



**T. C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**OSMANLI BAHRİYESİNDE LOJİSTİK İMKÂN VE
KABİLİYETLER VE ÜSLERİN DURUMU
(1867-1914)**

DOKTORA TEZİ

Funda SONGUR

BURSA – 2021



**T. C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**OSMANLI BAHRİYESİNDE LOJİSTİK İMKÂN VE
KABİLİYETLER VE ÜSLERİN DURUMU
(1867-1914)**

DOKTORA TEZİ

**Funda SONGUR
ORCID: 0000-0003-4887-6506**

**Danışman:
Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ**

BURSA – 2021

T. C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalında 711442006 numaralı Funda SONGUR'un hazırladığı "Osmanlı Bahriyesinde Lojistik İmkân ve Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)" konulu Doktora Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 12/07/2021 günü 10.00 – 11.00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin (başarılı / başarısız) olduğuna (oy birliği / oy çokluğu) ile karar verilmiştir.

Üye (Tez Danışmanı ve Sınav
Komisyonu Başkanı)
Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ
Bursa Uludağ Üniversitesi

Prof. Dr. Zeynep DÖRTOK ABACI
Bursa Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Ayla EFE
Anadolu Üniversitesi

Üye
Dr. Öğretim Üyesi Doğan YAVAŞ
Bursa Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Ahmet KOLBAŞI
Balıkesir Üniversitesi

12/07/2021

Yemin Metni

Doktora tezi olarak sunduğum “Osmanlı Bahriyesinde Lojistik İmkân ve Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntıların kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

12/07/2021

Adı Soyadı : Funda SONGUR
Öğrenci No : 711442006
Anabilim Dalı : Tarih
Programı : Doktora Programı
Statüsü : Doktora

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı	: Funda SONGUR
Üniversite	: Bursa Uludağ Üniversitesi
Enstitü	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	: Tarih
Bilim Dalı	: Yakınçağ Tarihi
Tezin Niteliği	: Doktora Tezi
Sayfa Sayısı	: XIV + 586
Mezuniyet Tarihi	: / / 2021
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ

OSMANLI BAHRİYESİNDE LOJİSTİK İMKÂN VE KABİLİYETLER VE ÜSLERİN DURUMU (1867-1914)

Bu çalışma, 1867 ile 1914 yılları arasına odaklanarak Osmanlı Bahriyesinin lojistik imkân ve kabiliyetlerini ortaya çıkarmak ve Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü coğrafi sınırlar kapsamında donanma üslerinin modernleşme yeterliğini incelemek üzere “modern donanmalar çağının başlangıcında Osmanlı Devleti'nde bahriye lojistiği nasıl yönetiliyordu?” sorusuna cevap bulma amacını taşımıştır. Bu soruyla birlikte Osmanlı Bahriyesine ait lojistik anlayışı ortaya çıkarmak ve aynı zamanda Osmanlı sularında seyir halinde bulunan yabancı devletlerin donanma gemileri tarafından gerçekleştirilen lojistik faaliyetleri incelemek üzere sorulmuş araştırma soruları da vardır. Araştırma konusu yapılmış olan her bir soru, tarih biliminin yöntemleri ışığında ayrı ayrı incelenmiş, yurt içi ve yurt dışında kurulu çeşitli arşivlerden faydalanmak suretiyle elde edilen belgeler telif eserlerle birlikte değerlendirilmiştir.

Çalışma, askeri lojistik kavramının açıklanmasıyla başlamış olup lojistik kavramı literatür tartışmaları ekseninde değerlendirilmiştir. Bu çalışmanın gerçekleştirilmesi için Osmanlı Bahriyesinin lojistik kavramıyla bağlantılı kurumsal yapısı ile sürekli değişen deniz teknolojisi karşısındaki tutumu izlenmiştir. Zira bu öğelerden oluşan ana yapı, bahri ikmal sisteminde bazı zorunlulukları ortaya çıkarmış olup bahriye personelinin yönetim ve yönetilme uygulamalarına yön vermiştir. Osmanlı Bahriyesinin lojistik anlayışı dört temel adım ışığında açıklanmış ve altı ana faaliyet alanında örneklendirilmiştir. Böylece Osmanlı Bahriyesinde ikmal sisteminin yapısal analizi görünür kılınmıştır.

Çalışmanın sonunda ortaya çıkarılan bahriye lojistiği yönetimi kavramının her bir alt süreci Osmanlı Bahriyesinde incelenerek; planlama, organizasyon ve denetim kifâyeti genel tarihsel neticelere değinilerek açıklanmıştır. Sonuçların açıklanması sırasında Osmanlı Devleti'nin jeostratejik konumu ve bu nedenle Osmanlı sularındaki yabancı unsurların varlığı dikkate alınmış olduğundan deniz gücünün tarihin akışı üzerindeki etkisi bir kez daha kanıtlanmıştır.

Anahtar kelimeler: Bahriye lojistiği, Osmanlı Donanması, modern donanmalar, kömür, ikmal, jeostrateji.

ABSTRACT

Name and Surname : Funda SONGUR
University : Bursa Uludağ University
Institution : Social Science Institution
Field : History
Branch : Modern History
Degree Awarded : PhD
Page Number : XIV + 586
Degree Date : / / 2021
Supervisor : Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ

LOGISTICS FACILITIES AND CAPABILITIES AND THE STATE OF THE BASES IN THE OTTOMAN NAVY (1867-1914)

This dissertation focuses on the period between 1867 and 1914 to reveal the logistical facilities and capabilities of the Ottoman Navy and to examine the modernization capability of the naval bases within the geographical boundaries of the Ottoman Empire. It aims to find an answer to the question of “How was naval logistics managed in the Ottoman Empire at the beginning of the modern era for navies?”. Along with this question, there are also research questions asked to reveal the logistics understanding of the Ottoman Navy and to examine the logistics activities carried out by the naval ships of the foreign states sailing in the Ottoman waters. Each question as the subject of this research is examined separately in the light of the methods of history science. The documents obtained by making use of various archives established in Turkey and abroad were evaluated together with the contemporary studies to answer the research questions.

This study starts with the explanation of the concept of logistics, and the concept of naval logistics has been evaluated in the context of literature discussions. In order to carry out this study, the institutional structure of the Ottoman Navy in connection with the concept of logistics and its attitude towards the ever-changing maritime technology is followed. Because the main structure consisting of these elements has revealed some obligations in the naval supply system and has guided the management practices of the naval personnel. The logistics concept of the Ottoman Navy is explained in the light of four basic steps and exemplified in six main fields of activity. Thus, the structural analysis of the supply system in the Ottoman Navy has been made visible.

Each sub-process of the concept of naval logistics management, that emerged at the end of the study as planning, organisation, and supervision competence, are explained with reference to general historical results. Since the geostrategic position of the Ottoman State and therefore the presence of foreign naval ships in Ottoman waters are considered during the evaluation of the results, the effect of sea power on the course of history has been proven once again.

Keywords: Naval logistics, Ottoman Navy, modern navies, coal, supply, geostrategy.

ÖN SÖZ

Denizcilik, dünya tarihini pek çok şekilde etkileyen, onu dönüştüren ve değiştiren en önemli unsurların başında gelmekte ve bu nedenle dünya tarihinin akışına yüzyıllardır güçlü bir şekilde yön vermektedir. Bu süreçte, ticari denizciliğini askeri denizcilik ile taçlandıran devletlerin, dünyanın siyasi gelişiminde söz sahibi olan büyük devletler haline geldiği görülmektedir. Ticari denizcilikte sağlanacak başarının deniz kuvvetlerindeki ilerlemeden ayrı tutulamayacağının farkına varılmasıyla birlikte dünya denizlerine egemen olma yarışı güçlü bir hegemonya aracı olarak kullanılagelmıştır. Zira *denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur* söyleminin ne kadar gerçekçi olduğunu dünya tarihi bizlere açıkça göstermektedir.

Dünya denizciliğiyle birlikte Türk denizciliğinin ulusal tarihimizdeki yerini ve dünya tarihindeki etkilerini incelemek beni her zaman heyecanlandırmıştır. Bu heyecanımın asla azalmadığı doktora tezimin yazımı sürecinde türlü zorluklar ile karşılaştım. Öncelikle bu zorluklar sırasında bana büyük bir anlayışla yaklaşan, çok değerli zamanını asla benden esirgemeyen ve her konuşmamızı bir tarih dersine çeviren danışman hocam Prof. Dr. Cafer Çiftçi'ye çok teşekkür ederim. Onun desteği olmasaydı, tarih bilimi içerisinde bir ışığım olamazdı. İçimdeki denizcilik ateşini tarih sevgisiyle birleştirmemi sağlayan ve bu süreçte her ihtiyacım olduğunda yanımda olan değerli Prof. Dr. Zeynep Dörtok Abacı hocama desteklerinden dolayı minnettarım. Ayrıca gerçekleştirdiğimiz tez izleme komiteleri sırasında değerli fikirlerini esirgemeyen Dr. Öğr. Üyesi Doğan Yavaş hocama da teşekkürlerimi sunarım.

Çalışmamda sıklıkla belgelerine başvurduğum arşivlerin değerli yöneticilerine ve çalışanlarına, bu belgeleri bizlere taşıyan her türlü çabaları için teşekkür ederim. Özellikle Deniz Müzesi Komutanlığına bağlı olan Deniz Tarihi Arşivi personeline Yarbay Gökhan Atmaca, Erdoğan Öztürk, Cüneyt Böle ve Fadime Bülbül'e teşekkürü borç bilirim.

Deniz, kelimenin tam anlamıyla bir tutkudur; denizci ise bu tutkunun büyük bir azim ve özgürlük bilinciyle birleştiği kişidir. Denize karşılıksız sevgiyle bağlı bu denizcilerden başta Emekli Deniz Kurmay Albay Barbaros Büyüksağnak olmak üzere bana destek olan tüm emekli deniz subaylarımıza teşekkürü bir borç bilirim. Sayın Büyüksağnak, sahip olduğu güncel bilgi ve tecrübesini çalışmam sırasında karşılaştığım sorunlarda geçmişe ışık tutacak şekilde bana aktararak bir denizci bakışına sahip olmama yardımcı olmuştur. Bu alanda bilgi sahibi emekli deniz subaylarına ya da güncel denizcilik yayınlara ulaşırken destek sağlayarak eksik bilgilerimi tamamlamada yardımcı olduğu için ona teşekkürü borç bilirim. Hâlihazırda çalıştığım kurumda tanıştığım ve deniz tutkusunu öğrencilerine aşılamaya devam eden bu denizcilerden kavramsal açıdan bana destek olan tüm iş arkadaşlarıma, stres dolu tez yazım sürecinde bu stresimi benimle paylaşan dostum Arzu Baykara'ya sonsuz minnettarım.

Sevgili annem Semra, kıymetli babam İbrahim ve değerli abim Ferdi Songur'un, her daim kucak dolusu destekleriyle yanımda oldukları ve beni ben yapan değerleri bana kattıkları için çok şanslıyım. Her şey için ve hiç yılmadan beni dinleyip sonsuz güven duyduğunuz için binlerce kez teşekkür ederim.

Deniz yalnız bir coğrafya değildir; ayrıca geçmişle bugünü birbirine bağlayarak bundan bir gelecek yaratan öğeler içerir. Bu çalışmayı okuyacak ve akademik katkılarıyla Türk denizcilik araştırmalarını daha anlaşılır kılmak üzere ileriye taşıyacak tüm deniz tarihçilerine şimdiden teşekkürler.

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	iv
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	v
ÖN SÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xi
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	xii
ARŞİV BELGELERİ LİSTESİ	xiii
KISALTMALAR	xiv

GİRİŞ	1
1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı	1
2. Çalışmanın Önemi	5
3. Çalışmanın Yöntemi	7
4. Çalışmanın Kaynakları.....	9
5. Çalışmada Kullanılan Kavramlar ve Askeri Lojistik Literatürü Hakkında	15
5.1. Bahriye, Donanma, Filo	15
5.2. Hizmetteki Gemi Tipleri	16
5.3. Lojistik Kavramı, Askeri Lojistik Literatürü ve Bahriye	25
5.4. Merkez Üs ve Komodorluklar	40

BİRİNCİ BÖLÜM

MODERN DONANMALAR ÇAĞINDA OSMANLI BAHRİYESİNİN DURUMU

1. OSMANLI BAHRİYESİNDE KURUMSALLAŞMA	44
1.1. YAKIN DÖNEM KAPTANPAŞALIK TEŞKİLATI.....	45
1.2. BAHRİYE NEZÂRETİ VE TEŞKİLAT YAPISI	54
1.3. KOMODORLUKLAR	94
1.4. EĞİTİM.....	108
2. OSMANLI BAHRİYESİNDE TEKNİK ALANDA MODERNLEŞME ÇABALARI	118
2.1. TEKNOLOJİ	121
2.2. GEMİ TEDARİKİ: YENİ İNŞA VE DIŞ ALIM.....	134

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI BAHRİYESİNDE LOJİSTİK ANLAYIŞ: YAPISAL ANALİZ

1. BAHRİYE NEZÂRETİ TEŞKİLAT YAPISI İÇERİSİNDE LOJİSTİK YÖNETİMİN TEMEL UNSURLARI.....	159
1.1. İHTİYAÇLARIN BELİRLENMESİ	159
1.2. TEDARİK/ ÜRETİM VE STOKLAMA	164
1.3. NAKİL VE DAĞITIM.....	179
1.4. DEPOLAMA, DİĞER FAALİYETLER VE TÜKETİM	186
1.5. LOJİSTİK YÖNETİMİNE İLİŞKİN TEMEL UNSURLARIN JURNALLERDE GÖRÜNÜMÜ	197
2. SAVAŞTA LOJİSTİK YÖNETİMİ	207

3. BAHİRİYE NEZÂRETİ TEŞKİLAT YAPISI İÇERİSİNDE LOJİSTİK FAALİYET ALANLARI	243
3.1. İKMAL MALZEMELERİ VE TEMİNİ.....	247
3.1.1. Su ve Yiyecek	247
3.1.2. Giyecek, Yedek Parça, Teçhizat, Yelken.....	274
3.1.3. Yakıt ve Yağ	286
3.1.4. Gerekli Durumlarda Temin Edilen Malzemeler ile Ek Araçlar	311
3.1.5. Silah Aksamı ve Mühimmat	314
3.2. DESTEK PERSONEL VE İŞGÜCÜ	329
3.2.1. Gemilerde Sosyal Faaliyetler ve Gündelik Yaşam	341
3.3. BAKIM VE ONARIM FAALİYETLERİ.....	345
3.3.1. Tersâne-i Âmire	347
3.3.2. Taşra Tersâneleri, Komodorluklar ve Liman Reislikleri	357
3.3.3. Gemilerde Onarım.....	362
3.3.4. Yabancı Tersâneler.....	366
3.4. SAĞLIK HİZMETLERİ VE SAĞLIK MALZEMESİ	371
3.5. İNTİKAL VE ULAŞTIRMA	380
3.6. İSTİHKÂM, ALTYAPI VE İNŞAAT	383
4. BİRİMLER ARASI HABERLEŞME VE BİLGİNİN LOJİSTİK DEĞERİ	390
5. LOJİSTİK FAALİYETLER ÇERÇEVESİNDE BAHİRİYE HAZİNESİ	396
6. OSMANLI BAHİRİYESİNİN BARIŞTA VE SAVAŞTA LOJİSTİK ANLAYIŞI VE LOJİSTİK YÖNETİMİ.....	423

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YABANCI DONANMALARIN OSMANLI SULARINDA YÜRÜTTÜĞÜ LOJİSTİK FAALİYETLER

1. YABANCI DONANMALARDA LOJİSTİK.....	429
2. YABANCI DONANMALARIN ÜSLERİ, ASKERİ LOJİSTİK İÇİN KULLANDIKLARI LİMANLAR, RIHTIMLAR VE KIYI BÖLGELER.....	439
3. BAHİRİYE LOJİSTİĞİNDE JEOSTRAJİNİN ÖNEMİ	461
SONUÇ	470
MODERN OSMANLI BAHİRİYESİNDE LOJİSTİK FAALİYETLERE İLİŞKİN KURAMSAL ANALİZ	470
1. LOJİSTİK KAVRAMININ BAHİRİYE İÇİN ASKERİ VE POLİTİK DEĞERİ	472
2. OSMANLI DEVLETİNDE BAHİRİYE LOJİSTİĞİ YÖNETİMİ.....	475
2.1. PLANLAMA: TESPİT, TEMİN VE TEDARİK ÜZERİNE	478
2.2. ORGANİZASYON: TEŞKİLAT, PERSONEL VE İDÂME ÜZERİNE	483
2.3. KOORDİNASYON VE DENETİM: SÜREÇ ANLAYIŞI VE STOK KABİLİYETİ ÜZERİNE	487
KAYNAKÇA	496
1. Deniz Tarihi Arşivi (DTA), İstanbul	496
2. Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İstanbul	497
3. Arşiv ve Askeri Tarih Dairesi (ATASE), Ankara.....	498
4. Caird Library, National Maritime Museum, Greenwich (RMG), Londra	498
5. British Library (BL), Londra	498

6. The National Archives of Britain (TNA), Londra	499
7. Nizamnâmeler, Sözlükler, Salnâmeler, Süreli Yayınlar	500
8. Kitap ve Makaleler.....	501
9. Lisansüstü Tezler	511
10. Çevrim İçi Kaynaklar.....	512

EKLER.....513

Ek 1) Lojistik Üslerin Konumu.....	513

Ek 2) Fotoğraf Albümü	517

a) Bu çalışma içerisinde unvanları ya da görevleri sıklıkla geçen bazı subay ve memurları gösterir örnek fotoğraflar.....	517

b) Bu çalışma içerisinde adı geçen bazı merkez ve taşra kurumlarına ait binaları gösterir örnek fotoğraflar	524

Ek 3) Gemiler.....	534

Ek 4) Arşiv Belgeleri	554

Ek 5) Denizcilik Terimleri Sözlüğü	580

ÖZGEÇMİŞ.....586

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1- Bulundukları Mevkilere Göre Gemi İsimleri	76
Tablo 2- Mevkilere Göre Harp Sınıfı Personel Sayıları.....	79
Tablo 3- Mevkilerine Göre Torpido Botlar ve Personel Sayıları.....	80
Tablo 4- Bahriye Nezâretinin Kısım-ı Askerî Dâireleri ve Şubeleri.....	92
Tablo 5- Bahriye Nezâretinin Kısım-i Askerî Müstakil Dâireleri.....	93
Tablo 6- Bahriye Rütbelerinin Yeni Unvanları (1328 sene-i mâliye).....	94
Tablo 7- Heybet-nümâ Korveti Liman Jurnalı, 31 Ağustos 1899.....	199
Tablo 8- Aylık Olarak Verilen Tayın Miktarları.....	245
Tablo 9- Ârâyış-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı, 11 Haziran 1863	245
Tablo 10- Bir İstihkak Cetvelinde Deniz Askerinin Günlük Tayın Miktarı	259
Tablo 11- Subay Tayınları	260
Tablo 12- Yenilenen Tayın İstihkakları	270
Tablo 13- Deniz Talebelerinin Bir Senelik Alelâde İstihkakları	272
Tablo 14- Ereğli Mâden Nezâretine Ait İrsâliye.....	306
Tablo 15- Rütbeler ve Personel Sayıları	336
Tablo 16- Tersâne-i Âmirede Aylık Masraflar	400
Tablo 17- Abdülaziz Dönemi Boyunca Bahriye Hazinesinin Bütçeleri	400
Tablo 18- Bahriye Nezâretinin 1328 (R.) Senesi Bütçesi	402
Tablo 19- Gemlik Tersânesine Ait Masraflar	408
Tablo 20- Âsâr-ı Tevfik Fırkayetine Ait Masraflar.....	410

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1- Bahriye Nezâreti ile Meclisleri Arasındaki İlişki	62
Şekil 2- Bahriye Nezâretinin Kısmi Teşkilat Yapısı.....	70
Şekil 3- Bahriye Nezâretinin Teşkilat Yapısı (1328 Sene-i Mâliye)	91
Şekil 4- Bahriye Nezâretinin Üçüncü Dâiresine Ait Kısımlar	93
Şekil 5- Spar Torpidolu İstimbot.....	320
Şekil 6- Whitehead Torpidolarının Üç Tipi	327
Şekil 7- Denizde İkmal Metodu	431
Şekil 8- Bahriye Lojistiği Yönetiminin Tarihsel Analiz Metodu.....	477

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 1- Mekteb-i Rüştîye-i Asâkir-i Bahriye.....	110
Fotoğraf 2- Mekteb-i Bahriye, İdâdiye Sınıfı Talebeleri	110
Fotoğraf 3- Haddehâne Şakirdanı	110
Fotoğraf 4- Ereğli, Kozlu	288
Fotoğraf 5- Ereğli'de Köprü.....	288
Fotoğraf 6- Ereğli'de Terakota Fabrikası.....	288
Fotoğraf 7- Ereğli'de Tuğla Fabrikası.....	288
Fotoğraf 8- Ereğli'de Ocak	289
Fotoğraf 9- 18 İnçlik Whitehead Torpidosu.....	327
Fotoğraf 10- Whitehead Torpidonun Bir Fransız Kruvazörünün Kıçaltından Ateşlenmesi.....	328
Fotoğraf 11- Bir Çift Torpido Tüybü (Torpido Kovanı).....	328
Fotoğraf 12- Zırhlı Mahmûdiye Fırkateyni Top Ambarı	329
Fotoğraf 13- Zırhlı Mesudiye Fırkateyni	329
Fotoğraf 14- Zırhlı Mesudiye Fırkateyni Zâbitân Salonu	344
Fotoğraf 15- Zırhlı Hamîdiye Fırkateyni K1ç Salonu	344
Fotoğraf 16- Zırhlı Orhaniye Fırkateyni Askerleri	344
Fotoğraf 17- Zırhlı Feth-i Bülend Korvetinde Top Talimi	344
Fotoğraf 18- Zırhlı Hamîdiye, Osmaniye ve Azîziye Fırkateynlerinin Onarımı Sırasında Kıçtan Görünüşleri.....	356
Fotoğraf 19- Zırhlı Hamîdiye, Osmaniye ve Azîziye Fırkateynlerinin Onarımı Sırasında Baştan Görünüşleri	356
Fotoğraf 20- Çifte Taş Havuz	357
Fotoğraf 21- Büyük Taş Havuz.....	357
Fotoğraf 22- H.M.C.S. Niobe Kömür İkmali (Mavna ya da Dubadan, 1910-1914).....	431
Fotoğraf 23- H.M.S. Natal (El Arabalarıyla Kömürlüğe Taşınan Kömür).....	431

ARŞİV BELGELERİ LİSTESİ

Arşiv Belgesi 1- DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 53B, Sayfa No: 31A	167
Arşiv Belgesi 2- DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 25.....	172
Arşiv Belgesi 3- DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 44.....	172
Arşiv Belgesi 4- DTA, Muhasebe, Dosya No: 621, Sayfa No: 32	258
Arşiv Belgesi 5- DTA, Daireler, Dosya No: 29, Sayfa No: 14.....	293
Arşiv Belgesi 6- DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 244, Sayfa No: 1C.....	325
Arşiv Belgesi 7- DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 244, Sayfa No: 1D.....	325

KISALTMALAR

Adı geçen eser / makale	a.g.e. / a.g.m.
Millî Savunma Bakanlığı (MSB) Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı	ATASE
Bahriye Nezâreti	Nezâret
Bakınız	Bkz.
Basım tarihi yok	t.y.
Basım yeri yok	y.y.
Başkanlık Osmanlı Arşivi	BOA
British Library	BL
Royal Museum Greenwich Caird Library and Archive	RMG
Cilt	C.
Çeviren	çev. (trans. by)
Çok yazarlı eserlerde ilk yazardan	vd. (et. al.)
Deniz Kuvvetleri Komutanlığı	Deniz K.K.lığı
Deniz Tarihi Arşivi	DTA
Derleyen	Der.
Editör	Ed.
International Hydrographic Organization	IHO
İngiliz Deniz Kuvvetleri	Admiralty
Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (The North Atlantic Treaty Organisation)	NATO
Osmanlı Bahriyesi Kurumu	Bahriye
Sayfa/sayfalar	s. ss. (p. / pp.)
Sayı	S.
Tersâne-i Âmire	Tersâne
The National Archives	TNA
Türk Dil Kurumu	TDK
Türk Tarih Kurumu	TTK
Volume (cilt)	Vol.
Yayına Hazırlayan	Haz.

GİRİŞ

1. Çalışmanın Amacı ve Kapsamı

Osmanlı denizcilik tarihi üzerine yapılan akademik çalışmalar incelendiğinde, Osmanlı Devleti'nin yükselişte olduğu döneme ilişkin çalışmaların ağırlıkta olduğu görülür. Modern Osmanlı Bahriyesi çalışmaları ise daha çok deniz ticareti, teknoloji değişimi ve bunun Osmanlı Devleti üzerindeki etkileri, tarihe mal olmuş gemiler ve deniz savaşlarını araştırma konusu yapmış monografiler olarak dikkat çekmekle birlikte belirli bir padişah döneminin analiz konusu yapıldığı incelemelerdir. Modern donanma tarihi çalışmaları; makinanın askeri gemilere tanıtıldığı ve gemi donanım ve yapılarında birçok değişimin yaşanmaya başlandığı 19. yüzyıl ortalarını başlangıç noktası olarak almaktadır. Bu nedenle bu çalışmada da bahsi geçen zaman aralığı içerisinde kalmak üzere özellikle Bahriye Nezâretinin kurulduğu 1867 yılı ile birçok askeri yaklaşımın farklılık arz etmeye başladığı 1914 yılları arasındaki dönem araştırma konusu yapılmıştır. Tezin tarih aralığına ilişkin sınırları belirlendikten sonra konu kapsamına daha detaylı olarak değinmeden evvel aynı şekilde mekân olarak sınırlılığı konusunda da bahsedilmelidir. Zira modern denizcilik tarihi bilindik tüm denizleri ve okyanusları kapsayacak ölçüde geniştir. Bu çalışmanın coğrafi sınırları; başta Doğu Akdeniz olmakla birlikte bahsi geçen tarih aralığında Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü Doğu Akdeniz'in kuzeyinde Adalar Denizi, Marmara Denizi ve Karadeniz ile güneyinde Kızıldeniz ve güneydoğusunda kalan Umman Denizi, Aden ve Basra Körfezleri olmak üzere geniş bir coğrafya olarak belirlenmiştir. Bu coğrafi bölge içinde Akdeniz'in sınırları; Tunus'un Cape Bon ile Sicilya Adası'nın Batı köşesi olan Cape Lilibeo'ya çizilen hattın doğu tarafında, kuzeydoğuda Çanakkale Boğazı ve Güneydoğu'dan Süveyş Kanalı girişlerine kadar kalan alan olarak belirlenmiş olduğundan, bu tez için bu coğrafi kısıtlar kullanılmıştır¹.

Literatür taraması sonucunda görülmüştür ki bahsi geçen tarih ve mekân sınırlamaları dahilinde Bahriye lojistiği, yoğun araştırmalara konu olmuş bir alan olmamıştır. Deniz yolu taşımacılığı en ekonomik ulaştırma yöntemi olduğundan dolayı, kara ordularının nakliye desteği için de sıklıkla tercih edilen bir yöntem olmuştur. Bu nedenle Bahriye, lojistik konulu çalışmalarda daha çok ikmal ve lojistik destek sağlayan

¹ International Hydrographic Organisation, *Limits of Oceans and Seas*, Special Publication No. 23, Third Edition, Monte Carlo: IHO, 1953, s. 15.

bir unsur olarak görülmüştür. Halbuki ikmal desteği sağlayan bahri kuvvetler, yaşayan kurumlardır ve çok çeşitli görevleri yerine getirmek için kendi lojistik ihtiyaçlarını karşılamak durumundadır. Genel olarak değerlendirildiğinde 16. yüzyıl sonundan itibaren Osmanlı Donanması kara ordusunun destekleyicisi konumunda olup orduya ve uzaktaki karargahlara cephane götürdü, kıyı kuşatmalarında katkıda bulundu, gemi üzerindeki toplar sık sık karaya indirildi ve karaya aktarılan birlikleri ile kara ordusuna destek verdi². Bu görev içerisinde dahi olsa Bahriyenin kendi lojistiğini nasıl sağladığı sorusu cevaplanması gereken önemli sorulardan biri olarak kaldı. Bu nedenle mevcut çalışma, bahsi geçen boşluğu doldurmak üzere hazırlanmış olup, Osmanlı Bahriyesinin ikmal, onarımı ve üslerinin teşkilatı gibi çok yönlü organizasyona sahip lojistik sistemi ve bu sistemin yönetimi üzerine odaklanmıştır. Dolayısıyla kara kuvvetlerinin ikmal ve levâzım malzemelerinin nakliyesi kapsamında gerçekleştirilen tüm faaliyetler bu tezin esas konusu dışında bırakılmıştır.

Bu tezin kapsamı içine alınan bir başka konu ise Osmanlı karasularında ve sınır komşularının sularında seyir halinde bulunan yabancı devletlere ait harp gemilerinin gerçekleştirdiği lojistik faaliyetler ve çabalarıdır. Bu faaliyetlerin askeri, politik ve jeostratejik olarak önemi, Osmanlı Devleti'nin toprak kayıpları da dikkate alınarak incelenmiştir. Bu suretle Birinci Dünya Savaşı öncesinde silahlanma yarışı içerisinde olan ama tezat bir şekilde bir barış süreci yöneten devletlerin, yukarıda sınırları çizilen coğrafyadaki ilişkileri deniz tarihi özelinde mercek altına alınmıştır. Osmanlı Devleti'ne ait topraklarda bulunan tüm üsler, bu bölgede seyir halinde bulunan bütün gemiler için ikmal noktaları olduğundan, Osmanlı üsleri incelenirken uluslararası ilişkiler de deniz gücü ekseninde dikkate alınmıştır. Deniz kudreti ya da deniz gücü kavramı bir devletin askeri ve sivil deniz kuvvetlerini tanımlar ki bunlardan yalnızca deniz kuvveti; askeri kuvveti ifade etmekte, deniz siyaseti, donanma ve üsleri ile ilgili tesisleri içermektedir. Diğer bir deyişle deniz gücü kavramı top yekûn bir kavram olup bir devletin denizlerdeki askeri kuvvetlerini, onu teşkil eden siyaseti, ticari, mali ve iktisadi menfaatlerini içerir³. Bu tez daha ziyade donanma, tersâneler, üsler ve onun yönetim siyaseti üzerine yoğunlaştığından, araştırmanın deniz kuvveti üzerine odaklandığı ifade edilmelidir.

² *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, İstanbul: Pera Müzesi, 2009, bkz.; Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması 1572-1923*, Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018, s. 29.

³ Mithat Işın, *Deniz Harbi Mefhumları*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1940, s. 2; Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Deniz Harp Tarihi*, Eğitim Kitapları, İstanbul: Deniz Basımevi, 1966, s. 3.

Osmanlı Bahriyesi haricinde bahsi geçen coğrafyada bulunan yabancı Bahriye unsurlarını da içine alan bu çalışma, aslında bir karşılaştırmalı tarih çalışmasından ziyade, belirli bir coğrafya üzerinde deniz kuvveti ilişkilerinin incelendiği bir çalışma olmuştur.

Tezin konusu çerçevesinde cevap aranan sorular aşağıdaki gibidir:

- I. Modern donanmalar çağının başlangıcında Osmanlı Devleti'nde Bahriye lojistiği nasıl yönetiliyordu? *Kendi kendine yeterli olma prensibi* Osmanlı bahri politikasında mevcut muydu?
- II. Osmanlı Bahriye lojistiğinde ihtiyaçların temin ve tedarik yöntemleri ile süreci işletme ve sürecin idâmesine ilişkin uygulama nasıl işliyordu?
- III. Her çeşit ikmal malzemeleri ile bunların ulaştırma hatları, onarım ve bakım-tutum işlemleri ile limanları, tersâneleri, denizde ve karada ikmal olanakları çerçevesinde Osmanlı'nın lojistik imkân ve kabiliyetleri nasıldı? Bahri unsurların ihtiyaçları nasıl sağlanıyor ve bu ihtiyaçlar nasıl stoklanıyordu?
- IV. Osmanlı sınırları içerisinde yabancı gemilerin lojistiği nasıl gerçekleştiriliyordu?
- V. Savaşların lojistik hazırlığı nasıldı? Savaş tedariki nasıl yönetiliyordu?
- VI. Limanlar, ileri üsler ve tedarik yönetimi analizine dayanarak Birinci Dünya Savaşı öncesi ilgili coğrafi bölgede hâkim lojistik stratejisi belirlenebilir mi?

Bir deniz subayı, aynı zamanda stratejist, akademisyen ve deniz tarihçisi Alfred Thayer Mahan'ın ifade ettiği gibi⁴ ülkelerin deniz gücü, o ülkenin deniz ticareti, donanması ve üslerinden müteşekkildir. Son ikisinin analizi, devletin savaşacak gücü temin etmesi ile bu gücü teşkilatlandırması ve gerekli unsurların tedariki ile ilişkilidir. Denizlerde hâkimiyet ikmal faaliyetlerindeki başarı ile özdeşleştirilirken, Clausewitz⁵ düşmanı yenmenin ön koşulu olarak onun kıtlık ile tahribi üzerinde durmuş, kazanmak isteyen tarafın kaynak bolluğunda olmasını gerekli görmüştür. Çağdaş stratejistlerin özellikle bu konulara atıfta bulunması 19. yüzyıl bahri yapılanmasında etkin bir lojistik teşkilatının oluşturulması gereğinden ileri geliyordu. 19. yüzyılda tarihin ilk küresel hegemonyasına dönen Batı Uygarlığı, deniz üstünlüğü olmasına rağmen, erken modern dönemlerde deniz gücünün tarih üzerinde bu denli etkin olabileceğinin farkında bile

⁴ Alfred T. Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1773*, Çev. A. Tunçer Büyükonat, İstanbul: Griffin Kitap, 2011, bkz.

⁵ Carl von Clausewitz, *On War*, trans. by Colonel J.J. Graham, London: Kegan Paul, Trench, Trubner Co. Ltd., 1918, bkz.

değildi⁶. Bu hususun anlaşılması ve benimsenmesiyle birlikte Batı'nın yükselişinde deniz gücünün lojistiği ve karşı lojistik çabaları uluslararası alanda önem kazanmaya başladı.

Bu sırada Osmanlı Devleti de modernleşme sürecindeydi ve her alanda olduğu gibi Bahriye alanında da yeniden teşkilatlanma çalışmaları devam ediyordu. Osmanlı'nın savaşlardaki üstünlüğünü inceleyen Murphey⁷, bu üstünlüğü onun lojistikteki başarısına bağlar. Fakat modernleşme sürecine girdiği ve toprak kayıplarının çoklukla yaşanmaya başladığı dönem itibarıyla Osmanlı'nın lojistik operasyonlarında da zayıflama başlar. Sanayi Devrimi'nin vites yükselten gelişimi ile hızla değişen teknoloji, en çok etkilenen alanlardan biri olan deniz vasıta ve politikalarının lojistik başarı arayışını da beraberinde getirdi. Böylece lojistik konusu öncelikle büyük devletlerde ve zamanla takipçi devletlerde askeri, siyasi, ticari ve akademik tüm unsurları ile 19. yüzyılın ikinci yarısında gündeme yerleşmiş oldu.

Lynn'e göre⁸ lojistik sorunsalı büyük ölçüde ülkelerin politik gelişimi ile ilişkilidir. Çünkü devletlerin mevcut yönetim anlayışları, savaş ve barış lojistiğinin finansmanı konusunun da altını çizmektedir. Savaşları için finansal kaynak yaratmada baskıcı tutumdan uzak devletler liberal yönetimlere evrilir fakat tersi durum otoriter yönetimler yaratır⁹. Bu kapsamda, Osmanlı Devleti deniz lojistiğinin mali kaynaklarının incelenmesi yukarıda sıralanmış araştırma sorunsalına cevaplar üretirken devletin yapısı hakkında da yeni bilgileri gün ışığına çıkarabilir.

Bahri meseleler incelenirken ancak çok yönlü bir yaklaşım öncülünde iç ve dış siyaset, teknoloji, operasyon, mali yapı ve strateji algısı arasında gerçekleşen karşılıklı ilişkiler Bahriyenin karakterini ortaya çıkarabilir. Bu nedenle, deniz kuvvetlerinin askeri tarih üzerindeki etkisi ve toplam sonuçların da genel tarihi olgu ve sorunlar ile sentezlendiği bu çalışma, modern Osmanlı bahri yapısının karanlıkta kalan konularını aydınlatmayı amaçlamaktadır. Bunu yaparken kapsama alınmış olan tarih aralığının oldukça uzun oluşu ve coğrafi alanın genişliği nedeniyle çalışmanın eksik yönleri olabileceği değerlendirilmektedir. Çalışmanın ele alınan kaynaklar ışığında ulaşılan bazı

⁶ Geoffrey Parker, *Askeri Devrim 1500-1800*, Çev. Tuncay Zorlu, İstanbul: Küre Yayınları, 2006, bkz.

⁷ Rhoads Murphey, *Ottoman Warfare, 1500-1700*, London: UCL Press Ltd., 1999, bkz.

⁸ *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Ed. John A. Lynn San Francisco: Boulder, 1993, bkz.

⁹ Brian M. Downing, *The Military Revolution and Political Change: Origins of Democracy in Early Modern Europe*, US: Princeton University Press, 1993, bkz.

bilgi ve yorumların kapsamı, daha sonra yapılacak çalışmalara ışık tutacak makro düzeyde kalma amacı da taşımaktadır.

2. Çalışmanın Önemi

Yukarıda bahsi geçen amaçlar ve kapsamdan hareketle, araştırmadan elde edilen çıktılar aşağıdaki gibi olup, bu çıktılar aynı zamanda çalışmanın önemini de vurgulamaktadır:

- 1- Osmanlı bahri üsleri incelenirken lojistiğe konu mal ve hizmetlerin arka planı dikkate alındı ve bu suretle Osmanlı'nın lojistik yönetimi, mali ve operasyonel unsurları başta olmak üzere çeşitli boyutlarıyla ortaya çıkarıldı. Mikro düzeyde verilen örnekler ile örneğin Selanik ya da Basra özelinde çeşitli yapısal değişim ve farklılıklara vurgu yapıldı.
- 2- Endüstriyel lojistik kapsamında Osmanlı'nın üretim ve dış alım konuları ile operasyonel lojistik yönetimi kapsamında yeni bilgiler elde edildi. Hem kendi imalatı hem de dış tedarik ile sağladığı malzemeler örneklendirilmek suretiyle lojistik faaliyetlerin işleyiş farklılıkları gösterildi.
- 3- Osmanlı Bahriyesinin lojistik anlayışı, onun askeri, ekonomik, hukuki, mali ve politik değeri üzerinden ortaya çıkarıldı. Mikro örneklerden hareketle makro olarak bir değerler bütünü elde edilmeye çalışıldı.
- 4- Modern donanmaların Osmanlı coğrafyasındaki varlığı ve Osmanlı yönetimi ile yürüttüğü deniz gücü ilişkileri ortaya çıkarıldı. Aynı zamanda Osmanlı sularında gerçekleştirdikleri lojistik faaliyet örneklerinden hareketle kendi ihtiyaçlarını nasıl tedarik ettikleri gösterildi.

Osmanlı'nın içinde bulunduğu siyasi, mali ve askeri durumunun deniz kuvveti ekseninde değerlendirilmiş olması, bu çalışmanın hareket noktası olan sorulara verilen cevapları siyasi yapı ile ilişkilendirmiştir. Yaklaşık elli yıllık tarihsel sürecin incelendiği bu çalışmada iki meşrutiyet dönemi, dört padişah yönetimi, birbirinden farklı birçok politikalar, Bahriye teşkilatında sürekli bir şekilde değişen kurumsal yapı gibi birçok gelişme tecrübe edilmişti. Bahsi geçen sorular ve her birinin bu geniş zaman aralığı perspektifiyle cevaplanmaya çalışılmasının bütüncül tarih yaklaşımı açısından da önemli olduğu düşünülmektedir. Ayrıca, bu çapta bir makro çalışma ile gerçekleştirilen tarih yazımı, büyük anlatının önemini de yeniden yansıtmaktadır.

Denizcilik temasının tek başına araştırma konusu olması, Türkiye'nin coğrafi konumu ve yarımada yapısı itibarıyla denizlere atfedilen önemden kaynaklanmaktadır. Tarih, geçmişi araştırıp onu gözler önüne seren bir bilim dalı olmasının yanı sıra, bugünü daha iyi okumamıza yardım eder ve yarını oluşturacak gelişim çizgisini göstererek geleceğe yön veren ciddi bir amaç taşır. Ezcümle, her alanı kapsayan tam bir deniz gücüne sahip olması arzu edilen günümüz Türkiye'si, yakın geçmişindeki denizciliğini daha iyi anladığında bugünü ve yarını daha doğru şekillendirebilir. İşte bu çalışma da bu düşünsel yönelimin altını çizmek suretiyle onu ortaya çıkarma çabası taşımaktadır.

Özellikle dünya savaşlarından sonra oldukça popülerlik kazanan lojistik kavramı bugün hem askeri hem sivil alanda sıkça kullanılmakta ve birçok bilim insanının da çalışma sahası olarak ilgisini çekmektedir. Askeri lojistik çalışmalarına bakıldığında ise bu alanda yeteri kadar çalışmanın olmadığı görülmektedir. Uluslararası tarih yazımında da lojistik araştırmalarının genel olarak azlığı dikkat çekicidir. Tarihçiler, lojistik konusunu 20. yüzyıl ortalarından öncesini içerecek kapsamlı bir şekilde araştırma konusu yapmadığı için bu alanda araştırılacak ve analiz edilecek pek çok husus bulunmaktadır¹⁰. Örneğin ikmal malzemelerinden kömürün dahi o kadar ihtişamlı önemine rağmen nasıl tedarik edildiği ve donanmalara nasıl sağlandığı modern tarih yazımında eksik kalmıştır¹¹. İşin özünde, askeri lojistik, deniz kuvvetlerini en uygun şekilde yönetmek için oldukça gereklidir. Her ne kadar modern donanmalara ait gemiler çeşitli ikmal malzemelerini gemi ambarlarında taşıyabilseler de lojistik kapsamında diğer unsurlar için başka kaynaklara gereksinim duymakla birlikte gemide bulunan stoklar da asla tükenmez değildir. Her birinin tüketim limitleri olduğundan ve makinaların onarımı yapılmadan seyre devamı sağlanamayacağından gemilerin dayanma gücü de sınırlıdır.

Ayrıca askeri kuvvetin kendi içine dönük lojistik çalışmalar ile karşılaşmak çok mümkün olmamaktadır. Bu tezin esas çalışma konusu olan Osmanlı Deniz Kuvvetlerinde lojistik konusu ise nadir olarak dikkate alınan ve alınmış olsa da parça parça işlenen bir konu olmuştur. Daha çok Osmanlı kara kuvvetlerinin tarihine ilişkin askeri lojistik araştırmalarının yapıldığı tarih çalışmaları varsa da deniz kuvvetlerinin hak ettiği ilgiyi toplayamadığı gözlemlenmiştir.

¹⁰ John B. Hattendorf, "Naval Logistics-To 1850", *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007, s. 671.

¹¹ Steven Gray, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914*, (Doctor of Philosophy), UK: University of Warwick, 2014, s. 93, 95.

Şunu da belirtmek gerekir ki, lojistik merkezli bir tarih yazımı, savaşlar ve o savaşları kazanıp kaybetmekle ilgili değildir. Daha ziyade savaş ve barış durumunda askeri unsurların nasıl hazırlandığı, nasıl ayakta kaldığı ve ihtiyaçlarını nasıl tedarik ettiği ile ilgilidir. Böylece lojistik yapıya ilişkin askeri ve sivil teşkilat da ortaya çıkarılmış olur. Osmanlı Bahriyesine yönelik bu çalışmanın yapılması tüm bu unsurlar hakkında bilgi sağlarken daha kapsamlı sorulara cevaplar bulunur. Ek olarak, Bahriyenin harbe hazırlığı ve savaş zamanındaki becerisi ile barış zamanında sistemini sürdürebilme yeteneği hakkında mevcut teşkilatın aksaklıkları, hatalarının nedenleri ve tekrar edip etmediği, devlette yarattığı kayıplar açısından anlamlı sonuçlar verir. Zira strateji kadar hayati olan lojistik faaliyetlerde ortaya çıkacak herhangi bir aksaklık daha sonra telafisi mümkün olmayan sonuçlar yaratabilir. Dolayısıyla bu hususun tarihsel incelemesi, bir konunun nedenlerini sorgulayan sorulara en iyi cevapları verecek yöntemi ortaya çıkarma özelliğine sahiptir.

3. Çalışmanın Yöntemi

Bu tez için dikkate alınan deniz kuvvetinde modernizasyon ölçütü, ortaya çıkan teknolojik gelişmelerle birlikte değerlendirilmelidir. 19. yüzyılın ortası itibarıyla farklılaşan ve artan ihtiyaçlar, gemi ve silahlardaki hızlı değişim, mühimmat ve yakıt olarak kömürün deniz kuvvetleri için önemi hem seyirlerde hem de endüstriyel üretim ve tüketim anlayışında bir dönüşümü getirmişti. Bu nedenle üretim becerisi ve ekonomik koşullar ile başarılı bir lojistik anlayışı birbirini etkileyen öğeler olarak karşımıza çıkar. Teknolojinin ikmal malzemeleri, personel, bakım ve onarım, sağlık, ulaştırma, inşaat ve altyapı gibi lojistiğin önemli unsurlarında yarattığı hızlı değişim nedeniyle savaş ve barış dönemlerinde bu unsurların idaresi, bu çalışmanın yöntemi ve kaynaklarını belirlemiştir.

Çalışmanın problemi kapsamında sorulmuş tüm sorulara tarih bilim dalına ait araştırma yöntemiyle cevaplar aranmıştır. Bu sorular cevaplanırken birincil ve ikincil kaynak taraması yapılmış, bu kaynakların incelenmesi suretiyle elde edilmiş olan veriler değerlendirilmiştir. Bu kaynakların temini, her birinin tarihsel örüntüsüne uygun bir metotla incelenmesi ve ulaşılan verilerin bütünleşik bir bilgi haline dönüştürülmesi sırasında belge ve bilgi tenkitleri titizlikle tamamlanmaya çalışılmıştır.

Öncelikle çalışmanın konusu ve kapsamı belirlendikten sonra kaynakları tespit edilmiştir. Kaynakların fişlenmesi ve her birinden not alma süreci bu tezin hazırlık aşamasını ifade etmektedir. Araştırmaya tâbi tutulan arşivler ile bu arşivlerden temin

edilen her bir arşiv kılavuzu ve fonları, bu tez için belirlenmiş anahtar kelimeler ile taranmıştır. Tüm bu çalışmalar sonunda elde edilen arşiv belgeleri aslına sâdık kalınarak bütünüyle çevrilmiş, özet haline getirilerek konu kapsamında değerlendirilmiştir.

Çalışmanın yazıya dökülmesi aşaması, taslak halinde yapılmış olan içindikiler planının revizesi ile başlamıştır. Bu aşamada kaynak tarama ve değerlendirme sonucu alınmış notlar, planın konularına göre ayrılmıştır. Bir bütün oluşturacak şekilde bir araya getirilmiş olan tüm notlar tamamlandıktan sonra, her bölüm kendi içinde yazılmaya başlanmış, metin geliştikçe bölümlerin birbiri ile entegrasyonu sağlanmıştır. Bu aşamadan sonra tüm bölümlerin değerlendirilmesini içeren sonuç bölümü, kaynakça ve haritalardan oluşan ek sayfalar tamamlanmıştır. Metin tamamlandıktan ve bölümler arası entegrasyon sağlandıktan sonra çalışmanın son hali imla, dipnot ve kaynak gösterme kurallarına göre son şekli verilerek tamamlanmıştır.

Tezin inşası aşamasında tarih bilimi dışında iş birliği yapılan diğer bilim dalları ile katkıları aşağıdaki şekilde özetlenebilir:

- İktisat: Bu tezin özellikle ikinci bölümünde, başta kurumsal iktisat anlayışı olmakla birlikte çeşitli iktisadi fikirler kullanılmış ve bu çalışmanın ikinci bölümünde iktisat tarihi yaklaşımı fayda sağlamıştır. En genel anlamda ihtiyaçların sonsuz, kaynakların ise sınırlı olduğu bir dünyanın şekillenmesine katkı sağlayan iktisat bilimi, lojistik ihtiyaçların yönetiminde etkin bir çerçeve ve sınıflandırma ortaya çıkarır. Çünkü devletler için teknoloji takibinde en önemli kısıt devletlerin mali kaynaklarıdır. Bu kısıtlı imkânların verimli ve etkin bir şekilde kullanılıp kullanılmadığının araştırılması iktisat tarihi esaslarıyla gerçekleşir.
- İşletme: Bu tezde lojistik teorisi bir işletmecilik altyapısı ile dikkate alındığı için, yönetim faaliyetinin ilkeleri konunun derinleştirilmesinde kuramsal altyapı olarak kolaylık sağlamıştır. Planlama, organizasyon, teşkilatın belirlenmesi, yapıyı teşkil eden unsurlar arasında koordinasyonun sağlanması ve en son aşama olarak her birinin denetimi olarak özetlenebilen ilkeler, bu tezin sonuç bölümünün ortaya çıkarılmasında kullanılmıştır. Dünya genelinde lojistik farklı ekoller çerçevesinde değerlendirilse de işletmecilik en ağır basan yönüdür. Bu nedenle bu tezin yazımında işletme bilimi de fayda sağlamıştır. Tezin ana konusu olan lojistik, kendi başına bir bilim dalı olarak değerlendirilmeye başlamışsa da büyük ölçüde

hâlâ işletme veya mühendislik bilim dalları ile ilişkilendirilmeye devam etmektedir. Ayrıca, bu çalışmada lojistik kavramı ticari yönden ziyade askeri yönden dikkate alındığı için askeri lojistik alanına ilişkin teorik çalışmalar da bu teze fayda sağlamıştır.

- **Deniz Bilimleri ve Teknolojisi:** Tezin teknoloji bölümlerinde faydalanılmış bir alandır. Zira teknolojinin yoğun olarak hissedildiği, kendi kendine yetme prensibinin ağır bastığı ve lojistik altyapısının stratejinin merkezine konumlandığı modern dönemlerin tarih tezine konu alınması çok yönlü bakış açısını gerektirmektedir. Denizcilik konusu içerisinde teknoloji, bu çok yönlü değerlendirmenin belki de en önemli girdisi olarak dikkate alınmıştır. Özellikle inşa teknolojisinin gelişmesi birçok lojistik uygulamanın da gelişmesini gerekli kılmış ve yeni standartların önünü açmıştır.
- **Uluslararası İlişkiler:** Osmanlı Devleti'nde politika yapıcılara ilişkin bir yaklaşım belirlerken ve Osmanlı Devleti'nin diğer devletlerle ilişkilerini açıklarken faydalanılmış bir alandır. Osmanlı'nın yeni yeni oluşmaya başlayan denizcilik alanındaki uluslararası kurum, uygulama ve kurallara yaklaşımı da değerlendirilmiştir. Çıkarlarını korumak isteyen Osmanlı Devleti, 19. ve 20. yüzyıllarda ciddi bir denge politikası güderek varlığını korumaya çalışmıştı. Devletin bu yaklaşımı denizcilik alanında da kendini gösterir. Zira hem gemi ve silah sistemi alımlarında hem de yeni inşa veya onarım süreçlerinde denge politikası ekseninde siparişlerini farklı ülkelere dağıtmıştı. Bunun altında yatan motivasyon olarak, uluslararası ilişki kuramlarına başvurulmuştur.
- **Coğrafya:** Geniş bir coğrafi alana yayılmış olan Osmanlı Devleti'nin denizlerine ilişkin araştırmaların tamamlanması sırasında haritaların kullanılması kaçınılmazdır. Bu nedenle coğrafi bilgi sistemleri ile ilişkili programların giriş seviyesinde de olsa değerlendirilmesi gerekli olmuştur. Bu çalışmada, tezin sınırları kapsamında bulunan Osmanlı Bahriyesinin üs ve taşra teşkilatlanmasının gösterilmesi için ArcGIS programı, haritalandırma tekniği olarak kullanılmıştır.

4. Çalışmanın Kaynakları

Bu çalışmada ana kaynak olarak kullanılan belgelerin bulunduğu arşiv, İstanbul Beşiktaş'ta bulunan Deniz Müzesi Komutanlığına bağlı Deniz Tarihi Arşividir (DTA). Ayrıca, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığının Osmanlı

Arşivi (BOA), MSB Arşiv ve Askeri Tarih Daire Başkanlığı (ATASE), Londra’da bulunan The National Archive (TNA), British Library (BL) ve Royal Museum Greenwich Caird Library and Archive (RMG) bu çalışma için başvuru alan diğer arşivler olmuştur. British Library arşivinden elde edilen fotoğraf koleksiyonları, II. Abdülhamid tarafından 1893 yılında British Museum kurumuna ait kütüphaneye hediye olarak gönderilmiş olan fotoğraflardır. Bu çalışma için esas teşkil eden arşiv belgeleri, DTA’dan temin edilmiştir. Bu arşiv, taşınma durumu nedeniyle araştırmacılara kapatılmış olup yeni arşiv dairesinde nasıl tasnif edileceği bilinmediğinden bu tez içerisinde fon isimleri ile gömlek numaraları eski usule uygun yapılmıştır. Aynı zamanda Deniz Müzesinin denizcilik konulu yayınlara sahip zengin bir kütüphanesi, harita ve fotoğraf koleksiyonu bulunmaktadır. Bu çalışmada bahsi geçen arşivde bulunan belgeler ve özellikle aşağıda sıralanan defterler değerlendirilmiştir.

Resmi defterler olan jurnaller, seyir, makina, liman jurnalleri gibi isimler ile anılan ve gemilerin tüm günlük vukuatlarının kısım kısım ilgili matbu defterlerde kaydedilmesiyle ortaya çıkan defterlerdir. Latince kökenli olan kelime kısaca günlük demektir. *Seyir jurnalı*, gemi seyir halindeyken meydana gelen vukuat ve işler için tutulurken, *liman jurnalı* geminin limanda ya da demirde kaldığı süre boyunca oluşan vukuatlar ile gemiye alınan ve gemide sarf edilen malzemelerin de listelendiği defterlerdir. Deniz jurnallerinde kayıt “*bir gün yani yirmi dört saat, zevâlden zevâle îtibar olunur. Çünkü geminin mevkii her zevâlde icrâ kılınan rasadat ile tâyin kılınır. Ve hâne-i mahsûsuna yazılır*”¹². Bu jurnaller 1796 yılı itibarıyla tutulması zorunlu hale gelmiştir. Tüm bu matbu ve standart jurnaller, sayfaları yazılıp bittikten sonra, Bahriye Kütüphanesinde muhafaza edilmek üzere en büyük amir tarafından Bahriye Nezâretine takdim edilirdi¹³. Matbu defterlerin tarifnâmesinde defteri yazanın dikkatine çeşitli nasihatler bulunmakla birlikte ayrıca seyir memurları için zabıt ve kayıt bilgilerini içeren izahat da bulunurdu. Jurnalı tutanın kayıt sırasında herhangi bir ihtiyaç halinde Bahriye Kanunnâmesi’nde bu jurnaller için bulunan maddelere müracaat edilmesi gerektiği ise özellikle belirtilmişti. Tamamlanan jurnaller Erkân-ı Harbiye-i Bahriyeye gönderilir ve orada ilgili irsal defterine işlenirdi. Bu çalışma 1867 ile 1914 arasındaki yıllara

¹² Süleyman Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, Der. Mustafa Pultar, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s. 113. Bu eserden alıntı yapılırken latince kelimeler, Osmanlı Türkçesi kelimelerine uygun olarak düzeltilerek yazılmıştır.

¹³ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, Çev. Sabahattin Öksüz, Ankara: Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, 1996, s. 15.

odaklandığından, jurnallerin teslimine ilişkin usul ve kuralların bu uzun dönem içinde değişmiş olabileceği düşünülmektedir.

1880 yılında çıkarılan Bahriye Kanunnâmesi bu tip kurallardan birini belirlemektedir. Buna göre jurnaller, bir senelik vukuatları yazacak şekilde tertip edilmiş olduğundan aksi belirtilmedikçe bu defterler ek haritalar ve varsa notlarla birlikte takım olarak gemi süvarisi tarafından Bahriye Nezâretine yıllık olarak gönderilmeliydi. Bundan hariç olarak İstanbul'a dönmüş olan her gemi limana varır varmaz sahibi oldukları jurnalleri varsa harita ve diğer ekleriyle birlikte takım olarak vakit kaybetmeden Nezârete teslim etmekle yükümlüydü. Bu kanunnâmede belirtildiği üzere gemilerde jurnallerin eksiksiz tutulmasından ve jurnalın süvariye¹⁴ onaylatılmasından seyr-i sefâin memurları sorumluydu ve bu defterlerin dayanağı, güvertede müsvedde olarak tutulan jurnallerdi. Gemi jurnallerinde tahrifat ve değişim esasları katı kurallara bağlı olduğundan defterler doğru tutulmalı, jurnallerin varsa dayanağı olan kayıtlar da eksiksiz ve dikkatlice doldurulmalıydı¹⁵.

DTA'da bu çalışmanın tarih aralığı olan 1867 ile 1914 yılları arasına ait toplam sekiz yüz on dokuz jurnal defteri olup; bunun altmış altı adedi Bahriye Nezâretinin kurulduğu yıldan II. Abdülhamid'in tahta geçişine kadar geçen süre içinde, iki yüz yirmi sekiz adedi II. Abdülhamid dönemi içinde; beş yüz yirmi beş adedi ise 1908'den Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen süre içerisinde kaydedilmiştir. Bu sayılardan hareketle defter tutmanın ve bu kayıtları saklamanın önemi ile gemilerin seyre çıkma sayısının II. Meşrutiyet sonrası arttığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu çalışmanın ana kaynaklarından biri olan ve arşivde bulunan jurnalleri aşağıdaki şekilde sınıflandırmak ve tez konusu kapsamında kısaca detaylandırmak mümkündür.

Seyir (veya güverte veya sefine) Jurnalı, gemi yalnız seyir halindeyken tutulurdu. Seyir sırasında tecrübe edilen hava şartları, geminin yapmış olduğu sürat ve benzeri teknik detayları, yirmi dört saat içerisinde icra edilen tüm işleri, mevcut kumanyadan harcanan gıda ve temizlik malzemeleri, taşradan temin edilen iâşe, malzeme ve işçilik

¹⁴ Süvari olarak atanan subaylar pek çok görev icra ederdi. Görevli olduğu geminin denize çıkması için lüzumu olan tüm kontrol ve muayene vazifelerini yürütür ve ayrıca kendisine bağlı personeli yönetirdi. Geminin kumandanına, gemide kumandan olmadığı vakit Nezârete rapor verirdi. I. Süvari bulunmayan gemilerde II. Süvari ilgili görevleri yerine getirmekle yükümlüydü. Süvarilerin alt rütbesinde bulunan yüzbaşılar onlardan gelen emirleri doğrudan gerçekleştirmekle yükümlüydü. 1880 yılı Bahriye Kanunnamesi 5. bâb sefâin-i şahane süvarilerine mahsus talimatı içermektedir.

¹⁵ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1297, 11. bâb, 2. bâb, 1. fasıl. Bu kanunnâme tez içerisinde 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi ismiyle kullanılmıştır.

gibi detaylar yazılırdı. Makinaların tükettiği kömür ve yağ, cinsleriyle birlikte kaydedilirken bazı defterlerde kazanlar ve pervane dahil gemiye ilişkin teknik bilgiler, onarım hakkında detaylar ve geminin kömür kapasitesine ilişkin bilgiler de bulunurdu. Ayrıca, kat edilen mil, varsa sapmalar, enlem ve boylam gibi gemi mevkisine ilişkin detaylar da zamanı belirtilerek kaydedilirdi. Gemide bulunan silahlar, top ambarı, orta kat, güverte, baş kasara mahalleri özelinde belirtilirdi. Liman jurnalı, geminin limanda demir attığı süreçte tutulan, gemiye giren ve gemiden çıkan her çeşit malzeme, mühimmat ve kişilerin kaydedildiği ayrıca vuku bulan faaliyetlerin detaylandırılarak yazıldığı defterlerdir. Seyir jurnalinde olduğu gibi liman jurnalleri de gıda, su, yakıt, ilaç gibi ikmal malzemelerinin satın alma ve sarfiyatı hakkında bilgi vermektedir. Sıcaklık ve rüzgâr gibi hava durumu saat kaydedilirken, Tersânenen ve hariçten alınmış ya da dışarı çıkmış olan erzak ve mühimmat gibi her malzeme yazılırdı. Gemi personelinin durumu, gemide bulunan hastalar ve vefat edenler hakkında bilgiler de kaydedilirdi. Makina Jurnalı, geminin makina dairesine ait olan bir defter olup makina ve kazanlara ilişkin tüm teknik detayları, arıza ve onarımları ihtiva eden, diğer bir deyişle gemi makina, kazanları ve pervanelerinin imalat detayından seyir sırasında gerçekleşen olaylara ilişkin kayıt ve faaliyetlerin bulunduğu matbu defterlerdir. Bu defterin kayıt işinden çarkçı subaylar mesuldü ve defterleri hiç kapatmadan üç ay boyunca sürekli tutmak zorundaydı. Diğer jurnallerde olduğu gibi, bu jurnaller de Bahriye Nezâretine teslim edilmeden evvel bir süre gemide muhafaza edilirdi. Makina jurnalı; makina dairesinde yaşanan tüm olayların ve burada kullanılan malzeme ve ekipmanların, çalışan ateşçi veya kömürcü detaylarının, kazanların ateşlendiği saatlerin ve kullanım amaçlarının, limanda bulunan zamanlarda makina ve kazanların muayene¹⁶ faaliyetlerinin, tamiri ve bakımının kaydedildiği bir defterdir. Yakıt olarak kömürün miktarı ile yakıtın saklandığı kömürlükler hakkında bilgiler de kaydedilmekteydi. Gemi bir limanda bulunduğu zamanlarda makina ve kazanların muayeneleri, aksamlarına tamir gerekiyorsa bu tamiratın detayları, genel durum gibi hususlar vardiyasında bulunan çarkçı zâbitân tarafından kaydedilir ve imzalanırdı.

Jurnaller, daha önceden de ifade edildiği gibi, basılı hazır defterler olup, gerekli kısımları yetkili personeli tarafından doldurulur ve çeşidine uygun olarak gemi komuta

¹⁶ Her hafta yapılan muayene işlemlerinde; dümen makinaları, kontrol donanımı, makina ve bacaların tertibatı kontrol edilirdi. Bu kontrol gemi seyir halindeyse her gün, limandaysa cumartesi günleri olur ve sonuçları deftere kaydedilirdi.

kademesi tarafından imzalanırdı. Her bir jurnal özellikle bir gemi için doldurulurdu. Defterin her bir sayfası tek bir güne ayrılmış ve yirmi dört saate bölünmüştü. Gemilerde tutulması zorunlu bu defterler aracılığıyla gemilerin iâşe ve malzeme temini ile kömür tüketimi takip edilirdi. Sayıca fazla olan bu defterler, binlerce varaktan oluşmakta olup bu tez için birkaç defter, lojistik faaliyetler ve gemilerde sosyal yaşam çerçevesinde değerlendirmeye alınabilmiştir. Bu defterlerden gemilerde sürdürülen yaşam, sosyal ilişkiler, tüketim alışkanlıkları, lojistik faaliyetler, geminin seyir rotası, seyir ve teknik becerisi, personelin kabiliyeti, ekipmanın kalitesi, teknolojinin seviyesi, limanlarda sürdürülen faaliyetler, kurumsal ilişkiler gibi çok çeşitli bilgiler elde edilmiştir.

Bahsi geçen gemi jurnalleri, tekil olarak her gemi tarafından seyirde olsun limanda olsun doldurulması zorunlu defterler olduğu için, Osmanlı gemilerinin takip edilebileceği önemli birer kaynaktır. Tüm bunlardan başka, gün gün doldurulan jurnal sayfalarında saat, hava durumu, rüzgâr, sıcaklık gibi bilgiler de bulunduğu farklı yıllardaki mevsimlerin seyri ve yaşam üzerindeki etkisi hakkında da bilgi elde edilebilir. Zira bu bilgilerden bazıları dört saatte bir kaydolurken, defter tarifnâmelerinde belirtildiği gibi, şiddetli hava koşullarında kayıt işleminin saatlik yapılması gerekmektedir. Böylece bölgesel hava koşulları hakkında oldukça detaylı bilgiler elde edilebilmektedir.

Defterler üzerinde her günün olaylarının yazılacağı vukuat ve mülahazat alanı bulunmaktaydı. Gemide gurûbî saat kullanılırdı ve nöbetçi subay bu sürede yaşanan tüm vukuatın tamamından sorumlu idi ve bunu, yazdığı kaydın altına imza atmak suretiyle tasdik ederdi. Seyr-i sefâin memurları, seyir jurnalini ilgili saat aralıklarına dikkat ederek kanunun kendilerinden talep ettiği işlemler kapsamında kaydedip muhafaza ederdi. Günlük vukuatın fazla olması ve yazı alanının yetersiz kalması durumunda, her bir jurnalın tarifnâmesinde yazıldığı gibi, o sayfaya ek bir sayfa yapıp olaylar bu ek sayfaya not edilirdi. Ayrıca tek güne ilişkin bilgi eklenmesi gerektiğinde sayfada mevcut boş alanların kullanılması da söz konusu olmakla birlikte her iki kullanımın da uygulandığı görülmüştür.

Bu jurnaller dışında lojistik faaliyetleri içeren bazı tekil defterler tez içinde örneklendirilerek anlatılmıştır. Bu çalışmada sözü geçen jurnallere ek olarak DTA fonlarından özellikle Komodorluklar, Limanlar, Mağaza ve Ambarlar, Mektubî, Muhasebe, Mülga Bahriye Nezâreti, Şûrâ-yı Bahriye fonları da lojistik anahtar kelimeleri kullanılarak tek tek incelenmiştir. DTA'dan ayrı olarak Devlet Arşivleri Başkanlığı

Osmanlı Arşivinde (BOA) bulunan arşiv belgeleri de bu çalışmada kullanılmıştır. Özellikle donanma için yapılan malzeme ve gıda alım kontratları, komodorluklarda tutulan belgeler ve bu kapsamda yapılan yazışmalar, yabancı donanma unsurlarına ilişkin yazışmalar değerlendirmeye alınmıştır. Bu arşivde de birçok fon kullanılmış olup Sadâret, İrade, Yıldız, Dahiliye bu fonların başlıcaları arasında yer almaktadır.

Denizcilik hususunda bazı yabancı arşivler, özellikle Birleşik Krallık, İspanya, Portekiz, Venedik, Fransa ve Dubrovnik arşivleri önemlidir. Modern donanmalardan bahsettiğimizde ise Birleşik Krallık ve ABD arşivleri önem kazanır. Bu çalışma, yukarıda verilmiş olan coğrafyada seyreden ve Osmanlı topraklarında ikmal yapan yabancı donanmalara ait yeni bilgiler elde etme amacı da taşıdığından yabancı arşivlerin taranması gerekli görülmüştür. Bu çalışma için yalnızca Londra’da bulunan üç arşivden elde edilen kayıtlar incelenebilmiştir. Londra’da bulunan The National Archive, The British Library ve Royal Museums Greenwich kurumuna bağlı Caird Library and Archive Osmanlı Devleti’ne ilişkin belgelerin ve çağdaş kitapların bulunduğu önemli arşivlerdendir. Anahtar kelimelerin taranması, fotoğraf albümlerinin ve haritaların incelenmesi ve çağdaş ikincil kaynakların okunması suretiyle elde edilen bilgiler tez içerisinde kullanılmıştır.

Bu çalışma için yukarıda bahsi geçen arşivlerin yanı sıra araştırılan dönem içerisinde yazılmış telif eserler, süreli yayınlar ve hatıratlardan faydalanılmıştır. Süleyman Nutkî Bey ve Savfet Bey başta olmak üzere dönemin en önemli denizcilik alanı yazarlarının eserleri, Osmanlı Askeri Gazetesi Cerîde-i Askeriye ile Cerîde-i Bahriye, Deniz Mecmuası gibi süreli yayınlar, Kamûs-i Bahrî gibi sözlük ve ansiklopedik eserler, 1890 ile 1914 yılları arasına ait Bahriye Salnâmeleri, Takvîm-i Vekâyi’ ile Bahriye Kanunnâmeleri bu kaynaklardan başlıcalarıdır. Bu kaynaklar özellikle lojistik kapsamında taranmış olup Bahriye Salnâmelerine daha büyük önem atfedilmiştir.

Bahriye Salnâmeleri, ilgili senenin takvim bilgileri ile başlar, padişah unvanı, nişan ve madalyalarıyla devam eder ayrıca o dönemde varlığını koruyan madalyalar ve resmi lakaplar hakkında bilgiler ihtiva ederler. Salnâmelerin büyük çoğunluğunu oluşturan Nezâretin teşkilat yapısı ise hemen arkasından gelir. Burada bahriyelilerin isimleri, sınıfları, rütbeleri, nerede bulunduklarını açıklayan memuriyetleri, göreve başlayış tarihleri, madalya ve nişanları, yetiştiği okul ya da kurumun adı açık açık yazar. Salnâmelerde bulunan teşkilatın yapısına tez içerisinde değinilmiştir. Geçici olarak

kurulan komisyonlar ve daimî komisyonlar içerisinde satın alma ile ilgilenen çeşitli komisyonlar vardı. Tersânelerde bulunan elbise, mamul, gayri mamul gibi çeşitli ambarlar ve atölye ve mağazalar da lojistik yapı içerisinde var olmuş ve salnâmelerde buralarda görevli bahriyeliler listelenmiştir. Tüm bunlardan ayrı olarak salnâmelerde emekli olanlar, vefat edenler, terfi alanlara ilişkin bilgiler de bulunmaktadır. Son olarak ise salnâmenin ait olduğu yıl içerisinde donanmada mevcut olan gemilerin isimleri, çeşitleri, silah kapasiteleri, hareket sistemleri, hızı, eni, boyu gibi teknik özellikleri ve mevkileri bulunmaktadır. Bazı salnâmelerde yabancı devletlerin gemilerine ilişkin bilgiler ve uluslararası ölçü birimlerine ilişkin çeşitli teknik bilgiler de bulunur. Dönem dönem bazı salnâmelerde daha önceki baskılarda bulunmayan bilgilere de rastlanmıştır. Tüm dinlere mahsus tatil ilamları, tarihi gelişmeler, Bahriye rütbeleri gibi bilgilerin genel olarak varlığını koruduğu da görülmektedir.

Tüm bahsi geçen kaynaklara ek olarak, günümüz telif eserleri, Türk Deniz Kuvvetleri güncel lojistik faaliyetleri, NATO lojistik anlayışı ve Türk Deniz Kuvvetleri emekli subaylarının anlatımları da bu çalışmanın kaynakları arasındadır. Özellikle tezde bahsi geçen lojistik faaliyet alanlarının eksik tanımlanmaması ve tüm malzeme ve faaliyetleri kapsayabilmesi için güncel Türk Deniz Kuvvetleri lojistik faaliyetlerinden ve NATO askeri lojistik sınıflandırılmasından faydalanılmıştır. Bu sayede tezin ikinci bölümünde yapılan lojistik faaliyet alanları sınıflandırması ortaya çıkarılmıştır. Bu uygulama gerçekleştirilirken günümüz lojistik unsurları dikkate alınmamış ama bu sınıflandırma ışığında tezin kendi dönemine ilişkin bir yapı ortaya çıkarılmıştır. Yukarıda da bahsedildiği gibi burada esas amaç, lojistik malzeme ve hizmetlerde eksik bir unsur bırakmamaktır. Bu kapsamda lojistik faaliyetler, beş alt sınıfa ait ikmal malzemeleri [(1) su ve yiyecek, (2) giyecek, yedek parça, teçhizat, yelken, (3) yakıt ve yağ, (4) gerekli durumlarda temin edilen malzemeler ile ek araçlar, (5) silah aksamı ve mühimmat)], destek personel ve işgücü, bakım-onarım faaliyetleri, sağlık hizmetleri ve malzemeleri, ulaştırma ve altyapı ve inşaat başlıklarında kavramsallaştırılmıştır.

5. Çalışmada Kullanılan Kavramlar ve Askeri Lojistik Literatürü Hakkında

5.1. Bahriye, Donanma, Filo

"... Bahrî memleket denilir ise yalnız denizle muhât ve mahdut mânâsı anlaşılmayıp ahâlisinin husâsat-ı bahriyeye vâkıf ve ticâret-i bahriye ile müştâgil

oldukları münfehim olur. Devlet-i Âliyye Bahriyesi denildiği vakit umûmiyetle Devlet-i Osmâniye'nin kuvve-i bahriyesi murad olunmuş olur ki bu da harbiye ve ticâriye nâmıyla iki kısımdır"¹⁷. Hem askeri hem sivil denizciliğin ifade edildiği *bahriye* tâbiri bu çalışma için sadece askeri manada dikkate alınmıştır. Bu tezde tek başına kullanılan bahriye kelimesi askeri bahriyeyi ifade etmekte, ticari bahriye kavramı kullanılmadıkça ticari bahriye kavramı kastedilmemektedir. Bahr, Arapça kökenli bir kelime olup deniz demektir ve denizle ilgili anlamı taşıyan bahriye kelimesi bu kökten türetilmiştir¹⁸.

Bu tezde *donanma* ve *filo* tâbirleri sıklıkla kullanılmıştır. Donanma, "*bir devletin kuvâ-yı mevcûde-i bahriyesine veya bir amiralin taht-ı kumandasında tecemmu eden süfün-i harbiyenin heyet-i mecmuasına denir. Eyyâm-ı resmîyede süfün-i harbiyenin sancaklar ile donatılması*"nı da ifade etmektedir¹⁹. Bugün kavramsal olarak donanma; sualtı ve su üstü bütün gemilerle birlikte, deniz uçakları ve helikopterleriyle ve tüm deniz subay, astsubay, erbaş ve erleri kapsamaktadır. Filo ise, "*bir kumandanın taht-ı kumandasında bulunan donanmanın cümlesine veyâhut bundan tefrik olunan ve bir mahalle me'mur olan bir kısım-ı müfrezine denir*"²⁰. Filolar taktik seviyedeki gemilerden oluşur. Daha küçük tipte fakat torpido bot ve muhrip gibi filoya bağlı gemilerden oluştuğunda ise adı filotilla veya komodorluk olur.

5.2. Hizmetteki Gemi Tipleri

Bu bölümde tanımlanan gemi tipleri, tezin araştırma aralığı olan yıllarda aktif olarak kullanımda olup, her biri arşiv belgelerinde karşılaşılmış gemi tipleridir. Dolayısıyla, Osmanlı Bahriyesinde daha önce kullanılmış gemi tipleri diğer bir ifadeyle dönem olarak önceki devirlerde kalmış eski tip gemiler kapsam dışı bırakılmıştır. Bu bağlamda, DTA'da bulunan 1867 ile 1876 yılları arasındaki belgelerde adı geçen gemi tipleri; tarak vapuru, brik, vapur, korvet, mısıka, kalyon, fırkateyn, uskuna ve kotra olmakla birlikte 1867 yılı öncesinde var olmayan ve ilk defa bu dönemde kayıtlanan iki yeni gemi tipi zırhlı fırkateyn ve zırhlı duba olmak üzere zırhlı gemilerdir. 1876 ile 1908 yılları arasına ait arşiv belgelerinde bahsi geçen gemi çeşitliliğinde azalma yaşanmıştır. Özellikle brik, vapur, korvet, fırkateyn, zırhlı fırkateyn ve zırhlı duba tipindeki gemiler

¹⁷ Nutkî, a.g.e., s. 20.

¹⁸ Nebi Bozkurt, "Bahriye", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 1991, C. 4., s. 495.

¹⁹ Nutkî, a.g.e., s. 63.

²⁰ A.g.e., s. 79.

arşiv belgelerinde sıklıkla rastlanan gemi tiplerinden olmuştur. Ayrıca bu dönemde 1876 yılı öncesi incelenen arşiv belgelerinde karşılaşılmamış torpido bot, gambot, istimbot/stimbot, yat, kruvazör ve denizaltı gibi yeni gemi tipleri ortaya çıkmıştır. 1908 ile 1914 yılları arasındaki arşiv belgelerinde bahsi geçen gemi tipleri vapur, korvet, zırhlı fırkateyn, torpido bot, gambot, yat ve kruvazör olmakla birlikte daha önce adı geçmeyen yeni gemi tipleri olarak gulet, muhrip, torpido muhribi, torpido kruvazörü ve römorkör tipi gemiler var olmuştur. Arşiv tasnifinin hâlâ tamamlanmamış olması ve aynı zamanda dönem belgelerinin tamamının günümüze intikal etmediği hesaba katılırsa burada yapılan ayırtırma doğru gözükmebilir. Fakat Türkiye’de denizciliğe ilişkin en çok belgenin bulunduğu bu arşivde gemi tiplerine ilişkin durum yukarıda bahsedildiği gibidir. Bu gemilerin her biri kısaca aşağıda açıklanmıştır²¹.

a. Tarak vapuru, tarak dubası ve dubalar: Dubalar altı düz ve eşya taşımaya yarar bir gemi tipidir. *“Ka ‘r-ı bahrı ta ‘mik ve tathîr etmeye mahsus ve istim kuvvetiyle müteharrik dubalardır. Bunların envâ‘ vardır.”* Tarak dubasının İngiltere’den satın alındığı dönemler olmuştur. 1871 yılında demonte olarak alınan iki gemi Akdeniz limanlarının temizlenmesi için satın alınmış ve bir araya getirilirken İngiliz mühendisler istihdam edilmişti²². Bu yıldan sonra da satın alma devam etmişti. *“Büyük ve ariz, altı düz ve direksiz bir nev‘ teknedir ki hamûle nakliyatında ve sa ‘ir husûsatta kullanılır. Başı ve kıç bâzen murabbâ ve bâzen müdevver ü’ş-şekil imâl olunup çamur dubası, top dubası, cephâne dubası, köprü dubası gibi isimler ile tahsis olundukları hizmetlere göre tefrik ve taksim olunurlar.”* Hizber, İşkodra, Podgoriçe isimli Osmanlı gemileri bu gemi tipine örnek olarak verilebilir. Sığ sularda kullanılan dubalar eşya taşıma amacıyla kullanılan yardımcı gemi sınıfındandır.

Vapur tanımının ise kazanlı makinalarla birlikte kullanılmaya başladığını hatırlamakta fayda vardır. Bazen tek başına kullanıldığı da görülmektedir. Önceleri çarklı daha sonra ise teknolojinin gelişmesiyle birlikte pervaneli olan bu gemilerde top da bulunurdu. Dubalar zamanla zırhlandırılmıştı.

²¹ Gemi tiplerinin bu başlık altında sunulan tanımları için kullanılan ana kaynak, Süleyman Nutkî tarafından 1917 yılında yazılmış ve Mustafa Pultar tarafından 2011 yılında günümüz Türkçesiyle hazırlanmış olan Kamûs-i Bahrî isimli denizcilik terimleri sözlüğüdür. Özellikle tırnak içerisinde belirtilerek olduğu gibi yazılmış tanımların her birine metin içinde ayrı ayrı sayfa numarası referansı verilmemiştir. Fakat tırnak içinde belirtilen gemi tip ve denizcilik tanımlarının tamamında Kamûs-i Bahrî kullanılmıştır.

²² DTA, Muhasebe, Dosya No: 601, Sayfa No: 1, 2, 3, 6.

- b. Brik:** II. Meşrutiyet Dönemi itibarıyla artık kayıtlarda yer almayan bu yelkenli gemi tipi, iki direği de kabasorta yani tam donanımlıdır. Çeşitli tip ve boyutta alt türleri olmuştur. “İngilizce (*brig*)den, iki direği dâhî kabasorta armalı yelken sefâini”dir. En fazla on topu olan harp gemisidir.
- c. Vapur:** Bu gemi tipi arşiv kayıtlarında en sık rastlanılan gemi tipidir. İstimbot veya stimbot olarak da yazılırdı. “İtalyanca (*vapore*)den, istim kuvvetiyle hareket eden gemiler gerek kıçtan ve gerek yanından çarklı olsun ‘vapur’ nâmiyle yâd olunurlar”.
- ç. Korvet:** Bu gemi tipi arşiv kayıtlarında en sık rastlanılan ve her dönemde var olan üç direkli ve düz güverteli küçük bir harp gemisi tipidir. Daha sonra zırhlı korvet olarak da karşımıza çıkar. Avnullah, Necm-i Şevket, Mu‘în-i Zafer, Mukaddime-i Hayr, İclâliye bu gemi tipine örnek olan donanma gemilerinden bazılarıdır. Kalyon ve fırkateyn tipine göre küçük gemi olduğundan top sayısı daha azdır.
- d. Mıstıka:** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmayan bir gemi tipidir. “İtalyanca (*mistica*)dan, uskunadan daha küçük olduğu halde tekne ve arması uskuna tarzında olup fakat direkleri uskunanın grandi direği gibi sübye olarak donanan lombarsız sefîneye denir”.
- e. Kalyon:** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla artık kayıtlarda çok fazla bulunmayan ahşap bir muharebe gemisi tipidir. “(*Galion*)dan, sâbıkan iki veya üç ambarlı ahşap sefâin-i harbiye-i cesîmeye tesmiye olunur idi. Ve mürettebatına da ‘kalyoncu’ denilir idi. Bundan kinâye olarak umum bahriyelilere de ‘kalyoncu’ denilmiştir”.
- f. Fırkateyn/ Zırhlı Fırkateyn:** Ahşap olduğu zamanlar ve ahşap gövde üzeri demir levhalar ile kaplandığı zamanlar olmakla birlikte teknolojik gelişme neticesinde zırhlı hale gelen bir savaş gemisidir. Güvertesinin altında bir batarya topu vardır. Seri ve kolay kullanılan gemilerdendir. Otuz ikiden elli topa kadar top adedi bulunan büyük fırkateynler de vardır. Modern dönemde bu gemiler makina ile donatılarak donanma içinde önemli bir yere sahip olmuşlardır. Modern dönem öncesinde bu tip gemiler yelkenli olup çeşitli sayıda toplara sahip bir savaş gemisi statüsündedir. “Ahşap süfün-i harbiyenin güvertesinin altında bir batarya topu hâvî olan gemilerdir ki sür’at-i seyre mâlik ve suhûletle idâresi mümkün idi... Selîmiye gibi son zamanlarda sefâin-i mezkûre makinalar ile techiz olunarak ve

menzil-i a'zam Pekstant toplarıyla donatılarak her sınıf sefâinden kullanışlı bir sûrete ifrağ olunmuşlar idi".

Özellikle Abdülaziz döneminde satın alma faaliyetlerine girişilen zırhlı tiplerine mahsus donanma gemilerinden bazıları Birinci Dünya Savaşı'na kadar hizmette kalmıştır. Zırhlı gemilerin ilk örnekleri olan Osmaniye, Azîziye, Orhaniye ve Mahmûdiye 1860'lı yılların ilk yarısında yurt dışında inşa ettirilmişti. Zırhlı fırkateyn zırhlı gemilerin en büyüğüdür, zırhlı korvet ve zırhlı duba bu gemiden daha küçüktür.

Genel bir ifade olan zırhlı gemiler, "*Mermiyatın nüfuzuna mukâbele etmek üzere bordaları zırh levhalarıyla setîr ve muhâfaza olunan gemilerdir*". Bu gemiler güçlü ve büyük gemilerdir.

- g. Uskuna:** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmayan bir gemi tipidir. "*İngilizce (schooner)dan, pruva direği kabasorto (tekmil seren yelkenlerini hâvî) ve grandisi sübye donanım olan iki direkli yelken gemileri. Bunlardan pruvası yalnız gabya ve babafingo yelkenleriyle mücehhez olanlara 'kabasorto uskuna' ve her iki direği yan ve pik yelkenleriyle mücehhez olanlarına da 'sübye uskuna' denir*". Süleyman Nutkî Bey hatıratında uskunaların (Şahbaz) yavaş gemiler olduğu için feshedildiğini belirtmiştir²³.
- ğ. Gulet:** "*İtalyanca (goletta)dan, hafif armalı ve pruvası kabasorto donanımlı uskunalardır. Praçiraya müşâbih olup iki direklidir. Babafingo ve kontrası olursa uskuna olur*".
- h. Kotra/ koter:** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmayan bir gemi tipidir. "*(Cutter)dan, ... Nârin yapılı ve tulüne nispeten arzı ziyâde merâkib-i sagîre olup randa, pik ve flok ve bazıları bocurum yelkenleriyle mücehhezdir. Teknesine nispeten yelkenleri ziyadedir*".
- ı. Gambot/ Ganbot:** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmaya başlayan bu gemi tipi, daha çok sahil koruma görevini üstlenen, karasularda kaçakçılık faaliyetlerini engellemek üzere görevlendirilen silahlı küçük savaş gemisidir. "*(Gunboat)dan, küçük cesâmette ve az su çeken ve nispeten baş ve kış tarafları ağır toplarla teçhiz olunan süfün-i harbiyedir. 'Ale'l-ekser sevâhilin*

²³ Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, Haz. Nurcan Bal, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2003, s. 83.

tarassudatı vazîfesiyle mükelleftir". Seyyar, Nurü'l-Bahr, Marmaris, Nevşehir, Ayıntab, Ordu, Bafra bu gemi tipi örneklerindendi. Gambotlar da torpido botlar kadar Osmanlı Devleti'nde sayıca fazla olan gemi tipindendi. Arşiv belgelerinde ganbot ve gambot olarak iki türlü de yazıldığı görülmektedir.

- i. **Navi:** Bir başka adı barkobestiya olan "*barko cesâmetinde ve fakat yalnız pruva direği kabasorta ve diğerleri sübye donanım olan üç direkli sefâin*" olup 1890'lı yılların sonunda dahi Osmanlı Donanmasında yer alan bir gemi tipidir.
- j. **Yat:** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmaya başlayan bu gemi tipinden bazıları hafif silahlıdır. "*(Yacht)tan, bir nevi seyahat ve tenezzüh gemileridir. Kotralar gibi yelkenle müteharrik oldukları gibi büyük cesamette istim ile müteharrik olanları da vardır. Her cihetle müzeyyen ve mükellef husûsî vapurlardır*".
- k. **Kruvazör (kruzer):** II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmaya başlayan bu savaş gemisi, "*gerek hâl-i sulhta ve gerek hâl-i harpte mensup olduğu devletin her bir sınıf süfün-i harbiye ve ticâriyesini muhâfaza ve himâye etmek ve gücü yettiği düşman sefâinine îrâs-ı hasar eylemek üzere yapılan serûsseyir beğlik sefâine denir ki bunun hafif kruzer, zırhlı kruzer, dreadnot kruzer gibi zırh ve top cihetiyle yekdiğerinden farklı envâi muhtelifesi vardır*". Çok çeşitli tiplerde olan kruvazörlerden ilki yelkenli ve toplu savaş gemisidir. İlerleyen teknoloji ekseninde zırhla kaplanmaya başlayan gemiler topları güçlü, manevra yeteneği yüksek bir gemi tipi şeklini almıştı. En büyüğü olan zırhlı kruvazör dretnottan büyük ve hızlıdır. Ona meydan okumak üzere tasarlanmış muharebe kruvazörleri ise seri olma özelliğine sahiptir. Bir başka çeşit kruvazör olan torpido bot kruvazörü, 1908 yılı sonrasında kayıtlarda görünen bir gemi tipi olmuştur. Torpido bot avcısı olan bu gemi tipi yeterli sürat elde edilemeyince başarısız sayılıp rafa kaldırıldı; fakat Osmanlı Bahriyesi için büyük çaplı toplarıyla karaya ateş desteğinde de bulunurdu²⁴. Özellikle hafif kruvazörler kıyı koruma ve keşif görevlerine de destek olmuş olup fırkateynden daha hızlı ve daha az silaha sahip gemilerdendir.

²⁴ Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harekatı 1911-1918*, Çev. Emir Yener, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, s. 12.

İngiltere'ye sipariş edilip 1903 yılında hizmete giren Hamîdiye, ABD'ye sipariş edilip 1904 yılında göreve başlayan Mecidiye ile İtalya'ya sipariş edilmiş fakat hiç teslim alınamamış olan Drama isimli gemiler bu tipin en bilinen örneklerindendir. Midilli, muharebe kruvazörüne örnek olarak verilebilir.

- I. **Dretnot:** 20. yüzyıl başlarında Birleşik Krallık tarafından tasarlanıp üretilmiş büyük ve güçlü muharebe gemilerine verilen genel isimdir. 1905 yılında İngiltere'nin Portsmouth Tersânesinde inşasına başlanan, 1906 yılında tamamlanıp suya indirilen ve Dreadnought ismi verilen bu geminin ilk örneği, 160,3 metre boyunda, 25 metre eninde ve 8,8 metre su çekimi olup çelik gövdesiyle 21.845 tondu²⁵. Ağır silahlarla donatılmış, topların standart kalibreye ulaştığı ve torpidolara karşı bir bataryaya sahip mekanizması olan bir savaş gemisiydi. 1906 yılından sonra farklı gövdelerde ve deplasmanda üretilen döneme damgasını vuran bu gemiler, yürütücü güç olarak üç genişlemeli makineler yerine türbin makinelerin yerleştirildiği ilk gemilerdi. Bu nedenle daha hızlı olup kısa zamanda boyutları büyüyerek daha da güçlü hale getirildi. Dretnot öncesi zırhlılar kullanılmaya devam ettiyse de güçlü ülkelerin deniz kuvvetleri için amaç, yeni türbin makinası, mükemmelleştirilmiş silah gücü, büyüyen deplasmanı sayesinde genişletilmiş ambar kapasitesi ve yok edilmesi zor güçlü gövdesi olan bu dretnotlara sahip olmaktı. Buna rağmen savaş arifesinde dünya denizlerindeki dretnot sayısı oldukça azdı ve olanların büyük çoğunluğu İngilizlere aitti. Amiral Sir John Fisher tarafından düşünülen ve on iki ay gibi kısa sürede tamamlanan son teknolojiye sahip bu gemi sınıfı diğer tüm donanmaları felce uğratmış oldu. Birinci Dünya Savaşı öncesi bu teknolojiye Birleşik Krallık dışında yalnızca Almanya ve ADB ulaşabilmişti²⁶. Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet yönetimi de bu gemilere ilgi göstermiş, 1912'de İngiltere tezgahlarına Reşadiye ve Sultan Osman isimli iki adet sipariş verilmiş, fakat gemiler ve ödemeleri tamamlanmış olmasına rağmen savaş sinyalleri kesinleşmeye başladığında teslim edilmemişti. Bu tip gemilerin atası olan dretnot öncesi gemilere Osmanlı Donanmasından Turgut Reis ile Barbaros Hayreddin Zırhlıları örnek olarak verilebilir.

²⁵ Andrew Lambert, "Dreadnought", *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007, s. 587.

²⁶ A.g.e., s. 589.

m. Denizaltı: 20. yüzyılın başlarında tüm donanmalar için en önemli gemi tipi halini almıştır. *“Tahtelbahir bot: Amerika ihtilâl-i kebîrinden beri ikmaline ve kabil-i istimal bir hâle ifrağına çalışılan deniz altında seyre sâlih sefâin olup elyevm mühim roller icrâ edecek bir hâle geldiği ve anbean çalışılarak daha şâyan-ı îtimat bir hale geleceği zâhirdir. Bunlar fevkelbahir ihtirâk-ı dâhilî makinalarıyla hareket ettikleri halde icâbında sath-ı bahirden aşağı olarak mecma-ı elektriklerinde müddahar elektrik îanesiyle seyredip harpte mühim bir silah oldukları gibi ticâret hususunda dahi yararlıkları görülmektedir. Elyevm bunlar tek tekneli veya birbiri içinde çift tekneli olarak inşa olunmakta olup âlât ve teferruatının isimleri kafiyesinde muharrerdir”*. *“Tahtelbahir sefine: Az bir ihtiyat kuvve-i sebhiye ile seyreden tahtelbahir botlara ‘tahtelbahir sefine’ veya yukarda bahsedilen ‘tek tekneli tahtelbahir’, büyük bir ihtiyat kuvve-i sebhiye ile seyreden tahtelbahir botlara da ‘gavvase’ veya ‘çift tekneli tahtelbahir’ tesmiye edilir”*.

n. Torpido bot: Kelime *torpedo boat*’tan dilimize yerleşmiştir. Bu gemi çeşidi, hafif tekneli olup seyyar torpidolarla donatılmış bir gemidir. Torpedo kelimesinden gelen torpido ise, Kamûs-i Bahri’de, *“süfün-i harbiyeyi tahrip için kullanılan deniz lağımlarıdır ki umûmiyetle suyun nüfuzuna mukavim ve derunu mevâd-ı nâriye ile memlû sandıklardan ibaret olup vesâit-i muhtelifle ile îsal olunarak patlatılır. Bu da ‘seyyar’ ve ‘sabit’ olarak iki neviye ayrılır”* şeklinde ifade edilmektedir.

Küçük ama hızlı olan torpido botlar, büyük gemilere karşı kullanılan gemilerdi. Torpido botlar dönemin en ucuz gemilerindendi ve bir süre bu gemiler ekseninde oluşturulan Osmanlı politikası nedeniyle birçok torpido bot Osmanlı Donanmasında yer almıştı. II. Abdülhamid dönemi itibarıyla kayıtlarda bulunmaya başlayan düşük maliyetli bu gemi tipi, sahil muhafaza, yabancı gemilerin gözlemi, denizyollarında ulaşım yollarının güvenliği, kaçakçılıkla mücadele gibi amaçlar için kullanılmıştı. Antalya, Urfa, Ankara, Draç, Kütahya, Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabad, Ejder, Satvet isimli gemiler torpido bot tipinin en bilindik örneklerindendir. Osmanlı Devleti takip ettiği politikalar çerçevesinde, görece küçük fakat süratli ve seri ateş olanaklarına sahip küçük topları olan bu gemilere donanmasında büyük yer ayırmıştı.

- o. Torpido bot muhribi/ distroyer:** Kelime *destroyer*'dan dilimize yerleşmiştir. Torpido botları hedefine alarak yok etmek üzere ortaya çıkarılmış bir gemi tipi olup torpido botlardan büyük ve hızlıdır. Bu gemi tipi kruvazörden küçük fakat ondan daha seri bir savaş gemisidir. 1894 yılından itibaren İngilizler tarafından tasarlanmış olsa da diğer Avrupa devletleri tarafından hızlıca programa alınmış ve modern donanmalarda yerini almıştır. Hızın ön planda olması ve torpido silahlarından bu sayede uzaklaşmayı başarması sebebiyle en önemli deniz gücü araçlarından biri sayılmıştır. 20. yüzyıla gelindiğinde hızı ve deplasmanı (tonajı) artmıştır. Gelişen silah kabiliyetleri ve torpido kovanları ile de en gelişmiş torpido bot şeklini almıştır. Esasında, torpido botlara karşı inşa edilen bir gemi tipidir. Arşiv belgelerinde torpido geçer adıyla anılan gemi tiplerinin torpido gambotlarını ya da torpido bot muhriplerini işaret ettiği düşünülmektedir.
- ö. Römorkör:** II. Meşrutiyet Dönemi'ne kadar kayıtlarda yer almayan bu gemi tipi yardımcı gemilerdendir. Gemileri çekerek ya da iterek gemi manevrasına destek olurdu. Yardımcı gemiler, savaş gemilerine ikmal malzemeleri ve personel ulaştırması konusunda destek verirken, onların karaya bağımlı kalmadan denizde mevcudiyetini daha uzun kurmasına yardımcı olurlar. Bu nedenle güçlü lojistik sistemi içinde yardımcı gemiler olmazsa olmazdır ve savaş gemilerine güç sağlayan önemli araçlardır.

Kamûs-i Bahrî sözlüğünde bulunan gemi sınıfları evvelce ahşaptan inşa olunanlar (sekiz sınıf) ve yeni sınıflar olarak iki ana kategoriye ayrılmış olup ikincisi burada yapılan tanımları içine alarak yine sekiz sınıf olarak; “*dirednotlar ve süper dirednotlar ve dirednot kruzerleri, hatt-ı harbe dahil olan zırhlılar, zırhlı kruzerler, hafif kruzerler, ganbotlar, torpido muhripleri, torpido, tahtelbahir*” şeklinde listelenmiştir²⁷.

Lojistikte aktif olarak kullanılan diğer vasıta filikadır. Filikalar küçük ve güvertesi bulunmayan teknelerdir. Kürek veya yelkenle hareket ederler. Harp gemilerinde bulunan yardımcı vasıtalar olup levâzım, ziyaretçi, zabıt ve asker taşımada kullanılır. Kamûs-i Bahrî'deki tanıma göre üç çeşidi vardır: “1- *Lanc veya sandal nâmında olup sefâinde mevcut filikaların en büyüğü olmakla yüksek ve ariz ve karınlıdır. Bu sebeble ziyâde yüke mütehammildir. 2- Cesâmetçe ikincisi altı çifte veya kumandan beş çifteleridir ki nârin*

²⁷ Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, s. 219.

yapılı olup kumandan ve misafirlerin rükûbuna mahsusturlar. 3- Dört ve üç çifteler olup zâbitânın rükûbuna mahsustur. Küçük cesâmette olan gemilerde beş çifte hizmetlerinde kullanılırlar.” Süvarilerin bindiği filikalar ‘kik’ olarak adlandırılır. Filikaların mürettebatı askerlerin içinden seçilir.

Filika çeşitlerinden karakol filikası; “bir limanın veya sâhilin muhâfaza-i emn ve âsâyişi için süfün-i harbiye tarafından sevk olunan müsella filikalardır ki sûret-i hareketleri, me’murlarına ita olunan tâlîmat-ı mahsûse ile tâyin ve tahdit olunur ve derûnlarında memurlarından gayri bir de polis me’muru bulundurulur”.

Filika çeşitlerinden su filikası; “gemiye lüzumu olan suyu nakle mahsus filikalardır ki bâzen derûnlarına mancanalar istif olunur ve ekseriya çamaşır için lüzumu olan su filikanın cesâmetine göre kalın yelken bezinden îmâl olunmuş torba dâhilinde olduğu halde gemiye getirilir”.

Filika çeşitlerinden olan sandal, levâzım işlerinde kullanılan bir deniz vasıtasıdır. “‘Ale’l-‘umum süfün-i harbiyede müstâmel yedi çifteden on iki çifteye kadar kürekle mürettep filikalara ‘sandal’ denilip bunlar gemilerin güvertesinde mahsûsen îmâl olunan kalastralar (iskemleler) üzerine ikat olunur. İşbu merâkib-i sagîre gemiye su almakta ve erzak ve mühimmat nakletmekte ve karaya asker sevkinde ve hidemât-ı mühimme-i sâirede kullanılır. Tüccar vapurlarından yolcu ve yük çıkaran büyük teknelere de ‘sandal’ denir”.

Lojistikte kullanılan diğer yardımcı gemiler çatana, ışkampaviya, kömür gemisi ve hastane gemisi olarak adlandırılır. Bu gemilerden çatana “sefâinin mataforalarına tâlik olunan istimbotlardan büyük uskurlu vapurlardır ki donanmaya asker ve su ve erzak nakliyâtında kullanılır”. Işkampaviya, İtalyanca bir kelime olup scappavia’dan gelmektedir. “Süfün-i harbiyede asker nakli hususlarında müstâmel en büyük filikalar” olarak tanımlanır. Kömür gemisi ise adından da anlaşılacağı üzere kömür nakli işinde kullanılan gemilerdir. “Bunlara tüccar emtiası konulmak tecviz olunmaz. Nitekim gaz nakletmek için dahi ayrıca gemiler tahsis olunmakta ve bunlara başka yük tahmil olunmasına müesâade olunmamaktadır”. Hastane gemisi ise seyyar bir hastane özelliklerine sahip özellikle harp zamanlarında daha çok kullanımda olan yardımcı gemilerdir. Mavna da taşımacılıkta kullanılan yardımcı gemi tiplerinden bir diğeridir. Özellikle kömür yükleme sırasında kullanılan mavnalar, kömür ambarlarının olduğu

bölgelerde bulunurdu. Çeşitli tip ve büyüklükteki nakliye gemileri hem donanma için hem üslerde kullanım için 19. yüzyıl boyunca inşa edilmiştir.

Burada tanımları verilmiş gemiler, tezin zaman aralığı içerisinde farklı zamanlarda farklı önem derecesine sahip olmuş gemilerdir. Kruvazör ve fırkateyn gibi harp gemileri statüsünde olanlar Bahriye için ana unsur gemi olup torpido bot ve gambot gibi karakol gemileri ve lojistik faaliyetlerde kullanılan diğer yardımcı gemiler önem sıralamasında onlardan sonra gelmektedir. Birinci Dünya Savaşı'na doğru gemi tiplerindeki çeşitlilik azalmaya başlamış ve buna karşın daha güçlü silah aksamı ile donatılmış yeni gemiler ortaya çıkmıştır. Bu durum doğal olarak Osmanlı'nın hizmete aldığı gemi tiplerini de etkilemiş, gemi sayısını ve her birinin önem derecesini zamanla değiştirmiştir.

5.3. Lojistik Kavramı, Askeri Lojistik Literatürü ve Bahriye

Antik Yunan dilinde hesaplama becerisi anlamına gelen *logistikos* kelimesinden türetildiği anlaşılmakta olan lojistik kelimesinin birçok sözlükte farklı tanımları olsa da hepsi birbirine yakındır. Yine de belirtmek gerekir ki neredeyse her sosyal bilim kavramında olduğu gibi, lojistik kavramı için de literatürde genel kabul görmüş bir tanım bulunmamaktadır. Lojistik için evrensel olarak kabul edilen bir tanım oluşturmanın ne kadar zor olduğunu göstermek üzere²⁸ çeşitli tanımlama çabalarına ulaşılabilmektedir. Burada öncelikle kavramın sözlük anlamı verilmiş olup, ardından literatürde konu hakkında ortaya atılmış fikirler üzerinde durulmuştur.

Personeli veya malzemeyi daha verimli kılan hizmetler konusuna bakıldığında bir karmaşa söz konusu olur. Zira bunların hangisinin lojistik dahilinde olduğu ve hangisinin lojistik kapsamı dışındaki hizmetlere dahil olduğuna ilişkin net bir ayırım yoktur. Geleneksel lojistik kavramı dışında olduğuna kanaat edilen farklı kavramlardan *muharebe desteği* etiketinin, ABD ordusunda tedarik, ulaştırma, hastaneye yatırma ve tahliye, askeri disiplin, savaş esirlerinin göz altına alınması gibi hizmet desteği kavramı yerine kullanımı iddiası tartışılmaktadır. Muharebe birliklerinin eğitimi ve personel başkanlığı birimleri için lojistik etiket reddedilme eğilimindedir²⁹. Burada da görülmektedir ki savaşlar kadar eski bir uygulama olan lojistik faaliyetlerin en gelişmiş

²⁸ Henry E. Eccles, *Logistics in the National Defense*, Rhode Island: Naval War College Press Edition, 1997, s. 45.

²⁹ Richard M. Leighton, "Logistics", <https://www.britannica.com/topic/logistics-military>, (01.01.2019).

toplumlarda dahi kavramsal sorunsalı vardır. Bunun nedenlerinden biri, ilerleyen sayfalarda değinilmiş olduğu üzere, bu tip faaliyetlerin harp faaliyetlerinin kendisi kadar çekici gelmemesi ve bir çeşit kuvvetten sayılmama fikri olduğu düşünülmektedir. Bu çalışma için yapılan literatür taraması sırasında görülmüştür ki kavramın altında yatan faaliyetler askeri olarak pek değerli bulunmamaktadır. Bu nedenle nelerin bu kavrama dahil olup nelerin dahil olmayacağı bir tartışma konusu olabilmektedir. Diğer taraftan hem akademide hem askeri uygulamalarda yeni olan bu kavramın kendisinin hâlâ muğlak olduğu ve bu nedenle sınırlarının tam olarak çizilmemiş olduğunu hatırlatarak yapılmış tanımlar ile devam edilecektir.

Online Encyclopaedia Britannica isimli eserde lojistik kelimesi, askeri bilim yönüyle değerlendirilmiş olup; ulaştırma, ikmal, telsiz iletişimi, tıbbi yardım ve benzerleri dahil olmak üzere savaş birimlerini destekleyen silahlı kuvvet birimlerinin tüm faaliyetleri olarak tanımlanmıştır³⁰. Bu ilk tanımda lojistiğin asıl savaş birimlerinin destekçisi olduğunun altı çizilmiştir.

Webster Dictionary'de bulunan tanıma göre askeri lojistik, orduları hareket ettirme ve tedarik etme ayrıntılarını içeren askeri sanatın bir dalıdır. Kelimenin anlamı, bazı yazarlar tarafından stratejiyi de içerecek şekilde genişletilmiştir. Malzemelerin hareketine ve bir iş veya siyasi kampanya gibi herhangi bir büyük faaliyetin ayrıntılarına ilişkin planlanma ve koordinasyondur³¹. Bu tanımlamanın daha yüksek bir seviyesi bulunurken strateji gibi askeri dehanın bir yönü olduğu dile getirilmiştir.

Bir başka tanıma göre, lojistik: (1) Askeri bilimin askeri malzeme, tesisler ve personelin temini, bakımı ve nakliyesi ile ilgili yönüdür. (2) Bir operasyona ilişkin ayrıntıların ele alınmasıdır³². Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere lojistik operasyonel yönü ağır basan faaliyetler bütünüdür.

Lojistik ile ilgili olarak *Oxford English Dictionary*'de bulunan en erken kavramlaşma 1879 yılında başlar ve silahlı kuvvetlerin operasyonu için gerekli araçların ve levâzımın sağlanması faaliyetleri anlamına gelir. Kavram daha çok kara kuvvetleriyle ilişkilendirilmiş olup, İkinci Dünya Savaşı'na kadar deniz kuvvetlerine yansımamış ve harp komutanları, savaşlar ve taktiklerin anlatımında gölgede kalmıştır. Kavramın mekanik sevk gücünün sağlanamadığı 1850 öncesi içeriği ile 1850 yılı sonrası içeriği

³⁰ A.g.m., bkz.

³¹ <https://www.webster-dictionary.org/definition/Logistics>, (01.01.2019).

³² <https://www.merriam-webster.com/dictionary/logistics>, (01.01.2019).

birbirinden farklı unsurlar taşır³³. Burada da görüldüğü üzere kavramın operasyonel önemi üzerinde durulur. Ayrıca tüm ilgili faaliyetlerin savaşın kendisi, komutanı ya da taktikleri kadar dikkat toplamadığı açıktır.

Yine bu kapsamda yapılmış daha çeşitli tanımlara bakılacak olursa, lojistik, askeri operasyonlar için ekipman, malzeme ve insan taşıma faaliyetidir. Orduya lojistik destek hizmetleri sağlamak için bir sözleşmedir³⁴. Başarılı ve etkili bir şekilde gerçekleşmesi için karmaşık bir askeri, iş veya diğer faaliyetlerin dikkatli organizasyonu olarak da tanımlandığı görülmektedir³⁵.

Türk Dil Kurumuna göre lojistik kelimesi aşağıdaki anlamları taşımaktadır³⁶:

“1. isim, askerlik geri hizmet. 2. sıfat, askerlik geri hizmetle ilgili. 3. isim, kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması. 4. isim, mantık modern mantık.” Kendi sözlüğümüzde yapılan bu tanımda kavramla ilişkilendirilen hizmetlerin savaşın kendisi ile alaka kurmayı engelleyecek kadar savaş dışına çıkarıldığı görülmektedir. Geri hizmet diye oldukça kısa yapılan bu tanım diğer taraftan daha önce örnek olarak verilen diğer tanımlardan daha az bilgi ihtiva eden bir özellik taşır. Belki de bu nedenledir ki askeri kuvvetlerin lojistik faaliyetlerine ilişkin literatür hak ettiği ilgiyi görememiş ve bu nedenle her kuvvet özelinde detaylı incelemeye tâbi tutulmamıştır.

Burada verilen sözlük tanımlarının her biri birbirine yakın tanımlardır ve özü itibarıyla eksiği ve fazlasıyla birbirlerini tamamlamaya çalıştıkları ifade edilebilir. Tanımlar askeri başarının sağlanması amacına pek değinmeden ihtiyaç duyulan tüm malzeme ve işgücünün genelde savaş alanına yönlendirilmesini içerir. Oysa lojistik faaliyetlerde amaç, askeri başarıyı temin etmek ve bunun sadece herhangi bir savaş alanında değil aynı zamanda barış dönemlerinde de devamlılığını sağlamaktır. Bu çalışmada lojistik kavramı bu ana amaçları gerçekleştirecek ölçüde dikkate alınıp incelenmiştir. Lojistik, askeri unsurlar için ihtiyaç duyulan tüm mal ve hizmetlerin elde edilmesine yönelik faaliyetler bütünü olduğu için savaş ve barış ayrımının yalnızca hız/ aciliyet ve ihtiyaç duyulan sayı/miktar unsurları başta olmak üzere nicel olarak

³³ John B. Hattendorf, a.g.m., s. 669.

³⁴ https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american_english/logistics, (01.01.2019).

³⁵ <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/logistics>, (01.01.2019).

³⁶ <https://sozluk.gov.tr/>, (01.01.2019).

değişebileceğine ve nitel olarak ise organizasyonundaki planlama birimlerinde değişiklik olabileceğine inanılmaktadır. Zira bu faaliyetler tüm sürecin planlanmasını, örgütlenmesini ve yürütülmesini de gerektirmektedir. Bu, lojistik faaliyetlerin kavramsal olarak içeriğinden ayrılamayacak özellikler taşır. Çünkü ihtiyaç duyulan ürünlerin üretimi/tedariki ve sonrasında bunların son kullanıcı birime ulaştırılması gerekir. Bunların ilki ürün tedarik edilecekse araştırılması, üretilecekse üretime ilişkin çabalar ve her hâlükârda kullanılacak kaynaklar ile ilgili olup ikincisi tedarik edilen malın ulaştırılması, depolanması, bakım tutumu ve kullanımı ile ilgili süreçleri ifade eder.

Lojistik kavramı ekseninde donanma gemilerine bakıldığında, bu gemilerin özellikle buharlı dönem öncesinde uzun mesafelerde dahi kendi lojistik desteğini sağlayacak yeterlikte olduğu görülebilir. Bu konu hakkında tezin ilerleyen bölümlerinde detaylı bilgi verileceğinden burada kısaca belirtmek gerekirse bu döneme ilişkin en zorlu şartlara sahip ikmal malzemesi su idi. Yiyecek yetersiz koşullarda muhafaza edildiyse de gemide stoklanabiliyordu. Fakat, buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla birlikte yakıt, donanma gemileri için en büyük ihtiyaç halini aldı. Bu nedenle denizci devletler 19. yüzyılın ikinci yarısının sonlarına doğru kendilerine has bir güç göstergesi olarak kömür istasyonları ağı kurmak zorunda kaldı. Gemileri ilgilendiren tüm lojistik sistem düşünüldüğünde, üç temel tedarik yöntemi olarak ihtiyaç duyulan her çeşit malzeme gemide/ güvertede bulundurulabilirdi, yerel kanallar üzerinden tedarik edilebilirdi veya üslerden sağlanabilirdi³⁷. Bu tezde de gösterildiği üzere Osmanlı Donanmasının gemileri için üç tedarik yöntemi de kullanılmaktaydı. Geminin çeşitli güvertelerinde bulunan ambar ve depolarda, dolap ve kamaralarda muhafaza edilen türlü ikmal malzemeleri vardı. Osmanlı merkez üssü olan İstanbul ile taşrada bulunan komodorluklar ve ambarlar, tedarik sağlanan üslerdi. Osmanlı gemileri üçüncü metot olarak mahalli olanaklardan da faydalanırdı. Yüzyıllardır zaten kullanageldiği bir sistem olan yerli müteahhitlerle yapılan kontratlar özelinde tedarik sağlanırdı. Osmanlı Bahriye lojistiğinde üç yöntemin de pek tabii bir şekilde en uygun form ve fiyatlarda kullanılabilmesine ilişkin yönetsel çabalar bulunmaktaydı.

Bu çalışmanın üçüncü bölümünde anlatıldığı üzere, kendi suları dışında bulunan yabancı donanma gemilerinin bahsi geçen üç yöntemle de ihtiyaç teminine çalıştığı görülmüştür. 19. yüzyılın ikinci yarısı ile 20. yüzyılın ilk çeyreğine ilişkin yabancı

³⁷ Leighton, a.g.m., bkz.

gemilerinin uygulamaları Osmanlı coğrafyası özelinde araştırılmış ve ulaşılan bilgiler onların lojistik hassasiyetini ortaya koymuştur.

Lojistik kavramına ilişkin sunulan bilgilere ek olarak NATO tarafından yapılan kavramsallaştırmaya kısaca değinilecektir. Burada doğru malzemenin, doğru yerde ve doğru zamanda bulundurulması mantığı ağır basmaktadır. Daha net bir tanımla lojistik; askeri kuvvetlerin intikali ve idâmesini gerçekleyen ve bunun planlamasını içeren bir bilimdir³⁸. Görüldüğü gibi kavram hem bir bilim mertebesine oturtulmuş hem de süreklilik arz eden bir plan çerçevesinde işletilmesi gerekli görülmüştür. Özellikle 19. yüzyılda lojistik kavramının oluşmasıyla ona bir değer yüklendiği ve zamanla öneminin arttığı hatırlanırsa, 1949 yılında kurulan NATO tarafından doğrudan dikkate alınmıştır. Kurum lojistik faaliyetlere büyük önem yüklemiş, o olmadan bir operasyonun sürdürülebileceğine olanak vermemiştir. NATO, bir dizi hizmet ve sorumluluklar içeren lojistik anlayışını bu kapsamda geliştirerek, üretim, hizmet ve tüketim lojistiği kavramlarını uygulamaya sokmuştur. Esas fonksiyonlar tedarik, onarım, intikal ve ulaştırma, petrol tedariki, altyapı mühendisliği ve sıhhi destek faaliyetlerinden oluşmuştur. Bu fonksiyonlar içinde tasarım ve geliştirme, satın alma, depolama, ulaştırma, onarım, tahliye ve malzemenin imhası, personelin ulaşımı, tesislerde süren çeşitli faaliyetler ve bu tesislerin inşa ve onarımı, hizmet satın alımına ilişkin faaliyetler ve sıhhiye ile ilgili faaliyetler dikkat çekmektedir. Bugün bu şekilde düzenlenen fonksiyonlar, 19. yüzyıl ile 20. yüzyıl başlarındaki fonksiyonlara nazaran nadiren değişiklik arz eder. Diğer bir deyişle aralarında yalnızca petrol örneğinde olduğu gibi malzeme yönünden ve teknolojik değişime uygun olarak adaptasyonlar haricinde değişim yoktur. Aynı şekilde NATO'nun bugün üzerinde durduğu lojistiğin temel ilkeleri de stratejinin savaşa dahil olmasından bu yana zaten komutanların ilgi odağındadır. Bu ilkeler, müşterek mesuliyet, otorite, operasyonel gerekliliklerin sağlanması önceliği, iş birliği, koordinasyon, barış, savaş ya da kriz dönemlerinde iâşenin sağlanması, yeterlilik, etkinlik, esneklik, şeffaflık olarak sıralanabilir. Bu çalışmada her bir ilke tek tek incelenmemiş olsa da ikinci bölümde bazı temel unsurlar belirlenmiş ve araştırma bu kapsamda yapılmıştır.

³⁸ https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_61741.htm, (01.01.2019).

Lojistik kavramının sözlük anlamlarına değindikten ve bu çalışmadaki anlamına bir giriş yaptıktan sonra kavramın ortaya çıkışı ile üzerinde gerçekleştirilmiş olan tartışmalara kronolojik olarak aşağıda değinilmiştir.

Bilindiği üzere, Sanayi Devrimi'nin peşi sıra 19. yüzyıldan itibaren deniz teknolojisinde sınır tanımayan ve sürekli gelişim gösteren bir dönüşüm yaşandı. Denizcilik alanında güçlü olmak isteyen büyük devletler tarafından gerçekleştirilen bu dönüşüm lojistik unsurları öne çıkaran öğeler de içeriyordu. Yeni teknolojiye uyum sağlaması gereken zabıt sınıfı başta olmak üzere tüm personel bu değişime ayak uydurmak zorundaydı. Yürütülmesi gereken görevler, uluslararası seyir esaslarına uygun hareket etmek zorunda olan gemiler ve bu gemiler üzerinde bulunan silah ve toplar artık eski yöntemlerden farklı olmakla kalmayıp her an modası geçecek durumdaydı. Bazı büyük devletler, kendi iç düzenlemelerini mükemmel bir şekilde tamamlayıp birçok devlete bu alanda destek olacak danışmanlar ihraç ettiler. Bir yönüyle gidilen ülkede gerçekleşme ihtimali olan her olasılığı, o toplumun kendi beşerî unsurlarından daha çabuk ve net bir şekilde kavramış oldular.

Dönüşüm, dar bir coğrafi bölgede yaşanmadı; tüm dünya denizciliği bu dönüşümden nasibini aldı. Bu nedenle her bir devlet, değişen dünya düzenine göre yenilediği sistemlerini idâme ettirebilecek gücü barındırmalıydı. Kısaca lojistik olarak ifade edilebilecek unsurlar, bahri anlamda gelişmek isteyen tüm devletlerin özellikle üzerinde durdukları konuların başında gelmeye başladı. Dolayısıyla, gemi sahipliğinden bu gemilerin bakım tutumuna, personel eğitiminden teşkilat yapısının sıkıntısız işleme becerisine, haberleşme ve muhabere ağının gücünden, iâşe, ulaştırma ve sağlık hizmetlerine kadar tüm detayları içinde barındıran lojistik operasyonlar daha fazla önem kazandı. Artık hiçbir askeri mevcudiyet güncel değişimlere sahip olmadan var olmayı başaramayacak ama aynı zamanda çağdaş yazarların da ifade ettiği gibi bu durum askeri sistemlerin de en büyük bağımlılığı olacaktı. Lojistik beceriye bu denli bağımlılık kendini hiç bu kadar belli etmemişti. Zira rüzgâr gücünden ziyade buharlı makinelerle hareket eden gemiler ile bunların ihtiyaç duyduğu yakıt ve seyir aletleri, yeni sistemlerle donatılan top ve torpidolar ile bunların yeni tip mermileri, bulaşıcı hastalıklardan koruyacak ilaçlar, askerin kendi sorumluluğuna verilmeyecek kadar hassas olan gıda sistemi, 19. yüzyılın en önemli bağımlılıkları halini alırken bunları sağlayacak güçlü ekonomiler düvel-i muazzama adıyla anılmaya devam etti.

Özellikle Jomini (1779-1869), Clausewitz (1780-1831) ve Mahan (1840-1914) lojistik konusuna 19. yüzyılda ışık tutanların başında gelmektedir. Lojistik kavramını ve onun savunma sistemindeki yerini sistemli bir şekilde ilk kez araştıran asker ve teorisyen olan Carl von Clausewitz ve Antoine Henri Jomini, 19. yüzyıl Prusya ve Fransa askeri kuvvetlerinin formasyonunda doğrudan ve dolaylı olarak etkili olmuştur³⁹. Terimin ilk kullanıcısı, 1830'lu yılların ikinci yarısında kavramın askeri yönünü ortaya çıkarmak suretiyle özellikle Napolyon Savaşlarını incelediği *the Art of War* adlı eser özelinde General Jomini oldu. Bir açıdan bakıldığında Jomini'nin sistemli ve başarılı bir şekilde ilk kez savaş teorisini tanımlama çabası onu modern askeri düşüncenin kurucularından biri yaptı⁴⁰. Ona göre savaş teorisi, strateji, taktik ve lojistik üçlüsünden oluşmaktaydı ve bu teori askeri becerinin önemli bir parçasıydı. *Major general des logis* olarak tanımladığı lojistik, orduların hareketinin pratik sanatı olarak açıklanabilir. Jomini tarafından "*Lojistik, orduları hareket ettirme sanatıdır...sözün kısası, stratejik ve taktik girişimlerin icrasıdır*" şeklinde tanımlansa da literatürde kavramsallaştırılmasında veya savaş teorisinde konumlandırılmasında bir başarısızlık söz konusu olmuştur⁴¹. Detaylı olarak kavramsallaştırıldığında ise askeri kuvvetlerin hareket ettirilmesiyle ilgili planlama, idare, tedarik, konaklama, karargâh, köprü ve yol yapımı, savaş alanı ile ilgili oldukları sürece keşif ve istihbarat olarak karşılığını bulmaktadır. Jomini, yeni lojistiğin, strateji ve taktik kombinasyonlarının uygulanmasında yer alan tüm işlevleri içeren genel kurmayların yanı sıra generallerin bilimi halini aldığını ifade etmiştir⁴². Jomini'nin lojistik ile savaş arasındaki yakın ilişki üzerine kurduğu teorik yaklaşıma ek olarak stratejinin değeri ve konsantrasyon ilkesi de Mahan tarafından kullanılmıştır. Ayrıca ona göre deniz üsleri ve filonun bu üslere erişimi, başarılı bir denizcilik stratejisi için temel unsurdur⁴³. Donanma üslerinin tipleri, sahip olması gereken özellikler ve konumlandırılma stratejisini detaylı şekilde işleyen Mahan, dönemin büyük güçlerine de

³⁹ Vladimir Prebilib, "Theoretical Aspects of Military Logistics", *Defense & Security Analysis*, 22: 2 (2006), s.161.

⁴⁰ The Editors of Encyclopaedia Britannica, "Henri, baron de Jomini", <https://www.britannica.com/biography/Henri-baron-de-Jomini>, (20.03.2021).

⁴¹ Proença Domício and Érico Esteves Duarte, "The Concept of Logistics Derived from Clausewitz: All that is Required so that the Fighting Force can be Taken as a Given", *Journal of Strategic Studies*, 28: 4 (2005), s. 647-648.

⁴² Leighton, a.g.m., bkz.

⁴³ Milan Vego, *Naval Classical Thinkers and Operational Art*, US: Naval War College, 2009, s. 2.

stratejik bakış açısı kazandırmıştır⁴⁴. Özellikle buhar teknolojisi, gemilerin yakıt almadan hareket etmesini imkânsız kılıyor ve bu nedenle kömür ambar ve depoları elzem bir hal alıyordu. Ayrıca ihtiyaç duyulan mühimmat ve gıdanın tamamının gemide taşınması mümkün olamayacağı için yakıttan sonra en önemli tedarik malzemesi olarak bu maddelere dikkat çekmiş ve donanmanın bel kemiği olan üs kavramını bu anlamda zenginleştirmiştir.

Savaş teorisinde savaşan tarafların sayıları arttıkça bu grupların içinden belirli bir kesim sadece destek sağlamak üzere tahsis edilmeliydi⁴⁵. Askerlerin intikaliyle birlikte kalacakları yeri ve tedarikini kavramsallaştırarak, lojistik faaliyetleri taktik ve stratejiyi uygulamayı mümkün kılan bir unsur olarak görmüştür⁴⁶. Oldukça önem taşıyan bu sistemde bir hata ya da dikkatsiz davranış kartopu etkisi yaratarak tüm diğer çabaları etkileyebilmekteydi. Lojistik, ikmal malzemelerinin sağlanmasından onarım faaliyetlerine, satın almadan gıda ve suya, depolamadan imalata çok çeşitli yapıları barındırdığından çok çeşitli kurumları da içermektedir. Üretim ve tüketim faaliyetleri kapsamında oluşturulan kurumlar vardır ve her biri teşkilat yapısındaki sorumluluk alanıyla ilgili lojistik organizasyonunu yürütmektedir. Bu işlem; planlama, uygulama ve kontrol ana ekseninde, ama maddi kaynaklara bağlı olarak değişebilmektedir.

Askeri stratejist Clausewitz, lojistik hizmetlerini, kitabı *On War* isimli eserinde işlemiştir. Clausewitz, lojistik faaliyetleri askeri organizasyon içerisinde taktik ve stratejinin yanında oldukça önemli bir unsur olarak ifade ederken, kavram ve içerik üzerindeki düzenlemeleri lojistik sürecine daha ciddi bir anlam yükledi. Taktik teorisi, savaşta askeri kuvvetlerin kullanımı; strateji teorisi, ise muharebenin amacı için muharebeyi ifade ederken üçüncü harp bölümü, savaş araçlarının toplanması ve iyileştirilmesi ile savaş hizmetine dönüştürülebilir kaynakların geliştirilmesi adımlarını dikkate alarak etki alanını genişletmiştir⁴⁷. Tedarik için çeşitli metotlara vurgu yaparak lojistik faaliyetlerin sadece savaş alanında silah, mühimmat ve diğer zorunlu ihtiyaçları karşılamak değil fakat aynı zamanda gıda, elbise ve ilk yardımın da sağlanması gereğini

⁴⁴ Alfred T. Mahan, *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, Boston: Little, Brown, and Co, Cambridge: The University Press, 1911, ss. 200-243.

⁴⁵ James A. Huston, *The Sinews of War: Army Logistics, 1775-1953*, Washington D.C.: United States Army, 1966, s. 692.

⁴⁶ Prebilic, a.g.m., s. 162.

⁴⁷ George C. Thorpe, *Pure Logistics: The Science of War Preparation*, Rhode Island: Naval War College Press Edition, 1997, s. 9-10.

konsepte eklemiştir. Prusya'nın dahil olduğu savaşları ve buradaki taktiklerini inceleyerek, gıda temininin hangi durumda ne derece önemli olduğunu belirtmiştir⁴⁸. Bu sayede aslında önemli bir ayrımı da ortaya çıkarmıştır.

Bu teorisyenlerin incelediği savaşlar özelinde kavrama ilişkin farklı anlamlar oluşmuşsa da bu kavram, ortaya çıktığı 19. yüzyılda daha da genişletilmiş oldu. Karargâhın kurulmasına gerek duyulmadan yapılan savaşların artması ile askerî harekât daha karmaşık bir hal aldı ve görevli subayların vazifeleri arttı. Uzak mesafelerde yapılan savaşlarda tedarik yöntemleri olarak depo ve cephanelikler daha gerekli ve kullanışlı hale geldi. 19. yüzyılda süre giden Osmanlı Bahriyesi modernleşme çabalarında Birleşik Krallık, Fransa ve Almanya'nın önemli rolleri hatırlanacak olursa, bu teorisyenlerin onlarda bıraktığı etkilerin sonuçları Osmanlı bahri yapısını da etkilemişti.

Dönemin en önemli deniz stratejist ve tarihçisi olarak kabul edilen Mahan'ın güçlü denizciliği; donanmaya, deniz ticaretine ve üslere bağladığı yukarıda belirtilmişti. O da lojistiği başarı için kilit unsurlardan biri olarak görmüştür. Bilakis 1880'li yılların sonunda lojistik kavramını ABD denizciliğinin kullanımına sunmuş ve deniz gücü teorisinde *the Theory of Sea Power* kavramını ortaya çıkarmıştır. Özellikle 20. yüzyıl başlarında ekonomik temelleri de dikkate almasıyla birlikte lojistik kavramını genişletti. Böylece lojistik kavramı hem sanayi seferberliğini hem de savaş ekonomisini kapsamaya başladı. Mahan ve çağdaşı diğer stratejistler deniz gücüne sahip olan devletler üzerinde etki bırakan teorisyenler oldular ve fikirleri birçok donanmada sadece anlaşılacakla kalmadı uygulama alanı da buldu. Modern denizcilik tarihinin babası unvanına sahip Mahan, Jomini'nin eserlerinden etkilenmiş ve tarihten dersler çıkarıp evrensel olarak uygulanabilirliğinin çabasını vermiştir⁴⁹. Ona göre lojistik, orduları hareket noktasına götürüp tedarik sorununu kontrol ettiği için askeri becerinin önemli bir parçasıdır; orduları hareket ettirme sanatıdır. Strateji ve taktik arasında mantıksal olarak varlığını korumaktadır⁵⁰.

Mahan, savaşın başarıyla idaresinin bir bilim değil sanat olarak görülmesinin nedenlerini açıklamaktadır. Ona göre bilim kanıtlanana kadar bir şey ifade etmez ve sonuca ulaştığında ise yalnızca keşfeder ve öğretir; fakat değiştirmeye gücü yoktur. Sanat

⁴⁸ Prebilic, a.g.m., s. 161.

⁴⁹ Vego, a.g.e., s. 1.

⁵⁰ *Mahan on Naval Warfare: Selections From the Writing of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, Ed. Allan Westcott, Boston: Little, Brown, and Company, 1918, s. 49.

ise malzemeleri kullanarak ondan sonsuz şekilde yeni formlar yaratır. Prensip ve kurallar sanatta da vardır; fakat ona pranga vurmaz ya da engellemez. İşler yanlış gittiğinde uyarıcı bir rehber niteliğindedir. Bu nedenle savaşın idaresi bir sanattır; kaynağı insan aklıdır, birçok durum ile iştigal eder, belirli ilkeleri kabul eder, ama bunun ötesinde sanatçının dehasına ve malzemenin tabiatına göre tecelli eder⁵¹. Dolayısıyla, lojistiğe konu mal ve hizmetlerin nitel ve nicel yeterlikte olması ona anlam verir. Mahan kara ile deniz kuvvetleri arasındaki farklara da değinir: Filolar muhabere olanaklarını yanlarında taşırlar ve ikmal malzemelerinde farklılık söz konusudur. Uzak bölgelerde yapılacak operasyonlarda tedarik sorunu ise her zaman önemini korur. Kömür ve cephanenin daha hızlı yenilenme ihtiyacı söz konusu olduğundan tedarik hattı ve bunun korunması en büyük sorundur. Denizaşırı operasyonlarda haberleşme ve muhabere, kömür tedariki, destek gemilerinin dağılımı ve korunması, kömürün ticari gemilerle sağlanması durumunda onların kömür ihtiyacı önem kazanmıştır. Ayrıca devletin, kömür sağlayan deniz güçleri ile savaşması durumunda kendi kömür ihtiyacını nasıl ve nereden tedarik edeceğine ilişkin hazırlıkların ne kadar lüzumlu olduğuna değinmiştir⁵².

Bahsi geçen üç teorisyene ek olarak Thorpe'den da bahsetmek gerekmektedir. 1917 yılında yayımlanan *Pure Logistics: The Science of War Preparation* isimli eserinde George C. Thorpe (1875-1936), lojistik, strateji ve taktik kavramlarını üçlü grup olarak sentezlemiştir. Lojistiğin bu üçlüdeki mantıksal işlevinin, savaşın yürütülmesi için geleneksel tedarik ve ulaştırma hizmetleriyle birlikte savaşın finansmanı, gemi inşası ve mühimmat imalatı gibi diğer savaş ekonomisi unsurlarını da dahil eden tüm araç, insan ve malzemenin sağlanması ile ilgili olduğunu belirtmiştir⁵³. Eserinin ön sözüne bakıldığında, bu üç kavram içerisinde lojistiğin özellikle altını çizdiği görülür; ayrıca bu kavramın yetersiz akademik ilgiye mazhar olduğunu da belirtmiştir⁵⁴. Lojistik kavramını kuramsal (pure) ve uygulamalı (applied) olarak ayrı ayrı tanımlamıştır. Kuramsal lojistik, lojistik teorisine, yani onun savaş bilimindeki kapsamı ve işlevine, organizasyonun ana hatlarını da dahil ederek yalın bir bilimsel araştırma katmaktadır. Uygulamalı lojistik ise kuramsal tanıma dayanarak, genel ilkeler çerçevesinde savaş hazırlığı ve savaş boyunca

⁵¹ Mahan, *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, s. 299.

⁵² Alfred T. Mahan, *Naval Administration and Warfare: Some General Principles with Other Essays*, London: Sampson Low, Marston, & Co. Ltd., 1908, s. 206-207.

⁵³ Leighton, a.g.m., bkz.

⁵⁴ Thorpe, a.g.e., s. 1-5.

hazırlıklı olmak için lojistik alanda iş bölümü yapmakla ilgilidir. Bu nedenle kavramsal lojistik birkaç sayfada ifade edilirken uygulamalı lojistik; iâşe ve diğer ikmal malzemeleri, ulaştırma, savaş maliyesi, gemi inşa, savaş malzemeleri gibi çok sayıda konuyu kapsamaktadır⁵⁵. Clausewitz'in tanımına yer veren Thorpe, onun yapmış olduğu lojistik tanımını oldukça dar kapsamlı bulduğunu ifade etmektedir. Oysa büyük bir askeri operasyon, lojistik unsurların bir bütün olarak ele alınmamasından ve eş güdüm ile organize edilmemesinden dolayı kaybedilebilmektedir⁵⁶. Barış zamanında lojistik organizasyonun önemine de değinen Thorpe, işgücünün savaş için hazırlıklı olması gerektiğini, olası savaş durumunda madenlerden tersânelere tüm organizasyonu yürüten çalışanların işlerine vatan sevgisiyle bağlı olması gerektiğini ifade etmektedir. Ona göre girişimcilere bağlı kurumların bu sistem içerisinde zorluklar çıkaracağı açıktır⁵⁷. Zira devlet yönetimindeki fabrikalarda çalışanları savaş durumunda çalıştırmaya devam etmek bir nevi kolay olsa da özel sektörün elinde bulunan fabrikalarda bu durum o kadar da kolay görülmemektedir.

Albay Thorpe tarafından yapılmış bir başka tarif daha vardır ki, bu tarifi bulduğu kitap Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri için resmi lojistik tedrisatının ilk örneklerinden biri olmuştur: “*Sevkuiceş ve tâbiye askerî harekâtın idaresi için şemayı temin eder. Lojistik buna göre vasıtaları sağlar*”⁵⁸. Bu kapsamda birbiri ile ilişkili olarak temel esaslar ve ana veçheler ortaya çıkarılmıştır. Temel esaslar; ihtiyaçların tespiti, tedariki ve dağıtılmasıyla ana veçheler de teşkilat, planlama, icra ve murâkabe olarak belirlenmiştir. Buna ek olarak gemi, üs ve ilgili tesislerin inşaatı da lojistik faaliyetler kapsamında değerlendirilmiştir. Lojistik planlamada ise ciddi ölçüde istatistiki bilgiye ihtiyaç olduğundan sağlam bir kayıt işinin tesis edilmesi ve idâmesi ihtiyaçken, fazlaya kaçmadan yeterli ölçüde tedarik edildiğini gözlemlemek plancının sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir⁵⁹. İstatistiki verilerin toplanması ve arşivlenmesine de zamanla geçilmiş olduğu düşünülmektedir. Yine aynı dönemde milli yayınlarda ortaya çıkan bir başka lojistik kavramı, teşkilatla özdeşleştirilmiştir. Lojistik, levâzım teşkilatı ile ilgili olup sevk ve idare işidir. Hem savaş hem barış zamanında oldukça kıymetli faaliyetler

⁵⁵ Thorpe, a.g.e., s. 5; Eccles, a.g.e., s. 44.

⁵⁶ Thorpe, a.g.e., s. 11.

⁵⁷ A.g.e., s. 68-69.

⁵⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Lojistiğin Temel Esasları ve Veçheleri*, Çev. Zahit Kırışlı, 395 Sayılı Donanma Dergisinin Eki, Deniz Basımevi, 1951, s. 3.

⁵⁹ A.g.e., s. 13.

bütünü olup; “*donanmanın, tabiyevi, diğer bu gibi evsafı ile ikmali, fennidir*” ve donanmanın seyirleri sırasında yaptığı sarflar, personelin iâşesi, yakıt, mühimmat, tamamının ikmali, gemilerin onarım ve bakımı gibi konuları içerir⁶⁰.

Lojistik faaliyetler, daha modern zamanlara ilerledikçe, araştırmacıların da ifade ettiği gibi, ara verilemeyecek önemli bir süreç olarak algılanmış ve bu süreçteki en ufak bir kesinti veya ihmalin askeri savunma becerilerini olumsuz etkileyeceği belirtilmiştir. Modern lojistik teorisinde gözle görülür bir etki yaratan Henry Eccles’e (1898-1986) göre lojistik, ulusal ekonomi ile muharebe kuvvetleri arasında bir köprüdür⁶¹. Onun teorisinde lojistik ve strateji arasında önemli bir bağlılık söz konusuyken ekonominin rolünün gittikçe arttığını söylemek yanlış olmaz. Eccles, lojistiği kartopu metaforuna dayanarak *lojistik güçlerin boyutu ne kadar büyükse o kadar fazla kendini tüketir hale gelir* fikrini ortaya atmış ve lojistik yapılanmanın önemini altını çizmiştir. Lojistiği, muharebe güçleri için destek yaratmak ve onu sürdürmek olarak tanımlamış ve bu kavramı geliştirmiştir. Bir tuğamiral olan Eccles, 1959 yılında yazdığı *Logistics in the National Defense* adlı eserinde, lojistiği ülkenin ekonomisinde askeri unsur ve askeri operasyonlarda ekonomik unsur (muharebe güçlerini ulusal ekonomideki kökleriyle birbirine bağlayan faaliyetler zinciri veya köprüsü) olarak öngören kavramsal bir çerçeve geliştirmiştir⁶². Bu sayede strateji ve lojistik arasındaki yakın ilişki, stratejinin ekonomik duruma bağlı olduğu gerçeğiyle başlamaktadır. Özünde, ekonomik faktörler stratejinin hedeflerini etkilerken bu kavramlar kendi aralarında da iç içe geçmiştir ve ekonomik-lojistik faktörler uygulanabilir stratejinin doğasını etkileyerek onu sınırlandırmaktadır. Bu nedenle strateji, lojistik ve taktik arasındaki karmaşık ilişkiler, askeri kuvvetlerin oluşturulması ve dağıtımı gibi planları belirlemektedir⁶³. Oluşturulacak üsler ve askeri güçler de en nihayetinde stratejik-lojistik bir hedef taşımaktadır. Bu nedenle, tüm askeri oluşumlar da ekonominin sınırlılıkları çerçevesinde ortaya çıkarılabilir. Burada teorik olarak, stratejik-lojistik imkân ve kabiliyetlerin milli bir ekonomik güce sahip olmayla yakından ilişkili olduğu görülmelidir. Bu husus ülkeler için hem bir kısıttır hem de üstünlük yaratan önemli bir yetkinliktir. Bu kapsamda ortaya çıkan yapının operasyonel üstünlüğü de lojistik becerilerde kendini göstermektedir.

⁶⁰ Işın, a.g.e., s. 90.

⁶¹ Eccles, a.g.e., s. 56.

⁶² Leighton, a.g.m., bkz.

⁶³ Eccles, a.g.e., s. 30-32.

19. yüzyılın başlangıcında gerçekleşen Napolyon savaşları sırasında Fransız ordusunun lojistik teşkilatlanması, detaylıca planlanmış bir yapıya sahipti. Bu nedenle Napolyon, tüm bahsi geçen stratejistlerden önce, lojistik stratejilere katkı sağlayan bir komutan olarak literatürde yerini almıştır. Ona göre “*ikmal ve intikal unsurları hakkında gerçek bilgi her liderin en temel planı olmalıdır. Lider ancak o zaman o unsurlarla ilgili nasıl ve ne zaman risk alacağını bilebilir ve savaşlar risk alarak kazanılır*”⁶⁴. Bir taraftan müttefikleri ile anlaşmalar yapmış diğer taraftan denizyollarını uygun bir şekilde kullanmış; tedarik yöntemlerini, depo ve ambarlarını sayıca artırmış aynı zamanda içeriğini de zenginleştirmişti. Görüldüğü gibi lojistik, doğru insan/ yöntemi ve doğru tedarik malzemelerini, doğru yerde, doğru zamanda ve uygun koşullarda bir araya getirmek ile alakalıdır. Bu da bir ordunun yaşaması, hareket etmesi ve varlığını koruması için önemlidir⁶⁵. Bu sebeple, 19. yüzyıl içerisinde donanmaların savaş yeteneklerini geliştiren en önemli açılımlardan bazıları, denizde ikmal örneğinde olduğu gibi, lojistik alanında yaşandı. Böylece bir dereceye kadar lojistik gereksinimlerde karaya bağımlı olma zorunluluğu ortadan kaldırılmaya çalışıldı. 19. yüzyıl boyunca gelişen teknoloji donanmalarda hızın önemini artırmış ve lojistik faaliyetlerin eksiksiz tamamlanması gereğini zorunlu kılmıştır. Böylece başta hareket mekanizmasının en önemli ihtiyaç malzemesi olan kömür olmak üzere tüm ihtiyaçların zamanında tedariki, depolanması, dağıtımı ve tüketimi ile ilişkilendiren lojistik güç, dönemin deniz gücünün olmazsa olmazı haline gelmiştir. Bu kapsamda lojistik üsler, ambar ve depolar ve haberleşme olanakları devletlerin deniz politikalarında daha fazla önem kazandı. Özetle, lojistik ihtiyaçların ilk ortaya çıktığı Asurlular ve Romalılardan bugüne lojistik prensipleri olan öngörü, ekonomi, esneklik, basitlik ve iş birliği gerekliliği değişmemiştir⁶⁶. Fakat lojistik kavramı savaşın kendisi kadar eski olsa da savaşların evrimi gibi lojistik teorisi de değişmeye devam etmişti. Gemilerde makinaların kullanımı, silahların değişmesi, ulaştırma sistemlerinde değişim, savaş sanatında değişim gibi birçok yenilik, lojistik faaliyetlerini de doğrudan ya da dolaylı bir şekilde etkiledi. Harplerde değişim lojistik faaliyetlerin uygulanmasında ciddi ve beklenmedik değişikliklere neden oldu⁶⁷. Modern donanmalar çağının erken dönemini anlatan bu çalışmada lojistik kavramının her iki

⁶⁴ U.S. Marine Corps, *Logistics, Department of the Navy*, Washington DC, 1997, s. 35.

⁶⁵ Huston, a.g.e., s. viii.

⁶⁶ David M. Moore et al., “Learning from Past Defence Logistics Experience: Is What is Past Prologue?”, *Royal United Services Institute for Defence Studies*, 2000, s. 15.

⁶⁷ U.S. Marine Corps, s. 37.

şekilde, yani hem doğrudan hem dolaylı, etkilenecek değiştiğini ifade etmek mümkündür. Hem malzemelerin esas değiştiğinden temini ve kullanımı farklılaşmıştır, hem de savaş sırasında lojistik sistem taşıdığı mühim görevler temelinde bir plan çerçevesine alınmak zorunda kalınmıştır. Zira lojistik depo ve araçlar savaşlarda düşmanın hedef noktalarının başında gelmiş ve anlık muhabere hiç olmadığı kadar önem kazanmıştır. 19. yüzyılda hiç hız kesmeyen teknolojik yenilikler; ikmal malzemelerinde tecrübe edilen köklü değişiklikler nedeniyle onların taşınması ve tüketiminde olduğu kadar, işgücünün temini ve yönlendirilmesinde de değişim yaratmıştır. Ülkelerin deniz kuvvetlerinde bu kesintisiz değişkenliğe verilen tepki farklılaşmış; bu da genel lojistik teorisinin aslında devletler özelinde öznelleşmesine vesile olmuştur. Bu çalışmada, Osmanlı Bahriyesi özelinde ortaya çıkan bu öznel lojistik yapı detaylı bir şekilde aydınlatılmaya çalışılmıştır.

Lojistik teorisinde son olarak lojistik seviyelerin açıklanması gereği vardır. Stratejik, operasyonel ve taktiksel savaş seviyelerine karşılık olan ve aynı şekilde adlandırılmış olan lojistik seviyeleri vardır. Bu farklı seviyeler hem malzeme ve mesafe özelinde hem de odak noktası bağlamında birbirinden ayrılmaktadır. Bunlardan ilki olan stratejik lojistik seviyesi, operasyonel lojistiğe nazaran daha büyük mesafeler ve daha büyük miktarlarla alakalıdır. Operasyonel lojistik seviyesi ise taktiksel lojistik seviyesine nazaran daha büyük miktar ve mesafeleri ifade eder. Etkili destek bu üç lojistik seviyesinin başarılı bir şekilde uygulanmasına bağlıdır⁶⁸. Bir anlamda stratejik seviye diğerlerinden daha uzun yılları ifade eden bir özelliğe de sahiptir ve kuvveti ayakta tutacak ileri görüşlülük burada yapılan planlarla alakalıdır. Örneğin kalıcı üslerin oluşturulması ve geliştirilmesi ya da uzun döneme yayılan endüstriyel üretim olanakları stratejik lojistik unsurdur. Bu üslerde taktik lojistik faaliyetlerine destek sağlanması için gerçekleştirilen faaliyetler de operasyonel lojistik seviyesindeki faaliyetlerdir. Örneğin askerlerin nakliyesi için etkili ulaştırma hizmetleri ve savaş boyunca operasyonel seviyede lojistiğin idâmesi operasyonel lojistiktir. Taktiksel lojistik ise savaş alanı ile ilgili olup anlık sağlık hizmetleri, intikal, gıda tedariki bu seviye için örneklendirilebilir. Tüm lojistik sistemler iki ana elemente sahiptir: üslerden oluşan dağıtım sistemi ve dağıtım prosedürü ile komuta ve kontrol⁶⁹. Bu üslerden bazıları ana üs ve bazıları ileri üs olurken bu yapı dağıtım sisteminde olduğu gibi her devlette farklı bir uygulama alanı

⁶⁸ A.g.e., s. 48-49.

⁶⁹ A.g.e., s. 53.

bulabilmektedir. Komuta ve kontrol ise lojistik sisteminde tercih edilen tüm araçları aktif şekilde kullanıma sokan güçtür ve bu güç olmadan en iyi sistemler bile işlevsizleşir.

Tüm bu kavramsal girişten hareketle, bu çalışmada lojistik terimi, askeri gücün maksimum seviyesinde mevcudiyeti ve sürekliliği için tüm ihtiyaçların savaşta ve barışta planlı bir şekilde temini, uygun şekilde yönetimi ve onun sürekliliği olarak kullanılmıştır. Deniz (bahriye) lojistiği, deniz kuvvetlerinin idâmesi için ihtiyaç duyduğu malzeme ve ekipmanın belirlenmesi, üretimi veya satın alınması, depolanması, dağıtımı, korunması, üs ve depo inşası, işgücü başta olmak üzere hizmet sağlayıcılarının temini ve eğitimi, her kademedeki bakım-onarım faaliyetlerinin organizasyonu, sağlık hizmetleri ile sağlık malzemelerinin tedariki, ulaştırma, istihkam ve destek kuvvetlerin organizasyonu faaliyetlerini ifade eder. Kavram bütünüyle hem malzemelerle hem insanlarla hem bunların kendi içinde ve arasındaki koordinasyonunu içeren süreçlerle, hem de çeşitli mevkiler özelinde coğrafya ile alakalı olup aslında oldukça karmaşık bir grup stratejik ve stratejik olmayan faaliyetler bütünüdür. Bu süreç barış, savaş ya da geçici kriz dönemleri ayırt etmeksizin sürdürülebilir olmalıdır. Bu nedenle lojistik temelli çalışmalar, bahsi geçen farklı yön ve açılardan hareketle birçok araştırmanın yapılmasını gerektirir. Dolayısıyla, lojistik, daraltılmış bir konu olarak ele alınmaktansa çoğul anlatıların farklı yönleriyle ve aynı anda dikkate alınması gereken bir alandır. Lojistik ayrıca askeri olmayan iktisadi hayat öğeleri taşıyan bir özeliğe de sahiptir. Bu çalışma askeri lojistik konusunu incelemekle birlikte sivil hayattan ayrılmaz parçaları da barındırmaktadır. Zira tedarik, sadece askeri sistem içinde bulunan unsurlardan değil yukarıda da ifade edildiği üzere hem dahilde hem de hariçte bulunan özel sektör unsuru olan firma ya da kişilerden de sağlanmaktadır. Bu yönüyle lojistik bu farklı alanların çalışanlarını birleştiren bir özellik de taşır. Bu husus konunun ne kadar geniş kapsamlı olabileceğini tekrar gün yüzüne çıkarmaktadır. Lojistik sistem üzerinde etkisi olan bu bireylerin sistemi hangi dönemde nasıl etkilediği de çalışmada yeri geldikçe ifade edilmeye çalışılmıştır. Bu sebeple, çalışma planı kapsamında değinilen ana hususların başında kurumsal olarak lojistik faaliyetlerin kontrolü ve bunun gerçekleşmesini sağlayan Bahriye Nezâretinin organizasyon yapısında var olmuş lojistik altyapı birimleri gelmiştir. Ayrıca, teknoloji yapısı üzerinde durulmuş, teknolojik modifikasyon ile gelen yeni beceriler ve zorluklar ile yeni gemiler ve lojistik planlama ilişkisi ortaya çıkarılmıştır. Karadan lojistik destek sağlayan ve Osmanlı Devleti'nin toprak kayıpları ile değişen deniz üsleri ise ayrı ayrı

örneklerle incelenmiştir. Modern donanmalarda lojistik kavramı özellikle yakıt, gıda ve su ikmallerini ön plana çıkarmaktadır. Başta bu unsurlar olmak üzere; mühimmat, ilaç, onarım ve diğer ihtiyaçlar da modernizasyon kavramı dâhilinde incelenmiştir.

5.4. Merkez Üs ve Komodorluklar

Lojistik sistemlerin, üslerden ve komuta ile kontrolden oluştuğu belirtilmişti. Cansız makinalara can verip onu hareketlendirecek kömür, yağ ve çeşitli levâzımâtın gemilere yüklenmesi, ancak hava koşullarından ve düşmandan yana güvenli olan limanlarda gerçekleştirilir ve bu limanlara deniz üssü denir⁷⁰. Her ne kadar gemilerin doğası gereği kendi ambar ve depoları bulunsun da yeterli anlamında belirli sınırları vardır ve gemi makinaları randımanlı seyirler için dinlendirilmelidir. Bu nedenle 19. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla mekanize olmuş gemiler muhakkak bir üsse bağlı olmalı ve teçhizi uygun bir tersânede onarıma alınmalıydı. Teçhizi uygun diye tâbir edilen üsler yeterli ölçüde havuzlama kabiliyetine, ayrıca gemi gövdeleri ile hareket mekanizmalarına uygun onarımı sağlayacak tezgâh altyapısına sahip olmalıydı. Buna ek olarak kömür, erzak, mühimmat ve alet edevat gibi türlü malzemelerin de bulundurulması önemliydi.

Dağıtımın kurumsallaşmış hali olan Tersâne-i Âmire, komodorluklar, taşra tersâneleri ile kömür depo ve ambarları, Osmanlı Bahriyesinin bahsi geçen üsleriydi. Tersâne-i Âmire dışında kalan yerler lojistik faaliyetlerin taşrada yürütüldüğü üslerdi. Bunlardan bazıları kalıcı üs olarak donatılmakta bazıları ise savaş ya da kriz dönemlerinde geçici olarak kurulan tesisler olabilmekteydi.

Yukarıda da bahsedildiği üzere makina gücü, deniz kuvvetlerinin 19. yüzyıl itibarıyla ikmal merkezleri için üsler kurmalarına neden oldu. Merkezde ve taşrada bulunan görevli gemiler ihtiyaçlarını İstanbul'dayken ve oradan seyre başlarken Tersâne-i Âmirede karşılarken, taşrada bulunan gemiler ihtiyaçlarını taşrada bulunan en yakın tersânenen, üslerden veya mahalli olanaklar vasıtasıyla tedarik etmekteydi. İşin özünde aslında tersâne ve üsler birbirinden ayrılmaz parçalar olarak düşünülebilir. Yine de bu yapıların her durumda iç içe olması gerektiği düşünülmemelidir. Kaldı ki, geniş Osmanlı coğrafyası içerisindeki bahri yapılanmada birbirinden ayrı tedarik noktaları bulunmaktadır. Örneğin, Çeşme'de, Trabzon'da veya Aden'de bir kömür deposu bulunmakta fakat büyük bir tersâne yapısı bulunmamaktadır. Dolayısıyla coğrafyanın

⁷⁰ Ertuğrul, "Deniz Üslerinin Ehemmiyeti", *Deniz Mecmuası*, s. 331, C. 46, (1934), s. 1.

önem derecesine göre ve zaman aralığına göre her bir tersâne ve üs, yapısal ve yönetsel anlamda farklılıklar arz etmektedir.

Komodorluklar, Tersâne-i Âmire dışında kalan üslerin Osmanlı Bahriye teşkilatındaki adıdır. Diğer bir deyişle, Osmanlı Bahriyesi için İstanbul'da bulunan Tersâne-i Âmire her zaman ana üs iken, ona bağlı olan bu üsler sahip olunan topraklar ile doğrudan bağlantılı olarak şekillenmişti. Tersâne-i Âmirenin ana üs olması nedeniyle bu tür yapıların ana faaliyetlerinden biri olan gemilere koruma sağlama ve fabrika ile atölyede onarım hizmetleri sunma görevleri vardı. Bunların yanında ana tedarik noktası olması hasebiyle eşyanın ve mühimmatın burada stoklandığı birçok ambar ve mahzene de ev sahipliği yapmaktaydı.

Üsler, deniz kuvvetinin ana unsurlarından olup görevine göre ana üs, ileri üs, harekât üssü, yığınak üssü gibi isimler alır. Donanmayı ikmal eden bu yerler, savunma ve taarruz etme gücünün oluşturulduğu yerlerdir. Onedenle üslerin güçlü bir şekilde mevcudiyeti, donanmanın emniyet ve müdafaası ile taarruz kabiliyetini sağlar. Deniz üsleri, yakıt ve yağ, levâzım ve teçhizat, cephaneye, yedek parça, alet ve edevat teminiyle birlikte her nevi bakım onarım faaliyetlerini gerçekleştirmek üzere kurulmuştur. Üss-i bahrî olarak anılan bu bölgeler aynı zamanda tüm kuvvetler için barınma ve sığınma bölgeleri olup harp hazırlıklarının tesis edildiği mevkilerdir⁷¹. Görüldüğü gibi donanmanın tesirli olabilmesi için üs ve ilgili tesisleri önemlidir. Donanmanın gerek anavatanında gerekse açık denizde dayanak noktalarına ihtiyacı vardır. Her türlü onarım ve tedarikin sağlandığı lojistik destek noktaları olan üsler ayrıca filoların savunmasını gerçekleştirir⁷². Genel bir lojistik sistemin kurulması ve özellikle devletin kendi uzak topraklarına erişimini sağlaması, sistematik bir üs kabiliyetine bağlıdır. Bu en net şekilde Birleşik Krallık'ın koloni kurma sürecinde gözlenebilir. Özellikle uzak mesafeler için tedarik yeteneği, sistemleştirdikleri lojistik üs kabiliyeti sayesinde elde edilmiştir. Bu yapısal iyileştirme sayesinde deniz gücü kara kuvvetini beslediği gibi, kendi kuvvetini de daim kılmıştır. Üsler ne kadar güçlü olursa donanmalar o ölçüde varlık gösterebilmiştir. Bu durum, neden lojistik kavramının 19. yüzyılla birlikte önem kazandığını açıklayabilir. Denizde olan gemiler için modernleşen lojistik destek faaliyetleri sunmak, hem anakaradan uzak bölgelere sahip olma hem de sahip olunan bölgeleri elde tutabilme

⁷¹ Işın, a.g.e., s. 50-51.

⁷² Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Deniz Harp Tarihi*, s. 2.

açısından mühim olmuştu. Özellikle modernleşen gemilerin denizde kalış sürelerini uzatmayı amaçlayan yeni uygulamaların başlamasıyla karaya bağımlılığın en aza indirilmesi planlanmıştı. Bu nedenle, 19. yüzyılda savaşta ya da barış sürecinde, ülkelerin uzak denizlerde bayrak gösterme başarısı, onların lojistik kabiliyetlerindeki üstünlüğü ile yakından ilişkilendirilmelidir.

Tekrar komodorluklar kavramına dönüldüğünde, komodorun tanımıyla devam etmek gerekir. Özel bir sancağa sahip olan komuta gemisini yürüten subay olan komodor harp gemilerinden oluşan bir filo ya komutanlık ederdi. Komodor için birinci ve ikinci sınıf ayrımı vardı ve komodorlar çatal flamaya sahipti. İngilizce Commodore'dan gelen kavram; *“râkip oldukları sefîneye sancak keşidesine hakları olan büyük zâbitândır ki rütbeleri livânın mâdunundadır. Bâzen bir sefîne sîvârisi, aldığı emre imtisâlen ‘gidon’ çekip muvakkaten komodor nüfuzunu hâiz olabilir. Birinci ve ikinci sınıf diye ikiye ayrılıp, birincisi on üç ve ikincisi on bir pâre top ile selamlanır”*⁷³. Arşivde yapılan araştırma göstermiştir ki Osmanlı Devleti'nde komodor bir rütbe olarak algılanmamakta, daha ziyade refakatinde farklı sayılarda seyyar gemiler bulunan bir mevkiyi ya da unvanı göstermekteydi. Ayrıca salnâmelerde bulunan rütbe listesinde komodor tek başına rütbe olarak bulunmamaktadır. Subayın rütbesi ne olursa olsun subay aynı zamanda komodor ise komodor sıfatı kendi rütbesinin önüne eklenirdi. *Komodor Miralay* ya da *Komodor Kaymakam* arşiv belgelerinde sıklıkla araştırmacının karşısına çıkmıştır.

Komodorluklar ise bu komodorların yürütme sahasıdır. Osmanlı bahri üsleri olan komodorluklar, devletin toprak kazanç ve kayıplarına bağlı olarak değişmiştir. Arşiv belgelerinde bulunan belli başlı komodorluklar; Cezâyir-i Bahr-i Sefid, İzmir, Selanik, Preveze, İşkodra, Bahr-i Siyah, Marmara Filosu, Trablusgarp, Bahr-i Ahmer, Hudeyde ve Basra Komodorluklarıdır. Akdeniz'de bulunan donanmanın üssü, 1871 yılında Girit Tersânesiydi. Buradaki Suda Limanı da üs haline getirilerek tahkim edilmişti⁷⁴. 1880 yılına gelindiğinde Akdeniz Kumandanlığı ismi kaldırılarak Akdeniz Filo Kumandanlığı ve ayrıca Suda Tersâne Memûriyeti kurumlarına dönüştürülmüştü⁷⁵. Girit Adası'nın Suda Limanında kurulmuş olan bu komodorluk 1898 yılında kaldırılacaktır. Gemiler

⁷³ Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, s. 134. Bu tanım aynı zamanda 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nde de bulunmaktadır.

⁷⁴ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 79, Sayfa No: 15; Dosya No: 88, Sayfa No: 157.

⁷⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 320, Sayfa No: 5; Dosya No: 330, Sayfa No: 7.

komodorluklara bağılı olup her birinin üssü statüsündeki bu yerler aynı zamanda her geminin tedarik ve onarım bölgesiydi.

Yıllar itibarıyla değişen bu yapıya arşiv belgeleri ışığında bakıldığında 1867 ile 1909 yılları arasında yukarıda sayılan tüm komodorlukların bulunduğu görülür. Bahriye Nezâreti teşkilat yapısının değişmesi, bazı mevkilerin önemini kaybetmesi ya da toprak kayıpları neticesinde bu liste değişime uğramıştır. Görevli komodorlar ise her seviyeden olmakla birlikte önem arz eden bölgelerdeki subaylar yüksek rütbeli olurdu. Örneğin, Bahriye Salnâmelerinden hareketle, Zırhlı Donanma Komodorluğu ferik seviyesindeki subay tarafından, Trablusgarp Komodorluğu mirlivâ ya da miralay seviyesindeki subaylar tarafından yönetilmekteydi. Preveze, İşkodra ve Hudeyde Komodorlukları binbaşı ya da yarbaylar tarafından idare edildi. Selanik ve Basra'da her seviyeden komodorlar görev aldıysa da zamanla görev alan subayların rütbeleri yükselmiştir. Bölgede faal hale gelen düşman hareketleri ya da ayaklanmalar bu değişimin nedenleri arasında sayılabilir. Komodorlar ve komodorluklar hakkında daha detaylı bilgi, Osmanlı Bahriyesinin kurumsallaşmasının anlatıldığı bu çalışmanın birinci bölümünde verilecektir.

Çalışmanın amacı, önemi, yöntemi ve kaynaklarının anlatıldığı bu giriş bölümü, çeşitli kavramların açıklandığı bir bölüm olmuştur. Hem tarih hem coğrafya olarak çizilen sınırlar içerisinde bahriye ve filo tanımları yapılırken; kullanılan gemi tipleri ve askeri lojistik kavramları üzerine açıklamalar yapılmıştır. Bunu yaparken kavramın ortaya çıkışı ve hemen peşinden yapılmış değerlendirmelere yer verilmiş, lojistik konusunun neden az ilgi gördüğü üzerine düşünceler belirtilmiştir. Lojistik kavram ve teorisi detaylandırılarak bu çalışmanın kavramsal arka planı anlatılmaya çalışılmıştır.

Bundan sonraki sayfada başlayan tezin birinci bölümünde, modern donanmaların oluşum sürecinde Osmanlı Bahriyesinin durumu ortaya çıkarılmıştır. Bunu yaparken ana teşkilat yapısı olan Kaptanpaşalık ve Bahriye Nezâreti dönemleri anlatılmış, tezin sınırları kapsamında kalmak üzere ikincisi detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Kurumsallaşmada önemli bir ayrıcalığa sahip eğitim konusuna vurgu yapılmış ve ayrıca lojistik gücü ifade eden komodorluklar ve yapıları örnekler özelinde anlatılmıştır. Modern Donanmalar Çağı, adı itibarıyla teknoloji ile iç içe olduğundan bu bölümde, dönemin deniz teknolojisi hakkında bilgi verilmiş ve ayrıca Osmanlı Devleti'nin denize bakışı teknik cepheden değerlendirilmiştir. Bu değerlendirme, bir lojistik amaç taşıyan gemi alımı üzerinden yapılmış olup Osmanlı'nın teknolojiyi takip etme çabaları örneklerle ortaya çıkarılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

MODERN DONANMALAR ÇAĞINDA OSMANLI BAHRİYESİNİN DURUMU

Modern donanmalar çağının başlangıcında Osmanlı Devleti kendi iç bunalımları ile ayakta kalmaya çalışan bir devlet konumundaydı. Birleşik Krallık, denizlerde üstünlüğünü korumaya çalıştığı 19. yüzyıl boyunca, Osmanlı Devleti'nin olduğu gibi korunmasını desteklemişse de özellikle 93 Harbi sonrası diğer Avrupa devletlerinin fikirlerini taşımaya başladı ve *Hasta Adam* Osmanlı'yı paylaşma anlaşmalarında yer aldı. Buna karşılık, Osmanlı Devleti dış ilişkilerinde denge politikası uygulamasına devam etti ve bu politika denizcilik alanında da kendini gösterdi. Avrupa devletlerinin başını çektiği denizcilik alanındaki teknolojik değişim, 19. yüzyıla damgasını vuran en önemli hadiseleri beraberinde getirdi. Bu durum pek çok devleti etkilediği gibi Osmanlı Devleti'ni de etkileyerek hem kurumsallaşma hem teknik modernleşme çerçevesinde devletin dış alım politikalarına yön verdi. Bu bölümde, Osmanlı Devleti'nin Bahriye kurumsallaşması ve teknik gelişimi incelenerek tezin tarih sınırları içerisinde Osmanlı Bahriyesinin durumu ve bu tezin ikinci bölümünün altyapısı ortaya çıkarılmıştır.

1. OSMANLI BAHRİYESİNDE KURUMSALLAŞMA

1867 yılında kurulan Bahriye Nezâreti, denizciliğe bakışın değişmesi yolunda ufuk açmış, oluşturulan yeni teşkilat yapısı 1909 yılına kadar ufak değişiklikler ile aynı şeklini korumuş, fakat 1909 ile 1914 yılları arasında İngiliz danışmanların etkisiyle farklı yapılar ortaya çıkmıştı. Gemiler, tersâneler ve komodorluklardaki değişimler çerçevesinde lojistik altyapısında da değişiklikler kaçınılmaz hale gelmişti. Teşkilat yapısı bu çalışmanın ana konusunu teşkil eden lojistik kabiliyetler için önemli bir hareket noktasıdır. Bu nedenle Bahriye kurumsallaşması iki başlık altında incelenmiş fakat yalnızca Nezâretin kurulması sonrasında oluşan teşkilat yapısının lojistik vechesi nispeten detaylı bir şekilde açıklanmıştır.

1.1. YAKIN DÖNEM KAPTANPAŞALIK TEŞKİLATI

1867 yılında Bahriye Nezâreti kurulana kadar, Osmanlı Devleti'nde denizcilikle ilgili tüm faaliyetler kuruluş dönemini içeren ilk yüzyıllarda deryâ beyleri tarafından idare edilmiş, 16. yüzyıl itibarıyla Kaptanıderyâ veya Kaptan Paşa tarafından Kaptanpaşa eyaleti veya Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaleti özelinde yönetilmiştir. 1574 yılı itibarıyla yedi idari birime ayrılmış olan eyalete, zamanla yeni sancaklar eklenmiş ve Tanzimat'la beraber birçok yeni düzenlemeler gerçekleştirilmiştir⁷⁶. Osmanlı denizcilik tarihi içerisinde bu eyalet, bahri tedarik sistemi içerisinde hem malzeme hem işgücü anlamında oldukça önemli bir konuma sahip olmuştur. Bu süre zarfında Osmanlı Bahriyesinin en büyük amiri ve donanmanın da başkumandanı Kaptan Paşa'ydı. Bu rütbe, önceleri Gelibolu sancakbeyine, Barbaros Hayreddin Paşa'dan itibaren beylerbeyi rütbesindeki ümerâya, 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren de vezirlere verilmiştir⁷⁷. Kaptan paşalar Osmanlı bahri işlerinin tamamından mesuldü. Tâyinleri ve atamaları gerçekleştirmek, denizcilik alanında hüküm yazmak, zeamet ve tımarları yönetmek, padişahların ve sadrazamların Tersâne teftişlerinde bulunup gereken izahatı vermek bu sorumluluklardan bazılarıydı⁷⁸.

Önceleri Osmanlı'nın bahri teşkilatı iki sınıfa ayrılmakta olup bunlar tersâne halkı ve gemilerdeki cenkçi askerler olan leventler, tımar ve zeamet erbabından tayfa, forsa ve kalyoncuları⁷⁹. Bu cenkçi askerler sınıfı, yukarıda da ifade edildiği gibi hem Kaptanpaşa eyaletine tâbi sancaklardan hem de Antalya, Magosa, Kavala, Anapoli, Selanik, Menteşe, Gerniye sancakbeyleri ve tımarlılarından sağlanırdı⁸⁰. Ayrıca gerektiğinde Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'tan da kuvvetler katılırdı. Kaptanpaşa eyaletine bağlı sancaklar Osmanlı Devleti büyüdükçe gelişme göstermiş; Gelibolu, Ağrıboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaeli, Preveze, Rodos, Biga, Mezestire, daha sonra Trablus, Tunus, Cezayir, Kefe, Sakız, Nakşa, Kıbrıs'ın üç sancağı eklenmiş, Değirmenlik, Selanik, İskenderiye, Dimşat Limanları deniz sancağı olmuş ve tamamı asker ve gemi inşa malzemelerinin

⁷⁶ Mahmut H. Şakiroğlu, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 1993, C. 7, s. 500.

⁷⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988, s. 414; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 2. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001, s. 15.

⁷⁸ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 415-416.

⁷⁹ Gencer, a.g.e., s. 15, 59.

⁸⁰ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 421.

tedarik merkezleri olarak kullanılmıştı⁸¹. Burada bahsi geçen durum uzun yıllar boyunca söz konusu olduysa da Osmanlı kurumlarının bozulduğu ve güç kaybettiği dönemlerde geçerliliğini yitirdi.

Osmanlı denizciliğinin düşüş yaşadığı 17. yüzyıl boyunca üretim açısından çağdaş gemi tipleri yakalanamamıştı. 18. yüzyılda çağdaş gelişmeler benimsenmiş gibi görünse de 1770 senesinde yaşanan Çeşme Baskını sonrası Osmanlı denizciliği iyileşemeyecek yaralar almaya başladı. Bu durumda dahi denizcilik faaliyetlerine ara verilmemesi için baskından sonra donanmada kalmış sayılı gemilerin seyre çıkmak üzere Akdeniz'e gönderildiği görülür. 1774, 1775 ve 1776 yıllarında Akdeniz sahillerinde korsan saldırılarının çoğalması nedeniyle ticari gemilerin korunması için bölgeye mevcut gemilerden bazıları gönderilmişti. Kaptanıderyâ Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın emriyle bu gemilere mühimmat ve çeşitli levâzımât verilmişti. Bahsi geçen yıllarda denize açılan gemilerin seyir defterlerinde bu gemilerin güzergâhı, demir attıkları yerler ve denizde kaldıkları süre boyunca gerçekleştirdikleri faaliyetler yazılmıştı⁸². Bahriye faaliyetlerinin zayıf koşulları ile donanmanın modernleşmesi gereğinin kabul edilmesi tam da bu yıllara tesadüf eder. Diğer bir deyişle bu dönem Bahriye modernleşmesinin başladığı dönem olup Osmanlı Bahriyesinin uzun yıllar boyunca sürdürmeye çalıştığı bir değişim sürecinin hareket noktasını ifade eder.

Osmanlı'nın modernleşme öncesi bahri teşkilatında sözü geçen iki sınıf çerçevesinden bakıldığında, ikmal ve tedarik işleri hem gemilerde hem de tersânelerde yürütülmek zorundaydı. Gemilerde reisler ve tersânelerde ise tersâne emini bahsi geçen ikmal işlerinin yürütücüleriydi. Tersâne emini, tersâne ricali memurlarındandı. Diğer memurlar; tersâne kethüdası, tersâne ağası, tersâne liman reisi, tersâne kâtibi veya canip efendi, tersâne reisi, tersâne defter emini, tersâne defter kethüdası, tersâne ruznamçesi, icare, mahzen-i çub, mehzen-i surp kâtipleri, kalyonlar kâtibidir. Tersâne ricali içerisinde tersâne ve gemilerin gelir ve giderleri, inşaat, tamir, alım ve satım işlerinden ve ilgili kayıtların kontrolünden sorumlu kişi tersâne emini idi⁸³. Tersâne emini diğer memurların kendi icraatları çerçevesinde lojistik kapsamında tüm işleri tek elden yürütürdü. Bu yapı

⁸¹ Nejat Kosal, *Deniz Muharebelerimizin Krokileri*, 345 sayılı Deniz Mecmuası Eki, İstanbul: Deniz Basımevi, 1937, bkz; Uzunçarşılı, a.g.e., bkz; Gencer, a.g.e., s. 16.

⁸² Şenay Özdemir, "Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24: 37 (2005), s. 120-121.

⁸³ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 425. Ocaklıklar ihtiyaç duyulan malzeme ile tayinat adı altında dağıtılan zahirenin temin edildiği bölgelerdi.

Tersâne-i Âmirede çok net var olmakla birlikte önemli taşra tersânelerinde de görülmektedir. Bu örneklerden biri Gemlik Tersânesine aittir. Dönemin ve Bursa bölgesinin ünlü ayanlarından olan İnegöllü Numan Bey, genel olarak ayanların devlet işine memur edilerek kullanılmasının tipik örneklerinden biri olduğunda devlet tarafından Gemlik Tersânesine, Tersâne Emini olarak atandı. Bu görevi almasının onun ayan olması yanında diğer bir nedeni gemi inşa sırasında kullanılan kerestelerin İnegöl ve Domaniç'ten getirilmesi idi. Ayrıca yelken direk ve serenleriyle gemi küreklerinde kullanılan ağaçların burada yetişmesi ve kesimden sonra uygun şekilde işlenmesi de İnegöl'de tamamlanıyordu. Tersâne Emini Numan Bey, ihtiyaç duyulan malzemeleri temin ediyor ve mali işlemleriyle birlikte kayıt altına alıyordu⁸⁴. Tersâne eminlerinin sorumluluk alanlarından bir diğeri, üretim işinin takibi ve üretimde kullanılacak malzemelerin tedarikiydi. Zira gemi inşa ve teçhizde ihtiyaç duyulan kereste, funda, seren, ham demir, çivi, kurşun, katran, zift, balık yağı, don yağı, bal mumu, boya, keten, üstüğü, kürek, lenger, pusula, yelken, tente, çuka ve makara gibi malzemelerin ocaklık denilen bölgelerden getirtilmesi gerekmektedir. Kürekli gemiler döneminde gemilere kürekçi ve halatçı temini ile mürettebatın yiyecek ve giyecek ihtiyaçlarının temini de yine tersâne eminin görevleri arasındaydı⁸⁵. Tersâne-i Âmire teşkilatında tersâne emini dışında, mahzen kâtipleri tüm tersâne levâzımâtını takip eder, malzeme ve eşyanın depolarda kontrolünü gerçekleştirirdi. Gemiler sefere başlarken onlara malzeme verilmesini sağlar, dönüşlerinde teslim alınması gereken malzeme ve eşya varsa onları depolara iade alırdı. Aslında tersâne ricali memurlarının her birinde kendi görevleri kapsamında lojistik yükümlülükleri olduğunu söylemek mümkündür ve bu görevler Bahriye Kanunnâmesi kapsamında daha belirli hale gelmiştir.

İlerleyen yıllarda tersâne emininin görevleri belirli bir nizam çerçevesine alınmak istendi. Zira tedarik faaliyetlerinde tasarruf sağlamak için zamanla belirli standartlar ortaya çıkarıldı. 1792 yılına ait nizamnâme bu konuda belirli bir kural getiriyordu: “Bütün tersâne masrafları, zahire, mühimmat, levâzımât vs. yazılıp, bildirilerek bunların

⁸⁴ Cafer Çiftçi, "Derviş Paşazâde Numan Bey'in Âyânlık ve Tersânecilik Faaliyetleri", *Belleten*, 75: 273 (2011), s. 390, 395.

