



T.C.

**KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI**

**OSMANLI DONANMASI MODERN DÖNEMİ
(1846-1914)**

Mustafa ÇİNAR

Yüksek Lisans Tezi

**KAHRAMANMARAŞ
Kasım 2024**



T.C.

**KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI**

**OSMANLI DONANMASI MODERN DÖNEMİ
(1846-1914)**

**DANIŞMAN
JÜRİ
JÜRİ**

**: Doç. Dr. Hasan ARSLAN
: Doç. Dr. Yaşar ARSLANYÜREK
: Dr. Öğr. Üyesi Ümmet SOYDEMİR**

Mustafa ÇİNAR

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**KAHRAMANMARAŞ
Kasım 2024**

KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

OSMANLI DONANMASI MODERN DÖNEMİ
(1846-1914)

Mustafa ÇİNAR

Danışman : Doç. Dr. Hasan ARSLAN

Yıl : 2024 **Sahife:** IX+159

Jüri : Doç. Dr. Hasan ARSLAN (Başkan)
: Doç. Dr. Yaşar ARSLANYÜREK (Üye)
: Dr. Öğr. Üyesi Ümmet SOYDEMİR (Üye)

Osmanlı Devleti XIX. yüzyılda donanmasını modern seviyeye çıkarmak ve uluslararası dengede donanma gücünü muhafaza etmek amacıyla 1846 yılından itibaren bir dizi modernleşme çabası içerisine girmiştir. Sultan Abdülmecid döneminde başlayan modernleşme çabası, Sultan Abdülaziz döneminde modern savaş gücüne dayalı geniş bir donanma gücüne ve teşkilat yapısına kavuşacaktır. 1846 yılında ilk zırhlı savaş gemilerinin donanmaya girişi ile zırhlılar dönemi başlayacaktır. Sultan Abdülhamid ve İttihat ve Terakki Cemiyeti dönemlerinde donanmanın modernleşme süreci devam edecektir. XX. yüzyıl başında Osmanlı Devleti'nde Alman etkisinin görülmesi ve donanmada İngiliz ekolünden vazgeçilmesi yeni bir süreci beraberinde getirecektir. I. Dünya savaşının patlak vermesi sonucu Osmanlı Devleti'nin donanma modernizasyonu zorunlu olarak sona erecektir. 1846-1914 yılları arasında istenilen amaç denizlerde tekrardan eski ihtişamlı gücüne kavuşmak ve modern donanma teknolojisine sahip olmaktır.

Bu tez ile 1846-1914 yılları arasında Osmanlı donanmasının modernizasyonu ve modern teşkilatlanması üzerine bir çalışma yapılmıştır. Amaç kapsamında dönemde yaşanan teşkilatlanma, donanmaya gemi alımları, donanmanın modernleşmesinde etkili olan devletler ve kişiler hakkında arşiv kaynakları ve diğer kaynaklar esas alınarak bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Donanması, modernleşme, reform, savaş gücü, teşkilat

**DEPARTMENT OF HISTORY
INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES
KAHRAMANMARAŞ SÜTÇÜ İMAM UNIVERSITY**

ABSTRACT

MA THESIS

**OTTOMAN NAVY MODERN PERIOD
(1846-1914)**

Mustafa ÇİNAR

Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Hasan ARSLAN

Year : 2024, **Pages:** IX+159

Jury : Assoc. Prof. Dr. Hasan ARSLAN (**Chairperson**)

: Assoc. Prof. Dr. Yaşar ARSLANYÜREK (**Member**)

: Assist. Prof. Dr. Ümmet SOYDEMİR (**Member**)

In the XIX th century, the Ottoman Empire undertook a series of modernization efforts since 1846 in order to raise its navy to a modern level and to maintain its naval power in the international balance. The modernization effort, which started during the reign of Sultan Abdülmecid, would reach a large navy power and organizational structure based on modern war power during the reign of Sultan Abdülaziz. In 1846, with the introduction of the first armored warships into the navy, the armored era would begin. The modernization process of the navy will continue during the reigns of Sultan Abdülhamid and the Committee of Union and Progress. At the beginning of the XXth century, the German influence in the Ottoman Empire and the abandonment of the British school in the navy will bring about a new process. As a result of the outbreak of World War I, the naval modernization of the Ottoman Empire would come to an end. The desired goal between 1846 and 1914 was to regain its former glorious power at sea and to have modern naval technology.

This thesis is a study on the modernization and modern organization of the Ottoman navy between 1846-1914. Within the scope of the purpose, information about the organization of the period, ship purchases to the navy, states and people who were effective in the modernization of the navy were tried to be given based on archival sources and other sources.

Keywords: Ottoman navy, modernization, reform, war power, the organization

ÖN SÖZ

Osmanlı donanmasının, XVII. yüzyılda çağdaşı olan diğer devletlerin donanmalarından geri kaldığı gözlemlenmiştir. Buradaki esas sorun, Osmanlı donanmasının kullandığı askeri gemilerin çağın şartlarına uygun düzeyde olmamasıydı. Denizcilik teknolojisini yakalamak amacıyla XVII. yüzyıl sonu XVIII. yüzyıl başlarında donanmada kadırgalardan kalyonlara geçilerek ilk modernizasyon gerçekleştirilmiştir. Osmanlı Devleti, böylece çağın teknolojisini yakalamış olsa da bu kez başka bir problem ile karşı karşıya kalmıştır. Çünkü Avrupa devletleri, XVIII. yüzyılda gerçekleşen Sanayi Devrimi sonrasında denizcilik sahasında da çok önemli merhaleler kat etmiştir. Nitekim XVIII. yüzyıl sonlarında Avrupa ve Amerika’da rüzgâr gücü ile hareket eden yelkenli gemilerden buhar gücü ile hareket eden motorlu gemilere geçilmiştir. Bu durum karşısında Osmanlı Devleti de ister istemez buhar teknolojisine sahip gemiler edinmeye ve modern bir donanma oluşturmaya yönelmiştir. Bu amaç doğrultusunda XIX. yüzyıl boyunca ve XX. yüzyılın başlarında bu alanda ciddi bir modernizasyon süreci başlatmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda kısmi başarılar elde edilse de istenilen gayelere tam olarak ulaşamamıştır. Donanmada yaşanan problemler ve aksaklıklar Devlet’in yıkılışına kadar devam etmiştir.

Bu tez çalışmasında 1846-1914 yılları arasında Osmanlı donanması ve Bahriye Teşkilatı’nda yaşanan değişimler ve gerçekleştirilen modernizasyon çalışmaları ele alınmıştır. Bu bağlamda yapılan değişikliklerin ve modernizasyonun amaçları, bu faaliyetlerde kimlerin rol aldığı, gerçekleştirilen çalışmalar ve bunların sonuçları üzerinde durulmuştur. Modern Türk denizciliğinin başlaması ve oluşumunu ortaya koyan bu çalışmanın alandaki bilgilere mütevazı bir katkı yapacağı temennimizdir.

Konu ile alakalı arşiv belgeleri ve tetkik eserlere dayalı olarak hazırlanan bu tez çalışması beş bölümden oluşmaktadır. Giriş Bölümünde insanlık tarihinde ilk denizcilik faaliyetlerinin ortaya çıkışı, gelişimi ve askeri denizcilik faaliyetleri incelenmiştir. Ayrıca Türk toplumlarında ilk denizcilik faaliyetlerinden söz edilmiştir. İkinci Bölümde Osmanlı Devleti’nin ilk denizcilik faaliyetleri ile XIX. yüzyıla kadarki Osmanlı donanmasının durumu ve gelişimi ele alınmıştır. Donanmada ortaya çıkan ilk sorunlara değinilmiştir. Avrupa donanmalarında yaşanan gelişmeler ve denizcilik teknolojisinde meydana gelen ilerlemeler ve nedenleri, Üçüncü Bölümde aktarılmıştır. Dördüncü ve Beşinci bölümlerde 1846-1914 arası modernizasyon sürecinde Osmanlı Bahriye Teşkilatı ve donanma organizasyonunda yaşanan gelişmeler ve bu dönemde yapılan modernizasyon ele alınmıştır.

Bu çalışma süreci boyunca akademik bilgi ve deneyimleri ile şahsımdan yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Doç. Dr. Hasan ARSLAN'a ve manevi olarak bu çalışmanın her aşamasında yanımda olan eşim Fikriye ÇİNAR'a teşekkürü borç bilir şükranlarımı sunarım.

Mustafa ÇİNAR
Kahramanmaraş, 2024



İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	I
ABSTRACT	II
ÖN SÖZ.....	III
İÇİNDEKİLER.....	V
KISALTMALAR	VII
TABLolar LİSTESİ	VIII
EKLER LİSTESİ.....	IX
1. GİRİŞ	1
1.1. Denizciliğin Ortaya Çıkışı	2
1.2. İlk Denizci Toplamlar	3
1.3. İlk Askeri Donanmalar	4
1.4. Türklerde Denizcilik.....	6
1.4.1. Anadolu Selçukluları Döneminde Denizcilik Faaliyetleri	6
1.4.2. Anadolu Beylikleri Döneminde Denizcilik Faaliyetleri	8
2. OSMANLI DEVLETİ'NDE İLK DONANMA VE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ	11
2.1. Klasik Dönem Osmanlı Donanması	11
2.1.1. Klasik Dönem Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemiler	17
2.1.2. Osmanlı Devleti Nehir Donanması- İnce Donanma	19
2.2. Osmanlı Donanmasında Yaşanan Sorunlar	23
3. AVRUPA'DA MODERN DONANMALARIN ORTAYA ÇIKIŞI	26
3.1 Coğrafi Keşiflerin Denizciliğe Etkileri.....	26
3.2. Sanayi Devrimi Sonrası Gemilerde Yaşanan Değişimler.....	29
3.3. Avrupa'da İlk Zırhlı Savaş Gemileri ve Donanmalar	31
4. XIX. YÜZYIL'DA OSMANLI DONANMASI	36
4.1. XIX. Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Modernleşme	36
4.1.1. XIX. Yüzyıl Osmanlı Donanma Teknolojisi	44
4.1.2. XIX. Yüzyıl Osmanlı Bahriye Organizasyonu ve Değişimler.....	47
4.1.3. Bahriye Okulları ve Eğitim Öğretim.....	56
4.1.4. Tersane-i Amire ve Tersanelerde Modernleşme	60

4.1.5. Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Uzmanların Etkileri.....	64
4.2. 19. Yüzyıl'da Osmanlı Zırhlı Savaş Gemileri	69
4.2.1. Firkateynler	71
4.2.2. Korvetler	73
4.2.3. Kruvazörler	76
4.3. Osmanlı Zırhlı Savaş Gemilerinin Savaş Deneyimleri.....	80
4.3.1 1853-1856 Kırım Harbinde Donanma	81
4.3.2. 1877-1878 Osmanlı- Rus Harbinde Donanma.....	84
4.3.3. 1897 Osmanlı- Yunan Savaşında Donanma	86
5. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ OSMANLI DONANMASI	89
5.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Donanmanın Genel Durumu	89
5.1.1. Donanma Hakkında Genel Görüşler	94
5.2. Donanma Cemiyeti	95
5.3. Almanya, Fransa ve İngiltere'den Zırhlı Gemi Alımları	98
5.3.1. Dretnot Savaş Gemileri	101
5.3.2. Muhrip Savaş Gemileri	106
5.3.3. Denizaltılar.....	108
5.4. Modern Osmanlı Donanması ve XX. Yüzyıl Deniz Muharebeleri	109
5.4.1. Beyrut Deniz Muharebesi	110
5.4.2. I. Balkan Savaşı	111
6. SONUÇ	124
KAYNAKÇA	130
ÖZ GEÇMİŞ	
EKLER	

KISALTMALAR

A.Ü	: Ankara Üniversitesi
BOA	: Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
CDAB	: Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
Çev.	: Çeviri
DHMI	: Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı
DİA	: Diyanet İslam Ansiklopedisi
DTFC	: Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
H.	: Hicri
hz.	: Hazırlayan
İ. DH	: İrade Dahiliye
İ.BH	: İrade Bahriye
M.	: Miladi
MMZC	: Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri
MAD	: Maliyeden Müdevver Defterler
MV	: Meclis-i Vükela
S.	: Sayı
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
Y.MTV	: Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.PRK.ASK	: Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzat

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablolar

Sayfa

Tablo 2. 1. 1670-1701 arasında Tersane-i Amire’ de inşa edilen ve tamir gören gemiler.	18
Tablo 3. 1. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında İngiliz Donanması Dretnotları	33
Tablo 3. 2. I. Dünya Savaşı Öncesi Alman Donanması Zırhlı Gemileri	35
Tablo 4. 1. Sultan Abdülhamid Dönemi Bahriye Teşkilatı’na Bağlı Daire ve Komisyonlar..	53
Tablo 4. 2. 1912 sonrası Osmanlı Bahriye Nezareti Teşkilat Şeması	56
Tablo 4. 3. Amiral Gamble’ ye göre Donanma Islahı Konusunda Ayrılan Ödenek	68
Tablo 4. 4. Sultan Abdülaziz Dönemi Zırhlı Firkateynler.....	71
Tablo 4. 5. Sultan II. Abdülhamid Dönemi Zırhlı Firkateynler	72
Tablo 4. 6. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Zırhlı Firkateynler)	72
Tablo 4. 7. Osmanlı Devleti Donanması Zırhlı Korvetleri	73
Tablo 4. 8. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Donanmaya Katılan Zırhlı Kruvazörler.....	76
Tablo 4. 9. 1877-1878 Osmanlı- Rus Harbinde Osmanlı Donanması ve Savaş Grupları	85
Tablo 5. 1. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanması 1914	92
Tablo 5. 2. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanması Filoları 1914	92
Tablo 5. 3. Osmanlı Donanması Dretnot Savaş Gemileri	103
Tablo 5. 4. Osmanlı Donanması Ön- Dretnotları	104
Tablo 5. 5. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanması Muhripleri	106
Tablo 5. 6. Osmanlı Donanması Denizaltıları	108

EKLER LİSTESİ

Ek. 1 Avnillah Korveti.....	146
Ek. 2 Mesudiye Zırhlısı	146
Ek. 3. Mecidiye Kruvazörü.....	147
Ek. 4. Hamidiye Kruvazörü	147
Ek. 5. Yavuz Zırhlısı.....	148
Ek. 6. Barboros Hayrettin Zırhlısı	148
Ek. 7. Midilli Zırhlısı	149
Ek. 8. İclaliye Korveti.....	149
Ek. 9. Tersane-i Amire'de inşa edilecek olan zırhlı gemi için İnebelikavak Destgahı'nın biraz daha uzatılması.	150
Ek. 10. İnşa edilip denize indirilen Mukaddeme-i Hayr adlı korvetinden dolayı tanzim edilen teşekkürnameden memnun olunduğu.	151
Ek. 11. Amerika'dan satın alınması düşünülen kruvazör hakkında verilecek kararı havi mazbatanın arz edilmesi iradesi hakkında Bahriye Nezareti'ne tezkire.	152
Ek. 12. Hükümet-i Seniyye ile William Kramp Kumpanyası arasında akdolunan kruvazör kontratının birinci taksitinin tesviye edilmiş olduğu.	153
Ek. 13. İane-i Bahriye olarak Saruhan sancağından toplanan meblağın Donanma-yı Osmani Muavenat-ı Milliye Cemiyeti hesabına Ziraat Bankası Saruhan Şubesi'ne teslim edildiği. ..	154

1. GİRİŞ

İnsanlık ve toplumlar tarihsel süreç içinde değişimler yaşamıştır. İnsanoğlunun önce kıyı denizciliği sonra açık deniz faaliyetlerine başlamasıyla ekonomik faaliyetler gelişmiş ve değişmiştir. Değişen ekonomik faaliyetler ve siyasi etkenler toplumlar için denizleri ekonomik ve siyasi mücadele alanlarından biri haline getirmiştir. Toplumların denize olan merakı ve denizi keşfetme isteği ile denizcilik faaliyetleri daima gelişim içerisinde bulunmuştur. Dünyanın denize kıyısı olan her topluluğu etrafında şekil almış büyük su parçası üzerinde siyasi, ticari, ekonomik ve kültürel faaliyetlerde bulunmuştur.

İlk Çağ toplumlarından günümüze kadar denizcilik faaliyetleri toplumlar arası kültür aktarımı ve toplumsal gelişimin bir parçası olmuştur. Mezopotamya'dan Antik Yunan'a, Uzakdoğu'dan Hindistan'a uzanan su yolları siyasi, kültürel, ticari ve askeri etkileşimin vasıtası olmuştur. Denize kıyısı olan ve denizcilik faaliyetlerinde bulunmuş toplumlar ticari, siyasi alanlardaki bilgi ve becerileri ile teknolojik birikimlerini denizcilik yolu ile diğer topluluklara aktarmışlar veya onlardan almışlardır. Denizcilik faaliyetleri denize kıyısı olan toplumların olgunlaşması ve gelişmesinde önemli bir etkindir. İlk Çağ toplumlarında denizcilik faaliyetleri bilgi aktarımında ve bilginin yayılmasında araç olmuştur.¹ Denizcilik teknolojisinde yaşanan gelişmeler denizlerde siyasi ve askeri güç olma kapısını aralamıştır. İlk Çağ itibari ile başlayan denizcilik faaliyetleri günümüz dünyasına kadar çeşitli değişim ve gelişimler göstermiştir. Toplumlar denizler üzerinde siyasi ve ticari hakimiyet kurma amaçları adına askeri donanmaları ön plana çıkarmışlardır. İlk Çağdan günümüze toplumların denizler üzerindeki amaçlarından en önemlisi ticari gelir elde etmek olmuştur. Denizlerde koloncilik faaliyetleri başlaması ticarete yönelik gelişmeye kanıt olarak gösterilebilir. Orta Çağ ile beraber denizci toplumlar, denizler üzerinde tam siyasi ve askeri hakimiyet sağlamak amacıyla denizcilik teknolojisinde ileri seviyelere çıkmak istemişlerdir.²

Orta Asya'dan Türk göçlerinin başlaması sonucunda coğrafyalara yayılan Türkler denizcilik faaliyetlerine daha geç dönemde başlamışlardır. Türklerin 1071 tarihinde Anadolu'yu fethetmesi ile Anadolu'da kurulan I. Türk beyliklerinden Çaka Beyliği zamanında ilk Türk denizcilik faaliyetleri başlamıştır. Anadolu ve Ortadoğu coğrafyasında kurulan Türk devletlerinde denize kıyısı olanlar donanma faaliyetleri ve deniz ticaretine önem veren toplumlar olarak bilinmektedir. I.ve II. Anadolu Beylikleri, Selçuklular ve Osmanlılar

¹ Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, (İstanbul: Homer Yayınları 2002), 9.

² Belkan Açar, *Antik Çağda Deniz Gücü ve Önemli Deniz Savaşları*, (Konya: Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007), 3-4.

Anadolu coğrafyasında denizcilik faaliyetlerinde bulunan devletlerdir. Bu dönemlerde Türklerin denizcilik faaliyetleri Akdeniz, Karadeniz ve Ege havzasında yoğunlaşmıştır.³

Orta Çağ'dan Yeni Çağ'a geçişte denizler büyük devletlerin askeri ve siyasi kozlarını paylaştığı savaş alanları haline gelmiştir. Denizlerde askeri gücün önemimin kavranması üzerine toplumlar askeri donanmalarını güçlendirmeye yönelik hamlelerde bulunmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin Karesioğulları Beyliğini ilhakı ile Güney Marmara'da Osmanlı donanmasının temelleri atılmıştır. Osmanlı Devleti'nin kuruluş dönemi boyunca donanmanın gelişimine önem verilmiştir.⁴ Klasik Osmanlı donanması Sanayi Devrimi sonrasında (1750) Avrupa'da meydana gelen denizcilik alanında teknolojik değişimlere ayak uydurma çabası içine girmiştir. XVIII. yüzyılda donanmada ıslahatlar başlamıştır. Osmanlı donanmasında ıslahatlar batıda yaşanan gelişmeler ile başlamıştır. Batı dünyasında gemi teknolojilerinden motor gücüne sahip ve ateş gücü önceliği olan büyük çelikten yapılmış savaş gemilerine olan ilgi tüm dünyada olduğu gibi Osmanlı donanmasının da dikkatini çeken bir gelişme olmuştur.⁵ XVIII. yüzyılda donanmada başlayan ıslahat hareketleri XIX. yüzyılda devam etmiştir.

1.1. Denizciliğin Ortaya Çıkışı

Bilinen ilk denizcilik faaliyetleri günümüzden 4000 yıl önce Antik Mısır'da MÖ 3000 yılında Nil Nehri üzerinde taşımacılık faaliyetleri ile başlamıştır. Mısır'da IV. Hanedan döneminde papirüs ve ağaçtan yapılmış gemiler ilk deniz araçları örnekleri olmuştur. Yelkenin icadı ve omurgalı gemilerin yapılması ile denizcilik alanında ilerlemeler sağlanmıştır.⁶ Akdeniz havzasında denizcilik faaliyetleri ise MÖ 2500 yıllarında Fenikeliler tarafından başlatılmıştır. Fenikelilerin başlatmış olduğu ticaret amaçlı koloncilik faaliyetleri, MÖ 750-500 yılları arasında Antik Yunan dünyasında denizciliği başlatan gelişme olmuştur.⁷ Mısırlıların MÖ 3000 yılında başlatmış olduğu denizcilik faaliyetlerinin Mısır'dan Mezopotamya'ya oradan ise Anadolu'ya yayıldığı düşünülmektedir. Mezopotamya'da bereketli hilalde üretilen ürünlerin Fırat ve Dicle su yolu ile taşınması Mezopotamya'da ilk su taşımacılığına örnek olarak gösterilebilir. Asurluların Anadolu'da yapmış oldukları ticari faaliyetler ile Anadolu toplumları su taşımacılığını Mezopotamya toplumlarından öğrendiği

³Mustafa Gül-Mustafa Balcıoğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", *19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5/1, (Kasım 1990), 60-61.

⁴İdris Bostan, *Osmanlı Denizciliği – Beylikten İmparatorluğa*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015), 24.

⁵Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855*, (Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012), 61-92.

⁶Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*.

⁷Belkan, *Antik Çağda Deniz Gücü ve Önemli Deniz Savaşları*, 3-4.

bilinmektedir. Mısırların Fenikelileri etkilemesi ve Fenikelilerin deniz faaliyetlerinin Yunan medeniyetlerini etkilemesi ile Ege havzasında ve Batı Anadolu kıyılarında ilk denizcilik faaliyetleri başlamıştır.⁸

Denizcilik faaliyetlerinde ilk dönem kürekli gemiler dönemi olarak bilinmektedir. Basit salların birleştirilmesi sonucu oluşan ilk deniz taşıtlarında kürek gücüne dayalı çalışma prensibi bulunmaktadır.⁹ Bu dönemde gemilerde insan gücüne dayalı hareket etme prensibi esas alınmıştır. Dönem içinde kürekli gemiler Mısır, Akdeniz ve Yunanistan arasında ticari faaliyetlerde kullanılmıştır. Kürek dönemi sonrasında yelkenli gemilerin ortaya çıkışı Antik Mısır'da görülmüştür. Firavun Keops'un cenaze töreni için yapılan gemi (MÖ 3960-3908) ilk yelkenli gemidir. Mısırlıların daha sonraki dönemlerde Akdeniz ticaretinde yelkenli gemileri kullandıkları düşünülmektedir. Yelkenli gemilerin denizcilik alanında ortaya çıkması ile toplumlar daha uzak alanlar ile ticari ve kültürel ilişkiler içinde bulunmaya başlamışlardır.¹⁰

1.2. İlk Denizci Toplamlar

Denizcilik faaliyetleri Antik Mısır uygarlığında başlamıştır. İlk denizci toplumlar Akdeniz ve Ege Havzası içinde obsidyen taşı ticareti yapan antik toplumlar olmuştur. Mısır'da MÖ 3000 yılında ilk gemilerin yapımı ve denizciliğin ortaya çıkması ile ilk deniz ticareti yapan toplumun Mısır toplumu olduğu bilinmektedir. Mısır denizciliği ticarete dayalı bir denizcilik olarak ortaya çıkmıştır. Erken Bronz çağında Mısır uygarlığında üretim fazlası ürünlerin, deniz aşırı topraklara taşınması ile deniz ticareti ortaya çıkmıştır. Erken Bronz çağından Demir Çağına kadar Doğu Akdeniz kıyıları deniz ticaretinin merkez bölgesi olmuştur. MÖ 2500 yılında Fenikelilerin ve MÖ 750-500¹¹ yılında Yunan Medeniyetlerinin denizcilik faaliyetlerine başlaması ile ilk dönem denizci toplumlar ortaya çıkmıştır.¹²

Mısır'da ilk taşımacılık faaliyetleri Nil nehri içinde yapılan su taşımacılığıdır. Mısır'da Nil nehri kullanılarak kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye ürünlerin nakliyatı yapılmıştır. İlk dönemde taşımacılık işi sal, kayık ve daha sonra ilk kürekli gemiler ile yapılmıştır.¹³ Denizlerde kullandıkları gemilerini, nehirlerde kullandıkları gemilere göre daha sağlam

⁸ Aynur Civelek-Özgün Başibüyük, "Antik Dönem Seramikleri Işığında Gemiler", *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, (Ağustos 2001), 3/1, 14.

⁹ Mehmet Ceyhan Dülger, *Denizcilik Gücünün Geleceği*, (Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006), 23.

¹⁰ Ünal Özdemir, "Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz*, (Trabzon: 16-17 Nisan 2012), 1, no.978-605-01-0349-6, 315-332.

¹¹ Nejat Tarakçı, "Yunanlılar Nasıl Denizci Oldular", *Türk Asya Stratejik Araştırmalar Merkezi*, (Eylül 2016), 1-2.

¹² Necmettin Bostancı 2007, *Liman Tepe Erken Tunç Çağ II Dönemi Obsidyen Alet Üretiminde Uzmanlaşma ve Organizasyon*, (Ankara: EFD Yayınları, 24, 2007), 144.

¹³ Belkan, *Antik Çağda Deniz Gücü ve Önemli Deniz Savaşları*, 10.

yapmışlardır. Deniz ticaretine yönelme ve deniz aşırı topraklarda yapacakları ticaret ve deniz aşırı seferler için ilk defa rüzgâr gücünden faydalanmışlar sazlardan yelkenler yapmak suretiyle rüzgâr gücünü kullanmışlardır.¹⁴ İlk dönem Mısır gemi yapımında daha çok sazlardan yapılma salları ve kayıklar mevcut iken MÖ 3000 yıllarında ahşaptan yapılma gemiler tercih edilmiştir.¹⁵ Mısırlıların Doğu Akdeniz kıyılarında başlatmış oldukları deniz ticareti Fenikeliler tarafından benimsenerek, Akdeniz havzasında Fenike kolonist denizciliğini doğuracaktır.¹⁶ Fenikelilerde denizcilik faaliyetleri MÖ 2500 yılında başlamıştır

Fenikelilerin deniz koloniciliğine MÖ X. yüzyılda başladıkları tahmin edilmektedir. Kolonici faaliyetleri, Yunan medeniyetlerinden daha önce başlamıştır. Fenikeliler deniz ticaretinde kolonicilik faaliyetleri için gelir ve refah düzeyi iyi durumda olan ülkeleri tercih etmişlerdir. Fenikelilerin deniz ticaretinde Akdeniz havzası içinde etki alanları bulunmakla beraber, toplumlar arasında köprü görevi gören bir medeniyet haline gelmişlerdir.¹⁷

Antik Yunan ve Akdeniz medeniyetlerinin denizcilik faaliyetlerine MÖ 750-500'de başladıkları tahmin edilmektedir. Antik Yunan'da denizcilik faaliyetleri coğrafyanın dayattığı şartlardan zorunlu olarak ortaya çıkmıştır. Antik Yunan ve Akdeniz medeniyetlerinde: Minnos (Girit), Kıbrıs, Miken ve Helen medeniyetleri ilk denizci topluluklar olarak bilinmektedir.¹⁸ Kıbrıs Akdeniz ticaretinde önemli bir istasyon ve liman kenti olarak ortaya çıkmıştır. Minnos'da yapılan arkeolojik kazılar ile ilk kürekli ve yelkenli gemilere ait olduğu bilinen kalıntılar bulunmuştur. Helen medeniyeti ise kolonicilik ve deniz aşırı ticaret ile ön plana çıkan denizci bir medeniyettir.¹⁹

1.3. İlk Askeri Donanmalar

İlk Çağ uygarlıkları arasında siyasi ve ticari rekabetin denizlere taşınması ile ilk askeri donanmalar ortaya çıkmıştır. Karalara hâkim olan güçlerin denizlerde de siyasi hakimiyet alanlarını genişletme istekleri ortaya çıkmıştır. Bu durum denizlerin askeri mücadele alanına dönüşmesine neden olmuştur. Fenikelilerde siyasi birlik olmadığı için askeri donanma konusunda büyük bir gelişimleri bulunmamaktadır. Fenike-Pers savaşlarında²⁰ Fenike ordusunda sivil gemiler asker taşıma ve silah taşıma işinde kullanılmıştır.²¹

¹⁴ Afet İnan, *Eski Mısır Tarihi ve Medeniyeti*, (Ankara: TTK Basımevi, 1987), 210-213.

¹⁵ İnan, *Eski Mısır Tarihi ve Medeniyeti*, 213-214.

¹⁶ Dülger, *Denizcilik Gücünün Geleceği*, 24-25.

¹⁷ Nazmi Özçelik, *İlk Çağ Tarihi ve Uygarlığı*, (Ankara: Nobel Yayın, 2004), 105.

¹⁸ Civelek, -Başbüyük, "Antik Dönem Seramikleri Işığında Gemiler" 16-20.

¹⁹ Hasan Öztaş, "Akdeniz ve Kuzey Avrupa'da Kullanılan Karaka Tipi Tekneler" *V. Orta çağ ve Türk Dönemi Kazı ve Araştırmaları Sempozyumu*, (19-20. Nisan 2001), 385-394.

²⁰ Bkz. Fenike-Pers Savaşları MÖ 539'da Ahemeniş İmparatoru Büyük Kiros'un Levant'ı ele geçirmek için giriştiği mücadeledir. Savaşlar Akdeniz'in doğusunda Lübnan kıyılarında gerçekleşmiştir. Fenike şehir devletleri

Yunan uygarlığının denizcilik ve kolonicilik faaliyetlerine başlaması ve Fenike kolonileri üzerinde hakimiyet kurma istekleri Yunanlarda askeri donanma kurulmasına neden olmuştur. Yunan ve Kartaca savaşlarında iki tarafın da kolonilerini koruma isteği askeri donanma oluşturma fikrini ortaya çıkaran diğer bir gelişmedir. İlk Çağ uygarlıklarında denizcilik Mısır medeniyeti içinde doğmuş olsa da ilk askeri donanmalar Yunan ve Kartaca toplumlarınca oluşturulmuştur. Donanmalar yelkenli ve kürekli savaş gemilerinden oluşmuştur.²² Kartacalılar Akdeniz ticaretinde kolonilerini korumak amacıyla donanma tesis etmişlerdir. Kartaca donanması yelkenli savaş gemilerinden oluşmaktadır. Gemilerini tek tek gemi parçası yaparak inşa etmemişlerdir. Kartacalılar gemileri ana parçalara bölerek inşa etmişlerdir.²³

Mısırlıların inşa ettikleri gemiler ise sivil taşımacılıkta kullanıldığı gibi askeri alanda da kullanılmışlardır. Mısır gemilerinin askeri amaçlı kullanılan tiplerinin enleri dar boyları uzundur. Kürekli ve yelkenli iki tipten oluşan gemilerdir. Ege toplumlarında askeri donanma varlığı Miken ve Truva savaşlarında donanma kullanımı ile kanıtlanmıştır. Ege toplumları da kürekli ve yelkenli gemilerden oluşan donanmalara sahiptirler. Arkaik çağdan itibaren Grek gemilerinde baş kısmında bulunan mahmuz yardımı ile gemiler denizlerde gerçek bir savaş aracı olmaya başlamışlardır.²⁴

Özetle askeri amaçlı kurulan ilk donanmalar Mısır, Kartaca, Miken, Trioya, Batı Anadolu Medeniyetleri, Ege Medeniyetleri Grek ve Fenikeliler tarafından oluşturulmuştur. Batı Anadolu'da İyonlar ve Lidyalılar Ege ticaretine hâkim olmak, Grekler ve Mikenler ile mücadele etmek amacıyla ufak çaplı donanmalara sahip olmuşlardır. İlk Çağın klasik döneminde Roma İmparatorluğunun doğuşu ile donanma Roma ordusunun denizaşırı fetihleri için inanılmaz bir araç haline dönüştürülmüştür. Roma döneminde oluşturulan donanmaya ait gemilerde dümen tekniği kullanılarak kürekli gemiler dönemi sona ermiştir. Yelkenli gemilerin inşası süreci başlamıştır.²⁵

bu savaşlarda Akdeniz'den ilerleyen Pers donanmasına karşı etkili olamamıştır. Fenike şehir devletleri Kiros tarafından tek bir satraplık haline getirilmiş, yıllık 350 talent karşılığında Fenike yerel yöneticilerinin şehir devletlerini yönetmelerine Persler tarafından izin verilmiştir. Bkz. Herodotos, *Herodot Tarihi*, çev. Müntekim Ökmen, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2004).

²¹ Özçelik, *İlkçağ Tarihi ve Uygarlığı*, 106.

²² Recep Yıldırım, *Uygarlık Tarihine Giriş*, (Ankara: Asil Yayın, 2004), 95.

²³ Coşkun Bilgi, *Antik Kartaca Limanı*, (Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007), 27.

²⁴ Emel Akalın, *Antik Çağda Batı Anadolu Limaları*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi), 21-28.

²⁵ Akalın, *Antik Çağda Batı Anadolu Limaları*, 26-28.

1.4. Türklerde Denizcilik

Türk tarihinde denizcilik faaliyetleri XI. yüzyılda Türklerin Anadolu'yu fethi ile başlayan süreçte gelişir. Selçuklu Devleti'nin Anadolu coğrafyasında hakimiyet sağlamak için başlattığı Anadolu'nun fethine görevlendirilen beylerden biri de Çaka Bey'dir. Çaka Bey tarafından Batı Anadolu'da 1081 yılında İzmir ve civarında Çaka Beyliği kurulmuştur.²⁶ Bizans esareti sırasında İstanbul'da donanma konusunda tecrübe ve bilgi edinmiştir. Esaretin sonunda İzmir'de ilk Türk donanmasını kurmuştur. İlk donanması 40 parçadan oluşmuştur. İlk tersaneleri İzmir ve çevresinde yapmıştır. Donanma faaliyetlerine önem veren Çaka Beyliği askeri donanması ile Midilli, Sakız, Sisam ve Rodos adalarını alarak denizaşırı ilk fetihlerini gerçekleştirmiştir.²⁷

Türk toplumunda denizcilik faaliyetleri, Çaka Beyliği'nin yıkılışından sonra kısa süreli bir durgunluk yaşamıştır. Çaka Bey'in Anadolu Selçuklu sultanı I. Kılıçarslan tarafından öldürülmesi sonrasında Türk denizcilik faaliyetleri I. Gıyaseddin, dönemine kadar durgun geçmişse de onun döneminde donanma gücüne ve deniz ticaretine önem vermesi ile denizcilik faaliyetleri tekrardan canlanmıştır. 1243 Köseadağ Savaşı sonrasında ortaya çıkan II. Anadolu Beylikleri döneminde Batı Anadolu'da Ege denizine Kuzey Anadolu'da Karadeniz'e kıyısı bulunan beylikler donanma ve denizcilik alanında faaliyetlerde bulunmuşlardır.²⁸ Batı Anadolu'da Aydınöğulları, Menteşeoğulları ve Karesioğulları Kuzey Anadolu'da Candaroğulları denizcilik faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Osmanöğulları ilk dönemlerde denizcilik faaliyetlerine sıcak bakmamışlardır. Karesioğulları Beyliğinin ilhak edilmesi ile Marmara kıyılarına ulaşması Osmanlılarda ilk denizcilik faaliyetleri başlamıştır. Orhan Gazi döneminden 1326 Bursa fethi, 1353 yılında Rumeli'ye geçiş ve Çimpe Fethi ile donanmanın önemi daha da anlaşılmıştır.²⁹

1.4.1. Anadolu Selçukluları Döneminde Denizcilik Faaliyetleri

Üst satırlarda ifade edildiği üzere Anadolu'da Çaka Bey ile başlayan Türk denizcilik tarihi, Çaka Bey'in ölümünden sonra durgunlaşmıştır. I. Kılıçarslan (1092-1107), I. Mesud (1116-1156) ve II. Kılıçarslan dönemlerinde (1156-1192) Anadolu Selçukluları gerek Haçlı seferleri gerekse de Anadolu Türk siyasi birliğini sağlama çabaları içinde donanma faaliyetlerinden uzak kalmışlardır. Anadolu Selçuklu Devleti'nde ilk donanma faaliyeti

²⁶ Mükrimin Halil Yinanç, *Türkiye Tarihi, Selçuklu Tarihi I: Anadolu'nun Fethi*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1934), 70.

²⁷ Ahmed Nimet Kudret, *Çaka Bey-İzmir ve Civarında ki Adaların İlk Türk Boyu M.S 1081-1096*, (Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayın, 1966), 44-45.

²⁸ Mücteba İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Dönemleri", *Belleten*, 65/243, (Ankara: Haziran 2001), 637-654.

²⁹ İlgürel, "Osmanlı Denizciliğinin İlk Dönemleri" 645-646.

Süleyman Şah'ın vekili Ebu'l Kasım (1086-1092) döneminde Marmara kıyılarında tersane inşası ile başlamıştır. Bahsi geçen donanma 33 yelkenli gemi 17 kürekli gemiden oluşmaktadır.³⁰

1096 yılında başlayan Haçlı seferlerinde Anadolu Selçuklu Devleti'nin başkent İznik ve Batı Anadolu topraklarını kaybetmesi, Batı Anadolu'da Haçlı ve Bizans hakimiyetinin başlaması ile Türklerin denizcilik faaliyetleri aksamıştır. Haçlı seferleri sonrasında Batı Anadolu kıyılarında denizcilik faaliyetleri ve ticari faaliyetler Venedik ve Ceneviz devletlerinin kontrolüne geçmiştir. II. Kılıçarslan döneminde (1156-1192) Antalya üzerine sefer düzenlenmiş şehir kuşatılarak feth edilmek istenmişse de fetih gerçekleşmemiştir. Rükneddin Süleyman Şah döneminde Tokat üzerinden Samsun'a sefer düzenlenerek şehir alınmıştır. Samsun'un fethiyle Anadolu Selçuklularının denizlere tekrardan önem verdiğini göstermektedir.³¹ I. Gıyaseddin Keyhüsrev döneminde (1205-1211) Antalya'nın kuşatılıp alınması ile Selçuklular Akdeniz'e açılan bir limana sahip olmuşlardır. Aynı dönemde Selçuklular Akdeniz ticaretinde etkin olmak amacıyla Kıbrıs Krallığı ve Venedikler ile ticaret sözleşmeleri imzalamışlardır.³² İzzettin Keykavus döneminde Karadeniz ticaretinde yer almak için Sinop feth edilerek Selçuklular Karadeniz ticaretinde yer almışlardır. Bu faaliyetleri temelinde Anadolu'nun ticari gelişimi için kara ve deniz ticareti arasında bağlantı kurarak ticareti geliştirme fikri bulunmaktadır. Ayrıca Adalar denizi, Akdeniz ve Karadeniz'de Bizans, Venedik ve Ceneviz etkisi kırılmak istenmiştir.³³ I. Alâeddin Keykubat döneminde (1220-1237) liman şehri Alanya kuşatılmış ve alınmıştır. Karadeniz ticareti ve hakimiyeti için 1224 yılında Suğdak fethedilerek ilk denizaşırı fetih gerçekleşmiştir. Onun döneminde Alanya ve Sinop şehirlerinde Selçuklu tersaneleri inşa edilerek ve buralarda yelkenli ve kürekli gemiler imal edilmiştir.³⁴ Anadolu Selçukluları döneminde yapılan liman fetihlerinin amacı ticaret yolları üzerinde hakimiyet sağlamaktır. Devletin politikası Gıyaseddin Keyhüsrevden itibaren ticaret yolları üzerinde tam denetim sağlamak, kara ve deniz ticareti arasında bağlantı sağlamaktır. Sinop, Samsun, Alanya, Antalya ve Suğdak fetihleri hem İpek yolundan gelen ürünler hem Baharat yolundan gelen ürünlerin kontrolünü elde etmek ve Anadolu ticaretini canlandırmaya yönelik hamlelerdir.³⁵

³⁰ Mustafa Gül-Mustafa Balcıoğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", *19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5/1, (Samsun: 1990), 60-61.

³¹ Osman Turan, *Selçuklular Hakkında Resmi Vesikalar*, (Ankara, TTK Basımevi 2014), 62.

³² İsmail Hakkı Konyalı, *Alanya Tarihi*, (İstanbul: Ayaydın Basımevi 1946), 53.

³³ Adnan Akgün, "Anadolu Selçukluları Zamanında Denizcilik Faaliyetleri ve Deniz Ticari Antlaşmaları", *Karatay Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5, (Güz 2020), 138-139.

³⁴ Turan, *Selçuklular Hakkında Resmi Vesikalar*, 62.

³⁵ Akgün, "Anadolu Selçukluları Zamanında Denizcilik Faaliyetleri ve Deniz Ticari Antlaşmaları", 64-65.

1.4.2. Anadolu Beylikleri Döneminde Denizcilik Faaliyetleri

Anadolu’da XIII. yüzyılın ikinci yarısında hüküm süren Anadolu Selçuklu Devletinin zayıflaması üzerine II. Beylikler dönemi başlamıştır. Batı Anadolu’da bulunan uç beylikleri Ege Denizinde denizcilik faaliyetlerinde bulunmuşlardır. XIII. yüzyılın sonu XIV. yüzyıl boyunca Batı Anadolu’da Aydınogulları, Karesiogulları, Menteşogulları Karadeniz’de Candaroğulları ve Canik Beyliği denizcilik faaliyeti yürütmüşlerdir.³⁶

Karesiogulları Beyliği Batı Anadolu ve Güney Marmara’da XIII. ve XIV. yüzyıllarda Çanakkale ve Balıkesir çevresinde kurulmuş olan Türk beyliğidir. Karesi Beyliği bölgede Bizans’a karşı gaza ve cihat faaliyetlerini üstlenmişlerdir. Beyliğin 71 parça donanması bulunmaktadır. Demirhan Bey döneminde Gelibolu yarımadasında Enez feth edilmiştir. Bizans donanması ile yapılan çetin savaşlarda başarı elde edilerek Güney Marmara’da kaleler ve şehirler kuşatılmıştır.³⁷ XIV. yüzyılda Batı Anadolu’da diğer bir denizci beylik olarak ortaya çıkan Aydınogulları Türk denizcilik tarihinde Çaka Bey sonrası denizcilik faaliyetlerinde ileri giden bir beyliktir. Aydınogulları; Selçuk ve İzmir limanlarında hazırladığı askeri filolarla Ege Denizi’nde faaliyet göstermiştir. Saruhan ve Menteşe Beyliklerinin de ittifakını sağlayarak, askerî harekât sahasını İyon Denizi ile Karadeniz’e kadar genişletmiştir. Aydınogulları denizciliği Umur Bey döneminde yükselme göstermiştir. Umur Bey, Batı Ön Asya Birliği’ni temel alarak Yakın Doğu’da kuvvetli bir hâkimiyet kurmuştur.³⁸ Aydınogulları Beyliği Selçuk ve Birgi’yi ele geçirdikten sonra hemen iki tersane kurup ve hafif kadirgalar inşa ederek denizcilik faaliyetine başlamıştır. Aydınoglu Mehmet Bey beyliği kısa bir sürede kuvvetli bir güç haline getirdikten sonra sınırlarını genişletmiştir. Mehmet Bey’in 5 oğlundan İsa Bey yanında kalmış, diğer oğulları ise kale ve uç beyliği verilmiştir. Mehmet Bey, Merkezi otoriteyi sağlamlaştırarak Aydınogulları Beyliğini sağlam temellere oturtulmaya çalışılmıştır. Mehmet Bey askeri filosu ile Rodos ve Venediklilere ait limanlara ve gemilere saldırmaya başlarken kardeşi Orhan Bey ise Rodos Adası üzerine bir sefer düzenlemiştir.³⁹

Aydınogulları Umur Bey döneminde (1334-1348) 1332 yılında 75 parçalık donanması ile Bizans üzerine ilk seferine çıkmıştır. Bu harekât Türk Denizciliğinin yeni bir dönemi kabul

³⁶ Halil İnalçık, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, *Uluslararası Haçlı Seferleri Sempozyumu*, (İstanbul: TTK Basımevi, 23-25 Aralık 1997), 177-185.

³⁷ Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, 1, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2000), 55.

³⁸ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, 56-57.

³⁹ Mehmet Ersan-Mehmet Şeker-Cüneyt Kanat, “Aydınogulları Tarihi”, *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih, Kültür ve Medeniyet Sempozyumu Aydınogulları Bildiriler IV*, (Ankara: TTK Yayınları, VIII. Dizisi 04-06 Kasım 2010), 4/6, 16-17.

edilmiştir. Umur Bey döneminde Batı Anadolu'da Türk Denizciliği altın çağını yaşamaya başlamıştır. 1333 yılına gelindiğinde Aydınogulları donanmasındaki gemi sayısı 250 parçaya ulaşarak ihtişamlı bir donanma haline gelmiştir. 1335 yılında donanma gemi sayısı 276 parçaya ulaşmıştır. Aynı devrede Batı Anadolu'da bulunan Karesiogulları ve Menteşeoğulları gaza ve cihat faaliyetlerinde Aydınogulları ile ortak hareket etmişlerdir. 1340 yılından sonraki süreçte Aydınogulları donanması 380-400 parçadan oluşan büyük bir armada hüviyetine bürünmüştür.⁴⁰ İzmit ve Ayasuluğu olmak üzere Aydınogulları'nın toplamda iki tersanesi bulunmaktaydı. 1342 tarihli bilgilere göre Umur Bey'in 29.000 bin askeri 350 gemiden oluşan bir filosu bulunmaktaydı. Aydınoglularının Ege Denizi'nde faaliyetleri 1330 yılından 1348 yılına kadar sürmüştür. Bu faaliyetler kapsamında Ege Denizi, Gelibolu, Ege Adaları, Trakya ve Bizans İmparatorluğu üzerine çeşitli tarihlerde seferler düzenlemiştir. Türk denizcilik tarihinde ilk defa Haçlı Donanması ile denizlerde mücadele edilmiştir. Bölgede bulunan diğer Türk Beylikleri Saruhanogulları ve Menteşeoğulları beylikleri Umur Bey döneminde deniz güçleri Aydınogulları ile birleşerek, Anadolu Türk siyasi birliğini sağlama yolunda ilk adımlar atmışlardır.⁴¹ Saruhanoglularının denizcilik faaliyetleri ile uğraştıkları açıkça belli olmasına rağmen bu konuya ait pek fazla bilgi bulunmaz. Saruhan Beyliğinin Aydınogulları Beyliği ile müşterek deniz faaliyetlerine katılan bir beylik olduğu açıktır.⁴²

Menteşeoğulları Batı Anadolu'da donanmaya sahip bir diğer beyliktir. I. Alâeddin Keykubat'ın Antalya fethi ile Menteşeoğulları Antalya ve çevresine yerleşerek denizcilik faaliyetlerine başlamışlardır. İlk dönemlerde Akdeniz ve Ege sahillerinde korsanlık faaliyetleri içinde bulunmuşlardır.⁴³ Menteşeoğulları 1308 yılında Rodos adası üzerinde hakimiyet kurmuş, Girit adası ile ticari faaliyetlerini geliştirmişlerdir. Menteşeoğulları Ege ve Akdeniz'de Girit, Venedik ve Kıbrıs Krallığı ile siyasi ilişkilere girişmişlerdir. 1344 tarihinde Haçlı Donanmasına karşı Aydınogulları liderliğinde kurulan Türk birliğine dahil olmuşlardır.⁴⁴

Karadeniz bölgesinde Sinop'ta kurulan Candaroğulları denizcilik faaliyetleri ve donanma kurmak amaçlı tersaneler inşa ettikleri bilinmesine rağmen, askeri faaliyetleri konusunda yeterince bilgi bulunmaz. Yalnızca 1341 yılında 12 gemiden oluşan bir askeri

⁴⁰ Georg Thomas, *Diplomatarium Veneto Levantinum, Türk Denizcilik Tarihi*, çev. Salih Özbaran, (İstanbul: Boyut Yayınevi, 2009), 131-132.

⁴¹ G. Thomas, *Diplomatarium Veneto Levantinum, Türk Denizcilik Tarihi*, 133-134.

⁴² Çağatay Uluçay-İbrahim Gökşen, *Manisa Tarihine Genel Bir Bakış*, (İstanbul: Resimli Ay Matbaası, 1939), 24-27, 42-43.

⁴³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, (Ankara: TTK Basımevi, 1988), 63.

⁴⁴ Erdoğan Merçil, "Menteşeoğulları", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (Ankara: TDV Yayınları), 29/152-53.

donanma ile Karadeniz’de Venedik ve Ceneviz donanmasına karşı bir mücadele vermişlerdir. Kısıtlı kaynaklar üzerinden bilinen bir diğer sefer ise 1361 yılında Kefe’ye yapılan denizaşırı seferdir. Kefe seferinde başarısız olmuşlardır. Sinop, Candaroğulları için Karadeniz ticaretinde önemli bir liman şehri olmuştur. Candaroğulları Beyliğinin sosyo-ekonomik gelişiminde önemli rol oynamıştır. Beylik, bu önemli ticaret şehrinde deniz gücü ile daha çok ticari faaliyetler yürütmüştür.⁴⁵

Tekeoğulları, Anadolu’da Moğol tehlikesinin azalması ile Hamit oğullarının bir şubesi olarak Teke yöresinde kurulmuştur. Akdeniz’e kıyısı olan beyliğin 12 kadırğa gücünden oluşan bir donanması bulunmaktaydı. Akdeniz’de Kıbrıs Krallığı ile Antalya Limanı ve Alanya Limanı hakimiyeti için savaşmışlardır. Çatışmalar 1361 yılında Kıbrıs Krallığının Antalya’yı ele geçirmesi ile başlamıştır. 1361-1371 yılları arasında Kıbrıs Krallığı ve Tekeoğulları arasında yaşanan savaşlarda donanma iki taraf tarafından etkin olarak kullanılmıştır.⁴⁶

⁴⁵ Yaşar Yücel, “Candaroğulları”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (Ankara: TDV Yayınları 1993), 7/149.

⁴⁶ Aylin Doğan, *19.yy’da Teke Sancağı Antalya Merkez Kazasının Sosyo-Ekonomik Yapısı*, (İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012), 215.

2. OSMANLI DEVLETİ'NDE İLK DONANMA VE DENİZCİLİK FAALİYETLERİ

Osmanlı Devleti beylik döneminde (Osman Gazi) denizcilik faaliyetlerine coğrafi ve siyasi sebeplerden dolayı istenilen önemi verememiştir. Orhan Gazi döneminde (1324-1362) Bursa, İznik ve İzmit fetihleri ile Doğu Marmara ve Güney Marmara kıyılarına hâkim bir beylik haline dönüşmüştür. Osmanlılar gerek Bursa kuşatması esnasında gerekse de İznik'in fethinde ilk defa Bizans'a ait deniz gücünü görmüşlerdir. Orhan Bey döneminde gerçekleşen bu iki olay ardından donanma gücünün önemi Osmanlılarda kavranmıştır. Bahsi geçen iki kuşatmanın uzun sürmesinin nedeni Marmara üzerinden gemilerin Bursa ve İznik şehirlerine gelen yardımlardır. Gelişmeler beyliğin donanma gücünün öneminin kavranmasına yardımcı olmuştur.⁴⁷

Osmanlı Beyliği'nin Karamürsel'i alarak ilk tersaneyi veya tezgâhı burada kurduğu rivayet edilmektedir. Diğer bir iddia ise Gemlik alındıktan sonra ilk tersanenin burada kurulduğudur. Bir başka görüş ise 1337 Yalova fethinde Orhan Gazi'nin donanma kullandığıdır. Yalova fethine ait kaynaklarda denizcilik tabirlerinin kullanılması bu ihtimalini güçlendirmiştir.⁴⁸ Orhan Bey döneminde küçük çapta bir donanmaya sahip olduğu, Karamürsel, Gemlik, Mudanya ve Zeytinbağın'da tersanelerinin olduğu bilinmektedir. Osmanlı Beyliğini denizcilik alanında ileriye taşıyan gelişmelerden en önemlisi Karesioğulları'nın ilhakı olmuştur. Bu ilhakın kesin tarihi bilinmemektedir ancak 1345 tarihinden sonra 1347-1348 tarihleri arasında gerçekleştiği kabul edilmektedir. Karesioğulları'nın donanma ve denizcilik alanında ileri seviyede olması, Karesioğulları donanma ve ordu komutanlarının Osmanlı Beyliği içinde görev alması beyliğin donanma ve denizcilik faaliyetlerinde katkı sağlamıştır.⁴⁹

Osmanlı Bahriye Organizasyonu üç dönemden oluşmaktadır. Derya Beyleri Dönemi (1324-1390), Kaptan-ı Deryalar Dönemi (1390-1897), Bahriye Nazırlığı Dönemi (1867-1922).⁵⁰ Bundan sonraki satırlarda bu dönemler hakkında kısaca bilgiler verilecektir.

2.1. Klasik Dönem Osmanlı Donanması

Denizcilik ve donanma Osmanlı'nın kuruluş dönemi hükümdarların ilk zamanlardan itibaren önem verdikleri bir saha olmuştur. Karamürsel Bey Orhan Bey döneminin ilk deniz komutanı olarak bilinir. Karamürsel Bey tarafından Osmanlı Devleti'nin ilk tersanesi Güney

⁴⁷ İlğürel, *Osmanlı Denizciliğinin İlk Dönemleri*, 643-645.

⁴⁸ Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri*, (Ankara: Bilge Yayınevi, 1981), 325.

⁴⁹ Feridun M. Emecen, "Beylikten Sancağa Batı Anadolu'da İlk Osmanlı Sancaklarının Kuruluşuna Dair Bazı Mülâhazalar", *Belleten*, 60/227, (Nisan, 1996), 81-92.

⁵⁰ Yüksel Öcal, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2008), 7.

Marmara'da açılmıştır. Tersanenin açılmasında Karesi Beyliğinden gelen ustaların önemli katkıları olmuştur. Osmanlıların ilk ufak ölçekli kadırgaları Karamürsel Bey tarafından İzmit'te inşa edilmiştir. Böylece Karamürsel Bey Osmanlı'nın ilk amirali olma şerefine kavuşmuştur.⁵¹ Böylece Karamürsel Bey'in ölümünden sonra denizcilik ve donanma faaliyetlerinin başına Kara Ali Bey getirilmiştir. Onun döneminde Karamürsel adı verilen hafif, çevik ve hızlı gemiler yapılmıştır. Bu gemiler ile Marmara denizinde İmralı ve Marmara Adası fetihleri gerçekleştirilmiştir. Marmara adalarında yapılan fetihlerin nihai amacı Bursa'nın fethini kolaylaştırmak ve şehre gelen yardımları engellemektir.⁵²

Donanma alanında en büyük adımlar I. Murad döneminde (1362-1389) atılmıştır. 1366 yılında donanmanın başına Mansur Bey getirilerek, İzmit Sancak Beyliği görevine tayin edildi. Bahriye Azapları denilen sınıfın ortaya çıkışı ile Osmanlı donanması ilk defa düzenli bir ordu gücüne sahip olmuştur. I. Murad döneminde 1362 tarihli sultan fermanında Lala Şahin Paşa'ya verilen emirle donanma için gemi yapımı emri buyrulmuştur. Bu buyruk, Osmanlı donanması adına bir dönüm noktası olmuştur. İzmit, Gelibolu ve Gemlik'te açılan tersanelerde gemi yapımına başlanmıştır. Tersanelerde gemi yapımı başlamış olsa dahi yapılan gemiler yetersiz kalmıştır. Osmanlı donanmasının asker ihtiyacını karşılamak için, pençik sisteminden toplanan Hristiyan çocukların bir bölümü Gelibolu yarımadasında askeri eğitim almıştır Osmanlı donanması bu dönem içinde askeri özellikleri düşük ve sadece nakliyat-taşımacılık yapan bir deniz gücü olarak kalmıştır. Osmanlılar Anadolu'dan Rumeli'ye geçişlerde Cenevizlilere vergi ödemek zorundaydılar. Bu durum ise Osmanlı Devleti'nin denizlerde askeri güç ve nakliye gücü konusunda yetersiz olduğunu göstermektedir.⁵³

Yıldırım Bayezid dönemi (1389-1402) içinde donanmanın gelişim süreci devam etmiştir. Bu dönem Osmanlıların Anadolu Beyliklerini hakimiyeti altına aldığı ve Anadolu Türk siyasi birliği sağladığı bir dönemdir. Batı ve güney Anadolu'da Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan beyliklerin fethi Osmanlı denizciliğine katkılar sunmuştur. Marmara'da bulunan tersanelere ek olarak Gelibolu yarımadasında tersane yaptırılmıştır. Gelibolu tersanesinde Ege denizinde korsanlık faaliyeti içinde bulunan Haçlı gemilerine karşı kadırgalar yapılmıştır. Saruca Paşa komutasındaki Osmanlı donanması korsan yatakları olan

⁵¹ Tevfik İnci, "Türk Deniz Tarihi", *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi*, S.77, (Ağustos 1974), 91.

⁵² İdris Bostan, *Osmanlı Denizciliği – Beylikten İmparatorluğa*, (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015), 24.

⁵³ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz- Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2007), 34.

Ege Adaları'na seferler düzenleyerek bölgeyi korsanlardan temizlemiştir.⁵⁴ Osmanlı donanması 1390 yılında Midilli, Sakız, Limni ve Rodos adasına yapılan hububat ihracını durdurarak bir nevi iktisadi abluka kurdu. Osmanlılar, 1390 yılının sonbaharında kıyı beyliklerindeki bazı korsan gemilerini bir araya getirerek Sakız Adası'na baskın düzenlemiştir. Ardından Saruca Bey komutasındaki 60 gemilik bir filo, Oniki Ada, Eğriboz ve Attika kıyılarına akınlar düzenlemiştir.⁵⁵ 60 korsan gemisinden oluşan Türk filosu Ege ve Akdeniz'de caydırıcı güç olamamıştır. Çünkü Türk donanması Venedik donanması ile boy ölçüşebilecek güce ulaşamamıştır. Deniz muharebesi şöyle dursun, Yıldırım Bayezid'in en fazla endişe duyduğu husus, Venediklilerin Anadolu ile Rumeli arasındaki geçidi denizden kapayarak Osmanlı Devleti'nin Avrupa-Asya irtibatını kesmeleri idi. Bunu önlemek için Venediklilere Osmanlı topraklarında ticaret imkânları sunulmuştur.⁵⁶ Aynı dönem İstanbul'u fethetme arzusu güçlü bir donanma oluşturma fikrinin ortaya çıkışına yol açmıştır. Surlar ile tahkim edilmiş olan Bizans deniz sınırlarının kuşatılması ve kuşatma sırasında İstanbul'a gelecek Venedik, Ceneviz veya Avrupa yardımlarını kesmek için güçlü bir donanma gerekliliği hissedilmiştir. Gelibolu tersanesi bu dönemde gemi yapımı için yeniden dizayn edilerek, kadirga yapımı hızlandırılmıştır. Ancak Emir Timur'un Anadolu kapılarına dayanması ve doğudan gelen büyük tehdit Osmanlıların donanmadan ziyade kara gücüne daha fazla öncelik ve önem vermesine sebep olmuştur.⁵⁷

1402 yılında yaşanan Ankara Savaşı sonrasında 1402-1413 arasında şehzadeler arasında iktidar savaşlarının yaşandığı Fetret Devri'nde donanma güçsüz kalmıştır. Bu yıllar kara fetihlerinde görülen duraksama aynı şekilde deniz fetihleri ve donanma faaliyetlerinde de gözlenmiştir. Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizinde Venedik ve Ceneviz etkinliğinin arttığı yıllardır. Taht kavgalarının yaşandığı dönemde Süleyman Çelebi ve Musa Çelebi donanmanın yetersizliğini yakından hissetmiş; Rumeli toprakları ve Batı Anadolu'da Venedik ve Cenevizliler ile iyi ilişkiler kurmuşlardır.⁵⁸

Sonunda iktidarı ele geçiren Mehmed Çelebi'nin Aydınoğulları ve Menteşeogullarını tekrardan itaati altına almasıyla denizcilik faaliyetleri yeniden canlanmıştır. Mehmed Çelebi döneminde (1413-1421) Osmanlı Donanması, ilk defa Venedik ile Kaptan-ı Derya Çalı Bey komutasında deniz savaşı gerçekleştirmiştir. Çalı Bey Deniz Savaşı (1416) olarak bilinen bu

⁵⁴ Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketler ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, (Ankara: TTK Yayınları, 1985), 184

⁵⁵ Ahmet Rasim Barkınay, *Denizde ve Sahilde Bahriye*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1951), 82.

⁵⁶ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz- Deniz Politikaları, Teşkilat ve Gemiler*, 67.

⁵⁷ Necmettin Olgaç, *Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış*, (Ankara: Han Yayıncılık), 1988, 78.

⁵⁸ Şehabettin Gümüldağ, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler*, (İstanbul: İstanbul Yayınevi, 1970), 211.

ilk deniz muharebesi Osmanlı Devleti'nin yenilgisi ile sonuçlanmıştır. Yenilginin asıl nedeni ise Türk donanma gemilerinin Venedik donanma gemileri karşısında teknolojik olarak zayıf kalması donanma idarecilerinin yeterli savaş deneyimine sahip olmamalarındandır.⁵⁹

Kuruluş devrinin son padişahı olan II. Murad'ın Osmanlı-Venedik savaşında Ceneviz donanmasını kullanarak Gelibolu'ya geçmesi aynı dönemde İstanbul'un üçüncü defa kuşatılması sırasında şehre gelen Venedik yardımlarının Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi'nde engellenememesi Sultan II. Murad döneminde dahi Osmanlı donanmasının hala Avrupalı rakipleri karşısında yetersiz olduğunu göstermektedir. Selanik liman şehrinin kuşatmasında kara kuşatmasının sağlam olmasına rağmen şehrin deniz yolunun açık olması Selanik'in direnişine sebep olmuştur.⁶⁰ 1427-1428 tarihleri arasında Saruca Paşa Kaptan-ı Deryalığında, yaptırılan 13 büyük kadirga ve 27 gemiden oluşan Osmanlı filosunun Selanik seferinin başarıya ulaşmasını sağlamıştır. Selanik'in fethi donanmanın öneminin kavranmasında etkili bir gelişme olmuştur.⁶¹ Kuruluş döneminde Osmanlı denizciliği, pek fazla gelişme de yükselme döneminde üç deniz ve kıtada hüküm sürecek çapta deniz gücüne sahip bir donanması olacaktır. Kuruluş dönemi hükümdarları ile başlayan denizcilik yükselme dönemi hükümdarlarının çalışmaları sayesinde çağın en modern donanması haline gelecektir. Osmanlı Donanması Yükselme Dönemi (1453-1579) içinde kısa bir sürede dönemin armada olarak nitelenen büyük donanma filoları içinde yer alan bir caydırıcı deniz gücüne dönüşecektir. Yükselme döneminde Osmanlı Devleti askeri gücü zirve noktaya taşınacaktır.

Yükselme devrinin donanma faaliyetleri İstanbul Kuşatması ve kuşatma hazırlıkları ile başlamıştır. Sultan II. Mehmed (1451-1481) İstanbul surlarını karadan kuşatmak kadar denizden kuşatmanın önemini kavrayan bir hükümdardı. Geçmiş kuşatmaların eksik kalan yanlarından biri şehre denizden gelen yardımın önlenememesi ve deniz yönünden kuşatmanın yetersiz olmasıdır. Bu sebepten onun faaliyetlerinden biri donanmayı caydırıcı bir güce dönüştürmek olmuştur. Gelibolu tersanesinde kadirga ve diğer çapta gemilerin yapılmasına ağırlık verilecektir. Yeni gemi yapımlarına ek olarak eskimiş ve bakımsız kalmış gemilerin onarımını yapmış; zırhla kaplanması ve silahlandırılmasını sağlamıştır. Yeni yapılan gemiler elli ve otuz kürekle çekilen, manevra kabiliyeti yüksek, süratli ve hafif gemilerdir.⁶² Kısa süre içinde Gelibolu tersanesinde 147 adet büyük ve ufak çaplı gemi inşa edilmiştir. Bu gemilerin

⁵⁹Fuat Carım, *Türklerin Denizciliği*, (İstanbul: Hüsnâ Yayınları, 1965), 54.

⁶⁰İdris Bostan- Salih Özbaran, *Türk Denizcilik Tarihi*, C.2, (İstanbul: Boyut Yayıncılık 2009), 341.

⁶¹Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, çev. Nazlı Pişkin, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2009), 137.

⁶²Süleyman Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1993), 133.

bir bölümü zırhlı gemilerdi. Bu donanma 12'si çekirtme, 80 tanesi çifte güverteli kürekli, 55 tanesi de küçük çaptaki gemilerden oluşmaktadır. Bu gemilerin içinde kürekçilerden başka yirmi bin kadar Azap askeri bulunuyordu.⁶³ İstanbul kuşatmasında 150 parçalık Osmanlı Donanması şehri deniz yönünden kuşatmıştır. Fakat kuşatma esnasında Haliç girişine zincir çekilmesi, Venedik donanmasının Marmara denizine girmesi ve Osmanlı Donanmasının engel olamaması donanmanın hala yetersizliğini göstermiştir⁶⁴

Sultan II. Mehmed İstanbul'un fethinden sonra 28 yıl boyunca sefere çıkmıştır. Bu süre içinde gerçekleşen fetihlerde donanma etkin bir şekilde kullanılmıştır. Fatih, fetih sonrası ilk olarak Bizans'ın Haliç tersanesinden faydalanma yoluna gitmiştir. Akdeniz, Karadeniz ve Ege kıyılarında tersaneler kurdurmuştur. Ege adaları fethinde görev alan Hamza Bey komutasındaki Osmanlı donanmasının 177 parçadan müteşekkildi.

