

EDİTÖR: DR. MUSTAFA BIYIKLI

TÜRK DIŞ POLİTİKASI

– OSMANLI DÖNEMİ –

1

GÖKKUBBE

978-9944-275-13-2 (I. cilt)

978-9944-275-10-1 (Takım)

İstanbul, 2008

Türk Dış Politikası - Osmanlı Dönemi -

Editör: Dr. Mustafa Bıyıklı

Kapak: Yunus Karaaslan

Ofset Hazırlık: Ajans Akdağ

Baskı: Bayrak Matbaası, Topkapı / İstanbul

© Bilimevi Basın Yayın Ltd. Şti.

Tüm yayın hakları saklıdır.

Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında
yayıncının yazılı izni olmaksızın yayınlanamaz, elektronik veya mekanik yollarla
kopyası yapılamaz, bilgi olarak depolanamaz veya çoğaltılamaz.

Bilimevi Basın Yayın Ltd. Şti.

F. Kerim Gökay Cad. Okul Sk. Altunizade Sitesi, F Blok, D: 9 Altunizade/İstanbul

Tel: (0 216) 327 65 61 - Faks: (0 216) 327 65 81

gokkubbe@gokkubbe.com.tr

OSMANLI BAHRIYESİNDE YAPILAN YENİLİKLERİN DEVLET SİYASETİNE ETKİLERİ (19. Yüzyıl)

PROF. DR. ALI İHSAN GENCER*

GİRİŞ

1699 Karlofça Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti'nin eski kudretini kaybettiği açıkça görülmüştü. Osmanlı Devlet adamları da bu büyük devletin Avrupa'ya karşı durumunu sağlamlaştırmak için çareler arıyorlardı. Kuzeyde yükselen Rusya tehlikesi ise giderek artmaktaydı. Gerçi 1711'de Prut'da tek başına kalan Rus ordusu sıkıştırılmış ve kuşatılmıştı. Fakat orada imha edilmeden bırakılan Rus orduları daha sonra hem karada hem de denizlerde Osmanlılara büyük zararlar verecektir. Önce 1770'te Çeşme'de Ruslar, daha sonra da 1827'de Navarin'de Osmanlı donanması İngiliz, Rus ve Fransızlar tarafından yakılmıştır.

Karlofça'dan sonra sadrazam Amcazade Hüseyin Paşa'nın kapsamlı ıslahat teşebbüsü esnasında Kaptan-ı derya Mezemorta Hüseyin Paşa'nın gayretleriyle bir Donanma Kanunnamesi¹ hazırlanmıştı. Fakat Hüseyin Paşa'nın vefatıyla kanunname 1701 yılında Abdülfettah Paşa'nın Kapdan-ı deryalığı zamanında ilan edilmişti. Bu kanunname ele alınan en önemli hususlar bir kusurları olmadıkça kaptanların azledilmemeleri, denizcilikle ilgisi olmayanlara kaptanlık verilmemesi ve sadece yaşlılık ve tecrübeyle bakılmayıp akıllı ve cesurlarının tercih edilmelerinin öngörülmesidir:

“Eğer kapudan-ı derya ve eğer sâir kapudan ve rüesânın mûcib-i in'izal olur hal-leri zuhur etmedikce azl olunmayub bi-irâdetillâhi teâlâ hulûl-i ecel-i mukadder veyâhud mucibât-ı azl ü hacrden olan hıyânet ve cinâyet misillü sebab-i âhar ile derya kapudanlığı gayra verilmek lazım geldikde, fenn-i derya ve ahvâl-i ricâl-i donanmaya vukûfu ol-

* İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

¹ Kanunnâmenin tam metni için bkz.: İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara, Türk Tarih Kurumu (TTK) Yayınları, 1948, s. 523-527.

mayan kara paşalarından zinhar ve zinhar birine verilmeyüb ol vakitte kapudâne-i hü-mâyûn kapudânı her kim bulunur ise yoluyla ona tevcih oluna”.

Devletin diğer müesseselerinde görülen çözüme, Çeşme’de donanmanın yakıl-masıyla bahriyedeki çöküşü de açıkça ortaya çıkarmıştı. Çeşme faciasından sonra do-nanmanın yeniden tanzimi ve ıslahı bir plan ve strateji dahilinde ele alınıp geliştirileme-miştir. Tersane ve donanmanın tanzim ve ıslahına ancak III. Selim tahta çıktuktan sonra planlı bir devlet politikası olarak başlanmıştır.

Karadeniz’in bir Türk gölü olarak kalmasının önemini bilen III. Selim, Kırım’ın tekrar Osmanlı topraklarına kazandırılmasını istiyordu. Fakat 1787-1792 harplerinin aleyhimize sonuçlanması Osmanlı ordu ve donanmasının yetersizliğini açıkça ortaya koymuştu. Böylece devletin bütün müesseselerinin top yekun ıslahı kararlaştırıldı. III. Selim’in kafasındaki planlar daha öncekiler gibi olmayıp kapsamlı bir ıslahatı öngörü-yordu². Bu hususta öncelikle devrin ileri gelenlerinden kendisine yapılmasını gerekli gördükleri ıslahatları bildiren raporlar istedi. Sunulan layihalar değerlendirilerek *Ni-zâm-ı Cedîd* adı verilen ıslahat programı hazırlandı. Avrupa’nın ilim, fen ve teknik tec-rübelerinden mümkün olduğu kadar faydalanılması bekleniyordu. Fakat Cevdet Paşa’nın da ifade ettiği gibi o devirde Avrupa ilmini layıkıyla aktaracak derecede dilimizde ter-cüme edilmiş eser yoktu³.

III. Selim’e takdim edilen layihalarda ıslahına lüzum görülen hususlardan biri de tersane işlerinin ve dolayısıyla donanmanın bir düzene konmasıydı⁴. 1792 yılında Kaptan-ı derya tayin edilen Küçük Hüseyin Paşa, bu görevde kaldığı 12 yıl boyunca Sultan III. Selim’in kendisine verdiği geniş yetkilere dayanarak donanma ve tersane-yi İngiltere ve Fransa’yı örnek alarak Avrupa denizciliği seviyesine getirmeye çalıştı. Bu hususta ilk olarak bozulan tersane düzenini bir nizamname ile kayıt altına aldı. Do-nanmada bulunan gemiler kalyon, fırkateyn ve şehdiye adıyla üç sınıfa ayrılarak bu ge-milere ehliyet ve liyakatlerine göre kaptan tayin edilmesi esası getirildi. Kaptanların ve diğer bahriye ümerasının maaşlarında da artışlar sağlandı⁵.

Bu çalışmaların yanı sıra kara ve deniz kuvvetlerine teknik personel yetiştirmek için 1795’te Hasköy’de humbaracı ve lağuncu kışlaları yanında yeni bir bina yaptırılarak *Mühendishane-i Âmire* adıyla hizmete girdi. Tersane mühendishanesi iki kısma ayrılmış-tı. Birinci kısım seyr-i sefâin, ikinci kısım gemi inşası fenlerini öğretecekti. 1798 yılın-da yapılan yeni bir düzenleme ile gemi inşa sınıfı ihdas edildi. Böylece Mühendishane-i

² Ahmet Cevat Eren, “Tanzimat”, *İslam Ansiklopedisi (İA)*, İstanbul 1979, s. 712.

³ Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Dersaadet 1309, C. VI, s. 7.

⁴ *Tatarcık Abdullah Molla Efendi Layihası*, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, No: 3377, s. 24-28.

⁵ Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Dersaadet 1309, C. V, s. 286.

berrî ve bahrî birbirinden ayrıldı. Fakat Napolyon'un Mısır seferi ıslahat faaliyetlerini bir süre için aksatmıştı. Mektepte görevli Fransız mimar ve teknisyenler geri çağırılmıştı. Napolyon'un Mısır'dan çekilmesinden sonra Küçük Hüseyin Paşa'nın ölümü üzerine Abdülkadir Paşa Kaptan-ı deryalığa getirildi. O da tersane, donanma ve denizcilik eğitimi konularındaki yenilikleri benimseyerek ıslahata devam etti. Tersane'de yabancı mütehassısların yanı sıra Türk mimarlar da vardı.

Bunlardan Mimar İsmail, Çakır Ali, Molla Mustafa, Fidanoğlu Mehmed ve Kalaslı Ali bu devirde yetişmiş usta mimarlardandır. Türk mimarları daha sonra atıl kalan bazı tersaneleri tekrar faaliyete geçirmişlerdi. Bu tersaneler İstanbul'daki Tersâne-i Âmire, Bodrum, Gemlik, Kal'a-i Sultâniye (Çanakkale), Midilli, Sinop, Rodos, Ereğli, Limni, Kıbrıs, Kemer, Kalas, Silistre ve Sohum'da idi⁶. Daha sonra yukarıda bahsedilen mimarlara iltihak eden Çamlıcalı kalfa Kara Yorgi, Mimar Anton, Dimitri, Papaço, Venedikli Joseph Nevsim ile Nikolî kalfalardan oluşan ekip, en büyüğü 3 ambarlı ve 1200 mevcutlu 122 top taşıyan Selimiye kalyonu başta olmak üzere 45 parça gemi inşa etmiştir.

Bütün bu gayretlere rağmen III. Selim devrinde donanmayı ıslah için girişilen çabalar bahriyeyi Avrupa'daki denizci devletler seviyesine biraz yaklaştırmaktan öteye gidememişti. Personel eksikliği istenilen deniz gücüne ulaşmakta en büyük engel olarak duruyordu.

I. BAHRIYE KANUNNAMESİ

III. Selim, tersane ve donanmayı ıslah stratejisinin devamı olarak 1804 yılında çıkarttığı bir kanunname ile reform faaliyetlerini yeni esaslara bağladı. Bahriyenin her kademesinde görev alan tüm memurların ve donanma personelinin bir nevi çalışma programı mahiyetinde olan bu kanunname ile bahriye teşkilatı yeniden yapılandırılmıştır. Donanmaya yapılacak harcamaların belli esaslara bağlanabilmesi için müstakil bir Bahriye Hazinesi'nin kuruluşu Kanunname'nin getirdiği en önemli yeniliklerden birisidir. Diğer önemli bir yenilik de Tersane Eminliği'nin lağvedilerek yerine *Umûr-ı Bahriye Nezâreti*'nin kuruluşudur. Nâzır olan zat aynı zamanda Bahriye hazinesinin de başı sayılmaktaydı.

1804 Kanunnamesi, Kaptanpaşa ve Bahriye Nazır'ının yetkilerini, donanmadaki subayların görevleriyle, alacakları maaşları, gemilerdeki personel sayısını, Bahriye Mektebi'ndeki talebe sayısı ile eğitim kadrosunu, emeklilik durumlarıyla birlikte ayrı ayrı ele almaktadır. 1805 ve 1806 yıllarında yapılan ilavelerle kanunname daha da şümulü hale geldi.

⁶ Enver Ziya Karal, "III. Selim Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları*, 3, İstanbul 1941, s. 240.