⁸⁵ İdris Bostan, "Tersâne-i Âmire", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 2011, C. 40, s. 513-514; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992, s. 101.

hazırlanması nizâmlarla olacaktı”⁸⁶. Bu kapsamda her türlü levâzım işlerinden liman reisi ve tersâne emini müştereken sorumlu olup gemi mühimmatı da onlar tarafından süvarilere teslim edilmekteydi. İlgili defterlerin kaydına istinaden bir örneği Kaptan Paşa’ya bir örneği ise başmuhasebeciye verilirdi. Tersâne kayıtları başmuhasebecide toplanmaktaydı. Bu görevli, maaş ve ücretler ile subaylara verilmesi gereken et, pirinç, sâde gibi tayın bedellerini hesaplar ve kaydederdi. Bu nizamnâme yalnızca karada tedarik sorumluluklarını düzenlemiyor bununla birlikte seyir unsurlarını da içeriyordu. Anlaşıldığı kadarıyla gemide kasap ve kahvehâne gibi hizmetler bulunmaktaydı. Bunların da düzene girebilmesi için kaptanların açık artırmayla bu hizmetleri satması aynı nizamnâmede yasaklanmış ve hak edişlerin karşılıksız olarak verilmesi zorunluluk sayılmıştı ⁸⁷. Gemilerde alet edevatın uygun kullanımından ve iâşe tüketiminin belirlendiği şekilde gerçekleşmesinden sorumlu olan personel, mülâzım kaptan idi.

I. Abdülhamid devrinde gemilerdeki cenkçi askerler olan leventlik kurumu kaldırılınca ⁸⁸ yerine silâh-endâzlar geçmiş; böylece gemi personeli ⁸⁹, subay, maaşlı gemici ve silâh-endâzdan oluşmuştu. Bu personelin içinde büyük oranda Hristiyan personelin bulunduğu hatırlanmalıdır ki bu durum 19. yüzyılda bir işgücü problemi yaratacaktır. Gemide mutfak teşkilatının kurulmasına kadar geçen sürede, harp gemilerinin içi pazar yerine döner, personel birçok yerde ateş yakar ve yemek pişirirdi⁹⁰. Gemici ve kürekçiler ekmek yerine daha çok dayanan peksimetten ibaret olan ve devlet tarafından temin edilen yiyeceğiyle birlikte seyir halinde de ulaşım kolaylığı nedeniyle yalnızca bir varil suya sahip olurdu. Pîrî Reis’in Kitâb-ı Bahriye isimli eseri bölgede bulunan su kaynaklarını gösterdiğinden suya ilişkin bir zorluk yaşanmamaktaydı ⁹¹. Peksimet devlet tarafından sağlanırdı ama yapımında kullanılan buğdaya her daim yeterli ölçüde ulaşamamaktaydı. Bu gibi durumlarda İstanbul Limanına gelen ticari gemilere zaman zaman el konulduğu olurdu. Tedarikin kontrol altına alınabilmesi için, bu

⁸⁶ Süleyman Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları (Muharebât-ı Bahriyye-i Osmâniyye)*, Haz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul: Deniz K.K.lığı Basımevi, 1993, s. 124.

⁸⁷ Gencer, a.g.e., s. 38-42.

⁸⁸ Gencer, a.g.e., s. 17. Daha önce gayri resmi bir şekilde kullanılan ve Kaptan Paşa unvanından sonra gelen patrona, riyâle ve kapudâne unvanları resmîleştirildi.

⁸⁹ Geminin değişmez mürettebatı olan birinci, ikinci ve üçüncü reisler, gemi kâtipleri, vekilharç, gemi ağası, odabaşı, gemi baş çavuş ve çavuşları, serdümenler, vardiyalar, top kethüdası, topçu ustaları, kılavuz, cerrahtı. Ayrıca, imam, ambarcılar, kandilciler, kalafatçı, burgucu, yelkenci, marangoz ve dalgıç olan gedikli sınıf bulunmaktaydı.

⁹⁰ Gencer, a.g.e., s. 28.

⁹¹ Bostan, a.g.e., s. 244.

gemilerinin kapasitesine göre onlarla anlaşmaya gidilirdi. Gemilerden elde edilen buğday ile ekmek üretimi anlaşmalı fırınlar aracılığıyla gerçekleştirilirdi⁹². Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul dışında özellikle de sahil kesimlerinde gerçekleştirilen peksimet üretimine ihtiyaç duyulan gelir; gümrük gelirleri, nüzül bedeli gelirleri, mukataa gelirleri, bedel-i tabhiyeler, haslar, cizyeden fazlalık kalanlar, avâızlar gibi farklı yöntemlerle elde edilebilmekteydi⁹³.

Bahriyede modernleşme III. Selim döneminde hızlandı ve denizcilik alanında ıslahatlar Kaptan-ı Deryâ Küçük Hüseyin Paşa tarafından yönetildi; birçok tersânede gemi inşaları gerçekleştirildi⁹⁴. Tüm bu gelişimi kurumsal dönüşüm ile de taçlandırmak üzere 1804 yılında bir kanunnâme yürürlüğe girdi. Tersâne Eminliği kaldırılarak yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti kuruldu ve nâzırın emrine müstakil bir Bahriye Hazinesi verildi. Bu kanunnâme kısa süreli olsa da 1805 ve 1806 yılında ilâvelerle daha kapsamlı bir hale getirildi. Yine aynı kanunnâmede Bahriyenin her kademesinde görevli kimselerin vazifeleri ayrı ayrı belirtildi. III. Selim'in teşkilat ile başlattığı reformlar daha sonra gemi inşaatı ve diğer deniz işleriyle ilgili sahalara da yayıldı⁹⁵. Tersâne Eminliği yerine kurulan kurum, donanma ve tersânenin tüm levâzım ve mühimmatıyla alet ve edevat tedariki, maaşların dağıtılması, zahirenin tedariki, gemi inşa işlerinin tertibi ve nizâmı gibi görevleri yerine getirirken; Kaptan Paşa, donanmanın hazar ve seferde teçhiz ve tanzimi, cephe ve muharebe konularını yürütmekle yükümlü idi. Böylece satın almalar nâzır tarafından nakit akçe ile yapılırken eski usul olan tersâne ümerâsının esnaftan ondalık, kâtibîyye ve etbâîyye adı altında aldıkları para ve komisyonlar ortadan kalkmıştı⁹⁶. Anlaşıldığı kadarıyla yapılan bu uygulama 1867 yılında kurulan Nezâretin nispeten bir ön denemesiydi. Birebir aynılık söz konusu değildir ama değişimin en hayati örneği bu dönemde gerçekleşmişti. Bu kanunnâme ile ayrıca donanmada hekimbaşı ile cerrahbaşı memurlukları tesis edilmişti⁹⁷, zira ilk askeri tıp okulu bu dönemde açılmıştı.

Bahsi geçen kanunnâmede gemiler sınıflara ayrıldı, subayların özlük işleri bir düzene alındı, gedikli personelin atanma kriterleri düzenlendi, taşra teşkilatında bulunan

⁹² A.g.e., s. 246.

⁹³ A.g.e., s. 248-249.

⁹⁴ Çiftçi, a.g.m., s. 394.

⁹⁵ Ali İhsan Gencer, "Bahriye", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 1991, C. 4, s. 507.

⁹⁶ Gencer, a.g.e., s. 74-75.

⁹⁷ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi: 14.-20. Yüzyıl, 1299-1922*, Der. İ. Bülent Işın, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2004, s. 159.

tüm iskeleler gemi inşa merkezleri haline dönüştürüldü⁹⁸. Kaptanlar da sancak kaptanları (kapudâne-i hümayun, patrona-i hümayun, liman reisi, riyâle-i hümayun, nâzır-ı liman), süvari kaptanlar ve mülâzım kaptanlar olmak üzere üç sınıfa ayrıldı⁹⁹. Kaptana bağlı kâtipler üçe ayrıldı. Bunlardan seyir subaylığı mertebesindeki baş-hoca her türlü kâtiplik işi yanında gemilerde bulunan mühimmat mevcudu ile erler, hasta ve ölenlerin mevcudunu alır ve kayıtlarını tutardı. Bu sınıf kâtipler, II. Abdülhamid döneminde binbaşı rütbesinde dahi kâtiplik hizmetinde istihdam edilmekteydiler. Çorba hocası olarak da adlandırılan ikinci hoca, yemek pişirilmesi ile erzak ve zahire mevcudu ile sarfını kaydeder gelir gider hesabını yapardı. Jurnal hocası olan üçüncü hoca da günlük vukuatı kaydederdi. Eskiden beri adet üzere gemilerde cerrah ve hekim olmaya devam ederken artık daha yetkin olup mahiyetlerine mülâzım ve talebeler de verildi¹⁰⁰. Ayrıca bir de sancak hocası unvanı bulunmakta olup kâtip sınıfının en son derecesi olarak ifade edilmektedir. 500 kuruş maaşlı ve iki nefer tayını alan bu sınıf, kol ağalık rütbesiyle askeri sınıfa geçebilirdi. Hocalık 1864 yılında ilga edilmiş olup gemi kâtipleri; kalyon (sol kolağası), fırkateyn (yüzbaşı), korvet (mülâzım-ı evvel) ve brik (mülâzım-ı sâni) kâtibi unvanları ile dört sınıfa ayrılmıştır¹⁰¹.

Tüm bahsi geçen ıslahat hareketleri, kısa süre önce kurulan Umûr-ı Bahriye Nâzırlığı dahil, III. Selim tahttan indirildikten hemen sonra lağvedilerek yeniden eski sisteme dönüldü. Tersâne Eminliği yeniden tesis edilmiş ve böylece Bahriyede reform çabaları ekseninde yapılan değişikliklerin çoğu geri alınmıştı.

II. Mahmud döneminde Tersâne Eminliği yeniden lağvedilerek onun mali işlerini de kapsayan aynı görevleriyle donatılan Bahriye/ Tersâne Müsteşarlığı kuruldu ve bu kurum Bahriye Meclisi sürekli hale gelene kadar varlığını korudu. Bahriye Mektebine daha fazla önem verildi ve okulun Heybeliada'ya nakil çalışmaları başladı. Yine bu dönemde kurulan hastaneye ek olarak 1827 yılında Bahriye Hastanesi açıldı, ilaç ve tıbbi malzeme teminine önem verildi¹⁰². 1830 yılında bazı birimler lağvedilerek kaptan paşalara yeni görevler tevcih edilmeye devam etti. Diğer rical görevlilerinden bazıları,

⁹⁸ Tuncay Zorlu, "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü", *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, İstanbul: Pera Müzesi, 2009, s. 33-34.

⁹⁹ Gencer, a.g.e., s.6 4.

¹⁰⁰ Gencer, a.g.e., s. 78, 87; Ahmet Rasim, "Bahriyemizde Rütbe ve Unvanların Tarihçesi", *Deniz Mecmuası*, S. 312, C. 41 (1929), s. 146.

¹⁰¹ Ahmet Rasim, a.g.m., s. 146-147.

¹⁰² Gencer, a.g.e., s. 123.

tersânenin gelir ve gider kayıtları gibi günlük kayıtlarını tutar ve tersânede bulunan depoların giriş ve çıkışlarına ilişkin malzeme bilgilerini defterlere işlerlerdi. Ayrıca gemilerde olan küçük mahzenlerde bulunan levâzımâtın kaydını tutup tersâne eminine bilgi veren mahzen kâtipleri¹⁰³ lojistik sistem içinde önemli bir zinciri teşkil etmekteydiler. Tersâne emini böylece hem tersâne depo ve ambarlarından hem de gemi depolarında bulunan malzemeden ve onların ahvâlinden haberdar olurdu.

Kaptan Paşa'ya her anlamda destek verecek nizam ve reform konseyi niteliğinde olan Bahriye Meclisi, 1840'ta padişah buyrultusu ile kurulup¹⁰⁴ 1845 yılında süreklilik kazandı. Tersâne ağaları arasından atanan tersâne emini; tersânenin gelir-gider işleri, inşa, tamir ve bakım işleri¹⁰⁵, gemi mühimmat levâzımâtının hazırlanması, mahzen eşyaları ve ayniyat defterlerinin kontrolüne ilişkin işleri gerçekleştirirdi. 1840 yılı itibarıyla ise bu görevler Bahriye Meclisi tarafından devam ettirildi. Bu meclis, Tersâne-i Âmire ve donanma hakkındaki tüm işlerden mesuldü. Satın alma ve üretim gibi lojistik faaliyetler, eğitim ve mali kontrol göreviyle birlikte bu kurum tarafından yürütülmüştü. Bu tezin ana konusu olan lojistik anlamında tersânenin her türlü nizâmı, eğitim faaliyetleri, satın alma ve imalat işlerinin hazırlanmasından, yürütülmesinden ve tamamının mazbata ile Kaptan Paşa'ya sunulmasından bu birim sorumluydu. Kaptan Paşa'da toplanan mazbatalar oradan Sadârete bildirilerek padişaha sunulmadan evvel Meclis-i Vâlâda tartışılırdı. İlk Bahriye Meclisi bahri işleri nizam altına almak üzere bir müftü ve Bahriye ümerâsından oluşan bir grup tarafından idare edildi. 1841 yılında geçici olarak kaldırıldı ve yeniden kurulana kadar görevleri tersâne müsteşarı tarafından yürütüldü¹⁰⁶.

Tersâne-i Âmire Nâzirliği kurulana kadar Kaptan Paşa hem donanmadan hem de mali ve idari işlerden sorumlu tek yetkiliydi. 1845 yılında tesis edilen Tersâne-i Âmire Nâzirliği aslında lağvedilen Tersâne Müsteşarlığının yerini aldı ve bu nedenle onun tüm görevlerini de devralmış oldu¹⁰⁷. Kaptan Paşa ile ortak hareket eder, tüm Bahriye personelinin tayin ve maaş konuları başta olmak üzere mali hususlarını idare ederdi. Bahriye Yoklama Odası¹⁰⁸ tarafından tespit edilen ve kendisine sunulan maaş defterlerini

¹⁰³ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 431.

¹⁰⁴ Safvet, *Bahriyemiz Tarihinden Filasalar*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1994, s. 39.

¹⁰⁵ Bostan, a.g.e., s. 33.

¹⁰⁶ Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, İstanbul: Kırıl Matbaası, 1986, s. 106-7.

¹⁰⁷ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi*, s. 179.

¹⁰⁸ Bahriye Ruznamçeliği yerine aynı vazifeyi yapmak üzere 1845 yılında tesis edilmişti.

Kaptan Paşa ile tetkik edip Maliye Nezâretine ve Bahriye Muhasebecisine bildirir daha sonra görüşülmek ve kaydedilmek üzere Divana sevk ederdi¹⁰⁹. Bahriye Yoklama Odası ise 18. yüzyıldan bu yana var olan ve günlük jurnallerini tutan Bahriye ve Kalyonlar Ruznamçeliğinin yerini alan kurumdur.

1840'lı yıllarda tıp alanında ıslahatlar devam ederken Bahriye Hastanesine ek olarak başka hastaneler de açıldı ve 1850'li yılların başında 4.550 yatak kapasiteyle on hastane bulunmaktaydı¹¹⁰. Yine bu yıllarda Bahriye Hastanesinin mevki olarak uygunsuzluğu nedeniyle hastane Kasımpaşa'ya taşındı ve II. Abdülhamid döneminde hastane büyütüldü.

Karada ve denizde çalışan Bahriye personeli iki ana kola ayrıldığında, karada çalışanlardan Kaptan Paşa ile Tersâne Nâzırı birlikte; denizde çalışan personelden ise Kaptan Paşa tek başına sorumlu idi. 1846 yılında donanma personeli ve tüm Bahriye askerleri (8.574) ile toplam mevcut 12.005 kişiydi¹¹¹. Donanma seferdeyken teknik personel olduğu kadar kalafat, kalaycı gibi işçiler de gemide olurdu. İlerleyen yıllarda personel sayısının yükseldiği, buna karşılık kanunnâmelerde belirtilen zorunlu görev sürelerinin de düştüğü söylenebilir. Yukarıda da bahsedildiği üzere, askerler uzun süre kıyı bölgelerden sağlanmaya devam etti. Özellikle 1849 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nden sonra oluşturulan Kur'a Nizamnâmeleri, Bahriye askerinin tedarikine bir nizam verilmesine destek olmuş ve askerlerin hizmet süresi ile usullerini belirlemişti. Buna göre donanmada hizmet süresi on sene, rediflik ise beş sene olarak belirlendi; 1851 yılında muvazzaflık süresi sekiz seneye indirilirken Bahriye için her sene 3.000 neferin hizmete alınması kararlaştırıldı. 1865 yılında ise muvazzaflık süresi altı yıl olurken rediflik de altı yıla yükseltildi. Buna ek olarak bazı sınıflarda, o dönemde başka devletlerde de görüldüğü üzere, sürekli istihdam söz konusu oldu¹¹².

Kurumsal düzeni etkileyen en önemli nizamnâmelerden biri 1849 yılında uygulamaya alınan Bahriye Nizamnâmesi'dir. Bu nizamnâme, donanma ve tersâne personelinin işleri nasıl yürüteceklerine ilişkin detaylı bilgiler sunar. 167 maddesi olup,

¹⁰⁹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 290.

¹¹⁰ Erdoğan Keleş, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009, s. 327.

¹¹¹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 302.

¹¹² Muhammet Sebahattin Kurtaran, *Osmanlı Bahriyesine Asker Alma Sistemi (1839-1908)*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2015, s. 62-63.

Kaptanıderyâ Mehmed Ali Paşa zamanında yazılmış ve Bahriye Mektebinde bastırılmış, 1880 yılına kadar yürürlükte kalmıştır.

Bahriye Meclisinin sürekli bir kuruma dönüşümünden sonra ona yardımcı olmak üzere geçici meclisler kurulduğu görülür. Bunlardan biri Tersâne ve donanmanın ihtiyaç duyduğu satın almaları ve inşaat konularını takip etmekle yükümlü bir meclisti. Bahriye Meclisinin artan iş yükü neticesinde 1857 yılında satın almaların tamamı ile ilgili yazışmaları kontrol etmekle görevli olan Mübâyaat Ruznamçeliği / Meclis-i Bahriye Mübâyaat Mümeyyizliği Kalemi ilave edildi¹¹³.

Osmanlı bahri sisteminin yapıtaşı olan Bahriye Nezâreti kurulana kadar, merkez ve taşrada süregiden tüm denizcilik faaliyetleri yardımcı meclisler vasıtasıyla Kaptan Paşa'nın talimatlarıyla yürütüldü. 1850 yılına kadar taşrada bulunan liman idareleri de bu şekilde yönetilmiş, fakat Kaptanıderyâ Süleyman Paşa bunu verimli bulmamış, bu nedenle yeni bir nizamnâme oluşturmuştu¹¹⁴. Bu dönemde Bahriye askeri, çarkçı, ateşçi ve kömürcülerin görevleri de yeniden düzenlendi. Yine aynı yıllarda askeri rütbelere değişime uğradı ve gemi komutanlarının bulunduğu gemi sınıfına uygun verilmeye başlandı. Aynı zamanda paşalık unvanları da yenilendi.

Gelişen ve artan bürokratik işler nedeniyle 1858 yılında inşaiyye ve liman olmak üzere iki meclis kuruldu. 1861 yılına gelindiğinde Tersâne Nâzırlığı kaldırıldı. Böylece Kaptan Paşa, onların da sorumluluklarını aldıktan sonra askeri, mali ve idari olmak üzere oldukça yoğun görevlerle donatılmış oldu. 1864 yılında harp gemilerindeki savaş malzemelerinin kullanımı ve korunmasını denetleme görevi de verilen Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zabitliği kuruldu. Aslında liman reisinde olan bu görev yeni kurulan zabitliğe verilmiş oldu¹¹⁵. Aynı yıl Liman Meclisi, Ticâret-i Bahriye Meclisi adında yeniden yapılsa da artan liman işleri nedeniyle 1868 yılında tüm görevler yeniden tek kurumda birleşmişti¹¹⁶.

1861 ile 1876 yılları arasında tahtta kalan Sultan Abdülaziz, Bahriyeye büyük zaman ayıran ve onu yükseltmek için türlü çaba harcayan bir padişahı. Onun döneminde, Bahriye Meclisinde yeni bir yapılanmaya gidildi. Bunda en büyük etken meclisin artan görevleri oldu ve bu nedenle Bahriye Meclisi 1864 yılında Bahriye, Nizâm ve Levâzım

¹¹³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 208.

¹¹⁴ A.g.e., s. 247.

¹¹⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 19; Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 308.

¹¹⁶ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 205.

olarak üç kısma ayrıldı. Böylece, her bir daire paylaştırılan işler neticesinde yaratılan iş bölümü, reform faaliyetlerine düzen sağladı¹¹⁷. Her bir daire sorumlulukları kapsamında oluşturdukları tüm rapor ve önerileri Bahriye Meclisi vasıtasıyla Kaptan Paşa'ya sunar ve ardından padişaha sunmak üzere Sadâret tarafından hazır hale getirilirdi. Bu nedenle asıl karar mercii Kaptan Paşa olarak kalmaya devam ederken, tüm daireleri ile Bahriye Meclisi rapor ve öneri sunan ama aynı zamanda operasyonel olarak planları uygulayan birim olarak dikkat çekicidir.

Aynı yıllarda Osmanlı Donanmasının buharlı ve yelkenli gemileriyle toplamda 74 harp gemisi, 15.000 mürettebat ve 4.000 topluk bir deniz kuvveti bulunmaktaydı. Bu yıllardan başlamak üzere, gemilerin modernleşmesiyle birlikte tersâneler, filo komutanları, gemi komutanları, liman reisleri ve komodorlar arasındaki koordinasyon daha çok önem kazandı. Bahriye Meclisinin alt daireleriyle birlikte mal ve hizmet anlamında tüm lojistik ihtiyaçların belirlenmesi, sağlanması, uygun şekilde depolanması ve gemilere teslimi gibi işlere ilişkin sorumlulukları artmaya devam etti. Ayrıca artan donanma gemisi sayısı ve Akdeniz'de dolaşan posta ve nakliye gemileri taşrada kömür ambarları kurulmasını zorunluluk haline getirdi. 1860'lı yıllardan başlayarak Çanakkale, Midilli, Girit, Rodos, Selanik, Preveze, İşkodra (Bar/ Draç), Port Said, Limni, Sakız, Sisam, İzmir, Çeşme, Marmaris, İstanköy, Antalya, Mersin, İskenderun, Beyrut, Tripoli, Magosa, Limasol, Kavala ve Karaağaç Limanlarında kömür ambarları yapılmıştı¹¹⁸. Özellikle, Trabzon, Sinop, Trablusgarp, Suda, Draç, Bodrum, Kiremidlik, Bingazi, Port Said, Süveyş, Cidde, Hudeyde, Kurfuda, Farasan, Kamaran Adaları, Aden, Maskat, Bender Buşehr¹¹⁹, Kurna, Basra Ambarlarına ilişkin detaylı örnekler bir sonraki bölümde sunulmuştur.

1.2. BAHİRİYE NEZÂRETİ VE TEŞKİLAT YAPISI

Bir önceki başlık altında, Bahriye Nezâreti kurulmadan önceki döneme ilişkin teşkilat yapısına lojistik ekseninde değinilmişti. Tersâne ve taşra teşkilatı detaylandırılmadığından bu başlık altında çalışmanın esasını teşkil eden zaman aralığı

¹¹⁷ Gencer, a.g.m., s. 509.

¹¹⁸ Nurcan Bal, XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 181.

¹¹⁹ Bender, Farsça bir kelime olup ticaret limanı demektir. Bu örnek, Basra Körfezi'nde bulunan Buşehr Limanını işaret etmektedir.

olan 1867 yılı sonrasının yine lojistik unsurları dikkate alınmak suretiyle teşkilat yapısı hakkında detaylı bilgi verilecektir.

Lojistik teşkilatı ilgilendiren sürecin, sivil ekonomiyle, maddi kaynaklara ulaşma yöntemleriyle, mali kurumlarla, Bâbîâlî ile, özellikle 1909 yılı itibarıyla milletle, sistemdeki diğer kurumlar ile sahip olduğu yakın ilişki nedeniyle karmaşık olduğunun altı çizilmelidir. Buna ek olarak komuta heyetinden uygulayıcılara kadar pek çok personeli de içinde barındırmaktadır. Bu nedenle bilgi akışının ve haberleşmenin tüm personel tarafından anlaşılabilir olması için standartların varlığı yürütme açısından gerekli olmuştur. Nezâret, etkin bir varlığa dönüşme çabalarının içerisinde ana nizamnâmelere ek talimat ve zeyiller ile, ihtiyaç duyduğu anda oluşturduğu komisyonlar ile ve türlü tedarik yöntemleriyle bu standardın oluşmasını sağlayacak tedbirler almıştı.

Denizcilik meselelerinin iç politikada öneminin artması ve değişmekte olan devlet yapısıyla beraber güçlü deniz devletlerinde yaşanan gelişmelerin yakından takibi neticesinde Sadâret makamı bir takrir hazırlayarak birçok görev ile donatılmış olan Kaptan Paşa'nın konumunu değiştirdi. Kaptan Paşa'nın yalnız Donanma-yı Hümâyunun kumandanı olmasını, buna karşılık değişen koşullar altında bahri alanda ihtiyaç duyulan tüm idari ve mali işlerden de bir Bahriye Nezâreti kurularak bu kurumun sorumlu olmasını teklif etti¹²⁰. Böylece 1867 yılının mart ayında başlayan teşkilat değişikliği ile Kaptanpaşalık lağvedilerek yerine Bahriye Nezâreti kuruldu¹²¹.

Bahsi geçen takrirden, Tersâne tarafından yapılacak tüm satın almaların, gemi inşaların, rütbeye göre belirlenen maaş ve tayin hususlarının, harp gemileri malzemeleri ve ilgili masrafların nâzır tarafından Bâbîâlîye sunulması öngörülmüştü. Böylece 1867 yılı itibarıyla denizcilikle ilgili tüm askeri işler nâzırın gözetiminde olmak üzere Kaptan Paşa'da; idari ve mali işler ise Bahriye Nezâretinin en kıdemli yöneticisi olan nâzırda toplandı. Kuruluşu sırasında Bahriye Nezâretine bağlanan ve askeri faaliyetleri yürüten bu Kaptanpaşalık makamı da çok kısa sürede kaldırılarak her türlü denizcilik faaliyetinin idarecisi Bahriye Nâzırı oldu. Hatırlanırsa 1861 yılında Tersâne Nâzırlığının kaldırılması sonrasında askeri işlerin yanında mali ve idari işler de Kaptan Paşa sorumluluğuna verilmişti. Bu nedenle, Kaptanpaşalık lağvedilip denizcilikle ilgili tüm birimler Bahriye Nâzırı'na bağlandığında, nâzır tek başına denizcilik alanında en üst kademe idareci oldu.

¹²⁰ Ali İhsan Gencer, "Bahriye Nezâreti", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 1991, C. 4, s. 511.

¹²¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 69, Sayfa No: 5; BOA, İ. DUİT., Dosya No: 58, Gömlek No: 7.

Kaptanlık makamına bağılı olan meclisler doğrudan nâzıra bağlanırken bundan sonraki süreçlerde Sadâret ile iletişimi kendisi sürdürmüştü. İlerleyen yıllarda Kaptanpaşalığın tesisi için yeniden bir çaba ortaya çıktıysa da başarılı olamamıştı.

Bu yeni gelişme ışığında işlerin uygun şekilde yürütülmesi için meclisler ve komisyonlar özelinde teşkilatlanma devam etti. Mali işleri, nâzır yardımcısı ile Bahriye muhasebecisi birlikte yürüttü. Lojistik konusu kapsamına giren tüm satın almalar, inşaat ve onarımlar ile personel tayınları özellikle bu görevleri üstlenmiş komisyonlar, zaman zaman yenileri de eklenerek, Bahriye Nezâreti teşkilatı içerisinde hizmet verdiler. Bu meclislerden Bahriye Meclisi (1877 yılı itibarıyla Şûrâ-yı Bahriye Riyâseti¹²²), önceden kendisine bağılı daireleri, zamanla eklenen daire ve komisyonları ile varlığını koruyarak, tüm görevlerini daha önce yaptığı gibi ortalama on kişilik bir kadroyla sürdürdü.

Kurum içinde mazbataların nâzıra sunulması, oradan Sadârete iletilmesi, Sadâretin Şûrâ-yı Devlete havale edip içeriğın orada görüşülmesini sağlaması akabinde tekrar Sadâret tarafından padişaha iletilmesine ilişkin süreç sürekli bir şekilde devam etti. Şûrâ-yı Devlet içinde Bahriye ile ilgili işler önceleri Nâfia Dâiresinde daha sonra ise Dâhiliye Dâiresinde görüşölüp Şûrâ-yı Devlet mazbatası şeklinde Sadârete sunulurdu¹²³. Nezâret için bir muavin tâyini ve ilk Bahriye Nâzırı İsmail Hakkı Paşa'nın teşkilatta görev taksimine ilişkin nizamnâmesi, bu doğrultuda padişaha arz edilmişti.

Nezâretin kurulmasıyla tesis edilen İdâre Meclisi, Tersânenin her türlü satın alma işlerini, Tersâne gelirleri kaydı ve tahsili, inşaat ve donatım işleri başta olmak üzere mali işlerini yürütmekle görevliydi. Bu meclis, Kaptanpaşalık döneminde var olan İmâlât Meclisi yerine kurulmuş ve tüm azaları yeni kurulan meclise nakledilmişti¹²⁴. Tersâne Meclisi olarak da adlandırılabilcek bu meclis 1869 yılında tesis edilmiş¹²⁵, 1873 yılında vazifelerine ilişkin bir talimat çıkarılmıştı¹²⁶. Talimat üç kısma ayrılmış olup gelir ve giderler, Bahriye askeri ve donanmaya ait kurallar ile ıslahat, son bölüm ise inşaat ve imalattan oluşmaktaydı. Meclis, Bahriye kuvveti ve tersânelerin nizâma uygun şekilde işlemesinden, Hâzine-i Bahriyenin tüm gelir ve giderlerinden, donanma gemilerinin

¹²² DTA, Mektubi, Dosya No: 253, Sayfa No: 71. Bu tezde kullanılan Bahriye Meclisi ve Şûrâ-yı Bahriye kavramları aynı kurumu ifade etmektedir.

¹²³ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 325, 327.

¹²⁴ A.g.e., s. 333.

¹²⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 75, Sayfa No: 161.

¹²⁶ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 74, Sayfa No: 1.

tamir, sevk ve istihdamından; ayrıca Bahriye ümerâ ve zâbitânının rütbelerinden, Bahriye askerinin kur'a ile idâmesinden ve redifliğin yürütülmesinden sorumluydu. Satın alma, ihâleler ve levâzımın tedariki gibi görevleri de bulunmaktaydı.

Bahriye Nezâretine bağlı olan üçüncü meclis ise askeri işleri yürüten Kumanda Meclisi olup askeri ikmal malzemelerine ya da üslerden gelen görüşlere ilişkin talepleri düzenleme görevini îfâ etmekteydi¹²⁷. Anlaşıldığı kadarıyla bu meclis Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zabitliğidir. 1863 yılında kurulan Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zabitliği 1877 yılında Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresine dönüştü¹²⁸. 1877 yılının ilk aylarında toplanan Bahriye Nâzırı ve rütbeli subaylardan müteşekkil ve sayısı yıldan yıla değişen bu heyetin önemli sorumluluk alanlarından bazıları lojistik konusu kapsamındadır. Bu sorumluluk alanları, donanma gemilerinin nizam ve kurallara göre kifâyetli bulunması, levâzım ve mühimmat sarfiyatında israf yapılmaması ve zayıttan kaçınılması, harita ve pusulaların zamanında güncellenmesi, mürettebatın uygun şekilde eğitilmesi, seyir jurnallerinin incelenmesi suretiyle yapılan tüketimin kurallara uygunluğunun kontrol edilmesi, her bir gemiye gerekli malzemelerin istenen zaman ve miktarda verilmesi, onarımların zamanında yapılması, önemli yabancı yayınların çevrilmesi, Bahriye Mektebinden birinci, ikinci ve üçüncü olarak mezun olan başarılı subayların kurmay sınıfına ayrılması şeklinde örneklendirilebilir. Dairenin esas görevi Bahriyede bir düzen sağlamaktır¹²⁹.

Böylece Bahriye, İdâre ve Kumanda Meclisleri Bahriye Nezâretine bağlı olarak görevlerini sürdürmüştü. Nezâret kurulmadan evvel var olan ve lojistik faaliyetlerini sürdüren her bir heyet nâzırın emrinde ve onun düzenlemesine tâbi olmuş, görevleri dönem dönem değiştirilmişti.

Yukarıda da belirtildiği gibi satın alma takrirleri padişaha Sadâret yoluyla iletilmiş ve irâdelere göre hareket edilmişti. İlgili takrirlerin hazırlanmasında nâzırın en büyük yardımcısı Bahriye Meclisiydi ve diğer meclisler de taleplerini bu meclise iletmekteydi. Nezâret kurulmadan evvel Bahriye Meclisine bağlı olan ve görevlerine ilişkin raporları ona sunan Bahriye, Levâzım ve Nizâm Dâireleri, 1867 yılından sonra da varlıklarını aynı çalışma usulüyle korurken İmâlât Dâiresi de eklendi. Her bir dairenin kendi içinde kalemi

¹²⁷ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 332-337.

¹²⁸ BOA, İ. MMS, Dosya No: 56, Gömlek No: 2536.

¹²⁹ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. 3, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul: Deniz Basımevi, 1983, s. 143-144.

ve değişen sayıda personelle yürütülen görevleri bulunan bir heyeti mevcuttu. Dolayısıyla hem mali işler hem de askeri işleri meclisler ve daireler vasıtasıyla yürütülür, ilgili talepler Bahriye Meclisinde toplanır ve oradan Bahriye Nâzırı'na iletilirdi.

Bahriye Meclisinin görevlerine ilişkin çeşitli arşiv belgeleri ile bu hususu içeren nizamnâmeler bulunur. 1873 senesinde çıkarılan nizamnâme, meclisin hem vazifelerine hem de tertibine açıklık getirmektedir¹³⁰. On iki maddeden oluşan bu nizamnâmede Bahriye Meclisinin, bahriye, nizâm, levâzım, îmâlât ve inşaat işlerine ilişkin merkez kurum özelliği net bir şekilde belirtilmiştii. Bu nizamnâmede Bahriye Meclisinin genel sorumluluk alanları, donanma ve tersânelere ilişkin tüm düzenlemeler, tüm Bahriye askerilerinin mükafat ve ceza işlerine ilişkin süreçler, doğrudan satın alınan her çeşit tedarik ile tüm imalat işleri olarak ifade edilebilir. Meclis, dokuz daimî ve dört geçici üyeden oluşmakta olup her birinin rütbe dereceleri açıkça belirtilmiştii. Bu işleri yürütmek üzere Bahriye Meclisine bağlı, bahriye, nizâm, levâzım ve îmâlât olmak üzere dört daire oluşturulmuştii.

Bunlardan Bahriye Dâiresi özellikle Bahriye Meclisi reisinin başkanlığında olup diğerleri de ferik ve livâ rütbesinde reislere ve belirli sayıda ye ile kâtip oranına sahipti. Bahriye Dâiresi, Osmanlı'nın bulunduğu tüm deniz ve sahillerde varlığının korunması için merkez ve taşrada mevcut tüm gemi ve tesislerin tanzimi, sevki, tetkiki, ilgili talimatların verilmesi başta olmak üzere tüm idari görevleri yerine getirirdi. Bunun için ataş naval ve şebender ataması da gerçekleştirirdi. Ataş navalın görevi önemli görevlerden biri olup yüksek rütbeli subaylara verilirdi. Bu memurların en önemli vazifeleri denizcilikle ilgili bilgi toplamak ve bulundukları ülkenin denizcilik gelişmelerini yakından takip etmekle birlikte satın almalarda Nezârete destek vermek olduğu arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Bu görevi îfâ eden subaylar, maaş ve tayınını Bahriye Hazinesinden alırdı¹³¹. 1883 yılında deniz subaylarından uygun olanların ataş naval olmasına ve yurtdışında bulunan elçiliklere atanmasına karar verilmiştii¹³². Aynı yıl, Birleşik Krallık, Almanya, Amerika, Fransa, Rusya, İtalya gibi bahri alanda gelişmiş büyük devletlere belirli aralıklarda ataş naval nâmıyla Bahriye zâbitânından atamalar başlamıştı. Bu atamalara zaman zaman ara verildiği görülmekle birlikte bir başka arşiv

¹³⁰ *Bahriye Meclisinin Vezâif-i Mahsusasına ve Terkid-i Devâirine Dâir Nizamnâme*, Heybeliada: Hurufat Matbaası, 1290, bkz.

¹³¹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 186, Sayfa No: 49A.

¹³² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 211, Sayfa No: 45A.

belgesinde 1909 yılında elçiliklere yeniden ataşe naval tâyin edilmeye başlandığı görülür. Bütçe açığı nedeniyle ataşe naval atamaları yapılamasa da Hâriciye Nâzırlığı hiç olmazsa Petersburg, Atina ve Roma'ya atama yapılmasının önemi üzerinde durmuştu. Daha sonra görevin önemine binaen yeniden bir düzenleme ile 1910 yılında Londra, Washington, Roma, Petersburg, Viyana, Paris, Berlin, Atina ve Tokyo sefaretlerine maaş ve tayın oranları belirlenerek birer ataşe naval atanmıştı¹³³. Bahriye Dâiresi tarafından yapılan atamalar sonucu bu ülkelerin denizcilikte ilerlemeleri üzerine elde edilecek bilgilerin yine aynı daire tarafından toplanması öngörülmüştü. 1911 yılında çıkarılan Ataşe Naval Nizamnâmesi, Ataşenavallık kurumunu daha da açık hale getirmiş ve atamalar, ödemeler, görevler gibi hususları içermişti.

Fakat yalnız ataşe naval yardımıyla ilerlemenin sınırlı kalacağına inanılmış; bu nedenle onlara ek olarak önemli sahillere Bahriye zabitlerinden şebenderlerin atanması gerekli görülmüştü. Denizci ilerlemelerin izlenmesi, bilgi toplanması ve Osmanlı denizciliğinde hızlıca tatbik edilmesi için Sivastopol, Batum, Varna, Marsilya, Pire, Malta, Cenova ve Triyeste'de görevlendirilecek şebenderlerin, Bahriye zabitleri içinden olmak üzere Bahriye Dâiresi tarafından atanması kararı alındı ve bu karar Hâriciye Nezâretine iletilti¹³⁴. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresinden yazılan bu müzekkere denizcilikte ilerlemiş büyük devletlerin sahil şebenderlerini hedef alan ve faydayı en yükseğe çıkarmak için de özellikle Bahriye subaylarının gönderilmesini amaçlayan bir istihbarat belgesidir. Ayrıca o dönemde yabancı lisan bilen entelektüel personelin az olması ve deniz subaylarının bilgi toplama alanında başarılı olması, onların sıklıkla bu alanda görevlendirilmesinin önemli nedenlerindendi.

Nizâm Dâiresi, adından da anlaşılacağı üzere, kanunların uygulanmasını sağlama amacıyla birlikte, zâbitânın sevki, rütbe atamaları ya da rütbeden ihraçları, ilgili davaların takibi, tüm gemi ve tersâne personelinin maaş, emeklilik, istihkak, yetim ve dullara bağlanacak maaş, tayın, yoklama defterleri ve jurnallerin tâyin ve tetkiki gibi personel merkezli görevlere sahipti.

Levâzım Dâiresi, Bahriye askerleri için gereken elbise ve gıdayla donanma ve tersânelerin ihtiyaç duyduğu her çeşit eşya ve mühimmatın ihâlesini gerçekleştirir, taşra ve tüm donanmanın ihtiyaçlarını kesintiye uğratmadan tedarik ederdi. Ayrıca, belirlenen

¹³³ DTA, Daireler, Dosya No: 19, Sayfa No: 31; Dosya No: 10, Sayfa No: 43.

¹³⁴ DTA, Daireler, Dosya No: 10, Sayfa No: 45.

özelliklere uygun olarak tedarikin gerçekleşmesini temin eder, imzalanan kontratlarla belirlenmiş numuneleri, temin edilen eşyayla karşılaştırıp birbirine uygunluğunu kontrol eder, bunların ambarlara verilmesini sağlardı. Hazine gelirlerinin zamanında tahsil edilmesini ve Bahriye dahilinde kullanıma uygun olmayan eşyanın elden çıkarılmasını sağlardı. Her sene Îmâlât Dâiresi tarafından düzenlenen defterlerde belirtilen miktarda eşyayı zamanında ve istenen özellikte olmak üzere temin ederdi. Tersâneye bağlı tüm ambar ve mahzenlerde mevcut olan her tür eşyayı uygun şekilde muhafaza ettirmekle beraber, alınan ve verilen tüm eşyayı hesap defterlerine kaydettirirdi. Taşrada bulunan memurların sarfiyat makbuzlarını içeren defterleri takip ve kontrol ederdi. Şûrâ-yı Bahriyenin Kuruluş Nizamnâmesi'nde ona bağlı bulunan beş daireden biri olan bu Levâzım Dâiresi, her ne kadar 1879 yılında yapılan tadilat sonrasında Şûrâ-yı Bahriyeye ilhak edilmişse de 1903 yılı itibarıyla levâzım işlerinin daha hızlı yapılabilmesi için bu kadrodan ayrılarak yeniden bağımsız bir daire haline getirilmişti¹³⁵. Aynı belgede Şûrâ-yı Bahriyenin levâzım işlerinin hacimsel olarak artışından bahsedilmişti. Ayrıca tüccar, ambar ve sevkiyat memurlarının müracaatlarıyla ilgilenmesinden dolayı önemli ve acil işleri tetkik ve müzakereye vakit bulamadığından, dolayısıyla işlerin ertelenmekte olduğu belirtilmişti. Bu durum, Levâzım Dâiresinin Şûrâ-yı Bahriyeye ilhakı sonrasında 1903 yılına kadar olumsuz tecrübeler yaşandığını göstermektedir. Bu nedenle levâzım işlerine layıkıyla bakılamadığından dolayı levâzımât ve mübâyaa işlerinin daha önceden olduğu gibi müstakil bir daireye bırakılması söz konusu olmuştu. Böylece, Şûrâ-yı Bahriye Levâzım Kısmı Riyâsetinde bulunan Mirlivâ Hacı Emin Paşa'nın riyaseti altında Şûrâ-yı Bahriye azasından Miralay Nazif ve Muhâkemat Dâiresi azasından Kaymakam Ali Bin Halil Beylerden oluşan bir heyetle, Şûrâ-yı Bahriye ile irtibatı bâki kalmak üzere bir Levâzım Dâiresi teşkil edilmişti.

Bahriye Meclisinin dördüncü dairesi olan Îmâlât Dâiresi, inşaat ve imalattan sorumlu personelin eğitimi, liyakatı, maaşı, istihkakı ile personel sayısının takibi ve her türlü ıslahını gerçekleştirmek, imalat sırasında gerçekleşen sarfiyatın uygunluğunu temin etmek, acil işlerin ivedilikle yerine getirilmesini sağlamak, imalat işlerini sürekli keşif altında tutarak fazla ve noksanların kontrolünü temin etmek, kayıp ve israfa neden olan memurlara ilişkin Nizâmiye muamelelerini icra etmek görevlerini yerine getirmekle sorumluydu. 1879 yılında, yukarıda bahsedildiği üzere, Levâzım Dâiresi ve azalarının,

¹³⁵ DTA, Şûrâ-yı Bahriye, Dosya No: 655/ 15A; DTA, Tersane, Dosya No: 753, Sayfa No: 9A-10A.

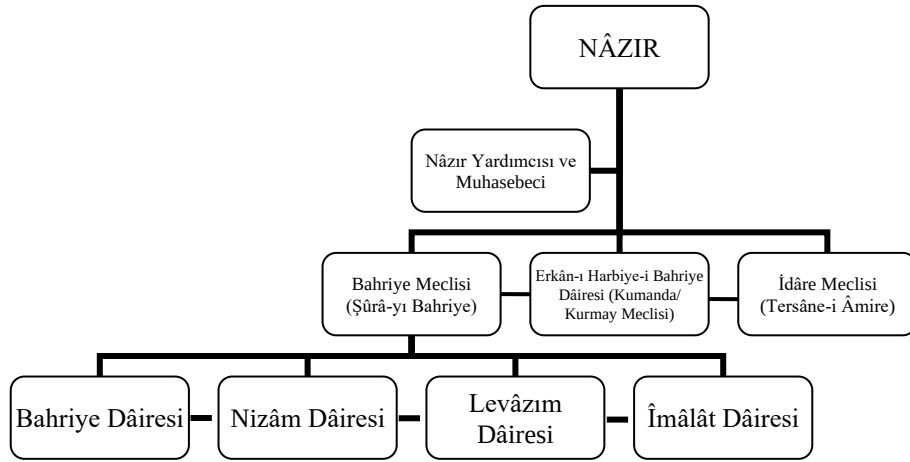
Dâire-i Bahriyeye ilhakı gerçekleştirilirken İmâlât ve Sıhhiye Dâireleri ilga edilerek bu husustaki nizam değiştirildi¹³⁶. Beş daireden oluşan Şûra-yı Bahriye böylece değişmiş, Levâzım Dâiresi, Dâire-i Bahriyeye eklenmiş, Nizâm Dâiresi değişmeden kalmış, İmâlât ve Sıhhiye Dâireleri ilga edilmişti. Böylece 76.451 kuruş tasarruf sağlanmış, büyük çoğunluğu daha önce emekliye ayrılanlar ile yeni emekli edileceklerin toplam maaşı ödendiğinde dahi Hazineye artı bakiye kalacağı hesaplanmıştı. Bu belgede ayrı ayrı Dâire-i Bahriye, Nizâm Dâiresi, Muâyene Komisyonu, Levâzım Dâiresi, İmâlât Dâiresi ve Sıhhiye Dâiresinde istihdam edilenlerin rütbe ve sayıları, maaşları ile tayın bedelleri bulunmaktadır. Bahsi geçen Şûrâ-yı Bahriye dairelerinin mali gerekçeyle ve irâdeyle lağvı üzerine, Nizâm Dâiresi Heyeti ile Muâyene Komisyonu ve İmâlât Heyeti yeniden oluşturuldu. Ayrıca Donanma ve Tersâne-i Âmireye bağlı mevkilerde bulunan ümerâ, zabıt, memur, kâtip ile hademe vesaire kapsamında da değişiklik yapıldı. Şûrâ-yı Bahriyeye bağlı her daire esas vazifelerini yerine getirmekle mükellefi ve dönem dönem karşılaşılan değişiklikler sadece heyetlerden tasarruf sağlamak için yapılmıştı. Nizâm Dâiresi, askeri nizâmlarla meşgul olduğundan hareketle 1879'da değiştirilmeden korunmuştu. Levâzım Dâiresi, 25.000 kuruştan aşağı olan eşya ve levâzımâtın mübâyaasıyla sorumlu oldu ve bu meblağdan yukarı olan satın almanın münakasa icrası ve kontratlarının tanzimi bağlısı olduğu Bahriye Dâiresi sorumluluğunda kaldı. Heyet üyelerinden birkaç kişi Şûrâ-yı Bahriyeye aktarıldı. İmalat ve inşaatın takibini yapan İmâlât Dâiresi, Tersâne-i Âmire Memûriyetinin riyasetinde Fabrikalar Nâzırı'yla birkaç memurdan oluştu. Sıhhiye Dâiresi için, Bahriye Merkez Hastanesi Baştabiplik Riyâsetinde olarak viziteler, müfettişlikler ve sair sağlık işlerinin icrası için bir heyet teşkil edildi. 1887 yılında Şûrâ-yı Bahriyenin Levâzım Kısmı Riyâsetinde Tabiplik de bulunmaktaydı.

Bahriye Dâiresi tarafından belirlenen önemli konular ortaya çıktığında, diğer üç daire de Bahriye Meclisi Reisinin başkanlığında heyet olarak toplanırdı. Bu önemli hususlardan biri 25.000 kuruş üzeri satın alma ve iltizam bedelinin ihâlesiydi. Tekil olarak dairelerde ya da heyet olarak toplanıldığında alınan kararların bulunduğu mazbatalar mühürlenirken, satın alma ve pazarlık konusunu kapsayan tüm mazbatalar ayrıca Bahriye Muhasebeciliği makamında da mühürlenirdi. Mühürlenmiş bu mazbatalar Bahriye

¹³⁶ BOA, İ. DH., Dosya No: 787, Gömlek No: 69370.

Meclisi tarafından da mühürlenmek zorundaydı. Tüm mazbataların icra makamına sunulması Bahriye Meclisi kalemî vasıtasıyla olurdu.

Buraya kadar anlatılan nâzır seviyesindeki teşkilat yapısını, bir kuruluş şeması ile aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür. Bu şemada da görüleceği üzere Bahriye Nâzırı, askeri, idari ve mali işlerini meclisler vasıtasıyla yürütmekteydi. Her meclisin kendi içinde var olan teşkilat unsurlarına lojistik konusu kapsamında tezin ilerleyen bölümlerinde değinilmiştir.



Şekil 1- Bahriye Nezâreti ile Meclisleri Arasındaki İlişki

Bahriye Nezâreti merkez teşkilat yapısının içerisinde bulunan Tersâne-i Âmire Memûriyeti, hem merkez hem taşra tersânelerinin bağlı olduğu bir yapıydı. Tersâne-i Âmire Memurluğu ise idari teşkilatı ve kalemleri ile askeri teşkilatı özelinde bakıldığında ayrı bir kurum gibi geniş kapsamlıydı. Tersâne-i Âmire Kumandanlığı özellikle kendi bünyesi dahilinde birçok alım, satım ve tamirat işlerini kendisine bağlı bulunan ambar, atölye, fabrika ve taşra tersâneleri özelinde yönetmekteydi. Tersânede bulunan ambar, mahzen ve imalathâneler için değişik dönemlerde yapılmış raporlamalar¹³⁷ mevcut olup buraların hem yeni inşalar hem de tamir bakım sırasında kullanımda olduğu görülmektedir. Özellikle II. Abdülhamid döneminin başlangıcında her ne kadar canlılığı azalan bir bahri yapı varsa da ilerleyen yıllarda birtakım yenilikler yapılmıştı. 1884 yılında fırın ve değirmen, 1893 yılında nakkaşhâne, zift fabrikası, İnşâiye Dâiresine ait olan bina ve cami yenilenmiş ve maçuna yaptırılmıştı. Bakır dökümhânesi, flençhâne,

¹³⁷ DTA, Limanlar, Dosya No: 11, Sayfa No: 31.

boru fabrikası, zincir fabrikası, levha/ zırh yapım fabrikası, vida fabrikası, haddehâne, top fabrikası ve top fabrikası içinde mavzer tüfeği imal edecek bir şube¹³⁸, mermi fabrikası, tüfek fabrikası¹³⁹, çekiç fabrikası¹⁴⁰ 1880'li yılların sonu ve 1890'lı yılların başı itibarıyla tesis edilmiş veya fiziksel olarak tamir edilip yenilenmişti. 1897 yılında top fabrikası için hidrolik pres ve planya tezgâhı gibi makinalar da Londra'dan satın alınmıştı¹⁴¹. Aynı tarihlerde dökümhâne, silindir fabrikası, kazanhâne, büyük çekiç fabrikası ve Tersâne içi taşımanın kolaylaştırılması için demir yolu¹⁴² inşa edilmişti. 1894 yılında elektrik fabrikası sayesinde gemiler ve Tersâne-i Âmire tesisleri elektrikle aydınlatılmaya başlanmıştı. 1896 yılında tulumba fabrikası inşa edilmişti. Tüm bu yenileme çalışmalarında ihtiyaç duyulan malzemeler Tersâneneden temin edilmiş ve genelde Ermeni taşeron işçiler çalıştırılmıştı¹⁴³. Bahriye levâzım ambarlarında bölük eminleri görev alırken¹⁴⁴; Tersânede gerçekleşen işler ise başmühendis yönetiminde ustabaşılar, ustalar ve tersâne çalışanları tarafından tamamlanmaktaydı.

Bahriye Nezâreti yapısı içinde işlerin görülmesi, kapsamlı raporların hazırlanması, işlerin düzen ve tertip içerisinde hızlı bir şekilde takip edilmesi gerekliliği neticesinde daimî komisyonlara ek olarak geçici komisyonlar da kurulmuştu. Bu kapsamda Nezâretin varlığını koruduğu süre boyunca lojistik faaliyetler için de çeşitli sayıda daimî ve geçici komisyonlar kurulmuş ve kaldırılmış, zaman zaman isimleri değiştirilmiş ve görevleri genişletilmişti. Çeşitli lojistik görevler ile donatılmış bu komisyonlar arasında Îmâlât Komisyonu, Muâyene Komisyonu, Mühimmât-ı Harbiye Komisyonu, Mübâyaa Komisyonu, Nân-ı Aziz Komisyonu ve bağlı ambarlar ile fırınlar, Sevkiyât Komisyonu, Tayinat ve Lahmiye Komisyonu, Fabrikalar Komisyonu önemlidir¹⁴⁵. Bu komisyonlardan bazıları aşağıda açıklanmıştır.

Nezârete bağlı bu komisyonlardan biri olan Îmâlât Komisyonu, Tersâne-i Âmirede gerçekleştirilen imalat işlerini takip etmekle birlikte çeşitli satın alma faaliyetlerini de yerine getirirdi. Özellikle Tersâne fabrikalarında devam eden imalatın

¹³⁸ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 574, Sayfa No: 50A.

¹³⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 558, Sayfa No: 320A.

¹⁴⁰ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 9.

¹⁴¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1897, Sayfa No: 3.

¹⁴² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 280, Sayfa No: 190/a.

¹⁴³ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 129-131.

¹⁴⁴ BOA, ZB., Dosya No: 624, Gömlek No: 175.

¹⁴⁵ DTA, Islahat, Dosya No: 4, Sayfa No: 13A.

1869 yılında kabul edilen Fabrikalar Nizamnâmesi'ne¹⁴⁶ ek olarak kontrolünün devamı için 1880'li yılların sonunda yeni komisyonların teşkili gerekiyordu¹⁴⁷. Artan işlerin maliye ve inşaatının takibi ile sağlamlık ve dayanıklılık unsurlarının kontrolü için 1882 yılının başında İmâlât Komisyonu kurulmuştu. Yüksek rütbeli Bahriye subayları ile oluşturulan komisyon meclisinde, Tersâne Memuru Hasan Paşa yönetiminde toplam on üye bulunmaktaydı¹⁴⁸. Bahriye salnâmelerine bakıldığında 1890 yılı sonrasında bu sayıların giderek düştüğü ve bazı yıllarda işlerin dört memurdan oluşan heyetler tarafından yürütüldüğü görülmektedir. Buradan hareketle imalat işlerinin de giderek azalmış olduğu ifade edilebilmektedir. 1897 yılında imalat ve inşaat muayenesinden sorumlu komisyonun görevleri ve üyeleri yeniden oluşturulmuştu¹⁴⁹.

1869 yılında kabul edilen Islâhât-ı Bahriye-i Kavânîn Komisyonu Nizamnâmesi'ne göre bu komisyon lojistik konularından olan inşaat ve üretim ile idari yeniliklerden sorumlu tutulmuştu. Dolayısıyla hem Tersânenin hem de donanmanın modern seviyelere ulaştırılması bu komisyondan maruzdu. Diğer komisyonlarda olduğu gibi reis ve azalardan oluşan komisyonun reise ek olarak altı üyesi bulunmaktaydı ve haftada iki kez toplanılması kararlaştırılmıştı. Toplantı sonuçları ise Bahriye Nezâretine raporlanmaktaydı¹⁵⁰. Bu komisyon 1879 yılında başka bir komisyon ile bir araya gelerek idari olarak değişime uğradı¹⁵¹. Islâhât-ı Bahriye Komisyonun yazdığı bir rapora istinaden 1880 yılında Tersânede bir merkez ve talim gemisi ihdas edildi¹⁵². Böylece Tersâne-i Âmire ve mevki tersânelerinde görevli askerler için bir talim gemisi oluşturulmuştu.

Yine bir başka komisyon 1881 yılında kurulan Tensîkat-ı Bahriye Komisyonudur. Bu komisyon, donanmada görevli subayların liyakatine göre uygun mahallere gönderilmesi ve tâyinlerinin bunu gözeterek yapılmasını sağlama sorumluluğuna da sahipti¹⁵³.

¹⁴⁶ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 74, Sayfa No: 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23.

¹⁴⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 565, Sayfa No: 565.

¹⁴⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 653, Sayfa No: 179; DTA: Şura-yı Bahriye, Dosya No: 177, Sayfa No: 7A-7B.

¹⁴⁹ DTA, Tersane, Dosya No: 564, Sayfa No: 112A.

¹⁵⁰ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 74, Sayfa No: 25b, 26a, 29b, 30a, 32b, 70b, 71a; DTA, Tersane, Dosya No: 392, Sayfa No: 20B.

¹⁵¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 311, Sayfa No: 80.

¹⁵² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 168, Sayfa No: 19A.

¹⁵³ DTA, Mektubi, Dosya No: 331, Sayfa No: 78A.

Bahriye salnâmelerinde varlığını koruyan ve meclis üye sayısı onun üzerinde olan bir başka komisyon, Tevzî'-i Muayyenât Komisyonuydu. Komisyon, gemi ve mevkilerde hizmet gören personele ait et ve ekmek sağlayan müteahhitlerin hesaplarını her ayın son gününde incelerdi. Düzen ve intizam altına almak için erzak, kömür, odun ambarları ile et ve ekmek idarelerinin günlük sarfiyatlarına ilişkin kayıtlar ve aylık icmallere ilişkin işleri gerçekleştirmek üzere bir araya getirilen komisyon; komisyonun başkâtibi, icmal mübeyyizi, maden kömürü, arpa ve saman miktarı ve hesabını kaydeden memurlardan oluşuyordu. Zaman içinde bu memurlardan bazıları başka yerlere tâyin edilmekte, bazıları ise hava değişikliği nedeniyle izin almaktaydı. Yerlerine yeni atamalar yapılmıyor ve bu nedenle dönem dönem komisyon evrakları işlenmiyordu. Bu komisyonlara gerektiğinde yeni memurların atanması sorumluluğu aslında Şûrâ-yı Bahriyenin idi¹⁵⁴. Ama bu görevde aksaklıklar olduğu görülmektedir. Tevzî'-i Muayyenât Komisyonu 1883 yılında birtakım yeniliklere tâbi tutuldu. Buna göre, daire şubelerinde tutulan hesaplar her ayın sonunda icmal tanzimiyle birlikte mizanlara eklenmek üzere muhasebe merkez şubesine verilmeliydi. Her ayın ithalat ve ihracat muhasebesi, Tersâne muayyenâtıyla, meşe ve maden kömürü ve odun ambarlarınca aylık olarak hesaplanmalı ve buraya teslim edilmeliydi. Komisyon, anlaşıldığı üzere, elindeki bu hesapları karşılaştırarak icmalini tanzim etmeliydi. Böylece, muamelatı gerçekleştiren komisyonun da yeniden teşkili söz konusu olmuş ve şubelere ayrılarak başkâtip, iki nefer ve asker kâtip tâyin edilip tamamının kayıt işlerinden anlar olmasına önem verilmişti. Bu komisyonun teşkili ve buna liman kumandanının vekaleti, muamelat usulü gereği Şûrâ-yı Bahriyeden tasdik ve ilâm olunmuştu¹⁵⁵.

Lojistik konusu kapsamında bir başka komisyon ise Mübâyaa Komisyonudur. Bu komisyon, her boydan tüm savaş ve tarassut gemileri için cephane, silah ve mühimmattan başka tüm levâzımın ihâle ve satın alınması işlemleriyle ilgilenirdi. Komisyonun reisi masraflar reisiydi ve beş de azası (muhasebe müdürü, üçüncü daire reisi, dördüncü daire reisi, dördüncü daire reisi muavini, dördüncü dairenin satın alınmasına ihtiyaç duyulan malzemenin ait olduğu şube müdürü) vardı. Bu komisyondan ayrı olarak Bahriye ve Tophâne Levâzım Dâirelerinin satın almaları için oluşturulan komisyonlar da bulunurdu¹⁵⁶.

¹⁵⁴ DTA, Islahat, Dosya No: 17, Sayfa No: 8.

¹⁵⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 826, Sayfa No: 3.

¹⁵⁶ BOA, BEO, Dosya No: 2625, Gömlek No: 196845.

Komisyonların ihtiyaca binaen değiştiğinden veya teşkil edildiğinden daha önce bahsedilmişti. Örneğin 1878 yılında Muâyene Komisyonu lağvedilmiş ve bu komisyona ait tüm görevlerin Levâzım Dâiresi azaları tarafından yerine getirilmesi istenmişti¹⁵⁷. Bundan böyle Tersâneye satın alınacak eşyaların muayenesi Levâzım Dâiresi tarafından yapılacaktı. Teslim alınmakta olan eşyanın, Şûra-yı Bahriye ve daire azaları tarafından hem numuneler ile karşılaştırılması hem de mukaveleye uygunluğunun teyidi sonrasında eşyalar ambara teslim edilecekti. Ambar makbuz senetlerinin arkasına *işbu eşyânın numûne ve mukâveleye uygunluğu kabul ve tasdik olunarak ambara teslim edildi* ifadesi yazılacak ve muayene memuru zat tarafından da mühürlenecekti. Bu işlemlerin ayrıca Şûra-yı Bahriye ve dairelerin ceridelerine kaydedilmesi beklenmekle birlikte kayıtlar muhasebeye de gönderilecek ve icap eden dağıtım oradan gerçekleşecekti. Fakat aynı yıl müstakil olarak oluşturulan Muâyene Heyeti, Tersâne-i Âmire için satın alınacak her nevi eşya ve erzakın muayenesi için yeniden görevlendiriliyordu¹⁵⁸. Diğer komisyonlarda görüldüğü gibi bu komisyonun da meclis üye sayısı süreklilik arz etmemekteydi.

Özellikle yabancı deniz güçlerini takip edip Osmanlı imalatının ve gemilerinin daha iyi bir hal almasını ve inşaat faaliyetlerinin proje çizimleri ile uyumlu olmasını kontrol eden Muâyene Komisyonu ile ortak çalışmadan sorumlu¹⁵⁹ olan ve 1883 yılında kurulan Fen Komisyonu, 1888 yılında Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Fen ve Tercüme Şubesine dönüştürüldü¹⁶⁰. Bu komisyon, yabancı deniz güçlerini takip ederken yabancı dildeki bahri yayınları Osmanlı Türkçesine çevirip basımını da organize etmekteydi. Fen komisyonunda da diğer komisyonlarda görüldüğü üzere âzâ sayısı yıldan yıla değişen bir nitelikteydi. Bahriye salnâmelerine bakıldığında bazı yıllarda sayısı yirmiye bulan bir kadro ortaya çıkmaktaydı.

Komisyonlar içerisinde ya da ambar ve mevkiler arasında gerçekleşen teslim tesellüme ilişkin kayıt süreçlerinin dönem dönem tetkik ve kontrol edilerek raporlandığı olmuştu. Böylece her bir kurum işleyiş bakımından kontrol altında tutulmak istenmişti. Sorumlu oldukları ambarlardaki satın alınan malzemeler ile sarf edilen malzemelere ilişkin incelemeler yapan ve bunları kayıt altına alan bu komisyonların, personelsizlik ve kısıtlı mali imkânlar gibi çeşitli nedenlerle görevlerini tamamlayamadığı zamanlar da

¹⁵⁷ DTA, Şûra-yı Bahriye, Dosya No: 52A, Sayfa No: 80A.

¹⁵⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 653, Sayfa No: 102.

¹⁵⁹ DTA, Şûra-yı Bahriye, Dosya No: 196, Sayfa No: 1A.

¹⁶⁰ DTA, Erkân-ı Harbiye, Dosya No: 13, Sayfa No: 22.

olmuştu. Çalışmaları ile alakalı ihtiyaçları da her birinin ilgili talepleri doğrultusunda karşılanırdı¹⁶¹. Elimizde, imkânların yaratılıp teftişin gerçekleştirildiği 4 Şubat 1885 tarihli bir rapor¹⁶² bulunmakta olup dönemin bir portresini yansıtmakta olduğundan burada detaylı bir şekilde değinilmiştir.

Bu rapor, Tersâne-i Âmire ambarları ve mahzenleriyle imalat mevkilerinden olan elbise ambarı, gayrı mamul ambarı, mamul ambarı, Tevzî'-i Tayinat Komisyonu, Memûriyet Kalemi, Fabrikalar Kalemi ile İnşâiye Kaleminin teftişi sonrası yazılmış gözlemi ve mütalaayı içerir. Elbise ambarında yapılan teftişte, muamele ve kayıtlar bir dereceye kadar yeterli kabul edilmiş ve imalat defterine göre üç adet imalat mevkisi olan elbise, mefruşat ve dikimhâne ile ilgili ayrı ve ayrıntılı bilgiye ulaşılamadığından bu durum sorun teşkil etmişti. Anlaşıldığı kadarıyla ayrı ayrı kayıt alması gereken ambarlar böyle kayıtlar almamıştı. Teftiş eden tarafından verilen öneride ise bahsi geçen imalat defterlerinin işini bilen bir bölük emini tarafından günlük olarak tutulması ve bilgi olarak Başkitâbete yazılması belirtilmişti. Gayrı mamul ambarı, teftiş edilen yerlerin içinde en düzenli kayıtlara sahip olan yer olarak belirtilmiş olup herhangi bir ek öneri verilmemişti. Mamul ambarında yapılan teftişte ise muamele ve kayıtlar bir dereceye kadar yeterli görülmüş sarf ve ihraç olunacak eşya için alınan senetlerde görünen rakamlarda usulsüzlük tespit edilmişti. Zira senetlerde talep edilen rakamlar verilmeyip sadece ambar mevcuduna göre hareket edilmişti. Öneride ise deyn senedi (borç senedi) usulünün eskiden uygulanmakta olduğu fakat çok fazla suiistimal yapıldığı gerekçesiyle feshedildiğinden artık kullanılmaması gerektiğinin altı çizilmiş aksi halde bunun usulsüzlük olacağı belirtilmişti. Yine bu ambarda bulunan ahşap ve demir malzemelerine ilişkin kayıt usulüne uygun yürütülmemekte; aylara ilişkin eksik kayıtlar olduğu ve işlerin istenilen seviyede olmadığı vurgulanmaktaydı. Tevzî'-i Tayinat Komisyonuna yapılan teftişte jurnaller, icmal defteri kayıtları ve tevziât defterleri incelenmiş ve kayıtları uygun bulunmuştu. Fakat Nân-ı Aziz İdâresinin tamamlanmamış defterleri komisyon reisi tarafından işaret edilmişti. Eksik jurnallere ilişkin öneri olarak ise şubelerin usule uygun jurnal ve hesap kaydı için kâtip ve memurlarını uyarması istenmişti. Teftiş edilen diğer birim olan Memûriyet Kaleminde ambarların cins defterlerinin kayıtları usule uygun bulunmuşsa da vukuatın hepsi kaydedilmemiş ve tevziât defterleri tutulmadığından eksik

¹⁶¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 894, Sayfa No: 30.

¹⁶² DTA, Islahat, Dosya No: 3, Sayfa No: 20.

usul belirtilmişti. Lazime pusulalarında görülen rakamların ise ambarlardan çıkmadığı tetkik edilmişti. Anlaşıldığı üzere tevzî defterlerinin tabedilmesi geç gerçekleşmiş olduğundan dağıtımı da geç yapılmıştı. Fakat teftiş memuru buna rağmen diğer defterlerin mevcut olduğunu ve kayıtların orada yapılması gerektiğini raporlamıştı. Eşya ambardan doğru verilmediğinden bu durum kaleme de bildirilmiyor ve sağlıklı kayıtlar yapılyordu. Diğer bir deyişle bir kayıt ihlali söz konusuydu. Teftiş memuru bunu düzeltecek yöntemler öne sürerek kaleme yol göstermiş ve ayrıca kayıt usulüne riayet hususunda icap eden memurların tamamının uyarılmasını gerekli görmüştü. Teftiş gören diğer bir kalem İnşâiye Kalemiydi. Burada da yevmiye defteri tutulmamış, cins defterler bir dereceye kadar yeterli görülmüş, mamul ambarında olduğu gibi kayıtlar usule uygun tamamlanmamıştı. Ayrıca, imalat mevkileri birleştirilmiş olduğundan kaleme verilecek jurnallerin uygun şekilde doldurulup teslim edilmesi gerekli görülmüştü. Mevkilerden tanzim olunan lazime pusulalarının, gerekli olan muamelesi için vaktiyle Tersâne Memûriyeti kalemine gönderilmesi talep edilmiş, gelen pusulaların ise komisyondan geçirilerek kabul edilmesi uygun bulunmuştu. Ayrıca mevkilerin birer sorumlu memur idaresinde olarak işlerini yapması gerekli görülmüştü. Son olarak Fabrikalar Kalemünde gerçekleştirilen teftişte de görüldüğü üzere, kâtip eksigi olan kaleme defterler ya tutulmamış ya da eksik kalmıştı. Bu rapor genel olarak değerlendirildiğinde muamelata tâbi defterlerin çoğunda usulsüzlük görüldüğü gibi, kayıt eksigi genele yayılmış bir vaziyetteydi. Bu nedenle her ne kadar usule ilişkin talimat ya da benzeri hukuki talepler olsa da tam olarak yerine getirilmediği anlaşılmaktadır. Bu nedenle Tersâne-i Âmire ambar, mahzen ve komisyon raporlarının her birinin usulünde olduğu ve doğruyu yansıttığını kabul etmek doğru olmayacaktır.

Bu rapordan bir yıl önce, birçok ambarı ilgilendiren ve mevcutta kullanılan bazı usullerin ve vazifenâmelerde belirtilen görev tanımlarının anlaşmazlıklara neden olması hasebiyle detaylı bir çalışma yapılmıştı. Elbise ambarı, gayrı mamul ambarı, Tersâne-i Âmire Memûriyet Klemi, Ser Memurluk, mamul ambarı, erzak ambarı ve kömür ambarını ilgilendiren bu açıklamanın büyük ölçüde muhasebe tutma usulleri ve muamelat kuralları ile ilgili olduğu söylenebilir¹⁶³. Burada bahsi geçen açıklamalara göre her mevkinin ambarlardan alacağı eşya için mağaza kâtibi tarafından hazırlanan lazım pusulası Tersâne Memûriyeti Kalemine kaydettirilir ve bu memurların onayı sonrasında

¹⁶³ DTA, Islahat, Dosya No: 5, Sayfa No: 31.

ilgili ambara iletilirdi. Alınan eşya ise mağaza kâtipleri tarafından yer ve türü yazılarak makbuza kaydedilirdi. Sarf edildikçe de günü gününe yazmak suretiyle makbuzdan düşülürdü. Muamelatı kolaylaştırmak için zamanla mevkilerde harcananların kaydına gerek görülmeyip yalnızca diğer mevkilere gönderilen ya da ambarlara iade olan eşyaların kaydı uygun bulunmuştu. Mevkilerde hem tamir hem yeni yapımda kullanılan şeylerin mevki memurunun zimmetinde olmasından dolayı yalnızca harice verilenler tevziât defterlerinde kayıtlı olduğundan ambar hesabı da ona uygun yapılmaya başlandı. Gemilere ve diğer mevkilere verilecek şeyler, karşı taraf ambarı hesabına lazıme pusulasıyla verilecek karşıdan da makbuz senedi alınacaktı. Buna benzer kayıt ve teslim usulleri zaman zaman yeniden düzenlenir ve tüm ambarlar bu usul değişikliği çerçevesinde günlük ve aylık muamelatı takip ederdi.

Nezâret dahilinde önemli bir başka merkezî memuriyet de liman kumandanlığıdır. İstanbul Limanı dahilinde bulunan tüm harp gemilerinin komutanı olarak, tayın ve harp mühimmatı eksikliklerini tespit etmek, gemileri dolaşarak muayene etmek, Nezâret ile iletişimde olup dahildeki gemileri göreve göndermek, gemilere top taktirarak silah talimleri yaptırmak ve gemi teçhizatını kontrol etmek gibi konulardan sorumluydu. Liman haricinde bulunan gemilerin kendi komutanları bulunduğundan yalnızca mühimmat tedarik etmek ve onlara nezâret etmekle sorumluydu. Bir anlamda limanda bulunan gemileri maiyetine alan liman kumandanı, tamir için limana giren geminin komutanı rütbece büyük olsa da, tüm yetki, gemi evrak ve jurnallerini gemi ayrılana kadar kendisinde bulundururdu. Kumandanı olmayan gemilerin ya da kumandanı İstanbul dışında olan gemilerin liman kumandanı ile haberleşme yürütücüsü gemi süvarileri olurdu. Liman kumandanı ile Tersâne memuru arasındaki ilişkide ise rütbeye bakılmaksızın aralarında muhabere olmadan gemiler tamir edilmek üzere Tersâneye gönderilemezdi¹⁶⁴. Her ikisinin birbirleriyle müşahede etmedikçe bazı görevlerini tamamlayamayacağı görülmekle birlikte her ikisinin de görevleri kapsamında Nezârete sürekli bir şekilde rapor ve lâyhalar sundukları görülmektedir.

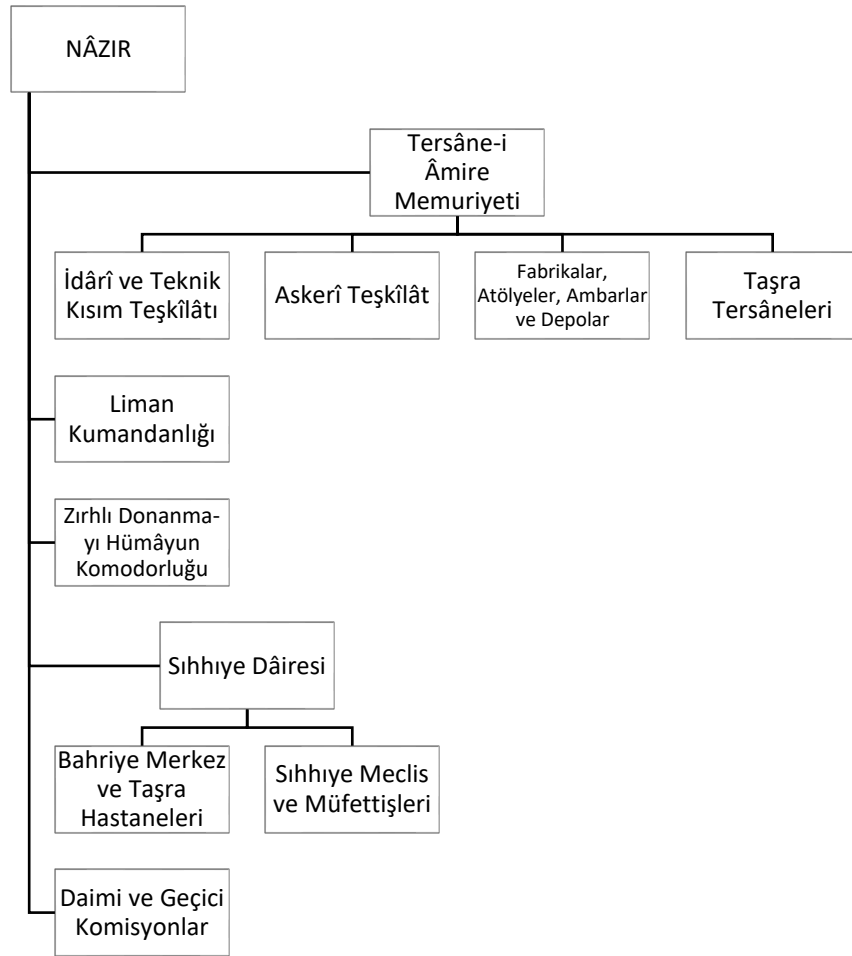
Zırhlı Donanma-yı Hümâyun Komodorluğu merkezî bir yapıydı ve özellikle gemilerin durumu, her daim savaşa hazır olmasının sağlanması, gerekli kontrollerin yapılarak raporların hazırlanması gibi vazifeleri bulunmaktaydı. Görevli olan komodorun

¹⁶⁴ *Bahriye Kanunnâme-i Hümâyunu*, 1297, 2. bâb, 3. fasıl.

çeşitli dönemlerde Osmanlı Bahriyesine yön verecek gözlem ve tetkikleri bulunmakta olup güncel durumu ortaya çıkardığından tezin ilgili bölümlerinde örnekendirilmiştir.

Nezâret dahilinde merkezî yapılardan biri de Bahriye Hastanesini de içeren Sıhhiye Dâiresidir. Tezin ilerleyen bölümlerinde değinileceği üzere Sıhhiye Meclisi; müfettişlikleri, komisyonları, ambarı ve taşra hastaneleri bulunan büyük bir yapıydı. Özellikle Suda ve Basra’da bulunan taşra hastaneleri teşkilatta önemli bir yere sahipti.

Buraya kadar bahsi geçen teşkilat yapısını genel olarak aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür. Bir önceki şemada da gösterildiği üzere bu idari kısımların her biri kendi içinde bir yapıya sahipti. Bu yapılanmanın detayı kapsam dışı bırakılmış olup her birinin lojistik sistem içindeki yeri bir sonraki bölümde çeşitli örnekler eşliğinde gösterilmiştir. Ayrıca aşağıdaki şema Nezâretin tamamını yansıtmamaktadır ve yalnızca buraya kadar anlatılan teşkilat yapısını özetlemek üzere çizilmiştir.



Şekil 2- Bahriye Nezâretinin Kısmi Teşkilat Yapısı

Bahriye Nezâretinin teşkilat yapısı içerisinde yukarıda anlatılanlardan ayrı olarak ticari bahriyeye ilişkin daireler ile bazı münferit yapılar da bulunmaktaydı; İdâre-i Azîziye (İdâre-i Mahsûsa Nezâreti-1875), Haliç Dersaâdet Vapurlar İdâresi (1855-1908), Fenerler İdâresi, Dersaâdet Liman Dâiresi, Ereğli Mâden-i Hümâyûn Nezâreti (1865-1908) bu yapılardandır. İdâre-i Mahsûsa için düşünülen ikmal tertibatında¹⁶⁵ olduğu gibi her bir yapının kendi içerisinde tedarik sistemi bulunmakta olup bu tezde her biri ayrı ayrı açıklanmamıştır. Bu süre zarfı içinde kurumsal değişimler oldukça fazla yaşanmış olup bunlardan biri 1911 yılında bütün limanların Bahriye Nâzırlığından ayrılarak Ticâret ve Nâfia Nezâretine bağlanmasıydı¹⁶⁶. Nezâret dahilinde bir de itfaiye ve dalgıç kısmı bulunmaktaydı. 1894 yılında İngiltere'den tedarik edilen son sistemlerle donatılmış ve iyi durumda alet edevat ile teçhiz edilmiş olan bu bölük uzun süre varlığını korumuştur¹⁶⁷. Ayrıca bir sonraki başlıkta değinilecek olan eğitim konusu kapsamında okullar, matbaa, kütüphane de merkezî yapılardandı. Dolayısıyla çeşitli seviyeden okullar, Bahriye Matbaası, 1897 yılında kurulan Müze ve Kütüphane İdâresi de Bahriye Nezâretine bağlı idi. Burada oluşan ihtiyaçların tedarik süreci, bu kurumların ilgili daire ile yazışması ve bu satın almanın onaylanması sonrasında tamamlanırdı.

Buraya kadar anlatılan İstanbul merkezli yapı dışında taşra teşkilatında çeşitli bahri unsurlar bulunmaktaydı. Merkez kurumlarına bağlı olan bu unsurlar olarak komodorluklar, bu komodorluklara bağlı liman reislikleri, kömür ambarları ile tersâneler taşraya ilişkin lojistik teşkilat sistemi içerisinde önemliydi. Ayrıca seyyar halde bulunan taşra komodorluklarına bağlı olan ya da münferit olarak seyreden gemileri de bu kapsamda değerlendirmek mümkündür. Bu sistem içinde liman reisi ve gemi komutanı komodora, komodor filo komutanlığına, filo komutanlığı da Bahriye Meclisine malumat verir; burada oluşan bilgi ve raporlar Bahriye Nâzırı'na iletilirdi¹⁶⁸. Arşiv belgelerine yansıdığına göre bu bilgi akışında değişiklikler olabilmekteydi; örneğin liman reisliklerinin doğrudan Nezârete yazdığı olurdu.

Liman reisleri, Bahriye Nezâreti tarafından atandıkları limanda güvenliği sağlamak, bu limanı düzenlemek ve giriş çıkış yapmış gemilerin kaydını almak görevlerini yerine getirirdi. Bazı mahallerde bölgede bulunan komodorluğa bağlı

¹⁶⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 973, Sayfa No: 56.

¹⁶⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No:2348A, Sayfa No: 72-73.

¹⁶⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 442, Sayfa No: 138A. Fotoğraf albümünü içeren ekler bölümünde bu kapsamda çeşitli fotoğraflar paylaşılmıştır.

¹⁶⁸ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 24.

oldukları görülürken, doğrudan Dersaâdet Liman Dâiresi ile de iletişime geçebilirlerdi. Tâyinlerle ilgili sorumluluk Bahriye Nezâretinin idi ve bu yetki komodorluğa devredilmezdi. Fakat komodorlar, liman reislerini teftiş edebilirdi¹⁶⁹.

Merkezî atamalarla gerçekleşen ve farklı rütbelere mensup olabilen liman reislikleri her yoğun bölgede bulunmakla birlikte 1876 yılı ile tarihlenen bir belgede liman reisi tâyin edilmiş limanlar şu şekildeydi¹⁷⁰: Cezâyir-i Bahr-i Sefîd vilâyetinde Hanya, Kandiye, Kal'a-i Sultaniye, Bozcaada, Sakız, Rodos, İstanköy; Aydın vilâyetinde İzmir, Çeşme, Kuşada; Tuna vilâyetinde Balçık, Sünne, Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu, Tutrakan, Vidin, Silistre, İğne Ada, Varna, Lom; Suriye vilâyetinde Beyrut, Şamtrablusu; Kastamonu vilâyetinde Sinop, Kurucaşile ve Kapısuyu, Bartın ve Amasra, Ereğli; Selanik vilâyetinde Selanik; Edirne vilâyetinde Bergos, Tekfurdağı, Dedeagaç, Gelibolu; Hudâvendigâr vilâyetinde Gemlik, Mudanya, Erdek, Ayvalık; İzmit'te İzmit Liman Reisliği, Şile; Yanya vilâyetinde Galos, Preveze; Trablusgarp vilâyetinde Trablusgarp; Hicaz vilâyetinde Cidde; İşkodra vilâyetinde Par; Trabzon vilâyetinde Trabzon, Batum, Ordu, Giresun; Kıbrıs'ta Kıbrıs Liman Reisliği; Kudüs-i Şerif'te Yafa Liman Reisliği; Adana'da Mersin Liman Reisliği; Canik'te Ünye ve Samsun Liman Reislikleri. Aynı belgede bu liman reisliklerinden Hâzine-i Bahriyeye gönderilmesi gereken miktarlar belirtilmiş olup aynı zamanda liman reisleri ile muavinlerinin kendilerine itası gereken tutarlar ile istihkaklar da belirtilmişti. Bu durumda liman reislerinin ödemeleri doğrudan ilgili limanlarda gerçekleşmekteydi. Burada bahsi geçen limanlardan ise yalnızca Trabzon ve Selanik'te muavinlik tesis edilmişti. Bu nedenle liman reisliklerinin yoğunluğuna ve yapılan işlerin gerekliliğine bağlı olarak teşkilat yapısı değişmekteydi.

Liman reisliği tesis edilmemiş sahillerde ihtiyaç duyulması halinde reisliğin tesis edildiği görülmektedir. Birçok ticari geminin bulunduğu Midye ve civarında hem *vâridât-ı rûsûmiye zâyi' olmakda* hem de meydana gelen gemi kazalarında sahile ulaşan mallar halkın eline geçmekteydi. 1891 yılında bu nedenlerden dolayı Bahriye zâbitânından birinin Midye'ye muvazzaf bir liman reisi olarak tâyini ile civar limanlarda da yerli halktan liman reis vekili atanması ön görülmüştü¹⁷¹. Taşra liman reislikleri inzibata alınması amacıyla reisler özellikle deniz subaylarından atanırdı¹⁷². İlerleyen yıllarda

¹⁶⁹ BOA, DH. İD., Dosya No: 74, Gömlek No: 49.

¹⁷⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 682, Sayfa No: 18, 19, 20.

¹⁷¹ DTA, Limanlar, Dosya No: 45, Sayfa No: 140.

¹⁷² DTA, Mektubi, Dosya No: 182, Sayfa No: 126.

muavazzaf olmayan subayların liman reisi olarak istihdam edilemeyeceği kararlaştırılmıştı¹⁷³. Taşra liman reisliklerinin binaları, bu binaların inşası, bakım ve onarım faaliyetleri, önünde bulunması gerekli bayrak direkleri gibi çeşitli hususlara ilişkin arşiv belgeleri bulunmaktadır ve tezin ikinci bölümde bu örnekler kullanılmıştır.

Tersâne-i Âmirenin dışında memleketin çeşitli yerlerinde kurulu taşra teşkilatında bulunan taşra tersâneleri için bu tezin kırk yedi yıllık zaman aralığı içerisinde genel bir tablo çizmek kolay değildir. Devletin sahip olduğu toprakların değişimiyle tersânelerin önemi de değişmiştir. Selanik, Suda, Basra, Girit, Sinop, Gemlik, İzmit Tersâneleri önemli olmakla birlikte başka tersânelerin de varlığını sürdürdüğü söylenmelidir. Fakat hem yeni inşa hem de onarım faaliyetleri için ne kadar aktif kullanıldıkları sorusu tezin ilerleyen bölümlerinde cevaplanmıştır. İstanbul'un dışındaki teşkilat yapısını, tersâneler, komodorluklar, kömür ambarları ve liman reislikleri olarak onaylayan Emin Yüce aynı zamanda taşra tersâneleri hakkında da bilgi sağlamaktadır¹⁷⁴. Sinop, İzmit, Gemlik, Kamaran ve Basra'da birer tersâne ve gemiler için kömür depoları bulunmaktaydı. Büyük tersânelerin başında tersâne memuru nâmiyla miralay veya livâ bulunurken birkaç zâbitân ile asker de vardı. Küçük tersânelerin başında ise efendi ve beylerden uygun olan kişiler bulunurdu.

Daha önce de ifade edildiği gibi ihtiyaç duyulan her bölgede komodorluk ve her sahilde kömür ambarları tesis edilirdi. 1891 yılında tutulmuş bir kayda göre¹⁷⁵ vazifeli kömür ambarları listesi şu şekildedir: Kal'a-i Sultaniye, Limni, Midilli, Selanik, İzmir, Suda Tersânesi, Sisam, Draç, Preveze, İşkodra Komodorluğu, Trablusgarp, Trabzon, Sakız, Rodos, Bodrum, Çeşme, Marmaris, Beyrut, Cidde, Morta, Kiremidlik, İstanköy, Şenkin, Sinop, Bingazi, Basra. Yine aynı belgede komodorluk olarak ayrıca belirtilen yerler ise şunlardı; Trablusgarp, Cidde, Cezâyir-i Bahr-i Sefid, Selanik, Preveze, İşkodra, Bahr-ı Sefid Filo Kumandanlığı ve Basra Kumandanlığı. Bir sonraki başlıkta komodorluklara kapsamlı bir şekilde değinildiği için burada yalnızca ambarlardan bahsedilmiştir. Bu ambarlarda alınan ve verilen kömüre ilişkin muhasebe tutulmaktaydı. Kayıtların tamamı bugüne ulaşmadığından ambarların belirli bir süre boyunca aldıkları ve verdikleri kömür listelerini net bir şekilde oluşturmak kolay değildir. Örnek olarak

¹⁷³ DTA, Mektubi, Dosya No: 905, Sayfa No: 172.

¹⁷⁴ Emin Yüce, *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli: Donanma Zabiti Emin Yüce'nin Hatıraları*, Ed. Filiz Dıgıroğlu, F. İbanoğlu, Haz. Ş. Batmaz, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010, s. 116.

¹⁷⁵ DTA, Islahat, Dosya No: 31, Sayfa No: 53.

Basra, İzmir, Rodos, Sinop, Morto, kömür ambarlarında alınan ve verilen kömür miktarlarına ilişkin muhasebeye bakıldığında sürekli kaydın aylarla sınırlı olduğu görülmektedir¹⁷⁶.

Ambarlarda görevli memurlar¹⁷⁷, makbuz ve sarfiyat muamelelerini matbu defterler üzerinde tamamlardı. Defterler, Bahriye Matbaasında tabedilir, taşraya gönderilirdi. Memurlar değıştikçe defterler devir teslim olur ve gereken özeni göstermeyenler mesul tutulurdu. Bu işlerin tamamından Şûrâ-yı Bahriye sorumluydu. Arşiv kayıtlarından takip edildiği üzere, 1860'lı yıllardan itibaren Osmanlı sahillerinde birçok kömür ambarı ve deposu konuşlanmış, gerekli görülen yerlerde kömürlük inşası ihtiyaç dahilinde tamamlanmıştı¹⁷⁸.

En küçük unsur olan geminin teşkilat yapılanmasında ise gemi boyu ve türüne bağlı olarak değışiklik söz konusu olabilmekteydi. Komutan olan gemilerde herkes ona bağlıdır ve olmadığı durumlarda yetkili kişi gemi süvarisi olur. Gemi komutanı ya da süvarisi geminin hâricî haberleşmesini yönetirdi. Taşrada bulunan gemiler genelde komodora bağlıydı bununla birlikte münferit süvarilerle seyreden gemiler de bulunurdu. Bir komodor emrinde olan gemi komutanlarının her konuda muhakkak komodorun mütalaasını alması gerekirdi. Tedarik ve ihtiyaçlar süvari ve komodorun istişaresi ile icra edilirdi¹⁷⁹.

Bu başlık altında anlatılmış olan Bahriye Nezâreti meclisleri ve bu meclislerin daireleri ile kalemleri, diğer daireler, ihtiyaç dahilinde oluşturulan geçici ve daimî komisyonlar ile heyetler, komodorluklar, liman kumandanlığı, liman reislikleri, ticari bahriye unsurları olan kurumlar, matbaa, müze, kütüphane ve okullar, Ereğli Mâden Nezâreti, itfaiye ve dalgıç bölükleri gibi tüm kurumlar, Bahriye Nezâretini oluşturan

¹⁷⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2286, Sayfa No: 4, 5, 6, 7, 8, 11.

¹⁷⁷ Tersane, ambar ve hastane memurlarıyla bunlara benzeyen asker sıfatı taşımayan memurların kumandan tarafından nasıl idare edileceği 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi 2. bâb, 2. fasıl kısmında detaylıca anlatılmaktadır. Buna göre kumandan kendi keyfince Bahriye usul, genel icraatlar ve ellerinde bulunan nizâma uygun olarak çalışan memurlara ve memurların iç işlerindeki çalışma düzen ve işleyişine müdahale edemezdi. Müdahale etmesi gereken durumlarda dahi bunun derece ve nedenlerini Bahriye Nezâretine bildirmekle yükümlüydü. Tersâne memuru dahi bu tür bir durumda kumandana karşı verdiği emrin mahzurlarını içeren bir açıklama yapabilirdi. Bu memur, gerektiğinde Bahriye Nezâretine başvurabilirdi. Kumandanlar yine de işin icrasında ısrar eder de iş yapılırsa sorumluluk kumandanda olurdu. Komutan, kanundan gelen yetkiyle, Bahriye Nezâreti tarafından verilen görevlerle kendi memurluk vazifelerini zamanında bitirmesi için memurları kontrol edebilirdi ve memurlar kumandandan gelen ilgili emirlere uymakla yükümlüydü. Kumandanın bulunmadığı zamanlarda ise binbaşı rütbesinden yüksek olan subayların en kıdemlisi memurları teftiş etmeye yetkili olurdu.

¹⁷⁸ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 673, Sayfa No: 154-155.

¹⁷⁹ DTA, Islahat, Dosya No: 244, Sayfa No: 1.

kurumlardı. Bu kurumların her birinin kapsamlı lojistik teorisi içerisinde bir yeri bulunmaktaydı. Bu girift yapının anlaşılır kılınması ise kolay değildir. Bu çalışmanın son sayfasına kadar bu kurumlara ilişkin lojistik yapının ortaya çıkarılması ve her birinin sistemdeki yerinin tespiti için arşiv belgelerinden elde edilen bilgiler birbirinden bağımsız ve gerektiğinde ilişkilendirilerek aktarılmıştır.

Nezâretin kurulduğu 1867 yılından Birinci Dünya Savaşı'na kadar çok sayıda nâzır görev almıştı¹⁸⁰. Bu nâzırlar, yukarıda sayılan taşra ve merkez kurumlarının ve bu yapının içindeki asker ve sivil memurların ve bu yapıdan üretilen tüm fikirlerin idarecisiydi. Nezârette görevli tüm personelin görevi kapsamında detayları, teşkilat yapısıyla birlikte 1890 yılından itibaren yayımlanmaya başlayan Bahriye Salnâmelerinde büyük ölçüde bulunmaktadır. Yıllar itibarıyla değişen kurumsal yapı, yeni kurulan komisyonlar ya da kaldırılan şube ve memurluklar, salnâmeler ve arşiv belgeleri ışığında elde edilmiştir. Dönemin hatıratlarında ise bu yapının fiilen işlerliği hakkında bilgi sağlanmış, ilgili analiz tezin ilerleyen bölümlerinde verilecektir.

Taşra ve merkezî teşkilat yapısı içinde her türlü görevlerin değişebildiği veya görev talimatnâmelerine dönem dönem ekler yapıldığı açıkça görülmektedir. Merkez ve taşra yapısı düşünüldüğünde bunda en büyük etki 1849 ve 1880 yıllarında çıkmış olan Bahriye Kanunnâmeleri'nindir. Her birinin dönem dönem zeyillerle genişletildiği ve teşkilatı değiştirdiği izlenmiştir.

1849 yılında yazılmış olan kanunnâme, 1880 yılına kadar geçerli olmuş ve 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi, denizci devletlerin yasaları gözetilerek ortaya çıkarılmıştı. 1877 yılında hazırlanmaya başlanan ve on dört bâbtan oluşan nizamnâme için özellikle Birleşik Krallık ve Fransa devletlerinin denizcilik yasaları incelenmişti¹⁸¹. Bahsi geçen kanunnâmede detaylı protokol maddeleri, merasim, sancak ve madalyalar; kumandanlar, süvariler, yüzbaşılar, seyr-i sefâin memurları ve mülâzımların görevleri; karantina, güvenlik, kılavuzluk, fenerler gibi konular bulunmaktadır. Aynı çalışma 1908 yılında da yapılmış ve nizamnâmenin Birleşik Krallık kanunlarına göre yenilenmesi

¹⁸⁰ Bahriye Nâzırlarının tam listesi için bakınız: Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1973, ss. 711-715. Ayrıca tüm Bahriye Nâzırlarının göreve başlangıç ve görevden ayrılış tarihleri, eğitim altyapıları gibi detaylı bilgi için bkz., İbrahim Akkaya ve Fahri Ayanoglu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Âmirleri: Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları ve Deniz Kuvvetleri Komutanları*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.

¹⁸¹ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 154, Sayfa No: 1-2.

kararlařtırılmıřtı¹⁸². Bu kapsamda İngiliz Bahriye Kanunnâmesi bir komisyon vasıtasıyla Türkçeye çevrilmiş ve Osmanlı Bahriye Kanunnâmesi yeniden yazılana kadar gerek duyulan yerlerde 1880 yılı Bahriye Nizamnâmesi’nde kısmi değişikliklere gidilmiřti¹⁸³. Bu nizamnâmelerde Osmanlı bahri yapısındaki lojistik unsurlar ve teşkilata ilişkin maddeler bulunmakta olup ilgili kısımlar tezin çeşitli bölümlerinde aktarılmıştır.

Bu tezde bahsi geçen tüm kurumların personeli, görevli oldukları gemiler ya da bulundukları mevkilere bağlı olarak listeler halinde muhafaza edilirdi. Teşkilat yapısında bulunan gemiler, bu gemilerin nerede olduğu ve hangi tersâneelerin varlığını koruduğuna ilişkin bilgi de içeren bu listeler için 1898 yılının Eylül ayı burada örneklendirilmiřtir¹⁸⁴. Bu şekilde bahsi geçen kurumsal yapının insan gücü kapsamında nicel durumu da ortaya çıkarılmıştır. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Feriki imzalı bu belgede her bir gemide bulunan harp, sıhhiye, musika ve çarhçıyan sınıfına mensup personel sayıları ile gemilerin silah sayısı bulunmaktadır. 130 gemide bulunan personel sayılarına bakıldığında; 7.051 kişi harp, 121 kişi sanayi, 153 kişi musika, 30 kişi sıhhiye ve 1.480 kişi çarhçıyan sınıfında olmak üzere toplam personel mevcudu 8.835 idi. Sıhhiye sınıfı, nizamnâmelere göre her gemide olması gereken bir sınıf olarak görölüyorsa da bu belgeye bakıldığında her gemide olmadığını görmek mümkündür.

Tablo 1- Bulundukları Mevkilere Göre Gemi İsimleri

Bulundukları Mevâki‘	Esâmî-i Sefâ’in-i şâhâne
Çanakkale	Zırhlı Fırkateyn-i Hamîdiye
Deraliyye	Vapur-ı İstanbul
Deraliyye	Vapur-ı Teşrifiyye
Deraliyye	Vapur-ı Beylerbeyi
Deraliyye	Vapur-ı Sultâniye
Çanakkale	Zırhlı Fırkateyn-i Mesûdiye
Selânik	Zırhlı Fırkateyn-i Osmaniye
Selânik	Zırhlı Fırkateyn-i Orhaniye
Deraliyye	Zırhlı Fırkateyn-i Mahmûdiye
Çanakkale	Zırhlı Fırkateyn-i Azîziye
Deraliyye	Zırhlı Fırkateyn-i Âsâr-ı Tevfik
Girid	Zırhlı Korvet-i Mukaddime-i Hayr
Deraliyye	Zırhlı Korvet-i Feth-i Bülend
Deraliyye	Zırhlı Korvet-i Avnullah
Deraliyye	Zırhlı Korvet-i Mu‘în-i Zafer

¹⁸² DTA, şura-yı Bahriye, Dosya No: 799, Sayfa No: 162A.

¹⁸³ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 146, Sayfa No: 17.

¹⁸⁴ ATASE, OYH 107-162-1.

Deraliyye	Zırhlı Korvet-i İclâliye
Selânik	Zırhlı Korvet-i Necm-i Şevket
Deraliyye	Zırhlı Korvet-i Âsâr-ı Şevket
Selânik	Zırhlı Korvet-i Hıfzu'r-rahmân
Girid	Kruvazör-i Heybetnümâ
Deraliyye	Kruvazör-i Lûtf-ı Hümâyûn
Deraliyye	Kruvazör-i Şâhin-i Deryâ
Deraliyye	Zırhlı Duba-i Fethü'l-İslâm
Çanakkale	Zırhlı Duba-i Hizber
Deraliyye	Zırhlı Duba-i Memdûhiye
Deraliyye	Kalyon-ı Fethiye
Deraliyye	Fırkateyn-i Selîmiyye
Deraliyye	Fırkateyn-i Muhammed Selim
Deraliyye	Fırkateyn-i Muhbir-i Sürûr
Selânik	Korvet-i Mansûre
Bahr-i Ahmer	Korvet-i Sinop
Trablusgarb	Korvet-i Muzaffer
Deraliyye	Korvet-i Bursa
Deraliyye	Korvet-i Mukaddime-i Şeref
Basra	Navi-i Zühâf
Deraliyye	Navi-i Utarid
Seyyâr	Vapur-ı Mudanya
Deraliyye	Navi-i Beyrut
Deraliyye	Navi-i Seddü'l-bahr
Bahr-i Ahmer	Navi-i Kilidü'l-bahr
Bahr-i Ahmer	Navi-i İskenderiyye
Deraliyye	Kompozid Şat
Ayvalık	Kompozid Fırat
Basra	Ganbot-ı Akka
Bahr-i Ahmer	Ganbot-ı Şevket-nümâ
Basra	Ganbot-ı Sayyad-ı Deryâ
Deraliyye	Ganbot-ı Necm-feşân
Seyyar	Vapur-ı İzmir
Bahr-i Ahmer	Vapur-ı Babil
Deraliyye	Vapur-ı Cidde
Deraliyye	Vapur-ı Mecîdiyye
Deraliyye	Vapur-ı Şâhin-i Deryâ
Deraliyye	Peleng-i Deryâ Geçer
Deraliyye	Vapur-ı İzzeddin
Beyrut	Vapur-ı İsmail
Girid	Vapur-ı Fuad
Deraliyye	Vapur-ı Talya
Seyyar	Vapur-ı Saâdet
Seyyar	Vapur-ı Kâmil Paşa
Deraliyye	Vapur-ı Hanya
Deraliyye	Vapur-ı Arkadi
İzmir	Vapur-ı Süreyya
Sakız	Vapur-ı Tâir-i Bahr
Yumurtalık	Vapur-ı Hayreddin
Selânik	Vapur-ı Kılınç Ali
Limni	Vapur-ı Fazlullah
Deraliyye	Vapur-ı Sulhiyye
Seyyar	Vapur-ı Mürüvvet
İzmir	Vapur-ı Ziyet-i Deryâ
İşkodra	Vapur-ı Boyana

Deraliyye	Vapur-ı Tevfikiyye
Deraliyye	Vapur-ı Seyyâr
Sisam	Vapur-ı İstanköy
Sinop	Vapur-ı Yalıköşkü
Deraliyye	Vapur-ı Aynalıkavak
Deraliyye	Vapur-ı Musul
Gemlik	Vapur-ı Seyyâre
Deraliyye	Vapur-ı Ereğli
Midilli	Vapur-ı Nüzhet
Deraliyye	Vapur-ı Şeref-nümâ
Deraliyye	Brik-i Nüvîd-i Fütûh
Deraliyye	Uskuna-i Nev-i Asîr
Girid	Vapur-ı Sâhir
Bahr-i Ahmer	Vapur-ı Zîver-i Deryâ
Deraliyye	Vapur-ı Gemlik
Çanakkale	Vapur-ı Bolayır
Seyyar	Vapur-ı Asîr
Deraliyye	Vapur-ı Islâhât
Bingazi	Vapur-ı Marmara
Basra	Vapur-ı Alus (?)
Deraliyye	Vapur-ı Suda
Deraliyye	Vapur-ı Sarıyar
Girid	Vapur-ı Nedim
Bahr-i Ahmer	Vapur-ı Ni‘met
Deraliyye	Vapur-ı Kunfida
Trabzon	Vapur-ı İnebolu
Sinop	Vapur-ı Trabzon
Deraliyye	Vapur-ı Mesud
Deraliyye	Vapur-ı Turgutalp
Seyyar	Vapur-ı Ni‘met-i Hudâ
Deraliyye	Vapur-ı Ahter
Deraliyye	Vapur-ı Kasımpaşa
Deraliyye	Vapur-ı Cibali
Deraliyye	Vapur-ı Kabataş
Deraliyye	Vapur-ı Tophâne
Deraliyye	Vapur-ı Fındıklı
Bingazi	Birinci Numara Tarak Dubası
Seyyar	Vapur-ı Hasan Paşa
Seyyar	Üçüncü Numara Tarak Dubası
İstanköy	Dördüncü Numara Tarak Dubası
Deraliyye	Beşinci Numara Tarak Dubası
Bartın	Altıncı Numara Tarak Dubası
Seyyar	Vapur-ı Tarsus
Deraliyye	Sekizinci Numara Tarak Dubası
Seyyar	Vapur-ı Eser-i Cedîd
Seyyar	Vapur-ı Şeref-resân
Seyyar	Vapur-ı Dolmabahçe
Seyyar	Vapur-ı Şeref
Seyyar	Vapur-ı Kunfida
Seyyar	Vapur-ı Girid
Seyyar	Vapur-ı Kayseri
Seyyar	Vapur-ı Ali Saib Paşa
Seyyar	Vapur-ı Sakarya
Seyyar	Vapur-ı Tâif
Seyyar	Vapur-ı Adana

Seyyar	Vapur-ı Selânik
Seyyar	Vapur-ı Selâmet
Seyyar	Vapur-ı Mekke
Seyyar	Vapur-ı Söğütlü
Seyyar	Vapur-ı Paris

Birbirinden farklı mevkilerde bulunan çok sayıda gemi, güvertesinde bulunan onlarca personeli ile çeşitli görevleri îfâ etmek üzere Osmanlı sularında seyredirdi. Bu gemilere lojistik desteğin nasıl verildiği ve ikmal malzemelerinin nasıl temin edilip ulaştırıldığı sorusu dönemin bahri hareketliliğini görmek adına cevaplanması gereken bir sorudur. Gıda, teçhizat, ilaç, mühimmat ve silah, kömür gibi ikmal malzeme tedariki yanında; işgücü, bakım onarım, sıhhi ve ulaştırma hizmetleri de dikkate değer ölçüde organize olmalı, ihtiyaçların belirlenmesinden tüketime kadar belirli bir düzeni içermeliydi. Tezin ikinci bölümü bu soruya yanıt vermek üzere çeşitli örnekler sunmaktadır.

Yukarıda bahsi geçen belgede çeşitli mevkiler verilmiş ve her birinde görevli personel sınıfları belirtilmiştir. Aşağıda bu mevkiler ile burada bulunan harp sınıfı personelinin sayılarına ilişkin bilgi bulunmaktadır.

Tablo 2- Mevkilere Göre Harp Sınıfı Personel Sayıları

Toplam Sınıf-ı Harb	Esâmî-i Mevâki‘
18	Erkân-ı Harbiyye-i Bahriyye
21	Şûrâ-yı Bahriyye ve Mecâlis-i Sâire
168	Dersaadet Liman İdâresi
632	Bahriyye Taburu
436	Tîr-i Güverte
131	Bahriyye Fişenkânesi
192	Tersâne-i Âmire Fabrikası
690	Sanâyi‘-i Bahriyye Alayı
128	Bahriyye Merkez Hastahânesi
442	Ereğli Mâdeni
119	Suda Tersânesi
214	Basra Tersânesi
22	İzmid Tersânesi
7	Gemlik Tersânesi
14	Sinop Tersânesi
339	Taşra Liman Rüesâsı
3.573	Yekûn

Aynı mevkilerde harp sınıfı dışında kalan diğer sınıflar da envantere dahil edilmişti: Toplam sanayi personeli 699, musika personeli 131, sıhhiye personeli 14, çarhçıyan sınıfına mensup personel 2.577 olmak üzere mevkilerde personel toplamı 6.994'tür. Burada bahsi geçen tersânelerde istihdam edilen personel sayısına bakılacak olunursa tersânelerin aktif olduğu düşünülebilir. Ama karar vermeden evvel ilgili arşiv belgeleri ışığında bu dönemde gerçekleştirilen gemi inşa ve onarım faaliyetlerine bakılmalıdır. Bu kapsamda örnekler ikinci bölümde verilmiş ve bu sorun değerlendirilmiştir. Yine aynı belgede çeşitli mevkilerde bulunan torpido botlar ayrıca listelenmiştir. Bu listede rütbe ve görevlerine göre torpido bot personel sayıları belirtilmiştir. Aşağıda ise her bir gemi personelinin toplam sayısı yazılmış olup tüm torpido botlardaki toplam personel mevcudunun 269 olduğu görülmektedir.

Tablo 3- Mevkilerine Göre Torpido Botlar ve Personel Sayıları

Mevâki'	Torpido Botları ve Toplam Personel Sayıları	Torpido Botlarındaki Rütbe ve Görevler
Preveze	Ejder – 30 personel	Binbaşı Kol-ı evvel Kol-ı sâni Yüzbaşı Mülâzım Çavuş Emin-i bölük Serdümen Onbaşı Neferât Ateşci-i sâni Ateşci-i sâlis Kömürcü
Çanakkale	Tîr-i Zafer – 9 personel	
Deraliyye	Sâ'akar – 9 personel	
Deraliyye	Seyf-i Bahrî – 16 personel	
Deraliyye	Vesîle-i Nusret – 8 personel	
Rodos	Kilyom – 9 personel	
Deraliyye	Nasr – 9 personel	
Preveze	Fâtih – 10 personel	
Deraliyye	Nusret – 13 personel	
Selânik	Şehâb – 10 personel	
Deraliyye	Tarık – 10 personel	
Deraliyye	Mehâbet – 0	
Deraliyye	Satvet – 0	
Deraliyye	Abdûlmecid – 1 personel	
Deraliyye	Abdülhamid – 1 personel	
Selânik	Berk-efşân – 31 personel	
Gelibolu	Mecîdiye – 17 personel	
Deraliyye	Burhâneddin – 9 personel	
Deraliyye	Tevfik – 9 personel	
Deraliyye	Eser-i Terakkî – 8 personel	
Deraliyye	Şân-ı Evvel – 8 personel	
Deraliyye	Himmet – 0	
Deraliyye	Timsah – 0	
Deraliyye	Şimşir-i Hücûm – 0	
Deraliyye	Tâ'ir – 10 personel	
Deraliyye	Sihâm – 18 personel	
Deraliyye	Tayyâr – 10 personel	
İzmir	Pervîn – 14 personel	
Deraliyye	-	
İzmir	-	
Tüm torpido botlar toplamı	269 personel	

Tüm Bahriye personelinin mevcudunu gösteren bu belgede, Bahriye Mektebi mevcudu, öğrenci ve öğretmenleriyle birlikte toplam 524 olup bunun 431'i öğrencidir. Ayrıca ticari bahriye kaptanlarının sayısı da 95 olarak belirtilmiştir. Burada belirtilen mevcuttan hareketle, 1898 yılında rütbesiz cerrahlar ve müşirler dahil tüm Bahriye personeli toplamının 16.769 kişi olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu toplamda en büyük payı olan harp sınıfı mensubu 10.624 ve çarhçıyan sınıfı mensubu 4.057 olarak mevcudun %87'sini ifade etmektedir. Personel sayıları, tezin tarih sınırları içerisinde sürekli değişim göstermektedir ve ikinci bölümde bu hususa ilişkin çeşitli örnekler verilecektir.

Buraya kadar verilmiş olan teşkilat yapısına ilişkin bilgiler, 1867 ile II. Meşrutiyet arasını ifade etmektedir. Bu dönemle ilgili olarak dönemin şahitlerinden Emin Yüce tarafından Nezâretin teşkilat unsurları şu şekilde belirtilmektedir: Erkân-ı Harbiye-i Bahriye, Şûrâ-yı Bahriye, Muhâkemat, Tersâne Memûriyeti, Liman Kumandanlığı, Sıhhiye, İmâlât Riyâseti, Fabrikalar Müdüriyeti, Islâhât ve Tedkîk-i Muhâsebat Dâiresi, Mekteb-i Bahriye Nezâreti, Merkez Liman Riyâseti, Mektupçuluk, Muhasebecilik, Yoklamacılık, Devâir ve Şuubât ve Ekleri, İdâre-i Mahsûsa ve Galata ile Unkapanı Köprüleri, Zırhlı Donanma-yı Hümâyûn, Süfûn-i Hümâyûn, Bahriye İtfaiye Taburu, Sanayi Alayı Kumandanlıkları, dört odadan müteşekkil Makam-ı Nezâret¹⁸⁵. Burada bahsi geçen unsurlardan özellikle lojistik kapsamında önemli olanlara yukarıda değinildiği gibi, aşağıda da Bahriye Salnâmeleri baz alınarak Meşrutiyetin ilanından sonra oluşturulan teşkilat yapısından bahsedilmiştir.

1909 yılı ile Birinci Dünya Savaşı arasında İngilizler, Osmanlı bahri modernleşmesinde başat bir rol aldı. Bahriye Nezâretinde İngiliz teşkilat yapısına benzer bir yapı birkaç kez tadil edilerek korundu; Kurmay Dâiresi diyebileceğimiz Erkân-ı Harbiye-i Bahriye, Personel, Materyal ve Levâzım isimleri ile dört daire oluşturuldu, diğer tüm kurumlar bu dört daireden oluşan yapının içerisinde ilgili birime eklendi¹⁸⁶. Kısacası, Türklerin Alman etkisi altına girmemesi için İngiliz amiraller Gamble (1909-1910), Williams (1910-1912) ve Limpus (1912-1914) Osmanlı Devleti'ne gönderilmiş ve bu sayede “görev zorluklarla dolu olsa da” Birleşik Krallık misyonu korunmuştu¹⁸⁷. Bu amiraller teşkilat yapısından eğitim idaresine, malzeme temininden gemi alımına kadar

¹⁸⁵ Yüce, a.g.e., s. 103.

¹⁸⁶ Eda Gülşen Gömlüksiz, “II. Meşrutiyet'ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, s. 177; Fahri Çoker, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2007, s. 172.

¹⁸⁷ RMG, LIM/ 113/ 2, Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931.

tüm idari ve askeri yapılanmada aktif rol aldı¹⁸⁸. Bahriye kurumunun ıslahatı süresince istihdam edilen İngilizlerin içerisinde subay öğretmenler olduğu kadar levâzım memurları da bulunmaktaydı. Yabancı danışmanların maaş ve diğer masraflarına ilişkin ödemeler, seferberlik ödeneğinden yapılmaktaydı¹⁸⁹.

İngiliz danışman Amiral Gamble, Osmanlı Bahriye Nezâreti teşkilatını İngiliz Bahriye teşkilatından esinlenerek, Kurmaylık, Personel, Malzeme ve Levâzım olmak üzere dört dairede düzenledi. Bu dairelerin dışında Müsteşarlık, Danışmanlık ve Hukuk Müşavirliği bölümlerini de ekleyerek teşkilat yapısını sadeleştirdiyse de bu yapı Osmanlı ümerâsı tarafından sonradan değiştirildi¹⁹⁰. Böylece Erkân-ı Harbiye-i Bahriye olan *Birinci Dâire* Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Müdüriyetine, Personel olan *İkinci Dâire* Tersâne-i Âmire Kumandanlığına, Materyal olan *Üçüncü Dâire* Tersâne-i Âmire Memûriyetine, Levâzım olan *Dördüncü Dâire* ise Masârifat Riyâsetine dönüştürüldü. Müsteşarlık, Danışmanlık ve Hukuk Müşavirliği korunduysa da Şûra-yı Âli-i Bahrî ile Muhâkemat Dâiresi yeniden tesis edildi. Bu yeni unvanlarla birlikte iş ve işleyiş tamamen anlaşılabilir hale gelirken daireler arasında vazife tartışmaları ortaya çıktı¹⁹¹. Aynı şekilde Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresi bir kısım şubelere ayrılmak suretiyle yeniden düzenlenirken, Tersâne-i Âmire Memûriyeti de yeniden teşkilatlandırıldı. Başkaca daireler eklenmeye, şubelerin ait oldukları daireler değiştirilmeye devam etti. Örneğin 1911 yılında Fabrikalar Müdüriyetine bağlı altı şube lağvedildi ve müdüriyete bağlı olarak bir komisyon görevlendirildi¹⁹². Yapı ise sürekli değiştiğinden reform faaliyetlerinden beklenen sonuçlar elde edilemiyordu¹⁹³. 1912 yılı Bahriye Salnâmesinde bu karışıklığın düzeltilemediği görülmekle birlikte, bu yıllarda basılan Bahriye Salnâmelerinde de teşkilat sürekli değiştiğinden güncel bilgilerin doğru şekilde yansıtılamayabileceği özellikle belirtilmekteydi. Hatta 1328 yılı Bahriye Salnâmesinde

¹⁸⁸ Sir Henry F. Woods, *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, Çev. Amiral Fahri Çoker, İstanbul: Milliyet Yayın, 1976, s. 134; Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, C. 3, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1980, s. 475-476.

¹⁸⁹ BOA, BEO, Dosya No: 4220, Gömlek No: 316490.

¹⁹⁰ Müsteşarlık, Şûra-yı Bahriye, Donanma Komutanlığı, Muhâkemat Dâiresi, Hukuk Müşavirliği ve Müşavirlik haricinde sekiz daireden müteşekkil tam bir teşkilat şeması için bkz: *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 215.

¹⁹¹ Levent Düzcü, "Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları (1876-1922)", *Gazi Akademik Bakış*, 05 (2009), s. 8.

¹⁹² DTA, Fabrikalar, Dosya No: 97, Sayfa No: 23.

¹⁹³ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 246.

dahi II. Meşrutiyet'in ilanından itibaren çok defa yapılan tadilatlarla değinilmiş¹⁹⁴, üzerinde çalışılan yeni teşkilat yapısı değil bilinen en son yapı salnâmeye eklenmişti¹⁹⁵.

Amiral Douglas A. Gamble'ın kısa zamanda istifası sonrasında Bahriye danışmanlığı için yine İngiltere desteği arandı ve İngiliz Amiral Hugh P. Williams bu görevi devraldı. Amiral, Fen Müşavirliği ve Donanma Müfettişliği görevi ile Bütçe Komisyonu Reisliği görevini üstlendi¹⁹⁶. Amiral Gamble'ın ekibi ile çalışan Amiral Williams, göreve başladıktan sonra kısa sürede Gamble gibi istifa ederek görevinden ayrıldı.

Amiralin istifası sonrasında bir süre yabancı danışmanlardan uzak duran Osmanlı Devleti, tekrar İngilizlerden danışman talep etti. İngiltere'nin desteği ile görevi devralan Amiral Arthur Limpus, Birinci Dünya Savaşı başlayana kadar görevde kaldı ve Bahriye teşkilat yapısı üzerine değişimleri devam ettirdi. Amiral Limpus'un çalışmaları ile dairelerin azaltıldığı daha sade yapılı bir organizasyon şeması oluşturuldu. Aynı yılın ekim ayında Bahriye Nâzırının isteği üzerine bu şema daha çok subay ve memur eklenmek suretiyle değiştirildi. Nâzırın uygun gördüğü görevler: Bahriye Mektebi ikinci komutanı, ikmal gemisi komutanı ve baş çarkçısı, torpido botlarının makinalarından sorumlu makina zabiti, satın alma danışma memuru, mağazalar formeni, savaş zamanında filo komutanı barış zamanında yabancı danışman muavinliği yapacak bir subay, barış ve savaşta torpido gemileri komutanı şeklinde belirtildi¹⁹⁷. Amiral Limpus Londra ile sürekli şekilde iletişim halindeydi ve bu hususu özellikle Bahriye Nâzırı Churchill'e bildirmiştir. Churchill'e yazdığı gizli bir mektupta aldığı görevlerin zorluklarından bahsettikten sonra Osmanlı'nın güvenini kazandığından ve bu nedenle daha fazla icra yetkisi almaya başladığından bahsetmiştir. Ayrıca reform yapmak isteyen “*doğal olarak zengin ama oldukça gelişmemiş bir ülke olan*” Osmanlı Devleti'nin bunun için paraya ihtiyacı olduğundan, bu parayı nasıl ve nereden temin edeceğini “*gözlerini açık tutarak*” izleyeceğini ve şayet istenirse raporlayabileceğini ifade etmiştir¹⁹⁸. Belli ki, Osmanlı bir süre danışmanlardan uzak kalmaya çalıştıysa da bir güven sorunu yaşamamıştı.

¹⁹⁴ Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, C. 7, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993, s. 23.

¹⁹⁵ *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, Dersaâdet: Matbaa-i Bahriye, 1328.

¹⁹⁶ Gömleksiz, a.g.m., bkz.

¹⁹⁷ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

¹⁹⁸ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

Anlaşıldığı kadarıyla yabancı danışmanlar bahri işlerin her türünde varlık göstermeye devam etmişti.

Yabancı danışmanların aktif varlıklarına karşı 1867 ile 1914 yılları arasındaki dönemde Bahriye nâzırları çok sık değişti¹⁹⁹. 1876 yılında II. Abdülhamid'in tahta geçmesiyle Nezâret korunduysa da Sadrazam başkanlığındaki nâzırlar bağımsız yöneticiler değil; yalnızca sultanın sâdik vekilleriydi²⁰⁰. Bu nedenle alınan kararlar tam olarak uygulama alanı bulamadı. Teşkilat yapısında bulunan dairelerin birbirleri ile didişmeleri, personelin yetersiz oluşu, idari yapıdaki hantallık ve her seviyede yolsuzluk ile rüşvet, donanmayı modernleştirmeyi güçleştirdi²⁰¹. Bu durum aynı zamanda Şûrâ-yı Bahriyenin kaldırılmasına da neden oldu. Zira meclisin verimsiz çalışmaları ve tüm işlerin bir mecliste tıkanması, bu meclisin kaldırılmasına ve bu kapsamda herhangi bir heyet olmadan yeni bir Bahriye teşkilatının organize edilmesine gerekçe olarak gösterilmişti. Fakat 26 Eylül 1912 tarihinde Şûrâ-yı Bahriyenin yeniden teşkili için irâde çıkarılmış ve kurum çok önemli lojistik görevler ile yeni baştan donatılmıştı. Yeniden inşa edilecek tesislere ilişkin planların kontrol edilmesi, 1.000 liradan fazla ödemesi olan tadilat ve tamiratlar ile satın alınacak harp gemilerinin planlarının incelenmesi, silah aksam ve mühimmatının cins ve miktarının tetkiki, verilen önemli görevler arasındaydı²⁰².

Bahriye Nezâreti kurulduktan sonra Osmanlı Devleti yıkılana kadar geçen süreyi kapsayan teşkilat, özellikle II. Meşrutiyet Dönemi'nde ve yukarıda da açıklandığı üzere, oldukça karmaşık bir hal almıştı. Bu karışıklık, Nezâretin organizasyon şemasını ve işlerliğini tam olarak ortaya çıkarmanın ne kadar zor olduğunu açıkça göstermektedir. Fakat, bu husus tezimizin sınırları dışındadır. Bu çalışmada, arşiv çalışmaları ile ikincil kaynaklardan hareketle yalnızca lojistik görevleri olan kurumsal yapı incelenmiş ve teşkilat yapısı kısmen ortaya çıkarılmıştır. Bahriye Nezâreti özetle Osmanlı Devleti'nin askeri ve ticari tüm denizcilik faaliyetlerinin tek elden yürütüldüğü bir sisteme sahipti.

¹⁹⁹ Bu zaman aralığında kırk bir kez değişen Nâzır ve çok kez yenilenen teşkilat yapısı dönemin kurumsal durumunu açıklayan önemli bir özelliktir. Kırk dokuz yılın yirmi iki yılında (1881-1903) Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa nâzırlık görevini yerine getirmiştir.

²⁰⁰ Kemal H. Karpat, "The Transformation of the Ottoman State, 1789-1908", *International Journal of Middle East Studies*, 3.3 (1972), s. 274.

²⁰¹ Panzac, a.g.e., s. 438.

²⁰² *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, s.27; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 25.

Doğaldır ki her iki alanda da tedarik sistemine ve bu sistemi yönetecek insan gücüne ihtiyacı olmuştu.

Arşiv kaynaklı yazışmalarda görüldüğü üzere satın alınan malzemelere ilişkin bilgi ve ilgili belgeler Şûrâ-yı Bahriye dairelerinde beyan olunmakta ve burada karar almaya hazır hale getirilmekteydi. Nezârete bağlı kalemler ve komisyonlar da yeri geldiğinde tedarik sistemi içerisinde bulunuyorlardı. II. Meşrutiyet sonrası oluşturulan tüm dairelerde lojistik hizmetlere dayalı bir dizi faaliyetler yürütüldüğü gibi bunların içerisinde bazı şubeler ise tamamen lojistik görevini üstlenmişti. Bu kapsamdaki daireler dikkate alındığında örneğin Birinci Dâire haberleşme kaidelerinden, personel sorumluluğunu taşıyan İkinci Dâire mevcut personelin eğitimi ve iâşesi yanında ihtiyaç duyulan bazı hizmetlere dışarıdan iş gören temin etme işinden de sorumluydu. Materyal işlerinden sorumlu Üçüncü Dâire yeni inşa ve bakım-onarım faaliyetlerinde malzeme temini görevini de idare etmekteydi. Dördüncü Dâire ise levâzım kısmına sahip olup, Bahriyenin lojistik sistemi bu dairede kurgulanmıştı. Zira kumanya, bakım-tutum, malzeme satın alma, sıhhiye başta olmak üzere her türden lojistik ihtiyaç bu daire altında farklı şubelerde teşkilatlandırılmıştı. Çalışılan arşivlerde Bahriye Dördüncü Dâire, Levâzım Kısmı Müdürlüğü ve terfileri hakkında belgeler bulunduğundan, dairenin işler olduğu düşünülmektedir.

II. Meşrutiyet Dönemi içinde sürekli değişse de ilgili Bahriye teşkilatını yukarıda da ifade edildiği gibi Bahriye Salnâmeleri ışığında açıklamak gereği doğmuştur. 1328 mali yılını kapsayan on sekizinci tertip Bahriye Salnâmesinde, Bahriye Nezâretinin teşkilat yapısından aşağıdaki şekilde bahsedilmiştir²⁰³.

Şûrâ-yı Âlî-i Bahrî, Umûr-ı Bahriye Müşâvirliği Donanma Kumandanlığı²⁰⁴ ve Masârifat Riyâseti olarak planlanan Nezâretin müsteşarlık yapısı, birçok daire ve komisyonları içermekteydi. Bunlardan Bahriye Meclisi; Nâzır, Müsteşar Paşa ve riyasetindeki Masârifat Reisi, Birinci, İkinci ve Altıncı Dâirelerin Reisleri veya Vekilleri, donanma İstanbul'da bulundukça Donanma Kumandanı ve Komodorundan mürekkep bir meclis olup on beş günde bir toplanması kanundandı. Bu birim, kanun, nizam ve teşkilat lâyhaları ile donanma kumandanı, komodor, zırhlı ve kruvazör süvarilerinin rütbe ve

²⁰³ *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, ss. 27-46. Burada açıklanan teşkilat yapısının tamamı ilgili salnâmeden alınmıştır.

²⁰⁴ Donanma Kaptanı, Donanma Kumandanına bağlıydı; sorumlu olduğu donanmanın her an savaşa hazır olması için kumandanın onayıyla gereken emirleri vermekle, emrinde bulunan süvari ve memurlar da verilen emirleri yerine getirmekle mükellefti.

vazifelendirilmesi hakkındaki maruzatın tartışıldığı birimdi. Ayrıca, fabrika, tersâne, mektep ve benzeri kurumlar ile 1.000 lirayı aşan tamirler ve ilgili eklerinin, savaş ve gözetleme gemilerinin satın alınması veya siparişinin, tanzim edilecek bütçe ve harcamalara ilişkin kontrolün, satın alınacak cephane, mühimmat ve silahların cins ve miktarlarıyla tedarik süreçlerinin mütalaa edildiği birimdi. Bu mecliste bulunan Umûr-ı Bahriye Müşâvirliği Donanma Kumandanlığı unvanı İngiliz Limpus Paşa'ya verilmişti. Yapılan anlaşmaya göre Limpus Paşa, bu unvanı ile donanma, merkez ve mekteplerin diğer bir deyişle bütün olarak Bahriyenin gelişmesinden sorumluydu. Torpidoculuk, topçuluk ve çarkçılık meslekleri de bu kapsama alınmıştı. Bu mecliste bulunan Masârifat Riyâseti, Bahriye Üçüncü ve Dördüncü Dâireleriyle bu dairelerin işlemleri hakkında müstakil olarak kararlaştırılan işlemler ve askeri miras evrakları tetkikinden sorumlu kurumdu. Ayrıca inşaat, tamirat ve benzeri hususlar için hal ve işe göre 5.000 kuruşa kadar harcamaya yetkileri vardı. Savaş ve gözetleme gemileri, cephane, silah gibi tüm levâzımı satın almaya ve ihâle açmaya yetkili komisyona başkanlık ederdi.

Bahriye Nezâreti, yukarıda anlatılan müsteşarlık yapısının yanında, askeri ve mülki olmak üzere iki ana kola ayrılan ve her birinin çeşitli daire ve şubelere sahip olduğu bir yapıdaydı. Bunlardan kısım-ı askerî, altı daireye bölünmüş olup her birine bağlı kısım, komisyon ve müdüriyetlerin yanında ayrıca on altı adet müstakil daire ve şubeye sahipti. Her dairenin bir reisi ile bir muavini ve kısımları olan şubelerin müdürleri bulunurken her biri doğrudan Nezârete karşı mesuldü. Bu kısımlar burada etraflıca anlatılmayıp yalnızca lojistik ihtiyaçlar ekseninde değerlendirilmiştir.

Askeri kısım içerisindeki²⁰⁵ Birinci Dâire, önceden mevcut olan Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresi vazifesini gerçekleştirmek üzere teşkil edilmişti. Fakat muavinliği, müdüriyet-i umumiye nâmına dönüştürülmüştü. Bu müdür, muavinlik vazifesini de ifâ etmekteydi. İstihbârat ve İstihzârat Kısımı beş şubeden, Seyr-i Sefâin Kısımı iki şubeden, Cerîde Kısımı bir şubeden oluşuyordu. Haberleşme, işaretler ve ilgili levâzım bu sekiz şube tarafından takip ediliyordu. Ayrıca, ticaret ve sevkiyat gemilerinin himayesi, nakliyat gemilerinin korunması, gerekli muhaberatı, pusula ve barometre gibi demirbaş aletlerinin ayarlanması, haritaların alınması ve şamandıraların kurulması da bu kısmın görevleri arasındaydı. Seyir jurnallerinin devr-i çark cetvelleri ve taâmiye muhasebelerinin tetkiki hususu da bu kısma ait şubelerin görevleri arasındaydı. Alet ve

²⁰⁵ *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, ss. 28-40.

kitaplar ile seyir ve nizam mecmualarının yazılması ve dağıtılması, harita düzeltmeleri, Birinci Dâire şubelerinin maaş, muayyenât ve kırtasiye muamelaatı, Bahriye Salnâmelerinin tertibi de bu dairenin sorumluluğundaydı. Birinci Dâire içinde ayrıca Torpidolar Kısmı, Tadrîsât-ı Bahriye Müdüriyeti, Telsiz Telgraf Şubesi ve Evrak Şubesi bulunmakta, her biri kendi sorumluluklarındaki ilgili levâzımı mevcut kurallar çerçevesinde tedarik etmekteydi.

İkinci Dâire, önceki Tersâne Kumandanlığına ait vazifelerden bir kısmını gerçekleştirmek üzere teşkil edilmişti. Bir reis ve bir muavini vardı. Beş şube, bir evrak şubesi, Efrâd-ı Cedîde Mektebi, Neferât-ı Cedîde Sevk Memurluğu, İnzibât-ı Harici Memurluğu, İnzibât-ı Dahili Memurluğu, Merkez Sefinesi, Bahriye İtfaiyesi ve Muhafaza Bölükleri Memûriyeti, Dalğış Bölüğü, Bahriye Tevkîfhâne ve Hapishânesinden oluşmaktaydı. Daireye bağlı mevkilerden tamirat ve levâzıma istinaden gelen vapurları işleme almak ikinci şubenin, gemilere ait levâzım raporlarının ilgili daireye teslimi üçüncü şubenin, Tersâne ve Donanma hizmetinde kullanılan römorkör, istimbot ve mavnaları sevk ve idare, asker erzak ve levâzımın nakliyesi beşinci şubenin görevleri arasındaydı. Merkez sefine birçok görevinin yanı sıra hastaneye giden ve oradan çıkanları da taşırdı. Cephane, top, tarak dubalarıyla torpido mağazası, Sütölçe Kışlası ve istimbotları ve donanma Haliç'te bulunduğu zamanlar torpido botları mürettebatının maaş ve tayınıyla sefâin ve mevkilerden gelen tüm zâbitân ve efradın biriken maaş ve tayını ve donanma İstanbul'a yakın bulundukça erzak yevmiyesi buradan verilirdi.

Üçüncü Dâire, eski Tersâne Memûriyeti, Fabrikalar Müdüriyeti, Havuzlar İdâresi, İmâlât ve son anda teşkil edilen Müfettişlik Dâiresiyle Tedkîk-i Levâzım ve Amele Sandığı İdâresini içermekteydi. Dairenin bir reisi ile muavini, Tahrîrat ve Muhasebe Kalemleri, İdâre Müdüriyeti, Tedkîk-i Levâzım Komisyonu, Tersâne Müfettişliği ve Amele Sandığı Müdüriyeti vardı. Bu daire ayrıca dört kısma ayrılmıştı²⁰⁶. Bu dairenin görevlerinden bazıları fabrika, ambar, mağaza ve donanma için vaki olan ithalat, ihracat, imalat ve ilgili ihtiyaçları kaydetmek, amele ücretine ait aylık ve yıllık hesaplamaları tanzim etmek, Nezâret muhasebesini ita etmek, demirbaş kaydını yapmak, dairenin şubelerinden verilecek hesaplarla dairenin genel bütçesini tanzim etmek, amele yoklamasını yapmaktı. Dairenin Tedkîk-i Levâzım Komisyonu, donanma ve mevkilere verilecek her çeşit eşyanın kalitesi ve miktarına ait incelemeler yapardı. Tersâne

²⁰⁶ *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, ss. 34-38.

müfettişlerinin görevi Tersâne ve havuzlar dahilinde bulunan fabrika, mağaza ve ambarlarla imalat ve tamiratı teftiş ve takip ile amelenin takibini yapmak, donanma ve mevkilere sevk olunacak eşya ile harice satılan eşya ve edevatın ruhsat varakalarını mühürlemek ve miri emvalini ziyan ve israftan korumaktır. Bu dairenin birinci kısmı; muavini, muhasebe ve tahrirat kalemi olan Fabrikalar Baş Müdüriyetini kapsardı. Bu teşkilat ortaya çıkarıldığında Amiral Limpus yetkiliydi ve çarkçılık alanında büyük ölçüde İngilizlerden yardım alındığı için dairenin reisi İngiliz kalyon çarkçısı muavini de İngiliz korvet çarkçısı olmuştu. Çarkçı Komisyonu, birçok görevlerinin yanında makina seyir jurnallerini tetkik ederdi. Makina Resimhânesi, makinalara ilişkin raporlama yaparken, Deniz Formenliği bölümü komisyon raporlarına ve tamirat listelerine uygun olarak lüzum kadar memur ve ameleyi yönlendirir, gemi tamiratını icra ettirirdi. Altı İngiliz formen tarafından idare edilen Umûmî Formenlik kısmı ise tüm fabrikalarda gerçekleşen işlerin tetkikinden aynı zamanda demirbaş kayıtlarından sorumluydu. Nasb ve Tâyin Memurluğuyla birlikte Baş Müdüriyete bağlı on sekiz adet fabrika ile Resimhâne de Üçüncü Dâireye bağlıydı. Bu dairenin ikinci kısmı, İnşaat Umûmiyet Müdüriyeti olup, müdür, muavin ve tahrirat kalemi vardı. Bu kısımda da Almanya'dan getirilmiş bir inşaat mühendisi çalışmaktaydı. Tersânede bulunan imalathânelerin on dokuz adedi bu kısma bağlanmıştı. Bu dairenin üçüncü kısmı, Havuzlar Müdüriyeti olup bir müdür, muavin, tahrirat ve muhasebe kalemi vardı. Ayrıca Makina İnspektörlüğü, İnşâiye İnspektörlüğü, Kontrol Memurluğu, Havuzlar Bölüğü, Havuz Kapudanları, Demiryolları Memurluğu da bu kısımdaydı. Bu dairenin dördüncü kısmı, Tîr-i Güverte Müdüriyeti olup muavini ve kalemi olmakla birlikte beş şubesi vardı. Gemilerin arma ve teferruatı ile nakliyat, mürettebatı olmayan gemiler ile Haliç dâhilindeki şamandıraların korunması, maçunaların, tarakların ve dubaların idaresine bakan bu şube idi.

Dördüncü Dâire, bazı ek görevler yanında aslında eski Levâzım Dâiresi makamına karşılık geliyordu. On şubeden oluşmaktaydı. Birinci şube, kalem olup dairenin yazışmaları ve evrak işlerini düzenlerken, ikinci şube, hızlı satın alma yapan şubeydi. Üçüncü şube, güverte levâzımı, top ve torpido levâzımı, makina ve elektrik, eczâ-i tıbbiye, inşaat-ı Beriye ve Bahriye ve marangozhâne levâzımı, melbusat ve mefruşat levâzımı olmak üzere altı kısımdan oluşurdu. Gayrı mamul eşya ve lokanta edevatı ambarıyla kereste ve elbise tevzî ambarları ve melbusat imalathânesi ve evrak matbua memurluğu bu şubede bulunmaktaydı. Dördüncü şube, maden kömürü, makina yağı, gaz

ve donanma için su satın alınması ile mükellefti. Beşinci şube, erzak ve muayyenât satın alınması işlerine bakardı. Erzak, arpa, meşe kömürü ve sebze ambarıyla Tevzî-i Muayyenât Komisyonu ve Merkez, Fâtih, Ortaköy, Üsküdar, Kadıköy ve Heybeliada Mezbahaları ve Merkez, Cibali, Kuzguncuk, Kireç Burnu ve Heybeliada fırınları bu şubeye bağlıydı. Altıncı şube, zâbitân, efrâd ve eşyanın taşraya sevki işleriyle ilgilenirdi. Yedinci şube, iki kısımdan oluşurdu ve keşifnâme ve şartnâmelerin tanzimi ile ilgili hazırlıklar ile amele ve ameliyatın inzibat, idare ve teftişini yapardı. Bu şubenin işleri için İngiliz bir mühendis çalışmaktaydı. Sekizinci şube lağvedilmişti. Dokuzuncu şube lazıme pusulalarıyla hariçten satın alınacak raporların tetkiki, fazla verilmemesi, lüzumsuz eşya alınmamasına ve gemi ve mevkilerdeki demirbaşların kayıt alımına memurdu. Onuncu şube, alınan tüm eşya ve levâzımın muayenesiyle numune ve şartnâmelerine uyup uymadığının kontrolünden sorumluydu.

Beşinci Dâire; güverte, çarkçı, inşaiye ve küttab zâbitânının terfi ve sicili ile kadroların tanzimi gibi görevlerle yükümlüydü. İki şubesi bulunmaktaydı.

Altıncı Dâire; daha önce mevcut olan Silah ve Mühimmât-ı Harbiye Memûriyeti ile Topçu Komisyonu görevlerini tamamlamak üzere kurulmuştu. Bir reisi olup üç şubesi bulunmaktaydı. Hafif silahlar, mermi, top ve çeşitli levâzımât, tersim ve tamiri, tarifleri, kayıtları, topçuların talim ve eğitimi, cephane kayıtları ile nizâmı ve cephanelikler bu daire tarafından idare edilirdi.

Bu kısımda sözü geçen dairelerden başka; Muhâkemat Dâiresi, Düyûn-ı Harp Dâiresi, Sıhhiye Dâiresi, Liman Dâiresi, Mekteb-i Bahriye, Çarkçı Ameliyat Mektebi, Bahriye Matbaası, Bahriye Müze ve Kütüphanesi, Tahsilât Komisyonu, Sipariş ve Nafaka Memûriyeti gibi çeşitli müstakil daireler de vardı²⁰⁷. Bu dairelerin içinde bulunan komisyonlar da önemliydi. Sıhhiye Komisyonunun birinci şubesi zâbitân, memurlar ve efrâdın terfi gibi işlerini yaparken, ikinci şubesi hastalıklar, hastaneler, mevkilerde sıhhi istatistiklerin tanzimi, sıhhiye levâzımı ile alakalı işleri tamamlar ve ecza ambarına nezâret ederdi. Bahriye Hastanesinin bağlı olduğu Muâyene Komisyonu ise Bahriye mensuplarının muayenelerine ilişkin çeşitli raporlar oluştururdu. Yine bu dairelerden, Dersâdet'te bulunan Liman Dâiresi, Osmanlı Devleti'nin sahillerine yayılmış olan limanların tamamında yapılmakta olan işlerden sorumluydu. Neredeyse kıyısı olan her kasabada bir liman dairesi bulunmaktaydı ve küçük olan liman daireleri bölgelerinde

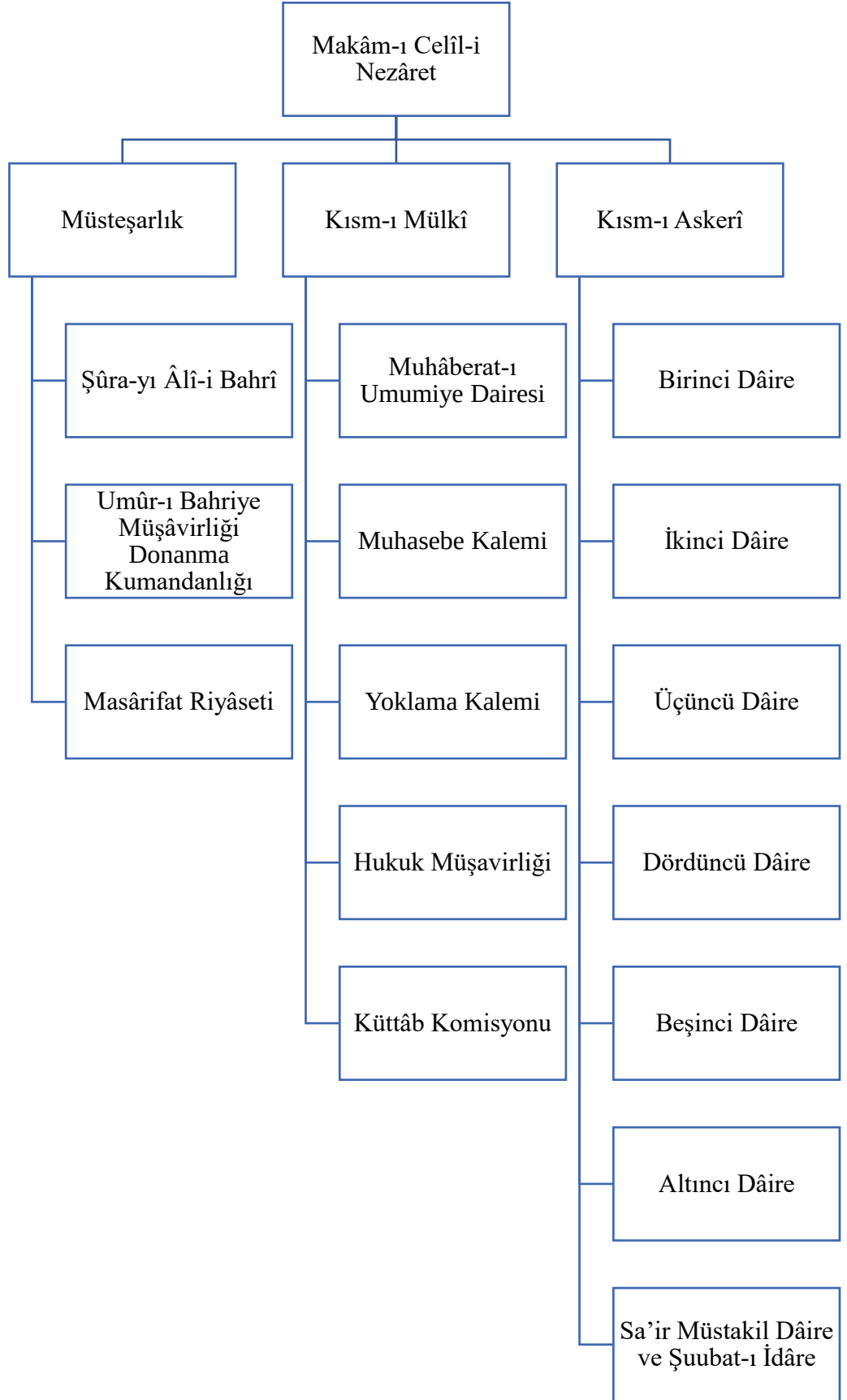
²⁰⁷ *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, ss. 41-44.

bulunan merkez liman dairelerine bağılıydı. Liman reisliği, Bahriye subaylarının atandığı bir görev alanıydı.

Yukarıda bahsedilen askeri kısmın daire ve şubelerinde birçok memûrin-i mülkiye, kendi vazifelerini yerine getirmekteydi. Ancak sadece mülki memurlardan ibaret kısım olan mülkî kısma gelindiğinde; bir Hukuk Müşavirliği ve üç müdüriyet göze çarpmaktadır²⁰⁸. Mülki kısımda üç kalemden oluşan, Türkçe ve yabancı dildeki muhaberatı ve evrakı takip etmekle görevli Muhâberat-ı Umûmiye Dâiresi bulunurdu. Tahrirat, Evrak, Tercüme ve Muharrerât-i Ecnebiye olmak üzere tesis edilmiş bu üç kalemin ayrı ayrı müdürleri vardı. Mülki kısımda bulunan Muhasebe Kalemi, Muhasebe Müdüriyetine bağılıydı ve masarifat merkezi, tahrirat, taşra, mühimme, varidât, kuyudât, vize, evrak gibi muâmelâtı yürütürdü. Mülkî kısımdaki Yoklama Kaleminde ise, merkez ve taşra maaşatı ve muayyenâtı, zâbitânın künye ve ketebenin sicil muâmelâtı ile tekaüdleri, neferâtın künye muâmelâtı başta olmak üzere çeşitli kayıt ve işlemler görülürdü. Bahriye Nezâretinin mülkî kısmında teşkil edilmiş olan Hukuk Müşavirliği, ihâle ve satın alma için mukavele ve şartnâmeleri hazırlar, aleyhteki davaları takip eder ve savunma hazırlardı. Mülkî kısmında bulunan son birim ise Küttab Komisyonudur. Kalemlerin reislerinden müteşekkil bir heyet olan bu komisyon, kâtiplerin tâyin ve tanziminden sorumluydu.

On sekizinci tertip Bahriye Sâlnamesi'nden yararlanarak yukarıda anlatılmış olan Birinci Dünya Savaşı öncesi son dönem teşkilat yapısı, okuyucuya kolaylık sağlamak üzere aşağıdaki şekilde özetlenmiştir.

²⁰⁸ *Bahriye Salnâmesi*, 18. Tertib, ss. 44-46.



Şekil 3- Bahriye Nezâretinin Teşkilat Yapısı (1328 Sene-i Mâliye)

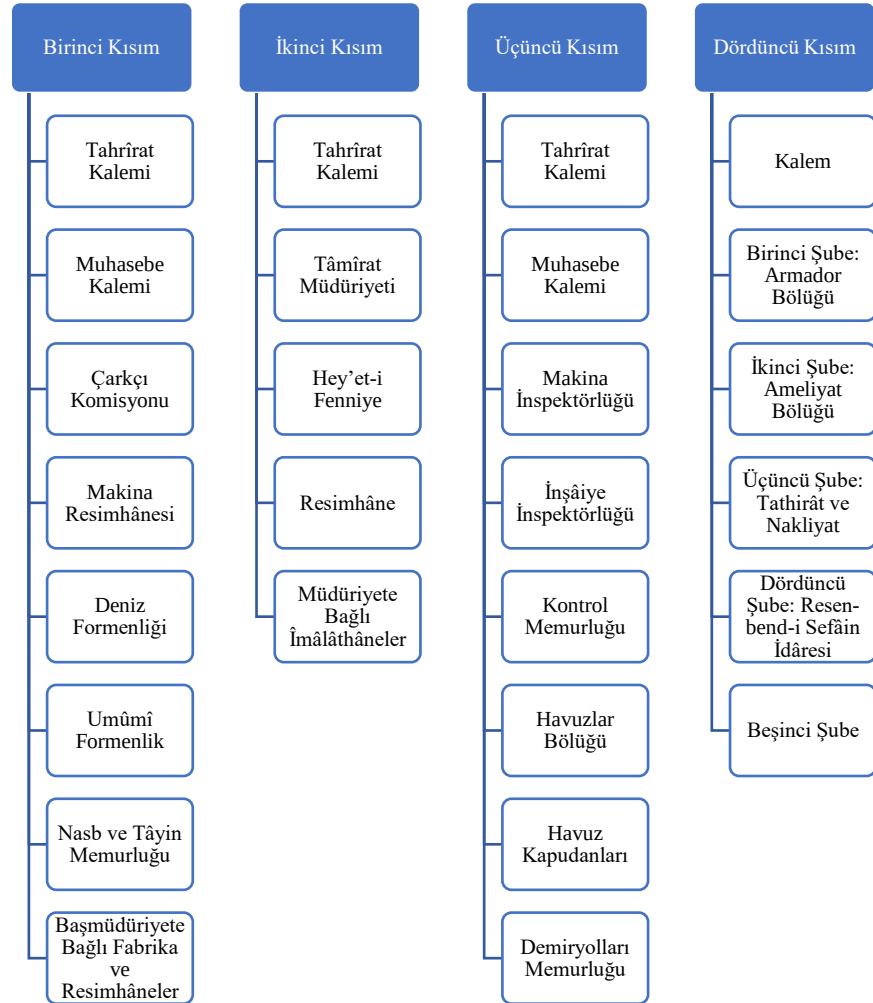
Tablo 4- Bahriye Nezâretinin Kısım-ı Askerî Dâireleri ve Şubeleri

Birinci Dâire (sâbık Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi) 1.İstihbârat ve İstihzârat Kısım 2.Seyr-i Sefâin Kısım 3.Cerîde Kısım 4.Torpidolar Kısım 5.Tedrisât-ı Bahriye Müdüriyeti 6.Telsiz Telgraf Şubesi 7.Evrak Şubesi	İkinci Dâire (sâbık Tersâne Kumandanlığı) 1.Birinci Şube 2.İkinci Şube 3.Üçüncü Şube 4.Dördüncü Şube 5.Beşinci Şube 6.Evrak Şubesi 7.Efrâd-ı Cedîde Mektebi 8.Neferât-ı Cedîde Sevk Memurluğu 9.İnzibât-ı Harici Memurluğu 10.İnzibât-ı Dahili Memurluğu 11.Merkez Sefinesi 12.Bahriye İtfâiyesi ve Muhâfaza Bölükleri Memuriyeti 13.Dalgıç Bölüğü 14.Bahriye Tevkifhâne ve Hapishânesi	Üçüncü Dâire (sâbık Tersâne Memuriyeti, Fabrikalar Müdüriyeti, Havuzlar İdaresi, İmâlât, Müfettişlik Dairesi, Tedkik-i Levâzım ve Amele Sandığı İdaresi) 1.Tahrîrat Kalemi 2.Muhasebe Kalemi 3.İdare Müdüriyeti 4.Tedkik-i Levâzım Komisyonu 5.Tersâne Müfettişliği 6.Amele Sandığı Müdüriyeti * Bu daire aşağıdaki şekilde dört kısma ayrılmış olup bir sonraki şekilde açıklanmıştır. •Birinci Kısım: Fabrikalar Baş Müdüriyeti •İkinci Kısım: İnşaat Umûmiyet Müdüriyeti •Üçüncü Kısım: Havuzlar Müdüriyeti •Dördüncü Kısım: Tîr-i Güverte Müdüriyeti
Dördüncü Dâire (sâbık Levâzım Dairesi) 1.Birinci Şube 2.İkinci Şube 3.Üçüncü Şube: Kontratlı Levâzım 4.Dördüncü Şube 5.Beşinci Şube 6.Altıncı Şube: Sevkiyât 7.Yedinci Şube: Ebniye-i İnşaat Müdüriyeti 8.Sekizinci Şube: Mülga 9.Dokuzuncu Şube: Mukannen ve Demirbaş Eşya Komisyonu 10.Onuncu Şube: Muâyene ve Kontrol	Beşinci Dâire 1.Birinci Şube 2.İkinci Şube	Altıncı Dâire (sâbık Esliha ve Mühimmat-ı Harbiye Memuriyeti ile Topçu Komisyonu) 1.Birinci Şube: Esliha Kısım 2.İkinci Şube: Tâlim ve Tedris ve Nizâmat 3.Üçüncü Şube: Cephâne Kısım

Tablo 5- Bahriye Nezâretinin Kısım-i Askerî Müstakil Dâireleri

Sâir Müstakil Dâire ve Şuabat-ı İdâre

- 1.Muhâkemat Dairesi
- 2.Dü'yûn-ı Harp Dairesi
- 3.Heyet-i Tahkikiye
- 4.Mubâyaat Komisyonu
- 5.Sıhhiye Dairesi
- 6.Liman Dairesi
- 7.Mekteb-i Bahriye
- 8.Çarkçı Ameliyat Mektebi
- 9.Bahriye Matbaası
- 10.Bahriye Müze ve Kütüphanesi
- 11.Tahsilât Komisyonu
- 12.Devâir-i Merkeziye ve Mevâki-i Askeriye Muhasebe Memurluğu
- 13.Muhallefat-ı Askeriye Müdüriyeti
- 14.Daire Müdüriyeti
- 15.Sipariş ve Nafaka Memûriyeti
- 16.Telgraf ve Telefon



Şekil 4- Bahriye Nezâretinin Üçüncü Dâiresine Ait Kısımlar

Aynı salnâmede, ayrıca, Bahriye rütbelerinin yeni unvanları eski unvanlar ile karşılaştırılarak belirtilmektedir²⁰⁹: Bu yeni unvanlar, güverte zâbitânı, çarhçı (çarkçı) zâbitânı, inşâiye zâbitânı, etibbâ ve eczacı olarak ikiye ayrılan sıhhiye zâbitânı, küttab zâbitânı, imâme zâbitânı, sanâyi‘ zâbitânı, mûsîka şeklinde sıralanmıştır.

Tablo 6- Bahriye Rütbelerinin Yeni Unvanları (1328 sene-i mâliye)

بحریہ رتبہلرینک یکنی عنوانلری

کوکرنہ شاہیاتی	جرحی شاہیاتی	انشائیہ شاہیاتی	صحبہ شاہیاتی		کتاب شاہیاتی	ائمہ شاہیاتی	صناع شاہیاتی	موسیقہ	سابقہ رتبہ عنوانلری
			اطبا	اجزایی					
پیری آفرین پاشا									مشیر
آفرین پاشا									برجی فریق
ویس آفرین پاشا			فریق طبیب پاشا						فریق
لوا آفرین پاشا			لوا طبیب پاشا						لوا
قاپون قودانی	قاپون چرخچی	انشائیہ مهندس پاشا	قاپون طبیب پاشا		دو نانقا کاتب پاشا				میرالای
فرقین قودانی	فرقین چرخچی	ایکتی مشف انشائیہ مهندس پاشا	فرقین طبیب پاشا	برجی مشف اجزایی	برجی مشف کاتب پاشا	دو نانقا مهندس پاشا			قائم مقام
قروت قودانی	قروت چرخچی	ایکتی مشف انشائیہ مهندس پاشا	قروت طبیب پاشا	ایکتی مشف اجزایی	ایکتی مشف کاتب پاشا	برجی مشف امام پاشا		موسیقہ دولتی	بیکیاشی
برجی مشف قودانی	برجی چرخچی	دو نانقا مشف انشائیہ مهندس پاشا	طیب معاون اولی	فریق مشف اجزایی اولی	فریق مشف کاتب اولی	دو نانقا مشف امام اولی		موسیقہ دولتی اولی	قول انشائی
یوزباشی	چرخچی یوزباشی		طیب معاون اولی	ایکتی مشف اجزایی	ایکتی مشف کاتب پاشا	ایکتی مشف امام پاشا		حسبہ دولتی	یوزباشی
ملازم	چرخچی ملازم	انشائیہ مهندس ملازمی			کاتب معاون اولی	ایکتی مشف امام پاشا	صناع ملازمی	موسیقہ سارنی	ملازم اول
ملازم ثانی	چرخچی ملازم ثانی	انشائیہ مهندس ملازم ثانی			کاتب معاون ثانی	دو نانقا مشف امام پاشا	صناع ملازم ثانی	موسیقہ ملازمی	ملازم ثانی

Tezin giriş bölümünde belirtilen lojistik başlığı kapsamında lojistiğin ana veçheleri; teşkilat, planlama, icra ve murakabe olarak belirtilmişti. Burada bahsi geçen teşkilat yapısı, bu ana veçhelerden ilkinin ifade etmekle birlikte teşkilat içinde sorumluluklara değinilmiş olduğundan diğer veçhelere de atıfta bulunulmuştur. Planlama, icra ve denetim veçheleri ise tezin ikinci kısmında örneklerle detaylandırılmıştır.

1.3. KOMODORLUKLAR

Bir önceki başlıkta aktarılan teşkilat yapısı sırasında merkez teşkilatı yanında taşra teşkilatından bahsedilmişti. Komodorluklar işte bu taşra teşkilatının en önemli unsurlarından birisiydi. Özellikle İstanbul dışındaki mevkilerde yoğunlaşan komodorluklar, birer Deniz Üssü/ Üs Komutanlığı statüsünde olup bağılı gemilerin ve

²⁰⁹ Bahriye Salnâmesi, 18. Tertib, s. 26.

aynı zamanda sorumlusu olduğu tüm bahri bölgenin komuta merciiydi. Kurumsallaşma başlığında ayrıca değinilmesinin nedeni ise askeri lojistik teorisinde üslerin sahip olduğu önemdir. Kaleler, malzemelerin depolandığı yerler olup kara orduları için ileri üslerdi²¹⁰. Komodorluklar ise emrindeki donanma unsurlarının yönetimi ve lojistik tedariki açısından bu üslerde görevli denizci komutanlıklar olarak değerlendirilebilir.

Kavramsal olarak tekrar bakıldığında üsler, bahri kuvvetin coğrafi olarak yönetilmesinde büyük öneme sahip unsurlardı. Bu üsler bulunduğu bölgenin bahri yönetim merkezi olup lojistik destek dahil tüm askeri faaliyetlerin ve sahil koruma görevlerinin yürütüldüğü yerlerdi. Ayrıca bazı bölgelerde kurulu liman daireleri ile taşra tersâneleri de onlara bağlanmaktaydı. Taşra tersâneleri de yeni inşa ve gemi onarım olanakları için fabrika, tezgâh, ambar ve mağazalara sahip teşkilatları ve satın alma ihtiyaçlarının organize edilmesi gerekiyordu. Komodor bu kapsamda destek sağlamakla görevli olup ikinci bölümde çeşitli örnekler eşliğinde detaylandırılmıştır.

Kurumsal bakış açısıyla her bir taşra kurumu için ayrı bir fiziksel yapı olması gerekirken bazı yapılar bölgenin önemine bağlı olarak zaman içinde inşa edilmiş, yenilenmiş, büyütülmüş ya da birbirine eklenmişti. Bina yapılarında olduğu gibi kurumlar arası ilişki, yetki ve sorumluluk bağı da yıllar içinde değişime uğradığından genel bir yaklaşım belirtmek zor olsa da bu bölümde, yıllar itibarıyla değişen durum gösterilmeye çalışılmıştır.

Bir üssün stratejik güç bakımından kıymeti üç başlık altında değerlendirilir. Bunlar, o üssün coğrafi durumu, bizzat kendi gücü ve bir deniz kuvvetine sağladığı kolaylıklardır²¹¹. Osmanlı Bahriyesi üsleri olan komodorluklar, coğrafi olarak, Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu topraklardaki bahri kudreti temin etmek ve bölgede ticari ulaştırmayı koruma altına almak üzere konumlandırılmıştı. Dolayısıyla daha çok kıyıların güvenliğinin sağlanıp korunması ve kaçakçılık ve korsan faaliyetlerinin engellenmesi ile kendi sularını müdafaa etmek gibi stratejik hedeflere hizmet ettiğı görülür. 1860'lı yıllardan sonra Selanik Limanının gelişmesi ve Osmanlı'nın en önemli beş limanından biri ve hatta Rumeli'de yer alan en önemli liman olması nedeniyle²¹² bu bölgenin ticari menfaatinin korunması gerekmişti. Sahip olduğu stratejik konum ve politik hassasiyet

²¹⁰ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 147.

²¹¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Deniz Harp Tarihi*, s. 221.

²¹² Özlem Yıldız, "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12/ 24, (2012), s. 29.

nedeniyle özellikle Aynaroz, Kesendire ve civarının dahil olduğu Selanik Komodorluđu²¹³ erken tarihlerde kurulmuştı. Arşiv belgelerinden hareketle Selanik Komodorluğunun, Bahriye Nezâreti ile en fazla yazışma yapan komodorluk olması nedeniyle bölgede sürekli bir hareketlilik olduğu anlaşılmaktadır.

Üslerin kıymetini ifade eden ikinci başlık, bizzat kendi gücüdür. Bu gücü temin etmesi ise bulunduğu mevkide kendi unsurlarını koruması ve onların idâmesini sağlamasıyla alakalıdır. Örneğin, bölgeye karşı gerçekleşecek bir taarruzda hazır bulunmak ya da seferberlik anında kara ve deniz kuvvetine destek verebilmek sayılabilir.

Stratejik olarak komodorlukların üçüncü önemi, deniz kuvvetine sağladığı kolaylıklardır ki bunlar lojistik unsurlar olarak belirtilebilir. Tesislerinde bulunan depo ve ambarlar, havuzlama ve bakım onarım olanakları, ihtiyaç duyulan ikmal malzemelerine erişimde kolaylık gibi unsurların varlığı kuvvet desteğine örnek olarak sunulabilir.

Osmanlı üsleri olan bu komodorluklar, Tersâne-i Âmire ile kıyaslandığında ya da mevcut stratejik unsurlar ekseninde analiz edildiğinde, coğrafi olarak önemli bölgelerde kurulmuş oldukları görülür. Fakat her zaman güçlü bir teşkilat yapısına ya da bölgesel çapta bir güce sahip değillerdi. Ayrıca deniz kuvvetine sağladığı kolaylıklar bağlamında depolama olanakları da kısıtlıydı. Genelde ihtiyaçlar civar bölgelerden tedarik edilmekle birlikte bazı malzeme ve ekipmanın İstanbul'dan gönderilmesi gerekmekteydi. Komodorluklara bağlı filo ya da müstakil gemiler, ayrıca kendi teşkilat ve personel yapısı, bulunduğu bölgenin önem derecesine göre farklılık göstermekteydi. Örneğin Preveze Komodorluğu önemli bir komodorluk olarak anılmasına rağmen bağlı gemiler oldukça eskiydi. Ayrıca mali sıkıntıların artış gösterdiği dönemlerde görevli personelin maaşları ödenmiyordu. Bazı komodorluklarda, Preveze'de olduğu gibi, muhasebe görevinden sorumlu memur bulunmaktaydı. Preveze Komodorluğunun muhasebecisi maaşlar ödenmeyince bir grup personel tarafından 1905 yılında zorla kaçırılarak Boyana Vapurunda evrak-ı sarfiye imzalatırılmıştı²¹⁴. Maaşların ödenmediği böyle bir durumda kaçırılan muhasebeci nedeniyle Komodor Nutkî Bey müdahale ederek hükümet konağında toplanan personele bir süredir alamadıkları maaşlarının ödenmesini sağlamıştı²¹⁵.

²¹³ DTA, Komodorluk, Dosya No: 1, Sayfa No: 11.

²¹⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 1587, Sayfa No: 291.

²¹⁵ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 130.

Komodorluklara atanan subaylar komodor sıfatını alırdı. Komodorluk dairelerinin sahip olduğu binalara sancak çekilme usulleri de farklılık gösterirdi²¹⁶. Komodorlukların binaları bir başka farklılık unsuruydu. 1873 yılında İzmirli Miralay Ahmed Bey, komodor unvanıyla Basra Tersânesine tâyin olmuştu²¹⁷. Bu durumda henüz o yıllarda komodorluk binasının tahsis edilmemiş olduğu düşünülebilir. Fakat 1896 yılında Basra Tersânesi içinde bulunan komodorluk dairesi, Dicle ve Fırat nehirlerinin taşması nedeniyle zarar görmüş ve tamir edilmişti²¹⁸. Komodorluğun önünde bulunan rıhtımın da bu suretle yenilenmesine ilişkin karar alınmıştı. Yine bu dairenin 1902 yılında tekrar onarıma alındığı görülmektedir²¹⁹. 1908 yılına gelindiğinde ise Basra'da görevli komodorun, komodorluk dairesine ait yapıda ikâmet ettiği görülmektedir²²⁰. Bu durumda yapının sürekli bir şekilde iyileştirilmeye çalışıldığı görülmektedir.

Komodorluk binalarında söz konusu farklılığı göstermek için diğer bir örnek olarak Preveze Komodorluğu verilecektir. Preveze Limanında bulunan üç odalı komodorluk binasında odalardan biri, resmi misafir kabulüne ayrılmıştı²²¹. Daha sonraki yıllarda değişime uğrayacaktı. 1904 yılında Preveze Komodorluğuna tâyin olan Süleyman Nutkî Bey, bölgeye ailesiyle beraber taşınmış ve ulaşımını ancak bir Yunan bandıralı vapurla gerçekleştirmişti. Burada dört yıl görev yapan Nutkî Bey'in bölgeye varır varmaz ilk işi, iki katlı ve çok odalı olan komodor dairesinde fiziki düzenlemeler yaptırmak suretiyle bu *köhne yapıyı* düzelttirmek olmuştu. Konum olarak çok uygun bir yerde olan bu bahçeli yapı, Preveze Limanı girişindeki sahilde bulunuyordu²²².

Bu örnekler, her komodorluğun her daim hazır ve donanımlı binası bulunmadığını gösteriyordu. Bu durumda liman dairesi gibi taşra idari binalarında bulunan odalardan biri kullanılabileceği gibi sancak gemisinin ikâmet yeri olarak kullanımı da söz konusu olabilirdi. Komodorluklar, aslında, genelde bir komodor, bir muavin ve bir kâtibin görev yaptığı, liman reislikleri ve sahillerde konuşlandırılmış ambar ve depoları da yöneten bahri unsurlardı. Fakat komodorlar bir binadan ziyade seyyar olarak komutası altındaki gemilerde de bulunabiliyordu.

²¹⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 819, Sayfa No: 83.

²¹⁷ BOA, A. MKT. MHM., Dosya No: 450, Gömlek No: 76.

²¹⁸ BOA, İ. BH., Dosya No: 2, Gömlek No: 26.

²¹⁹ BOA, BEO, Dosya No: 1961, Gömlek No: 147041.

²²⁰ BOA, ML. EEM., Dosya No: 666, Gömlek No: 59.

²²¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 819, Sayfa No: 123.

²²² *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 130.

Komodorlar, Bahriye Kanunnâmesi'nde belirtildiği üzere, birinci ve ikinci sınıf komodorlar olarak birbirinden ayrılırdı. Birinci sınıf komodorlar miralay rütbesinden düşük değildi ve seyyar olarak üç veya dört gemiyi komuta ederdi. İkinci sınıf komodorlar ise miralay rütbesinden düşük rütbelerde olup her biri mevki memuriyetine yakındı²²³. Örneğin Suriye Sahili Komodoru Kaymakam İsmail Hakkı Bey, Bahr-i Sefid Seyyar Filo Kumandanı Mahmud Paşa emrine verilene kadar, Hayreddin Vapurunda bulunurdu²²⁴.

Komodorlar, bulundukları bölgenin denizcilik işlerinde en yetkili memurlardı. Dolayısıyla planlama, uygulama, talimat verme ve bu kapsamdaki raporlamalar onların yönetiminde yapılırdı. Hudeyde ve Yemen sahillerini korumakla mükellef olan Komodor Kaymakam Mehmed Bey'e bu kapsamda verilen harekât talimatı²²⁵ bu yönetim özelliğine örnek olarak verilebilir. Bu talimata göre, Akka ve Şevket-nümâ Gambotları ile Seddü'l-bahr Korvetinin komutanlığı bahsi geçen komodora verilmiş ve Kızıldeniz sahilinin karakolundan sorumlu tutulmuştu. Tersâne-i Âmirede inşa edilmekte olan kompozit gemilerden ziyade şimdilik bahsi geçen gemiler görev almışlardı. Komodor, 1881 yılında İstanbul'dan Akka Gambotu ile Cidde'ye intikal etmiş, oradan operasyonu yönetmek üzere Seddü'l-bahr Korvetine geçmişti. Direktifi altında bulunan gemileri, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Afrika sahillerine paylaştırmıştı. Komodora verilen görev talimatının on dördüncü bendinde komodorun personele ilişkin sorumlulukları şu şekilde sıralanmaktaydı: asker ve subayın maaş ve tayın bedellerinin sıkıntıya mahal vermeden ödenmesi, gerek seyir sırasında gerek mahallerde personelin sağlığının korunması, her türlü tehlikelerden kollanması, gece ve gündüz vardiyalarının her an dikkatle takibi hususunda mesai harcanması. Maaş ve tayın bedelleri mahalli vilâyetlerin emvaline havale edilmiş olduğundan bu paraların oralardan alınmasını ve dağıtılmasını içeren mutemet yetkisi de kendisindeydi.

Komodorlar, Bahriye Kanunu'nda verilen vazifeler kapsamında ve bu örnekte de görüldüğü üzere sorumlu oldukları gemi komutanlarını ve diğer subayları belli aralıklarda kontrol etmek, muhafaza etmek ve bu kapsamda çeşitli raporlar tutmakla yükümlüydüler. Gemilerin ve personelin her daim seyre hazır olması, seyir güvenliğinin sağlanması,

²²³ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 13, Sayfa No: 127.

²²⁴ DTA, Islahat, Dosya No: 111, Sayfa No: 77.

²²⁵ BOA, Y. MTV., Dosya No: 8, Gömlek No: 14.

onarım dahil tüm ihtiyaçların teminine ilişkin taleplerin gerçekleştirilmesi de komodorların görevlerindendi²²⁶.

Osmanlı'nın deniz üslerine ilişkin gelişimine bakmak için beylik dönemlerine gitmek gerekmektedir. Bir uç beyliği olan Osmanlı Beyliği dahil tüm uç beylikleri, 1330'lu yıllar itibarıyla gerçek özgürlüklerine kavuşmaya ve Bizans'ı sıkıştırmak suretiyle Batı Anadolu Bölgesi'nde egemenlik oluşturmaya başladılar. Buna ek olarak bir süredir Bizans İmparatorluğu'nun içinde bulunduğu siyasi, ekonomik ve toplumsal kargaşa; Doğu Akdeniz, Ege ve Karadeniz'in ticari yollarında, kıyı kentlerinde ve adalarında Ceneviz ve Venedik üstünlüğünü getirdi. Venedikliler Girit Adası'nı ele geçirip orada üslenirken; Cenevizliler, Sakız, Midilli, İmroz ve Taşoz adaları ile Batı Anadolu'da, Amasra, Fatsa, Samsun, Trabzon ve Sinop ile Karadeniz sahillerinde ticaret kolonileri kurdu²²⁷. Bu durum onları sürekli bir şekilde Türklerle karşı karşıya getirmiş, kıyılarda ve adalarda rahatça ticaret yapmaları için çeşitli anlaşmalar yapmalarını gerektirmişti²²⁸. Bu anlaşmalardan biri, Cenevizlilerin 1352 yılında Orhan Bey ile yapmış olduğu anlaşmaydı ki bu anlaşmayla Osmanlılar, Gelibolu yarımadasına geçişlerinde Cenevizlilerden yardım almışlardır²²⁹.

Osmanlı Beyliği ilk deniz üssü olan Gelibolu'yu, 1354 yılında ele geçirmiş ve böylece denizci devlet olma yolunda önemli bir adım atmıştı. Marmara'ya hâkim olmaya başladığı yıllarda dönemin en büyük denizci güçleri olan Cenova ve Venedik, Bizans ile yaptığı özel anlaşmalar neticesinde uzun yıllar bölgede tutundu. Osmanlı Devleti'nin güçlenmesiyle birlikte bu devletlerin etkinlikleri zayıfladı. Kolonileri teker teker ele geçiren Osmanlı, tüm kıyılarda teşkilatlanmaya başladı. Osmanlı'nın topraklarını genişletmesiyle birlikte deniz ile buluştuğu bölgelerin sayısı arttı ve her yeni bölgede üs kurma ihtiyacı doğdu. Kanuni devrinde Kuzey Afrika'da ileri üsler tesis edilerek toprakların önce genişlemesi ve sonra da azalmasıyla bağlantılı olarak üs sayısı değişkenlik gösterdi. Osmanlı'nın kendi toprakları dışında koruması gereken üssü bulunmuyordu. Bu nedenle Osmanlı gemileri kendi üslerinde ve çevresinde tarassut vazifesini îfâ etti. Bu görevlere çıkan gemilere karakol gemisi ya da tarassut sefâini adı verildi. Kamûs-i Bahrî'deki tanımına göre, tarassut gemileri valilerin emrindeydi.

²²⁶ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 3. bâb.

²²⁷ Cafer Çiftçi, "XIV. Yüzyılda Anadolu'da Uç Beyliklerinin Siyasî ve İktisadî Faaliyetleri", *Türkler*, C. 7, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s. 598-599.

²²⁸ A.g.m., s. 600.

²²⁹ A.g.m., s. 602.

“Sevâhil-i bahîrde bulunan limanlara ve meşhur şehirlere me’mur edilen sefâin-i harbiyedir ki memleket vâlilerinin taht-ı emrinde olarak hudûdu dâhilinde bulunan sevâhilin muhâfazasıyla bahren iktizâ eden muâmelâtın icrâsına me’murdurlar”²³⁰. Komodorlar ile valilerin arasında meydana gelen haberleşmenin önemli nedeni de buydu.

Buharlı makinalardan önce sahip olunan bu üsler modern zamanlarda daha da değer kazanacaktı. Zira 1502 yılından 19. yüzyılın ortalarına kadar devam edegelmiş olan sahillerin muhafazası ve Kazaklardan korunma için Karadeniz’e küçük bir donanma göndermek için her sene ilkbaharda denize çıkma alışkanlığı²³¹, buharlı makinalar çağıyla birlikte değişmişti. Bu nedenle modern dönemlerde teşekküllü ve teşkilatlı bir üsse sahip olmak, bahri gücün muhafazası ve hareket özgürlüğü için önemliydi.