Karadeniz'de Sadrazam Mahmut Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması 150 gemiden meydana geliyordu.⁶⁵ 1463-1479 arası 16 yıl süren Osmanlı Venedik savaşlarında Osmanlı donanmasının 300 parçalık irili-ufaklı bir filodan oluştuğu belirtilmektedir. Savaşlar sırasında karada üstünlük kurmuş olan Osmanlı kuvvetlerinin denizlerde de hâkim olması amacı ile 1468-1470 arasında tersanelerde gemi yapımına önem verilerek donanmanın her yönden güçlendirilmesine ağırlık verilmiştir. 1475 yılında Fatih Sultan Mehmet'in Kırım seferi öncesinde donanma tekrardan yapılandırılmıştır. Haliç, Gelibolu, İzmit ve Sinop tersanelerinde 300 parçadan oluşan bir donanma inşa edilmiştir. Fatih Sultan Mehmet 1451 yılında tahta geçtiğinde donanma 30 büyük savaş gemisinden oluşuyordu. Vefatında ise 250 savaş gemisi ve 500 nakliye gemisinden oluşan bir donanma bırakmıştır.⁶⁶

Fatih Sultan Mehmed'in geliştirdiği donanma Sultan II. Bayezid döneminde (1481-1512) aynı durumunu korumaya devam etmiştir. Türk denizciliği dönem içerisinde sadece Osmanlı Devleti'nin bir politikası olmaktan çıkıp Türkler arasında yaygın bir faaliyet olarak görülmüştür. Ege, Adriyatik ve Akdeniz'de yaşanan fetihler ve donanma hareketliliği ile Akdeniz, Ege ve Adriyatik Türk denizciler için ticaret ve korsanlık alanına dönüşmüştür. Korsanlık faaliyetleri Akdeniz'de Türk denizcileri tarafından Venedik ve diğer Avrupalı ticaret gemi ve filolarına karşı yapılan bir faaliyet haline dönüşmüştür. Burak Reis, Kara Hasan Reis, Arapoğlu Ali Reis, Muslihiddin Reis, Herek Reis ve Piri Reis gibi Türk denizcilerinin II. Bayezid döneminde devlet hizmetine alınması Türk denizciliği ve Osmanlı

⁶³Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi* C.5, (İstanbul: TTK Yayınları, 2000), 872.

⁶⁴Tevfik İnci, "Türk Deniz Tarihi", *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi*, 77, (Nisan 1974.), 91.

⁶⁵Abidin Daver, *Türk Denizciliği*, (İstanbul: Varoğlu Yayınları, 1932), 371.

⁶⁶Erdoğan Dümen, "Osmanlı İmparatorluğu Kuruluş-Yükselme-Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekâtı", *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi*, S.77, (Nisan 1974), 13.

donanmasının gelişiminde önemli bir yere sahip olmuştur. Neticede Osmanlı Donanması, Venedik donanması ile baş edecek güce ulaşmıştır. Osmanlıların deniz gücü sadece Akdeniz, Ege, Karadeniz ve Adriyatik kıyıları ile sınırlı kalmayarak Kuzey Afrika, Güney Avrupa ve İber yarımadasına kadar uzamıştır.⁶⁷ Sultan II. Bayezid, döneminde (1481-1512), İstanbul, Gelibolu, İzmit, Sinop ve Antalya gibi Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan şehirlerde üs ve tersaneler kurulmuştur. Donanmanın harekâtına sürat ve esneklik kazandırmıştır. Bu girişimin amacı kısa sürede olaylara tepki vermek ve zamandan tasarruf sağlanmaktır. Osmanlı Devleti'nin her bir yanında dönemin gemi yapım olanaklarının bulundurma politikasının, bu dönemde denizciliğin hızla gelişmesine ve daha çok yaygınlaşmasına yardımcı olmuştur.⁶⁸

Yavuz Sultan Selim döneminde (1512-1520) Doğu seferleri ağırlıklı bir fetih politikası güdülmüştür. Donanma Yavuz döneminde Mısır fethinde Doğu Akdeniz, Rodos, Girit ve Kıbrıs sularında etkin bir şekilde denetleme görevi ve koruma görevi üstlenerek Mısır seferinde ordunun deniz yönünden güvenliğini sağlamıştır. Ayrıca döneminde Haliçte bulunan tersanenin genişletilmesine, yeni gemi inşası için kızak ve tezgahlarının yapılması Yavuz tarafından Piri Mehmet Paşa'ya emredilmiştir. Haliç tersanesi bu dönemde 160 binadan teşekkül edilmiş, 500 gemi inşa edilecek kadar genişletilmiştir. 1518 yılında Osmanlı donanmasının mevcut gemilerine ek olarak 250 kadirga ve 500 çeşitli boyut ve tipte gemi yapım emri Sultanın Fermanı ile yetkililere bildirilmiştir. Osmanlı sınırlarının Mısır fethi ile Kızıldeniz'e kadar ulaşması Portekiz- Osmanlı ilişkilerinde yeni bir dönem başlatmıştır. Portekiz ve İspanya denizcilik alanında coğrafi keşiflerden sonra hızla ilerlemiştir. Özellikle Portekiz donanması faaliyetleri Kızıldeniz ve Basra Körfezinde yoğunlaşmıştır. Yavuz döneminde donanma faaliyetleri Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint deniz yolunda Portekiz'e karşı Osmanlı hakimiyetini sağlama amacı gütmemiştir.⁶⁹

Osmanlı Devleti'nin fetih politikasında XVI. yüzyıl boyunca deniz fetihleri önemli bir yer tutmuştur. Akdeniz ve Ege adalarının fethi, Kuzey Afrika fetihleri dönem içinde gerçekleşen denizaşırı faaliyetlerdir. Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) ve sonrasında gelen Sultan II. Selim dönemlerinde (1566-1574) gerçekleşen deniz fetihleri ve savaşları donanmaya yeni bir anlam kazandırmıştır. Rodos adasının fethi ve Preveze Deniz Zaferi yüzyılın ilk yarısındaki en önemli deniz zaferleridir. Yüzyılın ikinci yarısında yaşanan Malta kuşatması başarısızlığı Osmanlı donanmasında duraklamanın başlangıcı sayılmıştır. Kıbrıs

⁶⁷ Coşkun Güngen, *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği*, (Ankara: Karargâh Basımevi, 1997), 18-25.

⁶⁸ Dümen, "Osmanlı İmparatorluğu Kuruluş-Yükselme-Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekâtı", 77/20.

⁶⁹ Rasim Örnek, *Deniz Harp Tarihi*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1966), 345.

Adasının fethine rağmen İnebahtı yenilgisi ise donanma üstünlüğünü sarsmıştır. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı deniz üstünlüğü tehlikeye girecektir.⁷⁰

XVI. yüzyılın Osmanlı üzerinde yaratmış olduğu diğer bir tesir Coğrafi Keşifler ve açık denizlerin hakimiyeti sorunudur. Osmanlı Devleti sınırlarının Arap yarımadası ile Hint Okyanusu'na uzanması, devletin Kızıldeniz, Basra Körfezi, Umman Denizi ve çevresinde Avrupalı güçler ile mücadele etmesine yol açmıştır. Osmanlıların Akdeniz'den Hint Okyanusu'na uzanan hakimiyet mücadelesinin baş aktörü coğrafi keşifler ile güçlenen Portekiz devletidir. Portekiz etkisine karşı tersanelerde yeni tip gemi arayışına gidilmiştir. Hareket kabiliyeti yüksek sağlam gemiler inşa edilmek istenilmiştir. Okyanusta mücadele etmek için uygun olmayan tipte gemiler ile Portekiz'e karşı başlatılan Hint deniz seferleri başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Hadım Süleyman Paşa, Piri Reis, Murad Reis ve Seydi Ali Reis döneminde icra edilen Hint Deniz Seferleri Osmanlı donanmasının okyanuslarda yetersizliğini gösteren başarısız seferler olmuştur.⁷¹

2.1.1. Klasik Dönem Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemiler

Klasik dönemde Osmanlı Donanmasında çeşitli gemiler ve deniz ulaşım araçları kullanılmıştır. Osmanlı donanmasına ait gemilerin tipi, büyüklüğü ve işlevselliği kullanım durumuna göre değişkenlik göstermiştir.

Başarda: 26-36 oturağa sahip olan bir gemi çeşididir. Bu gemilerin en küçüğü 26 oturaklıdır ve boyu 43,20 metreye kadar uzanır. En büyüğü ise 36 oturaklı ve 54 metre uzunluğa sahip olan Paşa başardasıdır. Kadırgadan sonra en çok kullanılan kürek gücü ile hareket eden bu gemiler donanmaya XVI. yüzyılda katılmıştır.⁷²

Kadırga: Donanmada en çok kullanılan gemilerdir. 36 oturak ve 49 kürekten oluşmuştur. Osmanlı denizcilik kanunlarına göre yılda 40 kadırga yaptırmak zorunludur. Kadırgalar Kuruluş, Yükselme ve Duraklama dönemlerinde donanmanın ana savaş gücünü oluşturmuştur. Sultan I. Abdülhamid döneminde (1774-1789) üretimine son verilmiştir. Bir kadırganın personeli 196 kürekçi, 100 savaşçı, 20 halatçı, 2 dümenci, 1 yelkenci ve diğer çalışanları ile 328 kişiden oluşmaktadır.⁷³

Kalite: Deniz savaşlarında düşman donanmasını takip etmek amacı ile inşa edilmiş olan çevik ve hızlı gemi tipidir. 19 ile 24 oturağa sahip olan kürekli bu gemilerin baş kısmında

⁷⁰ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi* (1300-1600), s.381.

⁷¹ Feridun, Emecen, "Sultan Süleyman Çağı ve Cihan Devleti", *Türkler*, C.9, (Ed, H. D. Güzel, K. Çiçek, S. Koca), Ankara 2002.

⁷² Ahmet Güleriyüz. *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken—Mikyas-ı sefain = Ottoman Sailing Ships From Gallies To Galleons And Particulars Of Ships And Their Equipment*, (İstanbul: Denizler Kitabevi, 2004), 31-63.

⁷³ İdris Bostan, "Kadırga'dan Kalyon'a (XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi)", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 24/24, (Aralık 2015), 67-83.

bir adet top bulunmaktadır. Kalite gemi tipinde 220 personel görev yapmaktadır. Kadırgalar kadar yoğun kullanılan bu gemilerden 1693 yılında 10 adeti Tuna donanmasında, 1475 yılında 5 adet Gelibolu tersanesinde, 1525'de 5 adet ise Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması kullanımında olduğu bilinmektedir.⁷⁴

Firkateyn ve Pergandi: Osmanlı donanmasında ince donanma gemileri arasında bulunan gemi tipleridir. Küçük, hafif ve ince tasarımı ile daha çok nehir ve dar alanlarda kullanılırdı. Yaklaşık olarak 10-17 oturaktan oluşan firkateynler, 80 personele sahip savaş gemileridir. Hem kürek gücü hem de yelken gücü ile çalışırlardı. Pergandi gemiler Firkateynler ile aynı işlevi gören bir başka tip donanma gemisidir. 18 oturaklı ve kürek gücü ile hareket eden tasarıma sahiptir. XVII. yüzyılda kadırgalardan sonra en fazla talep gören gemi türüdür.⁷⁵

Mavna: Osmanlı savaş gücünün önde gelen gemilerindendir. Mavnalar 26 oturaklı, çift kürekli ve çift katlı tasarıma sahiptir. 24 adet topu ve 600 personel mevcut idi. 600 personelin 364 tanesi kürekçilerden meydana gelirdi. Kürek gücü yanında yelken gücüne de sahip bu gemiler kalyonların yaygınlaşması ile önemini yitmiştir.⁷⁶

Kalyon: XVII. yüzyılda kadırğa ve mavna gibi büyük gemilerin yerini daha sağlam ve ateş gücü yüksek, personel ve savaşçı sayısı daha kalabalık olan kalyonlar inşa edilmeye başlanmıştır. Donanmanın en meşhur kalyonu Mahmudiye kalyonudur, 1280 personel, 128 top gücüne sahiptir. 8 metre yüksekliğinde ve 64 metre uzunluğundadır.⁷⁷

Karavella: Sadece yelken gücü ile hareket eden, 25-45 metre uzunluğa sahip 100 personelden oluşan gemilerdir. Üç direkli, Latin yelkenine sahip hem bir savaş gemisi hem nakliye gemisi olarak ön plana çıkmıştır.⁷⁸

Tablo 2. 1. 1670-1701 arasında Tersane-i Amire' de inşa edilen ve tamir gören gemiler. (Özbaran, 2009)

<i>Gemi Çeşitleri</i>	<i>İnşa</i>	<i>Tamir</i>	<i>Toplam</i>
<i>Kalyon</i>	15	93	108
<i>Kadırga</i>	180	413	593
<i>Mavna</i>	16	26	42

⁷⁴İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, (Ankara: TTK Basımevi,1988), 459-462

⁷⁵Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 467-469, Bostan, "Kadırga'dan Kalyona", 67-83.

⁷⁶İdris Bostan, vd., *Türk Denizcilik Tarihi*, (İstanbul: Deniz Yayınevi Müdürlüğü, 2009), 326-332.

⁷⁷Yusuf Alperen Aydın, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2007), 36-39.

⁷⁸Güleryüz, *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken*, 31-63.

<i>Kalyata</i>	34	145	179
<i>Firkateyn</i>	59	102	161
<i>Başarda</i>	13	29	42
<i>TOPLAM</i>	317	808	1125

2.1.2. Osmanlı Devleti Nehir Donanması- İnce Donanma

Osmanlı Devleti'nde İnce Donanma tabiri nehir alanlarında güvenlik ve savaş gücü nakliyesinin sağlanması amacıyla inşa edilmiş dar ve geniş nehirlerde görev icra eden deniz taşıtlarına verilen genel isimdir. Nil, Fırat, Dicle, Tuna ve Kür nehirlerinde Osmanlı Devleti donanmasına ait İnce Donanmalar görev almıştır. Nehirler üzerinde bulunan donanma gücünün her birinin görevi bulunduğu bölgeye göre değişiklikler göstermektedir. Nehirlerde bulunan gemiler daha zarif ve daha küçük olarak inşa edilmiştir. Amaç nehir yatağı içinde manevra sağlamak ve sığ alanlar ile dar alanlarda hız ve hareket kolaylığını sağlamaktır.⁷⁹

İnce donanma ilk olarak Yavuz Sultan Selim döneminde (1512-1520) kurulmuştur. İnce Donanmalar kaptanlıklar denilen bir organizasyon ile idare edilmiştir. Kaptanlıklar Fırat ve Dicle Kaptanlığı, Tuna Kaptanlığı, Nil Kaptanlığı olarak teşkilatlandırılmıştır. İleriki dönemde ihtiyaç oldukça Kür Kaptanlığı, Faş Kaptanlığı ve Hazar Kaptanlığı açılmıştır.⁸⁰

2.1.2.1. Fırat ve Dicle Kaptanlığı

Yavuz Sultan Selim Döneminde (1512-1520) temelleri atılan, Kaptanlıklar Kanuni Sultan Süleyman döneminde (1520-1566) gelişimini tamamlamıştır. Safevi tehlikesine karşı Fırat ve Dicle nehirlerini kullanarak Basra, Bağdat, Musul ve Birecik bölgelerinin emniyetini sağlamak amacıyla kurulmuştur. Ayrıca olası bir sefer durumunda nehirler vasıtası ile kara ordusunu destekleme görevi verilmiştir. Fırat ve Dicle kaptanlıkları daha sonraki dönemde Fırat Kaptanlığı ve Dicle (Şat- Basra) Kaptanlığı olarak ikiye ayrılmıştır. Fırat kaptanlığının görevi; Şattül Arap ve Birecik arasında bulunan su yolunun güvenliğini sağlamaktır. Kanuni Sultan Süleyman döneminde (1520-1566) bu kaptanlığa bağlı olarak 300 adet savaş gemisinin bulunduğu eserlerde ifade edilmiştir. Dicle (Şat- Basra) Kaptanlığının görevi de Diyarbakır- Musul, Bağdat- Basra güvenliğini sağlamaktır. Kanuni döneminde 200 parçadan oluşan donanma gücüne sahiptir.⁸¹

Fırat ve Dicle nehirlerinde bulunan ince donanmanın gemi ihtiyaçlarını karşılamak için Birecik'te bir tersane kurulmuştur. Gemi yapımı ve üretilen gemilerin sevki için ayrı bir talimname hazırlanmıştır. Fırat nehri daha derin olduğu için bu su yolunda ağır tonajlı gemiler

⁷⁹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 390-392.

⁸⁰ Öcal, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, 242.

⁸¹ Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, (İstanbul: Deniz Basımevi, 2005), 3.

kullanılmıştır. Dicle nehri ise daha sığ olduğu için daha hafif tonajlı nakliye gemileri kullanılmıştır. Bu nakliye gemileri ile bölgeye zahire ve hububat taşınmıştır. Bölgede yaşanacak olası bir savaşa karşı, bölgenin güvenliği ve askerin iâşesi için nehirler kullanılmıştır. Savaş dönemlerinde sadece nehirlerde askeri hareketlilik görülmez ayrıca nehirlerin çevresinde su yolunun güvenliği için kıyı birlikleri konuşlandırılmıştır.⁸²

XVI. yüzyıldan itibaren Basra bölgesinde Portekiz ve İran tehditlerinin yanı sıra bölgede devletleşmemiş Cezayir Arap kabilelerinin eşkıyalık faaliyetleri görülmektedir. 1565 yılında Basra su yolunun güvenliğini sağlamak amacıyla ince donanma ve kara birlikleri ile Ulyanoğlu Seferi gerçekleştirilmiştir. Seferin sonrasında bölgede ticaret gemilerini tehdit eden unsur ortadan kaldırılmıştır.⁸³

Ayrıca bu Basra'ya uzanan Fırat ve Dicle su yolunda görülen diğer bir sorun ise doğal nedenler ile ortaya çıkan sorunlardır. Bu sorun nehir yataklarının dolması ve su taşkınlarıdır. Nehir yatağının dolması seyir halinde bulunan gemilerin kıyılara yanaşmasını engelleyen bir faktördür. Nehir yatağında ki dolmanın neden olduğu diğer bir sorun ise artan nehir debisinin kıyıyı aşarak taşkınlara neden olması ve kıyıda bulunan yerleşimin tahrip olmasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti taşkınları kontrol etmek ve nehir yataklarının dolması ile mücadele etmek amacıyla Fırat ve Dicle Kaptanlığına ek olarak Şat Kaptanlığı isimli yeni bir kaptanlık kurmuştur. Kaptanlığın görevi nehir yataklarının temizlenmesine yardımcı olmak ve gemi seferlerinin düzenlemesini sağlamaktır.⁸⁴

XVII. yüzyılda Fırat ve Dicle üzerinde taşımacılığı canlandırmak üzere Birecik tersanesinde 120 parçalık bir nehir donanması inşa edilmiştir. Bu büyük nehir donanmasının başına Aşçıoğlu Mehmet Paşa getirilmiştir. Yine XVII. yüzyılda Ma'adin-i Hümayun Emanetine dahil olan Ergani ve Keban madenlerinin işletilmesi, madenler için gerekli olan körü ve diğer ihtiyaçların Fırat su yolu kullanılarak elde edilmesi kararlaştırılmıştır.⁸⁵

Sonuç olarak Fırat ve Dicle su yolu Osmanlı Devleti'nin Doğu Anadolu toprakları ve Irak-Suriye toprakları arasında bir köprü vaziyeti görmüştür. Kuzey ve Güney arasında yer alan bu iki su yolu Osmanlı Devleti hakimiyetinde bulunduğu süre boyunca değerli bir ulaşım yolu olarak görülmüştür. Bu önemli su yollarının güvenliği için devlet ince donanma oluşturmuştur.

⁸² Cengiz Orhonlu, Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar: Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, 13\17-18(Mayıs 2011), 77-102.

⁸³ Ahmet Sağır (2012), "Cezayir-i Irak_1 Arab veya Şattü'l-Arab'ın Fethi Ulyanoğlu Seferi- 1565-1571", *Tarih Dergisi*, 0/41, (Mayıs 2012),43-94.

⁸⁴ Cengiz Orhonlu, Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar... 77-102.

⁸⁵ Salih Özbaran, S., XVI. "Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 25 (1971), 51-72.

2.1.2.2. Tuna Kaptanlığı

Tuna nehri tarih boyunca uluslararası siyasi ilişkilerde siyasi, ictimai ve iktisadi faaliyetlerde önemli bir su yolu olmuştur. Tuna nehri Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarından itibaren Balkanlarda stratejik nokta olarak hedef alınmıştır. Tuna nehri Osmanlıların Balkanlara geçişinden sonra ki süreçte Balkan ve Orta Avrupa fetihleri için önemli bir ulaşım yolu olacaktır.⁸⁶ İnce Donanma içinde en fazla dikkat çeken Tuna donanmasıdır. Tuna donanmasının genel amacı Avrupa içlerine Karadeniz üzerinden Orta Avrupa'ya kadar uzanan Tuna Nehrini kullanarak asker ve ekipman ihtiyacını sağlamak, bölgenin askeri güvenliğini kara güçleri yanında deniz gücü ile kontrol etmektir. XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlılar Tuna nehrinin belirli bölgelerine filolar tesis etmişlerdir. Tuna'da kurulacak olan donanma normal deniz donanmasından daha farklı bir donanma olarak kurulmuştur. Tuna Kaptanlığı iki komodorluktan oluşmaktadır; Birinci Komodorluk, Vidin Kasabasından Karadeniz ağzına kadar olan alanı, İkinci Komodorluk ise Vidin ve Budin arasında kalan bölgeyi kontrol etme görevini üstlenmiştir.⁸⁷

Vidin ve Budin'de bulunan her iki komodorluk emrinde onar adet firkate ve 1000 kadar azap askeri bulunmaktadır. Bu iki komodorluk sürekli bir halde Tuna Nehri boyunca gezerek devriye atma görevinde bulunmuşlardır. Macaristan'ın Osmanlı Devleti tarafından kaybedilmesi ile Tuna Kaptanlığı tek komodorluğa düşürülmüştür.⁸⁸ Tuna Kaptanlığının başında Kaptan-ı Derya tarafından atanan, Kaptan Paşa ünvanlı komutan bulunurdu. Kaptan Paşa Tuna'da bulunan ince donanmanın tüm işlerinden sorumlu tutulurdu. Kaptan Paşa'lar Tuna Nehri hakkında kadim bilgilere vakıf, tecrübeli ve yönetim becerilerini göstermiş kişilerden seçilmesine dikkat edilirdi. Tuna donanmasında Kaptan Paşa'dan sonra gelen en önemli kişiler ise Başbuğlar olarak bilinen gemi komutanlarıdır. Yine Tuna donanmasında kaptan yardımcısı olarak Kaptan Kethüdası görev alırdı. Kethüdanın asıl görevi gemi kızıakları ve tersanelerde üretimi denetlemektir. Gemi tamiri, gemilerde bulunan personel maaşları ve tersane halkının maaşları da yine Kaptan Kethüdası sorumluluğundadır.⁸⁹

Tuna Kaptanlığına ait ince donanma gemileri genelde sığ sularda yol alması için üretilen ve esasında kürek gücü ile hareket eden gemilerdir. Bu gemi tipleri şayka, şehtur, kancabaş, üstü açık, işkampoye, tonbaz, borazan, zahire gemisi, kancabaş, at kayığı,

⁸⁶ Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018), 68-69.

⁸⁷ Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması*, (İstanbul: Hiperyayın, 2019), 77-79.

⁸⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 42

⁸⁹ Seyfullah Aslan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Donanması: Teşkilatı ve Faaliyetleri (1683-1718)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi 2022), 60-76.

uraniçedir.⁹⁰ XVI. ve XVII. yüzyıllarda Tuna ince donanma gemilerinin başlıca yapım yerleri İsakçı, Güvercinlik, Semendire, Silistre, Rusçuk, Belgrad olmakla birlikte bunlar arasında Rusçuk Tersanesi en mühimi ve büyüğü idi.⁹¹

1718 yılında Habsburglarla yapılan savaşlarda Tuna donanmasının Belgrad'da düşman eline geçmiştir. Bu durum Tuna güvenliği için ince donanmanın nehir üzerinde yeniden asayiş ve kontrolü temin etmesi zarureti tezahür etmiştir. Bunun için Tersane-i Amire'de yeniden yapılan ve mevcutlardan başka Rusçuk'ta olan 10 adet fırkate yanında 40 adet Tuna şaykası da Rusçuk Tersanesi'nde yeniden tamir ve kullanıma hazır hale getirilmiştir.⁹²

Pasarofça Antlaşması ile Osmanlıların Macaristan'ı kaybetmesi Tuna İnce donanmasında daralma yaratacaktır. Bu daralma ile başta söz edildiği üzere komodorluk sayısı ikiden bire düşürülecektir. Osmanlılar için Tuna boylarında artık en önemli nokta Vidin Kalesi olarak kabul edilecektir. İnce donanma Vidin Kalesi ve etrafında yoğunlaşacaktır.⁹³

2.1.2.3. Nil Kaptanlığı

Nil Nehri tarih boyunca insanlığın nehir taşımacılığında kullandığı ana yollardan biri olmuştur. Osmanlı Devleti'nin Yavuz döneminde 1517 yılında Mısır'ı fethetmesi sonrası, Osmanlılarda Nil nehrinde devam eden Doğu Akdeniz ve Mısır'ın iç kesimlerini birbirine bağlayan Nil su yolu üzerindeki taşımacılık faaliyetlerini devam ettirmiştir. Taşımacılık faaliyetlerinin güvenliğini sağlamak amacıyla Yavuz tarafından Nil Kaptanlığı kurulmuştur.⁹⁴

Osmanlı Devleti'nin ince donanmasının sürekliliği ve devam ettirilmesi devlet ve devlete bağlı olan beylikler, voyvodalıklar ve bölgenin ileri gelen ayanları tarafından sağlanılırdı. Tuna Kaptanlığında bulunan gemilerin inşası ve bakımlarının bir kısmı Eflak, Boğdan ve Budin gibi bağlı voyvodalıklar tarafından yapılmaktadır. Nehir donanmalarında en yetkili kişi merkez tarafından atanan Kaptan Paşa olmuştur. Kaptan Paşa'dan sonra ise gemilerde görev alan Başbuğ'lar idari yönetimde yetkin kişilerdi. Kaptan Paşa'ya bağlı diğer bir görevli olan kethüda ise gemi tersanelerinin bakımı, gemilerin onarımı ve nakliye operasyonlarını yönetmekteydi.⁹⁵

⁹⁰ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1992, 88-95.

⁹¹ Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması*, 232-326.

⁹² Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, 23.

⁹³ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, (İstanbul: Küre Yayınları, 2017), 145-147.

⁹⁴ Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, 12., Zeki Arıkan- Lütfü Sancar, *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt-II, (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009), 39.

⁹⁵ Murat Akbaş, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde İnce Donanma", *Akademik Tarih Dergisi*, 12/19, (Kasım 2019), 106-111.

2.2. Osmanlı Donanmasında Yaşanan Sorunlar

Osmanlı donanmasında XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı- Venedik deniz savaşlarında askeri yönden yetersizlik gözlemlenmiştir. Askeri yetersizliğin nedeni olarak denizcilik teknolojisinde geri kalınmışlık gösterilmiştir. Donanmadaki Kadirga, Başara, Mavna gibi gemilerin gerek ateş gücü gerekse de manevra olarak yetersizliğinden kaynaklanmaktaydı. Avrupalı devletler ateş gücü ve personel sayısı yüksek kalyon gemilere geçmişlerdi. Avrupa'da denizcilik alanında yaşanan teknolojik ilerlemeler Osmanlı Devleti'ni denizcilik teknolojisinde yeni arayışlara itmiştir. XVII. yüzyıl sonlarına doğru kalyonlar Osmanlı donanmasında görülmeye başlanmıştır. Askeri alanda donanmanın gücünü tekrardan sağlamak ve denizlerdeki eski güce kavuşmak adına ateş gücüne sahip ilk kalyonlar 1648 yılında yapılmaya başlanmıştır. 1650-1662 yılları arasında kalyon gemiler ilk olarak deneme amaçlı kullanılmıştır. 1662 sonrasında kalyonların yerini tekrardan kadirgalar almıştır. Kalyon ve kadirga kullanımı arasında çekişmeler donanmada tartışmalara neden olmuştur. Kalyonlar daha önceki süreçte nakliye işlerinde kullanılırdı. Osmanlı devlet erkanına göre Kalyon yapımı kolaydı fakat kalyonlarda hizmet verecek denizcilerin eğitiminin ise daha zordu.⁹⁶

Askeri yetersizlik yanında diğer bir sorun ise donanmanın görev ve rolünün değişmesi olmuştur. XV. ve XVI. yüzyılda Osmanlı donanması kara seferlerinde ve deniz fetihlerinde kullanılmıştır. XVII. yüzyıl sonu XVIII. yüzyıl başından itibaren donanmanın görevi ve rolü denizlerde karakol, devriye faaliyetleri ve taşıma faaliyetlerine indirgenmiştir. Kara savaşların şiddetli geçtiği yıllarda, denizlerin nispeten daha durgun olması donanmaya fazla bir yük düşmemesi onun nakliye ve koruma görevlerinde kullanılmasına sebep olmuştur. Dünyada yaşanan yeni gelişmeler Avrupalı devletlerin açık denizlere yönelmesi ve okyanuslara uygun donanmalara sahip olmasına karşın Osmanlı deniz gücü Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de sınırlı kalmıştır. Rekabetin okyanuslara kayması ve Osmanlı donanmasının bu rekabetin dışında kalması donanmanın gelişimine olumsuz etki etmiştir.⁹⁷

Donanmada yaşanan diğer bir sorun ise gemi yapımında kullanılan kereste ve diğer malzemelerin temin sıkıntısıdır. XVIII. yüzyılda devletin yaşamış olduğu ekonomik sıkıntılar, gemi yapımını olumsuz etkilemiştir. Ayrıca fahiş fiyat artışı ve tersane görevlilerinin karıştığı rüşvet olayları da süreci olumsuz etkilemiştir. XVIII. yüzyılda Osmanlı coğrafyasında görülen yüksek enflasyon ve paranın aşırı değer kaybetmesi sadece malzeme alımlarını değil, tersanelerde çalışan nitelikli iş gücünün maaşlarının ödenememesine neden olmuştur. Yüksek

⁹⁶Mehmet Yüksel, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Donanma Politikası*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2015), 45.

⁹⁷Şenay Özdemir, Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler", *A.Ü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24/37, (Mayıs 2005), 134-135.

enflasyon verilen ücretin ihtiyaçları karşılamama sorununu ortaya çıkarmıştır. Bu durum sadece kereste üreticileri ve temin edicilerle ibaret değil gemi inşasında kullanılan her türlü malzemeyi sağlayan ve üreten gruplarla sıkıntılar yaşanmasına sebep olmuştur.⁹⁸ Kereste temini yanında dönemin gemilerinde kürek döneminin bitişi yelken döneminin başlangıcı ile gemilerde kullanılan yelkenlerin temini de sorun haline dönüşmüştür. Yelken yapımı için kullanılan yelken bezinin, fiyatında oluşan fahiş artışlar, sipariş edilen bezlerin zamanında ulaşmaması veya ulaşan bezlerin kalitesinin istenilenden düşük olması gibi sorunlar ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti aldığı yelken bezlerinin ücretini ödeyemez hale gelmiştir. Tedarik ağında gerçekleşen sorunlar donanmayı olumsuz etkilemiştir.⁹⁹

XVIII. yüzyılda ortaya çıkan ekonomik sorunlar donanmanın ihtiyacı olan askeri gereçlerin temini ve temin için ayrılan finansmanı olumsuz etkilemiştir. Devlet donanmada yaşanan finansman sorunlarını çözümlmek amacıyla harekete geçmiştir. Gemilerin gelir ve gider dengesinin belirlenmesi için 1718,1720,1730 tarihlerinde donanmanın masrafları ve giderleri konusunda düzenlenmeye gidilmiştir.¹⁰⁰ Düzenlemelerin asıl amacı donanmada yaşanan yolsuzlukları engellemek, donanma giderlerini kayıt altına almak, donanmanın ihtiyacı için temin edilmesi gereken ürün ve gereçleri devlet kontrolünde teminini sağlayarak yolsuzluk ve aşırı harcamaları önlemektir.¹⁰¹

Gemilerde istihdam edilen personel eğitilerek niteliklerini üst seviyeye çıkarmak için çaba harcanmıştır. Osmanlı Devleti 1717-1770 yılları arasında ciddi bir savaş görmez. Ancak Çeşme baskını sonrasında donanmasında ciddi sorunların olduğu ortaya çıkacaktır. Donanmada görülen sorunlardan biri eğitimsiz veya çağın donanma teknolojisinden uzak kalmış personellerdir. Osmanlı Devleti bu sorunu çözmek amacıyla 1773 yılında Bahriye Mektebi'ni açmıştır. Okulun açılmasındaki amaç kalyonlarda görev alacak subay ve levantlerin nitelikli bilimsel eğitim almasını sağlamaktır. Bahriye Mektebi'ne çok sayıda yabancı uzaman ve öğretmen getirilerek XVIII. yüzyılda batı tarzında modern bir donanma oluşturulmak istenmiştir¹⁰²

⁹⁸Mehmet Taş, "18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Kereste Temini ve Karşılaşılan Sorunlar", *Turkish Studies-History*, 15/2, (Haziran 2020), 680-690.

⁹⁹Mehmet Taş, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yelken Bezi Temininde Karşılaşılan Sorunlar ve Alınan Tedbirler", *Tarih Okulu Dergisi*, 11/34, (Ağustos 2020), 307-354.

¹⁰⁰Yusuf Alper Aydın, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2007),23-27.

¹⁰¹ 1718-1730 Arasında Osmanlı donanmasında Bahriye Teşkilat düzenlemeleri için bk.; Osmanlı Arşivi, (BOA), Maliyeden Müdevver Defterler [MAD], 3142, s. 83., BOA, MAD 3142, s. 86., BOA, MD 112, s. 18-23.

¹⁰²Taş, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yelken Bezi Temininde Karşılaşılan Sorunlar ve Alınan Tedbirler", 685.

XVIII. yüzyılın ortalarında gerçekleşen sanayi devrimi gemicilik teknolojisinde yeni bir dönem başlatmıştır. Kürekli gemiler ile başlayan yolculuk, yelkenli gemilere geçiş ile devam etmiştir. Sanayi devrimi ile ortaya çıkan makine ve buhar gücü teknolojisi ulaşımın her alanını etkilediği gibi deniz ulaşımında da yeni bir dönem başlatacaktır



3. AVRUPA'DA MODERN DONANMALARIN ORTAYA ÇIKIŞI

3.1 Coğrafi Keşiflerin Denizciliğe Etkileri

Coğrafi keşifler XV. yüzyılın ilk yarısından XVII. yüzyılın ortasına kadar, Portekiz ve İspanyol denizciler tarafından başlatılmıştır. Esasında ekonomik sebepler vardır. İpek ve baharat yolunun denetiminin Osmanlı elinde olması Avrupalıları yeni keşiflere zorlamıştır. Kristof Kolomb Amerika'ya gittiğinde Hindistan sanıyordu. Müslüman toplumlardan elde edilen pusula keşiflerin gerçekleşmesinde etkili bir araç olmuştur. Keşifler yeni kıtalar ve ticaret yollarının bulunması ile sonuçlanmış olsa da dünya denizciliğinin bilgi ve birikimini arttıran gelişmelere kapı aralamıştır.

Keşiflerin başlamasına şüphesiz ki Avrupalıların, İslam dünyasında öğrenmiş oldukları bilgiler öncülük edecektir. Haçlı Seferleri sırasında öğrenilen veya keşfedilen pusula keşiflerin başlamasında önemli bir yere sahip olacaktır. Avrupalıların ekonomik ihtiyaçları ve altın arayışları keşiflerin diğer bir nedeni olarak değerlendirilmektedir. Avrupalıların altın, baharat, ipek ve porselen arayışları doğunun zenginliklerine olan ilgi ve merakı arttırmıştır. Coğrafi keşiflerin diğer bir nedeni Avrupa'nın doğu ile yaptığı ticaretten kaynaklıdır. Ticaret yollarının Müslümanların ellerinde bulunması yeni ticaret yolları arayışlarına neden olacaktır. Ticaret yollarını ele geçirme amacı taşıyan Haçlı Seferlerinin Orta Çağda başarısız olması keşiflerin ortaya çıkmasında etki eden diğer bir gelişme olacaktır. Avrupalıları keşiflere iten diğer bir etken ise kıtada yaşanan Kara Veba salgınının kıtanın nüfusu üzerinde yarattığı olumsuz etkilerdir. İnsan gücüne duyulan ihtiyaç, köleliğin yeniden meşru bir hale gelmesi ve Avrupa'da iş gücüne olan ihtiyaç keşifleri ortaya çıkaran diğer nedenler olarak sayılabilir.¹⁰³

Keşifler Portekiz ve İspanyol devletlerinin keşiflere vermiş oldukları siyasi ve ekonomik destekler ile başlayacaktır. Portekiz keşiflerin öncesinde Avrupa'da İber yarımadasının batısında fakir bir ülke konumunda bulunmaktaydı. Fakir olan bu devlet için deniz aşırı yayılma ve yeni sömürge alanları elde etme fikri tarihi bir fırsat olarak değerlendirilmiştir. Portekiz gibi İspanya'da keşiflerin deniz aşırı keşiflerine ekonomik nedenlerden ötürü destek sunacaktır. 1383 yılında Portekiz'de gerçekleşen hanedan değişimi ile iktidarı ele geçiren Avis Hanedanı, İber yarımadasında Portekiz'in deniz ticaretini geliştirmeye yönelik politikalar izleyecektir. Portekiz'in Prens Gemici Henry ile Atlantik adalarını fethetmesi, Batı Afrika kıyılarında hakimiyet kurma istekleri ile Portekiz yarımada

¹⁰³ H. G. Wells, *Kısa Dünya Tarihi*, çev. Ziya İhsan (İstanbul: Varlık Yayınları 1959), 215; Mesut Küçükalay, *Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler Avrupa ve Osmanlı Devleti*, (Konya: Çizgi Kitabevi, 2001), 145.; David Arnold, *Coğrafi Keşifler Tarihi*, çev. Osman Bahadır, (İstanbul: 2. Baskı, Yöneliş Yayınları, 2001), 14.

dışında ilk yayılmacı siyasetini izleyecekti. Müslümanların İber yarımadasından çıkarılması ve Portekiz topraklarını tehdit edecek Müslüman grupların kalmaması XVI. yüzyılda Asya, Arap yarımadası ve Hindistan'a yayılma siyaseti doğuracaktır.¹⁰⁴ Keşiflerin diğer bir tarafı olan İspanya, Portekiz'den daha sonraki süreçte keşiflere katılacaktır. İspanya'da yaşanan siyasi bölünme ve iç savaşın 1479 yılında son bulması ve siyasi birliğin sağlanması ile İspanyollar keşiflere katılacaklardır.¹⁰⁵ İspanyolların 1479 yılında Atlantik okyanusunda bulunan adalara yayılma istekleri Portekiz ve İspanyol donanmalarını karşı karşıya getirecektir. 1479 yılında Papa'nın araya girmesi ile İspanyol-Portekiz barışı sağlanacaktır. Papa'nın tavsiyesi ile Kanarya adaları İspanyollara, Azor ve Madeira adaları ise Portekiz'e bırakılmıştır. Ayrıca keşiflerin başlaması yeni kıtaların bulunması ile yeni dünyanın Güneyi Portekiz'in Kuzeyi İspanya'nın olacak şekilde benimsenmiştir.¹⁰⁶

Keşiflerin denizciliğe etkileri; Keşifler şüphesiz ki denizcilik teknolojisinde Avrupa'da Portekiz ve İspanyol devletlerinin tüm denizcilik birikimini değiştirecektir. Denizcilik, coğrafya, teknoloji ve gemi inşası konularında devletler eksikliklerini kapatmak için uğraş vereceklerdir. Gemilerin okyanuslarda hareket etmesini sağlamak için deneyci ve sorgulayıcı bir yöntem tarzı gelişecektir. Gemici Henry bu tarzın öncüsü olarak kabul edilir. Keşiflerden önce Atlantik okyanusuna ve Afrika kıtası batısına yapmış olduğu seferler deneme yanılma yönünde araştırmacı seferler olarak kabul edilmiştir. Gemici Henry'nin deneysel seferleri Portekiz denizcilerinin Atlantik okyanusuna açılmalarına cesaret kaynağı olacaktır.¹⁰⁷ Pusulanın Avrupalılar tarafından keşfi denizcilik de yeni bir dönemi başlatan en önemli aygıt kabul edilecektir.¹⁰⁸ Pusula yardımı ile okyanusa açılan denizcilerin diğer bir keşfi ise Avrupa kare yelkeni yerine Latin yelkeni keşfetmeleri ve kullanmaları olmuştur. Latin yelkeni gemilere hız ve manevra yeteneği kazandıran yeni bir araç olacaktır. Haritacılık faaliyetlerinin gelişmemesi denizcileri zora sokan bir diğer durum olacaktır. 1484 yılında Portekiz Kralı II. John (1481-1495) matematikçilerden oluşan bir bilim konsülü toplayarak denizlerde yol ve yön bulma konusunda arayışlar başlatmıştır. Konsül güneşin gözlemlenmesi ile enlem saptamanın en iyi ön bulma aracı olduğuna karar verecektir. Keşiflerin gerçekleşmesi ve

¹⁰⁴ Murat Haniççe, "Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak", *Tarih Okulu Dergisi*, S.5, (Mayıs-Ağustos 2010), 47-70.

¹⁰⁵ Kemal Beydilli, "İspanya", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları 2001), 23/162/165.

¹⁰⁶ Wells, *Kısa Dünya Tarihi*, 215; Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, çev. Fatoş Dilber, (Ankara:2. Baskı, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1996), 146-155.

¹⁰⁷ Noel Cowen, *Küresel Tarih*, çev. Cem Demirkıran, (İstanbul: Akyüz Yayın Grubu Lt. Şti., 2004), 152-153.; Sami Öngör, *Coğrafi Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*, (İstanbul: Maarif Basımevi, 1994), 36-44.

¹⁰⁸ Yavuz Unat, "Pusula", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, (İstanbul: TDV Yayınları 2007), 34/363-364.

sonrasında gemiler değişime uğrayacak araçlar olacaktır. Orta Çağ boyunca denizci toplumların kullandığı gemiler ağır, hantal, geniş ve yuvarlak tasarıma sahip yelkenli gemilerdi. Bu gemilere ek olarak kadirga olarak isimlendirilen kürek gücüne dayalı hareket eden dar ve uzun ince gemilerde bulunmaktaydı. Mevcut kadirga ve yelkenli gemiler okyanus şartlarına uygun tasarıma sahip olmayan gemilerdir. Keşifleri başlatan Portekiz ve İspanyol devletlerinin amacı sadece yeni kıtalar keşfetmek değil aynı zamanda yeni kıtalardan elde edilecek ekonomik değeri olan ürünlerin taşınmasını sağlamaktır. Ürünlerin taşınması için mevcut gemiler ağır yükleri çekecek kadar gelişmiş değillerdir.¹⁰⁹

Gemi teknolojisinde Karavela tipi gemilerin ortaya çıkışı denizcilik için yeni bir dönüm noktası olacaktır. Karavela 70 ton ağırlığında 20 metre uzunluğunda Latin yelkeni kullanan bir gemidir. İlerleyen süreçte Latin yelkeni yanında kare Avrupa yelkeni de kullanılmıştır. Karavela tipi gemiler ilk olarak İspanya ve Portekiz kıyılarında ticaret için üretilmiş gemilerdir. Keşiflerin başlaması ile okyanuslarda kullanılan bir gemi olacaktır. Geminin okyanusa uygun olduğunu ise Gemici Henry'nin Batı Afrika kıyılarına yapmış olduğu deneme seferleri sırasında anlaşılmıştır. Karavela tipi gemilere ilginin yükselmesinin nedeni sığ sularda hareket kabiliyetinin yüksek olması ve Latin tipi yelkenler ile hareketinin sağlanması olmuştur. Karaveller keşifler için uygun gemilerdir fakat taşımacılık için uygun gemiler değillerdir. Karavellerin taşımacılık alanında yetersiz kalması Portekiz denizcilerini Kalyon olarak isimlendirilen Üç direkli ve iki, üç ambarlı taşıma kapasitesi yüksek gemilere yöneltecektir.¹¹⁰ Portekiz tarafından, karak ve naos isimli gemi tipleri inşa edilmiştir. Karak ve naos enleri geniş, üç ambara sahip ve aynı zamanda ateş gücü ile desteklenen taşıma kapasitesi 2000 tona kadar ulaşan gemilerdir.¹¹¹

XV. yüzyılda Portekiz ve İspanyol denizcilerin yapmış oldukları karavela tipi gemiler coğrafi keşifler ile ortaya çıkan ihtiyaçlara karşı yapılan ilk gemilerdir. Gemilerde çekirme döneminin bitmesi ile Latin bezinden yapılma yelkenli ve rüzgâr gücüne dayalı hareket eden gemiler ortaya çıkmıştır. Coğrafi keşifler ile kadirgalara olan ilgi azalmıştır ve yelken teknolojisine dayalı hareket eden kalyonlar döneminin başlangıcı olarak kabul edilmiştir. Kalyonlar kadirgalara göre daha fazla silah taşıma kapasitesine sahip olmakla beraber, daha büyüktür. Ebat olarak geniştir ve okyanuslara dayanıklıdır. Kalyonların kadirgalara göre üstün olması Avrupalıları kadirgadan kalyona geçişini kolaylaştırmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde donanmasında kadirga kullanmaya devam etmiştir. Donanmanın kadirga kullanma

¹⁰⁹Ernst H. Gombrich, *Genç Okurlar İçin Kısa Bir Dünya Tarihi*, çev. Ahmet Mumcu, (İstanbul: İnkılap Kitabevi, 1997), 203.

¹¹⁰Hanılçe, "Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak", 47-70.

¹¹¹Avrupa'da gemicilik teknolojisinin gelişimi hakkında bk. Cowen, *Küresel Tarih*, 152-153.

nedeni iç denizlerde bir güç olmasından kaynaklanır. Okyanuslarda bir güç olmaması Kalyon fikrine pek sıcak bakılmamasına neden olmuştur. Kalyon tercih edilmemesinin bir diğer nedeni ise Kalyonun sadece yelken gücünden yararlanması ve rüzgârsız bir havada işe yaramayacağı düşüncesidir.¹¹²

3.2. Sanayi Devrimi Sonrası Gemilerde Yaşanan Değişimler

1750 yılında Avrupa’da evrensel bir olay kabul edilen Sanayi Devrimi gerçekleşmiştir. Sanayi devrimi kol ve kas gücü yerine makine gücünü dayalı üretim teknolojisidir. Sanayi devrimi ve makineleşme süreci, ulaşım alanında denizcilik ve gemi teknolojisine de etki edecektir. Buhar makinasının mucidi olan Denis Papin buhar gücünü gemilerde kullanma ve gemileri hareket ettirme fikrini ilk olarak 1707 yılında ortaya atmıştır. Bir geminin buhar gücü ile yürütülmesi için çalışmalar yapmıştır. Makine gücü ile rekabet etmekten ürken İngiliz gemi kürekçileri tarafından buhar makinesinin parçalanması sonucu girişimi başarısız olmuştur. İlk girişimden yaklaşık yetmiş yıl sonra 1783 tarihinde Fransız mucit Jouffroy d’Abbans tarafından ilk buhar gücü ile çalışan gemi Seine Nehrinden yukarı doğru hareket etmiştir. 1803 yılında ise Amerikalı Fulton tarafından buhar gücü ile çalışan bir gemi nehirlerde hareket ettirilmiştir. Bu gelişmeleri takiben kısa zaman içinde buhar gücü ile çalışan gemiler ortaya çıkacaktır. İlk buhar gücüne dayalı gemilerde buhar gücüne ek olarak yelkenler varlığını devam ettirmiştir. Buhar gücüne dayalı gemilerin tarih sahnesine çıkması yelkenli gemiler döneminin sonuna gelindiğinin habercisi olmuştur.¹¹³

Buhar gücünün gemilerde kullanılması fikri XVIII. yüzyılda demiryolu taşımacılığında kullanılan buhar gücünün, deniz taşımacılığında kullanılması düşüncesini zirveye çıkarmıştır. XVIII. ve XIX. yüzyılda buharlı gemi denemeleri ve elde edilen başarılar gemilerde buhar gücünün kullanılması sıcak bakılan bir fikir haline getirecektir.¹¹⁴ Buhar gücünün gemilere uygulanması beraberinde yeni tartışmalar doğuracaktır. Tartışmaların nedeni buhar gücü ile çalışacak gemilerin yanaşacağı ve ikmal yapacağı limanların ve liman ağının azlığı, tonajlarının düşük olması ve ikmal almadan uzun süre su üstünde kalmaması gibi hususlardır. Buharlı gemi ve yelkenli gemi kullanımı konusunda tartışmalar buharlı gemiler yanında yelkenli gemilerin ilk dönemlerde kullanılmasını sağladı.

Buharlı gemiler hakkında ilk dönem olumsuz düşünceler şekillenmiştir. Bu tür gemilerin iç mekânlarının darlığı eleştirilerin odağındaydı. Buharlı bir geminin büyük bir kısmı motor ve motor aksamaları, yakıt tankları, araç gereç depoları ve tayfanın konakladığı

¹¹² Gökhan Tok, “Yelkenli Gemilerin Tarihi”, *TUBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, 3, (2000), 92-96.

¹¹³ Tok, “Yelkenli Gemilerin Tarihi”, 96.

¹¹⁴ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet*, (İstanbul; Kitap Yayınevi, 2015),3

alanlara ayrılmıştır. Bunların faydalı yük taşımada yetersiz olacağı konusunda tartışmalar olmuştur. Limanlarda bulunan tüm düzenin yelkenli gemilere göre dizayn edilmiş olması ilk buharlı gemilere kumpanyalar, armatörler ve donanmaların sıcak bakmamasına sebep olmuştur.¹¹⁵

Buharlı gemilerin ilk modelleri daha çok denizlerde değil nehirlerde işletilen gemilerden oluşmuştur. İlk buharlı gemi denemesi, 1807 yılında Robert Foulton tarafından yapılan yandan çarklı gemi olan Clermont buharlı gemisidir. 1812 yılında İngilizlerin yapmış olduğu Comet buharlı gemisi Clyde Nehri üzerinde yüzdürmeyi başarmışlardır. 1816 yılında Fransa tarafından satın alınan Elise isimli ilk Fransız buharlı gemisi Seine nehri üzerinde çalışmaya başlamıştır. 1818 yılında Rob Roy tarafından ilk İngiliz buharlısı denize açılarak seferlere başlamıştır.¹¹⁶

1880 yılından itibaren buharlı gemiler yelkenli gemilere üstünlük sağlayacakları yeni bir teknolojik değişim yaşamışlardır. Bu değişim buharlı geminin motorunda yaşanan gelişmedir. Üç genişlemeli motorun icat edilmesi ile buharlı gemilerin yakıt verimliliği daha artış gösterdi. Buhar gücünün pistonları hareket ettirmesinde yakıt verimliliğini arttıran bu gelişme buharlı gemiler için bir dönüm noktası olacaktır. Buhar motorunda yaşanan ve yakıtı kayda değer oranda azaltan gelişme özellikle buharlı gemilerin ticarete kullanılmasının önünü açmıştır.¹¹⁷

Yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş sadece ticaret filoları için geçerli olmamıştır. Askeri donanmalarda buharlı gemiler yandan çarklı olarak kullanılmamıştır. Askeri gemilerde kıçtan pervaneli veya uskurun mil yardımı vasıtası ile buhar motoruna bağlı olan pervaneli gemiler kullanılmıştır. Osmanlı Devleti bu gelişmeler karşısında pervaneli savaş gemilerine sahip olmak için çok çaba göstermiştir. Kırım savaşında İngiliz ve Fransız donanmalarına ait buhar gücü ile çalışan savaş gemilerinin hareket kabiliyeti ve ateş gücü Osmanlı donanmasını uskurun teknolojisine dayalı buharlı gemilere sahip olma düşüncesine itmiştir.¹¹⁸ Osmanlı Devleti'nin ilk buharlı gemisi 1827 yılında İngiltere'den alınan Sürat isimli buharlı gemidir.¹¹⁹ Donanmaya ait gemilerde 1837 yılından itibaren İsveçli Ericsson tarafından uskur teknolojisi kullanılmaya başlamıştır. Buharlıların ilk döneminden yandan

¹¹⁵Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies International Journal of History*, 5/1, (Ocak 2013), 115.

¹¹⁶Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet*, 27,28.

¹¹⁷Kemal Arı, *Yelkenliden Buharlıya Geçiş Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyılın Başından XX. Yüzyıla Kadar*, C.II, (Ankara: Türk Deniz Kuvvetleri Yayınları, 2009), 132.

¹¹⁸Mustafa Murat Özdemir, "Denizcilikte Yelkenliden Buharlılara Geçiş Dönemindeki Tereddütler ve Tartışmalar", *Tarih ve Günce Atatürk ve Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 1/3, (Yaz 2018), 111-114.

¹¹⁹Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855*, (Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012), 61-92.

çarklı olması yük indirme, bindirme ve limana yanaşma işlerini sıkıntıya sokarken bu işi zorlaştırmıştır. Uskur teknolojisi buharlılarda yaşanan bu soruna kalıcı olarak çözüm getirmiştir. Uskurlu gemiler ilk aşamada yelkenli gemilerin buharlı gemilere dönüşümde ortaya çıkmıştır. Yeni buharlı gemiler kıçtan bir uskura sahip olarak yelkenliden dönüştürülen vapur ve nakliye gemilerinden oluşmaktaydı. Uskur teknolojisine dayalı buharlı gemiler konusunda devrin lider ülkeleri İngiltere, Fransa ve Rusya idi. 1860 yılına gelindiğinde İngiltere'nin 616, Fransa'nın 353 ve Rusya'nın 116 adet buharlı gemisi vardı.¹²⁰

Sanayi Devrimin ile yaşanan teknolojik gelişmeler Avrupa'da denizcilik teknolojisinde buhar gücüne dayalı gemilerin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Avrupa'da buharlı gemilerin ilk örnekleri sivil anlamda denemeler olarak ortaya çıkmış olsa da kısa sürede askeri donanmalarda buharlı gemileri görmek mümkün olacaktı. Avrupa buhar gücüne dayalı askeri donanmalarını ilk defa Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında yaşanan 1853-1856 Kırım Savaşında muharebe sahasında deneme şansı bulmuşlardır.¹²¹

Bu gelişme sonrasında asıl güç olan zırhlı savaş gemilerinin ortaya çıkışı yaşanacaktır. Zırhlı gemiler buharlı vapurların sonunu getirecek bir değişimi başlatmıştır.

3.3. Avrupa'da İlk Zırhlı Savaş Gemileri ve Donanmalar

Avrupa'da çelikten yapılmış, ağır tonajlı ve yüksek ateş gücüne sahip zırhlı gemi geliştirme fikri 1840'lı yıllarda başlamıştır. 1845 yılında bu fikri gerçeğe çevirmek amacıyla İngiltere'de ilk zırhlı savaş gemisi yapım işi başlamıştır. İngiltere'nin deneme amaçlı yapmış olduğu ilk demir gövdeli gemi bir süre sonra testlere tabi tutulmuştur. Yapılan test atışları sonucu gövdesinin top atışı ile delinmesi ve delinen gövdenin tadilatının onarılmasında yaşanan gecikmeler zırhlı demirden yapılmış bir geminin kullanımında yaşanacak sorunlar üzerine tartışmalar başlamıştır. İngiltere'den hariç Fransa ve Amerika'da 1840 sonrasında demirden yapılma zırhlı savaş gemileri konusunda çalışmalar yapmıştır. Fransa'nın 1855 yılında teneke plaklar ile etrafını kapladığı tahta buharlı vapur tarzı savaş gemisinin diğer gemilere göre daha az hasar alması zırhlı gemi fikrini tekrardan gündeme getirmiştir.¹²²

İngiltere'de Kırım savaşından sonra donanma teknolojisinde demirden yapılmış zırhlı gemi çalışmaları tekrar başlamıştır. Amerika'da iç savaş sırasında Konfederasyon kuvvetlerinin Fransız tarzından etkilenecek oluşturduğu demir plaka kaplamalı tahta gemilerin savaşta üstünlük sağlaması zırhlı gemilere olan inancı arttıran erken olmuştur.

¹²⁰Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", 117-120.

¹²¹Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağında Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Uluslararası 2.Turgutreis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, Yayınlanmamış Bildiri, (Muğla:1-4 Kasım 2013), 50-55.

¹²²Fahir Armağanoglu, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, (Ankara: TTK Yayınları, 1997), 198-215.

Avrupa'nın ilk zırhlı savaş gemisi Fransızlar tarafından 1860 yılında yapılan Glorie zırhlısıdır. Bu gelişmeye en büyük cevap ise İngiltere'den gelmiştir. 1859 yılında kızağa konulmuş Warrior zırhlısı dönemin demir zırh kaplamalı gemisidir. İlk dönem zırhlıları ahşap gemiler üzerine demir zırh kaplamalar ile oluşan gemilerdir. İlk zırh kaplamalı gemilerin çarpışması Amerikan İç Savaşı sırasında Güney güçlerine ait Virginia zırhlısı ve Kuzey güçlerine ait Monitör zırhlısı arasında gerçekleşmiştir. Bu savaş, Avrupa'da tahta yelkenli gemilerin sonunun geldiğinin göstergesi kabul edilmiştir. 1880 yılından itibaren zırhlı savaş gemilerine yeni bir boyut kazandıran kruvazörler ortaya çıkmıştır. Kruvazörlerin zırhla kaplanması denizlerde daha hafif daha çevik ve ufak zırhlı gemilerin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. 1880 yılına kadar kruvazörler tahtadan yapılmaya devam edilmiştir. 1880 sonrasında demirden daha sonra çelikten kaplanan kruvazörleri büyük zırhlı gemiler yapma maliyetinden kaçınan donanmalar için alternatif deniz savaş platformları haline gelmiştir. 1890'lı yıllarda tamamen demirden yapılmış olan kruvazörlerin ortaya çıkması ile bu gemilere daha ağır silahlar monte edilerek savaş kruvazörü olarak anılmaya başlanmıştır. Büyük zırhlı gemilerin yanında kruvazörler etkin bir güç oluşturmuştur. Bu gemilerin ana amacı büyük zırhlı gemilere refakat etmek, düşman zırhlılarından korumaktır. Kruvazörlerin büyük zırhlı gemilere karşı daha atik ve hızlı manevra yetenekleri bu görevi almalarına sebep olmuştur. Kruvazörler kendi içinde iki gruba ayrılmıştır. İlki muhafazalı kruvazörlerdir, belli bir kısmı zırh ile kaplıdır Genelde silah yuvaları ve güvertesinin hayati bölümleri zırhla kaplanır. Tam zırhlı kruvazörler ise ağır silah gücüne sahip, büyük zırhlılarla aynı orantıya sahip gemilerdir. 1906 yılında dretnot devrimi ile kruvazörler yeni bir boyut kazanmıştır.¹²³

Avrupa'da sanayileşme faaliyetleri ve bilimsel gelişmeler etkisi ile ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmeler XIX. yüzyıl boyunca devam etmiştir. 1906 yılında Dretnot devrimi ile Avrupa donanmalarında kruvazör savaş gemileri yanında daha büyük ve daha fazla ateş gücüne sahip gemiler ortaya çıkmıştır. Yaşanan gelişmeler deniz savaşlarına yeni bir boyut kazandırmıştır. XX. yüzyıl başlarında ortaya çıkan yeni tip savaş gemileri olan Dretnot Avrupa'nın yeni gözdeleri olmuştur. İngiltere'de 1906 yılında suya indirilen HMS Dreadnought gemisi daha önce eşi görülmemiş bir tasarıma ve güce sahipti. Bu savaş gemisi yüksek hız, yüksek ateş gücü ve sağlamlık açısından kusursuzdu. Dretnotların denizlerde ortaya çıkmasında Alman ve İngiliz rekabetinden kaynaklanan çekişmeler etkili olmuştur. Dretnot gemisini özel kılan ve diğer zırhlılardan ayıran ateş gücü, hızı ve dayanıklılığıydı. İlk zırhlı örneklerinde ahşap zemin üzerine demir kaplamalar kullanılmıştır. Dretnot teknolojisinde

¹²³Burak Samih Gülboy, *Birinci Dünya Savaşının Bir Nedeni Olarak Denizlerde ki Silahlanma*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2002), 15-17.

ahşap malzemeden gemi yapımına son verilerek gemi çelik iskelet üzerine kurulmuştur. Çelik iskeletin kaynak teknolojisi ve perçinleme ile çelik zırh kaplanması gemiye diğer zırhlılardan daha dayanıklı olma özelliği kazandırmıştır. 1880 yılında buhar türbinli motorlarda üç girişli piston teknolojisi ile dretnotun hızı pervane gücü ile arttırılmıştır. Yeni zırhlıyı öncekilerden ayıran en önemli özellik ise tartışmasız ki ateş gücü olmuştur. Dretnotlarda ateş gücü tek kule üzerine sabitlenmiş geniş kalibreli top bataryalarından oluşmaktadır. Gemide üç kulede toplam on batarya bulunmaktadır. Ana kule asıl savaş bataryasını oluşturmaktadır. Ana bataryası dört namludan oluşan geminin ortasında bulunan savaş istasyonudur. Geminin burun ve kıç kısmında iki kule bulunur bu kulelerdeki bataryalarda üçer namludan oluşur. Gemide 10 adet 12 inçlik yani 305 mm toplar bulunmaktadır. Topların menzili 16 km kadardır. Ayrıca gemide daha ufak çaplı gemileri savuşturmak için 27 adet 76 mm top bulunmaktadır. Bunların 800 metreye kadar etkili menzili vardır. Geminin ateş ve silah gücü dönem içinde emsali olmayan bir güç olarak kabul edilmiştir.¹²⁴

XIX. yüzyılda İngiltere'nin deniz politikası güçlü bir donanmaya sahip olmak üzerine kuruludur. İngiltere sömürgelerini korumaya yönelik sömürge topraklarında donanma üsleri kurmuştur. İngiltere'nin bu dönemde toplam 38 deniz üssü bulunmaktadır. Bu üslerin dağılımı: 3 Kuzey Amerika, 4 Orta Amerika, 1 Güney Amerika, 2 Atlantik, 6 Afrika, 3 Uzak Doğu, 5 Akdeniz, 7 Hint Denizi ve 7 Okyanusya'da bulunmaktadır. Bu deniz üslerinde 8 donanma filosu bulunmaktaydı. Anavatan Donanma Filosu hariç geriye kalan 7 filo dünya denizlerinde etkin bir şekilde görev icra etmekteydiler.¹²⁵ İngiltere donanması XIX. yüzyılda zırhlı gemi teknolojileri konusunda Avrupa'da açık ara bir liderliğe sahipti. Donanmanın ilk zırhlı gemileri merkez sabit bataryaya sahip olan gemilerdir. Donanmanın ikinci evrimi ise taret bataryaya sahip zırhlı gemilerden oluşan filoların ortaya çıkmasıdır. Taret mantığının ana nedeni gemi hareket ederken 360 derece çevresinde bulunan hedeflere odaklanma sorununun aşılması isteğidir. Avrupa donanmalarında filolarda kullanılan gemi ve gemi tipleri çağın ihtiyaçlarına göre tasarlanmış gemilerden oluşmaktaydı.¹²⁶

XIX. yüzyıl sonu ve XX. yüzyıl başında İngiliz zırhlı donanması toplamda beş sınıf gemi tipinden oluşmaktadır.

Tablo 3. 1. 19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında İngiliz Donanması Dretnotları (Ansiklopedi, 2023)

¹²⁴ Evren Mercan, "Yüksek Dalgaların Efendisi: Dretnot", *C4 Defence Dergisi*, 16, (2014), 91-95.

¹²⁵ Fatih Erbaş, "19. Yüzyıl Doğu Akdeniz Donanma Mücadelesinde Öne Çıkan Devletler ve Faktörler", *FSM İlmi Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi*, 8, (Güz 2016), 145.

¹²⁶ Evren Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, (Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2015), 21-22.

<i>Canopos Sınıfı</i>	<i>Formidable Sınıfı</i>	<i>Lord Nelson Sınıfı</i>	<i>Majestic Sınıfı</i>	<i>Swiftsure Sınıfı</i>
HMS Goliaht	HMS Irressitible	HMS Nelson	HMS Magnificent	HMS Triumph
HMS Vengean	HMS Queen	HMS Agememnon	HMS Majestic	HMS Swiftsure
HMS Ocean				

Kraliyet Donanmasında 11 büyük dretnot savaş gemisi ve kruvazör, fırkateyn, gambot, hücümbot ve monitörler bulunmaktadır. İngiliz Donanması 1880 yılından 1914 yılına kadar 52 adet zırhlı savaş gemisine sahip olmuştur. Bunlardan 27 tanesi muharebe gemisi bu 27 gemiden 11 tanesi dretnot gemilerinden oluşur. 1889 yılında İngiliz donanması için kruvazör ve dretnot arası kapasiteye sahip 8 adet ön-dretnot üretilmiştir.

