmıştır. Konuşmasında o yıl meydana gelen Erzurum depreminden kısaca bahsettikten sonra Hamidiye gemisindeki izlenimleri, Bahriye ile ilgili görüşlerini ortaya koymuştur. "*Efendiler! Bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette ıslah etmek düşünülmelidir. Bu bapta nokta-i hizmet bilhassa güzide anasır-ı bihakkın yetiştirip ondan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek ve herhalde memleketin takat-i fevkinde hayaletten münezzeh kalmak olmalıdır.*"<sup>887</sup> Burada kısa bir bölümü verilen işte bu konuşma bir nevi Bahriye Vekâleti'nin oluşum sürecini hızlandırmıştır.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün sözlerinden sonra Mecliste denizci kökenli milletvekilleri, öncü sayılabilecek çalışmalar yapmışlardır. Güverte Binbaşılığında emekli olan Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu milletvekili Yusuf Ziya Bey Bahriye Vekâleti'nin kurulmasında etkili olmuşlardır. Bilhassa Ali Rıza Bey'in çalışmaları çok önemlidir. TBMM hükümetin istifasının etkisi ile çalkantılı bir süreçten geçmektedir. Gazi Mustafa Kemal Atatürk görevde olan diğer komutanlara genelge göndererek ordunun siyasetten arındırması kapsamında askerlik veya milletvekili görevlerinden birisini seçmeleri istemiştir.<sup>888</sup>

Bunun üzerine 16 Ekim 1924 günü Kazım Karabekir, Genelkurmay Başkanlığı'na I. Ordu Müfettişliği'nden istifa ettiği konusunda dilekçe yazmış ve milletvekilliğini tercih etmiş, aynı şekilde 30 Ekim 1924 tarihinde Ali Fuat Cebesoy Paşa II. Ordu Müfettişliği'nden istifa ederek milletvekilliğini tercih ettiğini bildirmiştir. Bunun üzerine 31 Ekim 1924 tarihinde Fahrettin Altay, Şükrü Naili, Ali Hikmet ve İzzettin Paşalar askerliği tercih ettiklerini bildirerek, milletvekilliği görevlerinden istifa ettiklerini bildirmişlerdir. Cevat Paşa III. Ordu Müfettişliği'nden, Cafer Tayyar Paşa da 7. Kolordu Komutanlığı'ndan ayrılmış ve yeni

<sup>884</sup> Falih Rıfkı Atay; **Atatürk'ün bana anlattıkları**, Sel Yayıncılık, İstanbul, 1988, s.42

<sup>885</sup> Aydemir, Şevket, Süreyya; **İkinci Adam Cilt I-II**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1966, s.311.

<sup>886</sup> Atay; **a.g.e.**, s.67.

<sup>887</sup> **İstiklal Harbinde Bahriyemiz**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, s.201.

<sup>888</sup> Ünlü, **a.g.e.**, s.17.

dönemde milletvekilliğini tercih etmiştir. Ali Fethi Bey 1 Kasım'da yapılan seçimde Meclis Başkanı olmuştur. 8 Kasım 1924 günü İsmet Paşa hükümeti gensoruya muhatap olmuş ve güvenoyu almıştır. 9 Kasım'da Rauf (Orbay), Refet (Bele) ve Adnan (Adıvar) Halk Fırkasından istifa etmiş, 17 Kasım 1924 tarihinde Ankara'da Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasını kurmuşlardır.<sup>889</sup> Kazım Karabekir Paşa Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası Gene Başkanı, Rauf Orbay ve Adnan Bey Yardımcıları olmuştur.<sup>890</sup> Tüm bu kargaşaların yaşandığı Meclisde Bahriye Vekâleti'nin kurulmasına yönelik kanun tasarısı hazırlanmıştır. Bu esnada 6 Mart 1924 tarihinden beri iktidarda bulunan İsmet Paşa'nın İkinci Hükümeti istifa etmiş ve İsmet Paşa'nın Başbakanlıktan ayrılmıştır. Bunun üzerine Cumhurbaşkanı Meclis Başkanı Ali Fethi Bey'e hükümeti kurma görev vermiş,<sup>891</sup> bir haftalık çalışma neticesinde Ali Fethi Bey 22 Kasım 1924 günü hükümeti kurmuş, 27 Kasım 1924 günü hükümet programını TBMM'de okunmuş<sup>892</sup> ve Yeni Hükümet'in bakanlık listesinde Bahriye Vekâleti'nin adı geçmemiştir. TBMM'de aynı gün yapılan müzakereler neticesinde esasen daha önce kurulması konusunda kânun tasarısı hazırlanan Bahriye vekâleti'nin kurulması konusundaki önerge gündeme alınmıştır. Böylece 22 Kasım 1924 tarihinde Ali Fethi (Okyar) tarafından kurulan hükümete yeni bir bakanlık daha katılarak, Kanun tasarısı aşağıdaki şekilde hazırlanmıştır;

- 1. Bahriye Umur-u Müdafaa-i Milliye Vekâletinden ayrılarak, bu umurla meşgul olmak üzere, Bahriye vekâleti teşkil edilmiştir.**
- 2. Bahriye Erkan-ı Harbiye'si, bir Bahriye Erkan-ı Harp Reisinin emrinde olarak, Erkan-ı Harbiye Umumiye' ye raptedilmiştir.**
- 3. İş bu kanun neşri tarihinden mer'idir.**
- 4. İş bu kanunun icrasına İcra Vekilleri memurdur.**<sup>893</sup>Maddeleri ile kabul edilmiştir.

Bahriye işlerinin Milli Müdafaa Vekâleti'nden ayrılarak bu işlerle meşgul olmak üzere bir Bahriye Vekâleti teşkil edilmiş, Bahriye Erkan-ı Harbiye'sinin, Bahriye Erkan-ı Harp Reisi'nin emrinde olarak Erkan-ı Harbiye Umumiye Reisliği'ne bağlandığı belirtilmiştir.

**Bahriye Vekâleti 6 daireden oluşturulmuş, bunlar; personel, donanma, teçhizat, levazım, imalat ve sıhhiye daireleridir.**<sup>894</sup> **Deniz okulları da yeni teşkil edilen Deniz Okulları ve Kurslar Müdürlüğüne bağlanmıştır.** Gemilerin faaliyetlerinden sorumlu

---

<sup>889</sup> Samet Ağaoğlu; **Babamın Arkadaşları**, İmge Yayınları, İstanbul, 1969,s.151.

<sup>890</sup> Armağan Mustafa; Kazım Karabekir Gözüyle Yakın Tarihimiz, İstiklal Savaşının İçyüzü, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011.

<sup>891</sup> Falih, Rıfki, Atay; **Çankaya**, Pozetif Yayınları, İstanbul, 2003, s.412.

<sup>892</sup> Kutay, **a.g.e.**, s.419.

<sup>893</sup> Osman Kaynak; **Amiral Vehbi Ziya Dümerin Anıları**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003,s.70.

<sup>894</sup> Günümüzde de 6 daire mevcuttur. Bunlar; Harekat, İstihbarat, Plan Prensipler, Lojistik, Teknik, Personel Başkanlıklarıdır. Ayrıca ihtiyaca bağlı olarak bağımsız daireler de teşkilat yapısında bulunmaktadır.

konumda bulunan **Deniz Kurmay Başkanlığı Genelkurmay Başkanlığına doğrudan bağlanmıştır**. Böylece savaş gemilerinin her türlü eğitimleri, sevk idaresi ve istihbarat faaliyetleri Genelkurmay Başkanlığına bağlanmıştır.

Bahriye Vekili Deniz Kuvvetleri'nin politika ve bütçe işlemlerini, müsteşar ve şubeler arasındaki iş birliği yapmak ve karargâhında disiplini tesis etmekten sorumlu tutulmuştur. Vekâletin eğitim, harekât ve strateji yönünden hiçbir mesuliyeti olmamış, yalnızca idari işlerle ilgilenmesi esas alınmıştır. Genelkurmay Başkanlığının hazırladığı programa göre bahriyenin savaşa hazır olmasını sağlamıştır. Böylece Denizciler, eğitim, harekât ve strateji yönünden Genelkurmay, İdari ve Mali yönden Bahriye Vekâleti'ne bağlanmışlardı. **14 Ocak 1925 günü Resmi Gazetede Bahriye Vekâletinin kuruluş kanunu yayımlanmıştır.**<sup>895</sup> Yeni kurulan Bahriye Vekâleti, Denizciler için yeni bir yapılanma merkezi olduğu oranda, Milli Savunma Bakanlığı ise Kara Kuvvetleri'nin yapılandığı bir merkez haline gelmiştir.<sup>896</sup>

TBMM'de müzakereler sonucunda **27 Kasım 1924 tarihinde** Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu milletvekili Yusuf Ziya Bey'in teklifi oybirliği ile kabul edilerek **Bahriye Vekâleti kurulmuş ve yeni hükümetin bakanlık listesine eklenmiştir.**<sup>897</sup> Bahriye Vekilliği'ni de ihtiva eden yeni hükümet TBMM'den güvenoyu almıştır. Bahriye Vekâleti'nin kurulmasının amacı, ilk etapta memleketin mali imkânları ölçüsünde bir donanma oluşturmak ve kara tesislerini donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek bir şekilde düzenlemek gibi sınırlı kalması teklife karşı güçlü bir muhalefetin varlığını göstermektedir.<sup>898</sup>

Bahriye Vekâleti'nin kurulması ile II. Meşrutiyetten beri süren Kara-Deniz rekabetinin sona ermesi arzulanmıştır.<sup>899</sup> Bahriye Vekâletinin teşkili hakkında iki esas fikir çarpışmıştır.<sup>900</sup> O esnada TBMM'de mebus olan ordu komutanları Deniz Kurmay Başkanlığı'nın Genelkurmay Başkanlığına bağlanması tezini savunmuş, buna mukabil mebus olan denizciler<sup>901</sup> de o zaman ki İngiltere Bahriye Nezareti kuruluşu gibi, Deniz Kurmay

---

<sup>895</sup> Çoker; **a.g.e.**, s.249.

<sup>896</sup> Mütercimler; **a.g.e.**, s.177.

<sup>897</sup> Coşkun Güngen; **Bahriye Vekaleti**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Deniz Basımevi, Ankara, Ekim 1985, sayı:531, 23-26.

<sup>898</sup> Balkan Harb'i'nde hiçbir direnmeyle karşılaşılmadan kaybedilen Ege Adalarından ders almayıp, bahriye mi, demiryolu mu tartışmasını sürdüren eski ittihatçılar prensip olarak bağımsız bir bahriye vekaletinin teşkiline karşı çıkmışlardır. Konuya Cumhurbaşkanı'nın müdahil olması Vekaletin teşkilini kolaylaştırmıştır.

<sup>899</sup> Mütercimler; **a.g.e.**, S.169.

<sup>900</sup> Ünlü; **a.g.e.**, s.27.

<sup>901</sup> Bahriye Vekâleti kanunu hazırlayan grupta bulunan denizci kökenli milletvekili Ali Rıza Bey, Genelkurmay Başkanlığı'ndan ayrı bir Deniz Kurmay Başkanlığı üzerinde ısrar etmiştir. Başbakan Ali Fethi Bey böyle bir yapının yanlış olduğu yönünde düşüncelerini belirtmiş ve Ali Rıza Bey'in teklifini kabul etmemiştir.

Başkanlığı'nın da Bahriye Nezaretine tabi olmasında ısrar etmişlerdir.<sup>902</sup> Sonuçta Mebus generallerin tezi kabul edilerek Bahriye Vekâleti'nden bağımsız ancak Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı Deniz Kurmay Başkanlığı teşkil edilmiştir.<sup>903</sup> Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanlığı; Personel, Teknik, İdari, Lojistik, İkmal ve Hukuk işleri Daire Başkanlıkları şeklinde teşkilatlandırılmış, esasen kendisine bağlı olması gereken Harekât, İstihbarat ve Eğitim Daire Başkanlıkları doğrudan Genelkurmay Başkanlığı altında faaliyete başlamıştır.<sup>904</sup>

İsmet Paşa'nın başbakanlıktan çekilerek, yerine Ali Fethi (Okyar) Bey'in hükmetti kurması Bahriye Vekâleti'nin oluşmasını olumlu katkı sağlamıştır.<sup>905</sup> İsmet Paşa Bahriye Vekâleti'nin ayrı ve bağımsız bir kuvvet olmasını tasvip etmemiştir.<sup>906</sup> İsmet Paşa ülkesini kalkındırmaya çalışan devlet adamı olarak Bahriye Vekâleti'nin teşkil edilmesine tamamen karşı da olmamıştır. Ancak zamanlaması konusunda farklı görüşlere sahiptir. Ona göre Kurtuluş Savaşı sonrası Genç Cumhuriyetin daha öncelikli sorunları vardı ve bunlardan ilki Cumhuriyet'in bekası ve güvenliğinin sağlanmasıdır.<sup>907</sup> Çünkü denizcilik demek savaş gemilerinin çevre denizlerinde bayrak göstermesi demektir.<sup>908</sup> Dengeli bir dış politikayı tercih eden İsmet İnönü Bahriye Bakanlığı'nın kurulması yeni savaş gemisi satın alınması veya inşası yönündeki politikalar Lozan Anlaşması'nın henüz mürekkebi kurumadan ve masadan memnun ayrılmayarak ona göre fırsat kollayan İngiltere, Fransa ve İtalya'yı tahrik

---

<sup>902</sup> Afif, Büyüktuğrul; **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, Deniz Basımevi, 1967, s.23.

<sup>903</sup> Ankara-Çankaya İnönü Bulvarında bulunan bugünkü Deniz Kuvvetleri Binasında 'da Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanlığı tesis edilmiştir.

<sup>904</sup> İstiklal Savaşı kara savaşları şeklinde ceriyan etmesi nedeniyle Deniz Kuvvetleri cepheye mühimmat tedarik eden ve taşıyan bir yardımcı kuvvet gözü ile bakılmıştır. Bu alışkanlığa Cumhuriyet'in ilk yıllarında da devam edilmiştir. Bu davranış tarzının benimsenmesinin Tezimiz ilgili bölümlerinde bahsedildiği üzere birçok nedeni vardır. 1876 Sultan Abdülaziz'in tahtan çekilmesi ve Sultan Abdülhamit'in Padişah olması ile başlayan çöküş döneminde izlenen yanlış denizcilik politikası, denizci personel yetiştirilememesi, o dönemin dünya konjoktöründeki değişmeler, denizcilik teknolojisindeki hızlı gelişmeler ve bu gelişmelere Osmanlı Bahriyesi'nin ayak uyduramaması, Osmanlı Devleti'ndeki bahriye'yi destekleyen sanayi altyapısının yetersiz olması, Yabancılar verilen kapitülasyonlar, Cumhuriyet dönemine Dononma'nın enkaz şeklinde devir edilmesi, Enver Paşa'nın orduyu gençleştirme projesi kapsamında detaylı inceleme yapılmadan üst rütbeli birçok denizci subayın emekli edilmesi, Cumhuriyet'in ilk yıllarında deniz subayının rütbelerinin küçük olması, ülkede denizcilik bilincinin gelişmemiş olması gibi birçok neden sıralamak mümkündür.

<sup>905</sup> Samet, Ağaoğlu; **Babamın Arkadaşları**, İmge Yayınları, İstanbul, 1969, s.22.

<sup>906</sup> Nitekim Afif Büyüktuğrul şu değerlendirmeyi yapar."Acaba Sayın İnönü Başbakan olsaydı böyle bir kanunun çıkmasına taraflı olur muydu? Sonra bizzat kendisinin verdiği bir kanun tasarısı ile Bakanlık kaldırıldığına göre İsmet İnönü bu kanunu çıkartmamak için ne mümkünse onu yapmıştır. Samet Ağaoğlu da İsmet Paşa'nın tüm menfi kanaatine rağmen Vekâlet bir şekilde kurulsun da İhsan Bey Bahriye Vekili olabilir mi? Tabii ki kesinlikle cevap hayır olmuştur. Araştırmacı Cemal Kutay ise İsmet Paşa Bahriye Vekâleti yerine Deniz Müsteşarlığını tercih ettiğini aktarmaktadır.

<sup>907</sup> Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.54.

<sup>908</sup> Cemal, Kutay; **Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal'in Kitaplara girmemiş bir hasretinin metni**, Tari Sohbetleri 1, İstanbul, 1966, 116-121.

edebilirdi.<sup>909</sup> Genç Cumhuriyet'in zamana ve barışa ihtiyacı vardı. Türkiye'ye Boğazlar komisyonu, Boğazönü Adalarının silahlandırılması, İtalya'nın işgalinde bulunan 12 adanın durumu, iç isyanlar, Musul ve Kerkük sorunu, Irak petrolünün ve Hatay sorunu nedeniyle uluslararası arenada zor durumda idi.<sup>910</sup> Çok ümit verici gelişmelere rağmen Türk ekonomisi dünyadaki ekonomik buhrandan etkilenmekte, köylü nüfusun yetiştirdiği ürünlerinin iç pazarlara dağıtılması, nüfusun beslenmesi daha öncelikli bir konu idi. Bu ürünü taşımak için şüphesiz deniz yolundan çok kara yolu ve demiryoluna ihtiyaç vardı. Kıyı ve limanlarımız tamamen yabancıların kontrolünde olduğu, 1926 yılında kabotaj kanunu çıkartılmasına rağmen Lozan Antlaşması geçici hükümlerine göre<sup>911</sup>; Gümrük tarifeleri 1929 yılına kadar 1916 yılında ilan edilen fiyatlar düzeyinde kalması esas alınmış, bir başka ifadeyle Türkiye Cumhuriyeti 1929 yılından sonra gümrük tarifelerini düzenleme yetkisine sahip olabilmıştır. Limanların kullanımı konusunda kabotaj kanununun çıkartılması ve Türkiye kıyılarında deniz ticaretinin tamamen Türklere ait olması için 1934 yılını beklemek durumunda kalmıştır. Bu şartlar altında İsmet İnönü Paşa Bahriye Vekâleti'nin tesis edilmesi ihtiyacının çok iyi incelenmesini, zamansız atılacak adımların ülkenin bağımsızlığını tehlikeye düşüreme ihtimali olduğu şeklinde değerlendirmeler yapmıştır.<sup>912</sup> Sadece İsmet Paşa değil yakın çalışma arkadaşları da Bahriye Vekâleti'nin teşkil ettiği dönemde genel kanıları bu yönde idi.<sup>913</sup> Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk denizcilik konularındaki düşünceleri ise kısmende olsa bağımsız bir yapı oluşturularak bahriyenin inkişaf ettirilmesi yönünde olmuştur.

Cumhurbaşkanı hemen her fırsatta Donanma gemileri ile seyirlere katılmış, gemi personeli ile denizcilik konularında uzun uzun sohbet etmiştir. Tüm olumsuz koşullara rağmen bir avuç bahriye zabitanının kendilerine yetiştirmelerini hayranlıkla izlemiştir. 1861 yılında Sultan Abdülaziz'in padişah olması ile birlikte Osmanlı Donanmasında büyük atılımlar gerçekleştirildiğini tezimizin üçüncü ve dördüncü bölümlerinde tartışılmıştır. Bu tarihten itibaren Osmanlı Donanması'nda kesintisiz olarak görev yapan İngiliz Subaylar<sup>914</sup> (Walker, Adolphs Slade, Hobart, Woods Paşalar) sayesinde Osmanlı Donanması İngiliz Kraliyet Donanması esas alınarak teşkilatlandırılmıştır. 1867 yılında Bahriye Nezareti'nin

---

<sup>909</sup> Karacan ; **a.g.e.**, s.216.

<sup>910</sup> Ağaoğlu, **a.g.e.**, s.51.

<sup>911</sup> Karacan ; **a.g.e.**, s.269.

<sup>912</sup> Balkan Savaşı sırasında geliştirilen Donanma karşıtlığı politikası, pek çok subayı yoğun bir biçimde etkilemiş, İsmet Paşa'da donanma mı, demiryolu mu? tartışmasında genellikle ikinci grupta yer almıştır. Balkan Savaşları geride kalmasına rağmen İsmet Paşa'nın başbakanlık dönemlerinde demiryolları ve karayollarına denizcilikten çok daha fazla önem verdiği, 10. Yıl Marşının sözleri arasında bulunan "Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan" kısmı belki de Cumhuriyet'in ilk kadrolarının dünyaya bakışını açısını göstermiştir.

<sup>913</sup> **ATATÜRK ile ilgili arşiv belgeleri külliyyatı (1911-1928)**, Başbakanlık Osmanlı Arşiv Dairesi Başkanlığı (Yayımlı), Ankara 1982, s.122 .

<sup>914</sup> Şarman Kansu; **Hobart Paşanın Anıları**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010, s.79.

teşkil edilmesi ile birlikte çıkartılan kanunname, yönetmenlik, tüzük ve salnameler İngiliz sisteminin yerleştirilmesine yönelik olmuştur. Her ne kadar I. Dünya savaşı'nda (1914–1918) Osmanlı Donanması'nda Alman hakimiyeti artmışsa da, Mütareke dönemi (1918–1920) ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında o güne kadar yayınlanmış 22 bahriye salnamesine ilave olarak 23. ve 24. Bahriye salnameleri neşir edilmiştir.<sup>915</sup> Son iki salnamelerin hazırlanma şekli dikkate alındığında İngilizler tarafından hazırlanarak yayımlanan eski salnamelerden farklı olmadığı görülmektedir. Bu durum İngiliz sisteminin Bahriyede yerleştiğini göstermektedir. Buna mukabil kara ordusu Alman Prusya sisteminin katı disiplinli askerlik sistemini benimsemiş bir yapıda idi. İşte Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk bir bakıma İngiliz sistemine göre kendisini yetiştirmiş bir avuç bahriye subayına hayran kalmış ve bahriyenin inkişafına yönelik düşüncelerini nazar-ı dikkate almıştır. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk Bahriyeli subayların sayısının çok az, rütbelerinin düşük olması nedeniyle bağımsız bir yapıda teşkilatlandırıldığı takdirde bahriye'nin gelişebileceğine inanmakta,<sup>916</sup> aksi takdire kurtuluş savaşının ünlü generalleri karşısında bahriye subaylarının kendilerini ifade etme şansının hemen hemen hiç olmadığına farkına varmıştır.<sup>917</sup>

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ileri görüşlü olması<sup>918</sup> ve bahriyenin bağımsız şekilde teşkilatlandırılmasının TBMM'nin mevcut aritmetiği içinde çok uzun soluklu olamayacağını<sup>919</sup>, geçecek süre içerisinde bahriyenin inkişaf edeceğini, en azından bir miktar gelişmelerin yaşanacağını ümit etmiştir.

Deniz Kuvvetleri diplomatik arenada kullanılmaya çok müsaitti. Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk Deniz Kuvvet'ni stratejik bir silah olarak tıpkı İngilizler gibi diplomatik alanda da kullanmak istemiştir<sup>920</sup>. Klasik anlamda bir yeri işgal ederek gözdağı vermektense o bölgeye deniz kuvveti gönderilerek daha caydırıcı olunabilirdi. Balkan Atlantı'nı imzalamayan Romanya'yı ikna etmek için Yavuz bölgeye gönderilerek eğitim maksatlı da olsa fiilî atışlar icra ettirmiş, günün sonunda Romanya Balkan Atlantı'nı imzalamıştır. O dönemdeki TBMM'nde hâkim grubun karacı subay kökenli milletvekilleri olması, İsmet Paşa 14 Şubat 1925 tarihinde Malatya nutkunda “Demiryolu, memleketin toptan, tüfekten daha mühim bir emniyet silahıdır”<sup>921</sup> sözleri bahriyenin demiryollarının

<sup>915</sup> Salname-i Bahri (SB), sene 1334.

<sup>916</sup> Atay, a.g.e., s.266.

<sup>917</sup> **Atatürk'ün Doğumunun 100. yılında Türk Silahlı Kuvvetleri**, Harita Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara, 1982, s.182.

<sup>918</sup> 1907 yılında Selanik'te Kolağası Mustafa Kemal Atatürk yüzbaşı Fuad'dan kâğıt istemiş ve bugünkü Türkiye haritasını çizmiş "işte vatanımız burası "der, Yüzbaşı Fuad hayretle "İmparatorluk bu kadar küçülecek mi?" Sorusuna "hiç kuşkun olmasın..."cevabını verir. Ayrıntılı bilgi için bakınız; Gülnihal Bozkurt; **Sevr'den Lozan'a**, Silahlı Kuvvetler Dergisi, 382 sayı , Ekim 2004, s.9-15

<sup>919</sup> Bu nedenden dolayı 1927 yılında Bahriye Vekili'ne yönelik suçlamalara tepkisiz kalmıştır.

<sup>920</sup> Fatma Acun; **Atatürk ve Türk İnkılap Tarihi**, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Siyasal Basımevi, Ankara, 2009, s.145

<sup>921</sup> Şevket, Süreyya Aydemir; **İkinci Adam Cilt II**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1966, s.356

önüne geçerek bağımsız bir yapıda daha fazla faaliyet gösteremeyeceğinin ipuçlarını vermiştir.

Atatürk, Ege Deniz'inde 1500 adaya sahip Yunanistan'ın yarattığı adaletsiz yapının ancak güçlü bir Deniz Kuvvetleri ile dengelenebileceğini düşünmektedir.<sup>922</sup> 1930 yılında 12 Adanın durumunu bilen İçişleri Bakanı Şükrü Kaya, İsmet Paşa'nın hükümetten ayrılmasını fırsat bilerek Ege Denizi haritasını almış ve Çankaya köşküne çıkarak 12 adanın mevcut statülerini Cumhurbaşkanı'na anlatmıştır.<sup>923</sup> Bu gelişmeden sonra Şükrü Kaya bu sorunu kendi yöntemiyle çözmeye çalışmıştır.<sup>924</sup> Ancak problem o dönemde çözülme kavuşmadığından günümüzde Yunanistan ile yaşanan Ege Adaları sorununun kaynağı oluşmuştur.<sup>925</sup>

Fevzi Paşa, 22 Ekim 1922 tarih ve 307 sayılı Meclis kararıyla Türk Silahlı Kuvvetler üzerinde tam yetki sahibi olmuştur.

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ten sonra dönemin en kudretli iki lideri İsmet Paşa ve Fevzi Paşa deniz stratejisi konusunda paralel görüşlere sahipti. 12 Adanın Türk hâkimiyeti yönünde politika izlenmesi gibi bir düşüncesi olmadığı gibi, "Mareşal Fevzi Çakmak donanmanın mücbir bir sebep olmaksızın Marmara Denizi dışına çıkarmalarına prensip olarak karşı çıkmıştır."<sup>926</sup> Fevzi Paşa'nın bu kapalı tutumu Genelkurmay Başkanlığı müddetince devam etmiştir. Mareşal Fevzi Çakmak Deniz Kuvvetleri'ni Stratejik olarak Donanmayı Bursa'ya konuşlu Boğazlar ve Marmara Bölgesini savunmaktan sorumlu kolorduya bağlanmıştır. Mareşale göre büyük savaş gemilerine ihtiyaç yoktu, donanma denizaltı, hücumbot, karakol gemileri gibi küçük ve hareketli gemilerden oluşturulmalıdır. Montrö Antlaşması henüz imzalanmadığından Boğazların güvenliğini gerekçe göstererek<sup>927</sup> bütün Donanma'yı Marmara Denizi'ne toplamıştır. Bu anlayış sebebiyle, Donanma, İzmit Körfezine sıkışmış ve körfezden çıkış için Mareşal'den izni alınarak yapılmıştır. Mareşal'in,

---

<sup>922</sup> Ali Kurumahmut; **Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2011, s.21

<sup>923</sup> "Eğer en kısa zamanda bu adalar üzerinde mülkiyet hakkımızı belirtmezsek, Yunanlılar veya İtalyanlar hangisine ayak basarlarsa bayraklarını çekiverirler. Bize de apışıp kalmak düşer. Onun için derhal adaları işgal etmeliyiz." şeklinde açıklaması üzerine Mustafa Kemal bir an düşünür. "Haklısın... Der. Büyük bir ihmalde bulunmuşuz. Şu haritalarla hemen Mareşal'e git. Durumu anlat." İşte Mareşal ile Şükrü Kaya'nın arası o gün bozulmuştur. Dâhiliye Vekilini güler yüzle karşılayan Fevzi Paşa, önüne haritalar serilip durum izah edilince önce şaşarmış, sonra da birden kaşlarını çatarak: "Olan olmuş demektir. Artık yapılacak iş yok. Elden ne gelir?" Mareşal o günden sonra taşkın bir Şükrü Kaya düşmanı olduğunu hareketleri ile göstermiştir.

<sup>924</sup> Kutay; **a.g.e.**, s.210

<sup>925</sup> Sayıları 15 civarında olan oniki ada Türkiye'ye ait olsa idi. Adalardaki zorunlu yaşamdan dolayı Türkler denizcilikle mecburen biraz daha fazla ilgilenilecekti ve en azından Kardak Krizi yaşanmayacağı değerlendirilmektedir.

<sup>926</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.51.