Bahriye Kanunnamesi ile tersane ve donanma işlerinde girişilen ıslahata daha planlı bir şekilde devam edilecekti. Kanunname gereğince teşkil edilen Bahriye Nezâreti ile Kaptanpaşa'nın vazifeleri birbirinden ayrılıyordu. Kaptanpaşa olan zât, donanmanın sefer ve hazarda teçhiz ve tanzimi, subay ve erlerin disiplini, seferde muharebe ve cephanesinin gereği gibi sarfi hususlarını yürütmekle yükümlü bulunacaktı.

Kanunnameye göre kaptanlar suç işlemedikleri sürece sebepsiz yere değiştirilemeyecekler ve azledilemeyeceklerdi. Seferî halde kaptanlar kendi gemileri ile hareket edecekler, Tersâne-i Âmire'de kaldıkları vakit tersaneden bir gün dahi ayrılmayıp taşraya gitmeyeceklerdi. Ayrıca gemilerdeki mühimmatın muhafazasına da nezaret edeceklerdi. Kanunnamede bahriye askeri alma meselesi de ele alınmıştı. Bundan böyle donanmaya alınacak erât İstanbul, Ege, Akdeniz ve Karadeniz sahil ve adalarından işe yarar, denize ülfeti olan gençler arasından yazılacaktı. Asker alma işlemi Kaptanpaşa tarafından yürütülecekti. Asker alma sırasında kesinlikle zor kullanılmayacaktı.

Kanunnamede kılavuz hususu üzerinde de durulmuştu. Kılavuzlar devamlı surette Tersâne-i Âmire'de duracaklar, gerektiği zaman gemilere bindirileceklerdi. Akdeniz tarafından tedarik edilen Ada kılavuzları, bir gemiye yol göstermeye, adalar arasında sahillerde, kayalıklar arasındaki bölgelerde geçit yerlerini göstermeye elverir kimselerden olacaklardı⁷.

Donanmada görevli olan her sınıf gediklinin birbirinden özel kıyafetleri ile ayrılacağını öngören kanunname, gediklilerin giyecekleri elbise ve takacakları nişanları belirtmekte idi. Bu nişan ve serpuşlar numûne olmak üzere ilk defa yazılan gediklilere devlet tarafından verilecekti.

Kanunnamenin üzerinde durduğu önemli bir husus da Mühendishane, dolayısıyla eğitim-öğretim meseleleridir. Fenn-i inşâiye ve fenn-i harita ve coğrafya kısımlarından meydana gelen Bahriye Mektebi'nde her kısımda kayıtlı 45 talebe vardır. Bunlardan 15 tanesi inşaat kısmında, 35 tanesi harita ve coğrafya kısmında idi. Fenn-i harita ve coğrafya kısmında okuyanların yolu kaptanlıktı. Buradan mezun olanlar önce küçük, sonra büyük gemilere hoca olacak, birkaç sene denizde gemilerle dolaştıktan sonra ilim ve tecrübesinin kifayetine kanaat getirilince Kaptanpaşa huzurunda, liman reisi ve sancak kaptanlarının da hazır bulunduğu bir komisyon önünde yapılacak imtihan sonucunda kaptanlık verilecekti.

Bu hükümlerden sonra donanmada görevli er ve gedikli sınıfının gerekli tüm talim ve harp manevraları yapması gerektiğine işaret ediliyordu. Bu kapsamda, deniz harp sanatını öğrenmek için talim gemisi olarak Tersâne-i Âmire önünde iki adet korvet tahsis olunacaktı. Bu iki gemiye, donanmada istihdam edilen gedikli neferler münavebeli olarak bindirilecek ve haftada birer ikişer gün İstanbul Haliç'inde talime çıkacaklardı.

⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, No: 8886, s.324-325.

Erlere talime çıktıkları günlerde nişana gülle atmak, nişan almak eğitimiyle meşgul olacaklardı. Donanma personelinin bu gibi talimlerinin yanı sıra derya fenninde daha fazla maharet kazanmaları için bir takım ticaret gemileri satın alınarak veya inşa edilerek içlerine gedikli ve reislerden dönüşümlü olarak donanma personelinin yerleştirilmesi, dolayısıyla *mirî ticaret filosunun* meydana getirilmeye çalışılması 1804 Kanunnamesinin en ilgi çekici tarafıdır. Zira Osmanlılar Akdeniz’de hakim oldukları zamanlar dahi böyle bir filonun eksikliğini her defasında hissetmişlerdi. Ticaret gemilerinden elde edilen gelir, gemilerin çoğaltılmasında kullanılıyordu. Devlet bundan herhangi bir kâr gayesi gütmüyordu.

1804 Kanunnamesi ile Umûr-ı Bahriye Nezâreti’nin kurulması üzerine eski Paris sefiri Morali Es-seyyid Ali Efendi ilk Bahriye Nâzırı olarak tayin edilmiştir. Ali Efendi’nin nazırlığı 1806 senesine kadar sürmüştür. Nazırlığı sırasında bir Mühendishane ile bir hastane yapımını başlattığı halde Kabakçı Mustafa İsyanı ve Alemdar Vakası tamamlanmalarına engel olmuş ve kendisinin de hayatına mal olmuştu⁸. Ondandı sonra El-hâc Ahmed Aziz Efendi, 1807 tarihinde de El-hâc İbrahim Efendi Bahriye Nâzırı tayin edilmiştir. 1808 yılında ikinci defa Bahriye Nâzırı olan Es-seyyid Ali Efendi zamanında patlayan Kabakçı Mustafa İsyanı ile III. Selim’in bütün ıslahat teşebbüsleri akamete uğramış, bu arada Umûr-ı Bahriye Nazırlığı da kaldırılarak Tersâne Eminliği tekrar ihdas olunmuştur.

III. Selim tahta geçtikten sonra ve özellikle 1787-1792 Osmanlı-Rus-Avusturya harplerini müteakip başlattığı ve *Nizâm-ı Cedîd* adı verilen top yekun ıslahat hareketini büyük bir gayretle sürdürüyordu. Bahriyenin önemini gayet iyi bilen III. Selim, tersane ve donanmanın ihtiyaçlarını karşılamakla kalmaz, bu emir ve talimatnamelerin ne derece gerçekleştirildiğini görmek amacıyla bizzat Tersane’ye giderek yerinde müşahedelede bulunurdu. Bu teftişlerin birinde Tersane emini Selim Ağa’nın gemi inşaat işçilerinin ücretlerini vermediği için çalışanların işi aksattıklarını görünce Selim Ağa ile oğlu Nazif’i Tersâne’de idam ettirmiştir⁹.

III. Selim’in bu gibi sert tedbirler yanında işlerde gayretleri görülen kimseleri taltif ve teşvik ettiği bilinmektedir. III. Selim’in Tersane işlerini ciddiye alması sonucunda deniz gücünün istenilen seviyeye çıkması gayretleri 1798 senesine kadar devam etmiştir. 1798 senesinde Napolyon’un Mısır’ı işgaliyle birlikte yapılan reformlar hızını kesmiştir.

Donanmanın durumunu iyi bilen III. Selim Fransa’ya karşı tek başına bir mücadeleye girişmekten çekinmiştir. O devir için önemli bir kuvvet olan yeni bir Osmanlı donanması vücuda getirilmiş olmasına rağmen bu deniz gücünü sevk ve idare edecek kadro henüz tam manasıyla oluşturulamamıştır. Bu husus bahriyenin en zayıf noktası-

⁸ Saffet, *Filasalar*, İstanbul 1329, s. 30.

⁹ Ahmet Cevat Eren, *Selim III’ün Biyografisi*, İstanbul 1964, s. 16.

nı teşkil ediyordu. Mısır seferi tecrübesi, ordu ve donanmanın yeniden düzenlenmesi mecburiyetini ortaya çıkardı. Fakat Arabistan'daki Vahhabilik meselesi, Balkanlardaki ayaklanmalar, ıslahatlara engel oluyordu. Bunun üzerine 1807 senesinde Kabakçı Mustafa İsyanı da eklenince III. Selim'in bütün gayretleri boşa çıktı. Kendisi de tahttan uzaklaştırıldı.

Alemdar Mustafa 15.000 kişilik ordusuyla İstanbul'a gelip IV. Mustafa'yı tahttan indirerek II. Mahmud'u tahta çıkardı. Fakat ordusuyla saraya hücum ederken IV. Mustafa III. Selim'in idam fermanını verdiği için kendisini boğdurulmaktan kurtaramadı.

II. MAHMUD DEVRİ VE ISLAHATIN YENİDEN BAŞLAMASI

II. Mahmud, tahta geçer geçmez Alemdar Mustafa Paşa'yı sadrazam tayin etti. O'nun, III. Selim'in başlattığı reform hareketlerini yok olmaktan kurtardığı söylenebilir. II. Mahmud Her alandaki askerî reform faaliyetlerinin yanı sıra Tersane ve donanmayı bir nizam altına almaya muvaffak olmuştur. Kaptan-ı deryalık makamına Rusçuk yaranından Abdullah Ramiz Efendi'yi getirerek işe başladı. Alemdar Mustafa Paşa'nın daimî surette yanında bulunurdu¹⁰.

Yeni Kaptan-ı derya Ramiz Paşa, tayinini müteakip ilk iş olarak Tersane'de israfın önüne geçmeye çalıştı¹¹. Daha sonra Galata'da edepsiz ve canilerin toplanma yeri olan kalyoncu odalarını kapattı. Ramiz Paşa'nın teşebbüsleri Tersâne'nin kısa zamanda bir düzene girmesini sağladı. Fakat onun sert tedbirleri Tersanelilerin kendisine cephe almalarına sebep oldu. Alemdar Mustafa Paşa'nın sert idaresi de cepheleşmeyi artırmıştı. Gitgide sefahat âlemlerine dalan Alemdar Mustafa Paşa ve taraftarları 14/15 Ekim 1808'de Yeniçerilerin isyanıyla karşılaştılar ve Alemdar Mustafa Paşa konağında kuşatıldığında barut fiçilerini ateşleyerek kendini ve saldıranları berhava etmek yolunu seçti.

İsyan daha da büyüyerek Tersane ve donanmaya sıçramış, gemiler zorbaların eline geçmişti. Bu hengamede donanma yanmaktan zor kurtulmuş, Selimiye Kışlası yanmış, pek çok ev de yağmalanmıştı. Kaptan-ı derya Ramiz Paşa Rumeli'ye geçerek canını zor kurtardı. Ancak daha sonra takip edilerek öldürüldü¹². II. Mahmud'un cülûsundan sonra girilen ıslahat faaliyetleri ıslahatı yürütenlerin derin gafleti yüzünden bir kere daha kesintiye uğradı.

Ramiz Paşa'nın öldürülmesi üzerine Kaptan-ı deryalığa, eski Kaptan-ı derya Es-seyyid Ali Paşa getirildi. Fakat Es-seyyid Ali Paşa korsanlıktan yetişme, teknik bilgisi zayıf, kabadayı ruhlu biri idi. Tekrar makamına geçince derhal asıp kesmeye ve bahri-

¹⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Meşhur Rumeli Ayanlarından Tirsinikli İsmail, Yılık Oğlu Süleyman Ağalar ve Alemdar Mustafa Paşa*, İstanbul 1942, s. 129.