Fransız donanmasının XIX. yüzyıldaki durumuna gelince, Fransız donanması XVI. yüzyıldan XIX. yüzyılın başına kadar Avrupa donanmaları arasında saygınlığı bulunan bir donanmaydı. 1906 öncesi kruvazör, monitör ve zırhlı vapurlardan oluşan bir donanması bulunmaktadır. 1906 yılında yaşanan Dretnot Devrimi ile Fransız donanması zırhlı gemi teknolojisinde rakipleri olan İngiltere ve Almanya'nın gerisinde kalmıştır. Fransız donanması XIX. yüzyıldan kalma tahta üzerine sabitlenmiş zırhlı plakalara sahip gemilerden oluşmuştur. Zırhlı dretnot teknolojisinden geri kalınmışlığın en önemli kanıtı ise 1913 yılında Alman donanması 13, İngiliz donanması 11 dretnot savaş gemisine sahipken Fransız donanması yalnızca 3 dretnota sahipti. Fransa'nın XIX. yüzyılda yarışın dışında kalmasının iki nedeni vardır. Birincisi Almanya'nın yükselişine karşı deniz gücü yerine kara gücünü ihya etme ve güçlendirme istediğidir. İkincisi denizlerde İngiltere üstünlüğünü kabul etmesi ve Almanya'ya karşı İngiltere ile müttefiklik bağı kurmasıdır.¹²⁷

1870'li yıllarda siyasi birliğini tamamlayan Almanya, Avrupa'nın askeri, ekonomik ve siyasi güçleri İngiltere ve Fransa'ya karşı her alanda rekabete girdiği gibi denizcilik ve donanma teknolojilerinde de rekabet etmeyi başarmıştır. Almanların denizcilik alanında ilerleme arzusu, İngilizlerin deniz aşırı sömürgeleri üzerinde siyasi ve ekonomik emeller beslemesidir. Alman donanmasının yükselişinde iki Alman devlet adamının etkisi büyük olmuştur. İmparator II. Wilhelm (1888-1918) ve Amiral Tirpitz (1869-1916) döneminde çıkarılan donanma yasaları ile donanmanın savaş gücünün iki katına çıkarılması yönünde

¹²⁷Melih Yıldız, "Büyük Savaş Öncesi Isınan Sular: Birinci Dünya Savaşı Öncesi Donanma Yarışının Büyük Güç Rekabetine Etkileri", *Akademik İncelemeler Dergisi*, 17/1, (Nisan 2022), 164-171.

ortak görüş sunulmuştur. Birinci Donanma Yasası ile gemi sayısı 19'a İkinci Donanma Yasası ile 38'e çıkarmıştır. 1906, 1908, 1909 ve 1912 ek donanma yasaları ile Alman donanması 61 büyük savaş gemisi, 40 çeşitli tipte destroyer, 144 torpidobot ve 72 denizaltıdan oluşan bir güce sahip olmuştur.¹²⁸

Birinci Dünya savaşı öncesinde Alman donanmasında 5 sınıfa ait dretnot bulunmaktaydı. 22 Dretnot bulunmaktaydı. Listesi aşağıda verilmiştir.

Tablo 3. 2. I. Dünya Savaşı Öncesi Alman Donanması Zırhlı Gemileri (Sancak, 2016)

<i>Nassau Sınıfı</i>	<i>Helgoland Sınıfı</i>	<i>Kayzer Sınıfı</i>	<i>König Sınıfı</i>	<i>Bayern Sınıfı</i>
Nassau	Helgoland	Kaiser	König	Baden
Westfalan	Ostfriesland	Friedrich der	Grosser Kürfust	Bayern
Rheinland	Thüringen	Grosse	Kronprinz	Sachsen
Posen	Oldenburg	Kaiserrin		Württemberg
		Prinzregent		
		Luitpold		
		König Albert		

I. Dünya savaşı öncesinde Avrupa donanmalarında Sanayi Devriminin sebep olduğu değişim İngiliz ve Alman donanmaları üzerinde diğer Avrupa ülkelerine göre daha fazla tesir etmiştir. Savaş öncesi İttifak ve İtilaf grupları arasında devam eden rekabet ve üstünlük yarışının bir sıcak çatışmaya dönüşmesinden önce tarafların askeri kapasitelerini arttırdıkları görülmektedir.¹²⁹

¹²⁸ Nesrin Sancak, *I. Dünya Savaşında Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2016), 20-23.

¹²⁹ Robert K. Massie, *Dretnot İngiltere, Almanya ve Yaklaşan Savaşın Ayak Sesleri*, çev. Mehmet Harmancı, (İstanbul: Sabah Kitapları, 1. Baskı, Ocak 1995), 145-146

4. XIX. YÜZYIL'DA OSMANLI DONANMASI

4.1. XIX. Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Modernleşme

Osmanlı Devleti donanmasında Sanayi Devrimi sonrasında buhar gücü ile hareket eden gemilere sahip olma ideali başlamıştır. Donanmanın modernizasyonu ve yeniden yapılanması Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminde Avrupa modern teknolojisine dayalı olarak devam etmiştir. Modernizasyon daha önceki dönemlerde donanmada yapılan ıslahatlardan daha farklı bir süreci beraberinde getirmiştir. Eski tip yelkenli kalyonlar yerine modern buhar gücü ile çalışan, zırhlı ve yüksek ateş gücüne sahip olan gemilere sahip olunmuştur. Esasen Osmanlı Devleti'nde donanmanın ıslah edilmesi düşüncesi III. Selim döneminde (1789-1807) başlamıştır. İstanbul ve Marmara'da açılan tersanelerde kalyon tipinde gemiler üretilmiştir. III. Selim'in donanma ıslahatları Nizam-ı Cedid ıslahatlarının bir parçasıydı. II. Mahmud döneminde (1808-1839) Bahriye'de ıslahatlar III. Selim döneminde başlamış olan ıslahatların devamı niteliğindedir. Dönem içinde kalyon teknolojisine dayalı gemilerin üretimi söz konusudur. Fakat girilen donanma ıslahatları gelişen ve değişen Avrupa karşısında yetersiz kalmıştır. II. Mahmud döneminde 1827 Navarin baskını ile Osmanlı Donanması ağır bir darbe almıştır. Bu baskın III. Selim ile başlayan II. Mahmud ile devam eden donanma ıslahına ve gelişimine büyük bir darbe indirmiş, verilen emekleri boşa çıkarmıştır. Sultan Abdülaziz ile başlayan modernize süreci Sultan Abdülhamid (1876-1909) ile 1897'den sonra devam etmiştir. İttihat ve Terakki'nin yönetime gelmesi ile yeni bir boyut kazanmıştır.¹³⁰

Osmanlılar ilk buharlı gemilerini 1827 yılında İngiltere'den almıştır. II. Mahmud döneminde yaşanan gelişmelerinden bir diğeri ise Osmanlı- Amerika ilişkilerinde yaşanan yakınlaşmadır. Buharlı gemiler konusunda ilerleme kaydeden Amerika'dan yabancı uzmanlar getirilmiştir. Henry Eckford bu yabancı uzmanlardan birisidir. 1831 yılında İstanbul'a gelen Eckford'un görevi Osmanlı Bahriyesinde ıslahatlar hakkında rapor hazırlamak eksik yönleri hükümete bildirmektir. 1831 tarihli Eckford raporuna göre:

- Gemi mühendisleri ve mimarları yetiştirilmelidir.
- Gemi teknolojisinde ortaya çıkan gelişmeler takip edilmelidir.
- Gemicilik konusunda eğitim almak üzere Amerika'ya öğrenci gönderilmelidir.

Eckford 1831- 1832 yılları arasında İstanbul'da kalmıştır. İstanbul'a ayak uyduramaması ve çeşitli nedenlerden dolayı 1832 yılında Amerika'ya geri dönmüştür. 1832

¹³⁰Uzunçarşılı, *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 66-67.

yılında yine bir Amerikalı uzman olan, Forster İstanbul'a gelerek selefinin bıraktığı yerden devam etmiştir. Forster girişimleri ile İstanbul'da Nusretiye Kalyonu inşa edildi. İnşa edilen kalyona ek olarak firkateyn, brik¹³¹ ve kontra¹³² inşa edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin ilk buharlı gemisi İstanbul'da 1827 yılında inşa edilmiştir. II. Mahmud'un ölümü ile Forster'in faaliyetleri son bulmuş ve ülkesine geri dönmüştür. II. Mahmud sonrasında Amerika ile ilişkilerin kötü gitmesi üzerine Amerikalı mühendislerin Osmanlı bahriyesindeki etkinlikleri son bulmuştur.¹³³

Sultan Abdülmecid (1839-1861) saltanatında değişen dünya güç dengeleri ve konjektürel yapı da Osmanlı Devleti'ni askeri anlamda tedbirler almaya zorlamıştır. Rusya'nın İstanbul ve Boğazları tehdit etmesi, Ege ve Akdeniz'de Yunanistan'ın donanma oluşturma çabaları Osmanlı Devleti'nde donanma faaliyetlerinin yeniden gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Osmanlı Devleti'nde modern donanmanın oluşturulma isteği mecburiyetten kaynaklanmıştır. Rus donanmasının Karadeniz'deki faaliyetleri, İstanbul'un denizden gelen tehlikelere açık olması donanmanın geliştirilmesini zorunlu kılan nedendir. Yunanistan Osmanlı Devleti'nden bağımsız olduktan sonra Mora yarımadasında Avrupa'dan aldığı silahlar ile güçlenmeye başlamıştır. Yunanistan'ın donanma konusunda ilerlemesi Osmanlı Devleti'ne karşı Ege'de güçlenmesi donanmanın geliştirilmesi hususunda diğer bir etken olmuştur.¹³⁴

Donanma konusunda ilk ıslahat faaliyeti donanma teşkilatında düzenlemeler yapmak olmuştur. Sultan Abdülmecid (1839-1861) tarafından 1840 yılında Bahriye Meclisi kurularak Tersane-i Amire'nin faaliyetleri belli bir nizam altına alınmıştır. Alım ve satım faaliyetleri, imalat işleri ve gelir-gideri kontrol etme yetkisi meclise bırakılmıştır. Donanma ıslahatları yapılmadan önce Bahriye Meclisi yasal olarak donanmanın her türlü sorumluluğunu üstlenmiştir. 1845 yılında Bahriye Daimî Meclisleri açılarak donanma faaliyetleri daha kapsamlı ve düzenli hale getirilmiştir. 1867 yılında Kaptanpaşalık makamı kaldırılarak, Bahriye Nazırlığı kurulmuş teşkilat yapısında düzenlemeye gidilmiştir.¹³⁵ 1847 yılında Osmanlı donanması kalyon, firkateyn, navi, birik, yelkenli iki direkli gemilerden ibaret olup

¹³¹ Brik: 18. ve 19. yüzyılda Avrupa donanmalarında görülen hız ve manevra kabiliyetine sahip, iki direkli yelkenli gemilerdir.

¹³² Kontra: Kalyon ve Firkateyn arasında kalan orta ölçekli yelkenli savaş gemileridir.

¹³³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketler ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, 120-123.

¹³⁴ Uzunçarşılı, *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 68-71.

¹³⁵ Alan Palmer, *Osmanlı İmparatorluğu: Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, çev. Belkıs Çorakçı Dişbudak, 5. Baskı, (İstanbul: Sabah Kitapları, 1995), 153.

toplam 74 parçadan oluşmaktadır. 35 parça gemi İstanbul'da geri kalanlar ise Osmanlı taşrasında görev yapmaktadır.¹³⁶

Osmanlı donanmasını İngiliz ve Fransız donanmaları eşdeğeri haline getirme çabaları Sultan Abdülaziz döneminin donanma politikası olmuştur. Donanmanın gelişmesi hususunda arzular ve devletin maliyesinin içinde bulunduğu durum istenilen donanma modernizasyonu ile mevcut mali durumu karşı karşıya getirmiştir. Devlet maliyesinin içinde bulunduğu kriz ve çıkmaz Sultan Abdülaziz'i donanma tutukusundan vazgeçirememiştir. Osmanlı tersanelerinin modern tersanelere dönüştürülmesi ilk faaliyetler arasında olmuştur. Tersane-i Amire tarafından İzmit ve Gemlik'te bulunan tersanelerde buharlı gemi üretimi yapılması planlanmıştır. Bu amaç için ilgili tersanelerde teknolojik dönüşümler yapılmak istenilmiştir. Tersaneleri modernleştirme çabasının nedeni modern gemi üretimi için uygun getirmektir. Eski yelkenli gemilere, buhar gücü ile çalışan motorlar takılarak buharlı gemilere dönüştürülmüştür. Tersanelerde üretilen veya dönüştürülen gemilere ek olarak 1864'den itibaren 20-25 adet ufak çaplı zırhlı gemi alımı gerçekleştirilmiştir. Gemilerin satın alınması genelde dış borçlanma ile sağlanmıştır. Dış borçlanma yapılarak modernizasyonun önünde engel oluşturan mali sıkıntılar aşılmıştır. Osmanlı Devleti donanması kısa süre içinde hatırı sayılır bir donanma haline getirilmiştir. Donanma konusunda atılan adımlar İngiliz hükümetini rahatsız etmiştir.¹³⁷

Tuna nehri Balkanlara gelebilecek Rus saldırılarına karşı doğal bir savunma hattıdır. Diğer Avrupa nehirleri aksine üzerinde gemi hareket eden nehir olma özelliği taşır. Sultan Abdülaziz döneminde Tuna Donanması adıyla Tuna nehrinde görev yapmak üzere Tersane-i Amire tarafından Haliç ve Gemlik tersanelerinde skrulu tarzda¹³⁸ zırhlı korvet, navi ve firkateynler üretilmiştir. Tuna Donanması Rus tehlikesine kurulan bir askeri güçtür. Tuna donanmasının bir kısmı yerli imkanlar ile üretilirken diğer bir kısmı ise Fransa ve İngiltere'den alınan gemiler ile oluşturulmuştur.¹³⁹

Sultan Abdülaziz döneminde donanmada yapılan çalışmalar ile 1874 yılında Osmanlı donanması, İngiliz donanmasından sonra ikinci büyük donanma gücü olma özelliği kazanmıştır. Donanmada yaşanan değişimler gemilerde görev alacak nitelikli personel eksikliği sorununu ortaya çıkarmıştır. Donanmada subay, astsubay ve nitelikli teknik personel

¹³⁶ Uzunçarşılı, Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı, 68-71.

¹³⁷ Yılmaz Öztuna, *Osmanlı Devleti Tarihi*, 1, (İstanbul: Faisal Finans Kurumu Yayınları, 1986), 543.

¹³⁸ Skrulu tarz: Nehirlerde hareket etmesi üzere tasarlanan küçük, atik, çevik ve manevra kabiliyeti yüksek deniz araçlarına verilen genel isimdir.

¹³⁹ Mehmet Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Donanması", *A.Ü. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 11/25, (Şubat 2010), 43-250.

eksikliği sorunlardan birisi olmuştur.¹⁴⁰ 1876 yılında Sultan Abdülaziz'in saray darbesi ile tahttan indirilmesi daha sonra suikast sonucu bilekleri kesilerek öldürülmesi ile Sultan Abdülaziz dönemi sona ermiştir. Osmanlı donanmasını çökük bir halden, çağın en modern donanmalarından biri haline getiren Sultan Abdülaziz'in ölümü ile donanma modernizasyonunda duraksama yaşamıştır.

Sultan Abdülhamid'in 1876 yılında tahta çıkması ile Sultan Abdülaziz döneminde oluşturulan donanma Dolmabahçe ve diğer sarayların etrafında demirleyerek beklemeye alınmıştır. Rus tehdidine karşı Karadeniz ve Boğazları savunması gereken dönemin en modern donanması arasında gösterilen Osmanlı donanmasının boğazda demirlemesi askerî açıdan amacına uygun kullanılmadığının göstergesi olmuştur. Donanmanın demirli vaziyette beklemesi gemilerde çeşitli sorunların çıkmasına ve teknolojilerinin eskimesine neden olacaktır. Bu duruma yol açan etken saltanatının ilk yıllarında devletin uğraştığı sorunlar ve savaşların denizlerde değil karada cereyan etmesi olarak görülmüştür. Gerek 1877-1879 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi) gerek Balkanlarda görülen azınlık isyanları donanma gücünden ziyade kara gücüne yoğunlaşmaya neden olacaktır. Sultan Abdülaziz tarafından oluşturulan modern donanmanın Sultan II. Abdülhamid döneminde bakım masraflarının hayli fazla olması, devletin içinde bulunduğu ekonomik durumda donanmanın Haliç ve saraylar çevresinde bekletilmesinin diğer bir nedeni olarak gösterilmiştir.¹⁴¹ 1876-1897 yılları arasında devleti denizden tehdit edecek bir durum söz konusu olmadığı için donanma, kara ordusuna nazaran ikinci planda kalacaktır.¹⁴² Sultan II. Abdülhamid 1897 yılında Yunan tehdidinin Ege Denizi'nde boy göstermesi ile 1897'den sonra donanmanın geliştirilmesi için faaliyetlerde başlamıştır. İddia edildiği gibi donanmayı kaderine terk edilmemiştir. Dönemin şartları, öncelikli tehdit ve sorunlarına göre askeri yapı kullanılmıştır.¹⁴³ 1882 yılında Mısır'ın İngiltere tarafından işgal edilmesi karşısında 1876 yılından bu yana boğazda bekleyen Osmanlı zırhlılarının kullanılamaması, Osmanlı Devleti'ni Mısır işgali karşısında zor duruma sokmuştur. Mısır işgali ile donanmanın önemi bir kez daha anlaşılmıştır. Amerikalıların Osmanlı donanmasının modernizasyonu üzerinde etkileri geniş olmuştur. 1897 yılında Amerika'dan iki adet torpido ve istambot alımı yapılmıştır. Tersanelerde inşa edilen gemilerin motor aksamı dışında gövdesi tamamen İstanbul'da üretilmiştir.¹⁴⁴ Donanmanın yeniden modern bir güç halini

¹⁴⁰ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*, (İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983), 84.

¹⁴¹ Hasan Rahmi Paşa *Hatıratı*, ed. Osman Öndeş, (İstanbul: Alfa Yayınları, 2013) 44-48.; Kâmil Akar, "II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanmasında Yabancı Uzmanların Faaliyetleri", *Anadolu Mecmuası*, 1/1, 39-77.

¹⁴² Funda Songur, "II. Abdülhamid Dönemi Donanmasında Teknoloji, Lojistik ve Kurumsal Yapı" XVIII. Tarih Kongresi 1.Cilt, 1-5 Ekim 2018, haz. Semiha Nurdan- Muhammed Özler, (Ankara: TTK, 2018), 1/519-528.

¹⁴³ Vahdettin Engin, *Bir Devrin Son Sultani II. Abdülhamid*, (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2017), 45-62.

¹⁴⁴ Nurdan Şafak, *Osmanlı Amerikan İlişkileri*, (İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı Yayınları, 2003), 151.

alması için Tershane-i Amire'ye zırhlı kruvazör üretimi yapılması için direktif verilmiştir.¹⁴⁵ İstanbul tersanelerinde Amerikan yardımı ile üretilen gemilerin yetersiz kalması üzerine Sultan II. Abdülhamid döneminde dış ülkelere gemi alımı cihetine gidilmiştir.

1890 yılında Osmanlı Devleti donanması için alacağı yeni zırhlı gemilerde İngiltere'yi tercih etmiştir. Buradan alınması planlanan zırhlı kruvazörlerin, detaylı olarak incelenmesi ve alım görüşmelerinin yapılması için Bahriye ve Harbiye nazırlıklarında general ve amirallerden oluşan bir heyet oluşturulmuştur. Komisyon İngiltere'ye giderek alınacak gemileri inceleme ve görüşme faaliyetlerinde bulunmuştur.¹⁴⁶ Donanmanın yeniden modernizasyonu için tek bir ülkeye bağımlı kalmak yerine birden fazla ülke ile gemi alımı yönünde görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Tersane-i Amire'de 1882 yılından itibaren Osmanlı Devleti'ne destek veren Amerikalılar, 1892 yılında büyükelçi vasıtası ile Osmanlı yetkililerine üç adet zırhlı geminin fotoğraflarını göndererek Osmanlı askeri gemi pazarı içinde yer almak istediklerini bildirmişlerdir.¹⁴⁷ 1890-1892 yılları arasında gemi alımı konusunda müzakerelerde bulunan heyetin girişimleri ile donanma için alınacak gemiler İngiliz üreticilere sipariş edilmiştir.¹⁴⁸ 1892 yılında Fransa'ya iki adet gemi siparişi verilmiştir. Bu iki gemiye ait özellikler, tasarım, fotoğraflar Bahriye Nazırlığına sunulmuştur.¹⁴⁹ Fransa'dan alınan gemilere ait fiyat ve yapım süresi hakkında ek bilgiler hükümete bildirilmiştir.¹⁵⁰ 1890 yılında başlayan gemi alım faaliyetleri 1899 yılına kadar devam etmiştir. 1899 yılında İngiltere'den dört adet kruvazör alınması için mali kaynaklar aranmıştır. Avrupa'dan alınan gemilerin yanında Amerika'dan zırhlı gemi alınması kararlaştırılmış, bir adet zırhlı kruvazör alımı için sipariş verilmiştir. Mecidiye Kruvazörünün sözleşmesi 1901 yılında imzalanmıştır. Geminin bedelinin üç taksit halinde ödenmesi konusunda anlaşma sağlanmıştır. Geminin ilk taksiti 1901 yılında ikinci taksiti 1902 Mayıs ayında ve son taksidinin ise Temmuz 1903'de

¹⁴⁵ Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat [Y. PRK., ASK.,] NO.16\ Gömlek No.44.

¹⁴⁶ BOA, Y. PRK., ASK., 64\3.

¹⁴⁷ Şafak, *Osmanlı Amerikan İlişkileri*, 153.

¹⁴⁸ BOA, Y. PRK., ASK., 73\23. Bk. Abdülkadir zırhlısının yapımına 1892 yılında başlanmıştır. İngiltere'den sipariş edilen Abdülkadir gemisi İstanbul tersanesinde yapımına başlanmıştır. Zırhlı gemi yapımı tamamlanmadan 1902 yılında hurdaya ayrılan ön-dretnot savaş gemisidir. Geminin yapımı finansman yetersizliği ve maddi fon ayrılmaması sonucunda gemi inşa halindeyken hurdaya çıkarılmıştır.

¹⁴⁹ Evren Mercan, "Osmanlı Donanmasındaki Yerli İmkanlarla Bir Muharebe Gemisi İnşa Deneyimi: Abdülkadir", *Güvenlik ve Strateji Dergisi*, 18/42, (2022), 449-478.

¹⁵⁰ Bk. Osmanlı- Fransız zırhlı gemi alımı giden heyetin Osmanlı Bahriye Nazırlığı ve Osmanlı Hükümetine gemiler hakkında sunduğu raporlar: Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik [Y. PRK., EŞA.], No.16, Gömlek No. 11, BOA, Y. PRK., ASK., 102\29.; Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı [Y. PRK., BŞK.], No.41, Gömlek No. 82.; Evren Mercan, *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, (Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Aralık 2015).

ödenmesi kararlaştırılmıştır.¹⁵¹ Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) İngiltere, Fransa ve Amerika'dan gemi alımları devam etmiştir. Bu dönemde Abdülkadir, Hamidiye, Mesudiye ve Mecidiye zırhlı kruvazörleri temin edilmiş veya yapımına başlanmıştır. 1904 yılında Abdülkadir hariç İngiltere, Fransa ve Amerika'dan alınan gemiler Osmanlı donanması tarafından teslim alınmıştır. Almanya ve İtalya'dan da gemi teminleri için görüşmeler yapılmıştır ve böylelikle tek devlete bağımlı kalınmamıştır.¹⁵²

XX. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti İngiltere ve Fransa'dan uzaklaşıp Almanya ve İtalya ile yakınlaşmaya başlamıştır. Bu yakınlaşma donanma teknolojisinde Alman etkisine neden olmuştur. İngiltere ve Fransa'dan uzaklaşma nedeni I. Dünya savaşı öncesinde Avrupa'da oluşan bloklaşma ve İtilaf bloğunun Osmanlı Devleti karşıtı politikalarından kaynaklanmıştır.¹⁵³

Almanya ve Osmanlı yakınlaşması Osmanlı donanmasına zırhlı gemi alımı ve tedarikleri konusunda yeni bir askeri ticaret doğurmuştur. 1900 yılında Almanya'dan iki adet torpidobot siparişi verilmiştir. Almanya'dan temin edilen torpidobotlar ile Osmanlı- Alman yakınlaşması başlamıştır. Osmanlı Bahriye Nezareti'nin incelemeleri sonrasında donanmanın ihtiyacı olan zırhlı kruvazörlerin Almanya'dan alınmasını uygun görmüştür. Donanma tarafından önceki süreçte İngiltere, Fransa ve Amerika'dan alınan gemiler için gerekli olan yedek parçaların da karşılanması için Almanya'ya başvurulmuştur. Nitekim Ertuğrul korveti, Mesudiye fırkateyni ve Mecidiye kruvazörü için gerekli yedek parça ve silah sistemleri temini için Almanya'dan alım faaliyetlerinde bulunulmuştur.¹⁵⁴ Osmanlı donanmasında 20. yüzyılda Almanya ve İtalya ile donanma alanında kurulan ilişkilerin içinde öncelik donanmada bulunan gemilerin tamiratını veya onarımını sağlamak üzerine gelişmiştir. Sultan II. Abdülhamid döneminde Osmanlı donanmasında modernizasyon çalışmaları devam ederek Avrupa'dan gemi alımı çalışmaları sürdürülmüştür. Sultan II. Abdülhamid döneminde donanmanın 1897 sonrasında modernizasyon çalışmalarına tabi tutulması ile kruvazör, dretnot, ön-dretnot,

¹⁵¹Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Esas Evrakı [Y. EE.], No. 150, Gömlek No.44.; Bk. Ferdi Uyaniker, "I. Dünya Savaşında Mecidiye Kruvazörünün Ruslar Tarafından Ele Geçirilmesi Rus Donanmasında ki Faaliyetleri ve Geri Alınması", *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 19/38, (Bahar 2019), 30-36.; Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı [Y. PRK., HR...], No.29, Gömlek No.42 ve No.29. Gömlek No.44.; Osmanlı Arşivi (BOA), Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği [Y. PRK., TKM.], No. 45, Gömlek No. 3.; Osmanlı Arşivi (BOA), Mütenevvi Maruzat Evrakı [Y. MTV.], No. 230, Gömlek No.82.

¹⁵²Mehmet Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Donanması", 248-249.

¹⁵³Tahir Kodal, "Birinci Dünya Savaşına Giden Yol", *Belgi Dergisi*, 9, (Kış 2019-I), 1291-1308.

¹⁵⁴Almanya ve Osmanlı Devleti arasında 1900 yılından sonra ki süreçte donanmanın modernizasyonu ve zırhlıların yedek parça, silah sistemleri ve mühimmat temini için Bahriye Nezareti tarafından Osmanlı Hükümetine sunulan rapor ve yazışmalar için bakınız; BOA, Y. MTV., 236\136.; BOA, Y. PRK., ASK., 222\117.; BOA, Y. MTV., 272\26.; Muzaffer Tepekaya, "Osmanlı Alman İlişkileri", *Türk Araştırmaları Dergisi*, 13, (Haziran 2005), 11-19.

muhrip ve firkateyn alımı ve onarımları gerçekleştirilmiştir. Ancak donanmada yapılan modernizasyon arzu edilen sonucu vermemiştir. Buradaki temel etkenler, kara ordusunun güçlendirilmesine öncelik verilmesi, donanma gemilerinin satın alma veya onarılma maliyetlerinin yüksek olması, sipariş edilen gemilerin taksitlerinin ödenmesinde yaşanan aksaklıklar, I. Dünya Savaşı'nın yaklaşması ile üretici ülkelerin kendi ihtiyaçlarına öncelik vermeye başlaması, donanma gemilerinde görev alacak personellerin eğitim ve nitelik yönünden zayıf kalması, gemilerin bakım maliyetlerinin yüksek olması gibi nedenler yapılmak istenilen modernizasyon hamlesini olumsuz etkileyen faktörler olarak sıralanabilir.¹⁵⁵

Donanma modernizasyonunun son girişimi 1908 II. Meşrutiyetin ilanı ile İttihat ve Terakki Cemiyetinin başlattığı “Büyük Donanma Atılımı” ile sağlanmıştır. 6 Nisan 1909 günü toplanan Şura-yı Bahriye ile donanmanın durumuna ilişkin gözlemlere yer verilerek yapılacak eylemler belirlenmiştir. Şura-yı Bahriye gözlemleri ve kararları şu şekildedir: ¹⁵⁶

- *Osmanlı Donanmasının durumu kötü ve harap bir haldedir,*
- *Kruvazörler, torpido kruvazörleri, torpidobotlar, istambotlar, gözlem gemileri araç-gereç ve teçhizat yönünden eksikleri vardır.*
- *Donanma gemilerinin pek çoğu harekete hazır bulunmuyor ve savaşa hazır değildir.*
- *Korvetlerde temel gereksinimler bulunmamaktadır, pruva ve makinaları tamire muhtaçtır.*
- *Hamidiye, Mecidiye, Mesudiye ve Asar-ı Tevfik gemilerinin noksanlıkları bulunmaktadır, tersanelere çekilerek gerekli onarımlar yapılmalıdır.*
- *Gözlem gemilerine gereksiz yere konulmuş torpidoların çıkarılması gereklidir.*
- *Gemilerin büyüklüğüne göre personel dağılımı tekrardan yapılmalıdır.*
- *Teknik personel yetiştiren Bahriye Mektebi'nin durumu harap haldedir. Bu okullarda okuyan bahriye talebelerinin erzak, iase, kıyafet ve eğitim ödemleri ve gereksinimlerinin karşılanmasında sıkıntılar yaşanmaktadır.*
- *Bahriye'de Subay ve diğer askeri personelin yazlık kıyafetleri verilmemiş veya kıyafet bedelleri yatırılmamıştır.*

¹⁵⁵Beşirli, “Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Donanması”, 257-258.

¹⁵⁶Osmanlı Arşivi, (BOA) Yıldız Esas Evrakına Ek Sadrazam Kâmil Paşa Evrakı [Y. EE.KP,] No.34, Gömlek No.302.

6 Nisan 1909 [15 Rabiulevvel 1327] tarihli Şura-yı Bahriye Raporuna göre Osmanlı donanmasının savaştan çok uzak olduğu ve donanmanın gemileri ve personeli ile savaşa hazır olmadığı açık bir şekilde beyan edilmiştir.¹⁵⁷

Şura-yı Bahriye gözlemlerinden sonra Osmanlı donanmasında modernizasyon sürecinin 8 yıl ön görülmüş ve 76 parça geminin modernizasyonuna karar verilmiştir. Modernizasyon sadece gemilerle sınırlı kalmayarak, mürettebatın eğitilmesi, yerleştirilmesi hedeflenmiştir. Bahriye subayları eğitime tabi tutulacaktır. Bu konuda İngiltere'den destek isteme yoluna gidilmiş, karşılık bularak İngiliz donanma amirallerinden oluşan bir grup yabancı uzman ülkeye gelmiştir. İngiltere'nin Osmanlı donanmasının modernizasyonu ve eğitimi konusunda olumlu tavır sergilemesinin nedeni Osmanlı-Alman yakınlaşmasını engellemektir.¹⁵⁸ 1909'dan itibaren Osmanlı donanmasında modernizasyonun başında üç İngiliz amiral bulunmaktadır. Amiral Douglas Gamble Şubat 1909-Mart 1910 arası, Amiral Hugh Williams Nisan 1910-Nisan 1912 arası, Arthur Limpos Nisan 1912-Eylül 1914 tarihlerinde Osmanlı donanmasında görev almışlardır. 1909-1914 arasından İngiltere desteği ile donanmanın modernizasyonu sağlanmıştır. Amiral Gamble tarafından 1909 yılında başlayan süreç ile, kötü durumda bulunan donanma kısa sürede tekrardan hareket edecek duruma getirilmiştir.¹⁵⁹

19 Temmuz 1909 [1 Recep 1327] tarihinde Donanma-i Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti gayr-i resmi kurularak 1910 yılında faaliyetlerine başlamıştır. Cemiyet'in asıl faaliyeti devletin çıkarı ve politikaları için donanmayı güçlendirmek ve modern donanma inşa etmektir. Diğer bir faaliyeti de halktan yardım toplayarak donanmanın ihtiyaç duyduğu gemileri temin etmektir. Cemiyet, Osmanlı Bahriye Nezareti ile ortak çalışarak gemi alımlarında bulunacak heyet içerisinde yer almıştır. Cemiyet bir süre sonra İttihat ve Terakki Hükümeti tarafından desteklenerek devletin donanma politikasını belirleyen kurumlardan biri olmuştur. Cemiyetin ana görüşü donanma modernizasyonu konusunda askeri gemiler ile sivil gemileri yurt savunmasında ortak kullanmadır. Donanmanın oluşturulmasında alınacak gemilerde öncelik ilk aşamada torpido muhripler, nakliye gemileri ve son olarak zırhlı gemi alınması gerekliliğini savunmuştur.¹⁶⁰

Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin nakliye gemilerine önem vermesindeki neden, cephede bulunan kara gücünü deniz yolu ile takviye etmek istemesidir.

¹⁵⁷BOA, Y. EE. KP, 34/302. 6 Ocak 1909 tarihli Şuray-ı Bahriye Raporu.

¹⁵⁸Erol Uluben, *İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye*, (İstanbul: Cumhuriyet Kitapları, 1982), 94-95.

¹⁵⁹Andaç Uğurlu, *İngiliz Devlet Arşivi Gizli Belgeleri: Türkiye'nin Parçalanması ve İngiliz Politikası 1900-1920*, (İstanbul: Örgün Yayınevi, 2005), 136-138.

¹⁶⁰Selahattin Özçelik, *Donanma-yı Muavenet-i Osmani Cemiyeti*, (Ankara: TTK Yayınları, 2001), 149.

1911 yılında nakliye gemi alımları için İngiltere seçilmiştir. 1911 yılında bu ülkeden iki nakliye gemisi alınmıştır. Aynı yıl içerisinde beş geminin daha alınması planlanmışsa da yalnız üç tanesi alınabilmiştir. Alınan bu gemilere Mithat Paşa ve Reşit Paşa ile Giresun halkının cemiyete yaptığı külliyetli yardımlardan dolayı onların isimleri verilmiştir.¹⁶¹

Gamble Paşa'nın 1909'da başlattığı donanmayı ıslah ve modernize etme cereyanına Donanma Cemiyeti de katılmıştır. Bu konuda Bahriye nezareti ve İttihat ve Terakki Partisi ile ortak çalışma içinde bulunmuştur. Cemiyet, Osmanlı donanmasının modernizasyonunda dış etkenlerin payı oldukça büyüktür. Tanzimat ile başlayan batılılaşma faaliyetleri ve batı teknolojisinin aktarımında donanma da etkilenmiştir. 1839-1914 yılları arasında donanmanın modernizasyonunda yedi İngiliz amiral görev almıştır.¹⁶²

İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Osmanlı Devleti yönetiminde etkinliğini 1913'den itibaren arttırmasına paralel olarak Osmanlı-Alman yakınlaşması tekrardan başlamıştır. Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından donanmanın ıslah edilmesi düşüncesi ile İngiliz subaylardan ve uzmanlardan sonra Alman subay ve uzmanların Osmanlı donanmasını ıslah etme çabaları görülmüştür. Cemal Paşa tarafından ortaya atılan iddialara göre 1839 yılından bu yana donanmayı ıslah etmeye çalışan İngiliz subaylar teşkilatın hantallaşmasını sağladığını beyan etmiştir. İttihat ve Terakki Cemiyeti donanma alanında yapılan ıslahatlar ve modernizasyonun daimî olarak eksik kaldığını savunmuştur. 1913 sonrasında Liman Von Sanders'in başını çektiği Alman heyeti ve Osmanlı heyeti arasından yapılan görüşmeler sonrasında Osmanlı ordusu kara, deniz ve hava güçleri ile Alman hegemonyası ve Alman savaş ekolüne dayalı disiplin altına girmiştir. Cemal Paşa'nın desteği ile Çürüksulu Mahmud Paşa'nın donanma konusunda planları İstanbul ve Haliç tersanelerini ıslah etmek, İzmit'te körfezde yüzer havuz inşa etmek, donanma gücünü Alman savaş ekolüne göre şekillendirmek gibi proje ve planlardır. Ancak 1. Dünya Savaşı'nın 1914 yılında patlak vermesi ile Cemal Paşa'nın donanma alanındaki planlarını gerçekleştirmesi imkânsız bir hal almıştır.¹⁶³

4.1.1. XIX. Yüzyıl Osmanlı Donanma Teknolojisi

Tersane-i Amire'de modern gemi üretme fikri 1857 yılından sonra ivme kazanmıştır. Buharlı gemiler XIX. yüzyıldan itibaren devletler arasında teknolojik güç rekabetine

¹⁶¹Umut Cem Karadoğan, “Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islah Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 24/72, (Kasım 2008), 757-796.

¹⁶²Umut Cem Karadoğan, “Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islah Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar”, 757-759.

¹⁶³Cemal Paşa, *Hatırat*, Yay. Haz. Metin Mart'ı, 5 baskı, (İstanbul: Arma Yayınları, 1996), 105-106.; Cemal Paşa, *Hatıralar (İttihat-Terakki, Birinci Dünya Harbi, Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa)*, Yay. Haz. Behçet Cemal, (İstanbul: Selek Yayınları, 1959), 120-123.; Nevzat Artuç, *Cemal Paşa Askeri ve Siyasi Hayatı*, (Ankara: TTK Yayınları, 2008), 162-163.

dönüşecektir. Osmanlı Devleti Kırım Savaşı (1853-1856) sırasında buhar gücüne sahip savaş gemileri ile tanışacaktır. Buhar teknolojisine sahip gemiler elde etmek ve üretmek isteyecektir. Fakat tersanelerinde buharlı gemi üretecek teknolojik ve teknik birikim bulunmamaktadır. Buharlı gemilerin tersanelerde üretimi için tersanelerde modernizasyon başlayacaktır. Amaç zırhlı ve buharlı gemi yapabilecek düzeyde tersanelere sahip olmaktır. Donanma alanında yeniliklerde ilk örnek ve yardım alınan ülkeler Amerika ve İngiltere olmuştur. Tersanelerde 1841 yılında taş kızaklar yapılarak gemi inşası için ilk çalışmalar başlayacaktır. 1841 yılında ilk fırkateynlerin yapımına bu kızaklarda başlanılacaktır. 1851 yılında askeri gemilere yedek parça üretme maksadıyla Aynalıkavak'ta küçük çekiç fabrikası açılmıştır. Fabrikalarda teknik proje ve üretim konularında çalıştırılmak üzere İngiliz mühendisler getirilmiştir. İstanbul tersanesinde üçüncü bir havuz inşa edilerek gemi yapımına ağırlık verilmiştir.¹⁶⁴ Gemi üretiminde tersanelerin yetersiz kalması ile Sultan III. Selim döneminde (1789-1807) kurulan Tophane Fabrikasına ilave gemi üretim tezgâhları açılarak üretimin hızlanmasını hedeflenmiştir. Donanma için üretilen gemilerin buharlı gemilerin ihtiyaç duyduğu yakıt kazanlarını üretmek ve tamirini sağlamak amacıyla, Zeytinburnu Demir Fabrikası, buhar kazanı üretim ve onarım hizmetlerine tahsis edilmiştir. Kırım Savaşı'nda İngiliz ve Fransızların gemilerinin onarımını yapmak için Osmanlı topraklarında açmış oldukları, Yalı Köşkü Fabrikası savaştan sonra Osmanlı Devleti'ne bırakılmıştır.¹⁶⁵

Osmanlı Devleti gemi üretiminde gövdesini, gövde zırhını ve çeşitli aksamlarını Tersane-i Amire ve bağlı fabrikalarda üretmiştir. Tersaneler ve fabrikalar bir geminin çoğu parçasını üretecek teknolojik imkanlara sahiptir. Fakat motor teknolojisinde dışa bağımlı kalmıştır. Üretilen gemilerin motorları İngiltere başta olmak üzere Amerika ve Fransa'dan temin edilmiştir.¹⁶⁶ Gemi toplarının yapımında, şişhaneli namlu yapımı için torna makinaları alınmıştır. Gemilerin sefer sırasında güvenli hareket etmesi amacıyla büyük harp gemileri için motorlu sandallar, ispirotolu pusula, portolonlar, oktant, sekstant ve paraketeleri zorunlu taşımaları emredilmiştir.¹⁶⁷ Tüm bu araç ve gereçler XIX. yüzyılda donanmalarda güvenli seyri sefer için kullanılmıştır. Tersanelerde yeni yapılan gemilerde ağızdan dolmalı toplar yerine arkadan doldurmalı kamalı toplar kullanılmıştır. Kamalı toplar savaş gemilerine

¹⁶⁴Musa Çadırcı, "Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu", *Türkler Ansiklopedisi*, C. XXII, Ed. Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek, Salim Koca, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002), 809.

¹⁶⁵Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, 177.

¹⁶⁶Mübahat Küçüköğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, (İstanbul: IRCICA Yayınları, 1995), 165.

¹⁶⁷Ayrıntılı bilgi için bk. Orkun Soyer, *A'dan Z'ye Yelkende Denizcilik Terimleri Sözlüğü*, (Kropi Yayınları, 2000).

muharebe alanlarında seri atış imkânı sağlayacaktır¹⁶⁸ Gemilerde şifreli iletişim ve telgraf iletişimini sağlamak için birden fazla haberleşme cihazı tedarik edilmiş ve denizlere telgraf hatları döşenmiştir. Gemilerde bulunan leventler için tüfek alımına gidilmiş, yeni kıyafetler ve teçhizatlar alınmıştır. Tüm bunları yerli imkanlar ile yapmak adına yurt içinde askeri fabrikalar kurularak yerli üretim teşvik edilmiştir.¹⁶⁹

Osmanlı Devleti'ne teknik ve teknolojik birikim sağlamak, nitelikli iş gücü ihtiyacını karşılamak için Avrupa'dan mühendisler getirilmiştir. Bahriye Mektepleri açılarak teknik ve askeri personel yetiştirilmiştir.

Tersanelere işçi sağlamak ve eğitim vermek için Bahriye Sanayi Alayları kurulmuştur.¹⁷⁰ 1858 yılında Bahriye Sanayi Alaylarının kurulmasının nedeni Tershane-i Amire'de çalışacak nitelikli iş gücü oluşturmaktır. Nitelikli iş gücünün gemi yapımında kullanılması ile üretim sürecinin hızlanması planlanmıştır. Sanayi alayları içinde bulunan kimseler çeşitli ağır sanayi kollarında mesleki eğitime tabi tutulmuştur. Bu kimseler ateşçi, dökümcü, topçu, kazancı ve armacı gibi işlerde teknik gücü teşkil etmekteydi.¹⁷¹ Tersane-i Amire'nin hedefi gemi yapım teknolojisinde dışa bağımlılığı azaltma, her alanda çalışabilecek ustalaşmış teknik personel yetiştirmektir. Tersane-i Amire'de sanayi alaylarından sağlanan teknik personelin olumlu faaliyetleri ve yararlılıkları ile 1873 yılında mevcut sayılarında artışa gidilerek, bir tabur takviye yapmıştır. Sultan Abdülaziz, buharlı ve zırhlı gemileri Avrupa'dan satın almanın yanında; Tersane-i Amire'de yerli imkanlar ile gemi üretme cihetine gidilmiştir.¹⁷² Döneminde yeni gemi üretiminde mali sorunlar baş gösterdiği için eski gemileri modernize etme fikri de yer almıştır.

Sultan II. Abdülhamid (1876-1909) döneminde gemileri zırh ile kaplama ve zırhlı plaka yapımı devam etmiştir. Ayrıca yerli buhar motoru üretimi, top dökümü faaliyetleri devam etmiştir. Gemi inşası için farklı yıllarda tamamlanan tezgâh ve kızaklar hizmete açılmıştır. Avrupalı devletlerin gemi teknolojisinde ilerlemeleri ile Tershane-i Amire teknolojik olarak bir kez daha Avrupa gerisinde kalmıştır.¹⁷³ Sultan II. Abdülhamid döneminde Tersane-i Amire'de üretilmek için kızağa konulan Heybet-i Nüma korveti 11 yılda

¹⁶⁸Tuncay Zorlu, (e.d) "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik* (İstanbul 2009), 147-157.

¹⁶⁹Funda Songur, "Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması", II. Uluslararası Akademik Araştırmalar Kongresi Aralık 2017, Ed. Erdal Hamarta-Çoşkun Arslan-Sabahattin Çiftçi, (İstanbul: Çizgi Kitapevi), 9-11.

¹⁷⁰BOA, Y.MTV 10-25, Lef 4-5.

¹⁷¹BOA, Y.MTV 10-24, Lef 4-5.

¹⁷²Şakir Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, (Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2002), 80.

¹⁷³Selman Soydemir, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2007), 78-82.

tamamlanmıştır, Lutf-i Hümayun ise 12 yılda tamamlanabilmiştir. Bu gecikmelerin nedeni yeterli teknolojik imkanların olmaması, teknik personel yetersizliği, mali sorunlardan kaynaklı aksamalardır. Gemi inşaların uzun sürmesi teknolojik gücünün yetersiz olduğunu ortaya çıkarmıştır. Gemilerin üretimi için harcanan para devletin ekonomisi üzerinde de olumsuz etkiler bırakmıştır.¹⁷⁴

1909 sonrası ülke yönetimini üstlenenler donanmanın modernizasyonu için İngiltere ve Almanya arasında kalmıştır. Osmanlı hükümeti I. Dünya Savaşı öncesi İtilaf Bloğu ile siyasi ilişkileri geliştirmek amacıyla donanmanın ıslahı ve modernizasyon işlerinde İngiltere'ye sıcak bakmıştır. Alman silah şirketleri yerine İngiliz silah şirketlerini tercih etmiştir. Devletin üretim teknolojisi, teknik ve sanayi imkanları yetmediği için Avrupalı devletlere modernizasyon işini bırakmıştır. 1909-1914 yılları arasında gemi üretiminde teknolojinin zayıf olduğu dönem olarak kabul edilir. Bu dönemde gemilerin inşası Tersane-i Amire'de yapılmak yerine doğrudan Avrupa tersanelerinde yapılması kararı ile gemiler sipariş üzerine imal edilmiştir.¹⁷⁵

4.1.2. XIX. Yüzyıl Osmanlı Bahriye Organizasyonu ve Değişimler

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti için siyasi çalkantıların ve toprak kayıplarının yaşandığı bir yüzyıl olmuştur. Sultan II. Mahmut ile başlayan köklü ıslahatlar dönemi kendinden sonra gelen halefleri tarafından devam ettirilmiştir. Osmanlı Devleti'nin donanma politikasında yer alan modernizasyon ve her yönü ile modern bir donanma oluşturma düşüncesinin fikri daha önce de ifade edildiği üzere Sultan Abdülaziz dönemi ile başlamıştır.

Sultan Abdülmecid döneminde ilk faaliyetler Bahriye Teşkilatına yöneliktir.¹⁷⁶ Bahriye Teşkilatına yönelik ıslahatların genel amacı teşkilatı tek bir çatı altında toplama ve tüm denizcilik işlerini tek elden kontrol etmeye yöneliktir. Bu amacı gerçekleştirmek için Bahriye Meclisi'ni açarak yeni bir dönem başlatmıştır. Açılan yeni meclis bir reis, bir müftü, dört üye, bir kâtip ve bir mukayyitten meydana gelmiştir. Meclis içindeki üyelerin değişimi, tanzimi, yenilenmesi, görevinin son bulması gibi tüm sorumluluklar Kaptan Paşa inisiyatifine bırakılmıştır.¹⁷⁷

¹⁷⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi III*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1973), 147-230.

¹⁷⁵ Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, 158., Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz: Donanmanın Tarihsel Öyküsü*, (İstanbul: Kastaş Yayınları, 1988), 186-525.; Rasim Ünlü, "Balkan Savaşları Öncesinde ve Sonrasında Osmanlı Devleti'nin Dretnot Politikasına Örnek: Sultan Osman ve Reşadiye", *Dokuzuncu Askerî Tarih Semineri Bildirileri I*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2005), 574.

¹⁷⁶ Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)*, 5. Baskı, (Ankara: TTK Basımevi, 1988), 120, 124, 128, 129, 140-142, 169, 200., Murat Bardakçı, *Şahbaba*, (İstanbul: Pan Yayıncılık, 1998), 24-25.

¹⁷⁷ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Kültür ve Gündelik Yaşam*, çev. Elif Kılıç, (Ankara: Tarih Vakfı Yurt

Bahriye Meclisi'nin görevi Tersane-i Amire adına her türlü alım-satım faaliyetlerinin düzenlenmesi, imalat işlerinin yürütülmesi ve nizamların belirlenmesiydi. Meclis donanma teşkilatı içinde karar verici bir kimliğe sahiptir. Meclisin ilk görevi teşkilat yapısına yönelik değişimler yapmaktı. Meclis'in diğer görevi ise tersanelerin giderlerini ve finansman kaynaklarını kontrol altına almaktı. Ayrıca Bahriye Mektebi'nin eğitim- öğretim faaliyetleri, donanma da bulunan subay ve erlerin düzeni, eğitimleri, savaş hazırlıkları, tersane esnafının düzeni için alınacak tedbirler ve nizamın sağlanması Meclis'in sorumluluk ve görevleri arasındadır. Bahriye Meclisi'nin bürokratik çalışma düzenine göre; Meclis'te görüşülen bir konu ve alınacak tedbirler ilk olarak Kaptan Paşa'ya sunulur. Onun tarafından incelendikten sonra konuyla ilgili bir yazı ile Sadaret makamına arz edilir. Sadaret makamı konuyu inceledikten sonra Meclis-i Ahkam-ı Adliye'de görüşülmesi için arz edilir. Karar, Meclis-i Ahkam-ı Adliye'de olumlu bir şekilde kabul edilir veya görüş bildirilerek Sadaret makamına iletilir. Sadaret son iş olarak konuyu padişah iradesine arz eder. Padişah iradesinin verdiği hüküm kararınca mesele ile alakalı tedbirler veya yapılacaklar Bahriye Meclisi tarafından uygulanır.¹⁷⁸

1840 yılında kurulan Bahriye Meclisi çalışmaları ancak bir yıl varlık göstermiştir. Meclis'in tek kişinin idaresinde olması, özgün ve mutlak kararlar alınmaması, fikirlerin yeterince tartışılmaması başarısızlığın başlıca nedenleridir. Ayrıca yapılmak istenilen modernizasyon kararlarının bürokratik gecikmelere takılması istenilen değişimlerin yapılmasını geciktirmiştir. Bu nedenlerden dolayı meclisin faaliyetleri bir yıl sonra durdurulmuştur. 1840 yılında Daimî Bahriye Meclisi kurulmuştur. 1840-1845 arası beş yıllık süreçte çalışmalarda bulunmuştur. Kurulan meclis diğer mecliste olduğu gibi tek kişinin idaresinde çalışma sürdürmeye devam etmiş olsa da Meclis içinde birçok kişinin fikri alınarak ortak akılla kararlar alınmıştır. 1845 yılında Daimî Bahriye Meclisi ikinci defa oluşturulmuştur. İkinci Meclis'in üyeleri genel olarak Birinci Meclis içinde faaliyet gösteren üyelerden seçilmiştir. Meclisin çalışma prensipleri ve bürokratik ilişkileri 1840 yılında açılan Bahriye Meclisi ile aynı çalışma mekanizmasına sahiptir. 1840 yılında açılan meclisten tek farkı tüm üyelerin fikirlerine yer vermiş olmasıdır.

1840 sonrasında Meclis'ten beklenen; Bahriye Teşkilatı ve yapısının düzenlenmesi Osmanlı askeri deniz gücünü Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de tekrardan eski gücüne kavuşturma, teknik ve üretim konularında ıslahatlar yapılması gibi hususlardır. Islahat isteklerinin yanında Meclis'ten deniz teknolojisini Avrupa teknolojisi seviyesine ulaştıracak

Yayınları, 1998), 175.

¹⁷⁸Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, 127-130.

önlem ve tedbirleri alınması alacaktır. Meclis tüm bu isteklere karşı yetersiz kalmıştır. Bu yetersizliğin nedeni bahriye organizasyonun eski nizamnameler ve kanunlardan yararlanarak çalışmalarına devam etmesidir. Bahriye Meclis’inde uygulanan yönetim ıslahatların hayata geçememesine neden olmuştur. Avrupa’da donanma ve denizcilik ilminde gelişen teknolojiye uzak kalması, teknik gelişmeleri yakalayamamasından kaynaklı yetersizlikler söz konusudur. Kendi teknolojisini yaratma düşüncesinden uzaklık ise başarısızlığın diğer bir sebebidir.¹⁷⁹

Osmanlı donanmasında modernizasyon ve çağın gemi teknolojisini yakalama girişimlerinin en önemli adımları şüphesiz ki Sultan Abdülaziz döneminde başlamıştır. Sultan Abdülaziz döneminde bahriye organizasyonunu düzenlemeye yönelik bir dizi hukuki kararlar alınmıştır ve yasallaştırılmıştır. 1867 yılında devrin en eski kurumlarından Kaptan Paşalık makamını kaldırarak Bahriye Nezareti’ni kurması Sultan Abdülaziz’in ıslahatçı bir kişiliğe sahip olduğunu göstermektedir.¹⁸⁰

Bahriye Nezareti’nin kurulması sonrası yapılacak olan donanma ıslahatlarını geniş katılım sağlamak ve birden fazla düşünceyi dinleyerek ortak karara varmak için Bahriye Meclisi ile ortak çalışma içerisinde olmuştur. Bahriye Nezareti’ne verilen sorumluk donanma ıslahatlarında Tersane-i Amire’nin ve donanmanın mali durumunu, finansman kaynaklarını kontrol altında tutmak ve gerekli düzenlemeleri yapmaktır. 1867 yılı itibari ile Osmanlı donanması, Tersane-i Amire, Bahriye Mektepleri ve bu kurumlara ait tüm idari ve mali işler Bahriye Nezareti kontrolü altına alınarak teşkilat içinde tek kontrol otoritesi oluşturulmuştur.¹⁸¹ Teşkilatlanma girişimleri ile 1867 yılında Bahriye Nezareti’ne bağlı iki meclis oluşturulmuştur. Kumanda ve İdare Meclisi olarak nitelenen meclislerin birbirinden ayrı görevleri bulunmaktadır. İdare Meclisi teşkilatın idaresi, imalatın denetlenmesi, tersanelerin nizamının belirlenmesi ve finansman kaynaklarının kontrolü görevlerini üstlenmiştir. Kumanda Meclisi ise donanma gemilerinin durumu ve askeri personelin yönetimi gibi askeri işlere bakan bir meclis olmuştur. 1867 yılında açılan iki meclisli sistem ile Bahriye Nezareti’nin iş gücü hafifletilmiştir.¹⁸²

Sultan Abdülaziz döneminde donanmada yapılan modernizasyon ve ıslahat çabalarına yardımcı olan en önemli yapılar dönem içinde açılan meclisler olmuştur. Bahriye Meclisine ek olarak açılan Kumanda ve İdare Meclisleri ile ıslahat çabaları desteklenmiştir. Bahriye

¹⁷⁹Bülent Işın, *Osmanlı Bahriyesinin Kronolojisi*, (Ankara: Dz. Kk. Mrkz. Basımevi, 2004), 177.

¹⁸⁰Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle (19. Yüzyıl) Osmanlı Bahriyesi*, (İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, 2010), 78-82.

¹⁸¹Ali İhsan Gencer, “Bahriye Nezareti”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları 1991), 5/511-512.

¹⁸²Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu*, 190-340., Ayrıntılı bilgi için bk. Osmanlı Arşivi (BOA), İrade Dahiliye [İ. DH], Defter No: 25; BOA, İ.BH., 1/1311-C-4.

Meclisi ise bu dönemde Nizam, Levazım ve Bahriye daireleri içinde daha önce üstlendiği faaliyetleri yürütülmüştür. Bahriye Meclis’inde 1869-1873 yıllarında çıkarılan kanunnameler ile yeni bir düzenlenmeye gidilmiştir. Bahriye Meclisi’ne bağlı İdare-i Bahriye Dairesi (Meclisi) mevcut yönetim ve memur kadrosu ile Islahat Komisyonu’na dönüştürülmüştür. Ayrıca İmalat Dairesi teşkil edilmiştir. Bu iki yapının kurulmasındaki amaç, Tersane-i Amire’de teşkilatlanma, üretim ve finansman konularında yapılacak ıslahatların tartışılması, görüşlerin alınması ve kanunların yapılmasıdır. Teşkilatlanmada yapılan ıslahatların hedefi her dairenin kendi sorumluluğunda olan konulara öncelik vermesi ve iş yükünün hafifletilmesidir. Teşkilatın işleyişine gelince her daire kendi sorumluluk alanında ortaya çıkan sorunları ve bu sorunların çözümü konusunda görüşlerini ilk önce Meclis Mazbatası ile Bahriye Nazır’ına teslim edecektir. Bahriye Nazırı eli ile sadaret makamı ve meclis incelemesi sonrasında padişah iradesi ile karar verilen hususlarda çalışmalar yapılır veya önlemler alınır.¹⁸³

Bahriye Meclisi içinde yer alan İmalat Meclisi veya komisyonu 1873’de yaşanan değişim ile ortadan kaldırılarak görevleri İdare Meclisi’ne bırakılmıştır. İmalat Meclisi üyeleri ise İdare Meclisi’ne kaydırılmıştır. İdare Meclisi’nin görevi tersane ve donanmanın mali ve idari kontrolünü sağlamaktır. Ayrıca Tersane-i Amire ’ye bağlı gemi üretim tersanelerindeki üretimi kontrol etmek ve mali işleri tanzim etmektir. İdare meclisi yanında açılan Kumanda Meclisi, Kaptan Paşalık makamının kaldırılması ve Bahriye Nezareti’nin açılması ile nezarete bağlı bir meclis görevini ifa etmiştir. Meclisin temel yetkisi, donanmanın lüzum görülen bölgelere alanlarına sevki, subay ve gediklilerin tayin işlemleri, maaşlarının tayini ve nizamnamelerin düzenlenmesi olarak belirlenmiştir.¹⁸⁴ Bahriye Nezareti bünyesinde kurulmuş olan İdare-Kumanda Meclisleri ve Islahat Komisyonu gibi yapıların ortak amacı donanma ve tersanedeki askeri, mali ve hukuki nizamı tesis etmektir. Meclislerin kurulması ve varlığı Osmanlı Devleti bahriye organizasyonu içinde yüzeysel ıslahat çabaları olarak değerlendirilmiştir. Meclislere çok farklı görüş ve fikir yansımış olsa da Kaptan Paşalık makamında olduğu gibi yapılacak modernizasyon ve ıslahatlar tek kişiye bağlı kalmıştır. Bu kurumda istenilen modernizasyon ve değişimin yaşanmasını geciktiren önemli bir sebep oluşturmuştur.¹⁸⁵

¹⁸³1869-1873 yılları arasında Osmanlı Bahriye teşkilatında yapılan düzenlemeler için dönemin İrade Dahiliye yazışma ve kanunlarına bk. BOA, İ. DH, No: 39899.; BOA, İ. DH, No: 39904.; BOA, İ. DH, 38990.

¹⁸⁴Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu*, 190-340.

¹⁸⁵Aybars Pamir, “Kaptan Paşa ve Hukuki Statüsü”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 53/3, (Ağustos 2004), 53-59.; Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu*, 190-340.; İdris Bostan, “Kapudan Paşa”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (İstanbul: TDV Yayınları 2000), 354-355.

1867 yılında Bahriye Nezareti'nin kuruluşundan bu yana çalışmalarına devam eden meclis ve komisyonların görevleri devam etmiştir. İlgili komisyon veya meclislerin 1877 tarihinden itibaren ya yetkileri arttırılmış ya da çağın şartlarına uygun olarak yeniden düzenlenmiştir.¹⁸⁶ Sultan II. Abdülhamid, saltanatında Osmanlı Devleti bahriye teşkilatında çağın gereksinimlerini karşılamak üzere bahriye organizasyonunu tekrardan gözden geçirmiştir. Donanma ve tersane işlerini yürütecek komisyonlar kurmuştur. Komisyonlar vasıtasıyla donanma ve tersanelerdeki imalat ve inşaat faaliyetleri kontrol altında tutulmuş, mali denge gözetilmiş, modern teknolojik gelişmeler takip edilmiş ve modern donanma kurulması amaçlamıştır.

Sultan II. Abdülhamid tarafından 1877 yılında yayınlanan ferman ile Erkan-ı Harbiye Nezaretine bağlı Bahriye Dairesi kurulmuştur. Bahriye Nezareti'ni Osmanlı ordusunun askeri bir paçası sayarak kontrol altına almıştır.¹⁸⁷

Erkan-ı Harbiye Bahriye Dairesi yeni düzenleme ile iki ana komisyon ve bunlara bağlı dörder alt komisyondan oluşturulmuştur. Ana komisyondan ilki İstihbarat-ı Ecnebiye Dairesi diğeri ise İstihbarat-ı Harbi Dairesidir. İstihbarat-ı Ecnebiye Dairesi'nin görevi:

-Akdeniz, Ege ve Karadeniz'de bulunan Avrupa donanmalarının faaliyetlerini takip etmek

-Osmanlı karasularına yakın alanlarda bulunan yabancı donanmaların taktikleri, hareketleri, askeri güçleri, gemi ve personel sayıları, cephane durumu, savaş düzenleri ve tertibatları hakkında bilgi toplama,

-Osmanlı Devleti topraklarında bulunan her türlü yabancı askeri deniz ataşesinin takibini sağlama ve haklarında bilgi toplama,

-Avrupa'da denizcilik alanında ve gemi teknolojilerinde yaşanan her türlü teknolojik ve teknik gelişmenin takip edilmesi ve rapor olarak sunulmasıdır.

İstihbarat-ı Harbi Dairesi Osmanlı Devleti sınırları içerisinde faaliyetlerde bulunmuştur. İstihbarat-ı Harbi Dairesinin görevleri:

-Donanmanın modernizasyonu konusunda yapılacak olan faaliyetlerin ve yapılması kararlaştırılmış faaliyetlerin yıllık raporlarını tutmak,

-Donanma programının yıllık raporlarını tutmaktır,

-Savaş durumunda donanma gemilerinin her türlü ihtiyacının sağlanmasında görev alacak nakil vasıtalarının miktarını tespit etmektir.

¹⁸⁶Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu*, 179.

¹⁸⁷Bahriye Nezareti'nin 1877 yılında Erkan-ı Harbiye, Bahriye Dairesine dönüştürülmesi konusunda padişah fermanı için bk. BOA, İ. BH., 3/1441-B-17/4.

-*Taşıma vasıtalarının bağlı oldukları limanların kayıt defterlerini takip etmek ve vasıtaları yönlendirmektir.*

-*Donanmanın yapmış olduğu manevra, sefer ve tüm hareketleri yakından takip ederek Bahriye Nezareti'ne rapor etmektir.*

-*Donanmaya ait gemiler ile kara ordusu arasında iletişim sağlamaktır.*¹⁸⁸

1840 yılında kurulan Bahriye Meclisi Sultan II. Abdülhamid tarafından Temmuz 1877 tarihinde yayınlanan irade ile Şura-yı Bahriye olarak isim değişikliğine uğramıştır.¹⁸⁹ Şuray-ı Bahriye amiraller ve üst düzey subaylardan oluşan donanmanın durumu ve geleceği hakkında kararlar alan komisyondur. Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi ve Şura-yı Askeriye'ye bağlı Liman Kumandanlığı yeni kurulan organizasyonlar içinde yer almıştır. Liman Kumandanlığının görevleri:

-*Donanmaya katılacak olan subay ve gediklilerin tayin işlemleri ve atamalarının Şuray-ı Bahriye'ye bildirilerek yapılması,*

-*Subay ve gedikli dışında kalan zabitlerin ve diğer personelin Şuray-ı Bahriye'ye danışılmadan atanması işlemleri.*

-*Donanmaya atanmış olan ve Donanmada bulunan subayların incelenmesi, eksiklerinin tamamlanması ve alacakları eğitimlerin planlaması,*

-*Gemilerin harp mühimmatının eksiklerini tespit etmektir.*

-*Erkan-ı Harbiye-i Bahriye personeli ile gemilerde denetleme yapmak.*¹⁹⁰

1869 yılında Sultan Abdülaziz tarafından kurulan Islahat Komisyonu Sultan II. Abdülhamit döneminde faaliyetlerine devam ederek, donanma ve tersanenin ıslah edilmesi ve modernizasyonundan sorumlu görevine devam etmiştir. Bu dönemde komisyonda yaşanan tek değişim, haftada iki yerine üç defa toplanması olmuştur. Donanmanın modernizasyonu konusunda yine Sultan Abdülaziz döneminde oluşturulan Islahat-i Bahriye Komisyonları, 1881 yılında tekrardan açılarak donanmanın ve tersanelerin modernizasyonunda önemli görevler verilmiştir.¹⁹¹ Tersane-i Amire 'ye ait fabrikaları denetleyerek ve buralarda üretim kalitesini ve standartlarını belirlemek üzere 1883 yılında Fen Komisyonu oluşturulmuştur. Sultan Abdülaziz döneminde açılmış olan İmalat Meclisine benzer olarak Sultan II. Abdülhamit tarafından 1882 yılında İmalat Komisyonu kurulmuştur. İmalat Komisyonu ve

¹⁸⁸Coşkun Güngen; "Bahriye Vekaleti", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 531, (Ekim 1985), 23,26.