<sup>927</sup> Lozan Antlaşmasının Boğazlar alt başlığına göre; Karadeniz (İstanbul) Boğazı, boğaziçinin her iki tarafında 15 KM'lik alanlar ile Çanakkale Boğaz bölgesi sahilden 20 KM dahilindeki bölgeler gayri-i askerî hale getirilecektir. Buna ilave olarak Marmara Denizi'nde bulunan adalar ile Gökçeada (Tenedos) ve Bozcaada (İmroz) gayri akeri statüde bulunacaktır.



Bahriye Vekâleti'nin oluşumu konusunda İsmet Paşa gibi pasif davranmış almiş, açıktan açığa eleştiri yapmamıştır.<sup>928</sup>

#### 4. Bahriye Vekâleti'nin Yetki Sahası ve Gücü

Yeni oluşumla Bahriye Erkan-ı Harp Reisliği, Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak çalışmaya başlamış, yetkisi Kolordu Komutanlığı'na eşit sayılmıştır.<sup>929</sup> Yine Donanma Kumandanlığı da bir birim olarak varlığını sürdürmeye devam etmiş ve Donanma Komutanı kolordu komutanına eşit statü ve yetkisine sahip olduğu kabul edilmiştir<sup>930</sup>. Fakat böyle bir makamı dolduracak Koramiral rütbesinden Denizci Subay olmadığından Donanma Komutanlığı faaliyetlerini etkinlikle yerine getirdiğini söylemek mümkün değildir. Donanma Komutanı makamını Yarbay Ali Dalay atandırılmış, birçok üst subay kadrosu rütbeli denizci bulunamadığından boş kalmıştır. Denizci yarbaydan kıdemli birçok kara subayının olması Donanmanın emirlerinin doğal olarak etkinliği azalmıştır. Bu nedenden dolayı, Donanma Komutanlığı bir bakıma personel yetiştirmeye çalışan eğitim donanması olmuştur. Bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Kasımpaşa/İstanbul Divanhane binasında İstanbul Bahriye Kumandanlığı (Komutan Yarbay Celal),<sup>931</sup> Güney Deniz Saha Komutanlığı'nın nüvesini oluşturacak İzmir Bahriye Kumandanlığı, ismi Akdeniz Bahriye Kumandanlığı (Komutan Binbaşı Necip) olarak değiştirerek, İzmir kordonda teşkil edilmiştir<sup>932</sup>. Yine günümüz Karadeniz Bölge Komutanlığının temelini teşkil eden Amasra Bahriye Kumandanlığı'nın adı Karadeniz Bahriye Kumandanlığı (Komutan Yarbay Şevket Ahmet) şeklinde değiştirilmiş, Komutanlık Amasra'dan Samsun'a intikal ettirilmiştir.<sup>933</sup> Marmara Üssü Bahri, Gölcük Üs Komutanlığı ve Donanma Komutanlığı'nın temelini oluşturacak Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı bu dönemlerde yapılan yatırımlarla gelişmeye başlamıştır.<sup>934</sup> (Komutan Yarbay Halim Babacan)

10 Eylül 1925 tarihinde eski gemilerin hizmet dışı bırakılması neticesinde Donanma gemi mevcudu bölgelere dağıtılarak yeni teşkilat yapısı şu şekilde oluşturulmuştur<sup>935</sup>:

<sup>928</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.55

<sup>929</sup> Kutay; **a.g.e.**, s.147

<sup>930</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Sessiz ve Derinden**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007, s.23

<sup>931</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **İki Mavi, Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007, s.33.

<sup>932</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Deniz Harp Tarihi**, Cilt I-V, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1991, s.41

<sup>933</sup> Günümüz Karadeniz Bölge Komutanlığı Karadeniz Ereğli'de konuşlandırılmış, Samsun eski Karadeniz Bölge Komutanlığı binasında Sahil Güvenlik Bölge Komutanlığı bulunmaktadır. Ayrıca Sahil Güvenlik Bot/gemilerinin bakım-tutum ve kapsamlı havuz onarımları (overhol) bu komutanlık bünyesinde bulunan komutanlıkta yapılmaktadır.

<sup>934</sup> Dümer; **a.g.e.**, s.118.

<sup>935</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizlerin Koruyucuları**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2003, s.111

**4.1. Gölcük Kocaeli Bölgesi:** Yavuz muharebe gemisi, Turgut Reis zırhlısı, Peyk-i Şevk torpido kruvazörü, Taşoz, Yunus ve Akhisar torpido botları, Nusrat mayın gemisi.

**4.2. İstanbul ve Boğazlar Bölgesi:** Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Basra ve Samsun torpido botları, Hızır Reis, İsa Reis, Kemal Reis, Aydın Reis, Burak Reis, Preveze ve Sakız gambotları.

**4.3. İzmir Bölgesi:** İntibah mayın gemisi

**4.5. Ali İhsan Bey'in (ERYAVUZ) Bahriye Vekili Olması**<sup>936</sup>

Bahriye Vekâleti kurulduktan sonra Vekil olarak ilk etapta Denizci kökenli Milletvekillerinden birisini atandırılması düşünülmüş, ancak Güverte Binbaşılığında emekli olan Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu milletvekili Yusuf Ziya Bey Vekâlet'in kurulması teklifinin altında imzalarının olması nedeniyle kendilerine yapılan Bahriye Vekili olma teklifini etik olmadığı gerekçesiyle ret etmişlerdir.<sup>937</sup> Bunun üzerine esasen Cumhurbaşkanı'nın tanıdığı Cebelibereket (Osmaniye) milletvekili (Emekli Topçu Binbaşı) İhsan Bey<sup>938</sup> 30 Aralık 1924 tarihinde yayınlanan kânun hükmünde kararname ile başbakan tarafından Bahriye Vekil olarak seçilmiştir.<sup>939</sup>

Denizcilik ile ilgili böyle bir makama emekli bir karacı subayın tercih edilmesi, denizcilik bakımından biraz çelişkili bir durum yaratmıştır. Genç Cumhuriyet daha yeni kurulmuştur. Birçok alanda kurumsallaşma tam anlamı ile yerleşmemiştir. Kurum ve kuruluşlar başında bulunan kişilerin rütbesine göre şekillenmiştir.<sup>940</sup>

## **5. İhsan Bey'in Bahriye Vekili Olarak Davranışları ve Vekâlet Dönemi:**

Bahriye Vekili Ali İhsan Bey (Eryavuz), Vekâlette yapılması gereken bir sürü öncelikli işe rağmen, o dönemin modası gereği Bahriye Vekâleti üzerinde otorite kurma, şekil disiplini

<sup>936</sup>Bahriye Vekili ALİ İhsan Eryavuz (Topçu) Vekil tayin edilmesine dair “Başbakanlık Teskeresi” hakkındaki Meclis Genel Görüşmesi ve meclis zabıt ve tutanakları, Dosya No:43 Sayı: 1221/1924.

<sup>937</sup> Nimet Arslan; **Söylev ve Demeçler I-II-III**, Toplayan: Türk İnkılap Tarihî Enstitüsü Yayınları, TTK Basımevi, Ankara 1959-1961, s.68.

<sup>938</sup> İhsan Bey yakın tarihte çarpıcı izler bırakmıştır. Topçu sınıfında yetişmiş ve binbaşı rütbesinden emekli olmuştur. İttihatçıların fedailerini içerisinde yer almış ve Milletvekilliği ve İstiklal Mahkemesi Başkanlığı yapmıştır.

<sup>939</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem IX, c.24. Ali İhsan Bey'in Bahriye Vekili olmasında Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün katkısının olup olmadığı konusunda iki ayrı görüş vardır. Birinci görüş Atatürk'ün Bahriye Vekili'nin seçilmesinden haberinin olmadığı yönündedir. İkincisi ise Ali İhsan Eryavuz'un Bahriye Vekili olmasını bilakis Cumhurbaşkanı istemiştir. Konu hakkında TBMM zabıtları göz önüne alındığında, Atatürk'ün Topçu İhsan Bey'in Bahriye Vekili olarak seçimi hususunda bilgisi olduğu anlaşılmaktadır. Zira İstiklal Mahkemesi Başkanlığı yapmış Ali İhsan Eryavuz'un Bahriye Vekili olmasında Başbakan Ali Fethi Bey'in desteğinin ve Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Türkiye Büyük Millet Meclisteki seçim sürecini yakından izlemesinin katkısı olmuştur.

<sup>940</sup> Yusuf Hikmet, Bayur, **Atatürk, Hayatı ve Eserleri**, TTK., Ankara, 1971, s.170

sağlama gayreti içerisine girmiştir. Genelkurmay Başkanlığının yetkisi ve sorumluluğunda bulunan Birlikleri Teftiş etmekle işe başlamıştır.<sup>941</sup>

Savaş gemilerinin savaşıma kabiliyetinin ölçüldüğü Donanma Harekâta Hazırlık Denetlemesi yapmıştır.<sup>942</sup> Bahriye Vekili'nin denizcilik tecrübesine dayanan denetlemeleri icra etmesi ve denizci personeli denetlemesi, doğal olarak daha işin başında Bahriye Vekâletinden büyük beklentileri olan Donanma personeli üzerinde olumsuz etki yaratmış olsa gerekir.<sup>943</sup>

O dönemlerde, Deniz Kuvvetleri unsurlarının büyük bir kısmı Bursa'da konuşlu Kolordu garnizonuna dâhil edilmiş, Boğazların korunması Kolorduya bağlı Denizaltı Filosu ve Mayın Filosu'na dayandırılmıştır.<sup>944</sup> Kolordunun komutanı Şükrü Nail(Gökberk) Paşa'nın Kasımpaşa'da bulunduğu bir dönemde Bahriye Vekili Ali İhsan Bey (Eryavuz) gemileri teftişe tabi tutmuş, savaş gemilerinin eğitim ve idaresi doğrudan Genelkurmay Başkanlığı yetkisinde olması (Gerçekte denetleme yapma yetkisi Genelkurmay Başkanlığı başlısı Kara Kuvvetleri'nin altında faaliyet gösteren Kolordu Komutanı'na aitti.<sup>945</sup>) nedeniyle Kolordu Komutanı ile aralarında gerginlik yaşamıştır.<sup>946</sup>

Bahriye Vekili ilk icraat olarak Deniz Kuvvetleri'nin üniforma standardının dışında kendisine Büyük Amiral Üniforması diktirerek işe başlamış<sup>947</sup> özel bir şapka tasarlayarak, boy boy resimler çektirmiştir.<sup>948</sup> Bahriye'de yapılması gereken acil reformlar bir kenara bırakarak şekli kısımla ilgilenmesi Ankara'da büyük yankıya sebebiyet vermiş, Milli Müdafaa Vekili kendisinin üniforması olmadığını ileri sürülerek Bahriye Vekili'nin bu tutumunu şiddetle eleştirilmiştir.<sup>949</sup> Bilahare Bahriye Vekili 31 Mart Vakası, Balkan Savaşları ve I.Dünya Savaşı'ndaki başarılarını gerekçe göstererek kendisini Büyük Amiral

---

<sup>941</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, S.133.

<sup>942</sup> Deniz Kuvvetlerine ait tüm uçar (Deniz Karakol Uçakları, Denizaltı Savunma Harbi Helikopterleri, Taarruz Helikopterleri), Dalar (Denizaltılar, Dalgıç, Kurbağa ve Balıkadamlar, Sualtı Savunma ve sualtı Taarruz Komandoları, Yüzer (Muhrip, Fırkateyin, Hücumbot, Avcıbot, Karakol Gemileri, Akaryakıt Gemileri vs.) unsurlar yıllık bir plan dâhilinde tamamen konularında uzman personelin oluşturduğu timler marifeti ile harekâta hazırlık denetlemesine tabi tutularak, harbe hazırlık seviyeleri tespit edilir. Harbe hazırlık seviyesi yetersiz olduğu tespit edilen Uçar, Dalar ve Yüzer unsurlar gerekirse kadro değişikliklerine de gidilerek eğitim sürecine alınırlar. Belli bir eğitim döneminden sonra tekrar denetlemeye tabi tutulurlar. Başarı elde edilinceye kadar süreç devam ettirilir.

<sup>943</sup> Amiral Afif Büyüktuğrul; **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, Deniz Basımevi, 1967, İstanbul, S.24.

<sup>944</sup> Nejat Saner; **Atatürk Dönemi, 19 yılın Altın öyküsü**, İstanbul, 1975, S.49.

<sup>945</sup> Rasim Ünlü; **Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 1996, İstanbul, s.27.

<sup>946</sup> Bahriye Vekili Ali İhsan Bey (Eryavuz) şekilsel disiplin uygulamaları ile eski Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa'yı örnek aldığını göstermiştir.

<sup>947</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, S.109.

<sup>948</sup> Cemal, Kutay; **Cumhuriyet Devinde Suüstimaller, Meclis Tahkikatı Divanı Aliler**, Yükselen Matbaası, 1968, İstanbul, s.118.

<sup>949</sup> Bahriye Vekili eleştirileri vekil üniforması diktirdim bunda ne var diye geçiştirmiştir.

statüsünde olduğunu günlük gazeteler<sup>950</sup> beyan etmesi üzerine, Bahriye Vekâleti'nin kurulmasına bir şekilde karşı olan ancak Cumhurbaşkanı'nın talebine karşı çıkmayan Mareşal Fevzi Çakmak Paşa'nın büyük tepkisine neden olmuştur.<sup>951</sup> Kendisinin binbaşı rütbesinden emekli olması nedeniyle (o sırada en yüksek denizci albay rütbesine gelmiştir.) Deniz Albaylar üzerinde baskı yapmak veya kendisini kabul ettirmek için böyle bir yöntem izlediği anlaşılıyor.<sup>952</sup> Sebep ne olursa olsun büyük beklentilerle kurulan Bahriye Vekâleti çözmesi gereken devasa sorunlar var iken daha işin başında bu tür tali işlerle uğraşması Vekâletin konumunu zayıflatmıştır.

## 6. Bahriye Rütbeleri

1924–1927 yılları arasında Deniz Kuvvetlerinde kullanılan rütbeler aşağıdaki şekildedir:

Mühendis :Teğmen

Mülazım :Üsteğmen

Yüzbaşı :Yüzbaşı

Kıdemli Yüzbaşı: Ayrı bir rütbe idi

Korvet Kaptanı: Binbaşı

Fıkateyn Kaptanı: Yarbay

---

<sup>950</sup> Bahriye Vekâleti'nin kuruluşuna karşı olanların acaba bir komplo mu kurdu sorusu akla getirebilir. Bahriye Vekili Ali İhsan Bey (Eryavuz), yüce divan mahkûmiyeti sonrası hapiste yattığı dönemlerde ailesine gönderdiği mektupların birinde gazetelerin yazdıklarını doğrulamış ve benim sicilime sahip olmayan kimseler Maraşel olmuş, (o dönemlerde Cumhurbaşkanı'nı eleştirmesi düşünülmediğinden olsa olsa Maraşel Fevzi Çakmağı kastettiği değerlendirilmektedir.) ben neden büyük amiral olmayayım demiştir.

<sup>951</sup> Bahriye Vekili Ali İhsan Bey (Eryavuz), 1293 (1877) tarihinde Üsküdar- İstanbul'da dünyaya geldi, Babası Divitçiler olarak bilinen İshak Ağadır. İlk öğrenimini Üsküdar'da tamamlamasını müteakip, askeri idadiye (Askeri Lise) girmiştir. 1897 tarihinde topçu sınıfına ayrılarak, 26 Ocak 1901 tarihinde üsteğmen rütbesi ile mezun olmuştur. Temmuz 1908 yılında yüzbaşı oluncaya kadar Edirne'de konuşlu 2. Ordu birliklerinde görev yapmıştır. Bu arada politikaya girerek İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Edirne şubasını kurmuştur. 31 Mart Vakası olunca Hareket Ordusu ile İstanbul'a gelmiş, hukuk eğitimi almış olması nedeniyle kurulan Sıkıyönetim Askeri Mahkemesine üye olarak katılmıştır. Balkan Savaşları esnasında Çatalca hattındaki Kartaltepe Muharebesi'nde gösterdiği cesaret ve fedakârlık üzerine 2 yıl kıdem alarak 21 Ocak 1914 tarihinde binbaşılığa terfi etmiştir. I.Dünya Savaşı'nda Batı ve Doğu cephelerinde Topçu Kumandanı olarak başarı göstermiş ve Savaş madalyası almıştır. 21 Ocak 1919 tarihinde binbaşı rütbesinden emekliye ayrılmış ve ticaretle uğraşmasının yanı sıra Edirne'ye geçerek Trakya bölgesindeki direniş örgütlerinin kurulmasına ön ayak olmuştur. İstiklal Harbine fiilen katılmış, Mart 1920 tarihinde Anadolu'ya geçerek Cebelibereket (Osmaniye) milletvekili olmuştur. Mecliste Milli Müdafaa Komisyonunda çalışmış, 1920 Eylül tarihinde İstiklal Mahkemelerinin kurulması üzere, Ankara İstiklal Mahkemesinde Başkanlık yapmış, bu görevini 22 Temmuz 1922 tarihine kadar devam ettirmiştir. 1924 yılında Türkiye İş Bankasının kurulmasına Kurucu Yönetim Kurulu Üyesi olarak yer almıştır.

<sup>952</sup> Süreyya, Ağaoglu; **Bir Ömür Böyle Geçti**, Deniz basımevi, İstanbul, 1984. s.44-45.

Kalyon Kaptanı : Albay  
Liva Amiral : Tümamiral  
Ferik Amiral : Koramiral  
Birinci Ferik Amiral : Oramiral  
Müşir Amiral : Büyük Amiral

Meslek işaretleri, koldaki sıralamanın arasına konan renklere göre düzenlenmiştir.

Buna göre:

Güverte Subayları: Kol şeritleri üzerinde kros taşırdı

Makine Subayları: Kırmızı

İnşaiye : Mavi

Kâtip (İkmalci) : Beyaz

Doktor : Mor

Eczacı : Yeşil<sup>953</sup>

## 7. Yavuz'un Onarımı, Yavuz Havuz Davası ve Bahriye Vekâleti'nin Kaldırılması

Bahriye Vekilliği'ne seçilmeden önce de Yavuz zırhlısının onarımı işiyle ilgilenen İhsan Bey, Enver Paşa'nın eniştesi Ömer Nazım Bey ve Bilecik Milletvekili Dr. Fikret Bey (Onuralp) ile şirket kurmuş ve hükümete Yavuz'un onarılması konusunda teklifte bulunmuşlardır. Lozan Antlaşmasının hükümlerinde Boğazların hukuki statüsü gereği, İstanbul ve Çanakkale Boğazları gayri askeri hale getirilmiş ve yönetim Boğazlar Komisyonuna bırakılmıştır.<sup>954</sup> Bu nedenden dolayı İstanbul ve Çanakkale Boğazı civarında Yavuz'un onarımına yönelik herhangi bir şey yapmak mümkün olmamıştır<sup>955</sup>. Bunu üzerine İstanbul Boğazlar bölgesinde yer alan Osmanlı İmparatorluğu'nun 600 yıllık denizcilik altyapısından (Tersane-i Amire- İstanbul Boğazı) da istifade etmek üzere İstanbul'dan 130 kilometre uzaklıktaki Gölcük-Kocaeli bölgesinde bir havuzun yapılması gündeme gelmiştir.<sup>956</sup>

---

<sup>953</sup> Büyüktuğrul; a.g.e., S.13.

<sup>954</sup> Mahmut, Belik; **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, Yüksel Yayınları, İstanbul, 1962, s.121.

<sup>955</sup> Samet, Ağaoğlu; **Babamın Arkadaşları**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1969, s.57.

<sup>956</sup> Şerafettin Erdem; **Anlarda Gölcük**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ankara, Kasım 1991, sayı: 551, s.28-40.

Bahriye Vekâleti'nin Donanma Komutanlığı ile koordineli olarak yürüttüğü çalışmalar neticesinde Alman Şirketi Flender havuzun inşası için yeterli altyapıya sahip olduğu tespit edilmiş ve sözleşme imzalanmıştır.<sup>957</sup> 9 Mayıs 1925 tarihinde Alman Flender şirketi ile Bahriye Vekâleti havuz yapılması konusunda anlaşma imzalamıştır. Havuzu inşa eden Alman Flender Şirketi Gölcük'te çeşitli onarım atölyeleri, barınma mahalleri, barakalar, mayın atölyesi, akümülatör fabrikası ve torpido test ve bakım istasyonları kurmuştur.<sup>958</sup> O dönemlerde büyük bir bataklık ve fundalık alan olan bu bölge tesislerin inşası ile birlikte büyük dönüşüm yaşamıştır. Böylece Deniz Kuvvetleri'nin ilk onarım teşkillerini bu bölgede oluşturmuştur. Daha sonraki yıllarda ardı ardına yapılan yeni onarım ve bakım tesisleri ile Poyraz Rıhtımı ve Gölcük Tersanesi'nin ilk nüvelerini ortaya çıkarmıştır.<sup>959</sup> Diğer taraftan, Lozan Antlaşması'nın Boğazlar bölgesini askerden arındırması hükmü nedeniyle bir plan dâhilinde Gölcük Ana Üs olarak belirlenmiş, Haliç'te ve İstinye'de bulunan Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalma Tersane-i Amire'nin altyapısı Gölcük'e transfer edilmiştir.<sup>960</sup> Şirket Gölcük Bölgesinde 4-5 aylık bir çalışma sonunda 6 parçadan, oluşturma çok maksatlı yüzer havuzun inşasını tamamlamıştır.<sup>961</sup>

Havuzun teslim alınmasını müteakip, Yavuz'u havuzlama hazırlıklarına başlanmıştır. Donanma Komutanlığı tarafından havuzlama işleminin Türk mühendis subayı yapılabileceği Bahriye Vekâleti'ne bildirilmiş<sup>962</sup>, Bahriye Vekâleti Donanma Komutanlığının teklifini kabul etmemiştir.<sup>963</sup> Havuzlama işlemi için yurtdışından mühendisine getirilmesine karar verilmiştir. Müler adında bir Alman mühendis ile 10000 TL karşılığında anlaşma sağlanarak Türkiye'ye getirilmiştir.<sup>964</sup> Alman Mühendis gerekli incelemeleri yaparak, Yavuz'un havuzlama işlemlerine başlamıştır.<sup>965</sup> Yavuz'un havuza alındıktan sonra havuz sarnıçlarının

---

<sup>957</sup> Celal Eyiceoğlu; **Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları**, Donanma Dergisi, İstanbul, Ekim, 1962, s.1-17.

<sup>958</sup> Eyiceoğlu; **a.g.e.**, S.137.

<sup>959</sup> Poyraz Rıhtımı günümüzde Türk Deniz Kuvvetlerinin ağırlık merkezini oluşturmaya devam etmektedir.

<sup>960</sup> Erdem; **a.g.e.**, S.140.

<sup>961</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, S.221.

<sup>962</sup> İşlemin hasas hesap gerektirmesi nedeniyle Türk Mühendislerine karşı güvensizlik vardı. Özellikle havuz sarnıçları arasında denge sağlanması konusunda sıkıntı olabileceğini düşünülmekte idi .

<sup>963</sup> İlk kurulduğu yıllarda Cumhuriyet Bahriyesi'nin en büyük sıkıntısı derdini anlatamamasıdır. Deniz subaylarının en kıdemlisi Binbaşı veya yarbay rütbesinde olması nedeniyle İstiklal harbinin generalleri tarafından küçümsenerek dikkate alınmamakta, sözlerine itibar edilmemekte idi. Zaten onlara göre Deniz Kuvvetleri demiryollarından sonra gelirdi. Sadece Gazi Mustafa Kemal Paşa durumun ciddiyetini kavrayarak denizciliğin inkişafı konusunda girişimlerde bulunur. İşte Bahriye Vekaletini teşkili bu şekilde gerçekleşmiştir.

<sup>964</sup> Afif, Büyüktuğrul; **Büyük Atatürk'ün Deniz Politikası**, Deniz Kuvveleri Dergisi, Ankara, Temmuz 1981, sayı: 514, s.9-10.

<sup>965</sup> Günümüzde havuzlama işlemi şöyle yapılır; Havuza alınacak geminin özellikleri ve sualtı karinası gösteren teknik resimler havuzlama mühendisi tarafından teknik olarak incelenir. Geminin havuzda oturacağı ağaç dayanaklar (eşek diye tabir edilir) havuz platformuna yapılan hesaplamalara göre yerleştirilir. Seyyar havuz kıydan çekiciler marifeti ile açık denize çekilir. Havuzun bünyesinde

tahliyesinde denge sağlanamamış, büyük bir kazaya sebebiyet verilerek Yavuz zırhlısı havuza düşürülmüştür. Donanma Komutanlığının endişeleri haklı çıkmıştır.<sup>966</sup> Havuz platformu yanı sıra Yavuz'un özellikle kıç tarafı hasar almıştır. Yavuz havuzdan çıkartılarak sahile çekilmiş ve bir süre su kesiminin üst kısmı onarılmıştır. Havuz ise Alman Flander şirketi tarafından imzalanan kontrat gereği, firma tarafından onarıma alınmış ve 3 aylık onarım neticesinde eski haline getirilmiştir.<sup>967</sup> Donanma Komutanlığı kendi personelinin havuzlamayı yapması konusunda ısrar etmiş, çaresiz kalan Vekâlet Deniz subayı Binbaşı Cevat Bey'in Yavuz'u havuzlamasına müsaade etmiştir. Yavuz zırhlısı bu kez sorunsuz olarak havuza alınmış ve geminin kıç tarafındaki hasarın keşfi yapılarak, karina<sup>968</sup> onarımı faaliyetlerine başlanmıştır.<sup>969</sup> O dönemde Genç Cumhuriyet'in sancak gemisi olarak kullanılması düşünülen Yavuz zırhlısının havuzda onarılması konusunda ilginç bir hadise yaşanır. Yavuz'un onarım işleri havuzu inşa eden Alman firmasına değil,<sup>970</sup> Fransız Penoit Şirketine verilmiştir. Fransız firması Gölcük bölgesinde çalışmalara başlar, Yavuz'un çok büyük bir karınaya sahip olması nedeniyle yeni atölyeler kurulur bu çerçevede (silah sistemleri fabrikası, tekne atölyesi, Porsun/boya ambarları, yara savunma ambarı, lastik ve kalıp işlemleri atölyesi, makine aksamları montaj fabrikası, döküm atölyesi, boru atölyesi gibi) ve otuza yakın yeni birim faaliyete geçirmiştir.

Onarım faaliyetlerinin uzaması paralelinde açılan atölye sayısı daha da artarak çok geniş alanlara yayılmıştır. Bu alanlar şu anki Gölcük Askeri Tersanesi bölgesini kapsamıştır. Fransız firması onarımın tespit edilenden fazla olduğunu ileri sürerek, zarar ettiğini açıklamıştır. Yavuz'un onarım işi 5 yılda tamamlamıştır. 25 Şubat 1930 tarihinde Yavuz

---

bulunan sarnıçlara kontrollü bir şekilde su alınarak havuzun daldırılması sağlanır. Havuzlanacak gemi açık denizde havuza alınacağı pozisyona göre havuz önüne alınır. Gemiden havuza halat verilir ve havuz üst güvertesinde bulunan ırgatlar yardımı ile gemi havuza çekilir. Havuz sarnıçlarına alınan tulumba ile havuzun iskele/sancak, (sol/sağ) ve Baş/kıç ile yaptığı meyil kontrol edilerek ideal değer olan sıfır veya 1 derecelik açıyı yakalayacak şekilde sarnıçlar tahliye edilir. Geminin havuz platformundaki dayanaklara oturmaya yakın gerekli hassas tashihler yapılarak su tamamen tahliye edilir. Müteakiben havuz sahile taşınarak, havuzlanan geminin karina onarım işlerine başlanır. Havuzlama işlem zor ve hassas işlemi gerektiren bir ameliye olması nedeniyle belli bir bahriye kültürü ve teknolojik gelişmişliği gerektirmektedir. Her tersanede yapılamadığı gibi, denizci olarak tabir edilen ülkelerde dahi yapılamayabilir.

<sup>966</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.132.

<sup>967</sup> Çoker; **a.g.e.**, s.311.

<sup>968</sup> Karina; Geminin sualtında kalan kısmına denir. Geminin denizde iken onarımı sualtında kaldığından onarılması için kuru havuza çıkarılması beklenilir. Temizlik raspasını müteakip 6-7 kat zehirli boya ile boyanır. Mekanik aksamlar çalıştırılır kapsamlı bir şekilde temizlenerek yağlanması sağlanır.