¹¹ Ahmed Cevdet, *Tarih-i Cevdet*, Dersaadet 1309, C. IX, s. 11.

¹² Şanizâde Ataullah, *Tarih*, C. I, s. 147, 240.

ye erkânını cezalandırmaya başladı. Bu yüzden bahriyenin sağ kalan ve işten anlayan değerli erkânı da darmadağın oldu¹³. Seyyid Ali Paşa'nın bu ikinci Kaptan-ı deryalıği bahriye için kötü sonuçlar verdi.

Amcası III. Selim'in yolunu takip eden II. Mahmud, iç düzeni sağladıktan sonra denizciliğin ilerlemesi yolundaki gayretlerini ölümüne kadar sürdürmüştür. Bu sırada bir yandan da 1806-1812 Osmanlı-Rus harpleri devam ediyordu. Bu şartlar altında ıslahat faaliyetlerinin yürütülmesi çok zordu. İmparatorluğun siyasi birliği III. Selim zamanına nazaran daha tehlikeli duruma düşmüştü. 1815 Viyana Kongresi'nden sonra Şark Meselesi'nin fiilen siyasi bir mesele olarak ortaya çıkması ile Osmanlı Devleti'nin dış ilişkileri de tehlikeli bir duruma gelmişti.

1821 yılında Mora isyanının alevlenmesi ile Rumların *Filiki Etery*a adlı gizli cemiyetlerinin faaliyetleri Osmanlı Devleti'ni yeni bir tehlikeye maruz bıraktı. Filiki Etery'a'nın programında, Osmanlı gemilerinin nerede görülürse görülsün hücum edilerek yakılması ve hasara uğratılması hükmü vardı. Kuvvetli bir Osmanlı donanmasının varlığının Yunanistan krallığının kurulmasına engel teşkil edeceğini bilen Avrupa devletleri Navarin'de Türk deniz gücünü mahvetmekten çekinmemişlerdir. Bütün bu iç ve dış engellere rağmen, II. Mahmud büyük önem verdiği deniz işlerindeki gayretlerini sürdürüyordu. Bir yandan eski müesseseleri ihya ediyor, yenilerinin açılması için emirler veriyordu. Nitekim III. Selim zamanında İsveçli mühendis ve ustalar tarafından inşa edilen büyük kargir havuz, II. Mahmud tarafından tamir ettirilerek yenilenmiş, 1822 yılında da ikinci bir havuzun yapımına başlanmıştı. Bu yeni havuz 1826 Mart'ında tamamlanmıştır.

Diğer taraftan Anadolu sahillerinde ve bazı Ege adalarında kalyon, firkateyn, korvet, brik cinsi harp gemileri yapılıyordu. Bu tersaneler Tersâne-i Âmire'ye bağlı olup, kapasiteleri nispetinde, donanmaya gemi inşa etmekle görevli idiler. Bunlardan Sinop, Bodrum ve Gemlik tezgahları 80-84 toplu kalyon, Limni, Rodos, Samsun, Amasra, Bartın, Akşehir, Midilli, İzmit tezgahları 46-50 toplu birer firkateyn yapmakla yükümlü bulunuyorlardı. II. Mahmud devrinde, III. Selim zamanında faaliyete geçirilen tezgâhlar onarılmış ve daha verimli hale getirilmiştir. Ayrıca Samsun, Amasra, Alacaşehir tezgâhları da yeniden kurulmuştur¹⁴.

1226/1811 senesinde Osmanlı donanmasının mevcudu kalyon, firkateyn, korvet olmak üzere büyüklü küçüklü 42 parçadan oluşuyordu¹⁵. Gemi inşasında sarf edilen gayretler neticesinde 1236/1820 senesinde firkateyn, korvet, bir uskuna ve şapule tipi

¹³ Süleyman Nutkî, *Muhâberât-ı Bahriye-i Osmâniye*, s. 108.

¹⁴ Takvîm-i Vekâyi, No: 4 (2 Cemaziyülevvel 1252)

¹⁵ BOA, *MAD*, No: 8886, s. 335-336.

hafif harp gemilerinden başka, 20 adet kadar kapaklı kalyon ve üç ambarlı türünden muharebe birlikleri vücuda getirilmiştir¹⁶.

Gemi inşaatında gösterilen bütün gayretler bir takım güçlüklerin çıkmasına sebep oluyordu. Bunların en önemlisi gemi personel sıkıntısı ve kaptanların sayıca az oluşu problemi idi. Nitekim 140 kaptanın kırkı hasta ve ihtiyar, geri kalan yüzü ise ihtiyaca kâfi gelmiyordu. Bu nedenle tecrübeli gediklilerden kaptan tayin edilmesi yine bu devirde karar altına alınmıştı¹⁷. II. Mahmud zamanında gemi inşasının ciddî olarak ele alınması, Amerika Birleşik Devletleri ile yapılan 1830 Ticaret ve Seyr-i Sefâin Antlaşması'na konulan gizli maddeler uyarınca başlamıştır. Bu konudaki gelişmelere aşağıda temas edilecektir.

II. Mahmud'un bahriye işlerinde giriştiği faaliyetleri bir önceki devre göre daha önemli saymak yerinde olmaz. Zaten bütün bu tür teşebbüsler iç meseleler dolayısıyla pek semere vermemişti. Böylece tersane ve donanma işleri bir duraklama çıkmazı içine girmişti. Türk deniz ve donanma işlerinin bu şekildeki ataletinden faydalanarak bundan büyük yararlar sağlayan millet, kuvvetli bir korsan filosu meydana getiren Rumlar olmuştur. Rumlar, Avrupa devletlerinin maddî ve manevî her türlü desteğini sağlayarak ihtilal faaliyetlerini kesintisiz olarak sürdürmüşlerdir. Rumların silahlarla donatılmış kuvvetli bir korsan filosu meydana getirilmesinde Hâlet Efendi gibi menfaat düşkünü bazı devlet adamlarının derin gaffetleri büyük rol oynamıştı.

Rum gemileri; topları oldukça fazla, tayfa ve gemileri silahlı, tekneleri de süratli idi. Avrupa devletlerinin aralarındaki harplerden istifade etmesini bilen Rum tebaa birkaç yıl içinde Mısır ve Karadeniz hububat nakliyatını kendi tekelleri altına almışlardı. Bu durum onları maddî olarak da güçlü hale getirmişti. Rumların Ege ve Karadeniz'deki bu imtiyazlı durumu Osmanlı Devleti'nin gözünden kaçmıyordu. Birçok defa üzerlerine filolar gönderilmiş ise de daha ziyade küçük filolardan oluşan Rum korsan filosu küçük adaların koy ve körfezlerine saklanarak kurtulabiliyordu. Fakat Koca Hüsrev Paşa'nın¹⁸ ilk Kapdân-ı deryâlığı zamanında korsanları te'dip işi ciddiye alınarak bir kısmı yakalanıp, idam edilmişti¹⁹. Ancak çok geç kalındığından bu cezalandırmaların başarılı olduğu söylenemez.

1821 senesinde patlak veren Rum isyanı Osmanlı donanmasını harekete geçirmişse de Rumların silahlandığı ticaret gemilerine karşı ilk zamanlar başarı kazanılamadı. Fakat bu acı tecrübelerden alınan ders, Osmanlı bahriyesini harekete geçirecek hazırlığa başlanmasına yol açtı.

¹⁶ Ahmed Cevdet, *Tarih-i Cevdet*, Dersaadet 1309, C. XI, s. 178-179.

¹⁷ Adolphus Slade, (Çeviren: Ali Rıza Seyfioğlu), *Türkiye Seyahatnamesi*, İstanbul 1945, s. 23.

¹⁸ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Hüsrev Paşa-Mehmed", *İ.A.*, C. V/1, İstanbul 1977, s. 609.

¹⁹ Ahmed Cevdet, *Tarih-i Cevdet*, Dersaadet 1309, C. X, s. 195.

Türkler ile Rumların bu sıradaki deniz güçleri hakkında 1821 senesinde Atina'yı ziyaret eden ve ardından ihtilalin patlamasından 5-10 gün önce İstanbul'a gelen İngiltere sefarethanesi rahibi Walsh *A Residence at Constantinople* adlı eserinde oldukça önemli bilgiler vermektedir.

“İhtilali yapan Yunanlıların ellerinde çok kuvvetli bir donanma vardı. Türk harp gemileri bütün dünyadaki harp gemilerinin en güzelleri ve en büyükleridir. Bu gemiler Avrupa'dan getirilmiş en usta mühendislerin nezareti altında yapılmıştır. Türk tersanelerinin yaptığı gemiler çok güzeldir, yalnız bir cihet vardır: Türkler donanmalarını yalnız birkaç ay içerisinde denize çıkarırlar, kış yaklaşınca hemen Haliç'e alırlar. Rum isyanı başladığı zaman Türk donanması en fazla erat meselesinden sıkıntı çekti. Çünkü Türk donanmasının teknik sınıfını Rumlar teşkil ederdi. Yunan ihtilali Rumlara karşı duyulan itimadı yok etti. Zaten Rumların çoğu ihtilalle beraber kaçmışlar, ihtilalcilere katılmışlardı”.

Nitekim, Osmanlı donanmasının personel noksanlığı yüzünden isyanının ilk senelerinde Ege Denizi'nde hakimiyet kurmak pek mümkün olamadı. Ancak ilk beş seneden sonra hâkimiyet kuruldu. İsyanın tamamen bastırılmasına ramak kalmış iken fiilî kuvvet ve kudret kazanmış olan Osmanlı-Mısır deniz kuvvetlerinden oluşan Türk donanması Yunan istiklalini zorla kabul ettirmek amacıyla harp ilan edilmeden Rus-İngiliz-Fransız müşterek filoları tarafından Navarin Limanı'nda yakıldı. Bu olay bütün Avrupa'yı sevince gark etti²⁰. 1827 Navarin faciası, Türk bahriyesinin III. Selim zamanından beri devam eden tecrübe ve gayretler neticesinde elde ettiği kudreti kökünden yok etmiştir. Navarin faciasından önceki Türk deniz gücü Ruslardan üstün idi. Eğer bu donanmayı Avrupalılar Navarin'de yakmamış olsalardı, bir sene sonra patlak veren Osmanlı-Rus harbinde Türk gemilerinin Ruslara ne derece üstün oldukları görülecekti²¹.

Böylece Osmanlı deniz gücü, iç isyanların tahribine ilave olarak 1770 Çeşme faciasından sonra ikinci defa olarak Avrupa devletleri tarafından imha edilmiş oluyordu. Navarin faciası, Osmanlı Devleti'ni yalnız donanmasız bırakmakla kalmamış, denizcilerimizi ve teknik personelimizi de alıp götürmüştü. Devletin önemli bir kolu olan bahriye, çökme tehlikesi ile karşı karşıyaydı. Diğer taraftan bundan bir sene evvel, yani 1826 senesinde Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması da dikkate alınacak olursa, devlet bir an için ordu ve donanmasız vaziyette kalmıştı. Bu felaketten hemen sonra yeni bir donanma yapmak üzere faaliyete geçilerek Karadeniz'de Rus donanmasına karşı çıkacak bir kuvvet hazırlanmaya çalışıldı. Fakat Kaptanpaşalık birbiri ardınca denizcilikle ilgisi olmayan paşalara verildi.