¹⁸⁹Şura-yı Bahriye, 5 Ferik Paşa, 6 Liva Paşa ve 14 Zabitan olmak üzere 25 kişiden oluşur. Şuray-ı Bahriye Komisyonu için bk. BOA, İ. BH. 3/1335-B-3.

¹⁹⁰Necmettin Olgaç; *Türk Deniz Tarihinin Özeti*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi,1954), 173.

¹⁹¹Erdoğan Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*, (Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlke ve İnkılapları Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012), 130.

Fen Komisyonu'nun görevleri birbirine yakındır. İki komisyonun da genel amacı donanma için üretilen gemiler ve gemilerin yapımlarında kullanılan malzeme ve ürünlerin kalitesini değerlendirmektir.¹⁹²

Tablo 4. 1. Sultan Abdülhamid Dönemi Bahriye Teşkilatı'na Bağlı Daire ve Komisyonlar (Oran, 2012)¹⁹³

<i>Dairler</i>	<i>Daimî Komisyon</i>	<i>Geçici Komisyonlar</i>
Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi	Islahat ve Kavanin-i Bahriye Komisyonu	Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazlarına Tahte el-Bahir Torpido Vaz Komisyonu
Şura-yı Bahriye Dairesi	Islahat-ı Bahriye Komisyonu	Memalik-i Osmaniye'nin Limanlarına Duhul ve Humsa Eden Sefain-i Harbiye Komisyonu
Liman Kumandanlığı Dairesi	Fen Komisyonu	Daire-i Bahriye'nin Vezaif-i Umumiyyetinin Tahdidi Komisyonu
Dersaadet Liman Dairesi	İmalat Komisyonu	Ümera ve Zabitan-ı Bahriyenin Sefain ve Mevakiye Tevzi Komisyonu
Tersane Memuriyeti Dairesi	Islah-ı Muamelat Komisyonu	Zabitanının Derece-i Liyakatlerine Göre İktiza Eden Mahallere Tayini Komisyonu
Nizam Dairesi	Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu	Ticaret-i Bahriyenin Tevzi ve Sefain-i Osmaniye'den Alınmakta Olan Rusmat Komisyonu
Heyet-i Sıhhiye Dairesi	Islahat Tetkik-i Muhasebat Komisyonu	Tüccar Kaptanlar Mektebi Komisyonu
İstihbarat-ı	Torpido	Mehmed Selim Firkateyninin

¹⁹²Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*, 131.

¹⁹³Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*, 121-137.

Ecnebiye	Komisyonu	Darü't -Tahsil Olması
Dairesi		Komisyonu
İstihbarat-ı	Bahriye Tercüme	
Harbi Dairesi	Komisyonu	

II. Meşrutiyet'in ilanı ile beraber Osmanlı donanmasında değişimlerin yaşandığı son dönem başlayacaktır. II. Meşrutiyet döneminde 1909-1912 arasında Osmanlı donanmasında İngiliz amirallerin ıslahat çalışmaları devam edecektir. Bu dönemde özellikle yabancı uzman niteliğinde bulunan İngiliz amiralleri Bahriye Teşkilatı'nı yeniden düzenlemiştir. İngiliz amirali Gamble 1909 Şura-yı Bahriye'si sonrasında bahriye teşkilatında yeniden yapılanmaya gitmiştir. Amiral Gamble tarafından tasarlanan Bahriye Teşkilatı yapılanmasına göre Bahriye Teşkilatı dört ana unsurdan meydana gelecektir. Bunlar: Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Müdüriyeti, Tersane-i Amire Kumandanlığı, Tersane-i Amire Memuriyeti, Masarifat Riyaseti daireleri idi. Amiral Gamble'den sonra göreve gelen Amiral Williams tarafından Osmanlı Bahriye Teşkilatı şu şekilde oluşturulmuştur; Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi, Muamelat-ı Zatiye Dairesi, Materyal Dairesi ve Levazım Dairesi olmak üzere dört ana daireye ayrılmıştır.¹⁹⁴

Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi: Denizciliğe ait istihbarat, savaş gemilerinin harekâta hazırlık seviyesinin yükseltilmesi ve korunması başlıca görevidir. Daire Gemiler arası görünür muhabere ve işaret eğitim faaliyetlerini sağlamıştır. Ayrıca eğitim ve faaliyetler için malzeme temininin sağlanması dairenin sorumluluğundadır. Basımevi ve kütüphane vasıtası ile, haritalar oluşturma görevi üstlenilmiştir. Bahriye Mektebine alınan yurtiçi/yurtdışı eğitimine tefrik edilecek personelin sınavlarının yapılması gibi hususlardan sorumlu tutulmuşlardır.¹⁹⁵

Muamelat-ı Zatiye Dairesi: Dairenin başlıca görevi Bahriye mektebinden Mülazım-i Evvel rütbesinde mezun olan subayların donanma gemilerine atanması, terfilerinin yapılması, diğer deniz subayı taifesinin atama dönemlerinde atamalarının gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Çalışma süresini dolduranların emekliliğe sevk edilmesi işlemlerini yaparak personel işleri ile ilgilenilmiştir. Meslek içi kursların düzenlenmesi, kurslara personel tefrik edilmesi, ihtisas gerektiren konularda kurslar açılarak personel görevlendirilmesi gibi eğitim kursları tertip etmek dairenin sorumluluğundadır. Osmanlı bahriyesinin ihtiyaç duyduğu diğer

¹⁹⁴Necmettin Olgaç, *Türk Denizciliğine Umumi Bakış*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1954), 273.; Eda, Gülşen Gömlüksiz, *II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği*, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2009), 177.

¹⁹⁵Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, (Ankara: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2005), 143.

alanlarda dışarıdan elaman alınması ve bu elamanların imtihanlarının yapılması gibi sınav işlerini organize ederek uygulamışlardır. Denizci eratın silâh altına alınması, acemi birliklerde belli bir süre eğitime tabi tutulması, acemi eğitimlerini tamamlayan eratın savaş gemilerine dağıtımlarını ve sevkini sağlamışlardır. Eratın yolluk yevmiye tahsisat, iâşe ve ibate işlemlerinin yerine getirilmesi görevlerini ifa etmesinden sorumlu tutulmuşlardır.¹⁹⁶

Materyal Dairesi: Yeni inşa edilecek gemilerin teknik şartnamelerinin hazırlanması, ihaleye çıkılması, seçilen firma ile mukavele imzalanması, gemi inşa ve gemiye ait çeşitli eçhizelerin imalatına başlanması dairenin teknik sorumluluğunda ki işlerdir. İmali gerçekleşen malzemelerin teknik şartnameye uygunluğunun tespit edilmesinden sorumlu tutulmuşlardır. Bakım/onarım periyodunda bulunan gemilerin onarım işlemlerinin yapılması, tersane halkının maaş özlük hakları hususlarının takip edilmesinden de sorumlu olacaktır. O dönemin revaçta faaliyetlerinden olan topçuluk ve torpido kısmı yine bu dairenin sorumluluğu altındaydı. Ayrıca Tersane-i Amire' de yapılan her türlü bayındırlık faaliyetleri dairenin kontrolü altına verilmiştir¹⁹⁷

Levazım Dairesi: Gemilerde tüketilen yiyecek, içecek, gıda malzemeleri ile kömür, yağlama yağı gibi malzemelerin satın alınması, sarflarının yapılması, muhasebelerinin tutulması gibi levazım işleri ile ilgilenmişlerdir. Silâh altına alınacakların yoklamalarının yapılması ile bahriye askerinin askerlik süresinin uzatılıp (seferberlik/savaş durumu), kısaltılmasını (savaşın bitmesi, seferberliğin kaldırılması, terhis edilmesi) içeren askerlik işleri sorumluluklarındadır. Sıhhiye işlemleri ile bahriyede salgınlara karşı karantina uygulamasının yapılması görevi verilmiştir. Ayrıca din işleri olarak bahriyede görev yapan imamlarda bu dairenin altında faaliyet göstermiştir.¹⁹⁸

1912 yılından sonraki süreçte İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin yönetimde etkin olması ile Osmanlı donanmasındaki İngiliz amiraller döneminin sonu gelmeye başlamıştır. Cemiyet ileri gelenleri İngilizlerin donanmanın modernizasyonu konusunda yaptığı faaliyetleri, yüzeysel olarak görmüşlerdir. Donanma teşkilatında kara ordusunda uygulanan Alman savaş ekolünü denemeye girişmişlerdir. Bahriye Teşkilatı 1912 sonrasında İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından yeniden düzenlenerek nezaret müsteşarlık, askeri ve mülki kısımlardan oluşturularak aşağıdaki şekli almıştır.¹⁹⁹

¹⁹⁶Gömlüksiz, *II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği*, 177-178.

¹⁹⁷Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyönlör*, 146-147.

¹⁹⁸Henry Woods, *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl)*, çev. Fahri Çöker, (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Yayınları, 1976).; Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyönlör* s. 144-145.; Gömlüksiz, *II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği* 177-178.

¹⁹⁹Erdoğan Oran, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*, 162-169.

Tablo 4. 2. 1912 sonrası Osmanlı Bahriye Nezareti Teşkilat Şeması (Oran, 2012)

Müsteşarlıklar			
<i>Şuray- Bahri</i>	<i>Umur-i Bahriye</i>	<i>Donanma</i>	<i>Masarif Başkanlığı</i>
	<i>Müsteşarlığı</i>	<i>Kumandanlığı</i>	
Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi		Personel Dairesi	
1.Şube: İstihbarat-ı Bahriye		1.Şube: Subay Atama ve Tayin işleri	
2.Şube: İstihzarat-ı Harbiye		2.Şube: Tamirat ve Levazım Raporları	
3.Şube: Sevkiyat-ı Askeriye		3.Şube: Deniz Erlerinin Terfi İşleri	
4.Şube: İşaret ve Teşrifat		4.Şube: Erlerin Künye ve Nakil işlemleri	
5.Şube: Seyr-i Sefain işleri		5.Şube: Bot ve Römorkör İşletme	
6.Şube: Evrak Şubesi		6.Şube: Efrad-ı Cedide Mektebi	
7.Şube: Maaş, Kırtasiye, Muayene İşleri		7.Şube: Nefarat-ı Cedide Memurluğu	
8.Şube: Ceride Kısmı		8.Şube: İnzibat-ı Haracı Memurluğu	
9.Şube: Torpido Şubesi		9.Şube: İnzibat-ı Dahili Memurluğu	
10.Şube: Seyyar Torpido Şubesi		10.Şube: Merkez Safinhanesi	
11.Şube: Sabit Torpido Şubesi		11.Şube: İtfaiye ve Muhafaza Bölükleri	
12.Şube: Tedrisat-ı Bahriye		12.Şube: Dalgıç Bölüğü	
Tersane-i Amire Memuriyeti Dairesi		Levazım Dairesi	
1.Şube: Tahrirat Kalemi		1.Şube: Kalem İşleri	
2.Şube: Muhasebe Kalemi		2.Şube: Satın Alma	
3.Şube: İdare Müdüriyeti		3.Şube: Makine ve Elektrik İşleri	
4.Şube: Levazım Komisyonu		4.Şube: Maden, Gaz, Makine Yağı Alımı	
5.Şube: Tersane Müfettişliği		5.Şube: Erzak Temini	
6.Şube: Amele Sandığı		6.Şube: Subay, Er ve Malzeme sevki	
7.Şube: Tetkik Komisyonu		7.Şube: İşçilerin idaresi	

4.1.3. Bahriye Okulları ve Eğitim Öğretim

Osmanlılarda modern teknik ve bilime dayalı eğitimin XVIII. yüzyılda açılan Humbaracı Ocağı ile başladığı kabul edilir. Avrupalıların sanayi devrimi ile ulaştığı askeri ve teknolojik güce ulaşmak, yeni tarz askeri okulların açılma nedenidir. Donanma eğitimi için modern bir okul açma fikri 1770 Çeşme faciası sonrasında ortaya çıkacaktır. Bu olay teknik donanımına sahip askeri kadroların yetiştirilmesini ve bir deniz okulunun açılmasını zaruri kılmıştır. Bu ihtiyacı karşılamak için 1775 yılında Bahriye Mühendishanesi kurulmuştur.

Eğitimin modernleşmesi sürecinde etkili olacak olan Bahriye Mühendishane'sinde hendese bilen ve teknik donanıma sahip zabıt yetiştirilmesine katkı sağlanmıştır.²⁰⁰

Mekteb-i Bahriye-i Şahane mektebinin temelleri Sultan III. Mustafa döneminde (1757-1774) atılmıştır. Mektep ise 1776 yılında Kasımpaşa'da Hendeshane-i Bahri olarak açılmıştır. Mektebin ilk hocası Cezayirli Hasan Paşa olarak bilinmektedir. Dört sınıftan oluşan güverte subayı ve kaptan iki sınıf, İnşaiye mühendisi yetiştirmek üzere iki sınıf bulunmaktadır. Güverte sınıfından mezun olanlar jurnal hocası, çorba hocası ve baş hoca olarak gemilerde görev alırlar. İnşaiye sınıfı mezunları ise tersanelerde mühendislik yaparlardı. 1784 yılında Hendesehane binası yetersiz kaldığı için üç ambarlı kalyon üretimi için yeni bir Hendeshane binası açılmıştır. 1795 yılında kara ordusunun ihyası için Mühendishane-i Berri-i Hümayun açıldı bu mektebin açılması ile Hendesehane-i Bahri mektebinin adı Mühendishane-i Bahri-i Hümayun olarak değiştirilmiştir. İki okul 1795 yılında hoca eksikliği nedeni ile birleştirilmiştir. İki okulun farklı alanlarda eğitim vermesi nedeni ile istenilen verim alınamadığı için tekrardan ayrılacaktır. Mühendishane-i Bahri-i Hümayun binası 1821 yılında yangın sonrasında tahrip olmuştur. Mektep ,1821 yılından 1838 yılına kadar Heybeliada Levent Kışlasından eğitim vermiştir. 1838 yılında Kasımpaşa'da okul binasının tamamlanması ile yeniden İstanbul'a taşınmıştır. 1834 yılında Mektebin adı Mekteb-i Bahriye-i Şahane olarak değiştirilecektir. 1846 yılında ise Mektep Heybeliada'ya taşınacaktır.²⁰¹

Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda uyguladığı eğitim sistemine göre rüştiyelerden mezun öğrenciler Harbiye, Bahriye ve Tıbbiye okullarının imtihanlarına girmeye hak kazanabilirdi. Okulları kazanan öğrenciler ilk olarak okulların idadi kısmında eğitimlerini tamamlayıp daha sonra yüksek eğitim kısmına geçebilirlerdi. Bu durum 1864 yılına kadar devam etmiştir. 1864-1869 arası beş yıl boyunca Harbiye, Bahriye ve Tıbbiye idadi öğrencileri müşterek idadi eğitimine tabi tutulmuştur. Müşterek eğitim için Mekteb-i İdadi-i Umumiye, İstanbul'da Galatasaray Kışlasında kurulmuştur. Ancak bu uygulama yalnızca beş yıl sürmüş istenilen fayda alınamamıştır. Mekteb-i İdadi-i Umumiye'nin kapatılmasının nedeni, Bahriye Mektebine verilecek idadi talebelerinin sadece teorik eğitim görmesi olmuştur. Bahriye Nezareti'ne göre sadece teorik eğitim alması yeterli değildir. Denizde uygulamalı eğitim görmeleri ve denizcilik aletlerini tanımaları gerekmektedir. Talebeler Mekteb-i İdadi-i Umumiye'den alınarak yeni açılan Mekteb-i İdadi-i Bahriye'ye

²⁰⁰ Gencer, Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu, 78-77.

²⁰¹ Emin Yakıt, "Bahriye Mektebi", *Türkiye Diyanet İslam Ansiklopedisi*, (Erişim 7 Ocak 2024)

nakledilmiştir. Yeni mektep Mekteb-i Bahriye-i Şahane'nin idadi kısmı olarak eğitim faaliyetlerine başlamıştır.²⁰²

Mekteb-i İdadi-i Bahriye'nin öğrenci ihtiyacını karşılamak için 1875 yılında Kasımpaşa'da Mekteb-i Rüşdiye-i Bahriye mektebi açılmıştır. Osmanlı Devleti tarafından 1875 yılında askeri idadilere nitelikli öğrenci kazandırmak için açılan askeri rüştiyeler zamanla İstanbul'un farklı noktalarında kurulmaya başlandı. İstanbul'da dokuz adet askeri rüştiye bulunmaktadır. Rüştiyeler, Sultan Abdülaziz döneminde açılmaya başlanır, Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) ordu merkezlerinin bulunduğu şehirlere de askeri rüştiyeler açılarak sayıları arttırılır. Kasımpaşa Bahriye Rüştiyesi bahriye için inşa edilen rüştiyelerden birisidir.²⁰³

Sultan Abdülaziz döneminde Batı tarzında dizayn edilerek modern denizcilik eğitimine devam etmiştir. Bahriye Mektebi, Harp Sınıfları ve Buhar sınıfı olarak iki ana bölümden oluşmuştur. Harp sınıflarının temel eğitim anlayışı modern deniz savaşı tekniklerinin uygulanması ve öğretilmesine dayalı savaş endeksli bir eğitim sistemi üzerine kurulmuştur. Buhar sınıfının temel görevi ise yeni gelişen denizcilik teknolojileri ve gemilerde bulunan teknik mekanik aksamaların eğitimi ile gemi inşa faaliyetleri için güverte ve kuru havuz mühendisleri yetiştirmektir. Bahriye Mektebinde eğitim süresi 8 yıl olarak planlanmıştır. Bu sürenin 4 yılı idadi (lise), 2 yılı Harp Okulu. 2 yılı ise açık deniz güverte eğitimi olmak üzere planlanmıştır. Bahriye Mektebi'ne ek olarak idadi sınıflarına öğrenci yetiştirilmesi amacıyla Mekteb-i Rüştiye-i Bahri (Bahriye Ortaokulu) kurulmuştur. Mekteb-i Bahriye içerisinde Sultan Abdülaziz döneminden itibaren İngiliz hocaların ağırlığı başlamıştır.²⁰⁴

XX. yüzyılda Osmanlı donanma eğitiminde yeni mektepler ve yeni düzenlemelere gidilmiştir. Bu yüzyılda donanmaya ait olan mekteplerin tamamı İstanbul'da yer almakla beraber 9 adet donanma ve denizcilik alanında eğitim veren sivil ve askeri mektepler bulunmaktadır. Bu okullar: "Mekteb-i Bahriye, Mekteb-i Bahriye İdadisi, Bahriye Makine Uygulama Mektebi, Gedikli Öğrenciler Mektebi, Tüccar Kaptan Mektebi (Gündüz), Tüccar Kaptan Mektebi (Gece), Bahriye Rüştiyesi ve Menşe-i Küttab-ı Askeri Mektebi, Bahriye Sanayi ve İmalat Sıbyan Taburu Mektebi, Eczacı ve Tımarcı Sıbyan Mektebi"²⁰⁵

²⁰² Mehmet Korkmaz "Osmanlı Askeri Eğitiminde Modernleşme Çabaları: Kasımpaşa Bahriye Askeri Rüştiye Mektebi", *Tarih Dergisi*, 72, (Ocak 2020), 115-137.

²⁰³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, 212.

²⁰⁴ Fahri Çoker, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, (İstanbul: Dz. K.K Basımevi 1994), 33-36.

²⁰⁵ Uğur Ünal, "Osmanlı Askeri Mektepleri", *Belleten Dergisi*, 73/267, (Ağustos 2009), 596.

Denizcilik eğitimi veren Bahriye Mektebinde, subay sınıfı ve teknik sınıf subaylardan oluşan gruplara eğitim verilmektedir. Bahriye Mektebi ders müfredatında Haritacılık, Fotoğraflama, Çarkçılık, Resim, Gemicilik, Güverte İşaretleri, Hikmet, İngilizce, Fransızca, Tarih, Müsellesat, Cebir, Kimya, Makine Hesapları, Deniz Topçuluğu, Torpidoculuk, Deniz Harp Fenni, Coğrafya, Balistik, Buhar Fenni ve İnşaiye dersleri bulunmaktadır. Modern olarak Batı tarzında eğitim veren bu okulda yine Batıdan getirilen askeri uzmanlar görev almıştır. Okulun amacı modern denizcilik ve harp teknikleri doğrultusunda gerekli bilgi ve becerileri öğretmektir.²⁰⁶

Osmanlı askeri mektepleri çağın gerektirdiği şartta eğitim veren kurumlar arasında yer almışlardır. Modern donanmaya ait savaş araçlarında, idare ve kumanda faaliyetlerinde görev alacak personel yetiştirmektir. Osmanlı Devleti'ne ait askeri deniz mekteplerinde yılda 600 deniz harp subayı ve mühendisi mezun edilmektedir. Devlet yönetiminin diğer bir hedefi ise modern eğitim sağlayarak donanma içinde yer alan alaylı subayları tasviye ederek mektepli subay sayısını arttırmaktır.²⁰⁷

Osmanlı Devleti'ne bağlı bahriye mektebinde eğitim alacak öğrencilerin mektebe giriş koşulları için 1838 tarihli kanunnamede yaşlarının en az 10 yaşında olması emredilmiştir. Okulun eğitiminin 8-9 sene olması nedeni ile daha küçük yaşta çocukların okula alındığı görülmüştür. Okulun daha sonraki süreçlerde 13-17 yaş arası çocukları kabul etmiştir. Okula kabul yaşı daha sonraki layihalarda 14-16 yaş olarak tespit edilmiş ve karara bağlanmıştır. Mektep Nazırı Patrona Mustafa Paşa'nın (1842-1863) 1848 yılında hazırladığı layihada²⁰⁸ mektebe giren çocukların hangi okullardan ve kimlerden alınacağı hususlarına değinilmiştir. Layihada dikkat çeken bir diğer konu ise mektebe alınan çocuklar içinden bazılarının okuma yazmayı doğru dürüst bilmediği, rastgele okullardan alındığı vurgulanmıştır. Hazırlık sınıfları hazırlanıncaya kadar öğrencilerin bahriye ve zabitan mensuplarının çocuklarından alınması düşünülmüşse de bunların çocuklarının sayısının yetersiz kalmasından dolayı Nazır tarafından Kur'an-ı Kerim kurslarından okur yazar ve Kur'an-ı Kerimi hatmetmiş çocukların alınmasını karara bağlamıştır.²⁰⁹

Okul Nazırı Patrona Mustafa Paşa tarafından 1852 yılında Bahriye İdadisi açılmıştır. Okulun açılmasının sebebi Bahriye Mektebi için öğrenci yetiştirecek hazırlık sınıflarının açılmasında yaşanacak gecikmelerdir. 1874 yılında ise Mekteb-i Bahri-i Rüştîyesi açılarak

²⁰⁶ Çoker, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, 38-39., Ünal, "Osmanlı Askeri Mektepleri" 596-597.

²⁰⁷ Çoker, *Deniz Harp Okulumuz 177*, 338-39.

²⁰⁸ Osmanlı Arşivi (BOA), Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı [A.MKT.NZD], No:51/48.

²⁰⁹ Fevzi Kurtoglu, *Deniz Mektepleri Tarihi*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1941). 25-29.

Bahriye Mektebi'nin idadi kısmına öğrenci yetiştirilmek istenmiştir. Bahriye rüştiyelerinde verilen eğitim sonrasında yapılan imtihanlarda geçen öğrenci sayısının az olması nedeni ile idadi kısmında öğrenci eksiği yaşanmıştır. Bahriye rüştiyelerinde eğitimsel yetersizlikler nedeni ile Bahriye Mektebi'nin idadi sınıflarına Mekteb-i Harbiye'ye bağlı rüştiyelerden öğrenci temin edilmiştir.²¹⁰

Azınlıklara yönelik Devletin XIX. yüzyılda gerçekleştirdiği ıslahatlarda özellikle Tanzimat Fermanı ile gayrimüslimlere askeri okullara giriş hakkı tanınması ile gayrimüslim çocuklar, Bahriye Mektebi'ne girmek için müracaat edeceklerdir. 1895 yılında Bahriye Mektebi'ne girmek için Ermeni Patriği tarafından seçilen 6 öğrencinin kabul edilmesi için Tershane-i Amire ve Bahriye Nezareti'ne bildirilmiş ve sınavlarının yapılması istenilmiştir. 1909 yılında ise iki Ermeni'nin Bahriye Mektebi'ne başvuru yaptığı ve okul mevcudu dolu olduğu halde yanlış anlaşılmasa için kayıtları kabul edilmiştir.²¹¹

4.1.4. Tersane-i Amire ve Tersanelerde Modernleşme

Tershane kelime anlamı olarak gemi üretim, onarım ve bakım merkezi olarak geçmektedir.²¹² Osmanlı Devleti'nin bilinen en ünlü tersaneleri; İzmit, Karamürsel, Gelibolu, İstanbul, Sinop ve Süveyş tersaneleridir. Bilinen ilk düzenli ve büyük tersane ise 1390 yılında Yıldırım Bayezid döneminde (1389-1402) açılan Gelibolu tersanesidir. Gelibolu tersanesi, Tersane-i Amire açılana kadar en büyük tersane olarak kabul edilmiştir. Galata, Haliç ve İstanbul tersanelerinden oluşan Tersane-i Amire devletin çöküşüne kadar en büyük tersane olarak faaliyetlerine devam etmiştir.²¹³

XVIII. yüzyıldan itibaren gemicilik teknolojisinde yaşanan gelişmeler tersanelerde modernleşme çalışmaları başlamıştır. Tersanelerde ilk köklü değişim çalışması Sultan III. Selim saltanatında tersanelerde Batı tarzında yasal, idari ve eğitim alanlarında değişimlere gidilmiştir. Tersane-i Amire'de ilk iş olarak Tershane Hazinesi ve Tershane Emaneti kaldırarak Umur-ı Bahriye Nezareti kurulmuştur. Bahriye eğitimlerinin modern bir hale gelmesi amacıyla Tersane-i Amire içinde Bahriye Okulu açılarak modern denizcilik eğitiminin verilmesi amaçlanmıştır.²¹⁴ 1805 tarihli Donanma Kanunnamesi ile Tershane-i Amire içinde bir hastane kurulması donanma savaş gemileri, donanma okulları, donanma personelinin sağlık ihtiyaçlarının sağlanması amaçlanmıştır. Sultan III. Selim'in idari ve

²¹⁰ Rasim Ünlü, *Deniz Lisesi Tarihçesi*, (İstanbul: D.D.K. Basımevi, Tarihsiz), 11.

²¹¹ DMA, TRS, 988 A/32.

²¹² Nebi Bozkurt, "Tershane", Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi (İstanbul: TDV Yayınları, 2011), 40/511-513.

²¹³ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 240-245.

²¹⁴ Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, (İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, Kral Matbaası, 1986), 36-53.

kurumsal yönden Tershane-i Amire’de yapılan düzenlemeler sonrasında asıl sorun olan teknik yönden tersanenin Avrupa ve Dünya standartlarına uygun hale getirilmesi sorunu ve çözümü için çalışmaları olmuştur.²¹⁵

XVIII. yüzyılda gemi teknolojilerinde yaşanan değişimlerin en önemli örneği ahşap gemilerin gövdelerinin bakır levhalar ile kaplanmasıdır. İngiltere’de gelişen bu yeni teknolojinin Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlanması XVIII. yüzyılın sonlarına doğru olacaktır. Tersane-i Amire içinde bakır kaplama amacıyla Temürhane’de bir Nühashane kurulmuştur. Gemi üretimi konusunda diğer bir ihtiyaç ise kuru havuzların varlığıdır. Tersane-i Amire içinde Fransa’dan örnek alınarak kuru havuzlar inşa edilmiştir. Bu uygulama gemiyi tamamen sudan arındırılmış bir alanda inşa etme ve bakım onarım fikrine dayandırıran bir sistemdir. Bu amaç kapsamında ilk kuru havuz 1797-1800 tarihleri arasında İsveçli mühendisler tarafından inşa edilmiştir.²¹⁶ Küçük Hüseyin Paşa’nın gayretleri ile Tershane-i Amire’de gemi çıpası yapımı için Lengerhane ve gemi modellerinin çizimi ve projelerini daha nitelikli ve modern oluşturmak adına Endazene kurulmuştur. Sultan III. Selim dönemi (1789-1807) daha çok donanmanın yabancı uzmanlar tarafından ilk defa incelendiği ve Batı tarzında ilk faaliyetlerin yapıldığı dönem olarak kabul edilir. Dönemin içinde donanma ve donanma eğitimi, teknolojik yeterlilik, eskiyen bahriye kurumları yerine modern bilimlere ve eğitime dayalı kurumlar açılarak donanmanın geliştirilmesi hedeflenmiştir.²¹⁷

Sultan II. Mahmud döneminden (1808-1839) itibaren gemi teknolojilerinde yeni bir döneme girilecektir. Dünya donanmalarında yelken ve kürek gücü ile çalışan gemilerin yerine buhar gücü ile hareket eden gemilerin ortaya çıkması donanma teknolojisinde Osmanlı Devleti’ni harekete geçirecektir. 1827 yılında ilk buharlı geminin alınması ile beraber Tersane-i Amire’de yeni model gemilere uygun değişimler başlayacaktır. Geçmiş dönemden kalma klasik yöntemler ile üretim faaliyetinde bulunan atölye ve fabrikalarda buharlı üretime geçiş süreci başlamıştır. 1822 yılında Tershane-i Amire’de ikinci büyük kuru havuz yapımı için çalışmalar başlamış 1826 yılında yapımı tamamlanmıştır. Havuz, Manol Kalfa ve Abdulhalim Efendi tarafından yapılmıştır. Dönem içinde İngilizler tarafından yapılan Sarayburnu-Yalıköşkü civarında dökümhane ve makine fabrikası kurulmuştur. İmal edilecek gemilerin motorları ve çeşitli aksamaları bu fabrikada Türk ve İngilizler tarafından üretilmiştir. Fabrikada 1872 yılında Mukaddeme-i Hayır zırhlı korvetinin üretilmesi sağlanacaktır.

²¹⁵Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketler ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, 214.

²¹⁶Tuncay Zorlu, “Osmanlı İstanbul’unda Deniz Teknolojisi” (XVII-XIX. Yüzyıllar), *Büyük İstanbul Tarihi Ansiklopedisi, Bilim ve Teknoloji*, (İstanbul: İsam Yayınları, 2016), 9, 345.

²¹⁷İdris Bostan, “Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I: Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)”, *150. Yılında Tanzimat*, haz. Hakkı Dursun Yıldız, (Ankara 1992), 69-90.

İngiltere’den satın alınan sistemler ile ilk modern işletme binaları kurarak idari bir disiplin sağlamaya çalışmıştır. Teknik gelişim olarak Tersane-i Amire’de 1834 yılında buharlı makine ile çalışan ilk Haddane 1835 yılında buharlı makinalar ile işleyen Bıçkthane ve Demirhane kurulmuştur.²¹⁸

Sultan Abdülmecid döneminde (1839-1861) Tersane-i Amire’de kapak ve firkateyn tipi üretilmesi için Amerikalı mühendisler tarafından planlanan büyük taş kızakların yapılmasına karar verilmiştir. 1857 yılında Azapkapı mevkisinde yeni bir kuru havuz inşasına başlanılmıştır. Havuzun yapımında yaşanan kaynak sıkıntıları ile 1870 yılında yapımı tamamlanabilmiştir. Sultan III. Selim ve Sultan II. Mahmut dönemlerinde yapılan kuru havuzlar modernize edilerek teknolojik olarak geliştirilmişlerdir. Sultan Abdülmecid döneminden Sultan Abdülaziz dönemine (1861-1876) gelindiğinde Tersane-i Amire büyük gemileri inşa edecek kapasite ve teknolojiye sahiptir.²¹⁹

Sultan Abdülaziz döneminde Tersane-i Amire tarafından imalatı yapılan ve satın alma yolu ile alınan gemilerin bakım ve onarımında yaşanan aksaklıkları gidermek için Tersane-i Amire’de ıslahatlara gidilecektir. Gemilerin bakım ve onarımları için yeni merkezlerin açılmasına karar verilecektir. Kendinden önceki dönemlerde yapılan havuzların yeniden düzenlenmesi ve bakım onarım merkezlerinin ıslah edilecektir. Bunun sebebi gemilerin imalat şeklinin ve ebatlarının değişimidir. 1862 yılında Aynalıkavak’ta bulunan kuru havuzun genişletilmesi için ferman çıkarmıştır.²²⁰ Döneminde mevcut tersanelerin genişletilmesi yoluna da gidilecektir. Gemi üretimi için yeni havuzların yapımına karar verilerek, havuzların yapımı için Fransa’dan uzmanlar getirilecektir.²²¹ Zırhlı gemilerin bakımı ve onarımı için İnebelikavak tersanesinde bulunan kızakların boyları on kadem kadar arttırılacaktır.²²² Anadoluakavağı ve Sütluçe’de bulunan tersanelerde zırhlı gemi ve vapurların onarımı ve bakımı için yeni tezgâh ve havuzlar inşa edilecektir. 1872 yılında Tersane-i Amire’de yüzer dok inşa edilmiştir.²²³ Tersanelerde yapılan mimari değişimlerin yanında teknik ve üretim araçlarında da değişime gidilecektir. 1864 yılında Tersane-i Amire’ye bağlı fabrikalara İngiltere’den çekiç ve demir makinaları alınacaktır.²²⁴

²¹⁸Yaşar Bedirhan- Figen Atabey, “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”, Türk Çalışmaları Dergisi, 8/5, (Bahar 2013), 129.

²¹⁹Behice Algül, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, (Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019), 140-150.

²²⁰BOA, *İ. DH.* No: 499- 33957.

²²¹Osmanlı Arşivi (BOA), *Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı* [A.MKT.MHM], No: 297- 26.

²²²BOA, AMKT. MHM., No: 249- 17.

²²³Osmanlı Arşivi, (BOA), *İrade-i Meclis-i Mahsus*, [İ. MMS.], No: 32-1307.

²²⁴Algül, *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı...*, 145-147.

Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) yıllarında tersanelerde büyük oranda modernizasyon sağlanacaktır. Gemi imalatı ve onarımında fabrikasyon ile yeni fabrikalar ve tesislere sahip olunacaktır. 1871 yılında Tersane-i Amire'ye bağlı dökümhane, demirhane, tüfekhane ve kazanhane fabrikaları ayrıca Yalıköşkü Fabrikası, İngiliz Demirhane Fabrikası, Tamirat Fabrikası, Burgu ve Makara Fabrikası, Errehane (Bıçakhane) Fabrikası ve Resimhane bulunmaktadır. Fabrikalar ve çalıştırılan personel dönem içine Osmanlı tersanelerinin üretim gücünü göstermektedir.²²⁵

1867 sonrası Osmanlı bahriyesinin başlıca tersaneleri 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 Tersanesi'dir (Varna'nın kuzeyinde). Sultan Abdülaziz döneminde İstanbul'da bulunan tersanelerde de ıslahat çalışmaları yapılmıştır. Fakat motor gücü ile çalışan gemiler sadece İstanbul'da Tersane-i Amire'de üretilmiştir.²²⁶

Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) Tersane-i Amire'de Sultan Abdülaziz döneminde olduğu gibi bir modernizasyonun devam edip etmediği hususu günümüzün tartışmalı konularında biridir. Sultan II. Abdülhamid dönemi, donanmanın durumuna ilişkin farklı iddialar vardır. Bu iddiaların bir kısmı Sultan II. Abdülhamid'in donanmayı çürüttüğü yönündedir. Bir kısmı ise kara savaşlarından dolayı donanmaya ihtiyaç olmadığı yönünde görüş belirtmişlerdir. Bu iddialardan uzak kalınarak dönem objektif olarak incelenmeye çalışılacaktır. Dönem içerisinde kara ordusunda Alman modellemesi, donanma gücünde ise Sultan Abdülaziz döneminden kalma İngiliz modellemesinin devam ettirildiği görülmektedir. Tersane-i Amire'ye yabancı uzmanların getirildiği ve modern kurumların açıldığı bilinmektedir.²²⁷ 1877-78 Osmanlı Rus savaşı ve 1897 Osmanlı-Yunan savaşı arasındaki dönemde donanma modernizasyonu ve gemi üretimi faaliyetleri devam edecektir. 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi sonrasında ordunun her açıdan modernize edilmesi gerekliliği ortaya çıkmıştır. 1882 yılında Mısır'ın İngiltere tarafından işgal edilmesi orduya duyulan ihtiyacı

²²⁵ Afif Büyüktuğrul, "Türk Denizciliğinin Atlas Okyanusu'ndaki Hareketliliği", *Belleten*, 151, (Haziran 200), 67-69.

²²⁶ Enver Ziya Karal, "Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar", *Belleten*, 14/15, (Nisan 1940), 176-178

²²⁷ Zorlu, "Osmanlı İstanbul'unda Deniz Teknolojisi" (XVII-XIX. Yüzyıllar), 347-348.; Ali Şenyurt, "Osmanlı Tersanelerinin Gelişiminde Ahi Evren'in Ahi Kümelenme Modeli", *Tarih ve Uygarlık Dergisi*, 5, (Haziran 2014), 181-189.

iyice arttırmıştır. Sultan II. Abdülhamid kara ordusunda ıslahatlar yaptığı gibi donanmada da ıslahat hareketleri başlatacaktır.

1882 yılında Amerika'dan iki torpidobot ve istambot siparişi verilmiştir. Tersane-i Amire'de havuzların Avrupa modelinde gemi üretimine uygun hale getirilmesi için Amerika'dan uzman getirilmiştir. 1885-1896 yılları arasında Tersane-i Amire'de Amerikalı uzmanların katkılarıyla yedi adet istambot üretimi yapılmıştır. Amerikalı uzmanlar tarafından modellemesi yapılan çeşitli ebat ve özelliklerde gemiler tersanelerde üretilmek istenilmiştir. Ancak 1902 yılında sadece bir adet gemi yapılmıştır. 1899 yılında itibaren satın alma yolu ile gemiler donanmaya kazandırılmıştır. Döneminde iddia edildiği üzere donanma çürümeye terk edilmemiş, Sultan Abdülaziz dönemi tersaneleri ve gemi teknolojisini korumaya yönelik bir dizi önlemler alınmıştır.²²⁸

4.1.5. Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Uzmanların Etkileri

Osmanlı donanmasının modernizasyonunda yerli devlet adamları ve uzmanlarının yanında Avrupa'dan bu iş için getirilen yabancı uzmanlar da yer almıştır. XVIII. yüzyılda donanmanın ıslahı için ilk gelen uzmanlar Fransız ve İsveçli uzmanlar olmuştur. Bahriye için durumun ilk analizi Fransız uzmanlar tarafından yapılmıştır. Fransız Uzman Bonneval 1733 yılında hazırladığı raporda, Donanmayı yönetim ve teknoloji bakımından yetersiz bulmuştur. Bonneval hazırladığı bir başka raporda gemi kaptanlarının tecrübesiz ve ehliyetsiz oldukları, üretilen gemilerin bakımlarına yeterince ilgi gösterilmediği, gemilerin ilgisizlik ve bakımsızlıktan kısa süre içinde harap olduğunu beyan etmiştir. Onun kaleme aldığı raporlar Osmanlı bahriyesinin Fransa ile gemi teknolojisinde iş birliği yapmaya yöneltmiştir.²²⁹ Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın girişimleri ile Osmanlı Devleti'ne Fransa'dan ilk yabancı uzmanlar Bonneval raporları doğrultusunda getirilmiştir. 1784 yılında bir mimar ve 4 yardımcısı Tersane-i Amire'de çalışmalara başlamıştır. 1785 yılında gelen ekip ile ilk defa iki adet kalyon inşası için çalışmalara başlanmıştır. 1793 yılında Fransız uzman grubuna 4 kişilik bir uzman heyeti daha katılmıştır. Ekibin başında Fransız mühendis Brun bulunmaktadır. Fransızların Osmanlı donanmasının gelişimi ve gemi üretimine büyük katkıları olmuştur. 1793-1799 arasında 9 kalyon, 8 firkateyn ve 6 adet Kalyon inşa edilmiştir. Fransız heyetinin akıbeti 1798 yılında Napolyon'un Mısır'a saldırması ile zor duruma düşecektir. 1799 yılında heyetin başında bulunan mühendis Brun'un ayrılması ile baş marangoz olan Benuva tarafından heyet idare edilmiştir. Benuva liderliğinde 1800-1818

²²⁸Kâmil Akar, "II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanmasında Yabancı Uzmanların Faaliyetleri", *Anadolu Mecmuası*, 1/1, (Ağustos 2022), 39-77.

²²⁹Karal, "Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar", 176-178.

yılları arasında Fransızların tersanelerde faaliyetleri devam etmiştir.²³⁰ Bu sürede Fransız uzaman grubu inşa edilen gemilerin top yapımlarında, deniz istihkamlarının yapımı ve onarılmasında ve çeşitli kalelerde modernizasyon faaliyetlerinde bulunmuşlardır.²³¹

Tersane-i Amire’de gemi inşası için yapılacak kuru havuzların inşası için Fransız mühendislerden yardım alınmıştır. Fransız mühendislerin çizimini yaptıkları kuru havuzların maaliyetinin yüksek olması nedeni ile Küçük Hüseyin Paşa tarafından havuz yapım işi İsveçli mühendislere verilmiştir. Bu girişim İsveçli mühendislerin Osmanlı donanmasının modernizasyonunda görev almalarını sağlamıştır. 1795 yılında İsveç’ten kuru havuz inşası için mühendis Rode ve beraberinde on kişilik bir inşa heyeti İstanbul’a gelmiştir. Grubun içinde gemi inşa mühendisleri ve donanma subayları bulunmaktadır. İsveçli uzmanların bir kısmı da Girit adasında üç ambarlı kalyon yapma sürecine katılmıştır. İnşa edilmesi planlanan kuru havuzun inşaat çalışmaları 1797 yılında başlamış, 1800 yılında teslim edilmiştir.²³² Sultan III. Selim döneminde (1789-1807) Avrupa’dan getirilen Fransız ve İsveçli uzmanlar tersanelerin, gemi inşası ve Bahriye Mektebi’nin gelişmesinde önemli roller oynamışlardır. Uzmanların öğretici sıfatlarından yararlanılarak fenni ve ilmi bilgilerinden faydalanılmıştır. Bu dönemde donanma için gösterilen çabalar, Sultan II. Mahmud döneminde (1807-1839) donanma alanında reformlara alt yapı oluşturacaktır.²³³

Sultan II. Mahmud saltanatında (1807-1839) 1827 yılı Osmanlı donanması için felaket olarak kabul edilmiştir. Rus, İngiliz ve Fransız donanmaları tarafından Navarin’de donanmamız yakılınca büyük bir darbe almıştır. Bu büyük darbe devletin yeniden donanma inşa etmesine neden olacaktır. Navarin olayında Fransız ve İngiliz donanmalarının Rus donanmasına yardım etmesinden dolayı yeni kurulacak donanmada bu ülkelerin dışında kalan ülkelerden yardım alınacaktır. Sultan II. Mahmud döneminde (1807-1839) gelişen Osmanlı-Amerikan ilişkileri sayesinde inşa ve temin edilecek donanma gemileri Amerikalı gemi üreticilerine ısmarlanmıştır. Tersanelerde görevlendirilmek üzere Amerikalı uzmanlar İstanbul’a davet edilmiştir. 1830 yılında Osmanlı Devleti ve Amerika arasında iktisadi ve ticari antlaşmalar yapılmıştır. 1830-1839 arasında kesintisiz devam eden ilişkiler

²³⁰ İdris Bostan, “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü”, *İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi*, 35, (Temmuz 1994), 177-192.; Mühendis Brun ve Marangoz Baş Benuva faaliyetleri için bk. Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet-Bahriye Arşivi [C..BH.], no: 1116, 2394, 1087, 9739, 6674, 7370, 9173, 1925, 1055, 2430.

²³¹ Mehmet Sağlam vd., 2. *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 1-3 Haziran 1988*, (Samsun: Sönmez Matbaa ve Yayınevi, 1990), 639-655.

²³² Bostan, “Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I, 69-90.

²³³ Uğur Ünal, “III. Selim Döneminde Osmanlı Bahriyesi”, *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 1, (Ankara 2003), 3. b

yaşanmıştır.²³⁴ Bu ilişkiler sayesinde Osmanlı donanması ve bahriyesinde önemli sayılabilecek değişimler meydana gelmiştir. 1830 yılından itibaren Osmanlı tersanelerinde ve bahriyesinde Amerikalı uzmanlar görülmeye başlanmıştır. Henry Eckworth, 1830 yılında İstanbul'a gelen ilk Amerikalı uzman olmuştur. Eckworth İstanbul tersanesinde Amerikan tarzı muharebe gemileri yapmaya başlamıştır. İstanbul'da sağlık sorunları nedeni ile uzun bir süre kalamayarak ülkesine dönmüştür. Amerika'ya dönen Eckworth yerine Forster Rhodes'i gelmiştir. Forster en az Eckworth kadar deneyimli ve usta bir uzman olduğunu kanıtlamıştır. Osmanlı donanması için Nusretiye Kalyonu ve bir adet firkateyn inşa etmiştir. Forster Rhodes, Sultan II. Mahmud'un 1839 yılında ölümü ile istifa etmiştir. II. Mahmud döneminde sağlanan Türk-Amerikan ilişkilerinin Osmanlı bahriyesine kazandırdığı iki mühendis bahriye ve donanmanın gelişiminde önemli katkılara imza atmışlardır.²³⁵

1827 yılında meydana gelen Navarin Baskını ile Osmanlı- İngiliz ilişkileri sekteye uğramıştır. Sultan II. Mahmud döneminde (1807-1839) Mısır Sorunu ve Mehmed Ali Paşa isyanının patlak vermesi üzerine Osmanlı Devleti'nin isyanı bastırmakta yetersiz kalması sonrası Rusya'dan yardım talep edilmiştir. 1833 yılında Rusya ve Osmanlı Devleti arasında Hünkâr İskelesi Antlaşması imzalanmıştır. Antlaşmanın Rusları sıcak denizlere indirmesi Akdeniz'de İngiliz ve Fransız politikalarına ters düşmüştür. Osmanlı-Rus antlaşması İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile yakınlaşmasına neden olmuştur. 1833 yılından sonra İngiltere Osmanlı donanmasının modernizasyonu için eğitim ve teknik destek vermek için çabalarda bulunmuştur.

1839-1914 yılları arasında Osmanlı donanmasında Sir Baldwin Wake-Walker, Sir A. Slade, Amiral Hobart-Hapten, August Charles, Sir Henry Felix Woods, Amiral Douglas Gamble, Amiral Sir Hugh Pigot Williams ve Amiral Sir Arthur H. Limpoos 7 İngiliz amiral görev almıştır.²³⁶ Osmanlı bahriyesine Albay rütbesi ile katılan Sir Baldwin Wake-Walker, Yunan ayaklanmasının bastırılması ve Mehmet Ali Paşa isyanı sonunda çıkan Mısır sorununun çözümünde aktif görev almıştır. En önemli hizmetlerinden biri de bahriye okulunu açarak dönemin en modern eğitim kurumu haline getirmesidir.²³⁷ Osmanlı bahriyesinde danışman olarak istihdam edilen Sir A. Slade, on yedi yıl boyunca İstanbul'da kalmıştır. Bahriyenin idaresi ve organizasyonu, eğitim faaliyetleri tersane düzenlemeleri gibi görevlerde

²³⁴ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu*, 50.

²³⁵ Fahir Armağanoglu, *Belgeler ile Türk-Amerikan İlişkileri*, (Ankara: TTK Basımevi, 1991), 1

²³⁶ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri...*, 152-153.

²³⁷ Fahri Çöker, "Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 541, (Ankara 1988), 45-48.

bulunmuştur.²³⁸ Amiral Hobart-Hapt Osmanlı bahriyesinde beş yıl Kumanda Meclis Üyesi olarak çalıştırılmıştır. Yunan Krallığının Girit'e sağladığı silah desteğini kesmek sureti ile onun güçlenmesine mâni olmuştur. Aynı zamanda Amiral Hobart donanmanın modernizasyonu ile yakından ilgilenmiştir. Osmanlı donanmasında görevlendirilen bir diğer İngiliz Amiral Sir Henry Felix Woods, donanmanın Karadeniz ve Boğazlarda etkinliğini arttırmak için çalışmalar yürütmüştür. Bu kapsamda boğaz girişlerine fenerler konulmasını ve buralara kurtarma istasyonlarının açılmasını Babıalı'den talep etmiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus harbinde Karadeniz'deki seferlere katılarak Prut savunmasında önemli görevler üstlenmiştir.²³⁹

Osmanlı Donanmasında gerçek anlamda modernizasyon süreci 1909 yılında Amiral Douglas Gamble'nin çabalarıyla başlamıştır. Amiral Gamble, Şura-yı Bahriye toplantısı sonrasında Osmanlı donanmasının yeniden toparlanması adına çalışmalarına 1909 yılında başlamıştır. Amiral Gamble Bahriye Nezareti ve Osmanlı Hükümeti'nden donanma konusunda bazı hususlarda isteklerde bulunmuştur. Donanma konusunda tetikler ve incelemelerde bulunmuş bunların sonucunda donanma hakkında hazırlamış olduğu raporda;

- Osmanlı bahriyesinden yaşlı subayların çıkarılması veya emekliye ayrılması ve yerlerine İngilizler tarafından eğitilmiş genç subayların yerleşmesine.
- Donanma gemilerinin gövde ömrü ve silah teknolojileri bakımından yetersiz olduğunu.
- Mevcut gemiler içinden sağlam olanlardan iki filo bir filotilla oluşturulmasını,
- Donanma iki zırhlı, üç korvet, iki kruvazör, iki küçük torpido gemisi, on sekiz torpidobot, on altı bot, altı yat, iki vapurdan oluşan 59 parçalık donanmanın sağlam olduğundan, içlerinden bazılarının ufak onarımlar ile düzeleceğini Osmanlı Hükümeti ve Osmanlı Bahriye Nezareti'ne rapor etmiştir.²⁴⁰

Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) Osmanlı donanmasına ait 15 zırhlı, 11 kruvazör, 2 denizaltı, 40 torpidobot, 7 gambot ve 52 vapurdan sadece 4 zırhlı, 2 kruvazör, 8 torpidobotu 2 nakliye gemisi çalışır vaziyette kalmıştır. 127 parçadan oluşan donanmadan 1910 yılına gelindiğinde Amiral Gamble tarafından 59 parçasının sağlam olduğu rapor

²³⁸Ayrıntılı bilgi için bk. Adolph Slade, *Türkiye ve Kırım Harbi*, çev. Ali Rıza Seyfioğlu, (Ankara: Gn.Kur. Yay., 1961), Osman Öndeş, *Kaptan Paşa -Adolphus Slade*, (İstanbul 1972), 10-11, Besim Özcan, "Osmanlı Bahriyesinde Bir İngiliz Müşavir", (Ankara: *Askeri Tarih Bülteni*, 1997), 35.

²³⁹Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, 169.

²⁴⁰Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den...", 243-250.

edilmiştir.²⁴¹ Amiral Gamble tarafından Osmanlı donanması tatbikat amaçlı 1909 yılında boğazdan dışarı çıkarak Marmara denizine açılmıştır. Amiralin bu başarısı Osmanlı Devleti yönetimi tarafından memnuniyetle karşılanmıştır. Amiral Gamble istekleri doğrultusunda 1909 yılında donanmaya modernize etmek amacıyla Hükümet tarafından Bahriye Nezaretin'e 334.000 bin lira ödenek ayrılmıştır.²⁴² Sözü geçen ödenek şu şekilde dağıtılmıştır: ²⁴³

Tablo 4. 3. Amiral Gamble' ye göre Donanma Islahı Konusunda Ayrılan Ödenek

Ayrılan Miktar	Kullanıldığı Faaliyet Alanı
130.000 lira	Tersane ıslahı
100.000 lira	Harp gemileri ve tersaneye malzeme tedariki
90.000 lira	Donanma yedek cephanesi
8.000 lira	Bahriye Mektebi'nin tamirâtı ve ıslahı
6.000 lira	Kışlaların donanımı ve tamirâtı ve Bahriye Mektebi

Gamble'nin İstanbul'da görevini tamamlamasının ardından Amiral Sir Hugh Pigot Williams, 3 Mayıs 1910'da [22 Rebiyülahir 1328) İstanbul'da yeni görevine başlamıştır. Diğer İngiliz uzmanlardan farklı olarak kendi çalışma arkadaşlarını kendisi tespit etmiştir. Osmanlı donanmasında fen müşavirliği görevini yürüttüğü hâlde donanma tatbikatlarını da yönetmiştir. Amiral Williams döneminde yapılan bir diğer yenilik de seçilen topçu subaylarının nitelikli eğitim alma gerekçesi ile İngiltere'ye gönderilmesidir. 3 Mayıs 1912 [16 Cemaziyülevvel 1330] yılında da Amiral Williams'ın görevi sona ermiştir. Amiral Sir H. Limpoos'un Osmanlı donanmasındaki faaliyetleri 1912 yılında başlamıştır. Faaliyetleri kendisinden önce gelen amirallerin yaptığı gibi donanmayı çağın ve teknolojinin en üst imkanları seviyesine çıkarmaktır. 1914'te Osmanlı Devleti ilk defa donanma gücü ile açık deniz tatbikatlarına çıkmıştır. Bölgenin uzun bir aradan sonra haritası çıkarılmıştır. Son İngiliz amiralin'in görevi 1914 yılının sonlarına doğru sona ermiştir.²⁴⁴

²⁴¹Ahmet Güteryüz-Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, (İstanbul: 2007), 23.; Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, 172, Umut C. Karadoğan, *Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islah Çalışmaları*, 757-758.

²⁴² Beşirli, "Sultan Abdülaziz'den...", 248-255.

²⁴³Sabahattin Özel, Önder Kocatürk, "II. Meşrutiyet'ten Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Bahriyesinden Notlar", *Tarih Dergisi*, 46, (Haziran 2012), 222-223.; Ayrıntılı bilgi için bk. Osmanlı Arşivi (BOA), İrade-i Bahriye [İ.BH], 1327/Ca-16, Meclis-i Ayan 1325 tarihli kararı, Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi [M.M.C.Z], I. Devre Ankara 211-212, 7 Temmuz 1909 [18 Cemaziyülahır 1327] tarihli oturum.

²⁴⁴Şakir Batmaz, "Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları", *Türkler Yeni Türkiye Yayınları*, C.XIV, (Ankara 2001), 917.

4.2. 19. Yüzyıl'da Osmanlı Zırhlı Savaş Gemileri

Sultan Abdülaziz'in saltanatı döneminde (1861-1876) ilk zırhlı gemi alımları yapılmıştır. III. Selim döneminde (1789-1807) başlayan modernizasyon II. Mahmud devrine (1808-1839) kadar kalyon tipi savaş gemilerinden kurulu bir donanma oluşmasına neden olmuştur. Yeni bir teknoloji olan buharlı gemilerin ortaya çıkışı, gemilerin ahşap gövdelerinin bakır veya demir ile kaplanması basit anlamda ilk zırhlılar olarak kabul edilmektedir. Devletin Kırım Harbi sırasında yaşadığı deneyimler, özellikle ahşap kalyonların bakır ve demir plakalar ile kaplanmış buharlı gemiler karşısında Karadeniz'de etkisiz kalması donanmanın buharlı ve zırhlı gemilere geçişinde etkili olacaktır. Kırım Harbi zırhlı gemilere ilgi duyulmasında önemli rol oynamıştır. Ayrıca Sultan Abdülaziz'in donanmaya özel bir ilgisi olduğu bilinmektedir. Henüz Osmanlı Devlet'i tahtına geçmeden donanma ve modern teknolojiler ile yakından ilgilenmiştir. Modern bir donanmanın teşkili için Osmanlı Devleti Kırım Harbi sırasında gördüğü Fransız ve İngiliz buharlı vapur ve zırhlılarını örnek almıştır. Bu durum ise uzun süreler boyunca donanmada Fransız ve İngiliz etkilerine neden olmuştur.²⁴⁵

İlk zırhlı gemilerin nereden ve hangi tür gemilerin alınacağı konusunda 1862 tarihli tezkire ile Avrupa devletleri tarafından savaşlarda kullanılmış ve deneyimlenmiş savaş gemilerinin alınması kararlaştırılmıştır. Zırhlı gemiler satın alma yolu ile sahip olma yanında Tersane-i Amire'de gemi üretimi için gerekli teknolojik birikim için çalışmalar başlatılmıştır. Devletin Sultan Abdülaziz (1861-1876) dönemindeki sınırları ve içinde bulunduğu koşullar göz önüne alınarak harp deneyimi yaşamış gemilerin envanterde bulunmasına karar verilmiştir. Alınacak gemilerin harp deneyimini anlamak için Amerikan İç Savaşı'nda Kuzey ve Güney arasında gerçekleşen Hampton Roads Deniz Muharebesi incelenmiştir. Muharebenin incelenmesinin nedeni tarihte ilk defa zırhlı gemilerin katıldığı deniz muharebesi olmasıdır. Yeni zırhlı gemi arayışında olan Osmanlı Devleti için bu muharebe, zırhlı gemileri tahlil etmek için iyi bir gözlem ortamı sunmuştur. Muharebe sonucunda zırhlı gemilerin İngiltere'den alınması Meclis-i Bahriye'de karara bağlamıştır.²⁴⁶ Bunun yanında zırhlı gemi alımından ziyade gemilerin Tersane-i Amire'de üretilmesi için tersanenin modernize edilmesi yeni tip gemilere uygun kızakların ve tezgahların yapılmasına yönelik çalışmalar başlamıştır. Yerli üretim ile beraber Avrupa'dan alınacak gemilerin bakım ve onarım işlerinin yapılması amacıyla Tersane-i Amire'de bulunan tezgahların boylarının

²⁴⁵Levent Düzcü, "Denizci Bir Sultan: Abdülaziz'in Denizciliğe Olan İlgisi", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, (Ankara: TTK Yayınları, 2014), 56.

²⁴⁶Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Bahriye Defterleri [MB. D] nr., 53/49, 29 Nisan 1862 [29 Şevval 1278], 100.

uzatılması, kuru havuzların yeni tip gemilere uygun hale getirilmesi Meclis-i Bahriye tarafından kararlaştırılmıştır.²⁴⁷

Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) zırhlı gemilerin alımı hususunda denizcilik firmalarının gider ve ödemelerini sağlamak amacıyla ilk bütçe çalışması 1863-1864 yılında yapılmıştır. Yapılan bütçe içinde 24 Milyon 191 bin (24.191.000) Fransız frangı Bahriye giderleri için ayrılmıştır. Bahriye bütçesine ek olarak Sultan Abdülaziz'in hazine tarafından kendisine tahsis edilen şahsi bütçesinden 13 milyon 712 bin (13.712.000) Fransız frangını da Bahriye bütçesine hibe etmiştir. 1863 yılında Bahriye Nezareti bütçesi sultan hibesi ile toplam 38 milyon 47 bin (38.047.000) Fransız frangı olarak kaydedilmiştir.²⁴⁸

Gemilerin Avrupa'dan alınması yanında Tersane-i Amire'de üretilme fikrinin ilk adımı 1863 yılında gerçekleştirilmek istenmiştir. İstanbul'da Tersane-i Amire'de Fettah isimli zırhlı geminin yapılması öngörülmüşse de 1864 yılında yapımına başlanılmıştır. Osmanlı Devleti'nin bu ilk zırhlı gemi inşa teşebbüsü başarısızlık ile sonuçlanmıştır. Teşebbüsün başarısız olması: Tersanelerin henüz modern zırhlı gemi yapımına uygun teknik ve idari düzene sahip olmadığını, gerekli tezgahlar ve kızakların yanında kuru havuzların yetersiz olduğunu göstermiştir. Tersane-i Amire'de yapılacak olan zırhlı gemiler için İngiltere'den zırhlı gemi alınması kararlaştırılmıştır. Amaç alınacak gemi ile teknoloji aktarımı sağlamaktır. İngiliz zırhlı gemisinden yola çıkarak yerli üretim zırhlı gemi için prototip üretilmesi düşünülmüştür. Fakat gemilerin teslim edilmemesi teşebbüsün başarısız olmasına neden olacaktır. Tersane-i Amire'de ilk zırhlı gemi üretme teşebbüsünün başarısız olması tersanelerdeki eksiklerin ortaya çıkmasında önemli bir deneyim olacaktır.²⁴⁹

XIX. yüzyılda Osmanlı donanmasının zırhlı savaş gemilerini incelemek için dönemsel olarak incelendiğinde, Sultan Abdülaziz ile başlayan bu süreç İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin 1914'de I. Dünya savaşına girmesine kadar devam edecektir. Osmanlı Devleti donanması için zırhlı gemiler çok önem arz etmektedir. Donanmasını dünya standartlarının uygun gördüğü teknolojik seviyeye çıkarmak için Osmanlı, kapsamlı modernizasyonlar başlatmıştır. Tanzimat döneminde ilk buharlı gemi ile tanışan Osmanlı Devleti, donanmasının modern teknolojiden faydalanması yolundaki ilk adımını atmıştır. Sultan Abdülaziz'in tahta çıkması ile donanmanın şüphesiz ki en fazla gelişme gösterdiği dönem başlamıştır. Onun amacı buharlı ve zırhlı gemilere sahip olmak ve donanmayı eski gücüne kavuşturmadır. İlk defa bu

²⁴⁷BOA, A.MKT.MHM, No.249, Gömlek No. 17, 7 Kasım 1862[14 Cemaziyülahır 1279]. BOA, A.MKT.NZD, No. 464, Gömlek No. 87, 18 Kasım 1862 [25Cemaziyülahır 1279].

²⁴⁸Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876*, VIII, (Ankara: TTK Yayınları, 2011), 231.

²⁴⁹Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 79.

dönemde satın alma yolu ile ve Tersane-i Amire’de yapılmak suretiyle 25 adet zırhlı gemiye sahip olunmuştur.²⁵⁰ Sultan Abdülaziz ile başlayan zırhlı gemi serüveni Sultan II. Abdülhamid ile devam etmiştir. Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) aynı yol izlenerek Avrupa tersaneleri ve Tersane-i Amire ’de zırhlı gemiler inşa ettirilmiştir. 1882 yılından sonra bu faaliyetlere ağırlık verilmesi sonucu birçok zırhlı gemi Osmanlı Donanmasına kazandırılmıştır.²⁵¹

4.2.1. Firkateynler

Firkateyn türü gemiler donanmalarda hızlı, çevik, hafif ve orta derece silah gücüne sahip savaş gemileridir. Ön tarafından bulunan tek top gücü, orta seviye zırh ile donanmanın büyük gemilerini destekleyen, uzun menzilli görevlerde devriye, saldırı ve irtibat kurmaya yarayan 2000-4000 ton arası ağırlıkta savaş gemileridir. XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren Avrupa donanmalarında ortaya çıkmıştır. XIX. yüzyıl içinde zırh teknolojisi, kamalı top teknolojisi ve buhar gücü ile çalışma prensibine dayalı hareket tarzı ile donanmaların önde gelen savaş makineleri arasında yerini almıştır. Osmanlı Devleti için modern firkateynlere sahip olma süreci Sultan Abdülaziz dönemi (1861-1876) ile başlamıştır.²⁵²

Tablo 4. 4. *Sultan Abdülaziz Dönemi Zırhlı Firkateynler (Büyüktuğrul, 1973)*

	<i>Firkateyn Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
Osmaniye Sınıfı	Osmaniye	1865-1909	İngiltere	Napier &Son
	Aziziye	1865-1909	İngiltere	Napier &Son
	Mahmudiye	1866-1909	İngiltere	İron Works
	Orhaniye	1866-1909	İngiltere	Napier &Son
Fatih Sınıfı	Fatih	-	İngiltere	Napier &Son
Fettah Sınıfı	Fettah	1865 yılında iptal	Osmanlı Dev.	Tershane-i Amire

Osmanlı donanmasının ilk zırhlı firkateynlerinden Osmaniye, Aziziye ve Orhaniye zırhlıları Kırım Harbi’nden (1853-1856) sonra İngiltere’de 1861 yılında Ateş Mehmet Paşa tarafından İngiliz üretici Napier &Son Şirketi’ne sipariş edilen gemilerdir. Bu gemilerin sonuncusu ise yine Ateş Mehmet Paşa girişimi ile 1861 yılında İngiliz üretici İron Works Şirketi’ne sipariş edilen Mahmudiye firkateyni olmuştur. Sultan Abdülaziz döneminde

²⁵⁰ Sancak, I. *Dünya Savaşında Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*, 12.