<sup>969</sup> Şerafettin, Erdem; **Anılarda Gölcük**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ankara, Kasım 1991, sayı: 551, s.28-40

<sup>970</sup> Celal, Eyiceoğlu,; **Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları**, Donanma Dergisi, İstanbul, Ekim, 1962, s.1-17.

zırhlısı onarımları tamamlanarak havuzdan indirilebilmiştir. Bir süre daha makine ve kazan onarımını tabi tutulan Yavuz Donanmadaki yerini almıştır.<sup>971</sup>

“**Yavuz-Havuz**” davası olarak tarihe geçen hadise de Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz onarım ihalesinde yolsuzluk yaptığı iddiası ile Yüce Divan’a sevk edilmiştir. Böylece Genç Cumhuriyet’in kısa tarihinde Yüce Divan’da yargılanan ilk Vekil, Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz olmuştur. İhsan Eryavuz, Bahriye Vekilliği görevini, Fethi Okyar hükümetinin istifası (3 Mart 1925) üzerine, İsmet İnönü’nün kurduğu hükümette (4.Hükümet 03.03.1925–01.11.1927) sürdürmüştür. Yavuz’un havuzda düşürülmesi Bahriye Vekâleti’nin kaldırılmasına gidecek yolun bahanesi olmuştur<sup>972</sup>. Yeni Kabinede Bahriye Vekâleti mevcudiyetine rağmen, kabinede revizyona gidilmiş ve Eski Milli Müdafaa Vekili Çankırı Milletvekili Abdülhaluk (Renda) Bey Bahriye Vekili olarak atanmış, Ali İhsan Eryavuz kabineye girememiştir.<sup>973</sup> Bu kararı almasında İsmet İnönü’nün Ali İhsan Eryavuz’a karşı olan kişisel husumetinin rolü ifade edilmektedir.<sup>974</sup>

---

<sup>971</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.92; Bu dönemde biz Üsteğmen rütbesinde Mecidiye kruvazöründe bulunuyorduk. Yunanlıların Averof (Elli) zırhlı Kruvazörü de İstanbul’a Yunan Başbakanı Venizelos’u getirmişti. Venizelos buradan Ankara’ya hareket etmiş, bizim komutanımızda da Mecidiye Kruvazöründe Yunan Donanma Komutanı ve Subaylarına resmi yemek vermekte idi. Bu yemek sırasında geminin lumbuzlarından, bakım onarımı tamamlanan Yavuz görülmüştür. Sürat tecrübeleri yapan yavuz Mecidiye Kruvazörünün yakınından geçmiştir. Yunanlılar resmi yemeği unutarak Yavuzu seyir etmek üzere dürbünlere saldırmışlardır. Yavuz ufukta kayboluncaya kadar izleyen Yunanlılar bütün gece Yavuz hakkında konuştular. Takip eden günlerde Yunan Gazeteleri “ Biz Türklerle Sadece Dost Olabiliriz” şeklinde manşet atmışlardır. Yine Balkan Paktını çeşitli bahanelerle imzalamayan Bulgaristan Gazi Mustafa Kemal Paşanın direktifi ile Bulgaristan kara sularının açığında fiili top atışı yapan Yavuzu görünce o akşam imza atmamak zorunda kalmışlardır.

<sup>972</sup> Zeynel Lüle; **Ali Çavuş**, Doğan Yayıncılık, İstanbul, 2008.

<sup>973</sup> Demiral; **a.g.e.**, s.69.

<sup>974</sup> Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz’un Ankara İstiklal Mahkemesi Başkanı olduğu dönemlerde yolu 3 kez İsmet İnönü ile kesişmiştir. İlk olay Atatürk’ün sınıf arkadaşı olan İhsan Paşa’nın İsmet İnönü’nün Kurtuluş Savaşında Yunan Karşısında çekilerek Cephe karargâhını Sivrihisar’a konuşturmasına olan itirazdır. Bu itiraz Atatürk tarafından incelenmiş ve sonuç olarak İhsan Paşa’nın teklifi esas alınarak Cephe Karargâhı Boyvodin-Afyon’a taşınması uygun görülmüştür. Bu duruma çok sinirlenen İsmet Paşa, İhsan Paşa’yı hiç hazmetmemiştir. Ancak tepkide gösterememiştir. Çünkü İhsan Paşa kendisinden rütbe olarak daha kıdemlidir (Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün sınıf arkadaşı). Bir süre sonra başka bir nedenden dolayı yolu Ankara İstiklal Mahkemesine düşen İhsan Paşa, İstiklal Mahkemesi Başkanı Topçu Binbaşı Ali İhsan Eryavuz tarafından yargılanır. İsmet Paşa büyük bir ceza bekler iken İhsan Paşanın berat etmesi, İsmet Paşanın çok büyük tepkisine neden olmuştur. İkinci hadise ise gazetecilerin yargılanmasıdır. Halifeliğin kaldırılması arifesinde Ağa Han tarafından yazılan mektubun Tanin gazetesinde yayınlanması üzerine gazetecilere çok büyük tepki gösteren İsmet Paşa gazetecilerin İstiklal mahkemesi’nde yargılanmasını ister, gazeteciler yargılanmasına yargılanır, ama onlar da berat eder. Aktörler yine aynıdır. Ali İhsan Eryavuz bir kez daha vermiş olduğu karar nedeniyle İsmet Paşa’yı karşısına almıştır. Üçüncü Hadise de Hintli casus Mustafa Sagir olayıdır. Bu kez İsmet Paşa olayın arka planını araştırmak için casusun asılmasını en azından ilk etapta istemez, ancak yine Ali İhsan’ın (Eryavuz) verdiği karar ile asılmıştır. İnönü’nün deyimi ile artık kılıçlar çekilmiştir. Sonuç olarak İsmet Paşa’nın Bahriye Vekâletini tasfiye ederek Milli Müdafaa Vekâletine bağlanmanın yolu açabilecek her fırsatı değerlendirmiştir. Gazi Mustafa Kemal Paşa olaylara sessiz kalması, Ali İhsan Bey’in Vekilliği esnasında abartılı davranışlarından kaynaklandığını söylemek mümkündür.



Bahriye Vekilliği, 1927 seçimlerinden sonra İsmet İnönü tarafından kurulan 5. Hükümet döneminde tamamen kaldırılmıştır. 1 Kasım 1927 tarihinde Cumhurbaşkanı Hükümet listesini onaylamış,<sup>975</sup> 5 Kasım günü hükümet programı TBMM'ye sunulmuştur ve aynı gün yapılan oylamada 271 üyeden 270 üyenin olumlu reyini ile yeni kabine Bahriye Vekilliği olmadan güvenoyu almıştır.<sup>976</sup> Başbakan İsmet İnönü'nün, 18 Aralık 1927'de Malatya Milletvekili sıfatıyla verdiği soru önergesiyle Ali İhsan Eryavuz'un Vekâleti döneminde hükümete bilgi vermeksizin Penoit Şirketi'ne, ayrıcalıklar tanıdığını iddia ederek Meclis soruşturması<sup>977</sup> açılması konusunda teklifte bulunmuş, teklif ilk oturumda kabul edilerek, bir meclis soruşturma komisyonu oluşturulmuştur. Soruşturma Komisyonu çalışmalara başlamış, 13 Şubat 1928 tarihinde İhsan Eryavuz ve Dr. Fikret Onuralp'in dokunulmazlıklarının kaldırılmasına ve Divan-ı Ali'de (Yüce Divan) yargılanmalarına karar vermiştir.<sup>978</sup> İki ayı aşkın süren yargılamada çeşitli konular üzerinde durulmuş ve Yüce Divan yargılamayı 16 Nisan 1928 tarihinde sonuçlandırmıştır.<sup>979</sup> Yüce Divan kararında, İhsan Eryavuz'u görevi kötüye kullanmaktan ve rüşvet alma girişiminde bulunmak, kamu gücünü kullanarak kendisine avantaj sağlamak, ihaleye fesat karıştırma suçlarından 2 yıl ağır hapis ve 2 yıl memuriyetten men cezasına çarptırılmıştır. Davada yargılanan diğer sanık Dr. Fikret Onuralp ise dolandırıcılıktan 4 ay hapis, 100 lira ağır para cezası ile cezalandırılmıştır.<sup>980</sup> Bu karar Yüce Divanın Cumhuriyet döneminde verdiği ilk mahkûmiyet kararı olacaktır.<sup>981</sup>

Böylece gelişen olaylar neticesinde T.B.M.M'nin 16 Ocak 1928 tarih ve 1198 sayılı kanunla Bahriye Vekâleti'nin Milli Müdafaa Vekâletine bağlı bir müsteşarlık olması kabul edilmiştir.<sup>982</sup> 21 Ocak 1928 tarihinde Bahriye Vekâlet tamamen ortadan kaldırılmıştır.<sup>983</sup>

<sup>975</sup> Cafer, Demiral; **Türkiye'nin 42. Hükümeti**, Başbuğ yayınları, Ankara, 1973, s.12.

<sup>976</sup> T.B.M.M, Tutanak Dergisi, Dönem III. Cilt 1, s.28.

<sup>977</sup> Meclis'in Sevk Kararı; Sabık Bahriye Vekili Cebelibereket Mebusu İhsan Beyin Masuniyeti Teşriyesinin Refile Divanı Aliye Sevki Hakkında (Resmi Gazete ile neşir ve ilanı 30 Kanunusani 1928 - Sayı 801)No: 394 Sabık Bahriye Vekili ve Cebelibereket Mebusu İhsan Beyin, vekaleti esnasındaki efal ve hareketi kendisinin mali ve cezai mesuliyetini mucip olduğu görüldüğünden, mumaileyhin masuniyeti teşriyesinin refile Ankara'da teşkil edilecek Divanı Aliye sevki ve Tahkikat Encümeni maz-batasile zabıtnamelerinin ve bilcümle evrakı tahkikiyenin dahi Divanı Aliye tevdi ve teslimi, encümen mazbatasında alakadarlıkları zahire çı-karılardan mevkuf ve gayri mevkuf olanlar hakkında da Divanı Alice muamele kanuniye ifası, Heyeti Umumiyenin 26 Kanunusani 1928 tarihli otuz altıncı inikadının birinci celsesinde takarrür etmiştir.

<sup>978</sup> Nadir, Latif İslam; **Türkiye'de Gensoru ve Mecis Tahkikatı**, Saygın Yayınları, Ankara, 1966, s.51

<sup>979</sup> Cemal Kutay; **Cumhuriyet Devinde Suüstimaller, Meclis Tahkikatı Divan-ı Ali'ler**, Yükselen Matbaası, 1968, s.133.

<sup>980</sup> Ersal Yavi; **Bir Ülke Nasıl Batırılır**, Yazıcı Yayınevi, Ankara, 2001,s.53 .

<sup>981</sup> Ferudun, Kandemir; **Yavuz- Havuz Davası**, Resmi Tarih Mecmuası, sayı: 58, İstanbul, Ekim1954, s.34.

<sup>982</sup> Fahri, Çoker; **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Dergisi,Deniz Basımevi, Ankara, Temmuz 1994, sayı: 560, s. 39-50.

Bu arada Bahriye Vekili ile birlikte Yüksek Mahkemeye Bahriye Vekâleti Müsteşar yardımcısı Yarbay Hüsametdin Ünsel, Donanma Dairesi Reisi Yarbay Ethem, Teçhizat Dairesi Reisi Yarbay Mehmet Ali Ülgen, İmalat Dairesi Reisi Yarbay Mustafa Ziya, Donanma Komutanı Yarbay Fahri Aczi de sevk edilmiştir. Teçhizat Dairesi Reis'i Yarbay Mehmet Ali Ülgen dışında tüm subaylar berat etmiştir.<sup>984</sup>

## 8. Bahriye Vekâleti döneminde yapılan faaliyetler

Darıca Müstahkem Mevki Komutanlığı, Yeni kurulan Marmara Üssü Bahri Komutanlığına bağlanmıştır. Böylece Möntrö sözleşmesine kadar olan dönemde, İstanbul, Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nin kontrolü tek bir komutanlığa bağlanmıştır. İstiklal Savaşı esnasında çok önemli görevler icra eden, küçük deniz araçlarından İsa Reis dâhil olmak üzere aynı sınıftan toplam 5 gemi yeni oluşturulmaya başlanan gümrük idaresine devredilmiştir. Böylece sahillerde etkin kontrol sağlanarak kaçakçılığın önüne geçilmiştir. Uzun süre Türk Deniz Kuvvetleri'nin Sancak Gemisi<sup>985</sup> hüviyetini üstlenecek olan Yavuz'un onarımı için çok maksatlı havuz inşası tamamlanmış ve Yavuz'un onarımına başlanmıştır. Mevcut hükümet tarafından boğazların savunulmasını, mayın silahı yanısıra Denizaltı harbine dayandıran bir strateji izlendiğinden Hollanda tersanelerine 2 adet denizaltı inşası konusunda sözleşme imzalanmış, bir müddet sonra da inşası tamlanan denizaltılar Donanmaya katılmışlardır. Böylece Cumhuriyet Dönemi Denizaltı Filosu Komutanlığı'nın temelleri atılmıştır. Sivil Bahriyenin ihtiyaçlarını karşılaması için Kasımpaşa tersanesi ve onarım havuzları Seyri Sefain İdaresine devredilmiş, Sivil gemilerin yeni inşası ve bakım tutumları yapılmıştır. Yerli gemi inşa sanayinin temelleri atılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Genç Cumhuriyet'e miras olarak kalan Turgut Reis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Samsun, Basra ve Taşoz savaş gemileri teknik imkânsızlıklara rağmen büyük bir başarı örneği gösterilerek faal hale getirilmiştir. Donanma'ya danışmanlık yapması için Alman Heyeti Türkiye'ye davet edilmiş ve denizcilikle ilgili konularda talimnameler ve daimi emirler oluşturulmuş, böylece kurumsallaşmanın temeli atılmıştır. Denizci personelin yetişmesine yönelik olarak Çeşitli konularda yetiştirilmek üzere yurtdışına Denizci Personel gönderilmesine başlanmıştır. Donanma gemileri toplu nizam halinde ilk kez manevralara başlanmış, fiili silah eğitimleri

---

<sup>983</sup> Coşkun, Güngen; **Bahriye Vekaleti**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Deniz Basımevi, Ankara, Ekim 1985, sayı:531, 23-26.

<sup>984</sup> Konuyu izzeti nefis meselesi haline getiren subaylar berat etmelerine rağmen toplu olarak istifa etmiş ve bahriyeden ayrılmıştır.

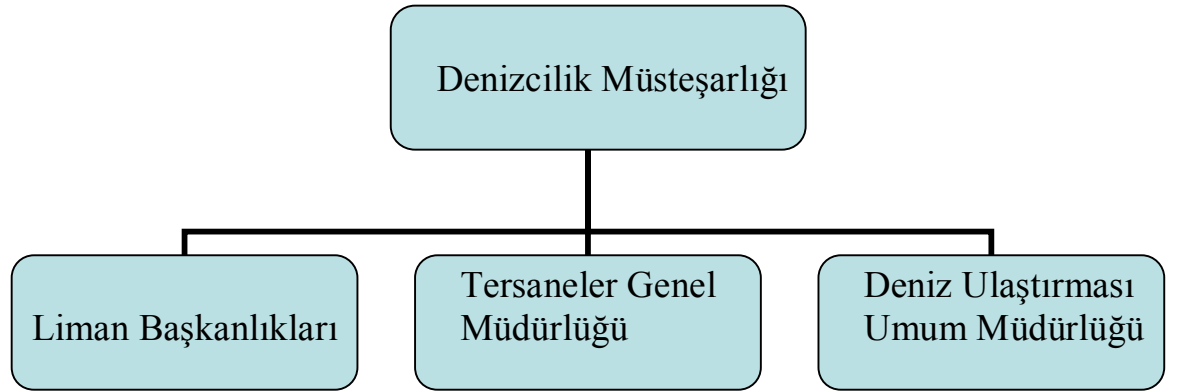
<sup>985</sup> Ülkenin prestijini gösteren en iyi komuta kontrol gemisi

yaygınlaştırılmış,<sup>986</sup>bu kapsamda Hamidiye Savaş gemisi Devlet olmanın bir nişanesi olarak<sup>987</sup>yurtdışı ziyaret kapsamında Odessa'yı ziyaret etmiştir. İlk şapka Bahriye Vekili ve Bahriye Subayları tarafından giyilerek, yeniliklerin öncüsü olmuştur.<sup>988</sup> Dünyadaki modern Silahlı Kuvvetler uygulamaları yine ilk kez bahriye tarafından hayata geçirilerek, bu geleneğe devam etmektedir. 1 Temmuz 1926 yılında kabotaj kanunu çıkartılmıştır.<sup>989</sup>

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra yapılan en önemli yenilik Kabotaj Kanununun kabul edilmesidir. TBMM'de 19 Nisan 1926 yılında kabul edilen 815 sayılı Kabotaj Yasası 29 Nisan 1926'da Resmi Gazetede yayımlanmış ve 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmiştir. 815 sayılı Kabotaj Yasası'nın resmi adı "**Türkiye sahillerinde nakliyatı bahriye (kabotaj) ve limanlarla karasuları dâhilinde icrayı sanat ve ticaret hakkında kanun**"dur.<sup>990</sup>

## 9. Bahriye Vekaleti'nin Kaldırılması Sonrası Gelişmeler

Bahriye Vekâleti'nin kapatılmasından sonra gerek sivil gerekse askerî anlamda denizcilikle ilgili konularda düzenlemeler yapılmıştır. Öncelikle Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak 1928 yılı Ocak ayında Deniz Müsteşarlığı kurulmuştur.<sup>991</sup> Denizcilik müsteşarlığı altında;



<sup>986</sup> Afif, Büyüktuğrul; **Memleket Müdafası ve Donanma**, Donanma Mecmuası, İstanbul, Temmuz 1841, sayı: 361, s.115-125.

<sup>987</sup> Cumhuriyetin ilanından sonra Hamidiye Dış İşleri Bakanı ile birlikte S.S.C.B.'nin Dışişleri Bakanının daveti üzerine Odessa'ya gitmiştir. Karşılıklı protokol yemeklerini müteakiben resmi ziyaretler teati edilmiştir.

<sup>988</sup> Gazi Mustafa Kemal Atatürk 27 Ağustos 1925 tarihinde Kastamonu- İnebolu'da ilk kez şapka inkılabı ile ilgili girişimlerde bulunmuştur. Ancak bundan yaklaşık 3-3,5 ay önce 14 Mayıs 1925 tarihinde Bahriye Tamim ile Denizciler Şapka giymeye başlamışlardır.

<sup>989</sup> Necmettin Olgaç; **Türk Denizciliğine Umumi Bakış**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s.29

<sup>990</sup> Emin Sancar; **Türk Denizcilik Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2006, s.266.

<sup>991</sup> Demirel Ergün; **Türk Deniz Tarihî özeti Cumhuriyet'in 60. yılında Türk Deniz Kuvvetleri**, Deniz Kuvvetleri Dergisi Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1983, Sayı 523, İstanbul, s.109

Liman Başkanlıkları, Tersaneler Genel Müdürlüğü, Deniz Ulaştırması Umum Müdürlüğü Sivil Bahriyenin inkişafı için çalışmalara başlamış ve ticaret gemilerinin inşası ve bakımı için askerî tersanelerin imkânlarından istifade etmişlerdir.<sup>992</sup>Bu konuda ileri gidilerek Osmanlı Bahriyesinden Cumhuriyet'e intikal etmiş ve Türk Denizciliği açısından çok önem arz eden Tersane-i Amire<sup>993</sup> (İstanbul Tersanesi) Sivil bahriye'ye devredilmesi gündeme gelmiştir.<sup>994</sup> Askerî anlamda Deniz Kuvvetleri'nin ana vurucu unsurlarının bünyesinde barındıran Donanma Komutanlığı sadece İdari ve Lojistik bakımından değil aynı zamanda Harekat, Eğitim, Ordonat, İkmal, Teknik, İstihkam ve Adli Müşavirlik olarak Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır. Bu dönemde, Donanma Komutanlığı Gölcük'te faaliyet göstermiş ve envanterinde;Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye Kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet Torpido Kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz Muhriplerini bulundurmıştır. Kurmay subay yetiştirmek üzere, 02 Kasım 1930 tarihinde Deniz Harp Akademisi Yıldız Sarayı'ndaki binasında eğitim/öğretim faaliyetine başlamıştır.<sup>995</sup> İtalya'da inşa edilmiş olan Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer Muhripleri, Dumlupınar ve Sakarya Denizaltıları İle Martı, Denizkuşu ve Doğan Hücumbotları 1931 yılında Deniz Kuvvetlerine katılmıştır.<sup>996</sup> Türkiye Büyük Millet Meclisinin onayı ile 1933 yılında Donanma 'nın ana üssünün Gölcük olmasına karar verilmiştir.<sup>997</sup> Aynı yıl Gölcük Tersanesinde inşa edilen ilk gemi Gölcük Tankeri kızağa konmuş ve bir yıl içerisinde denize indirilmiştir. Bu dönemde Yavuz Muharebe Kruvazörü, 1930 yılında onarımının tamamlanmasından sonra Deniz Kuvvetlerinin Sancak Gemisi olarak, 1950 yılına kadar hizmet vermiş, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki gücünün bir simgesi olmuş; birçok devlet büyüğü ve yabancı konuklar bu kruvazörde ağırlanmıştır.<sup>998</sup>

---

<sup>992</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**, s.215.

<sup>993</sup> **Askerî Tersaneler Tarihi**; Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2007, s.226.

<sup>994</sup> Çoker; **a.g.e.**, s.213.

<sup>995</sup> Demirel; **a.g.e.**, s.115.

<sup>996</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizlerin Koruyucuları**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2003, s.41.

<sup>997</sup> Şerafettin Erdem; **Anlarda Gölcük**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ankara, Kasım 1991, sayı: 551, s.28-40.

<sup>998</sup> Çoker; **a.g.e.**, s. 231.



Atatürk-İnönü-Celal Bayar

Bu kapsamda, Yavuz Muharebe Kruvazörü, Zafer ve Tınaztepe muhripleri ile birlikte 1933 yılında Başbakan İsmet İnönü' nün Bulgaristan'ı ziyareti münasebetiyle Varna'ya, 1936 yılında ise 5 muhrip, 4 denizaltı ve bir denizaltı ana gemisi ile eğitimler yapmak ve Akdeniz'de varlık göstermek maksadıyla Malta ve Yunanistan'a ziyaretlerde bulunmuştur.<sup>999</sup> Yavuz Muharebe Kruvazörü, tarihindeki belki de en acı görevini 19 Kasım 1938 tarihinde ATATÜRK' ün naşını İstanbul'dan İzmit'e nakletmekle yapmıştır.<sup>1000</sup>

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1936 yılında imzalanması ile birlikte Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği uluslararası topluma kabul ettirilmiş ve bu sözleşmeyi takip eden günlerde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda birer Müstahkem Mevki Komutanlığı ve bu komutanlıklara bağlı Deniz Komutanlıkları kurulmuştur. II. Dünya Harbi öncesi, 1939 yılında İngiltere'ye 4 muhrip, 4 denizaltı, 2 mayın gemisi sipariş edilmiştir. Aynı yıl, Almanya'da inşa edilmiş olan Saldıray Denizaltısı Donanmaya katılmıştır<sup>1001</sup>. Ayrıca, Taşkızak Tersanesinde inşa edilen ve isimleri bizzat Mustafa Kemal Atatürk tarafından

<sup>999</sup> Saim Besbelli; **İki Dost Bahriye**, Donanma Dergisi, İstanbul, Nisan 1957, sayı: 417, s.12-16.

<sup>1000</sup> Falih Rıfki Atay; **Çankaya**, Pozetif Yayınları, İstanbul, 2003.

<sup>1001</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Sessiz ve Derinden**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 200, s.227

verilen Atılay ve Yıldırım Denizaltıları denize indirilmiştir.<sup>1002</sup> Batıray Denizaltısına 1939 yılı Eylül ayında Alman Deniz Kuvvetleri tarafından el konulmuştur.

II. Dünya Harbi yıllarında Deniz Okulları emniyet açısından İstanbul'dan Mersin'e nakledilerek, eğitim ve öğretim bu bölgede sürdürülmüştür.<sup>1003</sup> 23 Haziran 1941 günü, Refah Şilebi, 4 denizaltı gemisini teslim alacak personel ve staj yapmak üzere İngiltere'ye gönderilen 20 Pilot adayı ile Mersin'den İskenderiye'ye intikalde iken bir denizaltı gemisinin attığı torpido ile batırılmış ve 167 kişi şehit olmuştur.<sup>1004</sup> Çanakkale Boğazı çıkışında sualtı savunma sistemleri ile ilgili denemeler yapan Atılay Denizaltısı, 14 Temmuz 1942 tarihinde I. Dünya Harbi'nden kalma mayınlara çarparak batmış ve 39 denizaltıcımız şehit olmuştur.<sup>1005</sup> Türk Deniz Kuvvetlerini geliştirme ve modernizasyon çabaları, II. Dünya Harbi'nin sona ermesi ile birlikte hız kazanmış, Amerika Birleşik Devletleri'nden temin edilen suüstü gemisi ve denizaltı sayısında artış sağlanacak, bunun yanı sıra, eğitim, personel ve lojistik konularında reform niteliğindeki projeler hayata geçirilecektir.<sup>1006</sup>

#### 10. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dönemi:

Genelkurmay Başkanlığı Karargâhında 1928 yılından 1949 yılına kadar Deniz Müsteşarlığı olarak temsil edilen Deniz Kuvvetleri, Yüksek Askeri Şuranın 15 Ağustos 1949 günü almış olduğu tarihi bir kararla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı olarak teşkil edilmiştir.<sup>1007</sup> Türkiye Cumhuriyeti'nin 18 Şubat 1952 tarihinde Kuzey Atlantik Savunma Paketi (NATO)'na üye olması ile birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri de NATO'ya üye olan ülkelerle ilişkilerini artıracak; kuvvet yapısını, eğitim doktrinini, imkân ve kabiliyetlerini geliştirecek ve NATO standartlarında harekât icra edebilen bir hüviyet kazanacaktır. Bu dönemde, 04 Nisan 1953 tarihinde Dumlupınar Denizaltısı'nın Çanakkale Boğazı'nda İsveç Şilebi Naboland ile çarpışması sonucu 81 denizaltıcımız Şehit olmuştur.<sup>1008</sup>

Deniz Kuvvetlerinin büyüyen ve gelişen ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla 1961 yılında;

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı:

- Donanma Komutanlığı

---

<sup>1002</sup> Sessiz ve Derinden, s.219.

<sup>1003</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007, s.222.

<sup>1004</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **İki Mavi, Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007, s.119.

<sup>1005</sup> Sessiz ve Derinden, s.248.

<sup>1006</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizlerin Koruyucuları**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2003, s.175.

<sup>1007</sup> T.B.M.M, Tutanak Dergisi, Dönem XXXVIII. Cilt 13, s.41.

<sup>1008</sup> Alacalı; a.g.e., s.122.

- Kuzey Deniz Saha Komutanlığı
- Güney Deniz Saha Komutanlığı
- Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı şeklinde yeniden teşkilatlandırılmıştır.<sup>1009</sup>

Deniz Eğitim Komutanlığının ismi 1995 yılında “Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı” olarak değiştirilmiştir.<sup>1010</sup>

Kıbrıs Sorunu 1960’lı yıllarda ülke gündemini işgal etmeye başladığında Çıkarma Filosunun oluşturulması bir zorunluluk olarak ortaya çıkmıştır. Bu gelişmeler paralelinde, yurt içinde amfibi gemi ve araçlarının inşasına öncelik verilmiş, yurt dışından da tank çıkarma gemisi tedariki yönünde çalışmalar yapılmıştır. Türk Deniz Kuvvetleri, 1974 yılında Kıbrıs Barış Harekâtı’nda kilit rol oynamış ve askeri açıdan en zor harekât olarak kabul edilen amfibi harekâtı başarı ile gerçekleştirerek, kara birliklerinin Kıbrıs’a çıkmasını sağlamıştır<sup>1011</sup>.

1980’li yıllar Türk Deniz Kuvvetlerinin Cumhuriyet dönemindeki ivme kazandığı yıllar olmuştur. Bu yıllarda, muhtelif modernizasyon projeleri gerçekleştirilmiş; Deniz Kuvvetlerinin harp silah ve araçlarında tek kaynağa bağlı kalmamak hedefine yönelik önemli adımlar atılmıştır. Gölcük Tersanesinde 1980 yılında inşa edilen 1000 tonluk Yıldırım denizaltı, Türk denizaltıcılığının gelişim sürecinde önemli dönüm noktalarından birisini teşkil etmiş; 1988 yılında inşa edilen ilk modern fırkateyin Fatih, Gölcük Tersanesinin uluslararası alandaki prestijini daha da artırmıştır.<sup>1012</sup> Türk Deniz Kuvvetleri, 1990’lı yılların sonunda harbe hazırlık seviyesi ve harekât kabiliyetini önemli ölçüde geliştirmiştir. Bu dönemde, Kara ve Hava Kuvvetleri ile yapılan müşterek harekâta yönelik büyük ilerlemeler kaydedilmiş; Hava Kuvvetleri uçakları ile Orta ve Doğu Akdeniz de dâhil olmak üzere, açık denizlerde müşterek harekât icra edebilme yeteneği artırılmıştır.<sup>1013</sup> 1987 yılında Aksaz Deniz Üssü’nün Ege ile Akdeniz’i buluşturan stratejik bir mevkide tesis edilmiştir. 1995 yılından itibaren 1400 tonluk Gür sınıfı Denizaltılar, 2005 yılından itibaren Türk tipi Millî Savaş Gemilerinin (MİLGEM) devreye girmesi ile Türkiye dünya devletleri arasında kendi gemisini tasarlayarak üreten ilk on ülke arasına girmiştir.<sup>1014</sup>

<sup>1009</sup> T.B.M.M, Tutanak Dergisi, Dönem XXXVIII. Cilt 13, s.48.