²⁰ Mehmet Saka, *Ege Denizinde Türk Hakları*, İstanbul 1974, s. 9.

²¹ Adolphus Slade, *Türkiye Seyahatnamesi*, s. 24.

Nihayet Rusya, 26 Ekim 1828 tarihinde ordu ve donanmasız bulunan Osmanlı Devleti'ne harp ilan etti. 1829 yılında Edirne Antlaşması ile sonra eren bu savaş sonucunda bir takım toprakların kaybedilmesi yanında, Yunanistan'ın bağımsızlığı da tanındı.

III. BUHARLI GEMİLER

İlk buharlı gemiler 1827 yılında Osmanlı Devleti'ne getirilmişti. İngilizler tarafından padişaha satılan buharlı gemiye Sür'at ismi verilmiş, halk buna *buğu gemisi* adını takmıştı. Subayları İngiliz olan bu gemi Kelly adlı kaptanın idaresindeydi. 1829 senesinde bir gemi daha satın alınarak Türk deniz kuvvetine buharlı gemiler katılmış oldu.

IV. BAHRİYE MÜSTEŞARLIĞI

II. Mahmud devrinde bahriyenin idaresinde yapılan bir değişiklikle Tersane Eminliği tekrar kaldırılarak yerine Bahriye Müsteşarlığı teşkil edilmişti²². Bahriye Müsteşarlığı'nın teşkili ile tersane ve donanmanın malî yönü, müsteşar olan zat tarafından yürütülmeye başlanmıştır. Esasında "Tersane Emîni" ile aralarında görev bakımından hiçbir fark yoktur. Müsteşar olan zat yine Kaptanpaşa'nın emrinde, daha doğrusu malî hususlarda onun müşaviri durumunda idi. Bu değişiklikle beraber Evkâf-ı Hümâyûn Nâzırı Safvetî Efendi Bahriye Müsteşarı unvanı ile Tersanenin malî işlerine nezaret etmek üzere tayin edilmiştir²³.

II. Mahmud, uzun süre ihmal edilen Bahriye Mektebi ile de ilgilenerek 1808'den sonra hiçbir ilerleme kaydedilemeyen mektebi düzene koymaya çalışmıştır. 1834 yılında Bahriye Mektebi Heybeliada'ya taşınmaya başlanmıştır²⁴. 1838 yılında ise Mekteb-i Fünûn-ı Bahriye yeniden düzenlenerek, bir de kanunname hazırlanmıştır.

II. Mahmud devrinde bahriyeyi ıslâh etme yolunda gösterilen bütün bu çabalar ve harcanan paralar, tersane ve donanmayı istenilen seviyeye çıkaramamıştır. Bu arada Cezayir, Fransa tarafından işgal edilmiş, İngiltere müstakil bir Yunan krallığının kurulmasına öncülük etmiş, Rusya ise gözünü Osmanlı topraklarına dikmişti. Islahat hususunda Avrupa devletlerinden gerekli derecede yardım alamayacağını iyi bilen II. Mahmud, 19. yüzyılın başından itibaren Osmanlı Devleti ile ilişki kurmak isteyen Amerika Birleşik Devletleri'nin dostluk tekliflerini dikkate alarak, bu devletle iktisadî ve ticarî bir antlaşma yapmıştır. Bu antlaşma, Türk tarihinde yeni bir devrin başlamasına vesile olmuştur. 1830-1839 yılları arasında kesintisiz devam eden bu ilişkiler neticesinde ABD'nin gemi teknolojisinden faydalanılarak, yeni Amerikan tarzı gemilerin inşasına başlanmıştır.

²² Ahmed Lütfî, *Tarih*, C. V, s. 91.

²³ Safvet, *Filasalar*, s. 72.

²⁴ BOA, *Cevdet-Bahriye*, No: 814, 8402; Safvet, *Filasalar*, s. 39.

V. OSMANLI İMPARATORLUĞU-ABD İLİŞKİLERİ VE DENİZCİLİK TARİHİ BAKIMINDAN ÖNEMİ

1774-1827 yılları arasında Osmanlı Devleti bazı toprak kayıplarına uğramışsa da Akdeniz'deki durumu henüz fazla sarsılmamıştı. Fakat, 1829 yılında müstakil bir Yunan devletinin kurulmasıyla Akdeniz'de Osmanlı İmparatorluğu'na bir ortak daha çıkmış oluyordu. Artık Osmanlı Devleti'nin Navarin'de yakılan donanmasının yerine hemen yenisinin kuvvetli olarak yapılması gerekiyordu. Bu konuda Avrupa'nın desteğini sağlamak çok zordu. Bu yüzden yeni tanınmaya başlayan ABD ile dostluk ilişkileri kuruldu. Amerikan hükümeti 1825 yılında Commodore John Ropers'i geniş yetkilerle İstanbul'a murahhas olarak göndermiş ve bu murahhas Babıâli ile gizli temas ve muahaberele başlamıştır. İzmir'deki Amerikan konsolosu da Amerikan hükümeti mümessili olarak müzakerelere gönderilmiştir.

Nihayet 7 Mayıs 1830 tarihinde ilk *Türk-Amerikan Dostluk, Ticaret ve Seyr-i Se-fâin Muahedesi* imzalandı. Bu muahede 8 madde, bir hatime ve bir de gizli maddeden oluşmaktadır. Gizli maddede Amerikan Hükümeti, kendi tersanelerinde Türk donanması için yapılacak gemilerin aynı vasıflarda olmasını ve bu gemilerin deniz inşaat malzemesi ile yüklü olarak İstanbul'a kadar Amerikan denizcileri marifetiyle getirilmesini taahhüt ediyordu. Fakat Türk-Amerikan Muahedesi ABD Cumhurbaşkanı tarafından Senato'ya sunulduğunda bu gizli madde reddedilmiştir.

Mamafih, ABD hükümeti gizli maddenin Senato tarafından reddi sebebiyle meydana gelen hoşnutsuzluğu gidermek için Amerikan maslahatgüzarını İstanbul'a getiren iki harp gemisini Babıâli'ye satılık olarak teklif etmiştir. Gizli madde ABD Hükümeti tarafından reddedildiği halde Amerikalı gemi inşa mühendisleri uzun müddet Osmanlı Bahriyesi için faydalı faaliyetlerde bulunmuşlardır.

VI. BAHRIYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU VE FAALİYETLERİ

3 Kasım 1839 Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra Sultan Abdülmecid babası II. Mahmud'un başlattığı yenilikleri devam ettirmek için büyük gayret sarf etti. Bahriyede ise adeta işe yeniden başlamak ve yeni bir teşkilat kurmak zarureti baş göstermişti. Bu yeni teşkilat ise reformların planlanması ve yürütülmesinde önemli rol oynayan *Bahriye Meclisi*'nin kurulması olmuştur.

Bugünkü tabirle bir nevi amirallik konseyi hüviyetinde olan ve kaptanpaşa'nın en önemli yardımcısı durumundaki Bahriye Meclisi'nin kurulması ile bahriyede girişilecek ıslahat hareketleri bir istikrara kavuşmuş oluyordu. Çünkü meclisin kurulmasına kadar önceki tüm ıslahat gayretleri Kaptanpaşanın vereceği takdir ve arzularla yürütülmeye çalışılıyordu. Bundan böyle tamamen bahriyeli paşa ve subaylardan oluşan, dolayısıyla deniz meselelerine vâkıf bir komisyon, bahriye ıslahatlarını planlayıp yürütmeye başla-

mıştır. 1255/1840 yılında kurulan Bahriye Meclisi Şûrâ-yı Âlî-i Bahrî, Meclis-i Rüesâ, Şurâ-i Bahriye, Meclis-i Bahriye, Tersâne-i Âmire Meclisi adlarını almıştır²⁵.

İrâde-i senîyye ile kurulan Meclisin bir reisi, bir müftüsü, 4 azası, bir kâtibi ve bir de mukayyidi varidi. Meclis reisi, Liman Reisi İbrahim Bey idi. Bahriye Meclisi, müftü hariç bahriye ümerasından meydana gelmekteydi. Üyeleri sık sık değişen ilk Bahriye Meclisi Osmanlı bahriyesi için köklü bir girişimde bulunamadan, bir senelik faaliyetinin ardından kaldırılmıştır²⁶. Faaliyet süresi kısa da olsa, bu meclis 1261/1845 tarihinde kurulan daimî Bahriye Meclisi'ne öncelik etmesi bakımından önemlidir. Meclis kaldırıldıktan sonra bahriye işleri Tersâne Müsteşarı tarafından yürütülmüştür. Tersane Müsteşarı'nın başkanlığında toplanan bahriye ileri gelenleri, tersane ve donanmanın ıslahı için sadece gerektiği zaman toplanıp karar verirdi. Fakat böyle bir sistemle reformların tam manasıyla yürütülemeyeceği kısa zamanda kendini göstermiş ve Bahriye Meclisi'nin yeniden kurulması için teşebbüse geçilmiştir.

VII. DAİMÎ BAHRIYE MECLİSİ'NİN KURULUŞU

1845 Şubat ayında erkân-ı devlet tarafından bir mazbata hazırlanmış ve devlet ricalinin Tersane ve donanmayı ıslah için yaptıkları teklifler sadaret makamına takdim edilmiştir. Sadaret tarafından durumun padişaha arzı²⁷ üzerine padişah tarafından şu irade çıkmıştır:

“a'zâ-yı münâsibden Tersâne-i Âmire' de bir meclis tertîb ve teşkîli lâzimededen göründüğüne binâen, husûs-i mezbûrun dahi teferruât-ı muktezîyyesiyle bi'l-etrâf tezekkür ve mütâla'a olunarak sûret-i kararın tekrâr mübârek hâk-i pâ-yi cenâb-ı cihân-bâniye arz ü istizân olunması...”

Padişahın bu kararı üzerine havas-ı vükela durumu incelenmiş ve daha tafsilatlı bir mazbata hazırlayarak Meclis-i Mahsus-ı Dâimi kurulmasından söz edilmiştir. Daimî Bahriye Meclisi'nin kuruluşunda daima kara kuvvetleri ve Tophâne-i Âmire örnek alınmıştır. Padişah Abdülmecid'in uygun bulmasıyla Mehmed Ali Paşa Kaptan-ı Deryalığa tayin edilmiş ve artık ıslahat programının Bahriye Meclisi üyelerinin kararlarına göre yürütüleceği kabul edilmişti (8 Eylül 1845).

Daimî Bahriye Meclisi'nin görevleri her ne kadar birinci meclisin gördüğü vazifelerle aynı ise de Bahriye Meclisi'nin daimî olarak teşkili büyük önem taşır. Rebiülevvel 1262/Şubat 1845 tarihinde Sultan Abdülmecid Tersâne'yi ziyaret ederek gemilerin çoğunun tamire muhtaç olduğunu görmüş ve bunların tamir edilmelerini istemiştir.

²⁵ Safvet, *Filasalar*, s. 39.

²⁶ Ahmed Lütfi, *Tarih*, C. VII, s. 19-20.