²⁵¹ Mercan, II. *Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, s.43

²⁵² Wikipedia: Özgür Ansiklopedi, Firkateyn Maddesi, (Erişim Tarihi: 28 Mart 20203)., Evren Mercan, II. *Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, s. 30.

toplamda 4 adet zırhlı gemi donanma hizmetine alınmıştır.²⁵³ Osmanlı Devleti tarafından sipariş verilen Fatih firkateyni 1867 yılından İngiltere tarafından Prusya'ya satılmıştır. Fettah sınıfına dahil olan Fettah firkateyninin yapımına 1864'de başlanılmıştır, 1867 yılında proje Tersane-i Amire tarafından iptal edilmiştir. Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) firkateynler ile sınırlı kalmayan bir gemi üretimi söz konusudur. Dönem donanma modernizasyonu ile ön plana çıkmış, çok sayıda farklı türde gemi inşa edilmiştir. Sultan II. Abdülhamid saltanatında (1876-1909) donanmaya zırhlı gemi alımlarına devam edilmiştir. Gemiler İngiltere'de sipariş üzerine üretilmiştir.²⁵⁴

Tablo 4. 5. Sultan II. Abdülhamid Dönemi Zırhlı Firkateynler (Beşirli, 2010)

<i>Sınıfı</i>	<i>Firkateyn Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
<i>Mesudiye Sınıfı</i>	Mesudiye	1875-1914	İngiltere	Thames Iron Works
<i>Mahmudiye Sınıfı</i>	Mahmudiye	1876-1878	İngiltere	Thames Iron Works
<i>Hamidiye Sınıfı</i>	Hamidiye	1894-1903	İngiltere	Sir W G Armstrong
<i>Peyk-i Şeref Sınıfı</i>	Peyk-i Şeref	1878-1878	İngiltere	Samuda Son
<i>Buruc-u Zafer Sınıfı</i>	Buruc-u Zafer	1878-1882	İngiltere	Samuda Son

İngiltere'den sipariş edilen gemilerden Mesudiye ve Hamidiye firkateynleri Osmanlı Devleti'ne teslim edilmiştir. Mahmudiye, Peyk-i Şeref ve Buruc-u Zafer gemilerine 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi) sırasında İngiltere tarafından el konularak teslim edilmemiştir. Mesudiye ve Hamidiye firkateynleri hem buhar gücü hem de yelken gücüne dayalı tasarlanmış gemilerdir. Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) donanmaya katılan firkateynlerin tamamı Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) İngiltere'ye sipariş edilen gemilerdir.²⁵⁵

Tablo 4. 6. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Zırhlı Firkateynler (Büyüktuğrul, 1973)

<i>Sınıfı</i>	<i>Firkateyn Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
	Peyk-i Meserret	1876-1889	Osmanlı Dev.	Tersane-i Amire
<i>Peyk-i Meserret Sınıfı</i>	Peyk-i Nusret	1877-1904	Osmanlı Dev.	Tersane-i Amire
	Mukaddeme-i Şerif	1876-1904	Osmanlı Dev.	Tersane-i Amire

²⁵³İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, (İstanbul: İBB Kültür A.Ş. Yayınları), 232.

²⁵⁴Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler", 119.

²⁵⁵Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*, 47.

Rehber-i Tevfik	1880-1904	Osmanlı Dev.	Tersane-i Amire
-----------------	-----------	--------------	-----------------

Tersane-i Amire tarafından 1876 yılından itibaren, Sinop, İzmir, Gemlik ve Suda tersanelerinde Peyk-i Şeref sınıfı 4 adet firkateyn üretilmiştir

Sultan Abdülaziz döneminde donanmada yapılan bir diğer modernizasyon ise eskiyen eski ahşap firkateynlerin motor gücü entegre edilerek eğitim ve diğer amaçlara hizmet etmesi için kullanılmasıdır. 1865 yılından itibaren Hüdavendigâr, Ertuğrul ve Kosova gibi ahşap firkateynlere motor gücü eklenmiştir. Donanma bir taraftan zırhlı firkateynlere sahip olmak isterken diğer yandan elindeki ahşap firkateynleri modern hale getirmek istiyordu. Firkateynlere ağırlık verilmesinde yatan neden bu gemilerin küçük, çevik ve istenilen hedefe kalyon gibi büyük gemilerden daha süratli gitmesidir.²⁵⁶

4.2.2. Korvetler

Korvet tipi savaş gemileri büyük savaş gemilerine destek vermek amacıyla filolara iştirak eden savunma ve saldırı amaçlı tasarlanmış savaş gemisi türüdür. Korvetlerin donanmalardaki rolü büyük filolara destek vermek (koruma), küçük çatışmalara katılmak ve sahil güvenliğini sağlamaktır. Korvet tipi gemiler 1650’de İngiltere’de 1670 yılında Fransa’da donanmalarda büyük filolara destek amaçlı kullanılmıştır.²⁵⁷ XIX. yüzyılda modern gemi teknolojisi korvetlere buhar gücü kazandırmıştır. Burun kısmında tek toptan oluşan ateş gücü ve gövdesine zırh eklenerek dayanıklılığı arttırılmış, hızlı hareket kabiliyetine sahip modern korvetlerin ortaya çıkışı ile yeni bir zırhlı türü doğmuştur. Osmanlı Devleti firkateynlere ek olarak zırhlı korvet alımları için harekete geçmiştir. Tersanelerinde yapılan ilk örnek korvetler yelken gücü prensibi ile hareket eden, 18-24 metre arası uzunluğu sahip güverte üstü top taşıyan korvetlerdir.²⁵⁸

Tablo 4. 7. Osmanlı Devleti Donanması Zırhlı Korvetleri (Büyüktuğrul, 1973)

<i>Sınıfı</i>	<i>Korvet Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
<i>Asar-ı Tevfik Sınıfı</i>	Asar-ı Tevfik	1870-1913	Fransa	Sa des Ferges et Chantries de la Mediterranee
	Asar-ı Şevket	1870-1909	Fransa	Sa des Ferges et Chantries de la

²⁵⁶ Songur, “Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması”, 9-11.

²⁵⁷ Wikipedia: Özgür Ansiklopedi, Korvet Maddesi, (Erişim Tarihi: 28 Mart 20203)

²⁵⁸ Bostan, Özbaran, *Türk Denizcilik Tarihi*, 332-340.

<i>Sınıfı</i>				Mediterranee
	Necm-i Şevket	1870-1929	Fransa	Sa des Ferges et Chantries de la Mediterranee
	Lütf-i Celil	1870-1877	Fransa	Sa des Ferges et Chantries de la Mediterranee
<i>Lütf-i Celil Sınıfı</i>				Chantries de la Mediterranee
	Hıfzu'r Rahman	1870-1909	Fransa	Thames Iron Works
<i>Avnillah Sınıfı</i>	Avnillah	1870-1912	İngiltere	Thames Iron Works
	Muin-i Zafer	1870-1932	İngiltere	Blackwell
	Feth-i Bülent	1870-1912	İngiltere	Thames Iron Works
<i>Feth-i Bülent Sınıfı</i>	Mukaddeme-i Hayr	1873-1923	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire
<i>İclaliye Sınıfı</i>	İclaliye	1871-1928	İtalya	SA Stabilimento Tecnico Triestino

Donanmada bulunan zırhlı korvetler incelediğinde: Bunların tamamı Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) sipariş edilmiş, 1870-1871 tarihleri arasında teslim edilmiştir. İngiltere, Fransa ve İtalya tarafından inşa edilmişlerdir. Osmanlı donanmasında toplamda 11 zırhlı korvet bulunmaktadır. Korvetlerin akıbetine gelince bir kısmı Osmanlı Devleti'nin girdiği savaşlarda (Balkan Harbi, I. Dünya Savaşı) batırılmış, bir kısmı ise bakımsızlıktan dolayı hurdaya ayrılmış, birkaçı ise Cumhuriyet Döneminde de kullanılmıştır. Avnillah sınıfı korvet 1932 yılına kadar hizmette kalmıştır. Osmanlı Devleti'nin zırhlı gemi üretme teşebbüsünde ilk başarısı Mukaddeme-i Hayr zırhlı korveti olmuştur. Mukaddeme-i Hayr

korveti, İngiltere'den alınan Feth-i Bülent korveti model alınarak Tershane-i Amire fabrikalarında üretilen ilk başarılı zırhlı gemi teşebbüsü olmuştur. 1869 senesinde Tersane-i Amire'de kızağa konulan geminin kuru havuz inşa işlemleri son bularak 1872 yılında denize indirilmiştir. 1872-74 yılları arasında deniz üzerinde inşa faaliyetleri yapılmıştır.²⁵⁹ Tersane-i Amire'de inşa edilen ilk zırhlı geminin teknik tasarımı İngiliz zırhlı gemi teknolojisi örnek alınarak oluşturulmuştur. Geminin yapım aşamasında inşa faaliyetinde kullanılan zırh levhaları arası tikler İngiltere'den sipariş edilmiştir. Geminin motor aksamı ve teknik parçaları Tersane-i Amire fabrikalarında üretilmiştir.²⁶⁰

Zırhlı gemi inşasında tartışmalara sebep olan bir diğer gemi ise İclaliye Korveti olmuştur. İclaliye Korveti 1871 yılında donanmada hizmete başlamıştır. Geminin arşiv kaynaklarından geçen bilgiler ile Avusturya-Macaristan'ın Trieste tersanelerinde İtalyan üretici SA Stabilimento Tecnico Triestino tarafından üretildiği görülmektedir. İclaliye korvetinin Tersane-i Amire'de üretilmediği ortaya çıkmaktadır.²⁶¹

Asar-ı Tevfik sınıfına ait zırhlı kruvazörler Fransa'dan sipariş edilmiştir. Sa des Ferges et Chantries de la Mediterranee tersanelerinde inşa edilmiştir. Fransız Colbert Sınıfı korvet türüne ait gemilerdir. Zırhlı korvette 8 adet 220 mm top bulunmaktadır. Ayrıca korvetin ortasında ana batarya bulunmaktadır. Burun kısmında tarete sahip iki adet hareketli top bulunmaktadır. 200 mm kalınlığında zırha sahiptir. Saatte 13 knot (24 km) hız yapmaktadır. 4613 ton deplasmana sahiptir. 3 direkli yelken ve buhar gücünden beslenerek hareket etmektedir. Asar-ı Şevket sınıfına ait korvetler Asar-ı Tevfik sınıfı korvetler ile beraber sipariş edilmiştir. Korvette burun kısmına monte edilmiş 1 adet 229 mm Amrstrong taretli top, 4 adet yanlara sabitlenmiş 178 mm Amrstrong topları bulunmaktadır. 152 mm zırha sahiptir. 2015 ton deplasmana sahiptir. Fransa tarafından Sa des Ferges et Chantries de la Mediterranee tersanelerinde inşa edilmiştir. Lütf-i Celil sınıfı zırhlı korvetler Fransız Sa des Ferges et Chantries de la Mediterranee tersanelerinde inşa edilmiştir. Korvette iki adet 225 mm Amrstrong topu bulunur. Toplar çift namlulu olup kıç ve baş kısmında bulunmaktadır. 140 mm zırha sahip olup, 2500 ton deplasmana sahiptir. Avnillah sınıfı korvetler İngiltere'de Thames Iron Works Blackwell tersanesinde yapılmışlardır. Korvette 4 adet 228 mm top bulunmaktadır. Bunlardan ikisi kıç ve burun kısmında, kalan ikisi gövde ortasında yer almaktadır. 152 mm zırha sahiptir. Saatte 12 knot hız yapmakta ve bileşik buhar motoruna sahiptir. Feth-i Bülent sınıfına ait olan korvetler İngiltere'de Thames Iron Works Blackwell

²⁵⁹BOA, İ.DH., 602\41990, 24 Kasım 1869 [24 Şaban 1869].

²⁶⁰BOA, A.MKT.MHM, 442\ 57, 4 Kasım 1872 [3 Ramazan 1289], Ahmet Güleriyüz, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 92.

²⁶¹ Osmanlı Arşivi (BOA), Hariciye Siyasi [HR.SYS.], 1898\10, 25 Ocak 1871.

tarafından yapılmıştır. Feth-i Bülent sınıfına ait olan diğer bir korvet Mukaddeme-i Hayr Tersane-i Amire tarafından yapılan ilk zırhlı gemidir. Feth-i Bülent sınıfı korvetlerde 4 adet 229 mm top bulunmaktadır. 229 mm zırha sahiptir. Saatte 13 knots hız yapmaktadır. 2718 ton deplasmana sahiptir. İclaliye sınıfı korvetler İtalya tarafından SA Stabilimento Tecnico Triestino tersanesinde inşa edilen korvettir. Korvetin 2 adet 228 mm topu bulunmakla ana top görevi görmektedir. Ana top olan 228 mm Amrstrong topları gövde içine sabitlenmişlerdir. 3 adet 178 mm Amrstrong toplar ise yine sağ ve sol yanlara sabit şekilde bulunmaktadır. 152 mm zırha sahiptir. Saatte 12 knots hız yapmaktadır, 2193 ton deplasmanı vardır.²⁶² Donanmaya ait korvetler 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı, 1912-1913 I. ve II. Balkan Harbi ve I. Dünya Savaşında çarpışmalara katılmışlardır. Korvetler Sultan Abdülaziz döneminden (1861-1876) Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar varlığını devam ettirmiştir.

4.2.3. Kruvazörler

Kruvazörler büyük filolar içinde görev alması için yüksek ateş gücüne ve ağır bir zırha sahip donanmaların büyük gemilerindendir. Osmanlı Devleti'nde donanma Sultan Abdülaziz döneminden (1861-1876) itibaren güçlendirilmeye başlanmıştır. Sultan Abdülhamid döneminde donanma 20 yıl süre ile Haliç'te demirletilmiştir. 1882'de Mısır'ın İngiltere tarafından işgali ve 1897 yılında Osmanlı- Yunan savaşında donanmanın kötü durumda olması ve kullanılamaması sonrası Sultan II. Abdülhamid tarafından donanmada ıslahat süreci başlatılmıştır. Hasan Rami Paşa tarafından sultanın isteği ile Donanma Komisyonu kurularak donanmanın modernizasyonu ve onarımı için ilk adımlar atılmıştır. Sultan II. Abdülhamid öncesi dönemde sipariş edilen gemiler fırkateyn ve korvet tipinde gemilerden oluşmaktaydı. Donanmanın yeniden inşasında tercih edilen veya ihtiyaç duyulan gemi tipleri kruvazörler olmuştur. Donanma için Tersane-i Amire'de inşa edilen ilk kruvazörler korumasız veya demir ahşap karışımı kompozit malzemeden imal edilen kruvazörlerdi. Tersane-i Amire'nin inşası dışında Almanya, İngiltere, Amerika ve İtalya'dan zırhlı kruvazör alımları gerçekleştirilmiştir.²⁶³

Tablo 4. 8. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Donanmaya Katılan Zırhlı Kruvazörler (Langensiepen, 2007)

<i>Sınıfı</i>	<i>Kruvazör Adı</i>	<i>Hizmet Yılı</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
<i>Lütf-i</i>	Lütf-i Hümayun	1896-1908	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire

²⁶² Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 197.

²⁶³ Uzunçarşılı, *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 100-105.

<i>Hümayun</i>				
	Feyza-i Bahri*	1897	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire
<i>Feyza-i Bahri</i>	Şadiye*	1897	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire
	Hüdavendigar*	1897	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire
<i>Hüdavendigar</i>	Selimiye*	1892	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire
<i>Peyk-i Şevket</i>	Peyk-i Şevket	1907-1944	Almanya	Schiffs&Maschinenbau Germania SA
	Berk-i Satvet	1907-1945	Almanya	Schiffs&Maschinenbau Germania SA
<i>Mecidiye</i>	Mecidiye	1903-1947	Amerika B. D	William Camp& Son
<i>Hamidiye</i>	Hamidiye	1904-1947	İngiltere	Sir W. G. Amrstrong, Whitworth& Co
<i>Drama</i>	Drama	1904-1912	İtalya	G Ansaldo- Amrstrong& Cie
<i>Midilli</i>	Midilli**	1914-1918	Almanya	AG Vulcan Stettin

*: Feyza-i Bahri, Şadiye, Hüdavendigar, Selimiye kruvazörleri 1880-1889 yılları arasında Tersane-i Amire'ye siparişi verilmiş ancak 1892-1897 yıllarında iptal edilmişlerdir.

** : Midilli kruvazörü 1914 yılında Akdeniz'de İngiliz donanmasından kaçarak Osmanlı Devleti'ne sığınan Alman kruvazörüdür.

Lütf-i Hümayun sınıfı kruvazörler korumasız kruvazörlerdir. Ahşap ve demirden imal edilmişlerdir. Ahşap yüzey demir ile kaplanarak, zırh koruması elde edilmek istenmiştir. Yapımına 1882 yılında Tersane-i Amire'de başlanılmış 1892 yılında denize indirilmiştir. Gemi 1896 yılında sabit eğitim gemisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1905 yılında silah sistemleri ve makine sistemleri sökül müştür. 1905 sonrası modernizasyonu planlanmış, ancak iptal edilmiştir. 1908 yılında söküm işlemi için hurdaya çıkarılmış, 1909-1921 arasında sökölme işlemleri tamamlanmıştır.²⁶⁴

Feyza-i Bahri sınıfı korvetler Şadiye ve Feyza-i Bahri olmak üzere iki kruvazörden oluşmaktadır. Uzunlukları 68,5 metre genişlikleri 10,6 metredir. 1612 ton deplasmana 17 knot hıza sahiptirler. Gemilerin silah sistemleri 6 adet L/45 150 mm OF Krupp top, 4 adet 45 mm

²⁶⁴ Gülerüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 148.; Nejat Gülen, *Şanlı Bahriyemiz*, (İstanbul: Kastaş Yayınevi, 2001), 129.

QF Hotchkiss topu, 5 adet 450 mm torpidosu bulunmaktadır. Gemiler 1889 yılında Tersane-i Amire'ye sipariş edilmiştir, 1891 yılında yapımına başlanılmış ve 1897 yılında iptal edilmiş bir projedir. Geminin 1881-1897 yılları arasında imalatı yapılan iskeleti 1904 yılında çürüyerek 1906-1908 arası imalat kızağından sökülüştür. Feyza-i Bahri sınıfı korvetler buhar gücü ve yelken gücüne dayalı kruvazörlerdir.²⁶⁵

Hüdavendigar sınıfı kruvazörler için Hüdavendigar ve Selimiye isimli iki adet kruvazör inşası planlanmıştır. Hüdavendigar'ın inşasına Tersane-i Amire'de 1891 yılında başlanılmış, 1897 yılında inşası iptal edilmiştir. 1905-1907 arasında Tersane-i Amire'de kızaktan sökülüştür. Selimiye kruvazörü 1891 yılında proje olarak tasarlanmıştır, 1892 yılında siparişin iptal edilmesi ile kâğıt üzerinde kalan bir proje olmuştur.

Peyk-i Şevket sınıfı kruvazörü olan Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet iki adet torpido kruvazörleri Osmanlı donanması için Alman üretici Schiffs&Maschinenbau Germania SA Şirket'i tarafından 1903 yılında üretilmeye başlanmıştır. İki gemi Kasım 1907 tarihinde Osmanlı donanmasında hizmete girecektir. Gemiler 126 metre uzunluğa, 80,10 metre genişliğe ve 787 ton deplasmana sahiptirler. Peyk-i Şevket Sınıfı gemiler tamamen çelikten imal edilmişlerdir. 125 kişilik bir mürettebat kadrosuna sahiptir. Gemilerin silah sistemleri: 2 adet L/40 105 mm LA Krupp top, 6 adet 57 mm Krupp top, 2 adet 37 mm Krupp top, 2 adet Hotchkiss makinalı tüfek ve 3 adet 450 mm torpidodan ibarettir. Geminin ana silahı 450 mm torpidoları olarak kabul edilir. Fakat gemide bulunan 2 adet L/40 105 mm LA Krupp topları taret teknolojisi ve seri ateş gücüne sahip olması gemiye muazzam bir ateş gücü sağlamaktadır. Peyk-i Şevket 1911 Trablusgarp Savaşı ve 1914 Almanların Karadeniz Baskını olayına katılan gemiler arasında yer almıştır.²⁶⁶

Mecidiye sınıfına ait Mecidiye Kruvazörü Osmanlı donanması için 1900 yılında Amerikalı üretici William Camp& Son şirketi tarafından üretilmeye başlanmıştır. Mecidiye 1903 yılında Osmanlı donanmasına katılarak göreve başlar. Gemi 102,4 metre uzunluğu, 12,8 metre genişliğe sahip olup saatte 18 knot hız yapmaktadır. Geminin silah donanımı: 2 adet 152 mm L/45 top, 2 adet 120 mm L/45 top ve 2 adet 457 mm torpidondan ibarettir. 1915 yılında geminin Rus donanmasının eline geçmesi ile gemiye 6 adet 130 mm top, 4 adet 130 mm top ve 4 adet 75 mm AA silahı eklenmiştir. Mayıs 1918 de Mecidiye tekrardan Osmanlı

²⁶⁵Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 150.; Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi III*, 430

²⁶⁶Özel-Önder, "II. Meşrutiyet'ten Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Bahriyesinden Notlar", 200-230.; Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 149.

donanmasına katılması ile gemiye 2 adet 152 mm L/45 top, 2 adet 120 mm L/45 top entegre edilmiştir. Mecidiye kruvazörünün ilk savaş deneyimi 1912 Balkan savaşları olacaktır.²⁶⁷

Hamidiye Sınıfına ait Hamidiye Kruvazörü, İngiliz üretici Sir W. G. Amrstrong, Whitworth & Co Şirketi'ne Nisan 1900 tarihinde sipariş edilmiştir. Yapımına 1902 tarihinde başlanılmıştır. Aralık 1903 tarihinde yapımı tamamlanıp 1904 yılında Osmanlı donanmasının hizmetine girmiştir. Gemi 112,0 metre uzunluğa, 14,5 metre genişliğe sahip olup saatte 22 knot hız yapmaktadır. Silah donanımı: 2 adet 150 mm L/45 top, 6 adet 120 mm L/50 top, 2 adet 46 mm L/50 top, 2 adet 36 mm otomatik top ve 2 adet 457 mm torpidodan ibarettir. Hamidiye zırhlısı 1947 yılına kadar Türk Deniz Kuvvetleri envanterinde kalmıştır.²⁶⁸

Drama Kruvazörü İtalyan üretici G Ansaldo-Amrstrong & Cie Şirketi tarafından üretilmesi planlanan korumalı bir kruvazördür. 1900 yılında Osmanlı Devleti'nin donanması için üretim hattına alınacaktır. 1907 yılında başlayan zırhlının tasarım özellikleri Hamidiye zırhlısına benzemektedir. 1911 yılında İtalya ve Osmanlı Devleti arasında çıkan Trablusgarp savaşında Drama zırhlısı tersanede üretim hattında olup henüz tamamlanmamıştı. Savaşın çıkması ile zırhlıya Regia Marina (İtalyan Donanması) tarafından el konulmuştur. 1913 yılında tamamlanan gemi 1937 yılına kadar İtalyan donanması hizmetinde kalmıştır. Drama 118,8 metre uzunluğa ve 14,5 metre genişliğe sahip olup saatte 22,9 knot hız yapmaktadır. Gemide silah donanımı 2 adet 152 mm ana top, 8 adet 120 mm toplar, 8 adet 47 mm toplar, 6 adet 37 mm otomatik deniz topu ve 4 adet 450 mm torpido bulunmaktadır. Korumalı bir kruvazör olduğu için geminin zırhı güvertesinde farklı kalınlıklar içerir. Güverte 100 mm, kumanda kulesi 100 mm ve silah kalkanı 76 mm zırh kalınlığına sahiptir.²⁶⁹

Midilli kruvazörü 1914 yılında Akdeniz'de İngiliz ve Fransız donanmalarından kaçan Alman donanması zırhlı kruvazörü Breslau gemisinin satın alınması ile donanmaya katılacaktır. Midilli zırhlısı Alman üretici AG Vulcan Stettin şirketine Alman donanması tarafından 1910 yılında sipariş edilmiştir. Gemi 1911 yılında üretim kazağına alınmış, 10 Mayıs 1912 [H.23 Cemaziyülevvel 1328] günü Alman donanmasına teslim edilmiştir. 1914 yılında Osmanlı donanması hizmetine girmiş 1918 yılında İmroz yakınlarında deniz mayınına çarparak batmıştır. Midilli zırhlısı 138,7 metre uzunluğa ve 13,5 metre genişliğe sahip olup saatte 27,5 knot hıza sahiptir. Geminin silah donanımı ilk inşası 1911'de 12 adet 10,5 cm SK L/45 topları, 120 deniz mayını ve 2 adet 50 cm torpido olarak tasarlanır. 1917 yılında Tersane-i Amire tarafından yapılan modernizasyon ile gemiye 8 adet 15 cm SK L/45 topları

²⁶⁷Kâmil Akar, "II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanmasında Yabancı Uzmanların Faaliyetleri", 23-37.; Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 149-151.

²⁶⁸

²⁶⁹Evren Mercan, "Kruvazörlerin Tarihçesi", *C4 Defense Dergisi*, 16, (21-22 Mart), 97-103.

takılmış, 10,5 cm SK L/45 topları ise çıkarılmıştır. Midilli 1914 Karadeniz Baskını olayında yer alan gemilerden birisidir.²⁷⁰

4.3. Osmanlı Zırhlı Savaş Gemilerinin Savaş Deneyimleri

Donanmanın modernizasyonu sonrasında zırh teknolojisinin Osmanlı Devleti tarafından kullanılmaya başlaması ile donanmada yeni bir dönem başlamıştır. Askeri amaçlar ile alınmış olan bir materyalin veya bir aracın işe yarayıp yaramadığı, eksik ve güçlü yönleri, sorun ve problemleri gibi birçok sorunun cevabı gerçek bir savaşta kullanılması ile anlaşılabilir.

Osmanlı donanmasının XIX. yüzyıl başından yapmış olduğu deniz muharebelerinde kalyon savaş gemileri kullanmıştı. 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Çanakkale Deniz Muharebesi, Osmanlı-Rus deniz savaşı olarak bilinir. 10 kalyon ve 1 firkateyn ile Osmanlı donanması, Rus donanmasının 9 kalyon 1 firkateynine karşı Çanakkale Boğazını korumak için mücadele etmiştir. Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılın başında gerçekleşen ilk deniz muharebesi iki taraf için de neticesiz kalmıştır.²⁷¹ Bu savaş zırhlılara dayalı bir savaş olmasa da Osmanlı Devleti'nin son defa kalyonlara karşı yapacağı deniz muharebesi olacaktı.

Osmanlı donanması zırhlı gemileri karşısında ilk defa 1827 yılında Navarin Baskını sırasında görmüştü. Navarin'e gelen İngiliz, Fransız ve Rus donanmaları 22 parçadan oluşuyordu. Filonun toplamda 10 adet büyük çaplı silaha sahip zırhlı gemisi bulunmaktaydı. Buna karşılık Osmanlı donanmasının sadece 3 adet küçük çaplı silaha sahip zırhlı gemisi bulunmaktaydı. Osmanlı donanmasının zırhlı gemilere sahip rakipleri ile olan ilk karşılaşması kötü bitecek, günün sonunda Osmanlı donanması Navarin'de yenilgi alacaktı. Navarin Baskını ile donanma literatürüne yeni bir tabir girecekti zırhlı savaşları.²⁷² 1853-1856 Kırım Savaşı buharlı ve demir zırh kaplamalı donanma savaş gemileri için bir milat oluşturmuştur. Kırım savaşında Osmanlı donanma gücü kalyon, firkateyn ve korvet gücüne dayalı 47 parça bir filodan ibarettir. Donanma gemilerinde savaş sırasında tam zırh koruması yoktur bunu yerine kompozit olarak bilenen demir ve ahşap kullanılarak imal edilmiş savaş gemileri bulunmaktadır. Osmanlı donanmasındaki savaş gemilerinde zırh kullanımı demir plakalardan ibaret olup, sadece geminin önem arz eden noktalarından zırh koruması sağlanmıştır. Savaş esnasında özellikle Fransız donanma filosunda bazı gemilerin ahşap kısımlarının demir

²⁷⁰Gülyüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 45-55.; Mithat Atabay, "Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, 13/18, (Bahar 2015), 117-129.

²⁷¹Naci Çakın, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi 1793-1908*, (Ankara: ATASE Yayınları, 1978), 148.

²⁷²Ali Fuat Örenç, "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Türk Tarih Dergisi*, 46/37, (Haziran 2007), 37-84.

plakalar ile kaplanması sonucu daha az zaiyat verilmesi, nispeten gemilerin zarar görmemesi zırh fikrini uyandırmıştır.²⁷³

4.3.1 1853-1856 Kırım Harbinde Donanma

1853-1856 Kırım Savaşı 4 Ekim 1853 yılında Osmanlı Devleti ve Rus Çarlığı arasında başlayan ve Sinop Baskını sonrası Avrupalı güçlerin savaşa dahil olması ile genişleyen bir savaştır. Kırım Harbi Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda Avrupa desteği alarak Rus Çarlığı'na karşı elde ettiği son büyük zafer olarak tarihe geçmiştir. Osmanlı kara ordusunun yanında Kırım Harbi sırasında Osmanlı donanması da görev almıştır. Osmanlı donanmasının Kırım Harbi öncesi durumunu bakacak olursak:

Osmanlı donanmasının 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'de yakılması XIX. yüzyıl başında donanmaya vurulmuş büyük bir darbedir. Navarin olayı sonrasında Sultan I. Abdülmecid döneminde donanmanın yeniden inşası ve savaş gücüne kavuşması amacıyla bir dizi çalışmalar başlatılmıştır. Fakat 1827-1863 arasında donanmada çok az gelişme kaydedilmiştir. 1850-1856 arası Osmanlı donanmasında görev alan İngiliz Amiral Adolphus Slade raporunda donanmanın 15 bin denizciden ve iyi sayılabilecek 68 gemiden ibaret olduğu bilinmektedir. Donanmanın tüm bütçesinin ise 400 bin sterlinden ibaret olduğu beyan edilmiştir. Yine Amiral Slade raporunda dünyanın 5 büyük donanma gücü arasında bulunan Osmanlı donanmasının nitelik bakımından Rus Karadeniz Filosu ile denk olmadığı beyan edilmiştir. 1852 yılında savaş öncesinde Osmanlı donanmasının Kapudan Paşa makamında Mahmut Paşa bulunmaktaydı ve denizcilik eğitimi bulunmamaktaydı.²⁷⁴

Kırım Harbi başladığında genel durumu bakıldığında, 1853 yılının Ekim ayında Fransa Tuna'dan gelebilecek bir saldırı ile İstanbul'un düşeceği endişesiyle 3 kalyon, 7 kapak, 3 brik ve 3 vapurdan oluşan filosunu Koramiral Ferdinand Hamelin komutasında Beykoz'da demirletmiştir. İngiltere ise Koramiral Dundas komutasında 2 kalyon, dört kapak ve on vapurdan oluşan filosunu İstanbul'da bekletmekteydi. Fransız ve İngiliz donanmalarının amacı Rus Karadeniz Filosu ile Osmanlı donanmasının güç bakımından denkliliğini sağlama ve caydırıcılık oluşturmaktır.²⁷⁵

1853 yılında Kırım Harbi başladığında Osmanlı donanması temel olarak dört ana gruptan oluşmaktaydı. Her grup farklı görevler icra etmek için kurulmuştur. Bu gruplar

²⁷³Ali Balcı, "Osmanlı'nın 1853'de Rusya'ya Savaş İlan Etmesinde Askeri Dengenin Rolü", *Muhafazakâr Düşünce Dergisi*, 56/15, (Ocak-Haziran 2009),18-107.; Gülboy, *Birinci Dünya Savaşının Bir Nedeni Olarak Denizlerdeki Silahlanma*, 16-17.

²⁷⁴İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, (İstanbul: Timaş Yayınları, 2017), 185-195.

²⁷⁵Erdoğan Keleş, "Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Müttefik Orduların Sevk ve İdare Merkezi: Varna", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi* 9\43 (Nisan 2016),774-785.

arasında en önemli grup Patrona (Tümamiral) Osman Paşa ve Riyale (Tuğamiral) Hüseyin Paşa komutasında bulunan Dördüncü grup olacaktır. Bu grubun görevi Karadeniz’de bulunan Rus Karadeniz Filosu ile mücadele etmektir. Fakat grubun Karadeniz sahillerinden uzaklaşmaması ve sahillere yakın noktalarda görev yapmaları emredilmiştir. Grubun görev esnasında bir Rus filosu ile karşılaşma durumunda zaferden kesin olarak emin olduklarında saldırımları emredilmiştir. Aksi durumda ise çatışmadan kaçınmaları emredilmiştir.²⁷⁶

Kırım Harbi deniz cephesinde en önemli olaylardan birisi 30 Kasım 1853 tarihli Sinop baskını olmuştur. Sinop baskını ve Kırım Harbi’nin gidişatı Osmanlı donanmasında ahşap gemiler çağından çıkışın başlangıcı kabul edilmiştir. Savaş’ın ortaya çıkardığı diğer bir gerçek ise Osmanlı donanmasına ait gemilerde bulunan askeri teknolojinin yetersizliği gerçeğidir. Sinop baskını bu durumun muazzam örneklerinden bir tanesidir. Rus donanmasının elinde bulunan kalyonlarda 18,24,28 ve 68 poundluk büyük toplar bulunurken, Osmanlı donanmasının elinde bulunan korvet ve firkateyn tarzı gemilerde ise sadece en büyüğü 24 poundluk toplar bulunmaktaydı. Bu durum dahi donanmanın yetersiz olduğunu göstermektedir.²⁷⁷

Osmanlı donanmasının ilk zırhlı firkateynlerinden Osmaniye, Aziziye ve Orhaniye zırhlıları Kırım Harbi’nden hemen sonra alınması ise Osmanlı donanmasında ahşap gemilerin sonunun geldiğinin göstergesi olacaktır. Yine bu dönemde Fransız ve İngiliz donanmalarının örnek alınması ve donanmada İngiliz uzmanların yer almaya başlaması Kırım Harbi’nin Osmanlı donanması üzerinde ki etkilerine örnek gösterilebilir.²⁷⁸

4.3.1.1. Sinop Baskını

Sinop Baskını Türk tarihinde trajik bir olay olarak bilinmektedir. 1853-1856 Kırım Harbi sırasında Sinop’ta demirli vaziyette bekleyen Osmanlı donanmasının Rus Karadeniz Filosu tarafından yakılması olayıdır. Sinop Baskını öncesinde yaşanan gelişmelere bakıldığında, Osmanlı donanması Kasım 1853 tarihinde İstanbul’dan 120 deniz mili uzaklıkta bir Rus filosunun bulunduğunu ve filonun Anadolu’nun Kuzeybatı sahillerine hareket ettiği istihbaratını almıştı. Bu haberi alan Patrona Osman Paşa, firkateyn ve korvetlerden oluşan hafif filosunu takviye etmek amacıyla filosuna karşı bir firkateyn daha yollama kararı almıştır. Ancak bu girişim İngiliz Amiral Adolphus Slade tarafından uyarılmıştır. Bu uyarı Osmanlı donanmasının Karadeniz’de Rus Karadeniz Filosuna karşı nitelik olarak zayıf olduğu

²⁷⁶ *Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı*, Kemal Gurulkan vd. (Ankara: Osmanlı Arşivleri Daire Başkanlığı, 2006), 44.

²⁷⁷ Besim Özcan, “Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faciası”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 7, (Mart 2016), 8-10.

²⁷⁸ Zorlu, “Osmanlı İstanbul’unda Deniz Teknolojisi” (XVII-XIX. Yüzyıllar), 347-348.

yönündedir. Donanmanın bu şartlar içinde Karadeniz'e açılmasını uygun görmeyecektir. Ancak tüm uyarılara rağmen Patrona Osman Paşa Karadeniz'e açılmak konusunda ısrarcı davranmıştır. Karadeniz'de yaşanan bu sıcak gelişmeye karşı Bab-ı Ali İstanbul'dan Karadeniz'de bulunan filoya katılması için kalyon gönderme girişiminde bulunmuştur. Bu girişim İngiliz elçisi Lord Stratford baskısı ile engellenmiştir. Fransız ve İngiliz elçilikleri İstanbul'da bulunan donanmalarına yeni gemilerin katılımı yapılana kadar Osmanlı donanmasının Karadeniz'e açılmasına karşı çıkmışlardır. Bu tutum Osman Paşa'ya Bab-ı Ali tarafından kalyon gönderilmesini kesin olarak engellemiştir.²⁷⁹

Osman Paşa'nın Sinop'ta ki durumunu anlamak için Ferik Mustafa Paşa'nın raporuna bakmakta fayda vardır. Ferik Mustafa Paşa, Doğu Karadeniz'de istihbarat toplama, isyancı Çerkezlere silah taşıma görevleri yürüten bir komutandır. Ferik Mustafa Paşa Kasım 1853 yılında filotillası ile kışı geçirmek için Sinop limanını tercih etmiştir. Kaldığı sürede Sinop limanında demirli bulunan Osman Paşa'nın filotillasının durumunu İstanbul'a rapor etmiştir. Ferik Mustafa Paşa raporunda: Sinop limanında 7 firkateyn (Avnillah, Nizamiye, Nesim-i Zafer, Fazlullah, Navek-i Bahri, Dimyat ve Kaid-i Zafer) 3 korvet (Necm-i Efşan, Fevz-i Mabud ve Gül-i Sefid) ve 2 nakliye gemisinden oluşan 12 parçalık bir filotillaya sahip olduğu bildirilmiştir. Ferik Mustafa Paşa Sinop limanında bulunan Osman Paşa'nın hafif filotillasının konumu ve pozisyonu itibarıyla saldırıya açık bir halde olduğunu görmüştür. Saldırıya karşı tedbir alacak vakti olmadığı için Taif ve Ereğli isimli iki buharlı gemiyi Sinop'ta destek amaçlı bırakarak 24 Kasım 1853 günü İstanbul'a ulaşmıştır.²⁸⁰

Karadeniz'de bulunan Rus Karadeniz Filosu iki ana gruptan oluşmaktaydı. Birinci grup Koramiral Vladimir Kornilov komutasında, ikinci grup ise Koramiral Pavel Nahimov komutasında bulunmaktadır. Nahimov ve grubunun görev alanı Sinop ve Sohum arası, Kornilov ve grubunun görev alanıysa Karadeniz'in batısıdır.²⁸¹

Osman Paşa'nın Karadeniz'de stratejisi açık denizlere açılma isteğidir. Ancak donanmasının ve askerlerinin yeteneğinin bu duruma müsait olmadığını bilmektedir. Bu şartları göz önüne alarak açık denizde muharebe yapmak yerine limanda bekleyip savunmayı yapmayı tercih etmiştir. Paşanın uyguladığı stratejiye karşı bazı eleştiriler yer almaktadır. Donanmanın Sinop limanında demirlemesi ve liman savunması yapması eleştirilerin başında gelmektedir. Ayrıca baskın öncesi yeterli zaman olmasına rağmen Osman Paşa'nın gemilerin

²⁷⁹ Saim Besbelli, *1853-1856 Osmanlı Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı III. Cilt* (Ankara: Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, 1977), 78-89.

²⁸⁰ Candan Badem, *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, çev. Eşref Bengi Özbilen (İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 55-68.

²⁸¹ *Osmanlı Belgelerinde Kırım Savaşı*, 45.

karaya bakan tarafından kalan topları neden karaya çıkarıp sabit batarya olarak savunmada kullanmadığına yönelik soruların cevabı ise henüz bulunmamıştır.²⁸²

27 Kasım 1853 günü Amiral Nahimov komutasında 7 firkateyn (Mariya, Parij, Rostislav, Çeşma, Kagul ve Kulevçi) ve 3 vapur (Odessa, Kırım ve Hersones) Sinop limanına doğru harekete geçmiştir. 29-30 Kasım günü Reşit Paşa tarafından Rus Filosunun Sinop, Amasra ve Bartın sularında seyrettiği rapor edilmiştir. Reşit Paşa raporu İngiliz ve Fransız elçilerine de iletilmiştir. Bu durum elçiler tarafından İngiliz ve Fransız donanma amiralleri tarafına sunulmuştur. Amiraller arasında gerçekleşen görüşmeler sonucunda İngiliz ve Fransız filolarının Karadeniz'e gönderilmemesi kararı çıkmıştır. Osman Paşa Sinop limanında kaderine terk edilmiştir.²⁸³ Rus donanması 30 Kasım 1853 günü Sinop limanına iki koldan sızmayı başarmıştır. Osmanlı kıyı birlikleri ve donanması Rus donanmasını fark edememiştir. Havanın yoğun sisli olması fark edilmemesinin en önemli nedenlerinden biridir. Rus donanması Sinop limanına 900 metre kadar sokularak Osman Paşa'ya teslim ol çağrısında bulunmuştur. Teslim ol çağrısı kabul edilmemiştir. Osmanlı filosunun sancak gemileri ateş açmak için izin istemiştir, fakat Osman Paşa ilk ateş açan taraf olmak istememiştir. Ancak Hüseyin Paşa'nın komuta ettiği Nizamiye gemisinin top atışları ile Rus ve Osmanlı filoları arasında karşılıklı bombardıman başlayacaktı. Karşılıklı atışlar 2 saat sürmüştür.²⁸⁴ Rus filosunun sahip olduğu ateş gücünün fazla olması, toplarının daha büyük ölçekli olması, Osmanlı filosunun manevra yapma durumunun olmaması, limanda demirli gemilerin açık hedef olması ve kıyı savunmasının yetersiz olması nedenleri ile Osmanlı filosu Sinop limanında Rus filosu tarafından imha edilmiştir. Rus filosuna bağlı askerler karaya çıkmış şehrin belli bölgelerine bildiriler bırakmışlardır. Osman Paşa ayağından yaralı olarak Ruslar tarafından esir alınmıştır. Hüseyin Paşa hayatını kaybetmiştir. Filoda görevli 1875 levent saldırılar sırasında hayatını kaybetmiştir. 12 parçalık Osmanlı filotillası tamamen imha edilmiştir.²⁸⁵

4.3.2. 1877-1878 Osmanlı- Rus Harbinde Donanma

Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) kurulmaya başlanan zırhlı Osmanlı donanması ilk büyük sınavını 1877-1878 Osmanlı Rus Harbinde verecektir. Donanmanın faaliyetleri savaş boyunca Bahriye Nezareti tarafından belirlenmiştir. 1877 yılında savaş başladığında donanmanın üç zırhlı firkateyni (Orhaniye, Aziziye ve Osmaniye) firkateynleri

²⁸² Saim Besbelli, *1853-1856 Osmanlı Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, 89-96.

²⁸³ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi III*, 291-305.

²⁸⁴ Besim Özcan, "Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faciası", 8-15.

²⁸⁵ Candan Badem, *Kırım Savaşı ve Osmanlılar*, 68-74.; Saim Besbelli, *1853-1856 Osmanlı Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, 150-162.

Akdeniz’de görev almışlardır. Mahmudiye fırkateyni Karadeniz’de Batum kıyısında görev almıştır. Asar-ı Tefik fırkateyni ise Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa komutasında seyyar savaş platformu olarak kara birliklerine destekleme görevinde bulunmuştur. Mesudiye zırhlısı Akdeniz’de Rus donanmasına karşı görev almıştır. Ancak Mesudiye gemisinin savaş sırasında eksikleri ortaya çıkmıştır. Toplarının yetersizliği, makine kızaklarının harap halde olması, kazanının aşırı ısınması sorunları ile karşılaşmıştır. Donanmaya ait olan korvetler’de 1877-1878 harbinde yer almıştır. Korvetlerden Asar-ı Şevket seyyar platform olarak Karadeniz’de 3. Fırka emrine verilmiştir. Necm-i Şevket Karadeniz Filosunun 1. Fırkasında görev almıştır. Feth-i Bülent korveti, seyyar olarak 3. Fırka’da ve Avnillah korveti, Batum’da 2. Fırka’da görev almıştır. Lütf-i Celil korveti Tuna’da görev almıştır, 10 Mayıs 1877 [26 Rebiyülahir 1293] tarihinde Rus topçu atışı ile batırılmıştır. İclaliye ve Mukaddime-i Hayr korveti Karadeniz’de bulunan 1. Fırka’da görev almıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbinde 14 adet zırhlı fırkateyn ve korvet görev alacaktır. Bunlara ek olarak zırhlı duba, istambot, gambot ve torpidobot türü gemiler katılmıştır. Osmanlı donanması 4 gruptan oluşan savaş düzeni almıştır. Osmanlı donanması savaş grupları aşağıdaki listede olduğu gibidir;²⁸⁶

Tablo 4. 9. 1877-1878 Osmanlı- Rus Harbinde Osmanlı Donanması ve Savaş Grupları (Büyüktuğrul, 1973)

<i>1. Fırka Sünne</i>	<i>2. Fırka Batum</i>	<i>3. Fırka</i>	<i>Akdeniz</i>
İclaliye	Avnillah	Asar-ı Şevket	Orhaniye
Necm-i Şevket	Mahmudiye	Asar-ı Tefik	Osmaniye
Mukaddime-i Hayr	Hamidiye	Feth-i Bülent	Aziziye
		Muinü’z Zafer	Mesudiye

1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi sırasında donanmanın görevi Karadeniz’den gelecek Rus akınına karşı İstanbul’u savunmak ve Akdeniz’den boğazlar yönüne gelecek saldırıları engellemektir. Akdeniz Ege Denizi ve Karadeniz’de Osmanlı-Rus donanmaları arasında deniz savaşı yaşanmamıştır. Donanma savaş boyunca genel olarak İstanbul’un korunmasından sorumlu olmuştur. Ayrıca kara birliklerinin nakliyesi ve ihtiyacının karşılanması görevinde bulunmuştur. 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi yoğun olarak Balkanlar, Kafkasya ve Doğu Anadolu üzerinde yaşandığı için denizlerde pek önemli gelişmeler olmamıştır. Osmanlı donanmasının faaliyeti hakkında bilinen tek bilgi Miriva Hasan Paşa’nın Kafkasya’yı ablukaya almakla görevlendirilmesidir.²⁸⁷

²⁸⁶Batmaz, II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması, 18 5-201.

²⁸⁷Güleryüz, Langensiepen, Osmanlı Donanması 1828-1923, 210-225.

4.3.3. 1897 Osmanlı- Yunan Savaşında Donanma

Donanmanın ilk çetin sınavı 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi olduğu var sayılsa da 93 Harbi çatışma ve muharebelerinin büyük bölümü kara savaşları olarak cereyan etmiştir. 93 Harbi (1877-1878) sırasında Osmanlı ve Rus donanması arasında sıcak çatışma yaşanmamıştır. Osmanlı donanmasının doğrudan sıcak çatışma içinde olduğu muharebe 1897 Osmanlı- Yunan savaşıdır. Osmanlı-Yunan savaşı öncesi donanmaların durumunu kritik etmekte fayda vardır. Güçler dengesi ve donanma durumları savaşın seyrini değiştirecek etkenlerdir. Osmanlı donanmasının durumu savaş öncesinde; Osmanlı donanması 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı sonrasında 1897 Osmanlı-Yunan savaşına kadar Sultan II. Abdülhamid tarafından Haliç'te ve sarayların çevresinde bekletilmiştir.²⁸⁸. Aradan geçen 20 yıl muharebe gemilerinde teknik sorunları beraberinde getirmiştir. Donanma Haliç'te beklediği bu süre zarfında çağın gerektirdiği modernizasyondan uzak kalmıştır. Sayı olarak kalabalık bir donanma gibi görülsede nitelik ve savaş gücü bakımından zayıftır. Haliç'te bekleyen gemilerin bir kısmı onarım yapılamayacak kadar eskimiş gemilerdir. Geriye kalan gemilerde ise ciddi teknik sorunlar bulunmakla beraber gövdeleri çürümüş, silah sistemleri arızalı, kazanları şişmiş gemilerdir

Donanma komutanlığı raporunda:

- *Haliçte bulunan zırhlı ve torpidobotların harp için uygun olmadığını,*
- *Donanma zırhlı ve torpidobotlarına ait silah sistemlerinde sorunlar yaşandığını,*
- *Donanmanın denizlerde yaşanacak muharebelerde başarı sağlamayacağı*
- *Silah sistemleri için lüzum olan mühimmatlardan mahrum olunduğunu*
- *Zırhlı ve torpidobotlarda ciddi teknik sorunlar olduğunu*

Bahriye Nezaretine ve Hükümetine bildirmiştir.²⁸⁹ Raporun Sultan II. Abdülhamid'e sunulması üzerine Bahriye Nezareti tarafından Haliç'te bekleyen donanmaya ait tüm gemilerde tek tek muayene etme çalışmaları başlamıştır. Haliç'te yapılan muayeneler sonrasında gemilerin tüm eksik noktaları çıkarılarak, geniş kapsamlı hızlı ve süratli bir modernizasyon süreci başlatılmıştır.²⁹⁰

Osmanlı'nın 1897 Yunan savaşı öncesinde şu şekildedir; 18 Zırhlı firkateyn, 8 Korvet, 5 Firkateyn, 3 Gambot, 106 İstimbot, 6 Navi, 2 Kalyon, 1 Birik, 1 Uskuna, 60 Vapur, 10 Tarak Duba ve 2 Kombozayet olmak üzere toplam 314 parçalık donanması bulunmaktadır. 314 parçaya ek olarak, 16 zırhlı duba, 28 torpidobot bulunmaktadır. Donanma 358 parçadan

²⁸⁸Bkz. Donanmanın Haliç ve saraylar etrafında bekletilme nedenlerine tezin önceki bölümlerinde değinilmiştir.

²⁸⁹Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 315.

²⁹⁰Hasircızâde, *Abdülhamid Han ve Yunan Muharebesi*, (İstanbul: Feriât Yayınları, 1989), 72.

oluşmaktadır. Sözü edilen donanmanın 12 parçalık kısmı (Mesudiye, Hamidiye, Mahmudiye, Osmaniye, Aziziye, Orhaniye, Asar-ı Tevfik, Feth-i Bülend, Asar-ı Şevket, Muin-i Zafer, Necm-i Şevket, Mukaddime-i Hayr zırhlıları) 1896 tarihine kadar Haliç'te demirli vaziyette tutulmuştur.²⁹¹

1897 yılında Yunan donanmasına göz dağı vermek amacıyla deniz tatbikatı yapmak isteyen bir grup bahriye paşası ve deniz kurmaylarından oluşan bir heyetin Sultan II. Abdülhamid ile görüşmeleri üzerine ve bu görüşmelerde ısrarcı tavırları sonucu 16 Mart-20 Mart 1897 [H.12 Şevval-16 Şevval 1314] tarihinde deniz tatbikatı düzenlenmiştir.²⁹² 16 Mart tarihinde 1. Filo olarak nitelenen donanma grubu Haliç'ten hareket ederek Çanakkale'ye doğru yola koyulmuştur. Mesudiye, Hamidiye, Osmaniye ve Aziziye Firkateynleri ile Necm-i Şevket Korveti ve Hizber Dubasından ve üç kıta birinci sınıf torpido istimbotundan oluşan 1. Filo, Hayri Paşa kumandasında 16 Mart 1897; [H.12 Şevval 1314] tarihinde, diğer bir kısmı ise 20 Mart 1897'de [H.16 Şevval 1314] Haliç'ten hareketle Çanakkale'ye doğru yola koyulmuşlardır.²⁹³ Bu tatbikatta Osmanlı donanmasının başına gelen kaza ve arızalar donanmanın ne derecede olduğunu anlamamıza yardımcı olacaktır. 16 Mart 1897 [H.12 Şevval 1314] günü Haliç'ten ayrılan donanma, Marmara'ya çıkarak Çanakkale istikametine yönelen gemilerde aşağıdaki sorunlar yaşandı:²⁹⁴

- *Mesudiye zırhlısına ait sekiz kazandan üçü patlamıştır.*
- *Hizber Dubası yönünü kaybederek İmralı'da karaya oturmuştur.*
- *Osmaniye Firkateyninin on sekiz topundan on altı tanesi arızalı olduğu tespit edilir, tamiri imkânsız olmuştur.*
- *Aziziye Firkateyninin kış tarafından bulunan toplarının hidrolik ve kapak arızası olduğu tespit edilmiştir.*
- *Orhaniye Firkateyninin atışları olumsuz sonuçlanmış, topların nişangah sistemi tahrip olduğu anlaşılmıştır.*
- *Hamidiye Firkateyninin makine dairesini su basmıştır.*
- *Gemilerin süratleri çok yavaş olmakla beraber çok geç sürede savaş düzeni aldıkları fark edilmiştir.*

²⁹¹Hikmet Süer, *Osmanlı-Yunan Harbi*, (Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1965), 11.

²⁹²Hasırcızâde, *Abdülhamid Han ve Yunan Muharebesi*, 73.

²⁹³Hikmet Süer, *Osmanlı-Yunan Harbi*, 2-13.; Metin Hülagü, "1897 Osmanlı- Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler*, (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2014), 13/4.

²⁹⁴ Hülagü, "1897 Osmanlı- Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid", 13/8-9.

1897 yılında savaşa ramak kala Osmanlı Donanmasının içinde bulunduğu durumu düzeltmek adına Bahriye Nezareti'nin zırhlı gemi ve korvet kumandanlarından seçmiş oldukları bir heyet incelemelerde bulunarak eksikliklerin giderilmesi için çalışmalara başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin modernizasyon süreci yaşadığı sıralarda Yunanistan'ın donanmasını inşa etmek için gayretleri bulunmaktadır. 1897 yılında yaşanacak savaş öncesinde Yunan donanmasının üç adet modern zırhlı firkateyni, dört adet kruvazör, torpido ve istambotlar bulunmaktadır. Sayıca Osmanlı donanmasından az olmasına rağmen daha modern ve yeni gemiye sahiptir Savaş başladığında deniz cephesinde Osmanlı donanması pek etkin olamamıştır. Anadolu kıyılarını, Çanakkale Boğazı'nı korumaya yönelik basit bir savunma yapmışlardır. Osmanlı donanmasının savaş sırasında pasif kalması ile Yunan donanmasının Türk kara sularında ticaret gemileri ve vapurlara saldırıları söz konusu olmuştur. Osmanlı donanmasının savaş sırasında pasif kalmasının nedenleri bulunmaktadır. Bunlardan ilki donanmanın 20 yıl boyunca Haliç'te bekletilmesidir. Demirli kalan 12 parça firkateyn ve korvet Osmanlı donanmasının ana savaş gücünü oluşturan zırhlı gemileridir. Donanma gemilerinin eksiklikleri yanında, gemilerde görev alan personellerin eğitim ve teknik bilgi konularında yetersizlikleri diğer nedenler arasında sayılabilir. Savaş sırasında Ethem Paşa komutasındaki Osmanlı kara ordusunun kazandığı peş peşe zaferler denizlerde savaşın durgun geçmesini sağlamıştır.²⁹⁵ Tüm bu gelişmeler ve sonuçlar Sultan II. Abdülhamid tarafından donanmanın tekrardan modernizasyona tabi tutulması yönünde adımlar atmasını sağlamıştır.²⁹⁶

²⁹⁵Süer, *Osmanlı-Yunan Harbi*, 14-15.; Hülagü, "1897 Osmanlı- Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması" 10-12.; Hasircızâde, *Abdülhamid Han ve Yunan Muharebesi*, 76-78.

²⁹⁶Büyüktuğrul, " Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge", *Belleten*, C.XXXVI, Sayı 143, (Ankara 1972),329-313.

5. BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİ OSMANLI DONANMASI

5.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Donanmanın Genel Durumu

1840 yılının başından itibaren başlayan donanmayı modernize etme çabaları Sultan Abdülmecid, Sultan Abdülaziz, Sultan II. Abdülhamid saltanatlarında devam etmiştir. Modernizasyon çabaları kimi vakit saltanat sahibinin isteği ile yapılır, kimi zaman devlet adamlarının veya donanma kurmaylarının raporları ile modernizasyon vurgusu yapılır ve modernizasyon süreci başlardı. Modernizasyon yapılmasının diğer bir nedeni ise yaşanan acı tecrübeler yani savaşlarda alınan yenilgilerdir. Tarihler 1909 yılını gösterdiğinde artık Dünya eskisi kadar barış sever bir yer olmaktan çıkmaya başlamıştı. Avrupa'nın büyük devletleri bloklaşmalar içinde yer almakta, yine büyük devletler kara, deniz ve hava kuvvetlerini en modern silahlar ile donatmaya başlamışlardı. Gelişmeler yaklaşan savaşın ayak sesleri olarak kabul edilmekteydi. I. Dünya Savaşı'nın arifesinde Osmanlı Devleti'nin donanma gücünün içinde bulunduğu durum genel hatları şu şekildeydi:

1909 yılında II. Meşrutiyet devrinin başlaması ile yeni bir döneme girilmiştir. Meşrutiyet yönetimi donanma konusunda modernizasyondan yana tavır sergilemiştir. Sultan II. Abdülhamit döneminde (1876-1909) donanmanın 1877-1878 Osmanlı-Rus harbi sonrasında bir süre demirlemesi donanma açısından bir felaket olarak kabul edilmiştir. 1897 Osmanlı- Yunan Savaşı sonrasında tekrardan toparlanma çabaları ile İngiltere, Fransa ve İtalya gibi devletlerden zırhlı gemi ve torpidobot siparişleri ile donanma modernize edilmeye çalışılsa da mali sıkıntılar nedeni ile istenilen başarılar sağlanamamıştır.²⁹⁷

1909 yılında kurulan Donanma Cemiyeti vasıtasıyla donanmanın modernizasyonu konusunda mali sıkıntıları aşmak için halktan yardım toplamak suretiyle maddi kaynak oluşturulmak istenilmiştir Cemiyet'in çalışmaları ile Almanya'dan iki adet zırhlı gemi ve dört adet torpidobot alımı yapılmıştır.²⁹⁸ Birinci Dünya savaşı öncesinde Osmanlı Devleti Akdeniz'de İtalya'ya karşı, Ege'de Yunanistan'a karşı, Karadeniz'de Rusya'ya karşı deniz gücü dengesini koruma politikası uygulamıştır. Devletin amacı tekrardan denizlere hâkim olmak değil sadece kıyı güvenliğini sağlayacak önlemler almaktır. Donanmanın denizlerde savunma yapabilmesi için de daha modern savaş gemilerine sahip olması gerekmektedir. Dretnotların varlığına işaret eden bu istek Osmanlı donanmasının son döneminde

²⁹⁷Batmaz, II. Abdülhamit Devri Osmanlı Bahriyesi, 165.

²⁹⁸Gültekin Yıldız, Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918, (İstanbul: Timaş Yayınları, 1.Baskı, Haziran 2013), 154.

gerçekleşecektir.²⁹⁹ Dünya savaşı öncesinde diğer bir gelişme ise donanmanın üretimi, bakımı ve onarımı için sahip olunması gereken modern tersanelerin yapılmasıdır. 1913 yılında Fransız ve İtalyan girişimi ile İstinye Tersanesi kurulmuştur. Tersanelerin modern bir hale getirilmesi amacıyla 1914 yılında İngiliz şirketi olan Armstrong-Whitworth ve Vickers Şirketi ile anlaşma sağlanarak, Haliç Tersanesi'nin ıslahı için çalışmalara başlanılmıştır. I. Dünya Savaşı'nın başlaması ile yarım kalmıştır. Haliç Tersanesi ıslahı daha sonraki süreçte Alman şirketlere devrolmuştur.³⁰⁰

Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Osmanlı donanması üzerinde Alman nüfuzu iyice artmış durumdadır. Cemal Paşa ve Alman donanma uzmanları tarafından savaştan önce donanma modernizasyona tabi tutulmak istenmiştir. Cemal Paşa, Alman subayların da isteği ile 1914 yılında donanmada görev yapan İngiliz Amiral Limpoo's'un görevine son vermek ve diğer subaylara da basit görevlendirmeler yapmak suretiyle donanmadaki İngiliz etkisini kırmıştır.³⁰¹ 15 Ağustos 1914 [H.23 Ramazan 1332] yılında Osmanlı donanmasına danışman olarak Alman Amiral Souchon getirilmiştir. Amiral Souchon daha sonra Osmanlı donanmasının başına geçecektir. Cemal Paşa'nın 1914 Şubat ayında Bahriye Nezareti'nin başına geçmesi ile Osmanlı kara ordusunda uygulanan Alman savaş ekolünün Osmanlı donanmasında da uygulanması fikrinde bulunmuştur. Bu fikre en sıcak bakan kişi ise Mahmut Şevket Paşa olmuştur.³⁰² Bu konuda Mahmut Şevket Paşa'nın şu sözleri durumu açıklar: *"Osmanlı ordusunun emir ve kumandasını bir Alman generaline vererek, ordu içerisine de Alman askerî öğretmenler, subaylar konuşlandırmak kaydıyla, Osmanlı'nın tüm askerî öğretmenlerini ve subaylarını da bu Alman askerlerinin yanında birer stajyer olarak görevlendirmek suretiyle bilgi ve tecrübelerini artırmaları kanaatindeyim."*³⁰³

Mahmut Şevket Paşa'nın sözlerinden anlaşılacağı üzere bu dönemde Osmanlı kara, deniz ve hava kuvvetlerinde Alman ekolüne dayalı savaş stratejileri uygulanmaya konulmak istenmiştir. Birinci Dünya Savaşı arifesinde Osmanlı donanması üzerinde Alman nüfuzu artmıştır. I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce 1911-1912 Trablusgarp Savaşı, 1912-1913 Balkan Savaşları ile Kuzey Afrika ve Balkan topraklarının kaybedilmesi, Ege adalarının Yunan donanması tarafından işgali donanma gücünün yetersiz olduğunu ortaya çıkarmıştır. İki savaşta donanmanın hem İtalyanlara hem Balkan devletlerine karşı pasif kalması bu

²⁹⁹ Serhat Güvenç, *Osmanlıların Dretnot Düşleri*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1. Baskı Haziran 2011), 35-36.

³⁰⁰ Yıldız, *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, 160.

³⁰¹ Atı İhsan Sabis, *Birinci Dünya Harbi Harp Hatıralarım*, (İstanbul: Nehir Yayınları, 1991), 227.

³⁰² Artuç, *Cemal Paşa Askeri ve Siyasi Hayatı*, 168-169.

³⁰³ Cemal Paşa, *Hatıralar (İttihat-Terakki, Birinci Dünya Harbi, Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa)*, 120-123.

duruma işaret etmektedir. 1912 yılından sonra denizlerde güç dengesini yakalamak amacıyla, Donanma Cemiyeti tarafından yapılan geniş kapsamlı yardım çağrısı ile toplanan paralar ile donanma modernizasyonu planlanmıştır. İngiltere ve Fransa tersanelerine sipariş verilmiştir. Donanmanın bu atılımı Birinci Dünya Savaş'ının başlaması ile başarısız olmuştur. Üretici devletler kendi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla Osmanlı donanması için üretilen gemilere el koymuşlardır.³⁰⁴ Birinci Dünya Savaşı öncesi verilmiş siparişlerin teslim edilmemesi, donanmanın elinde bulunan mevcut zırhlı gemilerin eksiklerin bulunması ve tersanelerde onarım faaliyetlerinin devam etmesi sürecinde Birinci Dünya Savaşı Avrupa'da başlayacaktı. Kısaca Osmanlı donanması bu savaşa hazırlıksız yakalanmıştır.³⁰⁵

İngiltere ve Fransa'da bulunan tersaneler sipariş edilen ancak savaşın başlaması ile verilmeyen zırhlı gemiler donanmanın zayıf kalmasındaki önemli bir faktör olmuştur. Bahsi geçen zırhlılar içinden Sultan Osman, Reşadiye ve Fatih, Donanma Cemiyeti'nin halktan topladığı yardımlar ile bedeli peşin ödenerek sipariş edilmiş gemilerdir. Dretnot türünde olan bu gemiler donanma için çok önem arz etmekteydi.³⁰⁶ Örneğin bedeli peşin halde ödenmiş olunan iki adet dretnot savaş gemisinin İngiliz kabinesi tarafından keyfi bir şekilde Osmanlı donanmasına verilmemesi kararlaştırılmıştır. Sultan Osman ve Reşadiye gemilerine el koyma fikri, dönemin İngiltere Donanma Bakanı Churchill tarafından sunulan bir öneridir. Savaşın kapıda olduğu bir zamanda İngiltere kendi gücünü pekiştirmek için hazır olan zırhlı gemileri teslim etmemiştir. Osmanlı Devleti büyük savaşa İngiltere yanında girme umudunu adı geçen iki zırhlı gemiye el konulması sonrasında tamamen kaybetmiştir.³⁰⁷ Avusturya veliahdının Saray-Bosna'da öldürülmesi Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ve Sırbistan arasında savaşı başlatmıştır. İki ülke arasında ilk ateş, savaşa bahane arayan büyük emperyal güçlerin savaşına dönüşecektir. Özellikle İngiltere'nin bu savaşta aldığı rol Almanya karşıtı olarak her alanda öne çıkma idealidir. İngiltere, donanmasında da bu ideali gerçekleştirme düşüncesine sahiptir. Sultan Osman ve Reşadiye gemilerinin İngiltere tarafından el konulması en çok Almanların işine yarayacaktır. Türk halkının öfke duyduğu bu olayı kendi lehine fırsata çevirmeye çalışan Almanların, İngiliz karşıtı propaganda faaliyetleri İttihat ve Terakki yönetimi ve Osmanlı sarayını etkisi altına alacaktır. Almanlar isteği Osmanlı Devleti'ni savaşta yanlarında görmektir. Osmanlı Devleti'nin savaşta sahip olduğu son gemiler olan

³⁰⁴Şemsettin Bargut, *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, (İstanbul: DKK. Merkez Dairesi Yayını, 2000), 61.

³⁰⁵Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları seri no:3; *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII* (Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1976), 26-27.

³⁰⁶Bargut, *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, 62.

³⁰⁷Erik Jan Zürcher, *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, çev. Yasemin Gönen, (İstanbul: İletişim Yayınları, 2011), 172-173.

Goben ve Breslau dretnotları sonradan isimleri Yavuz ve Midilli olacak dretnotlara sahip olmasını Alman-Osmanlı yakınlaşması sağlayacaktır.³⁰⁸

Dünya Savaşı öncesi Osmanlı donanmasının sahip olduğu gemiler tablodaki gibidir:

Tablo 5. 1. *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanması 1914 (Bargut, 2000)*

Zırhlılar	Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Mesudiye
Kruvazörler	Hamidiye, Mecidiye
Muhripler	Numune-i Hamiyet, Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniyye, Samsun, Taşöz, Yarhisar
Torpidobotlar	Berk-i Efşan, Musul, Yunus, Kütahya, Drac, Hamitabat, Sultanhisar, Sivrihisar, Demirhisar,
Torpedo	Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket
Kruvazörleri	
Mayın	Nusret, İntibah, Selanik
Gemileri	
Torpedo	Tiri Müjgan
Gambotlar	Zuhaf, Taşköprü, Malatya, Sakız, Preveze, İsa Reis, Aydın Reis, Burak Reis, Durak Reis, Marmaris, Nevşehir.