<sup>1010</sup> Alacalı; **a.g.e.**, s.88.

<sup>1011</sup> Ali Kemal; **Ömrüm**, Yayıma Hazırlayan: Zeki Kunalalp, İsis Yayıncılık, İstanbul, 1992,s.77.

<sup>1012</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizlerin Koruyucuları**, Deniz Kuvvetleri Basıevi, İstanbul, 2003, s.126.

<sup>1013</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **İki Mavi, Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basıevi, İstanbul, 2007, s.299.

<sup>1014</sup> **Denizlerin Koruyucuları**, s.311, Türk Deniz Kuvvetleri, Somali’den Japonya’ya, Cebelitarık’tan Panama’ya, Kuzey Atlantik’ten Hint Okyanusu’na kadar, tüm denizlerde Türk Sancağı’nı dalgalandırmış, diğer tüm unsurlar ile denizlerdeki varlığını göstermiştir.

## 11. Bahriye Vekâletinin Açtığı Davalar

I. Dünya savaşından evvel İngiltere'ye ısmarlanan iki adet harp gemisi, yanı sıra çeşitli askeri malzemeleri tedariki için İngiliz askeri firmaları ile mukavele imzalanmıştır. İsmarlanan harp gemileri ve askeri malzemeler için altın olarak ödenen paralar Lozan Anlaşması hükümlerine göre Osmanlı harp borçlarına karşılık sayılmıştır. Lozan anlaşması hükümleri içine girmeyen İngiliz şirketleri, taahhüt ettikleri savaş gemiler ve askeri malzemeleri vermedikleri gibi, almış oldukları paraları iade etmemişlerdir. Bahriye Nezareti kaldırıldığı için yerine kurulan Bahriye Vekâlet 22 Ekim 1926 yılında Türk- İngiliz mahkemelerinde toplam 7 ayrı dava açılmıştır. Davaların konuları şunlardır:

1. İsmarlanan Türk zırhlılarına kömür vermek üzere ödenmiş, 3.000 İngiliz Lirasının ödenmesi,
2. Mesudiye gemisine cephanelik imalatı için ödenmiş 2.000 Türk Lirasının iade edilmesi,
3. Sultan Osman zırhlısına torpido üretimi için ödenmiş 20.000 İngiliz Liranın geri verilmesi,
4. Reşadiye zırhlısına ısmarlanan cephanede bedeli olarak ödenmiş 500.000 Türk Lirasının iadesi,
5. Mesudiye zırhlısına ısmarlanan cephanede bedeli olarak ödenmiş 100.000 Türk Lirasının geri verilmesi,
6. Mecidiye kruvazörüne ısmarlanan topçu atış malzemeler için ödenmiş 7.200.000 Türk Lirasının iade edilmesi,





**Yeni Adana Gazetesi**

7. Deniz Kuvvetlerinin diğer gemilerine ısmarlanan cephane bedeli olarak ödenmiş 10.000 Türk Lirasının iade edilmesi,

Davalar bir hayli uzun sürmüş ancak İngiliz adaletine uygun olarak tamamı İngiltere'nin lehine sonuçlanmıştır.<sup>1015</sup>

## 12. Kasımpaşa Havuz ve Fabrikalarının Seyri sefain İdaresine verilmesi

Ticaret Vekâleti emrindeki Seyri sefain İdaresinin ilk Müdürü olarak tayin edilen emekli kara Emekli kurmay Albay Sadullah, Mondros Mütarekesi görüşmelerine askeri müşavir olarak katılanlardandır. İstiklal savaşında Genelkurmay Başkanlığı'nın Nakliyat Dairesi Başkanlığı görevini deruhte etmiştir.<sup>1016</sup> Genç Cumhuriyeti'nin ilk kuruluş dönemlerinde yeni bir ticaret filosu oluşturulması konusunda çeşitli girişimlerde bulunmuş, birçok ticaret gemisi satın almış ve idareye büyük hizmetlerde bulunmuştur. Yeni satın alınan ticaret gemilerinin bakım-tutum ve tamir işleri İstinye Tersanesi'nde yapılmıştır.<sup>1017</sup> Gemi sayısının artmasına paralel olarak İstinye Tersanesi yetersiz kalması üzerine Deniz Kuvvetleri için tarihsel bir öneme sahip Tarihî İstanbul Tersanesi'ne (Tersane-i Amire) göz dikilmiştir. Ticaret Gemilerin bedeli karşılığı Bahriye Vekâleti tersanesinde karşılığında onarılması için 1 Temmuz 1927 tarihinde Vekiller Heyeti Kararnamesi çıkartılmıştır.

Bir süre sonra ülkenin ekonomik sorunlarından istifade eden Seyri sefain İdaresinin Müdürü Emekli Albay Sadullah Bey sivil gemilerin ekonomik katkılarını gerekçe göstererek Tarihî İstanbul Tersanesi'ne (Tersane-i Amire) Seyri sefain İdaresinin Müdürlüğüne devir edilmesi konusunda devletin çeşitli kademelerinde girişimlerde bulunmuştur. Daha da ileri giderek Deniz Kuvvetleri için yeni inşa edilecek tersanenin inşa maliyetlerinin Seyri sefain İdaresinin Müdürü bütçesinden karşılayacağını vaat etmiştir.<sup>1018</sup>

Bir süre sonra Seyri sefain İdaresinin Müdürü İstanbul Tersane'sine ait fabrika ve havuzları Bahriye kuruluşundan çıkartılarak kendi idaresine verilmesi hususunda hükümet erkânını ikna etmeyi başarmıştır.<sup>1019</sup> Ekonomik zorluklar nedeniyle memleketin büyük ticaret filosuna ihtiyaç vardı. Hükümet Kasımpaşa'daki asırlık tersane, bakım-onarım tamir fabrikaları, (Tersane-i Amire)) ve üç adet kuru havuzu seyri sefain idaresine tahsis etmiştir.

<sup>1020</sup>

Bu bağlanma kararı deniz subaylarını ziyadesi ile üzmüş, ciddi itirazlarla kararın karşısına dikilmişlerse de, rütbelerinin küçük olması (en kıdemlisi yarbay) nedeniyle olumlu

<sup>1015</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**,36,37.

<sup>1016</sup> Falih Rıfkı Atay ; **Kurtuluş**, Bateş A.Ş.Pozatif Yayınları, İstanbul, 1981, S.29.

<sup>1017</sup> Tülay Duran; Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Vapur Donatıları, Vapur Acenteleri Derneği, İstanbul, 2002, S.183.

<sup>1018</sup> Ali İhsan Gencer; **Türk Denizcilik Tarihî Araştırmaları**, Türkiye Denizcilik Sendikası Basımevi, Ankara, 1999. S.211.

<sup>1019</sup> İdris Bostan; **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992,s.201.

<sup>1020</sup> Gencer; **a.g.e.**, s.139.

bir netice elde edememişlerdir<sup>1021</sup>. İstanbul Tersanesi (Tersane-i Amire) ananevi özelliği nedeniyle Türk Askerî Denizciliğinin açısından son derece önemlidir.<sup>1022</sup>

Kasımpaşa Tersane-i Amire'ye ait fabrika ve havuzları Devir-teslim protokolü alelacele bir günde hazırlanarak ve 27 Aralık 1927 tarihinde imzalaya açılmıştır. Protokolü Seyri sefain idaresi adına emekli Albay Sadullah, Deniz Kuvvetleri adına Yarbay Mehmet Ali Ülgen imzalanmıştır. Genelkurmay İkinci Başkanı Orgeneral Kazım Orbay hakem olarak protokole imza atmıştır.

Protokole göre;

1. İstanbul Tersanesinde bulunan Fabrika ve Havuzlar Deniz Kuvvetlerinin idaresinden Seyri sefain idaresine verilmiştir.
2. Valide kızıağı fabrikaları Deniz Kuvvetlerinde kalmaya devam etmiştir.
3. Yavuz'un tamiri tamamlandığında Gölcük tersanesinin kademeli bir şekilde teşkil edilmesi konusunda plan hazırlanmış, İstanbul Tersanesinde bulunan askerî malzemelerin Gölcük'e transferi konusunda tedbirler alınmıştır.
4. Seyri sefain İdaresi, Gölcük'te askeri bir tersane meydana getirilmesi için Deniz Kuvvetlerine 3 milyon liralık bir yardım yapılması esasa bağlanmıştır.
5. Seyri sefain İdaresi, harp gemilerinin havuzlanması hususuna ticaret gemilerine nazaran öncelik verilmiştir.

Bu suretle Cumhuriyet Donanması tarihi tersaneden mahrum bırakılmıştır. Öncelikle Gölcük'te Bahriye Çiftliği<sup>1023</sup> adı verilen meyve bahçesi 1924 yılında istimlak edilmiş ve Mecidiye Kruvazörü buraya kıçtan kara edilerek bakım-tutum onarımı yapılmıştır.<sup>1024</sup>

Söz konusu şirket sonradan<sup>1025</sup> Gölcük'e mayın, akümülatör<sup>1026</sup> ve torpido atölyeleri kazandırmıştır. Bir subay oteli yaprak Deniz Kuvvetlerine hediye etmiştir.<sup>1027</sup> Uzun süre

<sup>1021</sup> Askerî Tersaneler Tarihî, s.270 .

<sup>1022</sup> Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve II. Başkan Kazım Orbay tersanenin denizcilerden ziyade, Seyri sefain İdaresinde kalmasını tercih etmişlerdir. Bundan sonra Deniz Kuvvetleri, kendisine yeni bir tersane yapmak gibi çok büyük bir mesele ile karşı karşıya kalmıştır. Sadece deniz subaylarının gönlünü almak için Gölcük'te daha büyük bir tersane yapacak şekilde vaatte bulunmuşlardır. Bahriye Vekâletinin lağvedilmesi Seyri sefain İdaresine daha rahat hareket etmesini sağlamıştır.

<sup>1023</sup> Lozan antlaşması hükümleri gereği Boğazlar Komisyonu kurulmuş ve Boğazlar gayri askeri hale getirilmişti, bir süre sonra denizcilerin ananevi tersanesi olan İstanbul Tersanesi (eski Tersane-i Amire) seyrisefain idaresince ele geçirilme niyeti baş gösterince Yavuz'un onarım gördüğü mahallin etrafındaki çiftlik satın alınarak 1924 yılında Bahriye'ye devir edilecektir. İşte bu çiftliğin adı bu tarihten itibaren "Bahriye Çiftliği" olarak anılacaktır.

<sup>1024</sup> Erdem; **a.g.e.**, s.175.

<sup>1025</sup> Yavuz'un onarımının tamamlanması, Hollanda'ya sipariş edilen 2 adet denizaltının altyapı ve silah ihtiyaçları göz önüne alınarak Alman firması inşa konusunda bir bakıma teşvik edilecektir. Denizci personelin eğitimi konusunda Almanya'dan heyetin getirilecek olmasının planlanmasının Alman firması tarafından bilinmesi, taleplere olumlu yaklaşmasını sağlamıştır.

<sup>1026</sup> Denizaltılara dalışta seyir yapması için ihtiyaç duyduğu büyük ölçekli bataryaları/pillerdir.

<sup>1027</sup> **Denizlerin Koruyucuları**; s.143.

subay orduevi olarak kullanılan bina bilahare Donanma Komutanlığı karargâhı olarak faaliyet göstermiştir.

Deniz Kuvvetleri fabrika ve depo tesisleri içinde İstanbul'dan İzmit'e ilk nakledilen torpido fabrikası ve deposu olmuştur. Fabrika tezgâhları, torpidolar, takımlar ve edevat Mahmut Şevket Paşa ve Samsun Ticaret gemisi ile gönderilmiştir<sup>1028</sup>. Eski Muini zafer korveti ile alelacele depo malzemeleri ile 100 adet torpidoyu (Krom, çelik malzemenen yapılmış sitim gücü ile sevk edilen sıcak havalı torpidolar) 1924 yılı içerisinde İzmit'e gönderilmiştir. Torpido deposu olarak düşünülen Çulhanenin<sup>1029</sup> hazır olmaması nedeniyle torpidolar 8 ay gemide muhafaza edilmiştir. Bu durum Seyri sefain İdaresinin belli bir plan program ve takvime bağlı kalmadan hareket etmesinden kaynaklanmıştır.<sup>1030</sup>

Daha sonra İstanbul Tersanesinden (Tersane-i Amire) diğer fabrika aksamaları nakledilmeye başlanmıştır. İstanbul tersanesinin Gölcük'e taşınması işleminin tersanenin büyüklüğü ve azameti nedeniyle 4 yıllık bir süreyi kapsamıştır.<sup>1031</sup>

### 13. Alman Heyetin Faaliyetler

Kurumsallaşmaya çalışan Bahriye Vekâleti'nin önündeki diğer bir sorun da denizci personelin eğitim seviyelerinin yükseltme çabasıdır. Bu maksatla yabancı bir heyetten istifade edinilmesi düşünülmüştür. I. Dünya savaşında Osmanlı Deniz Kuvvetlerini sıra ile iki Alman Amiral tarafından idare edilmesinin mahzurları göz önüne alınarak gelecek heyetin komuta kademesine hiçbir şekilde karışmaması ve sadece eğitimle ilgilenmesi esas alınmıştır. Bu maksatla 1 amiral, 3 yarbay, 2 yüzbaşı ve 4 astsubaydan oluşan 10 kişilik bir Alman heyeti Türkiye'ye davet edilmiştir<sup>1032</sup>. Heyet Mart 1926 tarihinde İstanbul'a gelmiş, Taşoz muhribi ile İzmit'e geçerek, Donanma Komutanı sancak gemisi Yavuz Zırhlısına katılmışlardır. Alman Amiralin, herhangi bir program hazırlanmadan evvel Alman heyeti, Türk Donanmasının içinde bulunduğu durumu öğrenme arzusu ile gemilere tetkik gezileri

<sup>1028</sup> Büyüktuğrul; a.g.e., S.365.

<sup>1029</sup> I.Dünya savaşı öncesinde İzmit bölgesinde Sultan Abdülhamit tarafından asker kumaşı üretmesi maksadıyla Çulhane adı verilen fabrika bulunmaktaydı. Kendisine ait küçük bir elektrik santrali bulunan fabrika kendi kullanacağı elektriği kendisi üretmekteydi. Söz konusu fabrika İstiklal Harbi esnasında İngilizler tarafından top atışına tutularak hasar verilmişti. Fabrikanın denize 3 -4 km uzak olmasına rağmen fabrika hafif raylı demiryolu ile iskeleye bağlantısı olduğundan torpido atölyeleri bu bölgeye kurulmuştur. Günümüzde fabrikanın bulunduğu semt Çulhane ismi ile anıldığı gibi söz konusu hidroelektrik santrali bağlı Deniz Kuvvetleri tarafından aslına uygun muhafaza edilmektedir.

<sup>1030</sup> **Askerî Tersaneler Tarihi**; s.229.

<sup>1031</sup> Büyüktuğrul; a.g.e.,37,38.

<sup>1032</sup> F. Selim Albatros; **Birinci ve İkinci Dünya Harbinde Alman Deniz Stratejisi**, Deniz Mecmuası Sayı: 374, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1969, s.188.

düzenlemişler<sup>1033</sup> ve Türk deniz subaylarını tanımaya çalışmışlardır. İnceleme ve tetkik gezileri neticesinde şu sonuçlara ulaşılmıştır.

1. Mühendislerin (Teğmenler) bilgi seviyeleri yetersiz bulunarak kursa tabi tutulmasına ihtiyaç olduğu tespit edilmiştir. Yeni mezun subayların tamamı görev öncesi kurslara alınmıştır.

2. Donanma gemilerinde silah ve muhabere konusunda eksiklikler olduğu tespit edilmiş, bu zafiyetin giderilmesi için top, telsiz ve torpido subay kursu açılması kararlaştırılmıştır.

Gemilerde icra edilen eğitimlerde karışıklıklar tespit edilmiş, bölüm ve branş istasyonlarını belirleyen role<sup>1034</sup> eğitimlerinin yeniden düzenlenmesine karar verilmiştir.

3. Gemilerde birbirini tamamlayan ve kademeli bir eğitim sistemi uygulamalarına başlanmıştır.

4. Donanmada anlık ihtiyaçlardan ziyade senelik bir ana programa göre çalışma yapılması esas alınmıştır.

5. Tek gemi eğitimleri yanı sıra müşterek Muharebe ve Muhabere Talimnamelerine ağırlık verilmesi kararlaştırılmıştır.<sup>1035</sup>

Müteakiben çeşitli kurslar planlayarak Donanmada eğitimlere başlanmıştır. Alman usulü eğitimleri vermek üzere çekirdek bir eğitici kadro oluşturulmuştur.<sup>1036</sup> Birçok konuda tercüme yapılarak çeşitli talimnameler hazırlanmıştır. Kıyı birliklerden alınan teorik eğitimlerden sonra gemilerde fiili uygulamalar (top ve torpido atışları) icra edilmiştir.<sup>1037</sup>

## 15. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Denizaltılar

Kazanılan yetenek ve tecrübeler Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren gemi inşa sektörüne aktarılmış ve her gemi inşası ile daha da geliştirilerek bugünkü teknolojik seviyeye ulaşılmıştır.<sup>1038</sup> Osmanlı İmparatorluğu 1800'lü yılların ikinci yarısından itibaren yaşadığı

<sup>1033</sup> Osman Kaynak; **Amiral Vehbi Ziya Dümerin Anıları**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003, s.236.

<sup>1034</sup> Role yerleri; Gemilerin yangın yara savunma, atış kontrol, seyir, hava savunma, denizaltı savunma harbi, gibi manevra yerinde yapılacak faaliyetleri ihtiva eder.

<sup>1035</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**,28.

<sup>1036</sup> Büyüktuğrul; **a.g.e.**,29.

<sup>1037</sup> Eğitim ve fiilî atışların bir kısmına Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz katılmıştır. Bu atışların birinde hedef gemisine çarpan torpidonun cayrosu arızalanmış torpido bir miktar mesafe açtıktan sonra tekrar hedef gemisine çarpınca, Bahriye Vekili heyecanlanarak torpidonun ikinci kez hücum ettiğini düşünmüş *“işte böyle başarı istiyorum diye bağırmiş ve ayağa fırlamıştır.”* Hâlbuki o dönemde sitim gücü ile itilen mekanik torpidolar sadece düz bir rotada seyredeler ve hedefine sadece bir kez hücum edebilmekte idiler. Bir başka ifadeyle torpido cayro arızası nedeniyle hedefine 2 kez çarpmıştır. Vekilin meslekten uzak olması nedeniyle böyle davranmıştır. Durum kendisine açıklayan personele de ağır ceza vermekten geri kalmamıştır.

<sup>1038</sup> Sadece su üstü gemisi değil aynı zamanda denizaltıların inşası askerî tersanelerde gerçekleştirilmiştir. Denizaltıların harp maksatlı olarak kullanılmaya başladığı tarihin ilk dönemlerinden itibaren denizaltıların beklenmeyen yerde ve zamanda ortaya çıkarak, sürpriz etkisi

tüm olumsuz ekonomik sorunlara rağmen, dünyanın bilinen denizaltılarına sahip olmayı başarmıştır. 1886 yılında Sultan II. Abdülhamit (bir kısım ücretini kendi özel bütçesinden karşılayarak) İngiliz tersanelerine 2 adet denizaltı siparişi vermiştir.<sup>1039</sup> Sultan II. Abdülhamit ve Sultan Abdülmecit adı verilen denizaltıların ana parçaları İngiliz Vickers Armstrong tersanesinde<sup>1040</sup> imal edilmiş ve tren yolu ile İstanbul'a gönderilmiştir. Söz konusu ana parçalar İstanbul Tersanesinde birleştirilmiş ve denizaltılar Mart 1888 tarihinde denize indirilerek, tecrübelerine başlanmıştır<sup>1041</sup>. Her iki denizaltı Marmara Denizi'nde fiilî harp torpidosu atışı icra edilmiştir. Böylece Türkler Dünya denizaltıcılık tarihinde ilk defa harp torpidosu atışı icra eden Bahriye olma unvanını kazanmıştır.<sup>1042</sup> Denizaltıların Osmanlı Devleti tarafından alındığını öğrenen yeni bağımsızlığını kazanan Yunan Krallığı denizaltılar konusunda ayrıntılı bilgi toplamak üzere bir casus görevlendirmişlerdir.<sup>1043</sup> Yunanlı casus gizlice denizaltıların resimlerini çekmiş, Sultan Abdülhamit hafiyelerinin mahareti sayesinde casusu tutuklatmıştır.<sup>1044</sup> Aramalarda denizaltıların çeşitli açılarda çekilmiş resimleri ele geçirilmiştir. Casus idam edilmiş, işin ilginç tarafı tarihî divanhane yangını nedeniyle denizaltıya ait resmî evrakların tamamına yakını Divanhane binasında kül olduğundan, Yıldız Sarayında muhafaza altına alınmış Osmanlı İmparatorluğuna ait denizaltıların resimleri Cumhuriyete intikal eden tek arşiv malzemesi olmuştur.<sup>1045</sup>

Çanakkale Deniz Savaşı başlamadan önce boğazın savunulması için bir heyet görevlendirilmiştir. Askerî heyetin Çanakkale bölgesinde yaptığı incelemelerde bir adet Taht-el Bahir'in (Denizaltı) alınması konusunda dönemin Harbiye Nazırı Nazım Paşaya şiddetli tavsiyelerde bulunulmuştur.<sup>1046</sup> Harbiye nezareti bu talebi ciddiye almamıştır.<sup>1047</sup>

Denizaltıların savaş maksatlı olarak kullanılmaya başlanması ile birlikte, deniz harbinin felsefesinde önemli değişiklikler meydana gelmiştir.<sup>1048</sup> Bu savaş canavarlarının tasarım ve inşası, normal savaş gemilerinden farklı olarak, çok özel teknolojiye, tecrübe ve bilgi

---

yaratması, bu yönüyle harbin kaderi üzerinde kati tesir sağlaması nedeniyle büyük denizci ülkeler bu ölümcül silaha sahip olmayı birincil hedef olarak ele almışlardır.

<sup>1039</sup> **The Turkish Submarine Fleet, at deep in silence**, Turkish Naval Printing House, İstanbul, 2009. s.17.

<sup>1040</sup> **The Turkish Submarine Fleet, at deep, in silence, a.g.e.**, s.42.

<sup>1041</sup> **The Turkish Submarine Fleet, at deep in silence**, s.142.

<sup>1042</sup> Erdoğan Oran; **Çanakkale Deniz Savaşlarında Denizaltı Hareketi**, Hacettepe Üniversitesi Tarih Bölümü Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007.

<sup>1043</sup> Oran; **a.g.e.**, s.188.

<sup>1044</sup> Oran; **a.g.e.**, s.190.

<sup>1045</sup> Oran; **a.g.e.**, s.192.

<sup>1046</sup> Turgut Özkan; Vahidedin, M. Kemal ve Millî Mücadele Yalanlar, Yanlışlar, Yuturmacalar, Bilgi Yayınları, Ankara, 1997, s.122.

<sup>1047</sup> Cengiz Ödeş; **Hüseyin Rami Paşanın Anıları**, Türk Deniz Harp Tarihî, Deniz kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2009, s.201.

<sup>1048</sup> Coşkun Güngen; **Denizcilik Gücü**, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul, 2000, s.261.

birikimine sahip olmayı gerektirmektedir.<sup>1049</sup> Türkiye Osmanlı İmparatorluğu'ndan devir aldığı denizaltı inşa yeteneğini, Cumhuriyet döneminde daha da geliştirmiş, Türkiye kendi mühendis ve iş gücü ile denizaltısını tasarlayan ülkelerden biri olmuştur.<sup>1050</sup>

1924 yılında Hollanda'dan 2 denizaltı, 1926 Almanya'dan 1 denizaltı satın alınmıştır. 1938 yılına gelindiğinde 4 denizaltı daha satın alınmak istemiş,<sup>1051</sup> 17 Ocak 1938 tarihinde 4 adet denizaltı inşası konusunda Almanya ile anlaşma imzalanmış, Denizaltıların ismini bizzat Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk vermiştir. Bu gemilerin isimleri hakkında Atatürk Başbakan Celal Bayar'a gönderdiği talimatta denizaltıların isimlerinin:

"Saldıray, Batıray, Atılay ve Yıldırıy olmasını istemiş, ayrıca

Bunların manalarını izahı bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir. Yani saldıran, Batıran, Atılan Yıldırıan,"<sup>1052</sup> demiştir.

Denizaltılardan Atılay ve Yıldırıy Türkiye'de Saldıray ve Batıray Almanya'da inşa edilmiştir. Saldıray denizaltısı 5 Haziran 1939 tarihinde, Atılay denizaltısı 23 Nisan 1940 tarihinde hizmete girmeyi müteakip Denizaltı Filotillası Komodorluğu kuruluşuna alınmıştır.<sup>1053</sup> Yıldırıy denizaltısının, İkinci Dünya savaşının başlaması nedeniyle, Alman Mühendisleri Türkiye'den ayrılmak zorunda kalmış yarım kalan inşa faaliyetleri Türk Mühendis ve işçileri tarafından tamamlanmış ve Yıldırıy 1946 yılında Taşkızak denize indirilmiştir. Batıray denizaltısı ise Almanya'da inşa edilmiş, aynı nedenle el konularak "UA" ismi ile Alman Hükümeti tarafından II. Dünya Savaşında kullanılmıştır. Savaşın Almanya'nın mağlubiyeti ile sonuçlanması nedeniyle denizaltı Krupp Tersanesi-Kiel önlerinde kendisini batırmıştır.<sup>1054</sup>

1970 yılların sonuna doğru Gölcük Tersanesinde yeni denizaltıların inşasına karar verilmiş ve aynı isimler yeni inşa edilen denizaltılara verilmiştir. Yıldırıy Denizaltısı ile başlayan Ay Sınıfı denizaltı inşa faaliyetleri Batıray, Doğanay, Dolunay ile devam etmiştir. 1992 yılından itibaren konvansiyonel denizaltılar içerisinde gelişmiş teknolojiye sahip Preveze sınıfı denizaltıların yine aynı tersanede inşası tamamlanarak, Denizaltı Filosuna katılmışlardır.

---

<sup>1049</sup> **Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1994, s.23.

<sup>1050</sup> Konu hakkında ayrıntılı bilgiler için bakınız ; **Sessiz ve Derinden Türk Denizaltıcılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005.

<sup>1051</sup> **Sessiz ve Derinden**, s.254.

<sup>1052</sup> **Sessiz ve Derinden**, s.29.

<sup>1053</sup> **Sessiz ve Derinden**, s.33.

<sup>1054</sup> Nuri Alacalı, **Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılıının Güvencesinden Seçmeler**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s.50-51.

2000 yıllarına gelindiğinde, dünya klasik denizaltı sınıfının en modern denizaltıları olan Gür sınıfı denizaltıların inşası Gölcük Tersanesinde tamamlanmış sualtından atılan güdümlü mermerler Deniz Kuvvetleri silah envanterine dâhil olmuştur. Yakın zamanda Havadan Bağımsız Sistemlere (Air Independent System-AIP) sahip denizaltıların Gölcük Tersanesinde inşası konusunda Milli Savunma Bakanlığı ile ilgili birimler arasında sözleşmeler hazırlanmıştır.<sup>1055</sup>

## 16. OSMANLI / CUMHURİYET DÖNEMİ BAHRİYE NAZIRLARI/ VEKİLİ

Hakkı İsmail Paşa 1867  
Mahmud Nedim Paşa 1868  
Ferid Abdülhamid Paşa 1871  
Fosfor Mustafa Paşa 1871  
Semih Paşa 1872  
Moralı İbrahim Paşa 1872  
Ahmed Esat Paşa 1872  
Fosfor Mustafa Paşa (2. defa) 1872  
Namık Paşa 1872  
Hüseyin Avni Paşa 1873  
Hasan Rıza Paşa 1873  
Kayserili Esat Paşa 1875  
Rauf Paşa 1875  
Hasan Rıza Paşa (2. defa) 1875  
Namık Paşa (2. defa) 1875  
Hasan Rıza Paşa (3. defa) 1875  
Lofçalı Derviş Paşa 1876  
Abdülkerim Nadir Paşa 1876  
Kayserili Ahmed Paşa (2. defa) 1876  
Rauf Paşa(2.defa) 1877  
Sait Paşa 1877  
Moralı İbrahim Paşa (2. defa) 1877  
Vesim Paşa (3. defa) 1878  
Rasim Paşa 1879  
Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa 1881  
Ahmed Ratip Paşa 1882  
Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa (2. defa)1882

---

<sup>1055</sup> Milliyet Gazetesi, 10 Eylül 2012.