²⁷ BOA, *İrade-Mesâlih-i Mühime (İ.MSM)*, No: 345.

Abdülmeccid gerek tamir edilen ve gerekse inşa olunan gemilerin denize indirilmesi merasimlerinde hazır bulunmuştur. Gemilerin isimlerini bizzat kendisi koymuş veya teklif edilen isimleri uygun bulmuştur. Bütün bu hususlar bize Abdülmeccid'in deniz işleri dolayısıyla donanmaya ne derece önem verdiğini açıkça göstermektedir.

VIII. BAHRİYE MECLİSİ'NİN GENİŞLETİLMESİ

Gemilerin tamiri, mevcut gemi sayısının artırılması Tersâne-i Âmire'de gemi tezgâhlarının düzenlenmesi, buharlı gemi filosu oluşturma çabaları, özel vapur kumpanyalarını denetleme ve boğaz trafiğini organize etme gibi işlerde zamanla yetersiz kalmaya başlaması üzerine, daimî Bahriye Meclisi'ne yardımcı olmak üzere 1864 yılında geçici bir Bahriye Meclisi kurulması gündeme gelmiştir.

IX. BAHRİYE NİZAMNÂMESİ

Bilindiği üzere, *Tanzimat Fermanı*'ndan sonra devlet işlerinin bir düzene konulması için her idarî ünite bir kanun ve nizamnâmeyle bağlanmıştır. Bu sebeple denizcilik işleri için de bir bahriye kanunnamesi yapılması düşünüldü. III. Selim zamanında hazırlanan Kanunname onun hal'i ve ölümü ile akim kalmıştı.

3 Haziran 1849 tarihinde çıkan irade ile yeni Bahriye Nizamnâmesi yürürlüğe giriyordu. Söz konusu Nizamnâme hükümlerine göre Tersâne ve donanma işleri 1860 yılına kadar idare edilmiştir. Bu tarihte çıkan yeni bir kanunnâme ile de yerini bu kanunnameye bırakmıştır.

X. BAHRİYE NEZARETİ'NİN KURULUŞU

Tanzimat devrinde bahriyede girişilen reform hareketleri içinde özellikle teşkilat hususunda, Bahriye Meclisi'nin teşkilinden sonra yapılan en önemli reform, Osmanlı Devlet teşkilatında mazisi beş yüz seneyi aşan Kaptanpaşalık müessesesinin yerine kâim olan *Bahriye Nezareti*'nin kurulmasıdır. III. Selim devrinde kurulup çok kısa ömürlü olan Umûr-ı Bahriye Nezareti ile Bahriye Nezareti'ni birbirine karıştırmamak icap eder. Zira 1804'te kurulan nezaret Tersâne Eminliği'nin, 1867'de kurulan ise Kaptanpaşalık müessesesinin yerine kâim olmuş böylece Kaptanpaşalık lağvedilmiştir (Zilkade 1283/ Mart 1867).

Bahriye Nezareti'nin kurulmasındaki maksat Tersâne-i Âmire'nin mâlî işlerinin bir düzene sokulmasıdır. Bahriye Nezareti'ne Tersâne ve donanma işlerinin yürütülmesinde en büyük yardımcı kuruluşlar meclislerdi. Bunlar Bahriye Meclisi (Tersâne Meclisi), İdâre Meclisi ve Kumanda Meclisi idi.

İlk Bahriye Nazırı İsmail Hakkı Paşa'dır. Onu takiben Mahmud Nedim Paşa, Ferik Abdülhamid Paşa, Fosfor Müstafa Paşa, Kamil Paşazade Salih Paşa, Sakızlı Ahmed

Esad Paşa, Fosfor Mustafa Paşa (2. defa), Konyalı El-hâc Ahmed Namık Paşa, Hüseyin Avnî Paşa, Hasan Rıza Paşa, Kayserili Ahmed Paşa, Sakızlı Ahmed Esad Paşa (2. defa), Çerkez Abdi Paşa-zâde Mehmed Rauf Paşa, Hasan Rıza Paşa (2. defa), Konyalı El-hâc Ahmed Namık Paşa (2. defa), Hasan Rıza Paşa (3. defa), Lofcalı İbrahim Derviş Paşa ve Abdülkerim Nadir Paşa sırasıyla Tersâne ve donanmanın başına geçmişlerdir²⁸.

XI. KIRIM HARBI VE BAHRIYEMİZ

Bu dönemde gemilere makine konulması daha da hızlanmıştır. Kırım Harbi sırasında İngilizler kendi ve bizim gemilerimizi tamir için kurdukları Yalıköşkü Fabrikasını harp sonunda bize bırakmışlardır. Bu fabrikada Kendi usta ve işçilerimizin çalışması ile üç korvete makine takılmıştır.

Abdülmeccid döneminde modern bir hale getirilmeye çalışılan donanmadan yalnız harp zamanında değil sulh zamanında da istifade edilmesi cihetine gidilmiştir. Bilhassa sahil mıntıklarında ve adalarda oturan halkın zaman zaman isyan hareketlerine kalkışmaları donanmanın caydırıcı bir güç olarak oralara gitmesi oldukça yararlı olmuştur. Mesela 1857'de Girit'te patlak veren ayaklanma sırasında donanmanın adayı abluka altına alması isyanın genişlemesini önleyen önemli bir faktör olmuştur.

Abdülmeccid 1849 senesinde kalyon, firkateyn, korvet, brik, navi, uskuna, kotra, istika vapur ve nakliye gemileri cinsinden oluşan toplam 74 parçayı bulan Osmanlı deniz gücün makinelerin gücü ve gemilerin büyüklüklerine göre 5 kısma ayrılmasını irade etmiştir. Böylece herhangi bir yere vapur gönderilmesi icap ettiği takdirde meşafe ve taşıyacağı yüke göre vapur tahsis edilmesi cihetine gidilmiştir. Özellikle asker, mühimmat veya bir yük sevkiyatı için mevsim şartlarına göre vapur tahsis edilmesine dikkat edilmiştir. Bu husus bize Abdülmeccid döneminde gemilerin belirli bir plan dahilinde kullanıldıklarını göstermektedir.

Abdülmeccid tamir edilerek veya yeniden yapılarak denize indirilen gemilerin gemi indirme merasimlerinde hazır bulunduğu gibi, gemilerin atış talimi ve manevralarında da bizzat bulunmuştur. Mesela Temmuz 1848'de bir filika ile Neyyir-i Şevket kalyonuna gelen Abdülmeccid bütün devlet ileri gelenlerinin de hazır bulunduğu gece muharebe atış talimlerini ve manevraları üç buçuk saat boyunca izlemiştir. Bu olay diğer dönemlerde pek rastlanmayan karakteristik bir vakıadır. Bu hareketle Abdülmeccid gemileri sadece modernleştirmekle kalmayıp, muhtemel bir savaşa da hazırlanmış oluyordu.

Bu dönemde tamir edilen gemiler üç anbarlı kalyon (Mes'udiye), Kayon Fethiye, Teşvikiye, Burc-ı zafer, Nusretiye, Fazlullah, Avnullah, Pertev-peşam, Milat-ı zafer, Keyvan-ı bahri, Korvet Servi-i zafer, Ferah-nüma, Fevz-i mabud, Uskuna Nev-eser.

²⁸ Mehmed Bahâü'd-din (Dayezâde), *Eser-i Bahâî*, s. 149.

Yeniden yapılan ise, Nevid-i fütuh, Eser-i cedid, Cenk, Mecidiye, Taif, Eser-i hayr, Fevz-i bahri, Saik-i şadi, Ziver-i derya, Peyk-i zafer, Şadiye gemileridir.

Vapur ve buharlı gemilerin çoğaltılması ve bunlar için bilinmesi gereken teknik bilgilerin layıkıyla bilinmemesi üzerine Sakız adalı Mehmet Efendi adında bir zatın Türkçe ve Rumca olmak üzere ada halkı Osmanlı tebaasına gemicilikle ilgili bazı teknik bilgileri öğrete bileceğinin İstanbul'a bildirilmesi üzerine Aliçelebizade Mehmet Efendi'nin bu hayırlı hizmetini 1850 Haziran'ında Akdeniz ve Ege adalarını ziyaret eden Abdülmecid'e, Sakız'a geldiği sırada bizzat söylemişler, konuyla ilgilenen devlet ricali Mehmet Efendi'nin İstanbul'a gelerek bu husustaki bilgisini Tersâne'de yapılacak bir imtihanla tespit edildikten sonra özel bir Bahriye Mektebi açabileceği kendisine söylenmiştir. Aliçelebizade Mehmet Efendi'nin bilgisi yapılan imtihan sonunda yeterli görülmüş ve Sakız'da Mecidiye Camii avlusundaki mekânda denizcilik fenniyle ilgili bilgilerinin Türkçe ve Rumca olarak öğretmesine izin verilmiştir²⁹.

Öteden beri Osmanlı donanmasında ve tersanelerinde gayrimüslim tebaadan, özellikle Rumlardan faydalanılma cihetine gidilmiş ve böylece personel noksanlığı giderilmeye çalışılmıştır. Tanzimat döneminde Hristiyan tebaadan bahriye askeri alma işlemi ilk defa 1845 senesinde yapılmış, daha sonra 1847'de tekrar alınmıştır. Hristiyan tebaanın, kendilerince kutsal sayılan günlerde gemilerde dinî ayinlerini yapamadıkları, bundan dolayı gemilere bir papaz tayin edilirse dinî vecibelerini yerine getirebileceklerini ileri sürmeleri üzerine harp gemilerine papaz tayin edilmesi konusu uzun zaman devleti meşgul eden bir konu olmuştur. Sonuçta böyle bir uygulanmasının öteden beri mevcut olmadığı gerekçesiyle bu sorun noktalanmıştır³⁰.

Deniz harp filomuz Kırım Harbi esnasında (1853-1856) faal bir rol oynamıştır. Esasında Kırım Harbi donanma tarihi bakımından da bir dönüm noktası teşkil eder. Zira bu harp yalnız buharlı gemilerin ve topçuluğun inkişafı bakımından değil, aynı zamanda zırhlı gemilerin ortaya çıkması bakımından da mühimdir. Bu harpte üç anbarlı kalyonların hatt-ı harp gemileri olarak kullanılmaları yanında zırhlı gemiler de kullanılmıştır. Zırh ağırlıkları yanında buhar makinelerinin kuvveti hiçe inmiştir. Bundan sonra Türk deniz gücüne de zırhlı makineler daha kuvvetli makinelerle girmeye başlayacaktır. Bu harp esnasında Kafkas kuvvetlerine yardım maksadıyla Batum üzerinden yapılacak askerî nakliyatı himaye etmek üzere hareket eden 13 gemiden oluşan bir Türk filosunun hava muhalefeti yüzünden Sinop limanına sığınması ve burada ani bir baskınla Rus filosu tarafından yakılması Türk denizciliğine Nevarin'den sonra vurulan ikinci büyük

²⁹ Bu konu hakkında fazla bilgi için bkz: Ali İhsan Gencer, "Sakız Adası'nda Açılan Özel Bahriye Mektebi", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 8-9 (İstanbul 1980), s. 103-116.