1867 yılında Donanma Komutanlığı ve Komodorluk ihdas edildi²³². Bahriye Nezâretinin de kurulduğu bu yılda idare yapısı kurumsallaşmaya başladı. İlerleyen yıllarda sahil teşkilatlanmaları gelişti. 19 Nisan 1877 tarihinde mevki ve gemilere gönderilen toplam 320 adet devr-i çarh cetvelinin dağıtımına göre o yılın taşra konumlanması da görülebilir. Cetveller aşağıdaki konumlara ve gemilere gönderilmişti:

Liman Kumandanlığına, Tuna Kumandanlığında bulunan on bir gemiye, Batum’da bulunan Zırhlı Kumandanlığındaki dört gemiye, Trabzon’da bulunan Müjde-resân Vapuruna, Sinop’ta bulunan Zîver-i Deryâ Vapuruna, Ereğli Mâden Nezâretinde kayıtlı iki vapura, Bahr-i Sefid Komodorluğunda görevli üç gemiye, Preveze’de bulunan Süfün-i Şâhâne Komodorluğunda görevli dört gemiye, İşkodra’da bulunan Süfün-i Şâhâne Komodorluğunda görevli beş gemiye, Bahr-i Ahmer’de bulunan Süfün-i Şâhâne Komodorluğunda görevli iki gemiye, Garp Trablusu’nda memur Bahri Vapuruna, Bingazi’de memur Bir Numaralı Tarak Dubasına, Rodos’ta memur Eser-i Nüzhet Vapuruna, Rodos’ta memur Kandiye Vapuruna, İstanköy’de memur Aynalıkavak Vapuruna, Sisam’da memur İstanköy Vapuruna, Sakız’da memur Seyyar Vapuruna, Selanik’te memur Edirne Korvetine ve Sâhir Vapuruna, Midilli’de memur Musul ve İntibah Vapurlarıyla Beş Numaralı Tarak Dubasına. Anlaşıldığı kadarıyla henüz bu bölgelerden bazıları komodorluğa çevrilmemişti ve Süfün-i Şâhâne Komodorluğu seyyar komodorlukları ya da gemi komodorluğunu ifade ediyordu.

²³⁰ Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, s. 120.

²³¹ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 437.

²³² Kosal, a.g.e., s.19.

Komodorluklar kurulmaya başladıkça bölgede bulunan liman reislikleri ve kömür ambarları, bu komodorluklara bağlanmaya başladı. Nezârete bağlı komodorluklar ile Nezâret arası yazışmalar yanında komodorluklar ile valilikler, komodorluklar ile Dersaâdet Liman Dâiresi ve komodorluklar ile bağılısı gemi süvarileri arasında yazışmalar yapıldı. Arşiv belgelerinden anlaşıldığı üzere süvarilerle yaptıkları yazışmaların büyük çoğunluğu her nevi ikmal malzemesi ihtiyacı, gemilerin hareket ve varış saat ve planları, hava muhalefeti ve personel hakkında olurdu. Valiliklerle yapılan yazışmaların daha çok çete faaliyetleri ve kaçakçılığın önlenmesi çalışmaları, muhabere sorunu, kömür eksikliği, düşük teknolojiye sahip verimsiz gemiler hakkında şikâyetler ile yabancı ziyaretçiler üzerine olurdu. Bazı zamanlarda komodorluklar veya burada görevli komodorlar hakkında valilik ile Dâhiliye Nezâretinin doğrudan iç yazışmaları olmuştu. Örneğin 1908 yılının Ekim ayında Basra Valiliğine bilgi vermeden İstanbul'a geri dönen komodor vekilinin yerine, Basra'nın önemine binaen, ivedilikle yeni birinin atanması, Valilik tarafından Dâhiliye Nezâretinden istenmişti²³³. Anlaşıldığı üzere komodorların mahalli idarelerle yakın ilişki içinde olması beklenmekteydi.

Komodorluklar tesis edilip işlerlik kazandıktan sonra İzmir, Selanik, Preveze, İşkodra, Beyrut, Basra, Cidde, Hudeyde ve Trablusgarp'ta her zaman komodorluk bulundurulmuştu. Daha önce de ifade edildiği üzere bu komodorluklarda gemi sayısı ve bölgenin önemi kapsamında binbaşidan mirlivâyâ muhtelif rütbelerde komodor ile refakatlerinde bir veya iki zabıt ve kâtip bulunurdu. "*Mezkûr limanlarla mülhakât ve havalisindeki karakol gemilerinin merkez-i idareleri idi*". "*İzmir Komodoru, İzmir ve Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Komodoru; Rodos'ta oturan Beyrut Komodoru da Bahr-i Sefîd Seyyar Filo Kumandanı nâmlarını taşırdı. Toplamı dördü, beşi geçmeyen ve bazısı hareket edemeyen gambot ve yandan çarklılar vardı*"²³⁴. Konumu itibarıyla oldukça önemli olan bu komodorluk, tüm adalardan, Batı Anadolu'dan ve Selanik'e kadar olan Rumeli kıyılarından mesuldü. İhtiyaca göre farklı zamanlarda farklı bölgelerde komodorluklar kuruldu, bazen isimleri değiştirildi, savaşlarda bazı müfreze komodorlukları kuruldu ve savaş sonunda lağvedildi.

Aşağıda 1881 yılına ait komodorluk atamasına ilişkin bir arşiv belgesinin transkripsiyonu örnek olarak sunulmuştur. Bu belgede Preveze ve Selanik'te bulunan

²³³ BOA, DH. MKT., Dosya No: 2628, Gömlek No: 58.

²³⁴ Yüce, a.g.e., s. 117.

gemiler ve bölgedeki bahri işleri idare etmek üzere yapılan komodor ataması, bölgenin önemine binaen gerekliliği ile açıklanmıştır²³⁵.

Selânik ve bi't-tasarruf Yanya vilâyet-i celîlesine

Bahr-ı Sefid'in bazı nukât-ı mühimmesinde bulundurulmakda olduğu gibi derkâr olan ehemmiyyet-i mevki'iyyesi cihetle Preveze'de ve Selânik'de dahi komodorluk sıfatıyla bir zâtın bulundurulması lâzımeden olduğuna ve ümerâ-yı bahriyyeden Miralay izzetlü Halid Bey'in bâ-irâde-i seniyye Preveze ve Selânik'de bulunan süfün-i şâhâneye kumanda etmek üzere "komodor" unvânıyla ta'yîn kılındığına binâen sûret-i memûriyyetinin Erkân-ı Harbiyye Dâiresinin tebliği üzerine taraf-ı devletlerine iş'ârı Şûrâ-yı Bahriyyeden ifâde olunmuş ve hareketini mübeyyin yedine ta'lîmât bi'l-i-tâmîr-i mûmâ-ileyh ifâ-yı memûr etmek üzere oltarafa gönderilmiş olmağla emr u irâde hazret-i.

Galos Kumandanlığına

Ahvâl-i hâzıradan dolayı Preveze'de bulunan süfün-i hümayûnun idâre ve kumandasına komodorluk unvânıyla Miralay izzetlü Halid Bey'in bâ-irâde-i seniyye ta'yîn ve i'zâm kılındığı 14 Rebî'ülevvel sene [12]98 târihinde iş'âr kılınmışıdi Selânik dahi ehemmiyyet-i mevkiyyesi cihetle oradaki süfün-i şâhâne kumandasının dahi bâ-irâde-i seniyye Komodor Miralay izzetlü Hüseyin Bey uhdesine komodor unvânıyla bi't-ta'yîn sûret-i hareketini mübeyyin yedine ta'lîmât-ı mahsûsa i'tâsıyla ol tarafa gönderilmiş olmağla berâ-yı ma'lûmât tenmîk-i nemîkaya mübâderet olundu emr u irâde efendimindir.

Fî 4 Şubat sene [1]296 [16 Şubat 1881]

Galos'da bulunan süfün-i şâhâne kumandanlığıyla Morto'da Komodor Musa Bey'e

Ahvâl-i hâzıradan dolayı Preveze'de bulunan süfün-i hümayûnun idâre ve kumandasının ümerâ-yı bahriyyeden muktedir bir zâta ihâlesi lâzım gelerek süfün-i merkûmenin kumandasına asâkir-i bahriyye-i şâhâne miralaylarından komodor unvânıyla izzetlü Halid Bey bâ-irâde-i seniyye ta'yîn ve i'zâm kılınmış olmağla berâ-yı ma'lûmât terkîm-i nemîkayaibtidâr olundu. Emr u fermân efendimindir.

Fî 14 Rebî'ülevvel sene [12]98 ve Fî 2 Şubat sene [12]96 [14 Şubat 1881]

²³⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 327, Sayfa No: 26-27.

Preveze Limanı, burada bulunan komodorluğun merkeziydi. Bölge, 1890'lı yıllarda yarbay rütbesinde bir komodora sahipken Rüstem Bey'in miralaylık rütbesine yükselmesi akabinde, zırhlı Mukaddime-i Hayr Korveti Hümâyunu süvarisi Binbaşı Mehmed Kaptan'ın rütbesi yarbaylığa terfi edilip Preveze Komodorluğuna tâyini gerçekleşmişti²³⁶. Görüldüğü kadarıyla 1890'lı yıllarda yarbay rütbesinin üstünde bir subay burada görev almıyordu. Konumu itibarıyla kayda değer bir bölge olmasından dolayı komodorluk bölgenin elden çıktığı Balkan Savaşları'na kadar önemini korudu.

Preveze Limanının kuzeyinde bulunan Osmanlı ile Karadağ'ın sınırı olan İşkodra Gölü büyük bir göldür. Coğrafi konumu itibarıyla bu bölgede diğer denizlerde olduğu gibi kaçakçılık faaliyetleri artığından İşkodra Komodorluğu adı altında bir komodorluk ihdas edilmişti.

Mevki olarak önem derecesi artan Selanik'te, Selanik Komodorluğu kurulmuş ve 1899 yılında Bahriye Nezâreti tarafından Kaymakam Edhem Bey komodor olarak tâyin edilmişti²³⁷. Daha sonra Selanik Komodorluğu kaçakçılığın ve ayaklanma faaliyetlerinin durdurulması için yoğun olarak çalışmış, valilik ve doğrudan Nezâret ile yaptığı birçok yazışmayı arşiv kaydı olarak bırakmıştır.

1893 yılında Bahriye teşkilatına bağlı olan komodorluklar ile komodor emrinde bulunan gemiler şu şekildeydi: Hudeyde Komodoru, Selanik Komodoru (iki gemi), Preveze Komodoru (dört gemi), Boyana İşkodra Komodoru, Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Kumandanlığı (altı gemi, Suda Hastanesi ve Suda Tersânesi), Trablusgarp Komodoru (iki gemi), Bahr-i Ahmer Komodoru (yedi gemi ve gedikler), Basra Kumandanlığı (üç gemi, Basra Hastanesi ve Basra Tersânesi), Sulhiye Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Komodoru, Cidde Komodoru (sekiz gemi)²³⁸. 1898 yılında Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Komodorluğu'nun, Bahr-i Sefîd'de Seyyar Filo Kumandanlığı ve İzmir'de İzmir Komodorluğu bulunduğu için lüzumsuz olduğu düşünülerek lağvedilmesi Şûrâ-yı Bahriye tarafından kararlaştırılmıştı²³⁹. Fakat sonraki yıllarda bu kurumdan çıkan arşiv belgesi olduğu için ilgili karardan hemen sonra kaldırılmadığı düşünülmektedir. Tanzimat'la beraber birçok yeni düzenlemelerin gerçekleştirildiği Cezâyir-i Bahr-i Sefîd vilâyeti, Balkan Harbi yenilgisi sonrasında dağılmaya başladı²⁴⁰. Zira Birinci Dünya Savaşı'na kadar adalar

²³⁶ BOA, İ. DH., Dosya No: 1190, Gömlek No: 93148.

²³⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 1183, Sayfa No: 15.

²³⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1402, Sayfa No: 1.

²³⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 1049, Sayfa No: 138.

²⁴⁰ Şakiroğlu, a.g.m., s. 501.

Yunanistan'ın eline geçmiş, Kuzey Afrika elden çıkmış ve önemli komodorluklar sırasıyla lağvedilmişti.

Bulunduğu coğrafya dolayısıyla Basra önemli bir bölgeydi. Türk arşivlerinden başka İngiliz arşivlerinden de anlaşıldığı kadarıyla bölgenin önemi ortadadır. Osmanlı harp gemilerinin Basra Körfezi'nde konumlandırılacağı söylentisi dahi Birleşik Krallık Deniz Kuvvetlerini tedirgin etmişti. 1871 yılında, Hindistan Hükümeti Dış İlişkiler Dairesi tarafından gizli belge olarak böyle bir söylenti Birleşik Krallık'a (the Secretary of State for India) iletilmiş ve ardından gereken araştırmalar başlatılmıştı. Araştırmalar sonunda Osmanlı'nın bölgedeki gemi sayısını artıracak ve Kızıldeniz ile Basra Körfezi arasına iki yeni gemi yerleştireceği bilgisine ulaşmışlardı. Görülmektedir ki, bölgeyi kontrolü altında tutmak isteyen Birleşik Krallık, Osmanlı'ya ait olan askeri kuvvetleri ve değişimleri takip etmekteydi.

Bu kapsamda olmak üzere tüm bölgede ikâmet eden İngiliz siyasi temsilcilerinden gelen ve giden Türk bayraklı savaş gemileri ile Osmanlı'nın buradaki yerli halkla ilişkilerinin sürekli bir şekilde İngiliz kurumları arası bilgi akışının konusu olduğu görülür²⁴¹. Bu bilgilerin içerisinde Osmanlı'nın ikmali, yerlilerin talan ettiği tedarik depoları, hariçten kısa süreliğine ve bölgeden maaşla sağlanan askerler, gemilerin gıda ve su tedarikleri, Osmanlı filolarının durumu ve demirlediği yerler, gemilerde asker olup olmadığı, gemilerin personel sayısı ve ateşli silahlarının durumu gibi lojistik hususlarına da kısaca değinildiği görülmektedir. Tüm bunlara ek olarak siyasi temsilcilerin Osmanlı komodorları ile de görüştüğü ve bu görüşme sonuç raporlarını tüm bölgeden sorumlu delegeye ilettikleri izlenmiştir. Osmanlı Devleti'nin Maskat ve Basra arasını kendi denetimi altına almak istemesi ve bunu sağlamak için Arap şeflerine Türk bayrağı göndererek onlara koruma sağlayacağını da bildirmesi üzerine Birleşik Krallık takibatını hızlandırmıştı. Osmanlı memurları bu bölgelere asker yüklü buharlı gemiler ile gitmekte ve bölgenin şefi ile görüşüp ona sultanın mektubunu iletmekteydi. Bölgenin politik olarak sahip olduğu hassasiyet nedeniyle Bahriye Nezâreti burada komodorluk vasfını tesis edip sürekli bir şekilde korumuştur.

Taşra teşkilatındaki personel sayıları mevkilere göre değişirdi. Genel olarak taşrada bulunan personel; komodor, komodor kâtibi ve varsa yâveri, birkaç zâbitân,

²⁴¹ BL, IOR/L/PS/5/268, ff 552-568, Secret Letters and Enclosures from the Government of India, Operations of Ottoman Military and Naval forces in the Persian Gulf.

komodorluğa bağı gemilerin komutan ve süvarileri ile subay ve erleri, gemi erzak tedarik memurları, liman reisliklerini idare eden liman reisleri, varsa limanlar şube müdürü ve yardımcıları, çeşitli memurlar; tersâneelerde tersâne eminleri, teknik ve idari personel, fabrika inspektörleri, tahsil memurları ile ambar ve depo memurlarından oluşmaktaydı. Her birinin kanundan gelen vazifeleri olmakla birlikte ek görevler de verilirdi.

Bazı komodorlar, komodorluk görevi yanında başkaca görevleri de icra edebiliyordu. Örneğin 1893 yılında Cidde’de görevli Bahr-i Ahmer Komodoru Miralay Sami Bey, aynı zamanda Cidde Vali Kaymakamı olarak atanmış idi²⁴². Bu durum tüm görevlerin her zaman hakkıyla yürütülmesini engelleyici bir zorluk olarak düşünülebilir. Zira 1894 yılında hâlâ her iki görevi yürüten Mirlivâ Sami Paşa, kısa zaman içinde mülkiye tecrübesizliği nedeniyle her iki görevden de azledilmişti²⁴³. Bu hususta başkaca örnekler de bulunmaktadır. Örneğin Basra vilâyetine uygun biri atanana kadar bu görev Basra Komodoru uhdesine verilmişti²⁴⁴. Diğer görevlilerin herhangi bir ek görev alıp almadıkları ayrıca araştırılmamıştır fakat komodorlarda çoklu görev görüldüğünden taşra memurlarının da görevlendirilmiş olabilecekleri düşünülmektedir. Ayrıca, komodorlukların bulunduğu bölgelerde devlet işlerini sürdüren çok sayıda memur vardı. Bir karmaşaya mahal vermemek üzere mahalli memurlara, gemi süvari, kumandan ve komodorlara herhangi bir şekilde karışmama ve onlara müdahale etmemelerine ilişkin tebligatlar da yapılmaktaydı²⁴⁵. Bu tarz tebligatlar kurumlar arası sürtüşme olduğunu düşündürmekle birlikte bu hususu aydınlatacak bir belgeye rastlanmamıştır.

Gemilerde keşif karakol yapılması, sorumluluk alanındaki kıyı ve sahillerin güvenliğinin sağlanması, silah kaçakçılığının engellenmesi başta olmak üzere sahilleri tarassut etme görevi olan komodorlar, emrinde bulunan gemiler bakımından her zaman şanslı değildi. Bu gemilerin çoğu onarıma ihtiyaç duyan bakımsız, kaçakçı ya da düşman gemilerini yakalamaya yetemeyecek ölçüde zayıf teknik özelliklere sahip, sayı bakımından bölgede yaşanan olaylara reaksiyon gösteremeyecek kadar az, silah ve donanım olarak kuvvetsiz gemiler idi²⁴⁶. Bir açıdan bunun farkında olan merkezî yönetim

²⁴² BOA, İ. HUS., Dosya No: 15, Gömlek No: 85.

²⁴³ BOA, BEO., Dosya No: 463, Gömlek No: 34663; Dosya No: 467, Gömlek No: 35003.

²⁴⁴ BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 437, Gömlek No: 74.

²⁴⁵ BOA, DH. MKT., Dosya No: 2242, Gömlek No: 132.

²⁴⁶ BOA, DH. MKT., Dosya No: 810, Gömlek No: 73; Dosya No: 829, Gömlek No: 1; Dosya No: 842, Gömlek No: 11; Dosya No: 876, Gömlek No: 18; Dosya No: 923, Gömlek No: 79; Dosya No: 78, Gömlek No: 2. Bu kapsamda örnekler oldukça fazla bir şekilde arşiv kayıtlarından takip edilebilmektedir.

dönem dönem çeşitli etkinlik ya da durum raporları talep etmekteydi. Örneğin, Babü'l-mendeb ve Hicaz arasındaki sahillerin keşfi önemli olduğu zamanlarda Hudeyde Komodorluğundan rapor istenmişti. Bölgede karakol yapılması gereken noktaların belirlenmesi, tüm bu faaliyetler için bölgede kaç tane gemiye ihtiyaç duyulacağına ilişkin bilgileri içeren raporlama, doğru planlama için özellikle talep edilmişti²⁴⁷.

Karakol görevi icra etmek üzere komodorluklara bağlı olan harp ve yardımcı gemilerin görev yerleri çeşitli nedenlerle değişebilirdi. Aynı şekilde bazıları ise hizmet dışı kalıp yerine başka gemiler gönderilebilir ya da gönderilemez ve bu nedenle komodorluklarda gemi sayısı dönem dönem azalabilirdi. 1911 yılının nisan ayında taşra vilâyetlerinde bulunan gemilerin listesi Bahriye Nezâreti Birinci Dâiresine sunulmuş olup bu mevkiler ayrıca gemilerin tahsisatları hususunda da muhasebede dikkate alınmaktaydı²⁴⁸. Kal'a-i Sultaniye'de bir vapur; Cezâyir-i Bahrî Sefid'de bir vapur ve bir torpido bot; Karesi Sancağında bir vapur; Aydın vilâyetinde iki vapur, iki torpido bot ve bir gambot olmak üzere beş gemi; Selanik vilâyetinde iki duba, bir vapur ve bir torpido olmak üzere toplam dört gemi; Beyrut'ta bir gambot; Trablusgarp'ta bir gambot; Yemen vilâyetinde yedi gambot ve iki vapur olmak üzere toplam dokuz gemi; Asîr Sancağında bir gambot; Hicaz vilâyetinde bir gambot ve bir vapur; Basra'da iki korvet, iki vapur ve bir gambot olmak üzere toplam beş gemi olup bunlardan Kilidü'l-bahr Korveti ile Bağdat Vapuru feshedilmişti; Yanya'da iki torpido bot bulunmaktaydı.

Komodorlukların eksik ya da yetersiz gemi envanteri nedeniyle sürekli aktif bir şekilde görev yapamadıkları ve aynı zamanda kendi koşullarını yaratıp çalışamadıkları dönemin şahitleri tarafından da yazılmıştı. Preveze Komodoru olduğu süre boyunca Nutkî Bey, Bahriyeyi ikili devlet ilişkilerinde ön plana koymuştu; fakat bu durum merkezî yönetim tarafından uygun bulunmamıştı. Dört yıl görev yaptığı Preveze'de çoğu zaman sıkıldığını hatta tezgâh kurdurup bu boş zamanında filika yaptırdığını yazmıştır. 1908 yılında görevini tamamladığında, geliş seyahatinde olduğu gibi, İstanbul'a yine bir Yunan vapuru ile dönmüştü²⁴⁹. Komodorun bu ulaşım yöntemi ile işyerine ulaşması ve İstanbul'a geri dönmesi aslında düşündürücüdür. Çünkü bu durum, Nezâretin kendi üslerinde kurduğu yapının gücünü yorumlamak açısından bir örnek teşkil eder.

²⁴⁷ BOA, BEO, Dosya No: 1559, Gömlek No: 116923.

²⁴⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2367, Sayfa No: 50.

²⁴⁹ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 137-139.

Dönem tanıklarından Nutkî Bey, bütün komodorlukların 1908 yılında lağvedildiğini hatıratında yazmıştır²⁵⁰. Fakat arşivlerde bu tarihten sonra da komodorluklardan çıkan birçok yazışma olduğundan varlıklarını koruduğu görülür. Bu nedenle, bazı komodorlukların lağvedildiği söylenebilir ama tamamının kaldırıldığını belirtmek çok doğru olmayacaktır. Zira 1910 yılına gelindiğinde devlet dairesi olarak Bahr-i Ahmer, Selanik, İzmir, Trablusgarp ve Preveze Komodorlukları bulunmakta olup Basra Bahriye Kumandanlığı, İzmit, Sinop ve Gemlik Tersâne Memurluğu, Port Said Kömür Memurluğu vardı ve her birine Bahriye bütçesinde belirli bir pay ayrılmaktaydı²⁵¹. 1910 yılında mevcudiyetini korumakta olan Hudeyde Komodorluğuna ait 1907 yılı hesaplarında kontrol yapılırken bazı usulsüzlükler tespit edilmişti²⁵². Ayrıca aynı yıl komodor eski gambotlar yerine on beş tarassut gemisi ve bir adet zırhlı gambot gibi müdafaa gücü talep etmişti²⁵³. Hazırda gambot olmasa da gönderileceği bildirildiğinden bellidir ki bölge komodorluk lağvedilmeden evvel hareketli bir yıl geçirmekteydi. İzmir Komodorluğunun lağvedilmesiyle komodorun, İzmir Liman Reisliğine tâyinini istediği görülmektedir²⁵⁴. Açıkçası, Osmanlı Devleti'nin, o topraklara sahip olduğu süre boyunca üzerinde bulunan komodorlukları tutmuş olabileceği düşünülmektedir. Savaşlar neticesinde elden çıkan topraklar nedeniyle komodorluklar zaten lağvedilmekteydi. Örneğin Selanik'in 1912 yılının ekim ayında Yunanlar tarafından ele geçirilmesiyle birlikte artık komodorluk da lağvedilmişti.

II. Meşrutiyet sonrasında kurulan yeni teşkilat yapısında, kıyı tarassut görevini sürdüren ikinci sınıf harp gemilerinin bağlı olduğu komodorluklar varlığını korudu. Devletin elinde bulunan kıyılara bağlı olarak gemi sayıları ve önem dereceleri değişmeye devam ederken, mevki olarak liman daireleri ile iç içe olmaya devam ettiği düşünülmektedir. Diğer bir deyişle taşra yapılanmasında komodorluklar, liman reislikleriyle birlikte kıyılarda merkezi temsil etmeye devam etmiştir. Fakat yine de bu komodorluklar ve taşra tersâneleri onarım ve tedarik sisteminin var olduğu güçlü bir üs yapılanması sergilemekten oldukça uzak görünmektedir. Bu sonuç tezin ikinci bölümünde örneklerin analiz edilmesi suretiyle ortaya çıkarılmıştır.

²⁵⁰ A.g.e., s. 139.

²⁵¹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 679, Sayfa No: 202-206.

²⁵² DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 719, Sayfa No: 304-305.

²⁵³ DTA, Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 2.

²⁵⁴ BOA, BEO, Dosya No: 3424, Gömlek No: 256728.

1.4. EĞİTİM

1770 yılında yaşanan Çeşme Baskınından sonra, donanmanın yeniden yapılandırılması bir zorunluluk olarak görülmüş ve denizde eğitimli kadroya duyulan ihtiyaç bir okul açılmasını gerekli kılmıştı²⁵⁵. Kaptanıderyâ Cezayirli Gazi Hasan Paşa döneminde özellikle Baron de Tott'un hizmette bulunduğu yıllarda atılan en önemli adım 1773²⁵⁶ yılında Tersâne içerisinde bir göz odada Hendesehânenin kurulması ve bunun kısa zamanda okul haline getirilmesi oldu. Bu okul, Osmanlı Bahriyesi için ilk resmi eğitim merkezi oldu. Bahriye Mektebinin kuruluşunun ilk yıllarında seyir bölümü için Harita ve Coğrafya dersleri, 18. yüzyılın son yılları itibarıyla ise çeşitli gemi inşa dersleri verildi. Böylece güverte/ seyir sınıfı ve gemi inşa sınıfı tesis edilmiş oldu. Seyir bölümünden mezun olan öğrenciler gemi hocalığı/ çorba hocalığı rütbesinde gemiye çıkarlardı. Geminin hesabına bakan bu seyr-i sefâin memurları, ikmal işlerinden sorumlu olan brik kâtipliğine muadildir²⁵⁷. Denizcilik eğitimi çok kısa sürede yeni bir binada verilmeye başlandı ve kurum Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn adını aldı. Bir süre için aynı ortamda verilmişse de Osmanlı Devleti yıkılana kadar deniz ve kara eğitimi ayrı ayrı devam etti. Bu okullarda birçok yabancı eğitimci istihdam edildi. Sınıflarda okutulan yabancı dil ve yabancı eğitimcilerin ağırlığı gibi konular devletin denge politikası kapsamında yürütüldü. Osmanlı Bahriyesinde yabancı hocalar tarafından verilen derslere ait çalışmalar Osmanlı Türkçesine çevrilerek kullanıldı ve böylece yabancı danışmanların bu katkıları eğitim materyaline dönüştürülmüş oldu²⁵⁸.

Hendesehânenin ilk hocası, yabancı dillere vâkıf Cezayirli Hasan Hoca adında bir denizci idi. Günde 90 akçe ile çalışan bu hocanın, 30 akçe gündelikli bir yardımcısı ile yine 30 akçe gündelikli bir laboratuvar memuru vardı. Önceleri dört sınıflı olan okul güverte subayı ve kaptan ile inşaiye mühendisi yetiştirmek üzere iki kısımdan ibaretti. Yukarıda da belirtildiği gibi güverte sınıfında okuyanlar mezun olduktan sonra gemilerde

²⁵⁵ Kemal Beydilli, "Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 2006, C. 31, s. 514.

²⁵⁶ Okulun açılış yılına ilişkin bazı kaynaklar 1773 yılını belirtirken bazı kaynaklar da 1776 yılını belirtmektedirler. T.C. Deniz Harp Okulu'nun kuruluş tarihi ise 1963 yılından bugüne 1773 yılı olarak kabul edilmektedir.

²⁵⁷ *Haritacılar Mecmuası*, S. 13, Ankara, Harita Umum Müdürlüğü, 1936, s. 62. Brik kâtibi, rüştiye mezunlarından kâtip olmak isteyenlerin kâtip sınıflarında iki yıl daha okuyup mezun olma derecesine geldiklerinde mezun olup atandıkları görevlerdeki ilk rütbedir.

²⁵⁸ Örneğin 1782 yılında Truguet'in yapmış olduğu çalışma, "Usûlü'l-Maârik fi Vech-i Tasnif-i Sefâin-i Donanma" adıyla yayımlanmıştır.

sırasıyla jurnal hocası (kâtip yardımcısı), çorba hocası (gemi kâtibi/ ikmal subayı), baş hoca (seyir subayı ya da ikinci komutan olup en yüksek rütbeli kâtip) oluyor ve tekrar sınava girip geçmek suretiyle gemi kumandanlığına yükseliyordu. Bu personel sadece kâtiplik işleri yapmakla kalmıyor, geminin mali ve seyri hesaplarını tuttuğu için hem bir muhasebe memuru hem de seyir zabiti gibi çalışıyordu²⁵⁹. İnşaiye mühendisi kısmından mezun olanlar ise sırasıyla gemi inşa ikinci kalfa, başkalfa ve Tersâne mimarı oluyordu²⁶⁰. Okulun yeri ve adı ile pratik ve teorik eğitim süreleri ilerleyen yıllar içinde birçok kez değişime uğradı; en son olarak ise 1840'ların sonunda Heybeliada'da konumlandı. Deniz subayları Birinci Dünya Savaşı'nın başına kadar Osmanlı Devleti'nin denge politikası kapsamında eğitim amacıyla yurt dışına gönderilmeye devam etti. Mustafa Reşid Bey Londra sefiryken İngilizlerin denizcilik biliminde diğer Avrupa devletlerinden üstün olduklarını ve nedenle deniz eğitimi için subayların İngiltere'ye gitmesinin uygun olduğunu belirtmişti. O nedenle denizcilik eğitimi amacıyla yurt dışına gönderilen subaylar için öncelikle İngiltere düşünülüyordu.

Bahriye Mektebindeki eğitim 1847'de Bahriye Nâzırı Patrona Mustafa Paşa tarafından verilen bir lâyiha ile yeniden düzenlendi²⁶¹. Bahriye Meclisi tarafından yapılan eklemelerle birlikte hemen uygulamaya konan söz konusu lâyiha, hocalardan ders içeriklerine, ders kurallarından derse yardımcı alet ve edevata, okul sınıflarının güverte, makina ve inşaiye olarak üç kısma ayrılmasından öğrenci teminine, mektebin idaresinden yabancı dil hususlarına kadar çok detaylı bilgiler içermekteydi ve okulun eksiklerini kapatma amacı taşımaktaydı.

Değişik yaşlarda öğrencilerin bulunduğu Bahriye Mektebinde bir düzen sağlamak üzere 1852 yılında bir idâdî sınıf açıldı²⁶². Bu sınıf Bahriye Mektebi için bir kaynak haline dönüştü. Abdülaziz dönemi içerisinde Bahriye eğitimi alanında birçok yenilik gerçekleşti ve Bahriye Mektebinin öğrenci sayısı ile eğitim süresi artmaya başladı. Askeri rüştiyeler açılmaya başladığında, Mekteb-i Rüştiye-i Bahriye de ihdas edilmiş, buradan mezun olanlar isterlerse Bahriye Mektebinin idâdî birinci sınıfına geçiş yapabiliyordu. Ayrıca,

²⁵⁹ Emin Yakıt, "Bahriye Mektebi", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 1991, C. 4, s. 509-510; Fevzi Kurtoglu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi, 1929*, Kitap 1, İstanbul: Deniz Matbaası, 1931, s. 4-5.

²⁶⁰ Tuncay Zorlu, "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücünün Modernleşmesi", *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, s. 66; Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 46.

²⁶¹ Safvet, a.g.e., s. 11.

²⁶² A.g.e., s. 60.

teknolojinin gelişimine paralel olarak eğitim müfredatı da yenileniyordu. Seyir sınıfına ek olarak, bu dönemde gemi imalat ve onarımında görev alan inşaiye sınıfı ve modern donanmaların en önemli unsuru olan buhar/ çarkçı sınıfı önem kazanmıştı. Haddehâneden yetişen çarkçılar da gemilerde görev alıyor ve tamir ve onarım işlerini gerçekleştiriyordu²⁶³.



Fotoğraf 1- Mekteb-i Rüştîye-i Asâkir-i Bahriye



Fotoğraf 2- Mekteb-i Bahriye, İdâdiye Sınıfı Talebeleri



Fotoğraf 3- Haddehâne Şakirdanı

²⁶³ Bu sayfadaki fotoğraflar için bkz.: BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 4; 1058/25, s. 16, s. 18.

Harp Akademisine ek olarak aynı dönemde açılan kâtip okulu zamanla Mekteb-i Rüştîye-i Bahriyeye dahil edilmiş, böylece kâtip sınıfına ilişkin ihtiyacı gidermek üzere yeni bir sistem oluşturulmuştu. Zira eski teşkilatta kâtipler, Bahriye Mektebi mezunları olup “*baş hocalığa kadar kâtip, muhasebe memuru ve seyir zabiti vazifelerini karmakarışık bir surette ifâ ettikten sonra kaptanlığa*” geçiş yaparken, teşkilat yapısı yenilendiğinde yalnızca güverte, makina ve inşaiye sınıfları mezunları verildi ve kâtip personel yetiştirme görevi rüştiye okuluna devredilmiş oldu²⁶⁴. II. Meşrutiyete kadar geçerli olan bu yeni teşkilat yapısında rüştiye mezunları kâtip olmak isterse kâtip sınıflarında iki yıl daha okuyup brik kâtibi olarak atanır, binbaşılık rütbesindeyken güverteye geçebilirlerdi. Bu okulda eğitim süreleri yıllar boyunca değişiklik gösterdi ve mezunlar yukarıda da bahsedildiği gibi brik kâtibi rütbesiyle hem kıyı kuruluşlarında hem de gemilerde görevlendirildi. 1908 yılına gelindiğinde tüm askeri rüştiyeler gibi Küttab-ı Bahriyenin de bağlı olduğu Bahriye Rüştîyesi kaldırıldı²⁶⁵. Levâzım Mektebi daha sonra tekrar açılmaya çalışıldıysa da arkası kesilmeyen savaşlar nedeniyle bir düzen sağlanamadı.

Bahriye okullarının teknik ve pratik eğitim süreleri yıllar içinde değişiklik gösterdi ve her sene verilen mezun sayısı da sürekli değişti. Örneğin Emin Yüce hatıralarında 1898 yılında başladığı Bahriye Mektebinin bir müptedi, dört idâdî ve iki harbiye sınıfından ibaret olduğunu ayrıca toplamda iki sene kalan öğrencilerin ihraç edildiğini yazmıştır²⁶⁶. Denizcilikte modernizasyon çabaları sonucu yenilenen gemi ve silahları kullanabilme becerisine sahip denizcilere duyulan ihtiyaç, eğitim alanında modernizasyonu sürekli kıldı. Teşkilat yapısında bulunan her sınıfın eğitimi ile ilgili adımlar atılıyordu. Teşkilatta bulunan subay, gedikli, tayfa ve silâh-endâzlar, imam ve doktorlar, kalfa, marangoz ve tersâne çalışanları eğitimi olabildiği gibi alaylı da olabiliyordu. Bu süre zarfında levent tâbiri de değişmişti²⁶⁷.

Modern Bahriye eğitimi faaliyetlerinde, daha önceki yıllarda olduğu gibi, yabancı uzmanların varlığı devam etti: 1850 ile 1866 yılları arasında İngiliz Danışman Müşavir Paşa (Sir Adolphus Slade), Bahriye Mektebindeki modernleştirme çalışmalarını gerçekleştirdi. O emekli olduktan sonra, Osmanlı Bahriyesinde Donanma Komutanlığına

²⁶⁴ Kurtoğlu, a.g.e., s. 10-11.

²⁶⁵ Namık Gökçay, *Deniz İkmal Eğitimi ve Okulları, 1699-1999*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2005, s. 29.

²⁶⁶ Yüce, a.g.e., s. 35.

²⁶⁷ Levent kavramı hakkında detaylı bilgi için bkz.: Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul: Çelikkilt Matbaası, 1965, I. Bölüm.

kadar yükselecek olan Hobart Paşa (Charles Hobart Hampden) Osmanlı Devleti'nin teklifini kabul etti, 1886 yılına kadar Osmanlı safında savaştı, deniz eğitimi verdi ve birçok İngiliz subayının Osmanlı Bahriyesine hizmet etmesine öncülük etti. 1869 yılında Yarbay rütbesi ile Osmanlı Bahriyesi hizmetine alınan Woods Paşa (Sir Henry Felix Woods) özellikle yeni teknoloji torpido eğitiminde faydalı oldu; Avrupa devletlerinde okutulan bahriye kitaplarının Türkçeye çevrilmesi için kurulan komisyon ile Torpido Komisyonunda vazifelendirildi²⁶⁸. Woods Paşa, 1886 yılında öğretmen olarak atandığı torpidoculuk kısmında eğitimler verdi; 1890 yılında torpidoculuk dersi ve torpido eğitimi hakkında bir rapor hazırladı²⁶⁹. Özellikle bu rapordan sonra İzmit Körfezi'nde torpido eğitimleri başlatıldı. Buna ek olarak elektrik fenerlerinin de denendiği eğitimler tertip edilmiş, eğitimlerle ilgili raporlar hazırlanmış ve II. Abdülhamid'e sunulmuştur²⁷⁰. Çarkçı sınıfından torpido istimbottarı mürettebatı, Whitehead ve Schwartzkopff torpidoları idare ve atımı hakkında haftada iki defa burada ders görmüştür. Ayrıca küçük zâbitândan oluşan bir torpido sınıfının teşkili karara bağlanmıştır. Burada bahsi geçen manevra ve eğitim tecrübeleri için birkaç torpido istimbottu sürekli bir şekilde İzmit'te tutulmuştur²⁷¹.

Torpidoculuk derslerine ek olarak, Bahriye Mektebi öğrencilerine modern donanmalar için çok mühim olan devletler deniz hukuku²⁷² dersi okutulmaya başlanmış ve böylece eğitimde ticari ve askeri denizciliğin hukuki yönleri, uluslararası statüyü de içerir olmuştur²⁷³.

19. yüzyılın sonlarında ve 20. yüzyılın başlarında, özellikle Amerikalı Kaptan Bucknam, Alman Starke Paşa ve Klaus von Hofe Paşa, Bahriye için önemli görevlerde bulunan yabancı danışmanlar oldu. Hariçten satın alınacak gemilere ilişkin kurulan satın

²⁶⁸ Çoker, a.g.e., s. 19.

²⁶⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 364, Sayfa No: 1A-1B-30A; Dosya No: 367, Sayfa No: 33A; Dosya No: 275, Sayfa No: 22A.

²⁷⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 882, Sayfa No: 42.

²⁷¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1409, Sayfa No: 4.

²⁷² Kamûs-i Bahri'de açıklandığı üzere, "hukuk-i bahriye; ukud ve muâmelât-ı bahriyeyi ve bunların cereyanıyla derece-i mer'iyetini tâyin eden beynelmilel kanundur; bu da iki kısımdır. Birincisi - Hukuk-i bahriye-i husûsiyedir ki Ticâret-i Bahriye Kanunu'nun hâvî olduğu ahkâm hükmünce eshâb-ı sefâin ve mellâhin ile eşhâs-ı sâlise arasındaki ukud ve muâmelâtı tâyin eder. İkincisi - Hukuk-i bahriye-i umûmiyedir ki bu da üç kısımdan ibarettir. Kısım-ı evvel: her devletin zâbita-i bahriyesi ve limanlarda muhafâza-i intizamın devamı ve rûsum-i muayyeninin sûret-i icrâ ve istifâsı gibi nizâmat-ı müteferrika-i dâhiliyeyi şâmilidir. Kısım-ı sâni: merâkib-i bahriyenin seyrüseferinden ve ticâret-i bahriye husûsatından dolayı devletler veya tebaalar arasındaki muâmeleyi takyit eden kavâiddir. Kısım-ı sâlis: kavâid-i harbiye-i bahriyeyi gösterir. Bu kısım, süfün-i harbiyenin nizâmat-ı dâhiliyesine ve düvel-i mütehâribe veya bitaraf devletlere veyahut harpteki tebaaları beyninde riâyeti lazım gelen ve hukuk-i düvele müteallik olan nizâmat-ı umûmiyeyi müteferridir".

²⁷³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 491, Sayfa No: 116A.

alma komisyonlarında dahi görev almışlardır. Ayrıca, yabancı müşavirlerin yanında onlarla çalışan Osmanlı Bahriyelileri de bir nevi stajyer olarak bilgi edinmeye devam etmiştir. Bu eğitimin ne kadar derin verildiği ve Osmanlı subayı tarafından ne kadar yeterli öğrenildiği hususunda bir yorum yapmak zordur. Fakat günümüz kaynaklarında her iki yöndeki fikirleri açıklayan çeşitli çalışmalarla karşılaşılmaktadır. Genel olarak özellikle İngilizlerin Türk çarkçılarının ilerleme çabalarına zorluk çıkardığına inanıldığı görülmektedir²⁷⁴. Fakat buna karşın başarılı hizmet sunan yabancı müşavirler de vardır. Hobart Paşa örneğin Osmanlı Bahriyesini kuvvetlendirmek için çalışmış yabancı müşavirlerin en önemlilerinden biriydi. Admiralty'nin onu geri çağırmasına rağmen ülkesine dönmemiş, 1867 yılında livâ rütbesiyle başlayarak on dokuz yıl boyunca Osmanlı Bahriyesine hizmet etmiştir. Bu süre içerisinde Girit ayaklanmasında adaya gelen silah ve malzemeleri kesmek gibi önemli bir vazife ile görevlendirilmiş, 1877 yılında Deniz Genel Kurmay Başkanı olmuş ve 1881 yılında Donanma Komutanı olarak Osmanlı Donanmasını idare etmiştir²⁷⁵.

Daimî Bahriye komisyonlardan Tercüme Komisyonu, eğitimde kullanılan yabancı yayımların çevirileri konusunda destek sağlamaktaydı. Yurt dışından gelen yayımların zararlı olduğuna kanaat getirilirse bu yayın yurda sokulmazdı. Örneğin, Encyclopedia Britannica adlı eser Londra Sefaretinden sipariş edildikten sonra Osmanlı Devleti sınırlarına girişte gümrük hafiyeleri tarafından zararlı bulundu. Nutkî Bey ansiklopedideki zararlı görülen maddelerin matbaa mürekkebi ile silinmesini önermişse de eserlerin Bahriyeye intikaline izin verilmedi. Yirmi beş ciltten oluşan tüm eser geri gönderildi²⁷⁶. Bu nedenle eğitim materyallerinin uzun süre incelemeye tâbi tutulmuş olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Bahriye teşkilatının eğitim kurumları içinde en önemlisi, Bahriye Mektebiydi. Yetmiş dört kişinin görev yaptığı okul, iki bölümde idare edilmişti. Mirlivâ komutasında kırk kişi günlük işler ve düzenle ilgilenirken, geri kalan personel ise eğitim faaliyetlerini yürütmüştü. Çalışanların tamamının mektepli olup olmadığı ve rütbelerinin nasıl tesis edildiği bilinmemekle birlikte her biri Bahriye zabiti olarak anılırlardı. II. Abdülhamid dönemindeki öğrenci sayısı Abdülaziz dönemine nazaran oldukça düşmüştü; bu sayı 1884 yılında on dört öğrenciyle sınırlıydı. 1890 sonrasında ise denizciliğin dış meselelerde

²⁷⁴ Woods, a.g.e., s. 154.

²⁷⁵ A.g.e., s. 201.

²⁷⁶ Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, s. 126; Büyüktuğrul, a.g.e., s. 140.

kritik derecede önem kazanması sonucu öğrenci sayısı yeniden yükselmiş ve ivedi subay ihtiyacı nedeniyle eğitim süresi yarı yarıya azaltılmıştı²⁷⁷. II. Abdülhamid döneminde öğrenci sayısı düşmüş olsa da yeni sınıfların açıldığı görülür. Örneğin, torpidoların keşfi sonrası bir Whitehead torpidosunu defalarca gizlice söküp yeniden bir araya getirmek suretiyle teknik bilgi ile donanan Subay İdris Hilmi öncülüğünde torpido eğitim sınıfı açılmıştı. Bu okul, Bahriye Tercümanlığı Dâiresi aracılığıyla eğitim malzemelerine ilişkin ihtiyaçların İngiltere'den temin edilmesiyle birlikte eğitime başlamıştı. Elektrik sistemlerinin ortaya çıkmasıyla birlikte elektrik eğitimi de önem kazanmıştı²⁷⁸.

1890 yılında Şûrâ-yı Bahriye tarafından *Deniz Gedikli Sınıfı Talimatı* yayımlandı ve kurulan gedikli sınıf için İstanbul ahalisinden ilk yıl yüz, ikinci yıl elli beş kişi temin edildi. Gedikli sınıf gemide porsun ve serdümenlik başta olmak üzere işaretçilik gibi güverte işlerinden mesuldü. Porsun, Bahriye Kanunnâmesi'nden gelen sorumlulukla gerek geceleri gerek gündüzleri güvertede gerçekleştirilecek içtimaları yaptırırdı. Buna ek olarak makina sınıfı için her yıl Sanayi ve İmâlât-ı Harbiye Sıbyan Taburlarından yirmi kişi ayrılması suretiyle gemilerde sivil çalışanın önüne geçilmek istendi. Bu gedikli sıbyan erleri için ise aynı yıl kırtasiye malzemeleri talep edilerek eğitim başlatıldı²⁷⁹. Tüm bu yeni sınıfların yanı sıra Bahriye Matbaası da kurulmuş ve 1880'li yıllar itibarıyla müdür atanmaya başlanmıştı.

Eğitim sadece okullarda gerçekleşmiyordu. Hem eğitim gemilerinde hem de anlaşıldığı üzere diğer gemilerde bu eğitimler yapılmaktaydı. Gemide verilen jimnastik dersleri ve arma taliminde kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan malzemelerin temini için Liman Kumandanlığının talepte bulunduğu ama bu talebe karşılık Şûrâ-yı Bahriyenin mevcut olanlarla idare edilmesi gerektiğini ilâm etmesi dikkat çekicidir²⁸⁰. Bunu *mevcûduyla idâre-i maslahata himmet olunması* gerektiği şeklinde ifade etmiştir ve açıkçası bu tarz cevapların genelde diğer ikmal malzemeleri için de dönem dönem verildiğini söylemek mümkündür. Bahriye Mektebi müdürleri okulun idaresini gerçekleştirirken, levâzım ve iâşe işini de yürütüp süreci takip ettiği düşünülmektedir. Satın alma yöntemlerinde biri olan ihâle usulü, en çok kullanılan tedarik yöntemiymiş. Bazen aynı tedarikçinin diğer kurumların da ihtiyaçlarını karşılaması için teklif vermesi

²⁷⁷ Panzac, a.g.e., s. 393-4.

²⁷⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 511, Sayfa No: 103.

²⁷⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1226, Sayfa No: 41.

²⁸⁰ DTA, Şûrâ-yı Bahriye, Dosya No: 280, Sayfa No: 166A.

beklenirdi. Örneğin 1893 yılında Bahriye levâzımına ilişkin ihâleyi alan müteahhitlerden bazı dairelerin levâzımâtını da temin etmek üzere fiyat vermeleri istenmişti. Maârif Dâiresi ve mekteplerin tedarik hizmeti de bu müteahhitlerden talep edilmişti²⁸¹.

Okulda eğitimini tamamlayan öğrenciler eğitim gemilerinde belirli süreler için düzenlenen eğitim seyirlerine katılırlar ve Akdeniz’de seyir tecrübeleri elde ederlerdi²⁸². Öğrencilerin hem teorik hem pratik eğitim süreleri her padişah döneminde farklılıklar taşıyordu. Fakat bu dönemde yapılan eğitim seyirlerinde hakiki mermi kullanılmıyor ve genelde kısa mesafeli seyirler yapılıyor²⁸³. Nutkî Bey, Muhbir-i Sürur gemisinde II. Kaptan iken gemilerin kapsül atıp torpido talimi yapmasının yasak olduğunu hatıratında belirtmiştir²⁸⁴. Teorik eğitimden hemen sonra denize çıkan subayların ya da gemide bulunan alaylıların gemilerde silah ve harp manevralarını içeren eğitimi bir süre daha standart bir şekilde sürdürülemediği. Yine bir başka hatıratında belirtildiği üzere, Bahriye mevcudunun çoğu denize çıkmamış karada bulunanlar ise bahriyeye uzak kişiler olmuştu²⁸⁵. Bu dönemde gemi personelinin komutanın tavrına göre pratik eğitime tâbi olduğu görülmektedir²⁸⁶. Bu sorunlar dönemin yabancı eğitimcileri tarafından da dile getirilmekteydi. 1893 yılında Bahriye zâbitânını değerlendirdiği yazısında von Hofe Paşa, onların tecrübesiz ve bilgisiz olduklarını yazmakla birlikte eğitim seyrinin önemini ifade etmiş ve talim gemisinin kısa sürelerle değil sürekli bir program dahilinde Cezâyir-i Bahr-i Sefid’de olması gerektiğine dikkat çekmişti²⁸⁷. Okul gemilerinde verilen eğitim haricinde, yukarıda da işaret edildiği gibi, mezuniyet sonrası ilk gemi görevleri de eğitimin önemli bir halkasıydı. Bu nedendir ki 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi’nde seyr-i sefâin memurlarının görev ve sorumluluklarına bu çeşit görevler de eklenmişti. Bu memurlardan yardımcılarını gemi sevk ve idaresi üzerinde eğitmesi, meleke kazanmasını sağlayıcı bilgiler vermesi, gemicilik fen ve seyir esaslarına ilişkin teorik ve pratik eğitim vermesi istenirdi. Ayrıca bir nevi sicil amirleri olduklarını gösteren birtakım ek görevleri

²⁸¹ BOA, MF. MKT., Dosya No: 172, Gömlek No: 86.

²⁸² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 275, Sayfa No: 58a, 81a; Dosya No: 381, Sayfa No: 163a; Dosya No: 738, Sayfa No: 190a, 190b.

²⁸³ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, Haz. Osman Öndeş, İstanbul: Alfa Basım Yayım, 2013, s. 33.

²⁸⁴ Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, s. 95.

²⁸⁵ Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı, Haz. Osman Öndeş, İstanbul: Alfa Basım Yayım, 2013, s. 362.

²⁸⁶ Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, s. 43.

²⁸⁷ BOA, Y. MTV, Dosya No: 75, Gömlek No: 236.

de bulunmaktaydı²⁸⁸. Bu kapsamda bir değerlendirme yapılacak olunursa, Osmanlı'da bahri eğitimin kurumsallaşmadığı söylenemez fakat eğitimin standartlaşmadan uzak sürekli değişim göstermesi tam anlamda bir kurumsallaşmayı da engellemiştir.

Eğitim alanında gerçekleştirilen bir diğer önemli faaliyet; Osmanlı subaylarının eğitim amacıyla yurt dışına gönderilmesine ilişkin uygulamaya devam edilmesi idi. Yurt dışında bulunan subayların oradaki gelişmeleri takip edip ülkeye döndüklerinde bu bilgiyi aktarması beklenirdi. Aynı zamanda dil bilgisi gelişen subaylar yabancı makaleleri Osmanlı Türkçesine çevirerek herkesin faydasına sunarlardı. Bazıları da Mekteb-i Bahriyede hocalık yaparak yeni subaylar yetiştirirdi. 1908 yılında Yüzbaşı İbrahim Aşki Bey, Greenwich Bahriye Mektebine gönderilmiş ve döndüğünde eğitimde reform gerçekleştirmek üzere kurulan Tedrisat-ı Bahriye Müdürlüğü icraatlarını yürütmüştü²⁸⁹.

Bahriye Mektebinden mezun olduktan sonra çeşitli konularda eğitim için yurt dışına gönderilen subaylar hakkında bilgilere arşiv belgelerinde sıklıkla rastlanmaktadır. Örneğin 1887 yılında elektrik eğitimi için Paris'te bulunan deniz subaylarından ayrıca kömür ikmaline ilişkin eğitim almaları talep edilmişti. Bunun için fabrikalara girme izni almak ve bu konunun uzmanları ile görüşmeler yapmak üzere Paris Sefareti devreye girmişti²⁹⁰. 1894 yılında üç Osmanlı denizcisi Fransız Donanmasında staj yapmak üzere Fransa'ya gönderilmek istenmişti. Padişahın bu özel isteği Fransa tarafından bir nevi coşkuyla karşılanmıştı. Özellikle Osmanlı bahri yapısındaki İngiliz ve Alman nüfuzunu kendileri için bir engel görmüş olan Fransa, mevcut eğitim talebi nihayetinde bu engeli aşacaklarına inanmıştı; Osmanlı hükümetinin deniz harp malzeme siparişleri vereceğini ve bunun Fransız sanayisi için büyük fayda getireceği öngörülmüyordu. Zira Fransa'nın inancı, Almanya'nın Osmanlı Donanması üzerindeki nüfuzunun bir kısmının eğitim için Almanya'ya kabul edilen Osmanlı subayları ile ilişkide olan Alman asker heyetinden kaynaklandığı şeklindeydi²⁹¹. Yukarıda da ifade edildiği gibi eğitim alanı, Osmanlı'nın denge politikası için önemli bir saha olarak kullanılmaya devam etti.

Elektrik ve torpido eğitiminin önem kazandığı 19. yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı subayları yurt dışı eğitimlerine katılmıştı²⁹². Henüz 1884 yılında harp

²⁸⁸ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 11. bâb.

²⁸⁹ Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 1994, s. 122.

²⁹⁰ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 278, Sayfa No: 131A.

²⁹¹ Panzac, a.g.e., s. 398, 400.

²⁹² DTA, Mektubi, Dosya No:511, Sayfa No: 103.

gemilerinde kullanımı önem kazanmış elektrik makinasının bir örneğinin alet ve edevatlarıyla birlikte satın alınması Erkân-ı Harbiye-i Bahriyede kararlaştırılmıştı. Smiths ve biraderleri isimli Londra firmasından bu şekilde bir takım için teklif alınmıştı²⁹³. 1913 yılında dahi elektrik tahsili için yurtdışına öğrenci gönderilmeye devam edildi²⁹⁴. Bunun yanında genel seyir bilgileri için de Osmanlı subayları Fransa ve İngiliz Donanmasında staj yapmak üzere gönderiliyordu. Staj için başvuru yapılıyor ve onay çıkar çıkmaz seyahat başlıyordu. Eğitim amacıyla tersânede ya da gemilerde bulunan subaylar staj yapılan yerin her bölümüne giremiyordu. Subaylar bu tarz yasak sahalarda hiçbir bilgi ve belgelere ulaşamazdı.

Teşkilat yapısı içerisindeki askeri personel zamanla güverte sınıfı, çarkçı sınıfı, inşaiye sınıfı ve sıhhiye sınıfı olmak üzere dört sınıfa ayrılmıştı. Güverte sınıfı hariç diğer personelin içerisinde Bahriye Mektebi mezunları çok az olduğundan alaylıların oranı daha yüksekti. Bahriye Mektebi mezunları içerisinde inşaiye sınıfı, mezun sayısı en az olan sınıfken çarkçı sınıfı da ona yakın bir zayıflık sergiliyordu. Cerrah, tabip, eczacı gibi personelin bulunduğu sıhhiye sınıfının bir kısmı ise Tıbbiye Mektebinden mezun olmaktaydı. Tüm sınıflarda alaylıların terfii için zorlayıcı bir engel olmamasına rağmen mekteplilerin rütbe yükseltmesi daha hızlı ve kolay olmaktaydı²⁹⁵.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde eğitim alanında ve personel sınıflarında değişim devam etmişti. Silâh-endâz taburu kaldırılmış ve Efrâd-ı Cedîde Mektebi açılmıştı. İlk topçuluk kursu başlamış, seyir ve torpido eğitimleri gerçekleştirilmişti. Subayların eğitim amaçlı Avrupa seyahatleri devam ederken²⁹⁶ aynı zamanda İstanbul'da bulunan mekteplerde de karşılıklı eğitim talepleri oluyordu. 1910 yılında Masârifat Dâiresinin müzekkeresinde Levâzım Okuluna subay gönderilmesi gerektiğine ilişkin beyanatta görüldüğü üzere Bahriyede levâzım eğitimi gerekli görülmeye başlandı²⁹⁷. Yakın zamanda Harbiye Nezâreti tarafından kurulan okula ilişkin istihbarat alındığı cihetiyle, levâzımât satın alma usul ve münakasa yöntemleri üzerine eğitim almanın Bahriye subayları için de önemli olduğunun altı çizilmiş, bilakis Bahriyede ihâle yöntemlerini bilen personele ihtiyaç olduğu ifade edilmiş, Masârifat Dâiresinde istihdam edilenlere bu eğitimin mecbur tutulması istenmişti.

²⁹³ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 13, Sayfa No: 6.

²⁹⁴ BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 693, Gömlek No: 15.

²⁹⁵ Panzac, a.g.e., s. 388-9.

²⁹⁶ Gömleksiz, a.g.m., s. 177.

²⁹⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2293, Sayfa No: 4.

Aynı dönemde Birleşik Krallık Donanmasından Amiral Gamble başkanlığında bir kurul getirilirken okul öğretmenlerinden makina kıdemli yüzbaşı İbrahim Aşkî Bey İngiltere'ye gönderilmişti. Bu yeni kurul ile reform çalışmaları başlatılmış ve seyir eğitimleri ile tatbikatlar hız kazanmıştı. Yeni programa göre öğretim sistemi tamamen değiştirilmiş; Admiralty Bahriye Mektebi öğretmenlerinden Holland Bey, Yarbay rütbesiyle okula ders nâzırı olarak atanarak 1 Ağustos 1911'de görevine başlamıştı. Bu örneklerde de görüldüğü üzere, Osmanlı Bahriye Mektebi büyük oranda Admiralty eğitim sistemine benzetilmeye çalışılmıştı²⁹⁸. Savaşa kadar geçen süre zarfında İngiliz danışmanlarının varlığı eğitim sisteminde de teşkilat sisteminde olduğu gibi, tüm yapıyı sarmıştı. Yabancı danışmanların belli dönemlerde değişmesi, Osmanlı Bahriyesinin hangi dönemde kimlerin kontrolüne girdiğini göstermesi açısından anlamlıdır. Diğer taraftan danışmanların iyi niyetli katkısı ise literatürde tartışılmaya devam ederken bazı danışmanların yeteri kadar yürütme yetkisine sahip olmadıkları ve tavsiyelerinin dikkate alınmadığına ilişkin olumsuz eleştiriler de bulunmaktadır.

1773 yılında kuruluşundan 1850'li yıllara kadar verilmiş bahri eğitimin savaş becerisi kapsamında değerlendirilebilmesi ancak Kırım Savaşı'ndaki performans ile yapılabilir. Fakat 1853 yılında Sinop Baskını ile Osmanlı Donanması yakılmış ve Osmanlı Donanmasında bulunun 4.000 askerin yarısından çoğu şehit olmuştu²⁹⁹. Daha sonraki yıllarda da 93 Harbi, Trablusgarp ve Balkan Savaşları başta olmak üzere Osmanlı'nın yetişmiş insan gücü kayıpları artarak devam etti. Osmanlı Devleti her ne kadar teknolojiyi takip ediyorsa da gemilerin tedariki ve idaresi için mali kaynağın yanında yetişmiş insan gücüne ihtiyaç duymaktaydı. Öyle gözükmemektedir ki eğitim alanında kat edilen yol istenen seviyeye ulaşmak için yeterli gelmemişti.

2. OSMANLI BAHİRİYESİNDE TEKNİK ALANDA MODERNLEŞME ÇABALARI

18. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik alanında modernleşmesi gerektiği kabul edildiğinde, gözler bu konuda üstün olan devletlere çevrildi. Yabancı danışmanların Osmanlı bahri modernleşmesindeki etkisi de böylece başlamış oldu. Bahsi geçen bu ilk süreçte Fransızlar etkili oldu. Fransız mühendisleri Le

²⁹⁸ Çoker, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, s. 20.

²⁹⁹ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 157.

Roy ve Durest önderliğinde 1784 ile 1788 yılları arasında modern gemiler inşa edildi. Le Brun, Benoit ve Petit'in çalışmaları ile yeni teknolojiyi içeren gemiler inşa edilmeye devam etti³⁰⁰. III. Selim'den sonra denizcilik alanında atılımların devam ettiği II. Mahmud döneminde Bahriye alanında danışmanlara ilişkin tercih Amerika'dan yana kullanıldı. Bu dönemde iç isyanların şekillendirdiği dış politikadaki gelişmeler, Osmanlı'nın çok önem verdiği yenileşme süreci olan Tanzimat Dönemi boyunca denizcilik alanındaki kararlar üzerinde de etkili oldu. 1827 yılında yaşanan, yelkenli gemilerin son savaşı olarak adlandırılan Navarin Baskınında donanmanın kaybı akabinde donanmanın yeniden inşa çabaları devam ettiyse de 1839 yılında nihayet bulan Mehmed Ali Paşa isyanı ile donanmanın Mısır'a kaçırılması Osmanlı Devleti'ni mali ve siyasi olarak yıprattı. Dönemin padişahı II. Mahmud, âyân paşaların yükselişlerine karşı başarılı mücadeleler verditse de bu durum, Mehmed Ali Paşa karşısında sağlanamadı. Mehmed Ali Paşa Avrupa tekniğini benimsemiş, bağlı olduğu padişahı bu anlamda geçmişti³⁰¹. Uzun yıllarca süren bu isyan, 1839 yılında iki tarafın Nizip'te neredeyse eşit durumda olan ordularının karşılaşması ve Osmanlı Devleti'nin dört saat içinde yenilmesiyle yeniden alevlendi. Birkaç gün sonra da Kaptan-ı Deryâ Firârî Ahmed Paşa Osmanlı Donanmasını İskenderiye'ye götürerek Mehmed Ali Paşa'ya teslim etti. Osmanlı Devleti artık hem ordusuz hem de donanmasız kalmıştı³⁰².

Gülhane Hatt-ı Hümayunu ile saltanatına başlayan Abdülmecid, bu şekilde devraldığı deniz gücünü modernleştirme çabalarını devam ettirdi. Özellikle büyük devletlerin deniz kuvvetleri buharlı gemi sayılarını artırırken, Osmanlı Devleti mevcut gemilerini makina ile teçhiz etmeye başladı. Osmanlı Donanmasında modernleşme süreci için esas kırılma noktası Abdülaziz döneminde gerçekleşti. Osmanlı tersânelerinde inşa edilemeyecek kadar güçlü, pahalı ve makina ile donatılmış zırhlı gemilerin Batıdan satın alınması suretiyle Osmanlı Donanması güçlendirildi³⁰³.

19. yüzyılın ilk yarısında her ne kadar donanmanın yeniden organizasyonuna ilişkin çabalar varsa da Osmanlı deniz menfaatlerinin diğer devletler karşısında arzu

³⁰⁰ Mustafa Gençoğlu, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *TAD*, C. 34/ S. 58, (2015), bkz.

³⁰¹ Halil İncelik, *Devlet-i 'Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-IV*, 3. Baskı, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s. 104.

³⁰² Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)*, C. 5, 10. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2017, s. 141, 169.

³⁰³ Panzac, a.g.e., s. 318.

edilen kadar savunulmadığı söylenebilir³⁰⁴. 19. yüzyılın ikinci yarısı ise modern savaşlar tarihinde çok önemli bir yer teşkil eden Kırım Savaşı ile başladı. Birçok ilklerin yaşandığı bu savaşta, uzak mesafelerde askerî harekâtın sürdürülmesi kapsamında lojistik faaliyetler, zırhlı gemilerin kullanımı, mayınların kullanımı, muhabere tekniklerinde telgraf kullanımı gibi yenilikler ortaya çıktı³⁰⁵. Savaşın ardından zırhlı ve makinalı gemilerin sürekli gelişimi, pervane sistemlerinde iyileştirmeler, telgraf hatlarının geliştirilmesi gibi teknik yenilikler başta olmak üzere 19. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla dünya denizciliği hızlı bir dönüşüm yaşadı. İletişimde telgrafın kullanımıyla 20. yüzyıl itibarıyla telefon, radyo ve radar gibi yeni alanlarda gelişmeler sağlandı.

Denizcilik alanında modernleşme çabaları bir taraftan teknolojik üstünlük taşıyan güçlü devletlerin ortaya çıkmasına ve diğer devletlerden ayrışmasına, diğer taraftan da komşu ülkelerin birbirlerini takip etme zorunluluğuna neden oldu. Denizcilikte modernleşmenin hızlandığı ve yeni atılımların peşi sıra geldiği 19. yüzyılın ikinci yarısının, Osmanlı Devleti'nde bitmeyen siyasi sorunların yaşandığı bir zaman dilimi olduğunu hatırlamak gerekir. Sayıca artan iç isyanlar ile azınlıkların daha da güç kazanması ve yabancı devletlerin Osmanlı Devleti üzerindeki güç denemeleri Osmanlı Devleti'ni sınırlandırıyordu. Ayrıca modernleşme başarılarının tamamen maddi kaynaklara ve deneyimli insan gücüne bağlı olması, Osmanlı Devleti'nin ise bu iki alanda kısıtlı olması nedeniyle zayıf ve dışa bağımlı bir modernizasyon süreci yaşandı. Bu süreçte güçlü devletler için deniz silahları ve gemi tiplerinde yeniliklerin ardı arkası kesilmezken her yeni teknoloji bir öncesini çürütmede başarılı oluyordu. Örneğin torpido botlarla daha kolay karşı karşıya gelecek bir gemi tipi olan torpido muhribi, İngilizler tarafından tasarlandı. Bu gemi tipi kendi içerisinde evrimini yaşarken, daha ağır silahlara sahip ve görece büyük savaş gemileri sahneye çıkmaya başladı. Hafif kruvazörler ve dretnotlar en yeni inşa tekniklerinin kullanıldığı, en donanımlı silahlar ile donatıldığı ve en son teknolojik üstünlüklerin yeniden değerlendirildiği en üstün gemiler şeklini aldı. Dretnot, denizaltı ve deniz uçakları tasarımlarının gelişimi ise Birinci Dünya Savaşı öncesinde denizde yapılmış modernleşmenin sonuncusu oldu.

Bu başlık altında yukarıda kısaca değinilen süreçler incelenmiştir. Özellikle 1850 yılı sonrası dünya denizciliğinde kat edilen teknik gelişmeler ortaya çıkarılmış olup

³⁰⁴ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 34-36.

³⁰⁵ Zeki Arıkan, "Kırım Savaşı ve Sinop Baskını", *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, bkz.

Osmanlı Devleti'nin bu gelişim içindeki yeri açıklanmıştır. Gemi inşa ya da gemi alımı, deniz kuvvetlerinin lojistik faaliyetleri için önem taşır. Dış alımla envanterine aldığı gemiyi her daim seyre elverişli konumda tutmak için yedek parça ya da teknik onarım hizmetlerine ihtiyaç duyacağı açıktır. Gemi inşa faaliyetlerinde ise başlı başına temin ve tedarik söz konusu olur. Burada ahşap malzemelerde iç tedarik söz konusu olacağı gibi makina örneğinde dış tedarik kaçınılmazdır. Osmanlı bahriye lojistiği için bir giriş niteliği taşıyan bu bölüm Osmanlı bahri unsurlarının menşeiini de göstermektedir.

2.1. TEKNOLOJİ

Araştırma konusu olan Bahriyede modernleşme ve lojistik; global teknolojik gelişmeler ve bu teknolojinin ilgili dönem içinde kullanımının araştırılmasını gerektirmektedir. Modern donanmalar çağı neredeyse tamamen sürekli gelişim gösteren bu teknolojinin ürünüdür. 19. yüzyılın başından ortalarına kadar gemi inşa malzemesi, gemilerin tahrik ve silah sistemleri değişmişti. Bu teknolojik değişim, büyük devletlerin silahlanma yarışı içinde süreklilik arz ederek yüzyılın ikinci yarısında hiç duraksamadan devam etti.

Buharlı makinaların gemilerde kullanımına dair ticari alanda ilk başarılı örnek, 1807 yılında ABD'de Hudson Nehri'nde Robert Fulton tarafından yözdürölen Clermont gemisi oldu³⁰⁶. Aslında Fulton, Sen Nehri'nde yandan çarklı bir geminin test seyrini 1803 yılında başarılı bir şekilde gerçekleştirmiş, 1804 yılında da bir başka başarılı denemenin sahibi İskoç mucit William Symington'ı ziyaret edip 1806 yılında Amerika'ya geri dönmüştü. Amerika'da Clermont ile elde ettiğı başarı sayesinde dünya gemi mekanizmalarını kökten değıştirmeyi başarmıştı. Her ne kadar 18. yüzyılın son çeyreğinde buhar teknolojisinin gemilerde kullanımına ilişkin denemeler olmuşsa da Clermont ilk başarılı örnek olarak adını tarihin sayfalarına yazdırmış ve Avrupa'da birçok gemi üretimi için ilham kaynağı olmuştu. Fulton yandan çarklı gemi inşaları üzerine çalışmaya devam ederken, 1815 yılında gövdeleri arasında çark bulunan Demologos (ya da Fulton) isimli buharlı savaş gemisini inşa etti³⁰⁷. Bu gemi, savaş gemilerinde buhar

³⁰⁶ Daniel R. Headrick, *Power over Peoples: Technology, Environments, and Western Imperialism, 1400 to the Present*, USA: The Princeton University Press, 2010, s. 178.

³⁰⁷ Jan M. Dirkzwager, "Fulton, Robert (1765-1815)", trans. by Alexa Nieschlag, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007, s. 72; *All About Ships and Shipping; A Handbook of Popular Nautical Information; with Numerous Diagrams, Plans and*

teknolojisi ile dönüşümü başlatan ilk örnek oldu. Fakat yürütme kuvveti olarak çark, savaş gemileri için uygun değildi ve yerini alacak başka teknikler üzerinde çalışılmaya başlandı. Aynı zamanda bahsi geçen başarılı örnekler birçok geminin bu yeni sistemle inşa edilmesini sağladı. Daha 18. yüzyılın ilk çeyreğinin sonunda Lloyd's Register listesinde kaydolun buharlı gemi sayısı artmaya başlamıştı. Osmanlı'nın ilk buharlı gemisinin olduğı yıl olan 1827 yılında Lloyd's Register listesinde 81 adet buharlı gemi kaydı vardı³⁰⁸.

Savaş gemileri için yeni yürütme sistemleri üzerinde teknik çalışmalar sonunda yürütme kuvveti, güverte çarklarından su altına alınmıştı. 19. yüzyılın ortalarına doğru uskurlu gemiler (skru da denilmektedir) ortaya çıktı. Şaft / pervane sistemine sahip olan bu gemiler ilk kez 1830'lu yılların sonunda İngiltere'de ortaya çıktı. 1840'lı yıllarda hızlı bir şekilde yaygınlaşmaya başladı. Bu teknolojik gelişim diğer taraftan birçok yeni tipteki gemilerin ortaya çıkmasına olanak sağladı. Zira buharlı gemilerde bahsi geçen şaftlı sistemden önce var olan yandan, ortadan ya da kıçtan çarklı (padıllı) gemiler donanmalar için uygun değildi. Hem top koyulacak alanı daraltıyor hem de savaş durumunda gemi idaresinde zorluklara neden oluyordu. Bu sorunlar pervane sistemi ile ortadan kalkmıştı. Zamanla şaft ve pervane sistemleri de iyileşecek hız ve yakıt sarfiyatı kontrol altına alınacaktı. Bu gelişimlerin yaşanması gemilerde yelkenin tamamen ortadan kalktığı anlamına gelmemektedir. Yakıt sarfiyatının çok oluşu, makinaya güvenin tam olarak sağlanmamış oluşu ve ilk makina örneklerinin tam anlamda yeterli olmaması gibi nedenlerle gemi yelkenleri korunmuştu. Yıllar ilerledikçe makinalardan daha yüksek performans elde edildi. 1860'lı yıllar itibarıyla teknolojik alanda tecrübe edilen tüm yeniliklerle birlikte kömür sarfiyatı gittikçe azalmaya başladı. 1830 yılında gemi makinaları her beygir kuvveti için saatte 5,5 kg kömür sarf ederken 1860 yılında bu sarfiyat 2 kg'a düşmüştü³⁰⁹. 1870 yılına gelindiğinde ise Alfred Yarrow pervaneyi gövde altına bir tünel eklemek suretiyle geliştirmiş ve gemi hareket mekanizmasının hız fonksiyonunu iyileştirmişti³¹⁰. Bu yenilik, ilerleyen yıllarda pervane sayısının artırılabilmesine olanak sağlayan önemli bir teknik elverişlilik sundu. 19. yüzyılın son

Illustrations, Ed. Edwin P. Harnack, 10. Ed., London: Faber & Faber Ltd, 1959, s. 105; George Blake, *Lloyd's Register of Shipping: 1760-1960*, Great Britain: Lloyd's Register of Shipping, 1960, s. 33-45.

³⁰⁸ Blake, a.g.e., bkz.

³⁰⁹ Fikret Gövül, *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1948, s. 2.

³¹⁰ Headrick, a.g.e., s. 215.

eyreğinde üretilmeye başlayan  genişlemeli motorlar sayesinde yakıt daha verimli kullanılırken gemiler daha seri hale geldi. Bu yenilikler sayesinde 20. yüzyılın ilk çeyreğinde daha önceki gemi tiplerinden çok farklı ve üstün seviyede gemiler inşa edilebildi. İngiltere’de motorlu gemilerde yelkenlerin muhafaza edildiği hibrit dönem, makina verimlerinin artırılması neticesine bağlı olarak 1870’li yıllar itibarıyla son buldu³¹¹. Böylece Birleşik Krallık Donanmasıyla başlayan yelkenden bağımsız seyirler tüm dünya donanmalarına yayılmaya başladı.

Gemi inşa teknolojindeki tek değişiklik hareket sistemi değildi. Ayrıca gövde yapı malzemesi olan ahşap, 19. yüzyıl ortalarında yerini başka malzemelere bıraktı. Tarih ncesi çağlarda ahşap gövdenin metal malzeme ile kaplanması bilinen bir teknoloji idi fakat bu yöntem yüzlerce yıl kullanılmamıřtı³¹². İngiliz Deniz Kuvvetleri (Admiralty) 1760’lı yılların başında fırkateyn tipi gemilerinin gövdelerini bakır zırhla ve Akdeniz’e seyreden gemilerini kurşun plakalar ile kapladı. Zamanla tüm filosunu bakır ile kapladı³¹³. Demir, 1780’lerde gemi yapımında kullanılmışsa da ana malzemede demir kullanılarak inşa edilen ticari gemiler 1818 yılından itibaren İskoçya’nın Forth and Clyde Kanalı’nda çalışmaktaydı. Hem demirden yapılmış hem de buharlı sisteme sahip ilk gemi ise 1820-1821 yılında Birleşik Krallık’ta inşa edilmiş olan Aaron Manby isimli ticari gemiydi. İlk demirden inşa olarak kaydedilen gemi ise Goliath isimli ketch tipi gemi olmuştu. Bu buharlı gemiler 1822 yılından beri Fransa’da biliniyordu fakat Birleşik Krallık tarafından benimsenmesi biraz zaman almıřtı³¹⁴. İlerleyen yıllarda demirin yerine elik malzemenin kullanılarak gemi gövdesinin inşası ise öncelikle Fransa’da başlamış sonra İngiltere’de devam etmiřti³¹⁵. elik malzemeyle birlikte hem ahşap hem demir malzeme kullanılarak inşa edilen gemilere nazaran daha hafif gemilerin n açılmış oldu. Demir elik sanayisinin gelişimiyle demir ve elik, gemi gövdeleri yanında zırhlar, harp silahları ve makinalarda da kullanılmaya başladı. Özellikle Kırım Harbi’nden sonra zırh itibar kazandı; böylece zırh ile topun karşılıklı mücadelesi başladı ve bu mücadele gemi inşa ve tiplerine tesir etti³¹⁶.

³¹¹ Gray, a.g.e., s. 94.

³¹² Lionel Casson, *Antik ağda Denizcilik ve Gemiler*, ev. Gürkan Ergin, İstanbul: Homer Yayınları, 2002, bkz.

³¹³ Brian Lavery, *Empire of the Seas: How the Navy Forged the Modern World*, BBC, 2010, s. 160.

³¹⁴ Headrick, a.g.e., s. 215.

³¹⁵ Blake, a.g.e., bkz.

³¹⁶ Mithat Işın, *Deniz Tabiyesinin İnkişafı*, İstanbul: Deniz Matbaası, İstanbul, 1940, s. 25.

Teknolojik anlamda dönüşümün esas olduğu modern donanmalar çağının aslında Kırım Savaşı ile başladığını söylemek yanlış olmayacaktır. Kırım Savaşı'nın sonunda demir zırhlar ve daha hızlı gemiler dönemi başladı, yelkenden ziyade buhar gücünün önemi kavrandı ve deniz silahları³¹⁷ bu minvalde sürekli yenilendi. Her gemi zırhlı ve gövde yapısı bir öncekine nazaran güçlenirken hem kendi içinde hem de dolaylı olarak silah sistemleri gibi birçok başka unsur üzerinde gelişmenin önünü açtı. Doğaldır ki bu değişik teknolojilerin iç içe entegrasyonu hemen gerçekleşmedi. 1859 yılında Fransa'da suya indirilen ve donanma gemilerinde yeni bir dönemi başlatan (La) Gloire isimli okyanusları aşmak üzere tasarlanan ilk zırhlı savaş gemisi pervaneli idi fakat gövdesi ahşap malzeme kullanılarak inşa edilmişti³¹⁸. Silahlı ve ana güverte ile gövdenin su altında kalan bir kısmının dövme demirle kaplanmış olduğu bu gemi Kırım Savaşı sonrası hızlanan teknolojik atılımın başlangıcını ifade ediyordu. Henüz makina kullanımına katıksız güvenle geçilemediği bir dönemdi ve geminin yelkenleri diğer gemilerde olduğu gibi korunmuştu. Modern zamanların erken dönemi Fransa ile İngiltere'nin teknoloji yarışına sahne olduğu için bu geminin bir benzeri İngiltere tarafından 1860 yılında suya indirilen, fakat tamamen demirden inşa edilen ve birçok farklı gemi inşa tipine de örnek olacak Warrior isimli gemi oldu. Bu gövdesi demirden inşa edilmiş ilk savaş gemisi de yelken ve ağır top donanımına sahip bir gemiydi. Zırhlı Gloire ve demirden gövdesi ile Warrior, dünyada gemi inşa faaliyetlerinde yapısal dönüşümü başlatan ilk örnekler oldu. Ahşap gemilerin zırhla kaplanıp birer zırhlı gemilere dönüşmesi ve gemilerde ahşap yerine ana malzeme olarak demirin kullanımı teknolojik sıçrama getirdi. Bu gemilerin ilk ortaya çıktığı 1860'lı yıllarda, İngilizler merkez bataryalı demir gövdeli savaş gemilerini üç yılda inşa ederken, Fransızlar yedi buçuk yılda inşa etmekte olduğundan gemi inşa teknolojisinde ve endüstriyel üretimde İngilizler liderliğini korudu³¹⁹. 1870 yılına gelindiğinde Devastation isimli savaş gemisi tamamen buhar gücüne dayanan ve taretlerde gömülü toplara sahip olan ilk modern zırhlı gemi olarak ortaya çıktı³²⁰. Dolayısıyla, kruvazör, torpido bot, denizaltı, muhrip gibi yeni gemiler çok çeşitli silah

³¹⁷ Güllü ağızdan dolma top bataryalarından, mermi ve geniş menzil gücüne sahip kuyruktan dolan toplara geçiş olmuştu. Bu sayede toplar geminin farklı yerlerine yerleştirilebilir oldu. Bu yeni yerleşimde toplar tarette yerleştirilmiş ve sonra barbetli sistemler kullanılmıştır. Zamanla standart ölçülerle donatılan harp gemilerine ulaşılmıştır.

³¹⁸ Lavery, a.g.e., s. 220.

³¹⁹ Jon K. Hendrickson, *Crisis in the Mediterranean: Naval Competition and Great Power Politics, 1904-1914*, Annapolis: Naval Institute Press, 2014, s. 17.

³²⁰ Blake, a.g.e., s. 337.

sistemlerine sahip olarak inşa edilebildiler. Gövdeyi mermi etkisine karşı korumak üzere gemi gövdesinin metal malzeme ile kaplandığını ifade eden zırhlı terimi, henüz 19. yüzyıl bitmeden ortadan kalktı. Fakat görüldüğü üzere modern çağın başlangıcını ifade eden zırhlı gemiler, gemi inşa ve teknolojisinin baş aktörlerinden oldu.

Gemi makinaları, yürütme sistemleri ve ana gövde inşa malzemesi dışında gemi top ve mermileri de değişime uğradı. Özellikle 19. yüzyılın ortalarında mermi atan toplar yaygınlaşmaya başladı. 1860'lı yıllarda sayıca az ve ağır topların zırhla örtüldüğü ve çoğunun kuyruktan dolan toplar olduğu yeni tip kazmetli gemiler ortaya çıktı. Ana bataryanın bir kazmet içinde ağır toplardan oluştuğu bu sistemde, atışlar çeşitli yönlerde doğru yapılabilirdi. Bazı ülkeler kazmetin her köşesinde bulunan barbetlere bir ağır top yerleştiriyordu³²¹. Böylece ağızdan dolan toplar ortadan kalktı ve bahsi geçen kazmetin yerini başka sistemler aldı. 1905 yılına kadar ana batarya topları barbetler içine yerleştirilmiş ve taretlerle çevrelenmişti. Genel olarak ülkeden ülkeye değişen küçük farklılıklar dışında taret tasarımında büyük değişiklikler olmadı. Silah sistemleri üzerindeki gelişmelere bakılacak olursa, 19. yüzyılın başından beri sualtı silahı hep gündemdeydi ve bu fikir torpidolar ile gerçekleştirilmiş oldu. Fikrin uygulama alanı bulunduğu ve kendiliğinden hareket eden ilk torpido Avusturya-Macaristan Devleti'nin Fiume Tersânesinde çalışan İngiliz mühendis Robert Whitehead ve Hırvat ve İtalyan olan deniz subayı Giovanni Luppis tarafından tasarlandı. 1867 gibi erken bir tarihte Admiralty'ye sunulan raporda Fiume'da ortaya çıkarılan bu silahın kıyıda ya da başka bir deniz aracından fırlatılabilen, kendiliğinden çalışıp su altında ilerleyebilen, düşmana görünmez olan ve seyir halinde olan ya da demirde bulunan her türden savaş gemisini tamamen yok edebilen bir silah olduğu belirtilmişti. Whitehead 1868 ve 1869 yıllarında Londra'ya teklifler götürdü³²². Birden çok kez teklif sunan Whitehead'in bu ısrarcı yapısı, yeni teknolojiyi Birleşik Krallık Donanmasının faydasına sunma arzusundan ileri gelmekteydi. Nihayetinde, devlet desteği alarak 1870 yılında ilk torpido fabrikasını açtılar ve silahın menziline ilişkin çalışmalar ilerlerken birçok ülkeye torpido ihraç etmeye başladılar³²³. Özellikle İngiltere, bu yeni silahı kullanacak bir sistem geliştirme gayesiyle

³²¹ Gövül, a.g.e., s. 14.

³²² Alan Cowpe, *Underwater Weapons and the Royal Navy: 1869-1918*, (PhD Thesis), London: King's London College, 1980, s. 11-14.

³²³ Charles Hobart Hampden, *Hobart Paşa'nın Anıları*, Çev. Derin Türkömer, Haz. Kansu Şarman, ed. Emre Yalçın, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2010, s. 290.

ilk torpido botu inşa etti. H.M.S.³²⁴ Lightning isimli 27 tonluk küçük bir gemi olan ilk torpido bot, 1877 yılında İngiltere’de Thornycroft tarafından inşa edildi; 1880’lerde tüm donanmalarda yer almaya başlayan bu gemi tipi 1893 yılında başka bir sınıf olan torpido bot destroyer inşasına³²⁵ zorunlu ilham kaynağı oldu. Zira torpido botlar hız ve manevra kabiliyeti ile her tür gemiye saldırı sonrası ondan kolayca uzaklaşabiliyordu.

Torpido bot tipi gemiler uzun yıllar boyunca hız ve boyut anlamında sürekli yeniliklere sahne olurken torpidoların menzil ve hedefe isabet kabiliyetleri geliştirildi. Gelişen torpidolar su altı muhafazasına önem verilmesine neden olduğu için gemi yapımını doğrudan etkiledi. Gemilere henüz inşa edilirken gövdelerine su geçirmez bölmeler eklenmeye başlandı ve aynı zamanda kömür depolama alanları belirlendi. Whitehead tarafından üretilen ve ilerleyen yıllarda çeşitli şekillerde gelişimi devam eden torpidolar ise bu silahı kullanacak yeni gemi tiplerine ilişkin tasarımları genişletti. Bu silahları kullanan torpido botlar, denizaltılar, mayın dökme ve benzeri gemi tipleri çok çeşitli boyut ve özellikler ile inşa edildi.

19. yüzyılın ortasından itibaren yoğunlaşan teknolojik değişimlerin yarattığı gemi tiplerinden biri olan torpido botlar, Jeune École³²⁶ fikrinin doğmasına vesile oldu. 1880’li yıllarda Fransa’da ortaya atılan bu fikirle birlikte zırhlı büyük harp gemilerinin önemi azalmaya ve torpil kullanan küçük hızlı gemilerin önemi artmaya başladı. Dünya genelinde tüm devlet donanmaları seri ve küçük aynı zamanda ucuz olan, büyük gemilere karşı kabiliyeti onaylanan bu gemilere talep gösterdi. Birleşik Krallık, Fransa, Almanya ve İtalya tersâneleri çok sayıda torpido bot inşa edip tüm devletlere satış yaptı. 1880’li yıllar itibarıyla büyüklüklerine göre sınıflara ayrılan İngiliz torpido botlarında birinci sınıflar 41 metre ve 120 tondur. Üç tekli torpido kovani bulunan bu gemilerde aynı zamanda seri ateşli top ve makinalı tüfek bulunmaktaydı. Sahip oldukları kömürle Atlantik’i 10 knot süratle geçebiliyorlardı. İkinci sınıflar ise 18 metre boyunda olup 15,5

³²⁴ H.M.S. ya da HMS kısaltması “His/ Her Majesty’s Ship” kelimesinin baş harflerinden oluşur ve Birleşik Krallık Donanmasının gemilerini tanımlamaktadır. Ülkemizde kullanılan TCG (Türkiye Cumhuriyeti Gemisi) kavramında da görüldüğü üzere gemi isminden önce kullanılır ve geminin o ülkenin donanmasına ait bir gemi olduğunu ifade eder.

³²⁵ *All about ships and shipping*, s. 339.

³²⁶ Çalışmanın ilerleyen sayfalarında da değinilen bu politika, büyük harp gemilerine nazaran küçük ve silahlarla donatılmış gemilerle deniz hâkimiyetini elde etme politikasıdır. Hareket ve manevra kabiliyeti zayıf olan büyük gemilere karşı seri ve silahlı daha küçük gemilerin akıncı vasıtalar gibi kullanılmasını ifade etmektedir.

tondu. Bir torpido kovanından ibaret olan bu gemiler 17 knot süratle sahipti³²⁷. Torpido bot inşa eden Fransa, Almanya ve İtalya için teknik özellikler çeşitlilik göstermekteydi.

Gelişen gemi inşa teknolojisinin diğer bir ürünü, sahil koruma amacı taşıyan gambotlardı. Bu gemiler yeni sistem gemiler içerisinde fiyat olarak en ucuz gemi tiplerinden olmakla birlikte özellikle sahil denetleme görevleri için tercih edilmekteydi. Çeşitli tipleri bulunan hafif, seri ve ateşli silahlara sahip gambotlar birçok ülke tarafından inşa edilmiş ve kullanılmıştı. En başarılı bulunan örneklerinden biri, büyük gemileri torpido ataklarından koruma ve fırsat buldukça karşı tarafa torpido saldırısı yapmak görevleri olan torpido gambotuydu.

19. yüzyılın sonunda savaş gemileri, elli yıl öncesine oranla oldukça farklılaşarak modern dönüşümü yarattı. Savaş gemileri artık çok çeşitli amaçlara hizmet eden farklı tipte gemilerden, demir ile başlayıp çelik ile devam eden gövdeden, değişik çapta ve uzun menzilde merkezî toplardan oluşan silah gücünden ve buhar gücünün etkin kullanımından oluşuyordu. Yüzyılın sonuna doğru ise küçük gemilerin şöhreti azalmaya başlayacak ve donanma politikaları yön değiştirecekti.

1890'lı yıllarda Fransız Belleville tarafından geliştirilen su tüplü kazan teknolojisi, büyük gemilere hız özelliği kazandırdığından dolayı, torpido bot ve gambota duyulan güven değişmeye başladı. Aynı dönemde seri ateşli toplar üzerinde bir dizi iyileştirme çalışmaları yapıldı ve mermilerde sağlanan gelişmeler büyük gemilerin gücünün yeniden yükselmesine katkı yaptı. Torpido botlar, destroyer cinsi gemilerin inşasıyla birlikte kendi silahlarıyla karşı karşıya kaldı. Erken dönem torpido bot destroyer, 1893 yılında İngiltere tarafından yapıldığında 240 ton olup 27 knot hıza sahipti; özellikle su borulu kazanların kullanılmaya başlanmasıyla süratle inşa edilip dünya donanmalarında yerini almıştı³²⁸. Bu muhripler torpido botların gücünü kırmış ve bundan böyle Jeune École Stratejisi akamete uğramıştı³²⁹. 19. yüzyıl bitmeden Birleşik Krallık'ın teknolojik atakları sayesinde büyük muharebe gemileri yeniden üstün konuma yükselmişti. 20. yüzyılda ise bu tip gemiler daha da geliştirilecekti.

19. yüzyılın ortasından itibaren yoğunlaşan teknolojik değişimlerin yarattığı gemi tiplerinden bir diğeri denizaltıdır. Denizaltılara ilişkin ilk çalışmalar 1770'li yıllara

³²⁷ Gövül, a.g.e., s. 27.

³²⁸ A.g.e., s. 60.

³²⁹ Evren Mercan, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejileri", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, C. 4, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2013, s. 111.

dayansa da 18. yüzyıl tamamlanmadan ilk adım Fulton tarafından atıldı. ABD doğumlu mucit, Nautilus ismini verdiği insan gücüyle çalışan bu örneği Fransız hükümetine Sen Nehri'nde başarılı bir şekilde tanıttıysa da hükümetin ilgisini çekmedi ve icat bir anlaşma ile mükafatlandırılmadı³³⁰. 19. yüzyılda bu kapsamda çalışmalar devam etti ve içlerinden Nordenfelt imalatı olan Garrett'in tasarımı 1885 yılında ilk en gelişmiş şeklini alabildi. Denizaltıların 1887 yılında Dupoy de Lôme ve Gymnoti, 1899 yılında Laubeuf'ün çalışmalarıyla kabiliyeti ve dolayısıyla denizcilik dünyasında önemi arttı. 20. yüzyıl başlarında Almanya öncülüğünde geliştirilen denizaltıların torpido da taşıyan bir şekilde inşa edilmeye başlamasıyla büyük ve küçük birçok devlet tarafından satın alınmak istenen önemli bir gemi tipi halini aldı.

1870 ile 1890 yılları arası dönem, demir zırhtan çelik zırha, borda toplarından büyük çaplı güverte toplarına geçişin yaşandığı yıllar oldu. Aynı zamanda gemi inşa teknolojisinde küresel kabul sağlayan standartlar yaratılmaya başlandı. Zırhta, gövdede veya gemi içlerinde kullanılan ana malzeme çelik levhalara döndüğünde erken dönem dretnot tipi gemiler de ortaya çıktı. 1894 yılında Alman Krupp firması, 1890 yılında ABD'li bir mühendisin bulduğu nikel çelik levhaya krom uygulayarak en dayanıklı çeliği üretince zırh daha da kuvvetlendi³³¹. Neticesinde tüm dünya bu uygulamayı takip etti. Bu çelik zırh, büyük gemilerde dahi ağırlık artışına neden olmadı. Daha ziyade gövdenin güçlü ve top saldırılarına karşı dayanıklı olması gibi ek faydalar sağladı.

20. yüzyıla girmeden önce yapılan en önemli teknolojik atılımlardan bir diğeri uskurlu pervaneden türbine geçiş olmuştu. 1890'lı yıllar makinaların türbinli sisteme dönüştürülme yılları oldu ve İngiltere'de başlayan bu teknolojik yenilikle birlikte makina kullanım konsepti değişti. Böylece daha yüksek hıza ulaşıldı ve küçülen makinalar gemide daha az yer kapladı. Saatte her beygir gücü için yapılan kömür tüketimi iki kilogramdan bir kilografa düşerken makinaların ihtiyaç duyduğu alan azaldığından mühendisler rahat çalışma alanları buldu³³². 1870 ile 1914 yılları arasında kademeli buhar makinası, üç genleşmeli buhar makinası ve buhar türbini makinaların ortalama olarak tükettiği kömür miktarını yarı yarıya azaltmıştı³³³. İhtiyaç duyulan kömür alanlarının azalmasıyla gemilerin taşıma kapasiteleri de olumlu olarak artış gösterirken kömür

³³⁰ Dirkzwager, a.g.m., s. 72.

³³¹ Gövül, a.g.e., s. 38.

³³² A.g.e., s. 36.

³³³ Nuno Luís Madureira, "Oil in the age of steam", *Journal of Global History*, 5.1, 75: (2010), s. 87

yükleme operasyonundan bu makinaların bakım tutumuna tüm faaliyetlerde maliyet ve zaman açısından fayda sağlanmış oldu. 20. yüzyılda değişmeye devam eden makina özellikleri neticesinde kömür sarfiyatı azalmaya devam etti. Bu makinaların teknik özellikleri değiştikçe bakım tutum özellikleri de değiştiğinden teknoloji yaratıcısı olan Batı, takipçilerini yine kendilerine bağımlı kılmaya devam etmiş oldu.

Diğer taraftan 19. yüzyılın son çeyreğinden başlamak üzere petrol türevlerinin gemilerde kullanımı araştırılmaya başlandı. Akaryakıtı dönüştürülen sistemlerin varlığı devletlerin güç dengelerinde değişiklik yaratabilirdi. 19. yüzyılın sonuna doğru, en küçük teknolojik ilerlemenin dahi güç dengelerini sarsacağı inancına sahip olan Avrupalı, Amerikalı ve Japon mühendis ve yüksek rütbeliler bu olasılığı fark etti. Donanma gemilerinde akaryakıt sistemlerini içeren dönüşüm yeni taktik ve stratejik bakışla birlikte zaten filolarda devam eden hız ve silahlara ilişkin dönüşümü hızlandırdı³³⁴. İtalya, Fransa, ABD, Japonya, Birleşik Krallık, Almanya hibrit anlamda bu alanda ilk harekete geçen devletler oldu ve ABD tamamen akaryakıt kullanan ilk gemiye Birinci Dünya Savaşı'ndan önce sahip oldu.

Daha önce de belirtildiği gibi 20. yüzyılın ilk çeyreğinde, 19. yüzyılın sonunda yaşanan geçiş aşamasının sonuçları büyük devletler için uygulama alanı buldu. Gemi makinalarından silah sistemlerine, zırhtan diğer tüm silahlara her alanda teknoloji yenileniyordu. Özellikle 1906'da inşa edilen 17.900 tonluk Dreadnought isimli İngiliz gemisi ağır silahlı ve torpido kovanlı olup denizci bir gemiydi. Sahip olduğu kömürlükler 2.700 ton kömür alıyordu³³⁵. Bu üstün tasarım harp gemileriyle, potansiyel İngiliz düşmanlarının takip ettiği gemi inşa programlarının durdurulması ve böylece Birleşik Krallık'ın denizcilikteki üstünlüğünün korunması amaçlanmıştı³³⁶. Bu amacına ulaşan Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri toplam harcamaları³³⁷ 1893 ile 1914 yılları arasında artarak yükselmişti. Denizde silahlanma yarışı çerçevesinde en güçlü gemi tipi olarak üretilen dretnotlar, büyüyen boyutlarıyla tüm dünya donanmaları için en önemli harp gemisi konumuna geldi. Birleşik Krallık deniz kuvvetlerinin yenilikçi beyni olan Amiral Fisher, zırhlı dretnotu hizmete sokarak kuvvetteki savaş gemileri sayısının artmasını

³³⁴ A.g.m., s. 88.

³³⁵ Gövül, a.g.e., s. 73-74.

³³⁶ David French, "The British Armed Forces 1900-1939", *A Companion to Early Twentieth-Century Britain*, Ed. Chris Wrigley, US: Wiley-Blackwell Publishers, 2003, s. 175.

³³⁷ *All About Ships and Shipping*, s. 362.

sağladı³³⁸. Dretnot ile gemilerde silahlanmanın standartları oluşmuş ama diğer devletler silahlanma yarışını sonlandırmamıştı. Çabalar güçlü devletler özelinde var olmaya devam etti. Diğer taraftan modernleşme yalnızca gemi gövde, hareket mekanizması ve silah sistemlerinde yaşanmadı, aynı zamanda gemi üzerinde kullanılan birçok alet edevat ve muhabere sistemleriyle birlikte çeşitli bahriyelerde uçağın kullanımına ilişkin ilk çabalar geliştirildi. İletişim yöntemlerindeki ilerleme, askeri unsurlar arasındaki anlık haberleşmeyi iyileştirecek birimlerin koordinasyonunu güçlendirdi. Gemilerde her çeşit ilerlemenin birbirini etkileyerek teknolojik olarak geliştirdiğinin altını çizmek gerekmektedir. Örneğin 1890'lı yıllarda gemilerde elektrik kullanımı neticesinde seyir aletleri, vinçler, ışıldaklar, cephane malzemeleri bu kapsamda gelişme göstermişti.

Batıda bu teknolojik gelişmeler meydana gelirken, Osmanlı Bahriyesi değişimleri takip eden taraftaydı. Bu takibi satın almalarla gerçekleştirdiği kadar yayınlar, gazeteler, bahri devletlerde görevli memurları atışe naval ve şehbender raporları vasıtasıyla yapmaktaydı. Osmanlı'nın ilk buharlı gemisi, yelkenli olarak inşa edildikten sonra çark eklenen Swift (Sürat ya da Buğu), 1827 gibi erken bir tarihte Osmanlı envanterine girmişti. İlk buharlı gemisi Sürat ile 1829 yılında satın aldığı ikinci buharlı gemi, Birleşik Krallık'tan tedarik edilmişti; 1831 ile 1839 yılları arasında kendi topraklarında inşa edilen ilk buharlı gemi de ABD'li mühendisler tarafından inşa edilmişti³³⁹. Osmanlı Devleti özellikle Navarin Baskını sonrasında yüzünü ABD'ye çevirmiş ve bu yeni teknolojiye ABD vasıtasıyla ulaşmıştı. 1830 yılında iki devlet arasında bir anlaşma imzalandı ve hemen arkasından Amerikalı mühendis Eckford ve Rhodes İstanbul'a gönderildi. Burada inşa edilen gemilerin başında Rhodes bulundu. Rhodes'un kontrolünde Osmanlı'nın ilk buharlı gemisi olan Eser-i Hayr 1837 yılında Tersâne-i Âmirede denize indirildi. Tersâne-i Âmirede yabancı danışmanlar eşliğinde inşa edilmiş bu buharlı geminin çarkları ve ekipmanı İngiltere'den satın alınmış ve İngiliz mühendisler tarafından montajı tamamlanmıştı³⁴⁰. Osmanlı Devleti'nin merkezî yönetimi III. Selim'in reformist hareketlerinden sonra II. Mahmud döneminde güç kazanmaya başladı. Osmanlı yöneticileri 1830 ve 1840'lı yıllar itibarıyla Avrupa'dan son teknolojiye sahip makineler

³³⁸ Williamson A. Murray, "Dünya Savaşına Doğru (1871-1914)", *Cambridge Savaş Tarihi*, Haz. Geoffrey Parker, Çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, s. 295.

³³⁹ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 15.

³⁴⁰ Nurcan Bal, "The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships", *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History Congress*, Ed. Dejanirah Couto et. al., İstanbul: Denizler Kitapevi, 2014, s. 488.

ithal etmiş ve böylece esas olarak ordunun, donanmanın ve sarayın taleplerini karşılamak üzere devlet mülkiyetinde bir dizi fabrika kurduymuştu. Bu tesislerin çoğunluğu İstanbul'da kurulan dokuma fabrikaları, Feshâne, Tophâne ve Tersâne ile demir dökümhâneleriydi³⁴¹. Osmanlı Devleti makinaları işler kılacak yabancı çarkçılara ve mühendislere ise neredeyse yıkılana kadar her daim muhtaç olmuştu. Bu tesisler uzun yıllar boyunca işler kılınamamış ve yüzyılın ortasına gelindiğinde üretim durdurulmuştu.

II. Mahmud devrinin sonuna kadar daha çok Amerikalı mühendisler ve denizciler eşliğinde ilerleyen ıslahat çalışmaları sırasında buharlı makinalara uygun ilk gemiler inşa edilmişti. Makinaların satın alım faaliyetleri ise uzun süre Ermeni acenteler vasıtasıyla devam etti. Uygun olmayan ebatlarda makina alımı gibi bazı yolsuzluklar yaşanmış olduğundan Bâbîâlînin irâde-i seniyye verilmeden gemi makinası alımını yasakladığı görülmektedir³⁴². Osmanlı'da demir zırhın uygulandığı ilk buharlı gemi olan Eser-i Hadîd, 1846 ile 1849 yılları arasında İstanbul'da inşa edildi. Osmanlı daha 18. yüzyıl sonlarında ve 19. yüzyılda geminin bir kısmını bakır ile kaplayıp³⁴³ onu daha da sağlamlaştırmaya çalışmışsa da burada bahsi geçen dönüşüm ana inşa malzemesi olarak kullanılmasını ifade etmektedir. Osmanlı, Eser-i Hadîd'in inşasını tamamlamak için gerekli olan zırh demiri ve diğer tüm buharlı sistemi yine İngiltere'den satın almak zorunda kaldı³⁴⁴. Görüldüğü gibi Osmanlı Bahriyesinin yıllar içerisindeki gelişimi birkaç yıl farkla Batıyı takip ettiğine işaret etmektedir. Diğer taraftan yelkenlilerden ibaret olan Osmanlı Donanması 1842 ile 1853 yılları arasında devlet politikaları bağlamında ayırt edici özelliğe ya da herhangi bir önceliğe sahip olmamakla birlikte yeni inşa bağlamında daha önceki yıllara nazaran zayıf kaldı. 19. yüzyıl ortalarında mevcut olan Osmanlı Donanması yabancı deniz güçlerinin gözünde esasen yelkenli bir deniz kuvvetiydi³⁴⁵.

³⁴¹ Şevket Pamuk, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2017, s. 92-93.

³⁴² Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 17.

³⁴³ Kamûs-i Bahrî'de açıklandığı üzere; "Gemilerin su altındaki kısmını kaplamak ve sair hususat için inşaat-ı bahriyede kesîrû'l-istimâldir. Bakır, haddeden çekilip levha teşkil olunur. Bu levhalara "tahta" nâmı verilir. Gemiye kaplanacak bakırın altına ziftli kaba kağıt yapıştırılarak kurt vurmasına mümânaat edilir. Bâdehu üzerine bakır levhalar bakır çiviler ile mihlanır. Bakırın deniz suyunda yosun ve midye bağlamaması hasebiyle gemiler bir zaman havuz ihtiyacından vâreste kalır. Gemilerin altına kaplanan bakır, sihanın ve cinsine göre ve geminin seyrüsefer ettiği iklimlere göre üç seneden beş seneye kadar dayanır. Asr-ı hâzırda sefâinin altına kaplanan bakırlar sair mâdeniyat ile karıştırıldığından bunlar sarı mâden nâmıyla ayrılmaktadır. Ana makina ve yardımcı makina aksamında kesîrû'l-istimâldir. Hususıyla hava ve yağ sevkine mahsus borular için bakır pek muvafıktır. Evvelce buhar boruları bakırdan imal edilirken şimdi istim tazyiki ziyade olduğundan bakır yerine çelik kullanılmaktadır".

³⁴⁴ Bal, "The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships", s. 488.

³⁴⁵ Panzac, a.g.e., s. 319.

Deniz silahları açısından da Osmanlı'nın durumu Sinop Baskınında açıkça ortaya çıkmıştı. Kırım Harbi'nde Sivastopol'den Sinop'a kadar gelen bir Rus filosu bir buçuk saat içinde Osman Paşa komutasındaki tüm filoyu yok etmişti. Rusların otuz yedi ölü ve 229 yaralı verdiği bu baskında Osmanlı'nın 4.200 mürettebatından 2.000 personel şehit olmuş, geri kalanların çoğu yaralanmış ve birçok gemi komutanı da esir düşmüştü³⁴⁶.

Gemi çeşitliliği anlamında bakıldığında, Osmanlı Bahriyesinin yine birkaç yıl farkla Batıyı takip ettiği görülmektedir. Özellikle yabancı danışmanların etkisiyle gemi tipine karar verilmekteydi. Hobart Paşa 1880 yılında yazdığı raporunda Avrupa'daki bahri teknolojik gelişmeleri ve bunun karşısında Osmanlı gemilerini teknolojik olarak değerlendirmişti³⁴⁷. Zırhlılardan ziyade seri ve küçük gemilerin önemini belirten bu rapor sonrasında, diğer devletlerde de görüldüğü gibi, 1880'li yılların başında Osmanlı Devleti'nin bahri politikaları bu yönde belirlenmişti. Fakat Osmanlı, bu tip gemilerin ancak eskimiş modellerini almaya devam ettiğinden torpido sistemleri de eskimiş oluyordu³⁴⁸. Arşiv belgelerinde Osmanlı Bahriyesinin yeni satın alma kararlarında bazen zamanında müdahale ettiği bazen de çok geç kaldığı görülmektedir. Bu nedenle ilk torpido bot örneklerini satın aldığı zaman mevcut teknolojik kusurlarla yaşamak zorunda kaldı. Ayrıca elindeki torpidolar ile gemilerindeki torpido sisteminin uyumsuz kaldığı da olmuştu. Denizaltı alımında ise erken hareketi büyük mali kayba neden olmuştu. Nordenfelt tasarımının 1880'li yılların sonuna doğru hariçte düzenlediği deneme seyirlerine katılan Osmanlı Devleti³⁴⁹, Yunanistan'ın bir denizaltı almasına karşılık olarak kendisi iki tane satın aldı. Bahsi geçen alım bu iki devletin erken dönemde denizaltı alımı yapan ilk iki devlet olduğunu gösterir. Abdülhamid ve Abdülmecid isimlerinin verildiği bu denizaltılar İzmit Körfezi'nde tecrübe edilmiş³⁵⁰, ilk prototipler olduğu için kayda değer bir başarı sergileyememiş ve âtıl kalmıştı.

Osmanlı Devleti'nin, Abdülaziz döneminde teknolojiyi yakalama çabasında olduğu kolaylıkla söylenebilir. Zira 1861 ile 1876 yılları arasında satın alınan gemilere ve bu dönemin sonunda sahip olunan farklı sınıftaki zırhlı gemilere bakıldığında bu durum kendini açıkça göstermektedir. Bu dönemde Osmanlı Devleti sayı anlamında

³⁴⁶ Panzac, a.g.e., s. 327.

³⁴⁷ BOA, Y. PRK. MYD, Dosya No: 1, Gömlek No: 70.

³⁴⁸ Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanmasında Torpido Botlar ve Destroyerler, Sultanhisar & Muavenet*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2009, s. 14.

³⁴⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 238, Sayfa No: 67A.

³⁵⁰ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 304, Sayfa No: 205A.

Birleşik Krallık ve Fransa donanmalarının ardından dünyanın en büyük üçüncü donanmasına sahipti³⁵¹. Gemi teknolojisinin özellikle bu iki ülke özelinde gelişme gösterdiği düşünülürse, Osmanlı Devleti'nin nicel olsa bile yakaladığı seviye oldukça mühimdir. Bu gemiler arasında, sekiz İngiliz, beş Fransız, bir Avusturya, bir Tersâne-i Âmire yapımı olmak üzere on beş adet zırhlı gemi ile Fransız ve Tersâne-i Âmire yapımı beş zırhlı nehir gambotu bulunmaktaydı. Bu zırhlılar küçük tonajlı gemilerdi. Buhar makinası takılmış Osmanlı ahşap gemileri olan uskurlu ahşap gemiler, 1859 yılına kadar üç kalyondan oluşuyordu. 1860 yılına kadar İngiltere'den gemi alımına devam edilmiş, Osmanlı tarafından korvet ve fırkateyn inşaları yapılmıştı. Ayrıca yine İngiltere'ye sipariş edilen buharlı nakliye gemileri vardı. Çoğu kısa sürede görevde kalabilmiş, bazıları istasyonier ve kışla gemisi bazıları, nakliye gemisi olarak kullanılmıştı³⁵².

Sahil koruma ve denetleme görevleri için tercih edilen gemi tipi olan gambotlar, Osmanlı için makul bir tipti ve bu nedenle birçok sayıda satın alınmış olduğu görülür. Osmanlı bu kapsamda alımlarını planlarken, bir yandan gambotlar sürekli geliyor ve Osmanlı Devleti eskiyen modeli satın alabiliyordu. Diğer taraftan ise Batı teknolojisi küçük gemilere verdiği payeyi azaltmaya başladığında büyük gemi inşasına yönelmiş, Osmanlı Devleti bu dönüşüme de geç adaptasyon sağlamıştı.

Genel olarak ifade etmek gerekirse, Osmanlı Devleti bu teknoloji yarışı içerisinde icat eden olmamış; ancak kısa bir süre için kısıtlı üreten olmuş fakat genel itibarıyla ithal eden konumunda kalmıştı. Makina aksamından yedek parçaya ve bunu sistemli bir şekilde gemiye entegrasyonuna kadar tüm aşamalarda dışa bağımlı olarak varlığını sürdürmüş ve modernizasyonunu ithalat üzerine kurmuştu. İthalat yoğun faaliyetlerde en büyük sorun tersânelerin daha kısıtlı çalışıyor olmasıydı. Tamamen dış alımın egemen olduğu bu süreç, gemi inşa faaliyetlerini azalttığı gibi bakım tutum faaliyetlerinde de yabancı egemenliğini artırmıştı. Kendi kendine yeten bir yapıda olamayan Osmanlı Donanması; zaman, para ve hızla değişen teknoloji olmak üzere üç nedenden dolayı bu durumdaydı. Oldukça başarılı ülkelerde dahi donanma programlarını yürütmek büyük ölçüde bu üç unsura dayanmaktaydı ve onlar tarafından dahi idâmesi zordu. Özellikle 19. yüzyılın son çeyreği ve 20. yüzyılın erken yıllarındaki teknoloji dönüşümü, en istikrarsız

³⁵¹ Woods, a.g.e., s. 261.

³⁵² Panzac, a.g.e., s. 360.

ve öngörülemez zaman aralığının yaşandığı evreydi³⁵³. Sürekli şekilde savaş ve krizlerle karşı karşıya kalan Osmanlı Devleti, zaten bahsi geçen dönemde siyasal sorunlar yaşıyordu. İkinci bölümde açıklandığı üzere, modern donanmalar çağının tamamında finansal sorunlarla karşı karşıya kalmıştı; kendi inşalarını zamanında tamamlayamıyor ve tesislerini yenileyemiyordu. Dolayısıyla sonu bilinmeyen bir sarmal içinde gelişen teknolojide aktif olamamış, bir kısım inşa faaliyetleriyle birlikte takipçi devletler tarafından genelde yapıldığı gibi ithal etmeyi uygun bulmuştu.

2.2. GEMİ TEDARİKİ: YENİ İNŞA VE DIŞ ALIM

Bir önceki başlıkta ifade edildiği üzere modern donanmalar çağında gemi inşasında kullanılagelen metotlar ve malzemeler sürekli değişime uğradı. Osmanlı gemi inşa sanayisinde, süreklilik arz eden bu değişimin nasıl karşılık bulduğuna ilişkin analiz onun kendi kendine yetme seviyesini ortaya çıkarmıştır. Ayrıca, bu analiz ilgili dönemde yapılan harcamaların ve yazılan olumlu raporların gerçekliğini göstermekle birlikte yüzer unsurların nicelik ve niteliğini de ortaya koymuştur. Böylece tezin ikinci bölümünde açıklanan ikmal malzemeleri çeşitliliği ve bakım-onarım faaliyetlerinin uygulandığı unsurlar olan gemiler daha anlaşılır kılınmıştır³⁵⁴.

Osmanlılar 17. yüzyılın başlarına kadar donanma inşasına süratle devam etmiş, Gelibolu ve İstanbul Tersânelerinden başka sahillerinde kurulu birçok taşra tersâneleri, iskele ve mevkilerde inşa faaliyetlerinde bulunmuştu. Bu faaliyetler hakkında detaylar hükümet tarafından mahalli kadılara bildirilmiş, inşa için ihtiyaç duyulan malzeme, mühendis ve ustalar ya mahalinden tâyin olunmuş ya da İstanbul'dan organize edilmişti³⁵⁵. Tersâneye ait levâzımât için ocaklıklar taksim edilmişti; donanmanın ihtiyacı olan malzemeler imalatçılara ve ocaklara emirler gönderilerek temin edilirken kereste ise gemi inşa mahaline yakın ormanlardan elde edilmişti³⁵⁶. Levâzımâtın nakli ve gemi inşa işçileri için yaya, müselleme, yörük ve cambazlardan istifade olunurdu; kendir bezi, katran, zift, yelken ve tente bezi, gemi halatı, kendir teli, üstüğü, kış örtüsü astarı, kürek,

³⁵³ Jonathan Grant, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914", *The Journal of Military History*, 66 (2002), s. 17.

³⁵⁴ Bu çalışma geniş bir tarih aralığı içerisinde yürütüldüğünden gemi isim ve değişiklikler metin içerisinde sunulmamış olup gemi listeleri için ekler kısmındaki üçüncü başlık incelenebilir.

³⁵⁵ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 445; Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 19.

³⁵⁶ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 448.

lenger, ok ve yay gibi malzemeler Osmanlı Devleti sınırlarındaki belli bölgelerden kadılara gönderilen hükümler aracılığıyla temin edilirdi³⁵⁷.

17. yüzyıl Osmanlı denizciliğinin düşüş yaşadığı bir dönem oldu. Zira, gemi inşa açısından çağdaş gemi tipi olan kalyonlar zamanında inşa edilemediği gibi donanmaya dahil edilemedi ve Batıdaki teknolojik sıçramalar anlaşılamadı. 1770 yılında yaşanan Çeşme Baskını sonrasında Bahriye modernleşmesinin gemi inşa açısından değerlendirmesi yapıldığında, Osmanlı'nın çağdaşı gelişmiş ülkelerden geri kaldığı görülmüştü. Bu dönemde farklı ülkelerden birçok yabancı danışman bahri modernleşme sürecinde istihdam edilmiş ve gemilerin belirli plan ile inşasına önem verilmişti. Çünkü hâlihazırda o dönemde sahip olunan gemilerin inşası ile donanımları zamanın tekniğinden uzaktı³⁵⁸. Donanmada modernizasyon faaliyetlerine ağırlık verildikten sonra 1789 ile 1796 yılları arasında hummalı bir inşa sürecine girildi. Tersâne-i Âmireden başka Gemlik, Sultaniye, Limni, Midilli, Bodrum, Rodos, Karadeniz Ereğli, Sohum, Sinop, Kalas ve Sisam tezgâhları kullanılmış, kereste ve diğer malzemeler ile işgücü civar bölgelerden temin edilmeye devam etmiş, malzeme ve işçi temininde zayıf olan bölgeler inşa faaliyetlerine kapatılmıştı³⁵⁹. Örneğin Gemlik Tersânesi, civarında bulunan zengin kaynakları sayesinde varlığını koruyan bir tersâneydi. Burada ihtiyaç duyulan kereste Kocaeli ve Hudâvendigâr sancaklarına bağlı olan Pazarköy, Yalakabad, Gemlik, Yenişehir, Yarhisar, Pazarcık, İnegöl, Mudanya, Lefke, Domaniç, Gölpazarı, Taraklı Göynük, Söğüt, Mihaliç, Kirmasti olmak üzere civar kazalardan mahalli itirazlara rağmen sağlanmıştı. Ayrıca buradaki tersâne binası, mahzen, karakol, demirhâne ve kömürhâne gibi yapılar ile genişletilmişti³⁶⁰. III. Selim döneminde bahri modernleşmeyle birlikte yeni gemi inşa faaliyetlerine devam edilmişti.

II. Mahmud devrinde hızlanan inşa faaliyetleri sırasında mevcut tersâneler onarılıp daha önce olmayan yeni tezgahlar kuruldu. Gemiler büyüdü ve artık daha kaliteli teçhiz ediliyordu. Gemi inşasında kullanılan kereste, katran, madenler, çamsakızı, kendir, barut başta olmak üzere tüm malzemeler Osmanlı sınırları içerisinde temin edilmeye devam etti. Tersâne-i Âmirede birçok fabrika, mağaza ve tezgâh, işler vaziyette bulunuyordu. İngiltere tersânelerinden farksız bir görüntü çizdiği bildirilen bu yapı, Rum

³⁵⁷ A.g.e., s. 450-454.

³⁵⁸ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 27.

³⁵⁹ A.g.e., s. 53-56.

³⁶⁰ Çiftçi, "Derviş Paşazâde Numan Bey'in Âyânlık ve Tersânecilik Faaliyetleri", s. 396, 397.

isyanı başladığında malzeme ve gemiden ziyade aslında personel sıkıntısı çekti. İngiltere sefarethânesi rahibi Walsh şöyle devam ediyordu “... *Türklerde de bizim İngiltere’de olduğu gibi, gemici kahvelerine ve daha başka kahvehânelere birdenbire girerek, işsiz, güçsüzleri donanma için yakalamak âdeti vardı*”³⁶¹. Bellidir ki, 1821 yılında başlayan isyana birçok Rum denizci katılmış, bu durum Osmanlı Donanmasının insan gücünü zayıflatmıştı. Üstüne, 1827 yılında yaşanan Navarin Baskını, Osmanlı’nın mevcut donanmasını yok ederken yetişmiş insan gücünü de azaltmıştı. Bir önceki bölümde de ifade edildiği gibi buhar gücü ile 1827 yılında tanışan Osmanlı Devleti, takip eden yıllarda yabancı tersânelere yeni inşa siparişleri verirken, İstanbul’da bulunan tezgahlarında da buharlı gemi inşasını gerçekleştirdi. Her birinin çark sistemleri ile makinaları İngiltere’den satın alınmaya devam etti, gövde ve makinaların montaj işleri İstanbul’da gerçekleşti³⁶². II. Mahmud ve Abdülmecid dönemlerinde gemi inşaları devam etmiş, Amerikan hükümeti ile yapılan anlaşmalar sonrasında Amerikalı mühendisler danışman olarak Tersâne-i Âmirede istihdam edilmişti. Yabancı danışmanlar eşliğinde gemi inşa faaliyetlerinde çizime dayalı inşa önem kazandı ve böylece gemiler birbirine benzemeye, bu kapsamda bir standart oluşmaya başladı. 1831 yılında bir inşaat fermanı ile gemi yapım talimatnâmesi ve çizimler zorunlu hale gelmeye başladı³⁶³.

Tersânede inşa edilen ilk buharlı gemiler yine bu danışmanların hizmette bulunduğu 1840’lı yıllarda gerçekleşti. 1848 yılına gelindiğinde Osmanlı deniz gücü İstanbul ve taşrada dağınık vaziyette olmak üzere kalyon, fırkateyn, korvet, brik, navi, uskuna, kotra, mısıka, vapur ve nakliye gemilerinden oluşan 74 parçalık bir güç idi³⁶⁴. Vapurlar ise hem yabancı danışmanların müdahalesine hem de Ermeni aracılardan satın alma acenteliğine muhtaçtı ve genel olarak posta ve ticari faaliyetlerde kullanılmaktaydı. Yabancı bahriyelerin levâzımât komisyoncuları olur ve bu komisyoncular kendi devletleri ile Osmanlı Devleti arasında alışveriş ilişkilerini düzenlerdi. Örneğin Fransa bahriye levâzımâtı komisyoncusu Onnep, Temmuz 1858’de vapur satmak üzere Osmanlı Devleti ile görüşmüştü³⁶⁵.

³⁶¹ Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 110, 111.

³⁶² Bal, “The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships”, s. 488.

³⁶³ Safvet, a.g.e., s. 2.

³⁶⁴ Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 188.

³⁶⁵ BOA, HR. MKT., Dosya No: 245 Gömlek No: 16.

Bahri modernizasyon için alınan makinalar ise yeterli güçte değildi. Bunun önüne geçmek için dönemin Tersâne Nâzırı Sadârete takrir sunmuş, Meclis-i Ahkam-ı Adliyyede tartışılması sonucunda irâde-i seniyye çıkmadan makina satın alınması 1845 yılında yasaklanmıştı³⁶⁶. 1850 yılında buharlı gemilerin donanma içerisindeki payını artırma kararı yasallaştı ve bu kapsamda donanmaya ayrılan bütçe artırıldı³⁶⁷. Bu ayrılan bütçe aynı zamanda gelişen teknoloji neticesinde Osmanlıların uskurlu savaş gemilerine sahip olma kararlılığını da göstermekteydi. Satın almaların yanında Abdülmecid döneminden devralınan ve hizmette kalabilecek durumda olan bazı gemiler makina ile donatıldı. Tersâne-i Âmirede inşa faaliyetleri karakol gemileri ve aksamı, filika ve kik, gemilerin mobilyaları başta olmak üzere kısıtlı alanda da olsa devam etti³⁶⁸. Yüzyıl sonuna doğru Tersânede yapılan filikalara top da yerleştiriliyordu. Diğer taraftan Osmanlı Donanması hâlâ standart bir görüntü vermekten uzaktı. Zırhlı gemilerin yanında, ahşap buharlı gemiler, yandan çarklı ahşap ya da sac ana malzemeden üretilmiş gemiler, uskurlu ahşap ya da zırhlı gemiler gibi çok tipli bir donanması vardı. Sultan Abdülaziz dönemi öncesini bu bölümde verilmiş bilgiler ışığında özetlemek gerekirse; mevcudu korumak, mevcut gemileri bakım onarıma tâbi tutmak ve sınırlı sayıda yeni inşalarla birlikte mevcut gemilerin makina ile teçhizi Tersânenin ana faaliyetlerinden oldu. Bu nedenle donanma gemileri her sene kış ayında vizite edilip, onarıma ihtiyacı olan gemiler belirleniyordu³⁶⁹. Abdülmecid döneminin sonuna doğru İngiltere'ye ısmarlanan gemiler vardı ve ilk defa olarak Osmanlı Donanmasına ait bir gemi bütünüyle dışardan temin edildi³⁷⁰. 1860 yılına gelindiğinde Osmanlı Donanması her nevi buharlı ve yelkenli gemiye sahipti.

1861 yılında başlayan Abdülaziz'in saltanat döneminde, donanmadaki zırhlı gemilerin sayısı artırıldı. Sultan Abdülaziz yaptığı yurt dışı gezilerinde Batının denizcilik alanındaki ilerleme durumunu görmüş olmalıdır ki, yeni ihtiyaçlarını doğrudan Batıdan satın alma yoluna gitti. Böylece Osmanlı Devleti, dünyanın en büyük donanmalarından birine sahip olmuştu. Tüm bu dış alımların sonlandırıldığı bir dönemde, 93 Harbi sırasında yayın yapan *The London Daily News*'in bir haberine göre, o dönemin Türk

³⁶⁶ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 195.

³⁶⁷ Bal, "The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships", s. 490.

³⁶⁸ Yüce, a.g.e., s. 111.

³⁶⁹ Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, s. 55; 1850'li yıllar itibarıyla gemilerdeki teknolojik dönüşüm için aynı eserde bkz. ss. 86-132.

³⁷⁰ Panzac, a.g.e., s. 321.

Donanması “sayısal olarak bakarsak, dünyanın en iyi filolarından biri; fakat bu deniz gücü diğer açılardan da şu anda birkaç ay önce olduğu kadar eksik değil”³⁷¹ şeklinde tabir edilecek bir durumdaydı. Abdülaziz döneminde ithalat yoluyla tedarik edilen gemiler ve özellikle İstanbul, Gemlik, İzmit Tersânelerinde inşa edilen gemiler neticesinde, 1875 yılında Osmanlı Donanmasında 30 adet zırhlı muharebe gemisi (10.920 erat, 173 top) ve 76 adet ahşap gemi (15.188 erat, 486 top) bulunuyordu³⁷². Sadece gemilerin değil üzerinde bulunan silah sistemlerinin de ithal edildiğini belirtmek Osmanlıların sadece gemi inşa faaliyetlerinde değil savunma sistemlerinde de dışarıya bağımlı olmaya başladığını ifade ettiği gibi bakım-onarım faaliyetlerinde de yabancı ülkelere bağımlı olacağını göstermekteydi. Başta dönemin en güçlü sanayi gücü ve denizci devleti Birleşik Krallık olmak üzere, gemi alımını gerçekleştirdiği devletlerin teknik personeline sürekli ihtiyaç duymuştu. İngilizler, Kırım Savaşı sırasında savaş gemilerinin hızlı bir şekilde onarımı için İstanbul’da Yalı Köşkü civarında bir dökümhâne ve makina fabrikası kurmuştu. Türk ve İngiliz işçilerinin çalıştığı bu fabrika savaştan sonra Tersâneye bırakılırken İngiliz ustalarının önemli bir kısmı burada çalışmaya devam etti ve gemi makinası yapılması teşebbüslerine burada girişildi³⁷³. Görüldüğü kadarıyla yabancı gemi alımları yanında milli imkânlarla da gemi inşa faaliyetlerine devam edildi. 1872 yılında Yalı Köşkü fabrikası tüm tezgâh ve parçaları ile Tersâne-i Âmireye taşınmadan evvel Osmanlı tesislerinde yapılan ilk zırhlı Mukaddime-i Hayr Korvetinin 500 beygir kuvvetindeki makina ve aksamı burada bir araya getirilmişti³⁷⁴.

II. Abdülhamid döneminin başında Osmanlı Donanmasında kayda değer bir çeşitlilik vardı ve aralarında çok sayıda İngiliz ve Fransız yapımı gemi bulunmaktaydı. Bu dönemin ilk yıllarında Donanma hareketten sakıt bir şekilde âtıl kalmıştı; ne yeni gemi siparişleri verilmiş ne de gemi inşa faaliyetleri olmuştu. Aynı zamanda mali sorunların devam etmesi daha sonra başlayacak onarım faaliyetlerinde kaçınılmaz aksamalar ve planların ertelenmesi gibi sonuçları getirmişti. Vaktini tüketen teknolojinin kullanımı yanı sıra, Haliç’te uzun yıllar âtıl bir şekilde bekletilen gemilerin donanım ve malzemeleri

³⁷¹ Grant, a.g.m., s. 20.

³⁷² Ali Fuat Örenç ve Gültekin Yıldız, “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, *Osmanlı Askeri Tarihini Araştırmak: Yeni Kaynaklar, Yeni Yaklaşımlar*, Ed. Gültekin Yıldız, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012, s. 142; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi: Islahat Fermanı Devri 1861-1876*, C. 7, 6. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2003, s. 191.

³⁷³ Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1965, s. 166.

³⁷⁴ Tezel, a.g.e., s. 661.

çürüdü. İngiliz Deniz Ataşesi Albay Taylor, Abdülmecid ile başlayan bahri gelişmelerin Abdülaziz döneminde hızlandığı ama II. Abdülhamid'in bu gemileri Haliç'e kapatmak suretiyle gerilettiğini, gemilerin başarılı harekâtları yürütecek düzeyde olmadıklarını ve sistemlerin birbirleriyle uyumlu olmadıklarını raporlamıştı³⁷⁵. Tersâne-i Âmire personeli de, bu tezde yer yer bahsedildiği üzere, benzer raporlar tutmuştur ve her biri, gemilerin o dönemdeki durumunu açıklayıcı niteliktedir. II. Abdülhamid'in tahta geçtikten bir süre sonra mevcut olan donanma gemilerini Haliç'e kapatmasının ardında çeşitli nedenler ileri sürülebilir. Bunlardan birincisi, Abdülaziz'in tahttan indirilmesi sırasında Bahriyelilerin oynadığı roldü. Bu durum II. Abdülhamid'de donanmaya doğru bir karşı duruşa neden olmuş olabilir. Nedenlerden ikincisi hâlihazırda kıt mali kaynaklar nedeniyle gemileri denize elverişli tutmada karşı karşıya kalınan olanaksızlıklar olarak ifade edilebilir. Zira gemilerin birbirinden farklı teknik özelliklere sahip olması, onların onarımlarını da zorlaştırmaktaydı. Bir üçüncü neden olarak, bir önceki başlıkta da incelendiği üzere, 19. yüzyılın ikinci yarısında teknoloji hızı gösterilebilir. Deniz teknolojisi o kadar hızlı ilerliyordu ki gemiler yeni gemi tipleri karşısındaki yetkinliğini ve yeterliğini çok çabuk kaybediyordu. Abdülaziz döneminden kalan bu gemiler II. Abdülhamid döneminde çoktan hantallaşmış ve çağ dışı gemiler halini almıştı. Son bir neden olarak da siyasi durum gösterilebilir. Batının tekelinde bulunan gemi teknolojisi neticesinde artan dışa bağımlılık devletin siyasi kararlarını etkiliyordu. II. Abdülhamid'in gemileri Haliç'te alıkoyma kararı bu durumdan kurtulmak istediği izlenimini de vermektedir. Burada sıralanan nedenler, bu çalışma içerisinde dikkate alınarak açıklanmış olmakla birlikte, padişahın kararında bunlardan sadece biri ya da tamamı birlikte etkili olmuş olabilir. Fakat tüm bu nedenler bir yana, Osmanlı deniz gücü uzun yıllar seyir tecrübesi olmadan varlığını korumaya çalışmış fakat kendini geliştirmekten uzak kalmıştı.

Donanmada modernleşme çabalarına dönüş ise 1880'li yılların ikinci yarısında başladı. Osmanlı Bahriyesinin yönetici kadrosu modernleşmeyi çoklukla dış alımlar aracılığıyla sürdürdü fakat kendi tezgâhlarında torpido bot inşası da olmak üzere yeni gemileri inşa etme gayreti taşıdı. Bahriye Nezâreti, 1880'li yıllarda prototip torpido bot inşası için Avrupa tersânelerine yönelik bir ihâle açtı. İhâleyi Fransızlar aldı ve böylece bu sınıftan bazı gemiler Fransız danışmanlarla birlikte Tersâne-i Âmirede inşa edilmeye başladı. Bu inşa süreci vasıfsız işçiler ve tesislerdeki düşük çalışma temposu nedeniyle

³⁷⁵ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 328.

oldukça uzadı ve inşa edilen gemiler kuvvet olarak da benzerlerinden zayıftı³⁷⁶. İstanbul'da dört torpedo bot inşa edilmekteyken, Fransa ve Almanya'dan torpedo bot satın alınmaya devam etti³⁷⁷. Bir önceki başlıkta da ifade edildiği gibi, bu dönem, dünya savaş gemileri kategorisinde torpedo botlar önem kazandı ve Osmanlı Bahriyesine yön veren danışmanların raporları da bu yöndeydi. 1886 yılında İngiliz gözlemci Kaptan Henry Kane, İstanbul'daki Türk tersânelerini Kronstadt'ta bulunan Rus tersâneleri ile kıyasladığında, Osmanlı tersânelerinin İngiltere kadar iyi olmasa da Rus tersânelerinden daha iyi olduğunu belirtmiş ve eksiksiz olduğunu göstermek için detaylı bir şekilde raporlamıştı. Fakat birkaç yıl sonrasına bakıldığında durum kötüleşmiş, fabrikaların fonksiyonelliği azalmış, her birinin yapı ve sistemleri eskimiş, yönetim ve denetimden yoksun yapısı birçok inşanın başlamasına rağmen tamamlanamamasıyla son bulmuştu³⁷⁸.

1886 yılında Osmanlı Donanmasının güçlendirilmesi gerekli görülmüştü. Şûrâ-yı Bahriyenin 26 Ağustos 1886 tarihli mazbatasında gemilerin mevcut durumu açıklanmış ve özellikle sahil muhafaza görevini icra etmeye yeterli gemilerin vücuda getirilmesi ve bahri bir devlet haline gelinebilmesi için gerekli tedbirler sıralanmıştı³⁷⁹. Bu mazbatada, olası bir Yunan hareketine karşı koymak üzere ihtiyaç duyulduğu anda göreve hazır olduğu belirtilen otuz üç adet geminin varlığından bahsedilmiştir. Fakat raporlarda harekete hazır olunduğunu belirten ifadelerin, savaş ve kriz dönemlerinde doğruyu yansıtmadıkları ortaya çıkmıştır. O nedenle, bu tür raporların fiiliyatta yaşananlar ile gemilerin teknik donanımı kapsamında değerlendirilmesi önem taşıdığından ikinci bölümde bu tip analizler yapılmıştır. Yine aynı mazbatada torpedo ihtiyacından bahsedilmiş; ayrıca inşaat, tamirat ve teçhizat için vilâyet emvalinden 20.000 lira alınmasına karar verilmiştir. İngiliz fabrikalarına verilen doksan adet torpedo siparişi toplamı 41.160, yine Londra'ya sipariş edilen üç adet torpedo istimbota inşası 28.900 İngiliz lirası olarak hesaplanmıştır. Bu tutarın bir kısmı ödenmiş kalan kısmı ise borç olarak kalmıştır. Bu nedenle ek gelire ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Bu sırada Tersâne-i Âmirede de torpedo bot inşaları devam etmekteydi. Böylece toplam filonun Yunan filosu ile karşılaştırılarak daha iyi bir dereceye ulaştırılmasına gayret edildiği görülmektedir. Aynı arşiv belgelerinin içerisinde ilave olarak sekiz adet torpedo botun

³⁷⁶ Güleriyüz, a.g.e., s. 11, 18.

³⁷⁷ TNA, FO 881/ 5200X, p.7, Russia & Turkey: Report. Naval and Military Preparations in Balkan Peninsula. (Capt. Hare.) (W.O.)

³⁷⁸ Grant, a.g.m., s. 27.

³⁷⁹ DTA, Şûrâ-yı Bahriye, Dosya No: 275, Sayfa No: 3A, 3B, C, D, 4A, 4B.

tedariki hakkında çıkan bir irâdede, Alman fabrikalarıyla görüşüldüğü ve gemilerin 195.000 Osmanlı lirası bedel ile dokuz ay içinde teslim edilebileceği belirtilmiştir. Sefaretten bahsi geçen tersânenin inşa kalitesi hakkında bilgi sorulmuş, tersâne hakkında çeşitli araştırmalar yapılmış ve Almanya Donanması için yaptığı gemiler incelenmiştir.

Tersânede inşası devam eden gemilere atanan süvariler, inşaatın devam etmekte olduğu tersânenin güverte memuru, baş mimarı veya yardımcısını yanına alarak geminin her tarafını birlikte muayene ederlerdi. Teçhiz işi tamamlanmış gemilerde tersânenin muayene subayları tarafından bir muayene gerçekleştirilir, bu sırada geminin çarkçısı, baş marangozu gibi ilgili mahalin sahibi muayene ve yardım için hazır bulunurdu. Bu işlemin sonunda hazırlanan rapor taraflarca imzalanıp süvariye teslim edilir, süvari tarafından da hem fikir olduğunda süvari bu raporun bir nüshasını kendi kumandanına ve başka bir nüshasını Tersâne Memûriyetine verirdi³⁸⁰. Tersânelerde inşa edilen gemilere uygulanması gereken bu prosedür ve muayenenin asıl amacı geminin seyre elverişli olduğunu göstermek olduğu için bu anlamda hemfikir olmak oldukça önemliydi. Zamanında tamamlanamayan gemiler olursa buna ilişkin Nezârete sunulacak lâyiha, liman kumandanı ya da komodorun/ komutanın işi idi³⁸¹.

19. yüzyılın son çeyreğinde, Osmanlı Bahriyesinin kendi tezgâhlarında gerçekleştirdiği inşa faaliyetlerine bakıldığında ise her birinin uzun zaman aldığı söylenebilir. Örneğin Rehber-i Tevfik ve İzmit'te Mehmed Selim'in inşası 1875 yılında başlasa da tamamlanması 1880'li yılların başını bulmuştu. Heybet-nümâ gemisi 1881 yılında inşasına başlansa da mali sıkıntılar nedeni ile 1893 yılında tamamlanabilmişti. Oldukça benzer bir durumda olan kompozit gövdeli Lûtf-i Hümayun, 1882 ile 1894 yılları arasında inşa halindeydi ve 1888 yılında dahi Tersâne-i Âmirede iki adet kompozit korvet inşası devam etmekteydi³⁸². İnşa sürecinde yaşanan mali sıkıntıları aşmak için çeşitli yöntemler kullanılırdı. 1885 yılında Tersânede inşa edilmekte olan dört adet gemi ve zırhlı Hamîdiye Fırkateyni için gerek duyulan teçhizatın rûsûmat varidatı vasıtasıyla tedarik edilmeye çalışıldığı görülmektedir³⁸³. Tezgâhta kalma süresi uzadıkça gemilerin çürümesi kaçınılmazdı. Çürümekte olan bazı gemiler olduğu padişaha iletilmiş ve bir irâde ile ivedi tamamlanması buyrulmuş olmasına rağmen yapılan yazışmalarda paranın

³⁸⁰ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 5. bâb.

³⁸¹ A.g.e., 2. bâb, 3. fasıl.

³⁸² DTA, Muhasebe, Dosya No: 1093, Sayfa No: 44.

³⁸³ DTA, Mektubi, Dosya No: 458, Sayfa No: 59.

hâlâ bulunamadığı görülmektedir. Bahriye Nezâretinden Başkitâbete giden yazıda on adet geminin ikmali gerçekleşmediğinden tezgâhta çürümeye devam ettiği ama *padişahın buna razı olmayacağı* beyanıyla tahsisat elde etme gayesi görülmektedir³⁸⁴. Bu gemiler, Tersâne-i Âmirede inşa olunmaktaydı fakat malzemeleri Avrupa'dan tedarik ediliyordu. Bu kapsamdaki alım satım mukavelelerinin de yapıldığı görülmektedir³⁸⁵. Tüm bu çabalar bir yana bu yeni inşalardan bazıları kızakta bırakılmış, tamamlanmadan çürümeye terk edilmişti. Buna rağmen 1890'lı yıllarda da yeni inşa kararları alınmaya ve projelerin devamı için gerekli olan mali kaynaklar problem teşkil etmeye devam etti³⁸⁶. 1892 yılında İstanbul ve İzmit Tersânelerinde inşa edilme kararı olan otuz beş parça harp gemisinin inşa masrafları için ödenek talep edilmişti. Zira Hazineden ziyade vilâyetlerden yapılacak ödemelerin zaman kaybı ile daha fazla maliyet yaratacağından bahisle ihtiyaç duyulan ödeneğin doğrudan Hazineden yapılması talep edilmekteydi³⁸⁷. Bu gerekli ödeneğin planlanamamasından ötürü gemilerin tamamlanamadığı görülür. 1891 yılında İzmit'te inşası başlanan Şadiye ve Fevz-i Bahrî 1904 yılı itibarıyla çürümüştü. Ayrıca 1892 yılında inşaya başlanan Hudâvendigâr 1904 yılında tamamlanamamış bir vaziyette hâlâ tezgâhtaydı. 1894 yılında Kilidü'l-bahr ve Zühaf, Germaniawerft tarafından İstanbul'da yapılmış 1911 yılı gibi kısa zamanda hizmet dışı kalmıştı. Bu gemilerin 80 ton kömür taşıma kapasiteleri bulunmaktaydı³⁸⁸. Burada görüldüğü gibi tamamlanamayan birçok gemi çürümeye terk edilmiş, tamamlanıp suya indirilenlerin her birinden gereken performans sağlanamamıştı. 1889 yılında bir İngiliz uzman yukarıda bahsi geçen gemi inşa faaliyetlerini *Revue Maritime et Coloniale* ve *Army and Navy Gazette*'de yazmıştı. Osmanlı Devleti'nin gemi üretimindeki durumunu kendi gözlemlerine dayanarak şu şekilde aktarmıştı³⁸⁹: “... *Halen bütün savaş gemileri tamir gerekçesiyle Haliç'te, ... Malzeme almak için para yoktur; cephane mahzenleri boştur... Maaş ve ücretlerde, on aydan iki yıla kadar uzayan bir gecikme vardır... Haliç'te yeni gemi tezgâhları kurulmuş ve bir savaş gemisi inşa edilip denize indirilmişti; fakat bu geminin bir eşi on yıl önce tezgâha konmuş olmasına rağmen hiçbir zaman bitirilemeyecektir. Zaten tüm gemilerin miadı dolmuştur.*”

³⁸⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 1183, Sayfa No: 25.

³⁸⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 1220, Sayfa No: 28.

³⁸⁶ BOA, Y. PRK. TKM., Dosya No: 22, Gömlek No: 8.

³⁸⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 913, Sayfa No: 47-47A.

³⁸⁸ *Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921*, UK: Conway Maritime Press, 1986, s. 390.

³⁸⁹ Panzac, a.g.e., s. 373.

Dış tedarik ile temin edilen gemilerde de başka problemler ortaya çıkıyordu. Farklı ülkelerden alınan aynı çeşit gemi bile farklı parçalara sahipti ve bu durum lojistik açısından zorlu bir sürece neden oldu. Bu yıllar içerisinde yirmi dört adet torpido botun sadece beş tanesi Tersâne-i Âmirede inşa edilirken, üç tanesi Fransız, üç tanesi İngiliz ve on üç tanesi Alman tersânelerine³⁹⁰ sipariş edilmişti; özellikle torpido bot siparişlerinin çok olmasının sebebi harp gemilerine nazaran mali açıdan karşılanabilir olmasıydı³⁹¹. Bu durum, 1880'li yıllarda özellikle sahil ve limanlar ile boğazları koruma görevini icra edecek olan torpido istimbotları tedariki³⁹² gibi bu dönemde gemi satın alma ve inşa faaliyetlerinin küçük ve seri gemiler üzerine inşa edilmesinin nedenini açıklamaktadır. Yine aynı yıl düşman gemilerini ve bahri güçlerini tespit için kullanmak üzere iki adet keşif gemisi siparişi verilmişti³⁹³. 19. yüzyılın son çeyreğinde Almanya ile Osmanlı Devleti'nin yaklaşması tüm siyasi konularda olduğu gibi denizcilik alanında da değişim getirdi. Schichau'ya verilen Gilyum sınıfı torpido bot siparişi ile Osmanlı Devleti modern teknoloji ürünü gemilere sahip olurken parçalarının yine Almanya'da imal edilip Tersânede monte edildiği Tayyar ve Berk-i Efşan Torpido botları da dönemin en büyük torpido botları oldu³⁹⁴. Böylece Almanya'nın donanma programındaki yeri 1870'li yıllara nazaran yükselmiş ve kısa süre için de olsa büyük bir paya dönüşmüştü.

Gemi tedariki konusunda güncel gelişmeleri takip eden Osmanlı Devleti denizaltının ilk prototiplerinden ikisini bu dönemde satın aldı. Fakat Tersâne-i Âmirede montajı tamamlanan bu denizaltılar âtil kalmış ve Osmanlı Bahriyesi tarafından kullanılabildi kadar üstün özelliklere sahip ileri örnekleri Avrupa'da inşa edilmişti. Zira 1905 yılı öncesinde denizaltı gemilerine ilişkin teknoloji hâlâ gelişme aşamasında olduğu için gemilerin pek denize elverişli oldukları söylenemez. Bu nedenle Osmanlı'nın satın aldığı bu ilk örnekler etkili olabilecek durumda değildi ve bu sınıf gemilerde çalışmaya gönüllü personel bulunamamaktaydı. Bu gemiler kullanılmadığı gibi 1909 yılında Tersâne-i Âmirede bulunan bir barakanın içinde biten otlar tarafından sarılmıştı³⁹⁵. Buraya kadar verilmiş olan bilgiler özetlenecek olursa, Osmanlı'nın teknolojik gelişmeleri takip ediyor olduğu görülmektedir. Fakat satın alma kararları ya ilk prototipler

³⁹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 970, Sayfa No: 15; BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 29.

³⁹¹ Güler, a.g.e., s. 152-157

³⁹² DTA, Mektubi, Dosya No: 418, Sayfa No: 58.

³⁹³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 211, Sayfa No: 29A.

³⁹⁴ Güler, a.g.e., s.27, 37.

³⁹⁵ Conway's *All the World's Fighting Ships*, s. 393.

ya da ilk başarılı örnekler çerçevesinde verildiğinden, satın aldığı gemiler tüm özellikleri ile iyileştirilmemiş ilk örnekler ya da hâlihazırda oldukça geride kalmış eski modellere dönüşüyordu. Avrupa devletlerinde gemi inşa faaliyetleri bir diğerine meydan okuma yarışına dönüştüğünden yeni model bir gemi kısa bir süre içerisinde çağını tüketmiş bir gemi modeline dönüşebiliyordu. 19. yüzyılın başlarında Fransa ve Birleşik Krallık yarışı, aynı yüzyılın son çeyreğinde ve 20. yüzyılın başlarında yeni devletlerin çabalarıyla derinleşti. İtalya, Rusya ve Almanya'nın çabaları, Birleşik Krallık'ın başarısını sarsmaya başladığında henüz 19. yüzyıl tamamlanmamıştı.

1890 yılına gelindiğinde Osmanlı Donanmasının harp sınıfı gemileri, Abdülaziz döneminden devralınmış yaşlı gemilerden oluşuyordu. Tersâne-i Âmirenin bu dönemde yeni inşa alanında aktif hale getirilme çabaları tam olarak sonuç vermemişti. Devletler 1890'lı yılların başında daha az sayıda büyük savaş gemisi ve daha çok küçük ama seri torpedo bot tipi gemiler inşa etti. Zira bu dönemde en büyük strateji Fransa merkezli doktrindi. Sahil savunma faaliyetlerini arttıran bu yaklaşım birçok devlet tarafından kabul edilmişti. Osmanlı Devleti de bu devletlerden biri oldu. Mahan, deniz gücünün devletlerin gelişmesi üzerinde en büyük paya sahip olduğunu ve bu kapsamda büyük gemilere sahip olmanın önemli olduğunu vurgulamıştı. Deniz kontrolünün büyük gemilere sahip olmakla ilgili olduğu inancı torpedo bot tipi gemiler sayesinde sarsılmışsa da Osmanlı'nın bu fikri, mali kaynaklar ve yabancı danışmanların yönlendirmesi neticesinde koruduğu düşünülmektedir. Zira bu dönemde büyük gemi alımları için komisyonların kurulduğu görülmektedir. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye feriklerinden oluşan bir komisyon zırhlı kruvazörlerin satın alınması üzerine incelemeler yapmıştı. Arşiv belgelerinden izlendiği üzere, 1891 yılında kruvazör tipi gemilerin alımı önemsenmiş, satın alma faaliyetlerinin daha hızlı olması gerektiği bilincine varılmıştı; aynı zamanda mevcut gemilerin teçhiz ve tadilinin de aciliyeti tartışılmıştı³⁹⁶.

1894 yılında mevcut olan donanma, devletin sahip olduğu sahilleri koruma görevinde yeterli gelmemekte, özellikle Basra ile Kızıldeniz'de bulunan gemilerin sayıca artırılması gerekli görülmekteydi. Bu nedenle ticari amaçla inşa edilmiş vapurlar, diğer devletlerde de görüldüğü üzere, silah ile donatılıp sahil muhafaza ve asker nakli gibi görevlerde kullanılmıştı³⁹⁷. Anlaşılabacağı üzere, bundan üç yıl sonra Osmanlı Devleti

³⁹⁶ Mercan, a.g.m., s. 108

³⁹⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 908, Sayfa No: 15-43-43A.

Yunanlar ile savaşa girdiğinde donanması yetersizdi. 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nden hemen sonra Akdeniz Filo Komutanı olan Hasan Rami Paşa, donanmada reform ihtiyacını içeren bir rapor tanzim etti. Bu raporunda şu ifadesi dikkat çekmektedir³⁹⁸: “*Tersâne-i Âmirede harp gemisi inşası, top, silah imalat ve dökümü kesinlikle terk edilmelidir. Çünkü teknolojik açıdan denizcilik alanında ilerleyen büyük devletler, bahriyedeki gemi inşa işleri ile top, torpido ve tüfek gibi silahlarını, özel fabrikalar ve tersânelere sipariş ederek temin etmektedirler. Kendi bünyelerinde bulunan tersânelerde ise sadece gemilerin tamirat işlerini yapmaktadırlar*”. Bu durumda Hasan Rami Paşa'nın, yetkinlik kazanan büyük devletlerin, gemi tiplerinde ve silah gücünde özel sektör vasıtasıyla iyileştirmeye gittiğini de ifade etmeye çalıştığı anlaşılmaktadır. Yunan ve Osmanlı savaş güçlerini karşılaştırıp farklarını ortaya çıkararak değerlendiren Paşa, Osmanlı gemilerinin modern teknoloji yoksunu olduğunu ifade etmişti. Krupp topları olan gemilerde kızak ve arabaların İmâlât Dâiresi tarafından üretildiğini ama imalatın teknik şartlara uygun gerçekleştirilmediğini eklemişti. Bu raporunda bazı gemilerin yüksek fiyatlarla inşa ettirildiği ama buna rağmen kalitesinin düşük olduğu, makina ve kazanlarının verimli çalışmadığı, yeterli silahı olmadığı, bakımı iyi olmadığından korunamadığı, tecrübeli komutanların olmasına rağmen gemilerin zayıf kaldığını belirtmişti. Tersânede bulunan fabrikaların ise verimli çalışmadığı ve kaliteli malzemeler üretemediğinden yakınmıştı. Sonuç olarak satın almaların Avrupa tersânelerinden yapılmasını ve bunu yapacak başarılı ve eğitimli bir komisyonun kurulmasını gerekli görmüştü. Mevcut durum değerlendirme raporlarından bir diğeri 1898 yılında Zırhlı Donanma-yı Hümâyun Komodoru tarafından Osmanlı zırhlı firkateynlerinin değerlendirildiği rapordur³⁹⁹. Bu raporda zırhlı gemiler teknik değerlendirmeye alınmış ve geneli itibarıyla her birinin ne kadar zayıf oldukları gösterilmişti.

1899 yılında Tersânede ve İzmit'te inşaatı devam etmekte olan zırhlı Abdülkadir ve Hudâvendigâr Firkateyni ile sekiz adet korvet bulunmaktaydı. Teçhizat ödemeleri yapılamadığından inşaat durma noktasına gelmiş fakat daha sonra ödemenin aylara bölünerek yapılmasına karar verilmişti⁴⁰⁰. Abdülkadir, demir bloklarında yaşanan teknik sorunlar nedeniyle asla tamamlanamamıştır⁴⁰¹. Mevcut durumları gösteren raporlar yeni

³⁹⁸ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 182-186.

³⁹⁹ BOA, Y. PRK. ASK., Dosya No: 145, Gömlek No: 82.

⁴⁰⁰ BOA, BEO., Dosya No: 1297, Gömlek No: 97265; Dosya No: 1302, Gömlek No: 97590.

⁴⁰¹ Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905, UK: Conway Maritime Press, 1979, s. 391.

gemileri zorunlu kılıyordu ama kimi komutana göre bunların hariçten tedarik edilmesi gerekirken kimilerine göre de Tersâne'de inşa edilmeliydi. Fakat her iki durumda da mali durum sınırlı ilerlemeye neden oluyordu. Hariçte yapılırsa taksitler ödenemediğinden inşaat duruyor, Osmanlı tersânelerinde yapılırsa malzeme temininde gecikmeler nedeniyle süre uzuyordu. İzmit Tersânesinde 1900 yılında inşasına başlanan Şadiye ve Medine isimli iki kruvazör için ihtiyaç duyulan çeşitli tipte kerestelerin hızar fabrikasında biçtirilmesi için gerekli kömür dahi sağlanamamış ve işler başlatılamamıştı. İşbaşı yapılabilmesi için Bahriye Nezâretinden 200 ton kömürün irsali için ricada bulunulmuş ve Şûrâ-yı Bahriye ilgili yerlere seri bir şekilde icra edilmesine dair karar göndermişti⁴⁰². Burada inşa edilmekte olan kruvazörler için ihtiyaç duyulan sac ve demir levhalar, köşebentler ve cıvatalar elde bulunan miktarlar gözetilerek hesaplanmıştı⁴⁰³. Bu belgeden anlaşıldığı üzere ihtiyaç duyulan malzemeler ihtiyaç duyulmayan diğer tersânelerden sevk edilebilmekte ya da ihtiyaç duyulan miktarı eldeki olasılıklara göre azaltılmaktaydı. Bu örnekte, İzmit'ten İstanbul'a gönderilecek malzemeler için, İzmit Tersânesi Memûriyeti tahriratından çıkan bir malzeme pusulasıyla sevkin yürütüldüğü anlaşılmaktadır.

Tüm mali kısıtlara rağmen 1900'lü yılların başı itibarıyla çeşitli tip ve boyutlarda gemi; Birleşik Krallık, Almanya, Fransa, ABD ve İtalya tezgahlarına sipariş edilmeye devam etti. Fransa'ya küçük muhripler, gambotlar ve torpido botlar, İtalya'ya torpido botlar ve teslim alınamamış olsa da bir kruvazör, İngiltere'ye ve ABD'ye birer kruvazör, Almanya'ya çeşitli sayılarda kruvazör, gambot ve mayın gemileri siparişi verildi. Büyük devletlere verilen bu gemi siparişleri Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürdü. 1904 yılında çeşitli bakım onarım faaliyetleri için İstanbul'da bulunan İngiliz ekip, aynı zamanda padişahın Vickers tarafından yapılan İngiliz gemilerine denk iki denizaltı ve zırhlı inşası isteği üzerine çeşitli çalışmalar yaptı⁴⁰⁴. Yeni inşa edilen gemilerin teknik özellikleri, Bahriye yöneticileri tarafından zaman zaman Yunanistan'ın sahip oldukları ile karşılaştırılmaktaydı. İtalyan Ansaldo firmasına tamir için gönderilen korvetlerle birlikte sipariş edilen torpido botlar, 160 tona varabilen ağırlığa ve her biri iki adet 45 cm'lik torpido kovanına sahip iken, Fransız Schneider firmasından Demirhisar sınıfı olarak

⁴⁰² DTA, Komodorluk, Dosya No: 3, Sayfa No: 4.

⁴⁰³ DTA, Komodorluk, Dosya No: 3, Sayfa No: 18.

⁴⁰⁴ RMG, DEY/88, D'Eyncourt, Sir Eustace Tennyson, 1st Bt. (Director Of Naval Construction), 1868-1951.

adlandırılan 97 tonluk dört adet ikinci sınıf torpido bot alındı. Yine aynı yıllarda olmak üzere aynı firmaya dört adet Samsun sınıfı muhrip siparişi verildi⁴⁰⁵. Böylece Osmanlı Devleti, 1907 yılına gelindiğinde yirmi adet torpido bottan oluşan bir kuvvete sahip olmuş oldu. Yeni gemiler alınırken yirmi beş geminin feshedilmesi⁴⁰⁶ gerçekleşti. Feshedilen gemiler farklı tarihlerde farklı kayıt numaraları ile padişaha sorulmuş ve çeşitli irâde numaraları ile fesihlerin onaylandığı görülmüştür. Vapur, römorkör, uskuna, tarak dubası, korvet, fırkateyn, mavna, istimbot gibi çeşitli türdeki birçok gemi görev dışı kalmıştır. Aralarında sebze mavnası ve römorkör gibi yardımcı gemiler olduğu kadar Mehmed Selim Fırkateyni gibi eğitim gemileri de mevcuttu. Zira bu eğitim gemisinin yerine Saadet Vapurunun torpido mektep gemisine dönüştürülmesi kararlaştırılmıştı. Feshedilen gemilerin bazı parçaları alınarak bir başka gemi veya mevkide kullanılmak üzere Tersâneye gönderilmekteydi. Tekil gemi fesihleri çokça karşılaşılan bir uygulama iken toplu olarak gemilerin hizmetten çıkarılması ilginçtir. Zira bu durum gemilerin filo şeklinde eskidiğinin ve büyük ölçüde işe yaramadığının resmidir. Bunda işe yaramayacak derecede kötü olan gemilerin dahi II. Abdülhamid devrinde görev dışına çıkarılamayıp salnâmelere eklenmeye devam etmesi⁴⁰⁷ etkiliydi.

Türk Donanması, *Conway's All the World's Fighting Ships* adlı eserde kıyı savunma donanması olarak sınıflandırılmış olup belirli niteliklere sahip savaş gemileri şu şekilde listelenmişti⁴⁰⁸: Abdülaziz'in zırhlı programından evvel 1860'ta satın alınan yedi harp gemisi (line-of-battle-ship), altı fırkateyn, dört korvet, dokuz küçük gemi bulunmaktaydı. II. Abdülhamid'in, selefi nedeniyle takındığı şüphecî tavırları yüzünden onun döneminde on yıldan fazla bir sürede ana savaş gemisi siparişi verilmedi. Bu nedenle filo en düşük etkinlik seviyesine geriledi. 1890'lı yıllar itibarıyla özellikle Alman Schichau and Germania firmasından torpido bot siparişleri verilse de eğitim çok zayıftı ve 1905 yılına kadar aktif bir modernizasyon çabasına girilmemişti. Fakat yurt dışında devam eden projelerin, Osmanlı zâbitânları tarafından takip edilmesi gereği personelin yetişmesi açısından olumlu bir yöntemdi. Örneğin 1907 yılında Kiel'de inşası devam

⁴⁰⁵ BOA, İ. BH., Dosya No: 5, Gömlek No: 47; Noppen, a.g.e., s. 12.

⁴⁰⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 575A, Sayfa No: 1B.

⁴⁰⁷ Ali Haydar Emir Alpagut, *Osmanlı Devleti Tarihi, Türkiye-İtalya Deniz Savaşları (1327-1328)*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1339, s. 17.

⁴⁰⁸ *Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921*, s. 388-394. Osmanlı gemileri, ekler kısmında daha detaylı bir şekilde listelenmiştir.

eden iki torpido kruvazörü, subaylar gönderilerek kontrol edilmekteydi⁴⁰⁹. Kiel, Almanya’da bulunan ve 1880’li yıllardan itibaren gemi inşa siparişlerinin verildiği önemli bir yerdi⁴¹⁰. Yurtdışı siparişlerine ilişkin satın alma işlemi belirli bir komisyonla tamamlanır ve tecrübe seyirleri ile son bulurdu. Fransa’ya verilen dört adet torpido bot siparişinin inşası sırasında kovanların nerede yapılacağına ilişkin 1905 yılında bir komisyon oluşturulmuştu⁴¹¹. Hariçten gemi siparişleri ve inşa halinde olan gemilerin işleri için oluşturulan bu komisyonlarda ihtiyaç duyulan malzemelerin tedariki sırasında gereken ödemelerin nasıl yapılacağı tartışma konusu olurdu⁴¹².

Tüm bu yeni gemi sipariş sayılarına rağmen, gemilerde savaş hazırlıkları için torpil atışları tecrübe edilmiyor, 1905 yılında Fransa’dan satın alınan muhriplerle torpido botların makinaları çalıştırılmadan kıçtan kara halde Haliç’te bırakıldığından gemiler bu şekilde çürümeye terk ediliyor ve Yunan karşısında daha geri kaldığı ifade ediliyordu⁴¹³. Gemi alımları sürüyorsa da uygulamada geri kalınarak gemi envanterinin aktif bir şekilde kullanılmadığı görülmektedir. Yalnızca sipariş sayılarına bakarak yorum yapmanın aldatıcı olabileceğinden; savaşların, zâbitânların ve taşra ile merkez arası ilişkilerin analizi gerekmektedir. Her bir analiz, ikinci bölümde örnekleriyle yapılmıştır.

Osmanlı Devleti, 20. yüzyıl başlarında sahip olduğu gemiler itibarıyla kıyı savunması yapan donanmaya sahip ülkeler kategorisindeydi. Yukarıda bahsedildiği gibi, Birinci Dünya Savaşı’na kadar sürekli bir şekilde denge politikası kapsamında sipariş verilmeye devam etse de dünya sıralamasında gerileme trendine girilmişti. Alımlarını geneli itibarıyla torpido bot ve gambot gibi sahil muhafaza görevini icra edecek türde gemilerden yana yaptı. Boyutu ve gücü itibarıyla daha ileride olan zırhlı kruvazör ve muhrip tipi gemiler de alınmıyor değildi, fakat diğerleri ile karşılaştırıldığında sayıca oldukça azdı. İlk kruvazör tipi gemi siparişleri olan Hamîdiye (Abdülhamid), Mecidiye ve Drama⁴¹⁴ muhafazalı Kruvazörleri; ABD, Birleşik Krallık ve İtalya arasında paylaştırılmıştı.

⁴⁰⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 726, Sayfa No: 19A.

⁴¹⁰ BOA, HR. TO., Dosya No: 530, Gömlek No: 49.

⁴¹¹ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 118, Sayfa No: 51.

⁴¹² BOA, BEO, Dosya No: 2254, Gömlek No: 169004.

⁴¹³ *Elveda: Balkan Harbi’nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey’in Hatıratı*, s. 44-45.

⁴¹⁴ İtalya’ya sipariş verilen ve 1910 yılında satın alınan Drama isimli aynı tipte gemi, Osmanlı-İtalya savaşı dolayısıyla teslim edilmemiş ve bir yıl sonra İtalya tarafından gemiye el koyulmuştur.

İngiltere’den satın alınan gemiler için ana makina ve yardımcı makinalar ile ilgili mekanizmaları anlatan şartnâmeler, satıcı firmalar tarafından hazırlanır ve teknik detayları içeren tarifnâmeğe uygun olarak teslimat yapılır⁴¹⁵. Bu şartnâmelerde gemi suya indirildikten sonra kömür tüketimini ortaya çıkarmak üzere belli aralıklarda ve sürelerde resmi deneme seyirleri yapıldığı belirtilirdi. Zira anlaşma şartlarında belirtilen kömür tüketim oranı aşılmamalıydı. Bu deneme seyirlerinden biri, yirmi dört saat aralıksız devam ederdi ve seyir boyunca hem kömür tüketimi hem de süratle ilişkin değerler saptanırdı. Resmi seyirlerden bir diğeri, farklı teknik unsurların kontrolü için 21 knot süratle aralıksız sekiz saat sürerdi. Bu resmi seyirlerde, evaporatorun tüm besleme suyunu düzenlemesi, yardımcı besleme pompalarının test edilmesi, kazanların performansı gibi kontroller yapılırdı. Resmi seyirlerden farklı olarak birkaç ön hazırlık seyri de yapılırdı. Deneme seyirlerinden başka, inşa sırasında temin edilen her malzeme, yaşam mahalleri ve gemideki bölümlere koyulacak eşya ve aletler, bunların özellikleri bu şartnâmelerde belirlenirdi. Ayrıca bu şartnâmede belirtildiği kadarıyla, makina, kazan ve yardımcı makinaların tamamı en güncel İngiliz Deniz Kuvvetleri şartlarına uyumlu olmalıydı ve tüm malzeme ve işçilik en iyi kaliteden seçilmeliydi. Gemideki silahlar için de ayrı şartnâmeler bulunurdu. Bu şartnâmelere göre tüm yedek parçalar birbirinin yerine geçebilir özelliğe sahip olmalıydı; böylece herhangi bir yedek parça herhangi bir silah için ya da aynı kalibrede montaj için uygun olacak ve herhangi bir değişim ya da ayar gerektirmeden herhangi bir silahın aksamı olabilecekti. Gemiyle birlikte teslim edilen her silaha uygun yedek parçalar, araç ve gereçler ve aksesuarlar şartnâme içinde listelenirdi. Yine aynı belgelerde görüldüğü gibi, müteahhitler geminin Osmanlı Devleti’ne tesliminden sonraki on iki ay boyunca tüm montaj işinin verimliliğinden sorumluydu. Bu nedenle, kusurlu malzeme veya hatalı işçilikten mesul oldukları için ilgili bir masrafın doğması halinde tamamını ödeme sorumlulukları vardı. Elli set kullanım kitapçığı, malzemenin muhafazasına ilişkin kılavuz ile geminin tüm detay çizimleri ve genel planları renkli çıktılar şeklinde teslim edilmeliydi. Bu tarz şartnâmeler en detaylı şartnâmeler olup gemiler büyüdükçe daha fazla teknik konular olurdu. Diğer taraftan

⁴¹⁵ Bu çeşit şartnâmeler çeşitli sayıda sayfalara sahip kitapçıklara dönüştürülerek ihracatçı firmalar tarafından İngiltere’de basılmıştır. RMG Arşivi, Symphony fonunda bu kapsamda örnekler bulunmaktadır; “*Specification of machinery for a first-class battleship for the Imperial Ottoman government, published by the companies, 1911*”. “*Specification of armament for a first-class battleship for the Imperial Ottoman government, published by the companies, 1911*”. Bu şartnâmede taraf firmalar, W.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. John Brown & Co. Ltd. Vickers Ltd. şeklinde listelenmiştir.

ikinci bölümde de görüleceği üzere, Bahriye Nezâreti daireleri tarafından yapılan her çeşit anlaşmanın burada bahsi geçen şekilde şartnâmeleri olabileceği gibi tedarik sürecinde muhakkak numuneler kapsamında mukaveleler imzalanırdı.

Osmanlı Donanmasının 1908 yılı gemi mevcuduna gelindiğinde⁴¹⁶, hafif kruvazör, fırkateyn, korvet, zırhlı duba sınıflarında on altı zırhlı gemi olup bunlardan bazıları 1904 yılı ve sonrasında onarıma alınmışsa da geneli itibarıyla yaşlı gemilerdi. Görece yeni bir tarihte siparişi verilen kruvazörler, torpido kruvazörleri, torpido muhripleri sınıfında gemiler daha genç gemilerdi. Ayrıca, ahşap gövdeli ve yelkenli korvet sınıfı karakol gemileri, kompozit gövdeli gemiler, gambot ve torpido bot tipi gemiler, yat ve römorkörler, çeşitli tarassut gemileri, birçok küçük ve eski torpido botlar da bulunmaktaydı. Abdülhamid ve Abdülmecid olmak üzere iki denizaltı⁴¹⁷ da mevcutlar arasında listelenmişti. Kompozit Heybet-nümâ Korveti, ahşap Nüvid-i Fütuh Briki, Saadet Torpido Gemisi okul gemileriydi. Padişah gemileri olarak altı yat, Ertuğrul, Söğütlü, yandan çarklı İstanbul ve Sultaniye, Beylerbeyi İstimbotu, Teşrikiye (İstavroz) de mevcutlar içerisindeydi. Ayrıca çok sayıda nakliye gemileri, rükûb istimbotları, tarak dubası ve bir adet sac maçuna vardı. Görüldüğü üzere Osmanlı Donanmasında ahşap gemiler bulunmaktaydı ve 1907 yılında dahi gövdesi bakırla kaplanmış ahşap gemilerinin armuzlarının açtığı ve geminin su aldığına ilişkin teknik arızalar konu olabilmekteydi⁴¹⁸. Dolayısıyla, burada sayılan her geminin denize elverişli bir durumda olduğunu düşünmemek gerekir. Bu nedenle gemiler, daha önce de belirtildiği üzere, gerektiğinde hizmet dışına çıkarılmaktaydı. Zira komodorluklar Nezâret ile yaptıkları yazışmalarda sürekli şekilde eski gemilere ilişkin zorluklardan bahsetmekte ve yenilerini talep etmekteydi⁴¹⁹. Denize elverişli gemilerin çoğaltılması için hem yeni gemi siparişleri hem de gemi tamir ve onarım işlerinin yapılmaya çalışıldığını⁴²⁰ söylemek mümkün olmakla birlikte bu kapsamda örneklerin verildiği ikinci bölümde daha detaylı analizler bulunmaktadır. Eski gemilerin hizmet dışına çıkarılıp yenilerinin satın alınması ya da inşa planları II. Meşrutiyet'in ilanından sonra yeni donanma teşkilinde önem kazandı.

⁴¹⁶ Yüce, a.g.e., s. 233-242; Büyüktuğrul, a.g.e., s. 353-356; gemi listeleri için ayrıca bkz. Bahriye Salnâmeleri.

⁴¹⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 279, Sayfa No: 14A-B.

⁴¹⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 39A, Sayfa No: 206.

⁴¹⁹ DTA, Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 2; BOA, BEO, Dosya No:1104, Gömlek No: 82750. Bu zorlukları içeren yazışmalara ilişkin DTA arşiv belgelerinde çok sayıda örnek bulunmaktadır.

⁴²⁰ DTA, Fabrikalar, Dosya No: 87, Sayfa No: 116-117.

II. Meşrutiyet'in ilanı sonrasında yeni Bahriye programı gerekiyordu; çünkü modası geçmiş ve birbirine benzemeyen zırhlılar ile bir manevra filosu oluşturulamazdı⁴²¹. Gemilerin durumunu görmek için, Nezâret tarafından hazırlanmış raporları ya da yüksek rütbeli subayların tavsiyelerini incelemekte fayda vardır. Bu raporlardan biri 1909 yılında Amiral Gamble'ın Tersânede bulunan gemileri teftişi sonrasında kaleme aldığı rapordur. Bu raporda neredeyse her bir geminin kötü hali açıkça ifade edilmişti. Pasla kaplanan gövdeler, çamurlu su birikintisi kaynaklı çürümeler, kış taraflarında sebze bostanları kurulan gemiler, kötü durumda olan kazan ve seyir mekanizmaları bu sorunların en göze çarpanlarından bazılarıdır⁴²². Bu süreçte bazı gemiler söküldü⁴²³ ve Amiral Gamble'ın danışman olduğu dönemde iyi durumda olan gemilerden bir filo teşkil edilerek manevralar yapıldı. Bu süreçte Bahriye kuvvetinin yeniden inşası için Gamble Paşa bir muhtıra hazırlamış ve bu muhtıra belli bir inşa programı üzerinde yoğunlaşmıştı. Paşa'nın hazırladığı program toplam bedeli 2.300.000 İngiliz lirasına ulaşan on beş gemiden ibaretti. 1.000.000 tutarında bir zırhlı, 460.000 lira ederinde üçer bin tonluk iki adet kruvazör ve toplamı 840.000 lira olan on iki adet muhripten oluşan bu program, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresi tarafından da uygun görülmüş ve vakit geçirmeden harekete geçmenin gereği Nezârete bildirilmişti⁴²⁴.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde yeni inşa projeleri ışığında Osmanlı Donanmasının yeniden teşkili, bunun için bütçe ayrılması ve mecliste onaylanması konularında Rus istihbaratı da çalışmaktaydı. Zira Rus Donanma Komutanlığına giden raporlarda, çeşitli tipte savaş gemilerinin yanında okul ve hastane gemileri, yardımcı gemiler, seyyar havuzlar, ışıklı telgraf aletlerinin satın alınması, yabancı devletler ile yapılan gemi alım-satım müzakereleri, hükümetin donanmaya daha fazla önem vermeye başlaması, gemi ve silah detayları yanında personelin durumu aktarılan bilgiler arasındaydı⁴²⁵. Gerçekten de II. Meşrutiyet Dönemi'nde donanmaya verilen önem artmış ve yeni donanma programı oluşturulmuştu. Bu dönem, birçok siparişin verildiği ve finansal sorunlara yeni cevaplar arandığı bir süreç olmuştu. Her ne kadar ödemesi tamamlanan her gemi Osmanlı

⁴²¹ Woods, a.g.e., s. 320.

⁴²² DTA, Daireler, Dosya No: 16, Sayfa No: 27.

⁴²³ Panzac, a.g.e., s. 441; Güler, a.g.e., s. 20.

⁴²⁴ DTA, Daireler, Dosya No: 16, Sayfa No: 27.

⁴²⁵ Marina Malevinskaya, "I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu Hakkında Rus Filosu Ajanlarının Raporları (1909-1914)", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, Ankara: Türkiye Yayınları, C. 2, 1999, s. 571.