Celal Bey 1903  
Hasan Rami Paşa 1906  
Arif Hikmet Paşa 1908  
Hüseyin Hüsni Paşa 1909  
A.Rıza Paşa 1909  
Emin Paşa 1909  
Arif Hikmet Paşa (2. defa) 1909  
Halil Paşa 1910  
Hakkı Paşa (Vekil) 1910  
Mahmud Muhtar Bey (Paşa) 1910  
Salih Paşa 1911  
Mahmud Muhtar Paşa (2. defa) 1912  
Hurşit Paşa 1912  
Çürüksulu Mahmud Paşa 1913  
Cemal Paşa 1914  
(Suriye'de bulunduğu sırada vekil Enver Paşa)  
Rauf Bey(Orbay) 1918  
Ali Rıza Paşa (2. defa) 1918  
Şakir Paşa 1919  
Avni Paşa 1919  
Salih Paşa (2. defa) 1919  
Esat Paşa 1920  
Kara Sait Paşa 1920  
Hamdi Paşa 1920  
Salih Paşa (3. defa) 1920  
Ziya Paşa (Vekil) 1921  
Salih Paşa (4. defa) 1921  
Ali İhsan ERYAVUZ 1924-1928

## SONUÇ

Bir devletin tarihsel süreç içerisinde kurulma, yükselme, duraklama ve gerileme dönemlerini kesin çizgi ile birbirlerinden ayırmak mümkün değildir. Osmanlı İmparatorluğu kurulduğu tarihten itibaren dünya siyasetine yön verdiği yükselme döneminde ihtişamını sürdürecektir birtakım tedbirler almıştır. Yine duraklama ve gerileme dönemlerinde devletin varlığın sürdürmesi için çeşitli çarelere başvurmuştur. Coğrafyanın ve iklim koşullarının sunduğu olanakları zaman içinde etkinlikle değerlendirilmediğinden Osmanlı İmparatorluğu altı asır sonra yok olma aşamasına gelmiş ve nihayetinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Anadolu coğrafyasında yeni bir cumhuriyet kurulmuştur.<sup>1056</sup> Anadolu halkı denizlerin bir güç ve gönenç kaynağı olduğunu bir yüzyıl kadar kısa bir süre de farkına varabilmiş ve denizlerden kısmen de olsa faydalanabilmiştir. Yaşadığımız Anadolu bir deniz ülkesi olmasına rağmen, üzerinde yaşayan Türk halkı denizci olamamış, dolayısı ile denizci devlet idealine erişilememiştir. Cumhuriyet devrimleri ve yönlendirmesi ile 400 yıl ihmal edilen denizcilik gücünü toparlanma ve büyük bir ivme ile geleceğe taşımaya yeterli olmamıştır.<sup>1057</sup> Bu ivme sadece güvenlik boyutunda yeterli olmuş ve kurumsallaşmış bir deniz kuvveti tesis edilebilmiştir. Deniz kuvveti, deniz ve denizcilik gücü içinde yalnız kalmıştır. Bir nevi, vagonları olmayan lokomotif durumuna dönüşmüştür.<sup>1058</sup>

Bunların en önemlisi bürokrasi alanında kendisini göstermektedir. Osmanlı Bahriye Vekâleti kurulduğu 1867 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar teşkilat yapısı ihtiyaçlara bağlı olarak sürekli değişmiştir. Denizcilik faaliyetleri genel olarak; Meclis, Daire Başkanlıkları, Şube Müdürlükleri, Daimî Komisyonlar ve Geçici Komisyonlar olmak üzere beşli bir bürokratik yapı şeklinde görevlerini yerine getirilmiştir.

Bahriye Meclisleri günümüzdeki üst düzey faaliyetlerin görüşüldüğü bir nevi Amiraller Kurulu'nun muaddeli olarak faaliyette bulunmuşlardır. Bahriye Meclisi yıllık faaliyet takviminde belirtilen tarihlerde<sup>1059</sup> toplanarak deniz meselelerinin görüşüldüğü en üst kuruldur. Osmanlı Bahriye Nezareti ilk kurulduğu dönemlerde çok basit konuların görüşüldüğü Meclisler ilerleyen dönemlerde daha stratejik konuların görüşüldüğü bir yapıya bürünmüştür. Meclis aynı şekilde her türlü icraatı denetleme yetkisine de sahip olmuştur.

Osmanlı Donanmasının ana unsuru olan yüzer birliklerden silsile yolu ile gelen talepler en üst kurul olan Bahriye Meclisinde görüşülür ve alınan kararlar, Sadrazam makamına arz edilmiş, Sadrazam konunun basitliğine göre kararlara iştirak/red ederek olayları

---

<sup>1056</sup> Bernard Lewis; **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çeviren: Metin Kıratlı, 2. Baskı, Ankara, 1984, s.71.

<sup>1057</sup> Lewis; **a.g.e.**, s.25.

<sup>1058</sup> Kennedy; **a.g.e.**, s.43.

<sup>1059</sup> Bahriye Nazır'ın talimatı doğrultusunda Bahriye Meclislerinin planlı tarihlerin dışında toplanmış, seferberlik ve savaş durumunda en kısa sürede toplanarak bahriye meselelerini görüşmüşlerdir.

sonuçlandırmıştır. Ancak konuların stratejik düzeyde olması, yüksek kaynak gerektirmesi, yeni gemi inşası veya eski geminin hizmet dışına çıkarılması gibi durumlarda farklı bir yöntem takip edilmiştir. Bahriye Meclisinde enine boyuna görüşülen mesele, Sadrazam'a iletilir. Sadrazam tüm karar ve belgeleri en ince ayrıntısı ile tetkik eder, (bazen eksik hususları tamamlaması için konuyu Meclise geri iade ettiği de olmuştur.) farklı görüş ve katkılarını ekleyerek faaliyetlerin hukuksal boyutunu ayrıntılı bir şekilde incelenmesi maksadıyla Meclis-i Vala Ahkâm-ı Adliye'ye sevk ederdi. Belli bir süre sonra incelenen konular, sakınca ve mahzurları ile birlikte Meclis-i Vala Ahkâm-ı Adliye tarafından tekrar Sadrazam'a arz edilmiştir. Sadrazam da Meclis-i Vala Ahkâm-ı Adliye düşüncelerini ihtiva eden denizcilik konusunu son merci olarak Padişah'a arz edilir, Padişah iradesinin alınmasını müteakip konu emir telaki edilerek ilgili birimler tarafından en kısa sürede yerine getirilmiştir. Böylece Yüzer unsur/Kıyı Birlik Komutanı-Komodorluk- Filo-Kaptan-ı Derya/Bahriye Nazırı- Bahriye Meclisi- Sadrazam- Meclis-i Vala Ahkâm-ı Adliye- Sadrazam- Padişah-Padişah İradesi- Sadrazam-Kaptan-ı Derya/Bahriye Nazırı-Daire Başkanlıkları-Şube Müdürlükleri çevirimi tamamlanarak /denizcilik sorunu çözüme kavuşturularak faaliyet yerine getirilmiştir.

Amirallerin başkanlığındaki Daire Başkanlıkları görevi icra etmek üzere ilgili şubeyi harekete geçirmiştir. Konular birkaç dairenin veya şubenin sorumluluk alanına girmesi durumunda ya koordinatör makam tayin edilir yâda otomatik olarak en kıdemli daire başkanı (genellikle I. Daire Başkanı) daire ve şubeler arasındaki anlaşmazlıklarda çözümünde koordinatör makamı olarak görev yapmıştır.

Daireler bahriyenin temel işlerini bir dâhili iş bölümü içersinde yerine getirmektedir. Geçen zaman içerisinde Dairelere bağlı şubeler kendi konularında uzmanlaşmaya başladıkları, deniz teknolojisindeki gelişmelere bağlı kalarak yeniden teşkilatlandırmışlardır. Bazen de bir şube değişen konuları nedeniyle başka bir dairenin altında faaliyet gösterdiği de olmuştur.

Bahriye Nezareti'nin son dönemlerinde Meclis/Komisyon üyeleri hayati öneme haiz konuları Kaptan-ı Derya/Bahriye Nazırı/Sadrazam/Padişah'ın tepkisinden çekinerek kararları erteledikleri de olmuştur. Bahriye Meclisinin sorunları karara bağlama sürecinin çok uzun zaman alması nedeniyle asıl işin yerine getirilmesine ihtiyaç kalmadığı durumlar olmuştur. Örneğin yağmur mevsimi öncesi gemi toplarının muşamba kapelâlarının yenilenmesi teklifi 3-4 ay süre içinde neticelenmediğinden ve yaz mevsimi de geldiğinden talep dosyası işlem yapılmadan gemiye iade edilmiştir. Yâda Sakız Liman girişinin taranması talebi Yüzer unsur-Komodorluk- Filo-Kaptan-ı Derya-Bahriye Meclisi- Sadrazam- Meclis-i Vala Ahkâm-ı Adliye-Sadrazam- Padişah-Padişah İradesi- Sadrazam-Kaptan-ı Derya-Daire Başkanlıkları-Şube Müdürlükleri çevirimi 2 yılda tamamlanamadığından geçen süre içerisinde Sakız

Adasının Yunanistan'a bağlanması nedeniyle dosyaya işlem yapılmadan talep makamına geri gönderilmiştir.

Gerek Daimî, gerekse Geçici Komisyonlar üstlendikleri görevlere göre; dünya denizciliğinin fen ve teknolojisini alanındaki gelişmeleri takip ederek, inceleme, tespit önerileri ile Türk denizciliğinin gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Muhtelif yenilikler Tersane-i Amire'de incelenerek yüzer unsurlara tadilatlar yapılmış ve gemilerin savaş güçleri önemli ölçüde arttırılmıştır.

Yüzer unsurların imkân ve kabiliyetlerinin arttırılması paralelinde Bahriye Nezareti teşkilat yapısında önemli değişiklikler yapılmıştır. Sultan II. Abdülhamit'in son zamanlarında Bahriye Nezaret'inde danışman olarak çalışan İngiliz Amiral Gamble'in düzenlemeleri ile bahriye yeni bir teşkilat yapısına kavuşmuştur. Yeni teşkilat yapısına dair çıkartılan salnameler Osmanlı Devleti tarih sahnesinden çekilinceye kadar birkaç küçük değişiklikle yürürlükte kalmıştır. Amiral Gamble, 1909 tarihinden itibaren Bahriye Nezareti'ni 4 büyük daire şeklinde taksimatlandırmıştır. Geçici komisyonlar kaldırılmış işlevini yitiren daimî komisyonları da, dairelerin birer alt şubesi dönüştürmüştür.

İngiliz Amiral Gamble'in getirdiği bu yeni teşkilat sistemi tam olarak oturmamış ve bu sebeple uzun süre proje ismi ile anılmıştır. 1909 yılından 1916 yılına kadar belirli bir sistem oturtulamadığı için bir geçiş evresi yaşayan bahriye teşkilatı, Trablusgarp, Balkan ve I. Dünya Savaşı dönemlerinde kapsamlı bir düşünce ve tartışma süreci geçirmiştir. 1912 yılında 6 daireye ayrılan Bahriye Nezareti teşkilat yapısı 1916 yılında çıkartılan **Bahriye Teşkilat Nizamnamesi** ile kesin olarak şekil verilmiş ve son şeklini almıştır.<sup>1060</sup> Bu yapı, mütareke döneminde mevcut yapısını sürdüren teşkilat yapısı hiç şüphesiz yeni kurulan Türkiye Cumhuriyet'ine miras kalmıştır.

14 Ocak 1925 tarihinde kurulan ve 16 Ocak 1928 tarihinde lağvedilen Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Vekâleti'nin (Deniz Bakanlığının) Millî Savunma Bakanlığı'ndan ayrı bir teşkilat olarak görev yapmasına rağmen büyük ölçüde askerî görevleri yerine getirmekle sınırlı kalmıştır. Bahriye Vekâleti, Ticaret-i bahriye Müdürlüğünü (Günümüz Denizcilik İşletmeleri) bünyesine alarak Bahriye işlerini iki başlıktan kurtarmış olsa da, ülkenin içinde bulunduğu yokluklar nedeniyle ticaret bahriyesi ile ilgili faaliyetlerde önemli bir gelişme kaydetmemiştir. Konuyu bugünün koşulları altında yeniden bakıldığında, yeni kurulacak “**Denizcilik Bakanlığı**”nın ülkenin denizcilik alanında ihtiyaç duyduğu hamlelerin kısa sürede tek elden gerçekleştirerek, Türk ekonomisine büyük katkı sağlamasında itici ve yönlendirici güç olacaktır.

---

<sup>1060</sup> 1916 yılında çıkan nizamnamede bahriye teşkilatı, İngiliz Amiral Gamble'in 1909 yılında oluşturduğu teşkilat yapısına bir anlamda geri dönülmüştür.

Cumhuriyet döneminin başında Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün yönlendirmeleri ile önemli adımlar atılmasına rağmen müteakip dönemlerde bu adımların devamı getirilememiştir. Köklü bir denizcilik politikası ele alınmadığı gibi bu sektörde yapılması gerekenler hükümet programlarında temenniden öteye geçememiş, denizcilik sektörü bir bütün halinde ele alınmamıştır. Cumhuriyet döneminin başlangıcında “**denizciliği Türkün milli ülküsü olarak ele alma**” hedefi hiç bir hükümet programında belirtilmemiş, alınan tedbirler sadece ekonomik nedenlerle sınırlı olmuştur. Bu tedbirler de günü kurtaran düzenlemelerle kısa vadeli ve kolay çözümler üretilmiştir. Bazen de bunlar sadece hükümet hedefi olarak belirlenmiş, ancak somut hiçbir faaliyet yapılmamıştır.

Yine Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün yönlendirmelerinin etkisiyle Cumhuriyet'in ilk yıllarında bazı önemli adımlar atılmış ancak devamı getirilememiştir. 1928 sonrası gelen hükümetler sağlam temellere dayanan bir denizcilik politikası oluşturamadığından denizcilik sektörü ile ilgili hususlar sadece temenni düzeyinde kalmıştır. Cumhuriyet döneminin başlangıcındaki yoklukların da etkisiyle sadece kısa vadeli ve kolay çözümleri içeren ekonomik boyutlu bazı tedbirler alınmıştır. 1925–1928 periyodundaki çok kısa süreli ve askerî konular üzerinde çalışan Bahriye Vekâleti'nden sonra denizcilikle ilgili birimler bir Bakanlık altında toplanamamıştır.

Tarık Zafer Tunaya'nın “II. Meşrutiyet Cumhuriyetin laboratuvarıdır”<sup>1061</sup> sözünden hareketle Osmanlı'nın son döneminden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden denizcilige ait tüm kurum ve müesseselerin, ana hatlarının bu dönemlerde şekillenmiştir. Hepsinden de önemlisi, Osmanlı Devleti denizciliği geliştirilmek gibi tarihi sorumluluğu yüksek bir alanda ya askerî gemiler inşa ederek, ya da bahriye mektep, eğitim kuruluşları açarak yaşadığı beka endişesini gidermek şeklinde doldurmaya çalışmıştır. Seyri Sefain Kurumu gibi Türk denizciliği için çok yeni olan kurumların temelleri bu dönemde oluşturmaya çalışılmıştır. Bunlar; Şirket-i Hayriye, İdare-i Mahsusa, Tersaneler, Deniz Haritacılığı, Deniz Ticaret Mektebi, Deniz Müzesi, Liman Başkanlıkları ve Teşkilatı, Kılavuzluk ve Römork, Gemi Kurtarma, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri, Deniz Telsizciliği, Deniz Spor Kulüpleri, Deniz İzciliği gibi kurumlardır. Ayrıca Türk Denizciliğinin gelişmesinde ve denizcilik gücünü doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren konularda, devletin askerî ihtiyaçları belirleyici unsur olmuştur.

Cumhuriyet Türkiye'si Deniz Kuvveti olarak Osmanlı İmparatorluğu'ndan çok hazin bir tablo devralmıştır. Osmanlı İmparatorluğu I.Dünya savaşına girdiğinde dönemde 120.000 tonluk 120 parça askerî gemi ile küçük bir ticaret filosu şeklindedir. Fakat bu filonun 50.000 tonluk döküntü halde bulunan kısmı Cumhuriyet dönemine intikal etmiştir.

<sup>1061</sup> Tarık Zafer Tunaya ; **İttihat ve Terakki**, Kastaş Yayınları , Ankara, 1996, s.194.

Lozan Antlaşması gereği Türk limanları arasında yük ve yolcu taşıma hakkı da birden bire Türklere geçmemiştir. Kıyılar arasında yük taşımak için Genç Cumhuriyet 01 Temmuz 1926 yılında çıkartılan Kabotaj kanununa kadar beklemek durumunda kalmıştır. 1930 yılına gelindiğinde Türk Ticaret Filosu, buharlı ve motorlu olmak üzere 90.000 tona ulaşmıştır.<sup>1062</sup> Bu gelişmede 1924–1928 yılları arasında faaliyet gösteren Bahriye Vekâleti'nin büyük katkısı vardır.

Deniz tarihçisi Ali Haydar Emir Alpagut'un Balkan savaşının hemen sonrasında 1913 yılında deniz mecmuasına yazmış olduğu "Donanma İstemezük " başlıklı yazısının son paragrafında şunları söylemektedir: "Denizler tükenmez bir servet ve kuvvet membasıdır. Osmanlı Milletinin tabiatında ise denizci olmayabilir. Türkler öyle bir memlekette oturmaktadırlar ki o memleket stratejik politik ve ekonomik durumu itibariyle denizlere hâkim bir millet olmak zorundadır. Osmanlı Asya'sı kendisine böyle bir sahip buluncaya kadar keşmekeşten kurtulamayacaktır. İnsanlar tabiatın kanunlarına uymazlarsa yaşayamazlar. Osmanlı Türkleri ya denizci olmaya veya eski vatanlarının kızgın çöllerinde çobanlık etmeye mahkûmdur."<sup>1063</sup> Alpagut'un deniz kuvvetine yönelik olarak yaptığı bu değerlendirmenin önemi müteakip yıllarda anlaşılmıştır. Bu önem özellikle günümüzde daha da kendini hissettirmeye başlamıştır. Kanımızca dağınık olarak faaliyet gösteren sivil denizcilik faaliyetlerinin bağımsız Denizcilik Bakanlığı bayrağı altında toplanmasına ihtiyaç vardır.

İlk kez 1937 yılında Celal Bayar Hükümeti programında gündeme alınmıştır. Denizcilikle ilgili tüm gayretlerin sadece devletten beklenmemesi gerektiği gerçeğinden hareketle sivil ticaret bahriyesi 1993 yılında 491 sayılı Kânun Hükmünde Kararname ile Başkanlığına bağlı olarak Denizcilik Müsteşarlığı şeklinde yeniden teşkilatlandırılmış ve 2002 yılında Ulaştırma Bakanlığına bağlanmıştır.

Denizcilik Müsteşarlığı hakkındaki kânun hükmünde kararnameye ilave olarak denizcilik sistemi ve hizmetlerinin; ülkenin menfaatleri ve ihtiyaçlarına uygun olarak tesisi, geliştirmesi, kıyıların amaca uygun korunup, kullanılması, deniz kirliliğinin önlenmesi, deniz kaynaklarından (deniz ürünleri dışında) azami ölçüde yararlanmak üzere gerekli tedbirlerin alınması konusunda ilgili Bakanlıklarla koordineli çalışmalar yapmak, ilgili kuruluşuna kendi kuruluş kanunları ile verilmiş iş ve hizmetleri uyumlu bir biçimde yürütülmesini temin etmek maksadıyla Denizcilik Bakanlığının kurulması için bir kânun tasarısı hazırlanmıştır. Ancak bu çalışma, tasarı olarak kalmış ve rafa kaldırılmıştır.

---

<sup>1062</sup> Şevket Süreyya Aydemir ; **İkinci Adam İsmet İnönü Cilt-1**, Yüksel Yayınları, Ankara, 1993, s.341.

<sup>1063</sup> Nejat Tarakçı ; **Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi**, Deniz Basımevi, Ankara, 2005 s.76.

Türkiye İstatistik Kurumunun 2010 verilerine göre dünyada 360 milyar \$ dolarlık deniz ticaret hâsılası mevcuttur.<sup>1064</sup> Türkiye'nin de bu sektörden önemli ölçüde pay alabilmesi için denizcilik sektöründe son zamanlarda önemli atılımlar yapmıştır. 2011 yılında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın kurulmasından sonra Denizcilik Müsteşarlığı kaldırılmıştır. Bir başka ifade ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı için 74 yıl beklenmiştir. Kara ülkesinin yarısı kadar bir mavi vatana sahip Türkiye bugün bile tek başına bağımsız bir Denizcilik Bakanlığı'na sahip değildir.

Denizcilik durduğu yerde gerilememiştir. Arkasında birçok tarihsel neden saymak mümkündür. Ticaretin ön plana çıktığı günümüzde zamana karşı bir yarış başlamıştır. Organizasyon bozukluğu nedeniyle yaşanan en ufak gecikmeler gemilerin navlun ücretini kabartmakta, maliyetleri arttırmaktadır. Bunun için sivil bahriye olarak ilgili makamların etkin ve verimli bir çalışması kadar, yetkilerin tek elden toplandığı, tek kanaldan yönlendirildiği Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması zorunlu hale gelmiştir.

Türkiye'de son dönemde yaşanan özelleştirme ve liberal ekonomiye geçiş çalışmaları kapsamında askerî gemi inşa projelerinin bir kısmı yıllara sarıh olmak üzere sivil tersanelere kaydırılmıştır. Sivil tersanelere aktarılan yetenek ve kaynaklar daha da geliştirilmiş ve İstanbul/Tuzla olmak üzere yurdun muhtelif bölgelerinde sivil müteşebüsler tarafından tersane inşasına başlanmıştır. Halen sayıları 70–75 arası olan Sivil Tersanelerinde yoğun gemi inşa faaliyetlerine devam edilmektedir. Avrupa'dan Çin'e kadar olan bu geniş coğrafyada tezgâhları birkaç yıl sonrası kapsayacak şekilde dolu ve iş gücü kapasitesinin tamamına yakınına yakınını kullanan Akdeniz çanağındaki yegâne ülkenin Türkiye olduğunu söylemek mümkündür.<sup>1065</sup>

Her şeye rağmen denizcilik konusunda yapılan çalışmalar neticesinde;

Bu çalışmalar kapsamında;

1. Deniz ulaştırmasında yüzer unsurlardan akaryakıt ve yağlama yağından vergi alınmaması,
2. Balık üretim çiftliği inşası maksadıyla ucuz finansman kredisi sağlanması ve balıkların üretildikleri çiftliklerden satın alınarak yurtdışına ihraç garantisi verilmesi, balığın cinsine bağlı olarak deniz alanları sağlanması, çalışanların ücretlerini vergi dışı bırakılması,
3. Limanlarımıza gelen yabancı bayraklı gemilerin Türk bandırasını tercih ettikleri takdirde vergi muafiyeti sağlanması ve liman hizmetlerinden daha az ücret alınması,

<sup>1064</sup> Konu hakkında bakınız [www.tuik.gov.tr/denizcilik](http://www.tuik.gov.tr/denizcilik) istatistikleri.

<sup>1065</sup> Ayrıntılı bilgi için bakınız [www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr). 22.03.2011.

4. Tersane inşası için ücretsiz arsa tahsisi, marina yat işletmeciliğinde bürokrasinin azaltılması,

5. Kıyıların turizm kapsamına alınarak yatırımcılara ucuz arsa tahsis edilmesi, turizme yönelik yapılan yatırımlarda sit alan ve çevre koruma konusunda kolaylıklar sağlanması, inşa edilecek tesislere finansman kredisi/teşvik kredisi verilmesi gibi tedbirler alınmıştır.

Türkiye son dönemlerde yaptığı yatırım ve atılımlarla Askerî Tersanelerinde ve Fabrikalarında son teknolojiye sahip Savaş Gemisi, Denizaltı, Uçak/Helikopter, İnsansız Hava Aracı, Roket, Füze ve hassas mühimmat üretme/inşa etme yeteneğini kazanmıştır. Askerî Tersanelerindeki gemi inşa faaliyetleri dışında, deniz kuvvetleri bağlısı yüzer, uçar ve dalar birliklerinde 20–30 yıl görev süresini tamamlayan personel, emekli/istifa sonrası Marmara Tuzla Tersaneler Bölgesi ve Karadeniz Ereğli’de bulunan özel tersanelerde, (Remak, Hatko, Dearsan, Ustaoglu...) Marinaları (halen Türkiye sahillerine yayılmış 34 marina mevcuttur<sup>1066</sup>), Liman Başkanlıkları ve Savunma Sanayi Şirketlerinde (ASELSAN, ROKETSAN, TAI, MİLSOFT) görev almaya başlamışlardır. Kısa sayılabilecek bir süre sonra Askerî Tersane/Fabrikalardaki mevcut yetenekler özel sektöre aktarılmış ve Savunma Sanayii sektörlerinde önemli canlanma yaşanmıştır.

Bu kapsamda MİLGEM diye adlandırılan Millî Gemi Projesinde son teknoloji ürünü gemilerin Askerî Tersanelerde inşasına başlanmış ve serisinin ilk gemisi Heybeliada korvetinin denizde indirilmiş,<sup>1067</sup> ikinci Millî Gemimiz Büyükada denizde donatılması işlemine başlanmıştır. Böylelikle Türk Deniz Kuvvetlerinin 20 yıl önce başlattığı araştırma ve geliştirme faaliyetleri ilk semerelerini vermiş, Türkiye Deniz Kuvvetleri sayesinde Türkiye dünyada Kendi Savaş gemisini tasarlayarak üreten ilk 10 ülke arasına girmiştir. Bu projeler Deniz Harp Okulu mezunu ve bir sürede Savaş Gemilerinde görev yapmış, (bir anlamda teoriğin yanı sıra uygulamayı da bilen) deniz subaylar tarafından gerçekleştirilmiştir. Yurt içinde ve dışında sayısız kurumdan eğitimler alan Deniz Subayları radara yakalanmayan stealth teknolojisine sahip Türk tipi korvetleri Deniz Kuvvetleri envanterine dâhil etmiştir. Türk tipi karakol gemileri sivil tersane Dearsanda inşasına başlanmış, hâlihazırda sınıfının ilk iki karakol gemisi denize indirilmiştir<sup>1068</sup>. Sahil Güvenlik Komutanlığının ihtiyacı olan Süratli Bot ve Ana Kurtarma Gemileri de özel sektör marifetiyle inşa edilmesine başlanmış ve gemi inşa alanında rüştünü ispat eden Yonca Tersanesi birçok ülkeden sipariş alarak gelecek 15–20 yıllık üretim bandının doldurduğu ve

<sup>1066</sup> Konu hakkında bakınız [www.tuik.gov.tr/denizcilik](http://www.tuik.gov.tr/denizcilik) istatistikleri. 22.07.2011.

<sup>1067</sup> 17 Kasım 2010 tarihli Milliyet gazetesi.

<sup>1068</sup> Söz konusu tersanenin gemi inşa mühendisleri ağırlıklı olarak Türk Deniz Kuvvetlerinden emekli olmuş personelden oluştuğu tespit edilmiştir.



yeni siparişleri geri çevirmeye başladığını günlük gazetelerde öğrenmekteyiz. Yakın gelecekte denizcilik sektörünün mevcut potansiyelinin çok daha yüksek noktalara taşınacağı kıymetlendirilmektedir.

Teknolojinin çok hızla gelişmesi paralelinde askerî maksatlı kullanılan sistem ve cihazların fonksiyonları artmış, bir tek cihaz ile birçok faaliyeti gerçekleştirme imkânına kavuşulmuştur. Öyle ki askerî gemilerin tek bir ülke tarafından inşası imkânsız hale gelmiştir.

Tarihin belli dönemlerinde dünyanın en güçlü donanmasına sahip olan Osmanlı Devleti, bu gücünü ve ihtişamını sürekli hale getirememiştir. Bu ihtişamlı dünya İmparatorluğu yıkılırken geride deniz ve denizcilik adına sadece bir harabe bırakmıştır. Cumhuriyet döneminde devralınan enkaz üzerine, günümüz ölçülerinde güçlü bir deniz kuvveti kurmayı başmış, Türkiye Cumhuriyeti aynı etkinliği denizciliğin diğer sektörlerinde gerçekleştirememiştir. Devletlerin denizle olan ilişkilerinin temelini, ekonomik çıkarlar ve güvenlik ihtiyaçları oluşturmaktadır. Başlangıçta sırf deniz ticaretine dayanan ekonomik çıkarlar, giderek deniz ve deniz dibi canlı ve cansız kaynakları da içerecek şekilde genişlemiş ve bu durum devletlerarasındaki ilişkilerde ve uluslararası hukukta radikal değişiklikler meydana getirmiştir.