Filolardan I. ve II. Muhrip Tümeninden muhripler sınıfından Basra ve Numune-i Milliye arızalıdır. Geriye kalan gemilerde herhangi bir arıza yoktur. Donanmanın bel kemiğini oluşturan, Alman komuta kademesinin erminde hareket eden Yavuz ve Midilli zırhlılarının leventleri de Alman personellerden oluşmuştur. Donanmanın I. Dünya Savaşından hemen önce sahip olduğu gemiler devletin XIX. yüzyıl ve XX. yüzyıl başlarında satın alma yolu ve yerli üretim ile ürettiği gemilerden oluşmaktadır. Teknolojik olarak donanma Avrupa donanmalarından geride kalmış bir donanma olduğu bilinmektedir. Donanmanın dretnotlardan yoksun olması ve bu gemilere sahip olamaması donanma gücünü olumsuz etkilemiştir. Savaş sırasında Alman donanmasından elde edilen Yavuz ve Midilli zırhlıları güç durumunu değiştirmekte yetersiz kalacaktır.³⁰⁹

Tablo 5. 2. *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanması Filoları 1914 (Bargut, s. 61)*

³⁰⁸Mahmut Tuncay Birsal, “Türk Milletinin Uygur ve Büyük Devlet Olma Azmi ve Ulusal Ant”, 9 Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 15, (Özel Seri), 1245-1257.

³⁰⁹Erol Mütercimler, *Destanlaşan Gemiler: Hamidiye, Yavuz, Nusret, Alemkar*, (İstanbul: Kastaş Yayınları, 1967), 236.

<i>Osmanlı Donanması Filoları</i>						
<i>I. Zırhlı</i>	<i>II. Zırhlı</i>	<i>I. Muhrip</i>	<i>II. Muhrip</i>	<i>I. Torpido</i>	<i>II. Torpido</i>	<i>Mayın</i>
<i>Tümen</i>	<i>Tümen</i>	<i>Tümeni</i>	<i>Tümeni</i>	<i>Tümeni</i>	<i>Tümeni</i>	<i>Grubu</i>
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
<i>Gemiler ve komutanları</i>						
↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓
Yavuz	Midilli	Numune-i	Samsun	Draç	Sultanhisar	Yunus
Sultan Selim	Yüzbaşı Paul	Hamiyet	Yüzbaşı	Yüzbaşı Aziz	Yüzbaşı	Yüzbaşı
Albay Richard	Ketnerr	(ARIZALI)	Üsküdarlı	Mahmud Ali	Beşiktaşlı Rıza	Kaşımpaşalı
Ackermann			Nezir		Mehmed	Ahmed
			Abdullah			Mahmud
Barboros	Hamidiye	Muavenet-	Taşöz	Kütahya	Demirhisar	Nusret
Hayrettin	Yüzbaşı	i Milliye	Yüzbaşı	Yüzbaşı	Yüzbaşı	Yüzbaşı
Albay	Kaşımpaşalı	Binbaşı	Tevfik Halid	Kaşımpaşalı	İstanbulullu	Tophaneli
Mustafapaşalı	Vasıf Muhiddin	Ayasofyalı		İbrahim	Ahmed Şefik	Hakkı
Muzaffer		Ahmed		Halil	Hasan	
		Saffed				
Turgut Reis	Peyk-i Şevket	Gayret-i	Basra	Musul	Sivrihisar	İntibah
Yüzbaşı	Albay Üsküdarlı	Vataniye	(ARIZALI)	Yüzbaşı	Yüzbaşı	Binbaşı
Sultanselimli	İbrahim Cevat	Yüzbaşı		Piyeleli	Kaşımpaşalı	Ahmed
Namık Hasan		Kasımpaşalı		Ahmed Naim	Mehmed Sabri	Halid Bekir
		Cemil Ali		Hüsnü		
Mesudiye	Berk-i Satvet	Yadigâr-ı	Yarhisar	Akhisar	Hamitabat	Nilüfer
Binbaşı	Binbaşı Küçük	Millet	Yüzbaşı	(ARIZALI)	Yüzbaşı	Yüzbaşı
Beşiktaşlı Arif	Mustafapaşalı	Yüzbaşı	Ahmed		İbrahim Rıza	Cibalili
Nebi	Hamdi	Yeniçeşmeli	Hulusi Hasan		Kerim	Hasan
		Rauf Said				Murad

5.1.1. Donanma Hakkında Genel Görüşler

1876-1908 arası süren Sultan II. Abdülhamid saltanatının bitmesinin ardından donanmanın durumu hakkında devlet adamlarının beyanları ve meclis görüşmelerinde ortaya atılan iddialar Osmanlı donanmasının I. Dünya Harbi öncesi durumuna açıklık getirmektedir.

Bahriye Nazırı adına Tersane-i Amire komutanı Albay Ramiz Bey'in Meclis-i Mebusan'da donanma hakkında yaptığı konuşmada: Donanmaya ait olan gemilerin teknik sorunlardan dolayı hareket ve savaş gücünden eksik kaldığını beyan eder. Gemilerin bu hale gelmesinde sorumlu gördüğü kişinin Sultan II. Abdülhamit olduğunu iddia etmiştir. Ramiz Bey'in beyanında Bahriye ve Donanma teşkilatında oluşturulmuş kanunlara uyulmadığı, kişilerin kendi iradeleri ile hareket ettiğini, gemilerde kullanılan malzemelerin zaman içinde kullanılmaz hale geldiği ve sefer sırasında gemilerde teknik sorunlar yaşandığını vurgulamıştır.³¹⁰

27 Mart 1909 [H.27 Safer 1327] tarihli Bahriye Encümeni mazbatasına ait bir belge de donanmanın durumuna ışık tutmaktadır. Mazbatada: *“Donanma Haliç'te işlevsiz bırakılmış, ateş talimi ve manevradan kaçınmış, buna kalkışmak dahi büyük suç sayılmaktaydı. Haliç'te donanmayı oluşturan gemilerin sayıları ve tipleri görülüyor, ancak personeli eğitim yapamıyor. Bakımları yapılmayan gemiler pastan çürüyorlardı... Donanma subayları sadece teorik bilgilere sahip bulunuyorlardı, uygulamada yetersiz kalınıyordu.”*³¹¹ Bahsi geçen beyan dikkate alındığında donanmaya ait gemilerin kaderine terk edildiği ve bu gemilere ait personelin teknik ve pratik eğitimden uzak olduğu net olarak anlaşılmaktadır. Osmanlı donanmasındaki bu gerilemenin nedeni ise II. Abdülhamid dönemi politikaları ile açıklanmıştır.

12 Haziran 1909 [H.23 Cemaziyülevvel 1327] tarihli Meclis-i Mebusan oturumunda söz alan Bahriye Encümeni Reisi Mahmut Mazhar Bey; *“II. Abdülhamid idaresinin en çok kahrına uğrayanlardan biri de Bahriye Nezareti'ydi, Bahriyede bir işe kalkışılır ise istibdat ileri gelenlerinin karnını doyurmak gerekirdi. Savaş gemileri Haliç'te kıçtan kara yapmışlar. Manevra ve tatbikat yoktu.”*³¹²

Mahmud Mazhar Bey Bahriye'de bazı işlerin rüşvet ile yapıldığı bazı çevrelerin memnun edilmesi ile işlerin yürüdüğü yönünde bilgi vermiştir. Temel sorun olan deneyimsiz personelden yine söz ederek personelin gerekli olan harp eğitiminden uzak olduğu açık bir şekilde ifade edilmiştir.

³¹⁰Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri [M.M.Z.C], 1. Devre I, Ankara 1982, 485-487.

³¹¹BOA, M.M.Z.C, 1. Devre II, Ankara 1982, 309.

³¹²BOA, M.M.Z.C, 1. Devre IV, Ankara 1982, 309.

Bahriye Nazırlığı tarafından Sultan Mehmed Reşad'a gönderilen yazıda: Önceliğin Osmanlı kıyılarını korumak olduğu, kıyı koruması amacıyla elde bulunan korvet ve kruvazörlerin Tersane-i Amire'de yeniden bakım ve onarıma alınacağı beyan edilmiştir. Ayrıca bahsi geçen gemilere deniz topları yerine, kara ordusu için alınan topların takılacağı beyan edilir.³¹³

Bahriye Nazırlığı tarafından Sultan Mehmed Reşad'a gönderilen diğer bir yazıda ise; Sultan II. Abdülhamid döneminde (1876-1909) Tersane-i Amire'de kızağa konulmuş Hüdavendigar Zırhlısının maddi şartlardan dolayı korvet olarak yeniden dizayn edilmesi istenilmiştir. Bunun daha tasarruflu bir iş olacağı beyan edilmiştir. Buradan anlaşılan devletin ciddi bir ekonomik çıkmaz içinde olduğu ihtiyaç duyulan donanma modernizasyonunu tasarruf politikası içinde gerçekleştirmek istediği görülmektedir.³¹⁴ Eski savaş gemilerinin yeniden modernize edilmesi fikrine bazı yetkililer sıcak bakarken diğer bir kısmı ise şiddetle karşı çıkmaktaydı.

Bahriye Nazırı tarafından verilen görüşte: Donanmaya ait beş parça zırhlı geminin eski sistemlerde olmasından ötürü yeniden onarım ve bakıma alınması durumunda dahi harp kıymetinin olmayacağı beyan edilmiştir. İlgili gemilerin tamirinin gerçekleşmemesi, gemilerin ikisinin torpidobot haline dönüştürülmesi ve bu dönüşümün de maliyetinin hesap edilmesi ile olacağı beyan edilmiştir.³¹⁵ Belge içeriğinden üzerine gemi modernizasyonu konusunda görüş ayrılıkları olduğu, elde bulunan gemilerin harp kıymetinin olmadığı ve dönemin gemi teknolojisi sistemlerinden uzak olduğu ortaya çıkmaktadır.

5.2. Donanma Cemiyeti

Donanma Cemiyeti II. Belediye Dairesinin Sağlık Heyeti'nden Doktor Hafız İbrahim, İsmail Hakkı, Başmühendis Haşim ve Doktor Petraki Papadapulo girişimleri ile 19 Temmuz 1909 [H.1 Recep 1327] tarihinde kurulmuştur. Cemiyet kuruluşunun ilk yıllarında Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti adıyla kurulmuştur. Cemiyetin genel kurulu, 17 Şubat 1913 [H.10 Rabiulevvel 1331] tarihli toplantısında Osmanlı Donanma Cemiyeti adının kullanılması kararını almıştır. Donanma Cemiyeti'nin kuruluş nizamnamesinde yer alan ikinci maddeye göre cemiyetin görevi; *“Osmanlı Devleti'nin büyük devletlerarasındaki mevkiini muhafaza ve umumi menfaatlerini ve ticari ilişkilerini sağlamak için ihtiyaçla münasip bir deniz kuvvetleri meydana getirmek”* olarak ifade edilmiştir. Bu ifadeden de anlaşılabacağı üzere

³¹³BOA, Y. MTV., 298/108.

³¹⁴BOA, Y. MTV., 298/109.

³¹⁵BOA, Y. PRK., BŞK., 77/48.

cemiyet Osmanlı Devleti donanmasının modernizasyonu ve güçlendirilmesi amacıyla kurulmuştur.³¹⁶

Cemiyet, Bahriye Nezareti ile ortak çalışarak gemi alımlarında bulunacak heyet içerisinde yer almıştır. Cemiyet bir süre sonra İttihat ve Terakki Hükümeti tarafından desteklenerek devletin donanma politikasını belirleyen güçlerden biri olmuştur. Cemiyet'in ana görüşü donanma modernizasyonu konusunda askeri gemiler ile sivil gemileri yurt savunmasında ortak kullanma fikridir. Donanmanın modernizasyonu için alınacak gemilerde öncelik torpido muhripleri, nakliye gemileri ve son olarak zırhlı gemi alınması gerekliliğini savunmuşlardır.³¹⁷ Donanma Cemiyeti'nin yapmış olduğu faaliyetleri ve propagandasını halka anlatacağı bir yayın organı bulunmaktadır. Cemiyet yayın organı ile geniş kitlelere ulaşmayı başarmıştır. Yardım kampanyaları düzenleyerek maddi bir kaynak oluşturmıştır. Yapılan faaliyetleri ve alınan gemileri bu yayın organı sayesinde halk ile paylaşarak duyurmuş propaganda faaliyetlerinde bulunmuştur. Cemiyet'in temel yayın organı 1910-1919 yılları arasında 191 sayı çıkaran Donanma Mecmuası'dır. Mecmua Cemiyet'in kurulmasında baş aktör olan kişiler tarafından çıkarılmış ve bunların yazıları mecmua içinde yayımlanmıştır.³¹⁸

Cemiyetin yapılanması şöyledir:

Cemiyet'in nizamnamesinde açık bir şekilde belirtilen amaç ve hizmetler için çalışmayı kabul eden her şahıs Cemiyet'in üyesidir ve düzenli aidat ödemeyi kabul etmiştir. Cemiyet'in yönetiminde Meclis-i Umumi tarafından seçilen bir heyet bulunmaktadır. Cemiyet yönetimini üstlenen kişiler Meclis-i Umumi tarafından kulüplerden seçilmiş ve kanun ile onaylanmıştır. Cemiyet yönetiminde bulunmanın şartı Osmanlı vatandaşı olmaktır.³¹⁹ Cemiyet'in temel gelir kaynakları üyelere toplanan aidatlardır. Donanma Mecmuası tarafından yardım kampanyaları, padişah tarafından düzenlenen yarışmalar, cemiyetin düzenlemiş olduğu piyango çekilişleri, memur maaşlarının 1913 yılında zorunlu olarak donanmaya bağışlanması ve köylülerin tarım ürünlerini bağışlamaları Cemiyet'in gelir kaynakları arasında bulunmaktadır.³²⁰ Önemli Türk büyüklerini hatırlatıcı törenler organize etmek, takvim bastırmak, yelkenli ve cirit yarışları, pehlivan güreşleri düzenlemek , milli temalı balolar tertip etmek, eğlence organizasyonları planlamak, Donanma Mecmuası ve

³¹⁶Selahattin Özçelik, *Donanma-yi Muavenet-i Osmani Cemiyeti*, 13-19., Mehmet Beşikçi, "Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda", *Toplumsal Tarih Dergisi*, 127, (Temmuz, 2004), 92.

³¹⁷Özçelik, *Donanma-yi Muavenet-i Osmani Cemiyeti*, 49.

³¹⁸Murad Hatip, "Basın-Yayın Hayatındaki 120 Yıllık Bir Dergi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 603, (Kasım 2008), 38-41.

³¹⁹Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Milliye Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, K. 223, G. 21, B. 21.

³²⁰Nurşen Gök, *Donanma Cemiyeti'nin Anadolu'da Örgütlenmesi*, (Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2007), 9-11.

Düsturu yayımlamak yayın gelirlerinden kar elde etmek, batık gemilerden antika eşyaları kurtarmak ve satışa sunmak, Cemiyet'in doğrudan gerçekleştirdiği diğer ekonomik gelir elde etme faaliyetleridir.³²¹

Donanma Cemiyeti, İttihat ve Terakki Cemiyeti ile içli dışlı bir yapılanmadır. Cemiyet, Bahriye Nezareti ve Hükümet ile donanma faaliyetleri ve modernizasyonu konusunda ortak bir şekilde hareket etmiştir. Örneğin 1910 yılında Donanma Cemiyeti tarafından başlatılan yardım kampanyasına Osmanlı Hükümeti destek vermiştir. Cemiyetin halktan 10 yıl içinde toplayacağı beş milyon liranın toplandıktan sonra kalan kısmının Bahriye Nezareti tarafından tamamlanacağını ifade edilmiştir.³²²

1909-1919 arasında 10 yıllık faaliyetlerini kuruluş nizamnamesine uygun olarak gerçekleştirilmiştir. Donanma Cemiyeti donanmanın modernizasyonu için 1909 yılından itibaren Almanya, Fransa ve İngiltere'den donanmanın ihtiyaç duyduğu savaş gemilerinin sipariş edilmesinde maddi yönden önemli katkılar sunacaktır. Donanma Cemiyeti tarafından 1910 yılında halktan toplanan bağışlar ile Alman Fr Schichau AG şirketinden Osmanlı donanmasına Muavenet-i Milliye sınıfı olarak geçen Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet, Yedigâr-ı Millet ve Muavenet-i Milliye isimlerine sahip dört yeni torpido muhribi almıştır.³²³ Ayrıca yardımları ile Almanya'dan 1910 tarihinde Brandenburg sınıfı Turgut Reis ve Barboros Hayrettin zırhlıları alınmıştır.³²⁴ 1911-1913 arasında İngiltere'den Reşadiye, Sultan Osman ve Fatih drenotlarının sipariş edilmesi ve bedellerinin ödenmesinde Donanma Cemiyeti tarafından toplanan yardımlar önemli yer tutmuştur.

Donanma Cemiyeti sadece Osmanlı donanmasının gelişiminde ve modernizasyonunda askeri faaliyetler üstlenen bir organizasyon değildir. Aynı zamanda Osmanlı Devleti sınırları içinde kültürel faaliyetler icra eden bir organizasyon olmuştur. Pek çok kültürel organizasyon tertip etmiştir. Bu kültürel faaliyetlerin amacı cemiyet için gelir elde etmektir. Kültürel faaliyetlerin amacı gelir kazanma olsa da II. Meşrutiyet sonrası Osmanlı toplumundaki kültürel değişimlere katkı sunmaktadır.

Donanma Cemiyeti tarafından yapılan kültürel faaliyetlerden birisi sinema faaliyetleridir. Cemiyet 1908 yılında İstanbul'da ilk sinema salonunu açarak Avrupa'dan getirdiği filmleri gösterime sunmuş ve biletler üzerinden gelir elde etmiştir. 1912 yılında ise İzmir'de ilk sinema salonunu açarak gösterime başlamıştır. 1911 yılında Sultan Mehmed Reşad'ın Manastır ve Selanik ziyaretlerini filme almış, 1913 yılında Hamidiye kruvazörünü,

³²¹ Özçelik, *Donanma-yi Muavenet-i Osmani Cemiyeti*, 290.

³²² M.M.Z.C., I. devre, C.II, Ankara, 1985, s. 288-299. 1 Şubat 1325/14 Şubat 1910

³²³ Aysal, "II. Meşrutiyet Döneminin Toplumsal Bir Yardım Kuruluşu": Osmanlı Donanma Cemiyeti, 112.

³²⁴ Tunali, "Aydın Vilayetinde Donanma Cemiyeti'ne Yapılan Yardımlarla İlgili Bir Belge", 161-169.

1914 yılında 1878 yılında imzalanan Ayastefanos Antlaşması sonrası Ruslar tarafından dikilen Ayastefanos Anıtı'nın yıkılışını filmleştirmiştir. Cemiyet daha sonraki yıllarda ülke içinde gerçekleşen olayları filme alarak gösterime sunmuş. Sinemadan elde edilen gelirler cemiyet için önemli bir kaynak olmuştur. Cemiyetin diğer bir kültürel faaliyeti ise tiyatro faaliyetleridir. Cemiyet tarafından kurulan Tiyatro Topluluğu ile İstanbul ve Anadolu'nun pek çok yerinde oyunlar sahnelenerek izleyici ile buluşturulmuştur. Kitap, levha, fotoğraf ve afişler toplumu ilgilendiren milli konuların propagandası için basılmış ve yayımlanmıştır. Cemiyet iletişim araçlarını kullanarak, yardım kampanyalarının propagandasını yapmıştır.³²⁵

5.3. Almanya, Fransa ve İngiltere'den Zırhlı Gemi Alımları

Osmanlı Devlet'i donanmasını Balkan savaşlarından önce ve Balkan savaşlarında yaşadığı tecrübeler sonrası modernize etmeye devam etmiştir. XX. yüzyılda Rus ve Yunan tehlikesine karşı donanmanın güçlendirilmesine yönelik çalışmalara ağırlık vermiştir.

1909 yılında Atina Sefareti'nden gelen bilgilere göre Yunanistan donanması İtalya'dan Orlando Shipyards şirketinden sipariş ettiği 4 zırhlı kruvazöre ek olarak 2 adet daha zırhlı kruvazör sipariş etmiştir. Yunan donanması bu gemilere ek olarak İngiliz tersanelerinden 12 torpidobot ve 4 gambot sayın almak için görüşmelere başlamıştır.³²⁶ Atina Sefareti'nden gelen bu bilgiler Osmanlı donanmasının Yunan donanması karşısında güç dengesini kaybettiğini göstermektedir. Osmanlı Donanması için güç dengesini yeniden tesis etmenin tek çıkar yolu yeni zırhlı gemiler almaktır. 1909 yılında Roma Sefareti'nden gelen raporlara göre İtalya'da Orlando Shipyards Şirket'i tarafından üretilmiş ve satışta olan bir zırhlı gemi rapor edilmiştir. Roma sefaretinden gelen raporlara göre geminin makul bir fiyata satılacağı beyan edilmiştir. Zırhlı gemiyi incelemek için Osmanlı Devleti bir heyetini İtalya'ya Orlando Shipyards şirketine göndermiştir. Heyetin yapmış olduğu incelemeler sonrasında, zırhlı geminin inşasına beş yıl önce başladığı, geminin istenilen vasıflara sahip olmadığı belirtilmiştir. 21 Kasım 1909 [8 Zilkade 1327] tarihli Meclis-i Vükela' da yapılan oturumda sözü geçen zırhlı gemi için İtalya'da incelemede bulunan subayların raporları görüşülmüştür. Subayların olumsuz raporları ile zırhlının alınmasından vazgeçilmiştir.³²⁷ Bu

³²⁵Donanma Cemiyeti'nin 1909-1919 arasında sinema, tiyatro, fotoğraf, afiş, poster, levha, kitaplar gibi konularda kültürel faaliyetleri için bk. Hasan Dinçer, "Kültürel Faaliyetleri Çerçevesinde Osmanlı Donanma Cemiyeti", *A.Ü Atatürk Yolu Dergisi*, 65, (Güz 2019,), 83-117.

³²⁶Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı [DH, MUI], Dosya No.2\4, Gömlek No 4 (Sadrazam Hilmi Paşa tarafından Dahiliye Nezaretine gönderilen yazı.)

³²⁷Zafer Toprak, "Balkan Yenilgisi, Kimlik Sorunu ve Averof Zırhlısı", *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, (İstanbul: Pera Müzesi Yayınları, Mayıs 2009), 76-87, Osmanlı

gemi daha sonraki zamanlarda Yunan donanmasına katılacak olan Averof zırhlı kruvazörü olacaktır. Bu kruvazör Osmanlı donanmasına karşı Yunan donanmasına ciddi bir üstünlük kazandıracaktır. Hatta Averof zırhlısının Yunan donanmasına katılması Osmanlı donanmasında yeni zırhlı arayışları başlatacaktır.

Yunan cephesinin Averof zırhlısı hamlesine karşı Osmanlı Devleti'nin cevabı geç olmayacaktır. Osmanlı Donanma Cemiyeti ve Osmanlı Hükümeti tarafından ilk olarak Fransa ve İngiltere tersanelerinden yapımı tamamlanmış hazır gemi arayışına girilmiştir. Fransa ve İngiltere tarafından verilen geri dönüşlerde istenilen tipte hazır gemilerin bulunmadığı bildirilmiştir. Fransız ve İngiliz tersanelerinden alınan olumsuz cevaplar Osmanlı Devleti'ni Almanya'ya yöneltmiştir. Yunanistan'a karşı denge sağlamak amacıyla acele bir şekilde Almanya'dan 1910 tarihinde Brandenburg sınıfı Turgut Reis ve Barboros Hayrettin zırhlıları satın alınmıştır.³²⁸ Osmanlı Devleti'nin Almanya'dan aldığı diğer zırhlı türü gemiler ise Muhriplerdir. 1909 yılında Almanya'dan Muavenet-i Milliye sınıfı muhripler alınmıştır. Muhriplerin alınmasının esas nedeni zırhlılar ile yakın özelliklere sahip olmasıdır. Buradaki öncelikli hedefler Osmanlı kara sularını Yunan ve Rus donanmalarından korumak, Yunan donanmasına karşı güç dengesini sağlamaktır. Donanma Cemiyeti tarafından 1910 yılında halktan toplanan bağışlar ile Alman Fr Schichau AG Şirketi'nden aynı yıl içinde Osmanlı donanmasına Muavenet-i Milliye sınıfı olarak geçen Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet, Yedigâr-ı Millet ve Muavenet-i Milliye isimlerine sahip dört yeni torpido muhribi girmiştir.³²⁹

Fransa'dan bu dönem içinde fırkateyn, kruvazör, ön-dretnot ve dretnot alımı olmamış ilk muhrip alımı gerçekleşmiştir. İlk muhrip alımlarının ana nedeni yine aynı nedenlerdir. Osmanlı kıyı ve kara sularını korumak. Aynı zamanda kruvazör ve fırkateynlerin yanında güç unsuru olacak yeni gemilere olan ihtiyaçlardır. 1906 yılında bu amaçları gerçekleştirmek için Fransa'dan alınan Durandal sınıfı dört adet SA Chantier yapımı muhripler tedarik edilmiştir. Samsun, Taşöz, Yarhisar, Basra isimleri verilen muhriplerin imalat süreci Osmanlı heyeti tarafından özenle kontrol edilmiştir.³³⁰

Almanya'dan 1910 yılında alınıp donanma envanterine katılan Turgut Reis ve Barboros Hayrettin zırhlılarının istenilen başarıları vermemesi Osmanlı Hükümeti yeni tip

Hükümeti ve Roma sefareti arasında ki yazışmalar için bk. Osmanlı Arşivi (BOA), Meclis-i Vükela Mazbataları [MV], Dosya No.134\ Gömlek No.19, 5 Teşrin-i Sani 1325 (18 Kasım 1909) tarihli Meclis-i Vükela oturumu.

³²⁸ Ayten Can Tunalı, "Aydın Vilayetinde Donanma Cemiyeti'ne Yapılan Yardımlarla İlgili Bir Belge", *AÜ DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, 25/39, (Ocak 2006), 161-169.

³²⁹ Necdet Aysal, "II. Meşrutiyet Döneminin Toplumsal Bir Yardım Kuruluşu: Osmanlı Donanma Cemiyeti", *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/9, (Haziran 2021), 112.

³³⁰ Uzun, *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanmasının İtilaf Donanmalarıyla Karşılaştırılması*, 85-86.

savaş gemilerine yönelmeye mecbur kılacaktır. 4 Nisan 1911 [H.4 Rebiyülahir 1329] tarihli kabine toplantısı ile İngiltere'den Amrstrong-Wickers Şirketi'nden Reşadiye dretnotunu sipariş etme kararı alacaktır. Donanmanın dretnotlara olan ilgisinin kaynağına gelince: Dretnot 1906 sonrasında ortaya çıkmış olan kruvazörlere verilen genel bir isimdir. Osmanlı donanmasının güçlenmesi adına dretnotlar önemli bir konumdadır. Son teknolojiye sahip dretnotlar sayesinde donanmanın tekrardan güçleneceği düşünmüştür.³³¹ Amrstrong- Wickers Şirketi ile yapılan sözleşmeye göre sipariş edilen gemi 11 ay içinde sefere hazır duruma gelecektir. 1911 yılında Trablusgarp Savaşı'nın başlaması ardından 1912 yılında I. Balkan Savaşı'nın başlaması ile İngiltere Reşadiye dretnotunun imalatını durdurmuştur. İnşa faaliyetlerinin durdurulması ile İngilizlerden oluşan inşa heyeti İstanbul'a çağırılmıştır. 1913 yılında Balkan savaşlarının sona ermesi ile Reşadiye gemisinin inşa faaliyetleri yeniden başlamıştır.³³² Osmanlı Devleti, Reşadiye dretnotunun yapım aşamalarının takip edilmesi adına Vasıf Bey'i Londra'ya göndermiştir. Reşadiye gemisinin tesliminden sonra gemide eğitim verecek ve Türk subaylarına geminin her konuda tanıtımını sağlayacak İngiliz askerlerinin İstanbul'a gelmesini, gelen personelin maaş ve giderlerinin karşılanmasını dahi teklif edilecektir.³³³ 1914 yılından itibaren Reşadiye dretnotunun gövde inşası tamamlanarak top taretleri, uçaksavar sistemleri, hafif top sistemleri, torpido yuvaları yerleştirilmeye başlanmıştır. Osmanlı donanması Reşadiye gemisinde görev alacak topçu, nişancı, çarkçı, makineci, dümenci ve torpido sınıfların İngiliz Deniz Okullarında eğitim almasını talep edecektir.³³⁴

Osmanlı donanmasının İngiltere'den sipariş ettiği diğer bir dretnot Sultan Osman gemisidir. Sultan Osman dretnotu 9 Ocak 1914 [H.11 Safer 1332] tarihinde parası peşin ödenerek alınmıştır. Sultan Osman dretnotu, Brezilya için üretilmiş Rio De Janeiro sınıfı bir dretnottur. Brezilya bu dretnotu Meksika ile aralarında süren gerginlik nedeni ile Amrstrong-Wickers Şirketi'ne sipariş edilmiştir. 1910 yılında yapımına başlanılmış, 1913 yılında suya indirilmiştir. 1914 yılında Brezilya ve Meksika arasında ki gerginliğin son bulması üzerine

³³¹Bahri Noyan, "II. Meşrutiyet'te Türk Donanması", *Hayat Tarih Mecmuası*, 4/1, (Temmuz 1970), s. 28-33, Serhat Güvenç, *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlıların Dretnot Düşleri*, 63.

³³²Saim Besbelli, "1909-1919 İlk Donanma Cemiyetinin Yardımları ile Sağlanan Harp Gemileri-Reşadiye, Sultan Osman, Fatih Muharebe Gemileri", *Derya Aylık Denizcilik Mecmuası*, 52, (Ocak 1972), 17.

³³³Metin Ayışığı, "Yeni Belgelerle Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Müsaderesi Olayı Gaspçı Devlet İngiltere", *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, 8, (Ekim 1994), 42-47.

³³⁴Reşadiye dretnotunun yapım aşaması ile ilgili olarak ayrıntı için bk. Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mülga-yı Bahriye Kataloğu; Dosya No: 681, Sayfa No: 81, 21 Şubat 1914 967, Dosya No: 851, Sayfa No: 18'a, 4 Şubat 1914 968, Dosya No: 690, Sayfa No: 126, 8 Mart 1914 969, Dosya No: 851, Sayfa No: 6'a, 24 Ocak 1914 970, Dosya No: 851, Sayfa No: 35'a, 23 Mart 1914 97, Dosya No: 851, Sayfa No: 35d, 23 Mart 1914.

Brezilya dretnotun alımından vazgeçmiştir.³³⁵ Bu gelişmelerden en fazla memnun olan kişi Osmanlı Devleti'nin Londra Sefiri Rauf Bey'dir. Rauf Bey, Brezilya hükümetinin gemiden vazgeçmesi üzerine harekete geçerek geminin alınması için maddi kaynak arayışlarına girer. Maddi kaynak arayışları sonucunda Fransız Perrier Bankası'ndan yüzde 12 faiz ile 4 milyon sterlin kredi alınmıştır.³³⁶ Gemi ile yalnızca Osmanlı Devleti ilgilenmemiş, Rusya, Yunanistan ve İtalya devletleri gemi ile yakından ilgilenmiştir. Yunanistan gemi ile akalı olarak İngiltere'ye bir heyet yollamıştır. İncelemeler sonrası gemiyi almaya karar vermişse de Fransız ve İngiliz banklarından kredi sağlayamadığı için gemiyi alamamıştır.³³⁷

Dretnotları, Osmanlı donanması için hayati değerde gören merkezi yönetim Reşadiye ve Sultan Osman dretnotlarından sonra Fatih dretnotunu sipariş vermiştir. Bu teşebbüsün sebeplerinden biri de Reşadiye ve Sultan Osman dretnotlarından sonra Yunan donanmasının dretnot arayışına girişmesi ve Osmanlı donanmasına karşı denge kurmaya başlamasıdır. Yunan Hükümet'i 1911 yılından sonra donanması için Almanya'ya Selemis dretnotunun siparişini vermiş, Amerika'da ise Mississippi ve Idaho sınıfı dretnotların alımları için görüşmeler için isteklerde bulunmuştur. Fransa'dan da Sen Loren dretnotunu sipariş etmiştir.³³⁸ Yunan donanmasına karşı Reşadiye ve Sultan Osman dretnotları ile üstünlük kurmayı amaçlayan Osmanlı Fatih dretnotunu İngiltere'ye sipariş vermiştir.³³⁹ 1914 yılında İngiltere'de inşa faaliyetleri için kızağa konulan Fatih dretnotu iki sene içinde yani 1916 yılında dretnot Osmanlı donanmasına teslim edilmiştir.³⁴⁰

5.3.1. Dretnot Savaş Gemileri

Dretnot savaş gemileri Osmanlı literatüründe zırh ve gücün sembolü olan gemilerdir. 1909 sonrasında deniz kurmaylarının donanmada en çok görmek istedikleri savaş gemisi tipidir. Onlara göre Akdeniz, Karadeniz ve Ege denizinde güçlü olmanın gerekliliklerinden birisi dretnot gemilere sahip olmaktır. O gemileri bu kadar özel kılan durum ise tartışmasız

³³⁵Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi C. III*, 313-331.; Rasim Ünlü, "Balkan Savaşları Öncesinde ve Sonrasında Dretnot Politikasına Örnek: Reşadiye ve Sultan Osman", *Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, (22-24 Ekim 2003), (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2005, 567-591.

³³⁶Rauf Bey'in 1914 yılında Fransız Bankası Perrier' den çekmiş olduğu kredi İngiliz basınında geniş yer bulmuştur. Ayrıntı için bk. The Times, "The Ottoman Fleet: New Brazilian Battleship Purchased", (30 December 1913), 6.

³³⁷Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, III, 744.

³³⁸Murat Hatipoğlu, "Elefterias Venizelos'un 1910'da İktidara Gelmesi ile Megali İdea'nın Kazandığı Yeni Karakter", *Üçüncü Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1986), 456-468.; Esat Erarslan, "Goben ve Breslav'ın Satın Alınmasının Perde Arkası, ABD'nin Yunanistan'a Verdiği İki Savaş Gemisi: Missisipi ve Idaho Dretnotları", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/16, (Ağustos 2010), 75.

³³⁹Özlem Yıldırım, *Dönemin TRK Basınına Göre Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Türk-Yunan İlişkileri*, (Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009), 94.

³⁴⁰Rasim Ünlü, *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel Dretnotları*, (İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007), 58-60.

dretnotların muazzam ateş ve zırh gücüne sahip olmalarıdır.³⁴¹ Dretnotlar olarak XX. yüzyıl başlarında ortaya çıkan yeni tip savaş gemileri Avrupa'nın yeni göz bebeği olmuştur. İngiltere'de 1906 yılında suya indirilen HMS Dreadnought gemisi daha önce eşi görülmemiş bir tasarıma ve güce sahipti. Savaş gemisinde yüksek hız, yüksek ateş gücü ve sağlamlık üzerine oluşturulmuş bu tasarım gemilerde yeni bir dönemi başlatmıştır. Dretnot savaş gemisinin denizlerde ortaya çıkmasına neden olan gelişmeler Alman ve İngiliz rekabetinden kaynaklanan çekişmelerdir. Dretnot gemisini özel kılan ve diğer zırhlılardan ayıran ateş gücü, hızı ve dayanıklılığı olmuştur. İlk zırhlı örneklerinde ahşap zemin üzerine demir kaplamalar kullanılırken dretnot teknolojisinde ahşap malzemeye son verilerek gemi çelik iskelet üzerine kurulmuştur. Çelik iskeletin kaynak teknolojisi ve perçinleme ile çelik zırh kaplanması gemiye diğer zırhlılardan daha dayanıklı olma özelliği vermiştir. 1880 yılında buhar türbinli motorlarda üç girişli piston teknolojisinin yanında dretnotun hızı pervane gücü ile arttırılmıştır. Yeni zırhlıyı diğerlerinden ayıran en göze çarpan özellik ise tartışmasız ki ateş gücü olmuştur. Buradaki ateş gücü tek kule üzerine sabitlenmiş geniş kalibreli top bataryalarından oluşmaktadır.³⁴²

Dretnot tipi savaş gemileri 1906 sonrası dönemde Avrupa donanmalarında yoğun olarak boy göstermeye başlamışlardır. Bu tür gemilerin ilk sahibi İngiltere donanması olmuştur. İngiltere'yi Almanya, İtalya, Fransa ve Amerika takip ederek donanmalarında bu tip gemileri kullanma yoluna gitmişleridir.³⁴³ Osmanlı donanmasının ilk zırhlı dretnot denemesi ise Abdülkadir zırhlısı ile ilgili çalışmalardır.³⁴⁴ İstanbul tersanesinde yapılması planlanan Abdülkadir Zırhlısı 1890 yılında Tersane-i Amire'de başlayan inşa faaliyetleri 1906 yılında iptal edilmiştir. İptal gerekçesi mali sıkıntılar ve malzeme tedariki konusunda yaşanan problemlerdir.³⁴⁵ Osmanlı Devleti'nin Abdülkadir denemesinde başarısız olması tekrardan Avrupalı devletlere yönelmesine neden olmuştur. 1909 yılında Almanya, İngiltere ve Fransa'dan dretnot ve muharebe kruvazörü alımlarına gidilecektir. 1914 yılında SMS Goben dretnotu Yavuz ismi ile Osmanlı donanmasına katılmıştır. Donanma konusunda dretnot sorunu çözümü başarısız kalacaktır. 1914 öncesi Osmanlı donanmasının elinde bulunan dretnot savaş gemileri listesi şu şekildedir:

³⁴¹ Güvenç, *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlıların Dretnot Düşleri*, 35-36.

³⁴² Mercan, "Yüksek Dalgaların Efendisi: Dretnot", 95-96.

³⁴³ Melih Yıldız, "Büyük Savaş Öncesi Isınan Sular: Birinci Dünya Savaşı Öncesi Donanma Yarışının Büyük Güç Rekabetine Etkileri", 164-171.

³⁴⁴ Mercan, "Osmanlı Donanmasındaki Yerli İmkanlarla Bir Muharebe Gemisi İnşa Deneyimi: Abdülkadir", 449-478.

³⁴⁵ BOA, Y. PRK., ASK., 73\ 23.

Tablo 5. 3. Osmanlı Donanması Drenot Savaş Gemileri (Yıldız, 2022)

<i>Sınıfı</i>	<i>Drenot Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
<i>Abdülkadir</i>	Abdülkadir	1890-1907	Osmanlı Devleti	Tersane-i Amire
<i>Reşadiye</i>	Reşadiye	1911-1914	İngiltere	Wickers
	Fatih	1911-1914	İngiltere	Wickers
<i>Rio de Janeiro</i>	Sultan Osman	1914-1914	İngiltere	Armstrong
<i>Moltke</i>	Yavuz	1914-1971	Almanya	Blohm+ Voss

Osmanlı Hükümeti 1909 yılında Donanma Cemiyeti vasıtasıyla halktan toplanan yardımlar ile Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis Muharebe kruvazörlerini almıştır. Osmanlı donanmasında Mesudiye, Barbaros Hayrettin ve Turgut Reis kruvazörleri bulunsada donanmanın nihai hedefi İngiliz yapımı drenotlara sahip olmaktır. 1911 yılında Wickers şirketi ile anlaşma yoluna gidilerek, Reşadiye gemisi sipariş edilmiştir. Bu tercihin sebebi Rus ve Yunan donanmalarındaki gemilerden daha üstün özelliklere sahip olmasıdır. Aynı yıl içinde Wickers Şirketi'ne Fatih drenotunun siparişi de verilmiştir. 1914 yılında İngiliz Armstrong Şirketi'ne Sultan Osman drenotunun siparişi verilmiştir. İngiltere'ye 1911-1913 yılları arasında üç drenot siparişi verilmesinin nedeni 1911 yılında Reşadiye drenotu siparişi sonrasında Yunanistan'ın İngiltere'den drenot sipariş etmesi ve Rusya'nın drenot üretimine başlamasıdır.³⁴⁶ 1911-1914 yılları arasında İngiliz Wickers ve Amrstrong şirketlerine siparişi verilen 3 adet drenot tipi savaş gemisi 1914 yılında Birinci Dünya Savaşı bahane edilerek Osmanlı Devleti'ne teslim edilmemiştir. Reşadiye ve Fatih drenotları İngiltere tarafından teslim edilmez. Fatih drenotu yapım aşamasında iptal edilir. Reşadiye hazır olduğu halde teslim edilmez. Sultan Osman drenotu 1912 yılında hazır olmasına rağmen teslim edilmeyen gemiler arasında yer alır.³⁴⁷

Dünya Savaşı öncesinde 3 drenot haricinde İngiltere'den 6 muhrip ve 2 hafif kruvazörde sipariş edilir. Fransa'dan ise 12 muhrip gemi sipariş edilir ancak bu gemilerin hiçbirisi Osmanlı donanmasına teslim edilmez.

Temmuz 1914 tarihinde Donanma bakanı Churchill 1911-1913 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin sipariş ettiği Reşadiye ve Sultan Osman drenotlarına el konulması

³⁴⁶Karadoğan, *Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islah Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar*, 762-769

³⁴⁷Dilara Dal, "Osmanlı İmparatorluğunun Birinci Dünya Savaşına Girişi ve İngiliz Bahriye Misyonu", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 36, (2022 Bahar), 54-57.

konulmasını istemiştir. Alınan bu karar Wickers ve Armstrong şirketleri ile ortak alınan bir karardır. İngiliz donanma bakanlığı gemilerin tersanelerden çıkartılmamasını teslim süresinin uzatılmasını emretmiştir. Donanma 1 Ağustos 1914 [H.9 Ramazan 1332] tarihinde Sultan Osman dretnotu ile buluşmak üzere Amiral Limpus komutasında 22 Temmuz 1914 [H.28 Şaban 1332] tarihinde Marmara Denizine açılmıştır. 28 Temmuz 1914 [H.5 Ramazan 1332] tarihli karar ile Sultan Osman dretnotunun Osmanlı donanmasına verilmemesi kararlaştırılmıştır. 29 Temmuz 1914 [H.6 Ramazan 1332] tarihinde gemiyi teslim almaya giden Osmanlı Devleti temsilcileri ve bahriye mensubu askerler İngiltere’de engellenmiştir. 30 Temmuz 1914 [H.7 Ramazan 1332] tarihinde Sultan Osman gemisine İngiltere tarafından asker çıkarılmıştır. 31 Temmuz 1914 [8 Ramazan 1332] tarihinde İngiltere Bakanlar Kurulu kararıyla Reşadiye ve Sultan Osman gemilerine el konulduğu resmi makamlara bildirmiştir. Gemilere el konulması, Osmanlı kamuoyu ve Hükümeti tarafından şiddetli bir şekilde protesto edilmiştir. Dönemin Bahriye nazırı Cemal Paşa, İngiliz heyetinin Osmanlı donanmasından çekilmesi durumunda Wickers ve Amrstrong şirketleri ile yapılan tüm sözleşmelerin fesih edileceğini, Osmanlı donanmasının İngiltere’den hiçbir suret ile gemi alamayacağını beyan etmiştir.³⁴⁸

Dretnotların yanında diğer bir tip ise dretnot ile karıştırılan ön-dretnot tipi gemileridir. 1870-1880 arası yapılan savaş gemileri demirden yapılmış zırhlı olarak adlandırılan gemilerdir. 1890-1905 arasında yapılan çelikten gemiler ise ön-dretnot olarak isimlendirilir.

Tablo 5. 4. Osmanlı Donanması Ön- Dretnotları (Yıldız, 2022)

<i>Sınıfı</i>	<i>Ön-Dretnot Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
Brandenburg	Turgut Reis	1910-1933	Almanya	AG Vulcan
	Barboros	1910-1915	Almanya	Kaiserlerce
	Hayrettin			

Turgut Reis ve Barboros Hayrettin zırhlı muharebe kruvazörüdür. 1891 yılında üretildikleri için gövdelerinde çelik zırh kullanılmıştır. Ön-dretnot sınıfına dahil gemilerdendir. Bu gemiler 1910 yılında Osmanlı donanmasına katılmışlardır. Yunan donanmasının Averof zırhlı kruvazörünü alması ve denizlerde Osmanlı donanmasına karşı üstünlük sağlaması üzerine Osmanlı donanması tarafından Almanya’dan temin edilmişlerdir. Turgut Reis ve Barboros Hayrettin zırhlıları Alman Brandenburg zırhlı korvet sınıfına ait

³⁴⁸Serhat Güvenç, *Birinci Dünya Savaşı’na Giden Yolda Osmanlıların Dretnot Düşleri*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008), 119-121.

gemilerdir. 1891 yılında AG Vulcan ve Kaiserlerce firmaları tarafından üretilmişlerdir. 10.000 ton ağırlığında olan harp gemisinde dört adet 28 cm'lik ve sekiz adet de 10,5 cm'lik top bulunmakta olup geminin sürati 17 deniz milidir. Bu zırhlıları ilk olarak 1912-1913 Balkan Savaşı'nda Ege Denizi'nde görev almışlardır. Çanakkale Boğazının korunması görevini üstlenmişlerdir. Mondros Deniz Muharebesi ve İmroz Deniz Muharebesi sırasında görev almışlardır.³⁴⁹ Yavuz zırhlı muharebe kruvazörü, 1909-1911 yılları arasında üretilen dretnot savaş gemisi türünde bir gemidir. 1911 yılında Alman Moltke sınıfı ve Magdeburg sınıfı dretnot gemileri içinde yer almışlardır.

Goben (Yavuz) dretnotu 1914 yılında SMS Goben dretnotunun satın alınması ile donanmaya katılmıştır.³⁵⁰ Üretimleri Almanya'da Blohm+ Voss Şirket'i tarafından üretilmiştir. Çelik gövde üretimine sahip olan Goben (Yavuz) zırhlısında silah sistemleri olarak on adet 28 mm SK/L 50 topu, on iki adet 15 mm top ve on iki adet 8 mm top bulunmaktadır. Gövdesi 280-350 mm zırhla kaplıdır.³⁵¹ Goben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) 1912 yılında Akdeniz'de Almanya'nın menfaat ve çıkarlarını korumak amacıyla göreve başlamışlardır. Balkan Savaşlarının başlaması üzerine 1912 yılında Balkanlara doğru hareket etmişlerdir. 1912 yılında ise İstanbul'a ziyarette bulunmuşlardır. 1913-1914 yılında Goben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) zırhlısı Alman İmparatorluk donanması tarafından Akdeniz'de İskenderun limanında bir deniz üssü için uygunluğunu denetlemek adına bölgede keşif seferleri yapmışlardır.³⁵² Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşına girmesinde etkili olan iki gemi Goben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) gemileri, Alman donanması tarafından 1914 yılında Fransa'ya karşı açacağı batı cephesinde Fransızların, Kuzey Afrika'dan Avrupa ana karasına asker getirmemesi için Akdeniz'de görevlendirilmiştir. İki geminin görevi Akdeniz'de bulunan Fransız nakliye gemilerini engellemek ve gerekirse batırmaktır. İki gemi İtalyan limanlarını ziyaret ettikten sonra, önce Akdeniz'de bulunan Fransız nakliye gemilerini batırmışlardır. Ardından ise Korsika limanlarını bombalamıştır. Olaylar neticesinde iki zırhlı gemi İngiliz donanması tarafından Akdeniz'de takibe alınmıştır. Alman zırhlılarının önünde üç seçenek vardır: Birincisi muharebe ederek yok olmak, ikincisi Avusturya- Macaristan'a ait limanlara sığınmak üçüncüsü tarafsız bir ülkeye sığınarak savaş sonuna kadar esir kalmak. Alman donanması ilk seçeneği denememiştir. İkinci seçeneğe yeltenmiş olsalar da Avusturya- Macaristan liman girişlerinin tutulması bu seçeneği gerçekleştirmemelerine neden olmuştur.

³⁴⁹Ozan Tuna, "Almanya'nın Atina Elçilik Raporlarına Göre Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı ve Yunan Donanmaları Arasındaki Ege Denizi Rekabeti," *Harp Tarihi Dergisi*, 2, (Aralık 2020), 8-10.

³⁵⁰Bargut, *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekâtı*, 61.

³⁵¹Sinan Avcı, "Goben (Yavuz), Breslau (Midilli)", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 579, (Kasım 2000), 104.

³⁵²Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 39.

Son seçenек olan tarafsız bir ülkeye sığınma yoluna başvurmuşlardır. Goben (Yavuz) ve Breslau (Midilli) 11 Ağustos 1914 [H.19 Ramazan 1332] tarihinde Türk kara sularına varmıştır. Zırhlılar Çanakkale Boğazı'ndan geçmeden önce Ege adalarında eksiklerini tamamlamışlardır.³⁵³

Sait Halim Paşa 1914 yılında zırhlıların Çanakkale'den geçişi öncesinde Alman elçisi Wangenheim'i ofisine çağırarak bazı güvenceler istemiştir. Bu güvenceler şu şekildedir:³⁵⁴

- 1- *Almanya Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonları kaldırmasına yardımcı olacaktır.*
- 2- *Almanya, savaş bittiğinde Türkiye'nin Bulgaristan ile adil bir barış yapmasını sağlayacaktır.*
- 3- *Almanya, Türk toprakları düşman işgalinden temizlenmedikçe savaşı bitirmeyecektir.*
- 4- *Yunanistan savaşa girer ve Türkler karşısında yenilirse, Ege Adaları Türklere geri verilecektir.*
- 5- *Almanya, Türkiye'nin Rusya'daki Müslümanlarla doğrudan temas edebilmesi için doğu sınırında güvenli ve küçük bir düzenleme yapacaktır.*
- 6- *Almanya, Türkiye'nin uygun bir savaş tazminatı almasını sağlayacaktır.*

Alman ve Osmanlı anlaşması sonrasında zırhlılar 15 Ağustos 1914 [H.2 Ramazan 1332] yılında Büyükkada'ya gelerek isimleri Yavuz ve Midilli olarak değiştirilmiştir. Yavuz dretnotu Osmanlı donanmasına katılmışlardır.

5.3.2. Muhrip Savaş Gemileri

Muhrip zırhlı gemiler, kruvazör ve fırkateyn arasından bulunan, fırkateynden tonaj olarak büyük kruvazörden küçük savaş gemisi tipidir. Muhripler zırhlı, ateş gücü yüksek, torpido atma yetenekleri bulunan ve filoların kruvazörler ile beraber kullandığı askeri gemilerdir. Osmanlı donanmasında kruvazör ve fırkateynlerin yanında görev alması için 1909 yılından itibaren Bahriye Nezareti ve Donanma Cemiyeti tarafından muhrip savaş gemileri alınmıştır. Osmanlı donanması da Fransa ve Almanya'dan alınan iki sınıfta toplam sekiz adet muhrip bulunmaktadır.³⁵⁵ Donanmaya ait muhriplerin listesi aşağıdaki gibidir:

Tablo 5. 5. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanması Muhripleri (Uzun, 2020)

<i>Sınıfı</i>	<i>Muhrip Adı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
---------------	-------------------	-----------------------	---------------	----------------

³⁵³Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketler ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, 221, 222.; Tuğba Belenli, "Yavuz Zırhlısı Tamiri ve Türk-Yunan İlişkilerine Etkisi", *Belleten*, 83/297, (Ağustos 2019), 691-693.

³⁵⁴Belenli, "Yavuz Zırhlısı Tamiri ve Türk-Yunan İlişkilerine Etkisi", 693.

³⁵⁵Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1932, 7-10.

Durandal	Samsun	1907-1932	Fransa	SA Chantier
	Yarhisar	1907-1915	Fransa	SA Chantier
	Taşöz	1907-1932	Fransa	SA Chantier
	Basra	1907-1932	Fransa	SA Chantier
Muavenet-i Milliye	Muavenet-i Milliye	1910-1918	Almanya	Fr Schichau AG
	Gayret-i Vataniye	1910-1917	Almanya	Fr Schichau AG
	Numune-i Hamiyet	1910-1918	Almanya	Fr Schichau AG
	Yadigâr-ı Millet	1910-1916	Almanya	Fr Schichau AG

Osmanlı Devleti tarafından ilk muhrip alımı 1906 yılında Fransa'dan alınan Durandal sınıfı dört adet muhrip olmuştur. Bunlar Samsun, Taşöz, Yarhisar, Basra muhripleri adını almışlardır. Muhriplerin imalat süreci Osmanlı heyeti tarafından özenle kontrol edilmiştir.³⁵⁶ Donamanın muhrip gemilerinin tamamı Donanma Cemiyeti tarafından halktan toplanan yardımlar ile alınmıştır. Donanma Cemiyeti tarafından ilk muhrip siparişi, 18 Mayıs 1910 [H.8 Cemaziyülevvel 1326] tarihinde Alman firması Fr Schichau AG ile 4 zırhlı torpido muhribinin alınması yönünde yapılmıştır. Sözleşme esasları imzalandıktan sonra, gemilerin yapımına Almanya'da başlanmıştır. 1910 yılı içinde Osmanlı donanmasına Muavenet-i Milliye sınıfı olarak geçen Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet, Yadigâr-ı Millet ve Muavenet-i Milliye isimlerine sahip dört yeni torpido muhribi donanma envanterine girmiştir.³⁵⁷ Bunlar 1914 yılında Yavuz ve Midilli zırhlılarına eşlik ederek Karadeniz'e açılan filoda bulunmuşlardır. Gayret-i Vataniye, Muavenet-i Milliye, Taşöz ve Samsun muhripleri Karadeniz Baskını sırasında Yavuz, Midilli dretnotları ve Turgut Reis, Barboros Hayrettin ön-dretnotlarına eşlik ederek baskına katılmışlardır.³⁵⁸ Birinci Dünya Savaşı'nda Çanakkale Cephesinde Muavenet-i Milliye muhribi 12 Mayıs 1915 [H.27 Cemaziyülahır 1331] günü

³⁵⁶Anıl Uzun, *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanmasının İtilaf Donanmalarıyla Karşılaştırılması*, (Ankara: M.S.Ü, Alparslan Savunma Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kasım 2020), 85.

³⁵⁷Necdet Aysal, "II. Meşrutiyet Döneminin Toplumsal Bir Yardım Kuruluşu": Osmanlı Donanma Cemiyeti, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 112.

³⁵⁸Hüsametdin Sevgül, *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi- Deniz Harekâtı*, (Gnl. Kur. Harp. Tar. Bşk. Res. Yay., 3/8, (Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1976), s. 35-68.

İngiliz Goliaht zırhlısını batırılması zaferini gerçekleştirmiştir. Bu zafer ile Muavenet-i Milliye muhripler içinde ön plana çıkmıştır.³⁵⁹

5.3.3. Denizaltılar

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti ve Yunan Krallığı arasında denizlerde donanma gücü yarışı başladı. İki devlet donanmalarını güçlendirmek adına çok sayıda ve türde savaş gemisi alımına girişmiştir. Su üstü platformlarındaki rekabet su altı platformlarına kadar uzanmıştır. Osmanlı Devleti tarafından sipariş edilen ilk denizaltılar Abdülhamid sınıfı olup, iki adet sipariş edilmiştir. Bunlardan Abdülhamid denizaltısı İngiltere’de Nordenfelt sınıfı denizaltılardandır Des Vignes tersanesinde üretilip 1886 yılında Osmanlı donanması tarafından teslim alınmıştır. Denizaltının donatımı Haliç tersanesinde yapılmıştır. Diğer bir denizaltı olan Abdülmecid ise 1887 yılında teslim alındı fakat Tersane-i Amire tarafından donatılması eksik kaldığı için inşası bitmedi.³⁶⁰

Yunanistan’ın 1910 yılında Fransa’da bulunan Schneider Tersanesine Delfin ve Xifias denizaltı siparişleri verince, Osmanlı donanmasına karşı açık ara üstünlük sağlamıştır. Yunanlıların bu hareketine karşı Osmanlı Devleti’de 1914 yılında İngiliz Wickers şirketinden iki adet E sınıfı denizaltı, Fransız Schneider firmasına 2 adet Laubeuf sınıfı denizaltı siparişinde bulunmuştur. Bu denizaltı siparişleri Birinci Dünya Savaşı’nın başlaması ile 1915 yılında iptal edilmiştir.³⁶¹ 1915 yılında Fransa’ya ait olan Turquoise denizaltısı savaş ganimeti olarak ele geçirilmiştir. Ancak savaş alanında kullanılamamıştır. Ganimet olarak ele geçirilen denizaltı Alman denizaltılarının şarj işlemlerinde kullanılmıştır. Savaştan sonra Fransa’ya iade edilmiştir.³⁶²

Tablo 5. 6. Osmanlı Donanması Denizaltıları (Büyüktuğrul, 1973)

<i>Sınıfı</i>	<i>Denizaltı</i>	<i>Hizmet Yılları</i>	<i>Menşei</i>	<i>Üretici</i>
<i>Abdülhamid</i>	Abdülhamid	1886-1921	İngiltere	Des Vignes
<i>Sınıfı</i>	Abdülaziz	1887-1921	İngiltere	Des Vignes
<i>Emeraude</i>	Müstecip Onbaşı	1915-1918	Fransa	De Toulon

Denizaltılar Osmanlı donanmasında pasif kalmış, istenilen etkiyi yapamamıştır. Bunun nedeni personel yetersizliği, bakım masraflarının yüksekliği teknik ve yetersizlikler

³⁵⁹Burak Candaş, *Çanakkale’de İtilaf Donanmasına Vurulan Büyük Darbe (Mayıs 1915 Harekâtı)*, (Ankara: Ankara Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017), 102.

³⁶⁰Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihi 1773-1973*, (İstanbul: Kastaş Yayınları, 2001), 248.

³⁶¹Uzun, *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanmasının İtilaf Donanmalarıyla Karşılaştırılması*, 76-79.

³⁶²Güleryüz, Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 2020-235.

sayılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin denizaltı hamlesi Yunanistan'a karşı yapılmış olan bir atak ani hamledir. İngiliz Wickers'e sipariş edilen iki donanma denizaltısına İngiltere tarafından el konulmuştur.³⁶³

5.4. Modern Osmanlı Donanması ve XX. Yüzyıl Deniz Muharebeleri

Osmanlı Devlet'i XX. yüzyılda Dünya Harbi öncesi verdiği son savaşlarda topraklarını emperyalist Avrupa devletlerin ve Balkan uluslarının yayılmacı siyasetine karşı korumakla meşgul olacaktır. XX. yüzyıl başlarında yaşanan 1911-1912 Trablusgarp Savaşı, 1912-1913 I. ve II. Balkan Savaşları daha çok karada yaşanan askeri gelişmeler olmuş olsa da devlet bu iki savaşta donanma gücünden yararlanmaya çalışmıştır. XX. yüzyılda siyasi birliğini tamamlayan İtalya vakit kaybetmeden, Avrupa'da sanayileşen ülkeler arasına girmiştir. İtalya da sanayisini tamamlayan her Avrupa ülkesi gibi sömürgecilik arayışına girişmiştir. Sömürgeciliğin temelinde kendinden daha güçsüz olan ülkeleri ilhak ve işgal etme fikri yatmaktadır. Osmanlı Devleti'nin XX. yüzyıl başındaki ekonomik, askeri ve siyasi durumu sürekli devam eden savaşlar, iç sorunlar ve Dünya'da vuku bulan gelişimlere bağlı olarak kötü bir izlenim sergilemiştir. XX. yüzyıl emperyalist düşüncelerin Osmanlı Devlet'i topraklarında vuku bulduğu, sömürgeci güçlerin imparatorluk topraklarında emellerini gerçekleştirmeye çalıştıkları bir yüzyıl olarak tarih kayıtlarına geçmiştir. İtalyanların Trablusgarp'ta Osmanlı topraklarına göz dikmesindeki nedenler hammadde ve pazar arayışından kaynaklı olarak sömürgecilik arayışlarıdır. XIX. ve XX. yüzyılda vuku bulan diğer bir gelişme ise milliyetçilik isyanlarıdır. Fransız Devrimi (1789) sonrası oluşan milliyetçilik düşüncesi çok uluslu devlet yapıları üzerinde yıkıcı etkiler oluşturmuştur. Osmanlı coğrafyasında milliyetçilik düşüncesinden kaynaklanan azınlık isyanları ilk olarak Balkan coğrafyasında büyük Avrupalı devletlerin kışkırtmaları ile başlamıştır. 1804 yılında Sırp İsyanı ile başlayan süreç 1826 yılında Yunan isyanına dönüşerek ivme kazanmıştır. 1829 yılında Edirne Antlaşması ile Yunanistan bağımsızlığını kazanmıştır. Yunanistan'a ek olarak 1878 Berlin Antlaşması'ndan sonra Bulgaristan, Romanya, Sırbistan ve Karadağ gibi yeni bağımsız devletler kurulmuştur. Balkanlarda bağımsızlığını kazanan yeni devletlerin tamamında Osmanlı Devleti'ne karşı nefret bulunmaktadır. Avrupalı devletlerin siyasi desteği ile Balkan devletlerinin yayılmacılığı 1912-1913 yılları arasında I. Balkan Savaşı'na dönüşecektir.³⁶⁴

³⁶³Uzun, *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanmasının İtilaf Donanmalarıyla Karşılaştırılması*, 76-77.

³⁶⁴Leyla Yıldırım, *1911-1912 Türk- İtalyan Savaşı, Trablusgarp Savaşının Tarihi*, (İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayınları, 2014), 75-76., Timothy W. Childs, *Trablusgarp Savaşı Türk-İtalyan Diplomatik İlişkileri*, çev. Deniz Betktay, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008) 45-52., Lev Troçki *Balkan Savaşları*, çev. Tansel

Osmanlı Devleti'nin 1911-1912 Trablusgarp Savaşı ve 1912-1913 Balkan Savaşlarında donanma gücünü kullanmaya çalışacaktır.

5.4.1. Beyrut Deniz Muharebesi

Beyrut Deniz Muharebesi 1911-1912 arası yaşanan Trablusgarp savaşı sırasında Osmanlı ve İtalyan donanmaları arasında yaşanan deniz muharebesidir. Trablusgarp savaşı öncesinde Osmanlı donanması ve İtalyan donanması arasında ufak bir mukayese yapacak olursak:

Osmanlı donanmasının XIX. yüzyıl sonunda almış olduğu zırhlı firkateynler, korvetler donama içerisinde yer almaktadır. XX. yüzyıl başlarında alınan zırhlı gemiler Turgut Reis ve Barboros Hayrettin zırhlıları Osmanlı donanmasının temelini oluşturmaktadır. 1897 Türk-Yunan Savaşı'ndan sonra modernizasyon kapsamında alınan firkateyn, korvet, kruvazör, zırhlı ve muhriplerin bu tarihten sonraki ilk savaş deneyimi Trablusgarp Savaşı'nda olacaktır. Trablusgarp Savaşı öncesinde Osmanlı donanması 44 parça donanma gemisine sahiptir. İtalyan donanması ise 10 zırhlı gemi, 9 zırhlı kruvazör, 5 zırhlı torpido kruvazörü, 23 muhrip, 16 torpidobot ile 63 parçadan meydana gelmektedir. Savaş 1911 yılında başladığında Akdeniz'de Osmanlı donanmasına ait Filotilla bulunmaktadır. Filotillada 2 zırhlı (Barboros Hayrettin ve Turgut Reis), 2 kruvazör (Mecidiye ve Hamidiye), 8 muhrip (Muavenet-i Milliye, Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet, Yedigâr-ı Millet, Taşöz, Samsun, Bafra, Yarhisar) ve onarım gemisi olan (Tirmüjgan gemisi) bulunmaktadır. Osmanlı donanması İtalyanların Trablusgarp'a saldırdığını ve savaş ilanını telsiz sorunundan dolayı sonradan öğrenecektir.³⁶⁵

Erkan-ı Harbiye Bahriye Dairesi tarafından Avnillah korveti ve Ankara torpidobotu Beyrut Deniz Muharebesi başlamadan önce Suriye kıyılarında kaçakçılık ve yasa dışı nakliyatı önlemek amacıyla bölgeye yollanmıştır. Beyrut Deniz Muharebesinin nedeni İtalyanların Kuzey Afrika sahillerine yapacakları askeri nakliyata yönelik tehlikeyi ortadan kaldırma düşüncesidir. İtalyan komuta heyetine göre Osmanlı donanmasına ait Beyrut limanında bulunan donanma gemilerinin temizlenmesi lazımdır. Beyrut limanı temizlendikten sonra Kuzey Afrika'ya giden ikmal yollarında tehlikenin ortadan kalkacağı düşünülmüştür. Beyrut limanı baskınıni tasarlayan ve planlayan İtalyan Tuğamiral Paolo Thaon di Revel'dir. Tuğamiral Revel komutasında Giuseppe Garibaldi ve Francesco Ferruccio adında iki adet zırhlı kruvazör bulunmaktadır. Kruvazörlerde ikişer adet 250 mm taret üstüne monteli top,

Günay, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019) 65-78., İbrahim Artuç, *Balkan Savaşı*, (İstanbul: Kastaş Yayınları, 1988), 85-96.