Bahriyesi envanterine girmediyse de bu dönemin geneline bakıldığında denizcilik anlayışında kurumsallaşmaya ilişkin adımların atıldığı görülmektedir. Bu amaçla hazırlanmış programlardan biri, 11 Mayıs 1910 tarihinde Bahriye Nezâretinden Sadârete takdim edilmişti. Bu programa ilişkin ıslahatın ilerleme durumu hakkında malumat ise Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresinin 13 Temmuz 1910 tarihli raporunda görülür⁴²⁶. Mevcut durumu gösterir bu rapor, programın tesliminden yalnızca iki ay sonraki gelişme durumunu ortaya çıkaran bir rapor olsa da Sadârete sunulan önerilerin listesini ve aksiyona tâbi tutulup tutulmadığının göstermesi açısından dikkat çekicidir. Bu raporda bulunan öneriler ve gelişim durumu maddeler itibarıyla şu şekildedir:

- 1- İngiliz amiral için vazife ve sorumluluk talimatnâmesinin hazırlanması: Henüz icra edilmemiştir.
- 2- Torpido filosunun atış başarısının geliştirilmesi: Bir haber alınamamıştır.
- 3- Bir harp durumunda ihtiyaç duyulacak nakliye gemilerinin yetersiz olması nedeniyle önlem alınması: Henüz bir teşebbüs yoktur.
- 4- Bahri kuvvetin Yunanistan ile en azından eşit duruma getirilmesi için hazır bir gemi alınması: Henüz bir teşebbüs yoktur.
- 5- İngiliz ekipten istifade edip bir savaş durumunda başarılı olmak için gereken fen, iş tecrübeleriyle subay ve askerin çalıştırılması: Meçhuldür.
- 6- Harp sınıfı subaylarının fedakâr, sabırlı, selamet sahibi olması: Bu kapsamda bir icraat olmamıştır.
- 7- Askeri intizamın muhafazası için kadrolarda tevzât: Henüz bir icraat yoktur.
- 8- Subay hânelerinde istihdam edilen seçme efradın donanmaya tevzî: Henüz bir teşebbüs yoktur.
- 9- Her türlü teşebbüse rağmen hazır bir harp gemisi tedarik edilmemesi durumuna karşı, mevcut bahri kuvvetle kara kuvvetlerinin müşterek savaş planları için harp heyeti teşkili: Henüz bir teşebbüs yoktur.
- 10- Donanmaya ait teçhizatın süratle ikmali, eksiklerin tamamlanması: Kısmen icra edilmektedir.
- 11- Savaşı kumanda edecek Bahriye kumandanlarının şimdiden tâyini ve tecrübeye fırsat yaratılması: Henüz bir icraat yoktur.

⁴²⁶ DTA, Daireler, Dosya No: 33, Sayfa No: 6A-6B.

- 12- Hükümetin durumu, mevki ve coğrafyasıyla siyasete nazaran ihtiyaç olunan on yıllık programın kabulü: Henüz kabul edilmemiştir.
- 13- Bahriye Mektebinin ders programında tadil ve ecnebi muallim celbi: Henüz bir icraat yoktur.
- 14- Avrupa'ya eğitim için subay gönderilmesi: Henüz bir icraat yoktur.
- 15- Mesleğin gerektirdiği muhtelif sınıflara ait kurslar ve tedrisat sınıfları ile küçük zabıt mektebi küşadı: Henüz bir icraat yoktur.
- 16- Cephane ve mermiler dahilinde tedariki için Harbiye Nezâreti ile müşterek üretim teşebbüsünde bulunmak: Henüz bir icraat yoktur.
- 17- Levâzımâtın tedarik ve sarfında bir ecnebi mütehassısın idaresinde bir depo usulünün tatbiki: Henüz bir icraat yoktur.
- 18- İdariye, kalemiye ve hesabiye işlerinde Avrupalı mütehassıslara müracaat edilmesi: Henüz bir icraat yoktur.
- 19- En büyüktен en küçüğe kadar herkesin vazife ve birbirlerine karşı sorumluluklarını içeren kanunnâmenin tanzimi: Henüz bir icraat yoktur.
- 20- Her türlü kanun icrasında takip edilen muamelat mercileri ile kanuni yolların açıklanması: Henüz bir icraat yoktur.
- 21- İngiliz amirali riyasetinde Osmanlı subaylarından oluşan harbiye heyeti bulundurulması: Henüz bir icraat yoktur.
- 22- Tersâne-i Âmire fabrikalarının tadil ve ıslahı ile her türlü tamirâtı icra edebilecek hale dönüştürülmesi: Henüz bir icraat yoktur.

İki rapor arası zaman dilimi çok az olsa da Osmanlı Bahriyesinin aslında en büyük sorunlarının listelendiği bu belgeye göre gereken icraatın ivedi bir şekilde gerçekleşmeyeceği kolaylıkla görülebilmektedir. Zira burada bahsedilen bazı işler Birinci Dünya Savaşı'na kadar hiç yapılmadığı gibi bazıları 1914 yılında dahi kısmen tamamlanmıştı.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde gemi alımları en uygun yöntemlerle devam etti. Örneğin 1910 yılında, Fransız Societe Anonyme des Forges Chantiers de la Mediterranee Şirketine sipariş edilen harp gemisiyle ilgili şirket yetkilileri tarafından geminin inşasının hızlanacağı vadedilmişti. Ayrıca bu iş için Amerika İnşaat-ı Bahriye Fabrikaları tarafından müracaatta bulunulduğundan ayrı bir münakasa icrasının Hazinesinin

menfaatine olacağı sebebiyle yeni bir ihâle açılmak istenmişti⁴²⁷. 1911 yılında Tonikraft Fabrikasına yirmi yedi adet motorbot ihâlesi verilmiş, bu gemiler teslim alındığında atandığı yerlere gönderilmiş ve her birine isim yerine numara verilmesi öngörülmüştü⁴²⁸. Aynı yıllarda La Seyne ve AC de St Nazaire yapımı gambotlar satın alınmış⁴²⁹ ve gemi tedarik bölgelerinde görevli olan ataşe navallardan satın alma süreçlerinde destek sağlamıştı. Bilindiği üzere bu yıllarda, yabancı danışmanlar teknoloji, eğitim, manevra kabiliyeti, kurumsal düzen, donanma mevcudiyetinin güçlendirilmesi gibi unsurlar üzerinde çalışmak üzere istihdam edildiler. Gemi tedarikine yön vermek istedilerse de Şûrâ-yı Bahriye özellikle büyük gemilere sahip olmanın önemi üzerinde durdu, yeni alımları da bu kapsamda programlamayı tercih etti. Ayrıca Yunanların 1910 yılında Averof'u satın alması bu kararda etkili olan bir başka unsurdur. Özetle, yabancı danışmanların etkisi ve mali kaynakların kısıtlı oluşu gibi nedenlerle büyük gemilere yönelemeyen Osmanlı Devleti, hem değişen yönetim anlayışı hem de 1909 yılında gemi tedariki amacıyla kurulan Donanma Cemiyeti tarafından toplanan yardımlar sayesinde büyük tipte harp gemisi alımlarına yöneldi. Almanya'dan satın alınan torpido muhripleri hemen Osmanlı askeri ile donatılmış, defter ve jurnali açılmıştı⁴³⁰. Bu muhripler Osmanlı Devleti'nin ilk türbinli gemileri olup savaş değeri olarak her tip Osmanlı gemisinden daha üstündü⁴³¹. Bu gemilere sahip olduktan sonra stratejist Mahan, Osmanlı Devleti'nin kendi çıkarlarını koruma istek ve kabiliyetinde olduğunu ve donanmasını güçlendirdiğini belirtmişti⁴³². 1911 ve 1912 yıllarında Thornycroft firmasına sipariş edilen gemiler, mayın taramada, sahillerde, Dicle ve Fırat nehirlerinde çeşitli görevlerde çalıştırıldı.

Yukarıda kısaca değinildiği üzere Osmanlı Bahriyesi, II. Meşrutiyet Dönemi'nde gerçekleştirdiği ıslahat çalışmaları kapsamında sipariş verip ödediği her gemiyi envanterine dahil edemedi. 1911 yılında sipariş edilen Reşadiye dönemin en son teknolojisine sahip dretnot tipi bir gemiydi. Bu gemi tipi bir anda tüm büyük devletlerin sahip olmak istediği gemi tipine dönüşmüştü. Güçlü devletler, ilk kez İngiltere'nin tasarladığı dretnot tipi bu geminin inşasını kendileri gerçekleştirirken, takipçi devletler

⁴²⁷ BOA, BEO., Dosya No: 3711, Gömlek No: 278276.

⁴²⁸ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 463, Sayfa No: 149.

⁴²⁹ *Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921*, s. 393.

⁴³⁰ DTA, Islahat, Dosya No: 295, Sayfa No: 42.

⁴³¹ Güleriyüz, a.g.e., s. 92.

⁴³² Nikolai Fedorov, "Admiral Alfred T. Mahan and His Views on the Naval History of Turkey", *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Ed. Dejanirah Couto et. al., İstanbul: Denizler Kitapevi, 2014, s. 235.

ise yeni inşa siparişleri verdi. Osmanlı Devleti kendi üretemese de bu değişimden geri kalmamış ve ilk siparişini uzun uğraşlar sonunda İngiltere'ye vermişti. Fakat yaklaşan savaşın temkinli doğası karşısında İngiltere, Osmanlı Devleti'nin sipariş ettiği ve ödemelerini aksatmadan devam ettirdiği Sultan Osman I ve Reşadiye dretnotlarını teslim etmedi. Bu harekete karşı Osmanlı Devleti'nin hiçbir çabası başarılı bir sonuca ulaşmadı. Bu süreçte Osmanlı yönetimi Nusrat mayın gemisi başta olmak üzere, kruvazör, denizaltı, gambot siparişleri vermeye devam ettiyse de dretnot teslimlerinde olduğu gibi savaş olasılığının ağır basması ile bazı siparişlerini teslim alamadı ve bazıları hiç başlamadı. Bu durum Osmanlı Devleti'nin gemi tedarikinde yurtdışına ne kadar bağımlı olduğunu ve bir savaş durumunda elinin ne kadar bağlı olduğunu gösteren bir gerçektir.

Amiral Limpus'un Osmanlı Bahriyesinde görevli olduğu yıllarda yaşanan Balkan Savaşları sırasında gemiler yıpranmıştı ve Osmanlı Devleti'nin yeni gemiler alması gerekmektedir. Bu süreçte Limpus'un aktif rol aldığı görülmektedir. Hatta Londra'ya gönderdiği mektuplarda yaşadığı sorunları da anlatmaktaydı. O aralar Osmanlı Bahriye Nâzırı ile arasının iyi olmadığı anlaşılmaktadır. Zira mektuplarında mevcut donanmanın çok karışık olduğunu ve bunun uygun olmadığını *üç nâzır öncesinde* anlatabildiğini ve onları gemi, silah ve torpil dahil İngiliz standardına çekmeyi başardığını ifade etmektedir⁴³³. Fakat Almanların cazip tekliflerine karşılık, İngilizlerin de harekete geçmesi gereğini gören Limpus, İngiltere'yi aynı bedellerle (120.000-160.000 pound) gemi satmaya davet etmiştir. Aksi halde Osmanlı Deniz Kuvvetleri üzerinde İngilizlerin etkisinin hafifleyeceğini ifade etmiştir.

Osmanlı Devleti verdiği siparişleri henüz teslim almadan, savaştan birkaç ay evvel İngiliz Armstrong firmasına iki hafif kruvazör, iki denizaltı ve dört adet 1.100 tonluk muhrip siparişi verdi. Bu siparişlere ek olarak İstanbul Limanında ve Haliç Komodorluğunda kullanılmak üzere istimbot, römorkör, su dubası, çamur dubası, donanma torpido bot filosu için bir vapur ve bir yat siparişi üzerine gerekli işlemlerin o sırada Londra'da bulunan İnşaat Heyetinin reisi tarafından yürütülmesi kararı verildi⁴³⁴. Fransız tersânelerine de altı yeni muhrip siparişi verilmiş, dretnot siparişi sayısı üçe çıkarılmış; böylece iki denizci devlet olan İngiltere ve Fransa ile uzun soluklu bir iş birliğine girilmişti⁴³⁵. Osmanlı Bahriyesinin bu modernleşme çabası kapsamında gemi

⁴³³ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

⁴³⁴ BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 704, Gömlek No: 40.

⁴³⁵ Noppen, a.g.e., s.28, 29.

sayı ve kalitesini artırma çabaları kendi tezgahlarının tamamen yeni inşadan uzaklaştığı anlamına da gelmekteydi.

Osmanlı Bahriyesinin mevcut durumunu gösteren bir başka rapor, 1914 yılının mart ayında İzmir ve Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Komodoru tarafından yazılan rapordur⁴³⁶. Bu belge, standart bir rapordan ziyade komodorun içinde bulunduğu durumu gösteren ve Osmanlı'nın mevcut bahri halini samimi bir şekilde Nezâret için değerlendirdiği bir yazışmadır. Haksız muameleye uğraması ve komodorluğa merkezden maddi yardım yapılmaması bir yana, karar mercilerinde işi bilmez ve tecrübesiz yeni mezunların Osmanlı Bahriyesini çok kötü duruma düşürmekte olduğunu yazmıştır. Mevcut görevin, merkezden uzak olması için özellikle ona verildiğini, bahri yapıda medeniyet ve terbiyenin noksan olduğunu, eldeki gemilerin yetersiz olmakla birlikte dretnot, muhrip, denizaltı tipi gemilere sahip olmanın önemini ifade etmiştir. Ayrıca, Averof'un önce Osmanlı'ya önerildiğini fakat *güruh-ı cühelanın*, mülâzım ve yüzbaşı rütbesinden birkaç genç ve tecrübesiz bir ekibi gemiyi teftişe gönderdiğini onların da gemiyi beğenmeyerek kusur bulduklarını, fabrikanın fiyatta oynayabilmek için müşterileri birbirine kırdırdığına inandıklarını belirtmiştir. Ona göre Averof'u Yunanlar alınca, Osmanlı görev dışı kalmış iki eski gemiyi alarak gülünç duruma düşmüş, dretnot siparişi verilene kadar da *düşmanın ekmeğine yağ sürülmüştür*.

1867 ile 1914 yılları arasında yurt dışı tedarik yanında Tersâne-i Âmirede gemi inşa faaliyetleri olsa da bu gemiler küçük boyutlu gemilerdi. Tersâne, ufak tonajlı gemilerde yeterli fakat kruvazör tipi büyük gemilerde başarısız olmuştur⁴³⁷. Bu başarısızlığın arkasında ve daha çok dış alımın tercihinde teknoloji ve işgücünde eksik teknik alt yapının varlığı göze çarpmaktadır. Abdülaziz döneminde güçlü donanma politikası uygulanmış fakat II. Abdülhamid döneminde savunmaya yönelik çekimser bir Bahriye politikası benimsenmiştir⁴³⁸. Bu sebeple, yukarıda da ifade edildiği gibi II. Abdülhamid döneminin özellikle ilk on beş yılında küçük ve hızlı, dolayısıyla daha ucuz gemiler donanmada yerini almıştır. Daha sonra diğerlerine göre büyük gemiler olan kruvazör ve muhrip tipi gemiler tercih edilmeye başlandı. Fakat birbirine benzemeyen her tipte gemiye sahip olmak Osmanlı Devleti'nin bu filoyu idâmesinde güçlükler

⁴³⁶ BOA, Y. EE. KP., Dosya No: 35, Gömlek No: 3476.

⁴³⁷ Mercan, a.g.m., s. 109.

⁴³⁸ Burcu Kurt, "Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları" *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16 (28), (2015), s. 84.

yaratmıyor değildi. Savaştan önceki günlere şahitlik yapan Woods Paşa, yetersiz ve birbirine benzemeyen gemilerden müteşekkil donanmanın modernizasyonu için çok büyük masraf gerektiğini, ülkede silah sıkıntısı olduğunu, Türkler için dretnot tipi yeni inşa gemilerinin tek çıkış yolu olduğunu ama bunu gerçekleştirmek için satın alma faaliyetlerinde hızlı davranamadıklarını⁴³⁹ ifade etmekteydi.

Büyük harp gemilerine nazaran küçük ve aynı zamanda silahlarla donatılmış gemilerle deniz hâkimiyetini elde etme (Jeune École) politikası, II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında takip ettiği bir politika olmuştu⁴⁴⁰. Devlet daha çok mevcut topraklarını korumak üzere sahil koruma ve komşuları ile mesafesini temin etme amacını taşıdığından bu politika ona uygundu. Özellikle Rusya'nın sıcak denizlere inme hedefi, Yunanistan'ın Akdeniz'de varlığını sağlamlaştırma telaşı ve Kuzey Afrika'da kaybedilen topraklar bunda haklı olduğunu da göstermişti. Fakat bu kapsamda oluşturulan Bahriye politikaları yeterli gelmemişti. Siyasi alanda yaşadığı problemler kadar mali yapısı da bozulan Osmanlı Devleti iflasını ilan ettiği 1875 yılı sonrasında, mevcudu koruma politikaları kapsamında görece küçük gemilerden müteşekkil bir donanma kurmak zorunda kaldı. Donanmaya ayırabildiği sınırlı bütçe ve ayrıca yabancı danışmanların girdileri neticesinde büyük gemilerden ziyade küçük ve seri gemilere yatırım yapabildi. Sadece gemi sahipliği değil aynı zamanda onarım faaliyetleri, yan sanayi, malzeme yatırımları ve verimli işletme prensipleri sürekli olarak bu kaynak sorununu yaşadı.

Bu tezin ikinci bölümünde, bu bölümde bahsi geçen kurumsallaşma çabalarının lojistik kavramı çerçevesinde değerlendirmesi ve örnekler ekseninde analizi yapılmıştır. Hem merkez yapısı hem de taşra teşkilatlanması etkin bir lojistik işleyişinde önem arz etmektedir. Fakat kurulan bu sistemin aynı zamanda fiiliyatta işler bir halde olmasını sağlamak gerektiğinden bir sonraki bölümde bu kurumsal yapı incelenmiştir. Bu bölümde bahsi geçen Osmanlı gemi tedariki ise lojistik zincirin en önemli halkalarından birisidir. Çünkü burada bahsi geçen yüzer unsurlar, ikmal malzemelerinin temininde ve onarım ve işgücü ihtiyacında ihtiyaç duyulacak lojistik unsurları belirlemektedir. Hem barışta hem savaşta Osmanlı Bahriyesinin lojistik imkân ve kabiliyetine ilişkin analiz, mali durumunu da içerecek şekilde bir sonraki bölümde yapılmıştır.

⁴³⁹ Woods, a.g.e., s. 319.

⁴⁴⁰ Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyollar: Çeşme Faciasından Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri*, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 1999, s. 97.

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI BAHİRİYESİNDE LOJİSTİK ANLAYIŞ: YAPISAL ANALİZ

1864 yılında yayın hayatına başlayan Cerîde-i Askeriye gazetesinin Bahriyeye ilişkin maddeleri, Nezâret kurulmadan kısa süre önce gerçekleşen lojistik faaliyetleri de yansıtmaktadır. Örneğin 1864 yılında Tersâne için ihtiyaç duyulan kendir Ünye'den, pirinç ve karaağaç kerestesi Termiye'den, kereste Karaboğa, Akçaşehir, İzmit, Alaplı, Karabiga ve Filoz'dan, maden kömürü Ereğli'den, taş Hereke, Behramaltı ve Soğanlık'tan, kum ise Darıca'dan nakliye gemileri ile İstanbul'a ulaştırılıyordu⁴⁴¹. Malzeme tedarikine ilişkin bu bilgilerin yanında, tamir olunan gemiler ile inşa halindeki gemiler hakkında da haftalık bilgiler verilmekteydi. Satın alma komisyonları, bu komisyonların çalışma usulleri, askerler için aylık sarf edilen miktarların belirlenmesine ilişkin detaylar da bulunurdu. Örneğin, otuzuncu yayın olan 13 Ağustos 1864 tarihinde et tayinatına nezâret eden Et Komisyonun, günlük ve aylık sarf miktarlarını kontrol etmeye başladığı görülür. Tüm askeri alay, tabur ve birlikler ile kurumlar temmuz ayı itibarıyla istihkak pusulalarını salhânelere eklemeye, et tedarikçileri de günlük olarak teslim ettikleri miktarları beyan etmeye başladılar⁴⁴².

Nezâret kurulmadan evvel de dahilden ve hariçten çeşitli zahire, eşya, malzeme gibi levâzım satın alınırdı. Bu süreçte bazen ihâle bazen doğrudan satın alma yöntemi kullanılmaktaydı. Nezâret kurulmadan evvel yakın dönemi içine alan bu tür tedarik ve satın alma konularına birinci bölümde kısaca değinilmiş olup bu bölümde çalışmanın zaman sınırları kapsamında 1867 ile 1914 yılları arasında söz konusu olan lojistik faaliyetler analiz edilmiştir. Bu analizi yaparken lojistik yönetiminin temel unsurları belirlenmiş ve Osmanlı Bahriyesinin lojistik faaliyetleri bu çerçevede açıklanmıştır. Lojistik faaliyetler barış ve savaş zamanlarında kapsam ve içerik olarak birbirinden farklı unsurlar içerebilir. Bu nedenle, 1867 ile 1914 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin taraf olduğu savaşlar yalnızca lojistik çerçeveden değerlendirilmiş olup bölümün büyük kısmında barış dönemi lojistik faaliyetler altı ana başlık altında incelenmiştir. Bu

⁴⁴¹ Necdet Hayta ve Uğur Ünal, *Osmanlı Askerî Gazetesi: Cerîde-i Askeriyye 1-30*, Ankara: Berikan Yayınevi, 2010, s. 390, 432, 479.

⁴⁴² A.g.e., s. 477.

incelemeye haberleşme ve muhaberenin lojistik faaliyetler içindeki yeri açıklanarak devam edilmiş ve tüm sistemi ilgilendiren mali yapı Bahriye Hazinesinin incelenmesi suretiyle kapsam içerisine alınmıştır. Bölüm, Osmanlı Bahriyesinin lojistik imkân ve kabiliyetini ortaya çıkarmak üzere lojistiğin yönetimine ilişkin değerlendirmeye sonlandırılmıştır.

1. BAHİRİYE NEZÂRETİ TEŞKİLAT YAPISI İÇERİSİNDE LOJİSTİK YÖNETİMİN TEMEL UNSURLARI

Lojistik yönetiminin temel unsurları, diğer bir deyişle süreklilik arz eden lojistik süreç, ihtiyaçların belirlenmesi ile başlayıp ikinci adımda bu ihtiyaçların üretimi ya da hariçten tedarik edilerek stoklanması, üçüncü adımda ihtiyaç alan(lar)ına dağıtımı ve son olarak dağıtılan yerlerde depolanması ve diğer faaliyetler ile son bulur. İhtiyaç varlığını korudukça lojistik süreç birinci adım olan ihtiyaçların belirlenmesi ile tekrar başlayıp aynı şekilde devam eder. Bu sürecin Osmanlı Bahriyesinde verimlilikle işlediğine ilişkin genel bir yorum yapmak zordur; fakat bu bölümün amacı bu sürecin nasıl işlediğini açığa çıkarmaktır. Bir önceki bölümde detayları verilmiş olan Bahriye teşkilatının tedarik süreci ile gemide ve karada ikmal işlerinin idaresi bu adımlar kapsamında düşünülmüştür.

1.1. İHTİYAÇLARIN BELİRLENMESİ

Devletin deniz gücü Bahriye Nezâreti tarafından idare edilmekte ve Bahriye Nezâreti Bahriye Nâzırı tarafından temsil edilmekteydi. Bu nâzır, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresi ve Şûrâ-yı Bahriye sayesinde kurumsal bilgilere ulaşırdı. Giriş bölümünde bahsi geçen teorik arka plan dikkate alındığında, nâzırın konumu onu devlet amaçları doğrultusunda stratejik karar mercii yapmıştır. Dolayısıyla geri kalan taktik ve lojistik seviyedeki işler Bahriye Nezâreti içinde bulunan şube, daire ve kumandanlıklarca yürütülürdü. Osmanlı Bahriye Nezâreti yapısında bulunan Levâzım Dâiresi, lojistik faaliyetlerden sorumlu olurken Nezâret içinde bulunan bazı yapıların kendi levâzım şubelerinde çalışan memurlar bu daire ile iletişimde olurdu. En nihayetinde Bahriyenin kurumsal yapısı ile nâzır arasında arabulucu pozisyonunda olan Şûrâ-yı Bahriye de tüm levâzım kararlarının toplandığı meclis olmuştu. Merkez ile taşra arasındaki ilişkide yer alan bu meclisin daireleri, temin ve tedarik hakkında pek çok görevi yerine getirmişti.

Hem malzeme hem de insan gücü olarak örneğin yıllık seviyede zahire ihtiyacının belirlenmesi meselesi, yüksek kademedeki subayların veya komisyonların görev alanı olmalıdır. Planlamanın bir yönetim faaliyeti olduğu hatırlanırsa, Bahriye Nezâretinde bu görev en üst makam olan Bahriye Nâzırı ve meclislerinin sorumluluk alanıydı. Aynı zamanda gemiler dahil tüm birimlerde ve Nezâret bağlı kurumlarında lojistik faaliyetleri takip eden subay ve memurların da bu kapsamda sorumlulukları vardı. Yeterli miktarda ve israfa sebebiyet vermeyen ölçüde planlama, özellikle Osmanlı Devleti gibi mali yapısı güçlü olmayan devletlerin askeri kuvvetleri için oldukça önemliydi. Bu nedenle, örneklerde de görüleceği üzere, gerektiğinde mali kısıtlardan hareketle bu lojistik ihtiyaçların hedefler doğrultusunda önem sıralamasına göre miktarı değiştirilebilir ya da tedarikinden vazgeçilebilirdi. İhtiyaç duyulan gemi, malzeme, eşya, mühimmat veya zahire miktarları belirlenir ve şartnâmeler ya da numuneler hazırlamak suretiyle teknik vasıflar düzenlenirdi. Bu belirlenen şartlar doğrultusunda ihâleye ilişkin ilan duyurusu gerçekleşir ve doğru tedarikçi bulunurdu. Diğer bir deyişle, ihâleler için ikmal malzemelerine ilişkin minimum özellikler belirlenir ve bu detaylar ilan edilirdi. Bahriye Dâiresinin 1907 yılında gerekli olan erzak ve elbise ile çeşitli levâzımın nitelik ve niceliğini belirtir bir defter tutarak ihâle için detaylı bir hazırlık yaptığı görülür⁴⁴³. Bu defterde levâzımın çeşidi, fiyatı, miktarı ve toplamı bulunur ayrıca her biri için açıklama yazılırdı.

Yıllık seviyede genel ihtiyacın belirlenmesi için örneğin zahirede personel sayısı önemliyken, mühimmatta silah ve top sistemleri önem kazanmıştır. Modern Osmanlı Donanmasında devletin politikaları kapsamında farklı dönemlerde farklı milliyete mensup yabancı danışmanların bulunduğu daha önce ifade edilmişti. Yönetim kademesine gelen bu yabancı subaylar ve yardımcıları lojistik faaliyetlerinin yönetilmesi kapsamında her kademede bulunuyorlardı. Örneğin, 1914 yılında Levâzım Dâiresine üç İngiliz memur sözleşmeli olarak alınmış, sözleşmeleri Bahriye Nezâretinde muhafaza edilmişti. Bu danışman ve memurlar da ihtiyaçların belirlenmesinde görevlendirilmişlerdi.

Lojistik ihtiyaçlar belirlenirken çeşitli kontrol ve muayeneler yaptırılır, elde edilen sonuç raporlarına istinaden ihtiyaçlar belirlenirdi. Buna, mevcut Donanma durumunu belirtir raporlara göre satın alınması gereken gemilerin belirlenmesi örnek olarak

⁴⁴³ BOA, Y.PRK.ASK., Dosya No: 244, Gömlek No: 15.

verilebilir. Zira bu raporlarda mevcut gemilerin muayene sonuçları bulunur, teknik özellikler ve yeterlikleri kapsamında değerlendirilirdi. Daha önceki bölümlerde bahsi geçmiş tüm raporlar burada örnek olarak düşünülebilir. Bu raporlara ek olarak lojistik birimlerin takibi çerçevesinde bakıldığında, 1887 yılında Donanmanın eksiklerinin ikmalini belirten bir irâdenin tebliği göze çarpar. Nâzır tarafından Zırhlı Donanma Komodoruna gönderilen buyrultuda Donanmanın her an harekâta hazır olarak bulunması için gerekli tedbirlerin alınması ve tüm ihtiyaçlarının sağlanması hususu irâde ve Meclis-i Vükelâ kararları ile Dâire-i Bahriyeye havale edilmişti. Tersâne ve mevkilerde imalat, inşaat ve tamirat işlerinin ikmalî ve sürdürülmesi gereğinin de bu hazırlıklar kapsamında bildirildiği görülmektedir⁴⁴⁴. Yapılan bu uyarılara istinaden gerçekleştirilen çabalar, barış ve savaş dönemlerinde kendini göstermişti. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda görülen başarısızlık sonrası gemilerde gerçekleştirilen teftişler birçok olumsuz durumu ortaya çıkarmış, bakımdan henüz çıkmış gemilerin dahi bu hazırlık anlamındaki kifâetsizliğini gözler önüne sermişti.

Komodorluk, mevki, daire ya da şube bazlı ihtiyaç listeleri, her birim içinde bu konuda yetkilendirilmiş personel tarafından yapılır ve gerektiğinde müteahhitlerin verdiği fiyatlar da eklenerek Nezârete gönderilirdi. Personel maaş ödemeleri ve tayınlarının yıllık planlamaları da personel sayısına bağlı olarak yapılmaktaydı. Çünkü bu tezde de örnekleri görüleceği üzere zahire alımlarında ilgili takvim yılından evvel personel sayısına bağlı olarak tonlarca miktarda alım için ihâlâye çıkılırdı. Taşra da bu anlamda hazırlıklarını yapardı. Örneğin, Selanik İdâre-i Askeriyesi 1321-1322 mali yılı için ihtiyaç listesini hazırlamış ve kontrat fiyatlarını birim başı olmak üzere Nezârete bildirmişti⁴⁴⁵. Bu liste içerisinde bulunan malzemeler; yerli pirinç, İngiliz pirinci, sâde, tuz, soğan, sabun, odun, kömür, arpa, ot, ispermeçet, gaz, zeytinyağı, üzüm, şeker, zeytin, fasulye, nohut, sirke, peynir, makaronya, kırmızı ve siyah biber, reçel, patates, buğday, saman, koyun eti, kuzu eti, sığır eti ve dakîk idi. Hangi etin ne zaman verileceğine Sıhhiye Heyetinin raporları kapsamında karar verilmişti. Burada verilen fiyatlar kuruş ve para cinsinden birim başı olarak yazılmış olup fiyatlarda varsa tenzilat usulünden de bahsedilmişti.

⁴⁴⁴ BOA, Y.PRK.ASK., Dosya No: 39, Gömlek No: 101.

⁴⁴⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 31, Sayfa No: 130.

Burada verilen örnekler, Osmanlı Bahriye ihtiyaçlarının mükemmel bir şekilde belirlendiği anlamına gelmemektedir. Bu hususu daha da detaylandırmak için, Muhbir-i Sürur Fırkateyninin 1873 yılında Hindistan'a gitmesi ve başarılı bir şekilde geri dönmesine ilişkin bir örneklendirme yapılmıştır. Bu gemi 1851 yılında Amerika'da inşa edilmiş ve seyirden önce üç aylık bakım onarım periyoduna girmişti. Osmanlı Bahriyesinin pek önemli isimlerini bu gemide bir araya getiren amaç, bunun önemli bir eğitim seyri olmasından kaynaklanıyordu. Gemi İstanbul'dan hareket etmeden evvel ihtiyaçları belirlenmiş ve tamamı tedarik edildikten sonra gemi hareket etmişti. Zaman zaman yelken zaman zaman makina seyri yaparak yol alan gemi, Gelibolu Limanında konakladı. Süveyş Kanalı'ndan geçmek üzere sekiz günlük bir seyir sonunda Port Said'e varabildi. Kanalı geçtikten sonra Süveyş'te demirledi ve beş gün burada kalarak levâzım ikmalini gerçekleştirip Cidde'ye yol aldı. Geminin makinası yolda arıza vermiş; fakat seyir halindeyken geminin kendi imkânlarıyla tamir edilebilmişti. Yine de çok fazla kömür harcadığı görülür, kömür ikmal için Kamaran'a gidilmişti. Burada on gün kaldıktan sonra yola çıkan ve hava muhalefeti dolayısıyla Aden Limanına demirleyen gemi, mahalli sıhhiye memurları tarafından yirmi bir gün karantinaya alındı. Ancak sürenin sonunda 200 ton kömür alarak tekrar seyre çıkabildi. Hava muhalefeti seyir planlarını etkilemişti. Fakat, gemideki kumanya ancak bir buçuk ay yetebilecek seviyedeydi ve bu nedenle Maskat Limanına girilerek ikmal yapılması planlandı⁴⁴⁶. Gemide bulunan öğrencilere ikmal yönetimi, kıyılardaki teşkilatlar, sıhhiye işlemleri, Osmanlı'nın taşra teşkilatlanması, seyir halinde karşılaşılan gemilerle selamlaşma, denizde yardımlaşma, silah atışları başta olmak üzere her çeşit eğitim veriliyordu. Maskat Limanında yeterli kumanya ve uygun fiyatlı kömür bulunamayınca Basra'ya gitme kararı alındı. Basra'da yirmi bir gün kalınarak kömür ve erzak tedarik edildi. Bu sürede gemide dizanteriye yakalanıp vefat eden personel de oldu⁴⁴⁷. Gemi zorlu seyahatten sonra mart ayında Bombay Limanına varmış ve on iki gün kaldıktan sonra tekrar hareket etmişti. Kısa zaman içinde yine kumanya problemi yaşandığı görülmektedir. Zira gemide bulunan peksimet böceklenmişti. Kamaran Limanına varana kadar kumanya temin edilemediği görülmekle birlikte burada da maddi imkânsızlıklar nedeniyle gerekli erzaka ulaşamamış olması hem açlık tehlikesi yaratmış hem de personel arasında dedikodulara

⁴⁴⁶ Fevzi Kurtoğlu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1928-1939, Kitap 2*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1941, s. 56-58.

⁴⁴⁷ A.g.e., s. 61.

neden olmuştu⁴⁴⁸. Yolda ortaya çıkan makina arızalarının gemide yedeklenmiş parçalarla değiştirildiği de görülür fakat kömür kalmadığı için bir süre hareket edilememişti. İhtiyaç duyulan kumanya ve kömür ise civar köylerde yaşayanların Hidiv İdâresine haber vermesi sayesinde yardıma gelen bir İdâre vapuru vasıtasıyla temin edilmişti⁴⁴⁹. İstanbul'a dönüşü için Cidde'den levâzım, Süveyş Kanalı ağzında kömür, Suda Limanında kumanya ve kömür tedarik etmişti. Görüldüğü gibi eğitim gemisinde dahi kumanya ve kömür eksikliği yaşanmış ve ihtiyaçlar doğru planlanmamıştı. Maddi imkânların kısıtlı oluşu sorunsuz bir seyir yapılmasının önünde en büyük engellerin başında geliyordu. Diğer taraftan peksimetlerin böceklenmesinde stok ya da depo planlama sorunu bulunmaktaydı. Ayrıca çeşitli harcamalar için kullanılmak üzere gemiye verilmesi gereken nakit para da zamanında verilememişti.

İhtiyaçın belirlenmesi sırasında herhangi bir hata zaten kıt olan mali imkânları daha da zorlaştırmaktaydı. Osmanlı Bahriyesi lojistik hazırlıklarında bu zorluğu aşmayı sağlayacak standart bir uygulama oluşturulamamıştı. İstanbul'dan hareket eden her geminin ihtiyaçlarını tedarik ettikten sonra seyre başlaması kuralı dahi çoğu zaman esnetilmişti. Ayrıca savaşıardan evvel yapılan hazırlık planlarının doğruluğu, barış zamanında ihtiyaçların belirlenmesi faaliyetlerinin ne kadar düzenli yapıldığı ile de alakalıydı. Örneğin İtalyan Harbi'nin ön görülmemesi, gerekli hazırlıklar yapılmadan savaşıa girildiğini göstermektedir. Siyasal gerginlik varken Donanmanın İstanbul'a dönüp hazırlık yapacağına Beyrut'ta kalması hem Trablusgarp hem de Balkan Savaşları'nda hazırlıksız bir Donanmanın büyük kayıplarla neden olacağını göstermişti. Bu aynı zamanda Osmanlı'nın iyi bir haber alma teşkilatını kuramamış olmasının da sonuçlarındandı⁴⁵⁰ ve bu durum çalışma içerisinde sunulmuş olan komodor raporları üzerinden de örneklendirilmiştir.

İhtiyaçların belirlenmesi çeşitli seviyelerde yapılsa da kararlar merkezî olarak alınır, ödemeler merkezî olarak belirlenir ve çoğu faaliyet merkezî olarak sonlandırılırdı. İhtiyaçların belirlenmesini içeren birinci adım tamamlandıktan sonra tedarik sürecinin muamelatı başlardı ve ilgili emirler toplanarak onaylatılırdı. İhtiyaçların tedariki veya

⁴⁴⁸ A.g.e., s. 64.

⁴⁴⁹ A.g.e., s. 65.

⁴⁵⁰ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 127.

dahilde üretimi başlar ve elde edilen miktarlar Tersâne-i Âmire depo ve ambarlarında stoklanırdı.

1.2. TEDARİK/ ÜRETİM VE STOKLAMA

Temin ve tedarik etme süreci, ihtiyaçların belirlenmesi adımının arkasından kuvvetin ihtiyaç duyduğu yakıt, gıda ve su, elbise, yedek parça, mühimmat gibi tüm ikmal malzemelerinin veya işgücünün sağlanmasını ifade eder. Özünde bu adım hazır bir malzemenin satın alınmasını, üretim için ara mal satın alınmasını, bir hizmetin temin edilmesini veya imal ettirilmek üzere sipariş edilen bir malzemenin tasarımından teslim edilmesine kadar geçen süreleri ifade edebilir. Osmanlı Bahriyesinde müteahhitlerin tedarik aracı olarak kullanıldığı gibi askeri unsurun kendi içinde üretim de gerçekleştirebilmekteydi. Zahir ve mühimmat gibi sürekli tüketilen bazı maddeler için düzenli bir tedarik süreci oluşturulurken, harita ve hava makinaları gibi bazı eşyalar sadece bozulunca ya da kaybolunca ihtiyaç duyulduğu için tedariki süreklilik arz etmiyordu. Modern donanmalarda olduğu gibi Osmanlı Bahriyesinin de kendi fabrikaları, tersâneleri, mağaza ve depoları, havuzları, okulları, üsleri, limanları vardı. 1867 ile 1914 yılları arasında bu tesislerin her birinde farklı seviyelerde üretim ve stoklama imkânı vardı.

Tedarik adımının işleyişi; yazılı teknik özellikler veya ilgili komisyonlarca saklanan numuneler çerçevesinde gerçekleşirdi. Gemiden zahireye, ilaçtan kömüre, mühimmattan inşa ve üretim faaliyetlerine tüm süreç önceden belirlenmiş teknik detaylar veya mukaveleler etrafında şekillenirdi. İlgili dairelerin, şubelerin, komisyonların, heyetlerin ya da komutanların belirlemiş olduğu bu detaylar, tedarik edilecek ürün ya da hizmetlerde aranan özellikler olarak dikkat çekerken aynı zamanda tedarik usul ve yöntemlerini de içerirdi. Kısacası ne istendiğinin özellikleriyle birlikte bilinmesi ve satın alma sürecinin belirli standartlar ile yürütülmesi modernleşmenin başladığı dönemlerde gelişen teknoloji neticesinde usuldendi.

Mahan, denizcilik gücünde üretim yeterliğine büyük önem atfetmişti. Zira milli üretim olmadan tüm ihtiyaçların hariçten tedariki mali sorunlar yanında ülke savunmasını zora koşar. Büyük oranda dışa bağımlılık uygun paranın ihtiyacını gerektirdiği kadar malzeme kıtlığına sebep olacağından ihtiyaç duyulan sistemin çalışmasını engeller. Üretim kabiliyetinin büyük ölçüde teknoloji ile eşdeğer olduğu modernleşme

başlangıcında Osmanlı Devleti gibi bunun dışında kalmış olan devletler için dışa bağımlılık bir sarmal şeklini almıştı. Bu sarmal teknolojik süreklilik içinde kendini sürekli tekrar eden bir özelliğe sahiptir. Bu nedenle kısa zaman içinde milli kaynaklarla üretim yapma becerisi uygulama alanı bulamayacak bir düzeye geriler. Bunu, Osmanlı bahri üretim kabiliyetlerinin zaman içindeki seyrinde izlemek mümkündür.

Satın alma ya da üretim yöntemiyle temin edilen malzeme ve eşyaların ana depo ve ambarlarda stoklanması, ihtiyaç duyan birimlere gerektiği zaman ve şekilde ulaştırılması için önemli bir faaliyetti. Temin edilen tüm malzemeler, son kullanıcıya ulaştırılmak üzere merkez ve taşra tersânelerinde, gemilerde, komodorluklarda veya taşra ambarlarında stoklanabilirdi. En büyük stok, Tersâne-i Âmirede bulunan elbise ambarı, gayri mamul ambarı, erzak ambarı gibi çok çeşitli ambarlarda olmuştu. Örneğin kömür Tersâne-i Âmirenin kömür ambarında sürekli bir şekilde stoklanıp İstanbul'da hareket eden gemilerin ambarlarına, taşrada ihtiyaç duyan gemilerin ambarlarına ya da mevkilerde bulunan kömür ambarlarına depolanmak üzere nakledilirdi. Satın alınan her türlü malzemenin stoklanmadan ya da doğrudan dağıtılmadan evvel kontrolü ve muayenesi de muayene komisyonları tarafından yapılmaktaydı. Nizâmlara göre ambar ve mağazalara ulaşan malzemenin teslim alınması, uygun şekilde stoklanması ve uygun oranlarda nakledilmesi gerekmektedir. Ambarlarda malzeme giriş çıkışları yazılı bir şekilde kontrol altında tutulduğu gibi bu ambarlar dönem dönem tetkik edilmekteydi. Stoklamada uygun koşulların sağlanması ve muamelatın doğru yapılması çok önemli olduğundan bu yeterlikler kontrol edilirdi. Zira stok tutmak, özünde maliyetli bir işlemdir. Fazla alıp yedeklemek, yedeklenenlerin bakımı, gerekirse onarımı, bozulmadan korunmasında karşılaşılan zorluklar gibi stoklanan her çeşit eşya ve zahirede sorunlar ortaya çıkabilirdi. Tezin ilerleyen bölümlerindeki örneklerde görüleceği üzere, peksimet ya da un bozulabiliyor, kömür stok mahalinde alev alabiliyordu. Bu şekilde yok olma riski de açık bir maliyetti. Satın alma ya da üretim sonrası tedarik edilen malzemenin stoklanabileceği gibi doğrudan ihtiyaç duyan birime nakledilmesi ve o birimde bulunan ambarlarda depolanması da söz konusu olabilirdi. Yukarıda da ifade edildiği gibi hava makinası veya makina parçası gibi süreklilik arz etmeyen malzemeler bu işleme örnek olarak verilebilir. Zira talep eden birim için satın alınıp doğrudan ona ulaştırılabilirdi.

Tersâne-i Âmirede bulunan ambarlarda görevlendirilmiş memurlar tarafından ambar mevcutları, devredenleri, satın alınan ve harcanan oranların kaydedildiği

defterlerde ambar muhasebesi tutulur ve mali olarak takip edilirdi. Bahriye salnâmelerine göre bu ambarların memur sayıları yıldan yıla değişiklik göstermekteydi. Mamul ambarı, gayrı mamul ambarı, zahire ambarı, elbise ambarı, meşe kömürü ambarı, mühimmat ambarı DTA'da bulunan evraklarda sıklıkla karşılaşılan ambarlardır. Elbise ambarı memurları, Bahriyede görevli subay ve erlerin ihtiyaç duyduğu yazlık ve kışlık elbise ve ayakkabıların Bahriye Meclisinin verdiği onaylı miktara göre imal edilmesinden ve ambarda istiflenmesinden mesuldü⁴⁵¹. Zahire ambarı için çıkarılan görev talimatı on beş madde olup belgenin kötü durumu nedeniyle tamamı okunamamıştır⁴⁵². Bu vazifenâmeye göre zahire ambarı memuru; ambarda bulunan itlaf, israf ve ambarın düzen ve temizliğinden, nem ve rutubet olan yerlerde malzemenin istifinden dolayı her çeşit bozulmadan sorumluydu. Ambarların iç ve dış temizliğini yaptırıp teslimi kontrat şartlarına uyan her çeşit erzak ve eşyayı iskeleden ambara taşıtmak onun göreviydi. Asker tayinatıyla levâzımâtı olarak her ne satın alınırsa Şûrâ-yı Bahriye tarafından kabul edilmesi gerekirdi. Bütün satın alma faaliyetlerinde görüldüğü üzere malzemenin numunesi Muâyene Komisyonunda bulunurdu. Bu numuneler, zahire ve eşya kontratlarına istinaden Tersâneye teslim edilen her malzeme ile uygunluk kontrolü için kullanılırdı. Bu komisyon tarafından onaylanan malzemelerin ilgili ambara aldırılması ve mutabık olunmayan malzemelerin îadesi şartı onun sorumluluğundaydı. Uygun olmayan mal alınır ve muayeneye istinaden uygunsuzluk teyit edilir ve ispatlanırsa muayene memuruyla beraber ambar memuru da sorumlu olduğundan alınan her nevi erzak ve eşyanın numuneye uygunluğunun kontrolü ambar memurunun da göreviydi. Yine aynı belgede fırın ve tevzîat talimatı bulunmakta ise de evrakın devamına ulaşılammıştır.

1880 yılında uygulanmaya başlayan yeni nizamnâmeden evvel geçerli olan 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'ne göre erzak ve diğer ambarlarda bulunan malzemenin satın alınması ve tüketimi, ilgili düzene uygun olarak yapılmalıydı ve takip sorumlusu ikmal personelinindi. Oldukça önemli olan bu hususta hile yapan olursa cezalandırılırdı⁴⁵³. Tersâne ambarlarında stoklanmış olan bu malzemelerin bazıları Tersâne-i Âmirede bulunan fabrika ve atölyelerde üretilir bazıları ise ihâle yöntemi yoluyla temin edilirdi.

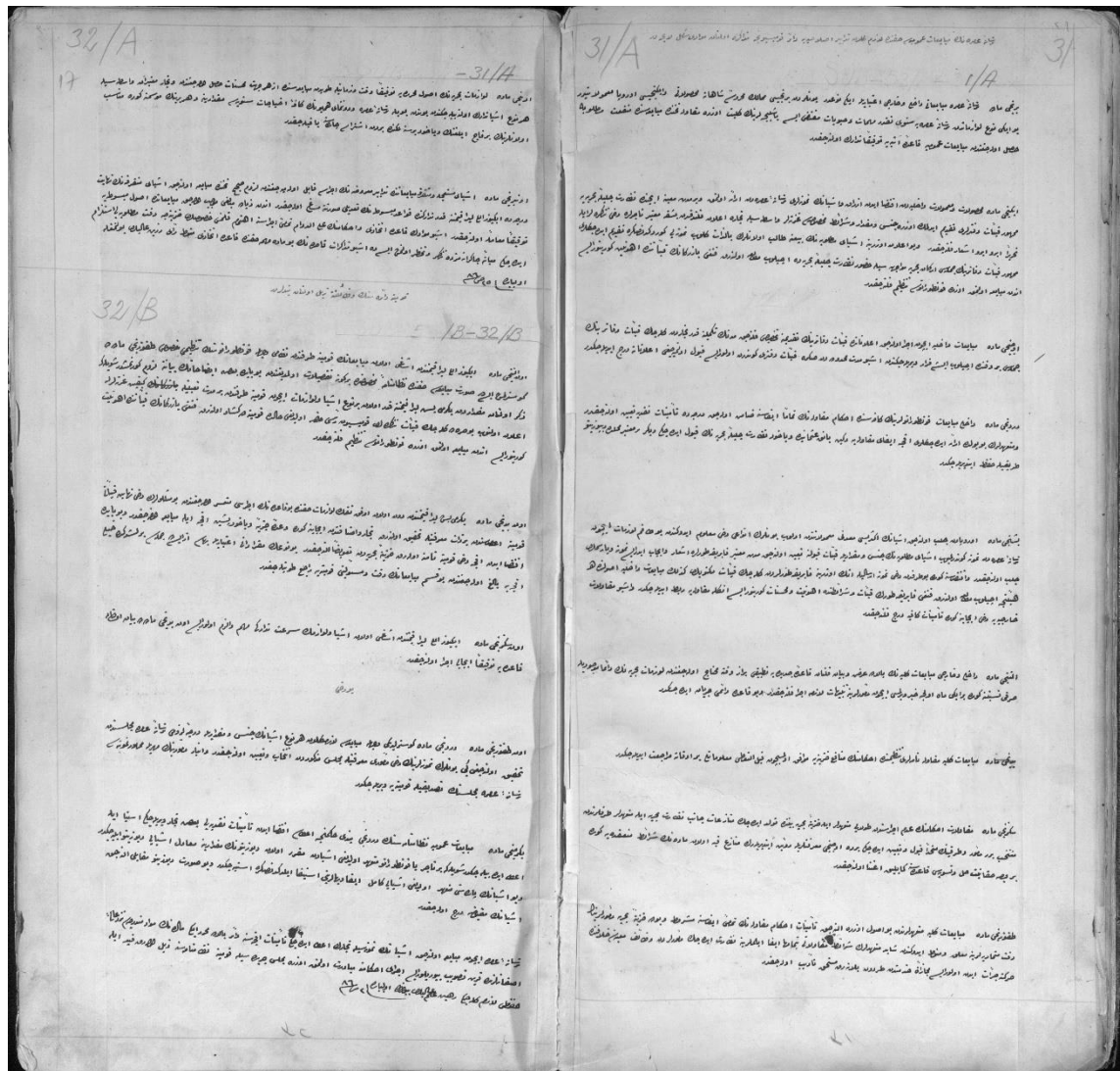
Satın alma işlemlerinde belirli usuller varlığını korurken ek düzenlemeler her zaman yapılmıştır. Bahriye Nâzirliği kurulduktan sonra da Bahriyede gerçekleştirilen

⁴⁵¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 44.

⁴⁵² DTA, Muhasebe, Dosya No: 826, Sayfa No: 3, 4.

⁴⁵³ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 44.

satın almalar hakkında bir dizi değişiklikler olmuştu⁴⁵⁴. Bu değişikliklerden ilki Mübâyaat-ı Umumiye Nizamnâmesi'nin 4. bendine göre ihâleyi kazanan müteahhidin nakit teminatı yerine anlaşma eşyası ile de teminat verebilecek olmasıydı. 1869 yılında alınan bu karara göre bir tacir kontratta belirtilen eşyadan depozito miktarı kadarını depozito olarak bırakırdı. Müteahhit tüm sorumluluğu gerçekleştirdiğinde depozito olarak verdiği eşyanın parasını alırdı. Yine aynı belgelerde bahsi geçen usul ve yöntemler, Bahriyenin mübâyaa sistemini anlamak açısından önem taşımaktadır. 1869 yılı itibarıyla Tersâne-i Âmire için gerçekleştirilecek satın almaların ıslahına ilişkin tedbirlerin belirtildiği bu lâyiha, on bir maddeden oluşup aşağıda sunulmuştur.



Arşiv Belgesi 1- DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 53B, Sayfa No: 31A

⁴⁵⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 52A, Sayfa No: 19A, 20A, 21A, 22A; Mecis-i Bahriye, Dosya No: 53B, Sayfa No: 31A.

Hariçten ve dahilden yapılacak tüm tedarik ve satın almalar hakkında yol gösterici bir özellik taşıyan bu talimat, her türlü toplu alımların gerçekleşmesini teşvik edici bir özelliğe de sahipti. Dahilden satın alınacak eşya ve erzak numunelerine sahip Tersâne-i Âmire, ihtiyaç duyduğu eşya ve erzakın teknik özelliklerini gazeteler vasıtasıyla tüccara ilan ederek ve aynı zamanda itibarlı tüccarlara ayrı ayrı tezkereler göndererek mühürlü fiyat defterleri vermeleri için bir süre belirtirdi. İlan üzerine eşya ve erzak satmak isteyen müteahhitler bizzat gelip numuneyi gördükten sonra kapanış tarihine göre mühürlü fiyat defterlerini verebilir ve son başvuru tarihinden sonra tüm teklifler katılımcıların huzurunda (Bahriye Nezâretinde) açılırdı. En uygun teklife sahip müteahhit ile kontrat yapılırdı. Kapalı zarf usulü ihâle olarak görülebilecek bu usulde kazanan müteahhit, sorumluluğunu gerçekleştireceğini gösterecek bir teminat vermek zorundaydı. Bu teminat Bank-ı Osmânî ya da Nezâretin uygun gördüğü farklı bir mahalde depozito adıyla saklanacaktı. Avrupa'dan alınacak malzemelerin ekserisinin çok çeşitli madeni mamul olacağından dolayı bu levâzımât için Tersâne-i Âmirede numune bulunmazdı. Fakat gerektiğinde bu eşya veya malzemeye ilişkin resim ve numune muteber fabrikalardan temin edilebildiği gibi Tersâne-i Âmire tarafından da sağlanabilirdi. Cins, miktar ve fiyat bilgilerini içeren bu teklifler de diğerlerinde olduğu gibi Tersâne-i Âmire tarafından kabul edilip tamamı bir heyet önünde açılırdı. Mukavelelerin yazılması sırasında avukatlara müracaat edilirdi. Mukavele şartlarının yerine getirilmemesi durumunda öncelikle arabuluculuk sisteminin uygulanması gerekirdi. Satın almalar ve teslimat sırasında muayene memurlarından görevlerini eksiksiz yerine getirmesi beklenirdi. Aksi halde görevden alınmaları dahil birtakım yaptırımlar söz konusu olurdu. Yine aynı belgede acil satın alma ihtiyacı olması durumunda burada sıralanan tedbirlerin gerçekleştirilemeyeceği de düşünülmüştü. Bu nedenle 250 liraya kadar olan acil satın almalarda bu usuller uygulanmayabiliyordu.

Bahriye Komisyonundan çıkan mazbataya göre Tersâne-i Âmireye satın alınacak erzak ve eşya için Bahriye Meclisi marifetiyle seçilen mühürlü numunelerin komitede saklanması ve azadan muayene edecek görevlilerin bu numunelerle kuralara uygun muayene yapması sonrası numuneyi tekrar geri götürüp yerine koyması nizamnâmenin 10. maddesine uygun olarak yapılan bir işlemdi. Bu işlerin yıl içinde alınan bir kararla komite yerine Muâyene Komisyonu tarafından yapılacak olması dolayısıyla bu maddenin komisyon nizamnâmesinden çıkarılması istenmiş ve bu talep Bahriye Meclisine

gönderilmişti. Bu zeyil isteğine Bahriye Meclisinin 2 Ocak 1873 tarihinde olumlu cevap vermediği görülür. Zira kurulan Muâyene Komisyonunun, kendilerinin bir şubesi olarak çalışacağından ilgili nizamnâme maddesinin aynen korunması istenmişti. Satın alınacak eşyaların numunelerinin ise ilgili ambarlarda korunması kabul edilip ilgili her mevkiye ve mahzenlere bu hususun bildirilmesi muhasebe tarafına havale edilmişti⁴⁵⁵.

Gemi, mühimmat, makina, zahire ve sair ihtiyaçların satın alma ve mukavele şartları kontrolü için komisyon oluşturulması gereken durumlarda farklı dairelerden subay ve memurlar bir araya getirilir ve komisyonlar teşkil edilirdi. Bu komisyon üyeleri gerektiğinde maaşlı olarak görev verilen bilgisine güvenilir kişilerden de oluşabilirdi⁴⁵⁶. Şartnâmelerin oluşturulması veya hâlihazırda istenilen teknik şartların kontrolü gibi koşulların teminine çalışan bu komisyonlar farklı zamanlarda farklı süreler çerçevesinde bir araya getirilir ve görev sonunda dağıtılabılırdi. Bu nedenle hem Nezâret kurulmadan önce hem de kurulduktan sonra satın alma faaliyetleri için birçok komisyonun kurulduğu görülmektedir. Malzemede istenen ölçü ve standartlar belirlenir ve bu kapsamda ilgili belgeler hazırlanırdı. Zamanla ölçü ve standartların değişimi bu komisyon kararlarını etkiledi. Örneğin bütün satın almaların ve sarfiyatının yeni kabul edilen ölçülere uygun şekilde yapılması 1883 yılında bir irâde ile bildirilmişti⁴⁵⁷.

Tedarik süreçlerinde ana yöntemlerden biri olan müteahhit aracılığıyla tedarik yöntemi, arşiv belgeleri üzerinden örneklendirmek suretiyle açıklanmıştır. Bahriye muhasebesi tarafından 1885 yılında tutulan gayrı mamul ambarının mübâyaa kontrat defterinde görüldüğü üzere bu defterler, yiyecek, yakıt, ilaç gibi çeşitli ikmal malzemeleri tedariki ve ambarlar hakkında güncel durum bilgisi sunmaktadır. Ayrıca hariçten satın alınan gemi ve diğer teknik malzemeye ait kontratların da bulunduğu bu defterler tam bir seri şeklinde olmadığından burada örneklendirme suretiyle açıklanmıştır. Verilecek örneklerden biri kendir satın alımı hakkında yapılan anlaşmaya ilişkindir. Şûrâ-yı Bahriye tarafından gerçekleştirilen ilamda kendir ihâlesini müteahhit Apik Efendi'nin kazanması nedeniyle kendirin nasıl satın alınacağı ve kaç parçada ödeme yapılacağı anlaşmada yazılmıştı. Kendir satın almasında olduğu gibi, defterde bulunan diğer mübâyaaaya ilişkin her ilâm, bu ilama ait kontratın ve imzaların eklenmesiyle tamamlanmıştı. Tersâne-i Âmirenin ihtiyaç duyduğu Ünye ve Fatsa kendiri hakkında tanzim olunan mukavele,

⁴⁵⁵ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 53B, Sayfa No: 31A.

⁴⁵⁶ BOA, HH. İ., Dosya No: 183, Gömlek No: 59.

⁴⁵⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 815, Sayfa No: 24.

bahsi geçen Apik Efendi ve Şûra-yı Bahriye arasında imzalanarak geçerliliğe ulaşmıştı⁴⁵⁸. Bu kontratın bentleri incelendiğinde belirli bir prosedür ortaya çıkar: Müteahhitten numune alınır (ya da Nezâret talep ettiği ürünün numunesini kendisi belirler), numunenin uygunluğu teyit edilir, tedarik süresi ve miktarı belirlenir, ödeme defaten olmayacaksa hem ödeme hem teslimat taksitlere bölünürdü. Her parça teslimat sırasında Muâyene Komisyonu marifetiyle uygunluğa konu olurdu ve eşya numuneye uygun bulunursa teslimat kabul edilip ambarlara alınırdı. Şayet içinde uygun olmayan bir miktar varsa teslimat reddedilir ve uygun şekilde teslim edilmesi istenirdi. Her sözleşmenin gümrük resmi ve nakliye bedellerine ilişkin sözleşme farklı olabilmekle birlikte kendir örneğinde gümrük resmi ve Tersâne-i Âmire gemilerine teslim kadar tüm nakliye bedeli kontrat sahibine aitti. Fakat bu tezde farklı bölümlerde de görülebileceği üzere bazı eşyalarda (kömür örneğinde olduğu gibi) tersâne ya da gemi teslimi fiyat alınmaktaydı. Bu durumda varsa kanal ücretleri, nakliye ve yükleme masrafı gibi tüm masraflar müteahhide ait olurdu. Kontratlar satın alma bedeli ve ne şekilde ödeneceğine ilişkin bilgi bulunurdu. Bazı ödemeler doğrudan Bahriye Hazinesinden yapılırken bazıları Maliye Hazinesine havale edilirdi. Mukavelede tarafların sorumluluk ihlaline ilişkin sonuçlar da yazılırdı. Müteahhidin mukavele zarfında eşyanın tamamını teslim etmeme durumu ya da eksik veya kusurlu eşya teslim etme durumunda Bahriye Nezâretinin izleyeceği yollar değişiklik gösterebilirdi. Kendir örneğinde müteahhidin kusurlu mal teslimi ya da kendiri zamanında teslim edememesi gibi olumsuz bir sonuçla karşılaşılması durumunda, Tersâne-i Âmire protesto ve ihtarnâme yöntemlerine gerek duymadan bu miktar kendiri hariçten satın alabilecek ve doğan tüm zarar müteahhit tarafından tazmin edilecekti.

Bu sözleşmeler iki nüsha olarak düzenlenir ve taraflarca imza edilirdi. 1886 yılında Preveze Komodoru tarafından Preveze’de bulunan erzak müteahhidi hakkında verilen bilgiye göre⁴⁵⁹ bölgede bulunan müteahhitler kendi mührüne sahipti. Bu mühür, makbuzların muhasebelerini tutanlar tarafından tanınır ve bilinirdi. Herhangi bir şekilde kaybolan mührün yerine yenisi yapıldığında yeni mühür ilgililere bir kâğıt üzerine basılmak suretiyle verilirdi. Mühür, Bahriye Yoklaması kayıtlarında saklanırdı. Müteahhitler satışını yaptıkları erzaka ilişkin düzenledikleri makbuzlara bu mühürleri basardı.

⁴⁵⁸ DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 2.

⁴⁵⁹ DTA, Islahat, Dosya No: 14, Sayfa No: 118.

Şûrâ-yı Bahriye sözleşmenin detaylı açıklamasını yazdığı mazbataya bu sözleşmeyi ekleyip Nezârete arz ederdi.

Kendir örneğinde görüldüğü üzere, Tersâne-i Âmire ihtiyaç duyduğu ürünü ve miktarı gazetede ilan etmiş, bu ilana yalnızca Apik Efendi teklif vermiş ve başka talip olmadığından yalnızca onun teklifi değerlendirmeye alınmıştı. Verdiği fiyatın rayiç fiyat olduğu görülmüş ve fiyatta mutabık kalınmış, o nedenle mübâyaasına karar verildiği ifade edilmişti.

Mühürlü sözleşmeler ayrıca kurumsal muamelat için hem Muâyene Komisyonuna hem de Bahriye Muhasebesine havale edilirdi. Bu defter üzerine alınan notlara bakıldığında her teslimatın tarih ve miktarları ayrı ayrı kantar ve kıyye hesabı üzerinden not altına alınarak burada da takip edilmişti.

Bahsi geçen kendir sözleşmesine ek olarak yine aynı defterden iki farklı kontrat incelenmiştir. Bunlardan biri, yazlık elbise için 43.200 metre gömleklik ve 43.180 metre pantolonluk İngiliz kirpası⁴⁶⁰ kontratı⁴⁶¹, diğeri de 800.000 kıyyelik İngiliz pirinci kontratıdır⁴⁶².

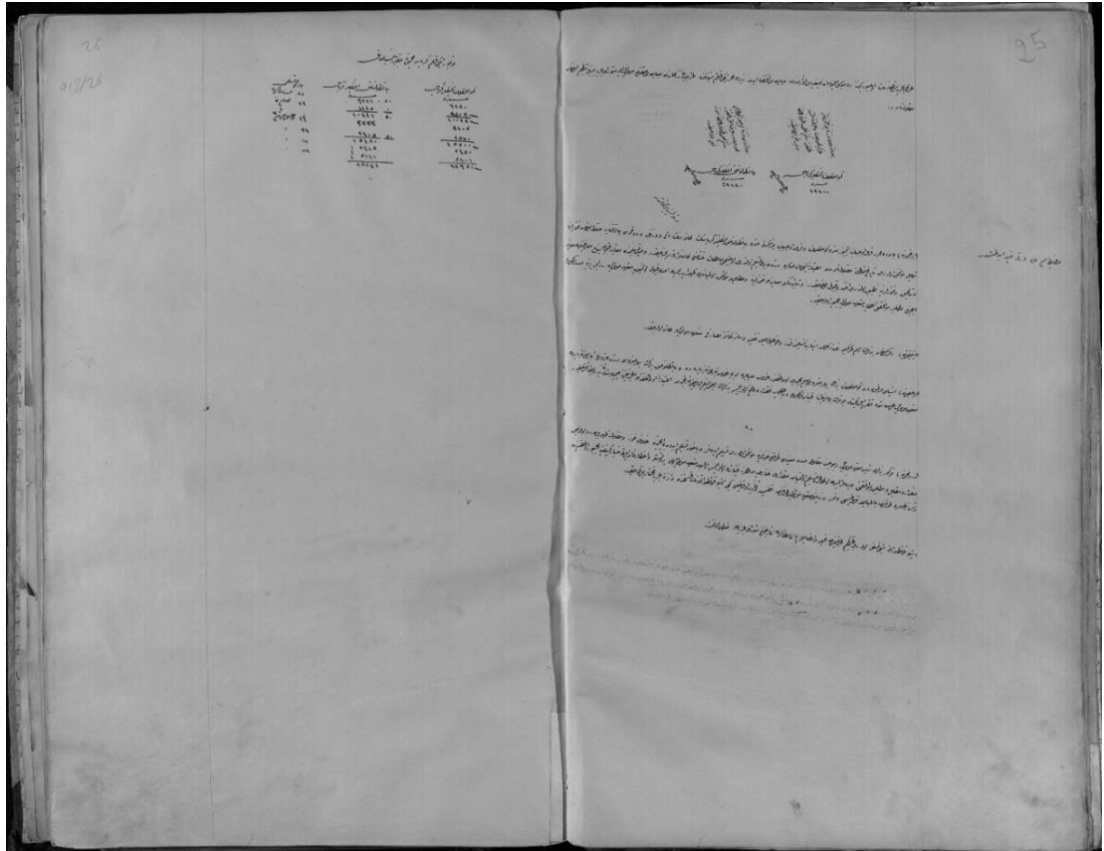
Bu kontratlar, aşağıda sunulmuş olup ilk kontrat tacir Travib ile ikinci kontrat ise Hacı Ahmed Efendi⁴⁶³ ile imzalanmıştır. Her iki kontratın da malzemeye ilişkin detay ve fiyat bilgileri hariç tüm diğer bentleri kendir mübâyaası ile benzer özelliktedir.

⁴⁶⁰ Kirpas, bir çeşit ham bez olup elbise altı ve gömlek gibi çeşitli kıyafetlerin üretiminde kullanılmaktaydı. Çoğunlukla İngiltere'den ithal edilmekte olan bir kumaştı.

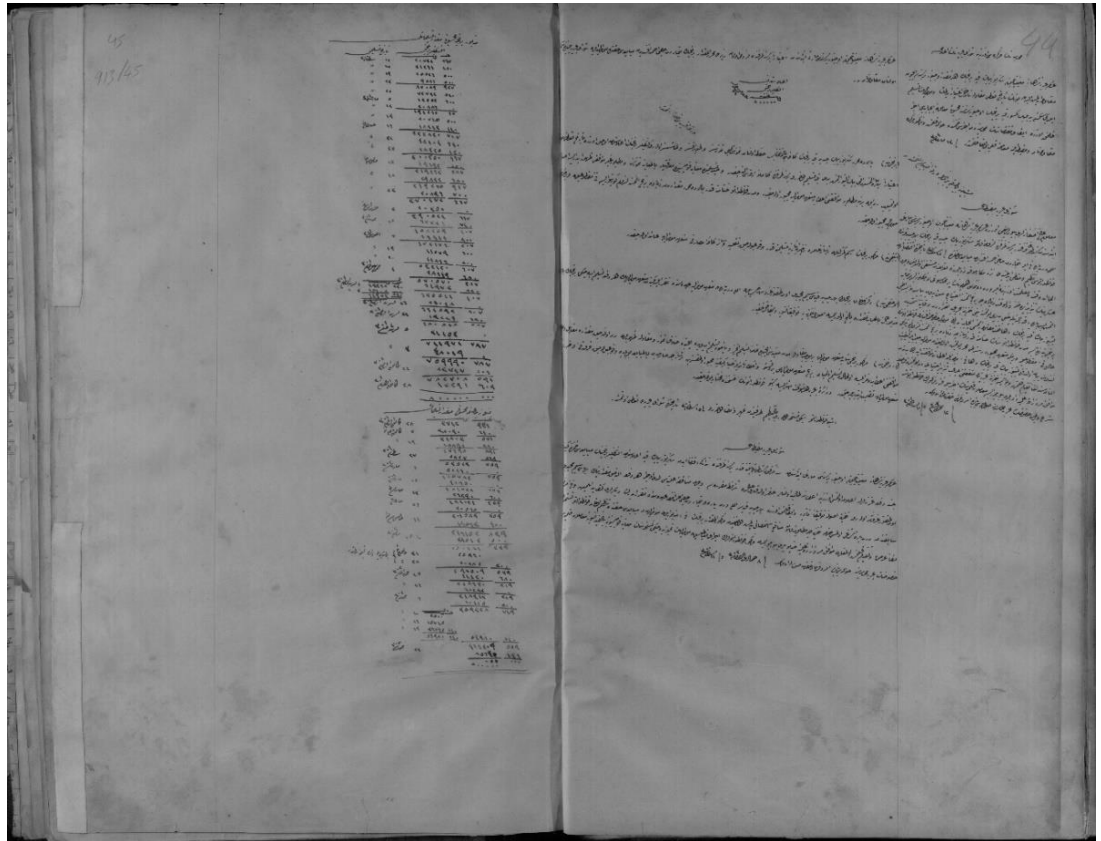
⁴⁶¹ DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 25.

⁴⁶² DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 44.

⁴⁶³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1424, Sayfa No: 121. Bu belge yapılan sözleşmeyle ilgili teslimat gibi bilgileri içerir.



Arşiv Belgesi 2- DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 25



Arşiv Belgesi 3- DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 44

Kontratların birinci bendinde; satın alınan malzemelerin teknik özellikleri, teslim süreleri, numunelerine uygun olarak teslim şartı, her teslimin Muâyene Komisyonu tarafından kontrol edileceği, numunelere uymayan ürünlerin reddedileceği, iade edilen bu ürünlerin uygun şartları taşıyan ürünlerle tamamlanacağı belirtilmişti. Pirinç alımında görüldüğü üzere bazen birinci bendin devamına aynı yılda gerçekleşebilecek ek taleplerin aynı fiyatın teminine ilişkin bir şart eklenirdi.

Kontratların ikinci bendinde; gümrük vergisi dahil eşyanın ambara teslimine kadar tüm nakliye ve sair giderlerin müteahhide ait olduğu belirtilirdi.

Kontratların üçüncü bendinde; meblağın hesaplanma kuru, ki bu anlaşmalarda sim mecidi 19 kuruş hesabı kullanılmıştır, ödeme şekil ve usulü ile ödemeyi yapacak kurum belirtilirdi.

Kontratların dördüncü bendinde; ürünlerin teslimi zamanında olmazsa veya numuneye uygun teslim yapılmazsa müteahhidi protesto ve ihtara gerek kalmaksızın Tersâne-i Âmirenin o ürünü piyasada bulup satın alabileceği ve fiyat farkından bir zararı söz konusu olursa müteahhit tarafından tanzim edileceği belirtilmekteydi. Ayrıca bu maddeye böyle bir durumda sözleşmenin Dâire-i Bahriye⁴⁶⁴ tarafından tek taraflı feshedebileceği de yazılırdı.

Anlaşmanın sonunda kontratın iki nüsha tanzim edildiği ifade edilerek taraflar açıkça yazılır, böylece müteahhit ve Şûrâ-yı Bahriye tarafından imzalanır, imza tarihi yazılır ve imza yeri Şûrâ-yı Bahriye olarak belirtilirdi.

Kontrat bentleri dışında yine aynı sayfada bu satın almaya ilişkin ilâm, gazete duyurusu, ihâleye icabet edenler ve ihâle detayları hakkında bilgi verildiği gibi kontrata konu malzemenin teslim tarih ve miktarlarının özeti de bulunmaktaydı. Şûrâ-yı Bahriye mazbatasında görüldüğü üzere, tanzim olunan kontrat kaydedilmek üzere Muâyene Komisyonuna gönderilirken Bahriye Muhasebesine de havale edilirdi.

Burada belgeleriyle örneklendirilmiş olan bu sistemin her zaman, her yerde ve her bölgede titizlikle işlediğini söylemek çok mümkün değildir. Özellikle Bahriye Nâzırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa zamanında Bahr-i Ahmer ve Basra bölgeleri sürgün yeri olmuştu. Bu tarz yerlerde sistem dışına çıkışlara daha çok rastlanması da mümkündü. Zira bu dönemde uygunsuz satın almalar onaylanabiliyor, bozuk tayınatın çıkması gibi

⁴⁶⁴ Bu çalışmanın birinci bölümünde kurumsal yapı gösterilirken Levâzım Dairesinin bir süre Şûrâ-yı Bahriye'ye ilhak edildiği belirtilmişti. O nedenle prosedürü de bu daire takip etmekteydi.

sonuçlar görülebiliyordu. Uygulanması gereken standartlar ilgili komisyonlar tarafından temin edilse dahi Bahriye ambarlarına et, un gibi gıda maddelerinin en kötülerini satın alınabilirdi⁴⁶⁵. Bazen ise sürecin uzun ve meşakkatli oluşu ek kararlar alınmasını gerekli kılıyordu. 1912 yılında Meclis-i Vükelâ tarafından alınan bir karara göre gerektiğinde 1.000 kuruşu geçen satın almalar bilâ-münâkasa yapılabilecekti. Bu karar Nezâretlere bildirildikten sonra Bahriyenin çeşitli fabrikalardan bazı satın almalar gerçekleştirdiği görülmektedir⁴⁶⁶.

Tedarik dahilden (iç kaynaklar) ve hariçten (dış kaynaklar) sağlanırdı. Diğer bir deyişle, tedarikte iç kaynakların kullanılması kadar harici kaynaklar da kullanılırdı. Dahili yöntemler, iç üretim, kurumlar arası satın alma (Kara Kuvvetleri ve Tophâne-i Âmire ile ortak ihâleler⁴⁶⁷ vb.), yerli müteahhitler aracılığıyla tedarik, kuvvete yapılan bağışlar gibi toptan ya da perakende olmaktaydı. Ana lojistik noktası olan Tersâne-i Âmirede bulunan ambarların tedarik yöntemlerinden bir diğeri aşar malının bir kısmının doğrudan buraya getirilmesiydi. Bahriye askerleri için belirlenen oranlarda ve belirli bölgelerden gelen buğday ve arpa gibi ürünler çeşitli tarihlerde vapurlarla taşınırdı. İstanbul'a varan gemiler Tersâne-i Âmirede bulunan Tahniye İdâresi ve Şa'ir Ambarı gibi ambarlara yükünü boşaltıp tekrar tedarik için seyre çıkarlardı. Ürünlere ilişkin tutarlar ilgili yılın muhasebesine işlenmek üzere Bahriye Hazinesi tarafından ödenirdi⁴⁶⁸. Yine bu yöntem kapsamında personele verilen et tayinatlarının tedarik yöntemi örneklendirilebilir. Tersâne-i Âmireye et sağlayan meralardan bazıları Rumeli'de bulunmaktaydı. Tüm dairelerin et ihtiyacını karşılamak için Rumeli'de tahsis olunmuş meralar mültezimler arasında bölüştürülmüştü. Bunların içerisinde askerlerin ihtiyacı için ayrılmış olan alanlar yeterli gelmediğinde müteahhitlerin elinde bulunan meralardan uygun miktarın terki ve paylaşılması söz konusu olabiliyordu. Bu iş için tüm dairelerden birer memur olmak

⁴⁶⁵ Yüce, a.g.e., s. 100.

⁴⁶⁶ BOA, BEO., Dosya No: 3994, Gömlek No: 299550; Dosya No: 4013, Gömlek No: 300934.

⁴⁶⁷ 28 Temmuz 1870 tarihli Takvîm-i Vekâyî' ilanlarında askerler için 130 bin çift yün çorap ile 20 bin kıyie nohut ihâlesi açıldığı belirtilmiş ve ihâleye katılmak isteyenlerin Dâr-ı Şûra-yı Asâkiriyyeye gelmeleri talep edilmişti. 1907 yılında Sadâretten Nezârete ve ilgili diğer kurumlara bildirildiği üzere üç milyon kıyie peksimet, malum miktarda Amerikan bezi, yirmi sekiz adet seyyar hastane takımı, iki adet telsiz telgraf makinası ve yetmiş adet askeri telefondan oluşan levâzımât-ı askeriye tedariki ile redif taburu merkezlerine telgraf hatları ve demiryolları için gerekli edevat, Rumeli'deki askeri yolların yapılması ile Bandırma ve Tekfurdağı'nda iskele yapılması için irâde çıkmıştı. Fakat irâdenin gereği hâlâ yapılmadığından kısa zaman içinde re'sen irâde çıkarılmıştı (BOA, BEO, Dosya No: 3058, Gömlek No: 229323). Arşiv belgelerinde bazı ikmal süreçleri tüm askeri kuvvetleri ilgilendirebilmekteydi. Fakat bu ortak ikmal süreçleri detaylı bir şekilde incelenmemiştir.

⁴⁶⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 315, Sayfa No: 10.

üzere bir komisyon kurulur, bölge meraları incelenir ve askerin et ihtiyacı için mera alanları yeniden belirlenmesi suretiyle genişletilirdi. Bu alan Tersâne-i Âmire, Tophâne ve Nizâmiye arasında paylaştırılıp ilgili kurumlarda muhasebeleşirdi⁴⁶⁹. Tersâne-i Âmire için Delilbaşı, Kuleli ve İpsala ile havalisinde bulunan kışlaklardan olmak üzere hayvanlar ayrılır ve Tersâne-i Âmire Muhasebesi tarafından muhasebesi yapılırdı.

Bu tedarik yöntemleri daha önce de bilindiğinden aşına olunan yöntemlerdi ve ihâlesiz bir şekilde müteahhitlerin belirlenmesi durumunda mahalli memur ya da vatandaştan şikâyet telgrafları gönderilirdi⁴⁷⁰. Dolayısıyla belirlenen düzenin değişmesi durumu dikkat çekebilmekteydi. Her tür şikâyetin dikkatle incelendiği, sonucuna göre gereken cezanın verildiği veya müteahhidin uyarıldığı görülmektedir. Örneğin, Dâire-i Bahriye karşısında bulunan beylik fırın müteahhidi Edhem Efendi'nin Kasımpaşa Uzunyol'da açtığı fırında yarım ve bir kıyyelik ekmek imal edip sattığı⁴⁷¹ fakat burada satılan ekmeklerin kırkar gram eksik yapıldığı bildirilmişti⁴⁷². Bu tarz şikâyetler de dikkate alınan şikâyetler arasındaydı. Eski ile yeni tedarikçi arasında ortaya çıkacak husumetlere karışılmadığı olabiliyordu. Diğer taraftan sözleşmeye uygun hareket etmeyen bir müteahhide Nezâret tarafından dava açılabilirdi. Ayrıca malzeme ya da para kaçırdığı için dava açıldığı olurdu⁴⁷³. Müteahhide Nezâret tarafından giden uyarılar bir yana, müteahhitler de sözleşmeden çekilebiliyordu. Örneğin 1909 yılında Bahriye yağ müteahhidinin, taahhüdünden çekilmesi sonucu Bahriye Nezâreti başka yollardan yağ bulmak zorunda kalmıştı. Konuyla ilgili ise kanuni takibatın Heyet-i Umûmiye tarafından başlatıldığı görülmüştür⁴⁷⁴. Savaş zamanlarında ise müteahhidin savaşılan devlet mensubu olması durumunda mukavelenin feshi de söz konusu olabilmekteydi. İtalya tebaasından Bahriye ekmek müteahhidi için 1911 yılının ekim ayında hukuk müşavirliğinden alınan mütalaaya göre mukavelenin gerçekleşmesine dair şüphe ve tereddütler doğabileceğinden ve ortada bir mücbir sebep olduğundan imzalanmış olan sözleşmenin feshinde bir sakınca yoktu. Yine de Sadâret bu bilgiyi sağlarken mukavelenin feshi ya da devamı kararını Bahriye Nezâretine bırakmıştı⁴⁷⁵.

⁴⁶⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 558, Sayfa No: 1.

⁴⁷⁰ BOA, BEO., Dosya No: 371, Gömlek No: 27757; Dosya No: 329, Gömlek No: 24640.

⁴⁷¹ BOA, BEO, Dosya No: 3321, Gömlek No: 249070.

⁴⁷² BOA, BEO, Dosya No: 3305, Gömlek No: 247808.

⁴⁷³ BOA, HR. SFR. 3, Dosya No: 707, Gömlek No: 29.

⁴⁷⁴ BOA, BEO., Dosya No: 3676, Gömlek No: 275648; Dosya No: 3773, Gömlek No: 282959.

⁴⁷⁵ BOA, BEO., Dosya No: 3942, Gömlek No: 295624.

Diğer taraftan, görevini hakkıyla yerine getiren müteahhitlere ise nişan verilirdi. 1910 yılında İmâlât-ı Bahriye müteahhidi olan Mösyö Pera Öjiye'ne havuzların tamiri ile liman inşalarındaki başarısından dolayı dördüncü rütbeden Mecidi Nişanı verilmişti⁴⁷⁶. Mehmed Ağa, Hacı Yorgi, Somaripa, Mişon, Sabatay ve Teofilos Efendiler 1890'lı yıllarda Bahriye müteahhidi olarak karşımıza çıkan tüccar olmakla birlikte başarıları nedeniyle her birine rütbe-i sâlise tevcih edilmişti⁴⁷⁷.

Harici kaynaklar ise, yabancı deniz kuvvetleri, yabancı tersâneler, yabancı müteahhitler gibi yurt dışında konuşlanmış askeri ya da ticari birimlerden yapılan satın almalar idi. Fakat bu tarz tedarikin artışı, pek doğaldır ki dışa bağımlı bir modernleşmeyi ifade eder. O nedenle ki, 1890 yılında görüldüğü üzere, devletin satın alması gereken eşyaların Devlet-i Aliyyeden olan tüccarlar tarafından sağlanmasına ilişkin kararlar alınabiliyordu⁴⁷⁸.

Müteahhitler aracılığı ile içeriden satın alma ve hazır mamul tedarik süreçlerinde iç ve dış kaynaklar ortak değerlendirilse de modern çağda lojistik hizmetler daha ziyade endüstriyel üretim ile ilişkilendirilir⁴⁷⁹. Dolayısıyla teknoloji kapsamında ve yüksek miktarlarda üretim becerisi gereklidir. Teknolojik yenilikleri destekleyecek yerli imalat sağlanamadığında büyük ölçüde endüstriyel üretimden bahsetmek söz konusu olamayacağından Osmanlı modern denizciliğinde daha çok hariçten tedarik faaliyetleri görülmektedir. Ülke içi üretim kapasitesi mali büyüklüğü olmayan bir durumdaydı. Bu imalata ilişkin bazı örnekler verilebilir. Abdülaziz döneminde namlu yapımı için torna fabrikaları, harp gemileri için istimbot inşası, makina silindirlerinin imalatı, çekmeli su dubası yerine su gemisi inşası, mayın yapımı, yangın dubası inşası, gemi demir ve zinciri imalatı gibi gelişmelere rastlanmaktadır⁴⁸⁰. İhtiyaç duyulan ateş tuğlası yapımı⁴⁸¹ ile kılıç esnafının devlet kılıçlarını üretmesi⁴⁸² dahili imkânlarla sağlanıyordu. Kırım Savaşı sırasında İngilizler tarafından İstanbul'da inşa edilen demirhâne savaş sonunda Osmanlı

⁴⁷⁶ BOA, İ. TAL., Dosya No: 465, Gömlek No: 38.

⁴⁷⁷ BOA, İ. TAL., Dosya No: 102, Gömlek No: 47.

⁴⁷⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 594, Sayfa No: 74.

⁴⁷⁹ Jon Tetsuro Sumida, "Forging the Trident: British Naval Industrial Logistics, 1914-1918", *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Ed. John A. Lynn San Francisco: Boulder, 1993, s. 217.

⁴⁸⁰ Tuncay Zorlu, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, s.152.

⁴⁸¹ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 75, Sayfa No: 38A, 39A.

⁴⁸² DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 75, Sayfa No: 40A.

Devleti'ne kalmış ve burada ana maddesi demir olan birçok ihtiyaç yerel olanaklarla imal edilmişti. Bu demirhânenin birçok tezgâh ve makinası, fabrikanın bulunduğu arsanın başka işlere ayrılması dolayısıyla 1873 yılında Tersânede bulunan diğer fabrikalara dağıtıldı ve demirhâne feshedildi⁴⁸³.

Tersâne-i Âmire içerisinde fabrika, mağaza ve atölyeler her dönem vardı. Fakat her birinin ne kadar faaliyette olduğu onların varlığından daha önemli bir husustur. 1880'li yılların sonlarından itibaren 1890'lı yıllarda burada bulunan tesislerin onarıma alındığı, bazılarının ise yeniden inşa edildiği görülür. 1895 yılında Tersâne-i Âmirede bulunan top, çelik, boru ve vida fabrikaları yeniden inşa edilmişti⁴⁸⁴. Üretime devam eden bu fabrikalarda yine aynı yıl yivleri Tophânede açılıp çark vurulan muhtelif cins toplar döküldü; Tersâne çelik fabrikası için yabancı ustalar getirtildi ve fabrika için yeni tezgahlar sipariş edildi. Pres makinası ve hadde satın alma işi için Leeds'te bulunan bir fabrikatör ile iletişime geçilmiş, gümrük ve sigorta bedeli Tersâneye ait olmak üzere ödeme koşullarını da içeren bir anlaşma imzalanmıştı⁴⁸⁵. Hadde tezgahlarının mevcut kazanları tutularak makinasının yenilenmesi yine Londra'dan sterlin hesabı üzerinden sağlanmıştı⁴⁸⁶. Vida ve çivi imalatı Tersânede yapılmaya devam etti. Bu tarz üretim fabrikaları için satın alınan levâzım ve eşya için gümrük resminden muafiyet de söz konusu olduğundan bu atölyelerde kısmen imalatın sürmesiyle birlikte hariçten satın almalar devam etti. Sözün kısası, mevcudiyetini koruyan aktif fabrikalar Osmanlı Bahriyesinin ihtiyaç duyduğu malzemeleri kısmen üretti. Top, tüfek, torpido, fişek, boru ve boya imaliyle halat ve yelken gibi donanım malzemeleri üretimi yapılmaktaydı. 1880'li yılların sonunda demir, çelik ve pirinç fabrikaları kuruldu⁴⁸⁷. Aslında demir işleme fabrikası 1852 yılında tamamlanmış ve gemiler için ihtiyaç duyulan demir hem yerel hem de ithal olanaklarla sağlanarak burada işlenmişti⁴⁸⁸. Bu süreçte gerçekleşen onarım ve yenileme faaliyetlerinin ne kadar başarılı olduğu ise bugün dahi tartışma

⁴⁸³ Bal, "The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships", s. 494.

⁴⁸⁴ BOA, ŞD., Dosya No: 8, Gömlek No: 7.

⁴⁸⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 882, Sayfa No: 20-43, 42-47; Dosya No: 1409, Sayfa No: 4.

⁴⁸⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 575A, Sayfa No: 1A.

⁴⁸⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 319, Sayfa No: 162A.

⁴⁸⁸ Bal, "The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships", s. 493.

konusudur. Dönemin şahitleri sözde yenilenmiş bu fabrika ve tezgahların oldukça kötü durumda olduğunu bildirmektedir⁴⁸⁹.

Yerli imalat ve dış alımın fayda ve zararları zaman zaman tartışma konusu olmuştu. Sadece dış alım önerisi sunanların yanında milli olanakların geliştirilmesini önemli bulan Bahriye subayları bulunmaktaydı. Çünkü dışa bağımlılığın ve dış tedarik sırasında talep edilen bazı şartların olumsuz etkileri üzerinde sıklıkla durulmaktaydı. Bunlardan biri, Fransız müteahhitler üzerinden sağlanacak yüzer torpil gövdelerine ilişkin planların, askeri kuruluşlardan izin almadan paylaşılamamasıydı⁴⁹⁰.

Gıda alanında tedarik hangi kanaldan olursa olsun amaç iâşenin bol olmasıydı⁴⁹¹. Bu kapsamda askeri ihtiyaçların bir temin yolu olan iç üretim faaliyetleri bazı durumlarda Osmanlı Devleti tarafından yönlendirilmekteydi. 19. yüzyılın ilk yarısında Kıbrıs'a peksimet imali için birçok kez emir gönderilmiş olduğu gibi, merkezî irâde ve talepler ile eyaletlerin üretimine de yön verilmişti. Bu nedenle zahire üreten bölgelerde depolanan buğday, arpa, peksimet ve un gemilere yüklenerek İstanbul'a doğru yola çıkar ve ambarlarda stoklanırdı⁴⁹². Bollukla ilgili herhangi bir problem oluşması durumunda ise hemen yasaklamalar getirilirdi. Kıtlığa giren türlü zahire, kömür ve benzeri levâzımın hariçte satışı yasaklanırdı⁴⁹³. Bu yasaklamaların zaman zaman arttığı durumun elverdiği zamanlarda ise tüm yasakların kaldırıldığı görülür⁴⁹⁴. 1900 senesinde dış satım yapmak üzere Kozlu ve Zonguldak bölgesine kömür satın almaya giden yirmi altı adet vapur, o dönemde İstanbul'a kömür gönderilemediği için kömür temin edememişti. Zira öncelik onlarda değildi. Kozlu'da bulunan yönetim, Bahriyeden satış izniyle ilgili olarak emir ve talimat bekleyip ona uygun hareket ediyordu⁴⁹⁵. 1907 senesinde Bulgaristan ve yabancı

⁴⁸⁹ Yüce, a.g.e., s. 109.

⁴⁹⁰ Panzac, a.g.e., s. 401.

⁴⁹¹ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2014, s. 41, 55.

⁴⁹² Ali Efdal Özkul, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Akdeniz'deki Denizcilik Faaliyetlerinde Kıbrıs Adasının Rolü", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, C. 4, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2013, s. 118.

⁴⁹³ BOA, BEO, Dosya No: 3232, Gömlek No: 242374.

⁴⁹⁴ Kamûs-i Bahri'de açıklandığı üzere eşyâ-yı memnu'a "gümrük resmi tediye olunmayan veya ithal ve ihracı kanunen memnû bulunan eşyadır ki hiçbir kaptan bu nevi eşyayı gemisine kabul edemez. Çünkü derdestiyle müsâderesi halinde bazen sefine dahi elden çıkacağı gibi navlunun istirdadına dahi kanunen hakkı olamaz. Muharip olan devletler tarafından nakline cevaz verilmeyen eşyaya dahi 'eşyâ-yı memnu'a-i harbiye' denilir ki: esliha, mühimmat, âlet ve edevat, bazı şurût tahtında akça, erzak ve mekâtib ve eşhas ve devam-ı muhâsamaya yardım eden her nevi eşya 'eşyâ-yı memnu'a-i harbiye'den addolunur. Eşyâ-yı mezkûreyi tahmil eden sefâin derdest edildiği anda zabt ve müsâdere olunur. Buna ekseriya 'kontraband' nâmı verilir".

⁴⁹⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 3, Sayfa No: 2.

memleketlere odun ve kömür nakli yasaklandığında liman reislerinden mevcutlarında bulunan kömürü İstanbul'a sevk etmeleri istenmişti. Buna istinaden bazı limanlarda bulunan odun ve kömürün İstanbul'a gönderildiği, bazı gemilerin hareket etmek için uygun hava koşullarını beklediği, bazı limanların ise peyderpey sevk etmek üzere odun ve kömürü limanlarda bulunan mağazalarda istif ettiği, Dersaadet Liman Riyâsetine bildirilmişti⁴⁹⁶. Kömürün ambarlarda istiflenmesi kurumlara göre yapılabilirdi. Örneğin Tersâne-i Âmire gemilerinin, ticari gemilerin ve bölgede bulunan daire, okul ya da hamam gibi yerlerin kömürleri birbirinden ayrı depolanabilirdi. Odunun ayrıca Bahriye Mektebi, hamam, adalardaki Nizâmiye karakolları için gerekli olmasından dolayı ihtiyacı temin görevi İzmit Tersânesine düşüyordu⁴⁹⁷. Tedarikte herhangi bir sorun vuku bulması durumunda yasaklar yenileniyordu. Yine bu kararlar kapsamında Ereğli Kömür Mâdenindeki ocakların yabancılara satılmasının da yasaklandığı dönemler olmuştu⁴⁹⁸. Sonuç itibarıyla ikmal malzemeleri hakkında getirilen yasaklar sürekli değildi; uygun ortam oluştuğunda lağvedilirdi ve satış faaliyetleri eski haline dönerdi⁴⁹⁹.

Tedarik ve stoklama süreci, birinci adımda belirlenen ihtiyaçların uygun kanallarla elde edilmesi ve uygun koşullarda muhafazası sürecidir. Osmanlı Bahriyesinde hem ara malın hem de nihai ürünün tedariki, üretim, merkezî ihâleler, yerelde satın almalar, hariçten tedarik gibi çeşitli yöntemlerle gerçekleştirilirken stoklama faaliyetleri merkez ambar ve depolarda yapılırdı. Buralarda muhafazaya alınan her çeşit malzeme, eşya ve zahirenin nakliyesiyle ihtiyaç noktalarına dağıtımı üçüncü adım olarak bir sonraki başlıkta açıklanmıştır.

1.3. NAKİL VE DAĞITIM

İhtiyaçlara ilişkin satın alma ya da üretim gerçekleşip stok merkezlerinde istiflendikten sonra ya da stoklanmadan doğrudan bir şekilde ihtiyaç duyan birim(ler)e iletilmesi faaliyeti, nakliyat ve dağıtım ile ilişkilidir. Diğer bir deyişle, lojistik hizmetini veren vasıtaların, ihtiyaç duyulanı ihtiyaç duyana ulaştırması işidir. Mevkilerde ya da taşra görevinde bulunan gemilerde ihtiyaç duyulan erzakın ya da kömürün İstanbul'dan nakliye gemilerine yüklenip gönderilmesi bu sürece bir örnek teşkil etmektedir. Burada

⁴⁹⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 761, Sayfa No: 65A.

⁴⁹⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 37, Sayfa No: 131; Dosya No: 29, Sayfa No: 265.

⁴⁹⁸ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 762, Sayfa No: 14A.

⁴⁹⁹ BOA, BEO, Dosya No: 3942, Gömlek No: 295613.

ihtiyaç duyan unsurun da ikmal malzemesine ya da lojistik hizmete aracısız bir şekilde doğrudan ulaşması söz konusu olabilir. Örneğin gemilerin ihtiyaç duyduğu kömür doğrudan kömür ambarlarından ya da Ereğli'den nakil vasıtası olmaksızın tedarik etmesi faaliyeti, arşiv belgelerinde sıklıkla karşılaşılan bir yöntemdir. Tedarikin sağlandığı yer ile ihtiyaç duyan unsur arasındaki mesafenin uzaklığı malzemenin teslimini etkilemiştir. Mevkilerde onarım hizmeti alamayan gemiler Tersâne-i Âmireye yedeklenip gelmek zorunda olduğunda bu işlem mevkinin İstanbul'a mesafesine bağlı olarak uzun sürebiliyordu. Mesafeye ek olarak mali kısıtlar veya planlama hataları da ihtiyaç duyulan malzemenin zamanında teslimini engelleyebiliyordu. Tersâne-i Âmireden mühimmatın alınıp mevkilere gönderilmesi, mevkilerden kumanya alan yardımcı gemilerin bunu gemilere iletmesi ya da bir mühendis ya da mürettebatın başka gemide geçici görevlendirilmesi sırasındaki yer değişimi, nakil ve dağıtım adımıyla ilgili olarak arşiv belgelerinde karşılaşılan faaliyetlerdir.

Bu sürecin tamamında hız ve doğru karar önemliydi. İhtiyaç duyulan kömürün Tersâne-i Âmire ambarlarından taşrada bulunan kömür ambarlarına nakliyesinin yavaş olması ya da ihtiyaç duyulan miktarın tamamının tedarik edilememesi bu adımda karşılaşılan en önemli hatalardan olmuştur. Bu hatalar, üçüncü başlıkta aktarılmış olan tüm lojistik faaliyet alanları için geçerliydi. Diğer taraftan nakliyei sağlayan araçların stok ambarlarına ulaşımındaki kolaylık ile aktarma sırasında kullanılan yöntemler de önemliydi. Bazı kömür ambarlarının ve taşrada bulunan mevkilerin içinde taşımayı kolaylaştırmak için vagon rayları döşenmişti⁵⁰⁰. Bazılarında ise yükleme için kullanılacak rıhtım veya iskele bulunmamaktaydı ve taşraya ulaştırma işi kıyıya yakın bir yerden filikalar vasıtasıyla yapılabilmekteydi. Bu nedenle mevkilerde bulunan vasıtalar ve taşıma imkânları yeterli olmadığında nakliye işi daha uzun zamanda tamamlanmaktaydı. 1905 yılında İzmit Limanında istasyonier gemi olarak bulunan Tekirdağ Vapuru⁵⁰¹ örneğinde olduğu gibi bazı limanlarda sadece nakliye işi için görevlendirilmiş gemiler olurdu. Limanlarda bulunan kömür dubalarının gemilere yanaşmak suretiyle kömür yükleme ve tahliye amacıyla kullanıldığı görülmektedir⁵⁰².

Daha önce bahsi geçen karakol gemileri gerektiğinde lojistik hizmetlerde de kullanılmaktaydı. 1910 yılında Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresi tarafından Hudeyde

⁵⁰⁰ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 435, Sayfa No: 198.

⁵⁰¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 29, Sayfa No: 231.

⁵⁰² DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 660, Sayfa No: 184-186.

Komodorluğuna gönderilen yazıda, Akabe Körfezi girişinde konumlu Tiran Adalarında bulunan jandarma karakolunun ihtiyaç duyduğu malzemelerin nakliyesi gerekmişti. Karakol personelinin su ve erzak ile diğer levâzım ihtiyaçlarının ikmalinin uygun olan gambotlar tarafından yapılmasına karar verilmişti⁵⁰³. Fakat bazen komodorluklarda bulunan bu gemilerin çok fazla nakliyat görevi ifâ ettiğinden yeteri kadar tarassut (gözetleme veya keşif) görevi yapamadıkları ifade edilir ve bu gemiler için her iki görevden sadece birinin gerçekleştirilmesi istenebilirdi⁵⁰⁴. Bu kapsamda arşiv belgelerinin gösterdiği üzere Süveyş, Aden ve Yemen’de bulunan gemiler talebi karşılayamamaktaydı.

Savaş olmadığı dönemlerde maliyet azaltıcı yaklaşımların arttığı gözlemlenmiştir. Örneğin, Tersâne ve çeşitli daireler için ihtiyaç duyulan kömürün nakliyesi, Ereğli’den İstanbul’a kereste taşımakla görevli gemilerin boş kaldığı zamanlarda bu amaçla kullanılması suretiyle ya da tüccar vapurlarının kiralanmasıyla yapıldı. Bazı durumlarda donanma gemilerinin dahi Ereğli’den yüklediği kömürü, Tersâne-i Âmirenin kömür ambarına naklettiği olurdu. Kiralanan tüccar vapurlarına navlun bedeli olarak senelik 10.000 liralık ödeme Bahriye Hazinesinden yapıldı. Buradaki masrafın önüne geçmek için Bahriyeye ait yeni yelkenli gemi alımı ile bu gemilerin müstakil olarak kömür nakliyesi işine verilmesi önerilmişti. Yelken seyri yapılamayacak havalarda ise vapurların bu gemilerin görevini yerine getirmesi planlanmıştı⁵⁰⁵.

Genel olarak ifade etmek gerekirse, Tersâne-i Âmire ambarlarından çıkan ürünler komodorluklara ve taşra tersânelerine gemilerle nakledilirdi. Müteahhitlerden kontratlı olarak tedarik edilip komisyon kontrolünden sonra ambarına teslim edilmiş her türlü ikmal malzemesi Sevkiyât Komisyonu vasıtasıyla planlanıp ihtiyaç yerine gönderilirdi⁵⁰⁶.

Tüm bunlara ek olarak denizde ikmal anlayışına da değinmekte fayda vardır. Barış ve savaş dönemini gözetmeksizin hareket halinde olan kuvvete lojistik takviye özellikle modern donanmalar çağında önem kazandı. Denizde seyir halinde olan geminin ikmali, 19. yüzyılda kömür ikmali ile başlatılabilir. Tedarik gemisi ile teslim edilecek geminin arasına bir tel halat çekilerek yağ hortumunun asılması suretiyle yağ nakli de gerçekleştirilebiliyordu. Bu hususta teknik bilgi sahibi olan ve işin takibini yapan

⁵⁰³ DTA, Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 16.

⁵⁰⁴ DTA, Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 22.

⁵⁰⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 387, Sayfa No: 29; BOA: ŞD., Dosya No: 5, Sayfa No: 13.

⁵⁰⁶ DTA, Defterler, Şura-yı Bahriye, 2461 Envanter Numaralı Levâzım Dairesi İlâm Müsvedde Defteri, s. 14.

subaylar gemi mühendisleriydi. Ayrıca malzemelerin gemilere yüklenip teslim edilmesi ve yüzer havuzlar sayesinde bakım onarımın daha seyyar bir hal alması önem kazandı. Böylece yardımcı gemi veya lojistik destek gemilerine daha çok ihtiyaç hâsıl oldu. Bu amaçlarla inşa edilmiş gemilerin ve bu hizmet ile donatılmış personelin denizde ikmalini gerçekleştirmekte yetersiz kaldığı durumlarda diğer harp gemileri ya da ticari gemiler kullanılmaya devam etti. Bu tarz bir düzen içerisinde asıl önemli olan nakliyatın hızlı bir şekilde yapılabilmesiydi. Lojistik imkân ve kabiliyetin en önemli unsurlarından biri budur ki böylece ihtiyacın hızlı temini tesis olunabilir. Fakat denizde ikmal her zaman üzerinde karar kılınan yöntem olmamıştı. 1907 yılında acil kömür ihtiyacını Nezârete bildiren Sayyâd-ı Deryâ Gambotu anlaşıldığı üzere denizde ikmal talep etmişti. Bahriye Nâzırı Hasan Rami, kömürü başka bir gemi ile nakletmenin zahmetli olacağını ve bu masrafı karşılamak için liman hasılatının yetersiz geleceğini bildirmişti. Bu nedenle geminin kömür ihtiyacını karşılamak üzere Preveze'ye gitmesine karar verildi⁵⁰⁷. Her ne kadar denizde ikmal yöntemi yıllar içerisinde bir nebze iyileştirildiyse de tam anlamıyla bir başarıya ulaşamamıştı ve hem yelkenli hem buharlı gemilerin sürekli bir şekilde tedariki için üsler hayati derecedeki önemini korudu. En nihayetinde bakım onarım ve tamir için muhakkak bir üsse sahip olunmalıydı. Ancak dünya savaşlarından sonra ortaya çıkan gemiler ikmal, teçhiz, tamir nedeniyle üss-i bahrîlere daha az bağlı kalacaktı⁵⁰⁸.

Asker ulaştırma faaliyeti bazen kurallarla bazen de genel kanılara göre sürdürülmüştü. 1849 yılındaki Bahriye Nizamnâmesi'ne göre Bahriye askerleri normal hava şartları olmadıkça sandal ve filikalarla gönderilemez ve hiçbir tehlikeye sokulamazdı⁵⁰⁹. Bu işlemin özellikle yasaklandığı görülmektedir. Bahriye askerleri dışında kara kuvvetlerine bağlı askerler de uygun hava şartlarında gemi ve filikalarla taşınırdı. Bu durumda nakliye ve ticaret gemileri olduğu kadar, daha sonraki bölümlerde de görüleceği gibi, harp gemileri de kullanılırdı. Gemilerle yapılan ulaştırmada kömür başta olmak üzere ortaya çıkan tüm masraflara ait ödemeler kurumların hazineleri veya muhasebeleri arasında hesaplanırdı. Kara askerlerinin nakliyesi tezin konusu kapsamına alınmadığından bu husus hakkında detay verilmemiştir.

Burada da açıklandığı üzere, Tersâne depolarına, taşrada bulunan ambar ve tersânelere, gemilere, komodorluklara ve diğer tesislere nakliye ve ulaştırma, donanma

⁵⁰⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 39A, Sayfa No: 73.

⁵⁰⁸ Işın, *Deniz Harbi Mefhumları*, s. 51.

⁵⁰⁹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 6.

gemileri, Bahriye Nezâretine bağlı gemiler, seyyar depo gemisi, tüccar gemileri ve yabancı bandıralı gemiler aracılığıyla yapılmaktaydı. 1867 yılında Selanik, Golos ve Beyrut'a gönderilen kömürler Ömer Kapudan, Dimitri Kapudan, İbrahim Kapudan ve İsmail Kapudan sefineleriyle nakledilmişti⁵¹⁰. Buna ek olarak kömüre ihtiyacı olan bazı gemiler nakliye gemilerini beklemeden Ereğli'ye gidip kömürünü doğrudan temin edebilmektedir. Ticari gemiler yanında harp gemileri de nakliye işi ile görevlendirilebilirdi, fakat planlamanın genelde problem olduğu görülmektedir. Teşkilat yapısıyla beraber gemilerin teknik donanımı iyileştirilmeye çalışılsa da dönemin şahitlerinden Süleyman Nutkî Bey bunun gerçekleştirilemediğini belirtir. Zira Osmanlı'nın bu kötü gemilerle uluslararası sularda yapacağı etkiyi dikkate almadığından yakınmıştır. 1870'li yılların başında bulunduğu okul gemisi yiyecek ve kömür nakli için Karaçi Limanına gittiğinde Osmanlı Devleti'nin eksik maddi kudretini görmüştü. Bahriye yönetimi, geminin masraflarını planlayamamış ve ihtiyaç duyulan parayı zamanında temin edip gemiye gönderememişti. Bir Mısır vapurunun peksimet ve kömür yardımı yaptığını yazan Nutkî Bey, bu plansızlığı hükümetin acizliği, gaflet ve cehaletine dayandırmıştı. Zira yine kömürsüzlük nedeniyle kanal ağzında bulunan Tor Limanında günlerce beklediklerini yazmıştır⁵¹¹.

Osmanlı Devleti'nin tüccar gemilerini taşımacılıkta kullanması, 16. yüzyıldan beri görülmekte olan bir yöntemdi ve belirli bölgelerde ikmal merkezleri bulunmaktaydı⁵¹². Bu yöntemin kullanımı 1867 yılından sonra da diğer yöntemlere karışarak devam etmişti. 1883 yılında Sinop, Mersin ve Samsun'dan taşınan zahire, Mecidiye ve Sadr-ı Tevfik Vapurlarıyla ve Ereğlili Halil Kaptan isimli gemi ile taşınmıştı⁵¹³. 1887 yılında Bahr-i Ahmer Komodorluğunun ihtiyaç duyduğu kömür, 14.030 kantar olarak Ereğli'den Cidde'ye Atlantik Vapuru ile ulaştırılmıştı⁵¹⁴. Muhtelif tarihlerde Tersâneye kömür nakliyle birlikte kömür ambarı mevcudundan gemilere ve diğer mevkilere nakliyesi işini üstlenen Mişon Efendi'ye belirli dönemlerde navlun ücreti ödenirdi⁵¹⁵. Asker ve malzeme dahil her nevi nakliye işleri değişik kanallarla devam

⁵¹⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 74A, Sayfa No: 125.

⁵¹¹ Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, s. 18-20.

⁵¹² Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2006, bkz.

⁵¹³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 315, Sayfa No: 10.

⁵¹⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1030, Sayfa No: 101.

⁵¹⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1050, Sayfa No: 53.

ederken, İdâre-i Mahsûsa vapurlarının barış zamanında nakliyat işinde harp zamanında ise gerek duyulan tüm işlerde kullanılması 1890'lı yılların başında gerekli görülmüştü. Şûrâ-yı Bahriyenin müzekkeresine göre, İdâre-i Mahsûsa vapurlarından yeterli bir sayının asayiş ve her türlü nakliyat hizmetinde görevlendirilmesi ve bu kapsamda hem yeni gemi satın alınması hem de mevcut olanların ıslahı için istikraz gibi mali çareler kararlaştırılmıştı⁵¹⁶. Ayrıca yabancı devletlerin aldıkları tedbirler de incelenmekteydi: Rusya, Almanya, Avusturya, Birleşik Krallık, İspanya, İtalya, Şili ve Brezilya'nın özel kumpanyalara ödedikleri bedeller ve satın alınan hizmetlere ilişkin bilgi toplanmıştı. Örneğin Rusya Hükümeti, Karadeniz'de bulunan Seyr-i Sefâin Şirketine 1890 yılında senelik 177.000 lira yardımda bulunmaktaydı. Almanya Hükümeti, iki kumpanya ile mukavele imzalarken, Avusturya Hükümeti, Lloyd Kumpanyasıyla mukavele imzalayarak senelik 145.000 lira ve bir başka kumpanyayla yaptığı anlaşmada da 34.000 lira katkıda bulunarak şirketin on iki gemisini kullanmaktaydı. Brezilya'nın 33.500 lira iâne yapmak suretiyle Hamburg ve Marsilya'ya işleyen iki kumpanya ile anlaşma yaptığı görülmektedir. Yabancı donanmaların ticari gemilerden istifadesine ilişkin tedbirler, Osmanlı Bahriyesinin zaten kullana geldiği bu yöntemi daha fazla kullanmasını sağladığı düşünülmektedir.

Arşiv belgelerinde yabancı gemilerin kömür nakliyatında kullanımı hususuyla sıklıkla karşılaşılmıştır. Örneğin 1883 yılında Lloyd Kumpanyası vapuruyla Tersâne-i Âmire Kömür Ambarı Memûriyeti mevcudundan 400 ton kömür Cidde ve Kamaran Adası'na ulaştırılmıştı⁵¹⁷. Lloyd Kumpanyası yine aynı yıl, Cidde'de bulunan Seddü'l-bahr Korvetine 370 ton kömür nakletmişti⁵¹⁸. 1885 yılında Lloyd Kumpanyasına ait bir vapurla Kamaran Adası'na ve Cidde İskeleyine kömür nakledilmiş ve navlun bedeli doğrudan Bahriye Hazinesinden ödenmişti⁵¹⁹. Ödemeler doğrudan mahallinde yapılabilirse de merkeze giden talepler de görülmektedir. 1910 yılında dahi Beyrut Liman Reisi, Nezârete gönderdiği yazısında Beyrutlu tüccarlardan İngiliz Konstantin Freç Efendi'nin Kütahya Torpido İstimbotuna kömür naklettiği ve bu bedelin ödenmesine ilişkin bilgi verdiği görülmektedir⁵²⁰. Kömür nakli için yapılan kontratlara Artvin Karamanyan Kumpanyası ile yapılan anlaşma örnek olarak verilebilir. Birleşik Krallık

⁵¹⁶ DTA, Tersane, Dosya No: 564, Sayfa No: 62B, C, D.

⁵¹⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 810, Sayfa No: 13.

⁵¹⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 814, Sayfa No: 45.

⁵¹⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 853, Sayfa No: 19.

⁵²⁰ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 661, Sayfa No: 71-75.

bandıralı bir gemi ile mukavelesi yapılan Newcastle maden kömürü, İzmir ve diğer sahil bölgelerde bulunan ambarlara nakledilmişti. Ödemelerinin ise öncelikli olarak ilgili vilâyetler tarafından yapılması öngörülmüş, ödemede gecikme ya da ödemenin yapılamaması durumunda tutarın Bahriye Hazinesinden ödenmesine karar verilmişti. Örneği verilen bu kömür nakliye kontratına ilişkin ödemelerin, Aydın ve Selanik emvalinden bir miktar havale ile yapıldığı ve kalanın da Bahriye Hazinesinden ödendiği görülmektedir⁵²¹. Arşiv belgelerinde bu örnekteki gibi parçalı ve çok kurumlu ödemeler ile sıklıkla karşılaşılmıştır.

Yunan bandıralı gemilerle de kömür nakli yapılmaktaydı. Nakliye ücreti taşınan miktara ve mesafeye bağlı olarak değişirdi. Aynı zamanda gemilerden ambara taşıma bedeli olan hamaliye de makbuzlara yansıtılırdı. Kömürün tahliyesinde çalışan amelelerin şehbenderlikler vasıtasıyla bulunduğu olurdu. Geminin iskeleye yanaşamadığı durumlarda kömürün kıyıya taşınması işi kayıklar vasıtasıyla gerçekleştirilirdi. Bu gibi durumlarda geminin denize elverişliliğini sağlayacak safranın taşınması da kayıklar vasıtasıyla gerçekleşirken, gemide taşıma işinde çalıştırılan askerlere ek ödeme yapıldığı olurdu. Nakliyenin gecikmesi vukuunda ise amelenin bekletilme saatine bağlı olarak tazminat verilirdi⁵²².

Nakliye ne tür gemiyle yapılırsa yapılsın taşıma esnasında yaşanan problemler hukuki süreçlere konu olabilirdi. 1886 yılında Bahr-i Ahmer Komodorluğuna bağlı Cidde ambarından aldığı 80 ton kömürü Kamaran'a götürmek üzere seyir halindeyken batan bir nakliye gemisi sahibine Cidde Mahkemesinde dava açılmış fakat bir netice alınamadığından istinaf evrakları hazırlanmıştı. Burada kaybedilen kömürün 25 tonu dalgıçlar marifetiyle geri kazanılmıştı⁵²³.

1914 yılına kadar Ereğli ve Tersâne-i Âmirede bulunan kömür ambarları arasında kömür nakli devam ederken, Tersâneden veya hariçten olmak üzere gemilere ve taşra kömür ambarlarına ya da komodorluklara kömür nakli yapılıyordu. Hatta bu süre zarfında ilk defa kömür nakledilen bölgeler olmuş, nakliyesi İdâre-i Mahsûsa vapurları tarafından gerçekleştirilmişti. İlk defa kömür nakli yapılan yerlerden biri olan Aynaroz'a 1901 yılında kömür taşınmış ve taşıma işi on beş gün aralıklarla planlanmıştı⁵²⁴. Kömür

⁵²¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 904, Sayfa No: 27.

⁵²² DTA, Islahat, Dosya No: 67, Sayfa No: 68.

⁵²³ DTA, Islahat, Dosya No: 14, Sayfa No: 118.

⁵²⁴ DTA, Komodorluk, Dosya No: 10, Sayfa No: 130.

dışındaki ikmal malzemelerinin nakliyesinin de bu şekilde gerçekleştiğini gösteren arşiv belgeleri oldukça fazladır. Örneğin, 1906 yılında Necm-i Şevket gemisinin mürettebatına ait elbiseler Selanik'ten Nemçe Vapuru ile ilgili gemiye gönderilmişti⁵²⁵.

Birinci adımda belirlenmiş olan ihtiyaçlar çeşitli yöntemlerle tedarik edilip ihtiyaç duyan birime ulaştırıldıktan sonra son adım olarak bu birimde depolanması ve tüketimi gerçekleştirilir. İhtiyaç birimine ulaşan tayın, maaş, elbise ve her türlü levâzım malzemeleri gemilerde ve karada kurulu tesislerde uygun koşullarda depolanırdı. Tüketim için bu depodan sorumlu ilgili memurlar dahil olan ve sarf olunan malzemeleri kayıt altına alarak muamelat nizâmına uygun olarak hareket ederdi. Bu dördüncü adım bir sonraki başlık altında açıklanmıştır.

1.4. DEPOLAMA, DİĞER FAALİYETLER VE TÜKETİM

Depolama, nakledilen malzemenin son kullanıcı mahalde bulunan ambarlarda korunması faaliyeti olarak tanımlanabilir. Aynı zamanda tamir ve bakım gibi diğer faaliyetler de bu dördüncü adımın içindedir. Gemilerin onarılması, yeniden donatılması, makinaların ya da silahların bakımı sistemli bir şekilde yapıldığında, gemilerin ve malzemenin kullanım ömrünü uzatacağı açıktır. Son kullanıcı olarak tüketim faaliyetine bakıldığında bu birimler taşra tersâneleri, komodorluklar, fabrikalar, gemiler vb. olabilir. Tüm bu detayları içeren dördüncü adımın, mali yapısı zayıf olan Osmanlı Devleti için ne kadar önemli olduğu açıktır. Zira onarım ve kullanım standartları oluşturulmadığı gibi uygulama alanı bulamıyorsa büyük mali kayıplara neden olacaktır. Bu hususun Osmanlı Bahriyesinde ne kadar dikkate alındığı hem bu başlık altında verilen örneklerde hem de bu bölümün üçüncü başlığında verilen örneklerle ortaya çıkarılmıştır.

Malzemelerin uygun şekilde ve uygun bir ortamda muhafazası ve Bahriye Kanunnâmesi'nde sıklıkla geçtiği gibi ihtiyaç halinde kolayca ulaşılabilir şekilde depolanması gerekmektedir. Tüketim için depo ve ambardan teslim etme işi, daha önce belirtildiği gibi, defterlere işlenerek gerçekleşirdi. Bu defterlere işlenecek ölçülerde ve tüketim süreçlerinde kullanılan tartı aletleri Tophâne-i Âmirede üretilmekle birlikte, aletlerin onarımı da aynı yerde gerçekleşmekteydi⁵²⁶. Bazı malzemeleri depodan alabilmek için belirli bir rütbeye sahip olmak ya da bunun için onay almış olmak

⁵²⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 31, Sayfa No: 38.

⁵²⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 896, Sayfa No: 20.

gerekirdi. Taşrada bulunan münferit depo ve ambarlar, taşra tersâneleri ve komodorluklar ile limanlarda bulunan depo ve ambarlar, gemide bulunan ambarlar, mevkilerde depolama faaliyetlerinin gerçekleştiği alanlardı. Aşağıda bu alanlara ayrı ayrı kısaca değinilmiştir.

İlk çağlardan bu yana savaşta donanmanın harekâtı kendi levâzımını taşıyan gemilere bağlıydı ve bu levâzım çoğunlukla merkezî ambarlardan ve cephaneliklerden alınırdı⁵²⁷. Cephaneliklerde usul ve esaslar zaman zaman değişime uğradı. Tutulacak defterlerden içeri giren personelin kıyafetine kadar bazı hususlara dikkat edilmekteydi. Savaş ya da barış dönemlerine bağlı olmaksızın gemiler İstanbul'dan ayrılmadan evvel kömür, erzak, elbise gibi ihtiyaçlarını Tersâne-i Âmile ambarlarından sağlayıp yola çıkarlar, seyir halinde iken tükenen veya gereken tüm ihtiyaçlarını belirli mevkilerden sağlarlardı. Depolama faaliyetleri; kontrol, denetim, depoların inşası, matbu defterlerin ve belgelerin belirlenmesi, tasnifi ve işlemlerin kaydı gibi süreçleri barındırırdı. Örneğin gemi komutanları başka bir gemiye tâyin olduklarında ayrılacakları gemide bulunan gemi hocalarından (ikmal subayı) biri ile geminin tüm malzemesini kapsayan bir devir teslim yaparak deftere kaydettirirdi. Zira eksik bir malzeme varsa en son teslim evrakına imza atan kişi tazmin etmek zorunda kalırdı; gemideki cephane ve malzemenin israf edilmeden tüketilmesini de komutan sağlardı⁵²⁸. Tersâneneden çıkarken sağlamdır onayı alınmasına rağmen, kullanılırken kısa zaman içerisinde kırılan direk, dümen, ırgat gibi parçaları yapan mimarlar kendilerine dava açılması ile karşı karşıya kalabiliyordu⁵²⁹. Bu nedenle kullanımda olan malzeme ve eşyanın teslim alındıktan sonra takip altında olduğu görülmektedir.

Tersâne'de ikmal memurları olduğu gibi gemilerde de kâtipler ve seyr-i sefâin memurları gibi lojistik sorumluları vardı. 1900 yılına kadar gemilerde tanzim edilen muhasebe evrakı gemi heyeti tarafından mühürlenirdi. Bu heyette süvari, baş çarkçı, hesap memuru ve sefine kâtibi bulunurdu. 1900 yılı itibarıyla bu heyete süvârî-i sâni ve imam efendi de eklenmişti⁵³⁰. Muhasebe evraklarının bu usulde mühürlenmesi gemide bulunan tüm üst seviye görevlilerin tüketim ve ihtiyaçlar hakkında hemfikir olduğunu göstermekteydi. Zira gemilerde imza taklitçiliği yapılarak ilave tayinat alındığı bilinmektedir. Örneğin, 1897 yılında zırhlı Necm-i Şevket Korvetinin hesap memuru ile

⁵²⁷ Lynn, a.g.e, s. ix.

⁵²⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 26.

⁵²⁹ A.g.e., s. 27.

⁵³⁰ DTA, Islahat, Dosya No: 170, Sayfa No: 24.

kâtibi, süvarinin mührünü taklit ederek ekmek ve et müteahhitlerinden hakları olmayan tayınatı almışlardı⁵³¹. Hemen akabinde ise bir komisyon teşkil edilerek gemi hesaplarının incelendiği görülmektedir.

Gemilerde depolama aslında geminin türü başta olmak üzere boyu ve eni gibi teknik özelliklerine bağlıdır. Journallerde bulunan bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla gemilerin beş aylık zahireyle üç aylık zahireyle ya da yüksüz iken taşıyabileceği kömür miktarıyla su hattı ölçülür, baş ve kıç lombar yükseklikleri belirlenir ve böylece en uygun seyir ağırlığı ortaya çıkarılırdı. Bu sayede geminin taşıyabileceği su, zahire ve kömür oranları daha doğru hesaplanırdı. Depolama imkânının uzun seyirlerde önem taşıdığını düşünecek olursak bu oranların bilinmesi seyir rotalarına da yön veren bir başka unsur olarak karşımıza çıkmakla birlikte uygulamadaki yeri hususunda teknik bilgiye ulaşamamıştır. Gemilerin depo olanakları ise Barbaros Zırhlısı üzerinden örneklendirilebilir. Osmanlı Donanmasının önemli gemilerinden Barbaros, 10.000 tonluk ve 110 metrelik bir zırhlıydı. Geminin 800 ton kömür kapasitesi olup değişen menzillerde yirmi adet Krupp ve Schnellader Kanonen topu vardı. Geminin birçok alandan ve depodan oluşan on iki bölmesi bulunmaktaydı. Bu bölümlere bakıldığında bir geminin lojistik destek ihtiyacının aslında ne kadar karmaşık olduğu görülebilir zira her bölmede iâşe, onarım, tedarik ve depo gibi lojistik unsurlara ait çeşitli parçalar da bulunmaktaydı. Bu bölümlerden bazılarını örneklendirmek gerekirse: birinci bölmede makina tamirhânesi, süvari kumanyalığı, torpido cephaneliği, ambar; ikinci bölmede zâbitân ve mühendis kumanyalığı, kıyafet ambarı, cephanelik, ambar; üçüncü bölmede gedikli kumanyalığı, telsiz telgraf dairesi, cephanelik, ambar; dördüncü bölmede tatlı su tulumbarı; beşinci bölmede su ve yağ sarnıçları, mağaza ve tamirathâneler; altıncı bölmede kömürlük; yedinci bölmede demirci ocağı, kömürlükler, su sarnıcı; sekizinci bölmede ambar, elbise deposu ve dağıtım yeri, revir, marangoz mağazası, cephanelik; dokuzuncu bölmede cephanelik ve mağazalar, kum, buz ve et depolarının ambar ağızları; onuncu bölmede hilat ambarı, ekmek deposu, porsun ambarı, kumanyalık; on birinci bölmede levâzım ambarları ve konserve et depoları; on ikinci bölmede ise çarpışma boşlukları ve perdeler bulunmaktaydı⁵³². Bu sınıf gemilerin tamamında aynı tip organizasyon yapısının olduğu düşünülmekle birlikte, gemi bölmelerinin gemi tipine göre

⁵³¹ DTA, Islahat, Dosya No: 15, Sayfa No: 58.

⁵³² Gökhan Atmaca, *Barbaros Hayreddin Zırhlısı, Üç Savaş Bir Gemi*, İstanbul: Denizler Kitapevi, 2015, s. 26-28.

değişeceğini hatırlamakta fayda vardır. Zira depo ve mağaza için ayrılan yerler değişiklik göstermektedir. Bu çalışmanın ekinde bulunan gemilere ait çizim ve fotoğraflarda bahsi geçen ambar ve depolar görülebilmektedir.

Depolama olanaklarından mevkiler ise önemlerine göre ambarlara, tersânelere, komodorluk ile liman dairelerine sahip olabiliyordu. Henüz Bahr-i Ahmer’de komodorluk bulunmaz iken bölgenin ve Süveyş’in önemine binaen 1871 yılında bölgede on adetlik hafif bir filo konuşlandırılması ve ambar inşa edilmesi kararı alınmıştı. Devlet-i Aliye sancağı çekilerek sahillerin baştan başa muhafazası için öncelikle biri Edirne isimli olmak üzere iki korvet, Cezâyir-i Bahr-i Sefid’de bulunup ihtiyaç duyulmayan Zühaf Vapuru, İzmit’te tamirde bulunan bir gemiyle birlikte toplam dört adet gemi görevlendirilmişti. Gemilerin levâzımâtı tamamlanıp yüksek rütbeli bir Bahriye subayı kumandasında bölgeye sevk edilmesi uygun bulunmuştu. İhtiyaç duyulan kömür ve diğer malzemelerin Cidde, Hudeyde ya da Süveyş gibi uygun olan mahalde ambar inşa edilerek koruma altına alınması ve bahsi geçen dört geminin on adete çıkarılması için de Tersâne-i Âmirede uygun gemilerin ilavesi kararı alınarak aynı zamanda Hicaz vilâyetinin bilgilendirilmesi istenmişti⁵³³. Görüldüğü gibi bölgenin Osmanlı Devleti için anlamı arttıkça sahip olduğu depolama faaliyetleri ve kapasiteleri de artış göstermekteydi. Örneğin, 1910 yılında Donanma-yı Hümâyunun Adalar Denizi’nde seyirde iken ihtiyaç duyduğu kömür ve tüm diğer levâzımın muhafazası için Mondros Limanında depo yapılması uygun bulunmuştu⁵³⁴.

Kömür ambarları genelde liman reisliklerine ya da komodorluklara bağlı olmakla birlikte sayıca fazlaydı. Arşiv belgelerinde sıklıkla izlendiği gibi mali kısıtlar neticesinde ambarların sürekli dolu olması söz konusu olamıyordu. Liman reisliklerinin sayısı bazı dönemlerde oldukça çoğalmış ve küçük olan reislikler büyük reisliklere bağlı kalmıştı. Bu nedenle ambarların bağlı olduğu reislikler değişebilmekteydi.

Bahriye Mektebi kurulduktan sonra deniz ikmal personeli yetiştiren bir okul açılana kadar bu okuldan çıkan subaylar gemilerde ikmal ile idari işlerde vazifelendirildi⁵³⁵. Subaylar mezuniyetine müteakip baş hocalığa kadar, kâtip, muhasebe memuru ve seyir zabiti görevlerini yerine getirir ve sonra güverte sınıfına geçerdi. Bunlardan bazıları muhasebe memuriyeti sınıfına geçirilirdi. İkmal subayı olan bu

⁵³³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 588A, Sayfa No: 19.

⁵³⁴ BOA, BEO, Dosya No: 3773, Gömlek No: 282945.

⁵³⁵ Gökçay, a.g.e., s. 4.

kâtipler, gemilerin ve mevkilerin para ve mal işlerini mevzuata uygun olarak yürütmekteydi⁵³⁶. Diğer bir deyişle, Bahriye Mektebi mezunları sağ kol ağalık rütbesine ulaşp da güverte mesleğine geçinceye kadar gemilerde ve mevkilerde kâtiplik ve ikmal hizmetleri görevlerini yerine getirir, bazıları mevkilerde memur kalmaya devam ederdi. Osmanlı'da levâzımât-ı seferiye olarak adlandırılan bir geminin levâzımâtı; cepthane mevcudu, kumanya mevcudu ve ambar mevcudu olmak üzere üç sınıftan oluşurdu. Gemide lojistik işlerini yürüten bu ikmal subayları, ilgili ambar mevcutlarının tamamından sorumluydu.

Arşiv belgelerinde görüldüğü kadarıyla gemilerde kâtip görevlendirmek ve taşra mevkilerine kâtip atamak hayli zor bir hadiseydi. 1907 yılında dahi Tersâne-i Âmirede bulunan fabrikalar, mağazalar ve ambarlarda sayıca fazla olan kâtiplere karşın gemilerde ve Kızıldeniz mevkilerinde subay istihdamı kadar kâtip noksanlığı bulunmaktaydı⁵³⁷. Anlaşıldığı üzere taşraya vazifeli subay göndermek hayli zordu ve bunu kolaylaştırmak için nizâmlar yetmemekteydi. Gemi ve mevkilerin her bölüğünde bulunan bölük eminleri, yalnızca yiyecekten değil aynı zamanda giyeceklerden, maaş işlerine ilişkin uygunsuzluklardan, eşyaların hasar ve kaybından sorumluydu. Gemilerde bulunan bölük eminleri yaptığı kayıtlardan gemi kâtibine karşı sorumluydu⁵³⁸. Gemide bulunan kâtiplerden biri, gemi kâtibi olarak süvariler tarafından belirlenir gemi komutanı tarafından atanırdı⁵³⁹. Kumanya, gemilerde sefine emini tarafından kontrol edilmekle birlikte⁵⁴⁰, sıbyanlık dönemi eğitiminde başarı gösterip atanan sefine eminleri ambarların istifi ve mevcut eşyanın kaydının tutulması gibi kontrolleri de yapardı⁵⁴¹. 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'ne göre sefine emini gemi içinde zabıta işlerine de memurdu⁵⁴². Gemilerde malzemelerin ambarda istifi ve muhafazası ambarcıdan ya da istifadordan sorulmaktaydı.

Burada bahsi geçen lojistik yönetimin dört temel unsurunun gemide ve taşrada yönetilmesinden sorumlu olan seyr-i sefâin memurları, seyyar komutanlar ve süvariler ile

⁵³⁶ Gökçay, a.g.e., s. 29.

⁵³⁷ DTA, Islahat, Dosya No: 248 Sayfa No: 3; Dosya No: 246, Sayfa No: 9.

⁵³⁸ Gökçay, a.g.e., s. 30.

⁵³⁹ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, s. 35.

⁵⁴⁰ DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnalı; Funda Songur, "II. Abdülhamid Dönemi Donanması'nda Teknoloji, Lojistik ve Kurumsal Yapı", *XVIII. Türk Tarih Kongresi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2018, bkz.

⁵⁴¹ Gökçay, a.g.e., s. 31.

⁵⁴² *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 14. bâb.

memurlar ve şehbenderler üzerinde durularak bu başlık sonlandırılmıştır. 1880 yılında çıkarılan Bahriye Kanunnâmesi'nde bahsi geçen personelin lojistik anlamda görevleri bulunmaktaydı. Lojistik yönetimini de belirlemiş olan bu kanunnâmeye göre bir geminin lojistik yönetiminde seyr-i sefâin memurlarının görev ve sorumluluk alanları ile yetkileri oldukça fazlaydı. Bu görevler aşağıdaki şekilde özetlenebilir⁵⁴³:

- Tersâne-i Âmile tarafından tertip olunan sekstant, oktant, pusula gibi gemi seyir malzemeleri ile kum saatleri, iskandil halatları, parakete sicimi, barometre ve termometre gibi ekipmanın muhafazası, uygun yerde ve her daim hazır tutulmasını sağlaması,
- Gemi muvazenesine göre istif usullerini⁵⁴⁴ bilerek istif alanlarının (mutfak için odun, çarh için kömür başta olmak üzere tüm ambarlar için) kontrolü ve temiz tutulmasını sağlaması, su sarnıçlarının ve mancanalarının teknik düzenini sağlaması, tatlı suyun israfını engelleyici tedbirleri alması ve kapaklarının her daim kapalı tutulmasını sağlaması,
- Gemi ambarlarından mesul memurların nizâma uygun çalışmasını sağlaması ve gerektiğinde uyarması,
- Mühimmat ve zahire alımında uygunsuz ve noksan tespiti yapıldığı takdirde tetkikin sağlanarak süvarinin bilgilendirilmesi,
- Gemi başkâtibinin zahire alımında bazı zahirenin daha eski olduğunu bildirmesi üzerine veya ambarda eski zahire varsa önce onun tüketilmesi için uygun istifin teminini kumanyacıdan istemesi,
- Gemi ambarlarının sürekli temiz ve nemsiz olmasını sağlaması ve kolay tedarik için uygun depolamayı uygulatması,
- Gemi istifinin tam olması durumunda tüm ambar, sarnıç ve mancanaların muvazeneyle ilgili resimleri, gemide mevcut zahire, mühimmat ve silahın mevcudunu gösterir cetvelleri jurnale eklemesi ve bir örneğini süvariye vermesi⁵⁴⁵,

⁵⁴³ Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, 1297, 11. bâb.

⁵⁴⁴ Muvazene ve istif usulleri hakkında malumat Tersâne Memûriyeti tarafından sağlanmakta ve gemide saklanmak üzere her geminin süvarilerine ayrı ayrı verilmekteydi.

⁵⁴⁵ Resimlerin süvari tarafından onaylanmasından sonra her iki subay da belgenin alt kısımları imzalar ve donatımı yapan Tersâne Memûriyetine gönderirdi.

- Atandığı gemide tam istif olması durumunda tüm alanların kontrol ve tetkikini yapması,
- Seyir halinde istif alanlarının eksiksiz ve sorunsuz olması,
- Denetimi altında bulunan kumanya, portuç ve sair ambarlara ait anahtarları taşıması, ihtiyaç halinde sefine eminlerine geçici olarak vermesi ve iş bitiminde geri alması,
- Tüm yelken donanım ve direklerinin ve saklama alanlarının ve alet edevatın muhafazası, tamiri, korunması ve nizâma uygun kullanılmasını temin etmesi, gerekli durumlarda süvariye bilgilendirmesi, topçu ve porsun idarelerindeki ambarları dahi her anlamda muayene etmesi,
- Zincirliklerin ve demir atma sürecinin sorunsuz işlemesi için ilgili alanların muntazam olmasını sağlaması,
- Elbise, mühimmat, zahire vesairenin alınışı ve varsa iâdesi, muayenesi, dağıtımı ve hangi emre göre yapıldığını jurnalde belirtmesi,
- Gemiye hariçten ya da ambardan alınan veya gerektiğinde gemi mevcudundan Osmanlı gemilerine, tersâneye ve yabancı savaş gemilerine verilen zahire, mühimmat vesairenin cins ve miktarlarını yazması,
- Dağıtılan zahire miktarını gemi mevcudundan düşmesi, çok iş olduğu günlerde yemeklerin fazla verilmesi durumunda ise nedenleri ve emir veren kişileri jurnale eklemesi,
- Askere dağıtmak üzere gemiye gelen elbiselerden eksik kalanların cins ve miktarını belirtmesi,
- Hariçten gemi, römorkör, sandal, kayık, iskele, mağaza gibi kiralamalar durumunda tüm detay ve sebepleri açıklaması,
- Gemiye atanan zabıt ve memurların rütbe ve isimleri, sefer sırasında gemiye katılacakların isimleri, vefat edenler ile gemi içinde geçici işçi çalıştırılması durumunda iş ve işçi detaylarını belirtmesi,
- Muharebe ve talimde sarf edilen barut, gülle, humbara, tüfek, cephe gibi mühimmat sayılarını belirleyip kaydetmesi,
- Subay ve asker maaşlarını hesaplaması,
- Yelken ve istim seyirlerinin haritalanması,

- Journallerden hariç olarak geminin bulunduğu sular ve buralarda meydana gelen her türlü olayı ayrıca bir jurnale kaydetmesi ve bu defteri istihbarat bilgi olarak Nezârete sunması, haritalarda düzeltme yapılması durumunda bunu ivedilikle Nezârete bildirmesi,
- Geminin seyir ve harekâtı için bir günlük defter tutarak bütün hesapları ve teknik işlemleri bu defter üzerinde yapması ve gerektiği hallerde süvariye sunması.

Bir gemide seyr-i sefâin memuru ya da yardımcısı olmadığında bahsi geçen bu görevlerin hepsi geçici de olsa tâyin kılınacak bir subay tarafından yerine getirilirdi.

1880 yılı itibarıyla gemilerde lojistik yönetimini belirleyen Bahriye Kanunnâmesi'nde, gemi kumandanlarının merkez ve taşrada bulunduğunda takip etmesi zorunlu usuller vardı. Kendisi kumandan olmayıp bir kumandan maiyetinde bulunan komodor ve kumandanlar, kendi kumandalarına verilen fırkanın taliminden, işlerin nizam gereği yürütülmesinden, gemilerde bulunan mühimmat, erzak ve içme suyunun iyi seviyede olmasından üstlerine karşı sorumluydu. Ayrıca geminin her hâlükârda hazır ve tamir ihtiyacının temin edilmiş olmasından, jurnallerin, zahire ve mühimmat belgelerinin ve askerlerin durumunu gösterir tüm belgelerin kumandanlarına tesliminden, seyrüsefer planlarına uyulmasından, bulunduğu sularda karşılaştığı kusurlu durumların bir üst birime bildirilmesinden, savaş sırasında muhabere usul ve kaidelerinin sağlanmasından ve her türlü durumu açıklar nitelikte bir jurnal tutarak bir üstüne bunu sunmaktan mesuldüler⁵⁴⁶.

Bu maddelerde kumandana verilen görevler, onun esas vazifelerinin anlatıldığı diğer bâblarda da teyit edilmekteydi. Seyyar kumandanların lojistik kapsamında burada sayılan görevlerine ek olarak, gemiler arasında subay ve asker nakli olduğunda bu kişilere ait ilmühaberleri imzalar ve Bahriye yoklamasına gönderir, bu kişilerin gemi mevcudundan düşülmesini temin ederdi. Gemide bulunan mühimmat ve eşya ambarlarına ilişkin her konuda Nezâret ile iletişim halinde kalması beklenen komutan, ambar hesap ve işlerinin de nizâma uygun sürdüğünden emin olmak zorundaydı. Gemide muayenesi yapıp satın alınan tüm mühimmat ve eşyaya ilişkin tediye fişleri dahil tüm evrakı üç ayda bir muhakkak, gerekli görüldüğünde ise derhal Nezârete göndermekle sorumluydu. Kumandan, taşra memuriyeti sırasında erzak ve mühimmatın savaş koşullarında nakliye sorunlarını da düşünerek korunması ve idaresine ilişkin tedbirlerden sorumluydu ve bu

⁵⁴⁶ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 3. bâb.

görevi süvarileri aracılığıyla yapardı. Ayrıca İstanbul'a giden gemiler, güvertedeki erzak ve mühimmatını bir mevkiye ya da diğer harp gemilerine teslim edebilirdi. Böylece mühimmat ve askeri eşyanın nakli için ek bir navlun ödemesi yapılmazdı.

Görev bölgesi içindeki limanlarda bulunan hastaneler ve bu çeşit mahaller ile ilgili birtakım sorumlukları olan komutanlar bu mahalleri ara sıra vizite etmek zorundaydı. Taşra tersânelerinde ihtiyaç ortaya çıkarsa, gemideki işler ölçüsünde geçici olarak tersâneye asker göndermekle de yükümlü oldukları görülmektedir. Bu işlemlerde ihtiyaç duyarsa gemi veya mavna kiralayabilir ve tersâne filikalarını kullanabilirdi. Gemi alım veya satım işlerinde tersâne muayene memurları ihtiyaç duyarsa geminin keşfi ve fiyat takdirinde bulunurdu. Komutanlar taşra tersânelerinin mühimmat ve erzak mübâyaaası sırasında tersâne memuru olmadığında işi ambar memuruna yaptırdı. Ambar memuru da bulunmayan tersânelerde kontrat karşılığı satın almayı kendisi gerçekleştirip muhasebe kayıtları, makbuz ve senetleri Nezârete gönderirdi. Yine kömürün beyhude tüketiminden sakınmak için yelken kullanımı tembih edilmeye devam edildi. Kumandan bu kapsamda seyir ve makina jurnalleri ile alınan yolu gösteren haritaları kontrol ederek bunun sağlanmasını temin etmekle sorumluydu⁵⁴⁷.

Bahriye teşkilatında askeri personel dışında; tersâne, ambar, hastane gibi dairelerdeki lojistik faaliyetlerde istihdam edilen sivil memurlar bulunurdu. Bu memurlar kendilerine teslim edilen para, mühimmat, erzak ve her çeşit eşya sarfiyatını takip edip muhasebesini tutar ve herhangi bir ihtiyaç durumunda Bahriye Nezâretini bilgilendirirdi. İhtiyaç duyulan erzak ve mühimmat ile tamirat işleri bu tersâne memurlarından talep olunup hariçten satın alma ve tamirat yaptırılmazdı. Zahir ve mühimmatın hariçten satın alınması gerektiğinde, daha önce de ifade edildiği üzere, kontrat hazırlamak üzere cins ve miktar ilan edilirdi. İlan istinaden memur tarafından toplanan fiyat mektupları süvariler ve kumandan huzurunda açılıp en uygun fiyatı veren ile kontrat imza edilirdi. Bu durumun icrasında müteahhidin sorumluluğuna kefil göstermesi istenirdi. Müteahhit kontrata aykırı ya da numuneye uygun olmayan malzeme teslim ederse kefilin bu işi tamamlaması beklenirdi. Bu tez boyunca örneklendirilen mukavelelerde, bu şekilde bir kefil uygulaması gözlenememiştir.

Merkezin dışında münferit olarak bir mahalde bulunan gemi kaptanları da bu prosedürü uygulamak zorundaydı. Gemiye ulaştırılan teklifler gemi zâbitânı huzurunda

⁵⁴⁷ A.g.e., 2. bâb, 1. fasıl.

açılır ve uygun olan onaylandıktan sonra muhasebe evraklarıyla beraber bağılı oldukları komutana, maiyette değilse de doğrudan Bahriye Nezâretine gönderirlerdi. Bu usulün uygulanmadığı yerlerde ise, bu çalışmada da örneklendirildiği üzere, mühimmat ve erzak doğrudan satın alınır, evraklar tanzim edilip Bahriye Nezâretine gönderilirdi. Bir kumandanın yönetimi altında bulunan Bahriye ambarları için mühimmat ve erzak ihtiyacı vazifeli memuru tarafından aynı usulle icra edilir ilgili kontratlarda açıklanan usullere göre tanzim edilirdi. Tüm kontratların ve inşaatların anlaşma şartlarına uygun işlediğini tetkik etmek kumandanın sorumluluğundaydı ve bu bağlamda muayene için zâbitân görevlendirirdi⁵⁴⁸.

Yine aynı fasıl içinde, ambarları olmadığı için İstanbul'dan mühimmat ve erzak gönderilen mahallere ilişkin bilgi bulunmaktadır. Bu şekilde gelen her çeşit malzeme, kumandanın tâyin ettiği zâbitân tarafından kontrol edilip onaylanmadıkça kabz memurlarına teslim edilmezdi. Onaylanmayan bu tür eşyayı teslim almamaya ilişkin inisiyatif sahibi olan bu ekip, hazineye zarar verici bu durumu ayrıca yazılı olarak açıklayıp, bu hatanın nedeninin İstanbul ambarlarında mı ortaya çıktığı yoksa eşyanın nakliyesi sırasında bir kusura mı bağlı olduğunun araştırılması konusunu acilen Bahriye Nezâretine bildirmek zorundaydı.

Liman kumandanı yönetimindeki bir limana giren Osmanlı harp gemilerinin ihtiyaçları, gemi süvarisi tarafından kanunda belirtilen matbu liste hazırlanarak Tersâne Memûriyetine ulaştırılırdı. Buna istinaden tersâne sanayi memurları gemiyi muayene eder, sonuç jurnalini Nezârete iletirdi⁵⁴⁹. Daha önce de ifade edildiği gibi, gemilerde süvariler geminin her an harbe hazır olması için gereken tüm fonksiyonları yerine getirmek ve bu kapsamda personeli yönetmekle görevliydi. Gemi süvarileri bu işlerini gerçekleştirirken hazırladıkları jurnal ve evrakları donanma kaptanına teslim eder, buradan da donanma kumandanına teslim edilirdi. Lojistik kapsamında bakıldığında takdim edilen raporlar; geminin yevmiye journali, levâzımât talepleri, geminin teçhizi ve tamirleri hakkında istekler, para, mühimmat ve zahire hakkında istekler, mühimmat ve zahirenin satın alınması sırasında alınan veya kiralanın gemi, mavna ve işçi ücretlerine ilişkin tediye senetleri, subay ve askerlerin değiştirilmesi ya da çıkartılmasına ilişkin talepler, her çeşit mübâyaa talepleri⁵⁵⁰ olarak özetlenebilir.

⁵⁴⁸ A.g.e., 2. bâb, 2. fasıl.

⁵⁴⁹ A.g.e., 2. bâb, 3. fasıl.

⁵⁵⁰ A.g.e., 4. bâb.

Süvarilerin teslimle yükümlü olduğu çeşitli lâyhalar, raporlar, listeler ve jurnaller bulunurdu. 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'ne yapılan zeyle bakıldığında bu evrakların bazılarının devir teslim usulünün değiştiği görülür. Gemilerdeki silah, demirbaş eşya, mefruşat ve eşya cinsleri ve miktarını içeren liste, II. süvari, çarkçıbaşı, seyri sefâin memuru, topçu kaptanı ve kâtip efendiler arasında mühürlenirdi. Bu defterlerde hiçbir kazıntı, silinti ve değişiklik kabul edilmezdi. Defterlerden bir nüsha padişaha, bir nüsha Erkân-ı Harbiye-i Bahriyeye, bir nüsha gemi süvarilerine, bir nüsha da Tersâne-i Âmire Memûriyetine sunulmak zorundaydı. Eşyalardan kıymetli olanların fotoğraflarının alınması suretiyle dökümü yapılırdı. Yine bu zeyilde yazıldığı üzere, geminin hiçbir eşyası başka bir gemiye nakledilemezdi. Gerektiğinde bu işlem izin alınabilirdi ancak ağır bir süreç uygulanmaktaydı ve ancak irâde ile gerçekleşebileceğinin altı çizilmekteydi. Listelenen eşya, malzeme ve mühimmatın zayi olması durumunda buna neden olan zattan bedeli tazmin ettirilirdi. Ayrıca gemi süvarileri değiştiğinde usulüne uygun olarak devir teslim yapılması zorunluydu. Bu değişiklikler süvariler tarafından Erkân-ı Harbiye-i Bahriyeye bildirilirdi.

Tersânedeki bulunan geminin seyre hazır edilme süresi uzarsa, bu durum Tersâne kaynaklı dahi olsa süvariler gecikmenin nedenlerini belirtir rapor hazırlayıp Nezârete ve Tersâne Memûriyetine beyan ederdi. Gemilere ait sandal ve filikalara tahsis edilen toplar, bunların ağırlıklarının uygunluğu ve kundak ile kızaklarının tecrübesi süvarilere aitti⁵⁵¹. Zira bu tür yardımcı kayıklar, gemilerin taşradaki ihtiyaçlarını karşılarken önemli olduğu için lojistik ihtiyaçların zamanında ve uygun koşullarda tedarikinde önem taşımaktaydı. Geminin Tersânedeki teçhizi tamamlanıp çıkış onayı alındıktan sonra gemide bulunan top, gülle, kömür, zahire, mühimmat, tatlı su miktarları sayılarak Tersâne-i Âmire matbu defterlerine eklenir ve gemi hareketinden evvel Tersâne memuruna iletilirdi. Gemi sıcak bölgelerde seyirdeyken, geminin keresteleri kuruyup armuz yapacağından zamanında önlem alınması hususu süvariden maruzdu⁵⁵².

1879/1880 yılında kabul edilmiş olan Ahvâl-i Asâkir-i Bahriyeyi Teftiş Nizamnâmesi⁵⁵³, Bahriye Nezâreti içinde denetleme işinin nasıl yapıldığını göstermesi açısından önem taşıyan bir başka nizamnâmedir. Tüm bahri kurumları içeren hem askeri hem de muhasebe durumları hakkında tahkik ve kontrol, her sene tâyin edilen müfettiş

⁵⁵¹ A.g.e., 5. bâb.

⁵⁵² A.g.e., 5. bâb.

⁵⁵³ *Ahvâl-i Asâkir-i Bahriyeyi Teftiş Nizamnâmesi*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1296, bkz.

memurları aracılığıyla yapıldı. Bu nizamnâme bahsi geçen memuriyetleri de açıklayan talimatlar içermektedir. İstanbul'da bulunan donanma gemileri, Bahriye fabrikaları, sanayi taburları, fişenkhâne, riştehâne, tîr-i güverte kışlası, hastane, tüm filo veya görevde bulunan müstakil gemiler, İzmit, Gemlik, Basra, Suda Tersâneleri ile diğer mevkiler; personel ve muhasebe konularında tetkik edilirdi. Denetçi olarak atanan müfettişlerin Bahriyeden ve liyakatli olmaları kanun gereği idi. Teftiş edeceği mevkinin kumandanı, komodoru veya süvarisi rütbesinden küçük olsa da tüm gemi ve mevki teftişini detaylıca ve herhangi bir kayırma ve koruma olmadan yerine getirmesi ve raporunu beyan etmesi beklenirdi. Bahriyede bulunan tüm subay, memur ve askerleri teftiş edebilen müfettişlere bahri konulara vâkîf çarkçı, güverte subayı atanabileceği gibi Mektubî ve Şûrâ-yı Bahriye kalemlerinden atamalar da yapılmaktaydı. Kanunda müfettişlere verilen görevler arasında limanlarda bulunan gemilerde ya da mevkilerde her çeşit top ve silah talimleri, muhasebe ve her çeşit jurnal kayıtları, askerin durumu, istihkakları, intizam ve nizâma uygunluklar gibi lojistik konuları dahil her tür bahri hususların kontrol edilmesi yer almıştır.

Tersânenen çıkan gemi ya da seyir halinde olan bir gemi, yabancı devletlerin limanlarına gittiğinde orada devlete ait şebendere ya da vekiline geliş sebebini yazılı olarak bildirirdi. Bu süreçte bir ihtiyaç doğması durumunda şebenderlik geminin ihtiyacı olan tüm yardımı sağlamakla mükellefi⁵⁵⁴.

1.5. LOJİSTİK YÖNETİMİNE İLİŞKİN TEMEL UNSURLARIN JURNALLERDE GÖRÜNÜMÜ

Buraya kadar bahsi geçen dört temel unsur çerçevesinde lojistik yönetim hakkında bilgi verilmiş ve çeşitli örnekler sunulmuştur. Ayrıca bu kapsamda açıklayıcı diğer örnekler bu bölümün ilerleyen sayfalarında altı başlık altında toplanmış olan lojistik faaliyet alanları açıklanırken de verilecektir. İhtiyaçların belirlendiği adımdan başlayarak tüketimine kadar oluşan bu lojistik yönetim döngüsü, gemi jurnalleri ile tek gemi özelinde örneklendirmek suretiyle de ortaya çıkarılabilir. 27 Ağustos ile 2 Eylül 1899 tarihleri arasında tutulmuş olan Heybet-nümâ seyir journali⁵⁵⁵ bu döngünün parçalarını içermektedir. Karadağ Prensini karşılamakla görevli olan gemi; personel ve askeriyle birlikte tüm ihtiyaçlarını tedarik edip makinası prova edildikten kısa süre sonra sabah

⁵⁵⁴ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 7. bâb.

⁵⁵⁵ DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Journali.

saatlerinde İstanbul'dan yola çıktı. Seyir halindeyken makina arızası nedeniyle stop edildi ve tamir gemide gerçekleştirildi. Makinayı zorlamamak üzere bazı saatlerde makina stop edilerek yelkenlerle yol alındı. Gemide mevcut olan kumanya listesi ve sabun mevcudu jurnale düşüldü. Ertesi gün seyir halindeyken makinada büyük bir problem yaşandı ve makina gemi imkânlarıyla onarılamadı. İnceburun'da demirliyen Arak Kumpanyasına ait Hellas isimli vapurun yardım önerisi karşılığında vapurun yedeğinde Lapseki'ye gidildi. Gemi kumanyası kısa süre içinde azalmaya başlamıştı. Ertesi gün makina tamir olunarak Kal'a-i Sultaniye'ye doğru hareket edildi. Bozcaada'ya doğru seyir sırasında ara ara yelkenle seyir yapılmak zorunda kalındı. Karşılamanın Bahr-i Sefîd Umum Filo Kumandanı tarafından yapıldığı öğrenilince Heybet-nümâ gemisi İzmir'e müteveccihen ilerledi. Bu örnekte makina arızasına bakıldığında hazırlıkların iyi planlanmadığı görülmektedir.

Aynı gemiye ait liman jurnali⁵⁵⁶, Lapseki ve İzmir Limanlarındaki lojistik faaliyetler ile gemideki günlük faaliyetleri aydınlatmaktadır. Gemideki günlük faaliyetler, bu bölümde bulunan ilgili başlık altında verileceğinden burada yalnızca lojistik faaliyetlere değinilmiştir. Limanlarda geceler nöbetçi subayların kontrolünde geçmiş ve kahvaltı için ambarlardan ihtiyaç duyulan malzemeler ertesi gün sabah alınmıştı. Genel temizlik (neta batarya) yapıldıktan sonra; ekmek, et, sebze gibi taze kumanya ihtiyacı için taşraya filika gönderilmişti. Jurnal defterinde bulunan “*Tersânedden gemiye verilen*” ve “*Hâriçten satın alınan zâhire ve sâire*” başlığı altında sıralanan malzemeler hem alet edevat hem mutfak servis malzemeleri hem de yiyecek ve içecek ile alakalı olabilirdi. Bu listelerin her gün değiştiği görülmektedir. Gemiden taşraya gönderilen filika ile hariçten satın alınan şeyler genelde erzak olmuştu. Jurnal sayfalarında günlük kumanya istihkakı ile sarf edilen miktarlar, sürekli tüketim olduğu için güncellenmişti. Aynı zamanda gemide bulunan içme suyu miktarı ile taşradan gemiye alınan su, sarnıç miktarı olarak jurnale işlenmişti. Öğle yemeğinden sonra, taşraya gitmiş olan filika gemiye dönmüş, kumanya nöbetçi sefine emini, çavuş ve bölük emini ile aşçı tarafından mutfığa çıkarılmıştı. Akşam yemeği hazırlığı için yine sefine mevcudundan gerekli malzemeler alınmıştı. 29 Ağustos'ta Lapseki'den İzmir Limanına hareket edilmeden evvel taşradan

⁵⁵⁶ DTA, Defterler, EHB. J. d., 495 (3847) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Liman Jurnali, s. 3-16, s. 5.

et ve patlıcan satın alınmış, 30 Ağustos'ta İzmir Limanına varılmıştı. İzmir Limanındaki ikinci gün (31 Ağustos 1899) aşağıdaki faaliyetler ve sarflarla geçmişti:

Tablo 7- Heybet-nümâ Korveti Liman Jurnalı, 31 Ağustos 1899

Saat-i gurûbî	Vukûât ve Mülâhazat	
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Abdest borusu çalınıp salât-ı işâ edâ edildi. Yat borusu çalınıp asker istirahat edildi. Mikdârları âti'z-zikr efvâh-ı nâriyye leyle-i cülûs-ı mukaddese münâsebetiyle endaht edilmiştir. 100 aded el mahtâbı / 25 aded havâî fişengi / 20 aded çanak mahtâbı Iskanca borusu çalınıp sabahçı postaya nevbet teslim edildi. Kalk borusu çalınıp salât-ı fecr edâ edildi. Arya sofrâ borusu çalınıp sabah ta'âmı tevzî' edildi. Umûm sefine tathîr ve burda vizitesi icrâ edildi. Nân-ı azîz ve güşt ve sâire için taşraya filika gönderildi.	
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	Sancak keşîdesiyle mevsimine nazaran arma tente ve lüzûmuna göre foravele edildi. Hekim borusu çalınıp doktor bey tarafından asker vizite edildi ve kumanya borusu çalınıp nevbetçi sefine emîni çavuş ve bölük emîni ile aşçı tarafından kumanya çıkarıldı. Abdest borusu çalınıp salât-ı zuhr ba'de'l-edâ tenefüs ve öğle ta'âmı tevzî' edildi. Iskanca borusu çalınıp birinci bölük ikinci bölüğe nevbet teslim eyledi. Abdest borusu çalınıp asr-ı evvel edâ edildi. Arya sofrâ borusu çalınıp akşam ta'âmı tevzî' edildi. Kâffe-i filikalar mataforasına hisa edildi. Arya sancak edilip asr-ı sâni ba'de'l-edâ dîvân-ı pâdişâhî icrâ edildi.	
Tersâne-i Âmireden gemiye gelen zahîre ve sâire	Hariçten satın alınan ve gemiye gelen mühimmat ve sâire	Limanda ikâmet halinde gerçekleşen makina dâiresi sarfiyatı
Gemiden tersâneye veya mahallere çıkan mühimmât ve sâire	Günlük kumanya istihkakından sarf olunan erzak Kalita 92 kıyye, 160 dirhem / Erz 36 kıyye, 814 dirhem / Sâde 6 kıyye, 336 dirhem / Zeytin 5 kıyye, 472 dirhem / Revgân-ı zeyt 2 kıyye, 144 dirhem / Tuz 2 kıyye, 890 dirhem / Fasulye 13 kıyye, 824 dirhem / Soğan 6 kıyye, 912 dirhem / Sirke 4 kıyye, 608 dirhem / Kandil 2 aded Mühendisân: Neferât 36 Kalita 23 kıyye, 40 dirhem / Erz 6 kıyye, 732 dirhem / Sâde 1 kıyye, 512 dirhem / Revgân-ı zeyt 576 dirhem / Tuz 720 dirhem / Fasulye 7 kıyye, 524 dirhem / Soğan 4 kıyye, 104 dirhem ⁵⁵⁷ .	Hasta mevcudu

⁵⁵⁷ Osmanlı Devleti'nde kullanılan ağırlık ölçü birimlerinden biri olan dirhem: 3,2075 gramdır. Bir diğer ölçü birimlerinden kıyye (okka); 400 dirhem karşılığındadır. Eski ve yeni olarak iki türlü ağırlık hesabı olan bu birimin, eski kıyye olarak karşılığı 1.283 gram, yeni kıyye olarak karşılığı 1.000 gramdır. Bir başka ağırlık birimi olan çeki ise daha çok odun ve kömür gibi şeyler için kullanılır ve 250 kilograama karşılık

Buradaki faaliyetlerde de görüldüğü üzere, jurnal kaydı yapılırken bazı gıda malzemeleri Arabiye ya da Farisiye ile yazılmaktaydı: et(k)mek nân-ı aziz ve kalita/ galeta/ peksimet; et gûşt; koyun eti gûşt-ı ganem; sığır eti gûşt-ı bakar; pirinç erz; sâdeyağ revgân-ı sâde; zeytinyağı revgân-ı zeyt; don yağı revgân-ı pîh; mâden yağı revgân-ı velvelin; hasır süpürge çârûb-ı hasır; pamuk ipliği rişte-i pembe; yelken iğnesi suzan-ı badbân; mum şem-i ispermeçet⁵⁵⁸. Et için lahm ve un için dakîk de kullanılmaktaydı.

1 Eylül 1899 tarihinde günlük istihkaktan sarf edilen kumanya listesine bakıldığında aşağıdaki tüketim kaydedilmişti:

Nân-ı azîz 144 çift; gûşt 27 kıyye, 648 dirhem; erz 12 kıyye, 384 dirhem; sâde 1 kıyye, 152 dirhem; zeytin 5 kıyye, 472 dirhem; revgân-ı zeyt 1 kıyye, 280 dirhem; tuz 2 kıyye, 88 dirhem; soğan 6 kıyye, 912 dirhem; kandil 20 aded; taze bamya 36 kıyye, 864 dirhem; domates 4 kıyye.

Mühendisân: Neferât 36

Nân-ı azîz 36 çift; gûşt 7 kıyye, 920 dirhem; erz 6 kıyye, 732 dirhem; sâde 864 dirhem; tuz 720 dirhem; fasulye 3 kıyye, 420 dirhem; soğan 4 kıyye, 446 dirhem; sabun 576 dirhem.

Bu oranlar günbegün değişmişti. Bazı günler hastaneye gönderilenler ya da firar edenler olduğundan gemi dışında olan personelin kumanyası bu listede yer almıyordu. Ayrıca hamam günlerinde sabun dağıtılırdı. Taşraya giden filika ile en azından ekmek alındığı düşünüldüğünden, jurnalın hariçten satın almalar kısmının her zaman doğru şekilde yazıldığına ilişkin çekinceler oluşmuştur. Eylül ayının ilk günlerinde her gün filika gönderilmesine rağmen hariçten satın alınan erzak sütunu boş bırakılmıştı. Bu nedenle bazı günlerde kayıt işinin aksamış olduğu düşünülmektedir. Bunu tam olarak doğrulamak mümkün olmamakla birlikte araştırılan jurnal sayısı çoğaldıkça daha doğru sonuçlara ulaşılabilir. Bazı günlerin yemek listesi içinde taze fasulye, taze üzüm ve çay gibi gıdalar bulunmakla birlikte özellikle taze olanların nereden ve ne zaman gemi iâşe listesine girdiği bu jurnalde izlenememiştir. 4 Eylül ve sonraki günlere ilişkin kayıtlar aşağıdaki şekilde devam etmiştir:

Mühendis efendiler için:

Nân-ı azîz 36 çift; gûşt 7 kıyye, 216 dirhem; patlıcan 9 kıyye, 216 dirhem.

Asâkir-i şâhâne için:

gelir. Ağırlık birimi olan kantar; yerine göre değişiklik gösteren bir özeliğe sahip olmakla birlikte bu çalışmanın odaklandığı dönemlerde 44 okka karşılığı olarak 56,4 kilogram sayılmıştır.

⁵⁵⁸ Yüce, a.g.e., s. 121-122.

Güş 26 kıyye, 880 dirhem; patlıcan 36 kıyye, 962 dirhem.

Mühendisler için:

[Mankalya] limonu 28 kıyye.

Aynı gün kumanyadan istihkak sarfı aşağıdaki şekilde kaydedilmişti:

Nân-ı azîz 141 çift; güş 27 kıyye, 27 dirhem; erz 60 kıyye, 36 dirhem; sâde 5 kıyye, 64 dirhem; zeytin 53 kıyye, 58 dirhem; tuz 280 dirhem; soğan 6 kıyye, 768 dirhem; sebze patlıcan 3 kıyye 696 dirhem.

Mühendisân:

Nân-ı azîz 36 çift; güş 7 kıyye, 920 dirhem; erz 6 kıyye, 336 dirhem; sâde 1 kıyye, 532 dirhem; tuz 720 dirhem; fasulye 3 kıyye, 420 dirhem; soğan 2,5 kıyye 25 dirhem; sabun 576 dirhem; şeker 9 kıyye, 18 dirhem; patlıcan 9 kıyye, 216 dirhem.

Mühendisân:

Nân-ı azîz 36 çift; güş 3 kıyye, 240 dirhem; taze üzüm 11 kıyye, 880 dirhem; çay 200 dirhem.

5 Eylül'de de bu kısım aşağıdaki şekilde doldurulmuştu:

Nân-ı azîz 140 çift; güş 26 kıyye, 880 dirhem; taze fasulye 35 kıyye, 840 dirhem.

Mühendisân için:

Nân-ı azîz 36 çift; güş 7 kıyye, 92 dirhem.

Aynı gün kumanyadan istihkak sarfı aşağıdaki şekilde kaydedilmişti:

Erz 120 kıyye, 40 dirhem; sâde 1 kıyye, 120 dirhem; zeytin 5 kıyye 320 dirhem; revgân-ı zeyt 1 kıyye, 280 dirhem; tuz 2 kıyye, 800 dirhem; soğan 6 kıyye, 720 dirhem; sebze patlıcan 3 kıyye 696 dirhem.

Mühendisân için:

Erz 6 kıyye, 732 dirhem; sâde 864 dirhem; tuz 720 dirhem; fasulye 3 kıyye, 420 dirhem; soğan 4 kıyye, 446 dirhem; sabun 576 dirhem; şeker 518 dirhem; çay 54 dirhem.

6 Eylül'de *Tersânedden gemiye verilenler* kısmı aşağıdaki şekilde doldurulmuştu:

Asâkir-i şâhâneye:

Nân-ı azîz 139 çift; güş 13 kıyye, 344.

Mühendis efendilere:

Nân-ı azîz 35 çift; güş 6 kıyye, 300 dirhem.

6 Eylül'de *hâriçten satın alınanlar* kısmı aşağıdaki şekilde doldurulmuştu:

Kuru üzüm 54 kıyye; patates 98 kıyye; şeker 100 kıyye; taze fasulye 8 kıyye, 960 dirhem; kabak 35 kıyye, 584 dirhem; domates 4 kıyye, 448 dirhem.

Aynı gün kumanyadan istihkak sarfı:

Erz 12 kıyye, 40 dirhem; sâde 1 kıyye, 120 dirhem; revgân-ı zeyt 1 kıyye, 280 dirhem; tuz 2 kıyye, 800 dirhem; soğan 6 kıyye, 768 dirhem.

Mühendisân için:

Erz 6 kıyye, 545 dirhem; sâde 840 dirhem; tuz 50 kıyye, 700 dirhem; soğan 1 kıyye, 99 dirhem; sabun 560 dirhem; şeker 892 dirhem; patates 6 kıyye, 300 dirhem.

Jurnal kayıtlarında sarf edilen malzemeler yazmakla birlikte pişirilen yemeklere ilişkin bilgi bulunmamaktadır. Her hâlükârda üç öğün yemek yendiği görülmektedir ve istihkaktan olan gıda malzemelerine bakıldığında, her gün etli yemek çıktığını söylemek mümkündür. Zira günlük olarak kumanyadan alınan malzemeler içerisinde güşt her zaman vardır. Bamya, patlıcan, taze fasulye, patates gibi etli ya da etsiz sebze yemekleri yanında, pirinç pilavının çıktığı anlaşılmaktadır. Ayrıca her gün olmasa da meyve ve çay da servis edilmekteydi.

Jurnalde belirtildiği üzere, her gün vizite borusu çalmış ve doktor bey tarafından hastalar muayene edilmişti. Gemide tedavisi mümkün olmayan hastalar Bahriye Merkez Hastanesine gönderildiği gibi yakında bulunan İzmir Merkez Hastanesine de gönderilen hastalar olmuştu. Tedavisi tamamlananlar gemiye geri gelmişlerdi. Diğer taraftan başka gemilerden muayene için bu gemiye gelen hasta asker ve subaylar da görülmektedir. Bu defterlerde demirbaş listeleri de bulunmaktaydı. Aynı defterin açılış sayfalarında mutfak malzemelerine ait lokanta takımı demirbaş listesi belirtilmişti.

Gemilerin diğer gemilere kömür ve saire tedariki sağladığına ilişkin bilgilere de bu defterlerden ulaşmak mümkündür. Dolayısıyla gerektiğinde gemiler arasında bu tarz alışverişler ile asker ve işgücü değişimi belirli yasaklara rağmen söz konusu olabilmekteydi. Bu gemide de aynı hikâyelere rastlamak mümkündür. 10 Eylül'de Göksu İstimbotuna 7 kantar kömür, 11 Eylül'de el planyası, halat, üstüğü, yağlı fener gibi malzemeler verilmiş, bunlardan bazıları kısa zamanda iâde edilmiş olup jurnale işlenmişti.

Yine aynı defterde onarım faaliyetleri ile ilgili olarak Yahya Paşa Tersânesinden bahsedilmektedir. Zira Çarkçı Mülâzım Tufan Efendi ile Elektrik Memuru Hayri Efendi bu tersâneye istimbot tamiri için gitmişlerdi. Bakım faaliyetleri adı altında gemi silahlarının kontrolü de belirli aralıklarla yapılmıştı. Jurnallerde bulunan vukuat/mülâhazat bölümü, yatsı namazının kılındığı saatlerden başlayıp ertesi gün aynı saate

kadar geçen tüm olayların kaydedildiği bölümdü. Burada günlük rutin bilgilere ek olarak makina tamirleri, hariçten yapılan ziyaretler ya da dışarıya yapılan ziyaretler gibi konular da kaydedilirdi. Bunun yanında ek işgücü ihtiyacına ilişkin bilgilerin bu defterlere işlendiği görülmektedir. 16 Eylül'de taşradan kamaralar için iki marangoz usta ve ilerleyen günlerde başka gemilerden askerler getirtilmişti. Geminin kendi askerleri taşraya gideceği zaman intikali filika ile yapılırken, İstanbul'a gidenler için çoğunlukla İdâre-i Mahsûsa vapurları kullanılmıştı.

Görüldüğü üzere jurnallerde birçok lojistik faaliyetlerinin izi kolaylıkla sürülebilmektedir. Burada sadece alınan ve sarf edilen malzemeler değil aynı zamanda hariçten tedarik edilen malzeme ve işgücü, bakım ve onarım faaliyetleri, sıhhiye işlemleri, tüketim, nakliye ve dağıtım gibi birçok konuya ilişkin detaylar elde edilebilmektedir. 1899 yılına ait olan bu örnek jurnallere ek olarak 1913 yılına ait bir zırhlının liman journali daha örneklendirilecektir. Burada geminin sadece iki günlük kaydı örnek olarak açıklanmış olup buna ilişkin arşiv belgesi tezin sonundaki ekler kısmında gösterilmiştir.

Barbaros Hayreddin Zırhlısının 1913 yılına ait liman journali⁵⁵⁹ kaydına göre gemi 15 ve 16 Nisan'da Megara Limanındaydı. Sıcaklık ve rüzgâr değerleri gibi hava durumunun da işlendiği deftere göre, hava şartlarının şiddetli olduğu görülmektedir. Taşraya erzak almak üzere gönderilen erzak istimbotu geri döndüğünde, beraberinde getirdiği erzak zâbitâna ve efrada takdim edilmişti. Bir iki saat sonra, İki Numaralı İstimbot da asker erzakını ve lokanta memurlarının naklini sağlamak için kaleye gönderilmişti. Gemilerde de kara tesislerinde olduğu gibi yemek dağıtılmadan evvel süvariye numune gösteriliyor ve onayına istinaden efradın yemeği dağıtılıyordu. İki Numaralı İstimbot erzakı yüklü halde iki saat sonra geri geldi. Aynı istimbot ile Yunan brikinde bulunan efradın yemeği de gönderildi. Civarda bulunan diğer Osmanlı gemilerine gitmesi gereken zâbitân da bu istimbotlar vasıtasıyla naklediliyordu. Gemi limanda ikâmet halindeyken yirmi dört saatte 14 ton kömür sarf etmişti. Yine de ambarında kömür ve makina suyu bulunmaktaydı. Gemide o tarihler arasında yedi hasta bulunmakta ve düzenli olarak kontrol edilmekteydi, gemi mevcudunun ise 634 kişi olduğu görülmektedir. Ertesi gün hava daha sakin ve açık idi. Sabah namazından sonra İki Numaralı İstimbot kömür almak için gönderilmişti. Yine rutin bir gün başlamış ve

⁵⁵⁹ DTA, Defterler, EHB. J. d., 1040 (3645) Envanter Numaralı Barbaros Hayreddin Zırhlısı Liman Journali, s. 1-2.

sabah taamı dağıtılmıştı. Öğle saatlerine doğru gemiye 40 ton içme suyu getirildiği anlaşılmaktadır. Erzak filikası yine kıyıya gönderilmiş ve öğlen yemekleri filika döndükten sonra dağıtılmıştı. Akşam yemeği, bir önceki günde icra edildiği gibi süvari beye numune gösterilerek dağıtılmıştı. Bugün içerisinde yakılan toplam kömür 14,85 ton olarak hesaplanmıştı.

Gemilerin makina dairesi ve kömür tüketimi hakkında daha öz bilgi sunan defter olan makina jurnaline; 4 Ağustos 1912 tarihinde Megara Limanından Dersaadet Limanına hareket eden Akhisar Torpidosunun makina journali⁵⁶⁰ örnek olarak verilmiştir. Bu defterde, harekete ilişkin teknik bilgiler, kazanlar ve kazanların ateşlenmesi, varsa makinaların onarımı ile seyir hakkında teknik bilgiler verilmiştir.

Tüketim noktasında olan malzemeler ile kullanımda olan vasıta ve gemiler düzenli şekilde muayene edilmekteydi. Zira muayene sadece tedarik sürecinde değil tüketimin sonlandığı noktaya kadar varlığını koruyan bir faaliyetti. Onarım ve tamirat işleri de bir çeşit muayene sonucu olarak düşünülmelidir. Zaman zaman erzak, mühimmat ve sair ambarların kontrol nedeni; malzemenin uygunluğunun korunmasını sağlamaktı. Bu hususun kanunnâmelerde de söz konusu edildiği görülür. Gemilerde kumanya depolarıyla portuçun ihtiyaç duyulan zamanların dışında açık kalmasını engellemek ve içinde mum ve fener gibi yanıcı maddelerin bırakılmaması gereği sefine eminin sorumluluğundaydı. Ambarları kilitleyip anahtarlarını kumanyacı ve porsunun elinden alarak seyr-i sefâin memuruna verirdi. Aynı şekilde cephaneliklerin kontrolü, gereken parçaların söndürülmesi ve gerekli yerlerin nöbetçiler vasıtasıyla korunması sefine emininin sorumluluğundandı. Sefine emininin cephaneliklerin nitelikli kontrolü için tüfek silâh-endâz zabiti ile nöbetçi zabitten destek aldığı olurdu⁵⁶¹.

Lojistik yönetimin temel unsurları başlığını tamamlamadan önce, dört adımı içeren süreç bir başka gemi seferi ile örneklendirilmiştir. Bu örnek sefer, 1860'lı yılların başında inşasına başlanan, 1864 yılında makina ve kazanları monte edilen ve 1885 yılında Armstrong silahlarla donatılan ahşap Ertuğrul Fırkateyninin hazin seferidir. 1889 yılında Japonya İmparatoru'na sunulacak hediyelerle birlikte seyre başlayan bu geminin seyahati, Bahriye Nezâretinin izniyle deniz eğitimi için gemiye binmiş Bahriye Mektebinin son

⁵⁶⁰ DTA, Defterler, EHB. J. d., 657 (3222) Envanter Numaralı Akhisar Torpido Botu Makina Journali, s. 187-8.