Türkiye'nin denizcilik sektöründen yeterli pay aldığını söylemek mümkün değildir. Türkiye Cumhuriyeti denizcilik faaliyetlerinden 2011 verilerine göre yılda 3,5 milyar \$ bir pay almaktadır. Bu rakama deniz ulaştırması, balıkçılık, marina hizmetleri ve gemi inşası dâhildir. Komşumuz Yunanistan ise yılda 60–65 Milyar \$ civarında para kazanmakta, aradaki farkın kısa sürede kapatılması olası değildir. Kaldı ki Doğu Akdeniz ülkeleri arasında bir sıralama yapıldığında Türkiye Kıbrıs Rum Yönetimi, Rusya ve hatta güneydoğu komşumuz olan İran'ın dahi gerisinde kaldığını görmekteyiz<sup>1069</sup>.

Geniş ekonomik potansiyeli ve iyi yetişmiş insan gücüne rağmen Türkiye deniz ticaretinden yeterli düzeyde istifade edememektedir. Bunun nedenlerini; Dünyadaki denizcilik faaliyetlerin belli kartellerin elinde olması, ülkelerin deniz taşımacılığı konusunda milliyetçi davranması, petrol fiyatındaki artışlar, yetişmiş denizci insan gücü noksanlığı, daha genç rekabetçi deniz ticaret filolarının artması ve navlun ücretlerindeki fiyat istikrarsızlığı şeklinde sıralamak mümkündür. Ancak Türkiye'nin kendi iç dinamiği ve bürokrasisinden kaynaklanan sorunlar dışarıdan kaynaklanan sorunlardan daha da fazla olduğu görülmektedir.

---

<sup>1069</sup> Ayrıntılı bilgi için bakınız [www.denizcilik.gov.tr./dtm](http://www.denizcilik.gov.tr./dtm). 20.03.2011.

Ülkemiz limanlarını ziyaret eden gemiler, mevzuat gereği, birçok bürokratik işleme tabi tutulurlar. Bir örnek verecek olursak; Limanımıza giren bir ticaret gemisinin çöpünün alınması Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı bağlı liman hizmetlerinin sorumluluğundadır. Çöpün denize düşmesi durumunda sorumluluk Çevre ve Orman Bakanlığına geçmekte, çöp tıbbi atıksa Sağlık Bakanlığı, çöp içinde katma değeri yüksek bir malzeme bulunması durumunda Gümrük ve Maliye Bakanlığı, çöpte nükleer veya radyoaktif madde olması durumunda Başbakanlık Atom Enerjisi Kurumu devreye girmektedir. İşte limana giren bir gemi kaptanı sadece çöp gibi bir basit bir konuda muhatap olacağı makamların sayısı bir hayli fazladır.

Denizcilik eğitimine gereken önem ve ağırlığın verilmesiyle, öncelikle çok güçlü bir akademisyen kitlesi yaratarak, bu akademisyenler ve onların yetiştireceği gençler sayesinde toplumun bilinçlendirilmesi daha kolay sağlanabilecektir. “Denizlere Hâkim Olan, Dünyaya Hâkim Olur” özdeyişinin günümüzdeki gerçek anlamının askerî güçten çok ekonomik güç olduğu gerçeği kavranarak, denizciliğin “Devlet Politikası” olarak benimsenmesi, tüm sektörleriyle bir bütün olarak kabul edilmesi ve devletle bireyi “denizcilik” ortak rüyasında birleştirilmesi halinde denizci bir ulus yaratma konusunda ilk adımlar atılmış olunacaktır.

Ülkemiz, çağdaş bir dünya devleti olabilmek için “Denizciliği Türk’ün milli ülküsü” haline getirmek zorundadır. Bunun yolu da denizciliği sadece güvenlik boyutuyla değil aynı zamanda ekonomik yönüyle de ele almak ve devlet politikalarını bu yönde belirlemekten geçmektedir. Türkiye, çağdaş bir dünya devleti olmak, artan güvenlik ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak üzere denizlere ve denizciliğe uygun bir devlet stratejisi benimsemek, denizcilik bilinci oluşturarak, denizlerden azami faydayı sağlayacak bir milli deniz politikasını belirlemek zorundadır.

Denizciliğin milli karakter haline getirilmesi hedefine ulaşmak için devletin tüm kurumları kendi organik imkânları dâhilinde mümkün olan tedbirleri almalıdır. Bu milli bir ülkünün gerektirdiği önemli bir adımdır. Bu adım toplumun her kesimi tarafından benimsendiği ve halkla bütünleştiği zaman etkisini gösterecektir.

Türkiye’nin denizci devlet olması halkın ve idarenin kültürünün değişmesine bağlıdır. Denizciliğin benimsenmesinde hedef kitle, Türkiye’nin genç nüfusudur. Ülkemizin denizcilik vizyonu esasını "Türk Milletinin denizciliğin önemini benimsemiş ve onu bir yaşam tarzı olarak kabul etmesine dayanır." Türkiye Cumhuriyeti’nin dünyanın en güçlü ülkelerinden biri olmasının yolu diğer stratejik sektörlerin yanı sıra Askerî veya Sivil Türk Denizcilik sektörünün eş güdüm içerisinde büyümesi ile mümkün olacaktır değerlendirilmektedir.

Bu bilgilerin ışığında;

1. Tek başına ve bağımsız bir Denizcilik Bakanlığı kurulması esas alınacak düzenleme yapılmalıdır,

2. Denizcilik Bakanlığının Karadeniz, Boğazlar ve Marmara, Ege Deniz, Akdeniz, Su Ürünleri ve Balıkçılık olmak üzere 5 ayrı müsteşarlık altında teşkilatlanması sağlanmalıdır.

3. Kıyı hattından itibaren 100 kilometre kara tarafı derinliğinde bulunan alanlar Denizcilik Bakanlığı'nın sorumluluğuna bırakılmalı, Diğer bakanlıkların (Turizm, Gümrük, Tarım ve hayvancılık, Sağlık, İç işleri Bakanlıkları) mevcut sorumlulukları plan dâhilinde tedricen azaltılması bir sağlanmalıdır.

4. Liman Başkanlıkları müsteşarlıklar altında bölge esasına göre teşkilatlanması sağlanmalı ve Liman Başkanlığı yapacakların mutlaka Denizcilik tahsili (Denizcilik Meslek Yüksek Okulu/ Deniz Harp Okulu mezunu olması) ve en az 5 yıl fiilî gemi kaptanlığı yapmasını esas alan düzenleme yapılmalıdır. Atamalarda deniz tecrübesini esas alacak bir yöntem hayata geçirilmelidir. Kısa ve orta vade Deniz Kuvvetlerinden (Albay/Amiral rütbesinde emekli olmuş) meslek hayatının bir bölümünde fiilen gemi, filotilla, filo komutanlığı yapmış personelin, liman başkanlıklarında istihdam edilmesi sağlanmalıdır.<sup>1070</sup>

5. Eylem planı hazırlayarak Gemilerin yanaşabileceği iskele/limanlar yeniden sınıflandırılmalı ( yat, taşımalık, kuru yük, akaryakıt, sıvılaştırılmış doğalgaz, kimyasal madde limanları ), yeni ihtiyaca göre liman/iskeleler inşa yatırım programlarına dâhil edilmelidir.

6. Üniversiteler ile iş birliği yaparak kıyılarımızdan 50 mil açığa kadar olan alanlardaki su ürünlerinin envanteri çıkartılarak, avlanma sezonu ve kriterleri yeniden düzenlenmeli, açık deniz balıkçılığı özendirilmeli, balıkçılarımız eğitilerek, eğitilmiş balıkçılık esas alınmalı ve ayrıca kıyı bölgelerinde deniz meslek liseleri ve su ürünleri yüksek okullarının sayısını artırılmalıdır.

7. Yat marinacılığı özendirilmeli açık denizlerde seyreden her türlü yüzer unsurun tehlike anında kurtaracak şekilde sahil güvenlik birimlerinin yetkileri artırılmalı ve sahil güvenlik birimlerinin yeteneklerini arttıracak (Helikopterler, büyük arama kurtarma gemileri, gece görüş sistemleri, teknolojisi yüksek muhabere sistemleri...) yatırımlar yapılmalıdır.

---

<sup>1070</sup> Denizcilik diğer mesleklere göre tecrübeyi daha fazla ön plana çıkartan bir sektördür. Bir deniz ülkesi olan ülkemizde yıllarca denizde çalışmış, gemi komutanlığı yapmış denizci personelden istifade edilmemekte, geçen 80 yıl içerisinde liman başkanlıklarının kadrolar siyasi arpalık, hemşerilik ilişkisi ile denizcilikle hiç ilgisi olmayan kimselerce doldurulmaktadır. Yıllarca denizde çalıştıktan sonra emekli aşamasına gelmiş denizci personelin liman başkanlıklarında görevlendirilmesi konusunda tedbirler alınmalı, özendirilmelidir. Tüm iyi niyetli çabalar rağmen denizcilikten elde edilen hasılanın düşük kalmasının altında liman başkanlarının denizci kökenli olmamasının rolü büyüktür. Karadan denize bakarak değil, denizden karaya bakarak denizcilik ihtiyaçları belirlenir.

8. Türkiye'nin sebze meyve deposu olan güney bölgesinden, tüketici konumunda bulunan kuzey sahillerine her türlü malzemenin deniz yolu ile taşınması konusunda yasal düzenlemeler yapılmalıdır.<sup>1071</sup> Özellikle ilkbahar ve yaz dönemlerinde sebze ve meyvenin kuru yük gemileri ile taşınması yönünde yasal düzenleme yapılmalıdır (Trafığe çıkacak kamyon sayısı önemli ölçüde azaltılacağından trafik terörü engellenecek ve can ve mal kaybı azalacaktır. )

9. Deniz tarihi olduğu kadar deniz hukuku konusunda uzman yetiştirilerek, komşu ülkeler ile aramızdaki problem sahaları Türkiye'nin lehine yorumlanacak tarzda uluslararası arenada proaktif politikalar oluşturulmalıdır.

10.Halen Marmara Bölgesine toplanmış bulunan tersanelerimiz stratejik olarak ele alınarak bir plan dâhilinde diğer kıyı bölgelere kaydırılmaları sağlanmalı yeni kurulacak tersanelere bedava arsa, ucuz kredi, vergi muafiyeti gibi çeşitli teşvikler verilmelidir.

11.Deniz bilimleri, oşinografi, meteoroloji ve akustik konusunda bilim adamı yetiştirilmeli ve araştırmaları için kaynak ayrılmalıdır.

12.Su sporları federasyonlarının imkânları arttırılarak, halka yayılmalı, çeşitli müsabakalar düzenleyerek denizcilik duygusu canlı tutulmalıdır.

13.Denizcilik sektöründe çalışanların özlük hakları düzenlenerek, dünya bahriyelerinde çalışanlar ile eşit seviyeye getirilmelidir.

Sonuç olarak organizasyon, eğitim, savunma ihtiyaçları ve ekonomik getirisi ile denizcilik bir bütün halinde ele alınmalı ve bir devlet politikası haline getirilmelidir. Kurumlar arasında sinerji yaratılarak denizden elde edilen hâsıla 20–30 milyar \$ seviyesine çıkartılmalı ve millî ekonomiyi doğrudan katkı sağlanmalıdır. Bunun için Ulaştırma

---

<sup>1071</sup> Adana veya Antalya bölgesinde yetişen sebze meyve başta İstanbul olmak üzere kuzey sahillerinden kuru yük gemisi ile taşınması sağlanmalıdır. İskenderun, Mersin, Antalya, İzmir, Çanakkale, İstanbul, Karadeniz Ereğli, Samsun ve Trabzon'da toplanma birimleri/ Lojistik Merkezler oluşturulmalı, söz konusu merkezler arasında düzenli seferler oluşturulmalıdır. Böyle bir durumda binlerce kamyon trafikten alı konması sağlanacak ve ürünlerin tüketici birimlerine daha ucuza ulaşması sağlanacaktır. Ancak bu durum ancak büyük bir devlet politikası ile hayata geçirilebilir. Mevcut yapıda hükümetler karayollarını desdeklemekte, 1 km karayolu milyon lira ile ifade edilmekte, altında en az 20 sektörü beslenmektedir. Portakalı taşıyacak kamyon fabrika çıkışından devlet tarafından %18-36 peşin vergi alınmakta, aynı şekilde kamyonu ilk alan şahıs alım satım vergisi ödemektedir. Kamyonun kullanacağı akaryakıtın yarısı vergi olarak devlete aktarılmakta, kamyonun geçeceği güzergahta mola yeme içme gibi ihtiyaçlar nedeniyle istihdam yaratmakta ve her ilimizde bulunan büyük sanayi siteleri söz konusu kamyonların bakımından geçimlerini sağlamaktadırlar. Kamyonlardan yılda 2 kez alınan taşıt vergisi, kasko ve trafik sigortası gibi hususlar diğer kalemlerde olduğu gibi kamyonla taşınan ürünün maliyetine eklenmektedir. Böylece tarladan alınan ürün ortalama 4-5 katı bir maliyet eklenerek tüketiciye sunulmaktadır. İşte hükümetler çok ucuz maliyete sahip deniz taşımacılığına yönelecek bir politikaya yöneldiğinde bir yığın hazır vergiden vaz geçmesi gerektiği gibi bu kaynaktan beslenen yüzlerce aileye yeni bir iş alanı/istihdam yaratmak zorunda kalacaktır.

Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan Denizcilik kısmı ayrılarak bağımsız bir Denizcilik Bakanlığı'nın kurulması esas alınmalıdır.

## BİBLİYOGRAFYA

### 1. Arşivler/Belgeler

#### a. Belgeler:

ALİ İhsan Eryavuz (Topçu)' un Çocukları ve torunları tarafından muhafaza edilen hususi evrakları

ALİ İhsan Eryavuz (Topçu)' un eşi ve çocuklarına yazdığı mektuplar

ALİ İhsan Eryavuz (Topçu)' a ait hatıra ve fotoğraflar

ALİ İhsan Eryavuz (Topçu) hakkında Yüce Divan kayıtları.

Başbakan İsmet İnönü'nün konu hakkındaki meclis konuşmaları ve Meclis Tutanakları  
Bahriye Vekâleti'nin kuruluşuna dair Sultan Abdülaziz'in iradesi

#### b. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları:

1869 yılı ve sonrasına ait Donanma Defterleri

Mühimme Defterleri

*ATATÜRK ile ilgili arşiv belgeleri (1911–1928) tarihleri arasına ait 38 belge*, Başbakanlık Osmanlı Arşiv Dairesi Başkanlığı (Yayını), Ankara 1982.

BOA, Cevdet Bahriye, 5589

BOA, Cevdet Bahriye, 4492

BOA, Cevdet Bahriye, 5161

BOA, Cevdet Bahriye, 7046

BOA, Cevdet Bahriye, 3952

BOA, Cevdet Bahriye, 915

BOA, Cevdet Bahriye, 2375

BOA, Cevdet Bahriye, 703

BOA, Cevdet Bahriye, 5461

BOA, Cevdet Bahriye, 8885

BOA, Cevdet Bahriye, 12376

BOA. İ.MMS,139–1329. Ca.16

BOA.İ.BH.8-1327.C-2

BOA.İ.MMS, 183-1332.Ca.65

BOA.İ.BH,8-5,1326.Za.29

BOA.İ.MMS,56-2536

BOA. İrade Defter: 25 (Devair Teşkilat Kartonu Takvim-i Vekayi Sene: 1283, No:875

BOA. İrade Dh., No:38990 (Nezaretin Kuruluş İradesi, Türkçe Transkripsiyonu)

BOA. Donanma Kartonu No:74 (Tersane-i Amire Mazbatası, Bahriye Nezareti Takrir-i

BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1441-B-17/4

BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-Ca-3  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-Ca-4  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-Ca-5  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-Ca-1  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-Ca-2  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-C-1  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-C-2  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-C-3  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-C-4  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1312-Za-1  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-M-1  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-M-2  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-S-2  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-S-3  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-S-4  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ra-1  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ra-3  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Za-1  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ca-2  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ca-3  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ca-4  
BOA:İ.BH.Dosya No:3, İrade No: 1313-Ca-5  
Şura-yı Devlet Mazbatası, Sadaret Takriri ve İrade  
DA. MKT, 253-71,1640-2  
Mecmua-yı Senevîye-i Bahriye (MSB), Birinci Sene, İstanbul Bahriye Matbaası, 10 Temmuz 1331.  
Mecmua-yı Senevîye-i Bahriye, Üçüncü Sene, İstanbul Bahriye Matbaası, 10 Temmuz 1333.  
Salname-i Bahri (SB), sene1307, 1308, 1309, 1310, 1311, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319,1320, 1321, 1322, 1323, 1326, 1328, 1330, 1331-1332, 1333,1334  
DMA, Mkt. Belge No:526/143-40.  
DMA, Şub. Belge No:208/25-A.  
Salname-i Bahri, 1895  
DMA, Mkt.,781/132  
DMA, Mkt.,32/68  
DMA, Trş, Belge No:392/20-B.  
DMA, Trş, Belge No:31/80.  
DMA, Trş, Belge No:653/195, 653/196.

DMA, Mkt., Belge No:346/95.  
DMA, Mkt., Belge No:899/63.  
DMA, Trş, Belge No:653/123.  
DMA, Mkt., Belge No:733/2, 733/6.  
DMA, Mkt., Belge No:973/65  
DMA, Mkt., Belge No: 1448/276.  
DMA, Mkt., Belge No: 1027/93; 1166/14.  
DMA, Mkt., Belge No:551/46.  
Salname-i Devlet-i Aliyeye-i Osmaniye (S.D.A.O), sene 1326  
BCA Bakanlar Kurulu Kararlar Fonu  
030.18.01.014 76 7  
030.18.01.12 12 71 10  
030 18.01. 19 23 12.  
030 15.01. 23 20 14

**c. Pirireis Araştırma Merkezi K.Lığı Arşivi:**

Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi (1867–1920, 1924–1928) Bahriye Nezareti ve Bahriye Vekâletine ait doküman, belge, vesika ve fotoğraflar.

**ç. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Deniz Müzesi Arşivi:**

Bahriye Nezareti (Osmanlı Dönemi), Bahriye Vekâleti (Cumhuriyet Dönemi)’ne ait hatıra, belge ve jurnaller

**d. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Lalahan Deniz Arşivi:**

Cumhuriyet Bahriyesi’nde bulunan gemilere ait gemi jurnalleri ve tarihçe kayıtları

**e. Cumhurbaşkanlığı Arşivi:**

Bahriye Vekâleti’nin ilgasına dair kânun

**f. Türkiye Büyük Millet Meclisi Arşivi:**

Bahriye Vekili ALİ İhsan Eryavuz (Topçu) yüce divana sevk edilmesine dair “Başbakanlık Teskeresi” hakkındaki Meclis Genel Görüşmesi ve meclis zabıt ve tutanakları

**g. Genelkurmay ATESE Başkanlığı Arşivi:**

Kaptan-ı Deryalığın yeniden düzenlenmesi konusunda, Komuta Meclisi ve İdare Meclisi Karar Defterleri.

**ğ. ATASE Arşivi**



Sıra No	Kutu	Gömlek	Adet	Tarih
12093	900	112	5	08.03.1337
4836	113	85	1	17.03.1336
1552	110	78	10	15.12.1334
1587	110	41	5	12.01.1335
1828	114	143	4	28.01.1335
2315	115	38	8	25.02.1335
2440	108	50	2	16.04.1325
90	65	197	2	14.11.1334
196	32	31	7	10.12.1344
359	47	26	1	03.01.1335
3543	15	47	3	05.04.1336

K.1057, D.204, F.15–2

Klasör 1403, Dosya 56, Fihrist 13

## 2. Resmi Yayınlar ve Raporlar

Atatürk'ün Doğumunun 100. yılında Türk Silahlı Kuvvetleri, **Harita Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara, 1982.**

Bahriye Kanunname-i Hümayunu (1297)

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Deniz Harp Tarihi**, Cilt I-V, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1991.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Denizlerin Koruyucuları**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2003.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Sessiz ve Derinden**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Bahriyenin Haliç Serüveni**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2005.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **İnce Donanma**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2005.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **İki Mavi, Türk Deniz Havacılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **İstiklal Harbi'nde Bahriyemiz**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2003.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Deniz Harp Okulu ve Deniz Lisesi Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2007.

### 3. Mevzuat

Düstur, Üçüncü Tertip, c.6, Ankara, 1924 s. 451

Düstur, Üçüncü Tertip, c.6, Ankara, 1927 s. 796

Resmi Gazete 15.03.1928. s.1109–1110

TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem IX, c.24

TBMM Tutanak Dergisi, 10.01.1925

TBMM Tutanak Dergisi, 13.03.1928

T.B.M.M, Tutanak Dergisi, Dönem III. Cilt 1

### 4. Kitaplar

A. de La Martine; **Osmanlı Tarihi**, Sabah Yayınları, İstanbul, 1991.

Abdülhamit Sultan Abdülhamit II; **Devlet ve Memleket Görüşlerim**, Haz. Alâeddin Çetin, Ramazan Yıldız, Çığır Yayınları, İstanbul, 1979

Ağaoğlu Samet; Babamın Arkadaşları, İmge Yayınları, İstanbul, 1969

\_\_\_\_\_ ; **Bir Ömür Böyle Geçti**, Deniz basımevi, İstanbul, 1984

Alacalı, Nuri, **Türk Deniz Kuvvetleri Bin Yılıının Güvencesinden Seçmeler**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009

Akad, Mehmet Tanju; **Osmanlıların Stratejik Sorunları**, Kastaş Yayınları, 1995.

\_\_\_\_\_ ; 20. Yüzyıl Savaşları, Kastaş Yayınları, İstanbul 1992.

Akşin, Sina, **İstanbul Hükümetleri ve Millî Mücadele(I-II)**, Cem Yayınevi, İstanbul, 1992

Akşin, Sina, **Kısa Türkiye Tarihi**, Cem Yayınevi, İstanbul, 2009

\_\_\_\_\_ ; **İstanbul Hükümetleri ve Millî Mücadele Cilt-III İç Savaş ve Sevr'de ölüm**, Cem Yayınevi, İstanbul, 2010

Akdes, Nimet; **Rusya Tarihî**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 2005

Ali, Kemal, **Ömrüm**, Yayına Hazırlayan: Zeki Kuneralp, İsis Yayıncılık, İstanbul, 1992.

Albatros, F. Selim; **Birinci ve İkinci Dünya Harbinde Alman Deniz Stratejisi**, Deniz Mecmuası Sayı: 374, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1969.

Aralov, Semyon İvanoviç; **Bir Sovyet Diplomatının Türkiye Anıları 1922–1923**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010.

Arıkan, Zeki-Sancar Lütfi; **Türk Denizcilik Tarihî Cilt1,2**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.

Armağan Mustafa; **Kazım Karabekir Gözüyle Yakın Tarihimiz, İstiklal Savaşının İçyüzü**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011.

- Askerî Tersaneler Tarihî**; Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2007
- Armaoğlu, Fahir; **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, c.1, Ankara, 1992.
- Aydemir, Şevket Süreyya; **İkinci Adam Cilt I-II-III**, Yüksel Yayınları, Ankara, 1993.
- ; **Tek Adam CiltI-II-III**, Evrim Yayınları, Ankara, 1978.
- Atay, Falih Rıfki; **Çankaya**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2003.
- Atay, Falih Rıfki, **Atatürk'ün bana anlattıkları**, Sel Yayıncılık, İstanbul, 1988
- Atay, Falih Rıfki, **Zeytin Dağı**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 2000
- Atay, Falih Rıfki, **Kurtuluş**, Bateş A.Ş.Pozitif Yayınları, İstanbul, 1981
- Atatürk ve Türk İnkılâp Tarihî**, Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihî Enstitüsü, Editör Fatma Acun, Siyasal Basımevi, Ankara, 2009.
- Atatürk, Mustafa Kemal, **Nutuk I-II-III**, Devlet Matbaası, İstanbul, 1982
- ; **Söylev ve Demeçler I-II-III**, Toplayan: Nimet Arslan, Türk İnkılâp Tarihî Enstitüsü Yayınları, TTK Basımevi, Ankara 1959–1961
- ; **Tamim, Telgraf ve Beyannameleri** Toplayan: Nimet Arslan, Türk İnkılâp Tarihî Enstitüsü Yayınları, TTK Basımevi, Ankara 1964.
- Aydemir, Şevket, Süreyya; **Tek Adam Cilt I-II-III**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1966
- ; **İkinci Adam Cilt I-II**, Remzi Kitapevi, İstanbul, 1966
- Aydın, Taneri; **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1981.
- Aydüz, Salim; **Tophane-i Amire ve Top Döküm teknolojisi**, İmge Yayınları, Ankara, 2007
- B. H.Sumner; **Büyük Petro ve Osmanlı İmparatorluğu**, 1993.
- Bayat, Mert; **Milli Güç ve Devlet**, Harp Akademileri yayını, İstanbul, 1999.
- ; **Denizcilik Gücü Sempozyumu**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1977.
- Bayur, Yusuf Hikmet, **Atatürk, Hayatı ve Eserleri**, TTK., Ankara, 1971
- Bardakçı, Murat, **Şahbaba**, Pan Yayınları, 4. baskı, İstanbul, 1998.
- Batmaz, Şakir, **Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması**, Erciyes Üniversitesi (Basılmamış Doktora Tezi), Kayseri, 2002.
- ; **Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi**, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2010
- Belik, Mahmut; **Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü**, Yüksel Yayınları, İstanbul, 1962
- Berkez, Niyazi, **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, yayına hazırlayan Ahmet Kuyaş, Yapı Kredi Bankası Yayınları, 13. baskı, İstanbul, 2008
- Bilge, A. Suat; **Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri, Güç Komşuluk**, Türkiye İş Bankası kültür Yayını, Ankara, 1992.
- Bilgi Çağında Deniz Gücünün Önemi**, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 1997.
- Barbaros Hayrettin Paşanın Hatıraları**, Tercüman 1001 Eser, Tercüman yayını, İstanbul, 1980.

- Black, Jeremy; **Drednot, Tank ve Uçak**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.
- Bnb., Blanchard; **Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2001.
- Bostan, İdris; **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992.
- Bostan, İdris; **Tersane-i Amire'de Gemi İnşa Faaliyetleri**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1996.
- Bostan, İdris; **XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991.
- Bostan, İdris; **Türkler ve Denizcilik**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2007.
- ; **Kadırga'dan Kalyon'a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi**, Yapı Kredi Bankası Yayınları, İstanbul, 2009.
- Bostan, İdris; **Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I:Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794–1800),” 150. Yılında Tanzimat (1992)**, İmge Yayınları, Ankara, 1992.
- Bradford, Ernle; **Akdeniz**, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 2004.
- Braudel, Fernand; **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, İmge Kitapevi, Ankara, 1993.
- Büyüktuğrul, Em.Amiral Afif; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi, Cilt-3**, Deniz Basımevi, 1923-1960.
- ; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi, Cilt-4**, Deniz Basımevi, 1974-1983.
- ; **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, Deniz Basımevi, 1967
- ; **Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihî Üzerine Etkileri**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1998
- ; **Memleket Müdaafası ve Donanma**, Donanma Mecmuası, İstanbul, Temmuz 1841
- Carlo M., Cipolla; **Yelken ve Topçuluk**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.
- Cemal Paşa; **Hatırat**, Hazırlayan Metin Martı, Arma Yayını, İstanbul, 1996.
- ; **Türkiye'de Geri Kalmışlığının Tarihi**, Can Yayını, İstanbul, 1997.
- Cerrahoğlu, Nilgün, **İnebahtı Neden Hala Unutulmadı**, Cumhuriyet Yayınları, İstanbul,2004.
- ; **Türkiye Kilit Ülke**, Cumhuriyet Yayınları, İstanbul, 2004.
- Cevdet, Ahmet Paşa; **Cevdet Tarihî Cilt I-II**, Vatan Gazetesi Yayınları, Ankara, 2009.
- Crimmin, K. Patricia; **A Great Object with US to Procure This Timber...:The Royal Navy's Search For Ship Timber in the Eastern Mediterranean and Southern Russia** , London, 1999.
- Çoker, Fahri; **Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Heyetleri, Bahriyemizden Yakın Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Karargâh Basımevi, Ankara, 1994.

- Danışmend, İsmail Hami, **İzahlı Osmanlı Tarih Kronolojisi**, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1961.
- Demiral, Cafer; **Türkiye'nin 42. Hükümeti**, Başbuğ yayınları, Ankara, 1973.
- Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları**, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, 1994.
- Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998**, Deniz Harp Akademisi, İstanbul, 1998.
- Denizcilik Gücü Ders Notu**, Deniz Harp Akademisi, Komutanlık ve Karargâh Subaylığı Öğrenimi, Harp Akademileri Basımevi, İstanbul, 2009.
- Deniz Stratejisi**, Deniz Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 1998.
- Duran Tülay; **Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları, Vapur Donatıları**, Vapur Acenteleri Derneği, İstanbul, 2002
- Dümen, Erdoğan; **Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri**, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul, 1993
- Düzcü, Levent; **Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890–1918)**, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale Üniversitesi, Kırıkkale, 2004.
- Erendil, Muzaffer; **Topçuluk Tarihi**, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 1982
- Saner Nejat; **Atatürk Dönemi, 19 yılın Altın öyküsü**, İstanbul, 1975
- Faroqhi, Suraiya; **Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Ankara, 1998.
- Gencer, Ali İhsan; **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789–1867)**, Türk Tarihî Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2001.
- ; **Harp Gemilerine Papaz Tayin Meselesi**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul, 1981.
- ; **Türk Denizcilik Tarihî Araştırmaları**, Türkiye Denizcilik Sendikası Basımevi, Ankara, 1999.
- Georgean François, **Osmanlı-Türk Modernleşmesi(1900-1930)**, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2009.
- Gülen, Nejat; **Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin iki yüz yıllık Tarihçesi (1773–1973)**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1987.
- Güngen, Coşkun, **XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği**, Deniz Kuvvetleri Yayınları, Ankara, 1997.
- ; **Denizcilik Gücü**, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul, 2000.
- Goodwin, Jason; **Ufukların Efendisi Osmanlılar**, Timsal Yayınları, İstanbul, 1985.
- Gömlüksiz, Eda, Gülşen; **II.Meşrutiyetten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği**, C.II, Türk Denizcilik Tarihî, DKK Yayını, İstanbul, 2009.