³⁰ Fazla bilgi için bkz: Ali İhsan Gencer, Harp Gemilerine Papaz Tayini Meselesi", *Doğumunun 100. Yılında Atatürk'e Armağan*, İstanbul 1981, s. 351-366.

darbe olmuştur. Baskından sadece Taif vapuru kaçarak kurtulmuş, limanda bulunan diğer bütün gemilerimiz batmıştır (1853).

Bu olaydan sonra Osmanlı Devleti'nin müttefiki olarak İngiltere ve Fransa harbe iştirak etmişler ve müşterek filolarını Sivastopol önlerine göndererek üçüncü bir cephe-de Rusları tazyik etmeye başlamışlardır.

Osmanlı Devleti Sivastopol cephesinde Patrona Ahmed Paşa komutasında 12 parçalık bir filo ile mücadele etmiştir. İngiliz filosunda 15 gemi, Fransız filosunda 16 gemi bulunuyordu. İngiliz ve Fransız gemilerinden bazıları zırhlı idi. Savaş sonrası bu gemilere topların pek tesir etmediği görülmüştü. Fakat ağaç aksamı fazla olan Türk filusunun epeyce hasar gördüğü müşahede edilmiştir.

XII. ABDÜLAZİZ VE ABDÜLHAMİD DÖNEMLERİ BAHİRİYEMİZ

Kırım harbinden sonra gemilere zırh kaplatmak Avrupa devletlerinde revaç bulunduğu gibi bizde de büyük ehemmiyet kazanmıştı.

III. Selim'in denizcilik yolundaki gayretleri II. Mahmud ve Abdülmecid'e büyük bir zemin teşkil etmişti. Abdülmecid'in bu alandaki gayretleri de hiç şüphesiz Abdülaziz devrinin o parlak denizciliği için uygun bir ortam hazırlamıştır.

Abdülaziz tahta geçtiği vakit işe yarayacak halde bulunan harp gemileri şunlardır: 1860'da İzmit'te yapılmış Hüdavendigar firkateyni, 1850'de İskenderiye'de yapılmış ve mektep gemisi olarak kullanılan Muhbir-i sürûr firkateyni, 1858'de inşa edilen Edirne Korveti, 1840'da Sinop'ta yapılmış Peyk-i zafer, 1855'te İstanbul'a yapılmış Fethiye, 1857'de İzmit'te yapılmış Şadiye kalyonları ile Girit ihtilali senelerinde donatılan Kosova kalyonu, Merih, Beyrut ve Seddülbahir korvetleri, Necm-i ferşan, Akka ve Şevket-nüma ahşap ganbotları.

Abdülaziz devri Türk donanmasının kalkınması için takriben bir asırdan beri sarf edilen emek ve faaliyetlerin en çok semere ve netice verdiği bir devir olduğunu söylemek yerinde olur. Zira Abdülaziz cülus ettiği zaman temelleri çok kuvvetli atılmış ve büyük gelişmelere sahne olmuş bir bahriye bulmuştu. Fakat kendisine intikal eden gemilerin hepsi ahşaptı. Bu bakımdan Abdülaziz hem gemilerin çoğaltılması hem de bu gemilerin zırhlı olarak teminine çalıştı. İlk iş olarak 20-25 kadar küçük ve büyük zırhlı satın alınarak ve inşa ettirilerek Avrupa'nın sayılı denizci devletleri arasına Osmanlı Devleti'ni sokmağa muvaffak oldu. Nitekim, Türk donanması İngiltere ve Fransa'dan sonra Avrupa'nın üçüncü derecede güçlü bir donanması haline geldi. Bu güç Yunanistan ve Rusya'nın çok üstünde bir güç idi. Buna rağmen donanmanın personel noksanlığı her dönemde olduğu gibi yine kendini hissettirdi. Talim ve tedris yeterince yerine getirilemedi. Buna rağmen yine de İngiltere başta olmak üzere Avrupa'ya gemi sipariş verilme-ye devam edilmiştir. 1863'te 4. Londra'dan 5. Fransa'dan olmak üzere yaptırılan zırh-

lıların üçünün isimlerine Osman Gazi, Orhan Gazi ve Fatih, dördüncü zırhlıya Sultan Mahmut ve beşincisine de Abdülaziz isimleri verildi.

1865'te Mahmudiye, Aziziye ve Orhaniye zırhlı firkateynlerinin Armstrong topları ile teçhiz edilmesi kararlaştırıldı.

1867'de İngiltere'ye sipariş edilip, 1870'de ancak denize inen Asar-ı Tevfik zırhlı korveti yine aynı sene Fransa'ya sipariş verilen Necm-i şevket zırhlı korveti, 1863'te İngiltere'ye sipariş olunan Avnullah, Muin-i zafer, Hıfzu'r-rahman zırhlı korvetleri ile 1869'da yine İngiltere'ye sipariş edilip 1875'de inşası biten Feth-i bülend zırhlı korvetlerini görmekteyiz.

1870'de saç, ahşap ve zırhlı gemilere yeni tarzda pusulalar konmuş, ayrıca Akdeniz haritaları da getirilmiştir. Böylece surette Avrupa'nın adımlarına uyulmaya çalışılmıştır.

Ayrıca yine İngiltere'ye 1875'te Mesudiye zırhlısı sipariş edilmiştir. Zırhlı gemilerin yanı sıra aynı senelerde İngiltere'ye hareket kabiliyeti olan ve Armstrong toplarıyla donatılmış zırhlı dubaların da sipariş edildiğini görmekteyiz.

Abdülmeccid devrinde gemiler, taşıyacakları yük, gidecekleri mesafe ve makinelerinin kuvvetine göre sınıflandırılmış olmalarına rağmen bu sınıflandırmaya Abdülaziz döneminde pek itibar edilmediği görülmüştür. Bu bakımdan gemiler tekrar sınıflandırılarak harp gemilerinin nakil ve posta hizmetlerinde kullanılmasının önüne geçilmesi istenmiştir. Esasında harp gemilerinin bu işlerde kullanılmaları askerlerin talimden uzak kalmalarına, ayrıca gemilerin harabiyetine sebep olmaktadır. Bu bakımdan nakliye vapurları tedarikine gidilerek Donanma-yi Hümayûn'da cins ve esamilerine göre mevcut ve işe yarayan gemilerin sayısı 41 olarak tespit edilmiştir. Bunlardan üçü Padişaha tahsis edilmiştir. 15'i harp gemisi hizmetinde, sınıf-ı evvel, sahil muhafazasında kullanılacak 20 tanesi sınıf-ı sâni; asker ve mühimmat nakline tahsis edilen 3 gemi ise sınıf-ı sâlis olarak sınıflandırılmıştır. Fakat bu üç gemi asker ve mühimmat nakline kâfi gelmeyeceği düşünülerek bu sayıya 9 gemi daha ilavesi uygun görülmüştür. Bu 9 taneden altısının tedariki için Babıâli'nin reyine müracaat olunmuş ve bunların İngiliz nakliye gemileri gibi dahili tertibatının aynen yaptırılmayıp, ucuza mal olması için anbar ve güverteden ibaret olmaları ve her birinin 2000-2500 tonluk olmalarının münasip olacağı, diğer üç gemiden ikisinin ise Tersâne-i Âmire ve Gemlik sahalarında inşa edilmelerinin uygun olacağı, birinin dahi daha sonra inşa ettirilerek sınıf-ı sâlis gemilerinin 12'ye çıkarılması suretiyle ihtiyaca karşılık vereceği kararlaştırılmıştır.

Bütün bu gemilerden başka Tersâne-i Âmire'de 42 tane daha gemi bulunup, bunlardan 8'i kereste ve saire nakliye, 3'ü vapur olarak Haliç'te ve diğerleri küçük vapur olarak Tersâne-i Âmire'nin kum, kireç gibi şeylerinin nakline kullanılmaktaydı. İşe yarayanların ise feshine karar verilmişti.

15 adet harp gemilerinden Aziziye, Orhaniye, Osmaniye zırhlı fırkateynleriyle Kosova kalyonunun tamir ve bakımı söz konusu olmayıp, diğerleri tamir ve bakıma muhtaçtı.

Sahil muhafazası ve muhaberat hizmetinde kullanılan 20 geminin ise 6'sı havuza muhtaç veya tamirde bulunuyordu.

Diğer küçük hizmetlerde kullanılan 42 parça gemilerin üçte ikisinden fazlası tamire muhtaç durumda idi.

Bu devrinde bir taraftan Avrupa'ya gemi siparişinde bulunulurken, diğer taraftan da Tersâne'nin ıslahı ve buralara dış ülkelerden mühendis ve ustabaşı celp edilerek gemi inşasına başlanılmasına gayret sarf ediliyordu. Ayrıca bu yabancı teknisyenlerin yanlarına kabiliyetli Türk çocuklarının verilerek yetişmeleri de sağlanmaya çalışılmıştı.

1862'de Tersâne'de büyük bir havuzun inşasına başlanmıştır. Yine aynı sene Ruscuk tersânesindeki demirhanenin, harap olması üzerine, yanına bir oda inşasına karar verilmiştir. Ayrıca Tersâne-i Âmire'de zırhlı gemi yapımı için Aynalıkavak tezgâhının 50 kadem büyütülmesine karar verilmiştir.

1863'te bir taraftan da gemi yapımına başlanmıştır. Sinop, Edirne, Bursa, İskenderun, Zuhaf, Keyvan-ı bahri isimlerini alan uskurlu ahşap korvetler ve Ertuğrul fırkateyni Tersâne-i Âmire tezgâhlarında Mansure ve Muzaffer isimli uskurlu korvetler ise ahşap olarak İzmit tersânesinde yapılmıştır.

1864'de Tersâne-i Âmire'de üstü örtülü taş tezgâhın inşasına karar verilmiştir.

Tersâne-i Amire ve diğer tezgâhlarında yapılan 5 adet ahşap korvet için gerekli makine ve kazanların 3'ü İngiltere'ye sipariş edilmiş, 2'sinin ise İstanbul'da yapılması kararlaştırılmıştır. Ayrıca Tersâne-i Âmire'de zırhlı dubaların yapımıyla 1 korvet ve 2 uskurlu ahşap korvetin inşasına da başlanmıştır.

Tersâne-i Âmire'de yapılan zırhlı korvete *İclaliye* adı verilmiştir. Gemlik sahasında yapılan 2 uskurlu korvete ise *Utariid* ve *Merih* adları verilmiştir. Bu arada gerek inşaat ve gerekse denizcilik bilgilerini artırmak amacı ile Londra'ya 25 kişi gönderilmiştir. Bunlardan 5'i Mülazım rütbesinde subay olup, diğerleri neferdi.

1865'de Selimiye fırkateyni Tersâne-i Âmire'de inşasına başlandığını görmekteyiz. İnşası 1868'de tamamlanmış ve gemi teçhiz edilmiştir.