⁵⁶¹ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 14. bâb.

mezunları⁵⁶² için de bir eğitim seferi olarak düşünöldü. Seyre hazırlık aşamaları ve seyir esnasındaki lojistik faaliyetleri arşiv belgeleri kapsamında değerdendirilmiştir. Böylece tedarik yöntem ve unsurlarını dikkate almak suretiyle o yıllara ait bir başka örnek Bahriyenin lojistik bakış açısını ortaya çıkarmak üzere kullanılmıştır. Aynı zamanda, on sekiz ay süren bu zorlu sefer, her limana yanaşma ve ayrılma aşamasında hazırlıkların yeteri kadar yapılmasına olanak vermeyen mali yapı ile idari yapının ne durumda olduğunun örneklendirilmesi açısından bir vaka çalışması niteliğindedir.

Gemide çok çeşitli toplar, ışıldak ve küçük bir elektrik makinası bulunuyordu; kömürlükleri ise yalnızca 350 ton⁵⁶³ kapasiteye sahip olduğu için gemi karaya bağımlıydı. Gemi yola çıkmadan evvel padişaha da sunulan plan lojistik bağlamda incelendiğinde görölmektedir ki, gemide bulunan subay için taâmiye adı altında 12.000 kuruşluk bir aylık verilecekti. Bu aylığın; kumandan, süvari, süvari muavini ve geri kalan subaylar arasında bölüştüröleceğı ayrıca sefer boyunca erler dahil tüm mürettebatın maaşlarının aylık olarak verileceğı ifade edilmişti⁵⁶⁴.

11 Nisan 1889 tarihinde, II. Abdülhamid gemi mevcudunu gösterir bir rapor istedi. Raporun tamamlanması için geminin seyir kabiliyeti ile tedarik durumu incelendi. Bu rapor sonuçlarına göre 1889 yılının mayıs ayında Ertuğrul gemisinin seyre çıkmadan evvel iyi bir duruma sokulması lüzumlu göröldü⁵⁶⁵. Geminin makina ve kazanları İngiltere’de takılmıştı fakat bu gemi seyirden evvel büyük bir makina bakımından geçmedi. Zira geminin çarkçısı tarafından geminin teknik olarak yeterli olmadığını gösterir bir rapor hazırlandıysa da padişaha sunulmadı⁵⁶⁶. Geminin bir süre sonra iyi durumda olduğunun bildirilmesi üzerine seyir öncesi istenen maaş, tayinat ve kanal rüsumuna ilişkin ödenek olarak 10.000 Osmanlı altını verildi⁵⁶⁷. Gemi, olumlu teknik durum raporuna istinaden, planlanan tedarikini sağlayıp 14 Temmuz 1889 tarihinde İstanbul’dan yola çıktı. Gemi seyri sırasında Süveyş Kanalı’nda kuma saplandı ve İdârenin yardımı ile kurtarılarak orada onarıma alındı⁵⁶⁸. 14 Ağustos 1889 tarihinde Mısır’da hızlı bir şekilde tamiratına ilişkin talepler kurumlara iletildi⁵⁶⁹. Süveyş’te

⁵⁶² BOA, Y. A. HUS., Dosya No: 222, Gömlek No: 59.

⁵⁶³ Kurtoğlu, *Bahriye Mektepleri Tarihçesi, Kitap 1*, s. 33.

⁵⁶⁴ A.g.e., s. 39.

⁵⁶⁵ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 341, Safa No: 1A-B; Dosya No: 325, Sayfa No: 163A.

⁵⁶⁶ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 278.

⁵⁶⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1137, Sayfa No: 70.

⁵⁶⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 590, Sayfa No: 137.

⁵⁶⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 577, Sayfa No: 9.

bulunan havuzda tamiri tamamlandı ve 23 Eylül 1889 tarihinde gemi tekrar seyre çıktı. Singapur canibinde kömürün pahalı olacağı fikri ile geminin tüm depoları Aden'den dolduruldu⁵⁷⁰. 26 Ekim 1889 tarihinde Bombay'dan su, yiyecek ve kömür tedarik edildi ve aynı zamanda bölgeye ilişkin bir rapor hazırlanarak Nezârete sunuldu⁵⁷¹. Uygun hava koşulları sağlanamadığından dört ay boyunca Singapur'da demirde kalındı⁵⁷²; ayrıca bu hareketsizliğe ilişkin ortaya atılan mali kaynaklı kömürsüzlük iddiaları karşısında Osmanlı Devleti aksini kanıtlamaya çalışacaktı. 1 Mart 1890 tarihinde hâlâ Singapur'da bulunan geminin komutanı, mürettebatı için ihtiyaç duyduğu elbiselerin yazılı olduğu pusulayı göndererek elbise talep etti. Gemi İstanbul'dan hareket etmeden evvel elbise ihtiyaçlarını neden tamamlamamış olduğu sorusu bir yana bu elbiselerin nakliyesi planlandı. İstanbul'dan İdâre-i Mahsûsa vapuru aracılığıyla Port Said Kömür Memurluğuna gönderilen elbiselerin, oradan da doğruca Singapur'a giden posta vapurlarından biriyle gönderilmesi istenmişti. Şayet vapur bulunamazsa, eşyanın sigortalanarak navlun ücretiyle beraber toplam bedelin Port Said Memurluğu hasılatından, hasılatta para yoksa Nezâretten ödemek üzere şimdilik oraca ödenerek elbiselerin gönderilmesine karar verildi. Ayrıca bu işlem yazılı olarak da Ertuğrul gemisi süvarisine bildirildi⁵⁷³. 22 Mart 1890 tarihinde gemi hareket ederek Saygon'a ulaştı ve buradan kömür aldı. 26 Nisan'da Hong Kong'dan kömür alarak, Foçu'ya vardı, buradan hareket etmeden evvel kömür ambarlarını doldurdu. 7 Haziran 1890 tarihinde Yokohama Limanına vardı.

14 Temmuz 1889 tarihinde hareket limanı İstanbul'dan yola çıkan gemi, 7 Haziran 1890 tarihinde varış limanına ulaşmıştı. Hediyeleri sunarak bir süre bu limanda demirleyen gemi, büyük bir ilgiyle karşılandı. Bu süre zarfında gemi komutanı dönüş planını uygulamak için uygun hava koşullarını beklemeyi tercih etmek istese de emir aldığı üzere harekete geçmek zorunda kalacaktı. Komutan Osman Paşa, hava şartlarını dikkate alarak daha geç tarihte çıkmayı önerdiği yazısında dönüş emrini beklediğini bildirmişti. Dönüş için gemi kasasında tutmak üzere para istemiş ve ayrıca eksik malzemelerin temini gereğinden de bahsetmişti. Japonya'da kalınan süre zarfında askerlerin hasta olduğu ve bazılarının da vefat ettiği bu yazışmada görülmektedir⁵⁷⁴.

⁵⁷⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 577, Sayfa No: 168a.

⁵⁷¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 608, Sayfa No: 46.

⁵⁷² DTA, Mektubi, Dosya No: 589, Sayfa No: 4

⁵⁷³ DTA, Şura-i Bahri, Dosya No: 330, Sayfa No: 11A.

⁵⁷⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 641, Sayfa No: 25-1, 40-1, 60-1, 62-2.

Komutan tarafından gönderilen bu yazının arkasından dönüş planı kapsamında 5.000 lira Maliye Nezâreti tarafından gemiye ulaştırıldı⁵⁷⁵. Bu paranın ve gemide bulunan kömürün idareli kullanılması emri verildi. Gemi, komutanın uyarılarına rağmen, eylül ayının ortasında limandan ayrıldı ve 18 Eylül gecesinde ağır hava şartları nedeniyle kayalıklara çarparak battı. 650 kişinin bulunduğu gemiden 69 kişi sağ olarak kurtulabildi. Ekim 1890 tarihinde kazadan kurtulanlar Japon savaş gemileri ile yurda getirildi⁵⁷⁶. Gemi personelinin ve malzemesinin kurtarılmasında çabası olanlara şükranlar sunulurken her biri nişan ile ödüllendirildi⁵⁷⁷.

Bu hazin seyir lojistik yönetiminin temel unsurları kapsamında değerlendirildiğinde her adımında çeşitli hatalar göze çarpmaktadır. Hazırlık aşamasının iyi planlanmadığı, onarım faaliyetlerinin istenilen ölçüde yapılmadığı, tedarikin tam olarak sağlanmadan geminin seyre gönderildiği anlaşılmaktadır. Geminin depolama olanakları, onu karaya oldukça bağlı kılması nedeniyle onun yerine daha uygun bir başka geminin seçilmiş olması gereği dahi düşündürücü seviyededir. Ayrıca komutana gönderilen dönüş talimatında lojistik tasarrufun gereği üzerinde durulduğundan mali yapının tüketim üzerinde baskı oluşturduğu da ifade edilmelidir.

Burada lojistik yönetimin temel unsurları, barış ya da savaş ayrımı yapılmaksızın ifade edilmiş ve verilen örnekler bu kapsamda sunulmuştur. Osmanlı Bahriyesinde lojistik unsurların savaş sürecinde nasıl idare edildiği ise aşağıdaki kısımda aktarılmıştır.

2. SAVAŞTA LOJİSTİK YÖNETİMİ

Bir önceki bölümde açıklanmış olan lojistik yönetiminin temel unsurlarının, savaş zamanında daha hızlı planlanması ve uygulanması gerektiği açıktır. Harp sınıfı olan gemiler ile personelin durumu, üsler ve tersâneler ile fabrikaların yeterliği, mühimmat ve cephane miktarı, muhabere ve istihbarat becerisi, bölgede konuşlandırılmış olan depo ve ambarların doldurulması, korunması ve sürekli tedarik akışının sağlanması barış zamanında olmadığı kadar önem kazanır. Ayrıca düşmanın lojistik imkân ve kabiliyetlerini bilerek ilgili tesislere baskı yapmak modern kuvvetler için savaşı kazanmanın kilit noktalarından olarak, aşağıdaki örneklerde de görüleceği üzere, düşman kuvvetlerinin özellikle bu sahaları stratejik hedef olarak yok etme çabaları onların

⁵⁷⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 641, Sayfa No: 40-1

⁵⁷⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 360, Sayfa No: 12A.

⁵⁷⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 731, Sayfa No: 52-62.

korunmasını zorunlu kılmıştır. Bu başlık altında lojistik yönetimin unsurları ve faaliyet alanlarının durumu Osmanlı deniz savaşları çerçevesinde analiz edilmiştir. Fakat konunun üçüncü başlıkta devam eden yapısı nedeniyle her bir savaş ortamı sadece lojistik veçheleriyle değerlendirilmiştir.

Osmanlı Donanmasının askeri faaliyetleri uzun yıllardır yalnızca kendi sahillerini korumaktan ibaret kaldı. Özellikle DTA'da karşılaşılan lojistik konulu belgelerde görüldüğü üzere donanmanın esas görevi, sahillerin korunmasını sağlayacak karakol görevini icra etmek olmuştur. Diğer taraftan 1867 ile 1914 yılları arasında yapılan savaşlarda da görüldüğü üzere Osmanlı Donanmasının bir diğer görevi kara birliklerinin nakliyesi ve lojistik ihtiyaçların ulaştırılmasıydı. Bu savaş analizlerini, 1853 yılında başlayan ve sonuçları bağlamında Osmanlı Devleti üzerindeki etkisi uzun yıllar devam eden Kırım Harbi ile biraz geriden başlatmak uygun bulunmuştur. Hemen akabinde, 1866 yılında başlasa da 3 yıl süren Girit İsyanı değerlendirmeye alınmıştır. Osmanlı Devleti'ne büyük toprak kayıpları getiren 93 Harbi olarak da adlandırılan 1877-1878 Osmanlı Rus Harbi, donanma lojistiği kapsamında değerlendirilen bir sonraki savaş olmuştur. 1896 ve 1897 yıllarında bir başka Girit isyanı daha patlak vermiş ve isyan bir dizi askeri faaliyeti gerektirmişti. Yüzyıl tamamlanmadan Osmanlı'nın hem deniz hem de kara birliklerine ihtiyaç duyduğu Osmanlı-Yunan Harbi de lojistik yönetimi anlamında kısaca incelenmiştir. 1911 yılında yaşanan Trablusgarp Harbi ile hemen peşinden gelen Balkan Harbi bu kapsamda incelenmiş olan diğer savaşlardır.

Savaşta lojistik yönetimi, barış dönemine nazaran farklılıklara sahipti. Daha hızlı, daha çözüm odaklı ve daha dikkatli olunması şartı ile iâşe ve nakliye gibi faaliyetlerin devamlılığı önemliydi. Buna ek olarak düşman unsurlarının özellikle lojistik faaliyetleri hedef alan yıpratıcı faaliyetleri söz konusu olduğu kadar, Osmanlı harp sanatını icra edenlerin de düşman unsurlarının lojistik desteğini kırıcı ya da yok edici faaliyetleri olmuştur. Savaşın doğası gereği ve modern zamanlarda artan hareketlilik ihtiyacı için olmazsa olmaz ikmal malzemelerinin varlığı savaş kazanmanın önemli gerekliliği olmuştur. Barış döneminde mevcut olan lojistik yönetim, savaşlarda da mevcudiyetini korumakla birlikte bazı savaşlarda sorumlulukların kara kuvvetlerine de aktarıldığı görülmüştür. Fakat, Şûrâ-yı Bahriye Osmanlı Bahriyesinin tüm lojistik faaliyetlerini yürüten birim olarak savaşlarda da sorumluluklarını yerine getirmeye çalışmış, gerekli zamanlarda Meclis üyeleri değiştirilmiş bunun mümkün olmadığı durumlarda çalışmalar

zora girmişti. Bu bölümde yukarıda adı geçen her bir savaşta lojistik yönetimin icrası, arşivden temin edilen belgeler doğrultusunda, ihtiyaçların belirlenmesi, tedarik veya üretim süreçleri, nakil ve dağıtım ile depolama faaliyetleri ekseninde aktarılmaya çalışılmıştır.

Kırım Savaşı (1853-1856), Amerikan İç Savaşı (1861-1865), İspanyol-Amerikan Savaşı (1898) ve Rus-Japon Savaşı (1904-1905) denizde modern operasyonel savaşların ortaya çıktığı ilk savaşlardır⁵⁷⁸. Bunların ilki olan Kırım Savaşı birçok nedene bağlı olarak askeri deniz tarihinde önemli bir yer tuttuğu gibi ilk kez bilim ve teknolojinin savaş meydanındaki doğrudan etkileri nedeniyle savaş tarihinde de önemli bir dönüm noktasını yansıtmaktadır⁵⁷⁹. Dünya denizciliğinde modern çağın başlangıç noktasını ifade eden bu savaş başlamadan evvel, Bahriye muhasebesinde borç tetkiki yapılmış, baharda sevk edilebilecek otuz geminin teknik durumları ve onarım ihtiyaçları kontrol edilmiş; iâşe, ikmal ve mühimmat eksikliklerini ortaya çıkarmak için Tersânede bulunan ambar ve mahzenler dikkatlice kontrol edilmiş ve savaş için asker arayışları başlamıştı. Uygun bulunanların silah altına alınmasıyla birlikte üç yüzer dirhem ekmek ile yirmişer para katık bahasının, elbise ve yatacak yer ihtiyaçlarının temin edilmesi, gereken tutarların mal sandıklarından ödenmesi ve ayrıca zabıtların görevlendirilmesi ile maaş, tayın, üniforma bilgilerini içeren defterlerin düzenlenmesi kararlaştırılmıştı⁵⁸⁰.

Kırım Savaşı'nda ihtiyaç duyulan lojistik malzemelerin tedariki hem içeriden hem de dışarıdan sağlanıyordu. Örneğin pirincin bir kısmı Mısır'dan getirilmek üzere nakliye ve tüm masraflar dahil İstanbul ambar teslimi olarak anlaşılmıştı. Ayrıca Mısır ve Tunus'tan sağlanan asker gücü dahil donanmaya temin edilen askerlerin iâşe, mühimmat, alet edevat ve elbise gibi tüm ihtiyaçlarını Osmanlı Hazinesi karşılamaktaydı. Büyük miktarlarla olmasa da valilikler destek veriyor fakat büyük ölçüde Osmanlı Hazinesi sorumlu oluyor, Hazinesinin yetmediği durumlardaysa ihtiyat tahsisatından karşılanması kararlaştırılıyordu⁵⁸¹. Fakat savaşın ilerleyen aylarında, ikmal malzemelerinin tedarikinde ve dağıtımında mali kaynaklı büyük problemler yaşandı. Mali kaynakların büyük ölçüde

⁵⁷⁸ Vego, a.g.e., s. 1.

⁵⁷⁹ Williamson A. Murray, "Savaşın Sanayileşmesi", *Cambridge Savaş Tarihi*, Haz. Geoffrey Parker, Çev. Füsün Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, s. 243.

⁵⁸⁰ Mehmet Çetin, *On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun Eko-lojistik Analizi: Kırım Muharebesi Örneği*, (Doktora Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015, s. 161, 162.

⁵⁸¹ Keleş, a.g.e., s. 222; Çetin, a.g.e., s. 341-343.

yetersizliği, Osmanlı Devleti için dış borçlanma olanaklarını ilk kez gerçeğe dönüştürdü. Bu süreçte alınan borçların büyük kısmı, yurt dışından gerçekleştirilen tedarikler dahil olmak üzere, savaşın lojistik idaresine harcandı. 4 Ağustos 1854 tarihinde bir fermanla Mısır eyaletinden alınan gelirlerin karşılık gösterildiği ilk istikraz sözleşmesi, 24 Ağustos'ta imzalandı. Borçlanmanın şartlarının ve ödeme koşullarının bulunduğu sözleşmede ayrıca bu paranın savaşın finansmanı için kullanılması koşulu da bulunmaktaydı⁵⁸². Alınan bu ilk borç savaş masrafları için yeterli gelmediğinden dış borçlanma devam etmiş; buna ek olarak iç borçlanma, Osmanlı eyaletlerinden havale ve îâneler ile kaynak yaratılmaya çalışılmıştı. Gayrimüslim tebaadan alınan haraç vergisi, îâne-i askeriye adıyla Eylül 1855 itibarıyla kişi başı 5.000 kuruş olarak belirlenmiş ve böylece savaş için bir başka mali kaynak yaratılmıştı. Bu kaynağa ek olarak, hazineye gönderilmemiş tüm vergilerin toplanarak acilen gönderilmesi suretiyle borçlu olanların borcunu ödemesi istenmiş, halk gönüllülük esasıyla maddi destek sağlamış, ordu ve donanma mensuplarından ve şehir zenginlerden îâne-i cihâdiye adı altında para ya da ordunun ihtiyaç duyduğu malzemeler toplanmış, ayrıca yüksek rütbeliler de maddi yardımda bulunmuştu⁵⁸³.

Kırım Savaşı'nda donanmanın asıl görevleri kıyı tabyalarına saldırmak, Rus irtibat hatlarını keserek düşman takviyesini önlemek, asker ve savaş malzemesi taşımak ve yaralıları tahliye etmektir. Ahşap yelkenli gemilerden oluşan Osmanlı Donanması kapak, fırkateyn, korvet, brik tipi gemilerden oluşuyordu ve Rus donanmasına kıyasla oldukça zayıftı; sadece 1840'lı yılların sonu itibarıyla bu gemilerden bazılarının kazan ve buhar makinası eklenmeye başlamıştı⁵⁸⁴. Bu zayıf donanmaya müttefik devletler olan Birleşik Krallık ve Fransa'nın güçlü donanmaları katıldı. Birleşik Krallık'ın asıl amacı toprak işgal etmek değil Sivastopol'de konumlanan Rus deniz üssünü yok etmektir zira İngiltere'nin Akdeniz politikası bunu gerektiriyordu⁵⁸⁵. Rusların Sivastopol'de savunmaya ilişkin hazırlıkları ise coşkulu ve gelişigüzel. Bu sırada şehirde kürek olmadığının ve kırık kalasların kürek olarak kullanıldığının görülmesi üzerine Odessa'dan dört yüz adet kürek getirtildi. Sivastopol'ün bütün sakinleri siper kazma,

⁵⁸² Biltekin Özdemir, *Osmanlı Devleti Dış Borçları*, İkinci Baskı, Ankara: Maliye Bakanlığı, 2010, s. 49.

⁵⁸³ Keleş, a.g.e., s. 221-223.

⁵⁸⁴ Saim Besbelli, *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1977, s. 25

⁵⁸⁵ Andrew Lambert, "The British Navy in the Mediterranean: by John D. Grainger, Woodbridge, UK, Boydell & Brewer, 2017", *Book Review, Mediterranean Historical Review*, 34: 2, (2019), s. 244.

savunma mevzilerine toprak taşıma, duvarlar ve barikatlar inşa etme, bataryalar kurma gibi hazırlıklar yaparken, bahriyeliler gemilerden söktükleri ağır topları taşıdılar. İşçilerin kıvrılmış elbiseleri dahil her türlü araç askerî taşımacılık hizmetinde kullanıldı. Müttefikler bir yıl sonra bu savunma mevzilerini incelediklerinde Rusların yaratıcılık ve becerilerini ifade etmişlerdi⁵⁸⁶.

Diğer taraftan müttefik donanmaların çeşitli ihtiyaçlarını hızlı bir şekilde karşılamak için fabrikalar ve depolar tesis edildi. Bu altyapı faaliyetlerinden ayrı olarak müttefik donanma gemilerinin onarım ihtiyacı Tersâne-i Âmire havuzlarında karşılandı. Kendi işlerinde çalıştırmak üzere memleketlerinden işçiler getirttiler ve onların konaklaması için İstanbul'da evler kiraladılar. Boğaziçi, Beykoz ve Büyükdere'de yatan müttefik donanma filosu personelinin bazı gıda ihtiyaçları milli imkânlarla sağlanırken, gemilerin kömürü Ereğli'den temin ediliyor, nakliyesini ise ticari gemiler gerçekleştiriyordu. Bu süreçte üç Osmanlı gemisi hastane gemisine dönüştürüldü⁵⁸⁷ ve gemilerin masrafları birkaç kez düzenlenmek zorunda kaldı⁵⁸⁸. Üç ambarlı Mesudiye kara askerlerine, Suriye Fırkateyni deniz askerlerine, Memdûhiye ise İngiliz askerlerine hastane hizmeti sunmak üzere organize edilmişti. İngiliz, Fransız ve Sardunya müttefik kuvvetleri Gelibolu ve İstanbul'da üslenmiş oldu. Buralarda ihtiyaç duydukları yiyecek ve içecekler komisyon tarafından listelenip tedarikinde gecikme yaşanmaması için özenle çalışıldı⁵⁸⁹. Boğaziçi'nde bulunan bazı yalılar hastaneye çevrildi⁵⁹⁰. Ayrıca Amiral Dundas'ın talebiyle Tarabya Kasr-ı Hümayun bitişiğinde bulunan bir ev bulaşıcı hastalık durumunda kullanılmak üzere onlara tahsis edildi⁵⁹¹. Bir önceki bölümde belirtildiği üzere 1850'li yılların başında on adet hastane bulunmaktaydı, fakat müttefik güçler için çeşitli yerlerde açılan yeni hastanelerle bu sayı oldukça yükselmiş oldu. Sadece karada değil, yukarıda bahsedildiği gibi, gemilerde de sıhhiye düzeni kuruluydu. İngiliz Baltık filosunda bulunan sağlık personelinin bazıları Karadeniz'e gönderilmişti⁵⁹². Ayrıca

⁵⁸⁶ Orlando Figes, *Kırım: Son Haçlı Seferi*, Çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012, s. 251.

⁵⁸⁷ Tezel, a.g.e., s. 632-633.

⁵⁸⁸ BOA, İ. MVL, Dosya No: 319, Gömlek No: 13554.

⁵⁸⁹ Keleş, a.g.e., s. 236.

⁵⁹⁰ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 221.

⁵⁹¹ Keleş, a.g.e., s. 327.

⁵⁹² BL, Add MS 79742, Naval papers relating to the Crimean War including observations on the defences of Sebastopol, Helsingfors, Kronstadt and the possibility of bombarding or blockading Russian ports in the Baltic, f. 61.

İngiliz Karadeniz filosuna mensup 1., 2., 3., 4., 5., 6. ve sloop sınıflarındaki gemilerin çoğunda da mevzuata uygun sayılarda olmak üzere sağlık personeli bulunmaktaydı⁵⁹³.

Cerîde-i Havâdis yayınlarında müttefik donanmanın ihtiyaç duyacağı yiyecek ve içeceklerin iltizam yöntemiyle ihale olunacağına ilişkin beyan verilmiş, arzu edenlerin 22 Kasım 1853 tarihine kadar kançılıryaya başvurabileceği belirtilmişti. Bu iltizam usulü İstanbul'dan başlayarak Trabzon'a kadar uzanan tüm sahil bölgesinde İngiliz ve Fransız donanmalarının tedariki için geçerliydi⁵⁹⁴. Tarabya hastanesi yakınında bulunan beylik fırını Fransız mürettebatın ekmek ihtiyacı için tahsis edilirken, zahire, et ve benzeri gıda tedariki bölgelerinin belirlenmesi ve piyasa kontrolü, alet edevat ve ekipman tedariki ile nakliyesi Osmanlı Devleti tarafından yapılmaktaydı⁵⁹⁵.

1854 yılının aralık ayında tamamlanmış bir liste, müttefik donanmanın tedarik usullerine ilişkin bilgi vermektedir⁵⁹⁶. Şubat ayından 7 Aralık'a kadar hem yelkenli hem de buharlı gemilerle ulaştırma sağlanmış olup bu gemiler kiralık gemiler ve İngiliz donanma gemileriydi. Ulaştırması sağlanan her erzak, sağlık malzemesi ve kömür hem donanma hem de kara orduları ihtiyaçları için sağlanmıştı. Bununla birlikte savaş bölgesinde bulunan İngiliz ve Fransız askeri birliklerine destek olarak deniz yoluyla subay, asker ve at gönderilmişti. Müttefik devletlerin orduları dört yüz parça gemi ile Kırım'a nakledilmiş oldu⁵⁹⁷. İkmal malzemeleri ile ek kuvvetin savaş boyunca temin edilmeye devam ettiği görülmektedir. Kırım Savaşı boyunca İngiltere'den sağlanan erzak miktarına ek olarak Malta'dan da tedarik sağlanmıştı⁵⁹⁸.

Cerîde-i Havâdis'te savaşın gidişatı hakkında verilen haberlere bakıldığında bütün askerler savaş bölgesine sevk edilmeden evvel Malta'da toplanmış, intikal ve ulaştırma işlerinde Hindistan ve Amerikan kumpanya vapurları ile mühimmat gemileri ve beylik vapurları kullanılmış, kiralanmış ve bazıları satın alınmış, ayrıca Toulon asker ve gemi sevkiyatı noktalarından bir diğeri olmuştu⁵⁹⁹. Müttefik güçler Kırım'a çıktıktan sonra asker ve mühimmatın nakliyesi işlerini yürütmek amacıyla oluşturulan meclis, Bahriye Meclisinin hizmetine verilmiş olduğundan asker ve mühimmatın ulaştırması bu meclis

⁵⁹³ BL, Add MS 79742, f. 62-64, 73.

⁵⁹⁴ A.g.e., s. 243.

⁵⁹⁵ Çetin, a.g.e., s. 447.

⁵⁹⁶ BL, Add MS 79742, f. 111.

⁵⁹⁷ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 158-159.

⁵⁹⁸ İngiltere, 1800 yılında Malta'yı Fransızlardan aldıktan sonra burada tersane kurmuş ve ilerleyen yıllarda kuru havuz inşa ederek Akdeniz filosunun faaliyetlerinde merkez olarak kullanmıştı.

⁵⁹⁹ Keleş, a.g.e, s. 93, 294; Çetin, a.g.e., s. 393.

tarafından da takip edilmişti⁶⁰⁰. Müttefik kuvvetler kendi mühimmatını ülkelerinden getirmiş ve İstanbul'da kurdukları fabrikalarda kendi ekibiyle lojistik faaliyetlerini yönetmişti. İhtiyaç duyulduğunda Tophâne-i Âmire üretimi müttefik güçlere destek vermişti. Savaş sürecinde dahi personelinin eğitimini aksatmayan İngiliz ve Fransız amiralleri, mürettebatını karaya çıkartıp top talimi yapabilmesi için bir alan talep etmiş ve Osmanlı Devleti geçici olarak Beyoğlu Kışlasını tahsis etmişti⁶⁰¹.

Sadece Fransız Donanması, askeri ve ticari gemileriyle birlikte İngilizlerden kiraladıkları gemiler kanalıyla Nisan 1854 ile Ağustos 1855 tarihleri arasında 56.000 asker, 51.000 at, 725.000 ton malzeme taşıymıştı⁶⁰². Fransız Deniz Kuvvetleri güçlü bir buharlı filoya sahip olmadığından buharlı filo kiralamak zorunda kaldı; 31 Mayıs 1854'te Fransız Savaş Bakanlığı ile henüz kurulmuş olan Mesajeri Maritim Kumpanyası arasında yapılan ilk anlaşma sonrasında cepheye asker, askeri mühimmat ve cepheden asker taşınması işlemleri başladı⁶⁰³. Şirket bunun için ek seferler düzenlemek zorunda kalmakla birlikte yeni inşa ve alımlarla Fransız lojistik sorununu gidermek üzere çalıştı. Savaş boyunca kömürün ton fiyatı sürekli yükseldi. 1851-1852'de 29 frank olan kömürün tonu, 1854 yılında 48,80 frank, 1855 yılında 56,44 frank tutarına yükseldi. Bu sırada kumpanyanın İstanbul acentesi Galata'da rıhtım, dok ve antrepo inşası için imtiyaz aldı ve burası firmanın düzenli seferler yaptığı bir ticari liman haline getirildi⁶⁰⁴. Kumpanya acenteleri, bu dönemde aldığı imtiyazlarla, İstanbul başta olmak üzere Doğu Akdeniz liman kentlerinde liman, depo, mağaza, antrepo ve yönetim binaları inşa etti ve kiraladı.

Savaş boyunca Tuna'da konuşlanmış vapurların kömür ve diğer ikmal malzemesine ilişkin masrafları Rumeli Ordusunda bulunan zabıtlar tarafından poliçeler vasıtasıyla onaylanmıştı⁶⁰⁵. Donanmanın ihtiyaç duyduğu kömür Ereğli'den sağlanıyor nakliyesini vapurlar yapıyordu. Diğer taraftan ordulara iâşe sağlayan kazalarda zahirenin tedariki sırasında yaşanan karışıklıkları engellemek için bir karar çıkarılmış ve orada yaşayanların paylarına düşen zahireyi aracıya satarken en uygun fiyata satın alacak tacire satmaları duyurulmuştu. Takvîm-i Vekâyi' sayfalarında ilan edildiği üzere devletin

⁶⁰⁰ Keleş, a.g.e., s. 231.

⁶⁰¹ Çetin, a.g.e., s. 444.

⁶⁰² Panzac, a.g.e., s. 328.

⁶⁰³ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015, s. 57.

⁶⁰⁴ A.g.e., s. 59-61.

⁶⁰⁵ Çetin, a.g.e., s. 169.

ordunun ihtiyaçlarını tedarik etme derdindeyken halkın bu malların ticaretini yapması ve kişisel menfaatlerini düşünmesi yasaklanmış ve devlet görevlilerinden aktif kontrol yapılması ve gerektiği hallerde ceza kesilmesi istenmişti⁶⁰⁶. Daha önce de ifade edildiği üzere ihracat yasakları gibi uygulamalarla bunların önüne geçilmeye çalışıldıysa da her birinde başarı elde edilemediği açıktır. Zira yasak da olsa sıklıkla ihracat şikâyetleri ulaşmaya devam etti. Kömürde görüldüğü gibi piyasa fiyatları yükseldi ve ikmal mallarında oluşan kıtlıkla birlikte henüz savaşın başında tamamen bir savaş ekonomisi söz konusu olmaya başladı. Özellikle zahire satışı yasağı, Paris müzakerelerinin sürdüğü 1856 yılının şubat ayında dahi Karadeniz ve Çanakkale sahillerinde devam ediyorken diğer bölgelerde kaldırılmıştı ve ancak 3 Nisan 1856'da zahire ihracat yasağının tamamen kaldırıldığı görülmektedir⁶⁰⁷.

Bu savaşta modern savaşların kazanılması için önem arz eden lojistik sisteminin sorunsuz ilerlemesi, bir taraftan güçlü ve seri gemiler gerektirirken diğer taraftan düşman lojistiğine baskı yapmanın zorunluluğu görüldü. Kara savaşlarında olduğu kadar deniz savaşlarında da düşman kaynaklarına zarar vermek önemli taktiklerden biri olduğu için ikmalin nerede yapılacağı önem kazandı. Bu kapsamda Kırım Savaşı boyunca Balaklava'da bulunan küçük bir liman, müttefik gemilerin tedarik yaptığı bölge olmuştu⁶⁰⁸. İngilizler, savaş gemilerinin hızlı bir şekilde onarımı ve birtakım ihtiyaçlarını karşılamak için Yalı Köşkü civarında bir dökümhâne ve makina fabrikası kurdu. Aynı zamanda birçok ikmal malzemesini Londra'dan ve ileri üssü olan Malta'dan gemilerle nakletti. Osmanlı Devleti, müttefik güçlere kömür başta olmak üzere eksiklik duydukları bütün ikmal malzemelerine ilişkin lojistik destek sağladıysa da savaşın kazanılmasındaki payı yüksek olmadı. Müttefik güçlerin ihtiyaç duyduğu ikmal malzemelerinin zamanında tedariki için çeşitli komisyonlar kurulmuş ve Maliye Nezâretinin görevlendirdiği memurlar sayesinde hesap işleri yürütülmüştü. İngiltere'nin özellikle ikmale ilişkin bazı masraflarını karşılayacağını belirtmesine karşılık Fransa bunu Osmanlı Devleti'nden talep etmiş, fakat dönem dönem tedarikçi tüccarlara ödemelerini kendileri yapmış ve Osmanlı Devleti'nin mahalli yöneticilerinden yalnızca tedarik kolaylığına ilişkin yardım aldıkları görülmüştür⁶⁰⁹.

⁶⁰⁶ Keleş, a.g.e., s. 235, 251, 253; Çetin, a.g.e., s. 354-356.

⁶⁰⁷ Keleş, a.g.e., s. 254

⁶⁰⁸ Lavery, a.g.e., s. 211. Moore, a.g.m., s. 9.

⁶⁰⁹ Çetin, a.g.e., s. 403-426.

Osmanlı mali yapısının hassasiyeti nedeniyle bu harp sırasında hazineden yapılan talepler usule bağlanmıştı⁶¹⁰. Fakat diğer taraftan Rusya'ya karşı oluşturulan Birleşik Donanma tarafından yapılan taleplerin, özellikle mühimmatın, derhal yerine getirilmesi üzerine direktifler verilmiş, ferman çıkarılmıştı⁶¹¹. Bu sayede tedarik süreçlerindeki olası aksamaların önüne geçilmek istendi. Savaş ilerledikçe bu kapsamda birtakım kararlar daha alındı. Örneğin, Sivastopol'de bulunan kıtalar için odun göndermek yerine, Sinop'ta denizden çıkarılan enkazın gönderilmesine ilişkin karar verilirken, Kırım'da bulunan Osmanlı askerleri için Osmanlı limanlarından elbise ve zahire ile odun ve kömürün Balaklava'ya götürülmesi işini İngiliz ve Fransız gemileri yapmaktaydı⁶¹². Kırım'da bulunan Fransız askerlerine gönderilen 4.000 baş sığır ve 5.000 baş koyunun taşındığı ticari gemiler de Osmanlı Devleti'ne ait değildi⁶¹³. Kırım'a ikmal malzemesiyle giden gemiler dönüşte oradaki hastaların İstanbul'a naklini gerçekleştirmekteydi.

Bu savaş birçok ilkin de tecrübe edildiği bir savaş olması hasebiyle denizcilik alanında oldukça önem arz etmektedir. Örneğin ilk telgraf ve ilk donanımlı harp haberciliği bu savaş sırasında söz konusu olmuştu. Kırım Savaşı'nın tamamına bakıldığında muhabere ve lojistik, Kafkaslara nazaran Tuna bölgesinde daha iyi tesis edilmişti. Örneğin İstanbul'dan gönderilen bir mektup Şumnu'ya iki günde varabiliyordu: Yollar daha iyiydi, mesafeler daha yakındı, İstanbul ile Varna arasında vapurlar işlemekteydi. Aksine harekât alanı Rusya başkentine uzak olduğu için Rus güçleri lojistik ve istihbarat anlamında dezavantajlıydı⁶¹⁴. Hayati öneme sahip olan haberleşme ve muhabere bu savaş sonrasında gelişme göstermişti zira yelkenli gemilerin sonu ve buharlı gemilerin ilk savaşı olan Kırım Savaşı birçok alanda olduğu gibi haberleşme alanında da yeni bir çağın başlangıcı oldu. İlk mayın kullanımı, ilkel torpidolar, savaş fotoğrafçılığı, modern savaşlarda lojistiğin zorluğu, savaş muhabirliği, mürettebat tedarikinde zorluklar, yeni bir gemi tipi olan gambot, zırhlı yüzer bataryalar bu yeniçağın öncü gelişmelerindendi⁶¹⁵. Müttefik devletlerin, ahşap gemilere ilişkin zayıflıkları gözlemleyerek teknik olarak gemi ana gövdelerinde değişikliğe gitmesi bu savaşın bir

⁶¹⁰ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 35, Sayfa No: 55b.

⁶¹¹ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 35, Sayfa No: 72a.

⁶¹² DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 35, Sayfa No: 129a, 132a, 149a.

⁶¹³ Zeynep Dörtok Abacı, "İngiliz Konsolosluk Belgeleri Işığında Bursa Ekonomisi (1848-1896)", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7.11 (2006), s. 167.

⁶¹⁴ İbrahim Köremizli, "Shpion vs. Casus: Ottoman and Russian Intelligence in the Balkans During the Crimean War (1853-56)", *Middle Eastern Studies*, 50.2, (2014), s. 194, 202.

⁶¹⁵ Lavery, a.g.e., s. 212-3, 226.

başka önemli sonuçlarından biri olmuştu. Devingen ve mali açıdan büyük bir yük olan gemi teknolojisi, gemilerin denize elverişliliğinin uzun bir döneme yayılması için bakım, tutum ve onarım faaliyetlerine hiç olmadığı kadar önem kazandırdı. Savaşta güçlü bir donanmaya sahip olmak, artık barış döneminde donanma gemilerini uygun ve eksiksiz koşullarda onarıma almakla mümkünken savaş döneminde de hızlı onarım kabiliyeti elzem hale geldi.

Kırım Savaşı müttefik güçlerin kazancı, Rusya'nın ise ağır kaybı neticesini vermiş; Rusya sadece savaşı kaybetmekle kalmamış savaş sonunda imzalanan Paris Antlaşması'na göre bazı deniz üslerinin bulunduğu Karadeniz tersânelerini de kapatıp Karadeniz'de savaş gemisi bulunduramaz olmuştu. Osmanlı Devleti de müttefiklerle omuz omuza savaşmış ve aslında galip olmasına rağmen Rusya ile aynı sonuçlara katlanmak zorunda kalmıştı. Kısacası Karadeniz tarafsız bir uluslararası ticari deniz haline getirilmişti. Bu karar Rusya tarafından 1870 yılında tek taraflı bozulana ve kısa zamanda taraf devletler tarafından da onaylanana kadar titizlikle uygulanmıştı.

Kronolojik olarak devam etmek gerekirse, Kırım Harbi sonrasında 1866 ile 1869 yılları arasında yaşanan Girit ayaklanmasına değinmek gerekmektedir. İsyan sırasında Osmanlı Donanması, Rumeli ve Anadolu olmak üzere iki filo şeklinde konuşlandı. Gemilerden bazıları buhar kazanları ile donatılmış olduklarından harekât için kömür ikmali gerekiyordu. Kömür, sürekli şekilde ikmal sorunu yaşıtan önemli bir lojistik ihtiyaç olarak varlığını korudu. Bu ayaklanma sırasında Yunanistan'ın sahip olduğu hızlı gemiler, ablukayı her defasında geçip adaya lojistik destek sağlamayı başardı. Hobart Paşa'nın ilk görevi bu Yunan yardımlarını engelleyerek ayaklanmayı bastırmak oldu. Ona göre Türk donanma komutanları uluslararası hukuk kurallarına ilişkin bilgiden yoksun olduklarından, Girit ablukası sırasında yabancı gemi komutanlarına gereken şekilde cevap verilemiyordu⁶¹⁶; bu nedenle abluka bir türlü doğru şekilde planlanamıyordu. İlk taktik olarak bazı gemiler Girit'e gönderildi; Suda Limanına varıp buradaki Yunan gemilerini alıkoyarak isyancıların erzak desteği kesildi⁶¹⁷. Burada kurulan iletişim, İzmir'e tekne göndermek suretiyle gerçekleştirildi. Girit'te bulunan Suda Limanı, kömür nakliyatında kullanılıyordu. 1866 yılında Girit ayaklanmasında Hanya'dan Resmo ve

⁶¹⁶ Woods, a.g.e., s. 203.

⁶¹⁷ Yavuz, a.g.e., s.89; Hampden, a.g.e., s. 135-136.

Kandiye kalelerine mühimmat aktararak lojistik destek sağlayan Muzaffer Korvetinin seyir jurnaline⁶¹⁸ göre, gemi ihtiyaç duyduğu kömür için ise Suda Limanına gidiyordu.

1867 yılında Girit'e Osmanlı için kömür taşıyan gemilere musallat olan Yunan eşkıya kayıklarında artış yaşanmıştı. Bu tarz tecavüzlerin sıklıkla olduğu Akdeniz'de Osmanlı Devleti de kömür taşıyan bu gemilerin kendini koruması için silahlanmasını gerekli görmüştü. Buna ek olarak, 1867 yılında Girit'e yol alan bu gemilerin Sakız Adası'nda buluşup hep birlikte hareket etmesi ve bu gemileri muhafaza etmek üzere vapurların da güzergâh boyunca kömür gemilerine eşlik etmesi uygun bulunmuştu. Sakız'da konuşlanmış gemilerden komodor tarafından uygun bir gemi verilmemesi durumunda Girit'te bulunan müsait gemilerden biri bu seyre eşlik etmişti⁶¹⁹. 1869 yılında dahi devam eden bu krizde alınan bir kararla, adalardan geçen ve Osmanlı işlerini yürüten gemilere para ve erzak verilmesi zorunlu olmuş ve tedarikin gecikmemesi için ilgili teslimatın bildirilerek Tersâne Hazinesi tahsisatından mahsup edilmesi istenmişti⁶²⁰. Üç yıl süren bu ayaklanma Osmanlı Donanmasının abluka yarıcı uğraşları neticesinde 1869 yılında son bulmuştu.

1877-1878 Osmanlı Rus Harbi'nde “denizde güçlü bir düşman olmadığı için pek ciddi çarpışmalar meydana gelmedi”⁶²¹. Karadeniz ve Tuna'da ayrı filolar oluşturulurken Basra, Kızıldeniz, Akdeniz ve Marmara'da da ihtiyat filoları oluşturuldu. Yunanistan'ın kışkırtıcı hareketleri neticesinde o bölgede bulunan Osmanlı Donanması takviye edilmek durumunda kaldı. Yunan sularında Galos ve Narda cihetlerine donanma gemilerinden zırhlı Âsâr-ı Şevket Korveti ve bir vapur ile diğer sahil kesimine Azîziye Fırkateyni, Lübnan Korveti ve İsmail Vapuru, Narda sahillerine Mahmûdiye Fırkateyni gönderildi ve daha sonra destek olacak savaş gemileri eklendi⁶²². Bu filolarda bulunan çeşitli tip ve büyüklükteki Osmanlı gemileri, Ruslarla savaşılan kara ordusunun lojistik ihtiyaçlarını karşılarken, büyük bir deniz gücü varlığı sergileyemedi. Bu gemiler nakliye ve abluka vazifelerine ek olarak Avrupa'dan satın alınan cephane gibi levâzımın nakliyesini temin

⁶¹⁸ DTA, Defterler, EHB. J. d., 275 (2779) Envanter Numaralı Muzaffer Korveti Seyir Jurnalı, s. 3.

⁶¹⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 69, Sayfa No: 15.

⁶²⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 534, Sayfa No: 23.

⁶²¹ Hampden, a.g.e., s. 143.

⁶²² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 139, Sayfa No: 10A.

ederken, Akdeniz ticaret ve nakliyatının da savaştan etkilenmemesi için her türlü muhafaza görevini yerine getirdi⁶²³.

Osmanlı zırhlılarına saldıracak büyük gemilere sahip olmayan Rus Donanması, harekâtını torpido botlarla gerçekleştirdi; buna karşılık Osmanlı zırhlıları zarar görmedi, zira açık düzen seyri, dumansız (ya da siyah duman vermeyen) kaliteli kömür kullanımı ve ışık yakmamış olmaları zırhlıların bulunmasını zorlaştırmıştı⁶²⁴. Özellikle ufak uskuna ve istimbotlarıyla büyük Osmanlı gemilerine direnen Rus Donanması, silah olarak sadece torpidoya sahipti ve o torpidolar hâkimiyeti temin etmelerine destek oldu. Osmanlı gemileri, küçük Rus gemilerinin sürekli baskısı altında kaldı. Rus gemileri, dönemin taktiksel gereği üzere, Osmanlı'nın lojistik destek noktalarını hedef almış ve bu noktalardan bazılarını imha etmişti. Ereğli Limanı civarında içinde erzak ve para olan Mersin Vapuruna el koyup kendi donanmalarına dahil etmişlerdi⁶²⁵. Savaş sırasında yok edilen ambarlar ve lojistik kaynaklar olduğundan cephane ve iâşe nakliyesi için kumandanlardan Bahriye Nezâretine gönderilen talep yazıları oldukça fazlaydı.

Ayrıca Rusya, Küçük Çekmece Gölü'nü ve onu kuşatan kıyıları tam anlamıyla kontrolü altına almak için burada kırk adet torpido botu konuşlandırmıştı. 1878 yılının haziran ayına kadar torpido botlarının bir kısmı kara yoluyla Balkanlar üzerinden bir kısmı ise Odessa ve diğer Karadeniz Limanları üzerinden deniz yoluyla Türklere belli etmeden buraya ulaştırılmıştı. Rusya, İzmit ve civar sahillere kurduğu gizli bir telgraf hattına Yunan bir ajan yerleştirerek İngiliz filosunun hareketlerini takip etmişti. İngilizlerle savaşa girme olasılığı nedeniyle buraya ciddi bir torpil yığınağı da yapılmıştı ki bu durum bölgeyi Rusya'nın gizli operasyon üssü konumuna getirmişti⁶²⁶.

Bu savaşta personel ve organizasyon kötü idi ve Osmanlı filoları lojistik desteğe sahip değildi⁶²⁷. Amiraller arasında çekememezlik ve kin olduğu⁶²⁸ için personel arasında iletişim problemleri yaşanmıştı. Böyle bir durumda savaş gücünün yönetimi için bir koordinasyon sağlanamadı. Nutkî Bey ile Hamid Naci Bey'in hatıratları ve farklı

⁶²³ Fevzi Kurtoğlu, *1877 – 1878 Türk-Rus Harbi'nde Deniz Hareketleri*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1938, s. 119.

⁶²⁴ Hampden, a.g.e., s.144, 157.

⁶²⁵ Mozgafsky, *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*, Der. Fevzi Kurtoğlu, İstanbul: Deniz Matbaası, 1935, s. 50, 52.

⁶²⁶ RMG, PHI/135/3, Hornby, Sir Geoffrey Thomas Phipps, *Admiral Of The Fleet, 1825-1895*.

⁶²⁷ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 163.

⁶²⁸ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıratları*, s. 32.

kaynaklardaki hatıraları⁶²⁹ o döneme ilişkin çeşitli bilgiler vermektedir. Nutkî Bey, savaştan önce donanmanın harbe hazır olduğunun altını çizmekte; personelin ise uzun süre hizmet vermiş tecrübeli personel olduğunu belirtmektedir. Fakat iletişim sıkıntısını da açık açık dile getirmiştir. Osmanlı gemilerinin kullandığı uluslararası flamaların eskide kalmış olması nedeniyle verdikleri mesajın ne olduğu yabancı gemiler tarafından anlaşılamamıştır⁶³⁰. Görüldüğü kadarıyla denizci personel vardı; fakat bu gücü birbiriyle uyumlu şekilde yönetecek üst seviye subay sınıflarında problem yaşanmıştır.

Filolara ait çoğu Osmanlı gemisi düşman gemileriyle hiç karşılaşmamıştı; genel olarak asker naklini gerçekleştirmiş ve sadece devriye görevi ile yetinmişlerdi⁶³¹. Savaş başladıktan kısa süre sonra Mayıs 1877’de Salıpazarı, Fener ve Tophâne’de bulunan yabancı gemilerin tahkiki ve teftişi için Tersânenen üç adet sandalın tertip edilerek lüzum görünen kontrolleri yapması için liman önünde hazır bulunması istenmişti⁶³². Takibat ve memurlarla ilgili hususlar Liman Dâiresi Kumandanlığına havale ediliyor ve onun tarafından takip ediliyordu. 1877 senesinin temmuz ve ağustos aylarında Karadeniz’de bulunan Rus limanlarında abluka yaratılmış, fakat kontrol sağlanamamıştı⁶³³. Savaş sürerken yabancı gemilerden kömür takviyesi yapıldığı da görülmektedir. Örneğin, Avlonya Limanında bulunan bir İngiliz gemisinden ihtiyaç duyulan kömür tedarik edilmişti⁶³⁴.

Ocak 1878’de gece saatlerinde Samsun Limanına giriş yapacak gemilerden parola sorulmaya başlandı⁶³⁵. Özellikle savaş boyunca boğazlar, İzmir ve Suda Limanları gece seyrine kapatıldı⁶³⁶. Yine aynı dönemlerde, savaş dönemlerinde görüldüğü üzere, İstanbul’dan harice zahire satışı yasaklandı⁶³⁷.

93 Harbi’nde Karadeniz Filosu kömür ihtiyacını doğrudan Karadeniz Ereğlisi’nden sağlarken; Akdeniz Filosu, Balkan Filosunun Akdeniz’e gelmesi ve Yunan Donanmasının savaşa girmesi gibi tehditlere karşın Suda Limanında üslendiğinden

⁶²⁹ Kurtoğlu, 1877 – 1878 Türk-Rus Harbi’nde Deniz Hareketleri, s. 179-186.

⁶³⁰ A.g.e., s. 183.

⁶³¹ Ahmet Güler, Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 3. Baskı, İstanbul: Denizler Kitapevi, 2007, s. 16.

⁶³² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 109, Sayfa No: 96A.

⁶³³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 123, Sayfa No: 71A, 101A.

⁶³⁴ Süleyman Nutki Bey’in Hatıraları, s. 37.

⁶³⁵ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 144, Sayfa No: 25A.

⁶³⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 116, Sayfa No: 142A.

⁶³⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 144, Sayfa No: 94A-52A.

kömür, erzak ve diğer malzeme stokları burada yapılmıştı⁶³⁸. Karadeniz Ereğlisi, Batum, Sünne Ağzı ve Suda Limanında üslenen filolar harekâtta bulundukları sürelerde dayanak noktası olarak diğer limanlardan da faydalanmışlardı⁶³⁹. İstanbul en önemli ikmal ve onarım üssü olarak belirlenmiş, Burgaz, Varna, Balçık, Sünne, Köstence, Sinop, Trabzon, Batum ileri üs olmuş, Burgaz daha çok zahire ikmali için kullanılmıştı⁶⁴⁰. Bu bölgelerde kömür, erzak ve diğer ihtiyaçları karşılayacak depolar kuruldu. Tedarik; İstanbul, Ereğli ve mahalli olanaklar ile sağlandı. Top, silah ve cephane ise Tersânedeki fabrikalar ile Tophâneden sağlanmış aynı zamanda Amerika ve İngiltere'den kendi bandıralarına ait gemilerle ithal edilmişti. Onarım ve inşada kullanılan tomruklar Tuna beylikleri ile Bulgaristan'dan, kereste ve kendir Osmanlı vilâyetlerinden sağlanıp Tersâne'de işlenirken; demir, zincir, tel, halat, kırmızı meşe, karaağaç yurt içi imkânlarla sağlanıyordu⁶⁴¹. İthal edilerek tedarik edilen silahlar, Osmanlılara üstün ateş gücü ve daha uzun menzil gibi niteliksel avantaj sağlamıştı. Buna karşın düşük nitelikli Rus yapımı silahlara sahip Rus kuvvetleri nitelikli silahlar karşısında yüksek kayıplar verdi⁶⁴². Ruslar, esas ambar ve inşaat tezgahlarını içeren Nikolayev ile harekât üssü olarak Sivastopol'de üs oluşturmuşlar, kendi imalatları olan topları ve askeri levâzımı buraya yığmışlardı⁶⁴³.

Sekiz adet Osmanlı savaş gemisini komutası altına alan Hobart Paşa, aynı zamanda İstanbul ile Batum arasında sürekli bir şekilde kara kuvvetlerine cephane, erzak ve benzeri malzemeler taşıyan nakliye gemilerinin komutasını da yürütmüştü⁶⁴⁴. İçme, temizlik ve kazanlar için kullanılan suyun ikmali ise su dubaları ve Tersâne dışında gemi araçları ve mancanalarla taşınmak suretiyle yapılmaktaydı⁶⁴⁵. Nakliyede ise tüm taşıma faaliyetlerinde olduğu gibi hem harp hem de ticari gemiler çalıştırılmıştı. Bu savaşta destek olması için ise İdâre-i Mahsûsaya ait iki vapur, on şilep⁶⁴⁶, Avusturya, Fransız ve Mısır kumpanya gemileri kullanılırken, nakliyat neredeyse hiçbir düşman etkisine

⁶³⁸ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 218; Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi*, C. 3, Deniz Harekâtı, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1980, s. 17.

⁶³⁹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s.18.

⁶⁴⁰ A.g.e., s.12; Yavuz, a.g.e., s. 102

⁶⁴¹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 71.

⁶⁴² Grant, a.g.m., s. 16.

⁶⁴³ Kurtoğlu, 1877 – 1878 *Türk-Rus Harbi'nde Deniz Hareketleri*, s. 74.

⁶⁴⁴ Hampden, a.g.e., s. 160.

⁶⁴⁵ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 17.

⁶⁴⁶ Büyüktuğrul, a.g.e., s.161.

uğramaksızın serbestçe yapılmış, Rumeli ve Anadolu’da açılan cepheler donanma tarafından beslenebilmişti⁶⁴⁷.

93 senesindeki muhacir nakliyesi için İngiliz vapuru kiralanmış ve bunun yanında pek çok Osmanlı gemisi de kullanılmıştı⁶⁴⁸. Savaş sırasında peksimet ve gıda mevcut yöntemlerle temin edilirken, gemilerin kendi kumanya mevcutlarından kara askerlerine erzak verdiği de görülür. Mesudiye Fırkateyni Sohum’a naklettiği askerlere çeşitli miktarlarda tuz, fasulye, yağ, zeytin, sirke gibi erzak vermiş ve toplamı 3.441 kuruş olan tutar Bahriye Hazinesi ile Nizâmiye Hazinesi muhasebeleri arasında çözülmüştü⁶⁴⁹. Taîf Vapuru ile nakledilen kara askerlerine bu vapura ait peksimet ve zeytin verilmiş, karşılığı ise Nizâmiye Hazinesinden Bahriye Hazinesine havale edilmişti⁶⁵⁰. Bu tedarik yönteminin savaş boyunca birçok kez uygulandığı görülmektedir; gemi kumanyasından nakliyesi yapılan kara askerlerine verilen peksimet, zeytin gibi kumanya listelenir, bedeli ise hazineler arasında mahsuplaşma suretiyle tahsil edilirdi⁶⁵¹.

Tuna’da bulunan deniz kuvvetleri takviyesi ve personel tâyinine ilişkin ihtiyaçlar, merkezden gönderilen askerler kadar yerli halktan işgücü desteği ile de giderilmekteydi⁶⁵². Bu bağlamda kılavuzluk yapmak isteyen iki Kırım muhacirinden bahsedilebilir⁶⁵³. Bu kişilerin müzekkere ekinde Nezârete giden arzuhalinde Rusya memleketi hakkında karadan ve denizden bilgi sahibi olduklarından bahisle Rusya muharebesinde donanmaya kılavuzluk ve tercümanlık hizmetinde bulunmak üzere istihdam edilmek istedikleri belirtilmişti. Haberleşme ise bu dönemde limanlarda bulunan telgraf ve gemiler vasıtasıyla sağlanmıştı.

Savaş boyunca Bahriye Nezâreti ve komutanlar arasında yapılan bazı yazışmalara ve resmi vesikalara bakıldığında gemilerde bulunan top, cephaneye, levâzım ve personelin sürekli bir şekilde kontrol edilmeye çalışıldığı görülmektedir⁶⁵⁴. Değişik cephelerdeki durumları içeren bu yazışmalar bir savaş raporu niteliğindedir. Bu raporlarda gemilerin kömür tedariki için Ereğli’ye ve kömür, erzak ve su temini için Büyükdere’ye gittikleri gözlenmiştir.

⁶⁴⁷ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 72

⁶⁴⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 689, Sayfa No: 49.

⁶⁴⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 707, Sayfa No: 41.

⁶⁵⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1969-B, Sayfa No: 202.

⁶⁵¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 707, Sayfa No: 39.

⁶⁵² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 116, Sayfa No: 63A, 72A, 80A.

⁶⁵³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 116, Sayfa No: 17A.

⁶⁵⁴ Kurtoğlu, *1877 – 1878 Türk-Rus Harbi’nde Deniz Hareketleri*, s. 129-179.

1878 yılının mart ayında imzalanan Ayastefanos Antlaşması ile son bulan savaş, Osmanlı'ya büyük toprak kayıpları yaşatırken Rusya'nın diğer güçlü devletler nazarında durumunu da değiştirmiş oldu. Bu yeni vaziyet ise İngiltere'nin karşı duruşuyla yön değiştirecekti. Şubat ayında Marmara Denizi'ne gitmek üzere bir İngiliz Donanması teşkil ederek seyir hazırlığı için 6.000.000 sterlin ayıran Birleşik Krallık, Ayastefanos Antlaşması'nın yerini alacak olan Berlin Antlaşması'nı kabul ettirmeyi başardı. Bu antlaşma Osmanlı İmparatorluğu'nun varlığını Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar korurken, Osmanlı sınırlarının yeniden düzenlenmesiyle esas fayda gören taraflar, Rusya ile Balkan Devletleri oldu⁶⁵⁵. İşte bu süreçte Osmanlı Devleti için yüksek lojistik değeri olan Kıbrıs, bahsi geçen yeni antlaşmanın Rusya'ya kabul ettirilmesiyle birlikte geçici olarak Birleşik Krallık'a bırakıldı. İngiltere için oldukça önemli olan Kıbrıs meselesi üçüncü bölümde detaylandırılarak anlatılmıştır.

93 Harbi'nden 1896 yılına kadar büyük çaplı bir gerilim yaşanmadı. 1896 yılının ortalarına doğru Girit'te artan başkaldırı hareketleri birçok kişinin öldüğü büyük bir isyana dönüştü. Bu isyan bastırıldıktan kısa süre sonra Avrupa devletleri, ada ablukasının ihlaline ilişkin olarak gerekirse her türlü mühimmat ve erzak sevkine engel olacaklarını Yunanistan'a bildirirken bu devletlerin amiralleri 18 Mart 1897 tarihinde adada muhtariyet ilan etti⁶⁵⁶. Bu gelişmeye rağmen isyanlar devam etti. Bu sırada bir İngiliz amirali abluka olmasına rağmen isyancılara ait un ve mühimmat yüklü gemilerin Girit etrafındaki yakın adalar üzerinden hiçbir şekilde görünmeden karaya ulaştıklarını ve sevkıyatı gerçekleştirdiklerini ifade etmişti⁶⁵⁷. Görüldüğü kadarıyla isyancılara lojistik destek engellenemediği gibi bu süreçte adadaki Müslümanların silahları toplatılıp İstanbul'a yollandı. 1898 yılında Avrupalı amirallerin isyana ilişkin tüm faaliyetleri Hristiyanların lehine dönecekti⁶⁵⁸. Adada sönmeyen gerginlik 1897 yılında yeniden alevlendiği sırada İngiliz konsolos, Osmanlı Devleti'nin asayişini sağlamada başarısız kaldığını gerekçe göstererek Avrupa devletlerinden savaş gemilerini Hanya'ya göndermesini talep etmiş ve kısa zaman içinde diğer konsoloslardan da aynı tepki geldiğinden birkaç gün içinde Avrupa savaş gemileri Hanya'da konuşlanmıştı⁶⁵⁹. Bu

⁶⁵⁵ David Steele, "Three British Prime Ministers and the Survival of the Ottoman Empire, 1855–1902", *Middle Eastern Studies*, 50.1, (2014), s. 56.

⁶⁵⁶ Pınar Şenışık, *Girit Siyaset ve İsyan 1895-1898*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014, s. 194, 196.

⁶⁵⁷ A.g.e., s. 198.

⁶⁵⁸ A.g.e., s. 253.

⁶⁵⁹ A.g.e., s. 137, 142.

arada Yunan anakarasından mühimmat yüklü gemilerle beslenen adadaki isyancılar, mühimmat bakımından güçlüyken, isyancılar tarafından kuşatılan Osmanlı askerleri ise erzaktan dahi yoksundu⁶⁶⁰. Etniki Eteryanın adalardaki şubeleri buralarda bulunan Hristiyanlara mühimmat sağlayarak onları isyana teşvik etmekte ve aynı zamanda bağış toplayarak kullanılabilir gelirlerini artırmaktaydı. Bu nedenle, isyancıların haberleşme ve muhabere ağının güçlü olduğu ve yerel halkla etkileşiminin iyi olduğu açıktır⁶⁶¹.

Bu isyan devam ederken, 1897 yılında ayrıca Osmanlı-Yunan Harbi patlak verdi; fakat Osmanlı Bahriyesi bu savaşta etkinlik gösteremedi. Ayrıca donanma için tecrübe edilen bu etkisizlik; II. Abdülhamid döneminde gerçekleştirilen bakım-tutum faaliyetlerini, topların yenilenmesine ilişkin çabaları ve savaş öncesi yapılan kontroller sonucu yazılan bütün olumlu raporları şüpheli hale getirdi. Savaşta mevcut olan gemiler denize elverişli olmamakla birlikte ateşli sistemlerinde büyük sorunlar mevcuttu. Donanma Çanakkale’de hazır halde bekletildiyse de teknik arızaları olan ve topları dahi çalışmayan bu gemiler savaşta aktif bir varlık gösteremedi⁶⁶². 1897 Harbi’nden önce Yunan Bahriyesine mensup gemilerin Preveze Körfezi’nde gösteri yaptığı ve bu sırada orada bulunan Osmanlı gambotuna karşı bir taarruza geçerlerse ne yapılması gerektiğine dair gambot süvarisinin bağlı olduğu komodorluğa müracaat ettiği görülmektedir. Buna göre gambota, herhangi bir taarruz durumunda karşılık verilmesi gerektiği ifade edilmişti. Bahsi geçen gambot şayet karşılık veremeyecek durumda ise de doğrudan Preveze Limanına gelmesi salık verilmişti. Bu gambot ve orada görevli diğer vapurun Yunan gemilerine herhangi bir karşılık verecek güce sahip olmamasından hareketle vilâyetten gelen bilgiye göre yeni gemilere ihtiyaç duyulduğu Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Dâiresi Üçüncü Şubesi tarafından Bâbîâlîye bildirilmişti⁶⁶³. Henüz isyanın devam ettiği süreçte ve savaştan bir süre önce mevcut gemilerin teknik zayıflıkları bilinmekteydi.

1897 Osmanlı-Yunan Harbi sırasında gemilerin boğazlardan dışarı çıkamayacak durumu, Tersâne-i Âmire başta olmak üzere Osmanlı tesislerinde yeni inşa, bakım-tutum ve onarım faaliyetlerinin etkin bir şekilde yapılamadığını göstermesi açısından da anlamlıdır. Zira savaş sırasında gemiler oldukça zor yüzdürülmüştü; ne istenen sürat

⁶⁶⁰ A.g.e., s. 138.

⁶⁶¹ A.g.e., s. 191.

⁶⁶² Güleriyüz ve Langensiepen, a.g.e., s. 18; Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, Haz. Ahmet Küçüköğlu, Ed. Erdoğan Şimşek, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2011, s. 8.

⁶⁶³ ATASE, OYH 24-72-24-1.

alınabildi ne de yeni monte edilmiş toplar ile atış yapılabilirdi. Nakliye işini dahi gerçekleştiremeyecek bu gemiler, Şirket-i Hayriye ve yabancı bayraklı vapurların kiralanmasını gerektirdi⁶⁶⁴.

Dönemi tecrübe eden Edwin Perars, gemilerin bu yetersizliklerini kendi anılarında da anlatmıştır. İstanbul'dan Çanakkale'ye gönderilen zırhlı gemiler ile kruvazörler 6 knottan fazla hızda seyir yapamamışlardı⁶⁶⁵. Savaştan önce belirlenen stratejilere göre⁶⁶⁶ Çanakkale konum itibarıyla gemilerin gerekli mühimmat ve levâzımı için önemli olduğundan bir üs niteliği taşıyordu. Fakat Donanma Komutanı savaş sırasında ikmal gemisi istemişti ve bu isteği aslında Çanakkale'de gerçek bir üs oluşturulamadığının da göstergesiydi. Bu şekilde deniz üssü şebekesinden yoksun olan donanmanın harekâtlarında başarıya ulaşması zordu⁶⁶⁷. Çanakkale'de görevli iken 1897 yılında onarım için İstanbul'a gönderilen Mecidiye İstimbotunun her nevi eksikleri karşılanarak yeni mahaline gönderileceği Nezâret tarafından bildirilmişti⁶⁶⁸. Anlaşıldığı şekli ile Çanakkale'de yeterli onarım tesisleri de konuşlandırılmamıştı.

Savaş başlamadan kısa süre önce eğitim amacıyla yurt dışında bulunan subaylar ülkeye geri çağrıldı. Bu durum savaş öncesi işgücü temininin bir şekilde çözülmeye çalışıldığını gösteren örneklerden biridir.

Savaş sırasında beş büyük zırhlı ve sekiz adet torpido istimbotundan ibaret Yunan Donanması birkaç mevkiyi topa tuttuktan sonra Leftekarya İskelesine geçip burada bulunan müteahhide ait erzakı yakmıştı⁶⁶⁹. Zira savaşlarda ikmal noktalarının düşman tarafından hedef alınıp yok edilmesi önemli taktiklerden biriydi. Tarafların lojistik depoları ya da levâzım yüklü gemileri hedef aldığı tesirli saldırılar, ikmal malzemelerini bu örnekte görüldüğü üzere yok etmekteydi. Bununla birlikte seyir halindeki lojistik nakliye gemileri de Yunan gemilerinin hedefindeydi. Yanya'da toplanan kolordu için İstanbul'dan, Selanik'ten ve sair mahallerden buraya gönderilen askeri levâzım ve eşyayı

⁶⁶⁴ Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'nde faaliyette bulunan ve 1850 yılında kurulmuş olan bir deniz taşımacılığı şirkettir. Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirketi olmuştur. Bu çalışmada da örnekleri görüldüğü üzere, bu şirketin gemileri savaş ve barış döneminde gerekli görülen her koşulda çeşitli nakliye işlerinin gördürülmesi için kiralanmıştır. Savaş dönemlerinde, donanma gemilerinde olduğu gibi, bu ticari taşımacılık hizmeti veren gemilerde de kayıplar yaşanmıştır. Buna rağmen, Şirket-i Hayriye, Türkiye Cumhuriyeti'ne devrolan nadir Osmanlı kurumlarından birisi olmuş ve 1945 yılına kadar varlığını korumuştur.

⁶⁶⁵ Edwin Pears, *Forty Years in Constantinople: the Recollections of Sir Edwin Pears, 1873-1915*, London: Herbert Jenkins Limited, 1915, s. 173.

⁶⁶⁶ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 154-155.

⁶⁶⁷ Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 306.

⁶⁶⁸ BOA, Y. MTV., Dosya No: 155, Gömlek No: 172.

⁶⁶⁹ ATASE, OYH 111-7-7-3.

taşıyan gemileri Yunan ateşinden korumak için bu taşımanın yabancı vapurlar ile yapılması uygun görülmüştü⁶⁷⁰. Fakat Selanik vilâyeti, Yunan savaş gemilerinin her tür gemiyi ablukaya almasından hareketle ne Osmanlı ne de yabancı vapurlarla malzemenin gönderilmesini güvenli bulmuştu⁶⁷¹. Bu sulardaki Yunan vapurlarının tüm gemilere tecavüzü savaş boyunca sürmüştü. Bu savaşta nakliye işini büyük oranda Şirket-i Hayriyenin kiralık vapurları gerçekleştirmişti⁶⁷². Buna ek olarak İdâre-i Mahsûsadan donanmaya katılan nakliye vapurları, savaşta bulunan gemilere kömür ve mühimmat deposu ile muhabere gemisi olarak hizmet vermek üzere planlanmıştı. Ayrıca, posta vapurları da toplarla teçhiz edilmiş fakat bu gemiler donanmanın işine yaramamış bilakis onu *mahcup etmişti*⁶⁷³.

17 Nisan ile 3 Haziran 1897 tarihleri arasında yaşanan Osmanlı-Yunan Harbi'nde Yunan Donanması aslında cesametli değildi, buna karşılık Osmanlı Donanması daha büyük ve kuvvetli görünüyordu. Fakat uzun dönem mürettebatsız olan ve bakımsızlıktan çürüyen gemiler *birer yüzer mezarlık gibiydi*⁶⁷⁴. Güçlü bir duruş sergileyemeyen Osmanlı Donanması, Yunan Donanmasına saldıramadı⁶⁷⁵ ve bu savaş donanmaya fazla gereksinim kalmadan kısa zamanda Osmanlı Devleti'nin kara harplerindeki üstünlüğüyle sona erdi.

1908 yılında bir harp değil ama Sisam'da bir grup Rum halkın ayaklanmasıyla başlayan bir olay yaşandı. Kara ve deniz kuvveti iş birliği ile bölgeye asker sevk edildi. Burada yapılacak harekât için özellikle Mesudiye ile Âsâr-ı Tevfik Fırkateyni ve Mecidiye Kruvazörü hazırlandı⁶⁷⁶. Bölgede bulunan erlere erzak temini Kuşadası'ndan gerçekleştirildiğinden⁶⁷⁷ Bahriye ihtiyacının da buradan sağlandığı düşünülmektedir.

Aynı yıllarda gerçekleşen Yemen isyanında görev alan Basra Komodoru'nun çabaları da burada örneklendirilmiştir. Basra Komodoru olarak atanan Nutkî Bey, Marmaris Gambotunu Basra'ya götürmek için yola çıktı. Yola çıkmadan evvel birtakım hazırlıklar yaptı, bunlardan ilki geminin kışındaki yedek su deposu olarak planlanmasına

⁶⁷⁰ BOA, BEO, Dosya No: 913, Gömlek No: 68411.

⁶⁷¹ BOA, BEO, Dosya No: 948, Gömlek No: 71058.

⁶⁷² Güleriyüz ve Langensiepen, a.g.e., s. 16, 19.

⁶⁷³ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 314.

⁶⁷⁴ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 174.

⁶⁷⁵ H.W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri*, Çev. Lütfü Çekiç, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, s. 164.

⁶⁷⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 771, Sayfa No: 9A.

⁶⁷⁷ Tezel, a.g.e., s. 567.

rağmen kömür deposu olarak kullanılan ambardaki kömürü boşalttırıp yerine su doldurtması olmuştu. Kömür deposunu kaldırtıp yerine su depolaması, yol aldığı bölgede ve seyir halinde en çok suya ihtiyaç duyacağını düşünmesinden dolayı olmuş olabilir. Zira yol üzerinde uğrayıp kömür depolamak için kullandığı ambarlar vardı. İstanbul'dan yola çıkan gemi yol üzerinde arıza yapmıştı. Bu nedenle Süveyş'te havuzlanmış ve onarıma alınmıştı. Bölgedeki Yemen isyanından ötürü Kamaran'da beş ay süre ile bulunmak zorunda kaldı. Nutkî Bey bu süre içerisinde bölgeye bir liman dairesi dahi inşa ettirmişti. Ancak 1910 yılının başlarında gemi tedarikini gerçekleştirip Basra için yola çıkmış, Aden'de bulunan kömür deposuna uğrayıp buradan kömür yükletmişti⁶⁷⁸. Maskat'a giderken yakalandıkları zorlu hava şartları nedeniyle, üç yüz mil mesafede Bender Hâşim denilen bir yere sığınmışlardı. Burada İslâm sancağını dalgalandırmanın gururunu özellikle yazan, top atışlarıyla halkı selamlayarak beğeni topladıklarını ifade eden bu denizci⁶⁷⁹, bahri gücün beynelmilel öneminin gayet farkında olarak bunu ayaklanma ortamında siyasi olarak kullanmıştı.

Kızıldeniz sahillerinde görüldüğü gibi, kuzey Afrika sahilleri de dikkate mazhardı. Özellikle gerilen ilişkiler neticesinde bölgede tarassut vazifesi alan gemilerin artırılması gerekli görülmüştü. 21 Ocak 1908'de Sadârete telgraf çeken Recep Paşa, uzun Bingazi sahillerinin Yunan ve İtalyanların mevcuduna karşılık muhafazasız ve korumasız şekilde boş bırakıldığını belirtmişti. Dâhiliye Nezâreti tarafından kendilerine gambot gönderileceğini, ama bahsi geçen bu gambotun hâlâ gelmediğini ve orada bulunan Bandırma Vapurunun ise işe yarayacak durumda olmadığını da eklemişti. Birkaç aylık süre içerisinde ise Bahriye Nezâreti padişah irâdesine istinaden belli gemilerin tarassut amacıyla bölgeye gitmek üzere ikmal edilmekte olduğunu haber vermişti⁶⁸⁰. Savaşa kadar geçen süre içinde bu bölgenin ne kadar dikkatle koruma altına alınmış olduğu düşündürücü bir durum arz eder. Zira düşman gemileri uzun bir süredir özgür bir şekilde uzun sahilleri kolağan etmeyi başarmıştı.

Trablusgarp Harbi'nin başında Osmanlı gemilerinin sayıca çokluğu⁶⁸¹, Osmanlı bahri gücünün yalnızca kâğıt üzerindeki durumunu ifade etmekteydi. Osmanlı-İtalyan Harbi başlangıcında görevlendirilen gemiler için 3.500 ton kömür talep edildiyse de

⁶⁷⁸ BOA, DH. MUİ., Dosya No: 1, Gömlek No: 42.

⁶⁷⁹ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 148.

⁶⁸⁰ Abdulnasır Yiner, *Müşir Recep Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1842-1908)*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s. 219.

⁶⁸¹ Alpogut, a.g.e., s. 12-16.

sadece 2.300 ton kömür sağlanabilmişti. Çanakkale'deki su ikmalı için de sadece tek çeşme verilmiş ve göreve iki su dubası atanmıştı⁶⁸². Diğer taraftan Dersaadet Su Şirketi ise savaş boyunca donanma gemilerine ücretsiz su vermek zorundaydı⁶⁸³. Donanma Komutanı, henüz savaş başında Çanakkale'de üslenmeyi tercih eden Türk filosunun bu kararından mesafenin uzaklığı nedeniyle ancak üç gün sonra haberdar olmuştu. Diğer taraftan burada üslenen gemilerin erzak ve kömür ikmaline müteakip Akdeniz'e çıkması gerekmesine rağmen ikmal bir türlü sağlanamamıştı⁶⁸⁴. İç haberleşmedeki eksikliğe ve tedarikteki aksaklığa ek olarak bu savaştaki Osmanlı Donanması, İtalyan Donanması karşısında oldukça zayıftı. Savaşın başlamasıyla 1 Ekim'den 10 Ekim'e kadar süren hazırlık aşaması sırasında yukarıda da belirtildiği gibi ne kömür sağlanabilmişti ne cephane ve malzeme gemilere yüklenmişti, ne de erzak ve seyir malzemesi temin edilmişti. Onarım için dışarıdan tedarik edilen elli beş işçi ve bulunabildiği kadar ihtiyaç duyulan malzeme İstanbul'dan üs noktası olan Nara'ya doğru hareket ettikten sonra bu acele hazırlığın sakıncaları savaşın ilerleyen günlerinde karşı karşıya kalınan zor durumun nedeni olmuştu⁶⁸⁵. Çanakkale'de devam edileceği düşünülen gemi onarımı faaliyetleri gerçekleştirilememişti. Bu savaş donanmaya ait birçok geminin kaybedildiği bir savaş olmuştu. Bu savaşta Antalya, Tokat, Hamîdiye, Alpagot Torpido Botları İtalyan kuvvetler tarafından batırılırken, Kızıldeniz'de bulunan Kastamonu, Ordu, Basra, Refahiye ve Gökçedağ Gambotları ile Muha Römorkörü, Avnullah ve Ankara Torpido Botları da batırıldı. Bu gemilerden bazıları düşman eline geçmemesi için Osmanlı Bahriye güçleri tarafından amaçlı bir şekilde batırıldı.

Osmanlı Bahriyesinin üs ve komodorluklardaki durumuna bakıldığında, boğaz tahkimi için Almanya'dan sipariş edilen mayınlar zamanında gelmemiş, deniz kuvveti barış bütçesi ile idare edildiğinden kömür stokları yenilenememiş, arıza gösteren gemiler seri bir şekilde onarılamamış, yerlerine yenileri ikâme edilememiş; bir de gemilerdeki toplar sökülerek kıyılarda hazırlanan mevzilere alınmıştı⁶⁸⁶. Özellikle barış zamanına göre düzenlenen bütçe, savaş süresince yetersiz kalmıştı. Yerli kömür ile ithal Cardiff kömürü, kumanya, su, yağ ve gaz gibi sarf malzemeleri başta olmak üzere birçok

⁶⁸² Atmaca, a.g.e., s. 39.

⁶⁸³ DTA, Mektubi, Dosya No: 1682, Sayfa No: 4.

⁶⁸⁴ Atmaca, a.g.e., s. 45.

⁶⁸⁵ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 38.

⁶⁸⁶ A.g.e., s. 46-48.

malzemenin tedariki sağlanamamış, aynı zamanda acil ihtiyaçların iletilebileceği güçlü bir haberleşme ağı kurulamamıştı. Gemilerin onarımı sırasında kullanılacak yedek parçalara da ulaşım kısıtlı olduğundan, onarıma ihtiyaç duyan gemiler ne İstanbul ne de taşra tersânelerinde belirli bir plan etrafında gerektiği gibi onarılabiliyordu.

Osmanlı-İtalya Savaşı 29 Eylül'de başladığında İtalya'nın öncelikli hedefi, Trablusgarp'a çıkarma harekâtı yapılırken Anadolu'dan gelecek bir lojistik desteğin engellenmesiydi. İtalyanlar ayrıca Trablusgarp savunmasını kırmak amacıyla savaşı Trablusgarp önlerinden Doğu Akdeniz, Kızıldeniz ve Adalar Denizi çevresine taşıyarak geniş bir alana yaydı. Özellikle Avusturya-Macaristan başta olmak üzere diğer güçlerin tüm çekincelerine rağmen bunu gerçekleştirmek onlar için yaşamsal bir konuydu⁶⁸⁷. İtalya Donanması savaş başlar başlamaz kısa zaman içinde Adriyatik Denizi'ndeki Osmanlı deniz gücünü ortadan kaldırıp pruvasını Kızıldeniz'e çevirdi. Yemen'in Hudeyde Limanında üslenen Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü ile Hicaz'ın Akabe ve Kunfuda Limanlarında bulunan sekiz küçük gambot, İtalyan Donanmasının saldırılarına maruz kaldı ve bazı gambotlar batırıldı⁶⁸⁸. Şubat 1912'de Beyrut Limanını topa tutan İtalya, Ankara Torpido Botu ile Avnullah Korvetini batırdı. Trablusgarp'ta savaşın devam etmesi ve güçlü İtalyan askeri baskısına rağmen ilerleme kat edemeyen İtalya, donanmasını Beyrut Limanından Adalar Denizi'ne yönlendirerek deniz gücünü daha da yoğun kullanmaya ve savaşı Osmanlı Devleti'nin değişik coğrafyalarına yayarak onu savaştan çekilmeye zorladı⁶⁸⁹. Bu süreçte Çanakkale Boğazı'na ve adalara saldırmaya devam etti; Rodos ile Oniki Ada'yı işgal etti.

İtalya bu savaşta üssünü Augusta Limanı olarak belirledi. Kısa sürede Tobruk Limanını ele geçirince burayı Kuzey Akdeniz'deki harekâtı için ileri üssü yaptı. Osmanlı Donanması ise zayıftı; en iyi gemileri olan Hamîdiye ve Mecidiye'nin kömür depolama hadleri sınırlı idi. İtalya, Stampalia Adası ile Mondros Limanını da ileri üs konumuna getirip Limni, İmroz ve Bozcaada ile Anadolu sahilleri haberleşmesini sağlayan telgraf kablolarını kesti. Oniki Ada'yı ele geçirirken aynı zamanda Kızıldeniz harekâtlarını sürdürdüler ve Trablusgarp mevkiilerini ele geçirdiler⁶⁹⁰. İtalyan filoları Anadolu

⁶⁸⁷ Gökhan Atmaca, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012, s. 41.

⁶⁸⁸ Noppen, a.g.e., s. 19.

⁶⁸⁹ Necdet Hayta, "Ege Adaları Meselesi ve Ege Adalarının Türk Hakimiyetinden Çıkışı", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 2, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s.533.

⁶⁹⁰ Wilson, a.g.e., s. 369-376.

adalarına ait sahillere konuşlanmıştı. İtalya, Kızıldeniz'deki operasyonlarını da Eritre'de konuşlandığı eski gemileriyle gerçekleştirmişti. Hudeyde Limanına Türk askerlerini taşıyan bir Rus buharlı gemisi tarafından tuzağa düşürülse de daha sonra liman dışında bir Türk gemisini bombardımana tutmuştu. Bölgedeki Arap limanlarını bombardımana tutan İtalyanlar, bir Türk saldırısının gerçekleşmemesi için sürekli operasyon halinde kalarak birkaç gambot batırmış ve Türk askerlerinin konuşlandığı Hudeyde'yi ablukaya almıştı⁶⁹¹.

Osmanlı-İtalyan Harbi'nde gemiler havuzlanıp tamir edilmek üzere İstanbul'a gittiğinde, Bahriye Nezâreti, müstahkem mevkiye⁶⁹² destek olmak üzere kısa zamanda bu gemilerin Çanakkale'ye sevkini istediğinden gemiler hızlı bir şekilde havuzlanıyor, muayene heyetleri onarım sonrası kontrolleri hızlıca yapıyor, kömür tedariki gerçekleştirilip on gün içinde geri gönderiliyordu⁶⁹³. Çanakkale'de bulundukları sürelerde ise ancak küçük onarımları yapılabilirdi. Savaşta lojistik planlamanın ve hazırlığın yeterli olmadığını söylemek mümkündür. Donanma anlamında zayıf olan Osmanlı, onarıma ihtiyaç duyan gemileri onarımda bırakıp yerlerine başka gemiler de yönlendirememişti. Ayrıca Nara'da konuşlanan üs ise yeteri kadar lojistik destek sağlayacak şekilde donatılamamıştı. Savaş boyunca sağlık hizmeti vermek üzere Kızılırmak ve Kayseri Vapurları, hastane gemisine dönüştürülmüş ve gerekli bilgi İtalya Hükümetine bildirilmişti⁶⁹⁴.

Savaş yıllarında Osmanlı limanlarında bulunan ister Osmanlı'ya ister yabancılara ait olan maden kömürü ve makina yağı gibi donanmanın ihtiyacı olacak levâzımın satışının ve ayrıca bulundukları limandan çıkarılmasının yasaklanması istenmişti. Zira İzmir Komodorluğundan Nezârete gelen telgrafta limanda bulunan bu malzemelere ek olarak römorkör, mavna, su dubaları ve benzeri vesaitin gerektiğinde donanmada kullanılmak üzere başkalarına satılmadan el konulmasının uygun olacağı ifade edilmiş, İtalya'ya ait olanlara ise derhal el konulması önerilmişti. Bu kapsamda olmak üzere Aydın vilâyeti, Bahriye, Hâriciye, Dâhiliye, Sadâret, Harbiye arasında geçen yazışmalarda bu

⁶⁹¹ Hendrickson, a.g.e., s. 95.

⁶⁹² Müstahkem mevkiiler kara savunması için oluşturulmuştur. Burada da görüldüğü üzere önemli bir stratejik nokta olan Boğazlar girişinde konuşlandırılmıştır. Böylece bölgede bulunan deniz üssü genişletilmiştir. Yine de anlaşıldığı kadarıyla Deniz Kuvveti, müstahkem mevkiye destek olması için bölgeye yönlendirilmekteydi.

⁶⁹³ *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 66.

⁶⁹⁴ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 429, Sayfa No: 465.

hususun tartışıldığı ve sonucun ise olumlu olmadığı görülmektedir. Bu kapsamda olası tüm tereddütler için Meclis-i Vükelâ mazbatasına göre, bu tarz bir tedbire henüz ihtiyaç olunmadığı belirtilmiş ve bunun gereken tüm kurumlara bildirilmesi istenmişti. İtalya ticaret gemileri savaş kaçağı değilse müsâdere teklif edilmeyecek ve diğer ecnebi bandıralı ticari gemilere ne uygulanıyorsa aynısı uygulanacaktı. Bu kapsamda limanlarda şayet uygulandıysa İtalyan gemilerine gösterilen ihraç yasakları kaldırılacaktı⁶⁹⁵. Yabancı gemi veya acentelere uygulanan bu tür yasaklar yabancı sefirler nezdinde şikâyetlere neden olmuştu.

İtalyan Donanması, Osmanlı Bahriyesinin aksine cephane ikmalini savaş başladığında tamamlamıştı. Harp sırasında ihtiyaç duyduğu kömürü Birleşik Krallık'tan satın almış, savaş boyunca 400.000 tondan fazla kömür sarf etmiş, nakliyatını ise Toranto ve Avgusta üslerinden yüklenen gemiler vasıtasıyla sağlamıştı. Tüm ikmalin üç şekilde yapıldığı görülür: geminin üssüne dönmek suretiyle doğrudan tedariki, Yunan bölgesinde konuşlandıkları depolardan yararlanmak suretiyle ve harekât sahasındaki gemilere denizde tedarik sağlamak üzere çeşitli nakliye gemileri gönderilmesi suretiyle⁶⁹⁶. Muhabere, sağlık ve ilaç ihtiyaçları, iâşe, nakliyat gibi diğer lojistik faaliyetleri iyi planlanmışlar, üsler değişikçe depo ve ambarlarını bu kapsamda düzenlemişlerdi.

İtalya karşısında Osmanlı Donanması *yürekler acısı* bir durumdaydı. Halbuki iki drenotu olsaydı, İzmir Limanında beheri 100.000 liraya iki tahtelbahiri olsaydı ve Bahriye personeli vazifelerini iyi anlayabilseydi, İtalya savaş açamaz ve adaları işgale cesaret edemezdi. Ayrıca Preveze ve Kızıldeniz'deki gemilerin düşman gülleleriyle yaralanması ve batırılması gibi hadiseler, bahsi geçen gemiler için zamanında başka yere geçiş emri verilseydi gerçekleşmezdi⁶⁹⁷. Son tahlilde Osmanlı ve İtalyan Donanmalarının kuvvet mukayesesine⁶⁹⁸ bakıldığında, İtalyan gemileri daha genç ve hızlı, daha kuvvetli, sayıca daha fazla, top gücü anlamında on misli kuvvet ile Osmanlı'ya karşı nicelik ve nitelik anlamında fark yaratan bir güçtü. Buna ek olarak planlı deniz lojistiği yönetimi sayesinde savaş boyunca güçlü kalabilmişti. Ayrıca tüccarzâde İbrahim Hilmi'ye göre Osmanlıların barış istemesinin bir nedeni de savaşın sürdüğü coğrafyada üs yerleşimini

⁶⁹⁵ BOA, BEO, Dosya No: 3945, Gömlek No: 295834; BOA. MV., Dosya No: 157, Gömlek No: 11.

⁶⁹⁶ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 32.

⁶⁹⁷ BOA, Y. EE. KP., Dosya No: 35, Gömlek No: 3476.

⁶⁹⁸ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 149.

tamamen tamamlamış olan İtalya'nın müttefiki olan Almanya'nın Osmanlı Devleti'ne silah sağlamadaki gönülsüzlüğüydü⁶⁹⁹.

Osmanlı Devleti henüz Osmanlı-İtalyan Harbi'ni sonlandırmadan Balkan devletlerinin ultimatomu ile karşı karşıya kaldı. Osmanlı Devleti, ultimatomon bir ertesi gününde, Trablusgarp Savaşı'nı sonlandıracak olan Uşi Antlaşması'nı imzalamak zorunda kaldı ve böylece İtalya ile yapılan savaş nihayete erer ermez bir başka savaşa başlamış oldu. Osmanlı, Uşi ile yalnız Trablusgarp'ı değil aynı zamanda On İki Ada ile Rodos'u da kaybetmiş oldu ki bu adalar uzun zaman İtalya'nın ileri üssü oldu ve bir daha Türklerin yönetimine girmedi. Dünya sularında bulunan bazı adalar yapısı itibarıyla küçük olduğundan üzerinde bir ulusun yaşayıp bağımsızlığa sahip olacağı bir imkân sunamaz belki ama askeri olarak üs kurabilecek bir özelliğe sahip olabilir. O nedenle hem Trablusgarp Harbi'nde hem de Balkan Savaşları'nda ve ardından yapılan barış antlaşmalarında adaların oldukça fazla öneme sahip olması bundandır. Tamamen askeri stratejik fayda yaratan bir özelliğe sahiptirler.

Osmanlı Devleti, İtalya ile savaştayken Yunan Donanması güçleniyor ve sürekli tatbikatlarla personelini eğitiyordu. Kruvazör tipi gemilerinde silah sistemi revize edilmiş ve güçlendirilmişti. Averof'un dışında Birleşik Krallık, Almanya ve Fransa'dan muhrip ve denizaltı tipi yeni gemiler satın alınmakta ve donanmadaki gemi sayısı sürekli bir şekilde artırılmaktaydı. Müttefikler ise kara ordularını toplamaya ve hareketlendirmeye başlamıştı. Yunan Donanmasında da kömür ve diğer ikmal malzemelerini taşıyan gemiler bulunduğundan seyyar tedarik ağı kurulduğu söylenebilir⁷⁰⁰.

Genel olarak bakıldığında, Balkan Harbi'nin tamamında donanma yine etkisizdi, istihbaratı, planlaması ve stratejisi bir facia idi⁷⁰¹. Harbiye ile Bahriye arasında koordinasyon kurgulanamamış ve donanmanın hazırlığı tamamen ihmal edilmişti⁷⁰². Savaş henüz başladığında harp harekâtı lâyihası duyuruldu. Fakat uygulamada lâyihada istenilen lojistik destek unsurları yerine getirilemedi. Osmanlı filosu, ana üs ve harekât üssü olabilecek üslerden mahrumken⁷⁰³, savaş seferberliğiyle birlikte Karadeniz filosu

⁶⁹⁹ Bülent Durgun, "Italian Spark On Balkan Arsenal: Italian-Turkish War (1911-1912)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XIV/28, (2014), s. 141.

⁷⁰⁰ John C. Carr, *Averof: Thunder in the Aegean*, Great Britain: Pen & Sword Naval, 2014, s. 50-52.

⁷⁰¹ Noppen, a.g.e., s. 24; *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 13.

⁷⁰² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 18.

⁷⁰³ *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 81; *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 1.

için Umuryeri'nde bir üs yapıldı. Karadeniz'deki ileri deniz harekât üssü Karadeniz Boğazı iken Bulgarların üssü buraya yetmiş beş mil mesafede bulunan Varna Limanıydı⁷⁰⁴. Mondros ve Limni'nin Akdeniz filosu için ileri üs yapılmasına ilişkin teklif mali imkânsızlıklar nedeniyle bir sonuç vermedi⁷⁰⁵. Olası saldırılara açık olarak değerlendirilen ada, yalnızca ikmal üssü olarak belirlendi ki kaybedilmesi durumunda Osmanlı'ya göre yalnızca orada bulunan kömür ve gemilerin levâzımâtı elden çıkacaktı⁷⁰⁶. Bu tartışma nihayetinde Bahriye Erkân-ı Harb Dâiresi, İstanbul Limanını ana üs, Nara ve Büyükdere bölgesini de ileri harekât üssü olarak belirledi; tartışma konusu olan Mondros Limanı ve Limni ise Yunan Donanmasının buraları ele geçirmesiyle onların ileri üssü oldu. Rumeli bölgesinde Selanik ve Preveze Komodorlukları varlığını devam ettirdiğinden bir nevi ileri üs konumunda kaldı. Fakat bölgede ne kömür ve akaryakıt istasyonu ne de su alma aracı vardı. Kömür ve levâzım ihtiyacında olan gemiler İstanbul'a gelmek zorunda kalmış, ana üs ve ileri üs arasında kömür nakliyatı ise savaş boyunca bir düzene kavuşamamıştı⁷⁰⁷. Bakım-onarım ihtiyaçları gemi komutanlarının bireysel çabaları neticesinde çözümlenirken bazıları İstanbul'a gitmek zorunda kaldı. Ancak savaş sonunda tüm donanma gemileri Tersâne-i Âmirede onarıma alınabilmişti.

Doğu Akdeniz'de Osmanlı'nın geniş sahilleri vardı fakat harekâtı destekleyecek bir üssü yoktu. Beyrut Limanında kurulmuş olan komodorluk yine de bir onarım ve ikmal tesisi olarak yapılandırılmamıştı⁷⁰⁸. Elde bulunan mevkilere dağılmış olan zırhlı, kruvazör, muhrip, korvet, gambot, yat ve yardımcı gemilerden oluşan donanma gemilerinden çoğu onarıma muhtaçtı. Kömür ve mühimmat bulunan depo gemileri ile hastane gemisi olarak kullanılan yardımcı gemi filosu yaşlıydı. Balkan Harbi'nde Reşidpaşa Vapuru hastane gemisi⁷⁰⁹, Derne Vapuru kömür deposu, Halep ve Şam Vapurları kömür nakliye gemisi, Tîr-i Müjgân onarım ve torpidoların depolandığı gemi, Nusret ise mayın gemisi olmuştu⁷¹⁰. Osmanlı İtalyan Harbi'nde hastane gemisi olan Kızılırmak Vapuru bu savaşta erzak ve cephane taşıyan nakliye gemisi olarak

⁷⁰⁴ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 3.

⁷⁰⁵ A.g.e., s. 6.

⁷⁰⁶ *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 13.

⁷⁰⁷ A.g.e., s. 87-88.

⁷⁰⁸ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 8.

⁷⁰⁹ *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 277.

⁷¹⁰ Mithat Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1946, s. 39.

kullanılmıştı. Gemilerde ihtiyaç duyulan Bahriye askeri için ise kıyılardan 15 kilometre içeriye doğru yaşayanlar değerlendirilmişti⁷¹¹.

Savaşın ilanından sonra İzmir, Selanik ve Marmara başta olmak üzere Osmanlı sularında bulunan Yunan ticaret gemilerinin tevkif edilmesi, ayrıca bu gemiler ile Dersaâdet Limanında alıkonulan Yunan bandıralı vapurların yüklerinin ne olacağı tartışma konusu olmuştu. Acil ibaresiyle 13 Aralık 1912 tarihinde Bahriye Nezâretinden Sadârete gönderilen tezkirede görüldüğü üzere Bahriye ile Harbiyenin müşterek bir komisyon oluşturarak tevkif edilen gemilerde bulunan ve donanmaya yarayacak yüklerin nasıl bir prosedürle el konulabileceği detaylı olarak anlatılmıştı. Müsâdere olacak gemiye ilişkin yükün, alıcının, varsa ortaklarının ve geminin bilgilerinden fiyat ve sigorta bedellerine kadar her türlü detayın düşünülüp sağlıklı bir şekilde tutulacağı zabıt belgeleri belirlenmişti. Sadâretten verilen cevapta ise Dersaâdet Limanında tevkif olunan Yunan bandıralı vapurların buğday ve arpa yükleri askeriye lüzum olduğundan Dâire-i Harbiyenin levâzım memurları tarafından yapılan muayene sonrası durumu elverişli ise ve sahibi de uygun görürse acente ya da konsoloslukları ile müzakere olunan piyasa fiyatı üzerinden kısmen peşin kısmen taksitle ödemek üzere satın alınması uygun görülmüştü. Vapurların ise nakliyat-ı askeriyede kullanımı ve kereste, taş ve saire taşıyanlar ile Almanya ve İngiltere için zahire taşıyan Karadeniz’den gelen vapurların geçişlerine izin verilmesi, yüksüz olanların ise bir müddet tevkif altında tutulması uygun bulunmuştu. Bu karar da özellikle Bahriye, Maliye, Harbiye kurumlarına bildirilmişti⁷¹². Osmanlı Donanması mühimmat naklini güvenceye almak üzere Bulgaristan sahillerini de ablukaya aldı; fakat bu beyhude hareketi donanma nâmına varlığı olmayan Bulgarlar için gereksiz fazla bir hamleydi⁷¹³. Bu sırada Yunanlar tüm Adalar Denizi’ne yayılmayı fırsat bildi, kısa zamanda buradaki hâkimiyeti ele geçirdi ve birçok adayı işgal ederken bazılarını kendisine üs olarak belirledi. Bu savaşta Osmanlı, Feth-i Bülend ve Âsâr-ı Tevfik gemileri ile Preveze ve Selanik üslerini kısa zamanda kaybetti.

Osmanlı Devleti zahire yüklü Yunan gemilerine el koyarken, asker ihtiyaçlarında aksaklık yaşanmaması için karada da çeşitli çabalar içindeydi. Anadolu yakasında yaşayan ve o dönem Bahriyenin yabancı danışmanı olan Amiral Limpus, 2 Kasım 1912’de Churchill’e yazdığı mektupta o sabah hiç kimsenin ekmek alamadığını zira

⁷¹¹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 128, Sayfa No: 33.

⁷¹² BOA, BEO, Dosya No: 4098, Gömlek No. 307290; MV. Dosya No: 170, Gömlek No: 6.

⁷¹³ Noppen, a.g.e., s. 24.

fırlara, hastaneler ve ordu tedariki için üretim yapmanın zorunlu tutulduğunu düşündüğünü ifade etmişti⁷¹⁴. Ayrıca Osmanlı yaralı ve hastalarının içler acısı halinden bahsetmiş ama tedbirlerini alan Avrupalılar için bulaşıcı hastalık tehlikesi olmadığını ifade etmişti. Buna rağmen, kolera her zamanki gibi ciddi bir hastalık olarak varlığını devam ettirdiğinden kısa zamanda Kandilli'de İngiliz hastaneleri kurulmuştu.

Akdeniz'de savaş devam ederken Karadeniz'de Bulgar torpido botlarının saldırısı sonrası yara alan Hamîdiye, 3 Aralık 1912 günü Karadeniz'de ateşkesin imzalanmasına neden oldu. Böylece, Osmanlı Hükümeti Karadeniz ablukasını kaldırarak, gemilerin Karadeniz limanlarına girmesine müsaade etmiş ve özellikle Bulgar askerlerine Karadeniz yoluyla erzak ikmaline engel olmamıştı. Diğer taraftan Edirne savunması yapan Osmanlı askeri türlü çaresizlik ve açlık ile boğuşmaya devam etti⁷¹⁵. Nara'da toplanan Osmanlı Donanması Adalar Denizi faaliyetleri için mevcut gemilerle dördüncü tümen lojistik destek birimi olan dört tümendenden oluştu ve İmroz ile Mondros Deniz Muharebelerinde başarısız oldu⁷¹⁶.

Hamîdiye, Karadeniz'de Bulgar torpidolarının açtığı yaraların tamir edilmesi için 22 Kasım 1912'de İstanbul'da havuzlandı⁷¹⁷. Amiral Limpus'a göre Portsmouth'ta olsa bir haftada onarımı yapılacak bu gemi, Tersâne-i Âmirede bir haftada tamamlanmadı. Onarım, ocak ayında tamamlanabildi ve gemi hemen akabinde İstanbul'dan ayrıldı. 14 Ocak 1913'te Çanakkale'den ayrılıp 7 Eylül'de İstanbul'a dönecek olan Hamîdiye bu süre zarfında birçok limanda ihtiyaçlarını tedarik etti⁷¹⁸. 600 ton kömür kapasitesi olan gemi hızlı bir gemi olduğu için sık sık kömür bütünlemesine ihtiyaç duymaktaydı. Arşiv belgelerinde de izlendiği üzere İskenderiye, Beyrut, Port Said, Malta, Sina Yarımadası, Hayfa, Antalya, Mersin'de kömür ikmali yapan gemi, çeşitli yerlerde ihtiyaç duyduğu bakım-onarımı da gerçekleştirdi ve makina için gerekli olan makina yağını tedarik etti⁷¹⁹. Osmanlı limanlarında ayrıntılı bir ikmal düzeni bulunmamakla birlikte bu limanlardan farklı limanlarda aldığı hizmetlere karşılık kasasında yeterli parası da yoktu. Arızasının

⁷¹⁴ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

⁷¹⁵ *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 208-209.

⁷¹⁶ Noppen, a.g.e., s. 26.

⁷¹⁷ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

⁷¹⁸ *Türk Deniz Harp Tarihi Atlası*, Ed. Hakan Eraydın, Haz. Levent Tonyalı, Gökhan Atmaca, İstanbul: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 2008, s. 46.

⁷¹⁹ RMG, LIM/ 113/ 2, Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931; Wilson, a.g.e., s. 383.

tamiri ve makina yağı gibi gerekli malzemelerin temini için bir süre Mısır'da kaldı⁷²⁰. Akabe Körfezi'nde bulunan Müveylih'te kıyıya sandal göndermek suretiyle erzak tedarik etti, Cidde'de ise makina dairesinin ihtiyaç duyduğu boru değişimini gerçekleştirdi⁷²¹. Muhabere her yerde sağlanamıyordu ama gemi komutanı Arnavutluk kıyıları başta olmak üzere bazı bölgeler düşman ablukasında olduğu için cephane ve para teslim almak üzere uygun yerleri tespit etmek zorundaydı. Gemi Kekova'da kendi kazanlarını temizledikten sonra 27 Şubat'ta özellikle haberleşmeyi sağlamak için Antalya Limanına hareket etmişti⁷²². Antalya Liman Reisliğinden aldığı bilgiye istinaden Trablusşam'a hareket eden gemi burada cephane ve kömür ve ikmalini gerçekleştirebildi ve ihtiyaç duyduğu parayı da teslim aldı⁷²³.

Tüm bu tedarik noktaları arasındaki hareketi sırasında Yunan cephaneliklerini ve bazı Yunan gemilerini etkisiz hale getirdi. Süreklilik arz eden kömür sıkıntısını çözmek için seyir halindeyken çeşitli gemilerden de kömür aldığı olmuştur. İhtiyacı çoğaldığında tekrar İskenderiye Limanına gitse de belli dönemlerde İngiliz yasağından dolayı İngiliz kömürünü satın alamadı. Bu durumlarda Mısır Hidivi, liman dışında vermek şartıyla 450 ton kömür sağladı. Hamîdiye, 6 Nisan 1913'te Port Said Kömür Ambarı Memûriyeti vasıtasıyla ve Mısır'dan verilen izinle ihtiyaç duyduğu un, çeşitli sebze, ekmek, et, su, sabun, gaz, ispermeçet ve boyadan ancak izin verilen kadarlık kısmını tedarik edebilmiş ve istediği bazı ihtiyaçlarını hiç alamamıştı. Mısır Liman Reisliği gemiye gaz verilmesini hiçbir suretle onaylamamış; bu nedenle malzeme gemi Süveyş'e vardığında oradan tedarik edilmişti⁷²⁴. Gemi komutanı evvelden borç olarak aldığı mühimmat ve parayı, eline geçen ilk mühimmat ve paradan ayırarak doğrudan alacaklısına geri öderdi⁷²⁵. Seyir halindeyken ihtiyaç duyduğu erzak ve su ihtiyacını ise Antalya Limanına giderek sağladı⁷²⁶. Ayrıca baskın harekâtlarında kullanmak üzere cephanesini, İstanbul üzerinden gelerek Mersin'de bekletilen nakliyeden sağladığı da görülür⁷²⁷.

⁷²⁰ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, s. 74-79. Hamidiye harekâtı hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, ss. 259-266 ve müstakil bölümler ss. 303-339, Gemi Komutanı Korvet Kaptanı Hüseyin Rauf'un İstanbul'a döndükten birkaç gün sonra 11 Eylül 1913 tarihinde kaleme aldığı rapor.

⁷²¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, s. 82.

⁷²² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 229.

⁷²³ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, s. 94.

⁷²⁴ BOA, A. MTZ. (05), Dosya No: 10, Gömlek No: 329, (26-27).

⁷²⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, s. 112.

⁷²⁶ A.g.e., s. 120.

⁷²⁷ A.g.e., s. 132.

Harekât devam ederken çok kez kömürsüz kalınması bir tarafa, gemi kazanlarında problemler de yaşıyordu. Gemi için Port Said'den su ve gaz tedarik edilmiş, Cidde Limanına vardığında onarım tetkiki yapılmıştı. Geminin çarkçısı burada yaptığı makina kontrolü sonrası, makina arızası olduğunu, tersânede tamir edilmezse kömür sarfiyatının daha da artacağını ve aynı zamanda hızının düşeceğini bildirmişti⁷²⁸. Hamîdiye bu nedenle bir süre aynı bölgede bulunan birçok limanda kalmış, çeşitli malzeme ve kömür tedarik etmişti. 21 Ağustos'a kadar Süveyş civarında kalmış, makina problemine geçici bir çözüm bulmak suretiyle buradan kömür alarak İstanbul'da dönmek üzere seyre çıkmış ve 7 Eylül'de İstanbul'a ulaşmıştı⁷²⁹. Her ne kadar Yüzbaşı H. Rauf Orbay komutasındaki 1904 yapımı ve 112 metre boyundaki Hamîdiye Kruvazörü denizde destan yazan tek gemi oldu ise de savaşın gidişatını değiştirecek bir etki yaratamamıştı. Özellikle Yunan Donanması için tam bir baş belası olmuş ve komutan Hüseyin Rauf Bey vur kaç taktiğine dayanan bir harekât gerçekleştirmişti⁷³⁰. Diğer bir deyişle kısıtlı imkân ve olanaklar içerisinde lojistik ihtiyaçlarını görmeyi başaran bir komutan tarafından kumanda edilen bu gemi, düşman gemi ve sahillerini topa tutup bir hayalet gemi gibi yol aldıysa da bu başarısı Averof'un gücünü etkileyemedi. Hamîdiye dahil Osmanlı harp gemilerinin çoğu onarıma muhtaçtı, aralarından pek azı iyi bir durumda bulunmaktaydı. Onarıma ilişkin ihtiyaçları sağlayacak mali güce, zamana ve ikâme edebileceği yedek bir deniz gücüne sahip olmayan Osmanlı, bakımsız gemileri nedeniyle güçlü bir donanma görüntüsünden oldukça uzaktı. Harbin tamamında lojistik faaliyetler dikkate alındığında yeterli miktarda mühimmat ve kömür temin edilemediği açıkça görülür. Ayrıca, savaş boyunca ihtiyaç duyulan malzemelerin belirlenmesine ilişkin bir ön hazırlık yapılmamıştı.

Balkan Savaşları'nda en önemli ikmal malzemesi olan kömür asla yeterli şekilde tedarik edilemedi. Ereğli maden ocaklarının personel eksikliğinden dolayı çalıştırılmaması bir yana, bu eksiklik gemiler arasında yapılan kömür alışverişi ile gündelik olarak çözülmeye çalışılıyordu. Örneğin, Barbaros Zırhlısına ait seyir jurnalinde belirtildiği üzere Yadigâr-ı Millet, Barbaros Zırhlısının kendi stoklarından 350 çuval kömür almıştı⁷³¹. Gemiler arasında bu tarz alışverişler genelde görülmekle birlikte bunun çözüm olarak uygulanması sorunu ortadan kaldırmıyordu. Osmanlı Donanmasının

⁷²⁸ A.g.e., s. 136.

⁷²⁹ A.g.e., s. 150-151.

⁷³⁰ Carr, a.g.e., s. 56.

⁷³¹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 32.

hasımlarına bakıldığında kömürsüzlüğün bir sorun olarak idare edilmeye çalışılmasına pek rastlanmaz. Böylece savaşılan güçler arasında teknik olarak en önemli lojistik başarı, o dönemin en önemli enerji kaynağı olan kömüre yeterli şekilde sahip olana doğru kaymıştı. Diğer taraftan Osmanlı gemilerinden çıkan kömür dumanı bu gemileri Yunan gemilerine nazaran daha fark edilebilir kılmıştı⁷³². Zonguldak kömürünün kalitesine ilişkin sorun burada da ortaya çıkmıştı. İngiliz Amirallerinden Celiko, kendi tecrübelerine dayanarak gemilerin savaş zamanında ihtiyaç duyduğu kömürün yüzde yetmiş beşinin gemilerin limana girmesi ile tedarik edilebilir olması gerektiğinden bahsetmişti. Kömür donanmanın harekât kabiliyetini ve savunma gücünü sağlamasından dolayı elzemdi⁷³³. Ama burada bahsi geçen bilgilere dayanarak söylenmelidir ki, barış zamanında olduğu gibi savaş ve kriz dönemlerinde de Osmanlı Donanması için kömür bol ve çabuk bulunan bir kaynak olmamıştı.

Osmanlı-İtalyan Harbi'nde su ikmali için Çanakkale'deki tek çeşme ve sadece iki su dubası olduğundan bahsedilmişti. Hemen ardından başlayan Balkan Savaşları için de burası donanma üssü kifâyetine kavuşturulmaya çalışılsa da aynı hususun söz konusu olduğu düşünülmektedir. Hem gemilerin onarımı hem de ikmal işleri gibi önemli lojistik faaliyetlerin burada hakkıyla gerçekleştirilmesi ise ancak buranın planlı bir şekilde üs olarak hazır hale getirilmesi ile mümkün olabilirdi. Oysa su dahi düzenli bir şekilde tedarik edilememişti. Silah ve mühimmat hususuna da bakılacak olursa bir önceki savaşlarda olduğu gibi gemi toplarının sökülüp mevkilere yerleştirildiği olmuştu. Trablusgarp Savaşı'ndan hemen sonra başlayan Balkan Harbi'nde planlı bir lojistik hazırlık ve yönetim tesis edilemediğinden cephaneye yeterli bir şekilde stoklanamamıştı. Bu olumsuz durum Bahriyenin tüm sahalarında ve tüm lojistik faaliyet alanlarında geçerliliğini korudu. Örneğin materyal ve yedek parça eksikliği nedeniyle kondenser boruları değiştirilemeyen Mesudiye Zırhlısı tamir edilememiş, gemi Çanakkale'de yatmak zorunda kalmıştı⁷³⁴.

Savaş boyunca kömür, su ve saire ikmali ile onarım havuzu mevkisi olarak Büyükdere seçildi, Bahriye Nezâreti onarımdaki gemilerin tamamlanıp savaşa dönmesi hususunda onarım için usta göndermek dahil elinden geleni yaparken, yetersiz olan harp gemilerine bir çözüm olarak şileplerden uygun olanların kruvazöre dönüştürülme

⁷³² Carr, a.g.e., s. 57.

⁷³³ Sami, "Donanmamız", *Deniz Mecmuası*, S. 317, C. 42, 1930, s. 533.

⁷³⁴ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 34.

olasılıkları değerlendirilmişti⁷³⁵. Savaşta görev alan gemiler her anlamda kötü durumdaydı, su geçirmez kapıları pas tutmuş olduğundan gemiler yara alsa batacak durumdaydı, haberleşme telefonları çalışmıyordu, mesafe ölçümü aletleri çalışmıyordu, top taretlerine mermi nakli verimli bir şekilde gerçekleşmiyordu. Bu ve benzeri birçok sorunun savaş sırasında çözümlenmesine imkân bulunmamaktaydı. Gemilerin bir nevi hazırlıksız halleri barış zamanında bakım ve onarım faaliyetleri ile kontrollerin gerektiği gibi yapılmadığını gözler önüne sermektedir. Ayrıca, 1909 yılı ve sonrasında Nezâretin yenilenen teşkilat yapısını teşkil eden üst seviye heyetler birçok yeni gemi inşa programı yaptıysa da asla sonuca ulaşamamıştı⁷³⁶. Bu nedenle barış zamanında Osmanlı Donanmasının lojistik faaliyetlerine ilişkin yönetiminin başarılı olmadığı görülmektedir. Bu kadar kötü durumda olan savaş gemileri nedeniyle daha önceki savaşlarda da olduğu gibi bu savaşta da kullanılan Şirket-i Hayriye gibi ticari bahriyeye ait gemiler asker, levâzım, hasta gibi türlü nakliyat ile görevlendirilmişti. Bu gemiler tarafından yapılan nakliyatın düzenli yapabilmesi için vapurlarda varsa herhangi bir hastalığın yayılmasını engelleyecek surette düzenlenmeler yapılması istenmişti⁷³⁷. Osmanlı Donanmasının Balkan Savaşları'nda ihtiyaç duyduğu Krupp topları Almanya'dan temin edildi. Topların ikmali Romanya üzerinden yapılırken Karadeniz kıyılarına taşındı ve oradan da kiralanan vapurlarla İstanbul'a ulaştırıldı⁷³⁸. Aslında Köstence üzerinden nakliyesi yapılan bu silah ve cephane, henüz savaş başlamadan evvel Osmanlı Devleti tarafından Avrupa'nın bazı fabrikalarına sipariş edilmişti⁷³⁹.

Yunanlarla karşılaşmalarda kullanılacak torpido, hartuç ve hava makinası Giresun Vapuru ile getirilmiş, onarım gemisi olan Tîr-i Müjgân gemisinden Barbaros ve Turgut Reis gemilerine eşit olarak dağıtılmıştı. Yunanlar Bozcaada'yı ele geçirdikten sonra burayı ikmal bölgesi yapmış, kömür ve su gemilerini tüm imkânlarıyla yeni üssünde konuşlandırmıştı⁷⁴⁰. Yunanların bu şekilde hızlıca oluşturduğu lojistik planlaması işe yarıyordu. Ayrıca bazı İngiliz denizciler Yunan filosunu kumanda ederek taktik ve stratejik destek de sağlıyorlardı. Görüldüğü kadarıyla Yunan filosu Port Said Limanının üç mil açıklarında kırk bir gün süreyle dahi rahatlıkla demirde kalabiliyor ve erzak ve

⁷³⁵ Elveda: *Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 174.

⁷³⁶ Işın, 1912-1913 *Balkan Harbi Deniz Cephesi*, s. 24.

⁷³⁷ BOA, BEO, Dosya No: 4114, Gömlek No: 308524.

⁷³⁸ Panzac, a.g.e., s. 460.

⁷³⁹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 69.

⁷⁴⁰ Atmaca, *Barbaros Hayreddin Zırhlısı*, s. 76-77.

levâzım ihtiyacını tedarik edebiliyordu. Averof dahil gemiler halkın ziyaretlerine açılmış ve gemilerde Balkan Savaşları'na ilişkin darbeler halka teşhir amacıyla algı operasyonu yapıldığı ifade edilmişti. Osmanlı heyeti, Port Said Limanı haricinde olan filoyu Port Said ve Kanal Genel Muhafızı Vali Mahmud Bey'e şikâyet ettiyse de ondan gelen cevap "*Yunan filosu üç mil açıkta bulunduğundan Mısır sularında sayılmazlar*" şeklinde kalmıştı. Oysa karasuları 10 mile kadar ve silah menzili baz alındığında 15 mile kadar kabul edilmekte ve valinin bu cevabı anlamlı kalmamaktaydı⁷⁴¹. Durum hakkında Mısır Fevkalâde Komiserliği telgraf ve telefon ve raporlarla sürekli bir şekilde bildirilmesine rağmen değişiklik olmadığı görülmektedir.

Tüm bunlardan ayrı olarak, Balkan Savaşları'nda komutanlıklar arası anlaşmazlıklar olduğundan kademe sorunu yaşanmış ve iletişimin gücünden yarar sağlanamamıştı. Harekât gündelik olayları yönetemedi, tüm gemiler merkezden sevk ve idareye çalışıldı, karargâhın tamamıyla kara ordusu subaylarından oluşması nedeniyle resmi yazışmalarda gemi sınıf ve tipleri karıştırıldığı kadar makam ve rütbeler de karıştığında muhaberede zafiyet gözler önündeydi⁷⁴². Bir yabancı danışmanın ifadesiyle söylemek gerekirse "*nispeten zayıf, liyakatsiz, çok kötü bir savaş organizasyonun tehlikeleri üzerine ders almak isteyen biri bu harbe bakabilir*"⁷⁴³. Beceriksiz generallik, kifâyetsiz subaylar ve resmen açlıktan ölmüş adamlar buna neden olarak gösterilmekte olup, ikmal sisteminde büyük sorunlar bulunmuştu. Türk filosunun neden Yunan filosunun peşinden gitmediğine anlam veremeyen bu danışman, donanmanın sözde yönetiminin ise gerçekte Harbiye Nezâretinde olduğunu belirtmişti. Dolayısıyla, alaylı zabitler, padişaha yakın olanların üst rütbeleri alması nedeniyle komuta merkezinde yaşanan sorunlar, kara ordusu komutanlarının deniz savaşlarına uygun düşmeyen emirleri, eğitimsiz subaylar, dolayısıyla eğitimden geçmemiş erler personel ve işgücünün ne kadar kifâyetsiz ve zayıf seviyede olduğunu göstermektedir⁷⁴⁴. Özetle savaş durumunda donanmanın etkin kullanılması için lojistik planlarının yapılmamış olması; eğitim, bakım onarım ve talimatnâmelerdeki eksiklikler sebebiyle amiraller, komodorlar ve gemi komutanları arasında sevk ve idarede fikir birliği bulunmuyordu. Ziyadesiyle her

⁷⁴¹ BOA, A. MTZ. (05), Dosya No: 10, Gömlek No: 329, (26-27).

⁷⁴² Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı, s. 133-142, 206.

⁷⁴³ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

⁷⁴⁴ Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı, s. 242, 3000.

şey daha çok günlük icra ediliyordu. Ayrıca ticaret filosu eksikliği harekât ve nakliye planlarında da eksikliklere sebebiyet vermişti⁷⁴⁵.

Savaşın sonunda Preveze, İşkodra ve Selanik komodorluk bölgeleri ile Adalar Denizi'nde bulunan birçok ada işgal edildi. 21 Ekim'de Limni, 31 Ekim'de Gökçeada (barış antlaşmaları sırasında iâde edilecektir) ve Taşoz, 1 Kasım'da Semadirek, 3 Kasım'da Bozcaada (barış antlaşmaları sırasında iâde edilecektir), 17 Kasım'da Nikerya, 21 Kasım'da Midilli, 24 Kasım'da Sakız elden çıkmıştı⁷⁴⁶. Barış antlaşmaları süresince büyük devletlerin müdahil olduğu kararlar neticesinde yukarıda bahsi geçen adalar ile Meis dışındaki adalar belirli şartlar dahilinde işgalci devletler olan Yunanistan ve İtalya'da kalmaya devam etti. Oniki Ada'nın İtalyanlar tarafından işgalinden sonra diğer çoğu ada ve Balkanlarda büyük bir toprak parçasının kaybedildiği bu savaş sırasında bölgede bulunan gemiler ya Osmanlı denizcileri tarafından batırıldı ya da İstanbul'a kaçırıldı. Örneğin Preveze'de bulunan Antalya ve Tokat Torpido Botları ile iki motorbotun düşman eline geçmemesi için tamamıyla imha edilmesi emredildiyse de sadece batırmayı başarabilen komodor için daha sonra soruşturma açıldı⁷⁴⁷. Buradaki üsler her anlamda boşaltıldı ve personel geri çağırıldı, *“başiboş kalan Osmanlı adalarına Yunanlılar çıktıklarında sessizliğe onlar bile şaşırdılar!”*⁷⁴⁸. Talat Bey, kaybedilen adaların geri alınabilmesi için zırhlı gemilere sahip olmayı gerekli görmekteydi. Hem Osmanlı'da bu gemilerin olmayışı hem de Yunan Devleti'nin Averof gemisine sahip olması İzmir ve Beyrut'tan Rumeli'ye asker sevkiyatını da engellemişti⁷⁴⁹. Zira kendi sularına kadar gelen bir donanmaya karşı savaşta başarılı olması olasılığı, küçük gemilerle teşkil edilmiş alan bu donanma için oldukça düşüktü. Ayrıca mevcut gemileri dahi idare edecek yeterliğe ve idari yönetime sahip olmayan komutan ve askerler, o donanmanın kazanma şansının daha da düşmesine sebep olmuştu. Buna ek olarak Çeşme civarındaki tüm yelkenliler ve sandallar mahalli Rum halkına aitti. Savaşta ortalıktan kayboldukları için de Sakız'a cephe ve ikmal malzemesi taşınmadı⁷⁵⁰.

⁷⁴⁵ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 199.

⁷⁴⁶ Hayta, “Ege Adaları Meselesi ve Ege Adalarının Türk Hakimiyetinden Çıkışı”, s. 534, 536.

⁷⁴⁷ DTA, Divan-ı Harp, Dosya No: 154, Sayfa No: 87-88.

⁷⁴⁸ Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı, s. 14.

⁷⁴⁹ Zafer Toprak, “Balkan Yenilgisi, Kimlik Sorunu ve Averof Zırhlısı”, *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, İstanbul: Pera Müzesi, 2009, s. 84-85.

⁷⁵⁰ Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı, s. 15.

Balkan Savaşları sırasında Osmanlı harp gemilerinin teknik yetersizliği görüldü. Savaş boyunca gerekli olan tamir işleri gemilerin göreve gitmesinde gecikmelere neden oldu; her gemide yaşanan teknik problemler tamir edilemedi, onarım gemisi kifâyetli değildi, gemilere gönderilen usta ve işçiler sorunlara çözüm getiremedi, yedek parçalar temin edilemedi, tatlı su eksikliğinden dolayı kazanlarda problemler baş gösterdi, kömür, su, erzak temini de düzenli bir şekilde yapılamadı. Buna ek olarak Bahriyenin sevk ve idaresi ile kara iş birliği sağlanamamış, personel doğru şekilde yönlendirilememiş ve Selanik ve Preveze başta olmak üzere deniz yolları kolaylıkla ve mücadele göstermeden düşman saflarına terkedilmişti⁷⁵¹.

Hem Trablusgarp hem de Balkan Savaşları'nda topçu kurmay olan Kıdemli Yüzbaşı Ali Rıza Bey'in raporuna göre, harekât üssünün Nara Limanı olarak belirlendiği ilk savaşta İtalya'ya karşı düşük teknolojili ve savaş yeteneğine sahip olmayan harp gemileri sebebiyle Osmanlı'nın savaşma gücü zayıftı; gemi topçuluğu ise eğitim ve tatbikatlar anlamında geri kalmıştı. Her ne kadar bir atış sistemi ve mesafe ölçer aletlere sahip olursa da bir arada kullanımı ve onların gemilerde denetlendiği bir sistem oluşturulamadı. Sadece Barbaros ve Turgut Reis Zırhlılarında kontrollü atış sistemleri mevcuttu. Gemi içi ve gemiler arası muhabere olanakları oldukça zayıf bir teknolojiye sahipti, cephaneler ise garanti müddetlerini aşmıştı⁷⁵². Bu rapor, Osmanlı Bahriye lojistiğinin ne kadar zayıf olduğunu kanıtlayan bir rapor olarak değerlendirmeye alınabilir. Ayrıca savaş boyunca saraya gönderilmek üzere Bahriye Nezâretine bildirilen raporlar da lojistik faaliyet alanlarındaki hassasiyetleri ifade eden başka belgelerdendir. Orada da yetersiz kömür, bitmeyen onarım ihtiyaçları, fener gibi alet edevat eksikliği ve ikmal sıkıntılarından söz edilmekteydi⁷⁵³. Harplerde ihtiyaç duyulan yakıtın ikmali için öncelikle harekât sahası ile harp vaziyeti, gemi süratleri, ekonomik ya da hızlı seyirde gerçekleşecek tüketim miktarları bilinmelidir. Azami seyirde giden gemilerin kazanlarında bir problem çıkması durumunda bunlarla baş edebilecek kabiliyette olmalıdır. Kazan ve sistemlerinde arıza bulunan ve bu nedenle mürettebatı yorgun olan bir gemi ya da filo, zinde bir düşman gemisi ya da filosuyla karşılaştığı zaman harp

⁷⁵¹ Işın, 1912-1913 *Balkan Harbi Deniz Cephesi*, s. 187-189; 411. Kullanılan cephan miktarı için bkz. aynı kaynak s. 217.

⁷⁵² *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 293-296, 303.

⁷⁵³ Işın, 1912-1913 *Balkan Harbi Deniz Cephesi*, s. 220, Balkan Savaşları boyunca vuku bulan deniz savaşları hakkında detaylı bilgi için bkz. aynı kaynak.

yeterliği ikinciden yana olur⁷⁵⁴. Bu anlamda Osmanlı Donanmasında mevcut kifâyetsizlik görülebilmektedir.

Osmanlı Devleti'nin yukarıda bahsi geçen muharebeler sırasında lojistik becerisine ilişkin genel durumunu değerlendirmek gerekirse savaşlarda çok önemli olan ana ve yardımcı üsler lojistik destek sağlayacak bir yapıda teşkil edilmemiştir. Hemen her savaşta Tersâne-i Âmire ana üs olmuş; Akdeniz için Çanakkale/ Nara ve Karadeniz için Büyükdere ileri üs olarak belirlenmişti. Genel olarak değerlendirmek gerekirse buralar lojistik kolaylık sağlayacak ölçüde donatılmamıştı. Her biri üs statüsünde olan komodorluklar, savaşlarda varlığını devam ettirdiyse de lojistik eksiklikleri çok fazlaydı. Liman tesisleri onarım faaliyetlerini idare edecek destek ekipmanından ve ihtiyaçları karşılayacak ikmal depolarından yoksundu. Bu üslere atanan gemiler birçok teknik problemler taşıyan yaşlı gemilerdi⁷⁵⁵. Mağazalar ve savaş anında gizlenmiş bölgeler sahil müdafaasında önemliydi. Kural olarak her bir batarya; barut, mermi, takım ve edevat ile gıda ve erzak, askerler için yatacak yere sahip olmalıydı. Top kullanımını mümkün kılacak sistemin, on sekiz atım sağlayacak mühimmata sahip bir düzende kurulması zorunluydu. Telgraf ve telefon gibi muhabere aletlerin her zaman hazır olmasına da önem verilmeliydi⁷⁵⁶.

Ayrıca burada bahsi geçen dönem boyunca⁷⁵⁷ Osmanlı Devleti'nde iç ve dış siyasi durum değerlendirildiğinde, her birinin lojistik hata ve eksikliklerle bağlantısının çok uzak olmadığı görülür. Ruslar, Yunanlar ve diğer Balkan devletlerinin hasta adam Osmanlı'ya karşı ortak hareketi deniz kuvvetlerinin farklı filolara bölünmesini ve her birinde lojistik ihtiyaçların sağlanmasını gerektirdi. Düvel-i Muazzama için artık Osmanlı'nın varlığını koruması gerekliliğine ilişkin inanç, 93 Harbi'nde olduğu gibi, ancak güç dengelerinin bozulma ihtimalinde önem kazandı. Artık şark meselesinin kendisi olarak tanımlanan Osmanlı Devleti içte ve dışta karşı karşıya kaldığı problemlerle ayakta kalmaya ve denge politikasını sürdürmeye çalışıyordu. Mağlubiyetlerinin ağır olduğu savaş sonuçlarını değiştirmek için ise büyük devletlerden yardım talep etmekteydi. Birinci Dünya Savaşı'na giden yolda sömürge arayışları olduğu kadar

⁷⁵⁴ Işın, *Deniz Harbi Mefhumları*, s. 92.

⁷⁵⁵ Işın, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, s. 128-133.

⁷⁵⁶ Ahmed Muhtar, *Rehber-i Muzafferiyet-i Bahriye*, İstanbul: Karabet Matbaası, 1900, s. 80.

⁷⁵⁷ Burada bahsi geçen savaş ve ayaklanmaların dışında, 1903 yılında yaşanan Asîr hadisesi gibi bazı kısa süreli krizler vuku bulmuş ve bu sırada hem asker hem levâzım taşımacılığında ticari gemilerle birlikte harp gemileri kullanılmaya devam etmiştir.

silahlanma yarışı artarak devam etti. Büyük devletler arenasına yeni katılan İtalya ve Almanya, siyasi birliğini sağlar sağlamaz sömürge olasılığı olarak hasta adam Osmanlı'yı gördü. Bu durum Osmanlı topraklarının birçok devlet tarafından hüküm sürme isteklerine coğrafi mekân olarak görülmesiyle birlikte Osmanlı'nın iç ve dış sıkıntıları büyümeye devam etti. Osmanlı bir tarafta bloklaşan kuvvetler diğer tarafta artan teknolojik gelişmeler içerisinde kendisine yaşam alanı yaratmaya çalıştı. Düştüğü zayıf durumun örneklerinden biri, büyük devletlerin savaş başlamadan kısa bir süre evvel Osmanlı'yı kendilerini dinlemeye ve kararlarını uygulamaya davet etmesiydi; bunun gerçekleşmemesi durumunda ise toprak bütünlüklerinin tehlikeye gireceğini ifade eden bir nota vermişlerdi⁷⁵⁸. Bu sırada Osmanlı büyük bir kara devleti olarak iç isyanlar ve birçok ayaklanmalarla boğuşmaya devam etti. Deniz kuvvetleri, kara kuvvetlerine nakliye ve ulaştırma desteği vermeyi sürdürürken Osmanlı'nın denizci tebaası Rumlar, Navarin Baskını itibarıyla devletten uzaklaşmaya başladı. Zaten karışık siyasi iç duruma, dış hesaplaşmalar da eklenince Osmanlı'nın zayıf mali yapısı bu başlık altında bahsi geçen savaşlarda varlık gösteremeyecek kadar yetersiz kaldı.

Büyük devletler, birçok alanda üstün becerilere sahip yeni savaş gemileri ortaya çıktıkça onları besleyecek sisteme sahip lojistik üsleri içeren bir ağa ihtiyaç duydu. Böylece toprak istilasına bağlı sömürgecilik emellerinin yanına teşkilatlanma becerilerini artırma gayesi de eklemiş oldu. Bu hedefleri paylaşan devletlerin sayısı arttıkça lojistik tedarik kapsamında gemi inşaları için uzun süreler veriliyor, büyük çaplı toplarda temin sıkıntısı çekiliyor, kömürün fiyatları başta olmak üzere çeşitli maliyet artışlarına ilişkin sonuçlar yaratıyordu. Ayrıca, 1850 yılı sonrasında deniz ticaretinin artan önemi ve getirisi, devletleri ve girişimcileri bu alanda yatırım yapmaya yönlendirirken bu ticari sistemi koruyacak donanmaların da gelişme göstermesi ihtiyacını ortaya çıkardı.

3. BAHİRİYE NEZÂRETİ TEŞKİLAT YAPISI İÇERİSİNDE LOJİSTİK FAALİYET ALANLARI

Osmanlı Bahriyesinde lojistik faaliyetlerin tanımlanması ve organizasyonunun ortaya çıkarılması için birinci bölümde Bahriye Nezâreti teşkilat yapısı açıklanmıştı. Bu yapıda Tersâne-i Âmire büyük önem taşıyordu zira gemiler sefere çıkmadan evvel burada bulunan türlü ambar ve depolardan malzeme tedarik eder; her bir malzeme gemi

⁷⁵⁸ Hayta, “Ege Adaları Meselesi ve Ege Adalarının Türk Hakimiyetinden Çıkışı”, s. 532-539.

jurnallerine işlenirdi. Aynı bölümde ifade edildiği üzere, gemi jurnallerinde Tersânenen ya da taşradan yüklenen ikmal malzemelerine ilişkin her sayfada belli bir alan bulunmaktaydı. Jurnal defterlerinde bulunan bu alanlar matbu deftere göre farklılık arz edebilmekle birlikte aynı amacı taşımıştı. Seyir jurnalleri yanında liman jurnallerinde de bulunan bu alanlar, gemi özelinde lojistik faaliyetlerin ortaya çıkarılmasında önem taşımaktadır. Bu jurnallerde bulunan yazı alanlarında “*Tersâne-i Âmireden sefineye vürud eden zâhire ve sâire*”, “*Hariçten bey’ olunup sefineye vürud eden mühimmat ve sâire*”, “*Limanda ikâmet halinde vakt-ı fayr veya stim üzere makinada edilen sarfiyat*” içerikleri bulunur; son alana maden kömürü, zeytinyağı, don yağı, temizlik sırasında kullanılan üstüğü vb. malzemeler kaydedilirdi. “*Ber-mûceb-i istihkak yevmiye kumanyadan sarf olunan erzak*” “*sefineden tersâneye veya mahall-i âhere ihraç olunan mühimmat ve sâire*” ile aynı zamanda pişirilmek üzere kazana atılan erzakın cins ve miktarı günbegün jurnalde bulunan ilgili alana kaydedilmekteydi. Bazen su, peksimet, salamura et gibi malzemelere özel, ayrı ayrı hazırlanmış satırlar da bulunmaktaydı. “*Mevcûd-ı mâ-i leziz*” başlıklı yazı hânesine gemide bulunan dolu sarnıçların adedi, günlük su tüketimi hânesine günlük tüketilen su sarnıç olarak, ayrıca yirmi dört saat içerisinde imbiklerde ortaya çıkan su da sarnıç olarak kaydedilirdi. “*Haste-gân*” hânesine hasta olduğu için tabip tarafından hizmetten muaf tutulan mürettebat yazılırdı. “*Mâden kömürü*” hânesine gün içinde meydana gelen makina sarfiyatı kaydedilirken makina dairesindeki zeytinyağı, don yağı ve üstüğü kullanımı da ilgili hâneye yazılırdı. “*Askerlerin istihkakı*” hânesine ise kumanyadan askerlere pişirilen erzak çeşitleriyle birlikte kaydedilirdi. “*İşârât*” hânesine kumandan tarafından belirlenen ve muhaberatta kullanılacak şifre kaydedilirdi. Burada bahsedilen bu işleyiş, gemilerdeki lojistik kayıtlara ilişkin teknik bilgileri ifade ederken lojistik faaliyet alanlarına mahsus malzeme ve hizmet çeşitlerini de ortaya çıkarmaktadır.

Yukarıda sunulan bilgiyi İstanbul’dan seyre başlayan bir gemi üzerinden örneklendirmek mümkündür. Gemiler, Tersâne-i Âmire ambarlarından erzak, su, mühimmat, alet edevat ve kömür gibi ihtiyaçları temin ederek yola çıkardı⁷⁵⁹. Ârâyiş-i Deryâ isimli korvetin 1863 yılında İstanbul ve Sinop Limanları arasındaki seyrini kapsayan seyir jurnaline⁷⁶⁰ bakıldığında, Tersâne-i Âmire ambarlarından planlı seyri için erzak talep edip, birkaç gün içinde temin ettiği ve malzemeleri yükleyip yola çıktığı

⁷⁵⁹ BOA, BEO, Dosya No: 155, Gömlek No: 11564; Dosya No: 590, Gömlek No: 44208.

⁷⁶⁰ DTA, Defterler, EHB. J. d., (2341) Envanter Numaralı Ârâyiş-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı.

görülür. “*Tersâne-i Âmire zâhire anbarından Nisan ve Mayıs'a mahsûben seferî olmak üzere ahz olunan: Erz 610 kıyye, sâde 102 kıyye, zeyt 40 kıyye, sirke 60 kıyye, zeytun 200 kıyye, tuz 76 kıyye, fasulye 185 kıyye, sabun 00 kıyye, galeta 1341 kıyye, hatab 19 çeki, neferât 100 aded, eyyâm 61 aded*” tedarik etmişti. Ekmek ihtiyacı için ise Kalitahânenen peksimet temin etmişti. Ambarda sabun olmadığı için sabun talebinin karşılanamadığı görülür. Gemi ayrılmadan evvel İstanbul'da bulunan su dubası vasıtasıyla da su temin etmişti. Seyir jurnalinden edinilen bilgiye göre de seyir süresince vardığı taşra limanlarında lojistik ihtiyaçlarını karşılamaya devam etti. Özellikle iâşe tarafında her personel için kumanya oranlarının belirlendiği bir tayın sistemi vardı. Bu gemideki efrada 1863 yılının nisan ayına mahsuben aşağıdaki şekilde tayinat hesaplanmıştı:

Tablo 8- Aylık Olarak Verilen Tayın Miktarları

Erz Kıyye	Sâde Dirhem	Zeyt Dirhem	Zeytun Kıyye	Sirke Dirhem	Sabun Dirhem	Neferât Aded	Ta'yînât
3	150	120	2,5	280	140	1	Hüseyin Yüzbaşı
3	150	120	2,5	280	140	1	Halil Yüzbaşı
3	150	120	2,5	280	140	1	Ahmed Mülâzım
3	150	120	2,5	280	140	1	Cafer Mülâzım
3	150	120	2,5	280	140	1	İmâm Ömer Efendi
3	150	120	2,5	280	140	1	Emin-i Bölük Ali
6	300	240	5	460	280	2	Porsun
						8	
6	300	240	5	460	280	2	Kumanyacı ve Hademe
						10	

Askerin erzak ve tayın kayıtları günlük olarak tutulmaktaydı. Bir örnek teşkil etmesi açısından aynı jurnalde 11 Haziran 1863 tarihli kayıt aşağıdaki şekilde tutulmuştu:

Tablo 9- Ârâyiş-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı, 11 Haziran 1863

Süfün-i Donanma-yı Şâhâne'den Ârâyiş-i Deryâ nâm korvet-i hümayûnun vukû'âtını mübeyyin bir kıt'a jurnalidir. Yevm-i Pençşenbe, 30 Mayıs sene [1]279					
Sâ'at	Kulaç	Mil	Yol-ı sefine	Semt-i rüzgâr	Vukû'ât-ı sâire
1					Yevm-i mezbûrda ale's-sabâh Kurşunlu Mahzen pîşgâhında lenger-endâz üzere iken asâkirin sabâh şorbaları verilip ba'dehû kıyâm ve hareket birle Cinân nâm vapur-ı hümayûn bend ederek Câmialtın'a getirmiş olduğu ve yük çıkarmak için tezgah tutulup ve Fethiye nâm kalyon-ı hümayûndan ma'a zâbitân asâkir gelip kereste çıkarmakda ve Patrona-i hümayûn sa'âdetlü Edhem Paşa hazretleri sefineye gelip bir
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					

9					mikdâr ârâmdan sonra yine gitmiş ve asâkirin nân-ı azîz ve sebzeleri sefineye ahz olunup sâ'at on mürûrunda paydos edip yardımcıları sefinelerine gidip asâkirin ahşam ta'âmları verilmiş ve bir vukû'ât olmadığı.
10					
11					
12					
1					Leyl-i mezbûrda sefinenin emr-i muhâfazası zımnında tertîb olunan nevbetçileri îcâb eden mahallere tevzî' ve taksîm olunup tâ-be-sabâh dikkat ve basîret üzere olup bir vukû'ât zuhûr etmediği kayd-i jurnal kılınmıştır.
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
Mevcûda göre sarf olunan erzâk-ı mütenevvi'a ile îcâbı takdîrinde anbardan veyahud bi'l-mübâya'a sefineye getirilen eşyânın cinsiyle mikdârını mübeyyin kayd olunacak mahaldir. Sefine mevcûdundan verilen: Erz 13 kıyye, sâde 2 kıyye 90 dirhem, zeyt 202 dirhem, tuz 1,5 kıyye Taşradan gelen: Nân-ı azîz 104 çift, Fasulye 8 kıyye. Nevbetçi Yüzbaşı					

Asâkirin istihkakı kapsamında Nisan ayı sabun hak edişleri aşağıdaki şekilde karşılanmış ve 23 Nisan 1863 tarihinde teslim edilmiştir:

Kıyye	Dirhem	Neferât	(aded)
15	300	45	1. [bölü]k
15	300	45	2. [bölü]k
01	160	04	1 imâm ve 2 porsun ve 1 ser-dümen

Bahri yapı içerisindeki lojistik faaliyetler bunu yöneten teşkilat yapısından ayrı düşünülemez. Bu nedenle birinci bölümde anlatılan organizasyon yapısı, lojistik faaliyet alanları üzerinden örneklerle açıklanmıştır. Ayrıca bu bölümde kanunnâmeler, resmi karar ve talimatlar da malzeme temini ve kullanımına ilişkin örnekler üzerinden anlatılmıştır. Lojistik faaliyet alanları, giriş bölümünde de belirtildiği üzere, mevcut sınıflandırmalar kullanılarak altı ana gruba ayrılmış olup her biri ayrı ayrı açıklanmıştır. Bu kapsamda lojistik faaliyet alanları; (1) ikmal malzemeleri [(a) su ve yiyecek, (b) giyecek, yedek parça, teçhizat, yelken, (c) yakıt ve yağ, (ç) gerekli durumlarda temin edilen malzemeler ile ek araçlar, (d) silah aksamı ve mühimmat)], (2) destek personel ve

işgücü, (3) bakım-onarım faaliyetleri, (4) sağlık hizmetleri ve malzemeleri, (5) intikal ve ulaştırma ve (6) altyapı ve inşaat başlıklarında kavramsallaştırılmıştır. Bu alanlar bir önceki bölümde anlatılmış teorik altyapının uygulama örneklerini ifade etmektedir.

Burada bulunan sınıflandırmaya konu her lojistik faaliyet alanı, Bahriyenin yalnızca bir bölümünü içerir şekilde yapılmamış, tüm kurumu kapsayacak ölçüde detaylandırılmıştır. Gemileri, Tersâne-i Âmireyi ve burada bulunan depo ve ambarları, taşra tesislerini ve burada bulunan ambarları dahil ederek makro bir anlayışla bütün Bahriye kurumunu kapsamıştır. Bu nedenle örneklendirmeler hem gemiler için hem de karada bulunan Bahriye tesisleri için verilmiştir.

3.1. İKMAL MALZEMELERİ VE TEMİNİ

Bu çalışmada ikmal malzemeleri; (a) su ve yiyecek, (b) giyecek, yedek parça, teçhizat, yelken, (c) yakıt ve yağ, (ç) gerekli durumlarda temin edilen malzemeler ile ek araçlar, (d) silah aksamı ve mühimmat olarak beş başlıkta toplanmıştır. Makro anlamda bu ikmal malzemeleri aslında tüm Bahriye kurumları için gerekli ihtiyaçları barındırmaktadır. Örneğin su ve yiyecek tersânelerde gerekliken aynı zamanda gemiler için de gerekliydi. Yedek parça, bir yandan gemiler için diğer taraftan tersânelerde bakım onarım faaliyetlerinin yürütülmesi için önemliydi. Teçhizat, altyapı ve inşaat faaliyetleri için gerekliken, gemilerde de bazı faaliyetleri sürdürmek için ihtiyaç duyulan bir ikmal malzemesiydi. Dolayısıyla temin edilen ve stoklanan ikmal malzemeleri, en büyük birim olan Tersâne-i Âmireden en küçük birim olan gemilere kadar farklı birimlerde kullanılırdı. Birimlerin ikmal malzemesi ihtiyacı, Tersâne-i Âmire ambarlarından, mahalli olanaklarla mevkilerden veya doğrudan müteahhitlerden sağlanabilirdi.

Tedariki yapan birim tersâne memurları olacağı gibi taşrada bulunan gemi ya da mevki komutanları olabilirdi. Bu çalışma tek bir bahri yapının lojistik faaliyetleri üzerine odaklanmayıp bütün yapıyı kapsadığından bu bölümde verilecek örnekler de çeşitli bahri unsurları barındırır. Bu unsurlar arasında sıklıkla Tersâne-i Âmire ve gemiler bulunmakla birlikte mektepler veya diğer taşra kurumları da dikkate alınmıştır.

3.1.1. Su ve Yiyecek

Gıda ve su tedariki eski çağlardan beri en önemli ikmal malzemesidir. Yalnızca gemilerde buhar makinalarının kullanımıyla birlikte yakıt en önemli malzemelerin başında gelmiştir. Bahriye Nezâreti, Osmanlı Devleti'nin tüm denizcilik faaliyetlerini

kapsayan bir teşkilat olduğu için her bir yapısının iâşe sistemi ayrı ayrı ele alınabilecek kadar geniş kapsamlıdır. Burada daha çok gemilerde ve arşiv belgelerinden hareketle diğer alt kurumlarda iâşe tedariki üzerinde çalışılmıştır.

Bahriye Nezâreti kurulmadan çok önce, her gemi komutanına kumanya akçesi ile peksimet, her kadırgada adam başına bir su varili ile her gemici ve kürekçiye yarım okka peksimet devlet tarafından verilirken askerler kendi aşlarını kendileri temin ederdi⁷⁶¹. 17. yüzyılın ünlü Osmanlı Aydını Kâtip Çelebi'nin anlatımında gıda tedarikine ilişkin bilgilere de rastlanır. İstanbul'dan ayrılan gemiler Çanakkale Boğazı'nın dışında bir gün yatıp su alır ve diğer ihtiyaçlarını karşılardı. Akdeniz'de de belirli bir düzeni içeren tertibat bulunmaktaydı⁷⁶². İstanbul'dan ayrılırken gemilere dağıtılan peksimet yetmediğinde ve seyir boyunca ihtiyaç halinde seyir rotasına bulunan en yakın yerden tedarik edilmekteydi. Bazen peksimetler donanma ile hareket eden gemilere yüklenir ve seyir halinde bulunan gemilere oradan dağıtıldı. Donanma leventlerine merkezî olarak taze yemek pişirme olasılığının olmadığı bu yıllarda, daha çok peksimet tüketilirdi ve günlük ekmek tayınatları 200 dirhem ağırlığında bir çift ekmek idi⁷⁶³. Peksimet gibi su ve diğer yiyecekler ihtiyacı duyan seferdeki mürettebat için, gemi kaptanlarına verilen paranın harcanması suretiyle ihtiyaçlar kıyılardan temin edilmekteydi⁷⁶⁴.

Zamanla leventlere, peksimet veya ekmekle birlikte kendilerinin pişirmesi için çerviş yağı, pirinç, zeytin, buğday, mercimek, zeytinyağı, börülce, soğan, sâde, sirke gibi şeyler tayinat olarak verildi. Bunlardan sıvı olanlar fiçılarda muhafaza olunurdu ve bahsi geçen bu tüm bu yiyecekler tersâne kethüdası tarafından satın alınırdu⁷⁶⁵. Genelde altı aylık aralıklarla gerçekleşen bu satın alma sürecinde (nadiren iki yıl ve bazen üç aylık ve yıllık olarak) İstanbul tüccarları kullanılır ve ödemeleri başmuhasebe onayına istinaden Tersâneden ödendikten sonra satın alınan ürünler Tersâne ambarlarına koyulurdu. İstanbul dışındaki Gelibolu, Varna, Burgaz, Kıbrıs İskelelerinde bulunan ambarlardan daha ziyade peksimet alınırdu. Akdeniz'de dolaşan miri gemilerin erzakı da İstanbul'dan gönderilirdi⁷⁶⁶. Gemi personeline ek olarak tersâne çalışanları için de yiyecek

⁷⁶¹ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 465.

⁷⁶² A.g.e., s. 442.

⁷⁶³ Cezar, a.g.e., s. 178.

⁷⁶⁴ Bostan, a.g.e., s. 249.

⁷⁶⁵ Cezar, a.g.e., s. 178-179; Tamer Gökdemir, *Türk Kara Ordusu Lojistik Tarihi*, Ankara: Orient Yayınları, 2016, s. 93.

⁷⁶⁶ Cezar, a.g.e., s.177.

malzemeleri satın alınmaktaydı. Tersâne ocaklarında pişirilen etin önemli bir kısmı Hudâvendigâr sancağı kazalarında yapılan ağnam mübâyaası üzere elde edilmekte ve burada yaşanan tedarik sıkıntıları doğrudan İstanbul'u etkilemekteydi. Bu gibi durumlarda Anadolu'nun çeşitli sancaklarından ve çeşitli fiyatlar üzerinden koyun ve keçi satın alınırdı⁷⁶⁷. Ayrıca ete ilave olarak peksimet, süt ürünleri, hububat ve çeşitli sebze ve meyve de buradan sağlanırdı.

1792 yılında değişiklik yapılan kadar geçen yakın tarihlerde sefere çıkan nefere altı aylık tayınatının (pirinç, mercimek, zeytinyağı) tamamı bir defada verilirdi. Neferler bu tayınatı ya ailelerine bırakır ya da satıp sadece kuru peksimet ile sefere katılır fakat bu durumda güçten düşerlerdi. Tayınatını beraberinde götürenler ise geminin çeşitli yerlerinde ve bazen topları yerinden oynatarak ateş yakmak suretiyle yemeklerini pişirir, gemi alanlarını bu suretle işgal ederlerdi. Bu sakıncaların ortadan kalkması ve askerilerin aynı anda yemek yemesi için 18. yüzyılın son yıllarında kalyon ve firkateynlere mutfak ve gıda malzemelerini depolamak için alanlar eklenmeye başlandı. Miktar olarak bakıldığında, gemici maaşlarına mahsuben bütün bir sefer için adam başına 2 kilogram pirinç, 2 kilogram mercimek, 3 okka zeytinyağı, her beş gün için iki buçuk peksimet verilirdi. Her mangada bir aşçı bulunurdu ve on beş günde bir et, haftada iki kez pilav çıkardı⁷⁶⁸. Böylece mutfakta görevlendirilmiş aşçı ve ustalar tarafından nefer için belirli günlerde pilav veya çorba pişiriliyor, zeytin dağıtılıyordu. Bununla birlikte nefere verilen kumanyalar da zamanla çeşitlenmeye başladı⁷⁶⁹.

1793 yılı itibarıyla, er başına günde belirli miktarlarda pirinç, sâdeyağı, zeytin, tuz, soğan, sirke, galeta, peksimet mukannenleri yapıldı ve bu hesaplama uygun olarak yiyecekler yetmiş yedi günlük olmak üzere tek seferde gemiye verilmesi usulü başlatıldı. Ayrıca ekmek ve et ile taze sebze mukannenleri de yapıldı ve bunlar günlük olarak tedarik edildi⁷⁷⁰. Özetle, sefer başlangıcından evvel askerlere toplu olarak verilen tayınat artık verilmeyip, gemi kumanyalarına eklendi. Her gemide bulunan personel sayısına uygun olarak hazırlanmış tayın cetvellerine bağlı kalınarak ambarlardan gemilere verilen malzemeler aşçıların aracılığıyla pişirilip, gemilerde dağıtılmaya başladı. 1794 yılında

⁷⁶⁷ Cafer Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, (16), (2004), s. 163.

⁷⁶⁸ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 479

⁷⁶⁹ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 125.

⁷⁷⁰ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 42; Tezel, a.g.e., s. 622.

seyre çıkan gemilerin çoğunda mutfak teşkilatı kurulmuştu⁷⁷¹. Gemilere inşaat halindeyken eklenen ocaklar genel bir usule dönüşmüş ve gemide bulunan mürettebatın yemeği herkes için aynı anda pişirilmiş, yemek aynı anda yenmiş ve bu anlamda bir standart sağlanmıştı. Böylece mürettebata belirli oranlarda elden erzak verilmesi ve kendilerinin hazırladığı küçük ocaklarda kendi yemeklerini pişirmesi üzerine kurulu uygulama terkedilmişti. Bu durum gemilerde gerekli lojistik malzemenin taşınabilmesi için boş alanlar da yaratmış oldu. Merkezi bir mutfak sayesinde yemeğin pişirilmesi, dağıtılması ve yenmesi bir plana bağlandı⁷⁷². Bahriye askerlerinin kendi ihtiyaçlarını türlü yollardan kendilerinin sağlamasından sistemli bir iâşe uygulamasına geçiş aslında devrim niteliği taşır. Askerlerin üzerindeki bu taşıma ve ödeme yükü kalkmış, subaylarda ise maaşa ek olarak tayinat hesaplaması devam etmişti.

Gıda temininde peksimet her dönemde önemliydi. Önceleri, İstanbul, Gelibolu, Selanik, Golos, İğriboz, Varna, Balçık, Tırhala, Burgaz ve Kıbrıs'ta özellikle Bahriye için peksimet yapan fırınlar ve bazı sahil bölgelerinde değirmenler vardı. Bu merkezlerde işleyiş, yerine göre nâibler, gümrük eminleri, kadılar ve mukataa eminleri gibi memurlar tarafından idare ediliyordu⁷⁷³. Bu fırınlar bir şekilde müteahhit tarafından çalıştırılırdı ve işletenler kalitesiz üretim ya da pahalı teslimat gibi olumsuz durumlara neden olduğunda hemen değiştirilirdi. Örneğin, 1861 yılında ihâle verilen ama düşen buğday fiyatları üzerinden kârını yükseltmek isteyen bu nedenle de taahhüdünü yerine getirmeyen Bulgaroğlu Nikolaki'den kalita üretimi işi alınarak yeniden Gelibolu'da bulunan bahriye fırınlarına verilmişti⁷⁷⁴. 1887 yılında Gelibolu'da bulunan peksimethânenin hâlâ işler olduğu bilinmekle birlikte o yıl tamir edilmesine ilişkin incelemeler yapıldığı görülmektedir⁷⁷⁵. Diğer askeri kurumlarda da olduğu gibi, Tersâne-i Âmirenin ekmekçisi vardı ve iş ihâle usulüyle verilirdi. İhâleyi kimin alacağı Kaptan Paşa ve Tersâne-i Âmire Nâzırı tarafından belirlenirdi. Tersâne fırını ve değirmeni, Tersâne-i Âmirede çalışan personelin ekmek ihtiyacı için kurulmuştu. Tersâne-i Âmire ve şubeleri fırınlarında çalışan hamurkâr amelenin ekmek mültezimi takip edilir, Bahriye Hazinesinden bir

⁷⁷¹ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 44.

⁷⁷² Zorlu, "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü", s. 37.

⁷⁷³ Bostan, a.g.e., s. 248-249.

⁷⁷⁴ BOA, MVL., Dosya No: 845, Gömlek No: 27.

⁷⁷⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 981, Sayfa No: 39.

alacağı varsa o tutardan kesilerek hak sahiplerine verilebilirdi⁷⁷⁶. Ekmek ve peksimetler için gerekli olan un ve buğday ödemeleri Tersâne tarafından yapılırdı.

Ekmek üretimi Bahriye Nezâreti kurulduktan sonra çeşitli değişikliklerle beraber devam etti. Seraskerlikten gelen tezkireye göre okul öğrencilerinin ekmek tayınatı her gün İstanbul'dan gönderilmekteydi ve bu uygulama kabil olmadığından ekmeklerin Tersâne-i Âmire tarafından karşılanması uygun bulundu⁷⁷⁷. Ortalama yedi kişiden oluşan bir meclise sahip Nân-ı Aziz Komisyonunun bilgisi dahilinde olan bu uygulama süresince ekmek üretimine ilişkin gelir ve gider muhasebesi, mekteplerin bağlı olduğu hazineler arasında gerçekleşmişti. Zimmet pusulaları aracılığıyla Nizâmiye Hazinesinden Bahriye Hazinesine îrad kaydedilir, Şûrâ-yı Bahriye tarafından da takip edilirdi⁷⁷⁸. Bu uygulamanın tersi de söz konusu olmaktaydı. 1883 yılı mart ve haziran ayları arasında Anadolu Kavağı'nda bulunan Bahriye askerlerinin ekmek ihtiyacı Harbiye Nezâretine bağlı Nân-ı Aziz İdâresi tarafından karşılandı. Verilen ekmeklerin karşılığı olan tutar ise Bahriye Hazinesinden Harbiye Dâiresinin levâzımât veznesine yatırılması suretiyle her iki Nezâret arasında çözülmüştü⁷⁷⁹.

Tersâne-i Âmirede bulunan Nân-ı Aziz Komisyonuna ait günümüze ulaşan makbuzlar, üretim miktarları, üretim maliyetleri ve üretimde kullanılan malzemeleri detaylıca aktarmaktadır. Ayrıca bu belgelerde galeta/ kalita alışverişine konu gemilerin listesi de bulunurdu. 93 senesine ait olan altı aylık defterde görüldüğü üzere, Tersâne-i Âmire ekmek fırını ekmek üretiminde ihtiyaç duyduğu hammaddeyi Nizâmiye Fırın (tabhiye) Ambarı İdâresinden, müteahhit tüccarlar Zarifî ve Travili ile Giritli Hasan Efendi'den satın almıştı. Ekmek üretimi sırasında dakîk, iki ve üç numaralı dakîk, melez, kara simit, kepek gibi çeşitli unlarla birlikte tuz, hatab, gaz yağı ve revgân-ı zeyt ihtiyacı olurdu. Yine bu belgede askeri muhassasat olarak maaş, tayinat bahası ve elbise esmânî olarak giderler kaydedilmekte, ekmekçi ve kalitacı amelesi için de maaş ve yedirilen ekmek hesabı yapılmaktaydı. Kâtip, asker ve ekmekçi amelesi ücretleriyle fırının çeşitli masrafları ve İdâre Komisyonunun masrafları yazılmaktaydı. Tersâne-i Âmire fırının yanında Heybeliada Fırını, Kuzguncuk Fırını ve Bebek Fırınının hesapları tutulmaktaydı. Tersânedeki Suda Tersânesine dakîk ve Bahriye Merkez Hastanesine kepek

⁷⁷⁶ DTA, Islahat, Dosya No: 175, Sayfa No: 70.

⁷⁷⁷ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 75, Sayfa No: 73A.

⁷⁷⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 707, Sayfa No: 4.

⁷⁷⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 812, Sayfa No: 115.

verilmekteydi. Buradan harice satılan tüm ekmek esmânı deftere kaydedilmekteydi. Tersâne-i Âmire Kalitahânesi (Galetahânesi) ve Şa'ir Ambarının gelir gider bilgileri de ayrıca tutulmakta, gemilere verilen kalita miktarıyla gemilerden iâde edilen kalita miktar ve ederiyle birlikte kaydedilmekteydi⁷⁸⁰.

1911 yılında harp gemilerine hamur makinası (ekmek yapma makinası) ve ekmek fırını satın almak üzere çeşitli firmalardan fiyat teklifi alındığı ve mukavele şartlarının sorulduğu görülmektedir. Dolayısıyla Bahriye bütçelerinde de değerlendirilen ekmek yapma makinası, ekmek ihtiyacının gemide çözülmesi amacını taşımaktaydı. Ekmek tedarikini kıyıdan bağımsız hale getirme çabaları olarak adlandırılabilir bu araştırma sonunda çeşitli teklifler ve ürün fotoğrafları toplanmıştı⁷⁸¹.

Ekmek üretimine ek olarak müteahhit anlaşmaları da varlığını korumaya devam etti. Ekmek tedarikçileri her zaman aynı kişiler olmayabilirdi. Bazıları mukaveleden çekileceği gibi bazıları da özellikle değiştirilirdi. Asâkir-i Bahriye-i Şâhânenin İtalya tebaasından Dimtok Korpi isimli ekmek tedarikçisi ile yapılan sözleşme iptal edilmiş ve yerine Esteban Efendi'ye ihâle verilmişti⁷⁸². Arşiv kayıtlarında Bahriye ekmek müteahhitlerine ilişkin çokça farklı isimlere rastlanmaktadır. 1913 yılında tedarikçinin Aleko Efendi olduğunu görmekteyiz.

İstanbul'dan seyre başlayan her gemi, zahire ve su gibi ihtiyaçlarını Tersâne-i Âmirede bulunan ilgili depolardan temin eder; Gelibolu'da demir atıp peksimet, et, sebze ve meyve gibi günlük ve taze erzak ihtiyaçları ile içme ve kazan suyunu temin ederdi. İstanbul'dan yola çıkan gemilerin Gelibolu'da kumanya ve su gibi ikmal malzemelerinin tedariki Bahriye Nezâreti kurulmadan evvel de aynı şekildeydi⁷⁸³.

DTA'da bulunan gemi jurnallerindeki kayıtlardan hareketle gemide ihtiyaç duyulan sebze, meyve, ekmek, su ve et gibi gıda ürünlerinin gününbirlik olarak taşradan temin edildiği görülür. Merkezî olarak Bahriye askerlerine verilmek üzere taze sebze satın alındığı da olurdu⁷⁸⁴. Taşradan ya da limanlardan gününbirlik su alınır, çoğunlukla gemilerde bulunan tatlı su sarnıçlarına boşaltılan bu su, tulumla ile çekilmek suretiyle

⁷⁸⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 689, Sayfa No: 42, 49.

⁷⁸¹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 714, Sayfa No: 1-29, 30-35, 34-64, 65-108, 109-132.

⁷⁸² BOA, BEO., Dosya No: 3965, Gömlek No: 297306.

⁷⁸³ İdris Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Avrupa'ya İlk Adım Uluslararası Sempozyumu*, Haz. Ayşe Yıldız Topuz, Gelibolu, İstanbul: Kubbealtı Neşriyatı, 2001, s. 48; Özdemir, "Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri", s. 123.

⁷⁸⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2212, Sayfa No: 131.

kullanılırdı. Dolayısıyla sarnıçların miktarı kadar su stoku yapma imkânı vardı. Süleyman Nutkî Bey hatıratında başaltı sintinesine yerleştirilmiş su sarnıçlarının kırk beş kişiye beş gün yeterli geleceğini belirtmiştir. Gemide kullanılan sarnıçlar ise Tersâne fabrikalarında imal edilir ve arkasından tophaneye teslim edilirdi⁷⁸⁵. Tulumbarlar da Tersânede imal edilmekteydi. Gemilerin bazılarında ise evaporator isimli tatlı su yapıcıları kullanılırdı. Bu makinaların rutin bir şekilde muayeneleri ve gerektiğinde onarımları yapılırdı⁷⁸⁶. Gemi makinalarının kazan basıncı için ihtiyaç duyduğu tuzdan arındırılmış tatlı su, bu makinalar sayesinde temin edilirdi.

Donanma gemilerinin Adalar Denizi'nde seyirde iken ihtiyaç duyduğu kömür ve levâzım için Mondros Limanında depo yapılması kararı alınırken, su ihtiyacını gidermek için 2.180 m³ büyüklüğünde bir su deposu inşası uygun bulunmuştu. Adanın Ayayani mevkinde bulunan beş adet memba suyunun demir yolu vasıtasıyla 490 liraya iskeleye ulaştırılabileceği, bunun 200 lirasının Mondros Belediyesi tarafından geri kalanın ise Maliye Hazinesi tarafından karşılanacağı Meclis-i Vükelâda kararlaştırılmıştı⁷⁸⁷. Böylece ihtiyaç duyulan yerlerde sistemin kurulmaya çalışıldığı ifade edilebilirse de bunun yeterli gelip gelmediği ancak savaş dönemlerinde ortaya çıkmıştı. Seyir jurnallerine göre su, çoğu bölgede su dubası ile gemiye taşınmakta fakat dubanın yeterli gelmediği ya da olmadığı bölgelerde filikalar yardımıyla taşıma yapılmaktaydı. Ayrıca gemiler limana yanaşıp su temin ettiğinde, kıyı yangınlarına müdahale görevi bulunan su gemileri de bu nakliye işine destek verirdi.

Her alanda müteahhide başvurulduğu gibi su tedariki de müteahhitler tarafından sağlanabilirdi. 1908 yılı ve sonrasında İstanbul'da bulunan donanma gemilerinin su ihtiyacı Anastas Mihailaki tarafından sağlanmaktaydı. Gemiler sucudan suyu alır muhasebe de ödemesini takip ederdi. Görüldüğü kadarıyla su müteahhidine de birikmiş borç vardı⁷⁸⁸. Su müteahhidinin olmadığı Bahr-i Siyah Boğazı'nda ihtiyaç duyulan su, Terkos suyunun sucularından sağlanırdı⁷⁸⁹.

Bahriye askerleri ile subayların iâşe çözümü aynı koşullara sahip değildi. Subaylar maaşlarına ek olarak belli oranlarda tayinat almaya devam etti. Bahriye modernizasyonunun hızlandığı III. Selim döneminde sınıflara ayrılan kaptanların

⁷⁸⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 653, Sayfa No: 164.

⁷⁸⁶ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 417, Sayfa No: 171A.

⁷⁸⁷ BOA, BEO, Dosya No: 3773, Gömlek No: 282945.

⁷⁸⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2180, Sayfa No: 149; 2257, Sayfa No: 273.

⁷⁸⁹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 744, Sayfa No: 23-26.

maaşları ve kumanya hakları önceki istihkaklara nazaran yükseltildi. Gemilerin kasap ve kahvecilik gibi hizmetleri daha önce yapılan açık artırma usulü ile satılmayıp, onun yerine geminin gedikli zabıtlarından birine ihâle edilerek kazancın subay lokantasına tahsisi uygun bulundu⁷⁹⁰. Gemilerde bulunan bu subay lokantaları iâşe anlamında subaylara hizmet veren bir tesis olarak düşünülebilirse de her gemide aktif olduğunu ifade etmek zordur. Zira 1905'te Hudeyde'de demirli bir gemide görevli bulunan Emin Yüce hatıralarında gemide bulunan lokantanın o dönemde feshedildiğini yazmıştı⁷⁹¹. Gemilerde zâbitân büfesi/ kantin dışında kalem odası, komutan ve seyir subayları ile birinci subay ve yüzbaşı kamaraları, kumandan kâtibi kamarası bulunmaktaydı⁷⁹².

Gemilere mutfak sistemi eklenmeye başladıktan sonra topluca yemek yenecek yemekhâneler oluşturuldu. Bu yemekhânelerin düzeni ile yemeklerin kontrolü de Bahriye nizam ve kanunlarına konu oldu. 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nde belirtildiği üzere harp gemileri ve tersâneye ait askeri bölgelerde bulunan nöbetçi subaylardan sürekli şekilde yemekhâneleri dolaşması, yemeklerin yeterli miktarda pişirilip dağıtıldığını kontrol etmesi, askerin yiyecek ihtiyacının karşılanamaması durumunda bunu üstüne bildirmesi ve rapor etmesi beklenirdi. Raporlar ve ihtiyaçlar, komutanlara, onlar tarafından Bahriye ferikine, o da Bahriye Meclisine bildirir, meclisin verdiği karar ile askerin ihtiyaç duyduğu erzak satın alınır ve nöbetçi subay tarafından tüm yemekhânelere eşit şekilde dağıtılırdı⁷⁹³. Yemeklerin pişirilmesi ile erzak kontrolünden sorumlu personel olan çorba hocası ile kâtipler, askerin mevcudunu gösteren listeleri günlük olarak düzenler, o gün nöbetçi olan yüzbaşı, emrindeki mülâzım, çavuş, onbaşı ve bir erden oluşan heyet ile kişi başı tayın hesabını yapar, yemek buna uygun pişirilerek israf engellenir ve pişirilen yemekler askere dağıtılmadan önce numune olarak Kaptan Paşa'ya veya komutana çıkarılırdı. Mutfak kapısında asılı kalan mevcuda ait bu listeler ay sonunda toplu olarak hesaplanır; gemi, alay, tabur ve bölükte görevli subayların da bir araya gelmesiyle aylık satın almaların eksik ya da fazla olmaması için kullanılırdı⁷⁹⁴. Gemiler ile diğer kara mahallerinde bulunan mutfak ve kahve ocakları gün batımından bir buçuk saat sonra söndürülür, yakılan ateşin muhafazasına da özen gösterilirdi; gemilerde ise gece ve gündüz ocak yanarken ateşin kontrolünden sancak ve iskele

⁷⁹⁰ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 123.

⁷⁹¹ Yüce, a.g.e., s. 174

⁷⁹² Elveda: *Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 274.

⁷⁹³ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 7-8.

⁷⁹⁴ A.g.e., s. 8.

nöbetçisi sorumlu olurdu⁷⁹⁵. Tersânede mutfak bulunurdu ve burada yemek pişirirken ihtiyaç duyulan gıdalar ve bakır kaplar, münakasa usulüyle satın alınırdı.

Gemilerdeki vaziyet için bir uygulama olarak, Muzaffer Korveti mürettebatı örnek olarak gösterilmiştir. 1866 yılında Girit ayaklanmasında lojistik destek sağlayan Muzaffer Korvetinin seyir jurnaline⁷⁹⁶ göre, 23 Mayıs 1866 tarihinde bir süvari, bir imam, bir kâtip, iki yüzbaşı, iki mülâzım, bir mühendis, sekiz çavuş, dört bölük emini, yirmi iki onbaşı, elli altı nefer, bir beşinci çarkçı, altı çarkçı sınıfında mürettebat, bir marangoz ve bir kalafat olmak üzere toplamda yüz yedi personelden oluşan gemi mevcudu bulunmaktaydı. Tayınlardan bazıları aynen yedlerine verilip doksan sekiz kişilik tayinat da nöbetçi zâbitân marifetiyle kumanyadan ve taşradan alınıp kazana verilmişti. İmam, kâtip, yüzbaşı, mülâzım, mühendis ve çarkçıya tayinat ayrıca hesaplanmıştı. Gemi mevcudunun içinde olduğu halde hastanede ya da memuriyette olduğu için o gün gemide olmayan personelin tayinatı kumanyadan eksiltilmiyor, diğer bir deyişle ambardan alınıp pişirilmiyordu. Bu deftere göre her bir nefer için günlük olarak; 13 dirhem erz, 1 dirhem sâde, 2 dirhem zeyt, 5 dirhem tuz, 1 dirhem soğan, 80 dirhem sebze, 80 dirhem güşt, 80 dirhem fasulye, 28 dirhem zeytin, 68 dirhem sirke belirlenmişti.

Gemilerde görevli askerler için her dönem belirlenen iâşe tüketim istihkakları vardı. Günlük olarak belirlenen mukannende; yağdan ete, hububattan sebzeye türlü gıda bulunmaktaydı. Bu istihkak aylık olarak bir tablo haline getirilir ve bu hesaplamalar gemi veya lokanta kapılarına asılırdı. Bu gıdalardan bazıları gemi dahilinde bulunur bazıları da en yakın taşraya filika göndermek suretiyle temin edilirdi. Ayrıca erzakları biten ya da erzak kontratı tamamlanan gemilerde, gemi personelinden bir heyet oluşturulması suretiyle yeni satın almalar gerçekleştirilirdi. Selanik Komodorluğuna bağlı olan zırhlı Necm-i Şevket Korveti 1885 yılında bu tür bir durumla karşılaşmış ve kendi satın alma komisyonunu teşkil etmişti⁷⁹⁷. İhtiyaç duyulan erzak ve eşya bu komisyon marifetiyle satın alınmıştı.

Rutin tedarikinin dışında karşılama ve uğurlama organizasyonları için ekstra satın almalar söz konusu olmaktaydı. Örneğin, 1908 yılında Osmanlı sularına gelen İngiltere'nin Akdeniz'den sorumlu amiralini karşılamak üzere İzzet Vapurunda

⁷⁹⁵ A.g.e., s. 12. Bu sorumluluk 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nde korunmuş ve bunların söndürülmesi görevi Tersane eminine verilmişti (14. bâb, 7. madde).

⁷⁹⁶ DTA, Defterler, EHB.J.d., 275 (2779) Envanter Numaralı Muzaffer Korveti Seyir Jurnalı, s.3

⁷⁹⁷ DTA, Islahat, Dosya No: 15, Sayfa No: 66A.

bulunanlar için 20 okka et ve 10 okka sâdeyağ harcanmış ve ayrıca ekmek ve diğer gıda malzemeleri satın alınmıştı⁷⁹⁸. 1898 yılında Almanya imparatorunun karşılanması ve uğurlanması sırasında görevlendirilen Donanma memurlarının levâzımı ve gemilerin kömür tedariki için Trabzon ve Kastamonu vilâyetleri emvalinden para almıştı⁷⁹⁹.

27 Ağustos ile 2 Eylül 1899 tarihleri arasında tutulmuş olan Heybet-nümâ seyir jurnalinde⁸⁰⁰, diğer gemi jurnallerinde de olduğu üzere, su ve erzak takibi günlük olarak yapılmaktaydı. Bu defterde de günlük vukuattan sonra o gün tüketilen erzak ve su bilgileri kaydedilirdi. 30 Ağustos 1899 gününe ilişkin vukuat ve mülahazat alanı dışında kalan kayıt aşağıdaki şekilde yapılmıştı:

24 saat zarfında makinada sarf Asker mevcudunun istihkak-ı yevmiyesi olunan;

Mâden kömürü, 189 kantar
Zeytinyağı, 72 kıyye
Don yağı, 6 kıyye
Üstüğü, 0

Kalita 92 kıyye 160 dirhem, erz 12 kıyye 384 dirhem, sâde 1 kıyye 152 dirhem, zeytin 5 kıyye 472 dirhem, revgân-ı zeyt 2 kıyye 144 dirhem, tuz 2 kıyye 880 dirhem, fasulye 13 kıyye 824 dirhem, soğan 6 kıyye 912 dirhem, sirke 4 kıyye 608 dirhem, güşt 13 kıyye, 8.240 dirhem.

Mühendisân, neferât: 36

Kalita 23 kıyye 40 dirhem, erz 6 kıyye 732 dirhem, sâde 864 dirhem, tuz 720 dirhem, fasulye 3 kıyye 420 dirhem, soğan 4 kıyye 428 dirhem, sabun 576 dirhem, güşt 19 kıyye 246 dirhem, peksimet 9 kıyye 216 dirhem.

Daha önce de ifade edildiği gibi seyir jurnallerinde görüldüğü üzere, resmi yazışmalarda erzak maddeleri ile bazı sarf malzemeleri Arabiye ya da Farisiye ile yazılmaktaydı: et(k)mek nân-ı aziz; et güşt; koyun eti güşt-ı ganem; sığır eti güşt-ı bakar; pirinç erz; sâdeyağ revgân-ı sâde; zeytinyağı revgân-ı zeyt; don yağı revgân-ı pîh; mâden yağı revgân-ı velvelin; hasır süpürge çârûb-ı hasır; pamuk ipliği rişte-i pembe; yelken iğnesi suzan-ı badbân; mum şem-i ispermeçet⁸⁰¹. Et için lahm, un için dakîk kullanıldığı da görülmektedir.