Namık Gökçay; **Deniz İkmal Eğitimi ve Okulları (1699–1999)**, Deniz Basımevi, İstanbul , s.44

Greenhalg, Albion Robert; **Forest and sea power: The Timber Problem of Royal Navy 1652-1862**, London, 1992.

Güz Nurettin; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: İnalçık Halil **Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu**, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002

————— ; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: Bostan İdris **Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliğinde Savaş ve Organizasyon**, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002

————— ; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: İnalçık Halil **Haçlılar ve Osmanlılar: Barbaros Hayreddin Paşa Fransa'da**, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002

————— ; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: İnalçık Halil **Fatih ve Ege Denizi** Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002

————— ; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: Kışslıng, H.J. **Sultan II. Bayezit'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler (1481–1512)** Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002

————— ; **Türk Denizcilik Tarihî**, Editör: Saracı oğlu F. , **Osmanlı Deniz ve Harita Coğrafyaları**, Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002

Işın, İ.Bülent; **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi (1299–1922)**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Merkezî Dairesi Başkanlığı Basımevi, Ankara, 2004.

————— ; **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi (1923–2005)**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Merkezî Dairesi Başkanlığı Basımevi, Ankara,2006.

İnalçık, Halil; **Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar-I**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1987

————— ; **Osmanlı İmparatorluğu, Klasik Çağ**, Yapı Kredi Bankası Kültür Yayınları, 2004

İnan, Arı; **Tarihe Tanıklık Edenler**, Çağdaş Yayınlar, İstanbul,1997

Joseph, von Hammer, **Osmanlı Devleti Tarihi Cilt I ve II**, Milliyet Kültür Yayınları, İstanbul, 1966

İşipek Ali Rıza ve Oğuz Aydemir; **1770 Çeşme Deniz Savaşı: 1768–1774 Osmanlı Rus Savaşları**, Denizler Kitapevi, İstanbul, 2006

Kaçar, Mustafa; **Osmanlı İmparatorluğu'nda Askerî Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin kuruluşu (1808'e kadar ) Osmanlı Bilim Araştırmaları II**, Deniz Basımevi, İstanbul,1985.

Kansu, Mahzar Müfit, **Erzurum'dan Ölümüne Kadar Atatürk'le Beraber Cilt I-II**, Türk Tarih Kurumu Yayını, Ankara, 1989

Kansu Şarman; **Hobart Paşanın Anıları**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2010

- Kantemir Dimitri; **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2009.
- Karal, Enver Ziya; **III. Selim' in Hattı Hümayunları, Nizam-ı Cedit**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988.
- ; **Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar**, Tarih Vesikaları, 1/3(1941), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999
- ; **Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1996.
- ; **Osmanlı Tarihî Cilt-7**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.
- Kaynak, Osman; **Amiral Vehbi Ziya Dümerin Anıları**, İstanbul Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaa Müdürlüğü, İstanbul, 2003.
- Keagan, John; **Savaş Sanatı Tarihi**, Harp Akademisi Yayınları, İstanbul, 1995
- Kennedy, Paul; **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1990.
- Kinross, Patrick, **Atatürk, The Rebirth Of The Nation**, Weidenfeld & Nicolas, Londra 1993
- Kocatürk, Utkan, **Doğumdan Ölümüne Kadar Kaynakçalı Atatürk Günlüğü**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İkinci Basım, Ankara, 1992
- Koloğlu, Orhan, **Türk Çağdaşlaşması**, Boyut Kitapları, İstanbul, 1995
- Komatsu, Kaori; **Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancılar ve Gayr-i Müslimler**, Tarih ve Toplum, s.139.
- ; **Ertuğrul Firkateyni(Bir Dostluğun Doğuşu)**, Turhan Kitapevi, Ankara, 1992.
- Kumrular, Özlem; **Gemiler, Korsanlar, Haydutlar**, Toplumsal Tarih Dergisi, İstanbul, Temmuz 2004.
- Kurumahmut, Ali; **Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2011
- Kutay Cemal; Reis-i Cumhur Gazi Mustafa Kemal'in Kitaplara girmemiş bir hasretinin metni, Tarih Sohbetleri 1, İstanbul, 1966.
- ; **Cumhuriyet Devinde Suiistimaller, Meclis Tahkikatı Divan-ı Ali'ler**, Yükselen Matbaası, 1968.
- Küçükkaya, İsmail, **Cumhuriyetimize Dair**, HYB Basım, Ankara, 2008.
- Lewis, Bernard; **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, Çeviren: Metin Kıratlı, 2. Baskı, Ankara, 1984.
- Lüle, Zeynel; **Ali Çavuş**, Doğan Yayıncılık, İstanbul, 2008.
- Mahan, T.Alfred; Captain, The Influence of Sea Power Upon History 1660–1783, Oxford Publications, U.K, 1987

- Mantran, Robert; **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi-I**, Adam Yayınları, 1999.
- Mardin, Şerif; **Din ve İdeoloji**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- ; **Türkiye’de Din ve Siyaset**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2004.
- ; **Yeni Osmanlı Düşüncesinin Doğuşu**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- Metel, Raşit; **Türk Denizaltıcılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1960.
- ; **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966.
- Meydan, Larrusse; **Yunanistan**, Anadolu yayınları, 24.cilt İstanbul, 1992,
- Mollat, Michel du Jourdin; **Avrupa ve Deniz**, AFA Yayıncılık, İstanbul, 1993.
- Mütercimler, Erol, **Kurtuluş Savaşı’na Denizden Gelen Destek. Sovyetler Birliği’nden Alınan Yardımlar. Kuva-yı Milliye Donanması**, Yaprak Yayınları, İstanbul, 1992
- Olgaç, Necmettin; **Türk Deniz Tarihi Özeti**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul 1954.
- ; **Türk Denizciliğine Umumi Bakış**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952
- Oran, Erdoğan; **Çanakkale Deniz Savaşlarında Denizaltı Hareketi**, Hacettepe Üniversitesi Tarih Bölümü Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2007.
- Ortaylı, İlber ; **Son imparatorluk Osmanlı**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2006.
- ; **Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu**, Timaş Yayınları, X. Baskı, İstanbul, 2010.
- ; **Defterimden Portreler, Tarihten ve günümüzden**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2011.
- Otman Cengiz; **Deniz Gücü ve Deniz Stratejisi**, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 1988
- Öcal, Yüksel; **Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2008.
- Ödeş, Cengiz; **Hüseyin Rami Paşanın Anıları**, Türk Deniz Harp Tarihi, Deniz kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2009.
- Örnek, Özden, **Türk Denizcilik Gücü**, Deniz Harp Okulu Basımevi, İstanbul, 2004.
- Özdemir Hikmet; **Fahri S. Korutürk**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2006
- Özkan, Turgut, **Vahidedin, M. Kemal ve Millî Mücadele Yalanlar, Yanlışlar, Yutturmacalar**, Bilgi Yayınları, Ankara, 1997
- Öztuna, Yılmaz; **Büyük Türkiye Tarihi Cilt 3-10**, Diyanet işleri Başkanlığı Yayınları, İstanbul,1977.
- ; **Türk Tarihinden Yapraklar**, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 1999.
- Parin, Fahri; **Cemal Paşa Anıları (1913-1922)**, İskenderiye Yayınları, İstanbul, 2009.
- Polat, Soner; **Denizin Koruyucuları Deniz Kuvvetleri Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2008



- Richmond, Herbert; **Devlet Adamları ve Deniz Gücü**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2002.
- Sancar, Emin; **Türk Denizcilik Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 2006.
- Sayacı, Kenan; **Deniz Harp Okulu Tarihçesi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul 1999.
- ; **Türk Rus Münasebetlerinin Bir Analizi**, Millî Eğitim Bakanlığı Basımevi, İstanbul, 1998.
- Serrano, Manuel- Sanz, Young; **Türkiye'nin Dört Yılı 1552–1556**, Tercüman 1001 Temel Eser.
- Sevinç, Necdet; **Osmanlıların Yükselişi ve Çöküşü**, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1999
- Sessiz ve Derinden, Türk Denizaltıcılık Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005.
- Shaw, Stanford J. ; **Between Old and New. The Ottoman Empire under Selim III (1789-1807)**, Cambridge-Massachusetts: Harvard University Press, New York, London, 1971.
- Soydemir, Selman; **Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007.
- Süleyman, Nutki; **Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, İstanbul, 1993.
- Şengül, Mete; **20. Yüzyıl Başlarında Cezair-i Bahr-i Sefid Vilayeti**, Doktora Tezi, Ankara, 1996.
- Şimşir, Bilal; **Ege Sorunu**, Cilt 1, TTK, Ankara, 1976.
- Tarakçı, Nejat; **Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi**, Deniz Basımevi, Ankara, 2005.
- The Turkish Submarine Fleet, at deep,in silence**, Turkish Naval Printing House, İstanbul, 2009.
- Tengüz Hüsnü; **Osmanlı Bahriyesinin Mazisi**, Genelkurmay Başkanlığı Yayını, Ankara, 1995.
- Tezel, Hayati; **Anadolu Türkleri'nin Deniz Tarihi**, Kastaş Yayınları, İstanbul 1973.
- Trumpener Ulrich; **Germany and the Ottoman Empire**, Princeton University Pres, New Jersey, 1968
- Tunstall, Brian; **Denizde Dünya Harbi**, Genkurmay Yayınları, Ankara, 1947.
- Türk Deniz Kuvvetleri Tarihi**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı; **Osmanlı Devleti'nin Saray Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1948.
- ; **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.
- Yavi, Ersal; **Bir Ülke Nasıl Batırılır**, Yazıcı Yayınevi, Ankara, 2001

Yavuz Celalettin, **Balkan Harbî'nde Osmanlı Donanmasını Neden Kullanamadı**, Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri Cilt-I-II, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1998.

\_\_\_\_\_ ; **Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar**, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 2005.

Wachtel, Andrew, Barunch; **Dünya Tarihinde Balkanlar**, Çev; Ali Cevat Akkoyunlu, Doğan Kitap, İstanbul, 2009.

Wallach, Jeduha; **Bir Askeri Yardımın Anatomisi (Türkiye'de Prusya-Alman Heyetleri 1835-1919)**, T.C. Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı,, Çev. Fahri Çeliker, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1977

Woods, Henry F.; **Türkiye Anıları(Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl)**, Çev.Fahri Çoker, Deniz Kuvvetleri Yayınları, İstanbul, 1976.

Zorlu, Tuncay; **Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and Modernisation of Ottoman Navy**, New York, 2008,

## 5. Makaleler

Agoston, Gabor; **“Avrupa’da Osmanlı Savaşları (1826–1909) Yeniçağda Savaş Sanatı”**, İstanbul, 2003, s.140–141.

Akşin, Sina, **“Siyasi Tarih (1789–1908) Türkiye Tarihi, Osmanlı Devleti 1600–1908, c.II**, İstanbul, 1991.

Besbelli, Saim; **İki Dost Bahriye**, Donanma Dergisi, İstanbul, Nisan 1957, sayı: 417, s.12–16.

Gülnehal Bozkurt; **Sevr'den Lozan'a**, Silahlı Kuvvetler Dergisi, 382 sayı , Ekim 2004, s.9-15

Çoker, Fahri; **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Dergisi,Deniz Basımevi, Ankara, Temmuz 1994, sayı: 560, s. 39–50.

Demirel Ergün; **Türk Deniz Tarihî özeti Cumhuriyet'in 60. yılında Türk Deniz Kuvvetleri**, Deniz Kuvvetleri Dergisi Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1983, Sayı 523, İstanbul.

Düzcü, Levent; **"Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları (1876–1922)"**, Akademik Bakış, Cilt 3, Sayı 5, İstanbul, 2009.

Erdem, Şerafettin; **Anlarda Gölcük**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ankara, Kasım 1991, sayı: 551,s.28–40.

Eyiceoğlu, Celal; **Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları**, Donanma Dergisi, İstanbul, Ekim, 1962, s.1–17

Güngen, Coşkun; **Bahriye Vekâleti**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Deniz Basımevi, Ankara, Ekim 1985, sayı:531, 23–26.

Ünlü Rasim; **Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, 1996

## 6. Ansiklopedi ve Sözlükler

Ana Britanica Genel Kültür Ansiklopedisi, Hürriyet Yayını, İstanbul, 1997.

Büyük Larousse, Milliyet Yayını, İstanbul, 1997.

Büyük Lügat Ansiklopedisi, İstanbul, 1998.

Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi, İletişim Yayınları, İstanbul, 1994.

Develioğlu Osmanlıca-Türkçe Lügat

İslam Ansiklopedisi, İstanbul, 1987.

Türkçe sözlük, Türk Dil Kurumu Yayını, Ankara, 2001.

## 7. Tezler

Batmaz, Şakir; **II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması**, Erciyes Üniversitesi (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Kayseri, 2002.

Oran, Erdoğan; **Çanakkale Savaşlarında Denizaltı Harekâtı**, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2007.

Ünlü, Rasim, **Atatürk Döneminde Cumhuriyet Bahriyesinin oluşumu**, İstanbul Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, İstanbul, 1996.

## 8. Süreli Yayınlar

Askeri Tarih Bülteni.

Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi.

Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi CTAD

Deniz Kuvvetleri Dergisi

Global Strateji

Silahlı Kuvvetleri Dergisi

Stratejik Araştırmalar Dergisi

Türkiyat Araştırmaları Dergisi

## 9. Çevrimiçi Kaynaklar

www.atase.gov.tr

[www.dzkk.gov.tr](http://www.dzkk.gov.tr)

www.tbmm.gov.tr

## **EKLER**

## EK-1

### YABANCI MÜŞAVİRLERİN RAPORLARI

#### 1. Walker'in Bahriye Mektebi Hakkındaki Raporu:

Mekteb-i Bahriye-i Şâhâne'de iktizâ eden ba'zı husûsât-ı lâzimeye dâir İngiltere Kapudanlarından valker nâm kapudanın takrîri

El-hâletü hâzihî Mekteb-i Bahriye Şâhâne'de hocaların killet sebebiyle Şâkirdânın ekser-i evkâtı beyhûde geçmekte ve bu cihetle hocalar dahi dûcar-ı ta'b olmaklada olduklarından mekteb-i mezbûrun mehmâ-emken hüsn-i sûret üzere idâre olunup Şâkirdânın her vakti kesb-i ma'rife münhasır olmasıyla sâye-i şâhânede hocalar dahi nev'an istirahatlerini husûle getirmek umniyesiyle iki hoca ile iki halifenin nasb ve ta'yîn olunması

Mekteb-i mezkûrda litografya ve tâbâ't-ı âdiye destgâhları mevcûd olmağla hurûfat dahi tedârik olursa tadrîs olunan kütübün tab'ı kütübde iktizâ eden hurûfat ve levâzımât-ı sâire tedârik olunup teksîr-i kütübe şurû olunması

Fusûl-i erba'a mütegayyir oldukça derslerin tertîbine halel îrâs eylemesi umûr-ı tabî'iyeden olmağa dersler ile meşgûliyet-i sâirenin sırasını mevsime tatbîk etmek için bir cedvel tanzîm olunup haftâda vâki her günün bir meşgûliyeti ve mümted olacağı sa'at ve dakika işâr olunarak cedvel-i mezkûrun i'lânı zımnında mektebin bir mermer veyahud mecma'ına vaz' olunması.

Mekteb-i mezkûr Şâkirdânı mektebden ba'de' tahsîl ihrâc olduklarından yüzbaşı mülâzımlığı rütbesine nâil olmaları kânunnâme-i hümayûnda meşrû olup rütbe-i mezkûre ashâbının ameliyât-ı bahriyeye hayli vukûfları lâzimededen olarak ameliyât-ı mezkûre dahi mektebde istihsâli muhâl olmağla birinci ve ikinci sınıf ashâbının beher hafta bir gün vakt'i zuhra kadar mekteb sefinesinde her dürlü ameliyât-ı bahriyeyi icrâ ve ba'de'z-zuhra bir nefer yüzbaşı mürâdefesiyle filukaya râkib olup kendileriyle kürek çekip ve dümen kullanıp yelken açıp kapayarak liman dâhilinde ve hâricinde ahşama kadar olta edip mevsim-i sayfa sınıf-ı evvel ashâbı halîfelerden biri istirdâf olunarak mekteb sefinesinin Bahr-i Marmara'ya irsâl olunup her bir hizmetde kesb-i mahâret eylemeleri

Mektebin taraf-ı garbisinde vâkî olan meydanın vasatında bir direk van'olunup seren ve yelken ve edevât-ı sâresi mükemmel edilerek mezkûr meydanın taraf-ı cenûbisinde safine bataryasıyla güğerte taklîdi bir mahal binâ ve üç dört top ile techîz olunarak ol meydânın şâkirdler top ve yelken ta'lîminde kesb-i mahâret eylemelerine mücib

Fransa lisânının tahsîline her vechile tergîbat ve teşvîkât îcât olunup iktizâ eden lûgat ve gramer ve ta'lim kitapları taraf-ı mîrîden tedârik ve i'tâ olunması

Taraf-ı mîrîden kâğıd ve muktazî olan edevât i'tâ olunup birinci ve ikinci sınıf ashâbının beher hafta ikişer sâ'at müddeti iki def'a harîta tersîmine ta'lim etdirip sınıf-ı evvel ashâbı

mevsim-i sayfda mekteb seffinesiyle sefer eyledikleri mahallerin harîtasını istihrâc ve inşâsına dahi me'mur olmaları

Mekteb-i mezkûrun sınıf-ı evveline idhâl olunan şâkirdlerden her birine taraf-ı mîrîden bir oktant ve bir ustunc ve bir aded Karadeniz ve Akdeniz harîtalar i'tâ ederek mektebden ihrâc birle mülâzım olduklarında edevât-ı mezkûr taraf-ı hazret-i şâhânedan teşvîk ve imtiyâz için kendilerine bahş buyrulması

Şâkirdânın sıhhat-i bedenleri için beher yevm iki sâ'at müddeti koşmak ve sıçramak ve direkden ve ipden sarılıp çıkmak gibi ve mevsim-i sayfda fenn-i sebhî dahî ta'lîm etdirilmesi

Derslere tahsîs olunan evkât hâricinde şâkirdlere yeni ders tertîbi hocalara bir meşgûl olup ta'lîmât-ı ameliyeyi icrâ etdirecek ve şâkirdlerin seyr ve tamâşâ ve mekteb seffinesine gidip gelmeleri esnâsında etvâr ve hareketlerine nezâret edecek ba'zı me'murların nasbı iktizâ etmekle donanma-yı hümayun zâbitânından müsîn ve ihtiyârlardan ve ameliyât-ı bahriye vukûf ve ma'lûmât olanlardan dört yahut altı nefer intihâb olunup ta'yîniyle sâye-i şâhânedan mütekâ'id gibi olarak da'vât-ı Hayriye-i şâhâneye dâimâ muvâzabat ederler.

Umûr-ubahriyeye dair Turkî'den olarak kitâb teksîri emrinde her nevi teshîlat ve teşvikât mûcib olacağından mekteb-i mezkûrda kitâb ve harîta tab'ına iktizâ eden kâffe-i âlât cem' ve tertîb olunup fenn-i mezkûrdan bahs eden Türkiyyü'l ibâre tasnîf ve gerek tercümeden arz eden kimesneye kitâbın kıt'asıyla keyfiyât-ı sâresine nisbeten mu'ayyen meblağın taraf-ı eşref-i şâhânedan ihsân ve bu husûsun li-eclî'l-i'lan Takvîm Vekâyi'ederc olunması.

(TSMA, E.4788)





## 2. Hobart Paşa'nın Osmanlı Donanması Eski Gemilerin Satılıp Yerlerine Yeni Gemiler Alınması Hakkındaki Raporu:

Şimdiye kadar şu'âbat idâre-i saltanat-ı seniyyece müttehaz ve mer'î olan kavâ'id ve usûl hakkında terakkiyât düveliye ve selâmet-i milliyeye ve tatbîkan her dürlü ta'dîlât-ı nâfi'a ve Islâhât-ı Hayriye eshâb ve vesâiline cidden ve hakikaten teşebbüs buyurduğu şu zamân-ı sa'âdet nişânda cümle-i vezâif sadât-i bendegânemden add eylediğim Devlet-i Alliyeye-i Şâhânelerinin terakkiyât-ı bahriyesi mâdde-i mu'tenâ-bihâsının nokya-i bidâyeti olmak ve islâhât-ı umûmiye tetimmesinin ve belki cümlesinden elzem ve akdem bir nazar-ı dikkatde tutmak üzere vârid-i hâtır-ı kâsırânem olan ba'zı mütâla'âtım şevketlü kudretlü inâyetlü veliyyü'n ni'met bî-minnet efendimiz hazretlerinin arz-ı nazargâh-ı iltifâtlarına cür'et eylerim.

Nezd-i âlî cenâb-ı şevket-me'âbı-ı hümâyûnlarından ma'lûm ve müsellemler buyrulduğu üzere sanâyi-i nâriye ve vesâit-i harbiyenin yevmen fe-yevmen tebdîl ve tecdîdiyle ma'mûlat-ı kadîme ibtâl edilmek sûretine Avrupa'ca sarf-ı himmetle bu yüzden tezyîd-i kuvvet ve te'kîd-i metânet bulunduğu gibi bu kere dahi Rusya Devletinin nev-îcâd sefâin-i harbiye inşâsıyla inşâât-ı atıkayı ibtâl eylemiş olduğundan bunun sûreti i'mâl ve isti'mâlinece îzâhât-ı lâzıme hâvî Tayms gazetesinin neşr ve i'lân eylemiş olduğu ta'rifesinin tercümesi leffen takdîm-i huzûr-ı âtîfet-neşûr hümâyûnları kılınarak celb-i nazar-ı dikkat-i velyü'n-ni'amîlerine müsâra'at olunur. Mezkûr harp seffinesinin fevâid ve lüzûmu ta'dâd ve tafsîlden müstağnîp olup ancak her bir âlât ve edevâtı muhdes ve nev-îcâd sırf levâzım-ı mühime-i harbiyeden ibâret ve kıt'ası ufak ve sınıf-ı hafifden ve sür'ati seyr ve hareketi tehâcümât ve ta'kîbâtta bahş-ı selâmet bir usûlde yapılmış ve hâmil olduğu toplar menâzîl-i ba'ideden müdâfa ederek derece-i sâlisede dahi derûnunda envâ'-ı muhtelifeden müte'addid torpidolar mevcûd olup Kraft nâmıyla yâd olunmaktadır. Bunun fevâidine bir numûne olmak üzere Yunan Devleti'nin nev'-i mezkûrdan bir kıt'asını mübâya etmiş olduğunu hâssaten arz ve beyan ederim.

Binâen aleyh kuvve-i bahriye-i Osmâniye'nin muhafâza-i mevki'de mâbihi'l-istinâdı bulunan mehâbet-nümâ birçok zırhlı donanma-yı hümâyûnları mevcûd ise de bunların Mes'ûdiye firkateyn-i hümâyûnundan mâ-adâsı meydân-ı müsâdeme ve müdâfa'ada işbu ezmine-i ahîre inşââtına mukâbele ve mukâvemet edebilecek bir kıyâs ve nisbetde olmadıkları anlaşılmaqda olup çünkü mezkûr zırhlılar ma'mûlat-ı kadîmden olarak derûnlerinde ne torpido ve ne de torpido vapurları bulunmaqda olduğu gibi zâten zırhları ince ve inşââtı gâyet battâl bir sûrette olmağa sefâin-i harbiye için evvel emrinde matlûb ve mültezem olan sür'at-i seyirleri dahi yoktur. Ma'amâfih gerek Rusya Devleti tarafından Bahr-i Siyah'da ve gerek diğeri bir taraftan mezkûr nev-îcâd sefâyinle bir harekât-i

tehdîdiyle icrâ edebilecek olduğu takdirde Şu hâlde sefâyin-i mevcûde-î Osmâniyeleriyle mukâvemet kâbil olmayacağı emr-i celîdir.

İhtyâcât-ı zamâne ve terakkiyâtı bahriyece her dürlü eshâb ve vesâilin istihsâl ve istikmâli husûsunda masrûf ve ma'tûf buyrulan müsa'adât ve ikdâmât-ı fevka'l-âde-i şehinşâhinleri manzûr-ı nazar-ı Őükrân olmakta bulunmasına ve muhâfaza-ı sevâhil ve te'mîn-i mevâki Şu zamanlarda muhtera'atı mezkûrenin vücûduna menût ve mütevakkıf olup bundan böyle zikr olunan kârı-ı kadîm sefâyinle karşı durulamayacağına binâen saltanat-ı seniyyece dahi derece-i vücûbda bulunan muhtera'atı mezkûreden derdest ve tedârik husûsuna müsâ'ade-i celîle-i Őâhâneleri istirhâm ile berâber sûret-i mübâya' asınca dahi tedâbir -i âtiyenin ittihâzı muvâfık-ı maslahat gibi tasavvur ve tahattur olunmaktadır. Şöyle ki zâten Mes'ûdiye firkateyn-i hümâyûnundan mâ'adâ zırlı sũfün-i harbiye-i Şâhânelerinin ber-vech-i meŐrũh ma'mûlât-ı kadîmeden olmasıyla battâl ve metrũk hükümde kalarak tabi''î vesâit harbiye-i hâzıra sırasında kâbil-i mukâvemet olmayacakları gibi sevkîyât-ı lâzıme husûsunda dahi isti'mâllerine lüzũm ve ihtiyâc olmayıp ve çũnkü el-hâletũ hâzihî elden bulunan nakliye ve sũr'at vapurlarıyla ta'dil ve teŐkîline himem-i celîle-i Őâhâneleri bî-dirîĝ buyrulan Osmanlı kumpanyası vapurları her bir nakliyâta kifâyet edebileceğinden ba'demâ bunların hiçbir kuvvet ve ehemmiyetleri kalmamıŐ demek olmağla usũl atıka inŐââtından olup da lüzũmu görũlmeyen mezkũr zırlı sũfün-i Őâhânelerinden çend kıt'asının çâkerlerinin İngiltere ve Fransa'dan celb ve da'vet edebileceğim müŐterilerine veyahud zuhũr edecek sâir tâliblerine fũruhtuyla bunların ale't-tahmîn bâliĝ olacak beş altı yũz bin lira mikdârı esmâni hâsılasından iki yũz elli bin lirasıyla ta'rife-i ma'rũza mücebince zikr olunan nev-icâd sefâyin-i harbiyeden i'mâl ve inşâ olunarak kuvve-i bahriye-i mũlk-dârîlerine bahş-ı emniyet ve tezyîd-i metânet buyurulması ve kusũr kalacak mebâliĝin dahi ya masârif-i âdiye-i bahriyeye veyahud emr ü irâde-i seniyye veliyyũ'n-ni amîleri vechile tensîb buyurulacak masârif-i mühime-i sâireye sarf olunması husûslarını hasbe'l-hâl münâsib gibi mütâla'a eylemekdeyimdir.

Çâkerleri dâimâ selâmet-i hâl ve istikbâl-i devlet ve istikmâl-i esbâb-ı şevket ve kuvvet-i hükümrânîleri arzû sâdıkâne veniyyet-i hâlisânesiyle yaşamakta bulunduğum nezd-i mekârîm-vefd-i hazret-i hilâfet-penâhîlerinden muhakkak ve musaddak bildiğimden bu bâbda olan mütâla'ât ve tahatturât-ı bendegânemi hâk-i pâ-yı merâhim-ihtivâ-yı şehriyârânelerine ümidvârâne ve mağrûrâne arz ve takdîme ictisâr eylerim ol bâbda ve kâtibe-i ahvâlde emr ü fermân kudretlü mahâbetlü şevketlü inâyetlü veliyyü'n-ni'met-i bî-minnet efendimiz hazretlerindedir.