1866'da patlak veren Girit ihtilaline beş zırhlı, altı uskurlu ahşap fırkateyn ve 14 uskurlu ahşap olmak üzere toplam 25 gemi ile katılmıştır. Girit'in Türk donanması tarafından abluka altına alınması isyancılar üzerinde caydırıcı bir rol oynamışsa da devamlı istim üzerine bulunan gemilerin özellikle kazanlarının hayli yıpranmasına sebep olmuştur. Nitekim abluka kalktıktan sonra 31 adet çeşitli evsftaki geminin kazanlarının değiş-

mesi icap etmiştir³¹. Bunlardan 15 adedinin tamir edilerek az bir zaman kullanılabilceği, geri kalanlarının ise tamamen kazanlarının değişmeleri gerektiği belirtilmiştir.

Esasında kazanların ömrü 6-7 yıl olup, bu gemilerden pek çoğunun kazanlarının 15-16 seneden beri hiç bakım görmediği anlaşılmaktadır. Kazanların bir kısmı Tersane-i amire kazanhanesinden temin edilecek, bir kısmı da dış ülkelerden satın alınacaktı.

Abdülaziz, modern Türk donanmasının oluşturulması için hiç bir masraftan çekinmemiş, zırhlı gemileri dış ülkelerden satın aldığı gibi tersaneyi de yeniden kurup yerli zırhlı gemilerin inşasına da başlatmıştır. Bundan sonra Osmanlı donanması devletin dünya politikasındaki yerini tekrar faal şekilde alması için sarf ettiği gayretlere uygun bir şekilde gelişerek dünyanın üçüncü bir deniz gücü haline geldi. Fakat bu büyük bir mali yükü de beraberinde getirmiştir. Abdülaziz bazı harcamaları kendi tahsisatından yapmış olmasına rağmen devlet hazinesini de güç bir durumda bırakmıştır. Alınan borçların faizini dahi ödeyemeyecek bir hale geldiği sırada, dışa bağımlı bir deniz politikası takip edilmesi devleti iflasın eşiğine getirmiştir. Artık borç verilmez hale geldi. Bu arada İngiltere'ye ısmarlanan Nusretiye, Fevziye, Burc-ı zafer ve Peyk-i şeref zırhlılarından bazıları ikmal edilmesine rağmen parasızlıktan bir türlü getirilememiştir. Neticede Abdülaziz hal' edilerek kısa süren V. Murad dönemi bir tarafa bırakılırsa iş başına gelen II. Abdülhamid ile donanmada yeni bir dönem başlayacaktır.

II. Abdülhamid dönemine geçmeden önce Abdülaziz döneminde yapılan önemli bir yenilik olan Bahriye Nezaretinin kuruluşu konusunda kısaca bilgi vermek faydalı olacaktır. Tanzimat döneminde Bahriye girişilen reform hareketleri içinde özellikle teşkilat hususunda Bahriye Meclisi'nin teşkilinden sonra yapılan en önemli reform, yukarıda da bahsedildiği üzere, Osmanlı Devlet teşkilatında mazisi beş yüz seneyi aşan Kaptanpaşalık müessesesi yerine kaim olan Bahriye Nezareti'nin kurulmasıdır. Kaptan Paşalığın kaldırılması fikri daha 1845 senesinde ortaya atılmış ve Kaptan Paşalığın yerine Tophane-i Âmire' de olduğu gibi Bahriye Müşirliği denilmesi söz konusu edilmişti. Fakat bu teklif o zamanlar pek dikkate alınmayarak Kaptanpaşalık müessesesi Bahriye Nezareti'nin kuruluşuna kadar devam etmiştir.

Bahriye veya Tersane Müsteşarlığının 1861 senesinde kaldırılmasıyla Kaptan Paşa olan zatın idarî ve mali sorumlulukları tek başına yürütmek zorunda kalmıştı. Ayrıca Kaptan Paşaların yine bu senelerde uhdesinde bazı ilave memuriyetler de bulunmakta idi.

Bahriyenin mâlî, idarî ve askerî sorumlulukları yanında her Kaptanpaşa'da bulunmasa da bazı Kaptanpaşaların uhdesindeki bu ilave görevler ve bazı meclislerin azası olması Kaptanpaşa olan zatın esas sorumluluğu olan deniz işlerini yürütmesinde güçlük çekmesine sebep olmaktaydı. Bütün bu durumları göz önüne alan Sadaret

³¹ BOA, *İrade-Meclis-i Mahsus*, No: 236.

makamı 11 Mart 1867 tarihini taşıyan bir takvim hazırlayarak bundan böyle kaptanlık makamının sadece Donanma-yi Hümâyûn'un komutanı olmasının, idarî ve mâlî yönlerinin ise yeni kurulacak Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesini teklif etmiş ve bu durumdan Kaptanpaşa'yı da haberdar etmiştir. Sadaretin bu takriri üzerine altıncı defa Kaptan-ı Deryalık makamında bulunan Damad Mehmed Ali Paşa 12 Mart 1862 tarihinde Umur-ı Bahriye Nazırı unvanıyla Osmanlı deniz kuvvetlerinin başına geçen Hakkı Paşa'ya bırakmış ve kendisi de 1 ay kadar donanmanın başında kalmıştır. Böylece Bahriye Nezareti kurulmuş oluyordu. Bahriye Nezareti'ne bağlı üç meclis bulunmaktaydı; Meclis-i Bahriye veya Tersane Meclisi, İdare Meclisi ve Kumanda Meclisi.

Nezaretin kuruluş tarihinden sonra başa geçen bazı Kaptan paşalar *Bahriye Nazırı* unvanını beğenmeyip, *Kaptanpaşa* olarak bu görevi sürdürmüşler, nihayet 8 Ocak 1880 tarihinde Bahriye Nazırı unvanıyla bahriyenin başına geçen Bozcaadalı Hüseyinzade Hasan Paşa'nın zamanında nezaret tekrar ihdas edilmiş ve bundan sonra Bahriye Nazırı unvanı değişmemiştir³².

II. Abdülhamid, saltanatının ilk yıllarında Bahriye Nezaretine gittiğinde, Osmanlı Devleti'nin bir deniz devleti olduğunu, bu bakımdan donanmamızın muntazam bir halde bulundurulmasının gereğinden, sahillerimizin uzunluğundan bahsetmiş ve deniz gücümüzün daima geliştirilmesini arzu ettiğini ifade etmiştir. Esasında II. Abdülhamid, donanmanın eğitiminden kaynaklanan personel noksanlığını gayet iyi biliyor ve işe bu noksanlığı giderebilmek için eğitime önem verilmesi gereği üzerinde her defasında duruyordu.

II. Abdülhamid, tahta geçtiği vakit donanmada ahşap gemilerle nehir gemileri ve nakliye gemileri hariç zırhlı olarak 15 firkateyn ve korvet bulunuyordu. Yukarıda da izah ettiğimiz gibi, özellikle Girit ablukası gemilerimizi oldukça etkilemiş ve çoğunun kazanlarının değiştirilmesi zarureti ortaya çıkmıştır. Pek tabiidir ki bu gemiler hemen tamir edilememiş, iç ve dış olaylar sebebiyle devlet bunları daha sonraki dönemlerde tamir etme imkânı bulmuştur. Bu bakımdan donanmanın Haliç'e kapatıldığı meselesinin bir safсата olduğu gerçeği kendiliğinden aydınlanmaktadır.

Abdülaziz devrinde oldukça inkişaf ettirilen Tersâne-i Âmire'de tamir işlerinden başka zırhlı-zırhsız gemilerin inşasına II. Abdülhamid döneminde de devam edilmiştir. Yine bu devirde yeniden tesis edilen ve eskilere ilave yapılan fabrikalar şunlardı: Büyük top fabrikası, büyük çelik fırını, Yeni çekiç fabrikası, Kazanhane, ve Boru fabrikası, Krupkârî Kundak Fabrikası, Mavzer tüfeği için ilaveler, Mermi fabrikasına ilaveler, Halat Fabrikası, Tersanenin Şimendifer tesisatı, Tersanenin uzatılması, Saç havuz ve Cereskaller vaz'ı.

³² Ali İhsan Gencer, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1876)*, İstanbul 1985, s. 299-323.

Burada kullanılan fabrika tabirini bu günkü manada anlamak gerekir. Zaman için kullanılan fabrika tabirinin bu günün gelişmiş bir atölyesine tekabül ettiği düşünülebilir.

Bütün bu imalathaneler zamanla faaliyete geçerek üretime başlamışlardır.

Gemi inşa faaliyetlerinde ise, çoğu ufak ve hafif gemilerden oluşan birçok gemi tezgâha konulmuştur. Bazıları uzun yıllar tezgâhta kalmalarına rağmen inşaları tamamlanamamıştır. Bu gemiler şunlardır: Hamidiye (Nusretiye) zırhlı firkateyni ve Abdülkadir (8100 tonluk) zırhlı firkateyni uzun süre tezgâhta durduktan sonra fesh edilmiştir. Lütf-ı hümayûn, kruvazör tipi bu geminin teknesi bitirilmiş, fakat diğer aksamaları tamamlanamamıştır. Hüdavendigâr kruvazörü de tamamlanamamıştır. Feyz-i bahri kruvazörü, Heybet-nüma kruvazörlerinin inşaları bitmiştir. Kilidülbahir (önceleri Seddülbahir) gambot tipi bu geminin inşası tamamlanmıştır. Zühaf korveti ile Nimet ve Mecidiye torpido istimbotaları inşası tamamlanan gemilerdi. Şadiye ve Selimiye kruvazörleri ile iki gambot İzmit Tersanesi'nde kızağa konulmuşlardır.

Bu arada Tersane-i Âmire de yapılan işlerden biri de gemilerin tamiri ve toplarının değiştirilmesi olmuştur.

Abdülaziz döneminde İngiltere'ye yaptırılan Osmaniye, Orhaniye, Mahmudiye ve Aziziye zırhlı firkateynlerinin tamir ve tadillerine lüzum görülmüştür. Yelken donanımları da olan bu gemiler uzun zaman böyle kullanılmıştır. Daha sonra tersanede hazırlanan bir proje üzerine yelkenleri kaldırılarak direkleri ikiye inmiş ve kazanları değiştirilerek Armstrong topları yerine Krupp topları konulmuştur. Bu proje ancak 1318(1900) senesinde gerçekleşmiştir.

Mes'udiye, Asar-ı tevfiğ, Hainidiye zırhlıları da ikmal ve yenileştirilenlerdendir. Hamidiye zırhlısı, Abdülaziz zamanında Nusretiye ismiyle kızağa konmuş, denize indirilmesi ve teçhizi 1301(1888) senesinde gerçekleşmiş ve ismine *Hamidiye* denilmiştir.

Bu dönemde de tersanede görevli yabancı teknisyenler bulunmaktaydı. Çoğunluğu İngiliz olan bu teknisyenler, daha sonra II. Abdülhamid'in dış siyasetine uygun olarak Almanya'dan celp edilmeğe başlandı.

II. Abdülhamid döneminde donanma gemileri sayfalarca sıralanmasına karşın işe yarayan gemiler 5 eski zırhlıydı ki, bunların büyük tamirleri yapılmıştır. Ayrıca Mes'udiye, Asar-ı Tevfik, Avnullah, Muin-i Zafer, Feth-i bülend zırhlıları, yeni alınan Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri ile Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet torpido kruvazörleri, Taşoz sınıfı muhripler, Demirhisar sınıfı torpidobotlar, Yunus torpidosu ve bir kaç gemi Tarassut gemileri. *Mecidiye* Amerika'ya, *Hamidiye* İngiltere'ye sipariş edilmiş ikinci sınıf kruvazörlerdir.