Yukarıda da ifade edildiği üzere, tayın oranları değişkenlik göstermektedir. 20 Mart 1872 tarihinde alınan bir kararda deniz askeri için et istihkakı günlük 80 dirhem olarak belirlenmişti. Bu rakam kalori hesabından ziyade yürüyüş ve muhtelif faaliyetler

⁷⁹⁸ DTA, Islahat, Dosya No: 264, Sayfa No: 75.

⁷⁹⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1648, Sayfa No: 52; DTA, Mektubi, Dosya No: 1132, Sayfa No: 139.

⁸⁰⁰ DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnal, s. 52.

⁸⁰¹ Yüce, a.g.e., s. 121-122.

dikkate alınarak yapılan bir hesaplamayla ortaya çıkarılmıştı⁸⁰². Nezâret kurulduktan sonraki süreçte Bahriye askeri, ümerâsı ve zâbitânına verilecek erzak miktarları Nezâret tarafından oluşturulan komisyonlarda ve dairelerde belirlenmeye başlandı. Bedeli maaşlardan kesilmek üzere verilen tayınata ilişkin meblağ miri fiyat üzerinden belirlenir ve tayınatın harice satılmaması için hükümet tarafından çeşitli uygulamalar çıkarılırdı⁸⁰³. Arşiv kayıtlarında tayinat oranlarının zaman zaman ve unvanlara göre değiştiği gözlemlenmektedir. Örneğin 1905 yılında alınan bir kararla mülâzım-ı sâni, mülâzım-ı evvel ve yüzbaşılarda refahı artırmak için kararlaştırılmış tayın bedellerine ikişer er tayını ek olarak verilmeye başlandı. Yine aynı yıl, yüzbaşı maaşlarından fazla maaş alan gedikli evvel sınıfı dışında kalan gedikli sâni ve sâlislerin tayınlarına birer er tayını eklendi⁸⁰⁴. Nezâretten Selanik Komodorluğuna 1905 yılında gönderilen yazıda görüldüğü üzere sınıf-ı sâni ve sâlis imamının tayınatına birer nefer; sınıf-ı râbi imamı, fırkateyn, korvet ve brik kâtipleri tayınatına ikişer nefer tayını zam yapıldığına ilişkin irâde çıkmıştı⁸⁰⁵. Bu kapsamda bakıldığında Bahriye personeline rütbelerine bağlı olarak maaşlarına ek fazladan erzak verilmesi söz konusu olmaktayken Bahriye kâtiplerine verilen tayın da dönem dönem değişmekteydi. 1884 yılında bu tayinat nân-ı aziz, erz ve revgân-ı sâde olarak belirlenmiş olup Muhasebeci, Mektubî, Şûrâ ve Nizâm Başkâtipleriyle, yoklamacılara ve çeşitli sınıflara mensup kâtiplerin tayını ayrı ayrı belirtilirdi⁸⁰⁶.

Bu usulle elde edilen istihkak pusulaları yasak olmasına rağmen özellikle subaylar tarafından karaborsacılara satılabiliyordu⁸⁰⁷. Harice satılan bu pusulalar her ne kadar engellenmeye çalışıldıysa da 1907 yılında dahi devam ettiği görülmektedir. Tayın haklarının alenen ilan edildiği usulde personel tayınlarını rütbelere göre gösterir listeler, herkes tarafından görülecek yerlere asılırdı. Nezâretten Selanik Komodorluğuna giden bir yazıda ümerâ ve zâbitân ve Bahriye askerlerinin istihkak cetvellerini mevkilerde uygun mahallere asılması ve bunların kartonlu ve kartonsuz olarak hazırlanması direktifi verildiği görülmektedir⁸⁰⁸.

⁸⁰² Cezmi İsmail, “Deniz Askeri İaşesinin Bir Tarihçesi”, *Levazım Mecmuası*, C.3, S.11, (1933), s. 104.

⁸⁰³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 653, Sayfa No: 254, 255, 257.

⁸⁰⁴ DTA, Komodorluk, Dosya No: 30, Sayfa No: 64, 72.

⁸⁰⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 30, Sayfa No: 74.

⁸⁰⁶ DTA, Islahat, Dosya No: 3, Sayfa No: 34, 35.

⁸⁰⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 742, Sayfa No: 2A.

⁸⁰⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 35A, Sayfa No: 44.

Araştırma dönemine ilişkin bir başka örneklendirme, aşağıda belgesi bulunduğu üzere, 1871 yılında gemilerde bulunan personelin tayinat ve mukannenleri kapsamında verilebilir⁸⁰⁹.

Arşiv Belgesi 4- DTA, Muhasebe, Dosya No: 621, Sayfa No: 32

⁸⁰⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 621, Sayfa No: 32-33.

Taşrada bulunan gemilerin müteahhit üzerinden iâşe tedariki de çokça karşılaşılan bir yöntemdi. 1288 senesinde Basra Körfezi'nde bulunan gemilerde görevli personelin erzakı için altı aylık olarak yapılması planlanan tüccardan satın alım işlemi bir mukavele hazırlanması suretiyle tamamlanmıştı. Hacı Üveyt isimli bu tacirden alınan fiyatlar nân-ı aziz, güşt, erz, sâde, nohut, soğan, tuz, şîr-i revgân, sabun, odun, şa'ir, saman, ham şeker, kömür, şeker-i frenk, hurma ve hınta için olup fiyat ve şartları içeren metin Bahriye Nezâretine havale edilmişti⁸¹⁰. Osmanlı harp gemileri eğitim seferinde ya da görevlendirilmiş olarak taşra limanlarında bulunduğu sürelerde gemi mürettebatı taâmiyesi kontrol edilirdi. Şurâ-yı Devlet Mâlîye Dâiresi tarafından alınan bazı kararlar zaman zaman tetkik edilir, gemi hesap cetvelleri kontrol edilir ve kuşku olursa yoklama kalemi tarafından işlemler gerçekleştirilirdi⁸¹¹.

Toplu anlaşmalar yapılacağı zaman, o dönem nefer başına hesaplanan tayın miktarına bağlı olarak mevcut personel sayısı ile hesaplama yapılırdı. 1877 yılında bir nefere 20 kuruş aylık verilirken, tayın hesapları günlük olarak belirlenen usule göre hesaplanmaktaydı. 1877 yılında günlük erzak miktarları şu şekilde belirlenmişti⁸¹²: nân-ı aziz 0,5 kıyye, güşt 100 dirhem, fasulye 13 dirhem, soğan 6,5 dirhem, tuz 6,5 dirhem, revgân-ı zeyt 2 dirhem, odun 2 kıyye, kömür 100 dirhem, sabun 18 dirhem (aylık), şorba (malzemeleri), pilav (malzemeleri). Neferin hak ettiği gıda malzemeleri bu şekilde yazılmış olmasına rağmen, eksik bir malzeme olması durumunda belirlenen fiyatı aşmamak şartıyla başka bir erzak ile değiştirilebilirdi. Aslında bu tarz nizâmlardaki tek şart, sorumlu idarenin/ memurun askerlerin yiyecek ihtiyacını tam olarak karşılaması ve asla erzakı yazılan miktarlardan az vermemesiydi. Aksi halde etkili bir şekilde cezalandırılacağı bilinmekteydi. 1882 yılı istihkak cetvellerine göre askerlerin hakları aşağıdaki şekilde örneklendirilebilir⁸¹³:

Tablo 10- Bir İstihkak Cetvelinde Deniz Askerinin Günlük Tayın Miktarı

Dirhem	Malzemenin Adı	Açıklama
960	Ekmek	Her gün
256	Et	256 gramdan 48 gram sebzeye mukabil terki
256	Et	256 gramdan cuma ve pazartesi geceleri 100 gram pilava koyulur, kalan 156 gram sebzeye mukabil debboya terki
86	Pirinç	Çorbalık sabah 43, akşam 43

⁸¹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 609, Sayfa No: 25.

⁸¹¹ DTA, Islahat, Dosya No: 277, Sayfa No: 66.

⁸¹² DTA, Muhasebe, Dosya No: 109, Sayfa No: 2.

⁸¹³ Cezmi İsmail, a.g.m., s. 103.

256	Pirinç	Pilav ve çorbalık cuma ve pazartesi 43 çorbalık, 213 pilavlık
8	Sâde	Çorbalık sabah 4, akşam 4
41	Sâde	Pilav ve çorbalık cuma ve pazartesi 4 çorbalık, 37 pilavlık
22	Fasulye	Her gün
20	Soğan	
20	Tuz	
6	Zeytinyağı	
16	Sabun	
32	Sirke	Kalita verildiği günlerde
640	Kalita	Ekmek verilmediği günlerde
38	Zeytin	
684	Odun	

Bu birkaç örnekten de görüldüğü üzere Bahriye Nezâretinde çalışan çok çeşitli personelin bu çalışmanın zaman aralığında çeşitli miktar ve sayılarda erzak, elbise, et gibi mukannenleri bulunmaktaydı. Emin Yüce tarafından verilen rakamlara göre 20. yüzyılın başlarında zâbitân sayısı 6.000 civarındaydı. Bunlar maaşla birlikte tayinat almaya devam etmekteydi. Zabit sınıfı dairelerden çok gemilerde bulunmaktaydı. Maaşlar iki ayda bir verilirken tayinat her ay verilirdi. Tayinat içerisinde ekmek (1 çift ekmek= 960gr.), et, pirinç, sâdeyağ, hayvan ve hayvan yemi bulunurdu. Mülâzımlara ayrıca 1 kilogram zeytin, 600 gram tuz, 480 gram sabun, şeker ve üzüm de verilirdi. Mülâzım ve yüzbaşılar, Ramazan ayında bazı tayınlarını iki misli alırdı. Müşirden mülâzıma kadar tayinat miktarları aşağıdaki gibidir⁸¹⁴. Belirtilen bu miktarların zamanla ve maaş zamlarına göre yeniden değiştiğini belirtmekte fayda vardır.

Tablo 11- Subay Tayınları

	Ekmek (Çift/ Yevmiye)	Et (Kilo)	Pirinç (Kilo)	Sâdeyağ (Kilo)	Hayvan (Re's-i at)
Mülâzım	1	7	4	0,5	-
Yüzbaşı	2	14	8	1	-
Kolağası	4	28,8	15,36	3,84	1
Binbaşı	4	32	25,6	9,6	2
Kaymakam	5	38,4	32	12,8	2
Miralay	7	38,4	38,4	19,2	2
Mirlivâ	9	57,6	38,4	28,8	4
Ferik	13	116,4	57,6	38,4	5
Müşir	18	153,6	116,4	57,6	8
Bir tek hayvan için yevmiye		Kıyye		...	
Arpa		4		092	
Saman		5		120	

⁸¹⁴ Yüce, a.g.e., s. 135-138. Tablolar, referans kaynakta olduğu gibi aktarılmıştır.

Yukarıda bahsi geçen rütbelerden müşir, ferik, mirlivâ ve 1904 yılında eklenen birinci ferik rütbesi en yüksek rütbeli subayları (erkânı) ifade etmekteydi. Miralay, kaymakam ve binbaşı rütbeleri ise yüksek rütbeli subayları (ümerâyı) açıklamaktaydı. Daha sonradan kıdemli yüzbaşı olan kolağası, yüzbaşı, süvari sınıfı için yüzbaşı vekili, mülâzım-ı evvel ve mülâzım-ı sânî de daha düşük rütbeli zâbitândı⁸¹⁵. 1911 ve 1914 senelerinde de rütbe isimleri değiştirilmişti. Donanma komutanı başta olmak üzere filo komutanları erkân sınıfından olup en fazla tayinat hakkına sahipti. Komodorluklar geneli itibarıyla miralay ve kaymakamlık seviyelerinde olup ondan sonraki rütbeler de gemi komutanı rütbesiydi. Gemilerde çeşitli sınıflara mensup subay ile memur sınıfı personel ile porsun gibi gedikli sınıfı, imamlar, mızıkâ personeli bulunmaktaydı. Çeşitli görevlere sahip erat kadroları da gemide sayılarına göre pişirilen yemeği yerlerdi. Gemilerde yemek servisleri sofracı erler tarafından yapıldı. 1884 yılında çıkarılan bir talimat, Bahriyede sofracı er sınıfı hakkında detaylı bilgi vermektedir. Kendine has maaş ve kıyafetleri olan, gemilerde bulunan lokanta takımlarından olası kayıplarla birlikte mesul olan, yemek dağıtma usullerini bilen ve Tersânede kurulan sofracı bölüğüne bağlı olan bu erler gemilerin kadrosunda bulunmazlar ve gemiler seyre çıkmadan evvel bağlı oldukları bölük tarafından görevlendirilirlerdi⁸¹⁶. Bağlısı oldukları bölük tarafından sürekli eğitime tâbi tutulurlardı.

Karada ve denizde bulunan Bahriye erlerine 1880 yılına kadar ayrı ayrı yapılan tayinat uygulaması, 1880 yılında ilga edilerek bundan böyle tayinatın tek tip verilmesi kararlaştırılmıştı. Taşra liman ve sahillerindeki gemilerde bulunan erlerle Tersâne-i Âmirede bulunan erler arasında fark olmadığından tayin alma muamelelerinin de birbirinin aynı olması önemliydi. Mevcut durumdaki istisna uygulamasının kaldırılmasıyla gerek denizde gerek karada bulunan askerlerin tümüne aynı şekilde tayinat verilmesi ve Nizâmiye askerlerinin görevlendirilmesi durumunda ise hazineler arası mahsuplaşmanın olması uygun bulunmuş ve uygulama onayı Bâbiâlîden sorulmuştu⁸¹⁷.

1908 yılına gelindiğinde Bahriyede bulunan subay sayısı oldukça kabarıktı. 1909 yılında emekliye ayrılmayan özellikle yüzbaşı ve binbaşı rütbesindeki subaylar dahil

⁸¹⁵ Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III. Cilt – 6. kısım (1908-1920)*, 1. Kitap, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1971, s. 366.

⁸¹⁶ Gökçay, a.g.e., s. 30.

⁸¹⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 336, Sayfa No: 5.

donanmanın sadece zabıt sayısı 1.472 idi⁸¹⁸. Askerler aldıkları maaşa ek olarak miktarı ve nevi belirlenen ekmek, pirinç, taze et, fasulye, tereyağı, tuz, zeytinyağı, odun ve kömür gibi bazı istihkaklara sahipti. Bahriyeli askerler gemide ya da kışlada olsun payına düşen kısmı yemek olarak alırken, zabıtlar eşdeğerinde nakit para olarak alıyorlardı⁸¹⁹. Bu kuralın sürekli bir şekilde uygulama alanı bulduğu düşünülmemekle birlikte subayların ne sıklıkla kumanyadan yemek yediklerini açıklayıcı arşiv belgelerine ulaşılammıştır.

1908 yılında Preveze Komodorluğundan Bahriye Nezâretine bildirildiği üzere, harp gemilerinde görevli subayların birlikte yemek yemelerinin iyi geçinme ve ahbablığı temin edeceği düşünüldüğünden bu subaylara belirli bir meblağ tesis edilmesi istenmişti. Bu nedenle Marmaris Gambotu, Ayıntap ve Bafra Tarassut Gemileri ile Berk-i Satvet Torpido Botu subaylarına, tarassut görevlerini icra ettikleri müddetçe aylık iki yüz ellışer kuruş lokanta masrafı verilmesi irâde-i seniyye ile karar kılınmıştı⁸²⁰.

Gemi kumanyasının idaresinden hesap memurları mesuldü. Bu memurlar, her ay sonunda eksik ve fazlanın ortaya çıkarılması için erzak miktarını veznedar ve muhasebenin hesabı ile karşılaştırırdı. Her aybaşında imamlara, yüzbaşılara ve mülâzımlara tayın tevziâtını yaptırırdı⁸²¹. 1902 yılında donanma gemileriyle mevkilerde bulunan askerlerin kumanyalarının idaresine ilişkin bazı usuller belirlenmiş ve tüm kumandan ve komodorluklara ve münferit gemi süvarilerine, Ereğli Mâden Nezâretine, İzmit, Sinop ve Gemlik Tersâne memurlarına gönderilmişti. Bu usullere göre, kumanyaların süvari ve memurlarının Nezâretinde idare edilmesi istenmiş ve muhafazası ise gemilerdeki seyri sefâin memurlarına ve mevkilerde kâtiplere verilmişti. Kumanyalarda herhangi bir suistimale olanak sağlanmaması için her gün kumanyadan eksilen ve kumanyaya eklenen erzakın ayrıca erzakın teslim edilemediği durumları liman vukuat defterine kaydedilmesi ve bunun muhasebeye bildirilmesi istenmişti⁸²². Süvari, seyri sefâin memuru veya kâtipten istenen bu usule bazı yerlerde riayet edilmediği gözlemlendiğinde bu durumun tekrarlanmaması için bazı kurallar oluşturulmuştu.

Personele verilen tayinat arasında bulunan gıda maddelerinden biri et idi. Tedarik yöntemlerinden en önemlisi müteahhitler aracılığıyla tedarikti. 1878 yılında Suda'daki asâkir-i bahriye ile asâkir-i şâhânenin et müteahhidi Hasan Efendi idi. Diğer taraftan

⁸¹⁸ Panzac, a.g.e., s. 439.

⁸¹⁹ A.g.e., s. 345.

⁸²⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 38, Sayfa No: 6.

⁸²¹ Yüce, a.g.e., s. 94.

⁸²² DTA, Mektubi, Dosya No: 1398, Sayfa No: 85.

hangi yöntemle olursa olsun Bahriye için ayrılan hayvanların zayıf ve cılız veya sakat olmadığını belirlemek için Tersâne-i Âmire Dâiresi bünyesindeki Bahriye subaylarından müteşekkil bir komisyon kurulurdu. Kesilip dağıtılan hayvanların durumunu kayıt altına almak için oluşan bu komisyonda, reis, âzâ ve tabip bulunmaktaydı⁸²³.

Sağlıksız hayvan kesiminin yanında, et müteahhitleri ile karşılaşılan sorunlar; yasaklanmış ticaretin devam etmesi, ansızın yükselen fiyatlar, eksik teslimat, anlaşmaya uymayan ödeme talepleri, Bahriyenin borcunu ödeyemediğinde müteahhidin mal satışını durdurması şeklinde devam etmektedir. Örneğin, 1870 yılında et müteahhidinin İstanbul'da ve mevkilerde bulunan gemilere et tayinatını eksik dağıttığı anlaşılmıştı⁸²⁴. Mukaveleye ters düşen bu durum neticesinde eksik verilen etin karşılığı olan paranın müteahhitten geri alınmasına karar verilmişti. Yine aynı yıl et alışverişini ve muayene muamelatını düzene almak için Tayinat-ı Lahmiye Komisyonu teşkil edildi ve görevlerini açıklayan talimnâme yazıldı⁸²⁵. Kontrat usulü satın alınan etin teslim alınması ve onun muayenesini gerçekleştiren bu komisyon bir reis ile altı âzâ ve Bahriye Hastanesi tabiplerinden tâyin olunan bir kişiden oluşturulmuştu. Bazı dönemlerde satın alınan etin aynı fiyat aralıklarından devam edebilmesi için hükümet tarafından kesim yasağı getirilir veya kaçakçılık gibi kanunsuz faaliyetler engellenmeye çalışılırdı. Buna rağmen, 18. yüzyılda Selanik başta olmak üzere Balkanlar'dan Avrupa pazarlarına tahıl, pamuk, üzüm, tütün, mısır ve canlı hayvan gibi ürünlerin kaçak ticareti⁸²⁶ sonraki yüzyılda da devam etti. Diğer taraftan, et fiyatlarının yükselmesine neden olduğu için müteahhidin iskelelerde koyun satan yerel halktan alışverişi yasaklanırdı. 1872 yılında çıkarılan bir karara göre et müteahhitlerinin, halka mahsus sürülerden koyun satın almaları yasaklanmıştı⁸²⁷. Bu karara benzer olarak 1889 yılında İstanbul'da yaşayanların et sıkıntısı çekmemesi için müteahhitlerin Edirne ve İzmit civarında hayvan satın almaları da yasaklanmıştı. Fakat Hâzine-i Hassaya, Nizâmiyeye ve Bahriyeye et sağlayan tedarikçilerden Hristo ve ortakları, bu bölgeden hayvan satın almak suretiyle tekel oluşturmaya çalışmıştı⁸²⁸. Bu kapsamda arşiv belgeleri üzerinden örnekleri çoğaltmak mümkündür. 1888 yılında Bandırma'dan esnafa dağıtılmak üzere getirilen koyunların

⁸²³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 558, Sayfa No: 2.

⁸²⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 579, Sayfa No: 13.

⁸²⁵ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 53B, Sayfa No: 70B.

⁸²⁶ Dörtok Abacı, a.g.m., s. 161.

⁸²⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 151, Sayfa No: 127.

⁸²⁸ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1660, Gömlek No: 40.

Bahriye et müteahhidi dahil diğer müteahhitler tarafından satın alınması et fiyatlarının artmasına neden olmuştu. Bu nedenle müteahhitlerin koyun satın almalarına izin verilmiyordu⁸²⁹. İstanbul'da Bahriyeyle birlikte Nizâmiye askerleri için et sağlayan müteahhitlerin İstanbul'da et fiyatlarının artışına neden olan bu satın alma faaliyetleri esnaf loncaları tarafından da dikkate alınıyordu⁸³⁰. Müteahhitlerin Bahriyeye tedarik sağlamaya devam etmesi büyük ölçüde nâzıra bağlıydı. Zira Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa görevden ayrıldığında müteahhitler değiştirilmiş ve böylece askerin erzakı iyileştirilmişti. Kısa zamanda tayinat bedelleri de artırılmıştı. Daha önce de ifade edildiği gibi maaşları zamanında alamayan personel bu açığı tayinat bedeli ile kapatmaya devam etti⁸³¹. Bu sistemin her nâzırla yeniden ele alındığı ve değiştiği düşünülürse planlı bir ikmalin sağlanmasındaki zorluklar ortaya çıkmaktadır.

Tersâne-i Âmire ambarlarından çıkan her tür levazımın, taşraya gemilerle nakledildiği bir önceki başlıkta ifade edilmişti. 1875 yılında Tersânenin zahire ambarından çıkan 1.892 kıyye sâdeyağ ve 4.000 kıyye zeytin Tâif Vapuru ile Suda Tersânesine gönderilmişti. Burada bulunan Bahriye askerleri için gönderilen bu ürünler toplamda 34.374 kuruş 16 para olup ödemesi Bahriye Hazinesi tarafından takip edilmişti⁸³². Ayrıca müteahhitler aracılığıyla Tersâneye verilen ya da doğrudan mevkilerde sağlanan erzaka ilişkin ödemeler Bahriye Hazinesi tarafından takip edilmeye devam etti. 1894 yılında bölgenin erzak müteahhidi İlyas idi⁸³³, Girit'te bulunan Bahriye askerlerine de erzak sağlamış olup bu erzakın bedelini Bahriye Hazinesinden alamadığı için taleplerini sürekli yinelemişti⁸³⁴. 1899 yılında yine aynı tersânenin ümerâ, zâbitân ve asker ihtiyaçları olan erz, revgân-ı sâde, tuz, zeytinyağı ve sabun Mehmed Sarım Efendi tarafından kontratlı olarak tedarik edilip ambarına teslim edilmiş, Suda Tersânesine gönderilmişti⁸³⁵. 1906 yılında İsmail ve Ali Beyefendiler, Rumeli erzak müteahhitlerinden ikisiydi ve bu bölgede ihtiyaç duyulan erzak onlar tarafından sağlanıyordu. 1908 yılında Asâkir-i Bahriye Lahm Müteahhidi Ohanesyan iken, Dakîk Müteahhidi Mösyö Korpi idi. 1908 yılında Dâire-i Bahriyenin ihtiyaç duyduğu yağ

⁸²⁹ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1502, Gömlek No: 28.

⁸³⁰ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1621, Gömlek No: 119.

⁸³¹ Yüce, a.g.e., s. 214.

⁸³² DTA, Muhasebe, Dosya No: 661, Sayfa No: 35.

⁸³³ BOA, A. MTZ. GR., Dosya No: 2, Gömlek No: 523.

⁸³⁴ BOA, Y. MTV., Dosya No: 39, Gömlek No: 54; Dosya No: 104, Gömlek No: 43.

⁸³⁵ DTA Defterler, Şura-yı Bahriye, 2461 Envanter Numaralı Levâzım Dairesi İlâm Müsvedde Defter, s. 14.

için ihâle açılmış⁸³⁶ ve müteahhit Nuri Paşa ve şürekâsı ihâleyi kazanan müteahhit olmuştu⁸³⁷. Personele verilen tayinat arasında bulunan maddelerden bir diğeri olan zeytinin bir kısmı, zeytin aşarından olan Midilli Adası'ndan rugan zeytini olarak tedarik ediliyordu⁸³⁸.

Zahire ambarından çıkan malzemeler her zaman gemilere ya da taşra teşkilatına gönderilmiyordu. Bahriye Nezâretine bağlı kurumların sayıca fazlalığı bu bölümde verilebilecek örnek sayısını da artırmaktadır. Arşiv belgelerine göre 1884 yılında Karadeniz Boğazı ıslahatı için Tahlîsiye İdâresine erzak ve inşaiye mahzenlerinden malzeme ve erzak gönderilmişti. Çeşitli miktar ve pahalarda erz, fasulye, sâdeyağ, zeytin, soğan, tuz, zeytinyağı, sabun ve sirke verilmiş, 1.473 kuruş 22 para olan toplam tutarı İdâreden tahsil olunmak üzere Bahriye Hazinesine îrad olarak kaydedilmişti⁸³⁹. Ayrıca yine bu ambarın mevcudundan olmak üzere Tersânede olan haddehâne, dökümhâne, demirhâne, kazganhâne, inşaat fabrikaları gibi mahallere sabun ve erzak verilmekteydi⁸⁴⁰.

Mekteb-i Bahriyede ihtiyaç duyulan et ve tayinat için de Tersânede yapıldığı şekliyle müteahhitlerle mukaveleler imzalanmaktaydı. Heybeliada'da bulunan mektebin içme suyu ihtiyacı dubalar ile Maltepe çeşmelerinden sağlanmaktaydı. Bu vakıf çeşmelerinin zaman zaman bakıma tâbi tutulduğu görülmektedir⁸⁴¹. Bahriye Mektebinde uygulanan gıda ve giyecek usulleri nizam ve ara kararlar çerçevesinde belirlenirdi. Bunlardan biri 1892 yılında öğrencilere sabah kahvaltısı olarak francala ile sütlü kahve veya çay verilmesiydi⁸⁴². Ayrıca öğrenciler için planlanan haftalık yemek listesi ve pişirilen yemeklerin örnekleri mabeyne çıkarılırdı⁸⁴³. Bu yemekler kontrol edilir ve ihtiyaç halinde gereken uyarılar yapılırdı.

Tersânenin her mevkiye nakliye yapmadığı ve bu nedenle ihtiyaçların mahalli olarak karşılanmaya devam ettiği daha önce de ifade edilmişti. Taşrada bulunan tüm gemiler, erzak, su, ekmek ve saire ihtiyaçlarını daha önceden de yapıldığı gibi kumandan, komodor ve süvarileri marifetiyle bulundukları yerlerden satın almaya ve temin etmeye

⁸³⁶ BOA, Y. A. HUS., Dosya No: 523, Gömlek No: 70.

⁸³⁷ BOA, BEO., Dosya No: 3308, Gömlek No: 248097.

⁸³⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 536, Sayfa No: 36.

⁸³⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 801, Sayfa No: 77.

⁸⁴⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 670, Sayfa No: 54-55.

⁸⁴¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 187, Sayfa No: 55.

⁸⁴² DTA, Mektubi, Dosya No: 698, Sayfa No: 61; Dosya No: 713, Sayfa No: 18C-24B.

⁸⁴³ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 1027, Sayfa No: 109-111.

devam etmişlerdi⁸⁴⁴. Böylece askere verilen erzak, mahalli meclis idâreleri tarafından onaylanan belediye fiyatlarını kabul eden müteahhitler aracılığıyla temin ediliyordu⁸⁴⁵.

Gemi jurnallerinde yapılan incelemeye ve yazılan vukuata göre taşrada tedarik her gün gerçekleşirdi. Taşraya filika çıkamadığı günlerde ise sefine mevcudundan yararlanmaya devam edilirdi. 1878 yılında Batum'da bulunan Muhbir-i Sürur, Nüşet ve Avnullah gemilerinin ihtiyaçları olan erzak, et ve yağ müteahhitlerle anlaşmak üzere Batum'dan temin edilmişti⁸⁴⁶. 1904 yılında Ayvalık'ta bulunan Fırat Gambotu mürettebatının erzak ihtiyacı, bir müteahhit tarafından karşılanmıştı. 1899 yılında Heybet-nümâ, Tersâneden pirinç, fasulye, soğan, tuz, zeytinyağı, zeytin, sabun, kandil, sirke, şeker, kuru üzüm, çay alarak yola çıkmıştı. Seyri sırasında ihtiyaç duyduğu su, ekmek, taze sebze ve meyve (patlıcan, taze fasulye, domates, patates, kabak, bamya, üzüm) gibi gıda malzemelerini de gittiği limanlardan temin etmişti. Süleyman Nutki'nin hatıratında bahsettiği ve seyir sırasında faydalandığı bazı mahalli tedarik noktaları olmuştu. Gemiye Port Said'den su ikmali yapılmış, Aden'den asker yemeğini pişirmek için kullanılan odun ile ihtiyaç duyulan su temin edilmiş olup hem Hallania'dan hem de Fao Boğazı'ndan su alınmıştı⁸⁴⁷.

Komodorluk emrinde bulunan gemilerde görevli subayların tayınatları Bahriye Muhasebesi tarafından takip edilmekteydi. Bunun için komodorluklarda tutulan hesaplar Bahriye muhasebesine gönderilir ve gerekli ödemeler de Şûrâ-yı Bahriyede karara bağlanırdı. Ümerâ ve zâbitâna ait tayınat maktu koçanları Güverte Kitâbeti tarafından; inşa, sanayi ve diğer sınıflarda bulunanları ise Sanâyi'-i Bahriye Alayı Kitâbeti tarafından tanzim ve tevzî olunurdu. 1884 yılı itibarıyla, tayınat işlemlerine ilişkin tezkirelerin her ay verilmek üzere Tevzî'-i Muayyenât Komisyonunca atanmış memur tarafından ilgili defterde işlenmesi uygun görülse de sanayi ve inşa sınıflarının tezkireleri eskisi gibi Sanâyi'-i Bahriye Alayı Kitâbeti tarafından tanzim olunmuştu. Ümerâ ve zâbitâna ait tayınat tezkirelerinin bir yerden tanzimi düzen sağlayacağından subayların merkez gemilerinde tutulacak jurnale işlenmesi ilan edilmişti⁸⁴⁸.

Islâhât ve Tedkîk-i Muhâsebat Komisyonu ise Bahriye memur ve kâtiplerinin zorunlu ihtiyaçlarını gidermek için günlük olarak ekmek, aylık olarak ise yağ ve pirinç

⁸⁴⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1085, Sayfa No: 8.

⁸⁴⁵ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 230-232.

⁸⁴⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 701, Sayfa No: 25.

⁸⁴⁷ Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, s.65, 68, 69, 72; Yüce, a.g.e., s. 167.

⁸⁴⁸ DTA, Islahat, Dosya No: 4, Sayfa No: 13A.

oranlarını belirlemekteydi. 1884 yılı itibarıyla oranlar belirlenip bir cetvel oluşturulmuş ve onay için Şûrâ-yı Bahriyeye sunulmuştu⁸⁴⁹. Bu öneriye göre; bahriye yoklamasında bulunan isimler tasdik edilmiş bir deftere işlenerek komisyona bildirilecek, defterde isimleri bulunanlara fırın ve zahire ambarlarından daha önce komisyonca belirlenmiş oranlarda erzak verilecek, bu işlemler senetler vasıtasıyla gerçekleştirilecekti. Komisyonun oluşturduğu cetvelde bulunan tayinat listesine göre subay ve kâtiplerin maaşlarından tahsil olunmak üzere verilecek tayinat miktarları rütbe düştükçe azalmaktadır. Örneğin muhasebeci efendiye günlük otuz çift ekmek verilirken, dördüncü kâtibe altı çift ekmek verilmekteydi. Sâdeyağ, pirinç ve et için de aynı durum söz konusuydu.

Ekmek yapımında kullanılan ürünler, Nân-ı Aziz Komisyonuna makbuz ve senetler aracılığıyla bildirilip kayıt altına alınırdı. Ödemeler ve taşıma masraflarına ilişkin son kararlar Şûrâ-yı Bahriye tarafından alınırdı. Tersâne-i Âmire için Mihaliç ve Kirmasti zahire aşarından ayrılan arpa ve buğday, 1885 yılındaki Bahriyenin tedarik yöntemlerinden biri olmuştu⁸⁵⁰. 1883 yılında Sinop, Mersin ve Samsun vilâyetlerinden Bahriye için tedarik edilen buğday (hınta) ve arpa (şa'ır) ilgili vilâyetlerin aşar malından alınıp vilâyet limanlarından Mecidiye ve Medar-ı Tevfik Vapuru ile Ereğlilili Celil Kaptan teknesi vasıtasıyla İstanbul'a getirilmişti. Yüklenen ve İstanbul'a ulaşan zahire, nân-ı aziz yapımında kullanılmak üzere Tabhîye İdâresi ambarına ve ayrıca Şa'ır Ambarına teslim kılınmış olup toplam 287.917 kuruş 32 para Bahriye Hazinesinin 98 senesi tahsisatından ödenmişti⁸⁵¹.

Özellikle mali durumun zayıflığı ve diğer taraftan Bahriye personelinin çokluğu nedeniyle gıda ve suya ilişkin satın almaların dikkatli bir şekilde takip edilmesi gerekliydi ve zaman zaman bu kontrollerin yapıldığı görülmektedir. 1892 yılında gemi kumanya ve çeşitli erzakta çıkacak noksanların kimler tarafından ödeneceği karara bağlanmış ve burada kilit personele ciddi sorumluluklar yüklenmişti⁸⁵². Personel iâşesinin sağlanması en önemli lojistik faaliyet alanlarından biriydi. Bu nedenle sistem içerisinde iâşe aksaklıklarına ilişkin fazlaca arşiv belgesi bulunmaktadır. 1900 yılında Selanik Komodorluğu ile Defterdarlık arasında yapılan yazışmada müteahhitlerin bir aydır

⁸⁴⁹ DTA, Meclis- Bahriye, Dosya No: 115, Sayfa No: 255.

⁸⁵⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 889, Sayfa No: 1.

⁸⁵¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 815, Sayfa No: 10.

⁸⁵² DTA, Islahat, Dosya No: 64, Sayfa No: 75.

Bahriyeye zeytin vermemesinden dolayı askerin kuru ekmek yediği belirtilmişti⁸⁵³. Aynı yıl başkaca sorunlar da devam etmiş olup Kilidü'l-bahr isimli korvet İstanbul'dan hareket etmeden evvel gemiye 5.000 kıyye kalita almıştı. Bu kalitanın büyük bir bölümünün bozuk olduğu gemi süvarisi tarafından Selanik Komodorluğuna bildirilmişti⁸⁵⁴. Oysa 1894 yılında, Bahriye askerleri için üretilen kalitanın ziyan olmaması için yeni bir ekmek ambarı inşası zorunlu görülmüş ve bu kapsamda bir irâde çıkmıştı⁸⁵⁵.

Komodorluklarda birkaç ana yöntemle çözülen zahire sorunu, tedarikçilerle mahalli yöneticileri yakın tutmaktaydı. Bahr-i Ahmer'de bulunan Bahriye unsurlarının ihtiyaç duyduğu zahire, 1898 yılında Gazze'den satın alındı. Fakat teslim alma günü geciktiği için zahire müteahhidi, malzemenin zamanında teslim alınmaması durumunda anlaşmayı feshedeceğini bildirmişti⁸⁵⁶. Görev alan vapurların değişmesinden sonra da beş güne kadar zahire alınmazsa fesih geçerli olacaktı. Daha önce de bahsedildiği gibi her anlaşmanın kendi şartları vardı ve bu şartlarda taraflara yüklenen sorumluluklar çerçevesinde teslim etme ve almada gecikmeler yaşanmamalıydı.

1904 yılında yapılan satın alma kontratlarından biri Bahriyenin ihtiyacı için 100.000 cedîd kıyye şekerin müteahhit Odekimus Efendi'den satın alınması kriterlerini içeren bir mukaveledir. Şûra-yı Bahriye Levâzım Dâiresi mazbatasına ilişkin bir derkenarda belirtildiği üzere mazbata ve mukavele Muâyene Komisyonu tarafından eşyâyı aynıye ambarına kaydedilmiş ve muhafazası için de Sandıklar Kalemine teslim edilmişti⁸⁵⁷. Erzak ambarı senelik ihtiyacı hesaplayıp bu kapsamda kontrat usulü ile satın almaları planlardı. Yukarıdaki şeker örneğinde olduğu gibi zeytinyağı ihtiyacını tahminen 30.000 okka olarak hesaplayıp satın almayı gerçekleştirmişti⁸⁵⁸. Bu tarz alımların zaman zaman Maliye tarafından kontrol edildiği görülmektedir. Örneğin 1904 yılında Kal'a-i Sultaniye'de bulunan gemilerin mürettebatına verilmek üzere ihtiyaç duyulan erzaka ilişkin bir ihâle, Sadâret ve Bahriye Nezâreti arasında tartışma konusu olmuştu. İhâle Dimitraki Patara'ya verilmiş fakat mahalli tüccardan Hafız Şakirzâde Mustafa Efendi ise bu ihâlede fahiş fiyatla satın almanın gerçekleştiğini içeren bir şikâyetle bulunmuştu. Tacirden gelen bu lâyihanın Bahriye Nezâretinden sorulması üzerine nâzırın cevabı bu

⁸⁵³ DTA, Komodorluk, Dosya No: 6, Sayfa No: 40.

⁸⁵⁴ DTA, Komodorluk, Dosya No: 6, Sayfa No: 106.

⁸⁵⁵ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 52.

⁸⁵⁶ BOA, BEO., Dosya No: 1125, Gömlek No: 84307.

⁸⁵⁷ DTA, Sandıklar, Dosya No: 57, Sayfa No: 86.

⁸⁵⁸ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 270, Sayfa No: 11.

hususla açıklık getirir durumdadır. Zira bu müteahhitlerin eskiden ortak olup ortaklıktan ayrıldıkları için olay çıkarıldığı düşünölmekle birlikte anlaşma fiyatının beldenin rayiç bedeli olduğunun altı çizilmişti. Münakasanın subaylar ve livâ meclisi huzurunda gerçekleşmiş olduğu da güvenlik açısından ayrıca belirtilmişti⁸⁵⁹.

Kontrata ilişkin teslim edilen malzemeleri kontrol etmekle yükümlü olan Muâyene Komisyonu dönem dönem sorunlu işlem bulurdu. 1906 yılında Bahriye Nezâreti ile anlaşması bulunan müteahhit tarafından çeşitli yağlarla karıştırılmış sâdeyağ erzak ambarına teslim edilmiş, bu karışık yağ mevzuata uygun olmadığı için iâde edilmişti. Özellikle bu tarz bir satın alım faaliyetinin tekrarına meydan verilmemesi irâde gereğindendi. Tersâne-i Âmire ile Nezâret müfettişliğine de ayrıca bildirilen bu durum neticesinde, müteahhitlerden alınan yağların tahlil için harice gönderildiği bunun da masraflı olduğu belirtilmişti. Tahlil için Hamîdiye Etfal Hastanesi ile Mekteb-i Tıbbiye-i Şâhâneye gönderilmesi yerine Bahriyeye nakledilmiş Kimyager Yüzbaşı İbrahim Edhem Efendi'nin tahlil yapması uygun bulunmuştu⁸⁶⁰. Buna rağmen Tersâneye ve ambarlara gelen her nevi erzak ve eşyada bu tür hataların devam ettiği görölmektedir. Ambar ve depolarda memurlar çalıştırmaktaydı. Erzak ambarında genelde değişen sayılarda olsa da ortalama dört personel bulunurdu. Bu şartlara benzer olmak üzere Tersâne-i Âmirede burada bahsi geçen erzak ambarına ek olarak ayrıca sebze debboyu bulunur ve buradaki memur ilgili teslim ve tesellüm işlerini tamamlardı.

1907 yılında Sinop'taki topçu ve Bahriye askerleri ile karakol vapuru efradının et ihtiyacı Nikolaki Efendi tarafından karşılanmaktaydı. Bununla birlikte Sinop Hapishânesi ve hastanesinin ekmek ve erzak müteahhidi yine aynı müteahhitti. Nikolaki Efendi bu yapının farklı unsurlarına tedarik sağlamakta fakat alacaklarını tahsil etmekte sıkıntı yaşamaktaydı⁸⁶¹. Arşiv kayıtlarında göröldüğü üzere, erzak ve et müteahhitlerinin alacaklarına ilişkin ödemede gecikmeyi vurgulayan yazışmalar sıklıkla yapılmıştı. Bunlardan birçoğu da alacağının ödenmemesi durumunda malzemeyi teslim etmeyeceğine ilişkin beyanlarda bulunmuş ve bu konuda hazine ve maliye yazışmaları olmuştu⁸⁶². Aynı zamanda bu tezde beyan edildiği üzere askerlerin aç kalmaması ya da kuru ekmek yememesi gerektiğini ifade eden ve bu kapsamda yapılması gereken her şeyin

⁸⁵⁹ BOA, BEO., Dosya No: 2441, Gömlek No: 183055.

⁸⁶⁰ DTA, Erkan-ı Harbiye, 130, Sayfa No: 62.

⁸⁶¹ BOA, DH.MKT., Dosya No: 1202, Gömlek No: 41.

⁸⁶² BOA, BEO, Dosya No: 3145, Gömlek No: 235834; Dosya No: 3150, Gömlek No: 236190; Dosya No: 3154, Gömlek No: 236496; TFR. I. SL., Dosya No: 180, Gömlek No: 17942.

ivedilikle yapılmasını talep eden iç yazışmalar sıklıkla yapılmıştı⁸⁶³. Bu konuyu içeren irâdelere de rastlamak mümkündür. Zira gemilere erzak temininde yaşanan gecikmeler nedeniyle gemiler hareket edemediğinden seyir planları aksamakta olup bunların yaşanmaması için Bahriye Nâzırı da devreye girmekte ve Bahriye Levâzım Riyâsetine tedbir alınması gerektiğine ilişkin yazı göndermekteydi⁸⁶⁴.

1910 yılında hızlanan Bahriye ıslahı faaliyetleri sırasında efrat tayınlarında da yeniliğe gidilmiş, bir süre için günlük olarak aşağıdaki istihkak uygulanmıştı⁸⁶⁵:

Tablo 12- Yenilenen Tayın İstihkakları

Erzakin cinsi	Günlük istihkak (gram)	Günlerin Adedi	Günlerin adedine göre erzakın miktarı (kilo / gram)	(Şubat ayı 28 gün olduğu senelerde 366. gün gelecek yılın ilk günü sayılır)
Ekmek	960	366	351,36	
Et (Toplam 87,2 kilo/ 366 gün)	300	238	71,4	Tatil günlerinin haricindeki günlerde (eyyâm-ı adiyye) öğle ve akşam yemeklerinde
	200	30	6	Ramazan ayında akşam yemeklerinde
	100	98	9,8	Pazartesi (isneyn) günü öğle yemeklerinde
Pirinç (Toplam 26,6 kilo)	255	98	22,5	Pazartesi günü akşam yemeklerinde
	50	91	4,55	Sebze içine
Sâdeyağ	60	98	5,88	Pazartesi günü akşam yemeklerinde
	18	30	0,54	Ramazan ayında akşam yemeklerinde
	38	238	9,04	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Tuz	20	366	7,32	
Sabun	38	366	13,908	
Soğan (Toplam 19,46 kilo/ 366 gün)	65	238	15,47	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
	35	30	1,05	Ramazan ayında akşam yemeklerinde
	30	98	9,94	Pazartesi günü öğle yemeklerinde
Zeytin	38	366	13,908	Zeytin salatasına
Sirke	30	366	10,98	Zeytin salatasına
Zeytinyağı (toplam 4,71 kilo)	10	366	3,66	Zeytin salatasına
	70	15	1,05	Zeytinyağlı akşam yemeklerinde
Çay	1	366	0,366	
Şeker (toplam 24,62)	40	368	14,64	Çay için
	70	98	6,86	Pazartesi günü hoşaf
	130	24	3,12	Ayda iki defa ırmık helvasına
İrmik	150	24	3,60	Ayda iki defa ırmık helvasına
Fıstık	5	24	0,12	Ayda iki defa ırmık helvasına

⁸⁶³ BOA, Y. PRK. BŞK., Dosya No: 78, Gömlek No: 95.

⁸⁶⁴ BOA, Y. MTV., Dosya No: 306, Gömlek No: 9.

⁸⁶⁵ M. Saim (Levâzım Miralay), “Deniz Askerinin ve Deniz Talebesinin İlaşesi”, *Levazım Mecmuası*, C.2, S. 8, (1932), s. 87-95. İstihkak listeleri, referans kaynakta olduğu gibi aktarılmıştır.

Pırasa	580	35	19,95	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Ispanak	450	23	10,35	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Lahana	570	39	22,23	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Taze bamy	450	18	8,1	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Patlıcan	450	14	6,30	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Semiz otu	570	17	9,69	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Enginar	2,5	2 adet	5	
Taze fasulye	150	6	0,90	Ramazan ayında akşam yemeklerinde
(toplam 14,4 kilo/ 36 gün)	450	30	13,50	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Taze bakla	190	12	2,28	Ramazan ayında akşam yemeklerinde
(toplam 9,03 kilo/ 27 gün)	450	15	6,75	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Sakız kabağı	150	12	1,80	Ramazan ayında akşam yemeklerinde
(toplam 8,55 kilo/ 27 gün)	450	15	6,75	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Kuru fasulye	100	43	4,30	Pazartesi günü öğle yemeklerinde
(toplam 8,55 kilo/ 60 gün)	250	17	4,25	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Mercimek	100	8	0,80	Pazartesi günü öğle yemeklerinde
(toplam 1,30 kilo/ 10 gün)	250	2	0,50	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Patates	150	8	1,20	Pazartesi günü
(1,80 kilo/ 10 gün)	300	2	0,60	Tatil günlerinin haricindeki günlerde
Kuru bamy	20	15	0,30	Pazartesi günü öğle yemeklerinde
(toplam 0,41 kilo/ 17 gün)	55	2	0,11	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
Nohut	100	24	2,40	Pazartesi günü öğle yemeklerinde
(5,13 kilo)	250	7	1,75	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde
	10	98	0,98	Pazartesi günlerinde pilav içinde
Kırmızı biber	2	23	0,04	Lahana içine
Koruk	30	18	0,54	Taze bamy içine
Domates	50	65	3,25	Sebze içine
Limon	½	48	0 adet,24	Pırasa ve saireye
Dereotu	1demet	12	Demet,12	Ramazan ayı yemeklerinde
(42demet/ 27 gün)	2 demet	15	Demet,03	Tatil günlerinin haricindeki günlerde öğle ve akşam yemeklerinde

Kuru üzüm	150	50	7,5	
Erik	150	10	1,5	
Ayva	200	6	1,2	
Taze vişne	150	6	0,90	
Taze elma	220	6	1,32	
Taze üzüm	400	6	2,4	Pazartesi günlerinde hoşaf ve soğukluk
Kavun	500	4	2	
Karpuz	500	4	2	
Yoğurt	320	6	1,92	
		98 gün		

Tablo 13- Deniz Talebelerinin Bir Senelik Alelâde İstihkakları

Erzakin cinsi	Günlük istihkak (gram)	Günlerin Adedi	Günlerin adedine göre erzakin miktarı (kilo / gram)	
Ekmek	960	366	351,36	
Et	200	52	10,4	Her gün öğle ve akşam yemeklerinde
(Toplam 124,44 kilo/ 366 gün)	250	52	13	
	400	104	41,6	
	265	53	14,045	
	450	52	23,4	
	415	53	21,995	
Mercimek	30	52	1,56	Öğle çorbalığına
Tel şehriye	15	105	1,575	
Arpa şehriye	20	104	2,08	
Pirinç	30	105	3,15	
		366		
Pirinç	30	20	0,60	Sütlaca
Pirinç	150	209	31,35	Pilava
İrmik	150	24	3,60	İrmik helvasına
Fıstık	5	24	0,12	
Sâdeyağ	38	52	1,976	Her gün öğle ve akşam yemeklerinde
	48	52	2,496	
	46	104	4,784	
	30	52	4,561	
	41	53	2,173	
	43	53	2,279	
		366		
Kuskus	140	52	7,28	Akşam yemeğine
Salamura peyniri	30	105	3,15	Makarna içine
Makarna	160	105	16,8	Akşam yemeğine
Dakik	15	104	1,46	Öğle yemeklerinde terbiyeli paça ile mercimek çorbasına
Paça	1 adet	52	Adet52	Öğle yemeklerinde terbiyeli paça için
Yumurta	½ adet	52	Adet26	Öğle yemeklerinde terbiyeli paça için
Kuru fasulye	115	52	5,98	Öğle yemeklerinde pilaki için
Zeytinyağı	16	104	1,664	Öğle yemeklerinde sebze için

Soğan	40	209	8,36	Her gün öğle ve akşam yemeklerinde
	25	53	1,325	
	20	104	2,08	
		366	11,765	
Patates	180	105	18,9	Öğle ve akşam yemeklerinde patatesli et kızartmasında
Şeker	30	366	10,98	Her gün çay için
	30	366	10,98	Her gün akşam saatlerindeki çay için
	50	66	3,3	Sütlaç ve hoşaf için
	130	24	3,12	İrmik helvasına
Çay	1	366	0,366	Her gün çay için
	1	366	0,366	Her gün akşam saatlerindeki çay için
Tuz	20	366	7,32	Her gün yemeklere
Sabun	38	366	13,908	
Domates	30	92	2,76	Mevsiminde sebze içine
Domates salçası	5	274	1,3	Domates olmadığı zamanlarda yemeklere
		366		
Ispanak	200	22	4,4	Öğle yemeklerine
	200	31	6,2	Akşam yemeklerine
Lahana	200	21	4,2	Öğle yemeklerine
	200	31	6,2	Akşam yemeklerine
Pırasa	200	21	4,2	Öğle yemeklerine (12 gün zeytinyağlı)
	200	31	6,2	Akşam yemeklerine
Taze bakla	200	25	5	Öğle yemeklerine (10 gün zeytinyağlı)
	200	36	7,2	Akşam yemeklerine
Semizotu	200	21	4,2	Öğle yemeklerine
	200	31	6,2	Akşam yemeklerine
Taze fasulye	200	25	5	Öğle yemeklerine
	200	36	7,2	Akşam yemeklerine
Patlıcan	200	25	5	Öğle yemeklerine
	200	36	7,2	Akşam yemeklerine
Kuru bamya	20	7	0,14	Öğle yemeklerine
	35	16	0,56	Akşam yemeklerine
Taze bamya	200	21	4,2	Öğle yemeklerine
	200	31	6,2	Akşam yemeklerine
Enginar	½	4	Adet 6	Akşam yemeklerine
Limon	1/6	366	Adet 61	
Süt	160	20	3,2	
Vişne	60	4	0,24	Mevsimlerinde pazartesi, perşembe günleri akşam yemeklerinden sonra birisi verilir
Kuru üzüm	60	18	1,08	
Kuru erik	40	10	0,40	
Ayva	60	2	0,12	
Elma	60	5	0,3	
Taze erik	60	7	0,42	
Taze üzüm	250	10	2,25	
Kavun	300	8	2,4	
Karpuz	300	8	2,4	
Yoğurt	150	14	2,1	

Bu yeni uygulama ile hem okulda hem gemilerde kalorisi yüksek menüler oluşturulmuş ve yemek öğün sayıları iyileştirilmişti. Listedenden de görüldüğü üzere mevsimine uygun sebzeler ile iâşe daha da düzene girmişti. Askeri istihkakların bu görüntüsü ayrıca dönemin yemek kültürü hakkında da bilgi vermektedir. Buna göre patates ve domatesin ne kadar az kullanıldığının ama aksine etin ve sebze yemeklerinin ağırlıkta olduğunun altını çizmek gerekmektedir. Tayinat bedeli alan subaylar bu istihkakın dışında tutulmuştur.

Bu yenilikte Tersâne-i Âmire Kumandanlığının tetkikleri faydalı olmuştu. Zira hazırlanan müzekkerede Kasımpaşa Kışlasında bulunan Nizâmiye efradına sabah ve akşam yemeklerinde çok çeşitli erzak ve sebze verilmekte fakat Bahriye efradına yalnız çorba, sebze ve et verilmekte olduğu belirtilmişti. Eşitliğin sağlanması için Harbiye Nezâreti Levâzım Dâiresinden alınan tarife gereğince Bahriye efradına erzak verilmesi gerekli görülmüştü. Bu kapsamda Bahriye Muhasebesi tarafından bütçede bir nefer için yıllık iâşe bedeli 1.019 kuruşu geçmemek üzere tayinat verilmesi karara bağlanmış, her ay bu şekilde tayinat verilmesi kararı, Kumandanlığa, Levâzım Dâiresine, Bahriye Yoklama ve Muhasebe kalemlerine ve Debboy Sandığı İdâresine gönderilmişti⁸⁶⁶. Yine aynı yıl alınan bir kararda ise yemeklerin mevsimlik olarak dikkatlice belirlenmesi gereği ifade edilmiş olmakla birlikte 1.034 kuruş 10 parayı geçmeyecek şekilde menü hazırlanması uygun bulunmuştu. Her çeşit sebzeyle akşam yemeklerinde bazen yoğurt, on beş günde bir irmik helvası, Cuma isneyn geceleri pilav ve makarna ek olarak hoşaf ve sütlaç, kavun ve karpuz içeren aylık yemek listesi hazırlanmıştı⁸⁶⁷.

3.1.2. Giyecek, Yedek Parça, Teçhizat, Yelken

Bu başlıkta bahsedilen malzeme türüyle ilgili olarak: *Bu malzemeler nasıl temin edilirdi? Sürekli stoklanır mıydı yoksa ihtiyaç duyulduğunda mı satın alınırdı? Gemiler için yedek parça listesi yapılır mıydı? Denize açılmadan yedek parçalar gemiye alınır mıydı? Gemi satın alınırken yedek malzemelerle mi satın alma işlemi tamamlanırdı? Stoklar listelenip rapor edilir miydi? Elbiseler kişi başına kaç adet dağıtılırdı?* gibi belli başlı sorular çerçevesinde araştırma gerçekleştirilmiştir.

Gemiler İstanbul'dan başlayan seyirlerinden evvel Tersâne-i Âmire depolarından gıda tedariki yaptıkları gibi diğer depo ve mağazalardan ihtiyaçları olan malzemeleri

⁸⁶⁶ Cezmi İsmail, a.g.m., s. 104-105.

⁸⁶⁷ A.g.m., s. 106.

temin edip jurnallerine işlerler ve seyre çıkarlardı. Bu kayıtların benzeri depolarda da tutulur ve malzeme hareketleri karşılıklı olarak takip edilebilirdi. Bu başlık altında öncelikle elbise hususuna değinilmiş ve ardından diğer malzemeler ile devam edilmiştir.

Abdülmecid devri ile orduya yeni bir düzen verilmeye başlanmış, bu hareketlilik kıyafetlere de yansımıştı. Personelin giydiği ceketler, üstlük ve pantolonlar, kuşak ve kılıç kayışı gibi elbise ve aksesuarlarda renk ve mevsim düzenlemeleri ile rütbe işaretleri değişime uğradı⁸⁶⁸. 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi, elbiseler ve kullanımı üzerine kurallar hakkında düzenleme içermektedir. Bu nizamnâmeye göre Bahriyede görevli her rütbeden subay, öğrenci ve erin resmi üniforma ve elbiseden başka kıyafet giyemeyecekleri belirtilmişti. Ayrıca, sebebi ne olursa olsun Bahriye elbiselerinin başka kişilere satılması katiyetle yasaklanmıştı⁸⁶⁹. Her personelin kıyafeti birbirinden ayrı olması gerekirken bazen karışıklıklar yaşanmış ama bir şekilde çözülmeye çalışılmıştı. Örneğin, filikacı askerlerin yazlık ve kışlık elbiseleri serasker gemisi filikacıları ile aynı olmuş ve hangi kıyafetin giyileceğinin ayrıca belirlenmesi gerekmişti⁸⁷⁰. Erlerin elbiseleri, sorumlu subay tarafından haftalık olarak kontrol edilir, sökük ve yırtık olanların diktirilmesi sağlanırdı⁸⁷¹. Askerlere belirli zaman aralıklarında kıyafet ve çantalarını temizlemek için izin verilir, elbiselerin yıkanıp küpeşteye asılması talimata uygun olarak yapılır, seyirdeki gemilerde bu işlemler belirli bir düzen çerçevesinde takip edilirdi⁸⁷². Seyir ve liman jurnallerinde belirtildiği üzere eğer gemi taşra limanlarında ise, askerlere belirli aralıklarda hamam ve kıyafet temizliği için izin verilmekteydi.

1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nin aksine 1880 yılı Bahriye Nizamnâmesi daha çok üniformaların giyimi ve zamanlaması üzerine bilgi vermektedir⁸⁷³. Bu nizamnâmeye göre Bahriye personelinin üniformaları hakkında detaylı bilgi veren elbise tarifnâmesi basılıp ferik, donanma komutanı ve taşra tersâneleri ile mevkilerde bulunan kumandalara yollanırdı. Böylece, her Bahriyeli rütbelerine uygun olarak giyinir, düzenlenen faaliyetlerde ve resmi durumlarda ilgili elbisesini giyer, askerlerin ise uygun şekilde giyinmesi sağlanırdı. Komutanlar taşrada da olsa bulundukları mahalin havasına göre beyaz veya lacivert elbiselerini giymeli ve resmî kurumlarda sivil elbise ile

⁸⁶⁸ Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, s. 98.

⁸⁶⁹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 5.

⁸⁷⁰ A.g.e., s. 7.

⁸⁷¹ A.g.e., s. 15.

⁸⁷² A.g.e., s. 31.

⁸⁷³ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 1. bâb, 15. Fasl.

bulunmamalıydılar⁸⁷⁴. Diğer taraftan arşivde bulunan bazı belgelerde belirtildiği üzere elbise dağıtıldığı halde bazı dönemlerde bahriye personeli nizâma uygun kıyafetle dolaşmıyor, düzenli ve tertipli görünmüyor, gecelik elbiseleri ile gündüz görevleri yapabiliyor ve kıyafetlerini sattığı da oluyordu⁸⁷⁵. Bu durum, askeri kıyafetlerin satışının neden kanunnâmeler aracılığıyla yasaklandığını da açıklamaktadır.

Tersâne-i Âmire bünyesinde bulunan Terzihâne, taşraya elbise ve ayakkabı gönderirdi. Basra Tersânesi örneğinde olduğu gibi, asker ve subayların elbise istihkakı 1898 yılından itibaren Tersânedan gönderilmekteydi. Zira Basra’da askeri elbise dikecek bir terzi bulunmadığından bir müteahhit aracılığıyla Bağdat’ta diktirilen elbiseler Basra’ya yollanırdı. 1910 yılında elbise dikimi ve kundura yapımı için Basra Tersânesinde bulunan Hikmet Bey’e izin verildiği görülmektedir⁸⁷⁶. Böylece terzi hizmetinin sağlanamadığı bölgelerde zamanla yeni imalathanelerin tesis edildiği görülmektedir.

Abdülaziz döneminde feslerde ve rütbe işaretlerinde birtakım değişikliklerden başka genel olarak pek değişiklik görülmez. Elbise imalatında arşivde sıklıkla tedarik edildiği görülen çuha kumaşı kullanılıyordu. II. Abdülhamid döneminde hem asker hem subay elbiselerinde değişiklik başlamış, ayrıca yeni kurulan gedikli sınıfı için de uygun düzenlemeler yapılmıştı. Bahriye subayları kılıç kuşanırdı ve ilgili düzenlemeler kılıç takma usullerini de belirlerdi. Kıyafet konusu, II. Meşrutiyet’e kadar padişah irâdeleri, Bahriye Nizamnâmeleri ve Bahriye Nezâreti tarafından çıkarılan emirlerle düzenlendi. 22 Haziran 1909 tarihinde padişah tarafından onaylanan Bahriye-i Şâhâne-i Zâbitânının Elbise-i Resmiye Nizamnâmesi⁸⁷⁷ gibi Bahriye personelinin kıyafetlerini ilgilendiren kararlar burada bahsi geçen akışa şekil veren en önemli unsurlardan biri olmuştu. Bu nizamnâme üst rütbeli subaylar, diğer subaylar, mühendisler ve Bahriye Mektebi öğrencilerinin yazın ve kışın giyecekleri elbise ile rütbelerine uygun takacakları apolet ve şeritler gibi tüm detayları göstermektedir. Her çeşit elbise ve hangisinin nerede ve ne şekilde giyileceği bu nizamnâmelerde belirlenirdi. Gemilerin çeşitlerine göre her kaptanın

⁸⁷⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 130, Sayfa No: 23.

⁸⁷⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 5, Sayfa No: 10; Dosya No: 6, Sayfa No: 27, 28; Mektubi, Dosya No: 703, Sayfa No: 97; Şura-yı Bahriye, Dosya No: 211, Sayfa No: 10A.

⁸⁷⁶ Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi’nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018, s. 85.

⁸⁷⁷ *Bahriye-i Şâhâne-i Zâbitânının Elbise-i Resmiye Nizamnâmesi*, Dersâadet: Matbaa-i Bahriye, 1327; Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, s. 99.

apolet ve şeritleri de birbirinden farklıydı. Korvet, firkateyn ve kalyon kaptanları apoletleri birbirinden farklıyken, komodorların da diğerlerinden farklı olduğu görülmektedir. Bu nizamnâme de diğerleri gibi gerektiğinde zeyil edilmişti. Bu tip nizamnâme ve irâdeler ile diğer kararlar elbise ve kumaş tedarikinde miktarın belirlenmesi için önem arz etmekteydi.

Nezâretin elbise tedariki mali yetersizlik nedeni ile bazı dönemlerde zamanında gerçekleşmemiştir. Örneğin 1903 yılında Bahr-i Ahmer'de bulunan deniz erlerine elbiseleri gönderilemediğinden, erlerin durumu *perişan* olarak nitelendirilmiştir⁸⁷⁸. Şingin Liman Reisliğinden İskodro Komodorluğuna gönderilen bir telgrafla beklenen elbiselerin hâlâ gelmediği birkaç kerede ifade edilmiştir⁸⁷⁹. Personelin beklenen bu elbiselerinin bir İtalyan Vapuru ile gönderilmesi planlanmışsa da elbiselerin üretimi tamamlanamadığından hâlâ teslim edilemediği görülmektedir. Yine aynı yıllarda Selanik'te bulunan deniz subay ve erleri neredeyse dört yıldır elbise alamadıklarından komodorluk bu gecikmeyi Nezârete defalarca bildirmiştir. Bu kapsamda filikacılara da verilmesi gereken gocuklar temin edilememiştir⁸⁸⁰. Bu şekilde komodorluklar ile liman reislikleri ya da Nezâret arasında elbise tedarik durumunu içeren yazışmalar yapıldı. 1906 yılındaki cülus gününde yapılacak resmigeçit törenine subay ve eratin yıllardır elbiselerini alamamalarından dolayı katılamadıkları da yazışmalar arasında görülmektedir⁸⁸¹. Giyeceğe ilişkin bu çeşit eksikliklerin sonlandığını söylemek pek mümkün değildir. Korfu'da karaya oturan Halep Vapurunda acemi erlerin üniformasız olduğu ve bunun "*pek çirkin bir manzara*" haline dönüştüğü dönem şahitlerinin hatıratlarında da görülmektedir⁸⁸².

Elbise tedarikinin üretim, teslimat ve satın alma gibi lojistik yönetimin temel ilkelerine bakıldığında özellikle Tersâne-i Âmirede bulunan Elbise Ambarı ve Dikimhâne dikkatleri çekmektedir. Elbise ambarında her yıl değişen sayılarda personel çalışırdı. Örneğin 1906 yılında bu sayı iki iken, iki yıl sonra dokuza yükselmişti. Yine de Bahriye Salnâmelerine göre elbise debboyu her zaman memuru olan bir ambardı. Mamul ambarında bulunduğu anlaşılan elbise şubesinin memurları da diğer şubelerde görevli memurlar gibi ambar defteri tanzim eder ve ambar hareketlerini bu deftere işlerdi. Her

⁸⁷⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 21, Sayfa No: 50.

⁸⁷⁹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 39A, Sayfa No: 5.

⁸⁸⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 31, Sayfa No: 128-129; 59.

⁸⁸¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 31, Sayfa No: 135.

⁸⁸² *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 138.

yılın mevcutları ve bunun değerleri gibi bilgileri ihtiva eden bu defterler, zimmete verilen eşyaları da içerirdi. Terzibaşının zimmetine malzeme verildiği ve onun da bunu elbise yapımında kullandığı görülmektedir. Tüm mali işlemlerin detayları yıllık icmalî kapsayan bilgiler ile Bahriye Hazinesine verilir, burada ödeme ya da muhasebe kaydına ilişkin işlemler gerçekleştirilirdi⁸⁸³.

Bahriye subay, mühendis ve erlerine farklı elbiseler verilirdi. Bu elbiselerden bazıları; başlık, fes, çuha, şalvar, çizme, gömlek, mendil, boyun bağı, terlik, kundura, çorap, kuşak olarak sayılabilir. 1881 yılında zâbitân için, başlık, fes, çeşitli çuha, şalvar ve çizme yaptırılırken mühendis için bunlara ek olarak gömlek, don, mendil, boyun bağı, terlik ve kundura yapılmıştı⁸⁸⁴. Nezâret tarafından yaptırılan çeşitli elbise ve ayakkabıların tutarları Bahriye Hazinesi tarafından takip edilirdi. Fes, Feshâne-i Âmirede imal edilir, elbise mamul ambarında stoklanır ve dağıtımı oradan yapılırdı⁸⁸⁵. Feshâne ile çeşitli yerlerde kurulu çuha fabrikaları, dokumacılıkta makina kullanarak üretimin gerçekleştiği ilk tesislerden oldu; ilerleyen yıllarda yenilenen Feshânedede yılda on iki binden fazla fes üretilirken çuha fabrikaları hem ordunun hem de iç pazarın ihtiyacı olan yünlü kumaş başta olmak üzere pek çok ürünün üretildiği yerlerdi⁸⁸⁶. 1894 yılında, tüm Bahriye subaylarının elbise imalinde kullanılan çuhanın Feshânedede dokunan çuhalar olmasına karar verildi⁸⁸⁷. Aslında bu kararın ilk olduğu söylenemez. Zira 1865 yılında da Bahriye askerlerinin elbiseleri için ihtiyaç duyulan kaba çuha Feshânededen satın alınmaktaydı⁸⁸⁸. Terzihâne İdâresi tarafından yönetilen terzilik bölümünün ihtiyacı olan tüm çuhanın yeter miktarda tedariki Feshânededen mümkün olmadığında hem müteahhitlerden sağlanmak üzere iç tedarik hem de ithalat yapıldığı görülmektedir⁸⁸⁹. Bahriye Mektebi talebeleri için de hariçten kontratlar aracılığıyla iç çamaşırı, spor kıyafetleri, elbise ve kundura tedarik edilirdi.

Diğer tüm ambarlarda olduğu gibi elbise ambarında da malzemenin çeşidi, miktarı, pahası ve yekûnuna ilişkin bilgi bulunmakta, malzemeye ihtiyacı olan birim

⁸⁸³ DTA, Islahat, Dosya No: 15, Sayfa No: 52.

⁸⁸⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 533, Sayfa No: 9.

⁸⁸⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 938, Sayfa No: 8.

⁸⁸⁶ Abdullah Martal, “Osmanlı Sanayileşme Çabaları”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 280.

⁸⁸⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 851, Sayfa No: 41.

⁸⁸⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 520, Sayfa No: 92.

⁸⁸⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 723, Sayfa No: 54; Dosya No: 781, Sayfa No: 1, Dosya No: 1734, Sayfa No: 132.

tedarikini doğrudan buradan sağlamaktaydı. Teslim edilen kişinin ambar defterine detaylı şekilde yazılması suretiyle personele ihtiyaç duydukları malzeme verilmekteydi⁸⁹⁰.

Merkezde bulunan daireler ile komodorluklar arasında elbise konusunda da yazışmalar söz konusu olurdu. Bahriye Terzihânesinden Selanik Komodorluğuna iletilen yazıda görüldüğü üzere, Selanik Limanında bulunan Kilidü'l-bahr Korveti, Berk-i Efşan ve Şihap Torpido Botları mürettebatından yirmi nefer zâbitânın 1901 senesine ait çuha ve fes istihkakları Sevkiyât-ı Bahriye Komisyonuna teslim edilmiş ve elbiseler Selanik'e vardığında gemilerdeki istihkak listesine uygun olarak dağıtım yapılması istenmişti. Burada mühim olan aslında yıllık istihkakların takip edildiği ve aynı zamanda listeye göre dağıtım yapılarak gemiden ayrılanlar ile yeni gelenlerin ayırt edilebilmesiydi⁸⁹¹. Çünkü gemiden ayrılanların istihkakı Terzihâneye îade edilirken istihkak dağıtılamayanlar takip edilmekteydi. Selanik Komodorluğu DTA'da en fazla kurum içi yazışmayı içeren komodorluk olduğundan her tür ikmal malzemesinin satın alım ve teslimat süreçleri hakkında örneklendirme yapılabilecek önemli belgeleri barındırmaktadır.

Sıbyan taburunun elbise ve kundura ihtiyaçları da hariçten satın alınan dikiş makinalarının bulunduğu dikimhânedan karşılanıyordu⁸⁹². Bu bölümde örneği verilmiş olan yazlık elbise ve pantolonluk İngiliz kirpası mukavelesi⁸⁹³ hatırlanırsa, burada dikilen elbiselerin hammaddesinin müteahhitler aracılığıyla sağlandığı anlaşılabilecektir. İngiliz ve Amerikan kirpasından imal edilen iş pantolonu ve gömlek gibi türlü elbiseler ve ayrıca kunduralar, Tersâne-i Âmire ve havuzlarda çalışan askerlere ve sıbyan neferlere dağıtılırdı⁸⁹⁴. Gayrı Mamul Ambarı Müdüriyeti tarafından yürütülen bu dağıtım fevkalâde olarak mahsup edilmiş ve Bahriye Askeri Debboy Sandığından tahsil edilerek Bahriye Hazinesine îrad kaydedilmişti. 1871 yılı itibarıyla sırma yaparken kullanılan gümüş teller İstanbul'da bulunan Simkeşhânedan tedarik edilmeye başlandı. Bu tesisin özellikle 1867 yılında ıslah edildikten sonra daha çok kullanıldığı görülmektedir⁸⁹⁵. Bahriye elbiseleri imalatı için satın alınan kumaş Tersânedeki elbise ambarına teslim ediliyor ve sonra Tersânede bulunun Dikimevinde elbise üretimi yapılmıyordu⁸⁹⁶. Tedarik edilen kumaşlar

⁸⁹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1033, Sayfa No: 23; Dosya No: 1364, Sayfa No: 16.

⁸⁹¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 6, Sayfa No: 83.

⁸⁹² BOA, İ.BH., Dosya No: 1. Gömlek No: 53.

⁸⁹³ DTA, Defterler, Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri, s. 25.

⁸⁹⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 821, Sayfa No: 61; Dosya No: 851, Sayfa No: 38.

⁸⁹⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 71, Sayfa No: 192; Dosya No: 147, Sayfa No: 91.

⁸⁹⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 713, Sayfa No: 6; Dosya No: 723, Sayfa No: 16, 21, 31, 38.

elbise yapımına ek olarak ihtiyaç duyulan başka malzemeler için de kullanılmaktaydı. 1909 yılında Bahriye ve Tophâne tarafından kullanılacak dokumalar Koçhisar mamulâtından satın alınmış, sancak için gerekli şal da Koçhisarlı Mehmed Efendi tarafından imal edilmişti⁸⁹⁷. Dokumalara ek olarak kuşak, arma ve torba gibi bazı levâzım Koçhisar nâhiyesinden satın alınırdı⁸⁹⁸. Kumaşlar elbise yapımı yanında deniz silâh-endâzlarına verilen boyundan asmalı bez erzak çantaları üretiminde de kullanılmaktaydı⁸⁹⁹.

Elbise hususundaki toplu alım anlaşmaları tayına ilişkin hesaplarda olduğu gibi, o nefer başına hesaplanan elbise usulüne bağlı olarak gerçekleştirilmekteydi. 1877 yılında bir nefere 20 kuruş aylık verilirken, kışlık elbiseleri de bir senede iki defa verilmek üzere hesaplanmaktaydı. 1877 yılında neferin elbise hakkına ilişkin miktarlar belirlendiğinde yazlık ve kışlık elbise istihkakı olarak detaylandırılmıştı⁹⁰⁰. Buna göre kışlık elbiseler; bir adet fes, bir adet abadan boy kaput, bir adet abadan mintan, bir adet abadan yelek, bir adet şayaktan pantolon, bir adet kirpastan gömlek, bir adet kirpastan don, bir adet abadan kısa kaput ve bir çift labican(?) idi. Yazlık olarak da bir adet kirpastan mintan, bir adet kirpastan pantolon, bir adet kirpastan yelek ve bir çift labican (?) verilmekteydi. Her birimde sorumlu idare nefer ölçülerini tedarik eder ve elbiseler rûz-i Kâsım ve rûz-i Hızırda teslim edilirdi.

Dikimevinde yapılan üretime ek olarak hariçten satın alma veya sözleşme yapılan müteahhitler aracılığıyla tedarik yöntemi uygulanmaya devam etti. Tersâne tarafından satın alınan ve elbise ambarında bulunan bu Bahriye elbiseleri arasında yeni icat fes, adi fes, fanila yorgan, astarlık, kaputluk, pantolonluk ve gömleklilik kullanımı için mavi renk kaba ve ince çuka, gömleklilik ince fanila, siyah ve mavi zâbitân çukası gibi hazır ya da ara mamul malzemelerden oluşmaktaydı⁹⁰¹.

1876 yılında Terzi Nikola'ya yaptırılan elbiselere ilişkin hazırlanan açıklamalarda görüldüğü üzere yapılacak elbisenin adet ya da takım başı fiyatı yazılırken ürün hakkında detaylı kumaş bilgileri bulunmaktaydı. Arşivde aynı müteahhitten çok kere alınan

⁸⁹⁷ BOA, DH. MUİ., Dosya No: 24, Gömlek No: 12.

⁸⁹⁸ BOA, BEO, Dosya No: 3716, Gömlek No: 278675.

⁸⁹⁹ DTA, Tersane, Dosya No: 956, Sayfa No: 30.

⁹⁰⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 109, Sayfa No: 2.

⁹⁰¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 636, Sayfa No: 38,41,43.

elbiseye ilişkin listeler bulunmakla birlikte içlerinden biri aşağıdaki şekilde örneklendirilebilir⁹⁰²:

Terzi Nikola ma‘rifetiyle i‘mâli kararlaştırılan elbiseye dâir

Bunların yalnız çukasıyla düğmesi elbise anbarından verilip kusûr harcı müteahhid-i mûmâ-ileyhe âid olacaktır. Ma‘iyyet-i aliyye-i hazret-i şehriyârî ve makâm-ı vâlâ-yı Kapudânî emir çavuşları için çukadan setrî ma‘a elyafı(?) 1 takım 80 kuruş	Bunların yalnız ipliği müteahhid-i mûmâ-ileyhe âid olup kusur harcı elbise anbarından verilecektir. Bahriye Şeşhâneci Alayı efrâdı için kaba çukadan setrî ma‘a elyafı(?) 1 takım 18 kuruş	Bu dahi Bahriye neferâtı için devrik yakalı kaba çukadan gömlek 1 aded 4 kuruş	Bu dahi Bahriye neferâtı için göğsü devrik kaba çukadan nîmten 1 aded 8 kuruş
Bu dahi Kaba çuka astarlı kapaklı pantolon 1 aded 5 kuruş, 10 para	Bu dahi Şükkerî bezden kapaklı pantolon 1 aded 4 kuruş, 10 para	Bu dahi Şükkerî bezden devrik yakalı gömlek 1 aded 3 kuruş	
Bu dahi Laciverd şeytan bezinden devrik yakalı gömlek 1 aded 3 kuruş		Bu dahi Kalın Amerikan bezinden kamisle(?) 1 aded 5 kuruş	

Yukarıda bahsi geçen dokuz kalem elbisenin zamanında tamamlanıp elbise ambarına teslim edilmesi istenmişti. Tamamının biçimli ve sağlam dikişli olması, ambara girmeden evvel Muâyene Komisyonu ve elbise memurları tarafından incelenip onaylanması, aksi durum olursa reddi ve yeniden imalinin talep edilmesi sözleşmenin unsurlarındandı. Sözleşme Bahriye Meclisinde mazbata ile ifade olunmuş, bahsi geçen meclis tarafından sözleşmesi yazılmış ve muhasebeye ilmühaberi verilmişti.

Mali yapıdaki aksamaların elbise tedarikinde de neden olduğu problemler kısa zamanda kendini göstermişti. 1889 yılında tedarik sağlayan Müteahhit Vasil Kiyadi’ye alacakları ödenmemiş olduğundan müteahhit uzun süre alacağına ilişkin ödeme talep etmişti⁹⁰³. 1903 yılında Bahriye askerinin elbise müteahhidi Mişon Efendi’ydi ve onun da ödemelerinin düzenli yapılamadığı görülmektedir⁹⁰⁴. Mukavele ihlalleri yalnızca

⁹⁰² DTA, Muhasebe, Dosya No: 681, Sayfa No: 10.

⁹⁰³ BOA, ŞD., Dosya No: 2934 Gömlek No: 45.

⁹⁰⁴ BOA, BEO, Dosya No: 2142 Gömlek No: 160620.

Nezâret tarafından yapılmamaktaydı. Yazlık elbiselerin yerli kirpastan imali için Sarıyan Mardiros Efendi'ye ihâle verilip teslimatın beklendiği 1912 yılında müteahhidin elbise teslimini yapamamış olmasından ötürü mukavele şartlarına bağlı olarak kumaşın muadili aranmak zorunda kalınmıştı. Fakat yerli kirpas olmadığından İngiliz kirpası bulunmuş ve yine mukaveleye göre fark fiyatının müteahhide ait olmak üzere ödenmesi kararlaştırılmıştı. Fakat müteahhit bu durumda fabrikasını kapatmak zorunda kalacağına binaen ve savaşı neden göstererek bunun mücbir sebep olduğunu beyan etmiş ve farkı ödemek istememiş olup bu kapsamda mukavele şartlarının esnetilmesini talep etmişti. Bu talebe olumlu yaklaşmadığı görülmüş olup zaten mukavele imzalandığında savaş halinde olunmasından dolayı haklı mücbir sebep olarak görülmediği anlaşılmaktadır⁹⁰⁵. Savaşların sürdüğü bu yılda da ihtiyaçların tedariki üzerine çabalar devam etmekteydi. Bu ikmal malzemesi temininde de gayrimüslim tebaanın kullanıldığı görülmektedir. Fakat özellikle belirtmelidir ki, Bahriye askerlerine verilen çorap ve benzer diğer kıyafetin özellikte ithal edilmeyip Osmanlı Devleti'nde üretilenlerden tedarik edilmesi tercih edilmişti. Şayet istenilen malzeme yurtiçinde bulunamazsa dışarıdan tedarike gidilebilirdi. Zira Bahriye erleri için ihtiyaç duyulan fanilanın bir süre Londra'dan tedarik edildiği görülmektedir⁹⁰⁶.

Elbise yanında kundura veya kösele temini de hem dahilde mevcut imkânlar hem de hariçten müteahhitler üzerinden gerçekleştirilmekteydi. 1846 yılında alınan bir kararla deniz erlerine her sene üç çift kundura verildiğinden dolayı üretimin yeterli gelmediği düşünülebilir. Fakat kısa süre içerisinde kundura yerine galoş verilmeye başladığı görülmektedir⁹⁰⁷. Kundura üretiminde Bahriye erlerinin de müdahil olduğu bir üretim sistemi kurulmuştu. 1879 yılında Bahriye erleri tarafından dikimhâne içinde kunduralar üretilmiş ve dağıtımına hazır şekilde elbise ambarına teslim edilmişti⁹⁰⁸. Yurt dışından alınan çeşitli makinalarla güçlendirilen Dikimevinde yıldan yıla farklı miktarlarda ve farklı maliyetlerle üretilen elbise ve kundurular, 1900 yılında Paris sergisinde dahi sergilenmişti⁹⁰⁹. Dağıtılan ayakkabıların maliyetini düşürmek ve kullanım sürelerini uzatmak için minimum kullanım sürelerinin belirlendiği görülmektedir. Bazen bir yıl

⁹⁰⁵ BOA, ŞD., Dosya No: 18 Gömlek No: 24.

⁹⁰⁶ BOA, MV., Dosya No: 139 Gömlek No: 55; DTA, Muhasebe, Dosya No: 1035, Sayfa No: 131.

⁹⁰⁷ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 5, Sayfa No: 38.

⁹⁰⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 713, Sayfa No: 8.

⁹⁰⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 588, Sayfa No: 91A.

içinde sınırlı sayıda ayakkabı teslimatı şeklinde bazen de altı aydan önce yenisinin verilmeyeceğinin bildirilmesi şeklinde planlanmıştı.

Yıllar içinde personelin elbise istihkakları değişim gösterdi. Elimizde bulunan bir arşiv belgesinde Efrâd-ı Cedîde Komisyonunda mevcut eratın 1910 yılına ait elbise istihkakı şu şekildeydi⁹¹⁰: bir senede bir adet fes ve püskülü, üç senede bir adet kaba çukadan kaput, bir senede birer adet olmak üzere kaba çukadan gömlek, alkı (?) ve mintan, bir senede iki adet kirpastan gömlek ve alkı (?), bir senede bir adet yün kuşak, bir senede bir adet fanila gömlek, bir senede üçer adet Amerikan don ve gömlek, bir senede iki çift yün çorap ve iki çift kundura.

Giyecelerden ayrı olarak bu başlık altında dikkate alınacak diğer ikmal malzemesi yedek parça, hammadde ve teçhizattır. Gemiler için ihtiyaç duyulan bu malzemeler öncelikle Tersâne-i Âmire depolarından sorumlu kişinin haberi olmadan verilmezdi; eğer demirbaş statüsünde bir malzeme ise eskisi ambara verilmeden yenisi temin edilmezdi ve özellikle bu kapsamda gereksiz tüketim ve israf olmaması için sorumlulardan özen beklenirdi⁹¹¹. Gemi kamaralarında kullanan her türlü malzeme ve mefruşatın düzenli, tertipli ve uzun ömürlü kullanımı sorumlu kişiden istenir, aksi halde bedeli ona tanzim edilirdi⁹¹². Tersânede bahsi geçen ambarlardan biri gayri mamul ambarıdır. Buraya alınan çok çeşitli malzemeler vardı. Anlaşıldığı kadar ve tahmin edildiği haliyle malzeme çeşitlerinin isimlendirilmiş ve stok numaraları ile listelenmiş bir halde olduğu düşünülmemektedir. O nedenle, arşiv çalışmaları sırasında karşılaşılan malzemeler ile örneklendirme yapılacaktır. Kendir bu depoda tutulan malzemelerden biriydi ve çok çeşitli yerlerden temin edilirdi. 1895 yılında Ünye kazası aşar malından tedarik edilen ham kendir liman reisi vasıtasıyla gönderilmiş, bedeli ise Bahriye Hazinesinden ödenmek üzere hesaplanmıştı⁹¹³. Çoğu hammadde de olduğu gibi özellikle savaş dönemlerinde kendir ihracatının yasaklandığı görülmektedir.

Elektrikle aydınlatmanın başladığı 1894 yılına kadar hava gazı kullanılırdı⁹¹⁴; o nedenle sürekli ihtiyaç duyulan bir malzemeydi. Gemilerde kandil memurları bulunur, bu memurlar her akşam nöbetçi subaylarla kandilleri kontrolden geçirip yakar ve kandillerin

⁹¹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2201, Sayfa No: 40.

⁹¹¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 11.

⁹¹² A.g.e., s. 11.

⁹¹³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1396, Sayfa No: 126.

⁹¹⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 222, Sayfa No: 167A.

kendiliğinden kırılmadığı durumlarda kıran kişi ya da nöbetçi subaydan tanzim edilirdi⁹¹⁵. Malzemeye karşı kötü kullanımı engelleyici bu kuralların Nezâret içinde sıklıkla kullanıldığını vurgulamakta fayda vardır. Bu kuralların israfı engellediği gibi sınırlı maddi imkânın uygun şekilde kullanılmasına yönelik amaçlar taşıdığı da değerlendirilmektedir. Zamanla gemilere fenerler verilmeye başlandı. 1903 yılında Selanik Komodorluğuna bölgede bulunan gemilere teslim edilmek üzere 200 adet fener verilmiş fakat tamamı ancak Necm-i Şevket Zırhlısına yeterli geldiğinden diğer gemilere verilememişti. Bu nedenle bölgede bulunan diğer gemilere de verilmek üzere daha fazla fener talep edilmişti⁹¹⁶. Gemilerin yine güvenlik sebebiyle kullandığı fişekler, zırhlı gemilere veriliyordu. Fişeklerin mermileri her altı yılda bir muayene ediliyor ve sadece gerektiğinde yenileniyordu⁹¹⁷. Bu malzemelerin tedarikinin Londra'dan ve Tophâne-i Âmireden sağlandığı anlaşılmaktadır.

Gemilerin gerektiğinde ve zaman kaybetmeksizin eksiksiz teçhiz olunabilmesi için arma ve diğer eşyaların gereken mahallerde muntazam bir şekilde depolanması ve muhafaza edilmesi gerekiyordu. Ayrıca, zırhlı ve ahşap gemilerin donatılması hususu Şûrâ-yı Bahriye tarafından atanan bir komisyon tarafından tetkik ve müzakere edilip talimat haline getiriliyordu⁹¹⁸.

Donanımda ihtiyaç duyulan bir başka grup teçhizat malzemesi yelken ve halatlardır. 19. yüzyılda aktif olarak çalışan Riştehânede (iplikhâne) bulunan makinalar, yelkenler ile halatların imalinde kullanılmıştır. Abdülaziz dönemi itibarıyla kurulan yeni iplikhâne fabrikası için Avrupa'dan makinalar getirtilmiş, bu makinaları kurup işletecek bir İngiliz mütehassis istihdam edilmişti. Her ne kadar istihdam edilen İngiliz ustalar varsa da iç üretimin yeterli gelmediği görülmektedir; zira dış alım devam etmişti⁹¹⁹. Ayrıca gemilerde çelik halatlara da ihtiyaç duyulmaktaydı. Gemi bordalarına gerilen çelik tel halatlara ilişkin ihtiyacın belirlenip İmâlât Komisyonuna sevk edildiği görülmektedir⁹²⁰. Çelik halatlara ilişkin satın almaların İngiltere'den gerçekleştiği görülmektedir.

⁹¹⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Bahriye Nizamnâmesi (1849), s. 12-13.

⁹¹⁶ DTA, Komodorluk, Dosya No: 19, Sayfa No: 67.

⁹¹⁷ DTA, Şûrâ-yı Bahriye, Dosya No: 109, Sayfa No: 107A.

⁹¹⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 508, Sayfa No: 107.

⁹¹⁹ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 173.

⁹²⁰ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 13, Sayfa No: 127.

1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'ne göre “Donanma, Bahriye Mektebi, Birinci Alay, Amele Zindanı, Riştehâne ve fabrikalarda îmalât ve inşaat faaliyetlerinin tamamının günlük emirleri, görevliler tarafından yazılıp onaylanarak Bahriye Ferikine havâle ... buradan jurnal çavuşları vâsıtasıyla Kaptan Paşa'ya takdim ...”⁹²¹ edilmesi istenirdi. Riştehânede üretilen halat ve kumaşlar doğrudan ilgili mağaza ve ambarlara teslim edilir, liman kaleminden bir muhasebeci gelir gider hesabını tutarak hammaddeyi yapılan imalatı ölçerdi. Yapılan bu hesaplar Liman Reisi, Riştehâne Nâzırı ve Bahriye Muhasebecisi tarafından kontrol edilirdi ⁹²² . Riştehânede ihtiyaç duyulan su ise İstanbul'dan gelen kırk çeşme suyundan sağlanırdı⁹²³.

Her hâlükârda gemilerde ihtiyaç duyulan malzemelerin talebi gemi komutanı tarafından öncelikle komodora, komodorun olmadığı durumlarda doğrudan Nezârete yapılırdı⁹²⁴. İhtiyaç duyulan malzemeler mektup ya da telgraf kullanılarak Nezârete bildirilirdi. İhtiyaca göre depo ve ambarda bulunan malzemeler uygun görülen gemi aracılığıyla gönderilirken, olmayan malzemeler dahilden ya da hariçten sipariş edilirdi. Bir önceki bölümde ifade edildiği gibi, Tersânede yeni fabrikalar devreye girdiğinde hariçten temin miktarları değişir ve dönem dönem yerli imalata dönülürdü. 1909 yılında Tersânede kurşun boru fabrikası üretim yapmakta olduğundan⁹²⁵, Bahriyede ihtiyaç duyulan boruların dışardan teminine önemli bir ikâme yaratılmıştı. Yine de teknoloji gerektiren ya da makina parçalarına ilişkin malzemelerin çoğu dışarıdan temin edilmeye devam etti. Malzeme talebinden ayrı hizmet talebinin yapıldığını da görmekteyiz. 1911 yılında ihtiyaç duyulan bir motorun sigortalananarak gönderilmesi bölge komodoru tarafından özellikle talep edilmişti⁹²⁶.

Gemi taleplerine ilişkin örneklerle devam etmek gerekirse burada iki gemi örneği verilmiştir. Bunlardan biri kazan muslukları dolayısıyla hareketten sakıt kalmış Boyana Gölü'nde görevli bir gemidir. Geminin ihtiyaç duyduğu kazan muslukları sağlanmış olmasına rağmen satın alınan musluklardan birinin arızalı çıkması nedeniyle kazanlar çalıştırılamamıştı. Bu durumda İşkodra Komodorluğunun bozuk musluğu Nezârete iâdesi

⁹²¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 31.

⁹²² A.g.e., s. 47.

⁹²³ DTA: Muhasebe, Dosya No: 608, Sayfa No: 9.

⁹²⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 22.

⁹²⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2251, Sayfa No: 50.

⁹²⁶ BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 629, Gömlek No: 74.

ve yenisini talebi söz konusu oldu⁹²⁷. Bir başka örnekte ise Mecidiye Kruvazörü kazanları için parça sipariş edilmiş ve bu parçanın tedariki uzun süre bekletilmişti. 1909 yılının Eylül ayında Marmaris'te bulunan Donanma Komutanı Ferik Gambel Paşa, Mecidiye Kruvazörü kazanları için istenen bu malzemenin durumunu sorgulamış ve malzemelerin kontrat imzacıları tarafından teslim edildiyse derhal İzmir'e gönderilmesini talep etmişti. Fakat malzemenin sipariş edilmesine rağmen hâlâ ana depolara teslim edilmediği bildirilmişti⁹²⁸. Paşa, Bahriye Nezâreti ile yaptığı bu yazışmalarda parçaların hazır edilir edilmez demir yolu ya da Tîr-i Müjgan gemisiyle derhal İzmir'e gönderilmesini istemişti. Görüldüğü üzere tedarik sisteminde merkeziyetçi yapı korunmuş; her iki örnekte de parçaların beklendiğinden sorun mahalli imkânlarla çözülememişti.

Jurnal defterlerine gemi demirbaşlarının not alındığı gibi, diğer gemilere verilen ekipman ve malzemeler de not alınır⁹²⁹. Örneğin kaptanlara zimmetlenen anahtar ve takımlar bu parçalardan sayılabilir. Gemide değişimi gereken bir parçanın eskisi geri teslim edilmedikçe yenisini temin etmek mümkün değildi. Böylece parça zayıtının önüne geçilirdi. Ayrıca jurnallerde de izlenebildiği gibi, gemilerde insan gücü ve ekipman paylaşımı, çeşitli yasaklara rağmen sıklıkla gerçekleşirdi. Aslında kaynakları kıt bir deniz gücü için bu tarz yardımlaşmalar anlık ve yerinde çözümler yaratmada önemlidir.

Bu ikmal malzemelerine ilişkin faaliyetlerin geneline bakıldığında cevap aranması gereken esas soru, gemilerin ve bu gemiler üzerindeki teçhizatın yeteri kadar korunup korunmadığıdır. Özellikle alınan kararlar bu korumacılığın sağlanması gayesini taşısa da uygulama kısmının başarılı olmadığı görülmektedir. Bu çalışmada açıklanmış olan komutanların veya ilgili komisyonların raporları, maaş alamayan personelin çalıştığı geminin parçalarını satması, gıda malzemelerinde suiistimallerin yapılması, eşya ve malzemenin onarımlarının süreklilik arz etmemesi uygulamanın başarısızlığı için birer kanıt niteliği taşımaktadır.

3.1.3. Yakıt ve Yağ

Hızın önem kazandığı bu dönem en az yakıtle en çok mil kat edecek gemilerin teknolojisini önemli kıldı. 1860 yılı sonrası her yeni yıl, bir önceki yıldan farklılaşan gemilerin gelişimine sahne oldu. Kısa zaman içinde gelişen bu gemi tipleri, lojistik

⁹²⁷ BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 340, Gömlek No: 117.

⁹²⁸ DTA, Ön Tasnif, Dosya No: 70, Sayfa No: 1385-2388.

⁹²⁹ DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnal; Songur, a.g.m, bkz.

konusunu çok daha önemli seviyelere taşıdı. Artık hareket mekanizmasının bel kemiği olan kömür, özellikle kükürt ve kül oranları bakımından kaliteli kömür, motor ve kazan sistemleriyle donatılmış gemilerde en önemli ihtiyaç haline geldi. Bu nedenle muhtelif yerlerde kömür istif edilmesi için satın alma faaliyetlerine girişilmesi, böylece uygun fiyatlardan tedarik edilmesi önemli bir gereklilik ve teferruatlı bir süreç halini aldı. Filolara kömür sağlama işinin dönemin en büyük lojistik problemi ve tam anlamıyla bir baş ağrısı olması, bu işin birçok aktörle ve süreçle ilişkili olmasından kaynaklanmaktaydı⁹³⁰.

Tersâne-i Âmire ile Osmanlı sahillerinde kömür ambarları kurmak ve bu kömür ambarlarında gemiler için sürekli kömür bulundurmak bir zorunluluk oldu. Bu nedenle Osmanlı bahri yönetimi, 1860'lı yılların ortası itibarıyla, kömür gemilerinden ve tüccar mağazalarından bağımsız olarak kömür ambarlarının etkin bir şekilde tesisi ve sürekli şekilde sayısının artırılması için çalışmaya başladı. Bu kapsamda bakıldığında bazı mahallerde kömür için depo inşa edilmiş, bazı mahallerde yerel halktan binalar kiralanmış ve bazı mahallerde ise kömür açık alanda bırakılmıştı. Depo inşaları, altyapı ve inşaat başlığının altında detaylı olarak anlatılmıştır. Akdeniz filosu merkezi olan Rodos'ta bir mağaza kiralanması⁹³¹ yerel halktan yapılan kiralama usulüne örnek teşkil etmektedir. Diğer taraftan açık alanda bırakılan pek çok kömürün de zayi olduğuna ilişkin örnekler tespit edilmiştir. Her hâlükârda modern donanmanın kömüre duyduğu ihtiyaç, bir dizi faaliyeti gerektirmişti. Bunlar; kömür depoların inşası ve aynı zamanda kömür arayışlarının artması sürecinden başlayarak bütçede önemli payı olan kömür satın alımının mali programı, kömür naklinin planlanması, ilgili nakliyatı yapacak gemilerin görevlendirilmesi ve aynı zamanda bu kömürün alış iskelesinde yüklenmesi ile varış iskelesinde boşaltılmasıyla ilişkili faaliyetler bütünüydü.

Osmanlı'da kömürün bulunuş süreci, 1829 senesi ve Uzun Mehmed ile ilişkilendirilmektedir. Fakat madenin Devlet tarafından etkin bir şekilde işlenmesi 1848 yılını bulmuştu. Dolayısıyla Osmanlı vapurları için kömür ithalatı ya da iç piyasalardan karşılanması daha ilk vapurun gelişiyi başlamıştı. Bunu kontrol altında tutmak için ise Birleşik Krallık'tan maden kömürü ithal eden her kim olursa olsun uzun süre makbuzlarını Bahriye Meclisine bildirmek zorundaydı. Ereğli kömür havzasının yönetimi

⁹³⁰ Gray, a.g.e., s. 95.

⁹³¹ Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, s. 180.

Ereğli’de bulunan maden kömürü yataklarının yönetimi, burada kömürün bulunmasından itibaren çok farklı kurumlar tarafından gerçekleştirilmişti. Darphâne-i Âmire Nezâreti Dönemi, Hâzine-i Hassa Dönemi (1848 itibarıyla), Bahriye Nezâreti Dönemi (1867 itibarıyla olup ilk hukuki düzenlemenin yapıldığı dönemdir), Ereğli Şirketi Dönemi, Ticâret ve Nâfia Nezâreti Dönemi (Ereğli Mâdeni Nâzırlığı yerine Müdürlüğü), Orman ve Maâdin ve Zirâat Nezâreti Dönemi, Ticâret ve Zirâat Nezâreti Dönemi gibi devirler içerisinde birbirinden farklı yönetim, idari yapı ve kurallar esasında yönetilmişti⁹³². Hâzine-i Hassa döneminde Sultan Abdülmecid, Osmanlı döneminin sonuna kadar geçerli olacak iki kural koymuştu: Madenler vakıf olacak ve çıkarılan kömür belirli bir fiyat üzerinden devlete satılacaktı⁹³³. Aşağıda fotoğrafı bulunan Kozlu, havzanın en önemli üretim merkeziydi ve bu işlerliği nedeniyle Nezâret tarafından yapılan demiryolları bulunmaktaydı. Aynı zamanda tuğla ve terakota fabrikası da burada işletilmekteydi⁹³⁴.



Fotoğraf 4- Ereğli, Kozlu



Fotoğraf 5- Ereğli’de Köprü



Fotoğraf 6- Ereğli’de Terakota Fabrikası



Fotoğraf 7- Ereğli’de Tuğla Fabrikası

⁹³² İsa Tak, *Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri*, (Doktora Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001, bkz.

⁹³³ A.g.e., s. 174.

⁹³⁴ Bu konudaki fotoğraflar için bkz.: BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 22, s. 25, s. 27, s. 24, s. 23.



Fotoğraf 8- Ereğli’de Ocak

1865 yılında Fevâid-i Osmaniye Kumpanyası emrinde⁹³⁵ bulunan Ereğli Mâden-i Hümâyunu, 1908 yılına kadar olmak üzere padişah tarafından Kaptanıderyâ Ahmed Vesim Paşa yönetimine yani Bahriyeye devredilmişti⁹³⁶. Bu nedenle, 1865 yılı mayıs ayı itibarıyla Fevâid-i Osmaniye Vapurlarıyla kömür madenleri, Hâzine-i Hâssa-i Şâhâne adına Tersâne-i Âmire tarafından idare edilmesi kararlaştırıldıktan sonra Âgâh Efendi müdürlükten azledilmişti⁹³⁷. Ahmed Vesim Paşa göreve 1865 yılında bölge ile ilgili bir rapor hazırlatarak başlamıştı. Yönetimin ilk yıllarında ise Dilâver Paşa Ereğli Kaymakamı ve Ereğli Maâdin Nâzirliği görevlerine atanmış olup buranın yönetimi, Bahriye askerlerinin ve havzada çalışan işçilerin çalışma şartları ve işçi sağlığı gibi konuları kapsayan Dilâver Paşa Nizamnâmesi’ni 1867 yılında hazırlamıştı. Farklı yıllarda yenilenerek oluşturulan Mâden Nizamnâmesi devlete ait bölgelerde çıkarılabilecek madenlerin işletilebilmesi hususu, ihâlelere katılma, madenlerde güvenlik gibi konular dikkate alınarak sürekli yenilenmiş ve bu kapsamda görülen eksiklikler giderilmeye

⁹³⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 534, Sayfa No: A-16.

⁹³⁶ Cevat Ülkeul, *Taş Kömürü Havzasında Bahriye Nezareti Yönetimi (1865-1908) ve Dilaver Paşa Nizamnamesi*, İstanbul: Boyut Yayın, 2019, s. 35, 50.

⁹³⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 45, Sayfa No: 48A.

çalışılmıştı. 1867 yılında yürürlüğe giren Dilâver Paşa Nizamnâmesi, yani Ereğli Kömür Mâden-i Hümâyunu İdâresi Nizamnâmesi, Ereğli’de kömürün çıkarılması, madenin işletilmesi ile çalışma prensiplerinin düzenlenmesini içermektedir. Bu nizamnâme yüz madde ve sırasıyla, Numune Taharri ve Ruhsat Tezkiresi Nizâmı, Ocaklardan Harmanlara ve İskelelere Olan Tarafın Nizâmı, İnşaat-ı Ebniyye Nizâmı, Ocaklara Lazım Olan Sütun ve Sütun Keşan Nizâmı, Tertib ve İstihdam-ı Amele Nizâmı, Vezâif-i Yazıcı ve Kantarcı ve Kabul-ı Şayan-ı Kömürün Cesameti, Ocaklar ile Hukuk ve Vezâif-i Mâdenciyan Nizâmı, Vezâif-i Memûriyet Nizâmı, olmak üzere yedi fasıldan oluşmaktaydı. Buradan çıkarılan kömür Osmanlı Bahriyesinde ihtiyaç duyulan kömürü karşılama amacı taşıdığından tesislerin işletilmesi hususu büyük oranda Bahriye Nezâretini ilgilendirmektedir.

Ereğli kömür madenlerinin idaresi 1867 yılında Bahriye Nezâreti kurulduktan sonra Hazine yerine Nezâret tarafına havale edilmişti⁹³⁸. Tesisler o zamana kadar çeşitli nedenlerle düzenli bir yönetim altında idare olunmadığından gemiler tarafından kullanılan kömür her zaman pahalıya mal olmuştu. 1867 yılı ve sonrasında kömürün idaresi Bahriye Meclisi tarafından yapılmışsa da üretim yönetiminde Fransızlar aktif bir rol almış ve zor şartlar altında hem askeri hem ticari gemilerin ihtiyaçları buradan temin edilmişti. Ereğli kömür madenleri, 1876 yılında Hâzine-i Hassa Nezâretine devredilen Ereğli Mâden-i Hümâyun hakkında çıkan irâdeden sonra naklin muhasebesi ve devir teslimi için Bahriye Meclisi azalarından bir mirlivâ gönderilmiş ve görev talimatı hazırlanmıştı⁹³⁹. Ereğli Mâden-i Hümâyun Nezâreti, Bahriye Nezâretine bağlı olarak 1908 yılına kadar görevini ifâ etmiş, 1909 yılında ise Nâfia Nezâretine bağlanarak Ereğli Mâdenleri Müdürlüğü adını almıştı. Maden işleme şirketlerinden Dâire-i Bahriyeye belirli meblağda ve tonajda kömür satması beklenirdi. Fakat Bahriyenin ödemesini düzenli yaptığı söylenemezdi. Yükleme işinin uygun bir şekilde devam edebilmesi için Bahriye Nezâreti, bölgeye demir yolu, liman ve liman içi hizmet gemileri olan römorkör yatırımı da yapmıştı.

Yönetimin Bahriyede olduğu dönemde çeşitli iş raporları tutulmaya devam etti. 1898 yılında Ereğli maden yataklarının yabancılara ihâle edilmeyip ıslahatların yapılması

⁹³⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 68, Sayfa No: 67.

⁹³⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 237, Sayfa No: 64.

suretiyle milli olarak işletilmesi kararlaştırılmış tetkiki için ise bir ferik ve bir subay görevlendirilmişti⁹⁴⁰.

O dönemde yılda 40.000 tondan fazla kömür üretemeyen Ereğli, mevcut ihtiyacı karşılayamadığından kömür ithalatı devam etmişti⁹⁴¹. Kömür ithalatında ise en önemli bölge diğer tüm ülkeler için de olduğu gibi Birleşik Krallık idi. Zira Newcastle ve Cardiff kömürleri yanma kabiliyeti nedeniyle oldukça kaliteli sayılmakla birlikte arşiv belgelerinde en çok adı geçen ithal kömür çeşidiydi. Birleşik Krallık kendi donanması için 1847 ile 1879 yılları arasında en azından yirmi bir adet test yaparak birçok ulusal kömür ocağı denemiş aynı zamanda dünyanın çeşitli bölgelerindeki kömürleri de test ettirmişti⁹⁴². 1870’li yıllar itibarıyla dünyaca kabul gören en iyi kömüre sahip olan Birleşik Krallık, ticari acentelerinin sahip olduğu kömür depoları ve düzensiz hat taşımacılığı (tramp) gemileriyle dünyanın belirli bölgesinde kömür ihracatında monopol konuma gelmişti. Yine de temkinli yaklaşarak elindeki kömür miktarı kendi donanmasına yeter seviyede ise kömür ihraç ederdi⁹⁴³.

Osmanlı Devleti, Birleşik Krallık’ın monopol bölgesinin içerisindeydi. Ereğli Mâden-i Hümâyûn orta halli işlettirildiği halde, 1883 yılına gelindiğinde her sene 2.000.000 ila 2.500.000 kantar kömür üretilmekteydi⁹⁴⁴. Ereğli dışında bazı yerlerde de kömür bulunduğu oluyordu. 1856 yılında Girit’te Akyron maden kömürü bulunmuştu. 1870 yılında Gelibolu ve Marmara sahillerinde kömür ve demir madenleri üzerine yazışmalar olmuştu⁹⁴⁵. 1872 yılında yapılan keşiflerden biri Cizre ile Zaho arasında gerçekleşmişti. Keşfedilen bu kömürün numuneleri vapur ocaklarında kullanılmış ve kaliteli olduğu anlaşıldıktan sonra Bâbiâlî, bu kömürün Basra’da bulunan tersâne, fabrika ve vapurlarda kullanılarak kömür ithalatının azalması için gereken önlemlerin alınmasını istemişti⁹⁴⁶. 1882 yılında Selanik İskelesine dört saat mesafede Kutreyn adı verilen bir bölgede de maden kömürü bulunmuştu⁹⁴⁷. 1900 yılında Ereğli Mâden-i Hümâyûnu Nezâretinden Bahriye Nezâretine gönderilen yazışmada, kok ocakları inşası ve kok kömürü imalatı hakkında verilen bilgiye göre Kilimli mevkinde dört tane kok fırınından

⁹⁴⁰ BOA, İ. MMS., Dosya No: 134, Gömlek No: 5738.

⁹⁴¹ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 20.

⁹⁴² Gray, a.g.e., s. 96.

⁹⁴³ A.g.e., s. 179.

⁹⁴⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 387, Sayfa No: 29.

⁹⁴⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 118, Sayfa No: 16; Dosya No: 100, Sayfa No: 94.

⁹⁴⁶ Korkmaz, a.g.e., s. 110.

⁹⁴⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 383, Sayfa No: 12-15-68.

bahsedilmişti. Fakat tozun kok imali için kaliteli olmadığından hareketle ocaklar terk edilmişti. Kömür bu dönemde pahalı olduğu için tozun madencilerden satın alınmasıyla kok pahalıya üretileceğinden ve eldeki tozun kaliteli olmadığından hareketle uygun bir bölgede yeni bir ocak oluşturulması düşünülmüştü. Fakat işçi yevmiyeleri ve diğer masraflar için bir sermayeye ihtiyaç vardı⁹⁴⁸.

Burada bahsi geçen keşiflerin sonuçları hakkında bilgiye ulaşamamıştır. Fakat 1908 yılında Adana vilâyeti Kelendire yakınlarında bulunan Babadil sahilinde zengin bir kömür madeni bulunmuş bu kapsamda doğrudan doğruya Bahriye Nâzırı ile Başkâtip arasında bir yazışma geçmiştir. Zira bölgede Osmanlı ecnebilerinin ruhsat almak üzere çalışmalara giriştiği Kelendire Liman Reisi tarafından Dersaâdet Liman Dâiresine bildirilmiş ve oradan da nâzırlığa havale edilmişti. Nâzır, tezkiresine kömürün tahlil raporu⁹⁴⁹ ile bölge haritasını ekleyerek burayı Osmanlı'nın hem ticari hem de askeri gemilerinin kömür ikmali hususundaki sıkıntılı durumuna bir çıkış yolu olarak göstermişti⁹⁵⁰. Hem gemiler için hem de bölgede bir tersâne açılması durumunda kömürün kolaylıkla ve ucuz yolla tedariki sağlanacağı için bu kömürün teknik değerlendirmesini yapacak bir ekibin gönderilmesi ve bu ekibe kolaylık sağlanması ile başkaca kimseye ruhsat verilmemesinin özellikle talep edildiği görülmektedir. Bu doğrudan tezkirede nâzır Bâbîâlîye emir verilirken kendisine de malumat verilmesini istemişti. Tezkireye karşılık olarak Başkâtibin, nâzırın taleplerini onayladığı görülmektedir. Böylece Hâzine-i Hassadan tâyin edilecek bir memur, Bahriyeden yollanacak teknik memurlar ve Ereğli Mâden-i Hümayundan istenilen sayıda amelenin alınarak ve tamamına bir vapur tahsis edilerek gerekli işlere bir hafta içinde başlanması uygun bulunmuştu. Böylece yeter miktarda kömür Dersaâdet'e getirilecek, vapur ve fabrikalarda tecrübe edilecek, kalite derecesi ve İngiliz kömürüne karşı durumunun ne olduğu test edilecekti. Tüm bu gelişmelere rağmen Ereğli, iç tedarikte ana tedarik merkezi olarak kalırken buradaki üretimin ihtiyacı karşılamaması dolayısıyla ithalat sürekli şekilde devam etmişti. Bu durum Ereğli'den çıkan kömürün test edilmediği anlamını

⁹⁴⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 3, Sayfa No: 21.

⁹⁴⁹ Kimyahânenen çıkan bu tahlil raporunda kül, karbon ve gaz oranları ölçülmüş, kömürün Bituminous tâbir edilen ikinci kalite kömür olduğu tespit edilmiş, fakat bölgede kömür çıkarma mahali derinleştikçe kömürün daha kaliteli olabileceği vurgusu yapılmıştır. Numune olarak gönderilmiş olan kömürün buhar elde etme gücü de ölçülmüş olup 6,38 olarak bulunmuştur. Bu kömürden daha adi kömürlerin farklı mahallerde kullanıldığı da belirtildiği bu rapor Kimyâhane memuru deniz formeni binbaşısı ile muavini olan kolağası subaylar tarafından yazılıp mühür altına alınmıştır.

⁹⁵⁰ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 177, Sayfa No: 83, 85, 86.

Gemiler İstanbul'dan ayrılırken zahire ve su gibi ihtiyaçları yanında kömür ihtiyaçlarını da Tersânede bulunan kömür ambarından karşılardı. Tersâne-i Âmirede bulunan kömür ambarı kömür hareketlerinin aylık olarak kaydedildiği defterlere sahipti. Kömürün hangi miktarda, hangi kalitede, nereden ve nasıl alındığının kaydedildiği bu defterler; aylık olarak gemilere, Tersâne-i Âmireye ve dairelere verilen miktarı da göstermektedir⁹⁵². Bu ambar yanında İstanbul'da tüccar ambarları da bulunduğundan aslında en büyük kömür ambar merkezinin İstanbul olduğu söylenebilir. Bahriye Nezâreti tarafından Tersâne-i Âmirenin kömür ambarından gemilere ve mevkilere, mevki ambarlarından gemilere verilen kömür miktarları takip edilirdi. Bu nedenle hem merkezde hem taşra ambarlarında hareket kayıt altına alınırdı. Kömür ambar ve mevki defterleri, gemi ve mevkilere verilen çeşitli tip kömür ile satın alınan her tip kömürü ikmal detaylarıyla gösteren arşiv kayıtlarıdır. İdaresini ambar memurlarının gerçekleştirdiği kömür ambarları, her daim bir tersâne veya liman dairesi içinde ya da komodorluk merkezinde olmayabilirdi. Örneğin Aden'de, Bender-i Buşehr'de, Bodrum'da ve Limni'de kömür ambarı vardı ve buralarda tutulan kömürün hareketinden sorumlu olan bir ambar memuru bulunurdu. Daha önce de açıklandığı üzere mevkilerde en yetkili bahri temsilci komodor olduğu için burada toplanan bilgi onlar tarafından Nezârete bildirilirdi. Cezâyir-i Bahr-i Sefîd eyaletine bağlı olan Limni, konumu gereği mühimmat ve zahire ambarlarına sahip olmakla birlikte olağanüstü durumlarda ada yöneticilerinin kararı ile adanın kalesine ek cephane ve zahire depolanırdı. Ayrıca doğal liman Mondros, adanın en işlek limanı olduğundan pek çok yabancı donanma buraya demirlemekte ve ihtiyaçlarını buradan karşılamaktaydı⁹⁵³. Suda Tersânesine bağlı kömür ambarı da bu tarz bir uğrak yerinde bulunuyordu. Bu ambara Türk kömürü yanında İngiliz kömürü de nakledilirdi⁹⁵⁴ ve bölgeye gelen Türk ve yabancı donanma ve ticaret gemilerine kömür satılırdı.

1299 yılı Kânun-ı Evvel ayında Tersâne ambar memurları tarafından teslim alınan ve onlar tarafından verilen kömür miktarlarının kaydına göre⁹⁵⁵ ambarda Ereğli kömürü,

⁹⁵² Songur, a.g.m., s.16.

⁹⁵³ Sabri Can Sannav, *Yakın Dönem Tarihimizde Limni Adası*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004, s. 78-79.

⁹⁵⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 954, Sayfa No: 58.

⁹⁵⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 813, Sayfa No: 51-52.

kok kömürü⁹⁵⁶ ve İngiliz kömürü⁹⁵⁷ bulunmaktaydı. Bu tarz ambar kayıtlarında öncelikle bir önceki aydan devreden kömür miktarları yazılır ve ay içerisinde alınan kömür miktarı bu tutara eklenir, ambardan teslim edilen kömür miktarları da bu toplamdan düşerdi. Ay içerisinde farklı teslim şekilleriyle ambardaki kömürün arttığı izlenmektedir. Yerli (Trabzonlu Ahmed Efendi) ve yabancı (John Rovel Bâzergân) tüccardan kontrat karşılığı kömür satın alındığı gibi, Osmanlı vapurlarıyla (Babil, Arkadi, Islâhât Vapurları, Zırlı Âsâr-ı Tevfik) nakledilen ve mevcutlarından ambara teslim edilen kömür de olmuştu. Ayrıca, doğrudan (Peyk-i Meserret Korvetiyle) Ereğli'den ambara teslim edilen veya ödünç alınan (İdâre-i Mahsûsa Kumpanyasından) kömür de vardı. Buna karşılık aynı ayın sarfiyat listesine bakıldığında, Yıldız Sarayındaki tuğla fabrikasına, Has Bahçe turfandalığına, İdâre-i Mahsûsa fabrikasına, Şûrâ-yı Bahriye dairelerinin ve kalemlerin sobalarına, Erkân-ı Harp Reisi Hobart Paşa'ya Ereğli ve kok kömürü verildiği görülür. Yine aynı ayda çeşitli korvet, vapur, istimbet ve dubalara Ereğli ve İngiliz kömürü; Cidde inşaatı için taşraya, Tersâne-i Âmirede bulunan kazganhâneye, dökümhâneye, tüfekhâneye, demirhâneye, bıçkı yerine, eski dökümhâneye, değirmene, roket fabrikasına, iplikhâneye ve havuza her üç çeşit kömürden verildiği görülür. Aynı zamanda gemiler, eğitim gemileri, kışlalar ve taburlar, Sanâyi'-i Bahriyye Alayı, Asâkir-i Bahriye, Fabrikâ-i Hümayun, Tophâne-i Âmire ve Bahriye Merkez Hastanesi mutfaklarına ve yine buralardaki sobalara da Ereğli kömürü verilirdi. Toplu halde bakıldığında Tersâne-i Âmire ambarında o ay için; 27.779 kantar 7 kıyye Ereğli, 969 kantar 15 kıyye kok kömürü ve 695 kantar 48 kıyye İngiliz kömürü bulunmaktaydı. Bu ay içinde Sefâin-i Şâhâneye ve çeşitli mutfaklara 1.439 kantar 23 kıyye Ereğli kömürü ve 16 kantar İngiliz kömürü; Vapur-ı Hümayuna ve fabrikalara 25.708 kantar 88 kıyye Ereğli ve 488 kantar kok ve 679 kantar 48 kıyye İngiliz kömürü verilmişti. Bu şekilde depodan çıkan tüm kömür çeşitlerinin kaydı yapılmakta ve aylık icmalleri alınmaktaydı.

Gemilerde ise, karada tutulan bu kömür kayıtlarına benzer şekilde, kömür ambarına ilişkin hareketleri veren ambar defterlerine ek olarak gemi makina jurnali tutulmaktaydı. Bu defter, karada bulunan depoların kömür hareketlerini kaydettiği

⁹⁵⁶ Kok kömürü, Kamûs-i Bahri'de "gazı alınmış mâden kömürü olup döküm ocaklarında mâden isâgası için kullanılır" şeklinde tanımlanmıştır. Fabrikalarda taş kömürüne işlem uygulanması suretiyle elde edilmekteydi.

⁹⁵⁷ Artan kömür talebi neticesinde İngiliz kömürünün 1860'lı yıllar itibarıyla Osmanlı dahil pek çok devlet tarafından milyonlarca ton değerinde yıllık ithalata konu olduğu görülmektedir. Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte kısalan seyir mesafeleri kömür ticaretini daha da artırmıştı.

defterlerin vazifesini görür ve tüketimi anlamak açısından önemli bilgiler içerir. Makina jurnallerinin tutulması, yakılan kömür miktarı ile kalitesine ilişkin raporların yazılması ve bunun Nezârete iletilmesi çarkçıların sorumluluklarındandı. Makina jurnallerinde kömürün cinsi ve durumunu ortaya çıkaracak bilgiler bulunmaktadır. Zira jurnallere gemide kullanılan çeşitli cinslerde kömür miktarı ve istim ile duman hakkında sonuçlara ilişkin husus yazılırdı. Şayet kömürün cinsi kötüyse makina jurnaline kaydedilmekte ayrıca Bahriye Nezâretine raporla bildirilmesi gerekmekteydi. Gemide bulunan kömürlüğün havalandırılmasına önem verilir ve içinde hava makinası yoksa kapakları haftada dört kere üçer saat açılarak havalandırılırdı. Kömür manikaları sabit olan gemilerdeki kömürlük kapakları kömür alındıktan sonra da altı gün ve üç saat olarak havalandırılmaktaydı. Bu havalandırma usullerine uygun olarak yapılan işlemler de makina jurnaline kaydedilirdi. Her çeşit kömür sarfiyatının kaydı ana makina ve diğer mahaller özelinde günlük olarak gerçekleştirilmekteydi. Günlük olarak tutulan bu jurnalın açıklamalarında ana makina ve kazan bildirimleri ayrı ayrı yazılırdı. Kazan suyunun cinsi, durumu gibi tetkikler de düzenli olarak deftere işlenmekte makina dairesi mahali haftalık olarak muayene edilip bu jurnale yazılmaktaydı. İstim üzere yol alındığı her gün öğleden sonra makina jurnalı süvariye ve her üç ayda bir Nezârete gönderilmek üzere gemi komutanına veya filonun en büyük rütbeli komutanına verilirdi. Makina sayısına istinaden makina bölmeleri artarsa makina jurnalinin dayanağı olan müsvedde makina jurnalı her bölüm için ayrı ayrı tutulmak zorunda olurdu ve ihtiyaç duyulduğu süre kadar gemide saklanırdı⁹⁵⁸. Bu defterlerde kömür sarfiyatına ek olarak yapılan su ve yağ sarfiyatı da kayıt altına alınırdı.

Defterde her saatte bir, her dört saatte bir ve yirmi dört saatte bir kaydedilmesi gereken belirli bilgiler vardı. Beher saatte sarf edilen kömür miktarı (ton olarak), kat edilen mesafe (mil olarak), kazanda ve makinadaki tazyik miktarları (libre olarak), ayrı ayrı olarak sancak ve iskele makinelerindeki devir adedi kaydedilirdi. Dört saatte bir ise kazan suyu derecesi ile farklı mekanlardaki sıcaklıklar (derece olarak) kaydedilirdi. Yirmi dört saatte bir olarak ise evaporatorlerin kazanlar ve yaşam mahalleri için yaptığı su (ton olarak), makina için sahilden alınan, ihtiyat olarak bulunan, sarf olunan tatlı su miktarı (ton olarak), kullanılan kazanlar (adet olarak), sancak ve iskele makinasının toplam devir

⁹⁵⁸ DTA, Defterler, EHB. J. d., 895 (3573) Envanter Numaralı Âsâr-ı Tevfik Zırhlı Fırkateyni Makina Jurnalı.

adedi, dahili ve harici aksam için yapılan yağ sarfiyatı (kilo olarak), geminin başta ve kışta çektiği su yazılırdı. Ayrıca çarkçıbaşı açıklamaları, makina vardiyasında bulunan subayın imzası, makina ve kazanlara nezâret eden vardiya zabitanın imzası, ana makinalar dahil vinç, dinamo ve ırgat gibi makinaların günlük devr-i çark bilgileri ile ana makinalar dahil tüm diğer ihtiyaç alanlarında günlük olarak yapılan kömür sarfiyatı ve kömürün cinsine ilişkin bilgi bulunurdu. Defterlerde, ocaklara atılan kömürün yakılması işlemine fayrap denirdi.

Osmanlı'da kömürün kısa tarihine, sahil ambarları ile gemi ambarlarında kayıt usullerine değindikten sonra Osmanlı Bahriyesinin kömür depolarını açıklamak gerekmektedir.

Bahriye Nezâreti kurulduktan sonra başta Trablusgarp, İşkodra, Girit, Beyrut, Preveze gibi komodorluklar olmak üzere mevkilere kömür ambarları kuruldu ve bu ambarlarda Türk ve İngiliz kömürü depolanmaya başladı. 1899 yılında Cezâyir-i Bahr-i Sefid Komodorluğu emrine gönderilen kömürün⁹⁵⁹ bir kısmı doğrudan komodorluklara da gönderilirdi. Yıllar itibarıyla çeşitli tarihlerde ve ihtiyaç halinde kurulan bazı kömür depoları: Port Said, Süveyş, Cidde, Hudeyde, Kunfuda, Farasan Kum Mevki, Kamaran, Aden, Kal'a-i Sultaniye, Limni, Midilli, Selanik, İzmir, Cezâyir-i Bahr-i Sefid, Trablusgarp, Preveze, İşkodra, Basra, Kurna, Suda, Şingin, Sisam, Draç, Trabzon, Sakız, Rodos, Bodrum, Çeşme, Marmaris, Beyrut, Kiremidlik, Karaağaç, İstanköy, Sinop, Bingazi'de hizmet verdi. Burada bahsi geçen depolar arşiv belgelerinde sıklıkla adı geçen depolar olup tüm Osmanlı sahillerinde konuşlu depolar bu toplamdan sayıca fazladır. Osmanlı coğrafyasında kömür ambarları sayısı; askeri ve ticari ayrımı yapılmaksızın bakıldığında elliye bulmaktadır. Bu tezde her bir kömür ambarına tek tek bakmak mümkün olmamakla birlikte Şingin kömür ambarının bağlı olduğu liman reisinden Nezârete gönderilen mektup örneklendirilmiştir. İç haberleşme için bir örnek teşkil eden bu mektuba göre, 1891 ile 1894 yılları arasında gerçekleşen kömür hareketleri hem alınan hem harcanan kömür miktarlarına göre kaydedilmekteydi. Bu kayıtlar incelendiğinde sarfiyat meblağının mahalli fiyatlar ya da satın alınan tutarlar üzerinden hesaplanarak yapıldığı, gemilere verilen Ereğli maden kömürünün tek tek gemi başına kaydedildiği,

⁹⁵⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1088, Sayfa No: 28.

taşıma işinde kullanılan gemiler ile navlun bedeline ilişkin detayların kaydedildiği görülmektedir⁹⁶⁰.

Bu ambarlardaki iç tüketim için gerçekleştirilen kömür giriş ve çıkışları sırasında para ödenmez, senet tanzim olunurdu ve hesap işleri Bahriye Meclisi tarafından takip edilip alacakların tahsili ve ödemeler Bahriye Hazinesinde görüldü. Kontrat usulüyle satın alınan her türde kömür, Ereğli'den, İstanbul'dan ya da yabancı kömür ambarlarından Bahriye ambarlarına taşınması faaliyeti yerli ya da yabancı tüccara ait gemiler tarafından gerçekleştirilirdi. Bunun yanında Osmanlı Donanmasına ait gemilerle de nakliye yapılırdı. 1867 yılı itibarıyla kömür taşıyan gemilerin kaptanları, Ereğli Kömür İdâresinden aldıkları emirnâmeleri, ilgili defterlere kaydedilmek üzere İstanbul Kömür İdâresine vermeye başladılar⁹⁶¹. Satın almadan doğan kömür resmi ya da kanal geçiş ücretleri taşıma ya da satın alma kontratına göre Bahriye Hazinesi ya da kontrat sahibi müteahhit tarafından karşılanırdı. Bazı aracı firmalar sayesinde tonlarca İngiliz kömürü alınmıştı zira bu yükleniciler İngiliz tedarikçilerle kömür kontratı imzalıyor, bu kömürü Osmanlı Devleti'ne satıyor ve ödemelerini Bahriye Hazinesinden alıyordu. Birleşik Krallık, akaryakıt kömürün yerini alana kadarki süre zarfında büyük gücünü kaybetmeye başladığı dönemde dahi uzun yıllar kömür tedarikinde hâkim konumdaydı. Barış zamanında dahi Birleşik Krallık'ın global kömür ve kömür ambarlarının küresel hareketliliği üzerindeki kontrolü kendi rakipleri söz konusu olduğunda oldukça güçlüydü ve tedariki yavaş, gecikmeli ya da blokeli olabilmekteydi⁹⁶². Nakliye müteahhitleri Ereğli'den aldıkları kömürü teslimat listesine göre teslim ederdi. Örneğin Asyan Uncuyan Kumpanyası 1889 yılının mayıs ayında Ereğli'den yüklediği 33.347 kantar kömürün 2.000 kantarını Midilli Liman Reisliğine, 4.079 kantarını Çeşme Liman Reisliğine, 2.100 kantarını Sisam kömür memuruna, 25.168 kantarını Marmaris Liman Reisliğine teslim etmişti⁹⁶³. Görüldüğü üzere, Sisam'da kömür memurluğu bulunurken diğer bölgelerdeki kömür ambarları her zaman olduğu gibi doğrudan bölgede bulunan liman reisliklerine bağlıydı.

Burada bahsi geçen mevkilere ek olarak çok sayıda limanda ve kıyıda kömür depoları tesis edilirken, bazı mevcut ambarlar da dönüşüme uğradı. Örneğin, 1876 yılında

⁹⁶⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1450, Sayfa No: 25.

⁹⁶¹ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 21-22.

⁹⁶² Gray, a.g.m., s. 100.

⁹⁶³ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 30.

Nara burnunda bulunan sıhhiye ambarlarından birinin içine kömür konularak burası kömür ambarına dönüştürülmüş ve buranın Tersâneye terki hususu liman reisi ile şifahen kararlaştırılmıştı⁹⁶⁴. Suda Limanı Akdeniz’de bulunan gemiler için en önemli ikmal bölgelerinden biriydi⁹⁶⁵. Bölgenin yoğunluğu nedeni ile 1876 yılında burada kömürlük iskelesi inşa olunmasına karar verilmişti⁹⁶⁶. 24 Ağustos 1886 tarihinde Çeşme Kalesi’ni teftişe giden memur, burç içinde var olan 8.000 kantar kapasiteli kömür ambarına ek olarak dış mahalde bir kömürlük inşa teklifi hazırlamıştı⁹⁶⁷. 1880 yılında vapurlara Sakız’dan maden kömürü verilmesine⁹⁶⁸ rağmen burada 1886 yılına kadar bir ambar olmadığı ya da ambar varsa da yeterli büyüklükte olmadığı düşünülmektedir. Zira 1886 yılında 20.000 kantar kömür istiflenebilecek bir kömür ambarına ihtiyaç duyulmuştu⁹⁶⁹.

Osmanlı gemileri Sakız’dan, Port Said’den, Aden’den, Hallania’dan kömür temin ediyordu. Port Said en gelişmiş kömür limanı olarak dünyanın herhangi bir yerine nazaran en hızlı kömür yüklenen liman olarak bilinmekteydi⁹⁷⁰. Diğer limanlarda bu hızlılık söz konusu değildi. Aden’den kömür veren acentelerin yazıcısı Rum idi ve özellikle o bölgedeki denizcilik faaliyetlerinde İstanbul’da da olduğu gibi gayrimüslimlerin payı fazlaydı.

Kömür depo ağını geliştirmek isteyen Osmanlı Bahriyesi, dönemin diğer devletlerinde de görüldüğü üzere, çeşitli sahillerde depo inşa kararı almaktaydı. 1889 yılında Cidde’de bulunan Kubbetü’l-aşere isimli bölgeye gönderilmiş olan kömür, henüz kömürlük yapılmadığı için açıkta her türlü doğa olayına maruz kalacağından kömürün faydasının azalacağı düşünülmüştü. O nedenle ivedi bir şekilde kömürlük inşa edilmesi gerektiğine karar verilmişti⁹⁷¹. 1892 yılında Kamaran adasına gönderilen kömürün muhafazası için uygun bir yer yoktu ve zaten kıt olan bu yakıtın telef olmaması için kömür mağazası inşa kararı çıkmıştı⁹⁷². 1893 yılında Marmaris’te sürekli bir şekilde kömür bulundurmak için belirli özelliklere sahip ve iskelesi de olan bir kömür mağazası inşası gerekli görülmüştü⁹⁷³. Limni’ye getirilen maden kömürünün saklanması için bir depo

⁹⁶⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 239, Sayfa No: 78.

⁹⁶⁵ *Süleyman Nutki Bey’in Hatıraları*, s. 21.

⁹⁶⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 670, Sayfa No: 3.

⁹⁶⁷ DTA, Defterler, Muhasebe, 10086 Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabeti Müsvedde Defteri, s. 37.

⁹⁶⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 818, Sayfa No: 12.

⁹⁶⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 957, Sayfa No: 64.

⁹⁷⁰ Gray, a.g.e., s. 231.

⁹⁷¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1172, Sayfa No: 42; BOA, İ. BH, Dosya No: 2, Gömlek No: 46.

⁹⁷² BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 7.

⁹⁷³ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 27.

olmadığından bu kömür kirahânede saklanmaktaydı ve 1895 yılında devlet kömürlüğü için inşa keşfi yapılmıştı⁹⁷⁴. 1901 yılında ilk defa olarak Aynaroz'un Dafni İskelesine 52 tonilato kömür indirilmiş bunu 200 tonilatoya tamamlamak gereği bahse konu olmuştu. Bu nedenle Selanik Komodorluğu bölgede kömür deposu inşa etme gereğini Bahriye Nezâretine bildirmişti⁹⁷⁵. Aynaroz'a memur göndermek ve bölgeden insan ya da eşya çıkarmak pek mümkün olmazken oraya taşınan bu kömürün gelecek vaat ettiği görülmektedir. Sahil koruma görevini idâme etmek üzere torpido botlar için gereken kömürün burada depolanması uygun bulunmuş olmalıydı. 1910 yılında Mondros Limanında bulunan At Adası'na demir yolu ile bağlantısı yapılmış kömür ambarı ve denizin doldurulması suretiyle vapurların yanaşabileceği derinlikte iskele inşası yapılmak istendiyse de bunun pahalıya mal olacağına kanaat getirilmişti. Buna karşın Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Müdüriyeti tarafından sadece bir kömürlük, ellişer tonluk iki kömür dubası ve bunların yükleme ve boşaltma için yanaşacağı bir iskele inşası daha uygulanabilir görülmüştü⁹⁷⁶. Bu dubaların Tersâne-i Âmirede inşa edilmesi, bunun mümkün olmadığı durumda ise ihâle ile inşa ettirilmesi Tersâne-i Âmire Memûriyetine havale edilmişti⁹⁷⁷. Karadeniz'de seyreden gemilerin kullanabileceği bir kömür deposu Ordu İskelesinde düşünülmüş ve yakın mahallerden uygun bir yer olan Vona Limanında 7.000 - 8.000 ton kömür alacak bir depo inşası Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Müdüriyetinin ilamı üzerine Bahriye Masarifât Dâiresi Üçüncü Şubesi tarafından beyan edilmişti⁹⁷⁸. Bahriye Nezâreti, Dersaadet Liman Dâiresi ve Vona Liman Reisliği arasında yapılan yazışmalarda da görüleceği üzere ihtiyaç halinde depoların artırılması mali durumlar çerçevesinde mümkün oluyordu.

Bu kadar yeni depo ve tesis inşa edilmesine rağmen kömür ambarlarının yetersiz geldiği durumlar da oluyordu. 1902 yılında Meis ve Antalya civarında sahil koruma görevinde olan Gilyom Torpido Botunun süvarisi Yüzbaşı Edhem Tefvik, bağlı olduğu komodorluğa gerçekleştirdiği görevler ile ilgili detayları aktarırken aynı zamanda kömür ihtiyacı olduğunu bildirmişti. Bulunduğu yere en yakın kömür ambarlarının Rodos ve Marmaris'te olduğunu belirtmiş, ikmal yapmak üzere seyre çıkmak için izin istemişti⁹⁷⁹.

⁹⁷⁴ BOA, İ.BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 63.

⁹⁷⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 10, Sayfa No: 130.

⁹⁷⁶ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 660, Sayfa No: 184-186.

⁹⁷⁷ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 660, Sayfa No: 184-186.

⁹⁷⁸ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 660, Sayfa No: 202-205.

⁹⁷⁹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 12, Sayfa No: 35.

Antalya’da bir liman reisliği ve kömür deposu varlığı bilinmektedir. Buna rağmen Antalya’ya gitmeyi tercih etmemesinin nedeni o yıllarda henüz bir kömürlük tesis edilmemiş olma ihtimali ya da mevcut kömürlüğün boş olması ihtimali olarak düşünülmektedir.

II. Meşrutiyet Dönemi’ne gelindiğinde mevkilerde çok sayıda kömür deposu bulunuyordu. 1326 yılına ait Salnâme-i Bahriyede bulunan kömür mevkileri şu şekilde sıralanmıştı⁹⁸⁰: Karadeniz’de; Dersaâdet, Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Çatalağzı, Amasra, Burgaz, Varna. Bahr-i Sefîd ve Bahr-i Ahmer’de; Kal’a-i Sultaniye, Selanik, İzmir, Sakız, Suda, Marmaris, Beyrut, Akil (Akel), Port Said, İskenderiye, Trablusgarp, Preveze, Morto, Süveyş, Cidde, Kum Adası, Kamaran, Basra. Aynı belgede diğer denizlerdeki kömür mevkileri için İspanya ve Portekiz sahili, Akdeniz, Kızıldeniz, Doğu Hindistan, Afrika sahili, Çin Denizi, Japon Denizi, Malay Adaları, Avustralya, Yeni Zelanda, Atlas Okyanusu ve Afrika’nın Batı sahili, Amerika Doğu sahilleri, Kuzey Amerika, Batı Hindistan ve Büyük Okyanus listelenmiştir. Bu şekilde salnâmelerde dahili ve harici depolardan bazılarının listelendiği görülmektedir. Osmanlı Devleti sahillerinde neredeyse her kıyıda kömür deposu bulunmaktaydı. Ayrıca, Osmanlı sahillerinde tüccara ait kömür depoları da bulunmaktaydı. Gilchrist, Walker & Co isimli firma İzmit Limanı içerisinde bir kömür deposuna sahipti ve bölgede bulunan Osmanlı filosuna kömür satmaktaydı⁹⁸¹.

Liman reisliklerinde bulunan kömür depolarında ya da müstakil kömür ambarlarında çalışan sorumlu memurlar ambarlardaki kömürün dağıtımından ve arşiv kayıtlarının tutulmasından mesuldü. Ticari ve askeri gemiler ile bağlı oldukları komodorluklar, hastane ve okul gibi kurumlar ihtiyaç duydukları kömürü bu ambarlardan alırdı. Mahalli olarak satın alınan kömür komodorluk gemilerine, münferit gemilere, liman reisliklerine, tersâne veya çeşitli Bahriye kurumlarına, ticari gemilere veya yabancı bandıralı gemilere satılırdı. Komodorluklara bağlı kömür ambarları olduğu gibi doğrudan liman reislerinin sorumlu olduğu Midilli, Limni, Sakız, Sisam, Marmaris, Antalya, İskenderun gibi limanlarda kömür ambarları da bulunurdu⁹⁸².

Önemli ikmal malzemesi olan kömürün bulunduğu ambarların güvenliği de oldukça önemli bir husustu. Hem kasten zarar verme sonucu hem de doğal nedenlerle ambar, mağaza ya da depo adıyla anılan bu tesislerde yangın çıkıp burada bulunan kömür

⁹⁸⁰ *Bahriye Salnâmesi*, Dersaâdet: Matbaa-i Bahriye, 1326 (H.), s. 221-222.

⁹⁸¹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 662, Sayfa No: 128.

⁹⁸² Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 24.

zayı olabiliyordu. 1868 yılında Selanik Limanında bulunan 60.000 kantar maden kömürü tutuşmuş, yangın yirmi yedi gün boyunca sürmüş ve kömürün ancak yarısı kurtarılabildi. “*Ehl-i fesad tarafından hıyânet vuku’u muhtemel olmasından*” dolayı bunun gibi kömür istiflenen mahallerin yalnız kömür memurlarınca muhafazası yeterli olmayıp mahalli hükümetin sorumlu olması ve aynı zamanda devlet malı kömürün bu şekilde itlafına sebebiyet veren kişilerden zararın tazmini yoluna gidilmesi gerekli görülmüştü⁹⁸³. Selanik, Golos ve Beyrut taraflarına gönderilen aynı çeşit kömür, oralarda bulunan depolarda da tutuşmuş olduğundan Selanik Liman Reisi, Selanik Valisi, Bahriye Meclisi İdâresi, Ereğli Kaymakamlığı, Golos Kaymakamlığı ve Nasru’l-Azîz Fırkateyni süvarisi arasında çeşitli yazışmalar gerçekleşmişti. Kömürlerin içinde kükürt ve sarı damarlı ecza görüldüğünden araştırma yapmak suretiyle bunun maden kaynaklı mı yoksa kasıtlı mı olduğu anlaşılması istenmişti. Şayet maden kaynaklı bir sorun olduğu tespit edilirse ilgili ocakların derhal kapatılması karara bağlanmıştı⁹⁸⁴.

Yine Selanik Limanına Londra’dan kömür geleceği için bu ithal kömürün muhafazasının sağlanması bir derece daha önem kazanmıştı. Bunun için Vardar Kalesi haricinde sahilde bir mağaza inşasına başlama lüzumu liman reisi tarafından hükümete bildirilmişti. Gerekli inşa tamamlanana kadar gelecek kömürlerin açıkta bırakılmaması için bir mağaza kiralanması yoluna gidilip kömürün buraya taşınması uygun bulunmuştu. Mağazaların kömür alışverişini kolaylaştıracak şekilde inşa edilmesi, gemilerin rahatlıkla ulaşabileceği bir mevkinin tercih edilmesi ve muhafazalı inşası dikkat gösterilen unsurların başında gelmekteydi.

Türk kömürünün azlığı nedeniyle sıklıkla hariçten temin edilen kömüre rastlamak şaşırtıcı değildir. 1870 yılı ile 1880 yılları arasında gemilerde sarf edilmek üzere satın alınan yabancı menşeli maden kömür mahallerine bakıldığında; Malta, Marsilya, Korfu, Zanta, Trablusgarp, Port Said, Trieste, İskenderun, Napoli, Misina, İtalya, Kalyari, Aden, Cıbralta, Cidde, Batum, Cebelitarık, Kalas, Tuna Nehir İdâresi, Dersaâdet’te mukim tüccarlar dikkati çekmektedir⁹⁸⁵.

Yukarıda bahsi geçen mevkilerde her daim kömürü hazır etme çabalarına ilişkin arşiv kanıtları vardır. Örneğin, 1880 yılında yaklaşık 30.000 lira olarak tahmin edilmiş 20.000 ton kömürün mevkilerde hazır bulundurulması için tacirler ile anlaşılacak

⁹⁸³ DTA, Mektubi, Dosya No: 74A, Sayfa No: 123.

⁹⁸⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 74A, Sayfa No: 124-125.

⁹⁸⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 642, Sayfa No: 16-17; Dosya No: 653, Sayfa No: 48.

istenmişti. Tacirler, satın alınmak istenen kömürün karşılığı olan tutarın on bir gün içinde ödeneceğine dair teminat verilmedikçe bu işi yapmayacaklarını beyan etmişti. Bu durumda satış bedelinin Bahriye Hazinesine verilecek olan akçeden mahsup edilmesi kaydıyla Bank-ı Osmânî veya Hazîne-i Celîle tarafından teminat gösterilmesi gerekti⁹⁸⁶. 1875 yılında devletin moratoryum ilan ettiği hatırlanırsa müteahhitlerin bu temkinli tavırlarının nedeni anlaşılırdır. Tüm yıllar boyunca Bahriye yönetiminin mali problemi aşmak üzere türlü ödeme şekilleri bulunduğu ifade edilebilir. 1883 yılında Akdeniz’de bulunan gemilerin ihtiyacı için Trablusgarp mevkisine 23.478 şilin ederinde olan 1.092 ton Newcastle maden kömürü nakledilmiş; tutarının bir kısmı mahalinde ödenirken kalan kısmını Bahriye Hazinesi ödemişti⁹⁸⁷. Bu şekilde yerel imkânların devreye girmesi en çok karşılaşılan çözüm yollarından biri olmuştu. Ayrıca banka kredileri de ödeme yöntemlerinden birisi olmuştu. 1885 yılında mukavele gereğince Pascildil Kumpanyasından tüm masraflar dahil 305.917 kuruş karşılığında satın alınan 2.000 ton kömür, Cidde mevkisine teslim edilmişti. Meblağın ise Londra’da tediye olmak üzere, teminat olarak Ohannes ve Mıgırdaç Aspan Efendiler tarafından açılan krediden ödenmesi uygun görülmüştü⁹⁸⁸. Doğrudan Hazine tarafından ödemeler de yok değildi. 1889 yılında özellikle Trablusgarp bölgesinde bulunan gemilere satın alınan İngiliz kömürü için Karamanyan Artin ve Şahinoğlu firmasına ödeme yapılmıştı. Bu ödeme Bahriye Hazinesi tarafından doğrudan firmaya yapılmıştı⁹⁸⁹. Cidde ve Kamaran Adasına teslim edilen 2.000 ton kömürün bedeli ile taşıma işi için yine Bahriye Hazinesinden Mıgırdaç ve Chanes Esteban efendilere ödeme yapılmıştı⁹⁹⁰.

Diğer taraftan kömürün her ihtiyaç duyulduğu anda hazır edilemediği görülüyor ve bunda en büyük nedenlerden biri mali kaynak yetersizliği oluyordu⁹⁹¹. Avrupa’dan Tersâneyi teftişe gelen danışmanların raporlarında Tersâne-i Âmiredaki düzensizlikler sıralanırken aynı zamanda ikmal malzemeleri ile ilgili olarak da zorluklar açıkça ifade edilmişti: "*Mahzenler neredeyse bomboş ve hükümet, faal haldeki gemilere kömür bulmak için her gün en sefilane yollara tevessül etmek zorunda kalacak kadar düşkün. Kömür ambarında hiçbir zaman ihtiyat stoku yok; gemiler yakıtlarını son kırıntısına*

⁹⁸⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 335A, Sayfa No: 34.

⁹⁸⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 792, Sayfa No: 21.

⁹⁸⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 931, Sayfa No: 28.

⁹⁸⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 930, Sayfa No: 7.

⁹⁹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 931, Sayfa No: 95.

⁹⁹¹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 661, Sayfa No: 32-33-34.

*kadar tükettikten sonra Ereğli'ye giderek devletin işlettiği kömür madenlerinden günü gününe ambarlarını dolduruyorlar"*⁹⁹². Taşrada bulunan bazı kömür ambarlarına doğrudan İstanbul'dan kömür aktarımı, en çok kullanılan yöntemlerden biriydi. Örneğin 1884 yılında Tersâne ve mevki ambarlarından gemilere doğrudan verilen kömür miktarı ile taşıma işine ilişkin hamaliye bedeli İzmir Liman Rıhtımı tarafından bildirilmişti. Buna göre, İngiliz ve Ereğli kömürleri ayrı ayrı hesaplanıp eski ve yeni kantar ölçüleriyle yazılmıştı. Her kömürün sarfiyat detaylarında bu kömürü kullanan geminin adı veya gönderilen taşra ambarının adı ile kömürün verildiği tarih ve tonaj miktarları bulunurdu⁹⁹³. Doğrudan tedarik yönteminde İstanbul'da kömür bulunmadığında raporlarda ifade edilen sıkıntılar yaşanıyor ve taşra ambarları da boş kalıyordu. Fakat bu yöntemin yanında civar bölgelerdeki yabancı kömür tedarikçilerinden ya da seyyar kömür tedarikçilerinden doğrudan alımlar da yapıyordu. Örneğin 1884 yılında Trablusgarp'ta bulunan gemiler için 9.000 ton Newcastle kömürü satın alınmıştı⁹⁹⁴. 1895 yılında Kızıldeniz'de bulunan gemiler için Cidde kömür ambarına teslim olunmak üzere Süveyş'ten maden kömürü alınmış, bu kömürün bedeli Hâzine-i Bahriyeden Bahr-i Ahmer Komodorluğuna gönderilmişti⁹⁹⁵. Ayrıca, Leon ve Tatyos Ohannesyan biraderler gibi maden kömürü tüccarlarından belirli bölgelerde teslim edilmek üzere kömür anlaşması yapılabiliyordu⁹⁹⁶. Bu anlaşmalar tüm nakliye, kanal masrafları ve gümrük bedeli dahil olacağı gibi hariç olarak da yapılabiliyordu. Genelde anlaşma bedelinin bir kısmı peşin kalanı ise kömürün teslim gününde ödeniyordu. Fakat yazılı her anlaşmanın ödeme kriterleri farklılık gösterebilmekteydi. 19 Eylül 1902 tarihinde Şûrâ-yı Bahriye kaleminden gönderilen müzekkerenin ekinde bulunan bir kömür tedariki mukavelenâmesi aşağıdaki şekilde hazırlanmıştı⁹⁹⁷:

Bahr-ı Ahmer'de bulunan sefâ'in-i şâhânedede hark ve sarf olunmak üzere lüzûmu olan iki binden iki bin beş yüz tona kadar Newcastle İngiliz mâden kömürünün Leon ve Tatyos Ohannesyan birâderlerden mübâyâ'ası hakkında mûmâ-ileyh ile Şûrâ-yı Bahriye beyinde tanzîm olunan mukâvelenâmedir.

Newcastle mâden kömürü: 2000'den 2500'e kadar
Fiyatı beher İngiliz tonu: 26 Şilin, 9 Pens
Yalnız yirmi altı Şilin dokuz Penstir

⁹⁹² Panzac, a.g.e., s. 359.

⁹⁹³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 899, Sayfa No: 10.

⁹⁹⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 808, Sayfa No: 141.

⁹⁹⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 850, Sayfa No: 9.

⁹⁹⁶ DTA, Ön Tasnif, Dosya No: 30, Sayfa No: 419.

⁹⁹⁷ DTA, Ön Tasnif, Dosya No: 30, Sayfa No: 419/ 2371.

Birinci bend: Mezkûr kömürün kâffesi kalburlanmış sâfi Newcastle kömürü olup yevmiye üç yüz ton ihrâç olunmak üzere Hudeyde veyâhud Kamaran'da vapurun bordasından mavnaya teslim olunacak ve bu sûretle teslimine kadar vukû'bulacak her bir masrafı ve kanal ve sigorta ücreti müte'ahhid-i mûmâ-ileyhe âid olup yalnız kömürün resmi Tersâne-i Âmireye âid olacaktır.

İkinci bend: Sâlifü'z-zikr kömürün beher İngiliz tonunun yirmi altı Şilin dokuz Pens fiyat ile mûmâ-ileyhden mübâyâ'ası kararlaştırılmış olduğundan bunun bahâsı mukâvelenâmenin imzâ olunduğu târihte bin lira i'tâ ve mütebâkîsi dahi konşimentonun vürûdunda çek piyasası üzerine bi'l-hesâb te'diye ve îfâ olunacaktır.

Üçüncü bend: Zikr olunan kömürün mümkün olduğu kadar sür'atle mezkûr mahallere teslim olunması meşruttur.

İşbu mukâvelenâme iki nüsha olarak bi't-tanzim tarafeynden tahtim ve imzâ ile fi () târihinde Şûrâ-yı Bahriyede te'âtî olunmuştur. (İmzalar)

Arşiv belgelerinde kömür hakkında birçok belge bulunmaktadır. Bu belgeler parça parça ya da defter şeklinde olmak üzere Ereğli Mâden Nezâretinden gemi, Tersâne ve depolara aktarılanları, Tersâneden gemi ve mevkilere aktarılanları, gemi özelinde satın alınıp aktarılan kömür, kömürün cinsi ve satın alınma biçimleri ile ödeme şekillerini göstermektedir. Yine de gemilerin kömür ve yağ kullanımına ilişkin belirli bir genelleme yapmak mümkün olmamıştır. Her bir geminin kömür ambar kapasiteleri birbirinden farklıydı. Örneğin Osmanlı Donanmasının en büyük gemilerinden 6.400 tonluk olan ana muharebe gemileri olan Azîziye, Mahmûdiye, Osmaniye ve Orhaniye, 750 ton kömür kapasitesine sahipken gemiler küçüldükçe kömür kapasiteleri de azalmaktaydı. Örneğin 335 tonluk Fethu'l-İslâm, Memdûhiye ve 166 tonluk Seyyad-ı Deryâ, Zîver-i Deryâ ve Müjde-resân 20 tonluk kömür ambarlarına sahipti. Osmanlı Donanmasının çok çeşitli tonajlara sahip gemileri birbirinden farklı kömür taşıma kapasitelerine sahipti⁹⁹⁸.

Bu kapasite limitiyle birlikte kömürün özelliği yakılan miktarı etkilerken buhar makinası da tüketilen kömürü etkilemekteydi. Ayrıca, gemilerin çok yoğun çalıştığı sahillerde tüketim diğer bölgelere nazaran daha fazla olmaktaydı.

Örnek olması açısından aşağıda Ereğli Mâden Nezâreti irsaliyelerinden bir kayıt sunulmuştur. 1885 yılına ait bu irsaliyeye göre Rehber-i Tefvîk Korvetine teslim edilen kömür miktar ve taşıma masrafları aşağıdaki gibidir⁹⁹⁹:

⁹⁹⁸ Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats, Great Britain: Admiralty, 1891, s. 12-18.

⁹⁹⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 932, Sayfa No: 8.

Tablo 14- Ereğli Mâden Nezâretine Ait İrsâliye

		Mikdarı					Teslîm Tarihi
			Kuruş	Para	Kuruş	Para	
Mâden kömürü	Kömür anbarına teslim kılınan	8 kantar	15.345	-	122.760	-	18 Mart sene 1301 [30 Mart 1885]
Kok kömürü	Gayr-i ma'mûl anbarına teslim olunan	21 kantar	478	69	10.052	19	
Ateş tuğlası	Gayr-i ma'mûl anbarına teslim olunan	12 aded	1.800	-	540	-	13 Nisan sene 1301 [25 Nisan 1885]
					133.352	19	
Mâden kömürünün masârıf-ı tahmîliyesi					8.534	10	
Kok kömürünün masârıf-ı tahmîliyesi					437	10	
					142.323	39	

	Kuruş	Para
Merbût hesap pusulasında muharrer olan	142.323	19
Yekûn sehvi olup tenzîl edilen		20
	142.323	39

17 Mart sene 1301 [29 Mart 1885] târîhli irsâliye mücebince Mukaddime-i Şeref Korvet-i hümayûnuyla bi'l-vürûd 21 Mart sene 1301 [24 Mart 1885] târîhiyle kömür anbarına teslim olunan mâden kömürünün mikdâr ve bahâsı

	Fî	Kantar	Kuruş	Para	
Mâden kömürü	8 kuruş	16.459	131.672	-	Kömür anbarı derkenârına nazaran Marmaris Limanına gönderilmiş olan
Kok kömürü	21 kuruş	882	18.522	-	7 Nisan 1301 [19 Nisan 1885] târîhiyle kömür anbarına teslim kılınan
			150.194		
Mâden kömürü masârıf-ı tahmîliyesi			9.269,5	-	

Kok kömürü masârıf-ı tahmîliyesi			808,5		
			160.272		

Kantar	Kıyye	Fî	Kuruş	Para
17.454	68	8 kuruş	139.637	17
Masârıf-ı tahmîliyesi			11.734	
			151.371	

4 Nisan [16 Nisan] târîhli irsâliye mücebince Peyk-i Meserret Korvet-i hümayûnuna tahmilen vürûd eden kömürün mikdâr ve bahâsı

	Kuruş	Para
Ateş tuğla bahâsı	540	-
Mâden ve kok kömürü bahâsı	453.427	26
	453.967	26

Daha önce de ifade edildiği gibi kömür üretimi yanında Ereğli’de tuğla imalatı da vardı. Gemilerin kömür ve tuğla teslimatı bu şekilde detaylandırılır ve her birinin yük ve dağıtım işlemi de kayıt altında tutulurdu.

Osmanlı Donanması kendi sularında kaçakçılığı önlemek ve gerekli karakol görevini îfâ etmek için sürekli olarak sahillerde varlığını korudu. 1899 yılında kırk bir adet vapur ve torpido istimbotu aynı görevler için Kesendire, Beyrut ve Yumurtalık arasında, Cidde, Basra, Selanik, Trablusgarp, Bingazi, Rodos, İstanköy, Sisam, Sakız, Midilli, Limni, Ayvalık, Bahr-i Siyah, İzmir, Preveze ve İşkodra’da konuşlandırılmıştı. Bu gemilerin *kuvve-i muharrikesi olan kömürün* ilgili mahallerde zamanında bulundurulması önemliydi. Bu durum bütünüyle maddi güce bağlı olduğundan gemilerin hakkıyla kullanımda kalması için Donanma-yı Hümayunun kömür masrafı adıyla bütçeye alınması bu kapsamda düzenlenmesi gerekmişti¹⁰⁰⁰. Bu bölgelerde tüketilecek kömürün nakline ilişkin masraflar arttığında kömür kullanımına neden olacak faaliyetler azaltılabilmekteydi ya da kömür azar azar gönderilmekteydi.

O dönemde görevlendirilen gemi tiplerinden hareketle geminin kömürlüklerinde bulunan kömür beş mil süratle gidildiğinde beş gün yeterli geliyordu¹⁰⁰¹. Tabii ki bu durum gemiden gemiye ve teknik problemlere bağlı olarak değişebilmekteydi. Gemiler özelinden genel anlamda bakıldığında değişik tipte silah donanımı ile birlikte, dört subay, yirmi personelli Burhaneddin benzeri torpido botlar 4,7 ton; dört subay, yirmi personelli

¹⁰⁰⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 1220, Sayfa No: 47.

¹⁰⁰¹ Süleyman Nutki Bey’in Hatıraları, s. 64-68.

Mecidiye sınıfı torpido botlar 4,7 ton; bir subay, iki gemicisi olan Şemşîr-i Hücum sınıfı küçük torpido bot 0,7 ton; üç subay, on yedi gemicisi olan Mahabet sınıfı torpido botlar 22 ton; beş subay, on üç personelli Gilyum sınıfı torpido botlar 18 ton; altı subay, yirmi bir personelli Nâsır sınıfı torpido botlar 30 ton; beş subay, on yedi personelli Ejder isimli en büyük torpido bot 50 ton; sekiz subay, kırık iki personelli Tayyar sınıfı torpido botlar 75 ton; dört subay, yirmi altı personelli Abdülmecid sınıfı torpido botlar 50 ton; dört subay, yirmi altı personelli Akhisar ve Antalya sınıfı torpido botlar 60 ton; üç subay, yirmi personelli Sivrihisar sınıfı torpido botlar 11,2 ton; altı subay, seksen dört personelli Yadigâr-ı Millet sınıfı muhripler 116 ton (74 ton mazot) kömür kapasitesine sahipti¹⁰⁰². Ekonomik seyir hızı 7 mil olan Barbaros Hayreddin Zırhlısı 6 mil ile seyrettiği zaman her 100 mil için 21,53 ton kömür tüketti. Gemi limandayken operatör açık ise yazın 12 ton, kışın 13 ton; operatör kapalı ise yazın 8 kışın 9 ton/gün kömür harcamaktaydı¹⁰⁰³. Burada bahsedilen tüketim miktarları kömürün kalitesine ve makinanın randımanına göre değişebilmekteydi.

Tüketim, bahri yönetim tarafından kontrol altına alınmaya çalışılsa da zafiyetler ortaya çıkıyordu. Osmanlı Devleti'nin mali durumundaki zayıflık, kömür temininde gecikmelere ve aynı zamanda yetersiz kömürün temkinli kullanımı gerekliliğine neden olduğundan dolayı kıyı koruma görevi îfâ edilemez olmuştu¹⁰⁰⁴. 1892 yılında kaçak malzemelerden biri sayılan barutla yüklü bir durumda Beyrut sularına giren yabancı bir gemi tüm aramalara rağmen bulunamamıştı. Aramanın tüm bölgede devam etmesi ise büyük ölçüde kömür sarfiyatına bağlıydı. Bahriye Hazinesini kömür sarfından dolayı zarara sokacağı düşünülen bu gibi belirsiz aramaların merkezden iletilecek emirlere bağlanmasına karar verildi¹⁰⁰⁵. Yetersiz kömür nedeniyle pek çok takip görevi yerine getirilemedi¹⁰⁰⁶. Kömür bulunamadığında odun tedariki söz konusu olabilmekteydi. Örneğin, Dicle'de bulunan bir nehir vapuru kömür bulamayıp adalardan odun temin etmişti¹⁰⁰⁷. Sahil koruma gemileri için kömür temin edilemediğinden gemilerin âtıl kaldığını açıklayan belgelere arşiv kayıtlarında sıklıkla rastlanmıştır. 1901 yılında Bâbiâlî

¹⁰⁰² Güleriyüz, *Osmanlı Donanmasında Torpido Botlar ve Destroyerler*, bkz.

¹⁰⁰³ Atmaca, *Barbaros Hayreddin Zırhlısı*, s. 30. Daha detaylı bilgi için bkz. aynı eser, s. 142.

¹⁰⁰⁴ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1058, Gömlek No: 8; Dosya No: 751, Gömlek No: 39; Dosya No: 810, Gömlek No: 73; TFR. I. AS., Dosya No: 65, Gömlek No: 6433.

¹⁰⁰⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 709, Sayfa No: 124.

¹⁰⁰⁶ DTA, Komodorluk, Dosya No: 10, Sayfa No: 11.

¹⁰⁰⁷ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 84; Bal, XIX. *Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, bkz.

ile yapılan yazışmada, Yemen, Cidde ve Basra sahillerinde silah ve patlayıcı madde ithalatının engellenmesi için bölgede otuz sekiz adet gemi olduğu, gemilerin çoğaltılması mümkün olsa da bu gemilere kömür alımı için ihtiyaç duyulan tutarın yeterli olmadığı, bu nedenle bütçenin artırılması gerektiği Nezâret tarafından ifade edilmişti ¹⁰⁰⁸ . Görüldüğü gibi bazı durumlarda gemiler sayıca yeterli gelse dahi hareketlerini sağlayacak kömürün eksikliğinden dolayı hizmet edemiyorlardı.

1907 yılında Selanik Komodorluğunda kömürleri tükenen gemilerin görevlerini ifâ etmek için kömüre ihtiyaç duyduğu bildirilse de tedarik edilemeyen kömür sonucu olarak tarassut görevlerini gerçekleştiremediği için âtıl kalan pek çok gemi olmuştu. Selanik Valisi, Komodorluk tarafından Taşöz Adası'na gönderilen Alpagot Torpido Geçerinin bölgeye seyri sırasında tüm kömürünü harcadığı ve mükerrer olarak kömür istense de gönderilmediğinden dolayı hareket edecek durumunun olmadığı bilgisini Taşöz Mutasarrıflığından aldığı gibi Selanik Komodorluğuna bildirmişti ¹⁰⁰⁹ . Komodorluk bu durumun kontrol altında olduğu ve nasıl yönetildiğine ilişkin bilgiyi gecikmeden valiliğe vermişti. Zira Ereğli'den kömür gelene kadar geçici çözüm olarak bölgede görevli diğer gemilerden olan Urfa Torpido İstimbotunun kendi mevcudundan bir miktar kömür verdiği bildirmişti ¹⁰¹⁰ . Bu Osmanlı Donanmasında sıklıkla karşılaşılan acil tedarik yöntemlerinden biriydi ¹⁰¹¹ . Aynı şekilde kaçak tütün aramaları yapan vapurların da masrafları ve kömür ihtiyaçları söz konusu oluyor, tütün kaçakçılığı için çalışan vapurların ikmal ihtiyaçları da Reji İdâresi tarafından sağlanıyordu ¹⁰¹² .

İdari yapı değişikçe satın alma alışkanlıklarının da değiştiği görülmektedir. Williams Paşa 1910 yılında gemilere alınacak kömürler ile kömürün depolanacağı limanlar hakkında bir muhtıra yayımlamıştı ¹⁰¹³ . Bu muhtırada Selanik, İzmir ve Kal'a-i Sultaniye'de gelecek seneye ilişkin dahi yeterli miktarda kömürün bulunduğu bahsedilirken başka müteahhit mukavelesi yapılmaması önerilmişti. Bu mevkiilerdeki kömürün yeterli seviyede tutulmasının öneminden bahsedilirken mevcutta olanların hava şartlarından doğacak etkilerden korunması gerektiğine özellikle değinilmişti. Kal'a-i Sultaniye İskelesinde kömürün yüklenmesi ve gemiye sevkiyat için mavna gibi uygun

¹⁰⁰⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 1343, Sayfa No: 2.

¹⁰⁰⁹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 34, Sayfa No: 5.

¹⁰¹⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 34, Sayfa No: 36.

¹⁰¹¹ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 663, Sayfa No: 153.

¹⁰¹² BOA, BEO, Dosya No: 365, Gömlek No: 27354.

¹⁰¹³ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 397, Sayfa No: 29-30.

vesaite ilişkin mahalli imkânların olmaması nedeniyle bu kapsamda ihtiyaçların İstanbul'dan tedarikinin gerektiği belirtilmişti. Ayrıca İzmit'e de Kal'a-i Sultaniye desteği gibi işgücü ve mavnâ gönderilmeliydi. Bunların fahiş fiyatlarla kiralanması yerine devlete ait mavnalara sahip olunması gerektiği de belirtilmişti. Bahsi geçen muhtıraya ilişkin Erkân-ı Harbiye-i Bahriye, 3. Şube/ Masarifât Dâiresi ve Meclis-i Rûesâ-yı Bahriye arasında gerçekleşen yazışmalarda, 16 Mayıs 1910 tarihinde Kleffricht/Klefrich Kumpanyasıyla yapılan kömür mukavelesinin 40.000 ton olduğu ve bunun 28.314 tonunun İstanbul, İzmit, Kal'a-i Sultaniye, Selanik ve İzmir kömür ambarlarına gönderildiği belirtilmişti.

Kalitelimi Cardiff kömürü, Osmanlı gemileri için bir başka ithal yakıttı ve birçok alım mukavelesi yapılmaktaydı. Osmanlı Bahriyesi yağ ve mazot gibi ihtiyaçlarını da hariçten tedarik edebilmekteydi. Kömürle birlikte makineler için önem arz eden yağ, seyir jurnallerinde zeytinyağı veya donyağı olarak geçmekteyken bir süre sonra makina yağına dönüştü. Bu araçlardan biri olan don yağı özellikle kazan suyunun kabarmaması için kullanılan bu malzemeydi. Ayrıca gemi seyir jurnallerinde bahsi geçen üstüğü de makina dairesinde donyağı ve zeytinyağı kadar sık kullanılan bir ikmal malzemesiydi. Makina ve makina aksamında zeytinyağı yerine bir süre Amerikan standart yağı kullanılmış, fakat bu yağın uygun olmadığı belirlendikten sonra makina yağı kullanılması kararı alınmıştı¹⁰¹⁴. Donanmada kömürün kullanıldığı ilk yıllardan beri çarh malzemeleri olarak vapurlara zeytinyağıyla birlikte don yağı ve üstüğü veriliyor, tedariki sağlayan müteahhitler genellikle gayrimüslim oluyordu. Buna ek olarak ilk yıllarda Tersânede ve fabrikalarda İzmit Sancağından satın alınan funda kömürü kullanıldıysa da görülen lüzum gereği Ereğli'den maden kömürü ihracı yapılmaya başlandı¹⁰¹⁵; yetmediğinde Birleşik Krallık'tan satın alınarak ihtiyaç karşılanıyordu.

Mazotlu dizel motorların gemilerde kullanıma başlanması ile petrol ivedi bir şekilde kömürün yerini almadı. Fakat 20. yüzyılın ilk çeyreğinde teknolojiye yapısal dönüşüme neden oldu. Osmanlı Devleti için buharlı makinelerin dizel makineleriyle değişimi gerçekleşmediğinden bu çalışmanın araştırma yılları boyunca kömür, ana yakıt malzemesi olarak kalmaya devam etti.

¹⁰¹⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 427, Sayfa No: 13; Mektubi, Dosya No: 806, Sayfa No: 4.

¹⁰¹⁵ Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, s. 170, 182.

3.1.4. Gerekli Durumlarda Temin Edilen Malzemeler ile Ek Araçlar

Şûrâ-yı Bahriye marifetiyle satın alınan ve gemiler ile mevkilere dağıtılan kiremit, fırça, saat, kalay, yün kuşak, yorgan, hamam takımı, muşamba, halı, nalın, fanila, tuz gibi malzemeler Tersâne-i Âmirenin gayr-ı mamul ambarı, elbise ambarı, zahire ambarı gibi depolarına kaydedilirdi. Daha önce de ifade edildiği gibi gemiler ihtiyaçlarını İstanbul'dan hareket etmeden evvel doğrudan bu ambarlardan tedarik edebilmekte ve mahalli çözümler yanında ihtiyaç duyulan malzemeler gemilerin bulunduğu bölgelere deniz yolu vasıtasıyla gönderilebilmekteydi. Malzeme ihtiyacı doğrudan Bahriye Nezâreti tarafından üretilerek elde edebileceği gibi müteahhitler aracılığıyla da gerçekleştirilirdi. Bu başlık altında bu kapsamda örnekler sunulmuştur.

Bahriye Nezâreti gemilerdeki top atış kontrol sistemleri için kullanılan dayrektör aletini üretemediğinden dolayı Londra'dan satın almış ve muhafazası için gayrı mamul ambarına teslim ettirmişti. İki tanesi için toplam 41 sterlin karşılığı olarak 4.577 kuruş ödenmişti¹⁰¹⁶. Donanma gemilerinin karina boyaları ile bunlara uygun yağ 1911 yılında İngiltere'den tedarik edilmekteydi¹⁰¹⁷. Daha önce de örneklendirilmiş olduğu gibi bu özel boyalar, komodorluk bölgelerinde komşu devletlerden satın alınabilmekteydi fakat toplu alımlarda Londra'dan satın alındığı görülmektedir. Yadigâr-ı Millet Torpido Muhribi için, anlaşıldığı kadarıyla ambarlarında kullanılmak üzere, bir adet hava tazyik makinası ihtiyacı hâsıl olmuştu. Nakliye bedeli hariç olarak toplam 7.900 mark karşılığında Almanya'daki Şehav Fabrikasından, karina boyalarında olduğu gibi, münakasasız sipariş edilmişti. Satın alma toplamı, markın miri fiyatı karşılığı olarak 44.200 kuruş ile satın alınması Meclis-i Vükelâ tarafından da onaylanmıştı¹⁰¹⁸. Gemilerin ihtiyaç duyduğu bu çeşit malzeme ve makinalar genelde hariçten tedarik edilir ve çoğunda numune üzere mukavele hazırlanmazdı. Doğrudan yapılan bu anlaşmalar ve ödeme koşulları yine alım mukavelesi şartlarıyla belirlenirdi. Mukavelesi bulunamayan arşiv belgelerinde müteahhit ya da firmaların isimlerine her zaman rastlanmamakla birlikte, satın alınan malzemelerin miktarı, birim fiyatı, toplam tutarı ve alındığı güne ilişkin bilgiler ulaşılabilir¹⁰¹⁹. Hariçten satın alınan eşyaların kontrolü Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâirelerine aitti.

¹⁰¹⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1005, Sayfa No: 24.

¹⁰¹⁷ BOA, BEO., Dosya No: 3896, Gömlek No: 292195.

¹⁰¹⁸ BOA, BEO., Dosya No: 3989, Gömlek No: 299136.

¹⁰¹⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 839, Sayfa No: 40.

Hariçten tedarik edilen gemilerin ihtiyaçları, inşa edilen fabrikalar aracılığıyla temin ediliyordu. Şinayder fabrikasında inşa edilmiş olan dört torpedo muhribi ile dört torpedo istimbotu; Ansaldo fabrikasında inşa edilmiş on ve tamiri yapılan altı ve toplamda yirmi dört adet torpedo istimbotu için 1909 yılında makina ve güverteye malzeme ve erzak ihtiyacı olmuştu. Bu kapsamda lüzum duyulan levâzımâtın cetveli hazırlanmıştı¹⁰²⁰. Hazırlanan cetvel, Torpedo Komisyonu Riyâsetine arz edilmiş ve ihtiyaçların tedarikinin, Levâzım Dâiresiyle Tersâne-i Âmire gayrı mamul ve erzak ambarları tarafından sağlanması kararlaştırılmıştı.

Kavâid-i Bahriye belgelerinin gemide taşınması kuralı getirildikten sonra Kitâb-ı Bahriye bulundurma zorunluluğu ve güncellemelerin yapılması gereğiyle birlikte iskandil, kum ve el saati, kadran, pusula, gönye, pergel, resimli küre ve haritaların gemilerde bulundurulması, III. Selim döneminde zorunlu hale gelmişti¹⁰²¹. Daha önceki yıllarda ise seyir levâzımı olarak kandilleriyle birlikte iki adet pirinç pusula, on adet kum saati, altı adet küçük pusula ve dört adet büyük fener verilirdi¹⁰²². Bahsi geçen aletler geliştikçe yenileri satın alınmaya ve seyir aletleri geliştikçe gemi demirbaşlarında bulunmaya devam etti. Zira 1891 yılında Hanri Ceyms tarafından icat edilen iskandil aletinin tüm teferruatı ile satın alınması kararlaştırılmıştı¹⁰²³. Bahriye Matbaasında harita basımı yapılsa da haritalar büyük ölçüde Londra'dan satın alınmaktaydı. 1883 yılında Atlas Okyanusu, Hint Denizi sahili ve portolan haritası 283 sterlin 16 şiline satın alınmıştı¹⁰²⁴. Diğer taraftan yeni açılan Bahriye Matbaasında ihtiyaç duyulan ilk tezgahlar ve diğer teknik parçalar da Londra'dan satın alındı¹⁰²⁵. Daha sonra Almanya'dan da satın alma faaliyeti gerçekleştirildiği görülmektedir. 19. yüzyılın sonlarına doğru Bahriye Matbaasının oldukça iyi halde olduğu, ihtiyaç duyulan alet ve levâzımın eksiksiz şekilde ikmal edildiği, Bahriyenin ihtiyaç duyduğu defterlerin basılmakta olduğu ve buna rağmen giderlerden tasarruf dahi yapıldığı ifade edilmekteydi¹⁰²⁶.

Bu çalışmanın diğer bölümlerinde belirtildiği üzere tahlil için Bahriyeye nakledilen kömür ve erzak gibi malzemeler olurdu. Bu malzemeler görevli kimyagerler

¹⁰²⁰ DTA, Fabrikalar, Dosya No: 87, Sayfa No: 116-117.

¹⁰²¹ Zorlu, "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü", s. 37.

¹⁰²² Tezel, a.g.e., s. 622.

¹⁰²³ DTA, Mektubi, Dosya No: 672, Sayfa No: 222.

¹⁰²⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 774, Sayfa No: 71.

¹⁰²⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1300, Sayfa No: 53.

¹⁰²⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 973, Sayfa No: 65.

tarafından tahlil edilir ve raporları ilgili meclis ve komisyonlara sunulurdu. Bu laboratuvarlarda ihtiyaç duyulan her türlü alet edevat hariçten satın alınıyordu¹⁰²⁷.