³⁶⁵Büyüktuğrul, " Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge", 20-26.

altışar adet 120 mm yan toplar ve onar adet 6 libre, onar adet 1 libre, beşer torpido bulunmaktadır.³⁶⁶

İtalyanların saldırı planına göre: Beyrut limanına sabah saatlerinden itibaren yaklaşılacak Osmanlı donanması kuşatma altına alınarak etrafı sarılacak, ani ve beklenmedik bir baskın yapılarak teslim olmaya zorlanacaktır. İtalyan kurmay kademesi planı uygulamak maksadı ile 24 Şubat 1912 [H.6 Rabiulevvel 1330] günü İtalyanlara ait 7 adet zırhlı gemi ile Beyrut limanını kuşatarak Avnillah ve beraberinden bulunan Ankara torpidobotunun teslim olmasını istemiştir. Osmanlı donanması gemileri teslim olma çağrısına uymayarak savunma düzenine geçmiştir. Saat 9.00 sularında Beyrut limanı ve limanda bulunan donanmaya ait gemiler top atışına tutulmuştur. Saldırıda Osmanlı donanması Avnillah korveti ve Ankara torpidobotunu kaybetmiştir. Bombardıman sonrasında İtalyanlara ait savaş filosu Beyrut limanı açıklarına çekilmiştir. Beyrut Deniz Muharebesi sonucunda İtalya güney Akdeniz’de savaşın sonuna kadar tam hakimiyet sağlayarak nakliye yollarını güvence altına almıştır. Osmanlı donanmasının Beyrut limanında bulunan deniz gücünün yok olmasına karşılık İtalyan filosu ciddi bir zarar görmemiştir. İtalya’nın saldırısına karşılık Osmanlı Devleti 1912 yılında Şam, Beyrut ve Halep’te bulunan 60 binden fazla İtalyan vatandaşını sınır dışı etmiştir.³⁶⁷

5.4.2. I. Balkan Savaşı

1912-1913 yılları arasında gerçekleşen I. ve II. Balkan Savaşı Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı Devleti’nin son büyük savaşıdır. Balkanlarda Sırp, Yunan, Karadağ ve Bulgar ordularına karşı vermiş olduğu son büyük savaş devletin yenilgisi ile sonuçlanmıştır. Balkan topraklarının kaybedilmesi ile Avrupa’daki son büyük toprak parçasını kaybederek Doğu Trakya’ya sıkışacaktır. Balkan savaşları hakkında yakın tarihe konu olan çalışmalarda savaşların neden kaybedildiği konusunda farklı görüşler ve eleştiri ortaya atılmıştır.³⁶⁸

Balkan Savaşları başladığında Osmanlı ordusu kara ve deniz kuvvetleri ile savaşa dahil olmuştur. Çalışmanın kapsamı dahilinde Balkan savaşlarında deniz muharebelerine bakıldığında: Osmanlı donanması Balkan savaşları sırasında Karadeniz’de Bulgar kuvvetleri

³⁶⁶Genel Kurmay Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri tarihi: Osmanlı Devri 1911-1912* “Osmanlı-İtalyan Harbi Deniz Harekâtı”, III, 101-102.

³⁶⁷Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, 75-84.

³⁶⁸1912-1913 Balkan Savaşları hakkında detaylı bilgi için bk. Richard C. Hall, *Balkan Savaşları 1912-1913 I. Dünya Savaşı’nın Provası*, çev. Mehmet Tanju Akad, (İstanbul: Homer Yayınları, 2003), 4.; Nahide Şimşir, *Rusya Devleti Tarihi XVI. ve XX. Yüzyıl*, (İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayınları, 2010), 141.; Osman Nuri, *Abdülhamid-i Sani, Devr-i Saltanatı*, II, (İstanbul: 1327), 1013.; Mahmut Muhtar Paşa, *Maziye Bir Nazar: Berlin Anlaşması’ndan Harbi Umumi’ye Kadar Avrupa ve Türkiye- Almanya Münasebetleri*, (İstanbul: Ötüken, 1999), 120., ; Ali Arslan, *Efendi ve Uşak*, (İstanbul: Paraf Yayınları, 2010), 34.; Suat Zeyrek, *Birinci Balkan Savaşı Yenilgisinin İç ve Dış Sebepleri*, 80-85, 178-189.,

ile Ege denizinde ise Yunan donanması ile muharebelere girişmiş iki cephe üzerinde muharebe yapmıştır. Bunlardan ilki Karadeniz cephesi diğeri ise Ege-Adalar cephesidir. Osmanlı Devleti ve Yunanistan XIX. yüzyıl içerisinde Ege adaları ve Ege denizi için büyük bir yarışa girmiş bu yarış kapsamında iki devlet İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya'dan zırhlı gemi alımına giderek donanmalarını güçlendirmeye çalışmışlardır. Yunan donanması ve Türk donanması arasında son savaş 1897 yılında gerçekleşmiştir.

Osmanlı Devleti'nin donanması 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda Beyrut Deniz Muharebesi sırasında sadece bir zırhlı korvet (Avnillah) ve bir torpidobot (Ankara) kaybetmiştir. İki savaş gemisi haricinde donanmanın zırhlı gemilerinde pek bir değişim yoktur. Donanma envanterinde savaştan önce 3 zırhlı, 2 kruvazör, 1 torpido kruvazörü, 2 muhrip, 4 torpidobot ve bunlara ek olarak Sultan Abdülaziz ve Sultan II. Abdülhamid dönemlerinden kalma 1 zırhlı, 3 korvet, 4 gambot, 5 zırhlı yat ve iki mayın gemisinden bulunmaktadır. 27 parçadan oluşan Osmanlı donanması I. Balkan Savaşı (1912-1913) sırasında elinde olan mevcut sorunsuz çalışan donanma gücünü temsil etmektedir. 1897 Osmanlı- Yunan savaşında elde edilen tecrübeler ile donanma modernizasyona tabi tutulmuştur. Donanmaya yeni gemler alınmış ve savaş teknolojisi geliştirilmiştir. Donanma savaş enstrümanları gelişmişse de personel üzerinde istenilen eğitim ve tecrübe gerçekleştirilememiştir. Donanma teknik personel ve harp personeli yönünden yetersiz kalmıştır.

Yunan donanmasında ise Osmanlı donanmasının tam tersine çalışmalar yapılmıştır. Yunanistan Balkan savaşları öncesinde donanmasını savaşta aktif rol alacak bir konuma yükseltmek için sıkı ve disiplinli çalışmalarda bulunmuştur. 1897 yılında yaşanan savaşta edindiği tecrübeler ile Ege denizinde yeni donanma stratejileri üretmiştir.³⁶⁹ Yunan Hükümeti bununla yetinmeyerek savaştan hemen önce Almanya'dan Kreunos ve Neogenea zırhlılarını, İngiltere'den Aetos, Leon, Jeraks ve Panthir muhriplerini almıştır. Modern bir filo oluşturmuştur. Avrupa'dan İngiltere ve Fransa'dan askeri uzmanlar getirterek gemilerde görev alacak personellerin eğitimlerini sağlamıştır. Kısacası savaş öncesinde eğitim ve teknik bilgi hususlarında Osmanlı donanmasının tam tersine bir politika izleyerek büyük bir gelişim sergilemiştir.³⁷⁰

Bulgar donanmasının I. Balkan Savaşı (1912-1913) sırasında deniz gücü sınırlıdır. Osmanlı ve Yunan donanmasına göre daha az sayıda gemiye sahiptir. Bulgar donanmasının

³⁶⁹Metin Hülagü, "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın Sosyal, Siyasal ve Kültürel Sonuçları", *Osmanlı Dergisi*, 2, (Ocak 1999), 14-318.

³⁷⁰Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı", *Belleten*, XXXIX/150, (Ekim 1978), 730.

zayıf olmasındaki neden donanma teşkilatlarının 1909 yılında kurulmasıdır. Varna merkezli askeri üsse sahiptirler. Bulgar donanmasının elinde savaştan önce 1 torpidogöb, 6 ufak torpidobö, 3 silahlı yat bulunmaktadır.³⁷¹

Savaş öncesinde en kalabalık donanma Osmanlı donanmasına aittir. Fakat gerek gemilerin durumu gerekse de personelin eğitimsiz olmasından dolayı istenilen etkiyi gösteremeyecektir. Bulgar donanması savaştan hemen önce kurulmuştur ve yeterince gelişim sağlayamamıştır. Bu nedenle Balkan savaşlarında Bulgar donanması etkili olamayacaktır. Yunan donanması ise savaştan önce donanmanın modernizasyonunu ve eğitimini sağlayarak savaş sırasında donanmayı etkin kullanmıştır. Yunan donanmasının gelişimindeki en özel etken ise Avrupa'dan getirilen uzmanlar ve Avrupa'dan yeni alınan zırhlı ve muhripler olmuştur. Nitelik olarak Bulgar ve Osmanlı donanmalarından Yunan donanması üstündür.³⁷²

5.4.2.1. Karadeniz'de Donanma Faaliyetleri

Osmanlı donanması I. Balkan Savaşı (1912-1913) sırasında Karadeniz'de Bulgar kuvvetlerine yönelik kara ordusunu destekleyen bir harekât planı çizmiştir. Osmanlı Donanma Komutanlığı'nın Karadeniz'de bulunan donanmanın durumu hakkında 16 Ekim 1912 tarihinde vermiş olduğu bilgi ile mevcut durumu:

2 zırhlı gemi (Barboros Hayrettin ve Turgut Reis), 5 muhrip (Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet, Samsun, Basra, Taşöz), 2 kruvazör (Hamidiye ve Mecidiye) 4 torpidobö (Musul, Akhisar, Sultanhisar, Sivrihisar), 2 ganböt (Zuhaf ve Nevşehir) olmak üzere toplam 15 parçalık bir filotilla bulunmaktadır.³⁷³ Karadeniz'de bulunan filonun görevi alan hakimiyeti sağlamak, kara gücüne yapılacak sevkiyatın güvenliğini sağlamak, Bulgar kuvvetlerinin Varna-Burgaz arasındaki sevkiyatına engel olmak, Türk kara sularını ve kıyı emniyetini korumak olarak belirlenmiştir. Denizlerde Bulgar sevkiyatını keserek, kara gücüne yoğunlaşmış Bulgar ordusunun dikkatini denizlere kaydırarak Osmanlı kara ordusuna rahatlık sağlamak donanmanın diğeri bir görevi idi. Düşmana ait liman ve tersanelerin izlenmesi ve gözetim altında tutulması istihbarat görevi ek vazife olarak verilmiştir.³⁷⁴

³⁷¹ Büyüktuğrul, " Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge" 130-131,

³⁷² Suat Zeyrek, *Birinci Balkan Savaşı Yenilgisinin İç ve Dış Sebepleri*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012), 57-65.

³⁷³ Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi C. III*, 159.

³⁷⁴ Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1991), s. 17.; Osmanlı donanmasına ait Karadeniz filosuna Erkan-ı Harbiye Bahriye Dairesinden iletilen savaşa yönelik strateji ve filonun Karadeniz'de icra etmesi gereken görevlerin ayrıntıları için bkz.

Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mülga-yı Bahriye Kataloğu, Dosya No: 92, Sayfa No:1, 1 Ekim 1912., 681, Sayfa No: 157-158, 14 Eylül 1912., 724, Sayfa No: 59, 4 Eylül 1912, 92, Sayfa No: 5, 26 Ekim 1912., 92, Sayfa No: 6, 30 Ekim 1912., 92, Sayfa No: 5, 30 Ekim 1912.

Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de bulunan donanmaya vermiş olduğu görev sonrasında Hariciye Nezareti uluslararası kamuoyuna Karadeniz'de icra edilen donanma faaliyetlerinden haberdar ederek tarafsız olan devletlere askerî harekât konusunda bilgi vermiştir.³⁷⁵ Osmanlı Devleti'nin tarafsız devletlere uyarı niteliğinde olan harekât duyurusu, Bulgaristan yanlısı Rusya tarafından pek ciddi bir şekilde karşılanmamıştır. Rus-Bulgar askeri iş birliği kapsamında Rusya nakliye gemileri ile gizlice Bulgaristan limanlarına silah ve cephane sevk etmeye devam etmiştir. Rusya tarafından yapılan açıklama ile Osmanlı Devleti'nin Bulgaristan'a ait tüm limanları abluka altına alınması sert bir dilde protesto edilmiştir.³⁷⁶ Ablukaya rağmen Osmanlı Devleti karşısında Bulgar ordusunu desteklemeye devam etmiştir. Tuna nehri üzerinden Bulgar ordusuna silah, cephane ve yük hayvanı sağlamaya devam etmiştir. Osmanlı Devleti ve Bulgaristan arasında tüm diplomatik ilişkiler 16 Ekim 1912'de kesilmesi sonrası, 18 Ekim 1912'de Bulgar ordusu saldırısı ile savaş başlamıştır.³⁷⁷

Osmanlı Hükümeti Karadeniz'de nakliye gemileri ile sevkiyatı sağlamak amacıyla 19 Ekim 1912 tarihinde stratejik bir nokta kabul edilen ve Bulgar torpidobotlarının mesabesinde ki olan Varna limanını bombalamıştır. Saldırının amacı Varna limanında bulunan Bulgar torpidobotlarını imha ederek Karadeniz'de kara ordusuna ikmal yapmakla görevli nakliye vapurlarını korumaktır. Varna limanına ve Bulgar torpidobotlarına yapılan bombalama ve saldırılar istenilen sonuçları vermemiştir. 19 Ekim 1912 günü Turgut Reis ve Barboros Hayrettin tarafından ilk bombardımandan sonra 21-22 Ekim 1912 tarihlerinde ise Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri tarafından limana saldırıda bulunulmuştur. Limana yapılan saldırılar karaya asker çıkarılamadığı için istenilen başarıya ulaşmamıştır. Osmanlı Devleti 24 Ekim 1912 sonrasında donanmanın görevini değiştirerek ona Varna limanının ablukaya alınmasını ve torpidobotların limandan çıkışına engel olunması görevi vermiştir.³⁷⁸

Osmanlı kara ordusunun Lüleburgaz Muharebesi'nde yenilmesinden sonra Çatalca istikametine çekilmesine karar verilmiştir. Donanmaya bu çekilme sırasında düşen görev geri çekilen Birinci ve İkinci Şark Ordularını kıydan saldırma ihtimali bulunan Bulgar ordusuna

³⁷⁵Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, 18.

³⁷⁶Ozan Tuna, *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Türk Harp Filosunun Durumu (1912-1914)*, (Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2014), 23-75. Osmanlı Devleti'nin Bulgar limanlarını abluka altına alması ve Rusya'nın ablukayı protesto etmesi ile gerginleşen Rus- Osmanlı ilişkileri dönemin Türk basınına yansımıştır: Tanin, "Abluka Meselesi", (25 Ekim 1912), 11-39.; Tercüman-ı Hakikat, "Rusya'nın Bahr-i Siyah Filosu", (26 Ocak 1913), 2.

³⁷⁷Rusya'nın Bulgar ordusuna Tuna üzerinden sağlamış olduğu askeri desteğin Osmanlı İstihbaratı tarafından rapor edildiği belge için bk. DMA, Mülga-yı Bahriye Kataloğu, 92/22, 28 Ekim 1912.

³⁷⁸Ozan Tuna, "Çatalca Savaşında Türk Donanmasının Desteği", *Studies of The Ottoman Domain*, 6/10, (Şubat 2016), 27.

karşı korumaktır. Kıyıda bulunan Bulgar kuvvetlerine karşı topçu ateşi ile Osmanlı kara ordusundan uzak tutma ve kıyıdan püskürtme rolünü üstlenmişlerdir. Donanmaya yüklenilen diğer görev ise çekilmekte olan orduya karşı denizden yapılacak saldırıları ve karada bulunan Bulgar ordusuna denizden gelen desteği engellemektir.³⁷⁹

Osmanlı donanması, 3 Kasım 1912 yılında başlayan Çatalca yönüne doğru çekilen kara ordusunu destekleme faaliyetlerine 15 Kasım 1912 yılına kadar devam etmiştir. 3 Kasım 1912- 15 Kasım 1912 tarihleri arasında Çatalca yönüne doğru hareket eden Bulgar ordularına karşı bombardıman faaliyetlerine de devam etmiştir. Böylece Çatalca yönüne ilerleyen Bulgar ordusunun hızı yavaşlatılmış ve Bulgar ordusuna denizden gelecek yardımlar kesilmiştir.³⁸⁰ Lüleburgaz Savaşı'ndan sonra geri çekilen Türk ordusu, ardında topların çoğunu bırakarak düzensiz bir halde Çatalca yönüne çekilmiştir. Topçu gücünden mahrum olan Türk ordusu Bulgar ordusunun ilerleyişi karşısında İstanbul'dan toplar getirmesine rağmen istenilen dengeyi sağlayamamıştır. Topçu desteğinin donanma tarafından sağlanması kararlaştırılmıştır. 15 Kasım 1912'de başlayan Çatalca Savaşı'nda Osmanlı donanmasından istenilen savaş meydanında sağ ve sol cenahları tutmak olmuştur. Sol cenah Büyükçekmece hattı, sağ cenah Terkos hattı üzerinde donanmanın sorumluluğu bu iki hat üzerinden Çatalca yönüne hızlı hareket eden Bulgar ordusuna karşı denizden kara birliklerine top ateşi ile destek sağlamaktır. Mesudiye zırhlısı Terkos önlerindeki Bulgar mevzilerini top ateşine tutmuştur, Turgut Reis zırhlısı ise Mimar Sinan'da bulunan Bulgar karargahını top ateşine tutmuştur. Zırhlıların top atışı genel olarak kesin bir sonuç vermemiştir.³⁸¹ 15 Kasım 1912 tarihinden 3 Aralık 1912 tarihine kadar Bulgar ve Osmanlı orduları arasında çatışmalar devam etmiştir. Donanma bu tarihler arasında Tekirdağ, Çatalca, Terkos, Ayastefanos önlerine hareket eden Bulgar ordusuna karşı topçu atışı desteğinde bulunacaktır. Donanma denizden kara ordusuna destek vermek amacıyla bölgeye intikal etmiş olsa da savaşların büyük bir bölümünün karada gerçekleşmesi donanmanın savaş sırasında fazla etkin olmamasına neden olmuştur. Donanmanın en önemli başarısı Bulgar ordusuna denizden gelen yardımları engellenmesi ve Osmanlı kara ordusuna deniz yolu ile asker, silah, cephane taşınmasıdır.³⁸²

³⁷⁹Ali Haydar Emir, *Balkan Harbinde Türk Filosu*, (İstanbul: Deniz Matbaası, 1932), 92.; Umur Tuncer, *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1991), 210.

³⁸⁰Tuna, "Çatalca Savaşında Türk Donanmasının Desteği", 34-38

³⁸¹Tevfik İnci, "Balkanlar Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Hareketi", *Donanma Dergisi* 3/5 (Ekim 1971), 399; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, *Balkan Harbi Şark Ordusu; Birinci Çatalca Muharebesi*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993), 206.; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, *Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkartması*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993), 214.

³⁸²Tuna, "Çatalca Savaşında Türk Donanmasının Desteği", 38-48.

5.4.2.1. Ege Cephesi

I. Balkan Savaşı (1912-1913) sırasında deniz muharebeleri ve harekâtının en yoğun olarak yaşandığı alanlardan birisi Ege Denizi ve adalarında Yunan ve Osmanlı donanması arasında yaşanan mücadeleler olmuştur. Burada yaşanan bu mücadele, iki devletin 1909'dan sonra donanmalarındaki modernizasyon ve zırhlı savaş gemisi alımlarında ki rekabetin sıcak çatışmaya dönüştüğü bir güç gösterisi alanı haline dönüşecektir.

Ege'de başlayan mücadele, Yunan donanmasının 1912 yılından itibaren Ege adaları üzerinde askeri hareketliliğine dönüşmüştür. Yunan donanması savaşın başlaması ile Ege denizinde üstünlük kurmak ve adalara hâkim olmak için buraya donanma gücü göndererek işgale başlamıştır. Savaşın başında Osmanlı donanmasının adalara ulaşmaması için Çanakkale boğazı önünü abluka altına almak suretiyle, Osmanlı donanmasının Ege denizine çıkışını engellemek istemiştir. Yunan donanmasının ilk hedefi Limni adası olmuştur. Limni adası stratejik olarak Çanakkale boğazı önünde bulunan bir ada ve bu adanın Yunanistan eline geçmesi Çanakkale boğazından giriş ve çıkışların kontrolü için Yunan zırhlı gemilerine üs olarak kullanılacaktır. Yunan kurmay heyeti Limni adasının işgali için 500 kişilik çıkarma desteği hazırlamış, adanın kuşatılması için bölgeye zırhlı gemiler sevk etmiştir. 19 Ekim 1912 günü Yunan donanması Limni adası önüne gelerek ada mutasarrıfını Averof zırhlısına davet ederek adanın ve şehrin teslimini istemiştir. Ada yönetimi Yunanistan ve Osmanlı devletleri arasında bir savaş başladığından habersizdir. Bunun nedeni ise 1911-1912 Trablusgarp Savaşı sırasında adanın telefon hatlarının İtalyanlar tarafından tahrip edilmesidir. Ada yönetimi teslim anlaşmasını İstanbul'a bildirmek istemiştir. Yunan güçleri tarafından ada mutasarrıfına teslim olması için 24 saat süre verilmiştir.³⁸³ İstanbul ile iletişim kuramayan ada yönetimi Yunan işgaline karşı direniş kararı almıştır. Yunan ordusu 20 Ekim günü adayı 4 zırhlı gemi ile kuşatma altına alarak kıyıya asker çıkarmıştır. Limni Adası'nın işgaline Liman Reisi Salih Bey, Redif Yüzbaşı İbrahim Bey ve Jandarma Yüzbaşı Nazif Bey direniş göstermiştir ancak adaya ana karadan destek gelmediği için bu direniş Yunan saldırısı karşısında başarılı olamamıştır. Limni Adası düşmeden önce İstanbul ve Rodos'a çektiği telgraf ile yardım istemişse de başarısız olunmuştur. Osmanlı donanması Çanakkale ablukasını aşp adalara yardıma gidememiştir.³⁸⁴

Yunan donanması, Limni Adası'nı işgal ettikten sonra Midilli Adası'na da yapacağı askeri hareketler için Ada'yı üs haline getirmiştir. Limni adasının bir üs haline gelmesi ile

³⁸³Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi C. III*, 166.

³⁸⁴Hüsnü Özlü, "Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Donanmasının Karadeniz Harekâtı", *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 20, (Kasım 2012), 16.

Yunan donanması Taşöz, Semadirek, İmroz ve Aya Strati adalarının işgal emrini alacaktır. Bu aldığı emir üzerine 31 Ekim 1912 yılında İmroz Adası önlerine gelecektir. 31 Ekim 1912 tarihinde İmroz, Taşöz ve Aya Strati adaları direniş göstermeden işgale uğrayacaktır. 1 Kasım tarihinde ise Semadirek Adası direniş ile karşılaşmadan işgal edilmiştir. Yunan donanması adaları işgali karşısında direniş görmemesi onun Ege adalarının tümüne yönelik geniş kapsamlı bir işgal harekâtına girişmesine sebep olacaktır. 4 Kasım'da Psara, 7 Kasım'da Bozcaada, 17 Kasım'da ise Nikerya Adası işgal edilmiştir.³⁸⁵ Adalar'ın işgal edildiği süreçte Osmanlı donanması Bulgar güçlerine karşı Marmara Denizi ve Karadeniz'den Osmanlı kara ordusunu top atışları ile destekleme görevindedir. Yunan Ordusu Çatalca Savaşlarını fırsat bilerek Midilli Adası'nı işgal etme planını uygulamaya koymuştur. Yunan donanması Averof zırhlısı liderliğinde 3 zırhlı, 3 muhrip, 2 torpidobot ve 2 nakliye gemisi ile Midilli Adası'na hareket etmiştir.³⁸⁶ Yunan donanması 21 Kasım günü donanma güçlerine ek olarak Ada'ya çıkarma yapacak olan güçler ile birleşerek adanın önlerine gelecektir. Midilli adasında Osmanlı Devleti'nin 18. Piyade Alayı 2. Tabur birlikleri bulunmaktaydı. Limni Ada'sı işgalinden sonra herhangi bir direniş ile karşılaşmayan Yunan donanması Midilli Adası'nda teslim olmayı reddeden Türk ordusunun askeri direniş ile karşılaşmıştır. 21 Kasım- 20 Aralık 1912 tarihleri arasında Midilli Adası'nda Türk ordusu şartların eşit olmadığı bu savaşta Ada'yı 1 ay savunmuştur. Merkezi Hükümet tarafından destek sağlanamadığı için Midilli Ada'sı 20 Aralık 1912 günü Yunan donanmasına teslim olmuştur.³⁸⁷

Midilli kuşatması devam ederken Yunan donanması 24 Kasım 1912 günü Sakız Adası'nı işgal etmek için harekete geçmiştir. Sakız Adası da Midilli Adası gibi teslim olmayı reddetmiştir. Yunan donanması 5 yardımcı kruvazör, 2 muhrip gemi ve 4 nakliye gemisi ile adaya saldırmıştır. Sakız Adası'nda Türk ordusunun 18. Piyade Alayı ile 1. ve 3. Taburu bulunmaktadır. 27 Kasım günü şiddetli çatışmalar yaşanır. Çatışmalar 1 Ocak 1913 [gününe kadar sürmüştür. Osmanlı donanması Çanakkale ablukasını kaldırmak ve Ege Denizi'ne girmek için Çanakkale Boğazı önlerinde toplanmıştır. Yunan donanması Osmanlı'nın bu hamlesi karşısında Sakız Adası'nda ki donanma gücünü Çanakkale Boğazı önlerine sevk etmiştir. Sakız Adası bu olaydan sonra direnişe geçmek istese de destek gelmemesi ve ağır kayıplar nedeni ile 3 Ocak 1913'te Yunanlıların eline geçmiştir. Ege Denizi'nde son alınan

³⁸⁵İdris Bostan, Ali Kurumahmut, *Trablusgarp ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 2003), 371.

³⁸⁶Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi C. III* 167-168.

³⁸⁷Özlü, "Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Donanmasının Karadeniz Harekâtı", 19.

Türk adası 16 Ocak 1913 tarihinde Sisam adası olmuştur.³⁸⁸ Böylelikle Ege adaları 20 Ekim 1912- 16 Ocak 1913 arasında 4 aylık bir süre içinde ciddi bir direniş göstermeden Yunan donanması tarafından işgal edilmiştir. İşgal faaliyetleri sırasında direniş gösteren adalara Osmanlı Hükümeti tarafından yeteri kadar yardım ulaştırılamamıştır. Adalarda bulunan az sayıda kuvvet kendi imkanları ile Yunan ordusuna karşı koymaya çalışmışsa da başarısız olmuştur.

5.4.2.1.1. İmroz Deniz Muharebesi

Yukarıda geçtiği üzere Balkan Savaşı'nın patlak vermesi üzerine Yunan donanması 1912 yılından itibaren Ege adalarını işgale başlamıştır. Ekim 1912 tarihinde başlayan işgal karşısında Osmanlı donanması Aralık 1912 tarihine kadar Yunan donanmasına karşı ciddi bir önlem alamamış veya saldırısı da bulunmamıştır. Osmanlı donanması adaların işgal edildiği süre zarfında Marmara ve Karadeniz'de faaliyet göstermektedir. Adaların işgaline başlanmadan önce Yunan donanması Çanakkale Boğazı önünü zırhlılarla abluka altına alarak Osmanlı donanmasının Ege'ye çıkışı engellenmiştir. Osmanlı kara ordusunun Bulgar kuvvetlerine Trakya'da yenilmesi ve Çatalca yönüne çekilmesi, Ege adalarının Yunanlılar tarafından işgali Hükümet üzerinde siyasi baskının artmasına neden olmuştur. Hükümet, halkı ve siyaseti yatıştırmak amacıyla Marmara ve Karadeniz'de konuşlu Osmanlı donanmasının Ege'ye çıkması gerekliliğini dillendirmiştir.³⁸⁹

Bahriye Nezareti tarafından Donanma Komutanlığı'na verilen emir uyarınca donanmaya bağlı zırhlı ve diğer gemiler Çanakkale'den Ege'ye çıkmak için emir almışlardır. Donanmanın durumu Balkan Savaşları'nın başladığı andan itibaren Karadeniz'de faaliyet gösteren donanma amiralleri, Donanma Komutanlığı ve Bahriye Nezareti'ne göndermiş olduğu raporlarda donanmaya ait gemilerin birçoğunun acilen bakıma girmesi lüzumunu arz etmişlerdir.³⁹⁰ Donanmanın bakım dışında diğer bir sorunu ise Çanakkale Boğazı'nın ablukaya alınmasıdır. 14 Aralık 1912 tarihinde filonun gemi komutanları ve kurmayları Barbaros zırhlısında toplanarak durum değerlendirmesi yapmışlardır. Averof zırhlısının Yunan donanmasına sağlamış olduğu hız, manevra ve ateş gücü üzerinde durulmuştur. Donanma gemilerinin durumu analiz edilmiştir. Barbaros'ta yapılan toplantı sonrasında mevcut durum

³⁸⁸Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I., (Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Basımevi,1993), s.80.; Hüsnü Özlü, 'Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Donanmasının Karadeniz Harekâtı', 18.

³⁸⁹Ersan Baş, *Muavenet-i Milliye ve Goliath'ın Batırılışı*, (Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2009), 92.

³⁹⁰Büyüktuğrul, "Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı", 221-224.

içinde donanmanın savaş için uygun olmadığı kararı alınmış olsa da iç politikada Hükümet'e yapılan siyasi baskılardan ötürü donanmanın Ege'ye çıkmasına karar verilmiştir.³⁹¹

Osmanlı donanması muharebe öncesinde kurmaylar ile savaş planı ve donanma gemilerinin dağılımı üzerinde planlamalar yapmıştır. Plana göre Averof zırhlısından mümkün olduğunca uzak durulacaktır. Donanma Çanakkale müstahkem mevzilerinden Ege'ye fazla açılmayacaktır. Ayrıca Muharebe müstahkem mevzilere yakın alanda gerçekleştirilecek, gerekli durumlarda donanmaya ait zırhlıların kıyıya doğru çekilerek düşmanın müstahkem mevzilere doğru çekilmesi sağlanacaktır. Bu kararların almasında Çanakkale Boğazı girişinde bulunan top tabyalarından destek alma düşüncesi vardır.

Donanma kurmayları tarafından savaşın harekât planı yapıldıktan sonra, donanma gemilerinin dağılımları planı yapılmıştır. Bu plana göre;

Ana Kuvvet: Donanma Komutan Vekili Miralay Ramiz Bey komutasında Zırhlılar:

Barbaros, Turgutreis, Mesudiye, Asar-ı Tevfik ve 4 Torpidobot (Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabat).

Birinci Muhrip Filotillası: Yüzbaşı Rauf Bey komutasında 1 torpido kruvazörü (Berk-i Satvet), 4 Muhrip (Yadigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Taşöz, Basra) oluşmaktaydı ve görev alanı Saroz Körfezi- İmroz adası arasında ki bölgeydi.

İkinci Muhrip Filotillası: Yarbay Hakkı Eşref Bey komutasında 4 muhrip (Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vataniye, Yarhisar) ve 1 Kruvazör (Mecidiye) ile Beşiğe Koyu- Bozcada arasında görev alacaktır.

Üçüncü Muhrip Filotillası: Gemilerin tamamı müstakil komuta altında olarak Tirimüjgan Tamir Gemisi, Reşit Paşa Hastane Gemisi, İntibah Mayın Gemisi, Samsun Muhribi ve Akhisar Torpidobotundan müteşekkildi.

Donanmanın savaş düzeninde Birinci Muhrip Filotillası, Saroz Körfezi-İmroz Adası arasındaki sularda Yunan donanmasına karşı tedbir olarak bölgede keşif faaliyetinde bulunacaktır. İkinci Muhrip Filotillası ise Beşiğe Koyu ve Bozcada arasında kalan bölgede faaliyette yürütecektir. Plana göre muharebenin oluşacağı alanlarda bulunan donanma gemileri Yunan donanması ile sıcak temas anında Çanakkale açıklarında bekleyen Ana Kuvvet ve Üçüncü Muhrip Filotillası ile iletişime geçerek düşmana karşı saldırıya geçilecektir. Herhangi bir olumsuzluk karşısında ise donanma Çanakkale Boğazı girişine çekilerek tabyalardan yapılan ateş ile desteklenecektir.³⁹² 14 Aralık 1912 tarihinden itibaren Yunan donanması bölgeye intikal etmiş ve savaş düzeni almış olan Osmanlı donanmasını

³⁹¹Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I, 138.

³⁹²Büyüktuğrul, "Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı", 245-248.

arayış faaliyetlerine başladı. İmroz Adası'nın Kuzeyi Yunan donanmasının karargâhı niteliğindedir.

Yunan donanması 14-15 Aralık 1912 tarihinde İmroz Adası ve Çanakkale Boğazı açıklarında Osmanlı donanmasını arama faaliyetlerine girişmiş fakat bu girişimi neticesiz kalmıştır. 16 Aralık 1912 günü Yunan Filosu İmroz Adası'ndan hareket ederek arama faaliyetlerine devam etmiştir. 17 parçadan oluşan Yunan Filosu 16 Aralık 1912 günü Yedigöller Millet tarafından Çanakkale Boğazı önlerinde tespit edilerek Donanma Komutanlığı'na rapor edilmiştir. Yedigöller Millet muhribi Yunan donanmasına ait 4 Zırhlı ve 5 muhripte oluşan kolu Çanakkale Boğazı açıklarında tespit eder, Zığındere bölgesinde ise 5 muhrip ve 1 denizaltıdan oluşan kolu tespit eder.³⁹³ Osmanlı donanması bunun üzerine plana göre şekillenmiş donanmasını saat 08.45'te harekate geçirme emri vermiştir. Yunan ve Osmanlı donanmaları 16 Aralık 1912 saat 09.00'da birbirinin yerlerini kesin olarak tespit edip savaş düzenine geçmişlerdir. Saat 09.35'te iki donanma arasında kesin olarak yakınlaşma gerçekleşmiş ve donanmalar taktik manevralar yapmaya başlamıştır. Yunan donanması Osmanlı donanmasını denizaltı bölgesine ve torpil bölgesine çekmeye çalışmıştır. Osmanlı donanması bulunduğu konum itibarı ile güneşi arkasına aldığı için daha avantajlı durumdadır. Donanmalar arasında düzen alma manevralarının son bulması ile iki donanma İmroz Adası'nın kuzeyine doğru seyretmeye başlamışlardır.³⁹⁴ İlk çarpışma saat 09.40'ta Osmanlı donanmasından Turgut Reis ve Barboros zırhlılarının Yunan dretnotu Averof'a 11 bin metreden yaptıkları top ateşi ile başlamıştır. Barboros Osmanlı donanmasının, Averof ise Yunan donanmasının amiral gemisidir, Yunan ve Osmanlı donanmaları amiral gemilerini hedef alarak karşılıklı top atışları yapmıştır. Averof dretnotu 15 dakika süren karşılıklı ateş sonucu Mesudiye tarafından yapılan top atışları ile ilk darbeyi almıştır. İki donanmanın da savaşı bir an önce bitirmek için amiral gemilerini hedef alması geriye kalanların yerinin tespitinin yapılamaması sonucu 15 dakika süren ilk çatışmada Averof dışında diğer zırhlılara yapılan top atışları isabetsiz kalmış ve başarısız olmuştur.³⁹⁵

Yunan ve Osmanlı donanmaları ilk sıcak çatışma sonrasında saat 10.15 itibarı ile karşılıklı devam eden isabetsiz atışlardan kurtulmak için manevralara başlamıştır. Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı önlerine doğru çekilerek, düşman donanmasını peşinden sürüklemek ve Çanakkale Boğazı girişinde bulunan müstahkem mevzilere çekmek istemiştir. Yunan donanması ise Çanakkale Boğazı önlerine kadar takip ettiği Osmanlı donanmasını

³⁹³Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I, 140.

³⁹⁴Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I, 141.

³⁹⁵Işın Mithat, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Savaşı*, (Ankara: Deniz Basımevi, 1946), 479-497.

Boğaz'a yaklaşılması üzerine takibi bırakmıştır. Takibi bırakan Yunan ordusu batı yönüne doğru seyretmesi ile Osmanlı donanması boğaz önünden manevra yaparak Yunan donanmasını saat 12.00'ye kadar takip etmek ve hatta yakalamak için çabalamıştır. Saat 12.00'den sonra iki donanma arasında mesafenin açılması ile Osmanlı donanması Çanakkale önlerine yeniden dönüş manevrasına başlamıştır. Osmanlı donanması geri dönüş yolunda Boğaz'ın gözetlenmesi için Berk-i Satvet korveti boğaz girişinde bırakıldı. Birinci Muhrip Filotillası ise Karanlık Liman'da bırakılmış, Ana Kuvvet, İkinci ve Üçüncü Muhrip Filotillası ise saat 13.52'de Nara Limanı'na demirlemiştir. Berk-i Satvet korveti, 12.20 gibi Çanakkale Boğazı açıklarında Yunan donanmasını fark etmiştir. Yunan donanmasının yerinin tam tespiti için Boğaz'dan çıkış yapan korvet, onu Tavşan Ada'sı etrafında tespit etmiştir. Berk-i Satvet yoğun düşman ateşi altında akşam saat 17.30'da Boğaz'dan içeri girerek Nara Limanı'na demirlemiştir. 16 Aralık 1912 günü iki taraf arasında yaşanan çatışmalarda hiçbirine karşı üstünlük kuramamıştır.³⁹⁶

16 Aralık 1912 tarihinde gerçekleşen muharebe sonrasında Osmanlı donanmasında yaşanan eksikler tekrardan ortaya çıkmıştır. Barboros ve Turgut Reis zırhlılarından Averof zırhlısına yapılan top atışlarının etkisiz kaldığı. İki zırhlı tarafından atılan 800 metre menzile sahip torpidoların yetersiz olduğu, bunlara ek olarak Yunan donanmasının Osmanlı donanmasına çok yakın mesafeye gelmesine rağmen torpido atımı konusunda tecrübe olmadığı için atışların isabetli yapılamaması gibi eksiklikler ortaya çıkmıştır. Osmanlı donanmasında yapılan hasar tespit çalışmalarında sadece Barboros Hayrettin zırhlısının isabet aldığı geri kalan savaş gemilerinde ise yaptıkları top atışlarının yarattığı titreşim ve etkiden dolayı hasarların meydana geldiği tespit edilmiştir.³⁹⁷

5.4.2.1.2. Mondros Deniz Muharebesi

Mondros Deniz Muharebesi, 18 Ocak 1913 günü Ege Denizi'nde Yunan ve Osmanlı donanmaları arasından 16 Aralık 1912 günü yapılan İmroz Deniz Muharebesi'nin neticesiz kalması üzerine ortaya çıkan ve Balkan savaşlarında iki taraf arasında cereyan eden ikinci büyük deniz savaşıdır.

İmroz Muharebesi'nden sonuç alamayan Osmanlı ve Yunan donanmaları birbirine karşı kesin üstünlük kurmak amacıyla donanmalarını harekete geçireceklerdir. Osmanlı donanmasının amacı Çanakkale Boğazı önünü ablukaya almış Yunan donanmasını dağıtmak, Ege denizinde yeniden Osmanlı Devleti hakimiyetini sağlamaktır. Donanmanın diğer bir hedefi ise Mondros limanında bulunan Yunan filosunu ve limanı imha ederek, Bozcaada'yı

³⁹⁶ Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi III*, 233.

³⁹⁷ Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I, 154.

ele geçirmektir. İmroz Deniz Muharebesi sonrasında Donanma Komutanlığı tarafından Bahriye Nezareti ve Sadaret Makamı'na sunulan tüm raporlarda donanmanın Ege'de yeni bir harbe girmesinin mümkün olmadığı, donanma gemilerinin kademeli olarak tersanelerde onarılması gerektiği vurgulanmıştır. Donanma Komutanlığının önerisine rağmen, Hükümet tarafından donanmanın tekrardan Ege'ye açılması emri verilmiştir.³⁹⁸

Osmanlı Donanması Mondros Deniz Muharebesi'ne 3 zırhlı gemi, 1 torpido kruvazörü, 1 kruvazör, 6 muhrip ile katılmıştır. Muharebe öncesinde Hamidiye kruvazörü Ege Denizi'ne açılmış ve akın harekâtına başlamıştır. Harekât planına göre donanmada bulunan zırhlıların çevresinde muhripler bulunacak, torpido kruvazörü ve kruvazörler ise muhrip ve zırhlıların ilerisinde seyrederek gözetleme ve arama faaliyetleri yapacaktır. Donanma kurmuş olduğu bu düzen ile 18 Ocak 1913 günü Nara Limanı'ndan dümen alarak Ege Denizi'ne açılmıştır. Osmanlı donanması ve Yunan donanması 18 Ocak 1913 günü saat 08:50'de ön gözcü gemileri ile birbirinin yerini tespit etmiştir. Mecidiye kruvazörünün, Yunan donanmasına ait Leon ve Aspis muhriplerini tespit etmesi sonucu adı geçen muhriplerin Osmanlı donanmasını tespit etmesi ile Mondros Liman'ında bulunan filo komutanlığına durumu bildirmiştir. Yunan donanması Mondros Liman'ında Osmanlı donanmasına ani bir baskın ile yakalanmak istemediği için zırhlı gemilerini acele bir şekilde limandan çıkararak savaş pozisyonuna geçirmiştir. Bu gelişme Osmanlı donanmasının savaş harekât planını etkisiz kılmıştır. Çünkü Osmanlı savaş planına göre limana ani bir baskın yapılacak, Averof zırhlısı limandan çıkmaya mecbur bırakılacak ve limanda kalan diğer zırhlılar ve liman imha edilecektir.³⁹⁹

Osmanlı donanmasının öncelikli hedefi Averof zırhlısı olduğundan amiral gemisi dahil olmak üzere tüm gücü ile Averof zırhlısına üzerine top atışları yapmıştır. Yunan donanması ise bu defa daha tecrübeli davranarak Osmanlı donanmasına ait zırhlıları kendi aralarında pay etmiştir. Averof ve Spezya zırhlıları Barbaros Hayrettin zırhlısını top atışına tutmuştur, Hydra ve Psara ise Turgut Reis zırhlısını hedef seçmiştir. Psara daha sonra toplarını Turgut Reis üzerinden Mecidiye üzerine yoğunlaştırıp ateşe başlayacaktır. Yunan donanması İmroz'dan çıkardığı tecrübe ile Osmanlı donanmasının tamamını hedef alacaktır.⁴⁰⁰

Osmanlı donanması İmroz Deniz Muharebesinde düştüğü hatalara tekrardan düşmüştür. Hataların yanında donanmanın rapor ettiği gemilerde bulunan eksikler giderilmeden yeniden Ege Denizi'ne yeni bir sefere gönderilmesi tartışılan diğer bir noktadır.

³⁹⁸Öcal, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, 220.

³⁹⁹Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I, 177.

⁴⁰⁰Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi III*, 263.

İlk temasın başlaması ile Osmanlı donanmasına ait zırhlılar Averof zırhlısını hedef almışlardır. Topçu ateşi yoğunluğunun sadece amiral gemisi Averof üzerinde yoğunlaşması, yapılan atışların isabetsiz olmasını sağlamıştır. Donanmanın tek zırhlı üzerine yoğunlaşması ile Yunan donanmasına bağlı diğer zırhlı gemilerin Osmanlı donanmasına ait zırhlılara daha rahat saldırmaya neden olmuştur.⁴⁰¹

İlk çarpışmanın başlaması ile Averof zırhlısı isabet almıştır. Fakat savaşma yeteneği veya ateş gücünden bir şey kaybetmemiştir. Osmanlı donanmasından ise Barboros Hayrettin ilk çarpışmada orta taret topundan darbe almıştır. Osmanlı donanması saat 12:00 sularında Çanakkale rotasına geri dönüş için kademeli bir şekilde çatışma bölgesinden uzaklaşmıştır. Uzaklaşan donanmanın peşinde Averof zırhlısı ve 4 Yunan muhrip bulunmaktadır. Geri dönüş yolunda Barboros zırhlısı Averof zırhlısından 4 isabetli atış alacak ve hızı düşecektir. Turgut Reis gemisinin Barboros ile yer değiştirmesi üzerine Averof zırhlısının yeni hedefi Turgut Reis zırhlısı olmuştur. Turgut Reis zırhlısını korumak için sağ ve soluna geçen Mecidiye ve Hamidiye kruvazörleri Averof zırhlısını iki ateş arasından bırakmak istemiş olsalar da denemeleri başarısız olacaktır. Averof gemisi tarafından Turgut Reis zırhlısına açılan ateş sonucu zırhlının iki adet topu kullanılamaz hale gelmiştir. Yunan donanması tarafından başlayan takip saat 14.50 sularına kadar sürmüştür. Turgut Reis tarafından yapılan son ateşin Averof zırhlısının baş tarafına isabet ettirmesi ile gemide yangın çıkmıştır. Averof 'da çıkan yangın Türk donanmasını takip etmesine engel olmayacaktır. Turgut Reis zırhlısının Çanakkale Boğazına giriş yapması ile Averof zırhlısının Çanakkale tahkimatında bulunan kıyı batarya toplarının menziline girmek istememesi üzerine Averof takibi bırakarak geri çekilmiştir.⁴⁰²

Mondros Deniz Muharebesinde Osmanlı donanmasından Turgut Reis 25 Barboros Hayrettin ise 34 isabet almıştır.⁴⁰³ Buna karşılık Osmanlı donanmasının Yunan donanması üzerindeki atışları daha isabetsiz olmuştur. Osmanlı donanması 41 şehit, 114 yaralı vermiştir. 18 Ocak tarihinde başlayan muharebede Osmanlı donanması, hedefi olan Mondros Liman'ını ele geçirememiş, Yunan donanmasına ciddi bir zarar verememiştir. Osmanlı donanmasına ait zırhlı gemiler ciddi hasar görmüştür.⁴⁰⁴

Deniz muharebeleri sırasında donanmanın eksiklerinin giderilmemesi ve Donanma Komutanlığı'nın raporlarının dikkate alınmaması yenilginin genel nedenleri arasındadır.

⁴⁰¹İşin, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Savaşı, 271.

⁴⁰²Genelkurmay Başkanlığı Yayınları, *Balkan Savaşları (1912-1913)* I, 180.

⁴⁰³Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz: Donanmanın Tarihsel Öyküsü*, 231.

⁴⁰⁴Osman Öndeş, *Elveda, Balkan Harbinde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, (İstanbul: Alfa Basım Yayın Dağıtım, 2004), 124.

6. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin XX. yüzyılda başlatmış olduğu donanma modernizasyonu çağın gerektirdiği şartlar içerisinde yapılmıştır. Donanmanın modernizasyonunda Avrupa'da yaşanan denizcilik teknolojisinde ilerlemeler örnek alınmıştır.

Sultan II. Mahmud döneminde 1827 yılında taşıma amaçlı ilk buharlı vapur alınmıştır. Sultan Abdülaziz döneminde Kırım Savaşı sırasında Fransız ve İngiliz donanmalarının kullandığı zırhlı nakliye vapurlarının başarıları Osmanlı devlet adamları tarafından yakından takip edilmiştir. Zırh teknolojisine dayalı deniz araçlarına sahip olma düşüncesi donanma organizasyonu ve donanma gemileri üzerinde yapılacak yenilikleri başlatmıştır.

Donanma ıslahatlarında esas sorun yapılan değişimlerin ve modernizasyonun uzun soluklu olmamasıdır. Bahriye teşkilatında ilk köklü ıslahatlar Sultan Abdülmecid döneminde başlar. İlk ıslahatlar genel olarak teşkilat yapısına yönelik gerçekleştirilmiştir. XIX. yüzyıl boyunca yapılacak ıslahatlar için farklı disiplinlere ve ekollere başvurulmuştur. Donanmanın ihyası için her dönem farklı disiplinler ve ekollerin ortaya çıkması istenilen ıslahatların tek bir çizgide ilerlemesini zorlaştırmıştır. Modernizasyon sürecinde diğer bir sorun donanmanın subay ihtiyacı ve teknik sınıf personel eksikliğidir. Modernizasyonun ilk safhasında Avrupa'dan gemi alımı yönünde karar kılınmıştır. Osmanlı Devleti ilk alımlardan sonraki süreçte aynı gemileri kendi tersanelerinde üretmek istemiştir. Tersanelerde gemi üretme ve üretim teknolojisine sahip olma fikri oluşmuştur. Gemi üretimi fikri donanma organizasyonunda ve tersanelerde ıslahatları başlatmıştır. Osmanlı tersanelerinde modern buhar teknolojisine sahip gemileri üretme fikri olumlu bir fikir olsa da bunun için gerekli olan teknolojik altyapı ve teknik sınıfın varlığı üretim için önemli bir eşik kabul edilmektedir. Teknik ve teknolojik sorunlar göze çarpan ilk olumsuz etken olarak kabul edilmiştir. Buhar türbünü teknolojisi, silah sistemleri, dümen teknolojisi, buhar kazanı ve çark yapımı ve üretimi için teknik sınıfın var olmaması yerli üretim düşüncesini zorlaştırmıştır. Tersanelerde teknik sınıfın yetersiz kalması yabancı teknik personel ve uzmanların varlığını çoğaltmıştır. Yabancı uzmanların sayesinde kendi nitelikli personelini yetiştirmek için çeşitli okullar açılmıştır. Teknik personel ihtiyacının bir kısmını Avrupa'dan karşılanmıştır. Devletin teknolojik alanda geri kalmışlığı yapılmak istenilen modernizasyon faaliyetinin olumsuz sonuçlanmasında veya istenilen başarının tam olarak alınmamasında etkili olacaktır.

Sultan II. Mahmud döneminde 1827-1839 yılları arasında donanmanın modernizasyonu için Amerikalı amirallerin varlığının hissedildiği bir dönem olacaktır. Bu süreç içinde Amerika varlığının hâkim olmasının nedeni İngiliz- Osmanlı ilişkilerinin Yunan

sorunu nedeni ile kötü olmasıdır. Osmanlı Devleti'nin yeni yüzyılda denge siyaseti izlemesi Osmanlı-Amerikan yakınlığını başlatmıştır. Bu gelişmeler, Devlet'in çıkarları uyuşan devletler ile iş birliği yapma yoluna gitmesinin en somut örneğidir. Osmanlı-Amerikan ilişkilerinin olumlu seyretmesi, donanmasının modernizasyonunda olumlu sonuçlar sağlamıştır. Donanmanın ilk modernizasyon denemesinde Amerikan ekolü tercih edilmiştir. Sultan II. Mahmud sonrası dönemde Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin gelişmesi ile donanmada İngiliz etkisi ve ekolünün yükselmesine neden olmuştur. Donanmanın modernleşmesi için tek bir ülke ile teknolojik bilgi aktarımında bulunulmaması yine birden fazla ekol ve sistemin oluşmasına neden olmuştur. Amerikalılar ile planlanan değişimlerin İngilizler tarafından kabul edilmemesi veya beğenilmemesi istenilen ıslahatların gecikmesine sebep olmuştur.

Sultan Abdülmecid döneminde donanmanın teşkilat yapılanması ve üretim organizasyonunda İngiliz ekolü kullanılarak kurumsal bir yapıya bürünmesi sağlanmıştır. Donanma organizasyonunda komuta ve imalatın düzene bindirilmesi modernizasyon sürecini olumlu etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nin donanmaya ağırlık vermesindeki neden keyfi bir istek değildir. Zaruri olarak modernizasyon yapılmak zorunda kalınmasıdır. Yunan donanmasının Ege denizinde tehdit unsuru olarak yükselmesi devlet için tehdit olarak kabul edilmiştir. Yunan donanmasının Amerikalı ve İngiliz uzmanlar tarafından silahlandırılması ve Yunanistan'ın modern donanma kurma çabaları sözü edilen zaruri değişimin nedenleri arasındadır. Rus donanmasının Navarin baskını sonrasında Osmanlı Devleti için Ege ve Karadeniz'de tehdit haline gelmesi, Tuna üzerinde Rus donanması varlığı modern donanma inşa etme zorunluluğunu doğuran diğer nedenler olarak kabul edilir.

Sultan Abdülaziz dönemi Osmanlı donanmasının en fazla gelişime uğradığı dönem olarak bilinmektedir. Sultan Abdülmecid döneminde olduğu gibi İngiliz uzmanların tersanelerde çalışmaları devam etmiştir. Donanma modernizasyonu İngiliz uzmanların tasarladıkları planlar dahilinde yapılmaya çalışılmıştır. Bu dönemde başarı sağlanmasının nedeni tek bir ülke ile donanma konusunda uzun yıllar iş birliği yapılması ve sabit planlama olmasından kaynaklıdır. Donanma ıslahatının Sultan Abdülaziz tarafından devlet politikası haline dönüştürülmesi başarının diğer bir nedenidir. İngiliz uzmanların planı, zırhlı savaş gemisi üretme ve gemi satın alma konsepti üzerine planlanan bir modernizasyondur. Zırhlı gemi üretme fikri Tersane-i Amire'de ıslahatlar yapılmasına neden olmuştur. Tersane-i Amire'de üretim için ıslahatlar başlatılmıştır. Sultan Abdülaziz'in vakıf olduğu ve Devlet'in ileri geleceği için önem arz eden donanma ve donanmanın durumu devrin en köklü değişimlerinin onun üzerinde yapılmasını sağlamıştır. Islahat çabaları sonunda Osmanlı

donanmasının savaş gücü İngiliz donanmasından sonra hatırı sayılır bir güce dönüşecektir. Satın alınan gemilerden hariç üretilmek istenilen gemilerde teknik personel yetersizliği sorunu tersane üretiminde aksamalara neden olmuştur. Donanmanın modern dünya donanmaları seviyesine çıkarılması fikri sadece gemi satın alma yolu ile değil aynı zamanda üretim organizasyonu kurma fikrine dayandırılması dönemin temel politikasıdır. Devlet sanayi devrimine ve sanayileşme teknolojisine geç de olsa dönemde kavuşmak istemiştir. Osmanlı Devleti için yerli üretime dayalı modern zırhlı savaş gemileri üretme fikri zor bir sürecin yaşanmasına neden olmuştur. Yerli üretim için fabrikalar kurulmuş veya daha önce başka bir alanda kullanılan fabrikalarda dönüşüm sağlanarak üretim yapılmak istenmiştir. Gemi zırhı, gemi topu, cephe, buhar kazanı, buhar türbini ve gemi çarkı üreten fabrikaların kurulması ile üretim için ilk adımlar atılmıştır. Fakat fabrikalarda teknik sınıfın yoksunluğu üretim planlamasında zaman kayıplarına ve üretim organizasyonunda aksamalara neden olmuştur. Yaşanan aksaklıklara rağmen Tersane-i Amire'ye bağlı üretim tezgahlarında gemilerin üretilmesinde başarılar sağlanmıştır. Üretimi tamamlanan gemilerin teknik aksamının idaresinde yetersiz veya deneyimsiz personellerin bulunması gemilerin tam kapasiteli çalışmamasına veyahut gemilerin kısa görevler sonunda dahi teknik arızalar vermesine neden olmuştur. Modern bir donanmamız vardır fakat modern bir donanmayı idare edecek teknik personel yetersizdir. Başka bir ifade ile Osmanlı Devleti'nin donanma konusunda elde ettiği bilgi ve birikimler uygulanmış olsa da Batı'ya ayak uydurma konusunda yetersiz kalmıştır. Gemi üretiminde yerli sanayi geliştirme çabalarında istenilen başarılar tam olarak sağlanamamıştır.

Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz dönemlerinde modern donanmaya sahip olmak için satın alma yolu ile elde edilen gemiler ve tersanelerde üretilen gemiler ile donanma gücü yükseltilmiştir. Donanma gemilerinin bakım, onarım ve yeni teknolojilerin gemilere entegre edilmesinde yaşanan gecikmeler ve sorunlar gemilerin zaman içinde zayıf kalmasına neden olmuştur. Teknolojik sürekliliğin sağlanamaması modernleşme emeklerini boşa çıkaracaktır.

Sultan Abdülhamid dönemi Osmanlı donanması için durağan bir dönem olmuştur. Sultan Abdülhamid'in 1876 yılından tahta çıkışından kısa bir süre sonra donanmanın 1897 Türk- Yunan savaşına kadar Haliç'te demirlemesi kararı alınmıştır. Bu kararın alınmasında birden fazla sebep yer almaktadır. Sultanın neden böyle bir karar alığı konusunda çeşitli kaynaklarda farklı iddialar bulunmaktadır. Osmanlı donanması açısından Haliç'te kaldığı süre donanmanın duraklama dönemi olmuştur. 1897 Türk-Yunan savaşının patlak vermesi Türk

donanmasının savaşa hazırlanması ve donanmanın zırhlılarının Ege'ye gönderilmesi sırasında zırhlıların Marmara'yı çıkamadan teknik sorunlar ve arızalar vermesi donanmanın savaş gücünün zayıf olduğunun göstergesidir. 1897 yılında alınan tecrübeler Osmanlı donanmasındaki modernizasyon sürecinde önemli gelişimlere sebep olmuştur. Yunan tehlikesine ek olarak Karadeniz ve Boğazlar üzerinde var olan Rus tehlikesi donanma modernizasyonunu başlatan ikinci etken olmuştur.

Sultan II. Abdülhamid dönemi içinde donanmanın ıslahı konusunda kendinden önce gelen sultanlar gibi teşkilat yapılanması üzerinde değişimler ve zırhlı gemi alımları ile donanmanın modernizasyonu sağlanmak isteyecektir. 1897'den sonra başlayan organizasyon çalışmaları 1876-1908 arasında devam ettirilmişse de modernizasyon konusunda geç kalınmıştır. XX. yüzyıla Avrupa'da Alman ve İngiliz rekabeti, donanmalarda dretnot savaş gemilerinin denizlerde boy göstermesine neden olacaktır. Osmanlı donanması dretnot teknolojisinden uzak kalmıştır. Sultan II. Abdülhamid dönemi içinde yapılan gemiler ve alınan gemilerin daha çok ufak ölçekli deniz araçlarından oluşması ve torpido esasına göre oluşturulan donanma konsepti, donanmanın savaş gücü olarak zayıf kalmasına neden olmuştur. Ufak ölçekli deniz araçlarının tercih edilmesindeki neden finansal sıkıntıların yaşanmasından kaynaklıdır.

Yaşanılan gelişmeler dikkate alındığında Sultan II. Abdülhamid döneminde donanmanın tamamen kaderine terk edildiği iddiası gerçek dışı kalır. Dönemin savaşları denizlerden ziyade kara savaşları şeklinde cereyan etmiştir. 1877-78 Osmanlı- Rus Harbi, Kafkasya ve Balkanlarda yoğun kara çarpışmalarının yaşandığı savaşlardır. Harp sırasında Karadeniz'de Osmanlı ve Rus donanmalarının çok büyük muharebeleri olmamıştır. Dönemin ordu konsepti ve ilgisi kara ordusuna ağırlık verilmesine neden olmuştur. Tüm bu sebeplerden dolayı ve karadan gelecek tehditlerin, denizlerden gelecek tehditlere göre daha fazla olması deniz gücüne ilgiyi ikinci plana atmıştır.

1908 sonrasında II. Meşrutiyet ve İttihat Terakki Cemiyeti döneminde donanmanın modernizasyonu ve Batı'da bulunan emsalleri ile aynı seviyeye çıkarılması için çaba sarf edilmiştir. Dretnotlar en çok istenilen savaş gemileridir. İngiliz ve Alman donanmalarında görülen yüksek ateş gücü ve zırh gücüne dayalı dretnot savaş gemileri alımı hususunda geniş bir propaganda faaliyeti ve halk üzerinde yardım kampanyaları düzenlenmiştir. Ayrıca dönem içinde Osmanlı-Alman yakınlaşması Osmanlı donanmasında görev alan İngiliz uzmanların görevlerine son verilmesiyle Alman savaş ekolü benimsenmiştir. Kara ordusunda olduğu gibi deniz kuvvetlerinde de Alman savaş ekolünün benimsenmesi donanmada yeni bir yapılanma

doğurmuştur. Osmanlı-Alman yakınlaşmasının en bariz hissedildiği dönem olacaktır. Alman uzmanların Osmanlı donanmasında varlıklarının artması donanma organizasyonu ve teşkilat yapılanmasının Alman uzmanlar tarafından denetlenmesi ve düzenlemesi ile Bahriye Teşkilatı yeni bir yapılanmaya gitmiştir. Bahriye organizasyonunda Alman savaş ekolüne göre yeniden yapılanma sağlanmıştır. Amerikan, İngiliz ve Alman ekollerinin bahriye organizasyonunda yapmış olduğu değişimler teşkilatın sabit ve özgün bir yapıya kavuşmamasına neden olmuştur.

Donanma modernizasyonun neden başarısız olduğu veya başarılı giden süreçlerin neden başarısızlığa sürüklendiği sorusuna cevap olarak; Osmanlı Devleti'nde ilk askeri ıslahatlar XVII. yüzyılda başlamıştır, XX. yüzyıla kadar ıslahatlar ve değişimler sürmüştür. Sorun ıslahatların yapılması değildir, sorun ıslahatların başarısız olmasıdır. Osmanlı Devleti'nde gerçekleştirilen ıslahatların sadece dönemsel olması, buna ek olarak ıslahatların sadece hükümdarların yaşadığı dönemi ile sınırlı kalması bilinen en genel nedendir. Donanma ıslahatlarında yapılan ıslahatlar ve uygulanan politikalar da sadece dönemsel kalmıştır. Sultan II. Mahmud ile başlayan ilk Batı tarzı köklü ıslahatlar kendinden sonra gelenler tarafından devlet politikası olarak kabul edilmiş görülse de donanma alanında yapılan ıslahatlar bir devlet politikası olmamıştır. Donanma konusunda başlayan ıslahat girişimleri veya donanmanın modernizasyonu hususu her dönemde yeni fikirlerin oluşmasına neden olmuştur. Donanma konusunda Devlet'in net ve istikrarlı bir politikası teşekkül etmemiştir. Modernizasyonu konusunda üretim organizasyonu, teşkilat şeması, bahriye organizasyonu yapılanması ve donanma savaş gemilerinin alımlarında net ve özgün planlamalar yapılamamıştır. Bu durumun en somut örneği Sultan Abdülmecid döneminde Amerikalı uzmanlara dayalı modernizasyon planlaması yapılırken, Sultan Abdülaziz döneminde İngiliz amirallerden oluşan uzmanlarla modernizasyon yapılmasıdır. Sultan II. Abdülhamid döneminde Alman, İngiliz, Fransız donanmaları örnek alınarak bir modernizasyon yapılmaya çalışılmıştır. Özellikle donanmada görev alan İngiliz amirallerin sık sık değişmesi her göreve gelen yeni amiralin kendinden önce yapılan ıslahat planlarını beğenmemesi gibi problemler donanmanın kalıcı bir politika ile modernizasyonunun yapılmamasına neden olmuştur.

Birden fazla ülkenin örnek alınması, birden fazla fikrin ortaya atılması ıslahatları başarısız kılmıştır. Modernizasyonun başarısız olmasının diğer bir nedeni ise dünya da yaşanan sanayi alanındaki değişimlere ayak uydurulamamasıdır. Osmanlı donanması kadirgadan kalyona geçişi tamamladığı II. Mahmud döneminde Avrupa'da buharlı gemiler kullanılmaya başlanılır. Buharlı gemilerin Osmanlı donanmasında görülmeye başlaması ile

Avrupa’da zırhlı gemilerin ortaya çıkışı ve kullanımı görülür. Osmanlı donanmasında zırhlı gemilerin görülmesi ve üretilmesinin sağladığı dönemde, Avrupa’da dretnot teknolojisi ortaya çıkar. Osmanlı Devleti sanayi alanında geri kalmışlığının bedelini donanmanın modernizasyonunda derinden hissetmiştir.

Avrupa’dan gemi alımları ve Tersane-i Amire’de gemi üretilmesi ile modern gemilere sahip olunmaya çalışılmıştır. Donanmaya gemilerini idare edecek subay sınıfı ve gemilerde görev alacak vasıflı teknik personel sıkıntısı başka bir soruna kapı açmıştır. Gemiye satın almak veya üretmek kadar zor olan durum, gemiyi güncel ve modern tutmaktır. Donanma modern gemilere sahip olmuştur fakat gemilerde gelişen silah sistemleri, motor sistemleri, elektrik aksamı, seyir sistemleri ve iletişim sistemleri gibi teknolojik gelişmeleri takip edememesi gemilerin zaman içinde savaş gücünü yitirmesine neden olmuştur. Teknolojik gelişimleri elde bulunan gemilere kazandırmak Osmanlı donanmasının sıkıntı çektiği konulardan birisi olmuştur. Avrupa’da yaşanan teknolojik değişimlerin uzağında kalınması ortaya çıkan sorunların en genel nedenleridir. 1908 sonrasında modernizasyonun halka mal edilmesi ve İttihat ve Terakki Cemiyeti faaliyetleri ile anavatanın kıyılarını Yunan ve Rus tehditlerine karşı koruma kampanyası ile Sultan Abdülaziz döneminde kurulan donanmaya yakın bir donanma teşkiline çalışılmıştır. Dretnot teknolojisine sahip olmaya dayalı bu girişimde tam başarılı olunamamıştır. Donanma Cemiyeti ve İttihat ve Terakki Cemiyeti’nin bu girişimi I. Dünya savaşı arifesine denk gelmiştir. Alman ve İngiliz donanmalarının rekabet ettikleri denizlerde dretnot savaş gemilerine sahip olma düşüncesi gerçekleşmediğinden Osmanlı Devleti, I. Dünya savaşına dretnotları olmadan girecektir.

Sonuç olarak 1846 yılından başlayan modern donanma kurma fikri, Sultan Abdülmecid, Sultan Abdülaziz ve Sultan Abdülhamid dönemlerinde modernizasyonlara neden olmuştur. Fakat yaşanan modernizasyon süreci tam anlamıyla amacına ulaşamamıştır. Modern savaş gemilerine sahip olmayı başaran Osmanlı Devleti donanmasını idare edecek subay ve teknik elamanlardan mahrum olması sebepleri ile modern donanmasının işlevi çağın gerisinde kalmıştır. 1846-1914 arasında Bahriye organizasyonu üzerinde tek ve kalıcı uzun soluklu politikalardan mahrum olunması yapılmak istenilen ıslahatların yersiz kalmasına neden olmuştur. I. Dünya savaşının patlak vermesi ile Osmanlı donanmasının modernizasyon serüveni

sona

ermiştir.

KAYNAKÇA

ARŞİV KAYNAKLARI

BOA, Osmanlı Arşivi. *Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı* [DH, MUI].

Dosya No.2\4. Gömlek No 4.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Cevdet-Bahriye Arşivi* [C..BH.]. No: 1116, 2394, 1087, 9739, 6674, 7370, 9173, 1925, 1055, 2430.