Donanmayı ıslah ve tensik için getirilen İngiliz Amiral Gambel, Osmanlı donanmasını “*Bir talim filosu*” olarak tanımlar. Arta kalan pek çok gemi hurda fiyatına satılığa çıkarılmıştır.

II. Abdülhamid’in bahriye politikası ufak, iddiasız ancak kıyıların muhafazasına yetecek bir filoya yöneldiğini görmekteyiz. Zira 50 torpidobotluk bir filo vücuda getirilmek istenmesi bu politikayı açıkça ortaya koymaktadır³³. Onu böyle bir politikaya sevk eden amiller arasında mali durumun rolü vardır. Devlet daha Abdülaziz devrinde harici borçların faizini dahi ödeyemeyerek iflas etmiş, istikraz yolunu da kaybetmişti. Rus harbinde mali müzayaka had safhaya ulaştığından tasarruf gayesi ile pek çok giderler üzerinde kısıntılar yapıldığı gibi bu arada İngiltere’de inşa ettirilen zırhlıların alınmasından da vazgeçilmiştir. Bu hareket eski deniz politikasının mali bunalımdan dolayı duraklama dönemine girdiğini göstermektedir. Harp akabinde ödenmeyen borçlar karşılığı olarak bir kısım gelirleri el koyan Duyun-ı Umûmiye’nin kurulması devletin gelirlerinin büsbütün azalmasına sebep oldu. Fakat daha sonraları devlet kendini yavaş yavaş toparlamaya başladı.

Bundan böyle, Rus savaşında ilk defa kullanılan ve yararlı hizmetleri görülen torpidobotların ufak ve ucuz oluşları da tercih sebebi olmuştur. Torpidobotlar Tersâne-i Âmire’de daha pahalıya imal edildiğinden, dışarıdan satın alınması padişah tarafından tavsiye edildi.

II. Abdülhamid demode ve hurda olan zırhlıların görev yapamayacağını savaş esnasında görmüştü. Donanmaya yeni bir veçhe vermek gereğini duyarak iki hafif kruvazör ve iki torpido kruvazörü satın aldı. Beş eski zırhlı büyük paralar harcanarak tamir ettirilip, yenileştirildi. Daha sonra kurulan küçük filo ile bir önceki deniz politikasından ayrıldı. II. Abdülhamid, denizcilikte iki komşumuz olan Rusya ile Yunanistan’ı emsal almağa çalışmıştı. Daima onların deniz gücünü kontrol ederek ona göre tertibat alırdı. Hâlbuki Abdülaziz Fransa ve İngiltere’yi örnek almış, Yunanistan ve Rusya’nın çok fevkinde bir donanma kurmaya muvaffak olmuştu. Fakat bu muazzam gücün bakım ve onarımı zamanla büyük bir sorun olmuştu. Personel ise ayrı bir konuydu.

II. Abdülhamid, Türk bahriyesinin ilk denizaltıları olan *Abdülmecid* ve *Abdülhamid*’i Yunanlılarla olan gergin bir münasebet esnasında almıştır.

Yunanlıların henüz tecrübe halindeki ilk gemiyi almaları Yıldız’ı da harekete geçirmiş, denemeler sonucu bilinmemesine rağmen, bu mahiyeti meçhul yeni silahtan hemen iki tane Mr. Nordfild’e sipariş edilmişti (1886). Parça halinde İstanbul’a getirilen gemiler, Tersane-i Âmire’de monte edilerek Haliç’de tecrübelerine başlanmıştı.

³³ BOA, *İrade-Dahiliye*, No: 592.

Gemilerin su altındaki hareketi, ocaklar söndürülüp her taraf kapandıktan sonra kazan- da kalan buharla temin edilmekteydi. Haliç' de yapılan dalış ve ufkî seyir neticeye ulaş- madan teslim alınan gemilerin bedelleri ödendi. Ömürleri Haliç'te çürümekle geçen bu gemiler vazife görebilmekten uzaktı.

İkinci sınıf kruvazör olan Mecidiye, 1914-1918 I. Dünya Savaşı'nda Odesa'ya yapılan bir akında, Nisan 1915'de mayına çarparak batmıştır. Ruslar, harp içinde sığ su- daki gemiyi yüzdürerek tamire başladılar, adını Prut koydular. Ruslarla Brest-Litovsk anlaşması yapılıncaya, Hamidiye onu Sivastapol'dan alarak İstanbul'a getirdi. Yarım kalan tamiri Türkiye Cumhuriyeti zamanında tamamlanıp tekrar faal hale sokuldu. Yine aynı sınıftan bir kruvazör olan Hamidiye ise Balkan savaşında Karadeniz' de Bulgaristan kı- yılarını abluka ve Osmanlı nakliye filosunu himaye etmişti. Bu arada Varna'yı da bom- bardıman etmiştir. Aralık 1912'de bir Bulgar torpidöbotu tarafından torpillendi. Ağır yarasına rağmen İstanbul'a gelmeğe muvaffak oldu. Hemen tamir edildi. Kendisine şö- retini temin eden "Akdeniz Akını"na Ocak 1913'de çıkarıldı. Yunanistan limanlarını teh- dit ve bazısını bombardıman ederek bir hayli düşman nakliye gemisini batırdı. Böylece Yunan donanmasını asıl vazifesinden uzaklaştırmaya çalıştı. Bu hareketlerinden dolayı iki defa Kızıldeniz'e geçmek zorunda kaldı. Eylül 1913'de İstanbul'a geldiği zaman 14 bin mil kat etmişti. Hemen bakıma alındı. I. Dünya Savaşı'nda Kefe'yi bombardıman et- ti. Mondros Mütarekesi ile Haliç' e kapatılıncaya kadar bu harbin devamınca Karadeniz' de durmadan vazife görmüştür. Lozan Muahedesi'nden sonra Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk faal hale getirdiği gemilerden olup, 1946'da hizmetten çıkarılmıştır.

1877-78 Osmanlı-Rus harbi esnasında Türk donanması faal bir rol oynamıştır. Esasında Osmanlı Devleti'nin düşmana karşı en büyük üstünlüğü donanması idi. Bu bakımdan harp ilan edilince donanma Tuna, Karadeniz ve Akdeniz filoları olmak üze- re tertip edildi.

Tuna filosu, nehrin hareketleri fazla tehdit edişi, sık sık kumandan değişikliği, fi- lonun pek dağınık bir şekilde kullanılması, bilhassa Rusların üstün topçusundan ötürü bir başarı sağlayamadan kolayca bertaraf edilmiştir.

Karadeniz filosu, Sünne ve Batum olmak üzere iki fırka olarak faaliyet gösterdi.

Karadeniz filosu Osmanlı donanmasının büyük bir bölümünü oluşturuyordu. Ruslara karşı yegâne üstünlük olan bu kuvvetin zayıf ordularla başlayan kara savaşları- nın süratle Türkler aleyhine neticelenmesinden ötürü aktif bir şekilde kullanılması fırsatı zuhur etmemişti. Karşısında deniz kuvveti bulamayan bu filo hemen hemen kıyıların ve nakliyelerin himayesinden ibaret kalan ikinci derece bir vazifeyi muvaffakiyetle başarmıştır. Fakat Ruslar temin ettikleri *torpiel* (mayın) silahıyla kendi sahillerini muhafaza

altına almışlardı. O zamana gelinceye kadar böyle bir silahtan haberleri olmayan Türk denizcileri Rus sahillerine yanaşamamış, bazı gemilerimiz mayına çarparak hasar görmüştür. Patlamayan bir kaç mayın Tersâne-i Âmire'ye getirilerek incelenmiş ve bu yeni silah hakkında bilgi edinilmiştir.

Akdeniz filosu gerek asker naklinde ve gerekse Adriyatik sahillerini abluka altında tutmasıyla verilen görevleri hakkıyla yapmıştır. Savaş sonrası da bu filo Akdeniz' de karakol ve liman muhafızlıkları görevinde bulunmuştur.

Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı'dan çoğu kullanılamaz ve tamire muhtaç vaziyette olarak intikal eden gemiler ise başta Yavuz ve Midilli kruvazörleri olmak üzere, 5 kruvazör, 2 torpido kruvazörü, 2 destroyer, 10 torpidobot, 7 gambot 1 korvet, 3 mayın dökücü, 9 mayın toplayıcı, 3 kurs gemisi, Ertuğrul ve Söğütlü yatlarından ibarettir.

KAYNAKLAR

ARŞİV VESİKALARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Cevdet-Bahriye*, No: 814, 8402.

BOA, *İrade-Mesâlih-i Mühime (İ.MSM)*, No: 345.

BOA, *İrade-Dahiliye*, No: 592.

BOA, *Maliyeden Müdevver Desterler (MAD)*, No: 8886.

BOA, *İrade-Meclis-i Mahsus (I. MMS)*, No: 236.

YAZMA ve BASMA TARİHLER

Ahmed Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Dersaadet 1309, C. V, VI, IX, X, XI.

Ahmed Lütfi, *Tarih*, C. V, VII.

Mehmed Bahâü'd-din (Dayezâde), *Eser-i Bahâî*, Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Kısım No: 38.

Süleyman Nutkî, *Muhâberât-ı Bahriye-i Osmaniye*, İstanbul 1307.

Şanizâde Ataulлах, *Tarih*, C. I.

Tatarcık Abdullah Molla Efendi Layihası, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, No: 3377.

Takvîm-i Vekâyi, No: 4 (2 Cemaziyülevvel 1252)

KİTAPLAR VE MAKALELER

Eren, Ahmet Cevat, "Tanzimat", *İslam Ansiklopedisi (İA)*, İstanbul 1979, s. 709-765.

Eren, Ahmet Cevat, *Selim III'ün Biyografisi*, İstanbul 1964.

Gencer, Ali İhsan, "Sakız Adası'nda Açılan Özel Bahriye Mektebi", *Güneydoğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 8-9 (İstanbul 1980), s. 103-116.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1876)*, İstanbul 1985.

- Gencer, Ali İhsan, Harp Gemilerine Papaz Tayini Meselesi”, *Doğumunun 100. Yılında Atatürk’e Armağan*, İstanbul 1981, s. 351-366.
- İnalçık, Halil, “Hüsrev Paşa-Mehmed”, *İ.A. C. V/1*, İstanbul 1977, s.609-616.
- Karal, Enver Ziya, “III. Selim Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar”, *Tarih Vesikaları*, 3, İstanbul 1941, s. 240.
- Saffet, *Filasalar*, İstanbul 1329.
- Saka, Mehmet, *Ege Denizinde Türk Hak arı*, İstanbul 1974.
- Slade, Adolphus, (Çeviren: Ali Rıza Seyfioğlu), *Türkiye Seyahatnamesi*, İstanbul 1945.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Meşhur Rumeli Ayanlarından Tirsinikli İsmail, Yılık Oğlu Süleyman Ağalar ve Alemdar Mustafa Paşa*, İstanbul 1942.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara, Türk Tarih Kurumu (TTK) Yayınları, 1948.