Hariçten satın alınan malzemeler doğrudan gemilerin ihtiyacı olabileceği gibi bazıları, burada birkaç kurum üzerinden örneklendirildiği gibi, Bahriyenin çok çeşitli daire ve fabrikalarının da ihtiyacı olabilmekteydi. Melbusat fabrikası için Avrupa'dan alınan çeşitli parçalar, köprü markalarını basmak için ihtiyaç duyulan renkli boyalar ile ek aracın satın alınması, Bahriye Dâiresi tarafından 2.000 okka çeker kantarın siparişi, limanların zincir ve torpido ile kapatılması için ihtiyaç duyulan seren zincirinin siparişi gibi anlık ve bazen bir defaya mahsus malzemelerin Levâzım ve Erkân-ı Harbiye-i Bahriye marifetiyle alınabildiği görülmektedir¹⁰²⁸.

Burada bahsi geçen satın alma faaliyetleri farklı birimler aracılığıyla gerçekleştirilebilirdi. Bu araçlardan en önemlileri ataşe naval ve şehbenderlerdi. Tersâne-i Âmire, şehbenderler vasıtasıyla da her nevi satın alma faaliyetini gerçekleştirirken onlara fiyat araştırması da yaptırmaktaydı¹⁰²⁹. Şehbenderlerin subay olmasına ilişkin karar birinci bölümde detaylıca anlatılmıştı. Fakat bazı bölgelerde şehbender doğrudan tüccar olabilmışti. 1911 yılında Glasgow Fahri Şehbenderi, bölge tüccarı ve aynı zamanda kendi tezgâhı olan Bahriye müteahhitlerinden Mösyö Thomas Donlop idi¹⁰³⁰. Bu kapsamda bakılırsa şehbenderlerin genel olarak ticaretin içinde bulunan kişiler olması nedeniyle satın alma faaliyetlerinde kullanılmaları olağan karşılanabilir. Diğer taraftan tam da bu nedenden dolayı şehbenderler kendi çıkarlarına bu faaliyetleri yürütebilmekteydi. Kızıldeniz'de bulunan gemiler için Hudeyde Komodoru tarafından Aden'den satın alınıp getirtilen katran ve saire¹⁰³¹ örneğinde olduğu gibi komodorluklar da şehbenderler gibi tedarik sisteminde yer alan satın alma yardımcılarıydı. Ataşe naval bulunduğu ülkede en küçük alet edevattan bir gemi satın alımına kadar ve ödeme yöntemi ve pazarlık hususları dahil her türlü tedarik süreçlerinde pay sahibi olabilmekteydi. Bu alet ve edevattan bazıları sis aleti, pirinç hartuç mahfazası ve fûnye, baskı parçaları, portolan ve haritalar gibi malzemeler olup yalnızca Tersâne ya da donanma için değil aynı zamana hastane, matbaa ve mektepler için de söz konusu olabilmekteydi. Örneğin gemilerde bulunması zorunlu kılınan bazı haritalar ile 1820'li

¹⁰²⁷ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 130, Sayfa No: 62.

¹⁰²⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 507, Sayfa No: 3A; Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 6, Sayfa No: 87.

¹⁰²⁹ DTA, Islahat, Dosya No: 1, Sayfa No: 32.

¹⁰³⁰ BOA, BEO, Dosya No: 3899, Gömlek No: 292380.

¹⁰³¹ BOA, DH. MKT., Dosya No: 861, Gömlek No: 39.

yıllardan beri gelişerek dünya geneline yayılan Admiralty haritaları ve portolanların mübâyaası, ataşe naval tarafından takip edilmekle birlikte Tersâne-i Âmirenin ihtiyaç duyduğu bazı eşya ve malzemelerin temini onların aracılığıyla olurdu¹⁰³².

Bu alandaki dahilde tedarik, diğer alanlarda olduğu gibi müteahhitler aracılığıyla da gerçekleştirilmekteydi: Bahriye Dâiresinin elektrik müteahhidi Verdo (1901), kireç müteahhidi Yorgi (1903), Ergani'den bakır naklini gerçekleştiren müteahhit, Bahriye et müteahhitlerinin ayrıca ihtiyaç duyulan derileri sağlaması, kum müteahhidi Veli Ağa (1909) bunlardan bazılarıdır. Çeşitli alanlarda kullanılan gaz İstanbul'da Paşabahçe iskelesindeki depolarda bulunur ve nakil işlemini Yunanlar yapardı. Zamanla müteahhitler de değiştiği gibi 1889 yılında bu alanda da bir gaz müteahhidi olmuştu¹⁰³³. Gerektiğinde eski gemilerden bazıları da gaz gemisi olarak kullanılmaktaydı.

Yurt içi ya da yurt dışı olmak üzere hariçten satın almalar yanında Tersânede bulunan fabrika ve tezgahlar sayesinde bazı ihtiyaçların temin edildiği görülmektedir. Tersânede bulunan Riştehâne bu alanda önemli bir örnektir. Riştehâne, oldukça yoğun çalışmaktaydı ve buradan birçok malzeme de mevkilere dağıtılmaktaydı. Ayrıca balta, kazma, kürek, demir, zincir ve sac imalı Tersânede bulunan imalathânelerde gerçekleştirilmekteydi¹⁰³⁴.

3.1.5. Silah Aksamı ve Mühimmat

Bu çalışmanın birinci bölümünde anlatıldığı üzere silah aksamı ve mühimmat sürekli gelişim gösterdiği için çok çeşitliydi. Bunlardan bazıları topların çapı, taretlerin sayısı, taretlere yerleştirilen top sayısı, bunların gemideki konumu şeklinde olmakla birlikte standarda giden yolun çileli olduğu söylenebilir.

Silah aksamı ve mühimmat teknolojisi 19. yüzyıl öncesinde sınırlı özellikler içerirdi. Fakat Sanayi Devrimi sonrası kat edilen teknoloji merkezli gelişim bu alanda da üretimi çeşitlendirmiş ve artırmıştı. 19. yüzyılın başında Osmanlı İmparatorluğu silah ve cephane üretiminde kendi kendine yeterken 1914 yılında ordu ve donanma üretim kapasitesi o kadar başarısızdı ki devlet neredeyse tamamen ithalata bağımlıydı. Bu durum uzun süre Osmanlı Devleti'ni dünyanın en büyük pazarlarından biri haline getirmişti¹⁰³⁵. 1914 yılına kadar özellikle Almanya, Birleşik Krallık ve Fransa merkezli müteahhitler

¹⁰³² DTA, Islahat, Dosya No: 111, Sayfa No: 4.

¹⁰³³ BOA, ŞD, Dosya No: 6, Gömlek No: 29.

¹⁰³⁴ BOA, BEO., Dosya No: 3001, Gömlek No: 225068.

¹⁰³⁵ Grant, a.g.m., s. 9.

silah ve cephane tedarikini sağladı. Almanya özellikle kara kuvvetinin tedarikinde önde bulunurken, Birleşik Krallık ve ikinci derecede Fransa, Donanma reformuna ilişkin unsurlarda etkili oldu. İthalat arttıkça iç üretim azalmaya devam etmiş, teknoloji Batı merkezlilik arz ettikçe küresel teknoloji ancak bu şekilde takip edilebilmişti. Özellikle Birleşik Krallık'ın Osmanlı Bahriyesinin sahip olduğu teknolojide ne kadar etkili olduğu bu tezin çeşitli bölümlerinde ifade edilmiştir.

Deniz savaşlarında kullanılan uzun menzilli silahların artışı, mühimmat lojistiğini hiç olmadığı kadar önemli bir sraya yükseltmişti. Birinci bölümde bahsedilen teknolojik dönüşüm, deniz kuvvetlerinin sürekli bir şekilde silah sistemlerini yenilemesini, bakım ve onarımlarının yapılmasını ve cephane ve mühimmatların tedarikinin özenle planlanmasını zorunlu kıldı. Savaş gemileri değiştikçe uyumlu silah sistemleri daha karmaşık bir durum aldı. Her geminin kendine has silah sistemi değiştiğinden tedarik kolay değildi. Silah ve toplar çok çeşitli olup bir geminin en önemli harp teçhizatıdır. Ağır top ve hafif toplarla birlikte hafif ve ateşli silahlar adı altında silahlar bulunmaktaydı. Eski usul toplar doldurulurken topun ön kısmı, gelişen teknoloji neticesinde ortaya çıkarılan yeni usul toplarda ise kuyruk kısmı kullanıldı¹⁰³⁶. Osmanlı'da demir ve çelik işçiliği kalitesi Avrupa ile kıyaslandığında 17. yüzyıl başları itibarıyla düşüşe geçmişti. Dolayısıyla 19. yüzyılda kullanılan demir çelik ürünü silah ve mühimmat üstünlüğü Avrupa'daydı. Bir önceki bölümde açıkça ifade edildiği gibi Osmanlı'nın gemi inşa tekniklerinde ve malzemelerinde teknolojik olarak ilerleyememiş olmasından ötürü mühimmat ve silah aksamında da dışarıya bağımlı bir Donanma görülmektedir. Diğer taraftan sınırlı bir şekilde Tersânede top namluları dökülmeye ve tüfek imal edilmeye devam etti.

Belirli bir sistem kurulup bu sistem dahilinde işleyişin belirlenmesi, III. Selim dönemi ıslahatları kapsamında alınan kararlardan biriydi. Bu kararlar süvarilerin savaş ve barışta gemisinde kalması, gerekli olan mühimmatın tersâne emini ve liman reisi tarafından sağlanması, liman defteriyle muhasebeye kaydedildikten sonra gemi

¹⁰³⁶ Kamûs- Bahrî'de ilgili dönem silahlarına ilişkin bazı bilgiler bulmak mümkündür: “*Esliha*, Bir geminin teçhizat-ı harbiyesidir. Mevcut topların on beş santimetreye kadar olanları ‘ağır top’ ve mâdunu ‘hafif top’ nâmını alır. ‘*Esliha-yı hafife*’ tecâvüzi ve tedâfüi halde el ile istîmal olunan tüfek, tabanca, balta ve harbe gibi esliha-yı sagiredir. *Esliha-yı nâriye* yahut *efvâh-i nâriye*; tüfek, tabanca, top ve buna mânend barutla icrâ-yı fiil eden eslihadır. *Kuyrukdan dolma*; mermi ve hartucu kuyruk tarafından vaz’ ve ithal olunan yeni usul toplardır. Muhtelif imtiyazlar ile suver-i muhtelifede imâl olunmaktadır. Kuyruğu seddeden kapaklara da ‘kama’ nâmı verilir”.

süvarilerine senet karşılığında verilmesi yoluna gidildi¹⁰³⁷. Mali yapının zayıflığı bu alana da sirayet etmiştir ki, depo hareketleri daha fazla önem kazanmış ve işlemler kayıt altına alınmıştı. Bu alanda dönem dönem yeni kararlar söz konusu oluyordu. 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nde belirtildiği üzere donanma silahlarından Kapudâne-i Hümayun sorumluydu. Bir gemide eşya ve cephane kullanımı komutan tarafından ona haber edilir, gemi seyir halinde ise kıdemli komutandan habersiz tüketim olmaz ve tüketime ilişkin aylık defter tutularak Kapudâne-i Hümayun'a teslim edilirdi. Yeni cephane alımı veya eskilerinin teslim edilerek yenileriyle değişimi, görevli komutanlar tarafından yazılan dilekçe ile bildirilir, ardından Bahriye Meclisi onayına istinaden raporun gereği yapılırdı¹⁰³⁸. Mühimmatın gemide, kışlada ya da Tersânede iyi muhafaza edilmesi için ambar, batarya ve uygun depolar tahsis edilir, buradaki sorumlular gereksiz kullanımın olmamasına ve her türlü istif düzenine liman reisinin kontrolü altında dikkat ederdi¹⁰³⁹. Gemi cephanelikleri kapalı olup anahtarları komutanlarda idi, ambar kapısında nöbetçiler durur, giriş çıkışlar belirli unvandaki subaylar eşliğinde ve kontrol altında yapılırdı¹⁰⁴⁰. Seyirdeki gemilerin ihtiyaç duyduğu mühimmat, gemi komutanının komodor ve seraskere bildirmesi suretiyle temin edilir ve boğaza yakın gemiler acil ihtiyaçlarını doğrudan merkeze iletir yine komodor ve seraskerle iletişimde kalırlardı¹⁰⁴¹. 1849 yılı Bahriye Kanunnâmesi, 1880 yılında yenisi kabul edilene kadar geçerliğini korurken, bu kapsamdaki faaliyetler genişletilerek 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nde de yer almıştı. Gemilere alınan ve kullanımda olan silahlar ve tüketimi hakkında bilgi alınabilecek kaynaklardan bir diğeri daha önce bahsi geçmiş olan gemi jurnalleridir. Bu kaynaklar *esliha takımı* adı altında çap, kantar, kıyye, kadem, sıklet, pus gibi teknik özellikler yanında top ambarı, orta kat, güverte ve baş kasara gibi gemi bölümlerinde bulunan silahlar ve aksamına ilişkin ayrı ayrı bilgi vermektedir¹⁰⁴².

Tedarik sistemi, diğer alanlarda olduğu gibi, kendi imalatı, iç tedarik ve dış tedarik olarak dikkate alındığında teknolojik olarak geride kalmışsa da üretim alanında

¹⁰³⁷ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 123.

¹⁰³⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 9.

¹⁰³⁹ A.g.e, s. 11.

¹⁰⁴⁰ A.g.e, s. 18-19.

¹⁰⁴¹ A.g.e, s. 22.

¹⁰⁴² Kadem 30,48 cm. olup bir ayak eşitidir. “Bir tul mikyasıdır ki her millette tulü muhtelifir. Bir Osmanlı kademi 1,243 İngiliz kademe müsavîdir. Kezâ bir Osmanlı kademi 2,166 Fransız kademe müsavîdir. ‘Ale’l-‘umum bahriyede İngiliz kademi kullanılır. Bir İngiliz kademi on iki pus olduğuna nazaran bir Almanya kademi 12,357 pus; ve bir Avusturya kademi 12,445 pusa müsavîdir” şeklinde ifade edilmektedir. Pus 2,54 cm. olup bir parmak eşitidir.

değerlendirilen fabrikalara sahipti. Özellikle Kırım Harbi sonrasında İngiliz danışmanların yardımıyla Tersâne ıslah edilmiş, top, çelik ve hadde fabrikası yapılarak top, makinalı tüfek ve tüfek üretimi başlamıştı¹⁰⁴³. Bundan sonraki ilk savaşta üretilen cephane miktarı yeterli gelmemiş üretim dışında diğer tedarik yöntemleri de devreye girmişti. Tedarik sırasında problem yaşanması durumunda ithalat yasakları koyulduğuna daha önce değinilmişti. Bu çeşit yasaklamalar eczâ-i nâriye için sıklıkla koyulur, geniş sahillerin kontrolü için fazladan gemiler görevlendirilirdi¹⁰⁴⁴. 1870'li yıllarda Tersânede tüfek üretimiyle birlikte Zeytinburnu Fabrikasında torpil üretiminde kullanılan malzemelerin üretimi devam etti ve ihtiyaç halinde bu fabrikalarda özellikle Almanya'dan olmak üzere çeşitli yabancı danışmanlar istihdam edildi¹⁰⁴⁵. Tersâne-i Âmirede bulunan torpido fabrikası 1880'li ve 1890'lı yıllarda torpido tamiri, torpido borusu (kanalı) imalatı, hava pompası imalatı yapmasına rağmen yedek parçaları oldukça azdı. Osmanlılar Bazı torpidoların baş kısmında bulunan ve torpido ağlarını kesmeye yarayan ağ kesiciler için Belemo ve Pellegrinetti firmasıyla iletişime geçmişti¹⁰⁴⁶. 1886 yılında Tersânede imal edilmekte olan torpidolar için İngiltere'den pamuk barutu satın alınmış aynı zamanda torpido hücumu savunmasında kullanılmak üzere bazı malzemeler de bu işleme eklenmişti¹⁰⁴⁷. 1895 yılına gelindiğinde imal edilen günlük tüfek sayısını artırmak için makina sipariş verildi. Böylece Tersânede bulunan tüfek fabrikası günde 150 tüfek yapabilecekti¹⁰⁴⁸. Görüldüğü üzere silah aksamı ve mühimmata ilişkin çeşitli parçaların da dışarıdan temin edilmesi zorunluydu.

Bir diğer tedarik yöntemi olan hariçten tedarik bu alanda en fazla gerçekleştirilen yöntem oldu. 1868 yılında zırhlı fırkateynlerin ihtiyaç duyduğu tüfek, mühimmat ve Armstrong topları Londra'ya sipariş olunmuş ve bu satın almayı Kolağası Hasan Efendi takip etmişti¹⁰⁴⁹. Bu harp malzemelerinin tutarı Londra Sefareti üzerinden ödenmişti. Aynı süreçte fişek ve edevatı da satın alınmış tümünün nakliyesi navlun bedeline eklenmişti. Görüldüğü kadarıyla satın almada ihtiyaç duyulan para, borçlanma ile elde

¹⁰⁴³ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 16.

¹⁰⁴⁴ BOA, BEO, Dosya No: 457, Gömlek No: 34203; Dosya No: 674, Gömlek No: 50525; Dosya No: 682, Gömlek No: 51112; Dosya No: 2229, Gömlek No: 167174; Dosya No: 3006, Gömlek No: 225423.

¹⁰⁴⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 134, Sayfa No: 58; Dosya No: 575, Sayfa No: 21-4, 22-2, 27-3; Dosya No: 719, Sayfa No: 1136; Dosya No: 913, Sayfa No: 69.

¹⁰⁴⁶ *Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats*, s. 10.

¹⁰⁴⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 239, Sayfa No: 16A, 271A; Dosya No: 258, Sayfa No: 180A.

¹⁰⁴⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 954, Sayfa No: 133.

¹⁰⁴⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 536, Sayfa No: 9, 10, 12.

edilmişti. 1869 yılında ABD'den Osmanlı Donanması için otuz adet mitralyöz top ve 1871 yılında çok sayıda fişek alınmıştı. Fişekler, Viyana'dan fabrikatör Con Noris'e sipariş edilmişti¹⁰⁵⁰. Makinalı tüfekler de Avusturya'dan temin edilmiş ve yine aynı yıl Amerika'dan 2.000 adet Whinchester tüfek satın alınmıştı¹⁰⁵¹. Bu tip tüfekler çeşitli müteahhitler vasıtasıyla satın alınmaya devam etmişti. Görüldüğü kadarıyla barut genellikle İngiltere'den satın alındı. Teknik olarak barutun iyileştirilme çabalarının İngiltere'de çoğunlukta olması bunun nedenlerinden biridir. Harp gemilerinde kullanılan top ve mermiler de çoğunlukla Londra'dan satın alınmaktaydı¹⁰⁵². Torpidolar ise farklı ülkelerden alınmaya devam etti. 1887 yılında doksan üç parça torpedo Almanya'dan satın alınmış olup Almanya'dan İstanbul'a naklini yapan gemiye de navlun bedeli Bahriye Hazinesi tarafından ödenmişti¹⁰⁵³.

Bu şekilde hariçten satın almalar devam ederken büyük çaplı topların Tersânede yapılması için 1890 yılında büyük bir çelik fırın imal edilmeye başlanmış olup ihtiyaç duyulan on iki adet tezgâh ve parçaları İngiltere'den satın alınmıştı¹⁰⁵⁴.

Bahriye Nezâreti içerisinde bulunan komisyonlardan bazıları silah ve aksamı ile ilgilenmekteydi ve bunların başında Mühimmat Komisyonu, Torpido Komisyonu ve Fişekhâne gelirdi. Bahriye salnâmelerine göre bu komisyonların ve Fişekhânenin sürekli değişen sayılarda meclis üyeleri bulunurdu. Torpido Komisyonu, torpidonun özellikle önemli bir silah konumuna gelmesi sebebiyle ona ilişkin bilgileri takip etme ve Osmanlı Bahriyesine aktarma amacı taşımıştı. Arşivde bu komisyonun sık sık kırtasiye malzemeleri dahil bir takım sarf malzemeleri talep ettiği görülmektedir¹⁰⁵⁵ ki bu da toplantıların gerçekleştirildiğini gösteren kanıtlardan biridir. Gece atışları üzerine özel eğitim verilirdi, fakat bu atışlarda kullanılan torpidoların bulunması önemli olduğu için torpidoları ararken ihtiyaç duyulan ışıklı başlıkların satın alınması kararlaştırılmıştı¹⁰⁵⁶. Batı tekniğine sahip torpedo silahı hakkında yapılan çoğu işlemlerde ihtiyaç duyulan malzemeler hariçten satın alınmaya devam etti¹⁰⁵⁷. Mevcutta bulunan torpidolar ise her zaman dolu bırakılmıyordu. 150 torpidonun sadece on tanesinin dolu olduğu ve

¹⁰⁵⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 562, Sayfa No: 67-111.

¹⁰⁵¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 114, Sayfa No: 73.

¹⁰⁵² DTA, Muhasebe, Dosya No: 576, Sayfa No: 4.

¹⁰⁵³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 979,1004/ 38,15.

¹⁰⁵⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1215, Sayfa No: 14.

¹⁰⁵⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1006, 1007, Sayfa No: 14, 34.

¹⁰⁵⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 702, Sayfa No: 146.

¹⁰⁵⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 915, Sayfa No: 101.

gerektiğinde torpido istimbotlarına verileceği bildiriliyor ve tamamının Bahriye Baruthânesinde muhafaza edildiği belirtiliyordu¹⁰⁵⁸.

1871 yılında Bahr-i Sefid Kumandanı başta olmak üzere kumandanlara yazılan bir belgede, donanmanın cephane ikmal şekline ilişkin bazı bilgiler bulunur. Kale cephaneleri mevcudunda bulunan mühimmatın dışarı çıkarılmaması gereğinden hareketle İstanbul'a yakın olan ve eczâ-i nâriye ihtiyacı olan gemilerin ihtiyaçlarının doğrudan Tersâneden sağlanmasına karar verildi. Tuna, İşkodra, Rumeli, Trablusgarp ve Suriye sahillerinde görevli gemilerin barut gibi bu ihtiyaçları için ise Kıbrıs, Selanik ve Rusçuk kaleleri mevcudundan memurlarına senet sunmak üzere tedarik edilebilmesi için kumandanlara yetki verildi¹⁰⁵⁹. Bu yıllarda mühimmatın nakli ve irsali İdâre-i Azîziye vapurları ile sağlandı¹⁰⁶⁰.

Donanmaya ait silahların muhafazası ve Bahriye personelinin bu alandaki bilgisini geliştirmek üzere eğitilmesi Mühimmat Komisyonunun takibindeydi. Özellikle Alman teknik yardımlarına başvurulmuş dönemde görev almış olan von Hofe Paşa'nın, bu çalışmada da örneklendirildiği üzere, çeşitli çalışmaları olmuştu. Dolayısıyla silah ve mühimmat tedarikinde Almanya söz sahibi olmaya başlamış ve Krupp topları benimsenmişti. 1880'li yıllardan itibaren von der Goltz sayesinde kara toplarının değişimi ve 500 Krupp top siparişi, Alman Schichauwerft firmasına torpido bot siparişlerini de başlatmıştı.

1880 ve 1890'lı yıllarda gemilerdeki Krupp topları için top arabası kullanılmaktaydı. Bu arabalar Tersâne-i Âmirede bulunan araba fabrikasında yapılırsa da üretim sırasında kalitesiz malzeme kullanımı söz konusuydu. Birçok gemi, elektrikli ateşleme sistemi ile donatılmıştı. Eski Krupp topları için birkaç zırh delen çelik uçlu top mermisi bulunmaktaydı. Hafif silahlara gelince Snider, Winchester ve Martini-Peabody marka yivli tüfekler vardı. Birkaç gemide tepkili mermi bulunmaktaydı. Tersâne-i Âmire ambarlarında 40 lb. (18,14 kg.) spar torpido saklanmaktaydı. Tüm zırhlı gemiler torpil ağları ile donatılmıştı¹⁰⁶¹.

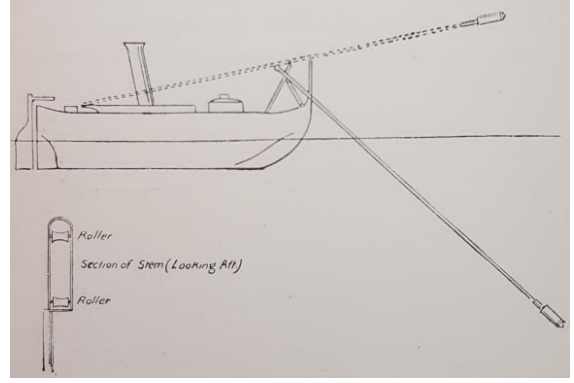
¹⁰⁵⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 804, Sayfa No: 1, 27.

¹⁰⁵⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 139, Sayfa No: 23.

¹⁰⁶⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 167, Sayfa No: 24.

¹⁰⁶¹ *Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats*, s. 10-11.

En basit torpido olarak sınıflandırılan Spar torpido, uzun bir gönderin ucuna yerleştirilen ve geminin pruvasını koruma işine yarayan bir silahtır. Basit olmasına rağmen savaş sırasındaki ciddi faydası, dönemin önemli silahlarından birisi olarak adlandırılmasının nedeni olmuştur¹⁰⁶².



Şekil 5- Spar Torpidolu İstimbot

Donanma silahlarına ilişkin von Hofe Paşa tarafından kaleme alınan 15 Temmuz 1893 tarihli lâiyhaya göre donanmanın ağır silahlarına ilişkin teknik ve lojistik problemler bulunmaktaydı¹⁰⁶³. Bu lâyiha aynı zamanda denizcilik açısından çok tartışmalı olan II. Abdülhamid döneminin tüm bahri yapısını gözler önüne serdiğinden önemli bir rapordur ve bu nedenle detaylı bir şekilde açıklanmıştır. Yüksek masraf ve türlü zorlukla satın alınan yeni donanma silahları olan Krupp topları, makinalı tüfek ve diğer küçük silahların hepsi asla harbe hazır halde tutulmamaktaydı. Bunun esas nedeni olarak idarenin uygunsuzluğundan, başlı başına mesul memur tefrik edilmediğinden dolayı başıboşluktan, idari bozukluk nedeniyle mesuliyet yüklenecek personel yokluğundan bahsedilmişti. Süreçlerde ihtiyaç duyulan vasıtalar eksikti; tamir ve yeniliklerden sorumlu meslekler bu işle iştigali olmayanlara verilmişti. Tamir ameleleri kifâyetsizdi. Von Hofe Paşa bu şekilde genel bir vaziyet bilgisinin akabinde ise görevi gereği gidişatı düzeltecek önlemler ve çeşitli öneriler sunmuştu:

- a) Mevcut vazifesini yerine getirmekten aciz Mühimmât-ı Harbiye Komisyonu yerine donanımlı bir subay başkanlığında harp sınıfı ve sanayi zâbitânlarından müteşekkil Harbiye Komisyonu oluşturulması; gemilerin teslimi ve onarımı hakkında fikirlerinin sorulması,
- b) Bu komisyon reisinin hem gemilerde hem de taşra ambarlarında bulunan silahların en iyi şekilde muhafazasından sorumlu olması,
- c) Muhafaza için özel bir ambar bölüğünün teşkil edilmesi ve efradının bir zâbitân tarafından silah temizliği ve bakımı için eğitilmesi,

¹⁰⁶² G. E. Armstrong, *Torpedoes and Torpedo-Vessels*, Ed. Charles Napier Robinson, Second Edition, London: George Bell & Sons, 1901, s. 71, 73.

¹⁰⁶³ BOA, Y .PRK. MYD., Dosya No: 13, Gömlek No: 38.

- ç) Top aksamının tamiri için özel bir ekip oluşturulması ve denetiminin bu komisyonda olması,
- d) Zırhlı fırkateyn topları için imal edilen kundak ve takımlarının Alman işçiler dahil mevcut ekiple başarılı sonuçlar elde edilemediğinden Krupp fabrikasından uzun süreli olarak usta istihdamı.

Yeni silahların *nazik aletler* olduğunun benimsenmesi ve ona göre hareket edilmesinin silahın uzun süreli kullanımı için gerekli olduğunun altı çizilmiş, aksi bir durumda ise bu kapsamda yapılmış olan masrafların boşa gideceği ifade edilmişti. Bu lâyiha, gereğinin yapılması için Bahriye Nezâretine havale edilmişti.

1898 yılının Eylül ayında gemilerde ve silahlı vapurlarda mevcut bulunan silah çeşitleri şu başlıklar altında envantere alınırdı: Armstrong, Krupp, şeşhâne ve kaval, Roddinfeld, namlu, mitralyöz, Hotchkiss, tüfenk, tabanca, kılınç, balta, harbe¹⁰⁶⁴. Her gemide farklı sayılarda olan bu silahlardan namlu, mitralyöz ve Hotchkiss, neredeyse yok denecek kadar yalnızca birkaç gemide bulunan en az sayıda olan çeşitlerdi. Sayılar her yıl tutulan jurnallerde farklılık göstermeye devam etmiştir. Halbuki, 1890'da önemli sayıda Hotchkiss ve Nordenfelt makinalı tüfekleri bulunmaktaydı. Osmanlı'da, seri atımlı toplar yalnızca Almanya'da inşa edilen torpido botlara monte edilmişti. Birkaç Nordenfelt Tophâne-i Âmirede yapılsa da imalatı uzun süre devam edememişti¹⁰⁶⁵.

Osmanlı askeri teşkilatının önemli yapılarından biri olan ve Tersâne-i Âmireden sonra en büyük askeri tesis olan Tophâne-i Âmire, 19. yüzyılın ortalarında on hektar büyüklüğünde bir alana yayılmış olup birçok imalathâne, tezgâh ve kendine ait bir matbaadan müteşekkildi. Osmanlı askeri kuvvetlerinin silah ve mühimmat ihtiyacının üreticisi ve onarıcısı olan devlet kontrolündeki bu tedarikçi kurum, çeşitli imalathânelere sahipti. Yüzyılın ortasında Zeytinburnu Demir Fabrikası tamamlandıktan sonra top ve diğer silahlar burada dökülüp belli başlı işlemler için Tophâne-i Âmireye taşınırdı¹⁰⁶⁶. Tüm diğer askeri kuruluşlarda olduğu gibi burada da yabancı danışmanlar istihdam edildi ve binaları dönem dönem ıslah edildi. Hem İstanbul'da hem taşrada Tophâne-i Âmireye ait çeşitli sayıda mahzen ve depolar bulunur, her biri bekçiler tarafından korunur, gelen

¹⁰⁶⁴ ATASE, OYH 107-162-1.

¹⁰⁶⁵ *Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats*, s. 8.

¹⁰⁶⁶ Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadî Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2018, s. 415.

ve giden malzemeler görevlilerce kayıt altına alınırdı¹⁰⁶⁷. 19. yüzyılın ortasında askeri malzemeler üreten ve İstanbul ile İzmit'te bulunan tesislere bakıldığında çoğunun elbise ve üniforma ürettiği görülmekle birlikte, 1870'lerde söz konusu olan üretimin askeri ihtiyaçları karşılamadığı görülmektedir. Her türlü silahı tamir kapasitesine sahip Tophâne-i Âmire, silah üretimi ve onarımı yapan Haliç Fabrikası, günde 10.000 fişek üreten Zeytinburnu fabrikası, Bakırköy ve Azatlı barut fabrikaları, güherçile ve sülfür işlerine bakan üç atölye ihtiyaca yetişemiyordu ve depolarda bulunan malzemeler eskimiş ve değersiz hale gelmişti¹⁰⁶⁸. 1880'li yıllarda hem pamuk barutunun hem de dumansız barutun tedarik yöntemlerine bakıldığında, Avrupa'dan ithal edildiği görülmekle birlikte Baruthâne-i Âmire'de mevcut tezgahların yetersiz kalması nedeniyle Almanya'dan yeni tezgahlar getirtilerek iç imalata devam edilmişti¹⁰⁶⁹.

Osmanlı Devleti, komşularını yakın planda izleyerek onlar tarafından tedarik edilen gemi ve silahları kendisi de temin etmeye çalıştı. Triyeste'de bulunan bir fabrikadan Yunanların otuz adet balık torpidosu ve buna ek olarak Rusya'nın dahi aynı torpidodan aldıklarına ilişkin istihbarat edinen Osmanlı yönetimi, donanma gemileri için hususun önemine binaen aynı torpidolardan satın almanın önemi üzerinde durmuştu. Bahriye Meclisinde alınan bir kararla satın almanın ne kadar önem arz ettiği Nezâret tarafından yazılmış bir tezkire ile Bâbîâlîye iletilmişti¹⁰⁷⁰. Bu arada silah ve top aksamı üretiminin devam ettiğini hatırlamakta fayda vardır. Tersâne-i Âmirede üretilen ve Tophâne-i Âmireden tâyin olunan bir komisyon tarafından tecrübe edilip raporlanmış Krupp topunun imalatına devam edilmesi padişah tarafından da onaylanmıştı¹⁰⁷¹.

Topların ve mühimmatın varlığı ve dış tedarikine ilişkin kolaylıklar donanma için oldukça önemliydi. Daha önceki bölümde de ifade edildiği gibi, Osmanlı Donanmasında bulunan çok çeşitli tipte gemi ve topları ile torpidolar mühimmat teminini oldukça zorlaştırmıştı. Kullanılan aksama ilişkin standardın olmayışı her boyutta top ve mühimmata sahip olmayı gerektirmişti. Her yeni gemi alımında bu sorun yine baş göstermiş, tek tipte silah ve aksamına geçiş bir türlü gerçekleşmemişti. Bu da hem mali açıdan hem de depolama faaliyetleri açısından sorun teşkil etmeye devam etti. Açıkçası

¹⁰⁶⁷ Salim Ayduz, "Tophâne-i Âmire ve Müştemilâtı", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 6, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 652.

¹⁰⁶⁸ Grant, a.g.m., s. 14.

¹⁰⁶⁹ Kütükoğlu, a.g.e., s. 417.

¹⁰⁷⁰ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 154, Sayfa No: 135.

¹⁰⁷¹ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 51, Sayfa No: 139.

Osmanlı Devleti'nin gemileri satın aldığı devlet aynı zamanda top ve mayın gibi silah aksamı ve mühimmatını şekillendirmekteydi. Birçok ülkeden yapılan satın alma neticesinde farklı çap ve tiplerde toplar bulunmaktaydı. Birleşik Krallık, Fransa, İtalya, Amerika ve Almanya'da bulunan üreticilerden tedarik ettiği gemiler Elswick, Vickers, Bethlehem, Krupp, Schneider ve Nordenfelt fabrikalarında yapılan ve çapları 280 – 37 m/m arasında değişen topları vardı. Torpido ve mayınları da çeşitlilik göstermekteydi¹⁰⁷². Tüm tedarik zorlukları bir yana, torpidoların gemide muhafazası da takip edilen konulardan biri olarak düşünülmelidir. Bu silahlar ilk defa ortaya çıktıklarında gemi silah ve aksamında büyük öneme haiz olmuşlar ve gemi personeline mülâzım, yüzbaşı veya kıdemli yüzbaşı rütbesinde torpido zâbiti olarak adlandırılan subaylar, torpido silah ve ilgili edevatın güvenliğinden sorumlu tutulmuşlardır.

Ağızdan dolma yivli Armstrong topları çok çeşitli çaplara sahipti ve toplar güvertede top evleri (barbet) içinde ve top ambarlarında batarya halinde bulunurdu. Ayrıca Armstrong toplarının tedarik edildiği zamanlarda toplar için gereken aletler ve malzemeler de Avrupa'dan satın alınmaktaydı ve bunun yerine Tophâne-i Âmirede üretilmesi hususu Şûrâ-yı Devlet'te tartışılmıştı. Zira 93 Harbi sırasında Krupp topları ile dönüşüm söz konusu olmaya başlamıştı. 1880'li yılların sonuna doğru Tersâne'deki bakım-onarım faaliyetlerinin arttığını ve özellikle bu dönemde gemilerin eski tip toplarının yerini yeni tip topların aldığı daha evvel söylenmişti. 1885 yılında Osmaniye, Orhaniye, Mahmûdiye ve Azîziye Fırkateynlerinin her birine Nordenfelt toplar satın alınmıştı¹⁰⁷³. Kısacası, 19. yüzyılın son çeyreğinde gemilerin bakım onarımı sırasında özellikle zırhlılarda ağızdan dolma Armstrong toplarının yerini kıçtan dolma Krupp (Essen) topları almış, gemilere torpido ağıları yerleştirilmiş ve torpil siparişleri verilmişti¹⁰⁷⁴. Fakat bu toplar, 1874 yılından kalan kara hizmeti toplarıydı ve herhangi bir atış talimi yapılmamıştı. 1890'lı yılların başında ise ağır deniz silahları için Krupp ile önemli bir anlaşma yapılmıştı¹⁰⁷⁵. Mermiler ise yüzyılın ortasına kadar som gülle olarak varlığını korusa da sonrasında uzun mermilere dönüştürülmüştü¹⁰⁷⁶.

¹⁰⁷² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 26.

¹⁰⁷³ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 13, Sayfa No: 70.

¹⁰⁷⁴ TNA, FO 881/ 5200X, Russia & Turkey: Report. Naval and Military Preparations in Balkan Peninsula, s. 7.

¹⁰⁷⁵ *Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats*, s. 8.

¹⁰⁷⁶ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 16.

Mevcutta bulunan silah ve aksamın bakımı ve gerektiğinde onarımı ya da yenisiyle değişimi harp gücü anlamında oldukça büyük önem taşır. Fakat savaş dönemlerinde topların ve teknik malzemelerin yeteri kadar bakımlı olmadığından hareketle barış dönemi onarımlarının hakkıyla verildiği düşünülmemektedir. Tersâne-i Âmirede bulunan mühimmat deposu ambarı dönem dönem teftiş edilirdi. Bu raporlar ilgili dönemde ambarların durumunu anlamak açısından oldukça önemlidir. Muâyene Komisyonu tarafından gerçekleştirilen böyle bir tetkik 1885 yılında yapılmıştı. Komisyon reisinin inceleme raporuna göre Mühimmât-ı Harbiye Ambarı temiz ve düzenli bulunmuş fakat lüzumsuz olan eski tip silahların temizlenerek daha uygun yerlere kaldırılması gereği ifade edilmişti. Ambarın binasının da onarım ihtiyacı olduğu ve çatısının onarılması ile ambarın tam ve mükemmel olacağı rapor edilmişti¹⁰⁷⁷. Genel olarak bu tarz raporlarda ilgili komisyon tarafından gereğinin yapılması kararlaştırıldığında icrası için Şûra-yı Bahriyeye havale olurdu.

Gemiler İstanbul'dan ayrılırken zahire, su, kömür gibi ihtiyaçları yanında mühimmat ve silah aksamını da Tersâne-i Âmire depolarından temin eder, gemi bölmelerinde bulunan depolarına stoklar ve seyre öyle çıkardı. Silah aksamından sorumlu zâbitân, burada bulunan tüm malzemenin bakımından mesuldü. Fakat gemilerde bulunan silah aksamı, top ve mühimmatın iyi bir şekilde muhafaza edilmediği ve bu kapsamda birçok uyarının yapıldığı görülmektedir. Özellikle zırhlı gemilerde silah ve ilgili aksam ve onarım aletlerinin günlük bakımlarına ilişkin kontrolleri, bölük zabiti ve topçuların sorumluluğundaydı¹⁰⁷⁸.

13 Kasım 1883 tarihinde silah ve teçhizat ikmali ile personel mevcudunu gösteren ve özellikle üst makamlardan talep edildiği için yazılan bir raporda, donanmada mevcut bulunan topların mermi ve cephanelerinin miktarı şu şekilde belirtilmişti¹⁰⁷⁹: Armstrong toplarının her biri için mermiyat sayısı 140 iken cephane sayısı 80; Krupp toplarının her biri için mermiyat sayısı 70 iken cephane sayısı 70; altı, dört ve üç fontluk Krupp toplarının her biri için mermiyat sayısı 70 iken cephane sayısı 70; şeşhane toplarının her biri için mermiyat sayısı 70 iken cephane sayısı 70; kaval toplarının her biri için mermiyat sayısı 100 iken cephane sayısı 100'dür. Aynı belgede Bahriye kuvvetini oluşturan gemiler de listelenmişti.

¹⁰⁷⁷ DTA, Islahat, Dosya No: 15, Sayfa No: 145A.

¹⁰⁷⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 732, Sayfa No: 15.

¹⁰⁷⁹ DTA, Şûra-yı Bahriye, Dosya No: 244, Sayfa No: 1C, 1D.

etmesiydi ¹⁰⁸¹ . Temin edilen malzemeler Tersânede Eczâ-i Nâriye Ambarlarında muhafaza edilir, malzeme ihtiyacında olan gemilere bölgeye gidecek olan İdâre-i Mahsûsa vapurlarıyla buradan gönderilirdi¹⁰⁸².

Belirli dönemlerde silahların durumunu incelemek üzere komisyonlar kurulur ve mevcuda ilişkin raporlar yazılırdı. 1897 yılında donanmanın ıslahı ve silahlarının yenilenmesi için oluşturulan komisyon, yine o dönemi sadece mühimmat anlamında değil donanmanın durumunu itibarıyla ortaya çıkaran önemli bir rapor yazmıştı. Bu raporun imza sahipleri Yâver Zırhlı Donanma Komodoru Ferik Arif Hikmet Ateş Mehmed, Bahriye Muhâkemat Dâiresi Reisi Mirlivâ Mehmed Tayyar Paşa, Tersâne-i Âmire Fabrikalar Ser-Mühendisi Mirlivâ Ahmed Besim Şükrü ve Şûra-yı Bahriye azalarından Fen Komisyonu Reisi Vekili Miralay İbrahim Halil idi¹⁰⁸³. Gemilerin yeni sistem inşa ve siparişleri için bu komisyonun dayanıklılık konusunda en iyi inşa fabrikalarını araştırması padişah irâdesiyle istenmiş ve bu kapsamda toplanan komisyon, müzakereleri sonucunda önemli konuları belirlemişti. Avrupa ve Amerika’da mevcut olan savaş gemileri inşa teknolojilerinin yenilikleri üzerine araştırmalar yapılmıştı. Komisyon, yenilenen genişleme sistemlerine sahip çift ya da üç uskurlu gemilerin daha az miktarlarda kömür yakarak saatte 17-18 deniz mili ile gittiğini belirtmiş; gövde levhalarının nikelli çelikten mamul olması nedeniyle büyük toplara dahi direnç gösterebildiğinin altı çizilmişti. Muhtelif çaplarda seri ateşli toplara sahip olan iç bölmeli bu gemiler, son teknoloji gemiler olarak tanıtılmıştı. Genel bir teknik değerlendirme sonrası Osmanlı gemilerinin durumunu açıklayan raporda, eski usul inşa edilen gemilerin ne kadar yenilense de bu tip gemilerle boy ölçüşemeyeceği belirtilmişti. Zırhlı Hamîdiye, Mesudiye, Âsâr-ı Tevfik Fırkateynleri ile zırhlı Feth-i Bülend, Mukaddime-i Hayr, Mu‘în-i Zafer ve Avnullah Korvetlerinin kısmen gerekli ıslahlarıyla iyileşebilecek durumda olduğu ve yeni tip silahlarla donatılabileceği; diğer zırhlı savaş gemilerinin ana gövdesinde değişim yapmayarak yeni usul toplarla donatılması neticesinde sahillerin muhafazasının gerçekleştirilebileceği ve savaşta harp edebileceği yazılmıştı. Raporda belirtilen bu ifadelerin padişah irâdesiyle donanmayı muayene eden Krupp ve Armstrong fabrika vekillerinin raporları ile benzer olduğu görülmüştür.

¹⁰⁸¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1073, Sayfa No: 53.

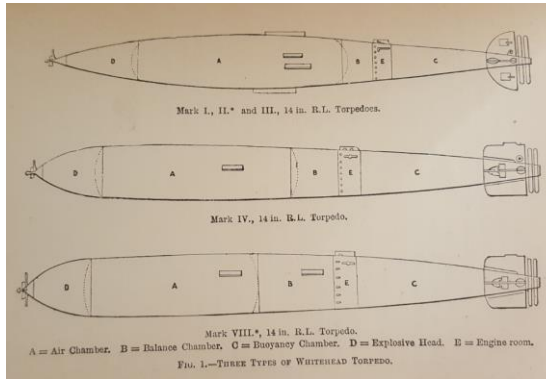
¹⁰⁸² BOA, Y. MTV, Dosya No: 262, Gömlek No: 40.

¹⁰⁸³ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 78, Sayfa No: 2.

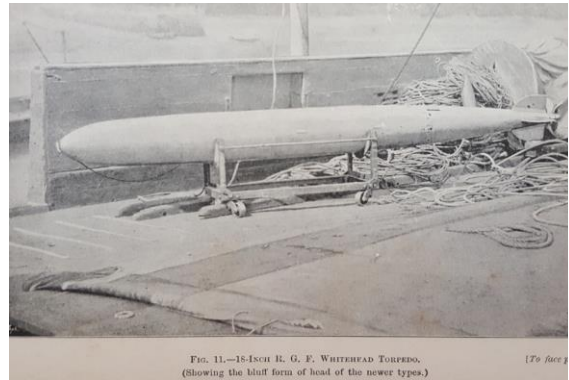
Bahsi geçen raporda yeni satın almaları ilgilendiren bilgilere bakıldığında ise deniz devletlerinin inşa ettikleri zırhlıların 14.000 tonilatodan ve uzunlukları da 400 kademden fazla olduğu belirtilmiş ve bu tarz bir geminin tüm donanımı ile inşa masrafinin 1.000.000 lira gibi bir meblağa ulaştığından hareketle “*bu kadar bir meblağın bir gemiye sarfi*” uygun görülmemişti. Bunun yerine, 24 ve 15 cm’lik, küçük çaplı, seri ateşli ve makinalı toplar ve torpido atan *tüyplarıyla*¹⁰⁸⁴ iki ya da üç uskurlu ve saatte 18 deniz mili süratle seyir kabiliyetine sahip ve daha iyi manevra yeteneği olan 6.000 – 7.000 ton ve 30 kadem uzunluğunda zırhlı gemilerin aynı görevi yerine getirebileceği ifade edilmişti. Deniz devletleri yeni gemi inşalarını Alman ve İngiliz tezgâhlarına sipariş verdiği için, Osmanlı’nın da benzer taleplerini bahsi geçen ülkelerden karşılaması gerektiği kanaatine varılmıştı.

Yine aynı belgede yeni usul seri ateşli toplar satın alınması için yabancı fabrikalara müracaat edildiği belirtilmiş fakat hazırda top bulunmaması nedeniyle fabrikalarında hazır bulunan daha küçük topların satın alınması gayretine girilmişti.

1897 yılına kadar Osmanlı Donanmasında iki tip torpido kullanılmakta olup büyük gemiler ve eski torpido botlarda 14 inçlik Whitehead MK III kullanılırken Almanya’dan alınan gemilerde 428 mm’lik Schwartzkopff bulunmaktaydı ki zamanla tek tip torpido olarak kullanıldı¹⁰⁸⁵.



Şekil 6- Whitehead Torpidolarının Üç Tipi



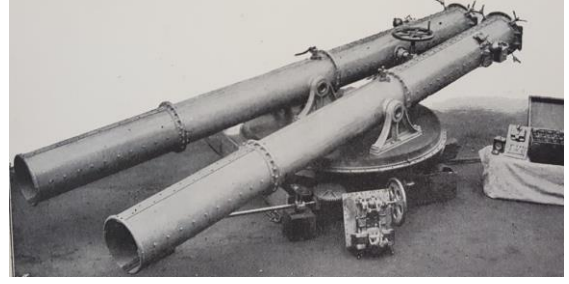
Fotoğraf 9- 18 İnçlik Whitehead Torpidosu

¹⁰⁸⁴ İlgili raporda kullanılmış olan bu kavram torpido kovanını ifade etmektedir.

¹⁰⁸⁵ Bu sayfadaki şekil ve fotoğraflar için bkz.: Armstrong, a.g.e., s. 17, 46, 49, 55.



Fotoğraf 10- Whitehead Torpidonun Bir Fransız Kruvazörünün Kıçaltından Ateşlenmesi



Fotoğraf 11- Bir Çift Torpido Tüybü (Torpido Kovanı)

Silahlar gemilerin orijinine bağlı olarak değişmekteydi. Hotchkiss sisteminde 37 mm'lik revolver, 24 ve 34 mm'lik Nordenfelt, 37 mm'lik Alman revolver topları kullanılıyordu. Bu topların mühimmatı ise Osmanlı imalathânelerinde üretilmekteydi¹⁰⁸⁶. Ayrıca aynı yıl donanmanın eksik Krupp mermileri de Tophâneden temin edilmişti¹⁰⁸⁷. Fabrikalar günde 150 tüfek imal edip dağıtabilir seviyedeydi. Bu tüfekler yine de yetersiz gelir ve yurt dışından ihâle ile satın alma yöntemi uygulanırdı. 1900'ler itibarıyla Alman firmaları bu ihâlelerde başı çekti. 1893 yılı sonrasında 15 cm'lik, 1899 yılı sonrasında 35 cm'lik Krupp topları Tersânede imal ediliyordu. Fakat bu alanda da üretim sayıca yetersiz gelmekteydi¹⁰⁸⁸.

Gemiler onarımdayken topların donatımı da yapılır, bazen yenilenir bazen de mevcutlar onarılırdı. 1899 yılında Mesudiye için onarım kararı verildiğinde Vikeres firmasına yeni mermi siparişi de verilmişti¹⁰⁸⁹. Yine aynı yıl Âsâr-ı Tevfik, Almanya'da onarımdayken orada on beşlik Krupp topları ile donatılması kararlaştırılmıştı ve ayrıca çeşitli harp malzemelerinin tedariki için Mösyö Huber'le müzakereler yapılmıştı¹⁰⁹⁰.

Bahriyede mayınların muhafazası ve kullanımı, var olan kanun ve nizamnâmelere uygun olarak 1911 yılında çıkarılan Otomatik Deniz Lağımının Ambarlarda Muhafaza ve Usûl-i İsti'mâllerine Âid Talimatnâme ile kontrol altına alınmıştı. Bu talimat hem karada bulunan ambarlarda hem de denizde görevli depo gemilerinde muhafaza edilen mayınları kapsamaktaydı. Karadakilerin özellikle meskûn mahallerden uzakta

¹⁰⁸⁶ Güleriyüz, *Osmanlı Donanmasında Torpido Botlar ve Destroyerler*, s. 40-41.

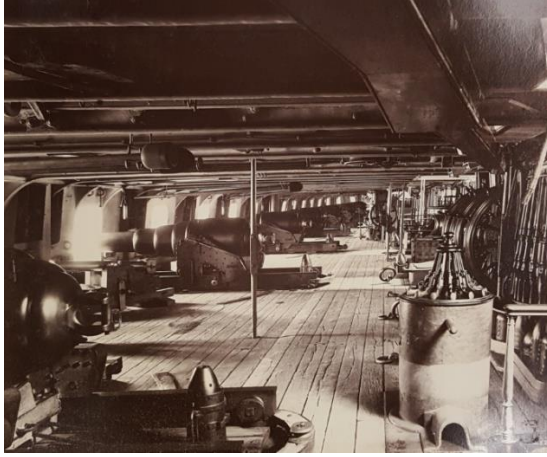
¹⁰⁸⁷ BOA, Y. MTV., Dosya No: 162, Gömlek No: 159.

¹⁰⁸⁸ Büyüktuğrul, a.g.e., s. 160, 166.

¹⁰⁸⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 587, Sayfa No: 255A, 256 A.

¹⁰⁹⁰ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 567, Sayfa No: 22A; Dosya No: 575A, Sayfa No: 2A-B; BOA, BEO, Dosya No: 2219, Gömlek No: 166370.

muhafazası önemliyken denize yakın ambarlar iskeleye kadar raylı sisteme sahip olmalı ve iskele üzerinde vinç bulunmalıydı ya da doğrudan vapurun içine devam edecek ray tertibatı bulunmalıydı. Gemi ambarının içinde kapısı kilitli bir bölme bulunmalı ve mayın burada muhafaza edilmeliydi. Ambar inşalarında ahşap kullanımından kaçınılması gerektiği belirtilmişti¹⁰⁹¹. Gemi ambarlarından olan top ve silah ambarlarına ilişkin aşağıdaki fotoğraflarda görüleceği üzere 19. yüzyılın son çeyreğinde mahaller ahşap idi¹⁰⁹².



Fotoğraf 12- Zırhlı Mahmûdiye Fırkateyni Top Ambarı



Fotoğraf 13- Zırhlı Mesudiye Fırkateyni

Özellikle 20. yüzyılın ilk çeyreğinde silah ve sistemlerinde gerçekleşen Batı atılımları, Osmanlı'nın ilgili siparişlerini Avrupa'ya yönlendirmiş oldu. 1913 yılında Hamburg'daki karbonit fabrikasına otomatik torpil siparişi ve ihtiyaç duyulan diğer harp malzemeleri için de Froyd Krupp A. J. ve Deutsche ve Aufen Fabrikaları ile yapılan sözleşmeler Osmanlı'nın bu kapsamda gerçekleştirdiği alımlara ilişkin son örneklerdendir¹⁰⁹³.

3.2. DESTEK PERSONEL VE İŞGÜCÜ

1867 ile 1914 yılları arasında Osmanlı Bahriyesindeki işleri yürütecek binlerce personel, nizâmlardan gelen sorumluluklarını yerine getirmeye çalıştı. Diğer taraftan hem kara tesislerinde hem de gemilerde yabancı veya Osmanlı tebaasından olmak üzere geçici

¹⁰⁹¹ *Otomatik Deniz Lağımalarının Ambarlarda Muhafaza ve Usûl-i İsti'mâllerine Âid Talimatnâme*, İstanbul: Dersessian, 1911, s. 2-3.

¹⁰⁹² Bu sayfadaki fotoğraflar için bkz.: BL, Visual Arts, Photo 1058/43, s. 35, s. 18.

¹⁰⁹³ DTA, Divan-ı Harp, Dosya No: 136, Sayfa No: 6-7; BOA, BEO, Dosya No: 4198, Gömlek No: 314820.

personel istihdam edildi. Bu başlık her bir alanda örnekler sunmak üzere detaylandırılmıştır. Öncelikle büyük bir sayı teşkil eden erat sınıfıyla başlanmıştır.

Yüzyıllardır Osmanlı Donanmasında ihtiyaç duyulan erat, büyük oranda sahil kasabalarından ve adalardan sağlandı. Deniz savaşları sırasında asker ihtiyacını karşılamak için çok sayıda insan gücüne ihtiyaç duyuluyordu. Bu ihtiyacın karşılanması için sahil bölgelerindeki halkın yanı sıra forsa ve kürek cezalıları da Donanma için önemli bir personel kaynağını teşkil ediyordu¹⁰⁹⁴.

Tanzimat'ın kurumlar üzerindeki etkisiyle birlikte bu minvalde de bir düzen oluşturulmaya başlanmış ve askere alma belirli usullere bağlanmıştı. Bu düzenlemelerden biri olan 1849 yılı Kur'a Nizamnâmesi, birinci bölümde de ifade edildiği üzere, Bahriyede muvazzaflık ve rediflik görevlerinin yeniden organize edilmesini sağladı ve böylece önceki yüzyıllarda görülen sürekli askerlik uygulaması tarih oldu. 1851 yılından 1865 yılına kadar geçen yıllarda muvazzaflık ve rediflik süreleri değiştirilirken her yıl kur'a ile 3.000 erin deniz kuvvetlerine alınmasına karar verildi. 1865 yılı itibarıyla topçu, porsun, dümenci ve ateşçi gibi sınıflarda görevli başarılı erlerden isteyenler terhis edilmedi ve gedikli sınıfına geçirildi¹⁰⁹⁵. 1869 yılında Kuvve-i Umûmiye-i Askeriye Nizamnâmesi'nin kabulüyle birlikte yeni bir düzenlemeye gidildiğinden 1849'un yerini 1870 yılında çıkarılan yeni Kur'a Nizamnâmesi aldı. Belirli istisnalar dışında yirmi ile yirmi beş yaş arası bütün Müslümanların askerlik hizmetine katılması zorunluluk halini aldı; yirmi altı yaşına kadar kurada adı okunmayanlar rediflik sınıfına alındı. Kur'a sonucu askere alınanlar belirli yol harcırahı ile sevk edilirlerdi. Kanunun kabulünden bir süre sonra, uzun Bahriye askerlik hizmetinin tarım işlerini sekteye uğrattığına ilişkin meseleler nedeniyle redif teşkilatı yeniden düzenlenmek durumunda kaldı.

Buna ek olarak Bahriye askerleri özellikle sahil kesiminden alınmaya devam etti. 1867 ile 1868 döneminde 5.000 denizci askerlerin %33,2'si Trabzon; %21,4'ü Samsun, %9,2'si ise diğer Karadeniz livâlarından celp edilmişti. Marmara kıyılarında bulunan üç livâdan da asker temin edilmişti. 1870 yılında Osmanlı Donanması için Trabzon, Gümüşhane, Bucak, Giresun, Canik, Sinop, Kastamonu, Bolu, Kocaili, Gelibolu, Tekfurdağı ve Erdek sancaklarından olmak üzere toplam 5.000 asker toplanmış ve en

¹⁰⁹⁴ Cafer Çiftçi, "Osmanlı-Avusturya Savaşları Esnâsında Bursa Halkının Avâız Türü Vergi Yükünden Örnekler (1686-1688)", *The Journal of Ottoman Studies*, XX, Kitap Matbaacılık: İstanbul, 2000, s. 253.

¹⁰⁹⁵ Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, s. 109.

yüksek ilk üç sancak Trabzon, Canik ve Sinop (tüm sayının %66'sı) olmuştu¹⁰⁹⁶. 1875 yılı tertibinde de aynı livâlar aynı oranlarda denizci sağlamıştı¹⁰⁹⁷. Bu sayının içerisinde gerektiğinde savaşa katılacak ticaret gemilerindeki gemicilerden oluşan bahriye ihtiyatı olduğu da düşünülmektedir. 1880'li yılların başında kırsal kesimden tedarik edilme çabaları olduysa da sonuç başarılı olmadı. Özellikle deniz şartlarına yatkın olmadıklarından verim alınamadı ve askerler memleketlerine geri gönderildi¹⁰⁹⁸. Dolayısıyla, önceki yıllarda da olduğu gibi ihtiyaç duyulan denizci personel, Karadeniz livâlarından sağlanmaya devam etti. Donanma subay mevcuduna ilişkin tedbir olarak Bahriye Mektebi son sınıf öğrencilerinin teğmen rütbesi ile gemilere taksim edilmesi söz konusu olmuştu¹⁰⁹⁹.

1886 yılında çıkarılan bir nizamnâme ile 1870 Kur'a Kanunu feshedilmiş, askere alma yeni şartlara tâbi olmuştu. Gemilerde ve sanayi alaylarında hizmete alınan askerler sekiz yıl, rediflikleri ise dört yıl olacak şekilde organize edildi. 1870 yılı Kur'a Nizamnâmesi'nde belirli bir asker sayısının özellikle Bahriyede görevlendirildiği gibi, 1909 yılına kadar kabul edilen Kur'a Nizamnâmeleri de bu kapsamda devam etti. Nizâmlar ve değişiklikler¹¹⁰⁰ ile birkaç kere daha değişen Bahriye sınıfı asker tedariki, 1909 yılında askerliğin herkes için zorunlu hale gelmesiyle birlikte yeniden değişmiş oldu. Muvazzaf askerlik süresi de beş yıl olarak belirlendi. 1909 yılına kadar gayrimüslimler için askerlik görevi teorikte kalmıştı. Bahriyede bulunan gayrimüslimler genelde sıhhiye sınıfında ve çoğunlukta doktor olarak görev alan Rum ve Ermeni asıllı subaylar oldu.

Nizâma uygun olarak 1909 yılında başlatılan bu uygulama tüm bölgelerde hemen kabullenilmedi. Örneğin 1910 yılında Sporad Adalarında meskûn gayrimüslim erkekler, askerlik vazifesi için kur'aya katılmayı reddetti ve bir hayli problem oluştu; kamu kurumları her ne kadar karşı durmaya çabalasa da o yıl kimse kur'aya katılmadı¹¹⁰¹. 1911 yılında dahi donanmada görev alacak erlerin özellikle sahil halkından sağlanmasına önem verilmiş bu kültürü taşıyan yerlerden tedarik edilmesine özen gösterilmişti¹¹⁰². Bahsi

¹⁰⁹⁶ Dilara Dal, *The Modernization of the Ottoman Navy during the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*, (PhD), UK: University of Birmingham, 2016, s. 127-130.

¹⁰⁹⁷ Panzac, a.g.e., s. 344.

¹⁰⁹⁸ Kurtaran, a.g.e., s. 69-70.

¹⁰⁹⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 284, Sayfa No: 148; Mektubi, Dosya No: 349, Sayfa No: 12.

¹¹⁰⁰ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 88, Sayfa No: 25.

¹¹⁰¹ Kurtaran, a.g.e., s. 107-108.

¹¹⁰² DTA, Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 48.

geçen şekilde ve araçlarla oluşturulan Bahriye taburları, Bahriye askeri gücünün bir parçası oluyordu.

Subaylar ise çeşitli Bahriye nizâmlarına göre organize edilmeye devam etti. Harp sınıfı subaylar ile burada bahsi geçen erler, gemilerin barış ve savaştaki aktif unsurunu teşkil ediyordu. Gemilerde ve mevkilerde harp sınıfı, sıhhiye sınıfı, çarkçı sınıfı, inşaiye ve sanayi sınıfı, imamlar, kâtipler, tabip, cerrah ve muavinleri, eczacılar ve muavinleri ile gedikliler bulunuyordu. Güverte ve mızıka sınıfları da vardı. Güverte personeli; serdümen, topçu, işaretçi gibi personelden oluşmaktaydı. Tatbikat, ikmal ya da motivasyon amacı taşıyan bando ve müzik ekipleri özellikle aktif gemi görevleri sırasında her zaman önemli olmuş ve bu görevi icra edecek mızıka personeli karada görev aldığı gibi denizde de görevlendirilmişti¹¹⁰³.

1327-1329 yıllarını kapsayan Bahriye Salnâmesindeki sınıflar ise güverte zâbitânı, çarkçı zâbitân, inşaiye zâbitânı, tabip ve eczacı olmak üzere sıhhiye zâbitânı, kâtip zâbitânı, imam zâbitânı, sanayi zâbitânı, musika şeklinde sıralanmıştı. Bu sınıfların rütbe isimleri 1867-1914 yılları arasında zaman zaman değişmişti ve tezin konusu kapsamında her birine değinilmiştir.

Bahriye personeli bazı dönemlerde çeşitli kontrollere tâbi tutuluyordu. 1881 yılında savaş gemileri özellikle personel ve teçhizat bakımından denetlenmişti. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dâiresi, bu kapsamda çeşitli daireleri, mektebi, sıbyan taburunu ve liman kumandanlığını da teftiş etti. Ortaya çıkarılan aksaklıklar hakkında yazılan raporlar etraflıca görüşülürdü ve gerekiyorsa memurlar uyarılırdı¹¹⁰⁴.

Osmanlı Bahriyesinde hizmet eden personel önceleri tersâne halkı ve harp sınıfı olarak iki esas şeklinde ayrılmıştı. Devletin kuruluşundan sonuna kadar değişen teşkilatlanma altında farklı isimler ve görevler ortaya çıktıysa da 1867 yılında kurulan Bahriye Nezâreti, teşkilat yapısına da düzen getirme amacı taşımıştı. Bu yapının insan gücü; karada çalışanlar ve denizde çalışanlar olarak iki ana kolda incelenebilir. Karada çalışanlarda yüksek rütbeliler sanayi alaylarını oluştururken aynı zamanda yetiştirilmek üzere sıbyan taburları bulunurdu. Tersâne-i Âmirede ve taşra teşkilatında görevli değişik rütbelilerde subaylar, farklı kademelerde memurlar ile fabrika ve atölyelerde çalışan işçiler vardı. Bu dönemde puantaj tutularak çalışma düzeninin oluşturulmaya çalışıldığı

¹¹⁰³ Funda Songur ve Y. Barbaros Büyüksağnak, “Marşlar Tarihi Üzerine Bir Deneme: Türk Deniz Kuvvetleri”. *II. International Academic Research Congress*, Ed. Erdal Harmata vd., Antalya, 2017, s. 1646.

¹¹⁰⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 159, Sayfa No: 37A.

görülmektedir. Tersâne-i Âmirede çalışan askerler, memurlar, fabrikalarda görevli yerli ve yabancı tüm çalışanlar için işbaşı saatleri vardı. Her bir personel, işe başlama saatinin ilk beş dakikasında açık bırakılan memur odasına bilgilerini sunmak zorundaydı. İşe geç kalan ilk kısım için ilk on dakika, sonraki gecikenler için ilk yarım saat önemliydi. Yarım saat sonra iş yerine gelenler ise öğle yemeği arasına kadar görev yerlerine ulaşamazlardı. İşe zamanında başlamayan personel için maaşlarda kesinti olmaktaydı. Yemek molaları dahil tüm çalışılan saatler kayıt altına alınmakta ve ücretlere etki etmekteydi¹¹⁰⁵. 1860'lı yılların sonu itibarıyla toplam 1.993 kişi, yirmi ikiye ulaşan imalat ve inşa tesislerinde çalışmakta olup bunlardan özellikle Yalı Köşkü ve demir fabrikalarında İngiliz işçiler ağırlıktaydı. Ayrıca 546 kişi de geçici işçi statüsündeydi¹¹⁰⁶.

1870'li yıllarda subay mevcudu; 203 alay kâtibi ve 54 alay imamıyla birlikte toplam 1.542 kişiydi. Kâtip adı verilen levâzım sınıfı/ ikmal subayı olarak 33 albay, 44 yarbay, 94 binbaşı, 164 briç kâtibi bulunmaktaydı. Bunların her biri Bahriye Mektebi mezunu değildi. Sivillerle birlikte Tersâne personeli ise 20.444 kişiydi. Gemici ve tüfekli olarak ikiye ayrılan erlerin sayısı ise 15.000 civarındaydı¹¹⁰⁷. 1 Ocak 1891 tarihinde Osmanlı Donanmasının Avrupa örnekleri ile karşılaştırılması sonucu elde edilen verilerden hareketle kadrosunun şişirilmiş olduğu görülür¹¹⁰⁸. Birleşik Krallık'ta 752 gemiye karşılık 3.082 subay (on dokuzu faal olmak üzere altmış dokuz amiral) (Deniz Kuvvetleri personeli mevcudu¹¹⁰⁹); İtalya'da 269 gemiye karşılık 986 subay (yirmi dört amiral) vardı. Osmanlı Devleti'nde ise 127 gemiye karşılık zamanı gelse de emekli edilmeyen 2.378 (32 amiral) subay bulunmaktaydı.

Tezkeresi gelen ve isteyen herkesin subay olabileceği dikkate alındığında şişirilmiş kadrolar söz konusu olmaktaydı. Bahriye salnâmeleri incelendiğinde subay personel mevcudunun (amiral ve üst rütbeli subaylar dahil) yıldan yıla arttığı gözlenmektedir. 1890 yılında 35 amiral ve 2.418 olan toplam Bahriye subayı, 1896 yılında 39 amiral ve 2.879 subay, 1900 yılında 37 amiral ve 3.289 subay, 1904 yılında 49 amiral ve 4.217 subay, 1908 yılında 45 amiral ve 4.961 subay olmuştu¹¹¹⁰.

¹¹⁰⁵ Dal, a.g.e., s. 215-216

¹¹⁰⁶ A.g.e., s. 224.

¹¹⁰⁷ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 14.

¹¹⁰⁸ Panzac, a.g.e., s. 389.

¹¹⁰⁹ *All About Ships and Shipping*, s. 362.

¹¹¹⁰ Levent Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*, (Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004, s. 51.

Taşrada bulunan gemilere ihtiyaç duyulan personel İstanbul'dan tâyin olacağı gibi hâlihazırda taşrada bulunan başka bir gemiden de nakledilebilirdi. Bu kapsamdaki tüm personel varışları Bahriye Nezâretine bildirilirdi. Genel olarak Bahriye personelinin taşrada çalışmasını sağlayacak bir düzen sağlamak zordu. Fakat çoğu personel için buralarda çalışmak eğitim anlamında yarar sağlıyordu. 1909 yılında Cidde ve Yenbu'da buz makinaları kurulmaya başlandı. Dâire-i Bahriye tarafından seçilen makinacıların müteahhitlerin kendi mühendisleriyle birlikte çalışarak bu makinaların işlerliğine vâkıf olmalarında karar kılınmıştı¹¹¹¹. Bu anlamda bakıldığında nasıl ki Tersânede çalışan yabancı çarkçıların yanında çalışan Osmanlı mühendislerinin eğitim aldığı düşünülüyorsa burada da müteahhidin makinacısından eğitim almaya devam ettiği gözlenmektedir. Böylece ilerleyen zamanda oluşabilecek herhangi teknik probleme kendi mühendisleri aracılığıyla çözüm bulabilecek ve kendi işgücünü değerlendirmiş olacaktı.

II. Abdülhamid döneminde sürekli şekilde artan personel sayısı, 1909 yılında Bahriyede yapılan tasfiye sonucunda düzenlenmeye çalışıldı. 1912 yılında ise sayısı yüzleri aşan liman başkanlıkları ve kıyı tesislerinde hizmet gören subaylarla birlikte 1.500 güverte, 2.000 makina, 70 tabip, 55 inşaat, 300 kâtip, 50 imam, 100 eczacı ve cerrah, 7.000 er bulunmaktaydı¹¹¹². 1913 ve 1914 yılı Bahriye Salnâmelerine bakıldığında harp sınıfı, ümerâ ve memur sayıları sırasıyla 2.481 ve 3.242'dir¹¹¹³.

Personel sayıları, eğitimi etkilediği gibi iâşe, giyecek, silah ve sağlık malzemeleri gibi çeşitli lojistik imkân ve kabiliyetlerin planlanması ve yürütülmesinde önem taşımaktadır. Dönem dönem rütbelerin şişirildiği, bazen rüşvetle satıldığı, bazen kayırmanın uygulandığı olmuş, buna karşılık nadiren tasfiye ya da personelin sayıca azaltılması uygulaması kullanılmıştır. 1881 yılı Mart ayında Volos koyunda bulunan ve Koramiral Mehmed Paşa tarafından komuta edilen Osmanlı filosu Mu'în-i Zafer, Âsâr-ı Şevket, Sinop, Şerif, Sayat(?) gemilerinden oluşuyordu. Fakat bu gemiler hizmet verebilecek şartlara sahip değildi ve tam olarak denize elverişli oldukları da söylenemezdi. Yetersiz kömür ve silah olanaklarıyla birlikte bir taraftan toplam 552 personeli diğer taraftan da çarkçı eksikliği vardı¹¹¹⁴. Bu gibi personel israfının söz konusu

¹¹¹¹ BOA, DH. MKT., Dosya No: 2713, Gömlek No: 15.

¹¹¹² *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 26.

¹¹¹³ Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*, s. 83.

¹¹¹⁴ TNA, FO 881/ 4401, Turkey: Reports. Naval and Military. (Capt. L. V. Swaine), s. 3.

olduğunu söylemek mümkündür. Zira kömür eksikliği dahi gemileri hareketten sakıt kılıyor ve yine de üzerindeki personele ikmal malzemeleri verilmesi gerekiyordu.

Dönem dönem gerçekleştirilen terhisler, personelin azalmasına neden olurken diğer yandan tecrübeli personelin sayısını da azaltıyordu. 1903 yılında gerçekleşen terhisler sonucu özellikle Selanik bölgesinde bulunan gemilerde personel kalmamıştı¹¹¹⁵. Bu bölgenin her dönemde sahip olduğu önem hatırlanırsa, gemilerin yetersiz kaldığı durumların dışında tecrübeli personelden yoksunluk, orada karşı karşıya kalınan problemlerin çözilememesinin en birincil nedenlerinden olmuştu. Böylece geniş Osmanlı kıyıları da korumasız ve kontrolsüz kalıyordu¹¹¹⁶.

Komodorlukların Bahriye Nezâretinden talep ettiği yetersizlikler karşılanamadığında, sahil koruma görevleri hakkıyla yürütülemedi. Altı körfezi ve 374 deniz mili ile uzun bir sahil şeridi olan Selanik vilâyetinde 1901 yılında altı vapur bulunmaktaydı ve bu filo bölge kontrolünde yetersiz kalıyordu¹¹¹⁷. Selanik vilâyetinde komitalarca taşınan silah ve cephaneler kıyılara kayıklarla taşınıyor, sahil içlerine Bulgarlara ait hayvanlarla aktarılıyor ve bu kara nakliyesinin takibinde Bahriyenin yetersiz kaldığı durumlarda jandarmadan destek alınıyordu¹¹¹⁸. Bu da hariçten personel desteği için bir başka örnek olarak verilebilir.

1904 yılındaki terhis sırasında ise gemilerde sayısı az olan astsubay görevi için terhis edilenler arasında sınav ve inceleme yapıp göreve layık olanların tâynini uygun bulunarak¹¹¹⁹ subay tedarikine devam edilmişti.

1898 yılının Eylül ayında Donanmada ve Dâire-i Bahriyeye mensup tersânelerde bulunan toplam ümerâ, zâbitân ve asker mevcudunda üç müşir ile birlikte rütbesiz tabip ve cerrahların da dâhil olduğu personel mevcudu 16.769 kişi olup personel rütbeleri aşağıdaki şekildeydi¹¹²⁰:

¹¹¹⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 19, Sayfa No: 27-29.

¹¹¹⁶ DTA, Komodorluk, Dosya No: 10, Sayfa No: 236; Dosya No: 9, Sayfa No: 42.

¹¹¹⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 10, Sayfa No: 163.

¹¹¹⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 28, Sayfa No: 15, 16.

¹¹¹⁹ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 76, Sayfa No: 16.

¹¹²⁰ ATASE, OYH 107-162-1.

Tablo 15- Rütbeler ve Personel Sayıları

Gemilerde (Sefâîn-i Şâhânede)				
Sınıf-1 Harb	Sınıf-1 Sanâyi	Sınıf-1 Musika	Ümerâ ve Zâbitân-1 Sıhhiye	Sınıf-1 Çarhçıyan
Ferik	Ümerâ ve zâbitân Neferât Yekûn (121)	Ümerâ ve zâbitân Neferât Yekûn (153)	(30)	Ferik
Mirlivâ				Mirlivâ
Miralay				Miralay
Kaymakam				Kaymakam
Binbaşı				Binbaşı
Kol-1 evvel				Kol-1 evvel
Kol-1 sâni				Kol-1 sâni
Sınıf-1 e'imme				Yüzbaşı
Kâtib-i kalyon				Mülâzım-1 evvel
Kâtib-i tabur				Mülâzım-1 sâni
Kâtib-i korvet				Sınıf-1 gedikli
Kâtib-i briç				Şakirdân-1 haddâd
Yüzbaşı				Ateşci-i evvel
Mülâzım-1 evvel				Ateşci-i sâni
Mülâzım-1 sâni				Ateşci-i sâlis
Gedikli				Kömürcü
Ser-i top				Sıbyân
Porsun				Yekûn (1.480)
Ser-i dümen				
Çavuş				
Emin-i bölük				
Onbaşı				
Neferât				
Yekûn (7.051)				

Mevkilerde (Merkez ve taşra)				
Sınıf-1 Harb	Sınıf-1 Sanâyi	Sınıf-1 Musika	Ümerâ ve Zâbitân-1 Sıhhiye	Sınıf-1 Çarhçıyân
Yekûn (3.573)	Yekûn (699)	Yekûn (131)	Yekûn (14)	Yekûn (2.577)
Torpidolarda Yekûn (269)				
Mekteb-i Bahriye-i Şâhâne				
Sınıf-1 Harb	Sınıf-1 Etibba	Sınıf-1 Çarhçıyân	Sınıf-1 Sanâyi	Şakirdan
Yekûn (81)	Yekûn (1)	Yekûn (8)	Yekûn (3)	Yekûn (431)
Sefâ'in-i Ticâriye Kaptan Mektebi				
Yekûn (95)				

Bahriye Yoklama Kalemi, merkez ve taşrada bulunan Bahriye personelinin maaş ve erzak işlemleri ile onların emeklilik, sicil ve benzeri işlemlerini yerine getiren birimdir. Diğer bir ifadeyle, ikmal malzemelerinde personel başına istihkakın düzen ve tertibi bu kalemden sorulurdu. Yoklama Kalemi bu nedenle Bahriye deposunun hesabını da

tutardı ¹¹²¹. Taşrada sivil memurlarda bir hastalık vukuunda personel değişimi ve İstanbul'a dönmeleri belli şartlara sahipti. Değişim ve personel hareketliliği kumandan ve beraberindeki heyetin onayıyla gerçekleşebilirdi. Yine de kumandan tek başına Nezâretin onayı olmadan ne tâyin yapıp yeni atama gerçekleştirebilir ne de memur ücret ve maaşlarında değişiklik yapabiliyordu¹¹²².

Yeni inşa edilen gemilerin süvari ve zâbitânının görev icrasında, tersâne memuru onlara nezâret ederdi. Limanda bulunan gemilerin personel mevcudunun aylık olarak liman kumandanına bildirilmesi zorunluydu. Donanımı tamamlanan gemiler ile göreve çıkacak gemiler seyre başlamadan birkaç gün evvel yoklamaya tâbi tutulup liman kumandanı tarafından ilgili yoklama jurnali doldurulur ve imzalanıp Nezârete gönderilirdi. Kumandanı olmayan gemilerde ise yetkilendirilmiş süvariler bu mevcudu alıp liman kumandanına bildirirdi. Liman kumandanının, limanda bulunan gemilerde görevli süvarilerin görevini savsakladığını anlaması durumunda, bunu Bahriye Nezâretine yazardı. Böylece doğrudan sorumlusu olmadığı süvarilerin dahi ücretlerinin düşürülmesine yetkili olduğu görülebilmektedir¹¹²³.

Donanma askerlerinden bazılarının hizmet eri olarak çeşitli görevleri olabiliyordu. Zaman zaman bu uygulamada usul dışına çıkıldığı olsa da destek personel sağlama yöntemlerinden biri olmuştur. Çeşitli yıllarda geçici personel de temin ediliyordu. Örneğin, 1885 yılında imalat dökümhânesinde dışarıdan beş işçi çalıştırılmış ve hak edişleri Bahriye Hazinesi tarafından ödenmişti ¹¹²⁴. Teknolojik dönüşümle birlikte yenilenen Tersâne-i Âmirede çalışacak nitelikli elemanları yetiştirme gereği ile 1858 yılında kurulan Bahriye sanayi alayları esas itibarıyla Tersâne-i Âmirede çalışacakların dışarıdan temin edilmesinin önüne geçmeyi hedeflemişti. Fakat 1880'li yıllara gelindiğinde yeteri kadar verim alınamadığı görülmüş, tabur lağvedilerek sıbyan taburu oluşturulmuştu. 1886 yılında yapılan yeni düzenleme ile Dâire-i Bahriyeye bağlanan birim ise İmâlât Sıbyan Taburu adını almıştı. Tamamı 1908 yılında lağvedilmiş çünkü istenilen verim hiçbir zaman sağlanamamıştı ¹¹²⁵. Aktif olarak varlığını koruduğu dönemlerdeki tedariki ilgili kurallar çerçevesinde sağlanmıştı. İstihkaklarından arta kalan

¹¹²¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 608, Sayfa No: 3.

¹¹²² *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 2. bâb, 2. fasıl.

¹¹²³ A.g.e., 2. bâb, 3. fasıl.

¹¹²⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 945, Sayfa No: 28.

¹¹²⁵ Kurt, a.g.m., bkz.

miktarlar da ambara geri iade edilmekteydi¹¹²⁶. Bir nedenle son kullanıcısına teslim edilmeyen tayinat ya da elbisenin, ilgili çıkış ambarına iade edilmesi usulendi.

İhtiyaç halinde imalat sınıfı personeli, gemilerde de görevlendirilmişti. Üretimden harp sınıfına aktarılan bu personel belki savaş anında önemliydi fakat daha sonra yerine döndürülmediğinde bir tecrübe kaybı ortaya çıkmaktaydı. Özellikle yıllarca birlikte çalıştığı yabancı personelden sağladığı bilgiyi üretime aktaramadığından üretimde önemli olan dönüşüm gerçekleştirilemiyor ve sürekli şekilde yabancı personele bağımlı kalınıyordu. Bu anlamda bakıldığında Osmanlı Bahriyesinde teknik tecrübeye hak ettiği değerin verilmemekte olduğu düşünülmektedir. Kaldı ki üretim tecrübesine sahip bu personelin savaş alanında da yüksek ölçüde yararlı olacağı düşünülmemektedir.

Personelin aldığı vazife nedeniyle yer değişimi ve bu sırada yaptığı seyahat masrafları da Nezâret bütçesinden karşılanırdı¹¹²⁷. Gemiler arası anlık yardımlaşmalar neticesinde personel değişimi, dahilden tedarik yöntemine ilişkin bir başka örneği teşkil eder. Bu şekilde personel tedarikine ilişkin veriler, gemi seyir ya da liman jurnallerinde rahatlıkla görülmektedir. Yine aynı jurnallerde dış tedarike örnek verilebilir. Bir makina problemi, marangozluk ya da boya gibi işçiliklerde taşra halkından faydalanmak ya da Harbiyeye bağlı birimlerden destek almak bu örneklerden bazılarıdır¹¹²⁸. Bu örnekler kapsam ve işçilik anlamında genişletilebilir. 1907 yılında fırtına yüzünden Selanik yöresinde karaya oturmuş olan Urfa Torpido Geçeri kurtarılma çabaları sırasında mevcut durumu incelemek üzere bir Hristiyan mühendisten yardım alınmış, uzun uğraşlardan sonra kurtarılan gemi Selanik'e getirilmişti¹¹²⁹.

1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nde, Tersâne-i Âmire zindanında bulunan prangalıların her gün özel kıyafetler giydirilerek Tersâne hizmetinde çalıştırıldığı görülmektedir¹¹³⁰. Buharlı gemilerle başlayan modern dönem öncesi kürekli gemiler döneminde de donanmanın büyük oranda ihtiyaç duyduğu kürekçilerin bir kısmı forsa ve kürek cezası kaynağına dayanıyordu. Kürek cezasını bedeni vergiyle ödeyenler dışında kalan hâneler de bu kürekçilerin sefer masraflarıyla harçlıklarını karşılamakla yükümlüydüler. Dolayısıyla kürekçi yükümlülüğü de diğer vergiler gibi nakdi hale

¹¹²⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 657, Sayfa No: 69.

¹¹²⁷ DTA, Islahat, Dosya No: 67, Sayfa No: 68.

¹¹²⁸ DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnalı.

¹¹²⁹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 35, Sayfa No: 172, 173, 174; Dosya No: 35A, Sayfa No: 236; Dosya No: 36, Sayfa No: 115.

¹¹³⁰ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 50.

dönüştürüldüğünde dahi Bahriye için bu gelir kaynağı varlığını korumuş oluyordu¹¹³¹. Kürek cezası, 19. yüzyılda da yaygın bir biçimde uygulanmaya devam etti. Cezayı belirleyen kurumlar ile cezanın uygulanmasına ilişkin usullerde değişiklikler görülmekle birlikte arşiv belgelerinden izlenebildiği kadarıyla kürek cezasına çarptırılanlar oldukça fazlaydı¹¹³². Kaçakçılık, ayaklanma, adam öldürme ve yaralama, toplum içinde huzursuzluk yaratma, hırsızlık, çetecilik ve dolandırıcılık faaliyetleri gibi çeşitli nedenlerle kürek cezasına çarptırılanlar, Tersâne-i Âmirede hapsedilmekte ve Bahriyenin merkez ve taşrada bulunan çeşitli bölümlerinde çalıştırılabilmekteydi. Bu cezalılarından gayrimüslimlerin ve yabancı tebaadan olanların özellikle af yazışmaları yaptıkları, bazılarının affedildikleri, diğer bazı cezalıların firar etmeye çalıştıkları veya cezalarının başka cezalara da çevrildiği görülmektedir¹¹³³.

Personel tedarikinde bir başka örnek ise 1894 yılında 600 Bahriye erinin Ereğli madeninde çalıştırılmasıdır. Bu erler kömür nakliyatını kolaylaştırmak için yaptırılmış olan demir yolunda istihdam edilmişler, bunların tamir ve bakım işlerinden ayrıca bölgede bulunan gemilerin mevki tertibatından sorumlu olmuşlardı. Özellikle bu hizmetin ücretli Bahriye askerlerinden temin edilmesinin nedeni olarak da onların iş bilir olmasından kaynaklandığı bildirilmişti¹¹³⁴. Leyli Tüccar Mektebi mezunlarının Donanmada çalıştırılması bir diğer tedarik yöntemi idi. 1905 yılında otuz dört mezunun mülâzım-ı sânilik rütbesiyle Donanmada istihdam edilmesine ilişkin irâde buna örnek olarak verilebilir¹¹³⁵. Bu tarz yöntemler aracılığıyla elde edilen personel, sorumlu olduğu bölgeleri işgücü anlamında rahatlatılabiliyordu.

1869 ile 1909 yılları arasında Osmanlı Bahriyesinde görevli Woods Paşa, teşkilatın işlerliği hakkında hatıratında bilgi vermektedir. Örneğin bazı komodorların iyi insanlar olmasına rağmen deniz faaliyetleri ile ilgisiz olduklarından bahsetmiş ayrıca denizcilerin Suda koyunda inşaat işçisi gibi çalıştırıldıklarından bahsetmiştir¹¹³⁶. 1869 yılında padişah onayı ile Deniz Harp Okulunda öğretmen olarak göreve başlayan Woods

¹¹³¹ Çiftçi, “Osmanlı-Avusturya Savaşları Esnâsında Bursa Halkının Avârız Türü Vergi Yükünden Örnekler (1686-1688)”, s. 254.

¹¹³² Mehmet İpşirli, “Kürek Cezası”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 3. Basım, Ek-2. Cilt, 2019, s. 114.

¹¹³³ BOA, HR. MKT, Dosya No: 628, Gömlek No: 43; Dosya No: 633, Gömlek No: 1; Dosya No: 816, Gömlek No: 29; DH. MKT, Dosya No: 1316, Gömlek No: 87; A. MKT. MHM, Dosya No: 473, Gömlek No: 38.

¹¹³⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 869 Sayfa No: 56.

¹¹³⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 29, Sayfa No: 255.

¹¹³⁶ Woods, a.g.e., s. 66.

Bey, 1877 yılında albay olmuş, deniz genelkurmay dairesinde memurluk yapmış, 93 Harbi'nde Tuna Donanmasında görevlendirilmiş, 1883 yılında mirlivâliğe yükseltilerek paşa olmuş, çeşitli görevler yanında makina ve torpido sınıflarını kurdurmuş, Torpido Komisyonu üyesi olmuş, 1886 yılında feriklik (koramiral) rütbesini almış, çeşitli görevleri îfâ ederek 1909 yılında emekli olmuştur¹¹³⁷. Oldukça uzun bir süre Osmanlı Donanmasını gözlemleme şansı yakalamış bir yabancı danışmanın bu yorumu önemlidir. Denizle ilgisi olmayan komodorların varlığı dahi taşra sistemini akamete uğratmaya yetecek bir sonuç taşımaktadır. Woods bir İngiliz subayına yazdığı mektupta, padişahın, Türk Donanmasındaki zafiyetin mesleki eğitim seviyesinin düşük olmasından ileri geldiğine inanmakta olduğunu belirtmişti. Bazı subaylar aslında ne kadar bilgili olursa olsun diğer personelin vasat olması kurumun tatminkâr seviyede idare edilmesini engellemekteydi¹¹³⁸. 1870'li yıllarda ise genç subaylar arasında terfi edemeyeceğini düşünen subaylar vardı. Yaşlı subaylarda ise kıskançlık ve yetersiz liyakat söz konusuydu¹¹³⁹. Böyle bir yapıya eklenen tecrübesiz subaylar durumu daha da kötü hale getirmeye devam etti.

II. Meşrutiyet'in ilanından sonra göreve getirilen Amiral Gamble, kendi oluşturduğu heyetiyle birlikte tüm donanma gemilerini kontrol ederek altmış adet gemiyi hurdaya ayırdı. Geri kalan gemileri ise iki filo ve bir filotilla olarak teşkilatlandırdı¹¹⁴⁰. Bu süre zarfında yeni inşa programlarını takip etti, uzun yıllardır yapılmayan bir manevra tertip etti. Aynı zamanda erat ve zâbitânın talim programlarını düzenlediyse de mali kriz ve istikrarsız yeni hükümet nedeniyle çabaları bir sonuç getirmedi¹¹⁴¹. Fakat yarattığı değişiklik Rus ajanlarının dahi ilgisini çekmişti. II. Meşrutiyet Dönemi'nde İstanbul'da olan Scheglov, gemi ziyaretlerinde bulunmuş, Rusya Donanma Komutanlığına gemi ve silah detayları yanında personel hakkında bilgi de sızdırmıştı. Özellikle Gamble'ın üç ay süren eğitim manevrası sonunda donanmanın tamamen farklılaştığı, personel yapısının daha işler hale getirildiği, komuta düzeninin tertip kazandığı raporlanmıştı¹¹⁴². Diğer taraftan savaşa doğru giden süreçte Rus raporlarında personel hakkında olumsuz durum

¹¹³⁷ A.g.e., s. 13-15.

¹¹³⁸ Panzac, a.g.e., s. 353.

¹¹³⁹ Woods, a.g.e., s. 133.

¹¹⁴⁰ Yaşar Bedirhan ve Figen Atabey, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", *Turkish Studies*, 8.5, (2013), s. 134.

¹¹⁴¹ Noppen, a.g.e., s. 14.

¹¹⁴² Marina Malevinskaya, "I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu Hakkında Rus Filosu Ajanlarının Raporları (1909-1914)", *Osmanlılar*, C. 2, s. 571.

gözler önüne serilmiştir. Ancak yıllar içinde telafi edilebilecek kusurlara neden olan son otuz yılın şartları, subayları çalışarak değil kayırmacılıkla terfi edebileceklerine inandırmıştı. Aktif görev alan subay sayısı 4.576 olarak bildirilmiş ve demoralize olmuş bu personeli düzenlemek, gemi inşa işinden daha zor bir görevi ifade ediyordu¹¹⁴³.

1867 ile 1914 yılları arasında Tersânede çalıştırılan yabancı personel yalnızca amiraller ve makinacılardan müteşekkil değildi. Bahriye Nezâreti teşkilatının eğitiminden üretimine, yönetiminden memuriyetine kadar hemen her kademesinde çalışmışlardı. Örneğin, savaş henüz başlamadan önce 1914 yılı içinde üç İngiliz memur Levâzım Dâiresinde çalıştırılmak üzere istihdam edilmişti¹¹⁴⁴. Sonuç itibarıyla Bahriye Nezâreti; kendi personeli, geçici personeli ve yabancı personeliyle birlikte niceliksel olarak oldukça büyük bir kurumdu. Türlü personel tedarik yöntemleri vardı ve personelinin düzeni nizamnâmeler ve talimatnâmeler ile sağlanmıştı.

3.2.1. Gemilerde Sosyal Faaliyetler ve Gündelik Yaşam

Bu başlığın çalışmada bulunmasının birincil nedeni günlük yaşam hareketlerinin içerisinde lojistik faaliyetlerin önemine vurgu yapmaktır. Literatürde gemilerde günlük yaşama ilişkin detaylandırılmış çalışmalar yeterli seviyede değildir. Bu kısım henüz aydınlığa çıkarılmamış bir sahadır. Bu tezin amacı sosyal faaliyetleri gün ışığına çıkarmaktan ziyade bu faaliyetlerin içerisindeki lojistik alanların varlığını ortaya çıkarmaktır. Zira özellikle gemilerdeki günlük yaşamda tedarik, gemi mürettebatının hayatında en önemli parçalardan biri haline gelmişti.

Daha önceki başlıklarda bahsi geçen gemi jurnalleri bu alandaki en önemli kaynakların başında gelir. Geminin gıda, su, alet edevat, yedek parça, yakıt, silah ve işgücü tedariki gibi türlü lojistik alanı ilgilendiren ihtiyaçlarının yanı sıra geminin yaşayan bireyleri olan personelin de ihtiyaçları söz konusuydu. Özellikle evinden uzakta olan bu personelin uyuduğu yer, yatakhâne ya da kamarası aslında evidir; bu nedenle gemiler deniz personelinin hayatıydı. Geminin personeline sağladığı ihtiyaçlar, bu tezin ana konusu kapsamında detaylandırılmaya devam etmektedir, fakat bireysel ihtiyaçlar nasıl çözülüyordu sorusu bu tez yazılırken ortaya çıkan sorulardan bir tanesi oldu. *Personel hayatını nasıl idâme ediyordu? Anlık ihtiyaç duyduğu parayı nasıl temin*

¹¹⁴³ Malevinskaya, a.g.m., s. 568, 570.

¹¹⁴⁴ BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 702, Gömlek No: 22.

ediyordu? Taşraya nasıl ve ne kadar süre için hangi sıklıkla gidiyordu? Taşrada neler yapıyordu? gibi sorular bu kapsamda ortaya çıkan diğer sorulardır.

Gemide disiplin ve adaletli çalışma saatleri planlaması için mürettebatı iskele ve sancak olarak ikiye bölen İngilizler, gemide günleri öğlen başlatırdı. Farklı saatlere bölünmüş yedi nöbet etrafında sistem kurarak, ilk nöbeti 12.00-16.00 arası başlatmak suretiyle mürettebat çalışmasını düzenlemişlerdi¹¹⁴⁵. Osmanlı Donanmasında bu bilgiler için yine gemi jurnalleri kaynak olarak kullanılabilir.

Bu tezde kaynak olarak kullanılan seyir jurnallerinde verilen bilgiye göre toplu şekilde yemeklerin yenmesi sofr boruları, nöbetçiler dışında uyuma ve uyanma ise yat ve kalk boruları aracılığıyla duyurulurdu. Ayrıca abdest borusu sonrasında toplu şekilde namaz da kılınırdı. Taşraya ziyarete gidildiğinde çıkış ve giriş saatleri ilgili personelin defterine işlenirdi. 1863 yılında tutulan bir jurnalde¹¹⁴⁶ defter on iki saatlik iki parçaya bölünmüş, bu kez isimleri yevm-i mezbur ve leyl-i mezbur olarak belirtilmişti. Demirdeyken (lenger-endâz) askerlerin sabah taamları verilir, taşradan filikalarla erzak ve su (ayrıca su dubalarıyla) temin edilir, öğlen ve akşam yemekleri verilir, nöbetçi dağılımı yapılır, gerekli işler ve temizlik yapılırdı. Karadaki tedarik sürecinde beygir arabaları kullanılmış ve nakliye için bu arabalara kira ödemeleri yapılmıştı. Ayrıca bazı günlerde neferlerin ormana inip odun kestiği ve onları sandal ve filikalar vasıtasıyla kereste olarak gemiye taşıdığı görülmüştür. Jurnallerde; gemiyi ziyarete gelen erkân, firar eden personel, doktor viziteleri ve gemiler arasında vuku bulan nefer alışverişleri yanında; camide kılınan Cuma namazları haricinde gemide beş vakit namaz kılınması, yat ve kalk borularına göre bir düzen kurulması, her gün yoklama alınması gibi hususları kapsayan gündelik yaşamı ortaya çıkaran bilgiler de bulunmaktadır. Bazı günler ise sadece sabah ve akşam yemekleri verildiği kaydedilmişti. Günde üç öğün yemek için gurûbî saatlerde sabah şorbası, zuhur taamı ve akşam taamının verildiği saatler yazılmıştı. Sefîne mevcudu ile taşradan gelen erzak toplamından askerlere yemek yapmak için “*kazgana konulan*” ve “*zâbitâna verilen*” olarak iki yönlü sarf olur ve her gün kalan oran ertesi güne devrederdi. Asker aylıkları ise “*kendi yedlerine yoklama-i bahriyeden*” verilmişti. Bu süre zarfında Sinop Tersânesine gidilmiş, orada imal olunan korvet için alet ve mühimmat sandallar ile çıkarılmış, elbise debboyundan gönderilen elbise ve

¹¹⁴⁵ *All About Ships and Shipping*, s.87.

¹¹⁴⁶ DTA, Defterler, EHB. J. d., (2341) Envanter Numaralı Ârâyîş-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı.

kundura Sinop Tersânesine teslim edilmişti. Yelkenli gemi olduğu için kömür tüketimi yoktu ve hava müsait olmadığında yola çıkamamış ve gerekli durumlarda başka gemilerin yedeğinde hareket edebilmişti.

Liman jurnali, bir gemide gerçekleşen lojistik faaliyetlerin yanında günlük faaliyetleri de günümüze taşıyan bir arşiv belgesidir. Heybet-nümâ gemisinin liman jurnalinde belirtildiği üzere¹¹⁴⁷, yatsı namazından sonra yat borusu çalınmış ve gemi, nöbetçi subaylar tarafından kontrol edilmişti. Jurnal, gece boyunca vuku bulan herhangi bir güvenlik ihlali durumunda yazılır, aksi halde sabah saatlerinde gerçekleştirilen nöbetçi değişimi sırasında genel notlar şeklinde tamamlanırdı. Sabah kalk borusu çalar, sabah namazı kılınır ve ardından sofrası borusu çalınır askerlere sabah yiyeceği dağıtıldı. Günlük olarak yapılan genel temizlik sonrasında, planlı talim varsa yapılır ve bazı günler asker taşraya hamama giderdi. Geminin İzmir Limanında bulunduğu 31 Ağustos 1899 tarihi, rutin faaliyetler ile başlamıştı. Öğle namazından evvel vizite borusu çalmış, asker doktor vizitelerini gerçekleştirmiş, öğle vakti talim yapılmış ve yemek yenmişti. Taşradan dönen filikada yüklü kumanya; nöbetçi sefine emini, çavuş ve bölük emini ile aşçı tarafından mutfağa çıkarılırdı. Genelde ikindi namazından evvel bir talim daha olurdu. İkinci namazı kılındıktan sonra ise üçüncü öğün olan akşam yemeği dağıtıldı. Bu arada arya sancak edilir ve ardından akşam namazı kılınırdı. Beş vakit namazın özellikle imam eşliğinde sürekli kılındığı görülür. Gemilerde ve mevkilerde bulunan namaz kilimlerinin miadı beş yıl olarak belirlenmişti¹¹⁴⁸ ve elbiseler dağıtılırken seccadeler de teslim edilirdi. Rutin dışı gerçekleştirilen işler ayrıca kaydedilirdi¹¹⁴⁹. Akşam namazı kılındıktan sonra dîvân-ı pâdişâhî icra edilirdi. Abdest borusuna istinaden kılınan yatsı namazı sonrası yat borusu ile mürettebat istirahate çekilirdi.

Gemideki günlük faaliyetlerin gerçekleştiği alanlara ilişkin aşağıda gösterilen fotoğraflar farklı gemilerden örnekler içerir. Gemilerde sosyal yaşam mahallerinin nasıl olduklarının görülmesi açısından bu fotoğraflar önem taşımaktadır¹¹⁵⁰.

¹¹⁴⁷ DTA, Defterler, EHB. J. d., 495 (3847) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Liman Jurnalı, s. 3-16, s. 5.

¹¹⁴⁸ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 222, Sayfa No: 181A.

¹¹⁴⁹ Songur, a.g.m, bkz.

¹¹⁵⁰ Bu konudaki fotoğraflar için bkz.: BL, Visual Arts, Photo 1058/43, s. 20, s. 7, s. 15; 1058/44, s. 8.



Fotoğraf 14- Zırhlı Mesudiye Fırkateyni Zâbitân Salonu



Fotoğraf 15- Zırhlı Hamîdiye Fırkateyni Kış Salonu



Fotoğraf 16- Zırhlı Orhaniye Fırkateyni Askerleri



Fotoğraf 17- Zırhlı Feth-i Bülend Korvetinde Top Talimi

Geminin İzmir Limanında konakladığı günlerde her güne özel parola yaratıldığı görülmektedir. Fakat daha önce sıklıkla gemiye gelmiş olan komodor, parolanın Basra olduğu gün nöbetçi çavuş tarafından parola sorulduysa da “*asla sem’-i itibar etmeyip lumbar ağzından içeri girmişdir*”. Bu tarz güvenlik ihlalleri de önemli görülmüş ve kaydedilmişti. Görüldüğü gibi jurnaller tüm detaylar ile yazıldığından nizâmın ne kadar işletildiğine ilişkin bazı soruları da cevaplayabilecek ölçüdedir.

Bu defterlerden elde edilen birçok bilgi olmakla birlikte burada sayılmayan ama personel arasında vuku bulma ihtimali olan her türlü olayın bu defterler üzerinden incelenebileceği söylenebilir. Örneğin gemilerin parola kayıtları ile ilgili hassasiyet, firari askerler, personel arasındaki münakaşa, hapis ve taşra izinlerinin iptali gibi cezalar, personel arası haberleşme, borç takibi, cülus kutlamaları, selamlama ve karşılama sırasında top atışları, ziyaretçiler ve her birinin kabulü ve kaydının alınması, hastalar, ölenler, izinler gibi bilgiler başta olmak üzere gemi özelinde personelin sosyal hayatına ilişkin tüm bilgiye ulaşmak mümkündür.

Gemilere her türlü görevle atanan zâbitân, sürekli gemi içinde bulunarak memuriyetini icra ederken süvariden izin almaksızın kendi irâdesi ve isteğiyle taşraya gidemezdi. Taşradan dönen ve personel yüklü filikalar sefine emini tarafından kontrol edilir ve tuttukları defterlere uygun olarak personel yoklaması alınırdı. Eksikler, firariler varsa vefat edenler böylece ortaya çıkarılır ve gemi ikinci süvarisine bildirilirdi. Burada özellikle firarilerin engellenmesi için yoklamalar alındığı görülmekteyse de gemi jurnallerinde firarların bitmediği görülmektedir. Hatta bazen taşra halkının desteği ile bu kaçaklar yakalanıp gemilere teslim edilmekteydi.

Gemi ikinci süvarisine bildirilen ve artık gemide olmayan personelin eşyaları varsa gemi başkâtibine teslim edilirdi¹¹⁵¹. Bahriye Kanunnâmesi'nin bahsi geçen yedinci bâbında personel arası ilişkiler de düzenlenirken, birbirine yakın gemilerin komutanlarının birbirini nasıl ziyaret edeceği usule bağlanmıştı. Ayrıca kıdemli veya rütbesi yüksek olsa da hiçbir kumandanın diğer kumandana önem derecesi kanıtlanmadıkça ek iş veremeyeceği ifade edilmişti. Gemi içindeki personelin birbirine karşı tavır ve hareketleri de en ince ayrıntısına kadar bu kanunnâmede belirlenmişti.

Sefine emininin gemi içinde zabıta işlerine memur olan personel olduğu ifade edilmişti. Personele verilen cezaların takibi ve ilgili defterlere kaydı ve aynı zamanda tanzim ettiği cetvellerin ikinci süvariye teslimi onun tarafından gerçekleştirdi. Gemiye her akşam teftiş eden nöbetçi subayın yanında hazır bulunan sefine emini, ambarların anahtarlarını kısa süreliğine seyri sefâin memurundan alarak bu esnada yanında tutardı. Eşya satmak üzere gemiye yavaşan seyyar filikalardan satın alınacak şeyin hem efradın sağlığını bozacak gıdalardan oluşmaması hem de kullanımı yasak olan eşyanın satın alınmaması ve tüm satın alma işlerinin normal fiyatlarla gerçekleşmesini temin eden kişi yine sefine eminiydi¹¹⁵².

3.3. BAKIM VE ONARIM FAALİYETLERİ

Bakım onarım faaliyetleri geminin kendisiyle birlikte kullanımda olan tüm teçhizat, makina ve silah sistemini kapsamakta olup her birinin hizmet süresi boyunca verimli kalmasını sağlamaktadır. Bu faaliyetlerin devamı uzun ömürlü bir kullanımı garantilerken, ihmal edilmesi durumu ise büyük bir ekonomik kaybı getirir ve geri

¹¹⁵¹ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 7. bâb.

¹¹⁵² A.g.e., 14. bâb.

döndürülemez askeri sonuçlar yaratabilirdi. Bakım ve onarım faaliyetleri sadece savaş zamanlarının faaliyeti olmayıp özellikle uzun süren barış dönemlerinde takip edilmesi gereken bir plan dahilinde ve aksatılmadan yerine getirilmeliydi.

Daha önce de ifade edildiği gibi, Osmanlı deniz teknolojisi büyük ölçüde ithaldi; dolayısıyla bu sistemin işler tutulması için yabancı teknisyenlere ve mühendislere ihtiyaç duyulmuştu. Özellikle çarkçı sınıfı İngilizler tarafından doldurulan bir istihdam alanı olmuştu. Donanmanın tüm büyük ve önemli gemilerinde makina ve aksamı ile ilgili tüm işler, Türk çarkçıları yetişene kadar İngiliz çarkçıları ve yine İngiliz yardımcıları tarafından görülmüştü. Sürekli bir şekilde değişen teknoloji, bu yarışa girmek isteyen devletler için güçlü bir mali yapı gerektirmişti. Her anlamda ve sürekli değişen deniz teknolojisi karşısında Osmanlı, gemi mevcudundaki teknolojiyi de değiştirme gayretine girmişti. Bununla birlikte bu varlığını idâme ettirecek bakım tutum faaliyetleri için ihtiyaç duyduğu yedek parça ve işgücü için dışarıya bağımlı olmuştu.

Makina gücünün tanıtılmış olduğu Batı donanmalarında da en büyük problem ordulara nazaran daha mekanize olan donanmaların büyümesiyle birlikte bu donanmaların bakım tutumu olmuştu¹¹⁵³. Hassas olan bu yapı, donanma gücü oluşturmak isteyen her devlet için mühimdi ve lojistik faaliyetler içerisinde yer alan tüm sistemin idâmesini sağlayıcı bir özelliğe sahipti. Osmanlı Bahriyesinin bakım ve onarım ekseninde neler yaptığı sadece gemiler özelinde değil tersânelerinde bulunan fabrika ve tezgâhları ile kullanımda olan tüm makina ve teçhizatı kapsamaktadır.

Peki uygulamada Osmanlı Bahriyesinin sermaye durumu nasıldı? sorusu önem kazanmaktadır. Bu soruya döneme ilişkin arşiv kayıtlarının incelenmesi ve çeşitli hatıratların okunması kapsamında cevap verilebilir. Hobart Paşa, 93 Harbi sonrasında donanmayı değerlendiren bir gazete demecinde, Osmanlı gemilerinin temiz olmadığını, makinalarının iyi bir halde bulunmadığını, kullanılan kömürün ıslâh edilmesinin gerekli olduğunu ve personelinin yorgunluktan bitik durumda olduğunu belirtmiştir. Ayrıca Osmanlı gemilerinin, Rus gemilerine nazaran oldukça düşük süratli gemiler olduğunun da altını çizmiştir¹¹⁵⁴. Savaştan çıkan bir donanmanın bu şekilde kötü vaziyeti kabul edilebilir olmaktan öte, donanma pahalı bir sermayedir. Bu nedenle bu başlığın henüz girişinde onarım faaliyetlerinin hem savaş hem barış dönemlerinde devam etmesi

¹¹⁵³ Sumida, a.g.m, s. 217-218.

¹¹⁵⁴ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 87.

gereğinden bahsedilmişti. Buradan hareketle gemilerin savaşta yeterli bakım ve onarımdan geçmediği açıkça görülebilir. Zira aynı durum 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nde top fırlatamayan Krupp topları ve seyir yeteneğine sahip olmayan gemilerde de görülmüştü. Yine Balkan Savaşları öncesinde Barbaros, Turgut Reis, Âsâr-ı Tevfik, Mesudiye Zırhlılarının çok kötü durumda olması, Hamîdiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Muâvenet-i Milliye'nin ise birçok eksiklerinin olması¹¹⁵⁵ bu nedenledir.

Bahriyede gemilerden hariç olarak diğer bakım-onarım faaliyetleri düşünüldüğünde silah ve makina aksamı, ikinci sırada dikkate değerdir. Merkezde bulunan her tesis, makina ve alet edevatları kapsamında nizamnâme ve talimatnâmeler ile korunurdu. Taşrada bulunan gemilerin ve tesislerin de teçhizatı, silah ve cephane bakımları önemli olduğundan buradaki muhafazayı artıracak emirler de verilmekteydi.

Bakım-onarım faaliyetlerinin daha detaylı anlatılabilmesi için bu başlık Tersâne-i Âmirede, taşra tersâneleriyle taşra kurumlarında, gemiler özelinde güvertede ve yabancı tersânelerde gerçekleştirilen onarım örneklerine ayrı ayrı odaklanmaktadır. Böylece önemli bir Bahriye lojistik alanı olan bakım-onarım faaliyetleri, gerçekleştirilebileceği tüm mevkiiler özelinde incelemeye alınmıştır. Görüldüğü üzere seyyar hizmetler için ayrı bir başlık açılmamıştır. Akdeniz'de bulunan Osmanlı gemileri için bulunduğu bölgelerde onarılmasını sağlamak üzere Ömer Paşa Vapuru 1871 yılında fabrika gemisine dönüştürülmüştü¹¹⁵⁶. Fabrika ya da onarım gemisi olarak Ömer Paşa Vapuru tek değildi. İhtiyaç halinde bazı gemilerin savaş sırasında onarım gemisine dönüştürüldüğü bilinmektedir. Bu gemilere, çalışma içerisinde çeşitli örnekler üzerinden değinilmiştir.

3.3.1. Tersâne-i Âmire

Tersâne-i Âmire, sadece gemi inşasının devam ettiği ana tersâne olmakla kalmayıp hem taşra tersânelerinin bağlı olduğu kurum, hem birçok fabrika ve atölyenin imalata devam ettiği bir sanayi bölgesi, hem de uygulama eğitimlerinin devam ettiği bir eğitim tesisiydi. Burası aynı zamanda 19. yüzyılın endüstriyel modernizasyonun gerçekleştirildiği bölge oldu¹¹⁵⁷. Tersânede onarım faaliyetleri, malzeme ve işçilikle ilişkiliydi ve her ikisi de nizâmlar çerçevesinde belirlenmekteydi.

¹¹⁵⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Journalleri ile Akın Harekatı*, s. 31.

¹¹⁵⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 140, Sayfa No: 49.

¹¹⁵⁷ İdris Bostan, "Tersane-i Amire", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, US: Infobase Publishing, 2009, s. 560.

Bu kapsamda öncelikle 1880 yılına kadar geçerliliğini koruyan 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi dikkate alınmalıdır. Bu nizamnâmede belirtildiği üzere bir geminin onarımı gerekiyorsa ilgili rapor İnşâiye Meclisinde düzenlenir, liman reisine sunularak Bahriye ferikinin onayı alınır, onun vasıtasıyla Bahriye Meclisine iletilen rapora göre son onay verilirdi. Liman tezkeresi olmadan onarım için kullanılacak eşya teslim edilmez ve itinalı kullanımı liman reisi tarafından kontrol edilirdi. Arma takımı, halat, çıpa, sarnıç, yelken gibi eşyaların bakımından Patrona-i Hümayun sorumlu olup, yenisi ile değiştirilmesi için eskilerinin getirilmesi gerekmekteydi. Tüm bu değiş tokuş kayıt altına alınırdı ve ilgili defterlerin tutulmasından gemi komutanları mesul olurdu. Bu hususta aylık olarak tutulan defterler önce Patrona-i Hümayuna, onun onayından sonra Bahriye Feriki aracılığıyla Bahriye Meclisine havale edilirdi. Kalafat ve boya işi için Tersâneye gelen gemiler, Riyâle-i Hümayuna müracaat eder ve boya işleri onun kontrolünde devam ederdi¹¹⁵⁸. Liman reisi/ komutanı, Tersâne'de inşa olunan ya da tamir edilen gemilerden ve istihdam edilen işçilerden sorumlu kişiydi. Patrona-i Hümayun vazifesi mirlivâ tarafından yapılmaktaydı. Riyâle-i Hümayun albaylık rütbesine denk olup Patrona-i Hümayun gibi belirli görevlere sahipti.

Tersâne havuzlarında onarımda olan gemilere ilişkin ihtiyaç duyulan malzemelerle işçilerin çalışması liman reis yardımcısı ile onarım baş mühendisi tarafından kontrol edilirdi¹¹⁵⁹. Havuzlar dönem dönem yenilendi, havuzlara maçuna eklendi ve tahliyesinde ihtiyaç duyulan yeni model tulumbalar hariçten tedarik edildi. Tüm bu iyileştirmeler hem maddi hem de zaman tasarrufu sağlamıştı. Havuzda onarım gören gemiler için ihtiyaç duyulan yedek parça ve malzemelere ilişkin liste gemi komutanları tarafından vapurlar müdürüne iletilir, onun onayından sonra ilmühaber ve liman tezkeresi alınarak temin edilebilirdi¹¹⁶⁰. Bu belgeler olmadıkça Tersâne'de bulunan mahzenler ile nakkaşhâne ve diğer imalat ve mühimmat yerlerinden talep edilen eşyaların verilmemesi beklenir, aksi durumda bedeli malı teslim edenden alınırdı¹¹⁶¹. Baş mimar, tamirat baş mimar ve kalafatçı başı, Tersâne'de devam eden inşa ve tamirlerde kullanılan malzemelerin israf edilmemesinden mesul olmakla birlikte her daim Bahriye Meclisine müracaat etmekle mükelleftiler. İşler için İnşâiye Meclisi raporlarını düzenler, liman reisi

¹¹⁵⁸ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 10.

¹¹⁵⁹ A.g.e., s. 11.

¹¹⁶⁰ A.g.e., s. 28-29.

¹¹⁶¹ A.g.e., s. 50.

raporları tasdik eder, Bahriye Ferikinin onayıyla Bahriye Meclisine takdim edilirdi. Dolayısıyla kendi keşiflerinin ardından meclisten izin çıkmadıkça veya Kaptan Paşa'nın emri olmadıkça bir şey yapılamazdı¹¹⁶². Başmûtemed, emrinde çalışanlar aracılığıyla elde ettiği eşyaların sarfı ve kalanı hakkındaki bilgiyi liman reisine iletirdi. Ona müracaat etmeden malzeme satın alınmazdı¹¹⁶³. Tamir edilecek gemi bölmelerinde su olup olmadığına, ambar ve mağazaların temiz olup olmadığına, aletlerin eksiksiz olup olmadığına ilişkin sorumluluk gündüzleri liman reisinde, geceleri ise nöbetçi olan paşada idi¹¹⁶⁴. Bahriye Nezâreti kurulduktan sonra 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nde belirtilen bu kurum içi iletişim, yeni kurumsal yapılanma dikkate alınarak aynı kapsamda devam etti. Donanma gemilerinin bakım onarım faaliyetlerinin Fabrikalar Komisyonu tarafından takip ve kontrol edilmesi örneğinde olduğu gibi geçici ya da daimî komisyonlar da aktif rol aldı. Zira Fabrikalar Komisyonunun sürekli bir şekilde varlığını koruduğu görülmekle birlikte komisyon meclisinin sayısı sabit değildi. Bu komisyona bağlı çeşitli ambar ve mağazalar da bulunmaktaydı.

1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi yanında talimatnâmeler ve vazifenâmeler de ilan edilmeye devam etmişti. Bu kapsamda lojistik unsurlar için önem taşıyan bazı ek nizâma aşağıda değinilmiştir.

1869 yılında Tersânenin satın alma usulünü belirleyen bir lâyiha yayımlandı ve bu lâyihadan sonra Îmâlât ve İnşaat Dâireleri de belirli bir düzene kavuştu. 1869 yılında İnşaat Dâiresi Nizamnâmesi ilan edildi¹¹⁶⁵. Bu nizamnâmede, Tersâne-i Âmire çalışanların tamamı için tatil günleri dışında kalan çalışma saatleri ile fazla mesai kuralları düzenlenmişti. Kışın azalan çalışma saatleri, mart ayı ile başlayan bahar ve yaz döneminde Ekim ayına kadar önce dokuz ardından on saat olurdu. Îmâlât ve İnşaat Dâireleri çalışma usulü de belirlenmişti¹¹⁶⁶. Bu dairelerin komisyon kararı üzerine, tüm daireler Tersâne Memûriyetine talep sunmalı, teslimat ise ancak Tersâne Memûriyeti onayından sonra gerçekleşmeliydi. Bu durumda sarfiyat ancak onaya müteakip söz konusu oluyordu. Tersâne İnşaat Dâiresi; îmâlât-ı cedîde ile tamirat ve havuzlar olmak üzere iki idareden oluşmaktaydı. Birincisi İnşaat Riyâsetinin uhdesindeyken ikincisi Tersâne Memûriyetine bağlıydı. Nizamnâmede tamirat kısmı kaideleri oluşturulmuştu.

¹¹⁶² A.g.e., s. 43-44.

¹¹⁶³ A.g.e., s. 45-46.

¹¹⁶⁴ A.g.e., s. 48.

¹¹⁶⁵ DTA, Tersane, Dosya No: 392, Sayfa No: 13B, 6A.

¹¹⁶⁶ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 74, Sayfa No: 33a.

Bu kaidelere göre, bir geminin tamire muhtaçlığı süvarisi tarafından beyan edilirdi ve Bahriye ferikliği bu beyana istinaden onaylama merci olup işi havale ettiği kurum Tersâne Memûriyetiydi. Tamire muhtaç olan gemiler bu memuriyetin riyasetinde İnşaat ve İmâlât Heyetiyle bir keşfe tâbi tutulur, tamirin derecesi ve süresi gibi unsurların belirlendiği takdir heyet tarafından hazırlanılıp mühürlendikten sonra Nezârete verilirdi. Nezâretin tasvibiyle işe başlanır, iş tamamlandığında gemi aynı heyet tarafından muayene edilirdi. Gemiler onarıma alınmadan evvel ve alındıktan sonra muayene edildiğinde ilgili raporları tutulurdu. Zırhlı Hamîdiye Fırkateyni 1888 yılında Şükrü Paşa eşliğinde muayene ve müşahede olunmuş, ikmaline çaba gösterildiği görülmüş, uygunsuz kısımları değiştirilmişti¹¹⁶⁷.

Aynı nizamnâmede amelelerin çalışma saatleri de planlanmıştı. Ezani saate göre çalışma düzeni ortaya çıkarılmış olup günlük 11,5 saat çalışıldığı görülmekle birlikte usul, Tersâne Memûriyeti tarafından çoğaltılıp dağıtılırdı. Tersâneye gelecek amelenin işlere taksimi ile jurnal tutma yöntemi de burada belirtilmişti. İşbaşları (şef) olan sorumlu personel, memur oldukları işlerde çalışan personeli; gemisi tamirde olan süvariler ise bu gemilerde çalışan işçileri takip etmekle mükellefi. Bu süreçte mahzen ve ambarlardan gelen eşya ve sairle tüm levâzımâtın cins ve miktarını yevmiye jurnallerine kaydedip Tersâne Memûriyetine teslim etmeye mecburdular. Burada mevki jurnalı bir çeşit iş dağılımı çizelgesiyken, yevmiye jurnalı ise malzeme giriş çıkışının tutulduğu hesap defterleri gibiydi. İmalat mahallerinden havuz ve gemiler gibi harice sayılan her yere gönderilen eşya ve mühimmat, Tersâne Memûriyeti izni ile sevk edilirdi ve yalnızca ruhsat tezkeresi doldurulup onaylandıktan sonra ikmal malzemelerinin hareketi söz konusu olabilmekteydi. İş talimatları yazılı olarak verilir ve gerektiğinde her iş başlangıcında yeniden düzenlenir ve Nezâret tarafından dağıtılırdı. Bu durumda sözlü iş talimleri gibi karışıklığın söz konusu olmadığı düşünülebilir fakat burada nizamnâmenin ne kadar ve hangi derecede uygulanmış olduğu soru işareti olarak kalmaktadır. Yine aynı nizamnâmeğe göre inşaat ve imalat reisi ve muavinleri ile muhasebe memuru bir araya gelip işleri müzakere eder ve sarfiyatlarının uygun olup olmadığını muvazene ederlerdi. Tersâne-i Âmire dışında ve özellikle çok aktif olan İzmit ve Gemlik Tersâneleri idare usulü bu nizamnâmeğe uygun belirlenmişti. Bu nizamnâme derhal uygulamaya alınmakla

¹¹⁶⁷ BOA, Y. PRK. ASK., Dosya No: 49, Gömlek No: 106.

birlikte bir nevi hazırlık olarak görülmüş, her maddenin daha anlaşılır hale getirilmesi için üzerinde bir süre daha çalışılması öngörülmüştü.

Gerektiğinde malzeme tedarikleri hakkında kararlar da çıkarılırdı. Örneğin 1869 yılında Tersâne için kestirilecek kerestelere ilişkin nizamnâme yenilenmişti. Selanik dağlarında bulunan Bahriyeye uygun olan ağaçların su ihtiva etmeden şubat ayı sonuna kadar belirlenmesi gerekli görülmüştü. Böylece elde edilen kereste istenen kalitede olabilecekti. Bu nizamnâme sonrasında ormancılarla beraber Bahriye subayları ve her birine yardımcı birer nefer, Selanik dağlarında bulunan kerestelikleri mühürleyip kesim işlerinin yürütülmesini sağladı ¹¹⁶⁸. Tersânede görevlendirilmiş subayların çeşitli komisyonlarda görev alarak işleri denetlemesi gibi, malzeme tedarikinde de çok çeşitli görevler aldıkları görülmektedir. Tersânelerde ihtiyaç duyulan ağaçlarla ilgili başka kararlar da bulunmaktadır. İzmit'te devam eden gemi inşa ve onarım faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan ağaçlar; Keltepe, Kurcadağ, Kerem Ali, Hendek ve Bolu dağlarından sağlandı. Ağaçları ormandan getirmek için köylerde arabacı teşkilatı kurulmuştu. Bu teşkilatta bir arabacıbaşı ve bir muavin bulunurdu. Tersâne, ağaç talep ettiğinde hem bu teşkilat başına hem de mülki amirlere haber verilir, kesim ve yükleme ocak ile mart ayları arasında gerçekleştirilirdi ¹¹⁶⁹. Malzeme tedarikinde mümkün olduğunda mahalli olanaklar önemini korumaya devam ettiğinden Osmanlı'nın bu kapsamda gücünü koruduğu görülmektedir. Bu kararlara ve satın alma işlemlerine bakıldığında Osmanlı bahri yapısının kendi tersânelerinde inşa ve onarım faaliyetlerini durdurmadığı ifade edilmelidir.

Tersâne faaliyetlerinde merkez, Tersâne-i Âmire idi. İstanbul'da bulunan fabrika ve atölyeler, inşa ve onarım faaliyetleri bu komutanlığın imalat kısmına bağlı birçok alt birimi ifade etmekteydi. Yine bu tezde bahsi geçen dikimhâne, boru fabrikası, iplikhâne, top fabrikası, torpido fabrikası, tüfekhâne gibi kısımlar buraya bağlıydı. 1871 yılında bakım onarım faaliyetlerinde ve yeni gemi inşa faaliyetlerinde çalışan pek çok atölyede yerli ve yabancı personel bulunmaktaydı. Dökümhâne, demirhâne ve tüfekhâne fabrikaları; kazanhâne, resimhâne, modelhâne, nakkaşhâne, levha ve köşebent fabrikaları; direkçi, doğramacı, dümenci, oymacı, arabacı ve filikacı gibi mağazalar, burgucu ve makara fabrikaları; marangoz, duvarcı, hamal, camcı, dubacı, lağımçı ve rençber gibi

¹¹⁶⁸ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 74, Sayfa No: 28b.

¹¹⁶⁹ Namık Gökçay, *İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri, Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2009, bkz. II. Bölüm.

muhtelif sınıflar; havuzlar sınıfında teşkil edilen demirhâne, burgucu ve kalafatçı mağazaları bunlardan bazılarıdır¹¹⁷⁰. Bu yıllarda gerçekleştirilen onarım ve aynı zamanda yeni harp gemisi alımları ile birinci bölümde anlatılmış olan pres makinaları, Maliye ve Teçhizat Nezâretinin onayına istinaden teçhizat-ı askeriye bedelleriyle ödenmişti¹¹⁷¹. Ordu masraflarında kullanılmak üzere yardım payı adı altında toplanan teçhizat bedelleri, Bahriyenin ihtiyaçlarını karşılamak için de kaynak olarak kullanılmaktaydı. 1908 yılında lağvedilip tüm faaliyetleri Maliye Nezâretine devredilene kadar Bahriyenin satın almalarında rol almıştı.

Tersâne Komutanlığının/ Memuriyetinin, Kalemi ve yardımcısıyla birlikte muhasebe, yazı işleri, bu tezde daha önceki konularda bahsi geçen Amele Yoklama Odası başta olmak üzere kapsamlı bir idari teşkilatı bulunuyordu. Ayrıca bir askeri teşkilatı da olan Tersâne Komutanlığı; sanayi alayı, imalat, sanayi ve gedikli sıbyan taburlarını da içermekteydi. Tersânede bulunan gayrı mamul ambarı, elbise ambarı, erzak ambarı, kömür ambarı, mühimmat ambarı gibi tüm diğer ambarlar daha önce de bahsedildiği gibi bu komutanlığa bağlıydı. Görüldüğü gibi Tersâne Komutanlığı Bahriye Nezâretinin içerisinde büyük bir yapıydı ve lojistik faaliyetlerde önemli bir kesişme noktası olan koordinasyon görevini de üstlenmişti. Bakım onarım faaliyetlerinde ana üs, Tersâne-i Âmire olduğu için havuzlama olanakları başta olmak üzere esas onarım unsurları ve işgücü buradaydı. Tersânede görevli olduğu sürece, Sanâyi‘-i bahriye alayı, tîr-i güverte sınıfı ile îmalât ve sanayi sıbyan taburları bu onarım faaliyetlerinde görev alan ve sanayi ve inşaiye sınıf subayların verdiği görevleri yerine getiren personeldi. Özellikle Tersâne-i Âmirede oldukları sürede diye belirtilmesinin ana nedeni, bu personelden bazılarının ihtiyaç halinde aktif olarak gemilerde ya da savaşlarda bulunmasıydı.

Tersâne-i Âmirenin ve personelinin durumu dönem raporlarında oldukça olumsuz gözükmemektedir; maaşlarını alamayan askerler gemi parçalarını satmakta, işe devamsızlık yapmaktaydı. Avrupa’dan Tersâne’yi teftişe gelen uzmanların raporlarında ve hatıratlarında görüldüğü gibi Tersânede alet edevat bolluğu olsa da çalışma ve ekipman onarımına ilişkin düzensizlikler önemli ölçüdeydi¹¹⁷². Bu tarz raporlar neredeyse bir süreklilik şeklindeydi. 1885 yılında Starke Paşa’nın raporuna göre, çalışanlarda işe

¹¹⁷⁰ Tezel, a.g.e., s. 649.

¹¹⁷¹ Zekeriya Türkmen, “II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu İçin Kurulan Teçhizat-ı Askeriye Nezâreti ve Faaliyetleri”, *Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, 1995, s. 485.

¹¹⁷² Panzac, a.g.e., s. 358-9.

devamlılık düşüktü, alet edevat yönetimi yoktu, fabrikaların bazıları âtıldı, nizam ve kontrol eksikti ve binalar da kötü durumdaydı¹¹⁷³. İngiliz ataşe raporlarına göre Tersâne-i Âmirede malzeme yönetimi yapılmıyordu ve tüm alanlarda çalışan personel ve mürettebat sayıca az idi¹¹⁷⁴. Bu raporlar aslında yapılan bakım tutumun kalitesini ve bu kapsamda lojistik faaliyetlerin uygulamada karşılığını da gösterir niteliktedir. Raporda malzeme yönetiminin yapılmadığının özellikle belirtilmesi, israfı durdurmaya çalışan Bahriye yönetiminin bunu bir türlü uygulamaya dökemediğini de göstermektedir.

Tersânenin gelişimi; havuzlar, fabrikalar ve tezgahlar özelinde incelendiğinde ise birtakım yenilikler göze çarpar. İlk havuz 18. yüzyıl sonunda inşa edilse de bu sayı 19. yüzyılda üçe tamamlanmış ve bakım onarım faaliyetleri bu havuzların aktif olarak kullanılmasını sağlamıştı. Ahşap gemilerin süreklilik arz ettiği Osmanlı Donanmasında 18. yüzyılın sonunda yaptırılan birinci kuru havuz 1874 ile 1876 yılları arasında genişletildi. 1870 yılına gelindiğinde toplam üç havuz vardı¹¹⁷⁵ ve bu havuzlar boyutları itibarıyla artık yeterli gelmiyordu. Yüzer sac havuz ise II. Abdülhamid döneminde getirtilmişti¹¹⁷⁶ ve 1896 yılında tamamlanmıştı¹¹⁷⁷. Bu havuzların da onarımları rutin olarak yapılmak zorundaydı. Bu kapsamda 1910 yılında havuz onarımı için havuz sularının boşaltıldığı ve yeni tulumba alındığı görülmektedir. Tulumbanın bedeli Bahriye bütçesinden karşılanmıştı¹¹⁷⁸. Havuzların temizliğinde kullanılmak üzere İmalat-ı Bahriye müteahhitlerinden Fransız Mösyö Ravjiye sahibi olduğu tarak dubaları ile boruları Bahriye Nezâretine devrederek bunun devamını sağlamıştı¹¹⁷⁹. Tersâne için yeni kızaklar da yapılmakta fakat bazıları başarısızlıkla sonuçlanmaktaydı. 1895 yılında Tersânede yirmi gemiye hizmet verebilecek yeni bir kızak ve atölye binası yapılmış olmasına rağmen henüz ilk kullanımda kızığın kalastraları çökmüştü¹¹⁸⁰.

Tersânede yapılan işler ve fabrikaların kontrolü için zaman zaman komisyonlar oluşturulup kontrol sağlanıyordu. 1907 yılında Şûrâ-yı Bahriye kararı ile yeni bir komisyon kurulmuştu. Bu komisyon zâbitân ve askerin yiyecek ve elbiselerine bakmak,

¹¹⁷³ BOA, Y. PRK. ASK., Dosya No: 27, Gömlek No: 18.

¹¹⁷⁴ Ender Kuntal, *Osmanlı Bahriyesinde Bir Amerikalı: Bucknam Paşa*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2017, s. 129.

¹¹⁷⁵ Zorlu, “Bahriye Nezâretinin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, s.145.

¹¹⁷⁶ Yüce, a.g.e., s.111.

¹¹⁷⁷ Tezel, a.g.e., s. 651.

¹¹⁷⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2222, Sayfa No: 102.

¹¹⁷⁹ BOA, BEO, Dosya No: 3721, Gömlek No: 279040.

¹¹⁸⁰ Güleriyüz, a.g.e., s. 40.

amelelerin vaktinde işbaşı yapmasını ve çalışmalarının aldıkları yevmiye karşılığı olmasını sağlamak, işleri kontrol etmek, fabrika harcamalarına karşılık ne kadar eşya imal edilmiş olduğunu tetkik etmek ve ilgili hesapları denetlemek görevlerini yerine getirecekti. Komisyon ayrıca taşrada görev süresi dolan zâbitânın yerlerine yenilerini tâyin etmek ve hiç memuriyete tâyin edilmemiş zâbitânı yeni görevlere atamak işlerinden de sorumluydu. Bu komisyon Birinci Ferik Ahmed Paşa başkanlığında olmak üzere günlük işlerini belirtir jurnali tutmak zorundaydı¹¹⁸¹. Aynı belgede bu karara ek görevleri içeren zeyiller oluşturulduğu görülür. Bu zeyiller lojistik işler kapsamında oldukça önem taşır. Zira Tersâne ya da İdâre-i Mahsûsa tarafından yeniden inşa ya da tamir olunacak tüm inşaat ve imalat ilgili daireleri tarafından tanzim olunan keşif mazbataları bu komisyon tarafından da tetkik edildikten sonra muameleye başlanılabilecekti. Ayrıca, terfileri gelen subayların işlemi, bu komisyonca oluşturulan Tersâne-i Âmire Kumandanlığı vekaletine verildikten sonra uygulamaya konulabilecekti.

Gemi onarımları sırasında kullanılan kereste, kütük, sal takımı, çam tahtası gibi ağaç ürünleri başta olmak üzere çeşitli malzemeler genellikle Bolu, Sinop, Ereğli mevkihlerinden ve müteahhitler aracılığıyla sağlanmaya devam etti¹¹⁸². Müteahhitlerle yapılan mukavele dönemleri dışında acil ihtiyaçlar ortaya çıkmadıkça alışveriş olmaz ve bu kapsamda fabrika ile atölyelerden gelen evraklar saklanırdı¹¹⁸³. Onarım ve yeni inşalar için mümkün olduğunca dahili imkânlardan fayda sağlanmaya devam edildi. Ergani’de bulunan bakır madeni hasılatından Tersâneye düşen hisse kadar bakır önce Samsun’a, oradan da deniz yoluyla Tersâne kullanımı için İstanbul’a gönderilirdi. Hudâvendigâr vilâyetinde bulunan krom madeni de Tersâneye maden gönderen bir başka bölgeydi¹¹⁸⁴. Çeşitli bölgelerden Tersâneye kereste taşıyan gemiler uygun koşullar var oldukça seyre devam ediyor, Tersânedeki işin aksamaması için kereste yüklü olduklarında başka bir şey taşımaları yasaklanıyordu¹¹⁸⁵.

1910 yılında donanma gemilerinin tamir ihtiyacı herkes tarafından kabul edilir bir olgu haline gelmişti. Zira donanma gemilerinin tamirâtı için ihtiyaç duyulan

¹¹⁸¹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 753, Sayfa No: 115A.

¹¹⁸² DTA, Muhasebe, Dosya No: 810, Sayfa No: 13; DTA, Defterler, Muhasebe, 10086 Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabeti Müsvedde Defteri, s. 36.

¹¹⁸³ BOA, HR. TH., Dosya No: 348, Gömlek No: 76.

¹¹⁸⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 526, Sayfa No: 8; Dosya No: 745, Sayfa No: 15

¹¹⁸⁵ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 29.

malzemelerin ihâleyle toptan satın alma gereği üzerinde durulmuştu¹¹⁸⁶. Henüz satın alınan Yadigâr-ı Millet Torpido Muhribi, makina ve kazanlarının tamiri için Tersâneye alınmış, iş bitiminde Marmara’da seyir tecrübesine çıkmış ve arıza olmadan başarılı bir şekilde işleri tamamlanmıştı. Sonrasında ilgili rapor tutularak bir heyet tarafından donanmaya katılması uygun görülmüştü¹¹⁸⁷. Bu rapor birinci bölümde belirtilen donanma raporlarına örnek teşkil etmektedir. Zira Yunanlar Averof gibi güçlü bir gemi alırken, Osmanlı yeni satın aldığı gemiyi de kapsamlı bir bakıma alıyordu.

1885 yılında Dersaâdet’te bulunan gemiler ile askeri alanların durumunu görmek için bir heyet tarafından teftiş gerçekleştirilmişti¹¹⁸⁸. 93 Harbi’nden hemen sonra Haliç’e kapatılan bazı zırhlıların top değişimi ve kazan onarımları söz konusu olmaya başlarken bazılarının onarılmayacak kadar kötü durumda olduğu da bu sayede görülmüştü. O nedenle yalnızca tamir edilip yüzdürülebilecek olan gemiler 1880’li yılların sonu itibarıyla hem yabancı tersânelerde hem de Tersâne-i Âmirede bakım onarıma alınmıştı. Kazanlar dahil olmak üzere bazılarının onarımı Tersâne-i Âmirede yapılmışsa da malzeme tedariki yurtdışından sağlandı. 1887 yılında bir onarım için ihtiyaç duyulan çelik boru ve bilezikler Almanya’dan satın alınmıştı¹¹⁸⁹. Kazanlar genel olarak Londra’dan sağlanmaktaydı. Tersânede ihtiyaç duyulan pik demiri Londra’dan sipariş ediliyor ve gayri mamul ambarı kayıtlarında saklanıyordu¹¹⁹⁰. Bunun haricinde Tersânenin, gemi hurdalarını satarak ya da yenileriyle değiştirerek metal ihtiyacını karşıladığı oluyordu¹¹⁹¹. O nedenle zaman zaman hurda sorgulayan talepler gelirdi. 1899 yılında İtalya Bahriye Nezâreti Mûteahhidi Mösyö Lardo, Espeçya Şehbenderliğine müracaat etmişti. Bu müracaatında Tersâne-i Âmirede bulunan köhne gemiler ile kullanılmayan alet ve edevatı satın almak istediğini belirtmişti. Mösyö Lardo’ya verilen cevaba göre Tersâne-i Âmirede satılmaya uygun köhne gemi ile alet ve edevat bulunmamaktaydı. Zira bahsi geçen talep Bahriye Nezâretine ulaştırıldıktan sonra Şûrâ-yı Bahriyeye havale olmuş ve İmâlât Komisyonu tarafından verilen bu cevap, Hâriciye Nezâretine iletilmişti¹¹⁹².

¹¹⁸⁶ BOA, MV., Dosya No: 136, Gömlek No: 22.

¹¹⁸⁷ DTA, Daireler, Dosya No: 19, Sayfa No: 38.

¹¹⁸⁸ DTA, Islahat, Dosya No: 11, Sayfa No: 25.

¹¹⁸⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1049, Sayfa No: 59.

¹¹⁹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1083, Sayfa No: 19.

¹¹⁹¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 1200, Sayfa No: 2.

¹¹⁹² BOA, HR. TH., Dosya No: 224, Gömlek No: 55.

1912 yılında yeniden yapılanan Tersânede, bu tezin birinci bölümünde çizilen teşkilat şemalarında gösterildiği üzere, Üçüncü Daireye bağlı kısımlardan İnşaat ve Tamirat Müdüriyeti; tüm bakım-onarımın, yeni inşa projelerinin ve levâzımın takibi işlerini yerine getirmekteydi. Tersânede bulunan ilgili mağaza ve fabrikalar buraya bağlıydı. Bu müdüriyetten ayrı olarak kurumsal teşkilatta yerini alan Havuzlar, Fabrikalar Baş Müdüriyetleri gibi müstakil daireler olup her birinin ayrı kalemleri, heyetleri ve komisyonları bulunmaktaydı. Yıl içi satın alma kararlarının idaresinde gerekli koşullar sağlanamazsa bütçede değişiklikler yapılmaktaydı. 1912 yılında bazı harp gemilerinin onarımında kullanılmak üzere satın alınması gereken kazan boruları ve malzemelerine ilişkin tutarın bir sonraki senenin bütçesine işlenebilmesi için satın almanın biraz daha bekletilmesi gerekmişti¹¹⁹³. Bu durum bütçenin her zaman ihtiyaç duyulan malzemenin alımına imkân vermediğini gösteren örneklerden biridir. Dolayısıyla mali yetersizlikler, bakım onarım faaliyetlerinin zamanında tamamlanamaması ya da geminin gerektiğinde onarıma alınamaması nedenlerinden biriydi. Diğer taraftan özellikle onarım faaliyetlerinin yeri bütçede sürekli artmaktaydı ve bu durum donanma ekipman ve gemilerinin yaşlı olduğunu da göstermekteydi. Aşağıda, Tersâne-i Âmire’de yapılan onarımlardan bir kısmını açıkça gösteren fotoğraflar bulunmaktadır. Bu fotoğraflardan da görüleceği üzere 19. yüzyılın son çeyreğinde onarımlar havuzlarda olduğu kadar doğrudan deniz üzerinde de yapılmaktaydı¹¹⁹⁴.



Fotoğraf 18- Zırhlı Hamîdiye, Osmaniye ve Azîziye Fırkateynlerinin Onarımı Sırasında Kıçtan Görünüşleri



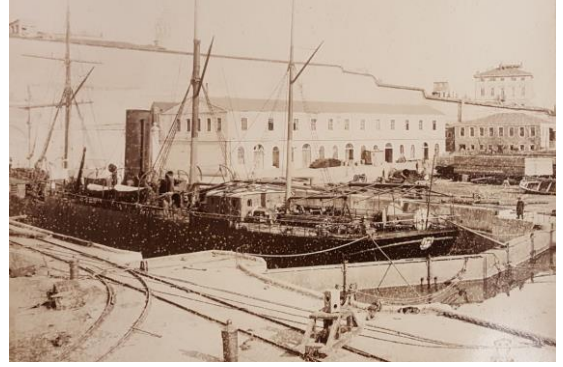
Fotoğraf 19- Zırhlı Hamîdiye, Osmaniye ve Azîziye Fırkateynlerinin Onarımı Sırasında Baştan Görünüşleri

¹¹⁹³ BOA, BEO, Dosya No: 4112, Gömlek No: 308393.

¹¹⁹⁴ Bu konudaki fotoğraflar için bkz.: BL, Visual Arts, Photo 1058/44, s. 24, s. 23; Photo 1058/45, s. 36, s. 34.



Fotoğraf 20- Çifte Taş Havuz



Fotoğraf 21- Büyük Taş Havuz

3.3.2. Taşra Tersâneleri, Komodorluklar ve Liman Reislikleri

Tersâne-i Âmirede tamamlanmasına lüzum olmayacak kadar basit fakat gemi personeli tarafından gemide yapılamayacak durumda olan tüm onarım ve bakım faaliyetleri için, taşra tersâneleri ile liman reislikleri ve komodorluklara bağlı tezgahlar devreye girerdi. Osmanlı sahillerinin yönetimini gerçekleştiren bu birimlerde küçük çaplı onarımlar gerçekleştirilirdi. Deniz gücünde hareket halindeki unsurlarını besleme kabiliyeti ve bunu sürekli kılacak üs yapısının ne kadar gerekli olduğu hatırlanırsa bu yapıların önemi daha fazla ortaya çıkmaktadır.

Burada bahsi geçen taşra tersâneleri dönem dönem değişmekle birlikte en yoğun olanlardan bazıları, İzmir, İzmit, Gemlik, Basra, Suda, Alanya, Rodos, Sinop, Selanik ve Kamaran'da bulunan tersânelerdi. İdari yapısı Tersâne-i Âmire kadar detaylı olmayan bu tersânelerin memur sayı ve rütbeleri değişiklik göstermekteydi. Hatta bazılarında tersâne amirliği görevinin komodor ya da liman reisi tarafından üstlenildiği de oluyordu. Bölgenin önem derecesi arttıkça idari yapısı detaylanmaya başlıyordu. Bu tersânelerden başka tezgahlar da vardı fakat sürekli olarak aktif olmadıkları anlaşılmaktadır. Taşra tersânelerinin çoğunda havuzlama imkânı ve bakım onarım atölyeleri yoktu. Bu durumda dahi İstanbul dışında gemi inşa ve onarım yapılmıyordu demek mümkün değildir. Bu nedenle taşrada bulunan bakım onarım ile çekek ve kalafat yerlerinin herhangi bir taarruzdan korunabilmesi önemliydi. Bunu sağlamak için tüm sahaların haritası yapılır¹¹⁹⁵ ve sahaların korunmasında bu haritalar önem taşırdı.

1869 yılında inşasına başlanan taşra tersânelerinden Suda Tersânesi, dönem dönem kırk memura kadar işgücü potansiyeli olan bir tersâne oldu. 1865 yılında açılan

¹¹⁹⁵ DTA, Islahat, Dosya No: 265, Sayfa No: 50.

onarım atölyesi¹¹⁹⁶ ve 1876 yılında inşasına başlanan havuz olanakları¹¹⁹⁷ bölgenin önemini yansıtan gelişmelerdir. Girit kadar aktif kullanılmayan Limni Adası'nın 20. yüzyılın başlarında önemi arttı. İnşa edilen depoları yanında bir de tezgâhı olan Mondros'ta küçük çaplı inşa ve onarım faaliyetleri devam etti.

Taşra tersânelerinden Sinop Tersânesi önemli ve faal bir tersâneydi. Tersâne nakliye gemilerinin tamiri yapılmakta ve Nezâretten gelen tezkireleri göstermek suretiyle işler hızlandırılabilmekteydi¹¹⁹⁸.

Bazı tersâneler özellikle yakınlarında bulunan çeşitli kaynaklar nedeniyle kurulmuştu ve 19. yüzyılda oldukça aktif olan Gemlik Tersânesi bunlardan biriydi. Tersânelerde ihtiyaç duyulan kereste özellikle bölgede bulunan ormanlardan elde edilmekteydi. 1866 yılında İzmit Tersâne Memuru olan Ferik Rasim Paşa, kendi görevlerine ek olarak ticari bir bölge olan Gemlik'in ve Gemlik Tersânesinin sorumluluğunu da üstlenmişti¹¹⁹⁹. Taşra tersânelerinden İzmit Tersânesi ise her dönem gemi onarım ve inşa faaliyetlerinin yapıldığı tersânelerdendi. Bu nedenle tersânenin levâzımât hakkında Nezâret ile sürekli bir yazışma içerisinde olduğu gözlenmiştir.

Selanik Tersânesi aktif taşra tersânelerinden biriydi ve bazı gemilerin onarımı burada tamamlanıyordu. 1903 yılında Şan-âver Torpido İstimbotu Selanik Tersânesinde onarıma alınmıştı. Daha önce de ifade edildiği gibi genelde gemiler onarım için İstanbul'a gitmekteydi, fakat imkânlar dahilinde yapılacak onarım durumunda taşra tersânelerindeki tezgâhlar kullanılmaktaydı. Selanik Komodorluğunun bu tamirat hakkında kaleme aldığı ve Bahriye Nezâreti ile İmâlât Reisliğine gönderdiği rapora bakıldığında, icra edilen tamiratın çeşitli seviyelerde işi kapsadığı görülmektedir. Bu belge aynı zamanda iş esnasında ihtiyaç duyulan levâzımâtın nasıl sağlandığını gösteren bilgiler de içermektedir. Gemide yapılan işler şu şekildeydi: Su hattının altında çürümüş olan on yedi adet levha sac sökülerek yerine üçer metre uzunluğunda çelik sac konulmuştur; güvertede bir levha sac yenilenmiştir; sancak ve iskele taraflarına meşe ağacından yeni küpeşte yapılmış, başaltında bulunan asker mevkisi yeniden yapılmıştır; kundak sitemi temizlenmiştir; makina dairesi temizlenmiş ve boyanmıştır; makina aksamı düzenlenmiştir; uskur düzeneği yeniden düzenlenmiştir; kömürlük kapakları

¹¹⁹⁶ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 72, Sayfa No: 69.

¹¹⁹⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 87/22; 220, Sayfa No: 87.

¹¹⁹⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 178, Sayfa No: 35-44.

¹¹⁹⁹ Şehsuvarîğlu, a.g.e., s. 169.

yaptırılmıştır; su hattının altında kalan kısım Trieste'den getirtilen kırmızı ve yeşil renk boya ile boyanmıştır; iç ve dış kısımlar boyanmıştır; şimendifer kumpanyasından getirtilen usta, yanında getirdiği hidrolik makinası ile kazanları temizlemiştir¹²⁰⁰. Gemi güvertesi, gövdesi ve makinasına ilişkin bahsi geçen işler tamamlandıktan sonra, deneme seyri yapıldığı anlaşılmaktadır.

Bu gemiden ayrı olarak tamir ve onarıma alınan başka gemiler de vardı. Onarımı yapılan gemilere ek olarak çekek yerine alınıp karina temizliği yapılan bir gemide karina saclarının çürümekte olduğu gözlenmişti¹²⁰¹. Görüldüğü gibi onarıma alma işinin dikkatli bir şekilde gerçekleştiğini ifade etmek zordur. Zira geminin karinasının bu kötü duruma gelmeden evvel gözlemlenmiş olması gerekirdi. Özellikle 1900'lü yılların başında Selanik Komodorluğuna bağlı bölgelerde karakol yapan gemiler teknik problemleri nedeniyle dönem dönem oldukça azalardı. Burada görevli torpido botların kazanları sürekli bir bakıma ihtiyaç duyardı. Buradaki tamir ve bu kapsamdaki levâzımât ihtiyacı, gemi süvarisi ile çarkçıbaşları tarafından raporlanarak Selanik Komodorluğuna bildirilmekteydi. Bu şekilde hareketten sakıt kalan torpido botlar Nezârete ve Bahr-i Sefid Umum Filo Kumandanlığına bildirilmeye devam etti¹²⁰². 1908 yılında tamir ihtiyacı olan ve Selanik'te bulunan Necm-i Şevket Zırhlı Korveti orada onarıma alınamamış, tamir için Malta'ya gönderilmişti¹²⁰³.

Süveyş ve Basra bölgesi de taşra faaliyetlerinin önem kazandığı bölgelerdi. 1893 yılında Utarid ve Mansûre Korvetleriyle İstanköy Vapuru Süveyş'te havuzlanıp tamir edilmek istenmişti; fakat dana önce tamir edilen vapurlara ilişkin borç olduğundan bu gemilerin *yol üstü bir mahalde* bekletildiği görülmüştü. Zira Maliye Nezâretine yapılan başvuruların karşılıksız kaldığını belirten Mısır Maliye Müsteşarı Mösyö Palmer, borç ödenmeden yeniden onarım yapılarak borcun artmasına razı gelmemiştir. Mecliste tartışıldığı üzere civarda tamir olanakları olmadığından bu gemilerin orada tamiri çok gerekliydi. Bu nedenle hem yeni doğacak masrafın hem de vadesi geçen borçların Bahriye Nezâreti tarafından ödenmesi gerektiği, masrafların Hazine'den aranmasının uygunsuz olduğu kararı çıkmış; yeni tamir masrafının ise mahalinde ve Bahriye Nezâreti tarafından nakden ödenmesi tavsiyesi verilmişti¹²⁰⁴. Süveyş bölgesi, Osmanlı gemilerinin

¹²⁰⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 18, Sayfa No: 187.

¹²⁰¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 6, Sayfa No: 32A.

¹²⁰² BOA, TFR. I. SL., Dosya No: 79, Gömlek No: 7872.

¹²⁰³ BOA, Y. MTV., Dosya No: 310, Gömlek No: 165.

¹²⁰⁴ BOA, MV., Dosya No: 73, Gömlek No: 8.

bulunduğu önemli bir taşra bölgesiydi fakat burada donanımlı bir tersânesi bulunmuyordu. Basra'daki inşa ve onarım faaliyetleri ise Manavi Paşa Mahallesi'nde bulunan Hora isimli bir yerde; donatım faaliyetleri ise Aşar'daki tersânede gerçekleştirilmekteydi¹²⁰⁵. Uzun bir süre Basra bölgesinde tamire mümkün teçhizatı tam bir tersâne oluşturulamadıysa da 19. yüzyılın ikinci yarısında Basra Tersânesinde bazı gelişmeler kaydedildi. 1874 yılında Manavi olarak adlandırılan tersâneye ait bina ve Bahriye kışlası tamir edildi. Fakat esaslı bir onarım sistemi kurulamadığından tamire ihtiyaç duyan gemiler İstanbul, Bombay ve Süveyş'e gönderilmeye devam etti¹²⁰⁶. İstanbul'a uzaklığı nedeniyle bir sürgün yeri olarak da görülen bu bölgede hızlı bir ıslahat süreci gerçekleştirilememişti.

Bahr-i Ahmer'de önemli bir tersâne olan Kamaran Tersânesi, Kızıldeniz'de görevli tamire muhtaç olan gemilerin gittiği tersânelerden biriydi. Kamaran'da bulunan kızak vasıtasıyla görece basit sorunu olan gemiler İstanbul'a gönderilmeye gerek kalmadan onarılabilirdi. Özellikle Yemen sahilinde görevli gemilerden bakıma ihtiyaç duyanların bakım onarımı burada yapılırdı¹²⁰⁷. Fakat tersâne küçük; alet edevat anlamında eksikti¹²⁰⁸. Bu nedenle gemilerin tüm onarım ihtiyaçları burada karşılanamıyor, gemiler Basra Tersânesine ya da Tersâne-i Âmireye gönderilebiliyordu. Basra Tersânesi, yine de bu tersânelerin arasında görece en büyüklerindendi ve çok sayıda personeli bulunuyordu. Bahriye kumandanı nâmıyla livâ ya da miralay statüsünde komuta edilmekteydi. Basra'da bulunan Aşar Tersânesi uzun süre Bahriyeye aitti¹²⁰⁹. Bahr-i Ahmer'de bulunan gemilerde sıklıkla problem görülmekteydi. Bölgede bulunan gemilere, içerisinde bulunulan yokluk ve parasızlık durumuna rağmen, muntazaman tahsisatları veriliyordu. Fakat vapurların sık sık bozulduğu bu nedenle de görevlerini hakkıyla yerine getiremedikleri, diğer bir deyişle sahilleri türlü kaçakçılığa ve ayaklanmalara karşı dikkatle kontrol edemediği biliniyordu. Sürekli bozulan gemilerin tamire ihtiyaç duyması denizlerin hakkıyla kontrolünü engelliyor ve kaçakçılık faaliyetlerinin artarak devam etmesine sebep oluyordu. Bu nedenle beş yüz deniz mili

¹²⁰⁵ Korkmaz, a.g.e., s. 112, 118. Manavi, Basra'da bulunan bir köyün adıdır ve burada bir tersane, küçük havuzlar, iskele, küçük bir mektep ve kışla bulunmaktaydı.

¹²⁰⁶ A.g.e., s. 126.

¹²⁰⁷ BOA, BEO, Dosya No: 1935, Gömlek No: 145108.

¹²⁰⁸ Yüce, a.g.e., s. 116.

¹²⁰⁹ Bal, XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi, s. 79.

uzunluğunda sahilleri olan Yemen, en büyük sorun yaşayan bölgelerin başında geliyordu. Yemen valiliği ile Sadâret arasında yapılan yazışmalara göre onarıma ilişkin masraflar heba olarak görülmekte ve bunun yerine yeni gemiler talep edilmekteydi¹²¹⁰: “*İkide bir tâmir ihtiyacından kurtulamayan üç vapurla kabil-i tarassut olup olmadığı meydandadır*”. Bu talepler bazı zamanlar olumlu şekilde sonlandırılrsa da bu her zaman söz konusu olamıyordu¹²¹¹. Gerekli görüldüğünde su alan ya da durumu ağır olan gemilerin tamiri yerine doğrudan hizmet dışı bırakıldığı da oluyordu. 1909 yılında Kamaran Tersânesinde, onarım olanağı kalmamış olan İskender Korveti, Zîver-i Deryâ ve Sakız Vapurları ile Mekke, Yera ve Galata İstimbotları örneğinde olduğu gibi hizmet dışı kalan gemiler satılığa çıkarılıyordu¹²¹².

Mevkilerde önemine binaen yeni tesisler oluşturulabiliyordu. 1891 yılında Trablusgarp’ta tersâne ve liman inşasına ilişkin bir çalışma yapıldığı gibi¹²¹³, önem kazanan bölgelerde tersâne ve liman ile depo ve mağaza için keşif çalışmaları yapıp Nezârete raporlamalar sunuluyordu. Bu nedenle bazı yoğun bölgelerde liman reisliği, komodorluk ve tersânelerin her biri ihdas edilmişken, bazı bölgelerde sadece biri de oluşturulabilirdi. Onarım faaliyetleri ise tesisin çapı ölçüsünde devam ederdi. Nutkî Bey, hatıratında Preveze Komodoru iken gambotlara ait filikaların komodorlukta tamir edildiğini ve Maskat Limanında da bakım onarım faaliyetleri yapıldığını yazmıştır¹²¹⁴.

Taşra tersânelerinde onarıma alınamayan gemiler, İstanbul’a giderken kendi imkânları dahilinde seyre çıkabilecek durumda değillerse başka gemilerin yedeğinde İstanbul’a götürülürlerdi¹²¹⁵. Gemilerin tersânede onarımda olduğu süre boyunca görev yerlerine ikâme bir gemi gönderilmesi gerekirdi. Osmanlı’nın içinde bulunduğu durum itibarıyla bu tez içinde daha önceden de belirtilmiş olduğu gibi bazı zamanlarda aylarca ikâme gemi gönderilemediği olurdu¹²¹⁶. Her hâlükârda gemilerin İstanbul’da tamamen onarılamadığı zamanlar oldu ve bu gemilerin görev yerlerine geri dönüş seyrinde dahi teknik problemler yaşanmaya devam etti¹²¹⁷. Bu gibi durumlarda mahalli olanaklar kullanıldı, gemiye usta gönderildi ya da gemi İstanbul’a geri döndü.

¹²¹⁰ BOA, DH. MKT. Dosya No: 829, Gömlek No: 1.

¹²¹¹ BOA, Y. MTV., Dosya No: 295, Gömlek No: 70.

¹²¹² BOA, Y. MTV., Dosya No: 296, Gömlek No: 162; DTA, Komodorluk, Dosya No: 38, Sayfa No: 17.

¹²¹³ BOA, Y. PRK. ASK., Dosya No: 69, Gömlek No: 38.

¹²¹⁴ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 137, 71.

¹²¹⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 33, Sayfa No: 24.

¹²¹⁶ DTA, Komodorluk, Dosya No: 39A, Sayfa No: 16B; Dosya No: 31, Sayfa No: 165.

¹²¹⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 39A, Sayfa No: 227.

Vilâyet ve komodorluklar arasında yapılmış yazışmalarda onarılmaya muhtaç olan bazı vapurların yerinde onarılamadığında yerlerine, görevini îfâ etmek üzere başka bölgeden vapurların gönderildiği de görülmektedir. 1905 yılında dahi Taşoz Adası'nda sahil karakol görevinde olan Beşiktaş isimli vapur, arızası dolayısıyla görevini îfâ edemediğinden Dedeâğaç civarında bulunan başka bir vapur bölgeye gönderilmişti¹²¹⁸. Fakat daha önce de belirtildiği gibi tamire muhtaç ya da onarım halindeki gemilerin yerine yenisini gönderme kuralı her zaman gerçekleştirilmiyordu. 1894 yılında kaçakçılığın arttığı bir dönemde Hudeyde civarında bulunan Hucret İskelesindeki hareket, Osmanlı gemilerinin tamirde olması sebebiyle durdurulamamış ve mahalli komodor gemilerin kaçakçılığı engellemeye muktedir olmadıklarını bildirmişti¹²¹⁹. Tamir işlerinin devam edememesi neticesinde pek çok bölgede hareketten sakıt vapurlar var olmaya devam etti¹²²⁰. Karakol görevine çıkabilen gemiler ise limana geri döndüğünde çeşitli teknik sorunlar ortaya çıkıyor ve her birinin tamir edilmesi gerekiyordu. Onlar limanda beklerken karakol görevi devam etmekte olan vapurlar kömür almak üzere komodorluğa döndüğünde karakol görevini icra edecek aktif vasıta kalmıyordu¹²²¹.

Taşrada bulunan gemiler onarıma ihtiyaç duyduklarında başlısı oldukları komodorluklarla iletişime geçerdi. Seyyar bir gemi ise Bahriye Nezâreti ile iletişimde olur veya doğrudan İstanbul'a giderdi. Onarım için taşra tersânelerinin yeterli gelmediği, durumlarda gemilerin genelde İstanbul'a gitmek zorunda kaldığını açıklayan çok sayıda komodorluk yazışmalarını içeren arşiv belgesi burada sunulmuştur. Bundan sonraki başlıkta gemilerin kendi olanaklarıyla tamir faaliyetlerine değinilmiştir.

3.3.3. Gemilerde Onarım

Osmanlı Bahriyesinde bulunan tüm gemilerde kendi personeli tarafından yerine getirilen bakım ve onarım işleri vardı. Gemi üzerinde bulunan tüm demirbaş eşyaların kullanımına özen gösterilmesine ilişkin unsurlar hem kanunnâmelerle hem de bu işleri takip eden komutanların kararları ile belirlenmekteydi. III. Selim dönemindeki ıslahatlar kapsamında alınan kararlardan biri, alet ve edevatın korunması ve geminin temiz tutulmasıydı ve bu faaliyetlerin kontrolünden kaptanlar sorumluydu¹²²².

¹²¹⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 33, Sayfa No: 44.

¹²¹⁹ BOA, BEO, Dosya No: 543, Gömlek No: 40701.

¹²²⁰ BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 360, Gömlek No: 12.

¹²²¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 28, Sayfa No: 75.

¹²²² Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 123.

Gemi teşkilatında en üst seviyede bulunan gemi komutanı ve komutanın olmadığı yerlerde gemi süvarisi, gemide görevli herkesten sorumluydu. Gemilerde daha önceki başlıkta açıklanmış olan çeşitli sınıflara mensup her personel de kendi sorumluluk alanlarında bulunan tüm bakım ve tutumdan mesuldü. Örneğin çarkçı sınıfı ya da diğer bir ifadeyle çarhçıyan sınıfı makinanın bakımından sorumluyken porsun güverte ve seyir malzemelerinin istif ve bakımından mesuldü. Gemilerde bazı personelin baktığı işler bir kişi tarafından görülmekte olup görevli gemide olmadığına ya da öldüğünde o iş yapılamamakta ve bakım işleri de aksamaktaydı¹²²³.

Geminin sürekli kontrolü ve çeşitli mahallerinin muayenesi birçok personel tarafından dikkatle yapılırdı. Bu sorumluluğa sahip personelden biri güvertede bulunan tüm malzemelerden mesul olan porsun idi. Günlük olarak ve baş marangoz ile geminin çarmıhlarını ve halatlarını, düzenli olarak ise demir, seren ve filikalarını kontrol eder; hizmete elverişli olduklarından emin olur ve sorun var ise nöbetçi zâbitâna bildirirdi. Burada toplanan tamir ve değişim bilgileri ise İkinci Süvariye iletilirdi. Irgat, salmastra, camadan, levâzımât malzemelerinin her an kullanıma hazır halde bulundurulmasını ve kolay ulaşımını temin ederdi. Bu malzemeler içinde tamir olmasına karar verilen levâzımâtın, halatçı tarafından halatların tamiri veya yelkenci tarafından yelkenlerin tamiri gibi, gemide tamirini sağlamalıydı. Bu kapsamda gemiye alınan yeni siparişler kontrol edilecek eksik veya hatalı malzemeler raporlanacaktı. Yelkenci, yelken odasında istiflenmiş yelkenlerin kuru ve düzenli bulunmasından sorumluyken, yelkenciye kontrol etmek porsunun yükümlülüğüydü¹²²⁴.

Gemide ikinci süvarinin onayı olmadan geminin levâzımından ve efradın özel eşyalarından hiçbir şey harice çıkarılamazdı. Ayrıca kullanımı yasak olan hiçbir ürün de gemiye alınamazdı. Tüm bunların kontrolünden sefîne emini mesuldü¹²²⁵. Kontrol altında olan gemi böylece koruma altında da olurdu.

Gemide çeşitli ambar ve depolar bulunmaktaydı. Bunlardan bazıları gemide onarımı sağlamak üzere yapılmış tamirhânelerdi. Geminin bu kısımları gemide ihtiyaç duyulan basit tamir ve onarım olanakları ile donatılmıştı.

Gemilerin makina kazanlarına yakın yerlerde bulunan kömürlük ve makinanın bulunduğu bölüm, tüm geminin yarısından fazlasını teşkil etmekteydi. Fakat 1914 yılına

¹²²³ DTA, Komodorluk, Dosya No: 31, Sayfa No: 147.

¹²²⁴ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 13. bâb.

¹²²⁵ A.g.e., 14. bâb.

kadar bu yapıda birtakım değişiklikler oldu. Zira teknoloji başlığında da ifade edildiği gibi tribünler kullanılmaya başladığında buhar makinaları küçüldü. Bu tür değişimler alandan tasarruf sağlarken onarım ihtiyaçlarının artmasına ve personel yetkinliğinin gelişmesine de neden oldu. Eğitim, bu değişimi destekleyecek ölçüde geliştirilmeliydi.

Gemi personelinin eğitimine ilişkin hatıratlardan elde edilen bilgilere bakılacak olursa eğitimlerinin kifâyetsiz olduğu sonucuna varılır. Dolayısıyla gemilerdeki bakım onarım faaliyetlerinin de hakkıyla gerçekleştirilmediği düşünülebilir. Gemilerin sürekli bir şekilde Tersâne-i Âmireye gitme ihtiyacı bir yönüyle bunu göstermektedir. Diğer taraftan yine aynı kapsamda gemilerde genel olarak kifâyetli onarım yapacak personelin olmadığı da düşünülebilir. Bunu ifade eden arşiv belgelerine rastlamak mümkündür. 1899 yılında Selanik komodorunun Bahriye Nezâretine gönderdiği resmi yazıya göre Berk-i Efşan Torpido Geçerinin kazan boruları daima patlamaktaydı¹²²⁶. Bu geminin tamir bakımının nasıl yapıldığı bilinmemekle birlikte arızasının süreklilik arz ettiğinden hareketle bu iş gemi üzerinde sonuçlandırılmamaktaydı. Hatta 1905 yılında Berk-i Efşan Torpido Geçerinin kazan musluklarına ilişkin sorunlarının devam ettiği görülmektedir. Yine de bu musluklarından kırktan fazlası ile kazan musluklarının ayak cıvatalarının yerinde tamir edilmesine karar verilmiş ve bunun için belirli bir tahsisat ayrılmıştı¹²²⁷. Onarım işinin bir kısmı gemi çarkçısına devredilmişti.

Her geminin personel bakımından zayıf olduğu düşünülmemelidir. 1903 yılında Preveze'ye yol almakta olan Barika-i Zafer Gambotu seyir halinde iken makina arızası yaşamış, haddehânedan yetişme çarkçıbaşı tarafından onarılacak yoluna devam etmişti¹²²⁸. Tüm Bahriyeyi kapsayacak genel bir değerlendirme ancak gemi özelinde yapılacak uzun dönemi kapsayan çalışmalarla birlikte gemi defterlerinin incelenmesi suretiyle ortaya çıkarılabilir. Zira gemide tutulan jurnaller, daha önce de gösterildiği üzere, onarım faaliyetleri hakkında detaylar sunmaktadır. Seyir halinde olan bu vasıtaların karada bulunan vasıtalara ait kolaylıklara sahip olmadığı açıktır. Bu nedenle gemi özelinde yapılacak yıllara dayalı bir araştırma daha doğru sonuçlar verecektir.

Diğer taraftan personel yeterli gelse de gemide yedek parçaların bulunmaması ya da teknolojinin bilinmemesi nedeniyle bazı parçaların tamiri yapılamayabiliyordu. Örneğin geminin süratine ilişkin olarak köprü üstünden makina dairesine komut vermek

¹²²⁶ DTA, Komodorluk, Dosya No: 1, Sayfa No: 11.

¹²²⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 30, Sayfa No: 8.

¹²²⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 21, Sayfa No: 191.

üzere kullanılan makina telgrafının teli bozulmuş ama gemide tamir edilmesi mümkün olmamıştı¹²²⁹. 1903 yılında seyir halindeki Şan-âver Torpido İstimbotunun yolda pervane kanadı kırılmış ve denize düşmüştü. Selanik Komodorluğundan İmâlât-ı Bahriye Komisyonu Riyâsetine çıkan bilgi yazısında bu konu yanında Selanik'teki bakım onarım faaliyetlerine ilişkin de bilgi bulunmaktadır. Selanik Limanında bulunan inşaat tezgahına çekilerek tamirâtı yapıp denize indirilen Berk-i Efşan Torpido Geçeri için ihtiyaç duyulan bazı malzemeler Avusturya'dan satın alınmıştı. Şan-âver Torpido İstimbotunun tamiri için Selanik koşulları yeterli gelmediğinden geminin Tersâneye aldırılması Bahriye Nezâretinden arz edilmişti¹²³⁰. Anlaşıldığı üzere bu arza yanıt verilmediğinden Selanik tezgahına çekilmesi için izin istenmiş ve pervanenin Selanik'e gönderilmesi talep edilmişti. Gemilerde çözülmeyecek derecede ciddi olan pervane sorunları ancak en yakın tersânede çözüme ulaşabilirdi. Bu nedenle gemide yapılacak esas iş, malzemelerin uzun ömürlü olması için yukarıda bahsedilen hususların yerine getirilmesiydi.

Gemide onarım yapılabilmesi için gerekli malzemenin yeterli derecede depolanması gerekirdi. Yeterli malzeme yoksa tedarik edilirdi. 1902 yılında Suriye sahilini korumakla görevli olan gemilerden biri olan Timsah Vapuru onarıma ihtiyaç duymuştu. Tamiri için gereken malzemeler gemide bulunmadığından İstanbul'dan istenmişti. Parçaların gönderilmesiyle birlikte vapur birkaç gün içinde tamir edilmişti¹²³¹. Gemide gerçekleştiği düşünülen bu onarım için ihtiyaç duyulan malzemelerin gemide bulunmadığı dikkate alınırsa gemi envanterlerinin her onarımı karşılayacak üstünlükte olmadığı ifade edilebilir.

Gemi jurnallerinde gözlemlenen bir diğer durum, harici işgücü tedarikiydi. Gemi personelinin onarım becerisinin yeterli gelmediği durumlarda başka gemilerin personelinden faydalanıldığı ya da taşradan usta getirtildiği oluyordu. Mesudiye Zırhlısında 1911 yılında yaşanan teknik problem Müteahhit Oskiyan Usta aracılığıyla çözülmüştü¹²³². Gemide çözümlenemeyen teknik sorunlar karada bulunan bazı fabrikalarda ya da yakın tersânelerde çözülmekteydi. Osmanlı suları dışında bulunan gemiler ise ihtiyaç duyduğunda yakınlarında bulunan tersânelerden destek almaktaydı. Bir süredir Basra'da bulunan Marmaris Gambotunun 1913 yılında tamirâtı ne gemide ne

¹²²⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 162, Sayfa No: 48.

¹²³⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 19, Sayfa No: 33.

¹²³¹ BOA, BEO, Dosya No: 1940, Gömlek No: 145432.

¹²³² BOA, MV., Dosya No: 159, Gömlek No: 139.

de Basra Tersânesinde yapılabilmıştı. Bunun üzerine gemi Bombay'a gönderilmiş ve onarım sonrası Basra'ya geri dönmüştü¹²³³.

Gemi makina arızaları baş çarkçı tarafından komutanlara, komutan da emrinde olduğu komutana ya da komodora bildirir ve böylece gereğinin yapılması sağlanırdı. Seyirden dönen gemilerde makina arızası varsa komutanlar durumu tersânedeki vapurlar müdürüne rapor eder, bu raporlar Bahriye Feriki vasıtasıyla Bahriye Meclisine havale olunurdu¹²³⁴.

Gemilerin teçhizatı, silah ve makina bakımları önemli olduğundan bu kapsamda da çeşitli emirler görülmektedir. Zira Mühimmât-ı Harbiye Komisyonu taşrada bulunan gemilere ait silah ve aksamının ve takım ve teferruatının korunması ve bakımına yeteri kadar dikkat edilmediğini bilmekte; bu nedenle kumandanlar, komodorlar ve gemilerin süvarilerini uyarmaktaydı. Barış zamanında eksik kalan bu tip bakım ve onarımların savaş zamanında sorun yaratacağı ve silahın kullanılamayacağı bilindiğinden ikazlara uymayan personelin sorumlu olacağı belirtilmekteydi¹²³⁵. Görüldüğü kadarıyla gemilerde bulunan silah ve makina aksamının bakımında zeytinyağı kullanılmaktaydı¹²³⁶. Gemide makina ve sistemlerin kontrollerine ilişkin olarak talimatnâmeler bulunurdu. Uygulamada ise bazı kontrollerin yapıldığı görülmektedir. Örneğin 1893 yılında zırhlılarda bulunan vinçler test edilmişti. Zırhlı donanma gemilerinin demirlerini kaldırmaya yarayan bu vinç makinaları çeşitli kereler tecrübe edilmek suretiyle kontrole tâbi tutulmaktaydı¹²³⁷.

Savaş zamanında işler bir silah sisteminin ve gemi düzeninin yeterince olmaması neticesine dayanarak gemi bakım-onarım faaliyetlerinin süreklilik arz ettiğini düşünmek kolay değildir. Yüzer malzeme gereken özen ve onarım planlamasına sahip olmalıdır ve Osmanlı Bahriyesi bu anlamda güçlü bir yapı oluşturamamıştı¹²³⁸.

3.3.4. Yabancı Tersâneler

Tersâne-i Âmirenin yüzyıllara dayalı gemi inşa ve onarım tecrübesi, modernleşen Osmanlı gemileri için yeterli gelmediğinde bu gemiler onarım için yurtdışına gönderilirdi ya da yakınlardaki yabancı tezgahlardan hizmet satın alınırdı. Bilindiği üzere, yurt dışından tedarik edilen gemilerin işletilmesinde yabancı danışman ve mühendislerden

¹²³³ BOA, BEO, Dosya No: 4180, Gömlek No: 313475.

¹²³⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 26.

¹²³⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 590, Sayfa No: 140; Dosya No: 732, Sayfa No: 15.

¹²³⁶ DTA, Islahat, Dosya No: 9, Sayfa No: 44.

¹²³⁷ BOA, Y. PRK. ASK., Dosya No: 88, Gömlek No: 87.

¹²³⁸ Güleriyüz, a.g.e., s. 40.

faaydalanılmaktaydı. Gemi onarımlarında gemilerin daha da modernleştirilerek güncel teknolojiyi yakalamasını sağlarnasındaysa yabancı tersânelerin Osmanlı onarım faaliyetlerindeki yeri dikkate alınacak seviyedeydi. Hem eski tip gemilerin iyileştirilmesi hem de yurt dışından tedarik edilen gemilerin onarımları yabancı tersâneler tarafından gerçekleştirildi. Önce gemi silah sistemlerinin yenilenmesiyle 1880’li yılların sonunda başlayan süreç; gövdenin yenilenmesi, kazanların değişmesi ya da iyileştirilmesi gibi faaliyetlerle Birinci Dünya Savaşı’na kadar devam etti.