BOA, *Osmanlı Arşivi. İrade Dahiliye* [İ. DH], Defter No: 25, No: 39899

No: 39904, No:38990, No: 602\41990, No: 499/33957.

BOA, *Osmanlı Arşivi. İrade-i Bahriye* [İ.BH., 1327\Ca-16, Meclis-i Ayan 1325 tarihli kararı, 1/1311-C-4, 3/1335-B-3, 3/1441-B-17/4.

BOA, *Osmanlı Arşivi. İrade-i Meclis-i Mahsus*, [İ. MMS.]. No: 32-1307.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi* [M.M.C.Z]. I. Devre Ankara 211-212, 7 Temmuz 1909 tarihli oturum.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Meclis-i Bahriye Defterleri* [MB. D nr.]. 53\49 29 Şevval 1278\ 29 Nisan 1862, 100.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri* [M.M.Z.C.]. 1. Devre I, Ankara 1982, 485-487, 1. Devre II, Ankara 1982, 508., 1. Devre IV, Ankara 1982, 309., M.M.Z.C., I. devre, C.II, Ankara, 1985, s. 288-299.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı* [A.MKT.MHM.].

No.249, Gömlek No. 17, No. 442 Gömlek No.57, No: 297, Gömlek No.26.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı* [A.MKT.NZD], No. 464, Gömlek No. 87, 25 Cemaziyülahır 1279\ 18 Kasım 1862. No:51Gömlek No:48.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Yıldız Esas Evrakı* [Y. EE.]. No. 150, Gömlek No.44.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat* [Y. PRK., ASK.]. No.16\ Gömlek No.44222\117., 64\3.,73\ 23., 73\23., 77\48

BOA, *Osmanlı Arşivi. Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı* [Y. PRK., HR...]. No.29, Gömlek No.42 ve No.29. Gömlek No.44.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği* [Y. PRK., TKM.]. No. 45, Gömlek No. 3.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Mütenevvi Maruzat Evrakı* [Y. MTV.]. No. 230, Gömlek No.82, 236\136., 272\26., 298\108., 298\109., 10-24, Lef 4-5., 10-25, Lef 4-5.

BOA, *Osmanlı Arşivi. Yıldız Esas Evrakına Ek Sadrazam Kâmil Paşa Evrakı* [Y. EE.KP.]. 34\302. 6 Ocak 1909 tarihli Şuray-ı Bahriye Raporu.

BOA, Osmanlı Arşivi. *Maliyeden Müdevver Defterler [MAD.]*. 3142, s. 83., BOA, MAD 3142, s. 86., BOA, MD 112, s. 18-23.

BOA, Osmanlı Arşivi. *Meclis-i Vükela Mazbataları [MV]*. Dosya No.134\ Gömlek No.19. 5 Teşrin-i Sani 1325 18 Kasım 1909 tarihli Meclis-i Vükela oturumu.

BOA, Osmanlı Arşivi. *Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik [Y. PRK., EŞA.]*, No.16, Gömlek No. 11.

BOA, Osmanlı Arşivi. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzat [Y. PRK., ASK.]*, 102\29.

BOA, Osmanlı Arşivi. *Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı [Y. PRK., BŞK.]*. No.41, Gömlek No. 82.

BOA, Osmanlı Arşivi. *Hariciye Siyasi [HR.SYS.]*, 1898\10, 25 Ocak 1871. Dosya No: 92, Sayfa No: 6, 30 Ekim 1912.

DMA, Deniz Müzesi Arşivi. *Mülga-yı Bahriye Kataloğu*: Dosya No: 92, Sayfa No:1, 1 Ekim 1912.

Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Milliye Cemiyeti Nizamname-i Esasisi, K. 223, G. 21, B. 21. Dosya No: 724, Sayfa No: 59, 4 Eylül 1912

Dosya No: 681, Sayfa No: 157-158, 14 Eylül 1912

Dosya No: 92, Sayfa No: 5, 26 Ekim 1912

Dosya No: 92, Sayfa No: 22, 28 Ekim 1912

Dosya No: 851, Sayfa No: 6'a, 24 Ocak 1914

Dosya No: 851, Sayfa No: 18'a, 4 Şubat 1914

Dosya No: 681, Sayfa No: 81, 21 Şubat 1914

Dosya No: 690, Sayfa No: 126, 8 Mart 1914

Dosya No: 851, Sayfa No: 35'a, 23 Mart 1914

Dosya No: 851, Sayfa No: 35d, 23 Mart 1914

TETKİK ESERLER

Ağar, Belkan. *Antik Çağda Deniz Gücü ve Önemli Deniz Savaşları*. Konya: Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007.

Akalın, Emel. *Antik Çağda Batı Anadolu Limaları*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 1991.

Akbaş, Murat. "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde İnce Donanma", *Akademik Tarih Dergisi*, 12/19, (Kasım 2019), 106-111.

- Akgün, Adnan. “Anadolu Selçukluları Zamanında Denizcilik Faaliyetleri ve Deniz Ticari Antlaşmaları”, *Karatay Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5, (Güz 2020), 135-139.
- Algül, Behice. *Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanmasında Modernleşme*, Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2019.
- Alperen, Aydın Yusuf. *Osmanlı Denizciliği 1700-1770*. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2007.
- Arı, Kemal. *Yelkenliden Buharlıya Geçiş Türk Denizcilik Tarihi: XVIII. Yüzyılın Başından XX. Yüzyıla Kadar*. C.II, Ankara: Türk Deniz Kuvvetleri Yayınları, 2009.
- Arıkan, Zeki- Sancar Lütfü. *Türk Denizcilik Tarihi*. Cilt-II, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.
- Armağanoğlu, Fahir. *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*. Ankara: TTK Yayınları, 1997.
- Arnold, David. *Coğrafi Keşifler Tarihi*. çev. Osman Bahadır. İstanbul: 2. Baskı, Yöneliş Yayınları, 2001.
- Arslan, Ali. *Efendi ve Uşak*. İstanbul: Paraf Yayınları, 2010.
- Artuç, İbrahim. *Balkan Savaşı*. İstanbul: Kastaş Yayınları, 1988.
- Artuç, Nevzat. *Cemal Paşa Askeri ve Siyasi Hayatı*. Ankara: TTK Yayınları, 2008.
- Avcı, Sinan. “Goben Yavuz, Breslau Midilli”. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, -579, (Kasım 2000), 104-120.
- Aydın, Yusuf Alper. *Osmanlı Denizciliği 1700-1770*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2007.
- Ayışığı, Metin. “Yeni Belgelerle Reşadiye e Sultan Osman-I Evvel Müsaderesi Olayı Gaspçı Devlet İngiltere”. *Tarih ve Medeniyet Dergisi*, 8, (Ekim 1994), 39-51.
- Aysal, Necdet. “II. Meşrutiyet Döneminin Toplumsal Bir Yardım Kuruluşu: Osmanlı Donanma Cemiyeti”. *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 6/6, (Haziran 2021), 103-120.
- Balcı, Ali. “Osmanlı’nın 1853’de Rusya’ya Savaş İlan Etmesinde Askeri Dengenin Rolü”. *Muhafazakâr Düşünce Dergisi*, 56/15, (Ocak-Haziran 2009), 18-107.
- Bardakçı, Murat. *Şahbaba*. İstanbul: Pan Yayıncılık, 1998.
- Bargut, Şemsettin. *Birinci Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşı’nda Türk Deniz Harekâtı*. İstanbul: DKK. Merkez Dairesi Yayını, 2000.
- Barkınay, Ahmet Rasim. *Denizde ve Sahilde Bahriye*. İstanbul: Deniz Basımevi, 1951.
- Baş, Ersan. *Muavenet-İ Milliye ve Goliath’ın Batırılışı*. Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2009.

- Batmaz, Şakir. “Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları”. *Türkler Yeni Türkiye Yayınları*, C.XIV, (Ankara 2001), 917.
- Batmaz, Şakir. *Bilinmeyen Yönleriyle 19. Yüzyıl Osmanlı Bahriyesi*. İstanbul: Yitik Hazine Yayınları, 2010.
- Batmaz, Şakir. *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2002.
- Bedirhan, Yaşar-Atabey, Figen. “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar 1808-1918”. *Türk Çalışmaları Dergisi*, 8/5, (Bahar 2013), 129.
- Belenli, Tuğba. “Yavuz Zırhlısı Tamiri ve Türk-Yunan İlişkilerine Etkisi”, *Belleten*, 83/297, (Ağustos 2019), 691-693.
- Besbelli, Saim. “1909-1919 İlk Donanma Cemiyetinin Yardımları ile Sağlanan Harp Gemileri- Reşadiye, Sultan Osman, Fatih Muharebe Gemileri”. *Derya Aylık Denizcilik Mecmuası*, 52, (Ocak 1972), 17.
- Beşikçi, Mehmet. “Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda”. *Toplumsal Tarih Dergisi*, 65, (Temmuz 2004), 83-117.
- Beşirli, Mehmet. “Sultan Abdülaziz’den Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Donanması”. *A. Ü Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 11/25, (Şubat 2010), 43-250.
- Beydilli, Kemal. “İspanya”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 23/162-165. İstanbul: TDV Yayınları, 2001.
- Bilgi, Coşkun. *Antik Kartaca Limanı*. Konya: Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007.
- Birsel, Mahmut Tuncay. “Türk Milletinin Uygur ve Büyük Devlet Olma Azmi ve Ulusal Ant”. *9 Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 15, (Özel Seri), 1245-1257.
- Boorstin, Daniel J. *Keşifler ve Buluşlar*. çev. Fatoş Dilber. Ankara: 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Yayınları, 1996.
- Bostan İdris, “Kadırga’dan Kalyon’a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 24/24, Aralık 2015, 65-85.
- Bostan İdris-Kurumahmut Ali. *Trablusgarp ve Balkan Harplerinde İşgal Edilen Ege Adaları ve İşgal Telgrafları*, Ankara: Ankara Üniversitesi Basımevi, 2003.
- Bostan, İdris- Özbaran, Salih. *Türk Denizcilik Tarihi*, C.2, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009.
- Bostan, İdris vd. *Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul: Deniz Yayınevi Müdürlüğü, 2009.
- Bostan, İdris. “Kapudan Paşa”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 354-355. İstanbul: TDV Yayınları, 2000.

- Bostan, İdris. “Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I: Tersanede Büyük Havuz İnşası 1794-1800”. *150. Yılında Tanzimat*, haz. Hakkı Dursun Yıldız, (Ankara 1992).
- Bostan, İdris. “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü”. *İ.Ü.E.F. Tarih Dergisi*, 35, (Temmuz 1994), 177-192.
- Bostan, İdris. *İstanbul’un 100 Denizcisi*. İstanbul: İBB Kültür A.Ş Yayınları, 2015.
- Bostan, İdris. *Osmanlı Denizciliği – Beylikten İmparatorluğa*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.
- Bostan, İdris. *Osmanlılar ve Deniz- Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*. İstanbul: Küre Yayınları, 2007.
- Bostancı, Necmettin. *Liman Tepe Erken Tunç Çağ II Dönemi Obsidyen Alet Üretiminde Uzmanlaşma ve Organizasyon*, Ankara: EFD Yayınları, 2007.
- Brummett, Palmira. *Osmanlı Deniz Gücü Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*. çev. Nazlı Pişkin. İstanbul: Timaş Yayınları, 2009.
- Büyüktuğrul, Ahmet. “Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge”, *Belleten*, C.XXXVI\143, Ankara (1972), 329-313.
- Büyüktuğrul, Ahmet. “Türk Denizciliğinin Atlas Okyanusu’ndaki Hareketliliği”. *Belleten*, 151, (Haziran 2000), 67-69.
- Büyüktuğrul, Ahmet. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi III*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1973.
- Büyüktuğrul, Ahmet. “Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı”. *Belleten*, XXXIX/150, (Ekim 1978), 730.
- C. Hall, Richard. *Balkan Savaşları 1912–1913 I. Dünya Savaşı’nın Provası*. çev. Mehmet Tanju Akad. İstanbul: Homer Yayınları, 2003.
- Candaş, Burak. *Çanakkale’de İtilaf Donanmasına Vurulan Büyük Darbe Mayıs 1915 Harekâtı*. Ankara: Ankara Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, 2017.
- Carım, Fuat. *Türklerin Denizciliği*. İstanbul: Hüsna Yayınları, 1965.
- Casson, Lionel. *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*. çev. Gürkan Ergin. İstanbul: Homer Yayınları 2002.
- Cemal Paşa, *Hatıralar İttihat-Terakki, Birinci Dünya Harbi, Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa*, Yay. Haz. Behçet Cemal, İstanbul: Selek Yayınları, 1959, 120 123., Cemal Paşa, *Hatırat*, Yay. Haz. Metin Mart’ı, 5 baskı, İstanbul: Arma Yayınları, 1996, 105 106.

- Civelek, Aynur-Başıbüyük, Özgün. “Antik Dönem Seramikleri Işığında Gemiler”, Aydın: *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3/1, (2016),14.
- Cowen, Noel. *Küresel Tarih*, çev. Cem Demirkıran. İstanbul: Akyüz Yayın Grubu Lt. Şti., 2004.
- Çadırcı, Musa. “Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu”, *Türkler* 13. ed. Hasan Celal Güzel vd. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, 809.
- Çağatay, Uluçay-İbrahim Gökşen. *Manisa Tarihine Genel Bir Bakış*, İstanbul: Resimli Ay Matbaası, 1939.
- Çakın, Naci. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi 1793-1908*. Ankara: ATASE Yayınları, 1978.
- Çoker, Fahri. *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Yayınları, 1994.
- Dal, Dilara. “Osmanlı İmparatorluğunun Birinci Dünya Savaşına Girişi ve İngiliz Bahriye Misyonu”, *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 36, (Bahar 2022), 54- 57.
- Daver, Abidin. *Türk Denizciliği*, İstanbul: Varoğlu Yayınları, 1932.
- Dinçer, Hasan, “Kültürel Faaliyetleri Çerçevesinde Osmanlı Donanma Cemiyeti”, *A.Ü Atatürk Yolu Dergisi* 65 (Güz 2019), 83-117.
- Doğan, Aylin. *19.Yy’da Teke Sancağı Antalya Merkez Kazasının Sosyo-Ekonomik Yapısı*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012.
- Dülger, Mehmet Ceyhun. *Denizcilik Gücünün Geleceği*. Kocaeli: Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2006.
- Dümen, Erdoğan. “Osmanlı İmparatorluğu Kuruluş-Yükselme-Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekâtı”. *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi* 77, (Nisan 1974), 13-28.
- Düzcü, Levent. “Beylikten Sancağa Batı Anadolu’da İlk Osmanlı Sancaklarının Kuruluşuna Dair Bazı Mülahazalar”. *Belleten*, 60/227, (Nisan 1996), 81-92.
- Düzcü, Levent. “Denizci Bir Sultan: Abdülaziz’in Denizciliğe Olan İlgisi”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, Ankara: TTK Yayınları, 2014, 56-68.
- Düzcü, Levent. “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler 1828-1856”. *History Studies International Journal Of History* 5/1, (Ocak 2013), 113-127.

- Düzcü, Levent. *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855*. Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012.
- Emecen, Feridun. “Sultan Süleyman Çağı ve Cihan Devleti”. *Türkler* 9. ed. Hasan Celal Güzel vd. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002.
- Emir, Ali Haydar. *Balkan Harbinde Türk Filosu*. İstanbul: Deniz Matbaası, 1932.
- Erarslan, Esat. “Goben ve Breslav’ın Satın Alınmasının Perde Arkası, ABD’nin Yunanistan’a Verdiği İki Savaş Gemisi: Missisipi ve Idaho Dretnotları”. *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi* 8/16, Ağustos (2010), 63-86.
- Erbaş, Fatih. “19. Yüzyıl Doğu Akdeniz Donanma Mücadelesinde Öne Çıkan Devletler ve Faktörler”. *FSM İlmî Araştırmalar İnsan ve Toplum Bilimleri Dergisi* 8, (Güz 2016), 133-158.
- Ersan, Mehmet vd. “Aydinoğulları Tarihi”, *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih, Kültür ve Medeniyet Sempozyumu Aydınoğulları Bildiriler IV*. ed. Mustafa Eravcı. 04-06, Ankara: TTK Yayınları, VIII. Dizisi Kasım 2014.
- Faroqhi, Suraiya. *Osmanlı Kültür ve Gündelik Yaşam Orta Çağ’dan Yirminci Yüzyıla*. çev. Elif Kılıç, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2011.
- Gencer Ali İhsan. *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketler ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu* Ankara: TTK Yayınları, 1985.
- Gencer, Ali İhsan. “Bahriye Nezareti”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 5/511-512. İstanbul: TDV Yayınları 1991.
- Gencer, Ali İhsan. *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*. İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, Kral Matbaası, 1986.
- Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları. *Balkan Savaşları 1912-1913 I*. Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, 1993.
- Genel Kurmay Harp Tarihi Başkanlığı Yayınları. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII*. Ankara: Genel Kurmay Basımevi, Seri No:3, 1976.
- Gök, Nurşen. *Donanma Cemiyeti’nin Anadolu’da Örgütlenmesi*. Ankara: A.Ü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2007.
- Gömlüksiz, Eda Gülşen. *II. Meşrutiyet’ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2009.
- Gül, Mustafa- Balcıoğlu Mustafa. “Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri”. *19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi* 5/1, (Kasım 1990), 60-61.

- Gülboy, Burak Samih. *Birinci Dünya Savaşının Bir Nedeni Olarak Denizlerde Ki Silahlanma*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2002.
- Gülen, Nejat. *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihi 1773-1973*. İstanbul: Kastaş Yayınları, 2001.
- Güleryüz, Ahmet. *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken—Mikyas-I Sefain = Ottoman Sailing Ships From Galleys To Galleons And Particulars Of Ships And Their Equipment*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2004.
- Güleryüz, Ahmet-Langensiepen, Bernd. *Osmanlı Donanması 1828-1923*. İstanbul: Denizler Kitabevi, 2007.
- Gümüşdağ, Şehabettin. *Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler*. İstanbul: İstanbul Yayınevi, 1970.
- Güngen, Coşkun. “Bahriye Vekaleti”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi* 531, (Ekim 1985), 23,26.
- Güngen, Coşkun. *XVI. Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği*. Ankara: Karargâh Basımevi, 1997.
- Güvenç, Serhat. *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlıların Dretnot Düşleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.
- Güvenç, Serhat. *Osmanlıların Dretnot Düşleri*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 1.Baskı Haziran 2011.
- Hanılçe, Murat. “Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak”. *Tarih Okulu Dergisi* 5, (Mayıs-Ağustos 2010), 47-70.
- Hasırcızâde. *Abdülhamid Han ve Yunan Muharebesi*. İstanbul: Feriât Yayınları, 1989.
- Hatip, Murad. “Basın-Yayın Hayatındaki 120 Yıllık Bir Dergi Deniz Kuvvetleri Dergisi”. *Deniz Kuvvetleri Dergisi* 603, İstanbul: Deniz Basımevi, (Kasım 2008), 38-41.
- Hatipoğlu, Murat. “Elefterias Venizelos'un 1910'da İktidara Gelmesi ile Megali İdea'nın Kazandığı Yeni Karakter”. *Üçüncü Askeri Tarih Semineri Bildirileri*, 456-468. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1986.
- Hülagü, Metin. “1897 Osmanlı- Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme”, *Türkler* 13/4. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2014
- Hülagü, Metin. “1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın Sosyal, Siyasal ve Kültürel Sonuçları”. *Osmanlı Dergisi* 2, (Ocak 1999), 14-318.
- Işın, Bülent. *Osmanlı Bahriyesinin Kronolojisi*. Ankara: Dz. Kk. Mrkz. Basımevi, 2004.
- Işın, Mithat. *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Savaşı*. Ankara: Deniz Basımevi, 1946.

- İlgürel, Mücteba. “Osmanlı Denizciliğinin İlk Dönemleri”. *Belleten* 65/243, (Haziran 2001), 637-654.
- İnalcık Halil. “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”. *Uluslararası Haçlı Seferleri Sempozyumu*, İstanbul: TTK Basımevi, 23-25 Haziran 1997, 177-185.
- İnalcık Halil. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*. 1, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2000.
- İnan, Afet, *Eski Mısır Tarihi ve Medeniyeti*. Ankara: TTK Basımevi, 1987.
- İNCİ, Tevfik. “Balkanlar Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Hareketi”. *Donanma Dergisi* Eki 399, (Ağustos 1952), 125-138.
- İNCİ, Tevfik. “Türk Deniz Tarihi”. *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Dergisi* 77, (Ağustos 1974) 80-91.
- K. Massie, Robert. *Dretnot İngiltere, Almanya ve Yaklaşan Savaşın Ayak Sesleri*. çev. Mehmet Harmancı. İstanbul: Sabah Kitapları, 1. Baskı, Ocak 1995.
- Karadoğan, Umut Cem. *Birinci Dünya Savaşına Girerken Donanmada Yapılan Islah Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar*. Isparta: Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2014.
- Karal, Enver Ziya. “Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar”. *Belleten*, 14/15, (Nisan) 1940, 176-178.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi Islahat Fermanı Devri 1861-1876*. VIII, Ankara: TTK Yayınları, 2011.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi*. İstanbul: TTK Yayınları, 2000.
- Karal, Enver Ziya. *Osmanlı Tarihi: Nizam-I Cedid ve Tanzimat Devirleri 1789-1856*, V. Baskı, Ankara: TTK Basımevi, 1988.
- Kodal, Tahir. “Birinci Dünya Savaşına Giden Yol”. *Belgi Dergisi* 9, (Kış 2019-I), 1291-1308.
- Kudret, Ahmed Nimet. *Çaka Bey-İzmir ve Civarında ki Adaların İlk Türk Boyu MS 1081-1096*. Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1966.
- Kurtoğlu, Fevzi, *Deniz Mektepleri Tarihi*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1941.
- Küçükalay, Mesut. *Coğrafi Keşifler ve Ekonomiler Avrupa ve Osmanlı Devleti*. Konya: Çizgi Kitabevi, 2001.
- Kütükoğlu, Mübahat. “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*. haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar, İstanbul: İrcica Yayınları, 1995.

- Mahmut Muhtar Paşa. *Maziye Bir Nazar: Berlin Anlaşması'ndan Harbi Umumi 'ye kadar Avrupa ve Türkiye- Almanya Münasebetleri*. İstanbul: Ötüken, 1999.
- Mercan, Evren. “Osmanlı Donanmasındaki Yerli İmkanlarla Bir Muharebe Gemisi İnşa Deneyimi: Abdülkadir”. *Güvenlik ve Strateji Dergisi* 18/42, (2022), 449-478.
- Mercan, Evren. “Yüksek Dalgaların Efendisi: Dretnot”. *C4 Defence Dergisi* 16, (2014), 91-95.
- Mercan, Evren. *II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*. Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2015.
- Mercan, Evren. *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik ve İnşa Faaliyetleri*. Sakarya: Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Aralık 2015.
- Merçil, Erdoğan, “Menteşeoğulları”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* 29/152, Ankara: TDV Yayınları, 152-153.
- Mütercimler, Erol. *Destanlaşan Gemiler: Hamidiye, Yavuz, Nusret, Alemdar*. İstanbul: Kastaş Yayınları, 1967.
- Nejat, Gülen. “Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri”. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 541, Ankara, (1988), 45-48.
- Nejat, Gülen. *Deniz Harp Okulumuz 1773*. İstanbul: Dz. K.K Basımevi 1994.
- Nejat, Gülen. *Dünden Bugüne Bahriyemiz: Donanmanın Tarihsel Öyküsü*. İstanbul: Kastaş Yayınları, 1988.
- Noyan, Bahri. “II. Meşrutiyet'te Türk Donanması”, *Hayat Tarih Mecmuası* 4/1, (Temmuz 1970), 28-33.
- Nutki, Süleyman. *Osmanlı Deniz Savaşları*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1993.
- Olgaç, Necmettin. *Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış*. Ankara: Han Yayıncılık, 1988.
- Olgaç, Necmettin. *Türk Deniz Tarihinin Özeti*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1954.
- Olgaç, Necmettin. *Türk Denizciliğine Umumi Bakış*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1954.
- Oran, Erdoğan. *Osmanlı'dan Cumhuriyete Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*. Ankara: Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlke ve İlkeleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012.
- Ortaylı, İlber. *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983.
- Osman, Nuri. *Abdülhamid-i Sani, Devr-i Saltanatı II*. İstanbul: Yıldız Sarayı Vakfı Yayınları, 1998.

- Öcal, Yüksel. *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2008.
- Öndeş, Osman. *Elveda, Balkan Harbinde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*. İstanbul: Alfa Basım Yayım Dağıtım, 2004.
- Öngör, Sami. *Coğrafi Keşifler ve Tetkik Seyahatleri Tarihi*. İstanbul: Maarif Basımevi, 1994.
- Örenç, Ali Fuat. "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması". *Türk Tarih Dergisi*, 46/37, (Haziran 2007), 37-84.
- Örnek, Rasim. *Deniz Harp Tarihi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, 1966.
- Özcan, Besim. "Osmanlı Bahriyesinde Bir İngiliz Müşavir". Ankara: *Askeri Tarih Bülteni*, 1997.
- Özçelik, Nazmi. *İlkçağ Tarihi ve Uygarlığı*. Nobel Yayın, Ankara, 2004.
- Özçelik, Selahattin. *Donanma-Yi Muavenet-İ Osmani Cemiyeti*. Ankara: TTK Yayınları, 2001.
- Özdemir, Mustafa Murat. "Denizcilikte Yelkenliden Buharlılara Geçiş Döneminde Ki Tereddütler ve Tartışmalar", *Tarih ve Günce Atatürk ve Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* 1/3, (Yaz 2018), 111-114.
- Özdemir, Şenay. Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler". *A.Ü Tarih Araştırmaları Dergisi* 24/37, (Mayıs 2005), 134-135.
- Özdemir, Ünal, "Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü". *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz*, ed. Ersan Başar vd. no. 1/978-605-01-0349-6, 315-332. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, 16-17 Nisan 2012.
- Özel, Sabahattin. Önder Kocatürk. "II. Meşrutiyet'ten Birinci Dünya Savaşına Osmanlı Bahriyesinden Notlar". *Tarih Dergisi* 46, (Haziran 2012), 222-223.
- Özlü, Hüsnü. "Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Donanmasının Karadeniz Harekâtı". *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi* 20, (Kasım 2012), 16.
- Öztaş, Hasan. "Akdeniz ve Kuzey Avrupa'da Kullanılan Karaka Tipi Tekneler" *V. Orta Çağ ve Türk Dönemi Kazı ve Araştırmaları Sempozyumu*. ed. Candan Ülkü-Halil Elemana. 385-394. Antalya: Akdeniz Üniversitesi Yayınları, 19-20 Nisan 2001.
- Öztuna, Yılmaz. *Osmanlı Devleti Tarihi*.1, İstanbul: Faisal Finans Kurumu Yayınları, 1986.
- Palmer, Alan, *Osmanlı İmparatorluğu: Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi*. çev. Belkis Çorakçı Dışbudak. V. Baskı, İstanbul: Sabah Kitapları, 1995.

- Pamir, Aydın Taner. *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri Kuruluş Devri*. Ankara: Bilge Yayınevi, 1981.
- Sabis, Atı İhsan. *Birinci Dünya Harbi Harp Hatıralarım*. İstanbul: Nehir Yayınları, 1991.
- Sağlam, Mehmet vd. 2. *Tarih Boyunca Karedeniz Karadeniz Kongresi Bildirileri 1-3 Haziran 1988*, Samsun: Sönmez Matbaa ve Yayınevi, 1990.
- Sancak, Nesrin. *I. Dünya Savaşında Osmanlı Donanması ile Alman Donanması Arasındaki İlişkiler*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi 2016.
- Sevengül, Hüsamettin. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi- Deniz Harekâtı*. Gnl. Kur. Harp. Tar. Bşk. Res. Yay., 3/8, Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1976.
- Slade, Adolph, *Türkiye ve Kırım Harbi*, çev. Ali Rıza Seyfioğlu. Ankara: Gn.Kur.Yay.,1961.
- Songur, Funda. “*Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması*”. II. Uluslararası Akademik Araştırmalar Kongresi Aralık 2017, ed. Erdal Hamarta vd. İstanbul: Çizgi Kitapevi 2017.
- Soydemir, Selman. *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri 18. ve 19. Yüzyıllar*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2007.
- Soyer, Orkun. *A’dan Z’ye Yelkende Denizcilik Terimleri Sözlüğü*. İstanbul: Kropi Yayınları, 2002.
- Süer, Hikmet. *Osmanlı-Yunan Harbi*, Ankara: Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1965.
- Şafak, Nurdan. *Osmanlı Amerikan İlişkileri*. İstanbul: Osmanlı Araştırmaları Vakfı Yayınları, 2003.
- Şenyurt, Ali. “Osmanlı Tersanelerinin Gelişiminde Ahi Evren’in Ahi Kümelenme Modeli”. *Tarih ve Uygarlık Dergisi* 5, (Haziran 2014), 181-189.
- Şimşir, Nahide. *Rusya Devleti Tarihi XVI. ve XX. Yüzyıl*, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayınları, 2010.
- Tanin. “Abluka Meselesi”, (25 Ekim 1912), 11-39.
- Taş Mehmet. “18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Kereste Temini ve Karşılaşılan Sorunlar”. *Turkish Studies- History* 15/2, (Haziran 2020), 680-690.
- Taş, Mehmet. “18. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Yelken Bezi Temininde Karşılaşılan Sorunlar ve Alınan Tedbirler”. *Tarih Okulu Dergisi* 11/34, (Ağustos 2020), 307-354.
- Tepekaya, Muzaffer. “Osmanlı Alman İlişkileri”. *Türk Araştırmaları Dergisi* 13, (Haziran 2005), 11-19.

- Tercüman-ı Hakikat*. “Rusya’nın Bahr-i Siyah Filosu”, (26 Ocak 1913), 2.
- The Times*. “The Ottoman Fleet: New Brezilian Battleship Purchased”, (30 December 1913), 6.
- Thomas, Georg. *Diplomatarium Veneto Levantinum, Türk Denizcilik Tarihi*. çev. Salih Özbaran. İstanbul: Boyut Yayınevi, 2009.
- Tok, Gökhan. “Yelkenli Gemilerin Tarihi”. *TUBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi* 3, (2000), 92-96.
- Toprak, Zafer. “Balkan Yenilgisi, Kimlik Sorunu ve Averof Zırhlısı”. *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, ed. Ekrem Işın. İstanbul Pera Müzesi Yayınları, (Mayıs 2009), 76-87.
- Troçki, Lev, *Balkan Savaşları*. çev. Tansel Günay. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2019.
- Tuna, Ozan. “Almanya’nın Atina Elçilik Raporlarına Göre Birinci Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı ve Yunan Donanmaları Arasındaki Ege Denizi Rekabeti”. *Harp Tarihi Dergisi* 2, (Aralık 2020), 1-44.
- Tuna, Ozan. “Çatalca Savaşında Türk Donanmasının Desteği”. *Studies Of The Ottoman Domain* 6/10, (Şubat 2016), 27.
- Tuna, Ozan. *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Türk Harp Filosunun Durumu 1912-1914*. Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2014.
- Tunalı, Ayten Can. “Aydın Vilayetinde Donanma Cemiyeti’ne Yapılan Yardımlarla İlgili Bir Belge”. *AÜ DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi* 25/39, (Ocak 2006), 161-169.
- Tuncer, Umut. *Balkan Harbinin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanmasının Durumu*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 1991.
- Turan, Osman. *Selçuklular Hakkında Resmi Vesikalar*. Ankara, TTK Basımevi 2014.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. *Balkan Harbi Şark Ordusu; Birinci Çatalca Muharebesi*. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi. *Şark Ordusu İkinci Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkartması*. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993.
- Uğurlu, Andaç. *İngiliz Devlet Arşivi Gizli Belgeleri: Türkiye’nin Parçalanması ve İngiliz Politikası 1900-1920*. İstanbul: Örgün Yayınevi, 2005.
- Uluben, Erol. *İngiliz Gizli Belgelerinde Türkiye*. İstanbul: Cumhuriyet Kitapları, 1982.
- Unat, Yavuz. “Pusulâ”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. 34/363-364. İstanbul: TDV Yayınları, 2007.

- Uyanıker, Ferdi. “I. Dünya Savaşında Mecidiye Kruvazörünün Ruslar Tarafından Ele Geçirilmesi Rus Donanmasında Ki Faaliyetleri ve Geri Alınması”. *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi* 19/38, (Bahar 2019), 30-36.
- Uygun, Süleyman. *Osmanlı Sularında Rekabet*. İstanbul; Kitap Yayınevi, 2015.
- Uzun, Anıl. *Birinci Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Donanmasının İtilaf Donanmalarıyla Karşılaştırılması*. Ankara: M.S.Ü, Alparslan Savunma Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Kasım 2020.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Ankara: TTK Basımevi, 1988.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. *Osmanlı Tarihi*. Ankara: TTK Basımevi. 1988.
- Ünal, Uğur. “Osmanlı Askeri Mektepleri”. *Belleten Dergisi* 73/267, (Ağustos 2009), 596.
- Ünlü, Rasim. “Balkan Savaşları Öncesinde ve Sonrasında Dretnot Politikasına Örnek: Reşadiye ve Sultan Osman”. *Dokuzuncu Askeri Tarih Semineri Bildirileri 22-24 Ekim 2003*. 567- 591. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 2005.
- Ünlü, Rasim. *Deniz Lisesi Tarihçesi*. İstanbul: D.D.K. Basımevi, Tarihsiz.
- Ünlü, Rasim. *Tarihimizde Reşadiye ve Sultan Osman-I Evvel Dretnotları*. İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2007.
- W, Childs Timothy. *Trablusgarp Savaşı Türk-İtalyan Diplomatik İlişkileri*. çev. Deniz Betktay. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.
- Wells, H. G. *Kısa Dünya Tarihi*. çev. Ziya İhsan İstanbul: Varlık Yayınları 1959.
- Woods, Henry. *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl*. çev. Fahri Çoker. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Yayınları, 1976.
- Yavuz, Celalettin. *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 2005.
- Yıldırım, Filiz. *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması*. İstanbul: Hiperyayın, 2019.
- Yıldırım, Leyla. *1911-1912 Türk- İtalyan Savaşı, Trablusgarp Savaşının Tarihi*. İstanbul: İlgi Kültür Sanat Yayınları, 2014.
- Yıldırım, Özlem. *Dönemin TRK Basınına Göre Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Türk-Yunan İlişkileri*. Ankara: Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2009.
- Yıldırım, Recep. *Uygarlık Tarihine Giriş*. Ankara: Asil Yayın, 2004.

- Yıldız, Gültekin. *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*. İstanbul: Timaş Yayınları, 1.Baskı, Haziran 2013.
- Yıldız, Melih. “Büyük Savaş Öncesi Isınan Sular: Birinci Dünya Savaşı Öncesi Donanma Yarışının Büyük Güç Rekabetine Etkileri”. *Akademik İncelemeler Dergisi* 17/1. (Nisan 2022), 164-171.
- Yılmaz, Özgür. “Buharlı Gemi Çağında Karadeniz’de Avrupa Denizciliği”. *Uluslararası 2.Turgutreis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*. 50-55. Muğla: Yayınlanmamış Bildiri, 1-4 Kasım 2013.
- Yinanç, Mükrimin Halil. *Türkiye Tarihi, Selçuklu Tarihi I: Anadolu’nun Fethi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1934.
- Yücel, Yaşar. “Candaroğulları”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 7/149. Ankara: TDV Yayınları 1993.
- Yüksel, Mehmet. *Osmanlı’dan Cumhuriyete Donanma Politikası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.
- Zeyrek, Suat. *Birinci Balkan Savaşı Yenilgisinin İç ve Dış Sebepleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2012.
- Zorlu, Tuncay. “Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu ve Abdülaziz Dönemi Osmanlı Denizciliği” *Türk Denizcilik Tarihi*. II, ed. Zeki Arıkan-Lütfi Sancar. İstanbul: DDK/ Deniz Müzesi, 2009, 156-157.
- Zorlu, Tuncay. “Osmanlı İstanbul’unda Deniz Teknolojisi (XVII-XIX. Yüzyıllar)”. *İstanbul Araştırmaları Dergisi* 9. (2015), 347-348.
- Zürcher, Erik Jan. *Modernleşen Türkiye’nin Tarihi*. çev. Yasemin Gönen. İstanbul: İletişim Yayınları, 2011.

İNTERNET KAYNAKLARI

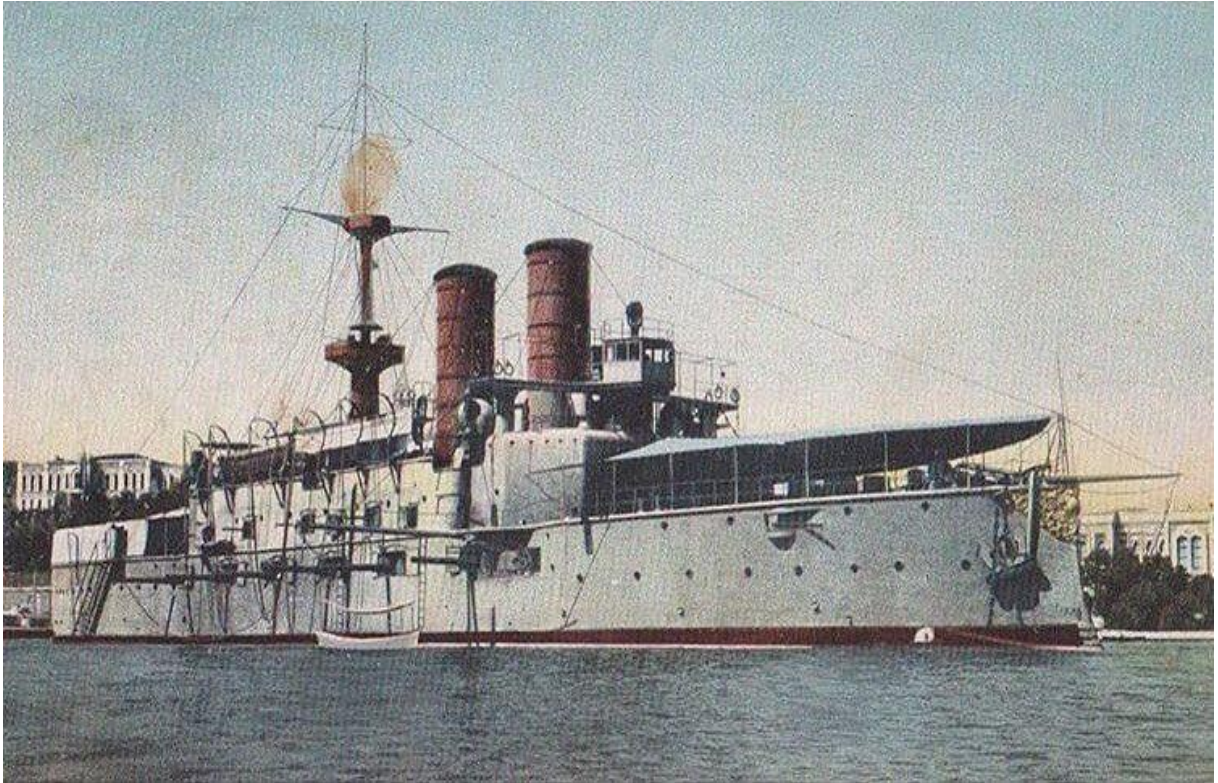
- Wikipedia, Özgür Ansiklopedi, “Firkateyn Maddesi”. Erişim Tarihi: 28 Mart 20203.
- Wikipedia, Özgür Ansiklopedi, “Korvet Maddesi”. Erişim Tarihi: 28 Mart 20203.
- Wikipedia, Özgür Ansiklopedi, “Kraliyet Deniz Kuvvetleri”. Erişim 13 Mart 2023.

EKLER

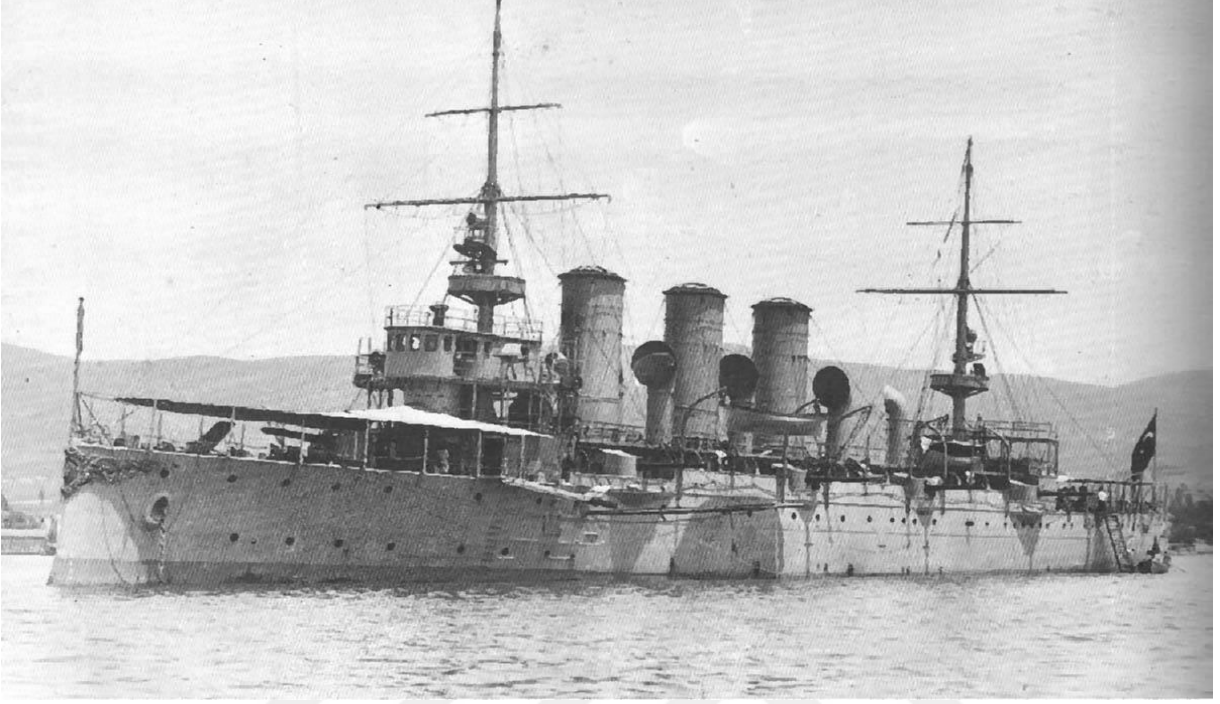
Ek. 1 Avnillah Korveti(Wikipedia,19 Aralık 2024)



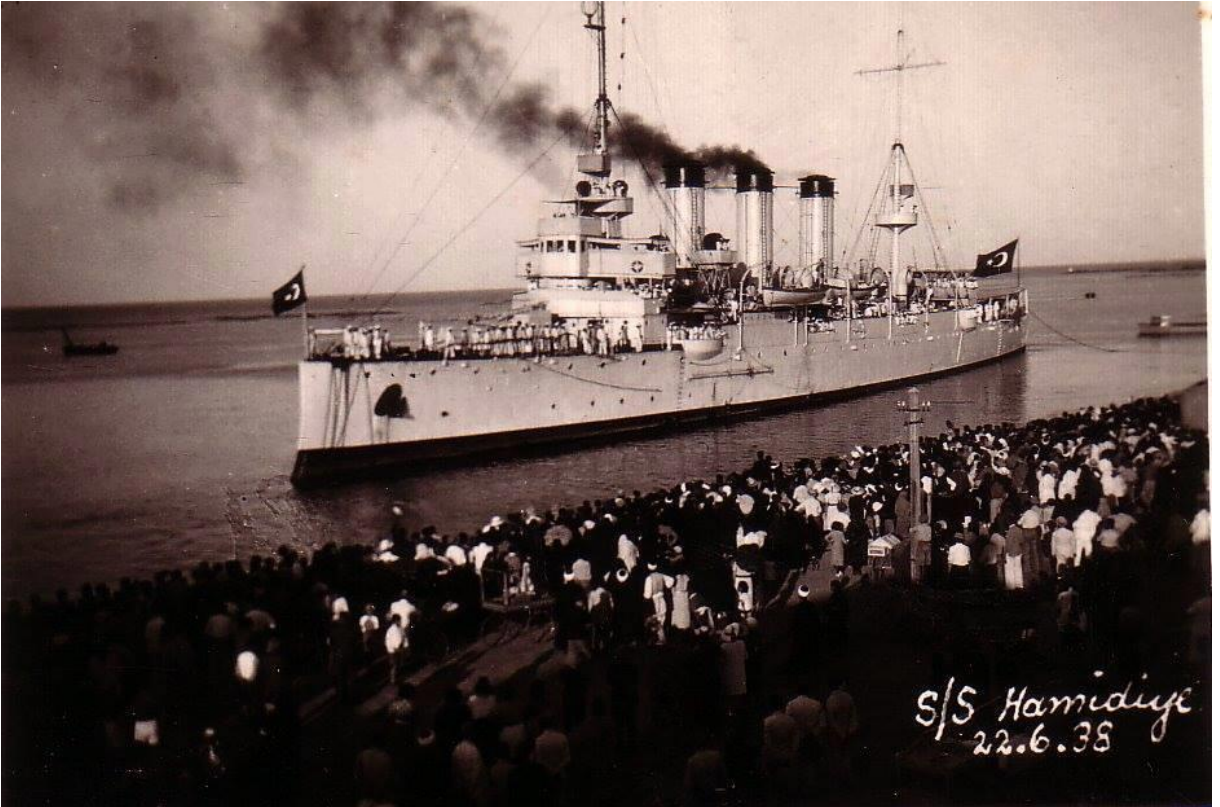
Ek. 2 Mesudiye Zırhlısı (Wikipedia,19 Aralık 2024)



Ek. 3. Mecidiye Kruvazörü(Wikipedia,19 Aralık 2024)



Ek. 4. Hamidiye Kruvazörü (Wikipedia,19 Aralık 2024)



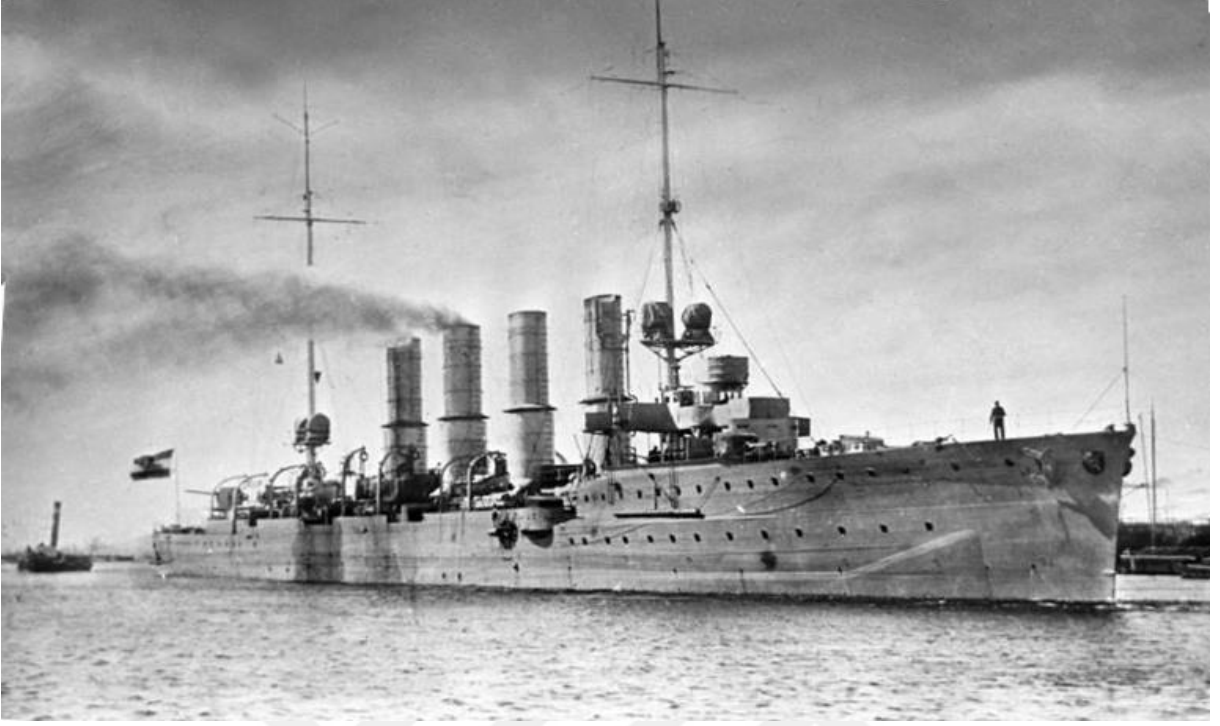
Ek. 5. Yavuz Zırhlısı (Wikipedia, 19 Aralık 2024)



Ek. 6. Barboros Hayrettin Zırhlısı (Wikipedia, 16 Aralık 2024)



Ek. 7. Midilli Zırhlısı (Wikipedia, 17 Aralık 2024)

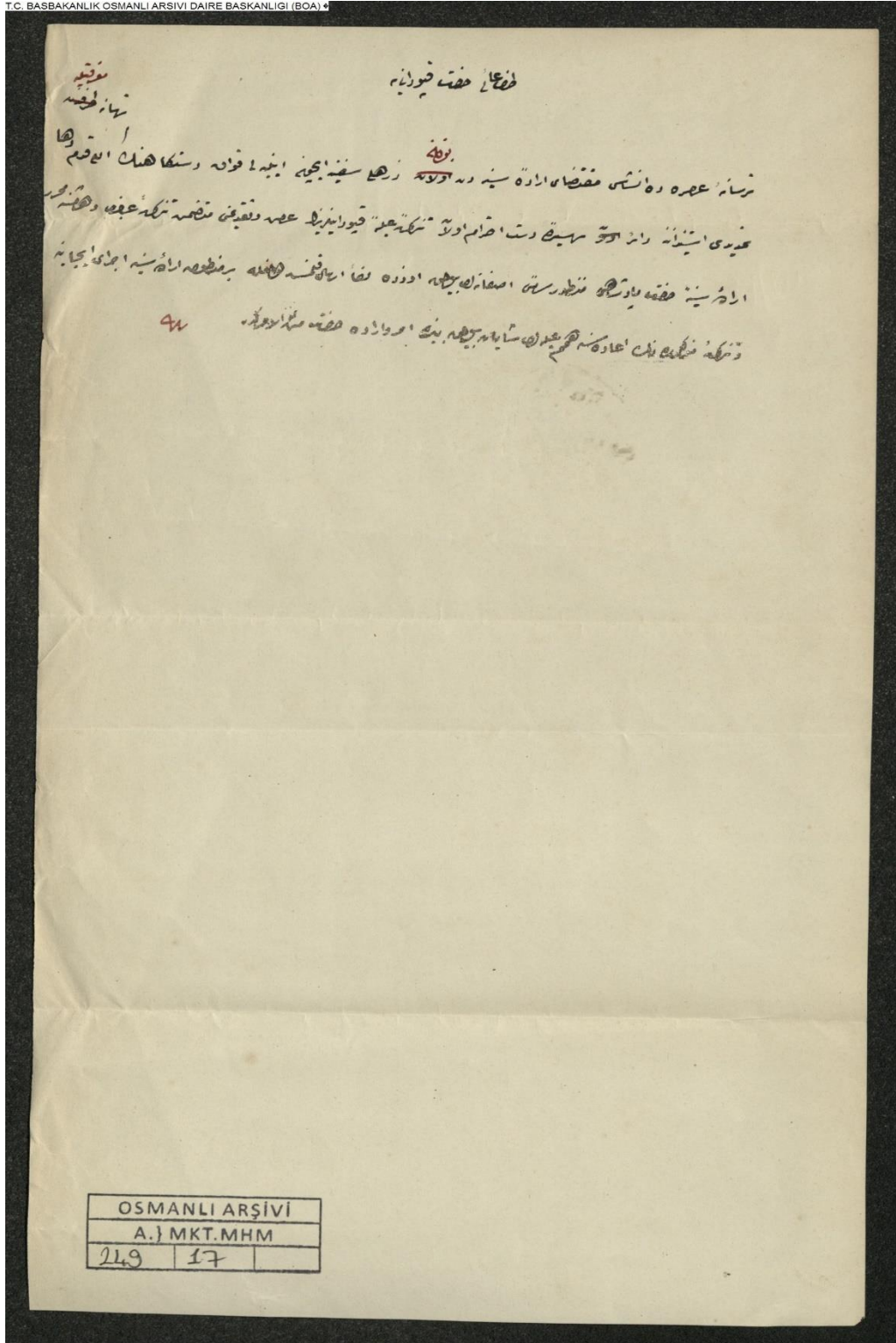


Ek. 8. İclaliye Korveti (Wikipedia, 18 Aralık 2024)



Ek. 9. Tersane-i Amire'de inşa edilecek olan zırhlı gemi için İnebelikavak Destgahı'nın biraz daha uzatılması. (BOA, Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM), 249\17.)

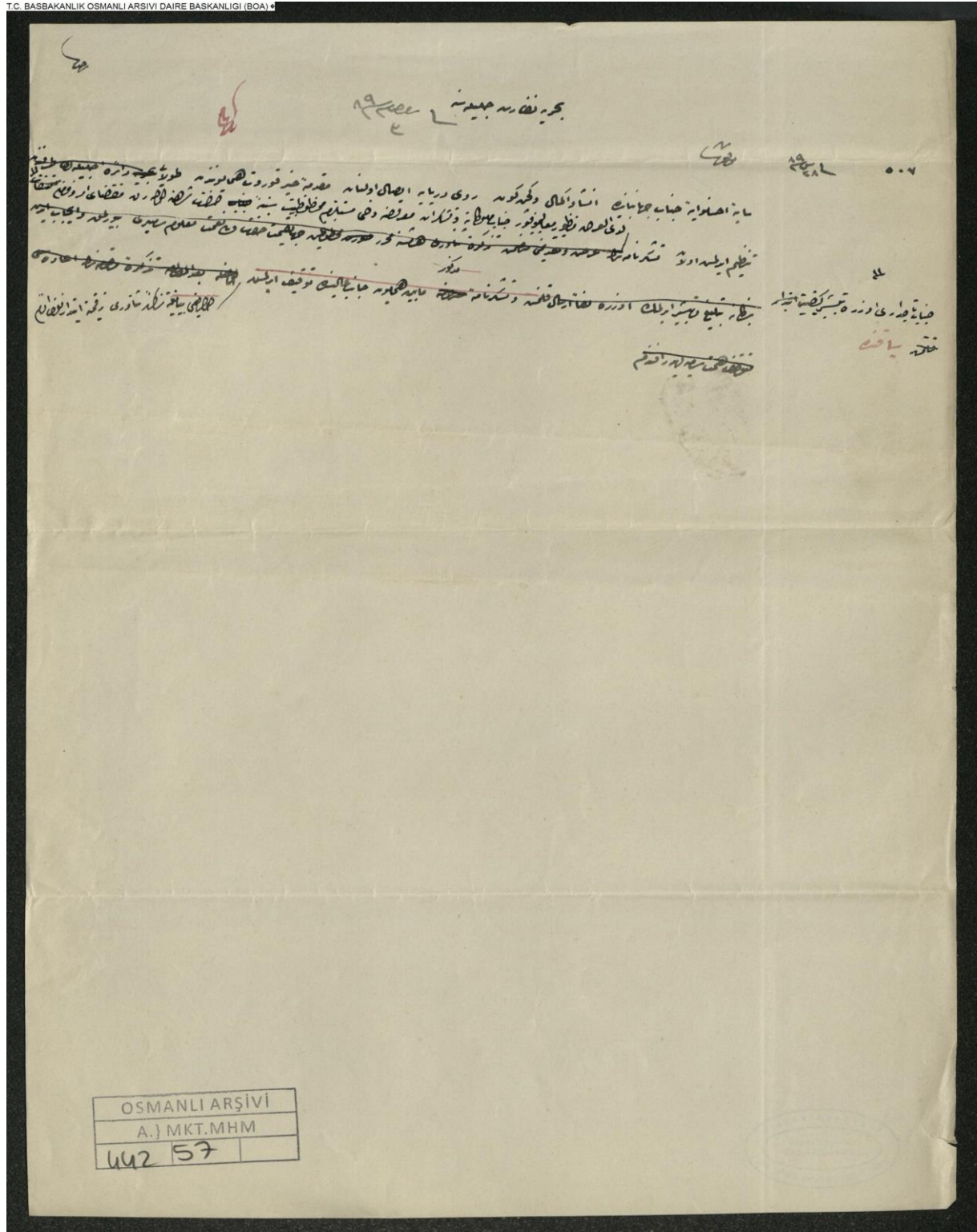
T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)



A.}MKT.MHM.00249.00017.001

Ek. 10. İnşa edilip denize indirilen Mukaddeme-i Hayr adlı korvetinden dolayı tanzim edilen teşekkürnameden memnun olduğu. ((BOA, Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM), 442\567.)

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)



A.} MKT.MHM.00442.00057.000

Ek. 11. Amerika'dan satın alınması düşünülen kruvazör hakkında verilecek kararı havi mazbatanın arz edilmesi iradesi hakkında Bahriye Nezareti'ne tezkire. (BOA, Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.) 150\44.)

کتاف و قلم و نسخ تاریخ ۵۰۰۰۰۰۰۰	بکریه نظایه تذکره تاریخ ۵۰۰۰۰۰۰۰	تاریخ ۵۰۰۰۰۰۰۰
...	...	...

Y.EE. 00150

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA)

У. Д. К. Т. К. М.

45/3

2

153

T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BASKANLIĞI (BOA) •

رُفِیہ رُفِیہ جیدہ سے

۱۹. ^{۱۰} ^{۱۱} ^{۱۲} ^{۱۳} ^{۱۴} ^{۱۵} ^{۱۶} ^{۱۷} ^{۱۸} ^{۱۹} ^{۲۰} ^{۲۱} ^{۲۲} ^{۲۳} ^{۲۴} ^{۲۵} ^{۲۶} ^{۲۷} ^{۲۸} ^{۲۹} ^{۳۰} ^{۳۱} ^{۳۲} ^{۳۳} ^{۳۴} ^{۳۵} ^{۳۶} ^{۳۷} ^{۳۸} ^{۳۹} ^{۴۰} ^{۴۱} ^{۴۲} ^{۴۳} ^{۴۴} ^{۴۵} ^{۴۶} ^{۴۷} ^{۴۸} ^{۴۹} ^{۵۰} ^{۵۱} ^{۵۲} ^{۵۳} ^{۵۴} ^{۵۵} ^{۵۶} ^{۵۷} ^{۵۸} ^{۵۹} ^{۶۰} ^{۶۱} ^{۶۲} ^{۶۳} ^{۶۴} ^{۶۵} ^{۶۶} ^{۶۷} ^{۶۸} ^{۶۹} ^{۷۰} ^{۷۱} ^{۷۲} ^{۷۳} ^{۷۴} ^{۷۵} ^{۷۶} ^{۷۷} ^{۷۸} ^{۷۹} ^{۸۰} ^{۸۱} ^{۸۲} ^{۸۳} ^{۸۴} ^{۸۵} ^{۸۶} ^{۸۷} ^{۸۸} ^{۸۹} ^{۹۰} ^{۹۱} ^{۹۲} ^{۹۳} ^{۹۴} ^{۹۵} ^{۹۶} ^{۹۷} ^{۹۸} ^{۹۹} ^{۱۰۰} ^{۱۰۱} ^{۱۰۲} ^{۱۰۳} ^{۱۰۴} ^{۱۰۵} ^{۱۰۶} ^{۱۰۷} ^{۱۰۸} ^{۱۰۹} ^{۱۱۰} ^{۱۱۱} ^{۱۱۲} ^{۱۱۳} ^{۱۱۴} ^{۱۱۵} ^{۱۱۶} ^{۱۱۷} ^{۱۱۸} ^{۱۱۹} ^{۱۲۰} ^{۱۲۱} ^{۱۲۲} ^{۱۲۳} ^{۱۲۴} ^{۱۲۵} ^{۱۲۶} ^{۱۲۷} ^{۱۲۸} ^{۱۲۹} ^{۱۳۰} ^{۱۳۱} ^{۱۳۲} ^{۱۳۳} ^{۱۳۴} ^{۱۳۵} ^{۱۳۶} ^{۱۳۷} ^{۱۳۸} ^{۱۳۹} ^{۱۴۰} ^{۱۴۱} ^{۱۴۲} ^{۱۴۳} ^{۱۴۴} ^{۱۴۵} ^{۱۴۶} ^{۱۴۷} ^{۱۴۸} ^{۱۴۹} ^{۱۵۰} ^{۱۵۱} ^{۱۵۲} ^{۱۵۳} ^{۱۵۴} ^{۱۵۵} ^{۱۵۶} ^{۱۵۷} ^{۱۵۸} ^{۱۵۹} ^{۱۶۰} ^{۱۶۱} ^{۱۶۲} ^{۱۶۳} ^{۱۶۴} ^{۱۶۵} ^{۱۶۶} ^{۱۶۷} ^{۱۶۸} ^{۱۶۹} ^{۱۷۰} ^{۱۷۱} ^{۱۷۲} ^{۱۷۳} ^{۱۷۴} ^{۱۷۵} ^{۱۷۶} ^{۱۷۷} ^{۱۷۸} ^{۱۷۹} ^{۱۸۰} ^{۱۸۱} ^{۱۸۲} ^{۱۸۳} ^{۱۸۴} ^{۱۸۵} ^{۱۸۶} ^{۱۸۷} ^{۱۸۸} ^{۱۸۹} ^{۱۹۰} ^{۱۹۱} ^{۱۹۲} ^{۱۹۳} ^{۱۹۴} ^{۱۹۵} ^{۱۹۶} ^{۱۹۷} ^{۱۹۸} ^{۱۹۹} ^{۲۰۰} ^{۲۰۱} ^{۲۰۲} ^{۲۰۳} ^{۲۰۴} ^{۲۰۵} ^{۲۰۶} ^{۲۰۷} ^{۲۰۸} ^{۲۰۹} ^{۲۱۰} ^{۲۱۱} ^{۲۱۲} ^{۲۱۳} ^{۲۱۴} ^{۲۱۵} ^{۲۱۶} ^{۲۱۷} ^{۲۱۸} ^{۲۱۹} ^{۲۲۰} ^{۲۲۱} ^{۲۲۲} ^{۲۲۳} ^{۲۲۴} ^{۲۲۵} ^{۲۲۶} ^{۲۲۷} ^{۲۲۸} ^{۲۲۹} ^{۲۳۰} ^{۲۳۱} ^{۲۳۲} ^{۲۳۳} ^{۲۳۴} ^{۲۳۵} ^{۲۳۶} ^{۲۳۷} ^{۲۳۸} ^{۲۳۹} ^{۲۴۰} ^{۲۴۱} ^{۲۴۲} ^{۲۴۳} ^{۲۴۴} ^{۲۴۵} ^{۲۴۶} ^{۲۴۷} ^{۲۴۸} ^{۲۴۹} ^{۲۵۰} ^{۲۵۱} ^{۲۵۲} ^{۲۵۳} ^{۲۵۴} ^{۲۵۵} ^{۲۵۶} ^{۲۵۷} ^{۲۵۸} ^{۲۵۹} ^{۲۶۰} ^{۲۶۱} ^{۲۶۲} ^{۲۶۳} ^{۲۶۴} ^{۲۶۵} ^{۲۶۶} ^{۲۶۷} ^{۲۶۸} ^{۲۶۹} ^{۲۷۰} ^{۲۷۱} ^{۲۷۲} ^{۲۷۳} ^{۲۷۴} ^{۲۷۵} ^{۲۷۶} ^{۲۷۷} ^{۲۷۸} ^{۲۷۹} ^{۲۸۰} ^{۲۸۱} ^{۲۸۲} ^{۲۸۳} ^{۲۸۴} ^{۲۸۵} ^{۲۸۶} ^{۲۸۷} ^{۲۸۸} ^{۲۸۹} ^{۲۹۰} ^{۲۹۱} ^{۲۹۲} ^{۲۹۳} ^{۲۹۴} ^{۲۹۵} ^{۲۹۶} ^{۲۹۷} ^{۲۹۸} ^{۲۹۹} ^{۳۰۰} ^{۳۰۱} ^{۳۰۲} ^{۳۰۳} ^{۳۰۴} ^{۳۰۵} ^{۳۰۶} ^{۳۰۷} ^{۳۰۸} ^{۳۰۹} ^{۳۱۰} ^{۳۱۱} ^{۳۱۲} ^{۳۱۳} ^{۳۱۴} ^{۳۱۵} ^{۳۱۶} ^{۳۱۷} ^{۳۱۸} ^{۳۱۹} ^{۳۲۰} ^{۳۲۱} ^{۳۲۲} ^{۳۲۳} ^{۳۲۴} ^{۳۲۵} ^{۳۲۶} ^{۳۲۷} ^{۳۲۸} ^{۳۲۹} ^{۳۳۰} ^{۳۳۱} ^{۳۳۲} ^{۳۳۳} ^{۳۳۴} ^{۳۳۵} ^{۳۳۶} ^{۳۳۷} ^{۳۳۸} ^{۳۳۹} ^{۳۴۰} ^{۳۴۱} ^{۳۴۲} ^{۳۴۳} ^{۳۴۴} ^{۳۴۵} ^{۳۴۶} ^{۳۴۷} ^{۳۴۸} ^{۳۴۹} ^{۳۵۰} ^{۳۵۱} ^{۳۵۲} ^{۳۵۳} ^{۳۵۴} ^{۳۵۵} ^{۳۵۶} ^{۳۵۷} ^{۳۵۸} ^{۳۵۹} ^{۳۶۰} ^{۳۶۱} ^{۳۶۲} ^{۳۶۳} ^{۳۶۴} ^۳

154