Kulları Augustus Hobart

**(BOA, Y.PRK.MYD 1/70)**



دانشگاه تهران - قوه مجریه - هیئت وزیران - ریاست جمهوری و نهادهای زیرین  
ریاست سازمان امور مالیاتی کشور - هیئت مدیره - هیئت مدیره  
حاکمیت - سازمان امور مالیاتی کشور - هیئت مدیره - هیئت مدیره  
سازمان امور مالیاتی کشور - هیئت مدیره - هیئت مدیره

مردی



### 3. Wood Paşa'nın Torpido Talimi Hakkındaki Raporu:

Sa'âdetlü Vudz Paşa Hazretleri tarafından takdîm olunup Şûrâ-yı Bahriye'ye havâle buyrulan melfûf takrîrin hulâsa-i münderecâdı Tersâne-i âmire'de mevcûd bulunan torpido istimbotlarından vakt-i harbde intizâr olunacak hidemât taht-ı idârelerine tevdi edilecek zâbitân ve efrâdın mükteseb oldukları ma'lumat ve mahâretleriyle mütenâsib olmak lâzım geleceğinden zâbitan ve efrâd-ı mûmâilehimin İzmid Körfezinde icrâ-yı ameliyât eylemek üzere İzmid tersanesine bir tecrübe ve ameliyât istasyonu inşâsını hakkında torpido komisyonundan tanzîm olunan müzekkirenin takdîm kılındığı ve bahriye çarhçı sınıfından torpido istimbotları mürettebâtı bulunan efendiler Şvarskop ve Vaythed torpidolarının usûl-i idâre ve endahtları hakkında haftada iki def'a ders görmekte oldukları misillü her nevi torpido ve elektrik fenerlerini idare ve ikâd edebilecek şehâdetnâmeli küçük zâbitân yetiştirilmesi için bir sınıf-ı mahsûsun teşkîliyle tadrîsleri mukarrer bulunduğu ve mevcûd olan yüz elli kıt'a torpidodan yalnız on adedinin başları memlû ve diğerlerinin boş olduğundan îcâbı takdîrinde mevcûd torpido istimbotlarına birer adet verilmek ve luzûmu olan pamuk barutunun tedârikiyle imlâ ve bahriye baruthânesi bir mağaza tahsis olunarak muhâfazalarına dikkat ve i'tinâ edilmek lâzım geleceği arz ve beyânında ibâret bulunmuş ve müzekkire-i mezkûrede dahi torpido ameliyâtı icrâsına en ziyâde müsâid İzmid körfezi olduğundan mahal-i mezkûr tersânesine merbût resimde gösterildiği üzere bir tecrübe ameliyât istasyonu inşâ ve ittisâline dahi li-ecli't-tecrübe gidecek olan torpidoların hava tulumbası ve buna muktazî kazganı ve hava depolarının vaz' olunacak mahalde muhâfazalarıyçün yalnız üstü örtülü bir gözaltı ilâvesiyle esnâ-yı tecrübede kullanmak üzere tecrübegâha elektrik feneri ve meyl alâmetleri ta'yîni ve lüzûmu kadar nişan ağırları ve çataklar vaz'ı ve torpido istimbotlarından münâvebeten birer ikişer İzmid'e götürülecek icrâ-yı manevra ve ameliyât etdirilmesi arz ve ityân kılınmıştır.

(DMA, ŞUB 364/1-A)



#### 4. Starcke'nin Tersâne-i Âmire Fabrikalar Dâiresi Hakkındaki Raporu

Tersâne-i Âmire Fabrikalar Dâiresi hakkında Mirlivâ sa'âdetlü Şitarke Paşa'nın tertîb ve tanzîm ve hâk-i pâ-yı mu'allâ-yı hazret-i şehriyârîye arz ve takdîm eylediği raporun tercümesidir;

Tersâne-i Âmire Fabrikalar Dâiresinin ahvâli hakkında âti'l-beyân mülâhazâtı atebe-i felek-mertebe-i cenâb-ı şehriyârîlerine arz iş'âr ile ikisâb-ı fahr ü mübâhât eylerim.

İşbu fabrikalar dâiresi müessesât-ı şâhâneye cesbân bir hâlde olmadığı ve husûs-ı mezbûrun esbâbı ise mevâdd-ı âtiyeden ibâret olduğu anlaşılıyor.

Evvelâ mezkûr fabrikaların aksâm-ı vâsı'ası gezildiği sırada âlât ve edevât-ı mühimme ile memlû ve fakat amele-i lâzîmenin cedvellerde gösterilen miktâr-ı mevcûdu tamâmen kâfi bulunduğu halde emr-i teftîşe pek i'tinâ edilmediğinden dolayı ekserîsinin adem-i devâmı veyâ kendi istirahatlarıyla meşgûl bulunması hasebiyle mu'attal birtakım destgâhlara tesâdüf olunuyor.

Saniyen el-yevm işbu fabrikalarda çalışan amelenin miktârı cedvellerde mukayyed olan ve mezkûr fabrikalar için ta'yîn ve tahsis kılınmış bulunan amele mikdârının ancak yüzde yirmisine veyâ otuzuna bâliğ olduğu ve farazâ modelhâne fabrikasına bâ-defter ta'yî n kılınan amele ve ustaların mikdârı on sekiz veyâ yirmi kişi kadar iken iş başında ancak üç veyâ dört bulunduğu ve makine fabrikasında bâ-defter mevcûd bulunması lâzım gelen yüz doksan kişiden iş ile meşgûl ancak otuz veyâ kırk kişi mevcûd olduğu görülüyor.

Binâen aleyh işbu eshâba mebnî birtakım mühim işlerin ancak pek uzun bir müddetde elden çıkarılabildiği müşâhede edilmekte ve farazâ mukaddemâ hâk-i pâ-yı şâhâneye ba'de'l-arz geçen mâh-ı Şubat evâilinde inşâsı emr olunan barut dilandisi makinesinin henüz ikmâl edilmediği görülmekte ve halbuki diğer bir husûsî destgâhda bu makûle bir işin bir buçuk iki mâhda behemehâl meydana çıkartacağı ve çıkarılmadığı takdîrde fabrikaca hiçbir fâideyi müntic olmayacağı derkâr bulunmaktadır.

Sâlisen işbu fabrikaların ba'zılarında bir sûret-i gayr-i muntazamada ortalığa atılmış birtakım makine aksâmı ve kazganlar ve âlât ve edevât-ı müsta'mele yığınlarından dolayı fabrikanın bir tarafında geçilmez bir hâlde gelinmiş olduğu ve işbu âlât ve edevât meyânında işe yarar birçok şeyler bulunabileceği ve fakat böyle enkâz altında çürüyüp mahvolmakta bulunduğu görülüyor.

El-hâsıl işbu fabrikaların cümlesinde bu gibi müessesât-ı şâhânenin terakkî ve tereffu'unun vâsita-i esâsiyesi olan hüsn-i intizâm ve usûl-i teftîş ve mu'ayene-i dâimînin adem-i mevcûdiyeti ma'a't-teessüf nümâyân olmaktadır.

Binâen aleyh hâl-i hâzırın ıslâh ve tebdîli emrinde mülâhazât-ı âtiyenin zikr ve beyânına ictisâr eylerim.



Evvelâ işbu fabrikalar nezâretinde gayûr ve ma'lûmât-ı mükemmele ashâbından bir zâbit bulunmadığı cihetle işbu makâma elyak bir zâtın ta'yîni lâzım gelecektir.

Sâniyen kendilerini vezâif-i mükellefelerini kemâ hüve hukkuhâ ifâ ve icrâya mecbûr etmek üzere Tersâne-i Âmire fabrikalarına âid bulunan zâbitân ve amelenin devâm ve adem-i devâmlarını ve sa'y ü gayret ve adem-i gayretlerini mübeyyin işbu fabrikalar nezâreti dairesine bir kıt'a kontrol defteri vaz' v te'sîsi münâsib olacağı gibi Tophâne-i Âmire'de mer'i olduğu fâidesi dahi görüldüğü vechile henüz genç ve ıvâklık hizmetinde bulunan ameleye Tersâne-i Âmire fabrikalarında dahi beher hafta altı guruşdan on guruşa ve san'atlarica mâhir ve hizmetlerinde liyâkati zâhir olanlara dahi on guruşdan yirmi guruşa kadar bir mikdâr mu'ayyen meblağın tahsîs ve i'tâ buyurulması münâsib olacaktır. Ve bir de evvel emirde birçok paralar sarfiyla tedârik edilmiş bulunan bunca zî-kıymet destgâhların hâvi olan binâları i'mâr ve ıslâh etmek üzere senevî bir mikdâr meblağın tahsîsi münâsib olacaktır.

İşte bu zikr olunan vesâit i'ânesiyle Tersâne-i Âmire fabrikalarının ıslâhı cüz'î bir masrafla mümkün olabileceği gibi bu vechile mezkûr fabrikaların ahvâl-i umûmiyeler dahi dahi müessesât-ı şâhâneye cesbân bir mertebeye ircâ olunabilecektir.

İşbu lâyiha kemterânemi atebe-i felek-mertebe-i cenâb şehriyârîlerine takdîmle zât-ı hazret-i pâdişâhîlerinin bir abd-i ahkar ve asdıkları olduğumu mertebeye-i fahr u mübâhâtda arz u iş'âr eylerim efendim, ol bâbda ve kâtibe-i ahvâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emr ve'l-ihsân şevketlü kudretlü azametlü pâdişâhımız pâdişâh-ı âlem-penâh efendimiz hazretlerindedir. Fî 14 Ramazânü'l-mübârek sene 1302 Fî 15 Haziran sene 1301.

Bende bahriye mirlivâlarından Şitarke

**(BOA, Y.PRK.ASK 27/18)**





## 5. Kalau Von Hofe'nin Osmanlı Bahriyesinin Terakkisi Hakkında Sunduğu Rapor:

Cenâb-ı âferînde-i bahr u ber, şehriyâr-ı terakkiyât-perver ve şehinşâh-ı muvaffakiyet-güster pâdişâh-ı âlî câh efendimiz hazretlerini ilâ-âhiri'z-zaman erîke-pîrâ-yı şevket ü şân buyursun âmin.

Nezd-i hikmet-vefd-i cenâb-ı hilâfet-penâhîlerinde bedîhiyât-ı umûrdan bulunduğu üzere bahriye için sükûn hiçbir vechile tevfi-k-i kabûl etmeyip bi'l-alis mütemâdî ta'lîm ve mümârese ile fa'liyet-i muktazîdir. Hizmet-i mezkûrenin tabî'at-ı mahsûsası iktizâsı bir müddet sükûnun bahş eylediği hâl-i tedennînin terakkî ve tazmîni belki müddet-i mezkûrenin bir iki misli zaman-ı fa'âliyet ile olabilir. Husûsâ vesâit-i harbiye hâzırının tenevvu ve tekessürüyle berâber gerek münferiden gerekse müctemi'an harbde te'sîr-i matlûbu verebilmeleri için ne sûretle isti'mâl edilmeleri muktazî idüğünün vehem olsun ta'ayyün ve takarrür etmemesi bahriyeye ihtiyâcı olan ba'zı devletleri her sene nazariyât-ı muhtelifenin tecrübe tahkiki ve zâbitânın mensûb oldukları şu'abât-ı hizmetde tahsîl mahâret ve ma'lûmâtları emrinde hemân bir harbde olacağa makîs derecelerde fedâkârlıklar ihtiyârına sevk eyliyor.

Bahriyeye verilen ihtimâmın yalnız mâddiyetiyle iktifa edilerek tarzda sefâin ve mütenevvi'u'l-cins esliha elde edip de efrâd ve zâbitânın bunların idâre ve ist'mâllerinde kesb-i meleke etmeleri o nisbete mühimsememek dahi o bahriye için mühlik bir istkbâl istihzâr eylemek demektir. Kuvve-i bahriyeye olan ihtiyâc ciheteyn üzere def olunur. Bu bâbda sâirlerinden sarf-ı nazar ahvâl-i mâliyeleri yolunda olmayan İspanya ve komşumuz Yunan devletlerinin heves-i terakkîlerini gösterebilirim.

Binâen aleyh ahvâl merkez-i ma'rûzada olduğu takdîrde hâk-ı şevket- ihtivâ-yı hazret-i kîtî-sitânîlerine olan ubûdiyet ve sadâkat-i nâçizânem iktizâsı donanma-yı hümâyunun ahvâl-i âtiyesi için şu istidlâlât bâhirenin atebe-i ulyâya arzı sevk-i vicdânîsinede bulunuduruyor ki,

Sefâinin limanında nîm mu'attal bulundurulması, evvelâ, mâddeten, olunan her dürlü ta'mîrât ve muhâfazaya edilen ihtimâma rağmen günde günde isti'mâlden sâkıt hâl-i harâbiye düşmesine bâdi olmaktadır. Sâniyen, ma'nen dahi:

1. Zâbitânın adem-i tecrübe yüzünden gerek elde mevcûd eskilere gerekse bundan böyle inşâ olunacak en mükemmel sefâine hattâ nefislerine bile i'timâdları nünselib olacaktır ki bunun ne derecelerde mûcib-i te'sîr bulunduğu vâreset-i arz u beyândır.

2. Misâlsiz tahsîl-i fen olmadığı gibi gerek Mekteb-i Bahriye-i Şâhâne'lerinde ve terbiyeleri emrinden her ne dürlü ihtimâm ve gayret edilirse edilsin bu gayret ve bu ihtimâm maksada takrîbden ziyâde teb'îde yardım eder. Vâkı'â, zâbitân mükemmel nazariyât tahsîl eyleyebilirler. Fakat bu da bir felsefe-i bahriye olmağla kalıp hiçbir vakit bir bahriye zâbiti ma'lûmâtı olmaz, Hâl-ı hâzırım lüzûm-ı tebdîline en güzel bir misâl olmak üzere bugün

bahriye zâbiti yetiştirmek husûsunda düvel-i mevcûd bahriyelerinin kâffesinde bir devr-i cedîd açıldığını ve gerek inşâât gerekse usûl-i harbiyece ne kadar mesâil var ise kâffesinin ameliyat yüzünden istihrâc ve isbât kılındığını arz eyleyebilirim.

3. Zâbitân ve efrâd-ı bahriyenin nîm denizde bulunmalarıyla askerliğin üssü'l-esâsı olan terbiye ve intizâm askerînin tahsîl ve muhâfazası dâhi kâbil olmaz. Kıdemli zâbitândan bu bâbdan bir fikr-i mahsûs hâsıl edenler var ise yevmen fe-yevmen gâib edecekleri gibi henüz dehâlet edenlere sû-i misâl olacaklardır. Çünkü her şeyde olduğu gibi mâ-vuzı'a-lehi bilinmeyen, lüzûmu hissedemeyen mâdde hakkında bir fikir uyanması muhâldir.

Hakâyık-ı mesrûde muhât-ı ilm-i âlî-i cenâb-ı hilâfet-penâhîleri buyurulmak üzere tebe-i felek-mertebe-i husrevânelerine arz kılınmış ve tasavvurât-ı hakîrânemce hal-i hâzırın terakkîsi emrinde limandaki sefâinde şimdikinden ihtimâmlıca ta'lîmât ve tahsîl-i ibtidâiyeye devâm edilmekte berâber Cezâyir-i Bahr-i Sefid sularında mütemâdiye seyyâr olmak üzere her dürlü techîzâtı mükemmel hiç olmazsa zırhlı ta'lim seffinesinin bulundurulması ve harekât-ı dâhiliyesi hakkında nazar-ı kimyâ-eser-i fârûkîlerinden geçmiş bir program üzerine müddet be-müddet zâbitânın içerisinde meleke ve mûmâresede bulunmaları âcizâne tensîb kılınmış ise de yine her hâlde ve kâtibe-i ahvâlde emr ü fermân hazret-i veliyyü'l emridir. Fî (28) Şa'bân sene (1)310 ve Fî 5 Mart (1)309.

Yâverân hazret-i şehriyârîlerinden ve bahriye mirlivalarından Almanyalı Kalav Von Hofe  
**(BOA, Y.MTV 75/236)**



ایمروز چو در - شفق برده یکتا بر آیدند فالکوبیج روت بر بر خاطی صعدا: اوز - حال طرد ازم بیجا آن نوزی بر شکی اولی  
اوزه بگویم بر خایطی شش بر بدت غرضه ود بر حده بر بر لریه آفتند برده بر حده بر بر لریه آفتند برده بر حده بر بر لریه آفتند  
و از بر کادستان همدان بر نند بر خراج دایم آفتند بر حده بر بر لریه آفتند برده بر حده بر بر لریه آفتند

صاحب دوازده بر نیت تم فرود تم دگره بر طبع بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده  
فعلی صایه زنی بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده  
هر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده

مخبر بر سرده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده بر حده  
بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده  
مگر بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده  
بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده بر نده

یادمان حضرت سید بهار است  
و هر چه بر سر او آید یاد  
خوردی

سماح علی ایام



## EK-2

**İrade Numarası : 1310-Ca-3**  
**Tarih : 8 Aralık 1892**  
**Konusu : Dâire-i Bahriye'nin sene-yi mâliye-i fevk'al- âde tertibi**  
**bakiyesinin ödenmesi**

### **Bab-ı Âlî Dâire-i Sadâret, Âmedî-i Dîvân-ı Hümâyûn**

Devletlü Efendim Hazretleri

Dâire-i Bahriye'nin sene-yi mâliye fevk'al âde tertib bakiyesinin ta'cil-i te'diyesi hakkında Bahriye Nezâret-i celîlesinden vuku'bulan iş'ardan bahisle Mâliye Nezâret-i behiyyesinden meb'us tezkere Meclis-i Mahsûs-u Vükelâ'da kırâat ve mütâlaa olunarak tertib-i mezbûre mahsûben şimdilik bir milyon guruşun havaleten i'tası husûsunun Mâliye Nezâret-i behiyyesine havalesi tezekkür edildiğine dâir meclis-i mezkûrdan kaleme alınan mazbata melfûflarıyla arz ve takdîm olunmuş olmağla ol-bâbda her ne vechle irâde-i seniyye-i cenab-ı hilâfet-penâhî şerefmütealik buyrulur ise mantûk-ı âlîsi infâz edileceği beyânıyla tezkere-i senâveri terkîm kılındı efendim.

Fi Cemâzi-yel evvel 310 Fi 25 Teşrîn-i Sâni 308      Sadrâzam

Ma'rûz-ı Çâker-i Kemineleridir ki

Resîde-i dest-i ta'zîm olan işbu tezkere-i sâmi-i sadâret-penâhileri Meclis-i Mahsûs-u Vükelânın mazbata-ı mezkûrede dahi arz ve beyân olduğu vechle dâire-i celîle-i bahriyece kaide-i tasarrufa kemal-i derece-i illiyet olunarak şimdilik tesviyesi karargir olan akçe ile irâde-i maslahata say' ve gayret olunmak üzere ber-vech-i tezekkür ve istîzân-ı iktizâsı îfâsı şeref müteallik buyrulan irâde-i senniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhî mantûk-ı münîfinden olub bu bâbda bahriye nazırı devletlü paşa hazretlerine îfâ-yı tebligat edilmiş olmağla ol-bâbda emr-ü fermân hazret-i veliyyü-ül emridir.

Fi 18 Cemâzi-yel evvel 310 Fi 26 Teşrîn-i sâni 303      Serkatib-i Hazret-i Şehryârî





### EK-3

**İrade Numarası : 1310-C-3**

**Tarih : 15 Ocak 1893**

**Konusu : Dâire-i Bahriye'den Umum Askeri Tekaüd Sandığı'nın Meclis-i İdaresi A'zâlığına Mehmed Efendi'nin muvakkaten ta'yîni**

#### **Bab-ı Âlî Dâire-i Sadâret, Âmedî-i Dîvân-ı Hümâyûn**

Devletlü Efendim Hazretleri

Dâire-i Bahriye'den Umum-i Askeri Tekaüd Sandığı'nın Meclis-i İdaresi'ne me'mûr bulunan Kamil Bey'den mahlûl olan a'zâlığa Mülga Bahriye Sandığı mümeyyizi olup sandığın muhasebe kalemi Dersâdet tebaasından müstahdem bulunan ve sandık muâmelât ve musâlaha vukufû olan Mehmed Efendi'nin muvakketen ve iâneten Dâire-i Bahriye'den i'ta edilen bin altı yüz seksen kuruş maaşla ta'yini hakkında sandık-ı mezkûr Nezâret-i Behiyyesi'nden gelen ve ol-bâbda Bahriye Nezâret-i celîlesinden vârid olan tezkereler arz ve takdîm kılınmış olmağla ol-bâbda her ne vechle irâde-i seniyy-e cenab-ı hilâfet-penâhî şeref müteallik buyrulur ise mantûk-ı âlî infâz edileceği beyânıyla tezkere-i senâveri terkîm kılındı efendim.

Fi Cemâzi-yel âhir 310 Fi 30 Kânun-i evvel 308

Sadrâzam

Ma'rûz-ı Çâker-i Kemineleridir ki

Resîde-i dest-i ta'zîm olub melfûflarıyla manzûr-ı âlî olan işbu tezkere-i sâmi-i sadâret-penâhileri üzerine mûcibince irâde-i senniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhî şeref-müteallik buyrulmuş olmağla ol-bâbda emr-ü fermân hazret-i veliyyü-ül emridir.

Fi 26 Cemâzi-yel evvel 310 Fi 26 Kânûn-i sâni 308 Serkatib-i Hazret-i Şehryârî



EK-4

İrade Numarası : 1310-B-1

Tarih : 24 Ocak 1893

Konusu : Heybeliada'da Vâki' Bahriye'yi Şâhâne muallimleriyle zâbitanın iskânına mahsûs hanenin ta'mîri

**Bab-ı Âlî Dâire-i Sadâret, Âmedî-i Dîvân-ı Hümâyûn**

Devletlü Efendim Hazretleri

Heybeliada'da vâki' Mekteb-i Bahriye-i Umum-i Şâhâne muallimleriyle zâbitanın iskânına mahsûs haneden Büyükada cihetine nazır bulunanlar münhedim olan duvarın ber-mûrceb-i keşf on dokuz bin yedi yüz on bir kuruş otuz beş para ile inşâsı zımmında meblâğ-ı mezbûrun sene-i âtiye bûdçesine idhâlen tesviyesi husûsuna dâir Bahriye Nezâret-i celflesinden tezkeresi arz ve takdîm kılınmış olmağla ol-bâbda her ne vechle irâde-i seniyy-e cenab-ı hilâfet-penâhî şeref müteallik buyrulur ise mantûk-ı âlsi infâz edileceği beyânıyla tezkere-i senâveri terkîm kılındı efendim.

Fi 3 Recep 310

Fi 30 Kânun-i Sâni 308

Sadrazam

Ma'rûz-ı Çâker-i Kemineleridir ki

Resîde-i dest-i ta'zîm olub melfûflarıyla manzûr-ı âli olan işbu tezkere-i sâmi-i sadâret-penâhileri üzerine mûcibince irâde-i senniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhî şeref-müteallik buyrulmuş olmağla ol-bâbda emr-ü fermân hazret-i veliyyü-ül emridir.

Fi 6 Recep 310

Fi 13 Kânûn-i Sâni 308

Serkatib-i Hazret-i Şehyârî



EK-5

İrade Numarası : 1310-L-1

Tarih : 29 Nisan 1893

Konusu : Semadirek Ceziresine azimet ve avdet eden Necd Vapuru'nun dev-r çarh ve sâire masraflarının ödenmesi

**Bab-ı Âlî Dâire-i Sadâret, Âmedî-i Dîvân-ı Hümâyûn**

Devletlü Efendim Hazretleri

Geçende ba-irâde seniyye hazret-i hilâfet-penâhî Semadirek Ceziresine azîmet ve avdet eden Necd Vapuru'nun dev-r çarh ve sâire mesârifi olan dört bin sekiz yüz kırk yedi kuruş sureti-i tesviyesi hakkında Bahriye Nezâret-i celîlesinden tezkeresi üzerine Meclis-i Mahsûs Vükela'dan arz ve takdîm kılınmış olmağla ol-bâbda her ne vechle irâde-i seniyye-e cenab-ı hilâfet-penâhî şeref müteallik buyrulur ise mantûk-ı âlî infâz edileceği beyânıyla tezkere-i senâveri terkîm kılındı efendim.

Fi 9 Şevvâl 310

Fi 30 Nisan 308

Sâdrâzam

Ma'rûz-ı Çâker-i Kemineleridir ki

Resîde-i dest-i ta'zîm olub Meclis-i Mahsûs-u Vükelâ'nın mazbata ma'rûzası ve melfûflarıyla beraber manzûr-ı âlî buyrulan

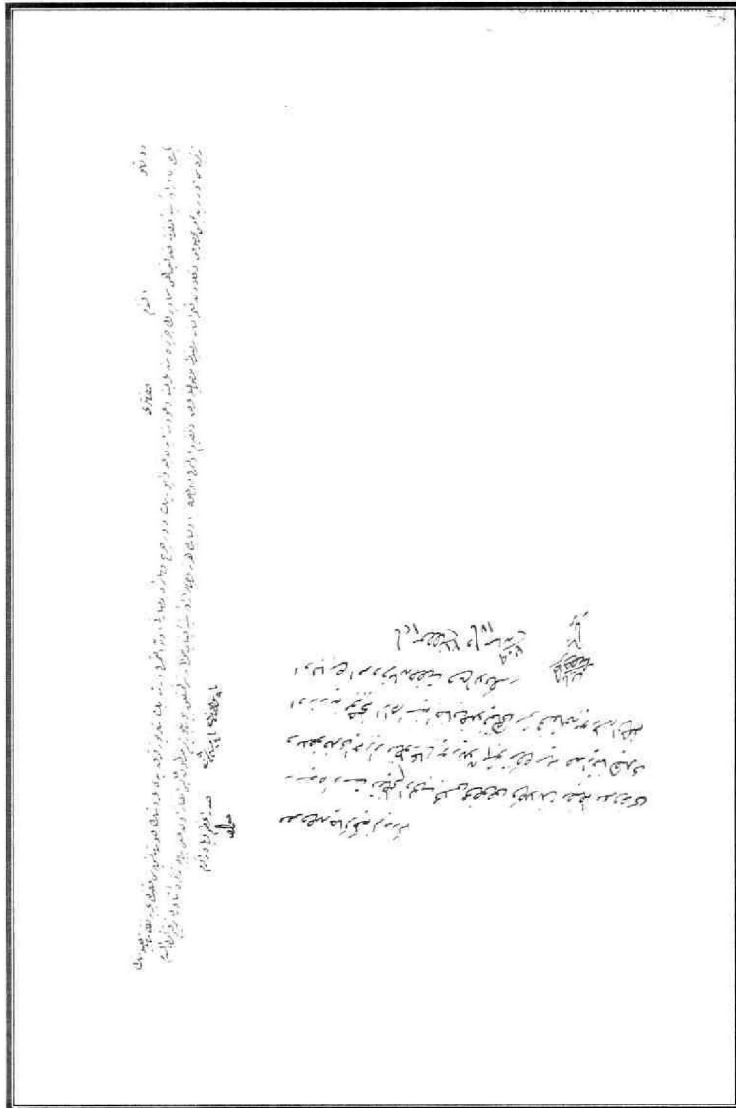
işbu tezkere-i sâmi-i sadâret-penâhileri üzerine mûcibince irâde-i senniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhî şeref-müteallik buyrulmuş olmağla ol-bâbda emr-ü fermân hazret-i veliyyü-ül emridir.

Fi 12 Şevvâl 310

Fi 17 Nisan 308

Serkatib-i Hazret-i Şehryârî

Ek: 3



EK-6

**İrade Numarası : 1310-Z-4**  
**Tarih : 14 Temmuz 1893**  
**Konusu : Gelibolu'da Vâki' iç limanın dolması Bahriye Nezâreti'nin tezkeresi**

**Bab-ı Âlî Dâire-i Sadâret, Âmedî-i Dîvân-ı Hümâyûn**

Devletlü Efendim Hazretleri

Gelibolu'da vâki' iç limanın dolması cihetiyle cidâyet-i havayı ihlâl etmekte bulunduğundan tathiri ve etrafında bulunan ve buralarında ta'mîri keşf-i mûcibince on bir bin yüz yetmiş dört kuruşla vücûda geleceği anlaşıldığından meblâğ-ı mezûr liman hâsılatından tesviye edilmek üzere mezkûr limanın icrâ-yı tathiri husûsuna dâir Bahriye Nezâret-i celîlesinden tezkeresi arz ve takdîm kılınmış olmağla ol-bâbda her ne vechle irâde-i seniyye-e cenab-ı hilâfet-penâhî şeref müteallik buyrulur ise mantûk-ı âlî infâz edileceği beyânıyla tezkere-i senâveri terkîm kılındı efendim.

Fi 25 Zi-l-hicce 310

Fi 27 Haziran 309

Sadrâzam

Ma'rûz-ı Çâker-i Kemineleridir ki

Resîde-i dest-i ta'zîm olub melfûflarıyla manzûr-ı âli olan işbu tezkere-i sâmi-i sadâret-penâhileri üzerine mûcibince irâde-i senniyye-i cenâb-ı hilâfet-penâhî şeref-müteallik buyrulmuş olmağla ol-bâbda emr-ü fermân hazret-i veliyyü-ül emridir.

Fi 29 Zi-l-hicce 310

Fi 1 Temmuz 309

Serâktib-i Hazret-i Şehryârî