1899 yılında Mesudiye ve Âsâr-ı Tevfik Zırhlı Fırkateynleri o dönemde Osmanlı Devleti için önemli firmalardan biri olan Ansaldo firması ile yapılan anlaşma üzerine onarılmak için İtalya’ya gönderildi ¹²³⁹ . 1900 yılında hem onarılmak hem de silahlandırılmak üzere Mahmûdiye Fırkateyni, Mu’în-i Zafer, Feth-i Bülend ve Avnullah Korvetleri Cenova’ya gönderildi. Bu gemilerin mürettebatı özellikle yeni mezunlardan oluşturuldu¹²⁴⁰. Sefere çıkmadan evvel her biri için planlanan levâzım, her sefer öncesi olduğu gibi İstanbul’dan sağlandı¹²⁴¹.

1864 yılında hizmete giren Osmaniye, Mahmûdiye ve Azîziye ile 1865 yılında hizmete giren Orhaniye Fırkateynlerinin, 1889 yılında yeniden onarıma alınması ve yeni tip silahlarla donatılması söz konusu olmuştu¹²⁴² fakat uygulamaya konması uzun zaman aldı. Tamamı İtalya’da Ansaldo firması tarafından 1890’lı yılların ilk yarısında onarıma alındı ve bu gemiler Birinci Dünya Savaşı’nın sonuna kadar görevde kaldı. 1869 yapımı Avnullah ve Mu’în-i Zafer Zırhlıları da 1900’lü yılların başında aynı firma tarafından onarıma alınmış, fakat diğer gemilerde de olduğu gibi zaten 1891 yılında yeni sistem Krupp silahlarla donatılmıştı. Gemilerden ilki Osmanlı İtalya savaşında görev dışı kalırken, diğeri Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar görevde kalmıştı. Yine 1890’ların başında 1869 yapımı Âsâr-ı Şevket ve Necm-i Şevket gemileri onarıma girmiş, kazanları ve silahları değişmişti; Hıfzu’r-rahmân gemisinin ise topları yenilenmişti.

1890’lı yılların başında Armstrong toplarının yeni sistem Krupp toplarıyla değişimi tamamlanmıştı. 1870’li yılların başında inşa edilen İclâliye, Feth-i Bülend ile Mukaddime-i Hayr da bu gemilerdendi. Ayrıca Feth-i Bülend 1903 ile 1907 yılları arasında Ansaldo Tersânesinde onarıma alınmıştı. 1876 yılında göreve başlayan ve en

¹²³⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 534, Sayfa No: 3A, 65A; Dosya No: 556, Sayfa No: 5A, 5B, 7A, 9A, 9B; Dosya No: 567, Sayfa No: 144A-B, 164A.

¹²⁴⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 3, Sayfa No: 16.

¹²⁴¹ DTA, Fabrikalar, Dosya No: 54, Sayfa No: 73.

¹²⁴² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 341, Sayfa No: 3A-3B.

genç gemilerden biri olan Mesudiye, 1891 yılında topları değiştirilse de Ansaldo tarafından yeniden onarıma alınmış ve 1903 yılında tamamlanmıştı. Mesudiye, Çanakkale’de batırılana kadar görevde kalmıştı. Osmanlı yapımı Ertuğrul ve Selîmiye ahşap Fırkateynlerinin silah değişimi 1880’li yıllarda gerçekleştirilmişti. Osmanlı tersânelerinde inşa edilen Mansûre ve Muzaffer 1880’li yılların ikinci yarısında, Merih 1888 ve İskenderiye 1893 yıllarında, İngiltere’de inşa edilen Beyrut 1889, Sinop, Bursa ve Edirne 1880’li yılların ikinci yarısında bakım-onarıma alındı. Bu gemilerin çoğu 1895 yılında etkisiz kalmıştı¹²⁴³. 1905 yılı sonrasında görev dışı kalan Resmo 1896 yılında silahsızlandırıldı. 1867 yılında satın alınan Hanya 1894 yılında yeniden inşa edilmişse de Resmo gibi 1905 yılı sonrasında görev dışı kalmıştı. İzzeddin sınıfı gambot/yatlar 1888 yılında onarımdan geçti¹²⁴⁴.

1870 yılında tamamlanan Âsâr-ı Tevfik, 1899 yılında onarım için önce İtalya’ya gönderildiyse de işlerin bir türlü başlamaması nedeniyle Almanya Kiel’de bulunan Germania Tersânesiyle anlaşılmış ve yukarıda da bahsedilmiş olan yeni sistem toplarla donatılması kararlaştırılmıştı¹²⁴⁵. Hem onarıma alınan hem de silahları değişen Âsâr-ı Tevfik, Birinci Dünya Savaşı’nın başına kadar görevde kalmıştı. Âsâr-ı Tevfik Zırhlısıyla beraber İzmir Vapuru da 1900 yılında onarım görmek üzere Kiel’deydi¹²⁴⁶.

Çeşitli ülkelerde gerçekleştirilen bu onarımlar süresince ödeme yapılamadığı ya da ödemenin geciktiği zamanlar oldu. Bu nedenle gemiler yabancı tersânelerde hacizli kalabildi. Masraflarının ödendiği bazı gemiler dahi, yeni inşa gemilerde olduğu gibi, zamanında teslim edilmedi. Bakım, onarım ve tamir faaliyetleri yerel imkânlarla çözülemediği için kullanılan yabancı tersâneler Bahriye bütçesinde büyük bir oran teşkil etmeye başladı.

Onarıma ilişkin ödemeler doğrudan Bahriye Nezâretinden yapıldığı gibi, uygun vilâyet emvallerinden de tahsil edilirdi¹²⁴⁷. Zira gemiler onarımda olduğu sürece personeline maaş ve tayinat bedelleri verilmeye devam etmek zorundaydı. Fakat hem Mesudiye hem de Âsâr-ı Tevfik’in onarım maliyeti kaynak israfından başka bir şey değildi, zira seyrüsefer nitelikleri yüksek üst yapılarından dolayı azalmıştı ve dövme demirli zırhı en basit toplara dahi karşılık veremezdi. Bu gemilerin ayrıca o dönemdeki

¹²⁴³ Conway’s *All the World’s Fighting Ships, 1860-1905*, s. 388-394.

¹²⁴⁴ Conway’s *All the World’s Fighting Ships, 1906-1921*, s. 390.

¹²⁴⁵ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 567, Sayfa No: 22A; Dosya No: 575A, Sayfa No: 2A-B.

¹²⁴⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1796, Sayfa No: 90.

¹²⁴⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 798, Sayfa No: 22.

gemilerde olağan olan su geçirmez bölmeleri bulunmadığından torpillere karşı tamamen savunmasızdı¹²⁴⁸. 1903 yılında hâlâ onarımda olan¹²⁴⁹ ve 1906 yılında tamamlanan otuz yedi yaşındaki Âsâr-ı Tevfik'in onarımı için neredeyse yeni bir kruvazör alımına yetecek kadar para harcanmıştı. Onarımı tamamlanan gemi Kaptan Bucknam ve Rauf Beyler tarafından İstanbul'a getirilirken güzergâh üzerinde hem kömür ikmali hem de makina onarımları dahil çeşitli nedenlerle birkaç limanda durmak zorunda kaldı¹²⁵⁰. Gemilerin modernizasyonu ile onarımlarının daha ilk seyrinde yeterli şekilde gerçekleştirilmediği görülmektedir.

Mesudiye, Âsâr-ı Tevfik, Mu'în-i Zafer Zırhlıları, Avnullah ve Feth-i Bülend Zırhlı Korvetlerinin onarımı, dokuz adet torpido bot yapımıyla birlikte hâricte sağlandı. Bahriye yönetiminin gemilerin Avrupa'da yapılmasından yana olması nedeniyle tüm ihtiyaçlarda Avrupa tersâneleri tercih edildi¹²⁵¹. Hasan Rami Paşa anılarında torpido istimbotlarına ilişkin arızaları tek tek sıralayıp bu arızaların onarılamadığı ve bu yüzden çoğunun âtıl kaldığını, buna ek olarak silah ve donanma bakımından da birçok malzemenin eksik kaldığını belirtmiştir¹²⁵². Diğer örneklerde de görüldüğü üzere onarımların verimli bir sonuç yarattığını söylemek pek mümkün değildir. Yurt dışı onarımları, satın alma faaliyetlerinde de olduğu gibi, Osmanlı Devleti'nin dış politikaları ekseninde şekillenmişti. Bu nedenle, Osmanlı'nın dış siyasetini bu onarım politikalarına ilişkin satır aralarında bulmak mümkündür.

İhtiyaç halinde gemilerin farklı onarım mevkilerine gönderildiği olurdu. Bunlardan biri 1908 yılında tamir ihtiyacı olan ve Selanik'te bulunan Necm-i Şevket Zırhlı Korvetiydi. Gemi Selanik'teki imkânlar kapsamında onarıma alınamamış, tamir için Malta'ya gönderilmişti. Oradaki şehbenderlik vasıtasıyla muamelat takip edilmiş, korvet süvarisi ve çarkçısı ile gerek sayıda zâbitânın oluşturduğu bir komisyon işleri takip etmek üzere kurulmuştu¹²⁵³. Bu korvetin makinaları çalışmadığından Samsun Vapurunun yedeğinde götürülmüştü¹²⁵⁴. Bir diğer örnek de 1913 yılında Marmaris Gambotunun eldeki imkânlarla tamirâtı yapılamadığından Bombay'a gönderilmesi idi¹²⁵⁵.

¹²⁴⁸ Noppen, a.g.e., s. 10.

¹²⁴⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 1407, Sayfa No: 204.

¹²⁵⁰ Kuntsal, a.g.e., s. 200, 210.

¹²⁵¹ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, s. 10.

¹²⁵² II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 146.

¹²⁵³ BOA, Y. MTV., Dosya No: 310, Gömlek No: 165.

¹²⁵⁴ DTA, Komodorluk, Dosya No: 36, Sayfa No: 79.

¹²⁵⁵ BOA, BEO, Dosya No: 4180, Gömlek No: 313475.

Son olarak bakım-onarım faaliyetlerinde harici desteklere ilişkin bir örnek verilecektir. 1904 yılının haziran ayında torpido bot filotillasına bağlı gemilerin onarımları için fiyat vermek üzere İstanbul'da bulunan bir İngiliz heyet, gerçekleştirdikleri ilk kontrollerin sonunda bir rapor hazırladı. Fakat zamanın kısıtlılığı nedeniyle yapılan incelemeler detaylı yapılmamış bu nedenle rapor tüm gemileri içerir etraflı bir özelliğe sahip olamamıştı. Durumu incelenen üç torpido botun öncülüğünde tamir bedelinin yaklaşık olarak belirlendiği bir rapor hazırlanmıştı.

Bu rapora bakıldığında gemi gövdelerinin kötü olduğu, gövde ve makinalardaki birçok bağlantı parçasının yenilenmesi gerektiği, yeni kazanların gerektiği, kondanserlerin tekrar yerleştirilmesi gerektiği, şaftların yenilenmesi gerektiği, yardımcı makinaların yenilenmesi gerektiği, boru ve bağlantılarının yenilenmesi gerektiği gibi ana aksam ve sistem detayları verilmişti. Buna göre, gemilerin oldukça kötü durumda olduğunun altı çizilerek yaklaşık olarak her biri için 7.150 pound tamirat teklifi verilmişti. Nâsır, Fâtih, Nusret, Şihab ve Tâhir diğerlerinden görece iyi durumda olmasına rağmen her biri için yaklaşık 6.900 pound tamirat teklifi verilmişti. Tîr-i Zafer, Şâhika, Tâif-i Bahri, Vesîle-i Nusret, Kilyum gemilerinden her biri için yaklaşık 3.450 pound tamirat teklifi verilmişti. Mehâbet ve Satvet gemilerinin gövdeleri ve kazan ile makinaları çok kötü durumda olup her biri için yaklaşık 6.100 pound tamirat teklifi verilmişti. Mecidiye, Tevfik ve Eser-i Terakkî gemileri diğerlerinden küçük ve filotillanın en eski gemileri olup geneli itibarıyla durumları kötü görülmüş ve her biri için yaklaşık 3.800 pound tamirat teklifi verilmişti.

Gelibolu'da bulunan Burhaneddin, Selanik'te bulunan Şan-âver incelenememişti. Mecidiye benzeri gemiler oldukları için aynı teklif onlar için de verilmişti. Hâlihazırda havuzlanmış olan Nimet zaten birçok bakımdan eksik olduğu için tamirata alınması uygun dahi bulunmamış ve fiyatlandırılmamıştı. Ansaldo Tersânesinde yeni inşa edilen Abdülmecid ve Hamîdiye muhripleri için sadece boya işi ile küçük tamiratlar uygun bulunmuş, bunun için de her biri için yaklaşık 450 pound tamirat teklifi verilmişti¹²⁵⁶. Gemi gövde ve makinaların sörveyi dışında torpil kanalları ve silahlar da kontrol edilmiş olup eksikler belirlenmeye çalışılmış fakat ambarlarda olduğu söylenen ve gösterilmeyen

¹²⁵⁶ RMG, DEY/88, D'Eyncourt, Sir Eustace Tennyson, 1st Bt. (Director Of Naval Construction), 1868-1951.

silahlar sörveye tâbi tutulamamıştı. Midilli’de bulunan Abdülhamid Korveti ziyaret edilmiş ve denize elverişli bir durumda olduğu rapor edilmişti.

Burada da görüldüğü üzere, yabancı tersânelerde ya da yabancı mühendisler tarafından onarıma alınacak gemilerde bu şekilde bir sörvey yapılır ve detaylı fiyat teklifi çıkarılırdı. Bu teklif açıkça göstermektedir ki torpido botların rutin onarımları oldukça düzensiz yapıldığı için mevcut gemilerin durumu denize elverişlilik açısından oldukça zayıftı.

3.4. SAĞLIK HİZMETLERİ VE SAĞLIK MALZEMESİ

Sağlık ve ilgili tüm süreçler, hastalık ve yaralanmaların ivedilikle tedavisi, böylece ölümle sonuçlanan durumların mümkün olduğunca engellenmesi, salgın hastalıkların risk yaratmasına izin vermeden kontrol altına alınması ve sağlık kaynaklı kayıp zamanın olmaması için yapılmış faaliyetlerdi. Donanmada bulunan gemilerde doktor ve medikal destek sağlayacak ilaç ve malzeme bulunmaktaydı. Bu çalışmanın dönemi olan 19. yüzyılın ikinci yarısında hijyenin önemi kavranmıştı. Donanmada olduğu gibi çok sayıda insanın bir arada bulunmasının bulaşıcı hastalıkları tetikleyeceği ve onların sağlıksız yaşam koşulları içinde bulunmasının daha büyük sorunlar yaratacağı anlaşılmıştı. Özellikle John Snow, Louis Pasteur ve Robert Koch tarafından o dönemin en büyük salgın korkusu olan koleranın ortaya çıkış nedenleri, hastalıkların mikro organizma ile bulaş yolu ve ameliyatlarda antisepsi uygulamalarının önemi ortaya çıkarılmıştı¹²⁵⁷.

Tersâne Eminliği yerine Umur-ı Bahriye Nezâretinin kurulduğu 1804 yılında, Tersâne Tıbhânesi ile modern tıp öğreniminin ilk adımları atılmış oldu. Gemilere hekim ve cerrah yerleştirilmesi ve gerekli tıp malzemelerinin satın alınarak depolarda daima hazır halde bulundurulması gerekli görülmeye başlandı. 1807 yılında Tıp Nizamnâmesi çıkarıldı¹²⁵⁸. Nizamnâmede, tıp tahsili, gemide görev zorunluluğu, kimlerin eğitime alınması gerektiği, hastane işleyişi, seyre çıkacak gemilerin hastane bölmesi ve hastane gemileri için verilecek malzeme listeleri gibi hususlar üzerinde duruluyordu¹²⁵⁹. Bu

¹²⁵⁷ Halil Tekiner vd., “Hygiene on Board: Instructions for Ottoman Mariners in the Late 19th Century”, *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Ed. Dejanirah Couto et. al., İstanbul: Denizler Kitapevi, 2014, s. 526.

¹²⁵⁸ Metnin tamamı için bkz Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, ss. 64-67.

¹²⁵⁹ A.g.e., s. 57-60.

nizamnâme, Kabakçı İsyanı nedeniyle 1827 yılına kadar uygulama alanı bulamadıysa da 1827 yılında kurulan Bahriye Hastanesi, ilerleyen yıllarda büyütüldü ve binası değiştirildi. Ayrıca bu merkez hastane ile Heybeliada'da kurulan hastaneye ek olarak gerekli bulunan taşra bölgelerinde de hastaneler tesis edildi. Cidde, Preveze, Suda ve Basra bunlardan bazılarıydı¹²⁶⁰. Bu süreçte gemilere sağlık personeli de temin edilmeye başlandı. Gemideki sağlık personeli olan zâbitân-ı sıhhiye sayısı geminin büyüklüğüne bağlı olarak değişirdi. 1807 yılında çıkarılan nizamnâme sonrasında donanma gemilerine içinde ilaç ve cerrah aletleri bulunan sandıklar verilmeye başlandı. Her gemi İstanbul'a döndüğünde bu sandıkları iade ederdi. 1831 yılında Akdeniz'e açılan donanma gemilerine mürettebat sayısı ile orantılı olarak verilen ilaç sandıklarında elli altı çeşit ilaç, cerrah sandıklarında yirmi çeşit ilaç ve cerrahi levâzımât olarak da yirmi üç kalem malzeme bulunurdu¹²⁶¹. Karadeniz'e giden donanma gemilerine de hekim sandığı verilmekteydi.

1849 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nde, Bahriye Hastanesinin kontrolünden nöbetçi miralay ve kaymakamın sorumlu oldukları belirtilmişti. Donanma, Beşiktaş ve Tersâne önünde demirli olduğunda Bahriye Hastanesinin doktorları gemilerin nöbetçi subaylarının riyasetinde askerleri muayene ederlerdi. Haliç'te bulunan gemilerde hastalanan mürettebat, Bahriye kışlasındaki nöbetçi doktorlar tarafından kontrol edilir, iyileşene kadar hastanede tutulurdu¹²⁶². Hastanelerin ihtiyacı olan ilaçlar ve tıbbi malzemeler için baştabip ve hastane memuru tarafından bir dilekçe tanzim olunur, Kapudan Paşa ve Ferik aracılığıyla Bahriye Meclisine havale edilirdi. Diğer lojistik faaliyet alanlarında olduğu gibi ilaç alımlarında da müteahhitler kullanılırdı ve Dâire-i Bahriyeye hizmet eden ecza müteahhitlerinin çeşitli zamanlarda hizmetleri dolayısıyla ödüllendirildiği görülmektedir. Hastane baştabibi rutin hasta kontrollerini yaparken hastaneden sorumlu memur; yemekler, oda sıcaklıkları, hastabakıcılarının ilgisi, iyileşen hastaların özellikle uygun şartları taşımayan havalarda yola çıkmaması gibi hususları kontrol ederdi. Hastanede her zaman bir veya iki nöbetçi doktor, bir cerrah, bir eczacı, bir imam bulunurdu. Gemilerde hastalanan erlere acilen temiz elbiseler giydirilir ve bu erler özel bir yere alınıp tedavi edilir, yiyecek ve giyeceklerin temizliğine her zaman özen

¹²⁶⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 223, Sayfa No: 64; Dosya No: 427, Sayfa No: 10; Dosya No: 574, Sayfa No: 178; Dosya No: 1161, Sayfa No: 95;

¹²⁶¹ Feza Günergün, "Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları: Ondokuzuncu Yüzyıl Başına Ait Bir Araştırma", *Osmanlı Bilim Araştırmaları*, XI/1-2, (2009), s. 242-244.

¹²⁶² Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 13.

gösterilirdi¹²⁶³. Bu durum, Osmanlı Bahriyesindeki subayların sağlık bilincini ve Bahriyedeki sağlık koşullarını iyileştirme çabalarını ortaya koymaktadır. İlerleyen yıllarda sağlık ve sanitasyon konulu birçok kitap yayımlanmış ve yabancı yayımlar çevrilerek basılmıştı. İngiliz ve Fransız kaynaklar başta olmak üzere harici sıhhiye kitaplarının da Osmanlı denizcilerinin askeri sağlık ve sanitasyon bilincini etkilediği söylenebilir¹²⁶⁴.

1867 yılında Nezâretin kurulmasıyla birlikte sağlık hizmetleri 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'ne göre uygulanmaya devam etti. Yalnızca lağvedilen görevlerin yerine sorumlu kılınan yetkililer kapsamında işleyiş değişmiş oldu. Yerine geçecek 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'ne kadar çeşitli ek nizâmlar kabul edildi. Bu kapsamda 1871 yılında Meclis-i Sıhhiye-i Bahriye kuruldu ve Sıhhiye Nizamnâmeleri çıkarıldı. Bu nizamnâmenin basılı örnekleri; Seraskeriye, Bahr-i Sefid, Tuna ve Basra Kumandanlıklarına gönderilmişti¹²⁶⁵. Bahriye salnâmelerinde Sıhhiye Heyeti ile Sıhhiye İdâre Komisyonu kadroları sürekli vardı ve personel sayısı bazı yıllarda on olsa da genelde altı kişilik heyetlerdi. Fakat yine de sürekli değişen personel sayısı kurumsal istikrarın güçlü olduğunu düşündürmemektedir. Yukarıda bahsi geçen nizamnâmelerden olan İdâre-i Tıbbiye-yi Bahriye Nizamnâmesi sıhhi işlere ilişkin yönetimin ve 1849 Bahriye Nizamnâmesi'nde bu kapsamda belirtilen uygulamaların daha da detaylandırıldığı bir nizamnâme olmuştu¹²⁶⁶. Bu nizamnâme Sıhhiye Meclisinin teşkili ve sıhhiye memurlarının atanması ile onların sınavları hakkındaki kuralları da içermekteydi. Birinci fasılda, Umur-ı Tıbbiye-i Bahriye için oluşturulacak Sıhhiye Meclisi ve memurları hakkında bilgi verilirken Merkez Hastanesi Tabipliği düzenlenmiş ayrıca okula, Tersâneye, Tersâne'de bulunan fabrika ve havuzlara birer nefer tabip atanacağı belirlenmişti. Sanayi taburlarına, kalyon, fırkateyn ve korvetlere; evvel ve sâni olarak ikişer nefer-i tabip, brik ve madunlarına birer nefer-i tabip, kalyonlar ile birinci sınıf fırkateynlere birer nefer-i eczacı memur atanmasına karar verilmişti. Maiyetlerinde de gemi mürettebatından bir ya iki asker hizmetli tâyin olunmuştu. Eczacı sınıfları ve kimyagerlerin rütbeleri de bu kanun tarafından belirlenmiş olup mevcut olmayan üst sınıf rütbelerde aşağı rütbelerden atama yapılacağına yer verilmişti. Bu anlamda bakıldığında

¹²⁶³ A.g.e., s. 14.

¹²⁶⁴ Tekiner, a.g.m., s. 529.

¹²⁶⁵ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 74, Sayfa No: 81-87; Mektubi, Dosya No: 151, Sayfa No: 84.

¹²⁶⁶ *İdâre-i Tıbbiye-i Bahriye Nizamnâmesi*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1288, bkz.

Bahriyeye yetişen eczacı sayısının az olduğu ifade edilebilir. İkinci fasılda, sıhhiye rütbelerine mahsus memurların terfii hakkında bilgi bulunmaktaydı. Tıbbiye Mektebinden mezun doktorlar ve görev yerleri hakkında usul açık açık belirtilmiş, Bahriye Merkez Hastanesiyle Basra ve Suda hastanelerindeki görev yıllarına değinilmişti. Ayrıca, sanayi alayları ve taburları, kalyonlar ve birinci sınıf fırkateynlerde kaymakam rütbesi ile atanmışlardı. Üçüncü fasıl ise memurların mükafatlandırılması şartlarını ve imtihanları içerir. Sıhhiye Meclisinin, Tıbbiye-i Bahriyenin tüm ihtiyaçlarını Bahriye Nezâretine ve Bahriye Meclisine arz etmekle sorumlu olduğu belirtilmişti. Gerek İstanbul gerek taşrada bulunan gemi hastaneleri, mevki hastanelerinin sağlık hizmetleri, askerlerin elbise ve taamları ve sahillerdeki mahalli satın almaları Sıhhiye Meclisinden alınan talimat gereğince yerine getirilmekteydi.

1871 yılında çıkarılan bu nizamnâmeye ek olarak boğazlardan geçen gemilerin sıhhiye işlemlerini açıklayan bir nizamnâme yayımlandı. Hem Karadeniz hem Akdeniz'den boğazlara giren gemilerin tâbi olduğu patenta kurallarını içeren bu nizamnâme sonrasında Sıhhiye Nezâreti Bahriyeden bir gemi istemiş, Hümâ-yı Tevfik Vapuru Karadeniz Boğazı'nda hastane gemisine dönüştürülmüştü¹²⁶⁷. Her iki yönde de karantinalar bulunur, gemiler kontrol edildikten sonra patentalarını vize ettirip seyre devam ederdi¹²⁶⁸. Hareket halinde olan gemiler dikkat edilmediği takdirde özellikle bulaşıcı hastalıkların yayıldığı bir kaynak gibiydi. Bu nedenle Akdeniz'den gelip Çanakkale'den transit geçecek gemiler hakkında sıhhiye kontrollerinin düzenlendiği bir nizamnâme bulunmaktaydı. Bu nizamnâmeye göre gemilerin daha önce uğradıkları limanlarda herhangi bir hastalık söz konusu ise buradan transit geçişlerine izin verilmezdi. Aynı zamanda gemilerde bu tür bir hastalığı olan zâbitân ve erler de karantinaya alınırdı. Gemiden personel ya da en ufak bir malzeme dahi çıkamazdı. Böylece gemiler aracılığı ile hastalıkların taşınmasının önüne geçilmekteydi. Görüldüğü kadarı ile transit geçişine izin verilen gemiler, sıhhiye muamelesinde temiz pratika almış olan gemilerdi. Tüm Osmanlı ya da yabancı gemiler, bulaşık olduğu bilinen bir mahalden gelip gelmediği iyice anlaşılmaksızın içine girilerek kontrol edilmezdi. Şayet bulaşık mahalden geldiyse zabıt filikasından gemiye geçmeden hariçten raporlarını tutardı. Gemi süvarilerden asla bilgi gizlenmesi uygun görülmez, bulaşık gemi ile temasa giren bir gemi

¹²⁶⁷ Şehsuvaroğlu, a.g.e., s. 221.

¹²⁶⁸ *Bahrî Sefîd ve Siyah Boğazlarından Mürur ve Ubur Eden Sefâin Haklarında İcrâ Olunacak Muâmelât-ı Sıhhiyeye Dâir Nizamnâme*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1287, bkz.

olduysa inkâr edilsin istenmez ve o gemi de karantinaya alınırdı. Karantina altındaki her gemi ilgili sancağı toka etmek zorundaydı¹²⁶⁹.

1880 yılında uygulanmaya başlayan Bahriye Kanunnâmesi'nde de dikkate alınan sıhhiyenin önemi korunmaya devam etti. Bu kapsamda, yukarıda açıklanmış olan karantina konusuna ek olarak zabıta işlerini açıklayan 14. bâb, bir takım ek bilgiler daha vermektedir. Gemi hastanelerinde tedavi görüp iyileşen neferlerin isminin yazıldığı günlük cetveller tutulmaktaydı. Diğer taraftan tedavi için taşra hastanelerine gönderilen efradın gemideki elbise ve eşyaları bölük emini tarafından listelenir ve sefine emini tarafından gemi başkâtibine teslim edilirdi¹²⁷⁰.

1875 yılında, Sıhhiye Dâiresinde, Tersânede, Tuna Komutanlığında, Bahriye Mektebinde, Cidde ve Basra Komutanlıklarında, Bahriye Merkez Hastanesinde, Suda Limanında tabip ve eczacı subaylarla cerrahlar görev almaktaydı¹²⁷¹. Taşra tersânelerinde bulunan cerrahların görev süresi dolduğunda tersânede çalışan sayısı azalmışsa yeniden bir cerrah ataması yapılmazdı. Aynı şekilde tersâne kadrodan düştüğünde oraya subay da atanmazdı¹²⁷². Bazı mahallerde teşkilat dışı unsurların aktif rol aldıkları görülür. Bunlardan biri Tarabya'da bulunan bir eczacının Tarabya Limanındaki gemilerde görevli Bahriye askerlerini beş seneden beri ücretsiz olarak tedavi etmesiydi¹²⁷³. Gemilerde tedavi edilemeyen tüm hastalar donanımlı olan en yakın taşra tesislerine gönderilmeye devam ederken iyileşmeyen hastalar merkez hastaneye sevk ediliyordu.

Bahriye Merkez Hastanesi ihtiyacı karşılamak üzere II. Abdülhamid döneminde daha da büyütüldü ve ihtisaslaştırıldı. 1885 yılı itibarıyla Mekteb-i Tıbbiye-i Şâhâne mezunları burada iki yıl süreyle staja alındı ve başarılı olanlar Bahriye teşkilatına tâyin edildi. Ayrıca tıp eğitimi için başarılı deniz subayları yurt dışına gönderilmekteydi¹²⁷⁴. 1897 yılında ise ihtiyaç duyulan eczacı ve cerrah yardımcılarını yetiştirmek için Eczacı ve Tımarcı Sıbyan Mektebi açıldı¹²⁷⁵. Sağlık hizmetleri için satın alınan ilaç ve diğer sağlık malzemeleri bu hastanede inşa edilen ambarda muhafaza edilirdi¹²⁷⁶. Eczâ-i

¹²⁶⁹ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 8. bâb.

¹²⁷⁰ A.g.e., 14. bâb.

¹²⁷¹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 73.

¹²⁷² DTA, Komodorluk, Dosya No: 7437, Sayfa No: 16, 17, 19.

¹²⁷³ DTA, Mektubi, Dosya No: 74359, Sayfa No: 37.

¹²⁷⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 74773, Sayfa No: 5.

¹²⁷⁵ Nuran Yıldırım, *İstanbul'un Sağlık Tarihi: Sağlık Teşkilatı, Salgınlar Bulaşıcı Hastalıklar ve Mücadele Koruyucu Sağlık Kurumları, Hastaneler, Tıp Eğitimi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 2010, s. 177.

¹²⁷⁶ BOA, İ. DH., Dosya No: 359, Gömlek No: 23744.

Tıbbiye Ambarında ecza dağıtıcıları ve memurları görev yapar, gerekli muhasebe ile takibati gerçekleştirip ilaç teslimatını yaparlardı¹²⁷⁷. Sağlık malzemelerinin gemilerde ve mevkilerde zorunlu olarak bulunması gerekmekteydi; fakat her zaman kifâyetli olmadığı görülür. Donanma gemilerinden ya da mevkilerden talep olduğunda tıbbi ecza ve cerrahi aletler temin edilmekteydi. Bazı mahallerden eksiklikler bildirilmiş ve anlaşıldığı üzere bir envanter sayımı için bu tür levâzımât mevcutlarının sıhhiye memurları tarafından sayılıp deftere kaydedilmesi ve süvariler tarafından onaylanan defterlerin Bahriye Merkez Hastanesinin İdâre Komisyonuna gönderilmesi istenmişti¹²⁷⁸. 1907 yılında Heyet-i Sıhhiye-i Bahriye müzekkeresi üzerine Tersâne-i Âmile Kumandanlığı vekaletinden tüm icap eden yerlere bildirim yapılmış ve ilgili çalışmaların başlaması hususu için memurlar görevlendirilmişti.

Yukarıda gemi karantinaları hususunda verilen bilgiye ek olarak Osmanlı Devleti'nin uzun sahil bandı nedeniyle bu tür karantina çalışmalarının belirli bölgelerde devam ettiğini söylemek mümkündür. Örneğin Hint Okyanusu tarafından hacca gelenler, Kamaran'da karantinaya alınırdı. Bu süreçte ek gemi ihtiyacı doğarsa, farklı bölgelerden yardım etmek üzere limana gönderilen gemiler olurdu¹²⁷⁹. 1891 yılında Adana'ya kadar gelen kolera salgını nedeniyle, bu kıyılarda bulunan gemi seyirlerinin bulaş sağlayabileceği endişesi ile seyirler azaltıldı¹²⁸⁰. Bir yıl sonra da Avrupa'dan kaynaklı olası bir risk nedeniyle Preveze'den Sarandoz'a kadar olan bölgenin keşfi için bir gemi görevlendirilmiş ve İtalya ve Fransa'dan gelen gemilere ihtiyat karantinası uygulaması başlatılmıştı¹²⁸¹. On yıl içinde bir başka kolera problemi Mısır'da nüksetmiş, Osmanlı limanlarının korunmaya alınması için fare itlafi gibi bir dizi tedbirler alınmıştı¹²⁸². Savaş yıllarına kadar geçen sürelerde kolera görülmeye devam etti ve bu hastalığın görüldüğü gemiler karantinaya alındı. 1910 yılında Haleb ve Bezm-i Âlem Vapurlarının Samsun'dan dönüşlerinde mürettebatı koleraya yakalanmıştı. Meclis-i Sıhhiye kararıyla kordon altına alınmışlar ve tabur nakletme görevlerini yerine getirememişlerdi¹²⁸³. Hastalık dolayısıyla kordon altına alınan gemilerin subaylarına hastane tayin

¹²⁷⁷ BOA, BEO, Dosya No: 4696, Gömlek No: 352161.

¹²⁷⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 39A, Sayfa No: 186.

¹²⁷⁹ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1406, Gömlek No: 57.

¹²⁸⁰ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1798, Gömlek No: 55.

¹²⁸¹ BOA, DH. MKT., Dosya No: 2002, Gömlek No: 76; Dosya No: 2003, Gömlek No: 5.

¹²⁸² DTA, Komodorluk, Dosya No: 12, Sayfa No: 83, 86, 89, 92; Dosya No: 14, Sayfa No: 4.

¹²⁸³ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 663, Sayfa No: 93.

derecesinden altıncı dereceye göre yemek ve günde üç defa çay verilmesi kararlaştırılmış ve bu nedenle on gün karantinaya alınan Mesudiye Fırkateyni zabitanın da aynı karardan istifade ettirilmesi söz konusu olmuştu¹²⁸⁴. Yine aynı yıl çağrı üzerine Bahr-i Sefid'den Dersaâdet'e gitmekte olan Pervin Torpido İstimbotu, süvarisi, Bahriye Nezâreti, Sıhhiye Meclisi, liman reisleri arasında yapılan yazışmalara göre Dersaâdet'e geçmeden önce karantina tabibi olan limanlardan Marmara Ereğlisi'nde pratika almak için durmak zorunda kalmıştı. Sıhhiye Meclisinden bildirildiği üzere, burada muayeneye tâbi olacak ve ancak uygun olması durumunda tekrar seyre devam edebilecekti¹²⁸⁵. Diğer taraftan ne kolera ne de yüz yıllardır büyük ölümler getiren C vitamini eksikliğine bağlı gelişen iskorbüt hastalığı yenilebilmişti. 93 Harbi'nde humbara sandıklarında uyuyan askerler, peksimet ve fasulye çorbasıyla besleniyordu. Bu hastalığın yayılması engellenememişti ve hastalığa tutulanların tedavisinde her gün külbastı veya kavurma ile yeşil salata gibi güçlü yemekler verilmesine rağmen, iskorbüt hastalığına yakalananların çoğu iyileştirilememişti. Durumu görece kötü olanlar Dersaâdet'e gönderilmiş; gemide kalan hastaları iyileştirmek ümidiyle Nutkî Bey, onları zift tütsüsüne maruz bırakmış ama yine de olumlu sonuçlar alamamıştı¹²⁸⁶. Bu hastalık dişlerde, eklemlerde ve ciltte büyük problemlere neden olup vücut direncini kıran bir özelliğe sahip olduğundan, C vitaminin tedavi edici özelliği bulunana kadar, yüksek orandaki ölüm oranları bu hastalığa bağlı kalmıştı.

Bahriye nizamnâmeleri yeterli gelmediğinde ek olarak çıkarılan talimatnâmelerin olduğu daha önce ifade edilmişti. 1913 yılında kabul edilen Sıhhiye Nizamnâmesi hem kışlada hem taşrada sıhhiye işlerini düzenleyen bir özellik taşımaktaydı¹²⁸⁷. Nizamnâmede iki ayrı bölüm olmasına rağmen 15. maddesinde ifade edildiği gibi sıhhiye hizmeti hem kışlada hem mevkilerde hem de mektepte aynıydı. Bahriye Mektebinde hıfzıssıhha eğitimi Tıbbiye Mektebi tarafından verilmekteydi. Kışlada sıhhiye hizmeti sıhhiye zâbitânı ve sıhhiye memurları tarafından verilirdi. Nizamnâmede revir hizmeti, bu hizmetin kimler tarafından ve nasıl verileceği, sıhhiye askerlerinin görevleri, koğuş ve muayene sırasındaki görevler, hastaların revire ve merkez hastanelerine sevki ve oradaki kayıtları hakkında bilgi verilmekteydi. Bu nizamnâmede mevkilere yardımcı olacak revir

¹²⁸⁴ DTA, Islahat, Dosya No: 291, Sayfa No: 58.

¹²⁸⁵ DTA, Mülga Bahriye, Dosya No: 663, Sayfa No: 151-156.

¹²⁸⁶ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 41.

¹²⁸⁷ *Kışla ve Mevâki-i Bahriye'de Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1329, bkz.

hasta defteri, günlük hasta raporu ve mevkilerde tutulması gereken hasta defterlerine ilişkin matbu örnekler de bulunmaktaydı.

Yine aynı yıl gemilerde sıhhiye hizmeti hakkında bir nizamnâme çıkarılmıştı¹²⁸⁸. Gemilerde sıhhiye teşkilatının sıhhiye zâbitânı, cerrahlar, sıhhiye gediklileri ve askerleri ile tezkerecilerden oluştuğu ve sıhhiye ile tıbbiye görevlerinin onlar tarafından îfâ edildiğinden bahsedilmekteydi. Donanma Komutanı'nın olduğu gemi hariç bir gemide iki veya bir tabip bulunur ve aldıkları rütbelere tabip sayısına göre değişirdi. Sıhhiye memuru olmayan gemilerde münferiden seferlerinde yeterli olan sıhhiye gediklilerinden biri görevlendirilirdi. Gemilerde sıhhiye zâbitânından hastaları tedavi etmekle birlikte sıhhiye kanunları kapsamında üzerlerine düşen görevleri yerine getirmeleri beklenirdi. Burada en büyük amacın gemide genel sağlık koşullarını sağlamak ve korumak olduğu, aksi durumda komutan ya da süvari ile müzakere yapma gereğinde oldukları anlaşılmaktadır. Sıhhiye personelinin tavsiyeleri süvari tarafından gerçekleştirilirdi. Sağlık personeli hakkında işlemlerle birlikte ekipman ve hastaneler Sıhhiye Dairesi tarafından takip edilirdi. Ayrıca sıhhiye müfettişleri bulunur ve donanmanın çeşitli heyetlerinde âzâ olan bu kimseler hem gemilerdeki sağlık personeline ilişkin evrakları takip eder, hem de hastaların dışarıya sevki işlemlerine bakardı. Ayrıca lüzum gördüğünde tayınatın tadiline dair teklifler verebildikleri de görülmektedir. Donanma müfettişi, erzak ve levâzımât-ı askeriye ile tıbbiye malzemelerinin satın alınması için oluşturulan komisyonlarda da âzâ olarak bulunurdu. Gemilerde bulunan hastaların kaydı, tıbbi malzeme ve ilaçların muhafazası, gelen ve giden malzemenin kaydı, sarfiyatın takip ve tanzimi ise eczacılar tarafından gerçekleştirilmekteydi. Kayıtları tabiple müştereken imza ederlerdi. Gemideki hastaların kayıtlarını muhasebe memurlarına iletmek üzere nöbetçi subaya verirlerdi. Bu nizamnâmede ayrıca savaş sırasında lüzum görülürse hastane gemisi tesis edilmesi, hastaların hastaneye ulaştırılması, Sıhhiye Komisyonu, askerlerin teftişi, filo ve filotillalarda müfettişlerin görevleri, tabiplerin görev ve sorumlulukları, eczacılar ve sorumlulukları, cerrah ve diğer sıhhiye personelinin sorumlulukları, gemi hastanesinin ve eczanesinin teçhizatı, sağlık hizmetinin gerçekleştirilme süreci, muayene ve viziteler, seyir ve limanlardaki durumlar, aşılar, kaza durumları, tedavi süreci, hastane gemilerinde kullanılan malzemelerin temizliği, vefat, yabancı gemilere tıbbi yardım, gemide bulunan hastane kamaraları, hem Osmanlı

¹²⁸⁸ *Süfun-ı Hümayunda Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1329, bkz.

sularında hem de dışında gerçekleşen harp sırasında hastaların sevki, kara hastanelerine giden hastaların takibi, harp sırasında verilen sağlık hizmeti ve personelin görevleri, yaralıların nakliyesi, karaya ihraç olunan birliklerdeki sağlık hizmetleri, raporlamalar ve tutulacak defterler gibi konuları barındıran yetmiş yedi madde bulunmaktaydı. Ayrıca raporlamalara ve tutulacak listelere ilişkin örnek çizelgeler ile hastalara ve sıhhiye personeline ilişkin talimatları da içerirdi.

Bu çalışmanın diğer lojistik alanlarında da örneklediği üzere jurnaller, gemide bulunan cerrah ve ekibi, revirin donanımı, hasta ziyaretleri, viziteye çıkış gibi konularda da detaylı bilgiler sunmaktadır. Gemi jurnallerinde görüldüğü üzere gemilerde hekim borusu çaldığında, gemi mürettebatı viziteye çıkardı. Ağır olan hastalar daha donanımlı gemiye götürüleceği gibi Bahriye Hastanesine de havale edilirdi. Gemilerde bulunan doktorlar hastalığın ciddiyetine istinaden tedavinin gemide mi karada mı yapılacağına karar verirdi. Ağır olan hastalar yerel hastanelerde tedavi görebilmekteydi. Örneğin 1908 yılında Rodos'ta bulunan Bahr-i Sefid Komodoru gözlerinden hastalanmış; gemilerde tedavi edilemediği için Sakız ya da Midilli'ye sevk edilmesi gerekli görülmüştü¹²⁸⁹. Donanma Komodoru Tâhir Bey ise Zeynep Hanım Hastanesinde tedavi görüp ameliyat edilmiş ve bu tedaviye ilişkin masraflar Hazine tarafından ödenmişti¹²⁹⁰. Muvazzaf subayların masrafları karşılanırken emeklilerde başka bir kural uygulanmaktaydı. Anlaşıldığı kadarıyla binbaşı rütbesine kadar tüm emekli subaylara verilecek ilaçlar 1880'li yıllar itibarıyla Bahriyeye ait eczanelerden alındığı takdirde ücretsizdi. Diğer rütbelerden olanlar ise reçete bedelini öderdi. Hastaneye yatan ümerâ ve zâbitânın hastaneye birer nefer tayinat verme zorunluluğu bulunmaktaydı¹²⁹¹.

Yalnızca hastanelerde değil gemilerde de temizlik bilinci korunmuştu. Yine jurnallerden izlendiği üzere, denizci personel için hamam günleri vardı ve bu günlerde personel karada bulunan hamamlara giderdi. Ayrıca gemideki askerler için kendi kıyafetlerini, yataklarını ve çantalarını temizleme günleri bulunmaktaydı. Tüm bu temizlik faaliyetlerinde gemi depolarından verilen sabun kullanılmaktaydı. Bahriye askerlerine dağıtılan sabun, Tersânede bulunan erzak ambarında stoklanır ve gemilere dağıtımı buradan yapılırdı. Erzak ambarı senelik ihtiyacı hesaplayıp buna göre kontrat usulüyle satın almaları planlardı. Örneğin 1907 yılında Midilli sabunu ihtiyacı tahminen

¹²⁸⁹ BOA, Y. MTV., Dosya No: 311, Gömlek No: 148.

¹²⁹⁰ BOA, HH. İ., Dosya No: 207, Gömlek No: 21; MB.İ., Dosya No: 153, Gömlek No: 96.

¹²⁹¹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 224, Sayfa No: 49A.

100.000 yeni okka olarak hesaplanmış, satın alma işlemi buna göre gerçekleştirilmişti¹²⁹². 1910 senesinde her nefere 16 gram sabun istihkakının yeterli gelmediği görülmüş; özellikle beyaz kıyafet temizliğindeki zorluklar nedeniyle sabun istihkakı günlük 38 grama çıkarılmak istenmişti¹²⁹³.

3.5. İNTİKAL VE ULAŞTIRMA

Daha önce ifade edildiği gibi lojistik yönetimin temel unsurlarından olan ulaştırma faaliyetleri; malzeme ve insanların bir yerden ihtiyaç duyulan diğer yere naklini ifade eder. Böylece malzeme ve personel ihtiyaç duyulan yerde askeri faaliyetler için kullanılabilir.

Osmanlı'da bu taşıma işi türlü gemilerle ve olanaklarla gerçekleştirilirdi. İhtiyaç duyulduğunda kömür taşıma işi bir harp gemisi tarafından dahi yapılmış olup daha ucuza mal olması için yelkenli gemilere başvurulurdu. Taşımacılık işinde Osmanlı tebaasının sahip olduğu gemiler kadar, yabancı kumpanya gemilerinden de faydalanılırdı. Bahriye Nezâreti içerisinde ticari Bahriye yönetimi de olduğundan yeri geldiğinde sadece taşımacılıkta kullanılabilecek gemi alımları da tartışılırdı. Lojistik malzemelerin ve destek personelin zamanında ve en uygun bölgeye transportunu¹²⁹⁴ kapsayan intikal ve ulaştırma faaliyeti, bazı durumlarda aktif hizmetten ayrılan gemiler tarafından gerçekleştirilmişti. Kömür gemisi olarak kullanılan bu gemiler kömür deposu olarak da kullanılmıştı. Mukaddime-i Şerif, Peyk-i Nusret, Mecidiye, Eser-i Cedid ve Peyk-i Meserret bu gemilerden bazılarıydı¹²⁹⁵.

Osmanlı Devleti ihtiyaç halinde asker ulaştırmasını ticari gemiler vasıtasıyla yapmaya çalışmışsa da ticari gemi filosunun zayıf olması sebebiyle çoğu zaman yabancı gemilerin kiralanması, yolcu taşıyan gemilerin aynı zamanda askeri lojistik taşımacılığı yapması ya da harp gemilerinin taşımacılıkta kullanımı çözüm olarak uygulandı. Fakat bu yöntemin pahalı bir ulaştırma aracı olması asker taşıma işi için nakliye gemilerine sahip olma gerekliliğini getirdi. Osmanlı, işte bu amaçla, 1862 ile 1865 yılları arasında asker naklinde kullanılacak yandan çarklı ve bakım onarımı basit olduğu için işlemlerinin Tersâne-i Âmirede kolaylıkla sürdürüleceği on iki adet vapuru İngiltere'ye sipariş verdi.

¹²⁹² DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 270, Sayfa No: 11.

¹²⁹³ Cezmi İsmail, a.g.m., s. 106.

¹²⁹⁴ Kamûs-i Bahri'ye göre "transport: İngilizce (transport)tan, asker, top, mühimmatı harbiye, erzak ve eşyâ-yı askeriye nakline mahsus cesim ve seriülhareke sefâin-i nakliye'dir."

¹²⁹⁵ Güleriyüz ve Langensiepen, a.g.e., s. 104, 113.

Kendi tersânelerinde de inşasına sürdürdüğü bu tip gemiler, Osmanlı'ya hayal edemediği kadar hızlı müdahale edebilme gücü verdi¹²⁹⁶. Donanma ve üslerin nakliye işlerini temin etmek üzere yük ve nakliye gemisi yaptırmaya ilişkin kararlar Bahriye Nezâreti kurulmadan evvel de söz konusu oluyordu¹²⁹⁷. Fakat ticari gemilerin kiralanmasına devam edildi. 93 Harbi'nde Akdeniz'de bulunan donanma gemileri savaşla ilgili bir faaliyete girişmemişken Karadeniz Filosuna mensup gemiler asker nakliyesinde görevlendirilmişti. Filoya bağlı filikalar sahile yanaştırılıp askerler yirmi dört saat boyunca aralıksız olarak gemilere nakledilmiş, ardından silah ve erzaklar taşınmıştı¹²⁹⁸. Bazı durumlarda işkampaviya tipi gemiler de asker nakliyesinde kullanılmıştı. Süleyman Nutkî'nin hatıratında da bölgede asker nakli ve abluka amacıyla kullanılan bu tip gemilere rastlanmaktadır¹²⁹⁹.

Ticari amaçla inşa edilen bu vapurlar gerektiğinde silahlandırılarak kullanılmıştı. Zira hem savaş hem de barış zamanlarında sahil muhafaza hususunda görevlendirildikleri gibi asker ve diğer malzemelerin nakli amacıyla da görevlendirildiklerinden güvenliklerinin temini esastı.

1872 yılında silahların nakli İdâre-i Azîziye vapurları ile gerçekleştirilmişti¹³⁰⁰. 1884 yılında, Âbık Efendi'ye ait Masis isimli gemi ile Ereğli Mâden-i Hümâyûnundan Trabzon ve Sinop kömür ambarlarına kömür taşınmış, kömür liman reislerine teslim edilip zimmetlenmişti¹³⁰¹. İstanbul'dan taşra iskelelerine ve taşra iskelelerinden İstanbul'a deniz subay ve erlerinin taşınması işi, İdâre-i Mahsûsa ticaret vapurlarıyla sağlanmaya devam etti. Bu durumda ortaya çıkan navlun bedelleri Bahriye Hazinesi tarafından ödenirdi¹³⁰². 1893 yılında ihtiyaç duyulan malzemelerin nakliyesi Jaroslaw adındaki Filot Volunter Vapuru ile Nikolayef'ten yapılmıştı¹³⁰³.

Tez boyunca bahsi geçtiği üzere, ihtiyaçların bölgeye zaten gitmekte olan deniz araçları vasıtasıyla da taşındığı oluyordu. 1907 yılında silah ve cephanesi Bingazi'de olan Şems Vapuru, bu tedariki sağlamak üzere Bingazi'ye gidememiş, teslim alması gereken

¹²⁹⁶ Panzac, a.g.e., s. 339.

¹²⁹⁷ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 1, Sayfa No: 116A.

¹²⁹⁸ Woods, a.g.e., s. 208.

¹²⁹⁹ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 38.

¹³⁰⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 167, Sayfa No: 24.

¹³⁰¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 818, Sayfa No: 15,16.

¹³⁰² DTA, Muhasebe, Dosya No: 927, Sayfa No: 15; Dosya No: 996, Sayfa No: 8.

¹³⁰³ BOA, Y. A. HUS., Dosya No: 272, Gömlek No: 57.

mühimmat oradan gelecek bir İdâre-i Mahsûsa vapuruna, Şems gemisine teslim edilmek üzere yüklenmişti¹³⁰⁴.

1909 yılında İzmir’de, gelişmiş ülkelerdeki örneklerine benzer şekilde milli bir donanma, hızlı posta vapurları, tersâne ve fabrikaların tesisi gerekli görüldü. Burada bulunacak gemilerin kaptan, çarkçı ve kâtipleri ile bölgede sorumlu memurların Osmanlı subaylarından seçilmesi ve ayrıca tedarik olunan vapurların gereken hallerde donanma refakatinde sevkியatta kullanılması üzerine karar alındı. Bu gibi durumlarda sadece sefer masrafları ile mürettebat maaşlarına ilişkin giderlerin hükümete ait olması ve hükümet tarafından himayeye alınmış olsa da tüm gemilerin ücretsiz olarak Bahriye Nezâreti emrine verilmesinden bahsedilmişti¹³⁰⁵.

1867 ile 1914 yılları arasında bugünkü gibi liman kuruluşları yoktu. Limanların hepsi gemilerin yaşayabileceği teknik niteliklere haiz değildi. Yemen’e gelen gambotların çekilmesi için gereksinim duyulan istimbotun tedarik edilmesine ilişkin yazışma¹³⁰⁶ örneğinde olduğu gibi, nakliye işlerinin rıhtımda tamamlanması adına yerel olanakların yeterli gelmediği durumlar oluyordu. Bu örnekte de görüldüğü üzere, Hudeyde’de asker nakliyesinde ve sahilde kullanılmak üzere istimbot ihtiyacı hasıl olmuş; durum Tersâneye iletilmiş fakat Tersâne tarafından mevcutta bu gemiden olmadığı belirtilmişti. Bu yardımcı gemilerin tedarik edilmeye çalışıldığı ve kullanılmak üzere yerine başka vasıtalar gönderildiği görülmektedir. Nihayetinde nakliyenin çeşitli yöntemlerle sağlanmaya çalışıldığı görülmektedir¹³⁰⁷.

Nakliye gemilerinden bazıları belirli bölgelerde istasyonier gemi olarak da görev yapardı. İngiltere’de inşa edilmiş ahşap gemilerden 52 metrelik Hayreddin sınıfı nakliye gemisi, 1858 ile 1908 yılları arasında Beyrut’ta istasyonier gemi olarak bulunmuştu. Yine İngiltere yapımı olan 69 metre boyunda sac buharlı gemi olan Hümâ-yı Tefvik, 1855 ile 1872 yılları arasında istasyonier ve hastane gemisi olarak kullanılmıştı. Kılıç Ali isimli Osmanlı yapımı gemi, Selanik’te istasyonier gemi olarak görev almıştı¹³⁰⁸. Özetle, donanmada bulunan hizmet gemileri kömür ikmalinde kullanıldığı kadar, depo ve onarım faaliyetleri başta olmak üzere birçok amaçla kullanıldı. İnşa ve onarım faaliyetlerinde

¹³⁰⁴ BOA, Y. MTV., Dosya No: 310, Gömlek No: 19.

¹³⁰⁵ DTA, Daireler, Dosya No: 5, Sayfa No: 2.

¹³⁰⁶ DTA, Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 4.

¹³⁰⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2413, Sayfa No: 44.

¹³⁰⁸ Güleriyüz ve Langensiepen, a.g.e., s. 160.

ihtiyaç duyulan malzemeler ile kömür anlaşma kapsamında doğrudan müteahhit tarafından ulaştırılmadığında Osmanlı korvetleri devreye girerdi¹³⁰⁹.

3.6. İSTİHKÂM, ALTYAPI VE İNŞAAT

Daha önce de ifade edildiği gibi, modern donanmalar kendi fabrikalarına, tersânelerine, çeşitli amaçlara sahip gemilere, mağaza ve depolara, havuzlara, hastanelere, okullara, üslere, limanlara sahiptir. Bu tesislerin planlanması, inşası, kurulması ve yönetimi gibi faaliyetler de lojistik görevler kapsamında değerlendirilmiştir. Barış zamanında gerçekleştirilen liman ve ambar inşaatları Bahriyenin devamı için olmazsa olmazdır. Buradaki tüm imkân ve kabiliyetler ile her mevkideki olanakların aynılaştırılması barış ve savaş zamanında önem kazanır. Üslerin, diğer bir tâbirle komodorlukların binaları, liman reislikleri ve onların binaları, fabrikalar, rıhtım, depo ve ambar inşaları bu kapsamda dikkate alınmalıdır. Sistemin işleyişi için önemli olan tüm bu altyapı faaliyetleri, gemi sayısı ve savaş durumu da gözetilerek yeterli seviyede gerçekleştirilmelidir. Tüm lojistik faaliyetlerin hızı ve sürekliliği, stok ambarlarından son kullanıcı depolarına kadar uygun bir altyapıya sahip olunması ile alakalıdır.

1864 yılında başlanıp 1867 yılında tamamlanan ve aynı zamanda donanmanın merkez binası olan Divânîhâne binası, Kasımpaşa bölgesinde yapılan beşinci Divânîhâneydi. Bahriye nâzırları, daire reisleri ve memurlar bu binada bulunurdu¹³¹⁰. Buradan çıkan emir ve kurallar kapsamında bahri yönetim gerçekleşti ve burada alınan kararlar neticesinde sınırlar dahilinde çok çeşitli bahriye binaları yapıldı. 1892 yılında İzmit’e torpido istimbotu tecrübe istasyonu ile onarım istasyonu inşa edilmişti. Bu inşa faaliyeti Woods Paşa’nın 1890 yılında hazırladığı rapordan sonra Torpido Komisyonunda tanzim olunan bir müzekkere ile İzmit Körfezi’nde bir eğitim istasyonu inşası kararına dayanmaktadır. Buna ilişkin inşa masrafının İzmit emvalinden tesviye edildiği gibi¹³¹¹, bina inşaları ödemelerinde yerel kaynaklardan faydalanılıyordu. Yazışmalarda, İzmit’te inşa edilmesi planlanmış olan bir istasyon için ayrılan bütçenin yeterli gelmediği görülmüştü. Bundan bir süre evvel, 1883 yılında, Tersâne-i Âmirede inşa olunması

¹³⁰⁹ DTA, Defterler, Muhasebe, 10086 Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabeti Müsvedde Defteri, s. 36; DTA, Mektubi, Dosya No: 178, Sayfa No: 44.

¹³¹⁰ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Rasim Ünlü, “Divanhane”, https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/371/38_divanhane_ile_ilgili_tarihi_bilgi.pdf (25.10.2020).

¹³¹¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1305, Sayfa No: 80.

planlanan Torpido Mektebi ihtiyaçları için Londra’da bulunan Torpido Fabrikatr Kaptan Makavvi tarafından birtakım eşyalar dahi satın alınmıřtı¹³¹².

1880’li yılların ortalarından 1890’lı yılların sonuna kadar Tersâne-i Âmirede bulunan çoğu binanın bakım onarım veya yeniden inşası söz konusu oldu¹³¹³. İnşaatlar kapsamında ortaya çıkarılan keşif bedelleri Bahriye Nezâreti tarafından Bâbıâîye sunulur, Sadâret Dâiresi tarafından da padişahın onayı alınırdı. Onaya istinaden inşaatlar ya da onarımlar gerçekleştirilirdi. Tersâne fırını ve değirmeninin 1884 yılında onarımından ziyade yeniden inşa edildiği grlr¹³¹⁴. 1890’lı yılların ilk yarısında mamul ve gayrı mamul elbise ambarının tamiri için onay alınmıř¹³¹⁵ ve Tersâne havuzunda bulunan arpa ambarı tamir edilmiřti¹³¹⁶. Bahriye Merkez Hastanesi tamiri için de onay alınmıřtı¹³¹⁷. Bakkal dkkâni¹³¹⁸, Mühimmât-ı Harbiye Ambarı, nakkaşhâne ve elbise deposu¹³¹⁹, Baruthâne cephaneliği tamiri¹³²⁰, kışla, koğuş ve lokanta tamiri¹³²¹, Mekteb-i Bahriye binasının onarımı¹³²², Baruthâne içinde bulunan cephanelikler ve Rokethânenin tamiri¹³²³, Kazanhâne, Yalı Köşkü Fabrikası ve demirhâne tamiri¹³²⁴, dikimhâne¹³²⁵ ve kereste mahzeninin tamiri¹³²⁶, fişenkhânenin tamiri¹³²⁷, arabacı, iskelecı ve kürekçi mağazalarının tamiri¹³²⁸, dkmhânenin tamiri¹³²⁹ yapılmıştı. Bu tamirlerde genel olarak çatılar yeniden inşa edilmiş ve bazı binalar elik malzeme ile güçlendirilmişti. Savaşta lojistik yönetimi başlığı altında aktarıldığı üzere, savaşlarda Osmanlı mttefikı olan güçler Osmanlı şehirlerinde inşa faaliyetleri gerçekleştirdi. Savaş sonunda ülkeden ayrılan müttefik unsurlara ait bu binalar, daha sonra Osmanlı Donanmasına ait gemilerinin ikmal, onarım ve diğer faaliyetleri için kullanıldı. Bu binalar dönem dönem

¹³¹² DTA, Muhasebe, Dosya No: 804, Sayfa No: 1.

¹³¹³ BOA, İ. BH., Dosya No: 2, Gömlek No: 13.

¹³¹⁴ DTA, şura-yı Bahriye, Dosya No: 226, Sayfa No: 64A, 74A.

¹³¹⁵ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 20.

¹³¹⁶ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 19.

¹³¹⁷ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 23; Dosya No: 2, Gömlek No: 1.

¹³¹⁸ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gmlek No: 24.

¹³¹⁹ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gmlek No: 26.

¹³²⁰ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gmlek No: 30.

¹³²¹ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gmlek No: 34; Dosya No: 2, Gmlek No: 14, 25, 35; Dosya No: 3, Gmlek No: 14.

¹³²² BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gmlek No: 58.

¹³²³ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gmlek No: 62; DTA, şura-yı Bahriye, Dosya No: 144, Sayfa No: 94A.

¹³²⁴ BOA, İ. BH., Dosya No: 2, Gömlek No: 36.

¹³²⁵ BOA, İ. BH., Dosya No: 3, Gömlek No: 30; Dosya No: 1, Gömlek No: 53.

¹³²⁶ BOA, İ. BH., Dosya No: 2, Gömlek No: 40.

¹³²⁷ BOA, İ. BH., Dosya No: 3, Gömlek No: 8.

¹³²⁸ BOA, İ. BH., Dosya No: 3, Gömlek No: 13.

¹³²⁹ BOA, İ. BH., Dosya No: 3, Gömlek No: 35.

tamir edilerek yenilendi. Onarım faaliyetleri 20. yüzyıl başlarında da devam etti ve Bahriye personeli elbiselerinin dikildiği Dikimevi binaları için 1901 yılında alınan yenileme kararı¹³³⁰ bu altyapı faaliyetlerinin ilklerindendir.

Tersâne-i Âmirede gerçekleşen en önemli onarım anlaşmalarından sonuncusu 1913 yılının aralık ayında, iskele ve Tersâne-i Âmirenin yeniden organizasyonu ve geliştirilmesi için Armstrong-Vickers firması ile Osmanlı Devleti arasında yapılan anlaşma oldu. Bu kapsamda bir yüzer havuz ve İzmit'te bir deniz üssü inşası aslında denizcilik gelişimi için önemli bir kilometre taşı olarak görülüyordu. Mevcutta bulunan tüm bina ve makinalar Armstrong-Vickers firmasına devredildi. Sermaye, işgücü, malzeme, teknik bilgi, süreç kontrolü anlaşmaya taraf firma tarafından sağlanacaktı. 1913 yılında yapılan doklar borçlanması gereği, Armstrong Şirketine %5,5 faizli, otuz yıl süreli, %1,5 amortisman oranıyla 1.485.000 lira borçlanılmış olup, bu borca karşılık Sivas vilâyeti öşür hasılatı gösterilmişti¹³³¹. Türk personelin istihdamı ve onların eğitimi özellikle dikkate alınan bir husus oldu¹³³². Bir başka yabancı devletin müdahil olamadığı bu altyapı anlaşması, İngiliz misyonu ile de uyumluydu. Böylece Birleşik Krallık deniz gücü ve denizciliği, diğer bütün yabancıların muhalefetine rağmen galip gelmişti.

Tersânenin büyütülmesi ve tamiri özellikle Sadrazam Mahmud Şevket Paşa ve Bahriye Nâzırı Çürüksulu Mahmud Paşa tarafından işlevsellik kazandı ve bu ekibe yardım sağlamak üzere Amiral Limpus da İngiltere'ye gönderildi. Anlaşmanın finansal ve hukuki tarafı Nâfia eski bakanı tarafından incelendikten sonra Armstrong tarafı yetkilisi Amiral Charles Ottley ve Vickers yetkilisi Sir Vincent Caillard İstanbul'a gelerek anlaşmayı imzaladı¹³³³. Bu anlaşmanın ortaya çıkarılmasında ve imzalanmasında yabancı danışman Amiral Limpus'un da etkisi olmuştu. Tersânelerin tahribatı durdurulup yapıların yenilenmesi ve ayrıca kifâyetli personelle donatılması Osmanlı Devleti için de önem taşıyordu. Osmanlı firması ile de ortaklık kuran bu oluşum savaşın başlamasıyla dağılacaktı.

Lojistik hizmetler sunan binaların onarımı ya da yeniden inşası sadece İstanbul'da gerçekleştirilmedi. Yine aynı yıllarda taşra tersânelerinde de onarımlar devam etti,

¹³³⁰ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 575A, Sayfa No: 30A, 49A.

¹³³¹ Faruk Yılmaz, "Sonuçları Açısından Osmanlı Dış Borçları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 425.

¹³³² RMG, LIM/ 113/ 2, Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931, s. 341, 345.

¹³³³ RMG, LIM/ 113/ 2, Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931, s. 371.

1893'te Suda Tersânesinde bulunan binaların onarım izni çıkmıştı¹³³⁴. Cidde, Preveze, Suda ve Basra'da bulunan hastaneler onarımdan geçti¹³³⁵. Görüldüğü kadarıyla farklı bölgelerde, çeşitli büyüklüklerde liman daireleri, kömür ambarları¹³³⁶ ve su depoları¹³³⁷ inşa edilmiş ve mevcut binaların onarımına devam edilmişti. Genelde masrafları ise vilayetlerden veya en yakın limanın gelirlerinden elde edilmişti. Örneğin oldukça kötü durumda olan İzmir kömür ambarının yeniden inşası onaylanmış ve masraflarının İzmir Limanının gelirlerinden karşılanması uygun bulunmuştu¹³³⁸. Şingin (Şenkin) İskelesinde bulunan gemilerin kömür mevcudunu korumak üzere burada bir kömür ambarı inşasına onay verilmişti¹³³⁹. Basra Tersânesi ve koğuşlarının tamiri¹³⁴⁰, yine aynı yıllarda oldukça hasarlı olan demirhânesinin yeniden inşası¹³⁴¹, Basra'da bulunan cephanelikler ve hastanenin bazı kısımları ile tersâne ambarlarının bakımı¹³⁴² gibi bu bölgedeki binalar için genelde Dicle ve Fırat Nehirlerinin taşması ve binalara zarar vermesi dolayısıyla tamirat gerekirdi. Anlaşıldığı kadarıyla hem İstanbul'da hem taşrada lojistik altyapısına ilişkin inşa ya da bina yenilemeleri ve yatırımları hummalı bir şekilde devam etmiş olup, bu çalışmalar 20. yüzyılın ilk çeyreğinde de varlığını korumuştur.

Buralarda en küçük çaplı tadilatın dahi merkezî onayla yapıldığı dikkatlerden kaçmamalıdır. 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi'ne göre mahalli kumandanlar Nezâret izin vermedikçe ambar ve hastane bulunan mahallerde yeni bina yaptıramayacağı gibi havuzlar dahil tüm yerlerde onarım ve tamir de yaptıramazdı. Acil ihtiyaç olan durumlarda ise komutan detaylı lâyihasını hazırlayarak hesaplarıyla birlikte Nezârete bildirirdi¹³⁴³. Bu kapsamda olmak üzere inşaat ya da onarımlar hakkında ilk teftiş/ saha çalışması yapılır, bu çalışma rapora dökülür ve maliyetiyle birlikte Nezârete sunulurdu. 1899 yılında Bahr-i Ahmer'de dört adet fener inşa edilmesi planlanmış, bunun için bölgeye bir Teftiş Komisyonunun gönderilmesine karar verilmişti. Bu heyetin ihtiyacı

¹³³⁴ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 28, 39.

¹³³⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 223, Sayfa No: 64; Dosya No: 427, Sayfa No: 10; Dosya No: 574, Sayfa No: 178; Dosya No: 1161, Sayfa No: 95.

¹³³⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 670, Sayfa No: 3; Dosya No: 957, Sayfa No: 64; Dosya No: 1172, Sayfa No: 42; DTA, Defterler, Muhasebe, 10086 Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabı Müsvedde Defteri, s. 37; BOA, İ. BH., Dosya No: 2, Gömlek No: 46; Dosya No: 1, Gömlek No: 7; Dosya No: 1, Gömlek No: 27; Dosya No: 1, Gömlek No: 63; Dosya No: 2, Gömlek No: 33.

¹³³⁷ Sannav, a.g.e., s. 146.

¹³³⁸ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 41.

¹³³⁹ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 56.

¹³⁴⁰ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 59; Dosya No: 2, Gömlek No: 26.

¹³⁴¹ BOA, İ. BH., Dosya No: 1, Gömlek No: 65.

¹³⁴² BOA, İ. BH., Dosya No: 2, Gömlek No: 30.

¹³⁴³ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 2. bâb, 2. fasıl.

olan levâzımın Kamaran Sıhhiye İdâresinden verilmesi Bahriye Nezâreti tarafından istenmişti¹³⁴⁴. İhtiyaçların bölgeye yakın diğer kurumlardan sağlanması ve aynı zamanda kurumların muhasebeleri arasında mahsuplaşma yapılması tüm tedarik süreçlerinde rastlanılan bir uygulamadır. İhtiyaç duyulan yerlerde ve özellikle Batılı devletlerinin talepleri nedeniyle fener inşa faaliyetleri görülmeye devam etti. Sahil fenerleri kurulurken ya da tamir olunurken fener müteahhitleriyle çalışılırdı.

Yine 1890'lı yıllarda komodorluk binalarına ilişkin yenilikler söz konusu olmuştu. Rodos'ta bulunan tersâne içerisine bir komodorluk dairesi inşa edilmeye başlandığı gibi¹³⁴⁵, tamire ihtiyaç duyan Basra Komodorluğuna ait rıhtımın bakım inşası da başlamıştı¹³⁴⁶. 20. yüzyılın ilk on yılında da inşa faaliyetleri devam etmişti. 1902 yılında Kamaran'da bir tersâne inşa edilmesi kararlaştırılmış ve yirmi sekiz nefer zâbitân ve kazgancı görevlendirilerek tahsisatı çıkarılmış ve Hazine'den talep edilse de ödemeler Yemen vilâyetine havale edilmişti¹³⁴⁷. 1903 yılında İskenderun'da kömür ambarı inşası başladığı görülmektedir¹³⁴⁸. Daha önce de ifade edildiği gibi ambarlar ihtiyaç duyulan her bölgede inşa edilmişti. Bu süreç yine keşif ve fiyat teklifleriyle başlamaktaydı.

Bir önceki başlıkta ifade edildiği gibi, Osmanlı kıyılarında liman ve rıhtım olanakları kısıtlıydı. Rauf Orbay, 1898 yılında Port Said Limanının oldukça ileri düzeyde bir liman olduğunu belirtmiş ve Ereğli'de kırk günde yüklenen kömürün burada bir günde yüklendiğinden bahsetmişti. Her ne kadar liman inşalarına tesadüf edilse de bu gelişmişliği ve kolaylığı genel olarak Osmanlı limanlarında bulmak mümkün değildir.

Osmanlı'nın uzun taşra sahillerinin her birisi altyapı faaliyetleri açısından zengin bilgiler taşır. Bunlardan biri Mısır'dır. Mısır Fevkalâde Komiserliğinde bulunan Port Said Levâzım Memurluğu bölgedeki Osmanlı gemileri için önemli bir ikmal bölgesiydi. Bahriye Nezâreti, Beşinci Dâirenin kâtip muavini buradaki levâzım kâtipliği görevine 4 Haziran 1913 tarihinde atanmıştı¹³⁴⁹. Kısa bir süre sonra burada bulunan Bahriye Levâzım Memurluğu Dâiresinde mevcut halinin kötü olması nedeniyle ve kuruluşundan beri herhangi bir tamirat yapılmamış olması nedeniyle yenileme inşaatı başlamış ve bu inşaat 1914 yılında dahi devam eden inşa faaliyetleri arasında kalmıştı. Yine Port Said Kömür

¹³⁴⁴ BOA, BEO, Dosya No: 1414, Gömlek No: 106039.

¹³⁴⁵ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1911, Gömlek No: 70.

¹³⁴⁶ BOA, BEO, Dosya No: 829, Gömlek No: 62109.

¹³⁴⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1864, Sayfa No: 77.

¹³⁴⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1923, Sayfa No: 115.

¹³⁴⁹ BOA, A. MTZ. (05), Dosya No: 29, Gömlek No: 246.

Memurluğu tarafından Mısır Fevkalâde Komiserliğine gönderilen bir yazı ilginç bilgiler içermektedir¹³⁵⁰. Anlaşıldığı üzere, burada yapılacak olan tamir ve boyama işleri için Kömür Memurluğu tarafından ihâle düzenlenmiş ve sonucunu gösterir ihâle belgesi Bahriye Nezâretine gönderilerek inşaat için izin talep edilmişti. Bahriye Nezâreti ise bu ihâlenin muhakkak Mısır'da bulunan bir memur tarafından onaylanmasını gerekli gördüğünden evrakı iâde etmişti. Bu nedenle belgenin tasdiki için bir hükümet memuru arayan Port Said Kömür Memurluğu öncelikle Port Said Belediye Dâiresine başvurmuş oradan verilen yanıtta kendilerinin konuyla alakaları olmadığı bildirilmişti. Bu nedenle Port Said Kömür Memurluğu tarafından Mısır Fevkalâde Komiserliğine gönderilen bu yazı bu kez inşaatla ilişkin mezuniyet hakkında onlardan tasdik alma arzusu taşımaktaydı. Açık olarak kurumsallık kargaşasının yaşandığı görülmektedir.

Taşranın durumunu anlamak için Komodorluk raporları dikkat çekici bilgiler içeren belgelerdendir. Komodor Nutkî Bey'in 18 Eylül 1909 tarihli raporu Yemen sahilinde bulunan sorunları gözler önüne sermektedir¹³⁵¹. Bu rapora göre, gemiler bölgeye varınca vilâyet ve mutasarrıflığa bilgi vermekteydi. O yıllarda bölgede yerel halk tarafında yapılan saldırılar sırasında can olduğu kadar mülklere de kastedilmekteydi. Sahillerde konuşlu Osmanlı askeri bölgeleri de bundan nasibini almıştı. Sahil boyunca mühimmat ve erzaka el koyulmuş, muhaberat kesilmişti. Nutkî Bey, bu bölgede askerin zor durumda olduğunu, hasır kulübelerde yatıldığını, “*âsâr-ı medeniyeden mahrum olunduğunu*”, limanlar ve iskeleler olmadığını ifade ederken bu eksiklerin giderilmesi gereğinin üzerinde durmuştu. Basiretsiz askerlerin mektep mezunu zabitlerle değiştirilmesi ve aynı zamanda bölgenin önemine göre büyük küçük müstahkem mevkiller ve askeri barakalar inşa edilmesi suretiyle aralarında muhabere de sağlayacak askeri telgraf hattının döşenmesinin önemini anlatmıştı. Sahil ise buralarda görevlendirilecek gambotlar vasıtasıyla emniyete alınmalıydı. Zira şimdiye kadar bölgedeki karışıklığın sonlandırılmamasının nedenini gerek mülki gerekse askeri alanda hiçbir teşkilat yapılanmasının oluşturulamamasına bağlıyordu. Komodor, Hudeyde'den Kunfuda'ya kadar olan üç yüz millik sahilde bu surette bir teşkilat yapısı oluşturulduğunda, bölgenin muhafazaya alınarak karışıklıklardan kurtarılacağına inanmaktaydı. Görüldüğü üzere 1909 yılında dahi Osmanlı Devleti bu bölgede kendi varlığını tesis edememişti.

¹³⁵⁰ BOA, A. MTZ. (05), Dosya No: 32, Gömlek No: 337.

¹³⁵¹ BOA, DH. MUİ., Dosya No: 1, Gömlek No: 42.

Ayrıca bölgenin bir diğer önemi ise sahil boyunca su kuyularının sahilden 2 kilometre içeride olmasıydı. Yemen sahillerinde memur olan Komodor Kaymakam Nutkî Bey'in raporuna göre, gemilerin ihtiyaç duyduğu suyun kuyulardan temini mümkün değildi. Gemilerde bulunan imbikler ise ancak kazanlar için ihtiyaç duyulan suyu sağlayabiliyordu. Kuyulardan sahile su naklinin ancak develerle yapılabildiği ama burada da tek seferde limitli taşımalar nedeniyle bu sahilde Peleng-i Deryâ sınıfında gemilerin, gövde yapısı nedeniyle, uygun olmayacağını ifade etmişti. Bölge için uygun gemilerin, daha az su çeken, vinç kazanı olan ve en az bir imbik sistemi bulunan gemiler olduğu ifade edilmişti.

Taşrada inşa edilecek binaların bir memurun ya da kumandanın keyfine bırakılmayıp belli bir plan ile yapılması ve bilakis bu durumun tüm Bahriye tarafından tatbik edilmesinin gerektiği görüşünü savunan Komodor Nutkî Bey, Kamaran'da yapılmış tersâne için de bilgi vermektedir. Ona göre tersâne inşasında 60.000 lira kullanıldığı halde ortaya çıkarılan yapılar işe yaramaz haldeydi. Bu durum, yeni inşalarda bir plan dahilinde ilerlemenin ne kadar önemli olduğunu vurgulamaktaydı. Nutkî Bey, özellikle bölgede görevli olan gambotlar için bir tamir fabrikasını ve bahri personel için bir hastaneyi gerekli görmekteydi. Nutkî Bey'in bölgeye ilişkin bu kapsamlı raporu, bir bahriyelinin gözünden bölge bazlı eksikleri işaret ederken, merkezi işleyiş hakkında da fikir vermektedir. Böylece, 1910 yılı itibarıyla Yemen sahillerindeki karışıklığın kontrol altına alınabilmesi için ihtiyaç duyulan gambotların inşaatı hızlandırılmış olup Yemen ve Asîr sahillerinde görevli gambotların kömürü ile levâzımının düzenli bir şekilde tedarik edilmesine önem verilmişti. Bölgenin korunması ve buradaki kaçakçılığın engellenmesi için görevlilerin sorumluluklarını uygun şekilde yerine getirmesi gerekli görülmüştü. Bölgede ihtiyaç duyulacak ek inşaatlar olursa da masraflarının çevre kazalardan alınmasına karar verilmişti¹³⁵².

İzmir Rıhtımında bulunan Telgrafhânenin 1914 yılında yeni binasına taşınmasıyla birlikte eski binası boşalmıştı. Görece daha iyi olan bu binanın varlığı hâlâ devam etmekte olan İzmir Komodorluğuna tahsis edilmesi düşünüldü¹³⁵³. Zira dairelerin bölgede bulunan ve daha iyi durumda olan kamu binalarına taşınması, karşılaşılan uygulamalardan biriydi.

¹³⁵² BOA, BEO, Dosya No: 3827, Gömlek No: 286986.

¹³⁵³ BOA, ML. EEM., Dosya No: 1043, Gömlek No: 11.

4. BİRİMLER ARASI HABERLEŞME VE BİLGİNİN LOJİSTİK DEĞERİ

Tüm lojistik ihtiyaçların eksiksiz yürütülmesi ve zamanında sağlanması birimler arası iletişime bağlıdır. İyi yürütülmeyen iletişim nedeniyle lojistik sistemin aksaması kaçınılmazdır. Bu nedenle gerekli ve doğru bilginin toplanması önemlidir. Lojistik, kavramsal olarak bilginin kullanımı ve en verimli şekilde yönetimini gerektirir. Merkez kurumlardan taşra kurumlarına ve taşradan merkeze ayrıca gemiler içinde ve arasında olmak üzere gerçekleştirilen iletişim için belirli kurallar oluşmuş ve teknoloji geliştikçe değişiklikler söz konusu olmuştur.

İletişim içerisinde en hızlı yöntem olan telgrafın haberleşme aracı olarak ilk kez Kırım Savaşı'nda kullanıldığı görülür. Karada tesis edilen ilk telgraf hattından kısa süre sonra deniz altından telgraf kablolarının döşenmesi 1870'li yıllarda başladı ve 1872 yılında Girit, Sisam, Kuşadası, Marmaris, Çeşme, Sakız, Midilli ve Kandiya ile muhabere yapılmaktaydı¹³⁵⁴. İlerleyen yıllarda komodorluklardan telgraf hattı tesisine ilişkin çeşitli talepler gelirken, komodorluk ve vilâyetler arasında da haberleşmenin temini gerekli görüldü¹³⁵⁵. Döşenen telgraf hatlarının yanında yabancı kumpanyalara ait kablolar da kullanılmaktaydı. Estern Telgraf Kumpanyasının kabloları bu kullanım için bir örnek teşkil eder. Şirketle yapılan anlaşma gereği, mukavele fiyatı ayda 30.000 kelimeyi içeren bir telgraf hakkı sunmaktaydı. Bu limit aşıldığında ek ücretler ortaya çıkıyordu. Hâlihazırda bütçeyle ilgili yaşanan problemler ve savaşlar nedeniyle yazışmalardan yalnızca gerekli ve acil olanların bu kanaldan yapılması ve ayrıca yazıların kısa tutulması talep edilmiş ve bu talep tüm kurumlara iletilmişti¹³⁵⁶. Tüm daire ve vilâyetlere Posta ve Telgraf Nezâreti tarafından yayımı yapılan bu belgede, Hazinesinin korunması gereği ifade edilirken uymayanların da cezalandırılacağı belirtilmişti. Buna rağmen yapılan tetkikte telgraf üzerinde yazılmasına gerek olmayan birçok kelime veya yazışma ortaya çıkarılmış, yazışmalardaki tekrarlar ve saygı ifadeleri gibi kelimelerin yalnızca bir masraf olduğu belirtilerek kullanılması yasaklanmıştı. Bundan sonra bu tür kelimelerin yazılmaması, yazılmış olsa dahi mesaj gönderilirken eklenmemesi emri verilmiş ve özellikle buna uymayan komodor ve liman memurlarının uyarılması istenmişti.

¹³⁵⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 580, Sayfa No: 30.

¹³⁵⁵ BOA, BEO, Dosya No: 89, Gömlek No: 6620; Dosya No: 1877, Gömlek No: 140712.

¹³⁵⁶ DTA, Komodorluk, Dosya No: 30, Sayfa No: 10.

Gemiler ve gemiler arası haberleşme için flama, siren, fener, parola gibi çeşitli araçlar kullanılmıştı. 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nde gemilerde emirlerin işaretlerle verildiğinden bahisle, flama ve fenerlere dikkat edilmesi ve ayrıca parolaların belirlenmesi gereği üzerinde durulmuştur¹³⁵⁷. Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa hatıratında savaşta ve barışta harp gemilerinin manevra kabiliyetinin donanma komutanıyla yapılan haberleşmenin hızıyla alakalı olduğunu belirtmişti. Bu anlamda gemilerde haberleşme, 1900'lü yılların başında işaret flamaları veya fenerler vasıtasıyla devam ediyordu¹³⁵⁸. Gemilerde kullanılan işaret feneri ve işaret cihazları, İngiltere'den satın alınıyorken¹³⁵⁹, işaret tabancalarının Tophânede de imali devam ediyordu. 1880'li yılların sonu itibarıyla işaret fenerleri elektrikli olmaya başlamıştı. Ayrıca denizin uluslararası yönü nedeniyle denizde haberleşmeyi sağlayan uluslararası işaretler de takip ediliyor, çeviri eserler gemilere dağıtılıyordu¹³⁶⁰.

Kırım Harbi ile ortaya çıkan yeni teknoloji telgrafın gemilerde kullanımı hemen gerçekleşmedi. Osmanlı gemilerinde ilk telgraf sistemi 1911 yılı itibarıyla Hamîdiye'de kurulduğundan Osmanlı Devleti'nin bu konuda gerektiği kadar hızlı davranmamış olduğu gözden kaçmamalıdır. Hem eğitim hem de gemilerde telgraf donanımı bu yıllarda görülmeye başladı. Subaylar çeşitli tipte telgraf sistemi eğitimi için Birleşik Krallık'a gönderildi. 4 Mayıs 1911 tarihinde Marconi's Wireless Telegraph Co. Ltd. isimli İngiliz şirketinden Ataşe Naval Hüseyin Bey'e gelen raporda, bir buçuk kilovatlık telgraf sistemi hakkında Liverpool'da eğitim gören Türk subaylarının eğitimi tamamladıkları bilgisi iletildi. Bu teçhizata artık aşına olan subay gurubunun 3 kw'lık takımların eğitimi için Chelmsford'a geçebilecekleri bildirilmişti¹³⁶¹. Bu eğitimlerin sonunda subaylara sertifikalar verilmişti. Yine aynı yıl Hamîdiye'nin telgraf sistemlerinin tamamlanması için gemi Southampton'a gönderilmişti. 1897 yılında ortaya çıkan telsiz telgraf sistemi 1911 yılında Hamîdiye'ye kurulurken ödemeler Bahriye Nezâreti direktifleri ile iletildi¹³⁶². Hemen akabinde bir başka Osmanlı gemisine de Hamîdiye'deki gibi telgraf sistemi kurulacağından Chadburn's Telgraf Firması, Nezâretten Türk harflerini

¹³⁵⁷ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 6.

¹³⁵⁸ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 128.

¹³⁵⁹ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 417, Sayfa No: 105A.

¹³⁶⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 1153, Sayfa No: 80.

¹³⁶¹ BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 651, Gömlek No: 87.

¹³⁶² BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 652, Gömlek No: 47; Dosya No: 653, Gömlek No: 97.

istemişti¹³⁶³. Bu iki gemi Birleşik Krallık'taki taç giyme törenine katıldığında Markoni telsiz cihazı ile donatılması sağlanmıştı. Diğer Osmanlı gemileri bu anlamda hemen teçhiz edilemedi. İstanbul'da bulunan Kıyı Telsiz İstasyonunun ancak Mayıs 1912'de faaliyete geçmesi sonrası cihazlar kurulmaya başlanmıştı¹³⁶⁴. Tedarik anlamındaki yazışmalar Markoni's ve Whitworth firmalarındaki yetkililer ile Londra'da bulunan Ataşe Naval Hüseyin Bey arasında gerçekleşmişti.

Gemilerde telgraf donanımı tamamlanana kadar çeşitli yöntemler üzerinden kurulan muhabere yöntemleri varlığını korudu. Haberleşme; sancaklar, flamalar, fenerler ve top atışları üzerinden olur, işaret defterinde kaydedilen kelime veya cümleler gemi içi iletişimde kullanılırdı. Bu işle görevlendirilmiş denizciye işaretçi ya da vardabandıra denirdi. Bu süre boyunca tüm iç haberleşmelerin hakkıyla yürütülemediği bundan önceki bölümlerin içeriklerinden çıkarılabilir. Uluslararası flamaların sıkı bir şekilde takip edilmediği de görülür: değişmiş olan uluslararası işaret flamalarından 93 Harbi'nde dahi haberdar olmayan subaylar bulunmaktaydı¹³⁶⁵. Ayrıca uluslararası denizcilikte kabul gören sancak ve bandıralar önem taşımakta ve Osmanlı bu nizamnâmelere taraf olduğunda Bahriye Nezâreti hem harp gemilerine hem de ticari gemilere bu bilgileri iletmekteydi. Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı'nın bu çeşit nizamnâmeleri İngilizceden tercüme ederek doğrudan kullandığı görülmektedir. Osmanlı sularında bulunan fenerler üzerinde de yabancıların aktif talepleri görülmekte olup buna bağlı olarak çeşitli değişiklikler ve ek fenerler yapılmaktaydı.

Diğer taraftan, gemi seyir alet ve haritaların gemi envanterinde önem kazanması, şifreli haberleşmenin üzerinde durulması ve deniz altından telgraf hatları çekilmesi gibi gelişmeler henüz Abdülaziz döneminde başlatılmıştı¹³⁶⁶. İletişim yanında deniz ve denizcilik bilgisi için önem arz eden ekipman gemilerde bulunmak zorundaydı. Gemilerde ispirotolu pusula, harita (özellikle Admiralty haritaları), portolan, oktant, sekstant ve parakete demirbaş olarak bulundurulmalıydı. Gemilerin emniyetli seyirleri için önemli görülen bu aletler aynı zamanda Mekteb-i Bahriye eğitiminde kullanılmak

¹³⁶³ BOA, HR. SFR. 3., Dosya No: 653, Gömlek No: 63.

¹³⁶⁴ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 27.

¹³⁶⁵ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 40; Kurtoğlu, *1877 – 1878 Türk-Rus Harbi'nde Deniz Hareketleri*, s. 183.

¹³⁶⁶ Zorlu, “Bahriye Nezâretinin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, s. 152.

üzere yurtdışından satın alınıyordu¹³⁶⁷. Yurt dışından satın alınan deniz harita ve portolanların 1885 yılı itibarıyla Bahriye Matbaasında basılmasına özen gösterilmişti. Özellikle yurt dışından alınmakta olan ve yabancı dilde basılmış haritalar, denizde emniyet için önem arz ettiği halde tüm zâbitân için istifade sağlayamıyordu. Hem donanma gemilerinin komutanları hem de ticaret gemilerinin kaptanları Türkçe basılmış haritalardan daha çok faydalanacağından örnek bir harita basımı yapılmış ve uygunluğu Erkân-ı Harbiye-i Bahriye tarafından tasdik edilmişti¹³⁶⁸. Harita imalat masrafının birim başına bedelini düşürmek için yüzbaşidan miralay rütbesine kadar tüm subay sınıfı personel tarafından satın alınması mecburi tutulmuş, çeşitli tip ve boyutlarda basılarak yurt dışına da satılmaya başlanmıştı¹³⁶⁹. İlerleyen yıllarda basım faaliyetlerinin daha kaliteli olması için harita basım konusunda uzmanların istihdamı planlanmıştı. Özellikle bakır üzerine harita basım teknikleri için 1887 yılında Alman Mösyö Şifetz isimli bir uzman bir yıllık kontrat ve aylık 15 lira maaşla bahsi geçen sanatı öğretmek üzere istihdam edilmişti¹³⁷⁰. Müteahhit aracılığıyla verilen bu eğitim için özellikle seçilmiş kişiler uzmanın mahiyetine verilmişti. Takip eden yıllar boyunca matbaada basılan haritalar padişah tarafından madalya ve taltif de almıştı. Osmanlı matbaalarında harita basımı devam ederken, haritaların özellikle İngiltere'den satın alınmasına da devam edildi. Tüm 19. yüzyıl boyunca Osmanlı sularında Osmanlı zâbitânlarının da katıldığı çeşitli devletler tarafından yürütülen mesaha çalışmaları sonuçları kapsamında güncellenen haritalar Londra'ya sipariş edilmek suretiyle satın alınmıştı¹³⁷¹.

Telgraf ve gemi üzerindeki demirbaşlar aracılığıyla haberleşme ve bilgi paylaşımı yanı sıra geleneksel yöntemler de devam etti. 1880'li yıllarda Avrupa ile kolay haberleşme için İstanbul ve Varna arasında posta gemilerinin sayısı artırıldı. Posta vapurları Tersâne-i Âmire ya da İdâre-i Mahsûsadan, bunların yetişemediği durumda ise Şirket-i Hayriye vapurlarından sağlanmıştı. Hatta bu son kurumun hizmeti mümkün olmadığında hariçten gemi kiralanması söz konusu olabiliyordu.

Denizcilik kurumları ile valilikler ve mutasarrıflar gibi yerel yönetimler arasındaki haberleşme de yeni bilgi üretiminde önemliydi. Aralarındaki yazışmalardan

¹³⁶⁷ DTA, Meclis-i Bahriye, Dosya No: 82, Sayfa No: 271; Şura-yı Bahriye, Dosya No: 562, Sayfa No: 196A.

¹³⁶⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 509, Sayfa No: 3.

¹³⁶⁹ DTA, Islahat, Dosya No: 11, Sayfa No: 43.

¹³⁷⁰ DTA, Sabdıklar, Dosya No: 13, Sayfa No: 162.

¹³⁷¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 774, Sayfa No: 71.

ötürü olsa gerek kumandan, komodor ve süvarilere vazife başındayken müdahale olunmaması gerektiğine ilişkin vilâyetlere uyarılar yapılmaktaydı ¹³⁷² . Buradan anlaşılmaktadır ki bazı durumlarda birimler birbirlerinin işlerine karışmakta ve bunun olmaması için merkezî kararlar gerekmektedir. DTA'da bulunan arşiv belgelerinde görüldüğü üzere valiler ve komodorluklar arasında doğrudan haberleşme her zaman olmuştu. Özellikle güvenlik konularında yapılan yazışmalardan biri, Kesendire ve Ayanikola cihetlerinde uygun miktarda kömür bulundurmak suretiyle bu sahilin boş bırakılmamasının uygun olacağı, Kesendire Kaymakamlığı tarafından Selanik Valisi'ne bildirildiğinden bu husus valilik tarafından komodorluğa iletilmişti¹³⁷³.

Gemiler tarassut görevi için hareket ettiğinde, komodorlar Nezârete bilgi verirlerdi. Komodorun liman dışından ihtiyaç duyduğu bilgi ise gemi süvarileri tarafından toplanırdı. Savaş ya da ayaklanma gibi anlık bilginin önem kazandığı durumlarda tüm gemiler haberci olarak kullanılırdı. İzmir Komodorluğundan hareket eden İhsaniye Yatı, 1 Ekim 1911'de Sakız Adası'na demirleyen filoya savaş hakkında bilgi götürmüştü¹³⁷⁴. Balkan Savaşları'nda gemiler arası muhabere, yöneten ve yönetilen arasındaki bilgi akışı ve tümünün İstanbul ile bağlantısı güçlü bir şekilde sağlanamamıştı.

Selanik kıyılarını tarassut eden gemiler, körfezin sahil mevkilerine uğrasa da buraların boş olması nedeniyle muhabere edecek kimse bulamıyorlardı. Haberleşme sağlamak üzere mevkilere jandarma konumlandırılması ve gemilerde kömür nakli sonrasında süvari değişirse süvarilerin birbirlerine bilgi aktarması gerektiği belirtilmişti¹³⁷⁵. Lojistik konusu başlı başına doğru bilgi üzerine kurulu olduğundan bu konuda karşılaşılan eksiklik ona bağlı diğer faaliyetlerin de sekteye uğramasına sebep oluyordu. Bu nedenle telgrafın kullanılmasıyla birlikte özellikle savaş yıllarında telgraf menzilleri sürekli olarak iyileştirilmeye devam etti. Genel olarak bakıldığında telsiz telgrafın Osmanlı'da geç kullanımı, mükemmel haberleşme için yeterli gelmedi, adalarla haberleşme kurulamadı, İtalyanların ve Yunanların, adaları işgali dahi çok sonra öğrenildi¹³⁷⁶. Savaş sırasında muhabere için kullanılan düdükler düzenli olmadığından yanlış anlamalara sebebiyet vermiş, ama başkaca bir yöntem de bulunamamıştı. İngiliz

¹³⁷² BOA, BEO, Dosya No: 1404, Gömlek No: 105274.

¹³⁷³ DTA, Komodorluk, Dosya No: 5, Sayfa No: 23-24.

¹³⁷⁴ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, s. 28.

¹³⁷⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 28, Sayfa No: 48.

¹³⁷⁶ *Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, s. 14.

topçuluk öğretmeni McKennon ise torpidoların varış yönüne ilişkin haberleşmeyi düdük işareti ile tespit etmişti¹³⁷⁷.

Birimler arası iletişim bir tarafta, bilgi ve istihbarat da modern bahriyeler için önem taşımıştır. Devletler savaşlarda düşman güçlerinin levâzım depolarını bulmayı ve onları yok etmeyi hedeflerken muhabere merkezlerini de hedef haline getirmiştir. Bu kapsamda yürüttüğü faaliyetlerden diğeri de barış döneminde diğer devletlerin kat ettikleri askeri gelişimlerin takibidir. Hatırlanırsa İngiliz Deniz Kuvvetleri, yabancı devletlerden eğitim için gelen subayları tesislerindeki belli bölgelere almıyor, Fransızlar da belli konuları anlatmaktan uzak duruyordu. Bilginin önemini kavramış devletlerde bu tarz örnekler çoğalmaktadır. Diğer taraftan da bunun bilincinde olan birçok yabancı subayın Osmanlı Bahriyesinde görev aldığı hatırlanmalıdır. Amiral Limpus'un Churchill ile yaptığı yazışmalar hatırlanacak olursa, Osmanlı Bahriyesine ilişkin elde ettiği her bilgiyi doğrudan doğruya bağlısı olduğu kurumla sürekli bir şekilde paylaşmıştı.

Osmanlı Bahriyesinin de bilginin değerini kavradığına kuşku yoktur. Bu kapsamda birkaç örnek verilebilir. Birçok görevinin yanında Woods Paşa'nın, 93 Harbi'nde Rusların kullandığı torpiller hakkında bilgi toplamak üzere özellikle görevlendirildiği görülmektedir¹³⁷⁸. Mahalli komodorlar ve liman reisleri, bölgelerinde olan tüm haberleri ve bölgelerinde bulunan ecnebi gemilerin durumlarını Nezârete sürekli şekilde bildirirlerdi¹³⁷⁹. Nasıl ki Osmanlı gemilerinin limana girişleri mahalli komodorlar tarafından Nezârete bildiriliyorsa, aynı şekilde yabancı gemilerin limana varışı ve ayrılışına ilişkin bilgi de Nezârete iletilmekteydi. Bu kapsamda Selanik Komodoru tarafından Nezârete gönderilen pek çok belge bulunmaktadır¹³⁸⁰. Özellikle Rusya, İsveç Birleşik Krallık ve İtalya devletlerine ait donanma gemileri bu limana sıklıkla uğradı.

Bilginin lojistik değeri ve iletişim kapsamında bir başka kaynak, bu tezde sıklıkla konusu geçmiş olan gemi jurnalleridir. Bu defterlere göre, gemiler arasında erzak, alet edevat, malzeme ve personel olduğu kadar bilgi paylaşımı da olurdu. Gemi komutanlarının karşılaştığı yabancı gemiler ya da düşman gemileri hakkında birbirlerine

¹³⁷⁷ A.g.e., s. 304.

¹³⁷⁸ Panzac, a.g.e., s. 352.

¹³⁷⁹ BOA, BEO, Dosya No: 4052, Gömlek No: 303855; Dosya No: 4176, Gömlek No: 313154.

¹³⁸⁰ BOA, TFR. I. AS., Dosya No: 41, Gömlek No: 4064; Dosya No: 42, Gömlek No: 416; Dosya No: 46, Gömlek No: 4521; TFR. I. SL. Dosya No: 112, Gömlek No: 11182; TFR. I. M., Dosya No: 17, Gömlek No: 1615-1626; Y. PRK. ASK., Dosya No: 154, Gömlek No: 123; Dosya No: 65, Gömlek No: 26; Y. PRK. UM., Dosya No: 20, Gömlek No: 126.; DTA: Komodorluk, Dosya No: 34, Sayfa No: 33, 35, 38; Dosya No: 33, Sayfa No: 4, 8, 20; Dosya No: 10, Sayfa No: 101; Dosya No: 23, Sayfa No: 2.

bilgi verdikleri izlenmiştir. Gemi içinde bulunan personelin arasındaki haberleşme, daha önce de ifade edildiği üzere, boru ve sirenler aracılığıyla olurdu. Yatış ve kalkış, namazlar, yemekler gibi toplu faaliyetler için boru çalındığı görülmektedir. Sancakların da aktif olarak kullanıldığı ve haberleşmede sancak toka ettikleri görülmüştür. Ayrıca gemiye gelen rütbece yüksek seviye ziyaretçilere yapılan topla selamlama uygulamaları da söz konusuydu. Gemi komutanları, bilgi paylaşımını Nezârete gönderdikleri raporlar üzerinden de yapardı. Seyyar komutan olarak görevini sürdüren subay kendisinin hazırladığı vukuat jurnallerinin suretlerini her üç ayda bir geminin durumunu bildiren jurnal suretleriyle gönderirdi. Ayrıca, gemilerde tutulan muhasebe kayıtları, her ay Nezârete bildirilmeliydi. Görevli subayların bulunduğu mahalde Osmanlı gemi ve personeline ilişkin yazdığı raporlar ile bölgede vuku bulan olayları içeren havadisler de Nezârete gönderilmekteydi. Komutanlar, gemisinin durumunu ve harbe hazır bulunduklarını belirtir lâyhalar ile sarf edilen mühimmat kayıtlarını üç ayda bir Nezârete göndermekle mükellefi¹³⁸¹. Bahriye Kanunnâmesi ile çeşitli talimatnâmelerde kurum içi iletişim için belirlenmiş benzeri kurallar bulunmaktaydı.

5. LOJİSTİK FAALİYETLER ÇERÇEVESİNDE BAHRİYE HAZİNESİ

Bahriye lojistik unsurları ve alanlarının araştırması, devlet ekonomisi ile Bahriyesine ayrılan ekonomik imkânların araştırılmasını da gerekli kılar. Modern donanmalarda en önemli unsur olan teknoloji, modernleşmenin itici gücüdür. Bu itici güce sahip olmak ise büyük ölçüde maddi imkânlarla bağlıdır. Onunla sınırlı olmasa da maddi imkânların eksikliği, sürekli değişen teknolojinin takip edilmesini zorlaştırırken muharebeler toprak kayıplarıyla sonuçlanır. Zira artık devletlerin içinde bulunduğu politik çıkmazlar ya da savaşlar, modernleşmeyle birlikte insan gücüne değil, daha çok teknolojik üstünlüğe bağlanmıştır. Hem mali imkânlar hem de bu değerlendirmeyi yapacak personel kabiliyeti, Bahriye maliyesinin işlerliği için önemlidir.

Klasik dönem Osmanlı maliyesi belirli sac ayaklarına sahip özerk yapısı ile dikkat çekmektedir. Bu kapsamda eyalet gelir ve giderleri eyalet yönetimi içerisinde belirli bir özerkliğe sahipti. Salyâneli eyaletlerde ortaya çıkan gelir fazlası, açık veren eyaletlere

¹³⁸¹ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 11. bâb, 2. bâb, 1. fasıl.

destek vermek üzere kullanılırdı. Basra, Bağdat, Yemen gibi eyalet bütçelerinin açıkları da diğer eyaletlerden yansıyan gelirlerle kapatılırdı; zira bu bölgelerde askeri harcamalar nedeniyle her zaman bir açık söz konusuydum¹³⁸². Bu uygulamanın modern dönemlerde de kullanıldığı görülmektedir. Özellikle askeri harcamaların fazla olduğu bölgelere hem yerel kurumlardan hem de bölgede bulunan diğer kurumlardan mali destek söz konusu olmaktadır. Örneğin bir limanın gelirleri o bölgede bulunan bir geminin kömürü satın alınırken ya da personel maaşları ödenirken kullanılırdı. Kurumlar arası mahsuplaşma yöntemi kullanılarak muhasebeleşen bu uygulama, lojistik finansmanında sıklıkla karşılaşılan bir uygulama olup bu başlık altında çeşitli örneklerle anlatılmıştır. Ayrıca Bahriyenin mali hususlarını içeren kurumsal giriş aktarılmış ve bütçe örnekleri verilmiştir. Bütçelerin gelir gider kalemleri üzerinde durulurken ayrıca gelirleri artırıcı, giderleri ise azaltıcı faaliyet ve yaklaşımlardan bahsedilmiştir. Tanzimat ile başlayan bütçeler önceki dönemlere nazaran ciddi farklılıklar taşır; gelir bütçeleri vilâyet ve/veya gelir türü temelinde, gider bütçeleri merkezî idare ve nezâretler temelinde hazırlanmaya başlandı. Fakat bu bütçelerde siyasi otoritenin çeşitli kararları neticesinde standardizasyon sağlanamadı¹³⁸³. Bu başlık altında ayrıca yerel olarak deniz kurumlarının mali konuları nasıl çözdüğü üzerinde durulmuş ve ikmal malzemelerini tedarik eden müteahhit örnekleri ile devam edilmiştir. Bahri faaliyetlerin ilerlemesi için ihtiyaç duyulan kaynakların hangi yollarla nasıl temin edildiği de üzerinde durulan konulardan bir diğeridir.

Daha önce de ifade edildiği üzere, Osmanlı Bahriyesinde modernleşme hareketleri III. Selim döneminde hızlandı. 1804 yılında çıkarılan Bahriye Kanunnâmesi ile müstakil bir Bahriye Hazinesi kuruldu. 1804 yılının sonları itibarıyla İrâd-ı Cedîd Hazinesine bağlı bazı mukataalar, deniz zeâmet ve tımarlarının gelirleri, mahlûl esham faizleri ve kalyoncu bedeliyyeleri; 1805 yılında hazinenin resmen kurulmasıyla birlikte bazı vakıf mukataaların mallarına yapılan zamlar ile artırılan ipek mizanı bu hazineye aktarıldı¹³⁸⁴. Bahriye Hazinesi, Hâzine-i Bahriye ya da Tersâne Hazinesi adıyla anılan bu hazine, Bahriyenin maaşları, tayınları ve gemi inşa masrafları gibi Bahriyenin her türlü mali

¹³⁸² Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Mali Yapısının Ana Hatları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 126.

¹³⁸³ Yakup Akkuş, "Osmanlı Devlet ve Vilayet Bütçeleri (1840-1913) Nasıl Okunmalıdır?", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 40, 2013, s. 150; Gürsu Galip Gürsakal, "Osmanlı ve Büyük Güçlerin Askeri Harcamalarına Karşılaştırmalı Bir Bakış (1840-1900)", *Gazi Akademik Bakış*, 07, (2010), s. 118-119.

¹³⁸⁴ Kütükoğlu, a.g.e., s. 278.

işlerinin idare edildiği yer oldu. Bu başlık altında da görülebileceği üzere belli başlı gelirleri karşısında masraf kalemleri, bu kapsamda düzenli olarak tutmak zorunda olduğu defter kayıtları vardı. Bahriye bütçeleri yıllık olarak yapılmaktaydı. Çoklu hazine sistemi döneminde kurulan ve arşiv belgelerinde görüldüğü üzere varlığını imparatorluğun çöküşüne kadar koruduğu görülen bu hazinenin işleyişi ve aylık gelir gider hesaplarını tutan personeli genelde değişti. Tanzimat'tan sonra aylık ve yıllık gelir ve gider defterlerini Bahriye Muhasebecisi tuttu ve bu para hareketlerini Bahriye Meclisinin teftişine sundu. Daha önce de ifade edildiği gibi Nezâret kurulmadan evvel Bahriye Meclisi mali hususları Tersâne Nâzırına danışır ve gerekli bilgiler onun mazbatasına ile Kaptan Paşa'ya havale edilirdi. Bundan sonraki süreç olan mazbatanın Sadârete ve ardından Maliye Nezâretine havalesi Kaptan Paşa tarafından yürütülürdü. Padişaha arz edilip irâdenin alınması ise Sadâret tarafından sağlanırdı. Bahriyenin gelir ve gider durumunu ortaya çıkaran bütçeler, ilgili daire ve komisyonların katkısı ile oluşturulup önce Şûrâ-yı Bahriye kanalıyla Nezârete, oradan Maliye Nezâreti ve Sadâret kanalıyla padişahın onayına sunulurdu. Onaylanan bütçeler aynı şekilde Bahriye Nezâreti tarafından kurumsal olarak uygulanır ve harcamalar buna göre yapılırdı.

Modern anlamda bütçelerin ilki olarak belirtilen 1846/47 mali yılı sonrasında standart olmasa da düzenli bir bütçe hazırlığı söz konusu olmuştu¹³⁸⁵. Bütçelerde standart tesis edilmemiş olduğundan yıllar arasında karşılaştırma yapmak pek mümkün değildir. Burada özellikle Bahriye kapsamında yıllar itibarıyla bazı örneklerle bakılacak olursa, 1849-50 mali yılı giderlerinde Tersâne için 37.215.376 kuruş, navlun bedeli olarak 1.965.000 kuruş, asâkir-i bahriyenin tayınatı için güşt bedeli olarak 560.000 kuruş tahsis edilmişti¹³⁸⁶. 1861-62 mali yılı giderlerinde Tersâne-i Âmire için 71.254.252 kuruş ayrılmıştı¹³⁸⁷. 1875-76 mali yılı giderlerinde Dâire-i Bahriye için 80.000.000 kuruş ayrılırken¹³⁸⁸, askeri dairelerden en az pay alan daire olduğu görülmektedir. 1875 yılında Osmanlı maliyesinin iflası hatırlanacak olursa, bütçelerin kullanımı büyük ölçüde alınan iç ve dış borçlar vasıtasıyla gerçekleşmişti. Harcama kalemlerini açıklamak için Bahriye

¹³⁸⁵ Gürsakal, a.g.m., s. 117.

¹³⁸⁶ Tevfik Güran, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, s. 336-337.

¹³⁸⁷ A.g.e., s. 339.

¹³⁸⁸ A.g.e., s. 342.

Hazinesinin 1289 (1873-74) mali yılına ait bütçesinde bulunan masraf kalemleri aşağıda listelenmiştir¹³⁸⁹:

- 1- Kâtip ve memurların maaş ve tayınları ile kırtasiye, kömür, kahve ve saire giderleri,
- 2- Ümerâ, zâbitân ve asker maaş, tayın ve elbise giderleri,
- 3- Fabrikalarda ve tüm inşaatlardaki memur, hademe, vesaire maaşlarıyla amele ücretleri,
- 4- Umumi satın almalar (vapurlar ve fabrikaların devr-i çarhları, tamirat ve inşaatları için satın alınacak demir, çelik ve saire) (bütçe fazlalıkları, zırhlı gemilerin tamiri için bazı aletler ve edevat pahası),
- 5- Mühimmât-ı harbiye tutarı (gülle, barut ve saire),
- 6- Mekteb-i Bahriye maaş, tayın ve elbiseleri,
- 7- Hastane masrafı,
- 8- Liman Dâiresi ve ticari mahkeme memurları maaş ve masrafı, liman riyasetinde bulunan mirlivâ rütbesinde Salih Paşa'nın tayını, müteferrik masraflar,
- 9- Karadeniz Boğazı ıslahat memurları maaş ve masrafı, fener dubası kaptan ve tayfasına mahsus tayın ve elbise, müteferrik masraflar,
- 10- Bahrî Sefid Boğazı'nda ikâme edilen gemilere tâyin olunan ferman-ı âlî yoklama memurları maaş ve masrafı, tayfaya mahsus tayın ve elbiseler, müteferrik masraflar,
- 11- Çeşitli masraflar (İstanbul mahal ve ambarları memur ve kâtipleriyle taşra tersânelerinde müstahdem memurların maaşı, bazı hizmet ile yabancı memleketlere gönderilen zâbitânın maaş ve harcırahlarıyla borç faizleri ve bazı diğer masraflar),
- 12- Muhtaçlar ve yetimler maaş ve tayinat.

1289 yılına özgü bu harcama kalemleri sonraki yıllarda farklı şekilde düzenlenmişti. Giderleri karşılamak üzere borçlanma yanında Hazineden sağlanan meblağlar ve bahriye tahsisatları gibi gelir yöntemleri kullanılmıştı.

Yine aynı belgede, bütçeden ayrı olmak üzere, padişah onayından geçmiş olup bir örneği muhasebeciye sunulan imalat ve inşaat işleri aşağıdaki şekilde ayrıca listelenmişti.

¹³⁸⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 621, Sayfa No: 2,3,4.

Her biri için tahmini masraflar ayrı ayrı çıkarılmış olup sterlin cinsinden toplamı 416.750 olarak hesaplanmıştı.

1. Mukaddime-i Hayr gemisinin topları,
2. Londra'ya sipariş olacak beş adet zırhlı duba,
3. Tersânede imal olacak diğer beş adet zırhlı duba,
4. Tersâne-i Âmirede yeni inşaatına başlanılan fırkateyn,
5. Eski havuzların genişletilmesi,
6. Âsâr-ı Tevfîk, Âsâr-ı Şevket ve Necm-i Şevket Zırhlıların gülle ve humbarası,
7. Thames Kumpanyasında yaptırılmakta olan fırkateyn.

Yine aynı belgeye göre Bahriye Hazinesi tarafından her ay yapılan genel masraflar kuruş cinsinden şu şekilde listelenmişti:

Tablo 16- Tersâne-i Âmirede Aylık Masraflar

Askerlerin maaşı	1.100.000
Nezâret me'murlarının maaşı	280.000
Yerli işçi ücretleri	950.000
Ecnebi amele ücretleri	540.000
Zâbitân hânelerin siparişleri ile yetimlerin maaşları	100.000
Tüccar ve sâir alacaklara ödenmesi lazım gelen	3.000.000
Toplam	5.970.000

Eski usulde de deniz personeline maaş verildiği görülmektedir. Kısaca bahsetmek gerekirse mevâcibat ya da ulûfe adı verilen bu ödemeler gemi ve tersânelerde vazife alan leventlere, subaylara ve gemilerdeki diğer görevlilere ve miri esirlere yapıldı. Gemilerdeki süvari ve mülâzım kaptanların, tersânede liman reisi ve kalyon kâtiplerinin salyânelilere dahil olduğu bilinmektedir¹³⁹⁰. Modernleşme sürecinde ödemelerin daha düzenli ve bütçeye bağlı olarak belirli maaşlar şeklini aldığı görülmektedir.

Abdülaziz dönemini içine alan süreçte kuruş olarak ortaya çıkarılmış Bahriye Hazinesi bütçeleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir¹³⁹¹:

Tablo 17- Abdülaziz Dönemi Boyunca Bahriye Hazinesinin Bütçeleri

1860-1861 (1276)	57.954.214
1861-1862 (1277)	71.254.252
1862-1863 (1278)	122.946.276
1863-1864 (1279)	105.178.679

¹³⁹⁰ Cezar, a.g.e., s. 183.

¹³⁹¹ Dal, a.g.e., s. 250-251. Bütçe toplamaları, referans kaynakta olduğu gibi aktarılmıştır.

1864-1865 (1280)	102.102.817
1865-1866 (1281)	-
1866-1867 (1282)	75.000.000
1867-1868 (1283)	75.000.000
1868-1869 (1284)	83.700.500
1869-1870 (1285)	107.632.500
1870-1871 (1286)	88.315.500
1871-1872 (1287)	82.646.500
1872-1873 (1288)	80.000.000
1873-1874 (1289)	125.000.000
1874-1875 (1290)	100.000.000
1875-1876 (1291)	80.000.000
1876-1877 (1292)	80.000.000
1877-1878 (1293)	90.000.000

1887-88 mali yılı giderlerinde Bahriye için 79.568.000 kuruş uygun görüldü ve Bahriye fevkalâde için ise 10.000.000 kuruş tahsis edildi¹³⁹². Bahriye bu mali yılda da askeri daireler içerisinde en az pay alan daire oldu. Özellikle Nizâmiye için 694.000.000, Jandarma için 133.000.000, Tophâne için 56.383.400 kuruş ayrıldığı düşünülürse aradaki farkın dikkate değer bir fark olduğu gözden kaçmayacaktır. 1905-1906 mali yılı giderlerinde Dâire-i Bahriye için 50.454.342 kuruş, Ereğli madeni için 2.081.685 kuruş tahsis edilirken¹³⁹³, Bahriye Dâiresi yine askeri dairelerden en az pay alan daire oldu.

1841 ile 1900 yılları arasında askeri harcamaların tamamına bakıldığında, Nizâmiye açık ara ile Bahriye ve Tophâne masraflarının içerisinde en yüksek paya sahip olup bu payın harcamaların %80'ini teşkil ettiği zamanlar olmuştu. En az harcama yapıldığında dahi toplamın %60'ı Nizâmiye harcamalarına ait olmuştu. Bahriye harcamalarına bakıldığında, Abdülmecid döneminde %12 civarında olan harcamalar, Abdülaziz döneminde ortalama olarak %17 oranına yükselmişti. Özellikle ilk dönemi kapsayan harcamalar bu oranı yükseltmişti. II. Abdülhamid döneminde ise pay giderek düşmüş ve dönem dönem Tophâne harcamalarının dahi altında kalmıştı¹³⁹⁴.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Bahriyeye ayrılan bütçelere bakıldığında, 1909 yılında adi bütçesi maksimum 1.500.000 ve on yıllık fevkalâde bütçe toplamı 5.000.000 olan Osmanlı Bahriyesine karşılık Avusturya Bahriyesinin yıllık bütçesi 10.000.000 liraydı. Fevkalâde bütçe uygulaması, Osmanlı Devleti gibi adi bütçe açıklarını daha az göstermek üzere ülkelerin baş vurdukları araçlardan biri olmuştu¹³⁹⁵. Hatırlamak gerekir ki bir

¹³⁹² Güran, a.g.e., s. 344-45.

¹³⁹³ A.g.e., s. 348.

¹³⁹⁴ Gürsakal, a.g.m., s. 125.

¹³⁹⁵ Akkuş, a.g.m., s. 151.

zamanlar bu bütçeye seyr-i sefâin, Ereğli kömür havzası ve birçok deniz teşekkülleri de dahildi¹³⁹⁶. 1880-1881 yılına ait Donanma bütçesi 989.015 lira iken 1909-1910 yılında 1.228.840 lira olmuştu¹³⁹⁷. 1910 yılında 2.368.840 (1.640.311 olup bütçe giderlerinde askeri payın toplamı %30'dur¹³⁹⁸), 1911 yılında 2.035.231, 1912 yılında 2.670.710 idi. 1913 yılında 2.583.800 liradır¹³⁹⁹. II. Meşrutiyet boyunca Bahriye bütçede en az pay alan kuvvet olmaya devam etti.

1909 yılı Bahriye bütçesinin gider kalemleri, merkez idare maaş ve tayınatı; gemi maaşları, tayinat ve elbisesi; gemi satın almaları ve çeşitli masraflar, tersâneler maaşı, tayinat ve masrafları; fabrikalar maaşı, tayinat ve masrafları; liman dairesi maaşı, tayinat ve masrafları; kadro harici bulunan zâbitân istihkak ve tayınları olarak belirlenmişti¹⁴⁰⁰. Yine aynı belgede, merkez ve taşra masraflarından ve istihkaklardan alacaklıların bulunduğu görülmektedir. Taşra tersânelerine masraflar için havale edilen aylık tutarların tersânenin lüzumlu işleri için harcanması ve bütçe dahilinde gerçekleşmesi tersâne kumandanının sorumluluğundaydı. Bütçenin aşılması durumunda bunun nedenleri onun tarafından Nezârete bildirilirdi. Ayrıca, harcamaların hazırlanan muhasebe evrakları ile denkliği, sandıkta kalan paranın hesaplara göre doğru bakiye tutar olduğu ve Nezârete gönderilen tüm muhasebe evrakları ile makbuz senetlerinin doğruluğundan o mesuldü¹⁴⁰¹.

Son dönem bütçe ve kalemlerini örneklendirmek üzere 1328 mali yılı Bahriye giderlerini gösterir detaylı bütçe toplamı 127.600.000 kuruş olup bütçe tablosu aşağıdaki gibidir¹⁴⁰²:

Tablo 18- Bahriye Nezâretinin 1328 (R.) Senesi Bütçesi

Sayfa	Fasıl	Madde	Çeşidi	Muhassasatı
BİRİNCİ KISIM: MUHASSASAT				
	1		Maaşat	
		1	Nezâret	180.000
		2	Müsteşar	90.000
		3	Erkân-ı Harb Reisi	60.000
		4	Memurin-i Askeriye ve Efrad	38.659.895
		5	Memurin-i Mülkiye ve Odacılar	2.651.388
		6	Memurin-i Ecnebiye	1.380.979
		7	Ataşe Naval	345.240

¹³⁹⁶ Işın, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi, s. 22.

¹³⁹⁷ Erdoğan Keskinkılıç, "Yenileşme Dönemi Osmanlı Bütçeleri Üzerine Genel Bir Bakış." OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi), 14, (2003), s. 334.

¹³⁹⁸ Keskinkılıç, a.g.m., s. 344.

¹³⁹⁹ Panzac, a.g.e., s. 452.

¹⁴⁰⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2361, Sayfa No: 21.

¹⁴⁰¹ Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, 1297, 2. bâb, 2. fasıl.

¹⁴⁰² DTA, Muhasebe, Dosya No: 2435A, Sayfa No: 1, 2.

		8	Bir ay tahsil veya memur olarak Avrupa'ya gidecek elli nefer subay	2.835.116
		9	Mekteb-i Bahriye, Haddehâne, Hastane Hademeleri	443.040
		10	Komodorlar	90.000
Birinci Fasıl Toplamı				46.735.658
	2		Muayyenât	
		1	Tayinat esmânı	25.427.915
		2	Taâmiye ve ziyafet masrafı	1.900.000
İkinci Fasıl Toplamı				27.327.915
	3		Melbûsat esmânı	6.359.850
BİRİNCİ KISIM TOPLAMI				80.423.423
İKİNCİ KISIM: MASÂRİFAT				
	4		Masârif-i Mütferrika	
		1	Mütferrika	840.405
		2	Masarif-i gayr-i melhuza	312.800
		3	Buhari-i şerif hocaları ve tekâyâ	42.510
		4	Kırtasiye	40.000
Dördüncü Fasıl Toplamı				1.235.715
	5		Masârif-i Dâime	
		1	Gemilerin çeşitli levâzımâtı, işçi ücretleri, kömür resmi, kereste bedeli, tersâne tamirat ve inşaat ve çeşitli satın almalar	15.026.000
		2	Kömür ve yağ	6.807.702
		3	Fenerler inşaatı ve aydınlatma	4.770.833
		4	Limanlar masrafı	425.000
		5	Tıbbi ilaç ve cerrah malzemeleri	317.000
		6	Zırhlı Mesudiye taretleriyle nişangâhları ve telemotor ve ırgat makinası ve talim cephanesi	3.564.377
Beşinci Fasıl Toplamı				29.910.912
	6		Muhtelif masraflar	
		1	Ganbotlar	2.075.950
		2	Pavyon inşası ve masrafı	0
		3	Telsiz telgraf ve tarak dubalarıyla çamur dubaları	909.000
		4	Ansaldo'da inşa edilmekte olan kruvazörün kalan meblağı	0
		5	Torpedo aleti hava makinası, hava deposu, deniz lağımu cephanesi ve mitralyöz esmânının 1/3	7.377.797
		6	Cephanelik ve küçük zabıt mektebi ve hastane tamiri ve gaz yağı sarnıcı, Valide Kızağı için vinç ve slip, sac kapak ve torpedo istasyonu ve ilgili diğer masraflar	3.096.662
		7	Duba, römorkör, fire engine, istimbot, su gemisi, şamandra, tamir ve yenileme bedeli	2.239.481
		8	Termometre, kimyevi maddeler, röntgen aletleri, kitap ve risaleler bedeli	269.500
		9	Ahırkapı önündeki gemilerin çıkartılması masrafı	0
		10	Gemiler için fırın ve yoğurma makinaları	0
		11	Zaman işareti aleti	0
		12	Donanma için elektrik lambalarıyla projektör bedeli	0
		13	Musika alet ve edevat bedeli	0
		14	Mekteb-i Bahriye için Fransızca ve Almanca öğretmenleri	61.560
		15	Heybeliada'da bulunan Kaptan Mektebi tamiri	0
Altıncı Fasıl Toplamı				16.029.950
İKİNCİ KISIM TOPLAMI				47.176.577
GENEL TOPLAM				127.600.000

Şimdiye kadar harcama toplamalarının yanında bütçe örnekleri de verilmiştir. Fakat unutulmamalıdır ki devlet ve vilâyet bütçeleri, devletin/vilâyetin mali işlemlerini ya da yaşanan gelir sıkıntısını göstermeyen sadece yıl başı ve sonunu ilişkin durumu yansıtan statik belgelerdir. Gerçekçi sonuçlara ulaşmak için yeterli olması adına muhakkak Hazine işlemleri ve merkez ile taşra arasındaki yazışmalar dikkate alınmalı; analiz zaman ve yer düzleminde yapılmalıdır¹⁴⁰³. Bu başlık altında özellikle bütçelere değinilmesi; okuyucuya Bahriyenin diğer kuvvetler karşısındaki durumunu gösterme amacı taşımaktadır. Bundan sonraki sayfalarda; harcamalar, paranın Bahriye unsurlarına havalesi, ihtiyaç duyulan gelirin kaynakları, borçlanma, maaş, tayin, kömür ve elbise harcamalarına ilişkin örnekler ve müteahhitlere ilişkin hususlara değinilmiştir.

Tanzimat'tan evvel Bahriye Hazinesinin gelir kalemleri şu şekildeydi¹⁴⁰⁴: a) bir önceki yıldan devreden tutarlar, b) Harameyn-i Şerife'nin mukataalarından tahsil olunan tutarlar, c) Hazineden irâde olunan satın alma ve tamirler ile memâlik-i mahruse, ç) harir bedeli iltizamından alınan bedeller, d) daha önceden tespit olunan mukataa mallarıyla Mısır mallarından alınan avârız vergileri, e) Hazine mallarından teslim alınanlar, f) bazı vakıf mukataalarından teslim alınan bedeller, g) Hazine hisseleri faizinden teslim alınanlar, ğ) bazı işlerden teslim olunan bedeller, h) ilgili kaza ve adalardan tâyin edilen gabyar bedeliyelerinden teslim olunanlar, ı) fazlalıklardan teslim olunan tutarlar, i) kalyoncu bedeliyelerinden tahsil olunan bedeller. İlerleyen dönemde Bahriyenin gelir kalemlerine bakıldığında, bunların çok çeşitli düzeylerde olduğu görülür. Bu kalemlerden biri, çıkarılan midye ve istiridyeler üzerinden Bahriye Hazinesine yapılan ödemelerdi. Ayrıca gemilerle bazı dönemlerde taşınan yolcular olmuş ve onlardan tahsil edilen yolculuk bedeli Bahriye Hazinesi için gelir kaynağı oluşturmuştu. Tersânelerde başka kurumların fabrikalarına ait makinaların bakımının yapılması veya kurum dışı çeşitli işlerde personel çalıştırılması durumunda Bahriye Hazinesi gelir elde ederdi. Ayrıca fenerler rûsumunda Bahriye Hazinesinin hissesi vardı¹⁴⁰⁵. Bununla birlikte hem yeni inşalarda hem de tamir ve tedarikte gelir olarak kullanılan bir başka yöntem rûsumat hasılatı olmuştu¹⁴⁰⁶. Örneğin, 1899 yılında Basra ve Bahr-i Ahmer sahillerinde görevli gemilerin ihtiyaç duyduğu kömür başta olmak üzere ikmal malzemelerinin temini için

¹⁴⁰³ Akkuş, a.g.m., s. 169.

¹⁴⁰⁴ Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 211-212.

¹⁴⁰⁵ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 487, Sayfa No: 102A.

¹⁴⁰⁶ BOA, BEO, Dosya No: 1501, Gömlek No: 112554.

rüsûmat hasılatından havale yöntemi ile gelir elde edilmişti¹⁴⁰⁷. Bahriye Hazinesi gelirlerinin başında çeşitli vilâyet emvalinden gelen bahriye tahsisatları bulunmaktaydı. Bu tahsisatlar dönem dönem değişmekle birlikte, 1896 yılında olduğu gibi bazı yıllarda Bahriye Hazinesi bazı illerden alacaklı kalırdı¹⁴⁰⁸. Hareket halinde olan gemiler yer değiştirdiğinde tahsisatların ilgili vilâyetlere aktarıldığını gösteren çok sayıda arşiv belgesi bulunmaktadır. Bu uygulama 17. yüzyılda da kullanılmış, ulûfe ödemeleri her ne kadar donanma bütçesine verilen tahsisattan ödenmiş olması gerekse de pek çok defa miri mukataa gelirlerine başvurulmuştu¹⁴⁰⁹.

Gemilerde görevli askerlere ödenecek maaşın doğrudan ilgili emvalden tedarikine ek olarak, Maliye Hazinesinden havale edilen tutarlar da bulunurdu. Bahr-i Sefîd Filo Kumandanlığı ile İşkodra ve Trablusgarp Komodorluklarına bağlı gemiler 1303 yılı ilk altı aylık tahsisatının bir kısmını bu şekilde almıştı. Ödemelerle ilgili yapılan yazışmalara bakıldığında; gemilerin tahsisatları, Suda Tersânesinin tamirâtı ve Ereğli Mâden-i Hümâyununun sermaye kalanı için Suriye, Yanya, Trabzon ve Kastamonu vilâyetleri ile Kudüs-i Şerif Mutasarrıflığı gelirlerinin kullanıldığı görülür. Yanya vilâyeti emvali ise hem Trablusgarp hem de İşkodra Komodorluğuna bağlı gemilerin masraflarında kullanılmıştı¹⁴¹⁰. Anlaşıldığı üzere, Bahriye Nezâreti Muhasebe Kalemi havalenâmelerle gelen vilâyet ödemelerini ilgili defterlere kaydetmekte, ardından Yoklama Kalemi gerekli kayıt işlemini yapmakta ve vilâyet defterdarlıklarıyla yazışarak hesapları denkleştirmekteydi. Zira vilâyet sahillerinde görevli olan gemilerde bulunan personelin maaş ile peksimet, et ve ekmek gibi katık ödemeleri o bölgedeki defterdarlıklar vasıtasıyla tamamlanabilirdi¹⁴¹¹. Komodorluklara ya da münferit gemilere pusula gönderilebilir, pusulada yazılı tutar en yakın vilâyetten nakit olarak tahsil edilebilirdi.

Görüldüğü gibi vilâyet gelirleri Bahriye Hazinesi için önemliydi. Vilâyet kayıpları gelir kayıpları demekti. 93 Harbi'nden sonra Kıbrıs'ın Birleşik Krallık idaresine girmesi bu anlamda Cezâyir-i Bahr-i Sefîd vilâyetinin gelirlerini azaltmıştı. 1879 yılı gibi erken

¹⁴⁰⁷ BOA, BEO, Dosya No: 1276, Gömlek No: 95681.

¹⁴⁰⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1390, Sayfa No: 28; Dosya No: 531, Sayfa No: 2; Dosya No: 534, Sayfa No: 21, 32; Dosya No: 682, Sayfa No: 1.

¹⁴⁰⁹ Cezar, a.g.e., s. 184.

¹⁴¹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1032, Sayfa No: 51.

¹⁴¹¹ BOA, TFR. I. AS., Dosya No: 18, Gömlek No: 1715; TFR. I. SL., Dosya No: 181, Gömlek No: 18066.

bir tarihte 1.000.000 kuruşun Aydın vilâyeti emvaline havale edilmiş olmasının nedeni bu gibi kayıplarla doğan eksik tahsisatı tamamlamaktı¹⁴¹².

Diğer taraftan 1881 yılı sonunda kurulan Düyûn-ı Umûmiyyeye aktarılan vergi kaynaklarından dolayı devlet gelirleri azalmıştı. Bu nedenle mali kararların istenildiği gibi alınması kolay olmuyordu. Osmanlı modernizasyonunda önemli bir yeri olan dış borçlara bakıldığında en yoğun ilişki Osmanlı Devleti ile Fransa arasında görülür. İkinci sırada Birleşik Krallık gelirken, Bismarck'ın Osmanlı'daki Alman nüfuzu 1890'lı yıllarda işe yaramış ve en çok borç veren ikinci ülke konumuna Almanya geçmişti. Osmanlı borçlarının büyük kısmı Kırım Savaşı sonrasında ordunun ve donanmanın modernizasyonu için hükümetin işleme koyduğu tahvillerden kaynaklanıyordu¹⁴¹³. İlerleyen yıllarda ise Avrupa'dan borç alınması artarak devam etmiş ve borç yükü ağırlaşmıştı. Zira Tanzimat Devri ve sonrasında gelirlerden ziyade giderler artmış ve bu da sürekli bir şekilde bütçe açığı yaratmıştı. Karada ve denizde olmak üzere tüm Bahriye kurumlarında bulunan personel, memur, amele ve yabancı danışmanların maaşları, satın alınan yiyecekler, verilmesi kararlaştırılmış çeşitli tayinat, elbise ve üniforma bedelleri, mühimmat, ecza malzemeleri, üretim için ihtiyaç duyulan kereste, demir, çelik, çeşitli malzeme ve demirbaşlar, kömür, Bahriyeye ait hayvanların yemleri, tüm levâzımın nakliye bedelleri başta olmak üzere birçok gideri vardı. Bahriye Hazinesinin gelir gideri arasındaki bu fark ilerleyen yıllarda daha da büyümüş, zaten Kırım Harbi ile dış borçlanmaya giden Osmanlı Devleti'nin mali yükünü daha da ağırlaştırmıştı.

Bütçeler içerisinde personel maaş ve tayını önemli bir kısmı teşkil etmekteydi. Maaş, emekli sandığı kesintileri, dini bayramlarda yapılan yardımlar, erlere tayın, subay ve diğer personele nizâma uygun tayın verilmesi veya istihkak bedelinin ödemeleri, ölüm halinde aileye yapılan yardımlar, sakatlık halinde eşlere yapılan ödemeler, harcırah ve harçlıklar, lokanta ödemeleri bu kalemin en önemli masraflarıydı. Maaş ve tayın ödemeleri yıllara ve rütbelere göre farklılaşmaktaydı. Gemi personeline verilen maaş ve tayinat bedelleri ile bu listeleri hazırlayanlara ilişkin bilgiler, DTA Muhasebe fonunda bulunan yoğun evraklardandır. Öncelikle belirtilmelidir ki sürekli şekilde gemi personeline verilen bu maaş ve tayinat ödenekleri rüşvet, yolsuzluk ve hırsızlıklara bir

¹⁴¹² DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 125, Sayfa No: 4A.

¹⁴¹³ Suraiya Faroqhi, *The Ottoman Empire and the World Around It*, London: Tauris, 2004, s. 104.

kaynak oluşturmıştır¹⁴¹⁴. Diğer taraftan maaş ve tayinat rakamsal olarak belirlense de her zaman ne mevzuata uygun olarak tamamının düzenli bir şekilde ödendiği ne de ödemelerin zamanında yapıldığı söylenebilir¹⁴¹⁵. Özellikle komodorlukların ödeme ya da tayinat alamadıkları, eğer bekledikleri süre uzunsa sürekli şekilde rica dilekçeleri yazdıkları ya da eksik tutarların ödenmesini talep ettikleri görülmektedir¹⁴¹⁶. 93 Harbi sonrasında da görüldüğü gibi uzun dönemlerde maaşların ödenmediği oluyordu. Bahriye Hazinesi; zâbitân, asker ve işçilerin maaş ve yevmiyelerini beş aydır ödeyemediğinden, Bahriye Meclisinin kaleme aldığı rapor, Nezâret tarafından bir mazbata halinde Bâbîâlîye bildirilmişti. Bu mazbatada Maliye Hazinesinden ve vilâyet emvalinden para alınmadığı belirtilmiş, satın alınması gereken erzak, mühimmat ile ödenmesi gereken maaş ve yevmiyeler için Bahriye Hazinesine tek seferde 15.000 – 20.000 kese raddesinde akçe itası arz edilmişti¹⁴¹⁷. Maaşların ödenememesi bazı subayların dönem dönem gemi levhalarını sökerek hariçte satmaya çalışmasına¹⁴¹⁸ veya maaşlarını sarraflara kırdırmasına¹⁴¹⁹ kadar varmıştı. Yetersiz gelen maaşlar karşısında cep harçlığı çıkarmak için tayinatın satılması, yabancı subaylar tarafından gözlenmiş ve bazılarının hatıratlarında yerini almıştı¹⁴²⁰. Bunların yanı sıra, çalışmadan maaşlarını alan personel varsa da¹⁴²¹ alamayanlar daha fazlaydı. Bu da maaş ve tayinat bedellerinin zamanında verilmediğinden hareketle bundan sakınmak üzere çeşitli muhtıralara konu olurdu¹⁴²².

DTA’da maaş ve tayinat ödemelerine ilişkin birçok hususi yazışma ve hesaplamalar bulunmaktadır. Bu çalışmada yalnızca bazıları örneklendirme amacıyla kullanılmıştır. 1871 yılında kırk üç personelli Gemlik Tersânesinde bulunan bahriyelilere verilen tayinatın ve maaşın büyük bölümü Gemlik Kaymakamlığı mal sandığından alınan 74.708 kuruş ile yapılmıştı. Rütbesine göre aylık olarak verilen maaş ve erzak miktarları ile Gemlik kasabasından sağlanan yiyecek listesi aşağıdaki gibiydi¹⁴²³:

¹⁴¹⁴ DTA, Komodorluk, Dosya No: 12, Sayfa No: 19, 20; Dosya No: 29, Sayfa No: 22; Islahat, Dosya No: 11, Sayfa No: 9A.

¹⁴¹⁵ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 125, Sayfa No: 2.

¹⁴¹⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 812, Sayfa No: 113; Komodorluk, Dosya No: 24, Sayfa No: 46.

¹⁴¹⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 284, Sayfa No: 107.

¹⁴¹⁸ *II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı*, s. 13.

¹⁴¹⁹ DTA, Mektubi, Dosya No: 587, Sayfa No: 50.

¹⁴²⁰ RMG, DAN/ 140, Dannreuther, Tristan, Captain, Ca.1872-1963, s. 1.

¹⁴²¹ Yüce, a.g.e., s. 229.

¹⁴²² DTA, Muhasebe, Dosya No: 2327, Sayfa No: 76.

¹⁴²³ DTA, Muhasebe, Dosya No: 594, Sayfa No: 1.

Tablo 19- Gemlik Tersânesine Ait Masraflar

[Personel]	Neferât	Kuruş
Me'mûr-ı tersâne rif'atlı Binbaşî Ahmed Bey	1	1.250
Ağa-yı kol-ı evvel Sanâyi' ve İnşâiyye	2	1.333
Ağa-yı kol-ı sâni Bahriye 1, Sanâyi' 1, Şeşhâne 1	3	1.500
İmam-ı firka-tiye	1	200
Kâtip	2	458
Yüzbaşî Sanâyi' ve İnşâiyye	3	791
Mülâzım-ı evvel Şeşhâne' den	1	250
Emin-i bölük Bahriye 1, Sanâyi' 1	2	83
Onbaşî Bahriye 2, Sanâyi' 1, Şeşhâne 1	4	132
Onbaşî Şeşhâne'den	2	198
Neferât-ı Bahriye 3, Sanâyi' 1, Şeşhâne 17	21	525
Tabip	1	166
[Yekûn]	43	6.886

Ber-vech-i bâlâ zâbitân ve neferâtın şehr-i merkûma mahsûb Gemlik kasabasından ahz ve mübâyâ'a etmiş oldukları ber-müceb-i jurnal eklettirilen bir aylık ta'yînâtın esmân-ı icâbiyesiyle kemiyeti

Fî 74 Para	Fî 5,5	Fî 5,5	Fî 130 Para	Fî 14	Fî 2	Fî 9	Fî 30 Para	Fî 40 [Para]	Fî 7	Fî 3	Fî 3 [Para]
Nân-ı aziz	Güşt-i Sırf	Güşt-i gayr-i sırf	Erzen	Revân-ı sâde	Fasulye	Revân-ı zeyt	Tuz	Soğan	Sabun	Zeytin	Hatab
964,5 kıyye	209,5 kıyye	47,5 kıyye	130,5 kıyye	17 kıyye	22,5 kıyye	6,5 kıyye	20,5 kıyye	20,5 kıyye	16 kıyye	38,5 kıyye	684,5 çeki
1.784 kuruş, 13 para	1.152 kuruş	261 kuruş	424,5 kuruş	238 kuruş	45 kuruş	58,5 kuruş	15 kuruş, 15 para	20,5 kuruş	112 kuruş	115,5 kuruş	51 kuruş, 13 para
[Yekûn]: 4277 kuruş											

	Nân-ı azîz Fî 74 para	Güşt Fî 5,5	Erz Fî 130 para	Revân-ı sâde Fî 14	Şa'îr Fî 16	Saman Fî 15 para
	Kıyye	Kıyye	Kıyye	Kile	Kile	Kıyye
Me'mûr-ı Tersâne rif'atlı Binbaşî Ahmed Bey	139	30	22,5	7,5	12	240
Ağa-yı kol evvel Hüsni Efendi İnşâiyyeden	93	23	12	3	-	-
Ağa-yı kol evvel Mehmed Ali Ağa Sanâyi'den	93	23	12	3	-	-
Konyalı Abdullah Kaptan Bahriyeden	93	23	12	3	-	-

Ağa-yı kol Selim Ağa Sanâyi'den	93	23	12	3	-	-
Ağay-ı kol sâni Bursalı Ahmed Ağa Şeşhâne'den	93	23	12	3	-	-
	604	145	82,5	22,5	12	240
	1.117 kuruş, 16 para	797,5 kuruş	268,5 kuruş	315 kuruş	192 kuruş	90 kuruş
[Yekûn]: 2780 kuruş						

14.193 kuruş	
Ber-minvâl-i muharrer hâneye nakl olunan	250
[Yukarıdaki 3 tablonun yekûnları toplamı]	13.943
Mevcûdî sandık bulunan	74.708 kuruş
Ber-mûceb-i mazbata sarf olunan	13.943 kuruş
Mâh-ı âtiye îrâd kaydı lâzım gelen	60.765 kuruş

Yukarıda detayları verilen harcamalar, 1871 senesi mart ayı içinde yapılmıştı. Bir aylık maaşlar toplamı 6.886 kuruş ve bir aylık tayınatlar toplamı 7.057 kuruş idi. Bu masrafların genel toplamı olan 13.943 kuruş, sandıkta bulunan mevcut tutardan düşüldüğünde kalan tutar olan 60.765 kuruş takip eden aya aktarılmıştı. Görüldüğü kadarıyla tersânenin tüm gelirleri ve iâşe malzemeleri bulunduğu bölgeden temin edilmişti. Gemlik kasabasından tedarik edilen yiyeceklere bakıldığında, pişirilen yemeklerin et içeren yemekler olduğu rahatlıkla görülmektedir. Zira ağırlık ve paha olarak toplam harcamanın %30'undan fazla bir oranını ifade etmektedir. Satın alınan malzemelerin içerisinde sadece yiyecek malzemeleri değil sabun ve odun gibi sarf malzemeleri de bulunmaktadır. Satın alınan bu malzemelerin, tersânenin yönetim kadrosu için ayrıca ve toplu olarak hesaplandığı görülmektedir.

Komodorluklara bağlı veya münferit olarak taşrada bulunan gemi efradı maaş ve tayinat paraları, Tersâne-i Âmirede çalışan efradın maaş ve tayınatları, Bahriye Mektebi ve sıbyan mekteplerinde okuyanların maaş, elbise ve tayinat usulleri çok çeşitliydi ve dönem dönem değişmişti. Devletlerin bahri işlerini gözlemlemek ve bilgi toplamak amacıyla 1910 yılında atanan bahri ataşelerin maaş ve harcırahları bütçeye eklenmek istendiyse de 1909 yılı bütçesindeki açık dolayısıyla bir sonraki seneye eklenmek zorunda kalmıştı. Daha sonraki bütçeye dahil olmak üzere Washington'da görevli ataşe navala

10.000 ve diğer ataşelere altışar bin kuruş maaş ve birer maaş nispetinde harcırah verilmesi uygun bulunmuştu¹⁴²⁴.

Yukarıda verilmiş taşra tersânesi örneklemesine benzer olarak bir de gemi personeli için örnek verilecektir. 1911 yılında Şing'in'de bulunan 83 metrelik Âsâr-ı Tevfik Fırkateyninin mürettebatına bir ayda verilen maaş ve tayinat bedelleri ile bu bedele ek olarak ayrıca geminin devr-i çark masrafı ve levâzımât giderlerini gösterir müzekkere liste halinde olmak üzere aşağıdaki gibidir¹⁴²⁵:

Tablo 20- Âsâr-ı Tevfik Fırkateynine Ait Masraflar

13 Ağustos 1911	Nefer	Maaş ve tayın %10'u alınıp tekaüd sandığına itası lazım gelen	Tayın [Bedelatı]	Maaşı	Yekûn	Yekûn
		Kuruş, Para	Kuruş, Para	Kuruş, Para	Kuruş, Para	Kuruş, Para
Fırkateyn Kapudanı	2	427,20	1.246,00	2.572,20	3.818,20	4.246,00
Korvet tabibi	1	178,20	526,20	1.071,20	1.598,00	1.776,20
Birinci Yüzbaşı	3	349,20	1.067,10	2.050,20	3.117,30	3.467,10
Yüzbaşı	9	805,20	2.616,30	4.594,20	7.211,10	8.016,30
Mülâzım-ı Evvel	20	1.345,00	4.360,00	7.665,00	12.025,00	13.370,00
Mühendis	41	2.449,30	8.938,00	12.925,10	21.863,10	24.313,00
Üçüncü Sınıf Kâtib	1	89,20	290,30	510,20	801,10	890,30
Kâtib-i Muavin-i Evveli	1	67,10	218,00	382,30	600,30	668,00
Dördüncü Sınıf Cerrah ve Eczâcî	2	73,00	711,20	1.007,00	1.718,20	1.791,20
Esnaf	3	162,00	223,20	1.458,00	1.681,20	1.843,20
Serdümen	1	0	74,20	76,00	150,20	150,20
Çavuş	3	0	223,20	114,00	337,20	337,20
Onbaşı	23	0	1.713,20	655,20	2.369,00	2.369,00
Neferât	219	0	16.315,20	4.161,00	20.476,20	20.476,20
Aşçı-i Sâlis	3	0	223,20	142,20	366,00	366,00
	332	5.945,40	[38.745,30]	[39.383,80]	[78.132,10]	[84.079,20]

	Nefer	Taâmiyesi
Süvari	1	800
Muallim	1	800
Zâbitân (dört neferi muallimdir)	78	11.700
		13.300

¹⁴²⁴ DTA, Daireler, Dosya No: 10, Sayfa No: 43-45.

¹⁴²⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 2346, Sayfa No: 66.

	97.382,30
Levâzımâtı mütenevvi' esmânı	2.000,00
Devr-i çarh masarifi	5.000,00
	104.382,30

	Madde	Fasıl	
Maaş	4	1	[45.329,20]
Tayın	1	2	[38.745,30]
Taâmiye	2	2	13.300,00
Levâzımâtı mütenevvi' esmânı	1	5	2.000,00
Devr-i çarh masârifi	2	5	5.000,00
			[104.374,50]

Görüldüğü üzere 332 personelli 4.687 tonluk bu fırkateynin aylık masrafı 105.000 kuruşu buluyordu. Bu hesaplamaların içerisinde taâmiye bedelleri, tayın bedelleri, maaş bedelleri ve geminin çeşitli masrafları bulunmaktaydı. Bu hesaplar dönem dönem problem yaratan bir alandı. Zira bu hesaplamalarda gayri resmi yollarla kazanç sağlanabiliyordu. Daha önce de belirtildiği üzere, gemi süvarileri gemilerde satın alma faaliyetlerini kendileri üstlenebilirdi. Tedarik işleminin muhasebesi ise her zaman doğru yapılmıyor ve bu durumlarda Nezâret bünyesinde çeşitli şikâyetler birikebiliyordu¹⁴²⁶. Zaman zaman limanlarda ve komodorluklarda da istihkakların zimmete geçirildiği oluyordu¹⁴²⁷. İstanbul'da bulunan gemiler ile askeri mevkilerin her yıl bir teftiş heyeti tarafından teftiş edilip muhasebe ve erzak defterlerindeki kayıtların kontrol edilmesi gerekliyse de bu teftiş senelik olarak uygulanmıyor ve dolayısıyla gemi harcamalarına ilişkin hesaplar dikkatlice yapılmıyordu. Örneğin İşkodra Komodorluğu ile Peyk-i Ticâret Vapurunda yapılan kontrolde muhasebesinin hatalı tutulduğu anlaşılmıştı¹⁴²⁸. Bunca hata ve eksik işler nedeniyle tersâne, mevki ve gemilere ait muhasebelerin kumandan ve komodorlar tarafından da kontrol ve tasdik muamelatı yapılması kararı alındı¹⁴²⁹.

Anlaşıldığı kadarıyla gemi seyirleri için en önemli gereklilik olan kömürün depo ve ambarlarda stoklanması Bahriye Nezâreti tarafından gerekli görülmekteydi. Zira acil alımlarda zaten pahalı olan kömür daha da pahalı hale geldiğinden alımlar için planlama yapılmaktaydı. Fakat bu planları gerçekleştirmeye yardımcı olacak finansal kaynaklar sınırlı olduğundan depolar doldurulamıyordu. Buna karşın anlık alımlarda kömür

¹⁴²⁶ DTA, Islahat, Dosya No: 11, Sayfa No: 9A.

¹⁴²⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 29, Sayfa No: 22.

¹⁴²⁸ DTA, Islahat, Dosya No: 17, Sayfa No: 65; Dosya No: 16, Sayfa No: 30.

¹⁴²⁹ DTA, Islahat, Dosya No: 35, Sayfa No: 16.

tüccarlarının teminata binaen satış yapmaya devam ettiği görülmektedir. Bank-ı Osmânî ve Hâzine-i Mâliye teminatları kabul edilen teminatlardandı¹⁴³⁰. Masraflardan bir diğeri de elbiselere ilişkin yapılan ödemelerden oluşuyordu. Bahriye tahkik memurlarına alınan elbiselere ilişkin tutarın Bahriye debboy sandığından ödenmesi için ilgili tutarlar pusulaları ile Hâzine-i Bahriyeden bu sandığa havale ediliyordu¹⁴³¹.

Osmanlı Bahriyesinde, bu çalışmada bahsi geçen lojistik alanlara ilişkin, çok çeşitli giderler bulunmaktaydı ve tamamının gelirler nezdinde karşılanması söz konusu değildi. Ayrılan bütçenin azlığı nedeniyle ödemelerin Bahriye Nezâreti dışından çözümlenmesi de söz konusu olurdu. Örneğin, 1871 yılında Londra'ya on altı takım kazan ısmarlanmış, ödemenin Bahriye Hazinesine bütçe karşılığı verilememiş olmasından dolayı Hazine tarafından tamamlanıp masraf defterine kaydedilmesi kararlaştırılmıştı¹⁴³². Bahriye Hazinesinde yaşanan açıklar için Maliye Hazinesinden yardım talep edilir ve Hazine tarafından uygun görülen durumlarda bu açıklar için para havale edilirdi¹⁴³³. Yalnızca açıklar için değil, Bahriye Hazinesi ihtiyaç duyduğu tüm yetersiz mali koşullar anında Maliye Hazinesinden bir kredi talep ederdi; 1899 yılında Cenova'da bulunan Osmanlı gemileri ve mürettebatının maaş, erzak ve levâzımı için ihtiyaç duyulan tutar Hazineden borç olarak talep edilmişti¹⁴³⁴. Ayrıca destek beklenen her türlü durum karşısında Bahriye Hazinesi; Nizâmiye Hazinesinden ve Reji İdâresinden ödeme talep edebilmekteydi.

Asker nakliyesi yapan üç geminin kanal masrafı için 1901 yılında Hazîne-i Celîle-i Mâliye tarafından 3.000 lira verilmişti. Fakat kanaldan yalnızca Saadet Vapurunun 2.000 lira ödeyerek geçebildiği; Mürüvvet Vapuru ile Selâmet Vapurunun geçişinin toplam 4.500 lira olması nedeniyle geçiş yapamadığı bildirildi. Bu nedenle eksik kalan tutarın temini için Bâbîâlîye yazılması gerekmişti¹⁴³⁵. Asker taşıyan bu vapurların geçiş bedellerinin özellikle Bahriye Hazinesi tarafından değil de Nizâmiye Hazinesi tarafından ödenmesi gerektiği durumlarda kurumlar arası hesaplaşma yöntemi devreye girerdi. Süveyş Kanalı geçişine ilişkin bu ödemelerde sorun çıkmaması ve askerin bekletilmeden geçişi için eksik kalan tutarın ivedi havalesi talep edilmişti.

¹⁴³⁰ DTA, Mektubi, Dosya No: 334A, Sayfa No: 34.

¹⁴³¹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 9848, Sayfa No: 21.

¹⁴³² Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 327.

¹⁴³³ DTA, Mektubi, Dosya No: 124, Sayfa No: 82-82A; Dosya No: 162, Sayfa No: 65.

¹⁴³⁴ BOA, Y. MTV., Dosya No: 188, Gömlek No: 150.

¹⁴³⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 1343, Sayfa No: 3A.

Tüm bu dönemler içerisinde masrafları azaltacak çeşitli yöntemler denenmekteydi. Bahriye askerleri için alınan eşyaların gümrük işlemlerinin, kara askerlerinin ihtiyaçlarının temini sırasında uygulanan gümrük mevzuatı ile aynı olması 1861 yılında uygun görülmüştü¹⁴³⁶. Bu yöntemlerden bir diğeri, 1890 yılında Avrupa’da da bilinen ve toz kömürü yakmak için kazanlara ızgara tertibatı uygulanmasıydı¹⁴³⁷. Ayrıca harp dolayısıyla bazı makamlara ait maaş ve tayınatlar kesilmekteydi. Rus Harbi zamanlarında da bu kesintilerin olduğu görülmektedir¹⁴³⁸. Maaş kesintileri Osmanlı Devleti’nin sıklıkla başvurduğu mali araçlardan biriydi. Balkan Harbi sonunda donanma için meblağ yaratmak düşüncesiyle de maaşlarda kesintiye gidildiği görülmektedir. Bu bilgiyi içeren açık şekilde yazılmış bir mektup o dönemlerde Sofya’da askeri ataşe olan Kurmay Binbaşı Mustafa Kemal’e de gönderilmişti¹⁴³⁹.

Komodorluklarda ve mahalli bahri kurumlarda bulunan Bahriye personeli ile lojistik tedariklere ilişkin ödemeler Bahriye Hazinesi tarafından yapılmakla birlikte yerel çözümler dahilinde ilgili kurumun bulunduğu bölgede ödenirdi. Diğer bir deyişle, eyalet, valilik ve kazaların gelirlerinden Bahriye personelinin maaşı ve diğer masrafları ödenir, kalan gelirler ise Hâzine-i Mâliyeye devrederdi. Taşrada harcanan gelirlerin merkezde mahsup işlemi yapılırdı. 1913 yılına kadar taşra ve merkez maliyesi arasında bağımlı bir ilişki söz konusuydu ve devlet gelir bütçeleri ile vilâyet gelir bütçeleri aynı bileşime sahipti. Gider bütçelerine bakıldığında ise vilâyet bütçeleri mahalli masraflar ile masraflar için merkezden buraya gönderilen havalelerden oluşurdu¹⁴⁴⁰. Burada verilen örneklerden de anlaşılacağı üzere vilayet bütçesinde olmayan Bahriyeye ait taşra ödemeleri, merkezden gelen havaleler yoluyla yapılmaktaydı. Örneğin, 1865 yılında Bahriye askerinin lahmiye müteahhidi olan Hacı Mustafa Efendi’ye ödenmesi gereken meblağ, Tersâne Hazinesinden havale olunan alacağına karşılık olarak Filibe emvalinden ödenmişti¹⁴⁴¹.

Bahriye Hazinesi tahsisatına mahsuben çeşitli vilâyet emvali üzerinden ve bölgesel gümrük gelirlerinden ödemeler sıklıkla gerçekleştirilmişti ya da ödenmesi için

¹⁴³⁶ BOA, A. MKT. MHM., Dosya No: 237, Gömlek No: 60.

¹⁴³⁷ DTA, Fabrikalar, Dosya No: 37, Sayfa No: 5.

¹⁴³⁸ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 116, Sayfa No: 49A.

¹⁴³⁹ Cemalettin Taşkıran, “Mustafa Kemal Paşa’nın Sofya’daki Faaliyetleri”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 2, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 691.

¹⁴⁴⁰ Akkuş, a.g.m., s. 148, 153.

¹⁴⁴¹ BOA, A. MKT. MHM., Dosya No: 326, Gömlek No: 94.

emirler verilmişti¹⁴⁴². Bu taleplerden bir başka örnek 1875 yılında Vidin'e sevk edilen taburlar ile ilgilidir. Bu nakliyyede Tuna İdâre-i Nehriyesine ait vapurlar kullanılmak istenmiş fakat bu vapurların hareketini sağlayacak yeterli miktarda kömür olmadığından ve aynı zamanda Hâzine-i Bahriye tahsisatı bulunmadığından 500 yük kuruş Tuna vilâyeti emvalinden talep edilmek zorunda kalınmıştı¹⁴⁴³.

Ödeme kaynakları bazı durumlarda tekil olarak da değişebilmekteydi. Örneğin Hudeyde Liman Reisi ve bölgede bulunan Seddü'l-bahr Korveti mürettebatının 1882 yılında eylül ile şubat ayı arasındaki altı aylık maaş ve tayinat bedeli olan 88.401 kuruşun Hicaz vilâyeti emvalinden ödenmesi kararı alınmıştı¹⁴⁴⁴. Cidde'ye gönderilen kömürün masraflarına ilişkin ödemeler, çoğu durumda yerel kaynaklara dönülmesi nedeniyle, Cidde Limanı hasılatından yapılıyordu¹⁴⁴⁵. Fakat yine de kömür ve sair ihtiyaçlar ya da tamirata ilişkin ihtiyaç duyulan ödemelerin her zaman ve sorunsuz bir şekilde mahalli emvalden gerçekleştirilmesi mümkün olmayabiliyordu¹⁴⁴⁶. Böyle durumda Bahriye Nezâreti gerekli tebligatı yapar, başka vilayet emvallerinden havale sağlar ya da Maliyeden talep etme yoluna giderdi.

Genel itibarıyla, Osmanlı Devleti'ne bağlı eyalet, vilâyet, livâ ve kazalar ve bağlı tüm yerlerden elde edilen çeşitli senelik vergiler ve diğer kalemlere ilişkin gelirler; valiler, mutasarrıflar veya kaymakamlar ile ayrıca mültezimler aracılığıyla çeşitli şekillerde tahsil edilirdi. Tahsil edilen bu tutardan yerel memurlar, askerler, bahriyeliler ve aynı zamanda emekliler kendilerine isabet eden hisse miktarınca; askeri levâzım, kurum ve erzak müteahhitleri maaş ve benzeri masrafları Nezâret tarafından olacağı gibi mutasarrıflar ya da valiler aracılığı ile de ödenirdi. İdari bölgeler emvalinden ödemeler yetersiz geldiğinde ise müteahhide borçlar birikmeye devam ederdi. Tüm bu ödemeler, alacaklar, gelir ve giderler Maliyede kayıt altına alınırken Tersâne-i Âmire, Bahriye Hazinesi ve Donanma-yı Hümâyûn devr-i çarh masrafları gibi doğrudan donanma kurumlarının tahsisatına ayrılırdı. Gelirlerin tahsili ile Maliyeye teslimi gereken kısımlar; nakit olarak, havale şeklinde veya banka poliçesiyle gerçekleştirdi. Ayrıca, Bahriyenin yaptığı masrafların ödemelerine istinaden pusula karşılığı olmak üzere doğrudan ödeme de yapılırdı.

¹⁴⁴² DTA, Muhasebe, Dosya No: 669, Sayfa No: 3, 51,52,53,54; Dosya No: 854, Sayfa No: 61,72; Dosya No: 610, Sayfa No: 2.

¹⁴⁴³ DTA, Mektubi, Dosya No: 197, Sayfa No: 56.

¹⁴⁴⁴ DTA, Muhasebe, Dosya No: 798, Sayfa No: 33.

¹⁴⁴⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 816, Sayfa No: 19

¹⁴⁴⁶ BOA, DH. MKT., Dosya No: 751, Gömlek No: 39.

Bahriye bütçesinden komodorluklar için ayrılan para (muhassasat) ile aktif olarak çalışan gemilerin seyir masrafları karşılanırdı¹⁴⁴⁷. Ayrıca varsa gemilere gönderilecek tutarlar, en yakın komodorluklara, liman reisliklerine ya da vilâyetlere gönderilirdi¹⁴⁴⁸. Bazı durumlarda Tahrirat Kalemi tarafından süvariye telgraf gönderilip gemiye havale edilen tutarın alınıp alınmadığı da sorgulanırdı. 1888 yılında Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrinde bulunan Necmi Efşan Vapuru ile Edirne, Bursa, Muzaffer, Utarid ve Sâhir Korvetleri personeli için 1888 yılı Mart- Mayıs maaşları ile Ağustos ay sonuna kadar olan tayinat bedelleri toplamı 561.422 kuruş tutmuştu. Bu bedel Hicaz ve Yemen vilâyetine havale edilmişti¹⁴⁴⁹.

Gemilere teslim edilen paralar, arşiv belgelerinden hareketle, acil durumlarda gereken ihtiyaçların karşılanması, personel maaş ve tayinatlarının ödenmesi, kanal geçiş ücretlerinin ödenmesi, Osmanlı suları dışında vuku bulan tedarik ihtiyacının peşin sağlanabilmesi, yabancı limanlarda ortaya çıkan ödemelerin yapılabilmesi gibi hususlar için kullanılmıştı. Gemilerde muhasebe memurunun kasa hareketleri için tuttuğu defterler, gemiye gönderilen paralar ile yapılan harcamaların kaydedilmesi suretiyle gemi maliyesini ortaya çıkarmaktadır. Gemi gelir giderini anlık olarak gösteren bu defterler gemi komutanı tarafından Bahriye Nezâretine aylık olarak gönderilir, muhafazasına burada karar verilirdi¹⁴⁵⁰. Gemi muhasebesi defterinde tutulan harcama hareketlerine ilişkin bir örnek, 1900 senesinde Kiel'e giden İzmir Vapurunun üç aylık masrafları üzerinden verilebilir. Bu seyir için 42.261 kuruş 13 para müteferrik masraf yapılmıştı. Bu tutarın 17.429 kuruş 18 parası Nezâret tarafından sipariş edilen ve Kiel'de imal edilmiş 50 takım asker elbisesi, farklı sayılarda ayakkabı, gömlek ve gocuk için harcanmıştı. 10.500 kuruş zâbitân taâmiyesi için, 2.994 kuruş 12 para Kiel kanalı geçişi için, Kiel hastanesinde yatanlar ve İstanbul'a sevk edilen hastaların harcırahı için ise 4.061 kuruş 22 para ödenmişti. 4.636 kuruş 16 para makina ve sobaların tamirâtı için harcanırken 4.639 kuruş 25 para ise ışıklandırma, temizlik, kırtasiye ve ilaç gibi ihtiyaçlar için harcanmıştı¹⁴⁵¹. 1906 yılında Akdeniz Umum Filo Komutanı olan Hasan Rami Paşa; komutasında bulunan yedi, sekiz adet harp gemisine ilişkin mali süreci şu şekilde ifade

¹⁴⁴⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 561, Sayfa No: 14.

¹⁴⁴⁸ DTA, Muhasebe, Dosya No: 857, Sayfa No: 98; Dosya No: 1040, Sayfa No: 81.

¹⁴⁴⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1069, Sayfa No: 6.

¹⁴⁵⁰ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 2. bâb, 1. fasıl.

¹⁴⁵¹ DTA, Dosya No: Islahat, 224, Sayfa No: 12.

etmekteydi¹⁴⁵²: Bu gemilerin komutanları her ayın sonunda geminin aylık giderlerine ilişkin bilgiyi, kâtipler ve muhasebe memurlarıyla birlikte imzaladığı bir senet vasıtasıyla Komutanlığa sunarlardı. Bu senet karşılığı olan tutar da filo komutanı tarafından mahalli mal sandığından alınır, erzak müteahhitlerine ilgili kısım ödenirdi. Satın almalarda ve ihâlelerde bir suiistimal olamazdı çünkü gemi komutanları ve muhasebe memurlarından oluşan Satın Alma Komisyonunda mahalli belediyeden bir âzâ da bulunurdu. Komisyonun belirttiği fiyatlar ve ihâle bilgileri Nezârete gönderilip onay alınırdı. Bunun haricinde filo komutanlarının bir de Nezâret (Islâhât ve Tedkîk-i Muhâsebat-ı Bahriye Komisyonu) ile yaptığı hesapları bulunurdu. Bu kolaylık, 1880’li yılların sonu itibarıyla Bahriye kâtiplerinin özellikle muhasebe dersleri almış olmasının faydasını taşımaktaydı. Bu komisyon adından da anlaşılacağı üzere, bahri yenilikleri takip edip bilgiyi genele yayar ama aynı zamanda Bahriyenin muhasebe işlemlerini tetkik ederdi.

Bahriye Hazinesine ilişkin arşiv kayıtlarında müteahhitler ve Nezâret arasındaki mali hususa ilişkin çeşitli konularda belgeler bulunmaktadır. Ödemelerin yapılamadığı, taksitli ödemeler, alışverişin kesilmesine ilişkin tedarikçilerden gelen uyarılar, tedarikçilerin talep ettiği garantili yöntemler, Bahriye Hazinesinin takip ettiği çeşitli ödeme yöntemleri bunlardan bazılarıdır. Müteahhitlere ödemelerin yapılamadığı zamanlarda ve şayet borç oranı da yüksekse, müteahhit tedariki keseceğine ilişkin uyarıda bulunur ve ödeme için mühlet verebilirdi¹⁴⁵³. Bu zaman diliminde ilgili memuriyet ya da komodorluk Nezârete bilgi verirdi ve ödeme yapılmadığı taktirde müteahhit tedariki keserdi¹⁴⁵⁴. 1874 yılında Bahriye Hazinesinin parasız kalıp yokluk içinde olması nedeniyle vilâyet tahsil memurlarını uyardığı ve hesapları ciddiyetle tutmaları ve tahsisatları acilen toplamaları gerektiği konusunda emir verdiği görülür. Özellikle Cezâyir-i Bahr-i Sefid vilâyeti tahsil memuru bu minvalde defalarca uyarıldıysa da emval gelirlerini seri bir şekilde toplayıp gönderememiştir¹⁴⁵⁵. Hazinedeki bu yokluk nedeniyle 1875 yılında Bahriyeye et sağlayan müteahhitler sözleşme bedellerini almak için başka yollar aramak zorunda kalmışlardı¹⁴⁵⁶. Bahriye tedarikçilerinden Mösyö Kaporol, alacaklı olduğu 3.000 lirayı uzun süredir talep ediyor olmasına rağmen alamamıştı. Çözüm olarak

¹⁴⁵² II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 237-238.

¹⁴⁵³ BOA, BEO, Dosya No: 252, Gömlek No: 18858.

¹⁴⁵⁴ BOA, BEO, Dosya No: 3413, Gömlek No: 255940; Dosya No: 746, Gömlek No: 55924; Dosya No: 3463, Gömlek No: 259686; İ. BH., Dosya No: 8, Gömlek No: 1.

¹⁴⁵⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 178, Sayfa No: 35-44.

¹⁴⁵⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 213, Sayfa No: 60.

borcun aylık ödemelerle kapatılması düşünülmüş ve liman hasılatından aylık 500 liranın Kaporal için ayrılıp her ay ödenmesi Liman Riyâsetinden istenmişti¹⁴⁵⁷. 1905 yılında Bahriye Dâiresi erzak müteahhitlerinden Artin Arslanyan Efendi, mukavele konusu asker erzakını teslim etmesine rağmen bunun karşılığı olan tutarı bir türlü alamamıştı. Bu nedenle Sadârete başvurduğu ve ilgili daireyi şikâyet ettiği görülür. Aslında işin özünde Bahriye Muhasebesi ile Maliye Muhasebesi arasında bir hesaplama problemi yaşanmış, buna göre Maliyenin Bahriyeye yaptığı haftalık ödemeleri aksatması Bahriyenin de ödemelerini aksatmıştı. Bu iki kurumun arasında anlaşmaya varması biraz zaman aldığından müteahhide ödeme gecikmesi devam edince Sadâret ödemenin Bahriyeden gerçekleşmesi üzere bir tezkire göndermişti. Nezârete gönderilen bu yazıda borcun bir kısmının Rûsûmat Emâneti Celîlesine havale ile eşyâ-yı ayniyeden ödenmesi kararlaştırılmıştı¹⁴⁵⁸. Aynı müteahhidin ilerleyen yıllarda da Bahriye müteahhidi olarak çalışmaya devam etmesinden dolayı borçlarının gecikmeli de olsa ödendiği varsayılabilir. Dâire-i Bahriye et müteahhitlerinin ve tüccarının Bahriyede biriken alacaklarının ilgili kişilerin emlak vergileriyle takas edilmesi¹⁴⁵⁹ usulü ise bir başka borç kapama yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu usulden faydalanan et müteahhitleri olan Hrisorki, Kozma Kaçıkra, Bederbidis, Andonaki Neni, Artin Arslanyan Efendilerle tüccardan Harnez Nişan Efendi bazı belediye dairelerine sahibi oldukları emlâkın geçmiş vergilerini ödememişlerdi. Nizâmdan olmasa da bu vergi borçlarının müteahhitlerin Dâire-i Bahriyeden alacakları haftalık ödemelerden düşülmesi uygun bulunmuştu.

1895 yılında Dâire-i Bahriyenin tüccar ve müteahhitlere borçluluk durumunun süreklilik arz ettiği söylenebilir. Bu müteahhitlerden bazılarının da dilekçe yazmak suretiyle ödemelerini hızlandırdığı görülmektedir. Hatta 1896 yılında dilekçe veren et müteahhidinin alacağı ödenmekle kalmaz, ona olan borçların muntazaman ödenmesine dair Bahriye tezkiresi çıkarılır¹⁴⁶⁰. Bunun bir başka nedeni de haftalıklarının alamayan müteahhitlerin tayinatı dağıtmayacağını beyan etmesiydi.

Her hâlükârda 20. yüzyılın başlarında da Bahriye müteahhitlerinin alacakları ödenemiyordu. Tedarikin aksamaması için daha önce de yapıldığı üzere Hâzine-i Mâliyeden garanti talep edilmekteydi. 1907 yılında dahi erzak müteahhitlerine hak

¹⁴⁵⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 6131, Sayfa No: 22.

¹⁴⁵⁸ BOA, BEO, Dosya No: 2605, Gömlük No: 195321; Dosya No: 2632, Gömlük No: 197359; Dosya No: 2965, Gömlük No: 222331.

¹⁴⁵⁹ BOA, BEO., Dosya No: 1187, Gömlük No: 88971.

¹⁴⁶⁰ BOA, BEO., Dosya No: 737, Gömlük No: 55265.

ettikleri haftalıklarının tamamı ödenemediği bilinmektedir. Zor durumda kalan müteahhitler şikâyet dilekçeleri yazmaya devam etmiştir¹⁴⁶¹. Bahriye müteahhitlerine anlaşma başına zam yapıldığı dönemlerde ise daha da zorlaşan tedarikçi ödemeleri, mali durumu daha da sorunlu bir hale getirmiştir¹⁴⁶².

Yukarıda verilen bilgiler ışığında Bahriye Hazinesinin, Bahriye lojistiğine ilişkin masrafları karşılayacak seviyede olmadığı görülür. Bu nedenle bahsi geçen Hazine iç borçlanmaya gitmişti. Çeşitli vadelerde ve belirli faiz oranlarıyla borçluluğu çoğunlukla tedarikçilere ve tüccarlara karşıydı. Bunlardan bazılarını örneklendirmek gerekirse, altı ay müddetle %9 faiz ve %1 komisyon karşılığında tüccar Artin Aslanyan'a borçlanmış¹⁴⁶³, yine aynı tüccardan %6 faizle 5.000 altın¹⁴⁶⁴, Mösyö Loronda'dan 50.000 lira Osmanlı altını¹⁴⁶⁵ aldığı gibi Baltacı Todori'den de borç almıştı¹⁴⁶⁶. Osmanlı Bahriyesinin güçlendirilmesi için alınan bu ve benzerleri borçlar sürekli bir şekilde devam etti. 1885 yılında Mösyö Kolas'dan 2.500 gümüş mecdiye borç alınmıştı¹⁴⁶⁷. Bahriye Hazinesinin dönem dönem Fenerler İdâresinden borçlanıldığı görülmektedir. Kendisiyle ayrıca ticaret yapılan tüccar Mişon'dan faizli ve faizsiz borç alınırdı¹⁴⁶⁸. Görüldüğü gibi Bahriye Hazinesi için hem dış borçlanma hem iç borçlanma söz konusuydu. Buna ek olarak ayrıca bankalardan çekilen kredilerin de Bahriye lojistiğinde kullanıldığı görülmektedir. Bank-ı Osmânî ile yapılan 1905 yılına ilişkin borç sözleşmesi ile elde edilen meblağın önemli kısmı sahil muhafazası için kullanılacak gambotların satın alınması ile türlü levâzımât ve diğer tedarik malzemeleri temini için kullanılacağından Sadâretin Bahriye Nezâretinden ihtiyaç listesi talep ettiği görülmektedir¹⁴⁶⁹. II. Meşrutiyet başlarında sipariş edilen gemilerin ödemeleri için banka üzerinden bir başka yöntem kullanıldı. Deutsche Bank, II. Abdülhamid'in dondurulmuş varlıklarını gemi alım sözleşmesinden düşüti ki bu tutar neredeyse toplamın yarısına eşitti¹⁴⁷⁰.

¹⁴⁶¹ BOA, Y. PRK. ASK, Dosya No: 251, Gömlek No: 123.

¹⁴⁶² BOA, BEO., Dosya No: 4253, Gömlek No: 318918; MV. Dosya No: 141, Gömlek No: 77.

¹⁴⁶³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 414, Sayfa No: 23A

¹⁴⁶⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 468, Sayfa No: 4A

¹⁴⁶⁵ DTA, Mektubi, Dosya No: 160, Sayfa No: 17.

¹⁴⁶⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 197, Sayfa No: 57.

¹⁴⁶⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 227, Sayfa No: 2A.

¹⁴⁶⁸ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 244, Sayfa No: 108A; Dosya No: 279, Sayfa No: 1A, 37A; Dosya No: 279, Sayfa No: 149A.

¹⁴⁶⁹ BOA, BEO, Dosya No: 2556, Gömlek No: 191698.

¹⁴⁷⁰ Noppen, a.g.e., s. 16.

Mali durumun zor koşulları lojistik malzemelerin tedarikini aksattığı gibi inşa faaliyetlerinin de durmasına neden olmaktaydı. 1899 yılında inşası uzun süredir devam etmekte olan on adet gemi, kızaklarda çürüme aşamasına gelmiş ve bu kapsamda gerçekleştirilen bir dizi yazışma ile inşanın bir an evvel tamamlanması için irâde çıkmıştı. Buna rağmen ödeme aktarılamadığı için inşa süreçlerinde iyileşme görülmemiş ve bu kapsamda bütçe arayışları hızlanmıştı. Rûsûmat Emâneti hasılatı üzerinden aylık olarak 10.000 liranın tahsisi uygun görülmüş ama ödemeler bir türlü gerçekleşmemişti¹⁴⁷¹.

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Rus Ataşe Naval Scheglov'un görevi kapsamında yaptığı araştırmalara ilişkin yazdığı raporlarda Osmanlı'nın mali durumuna ilişkin bilgilere de erişmek mümkündür. 1912'de ikinci rütbeden kaptan olan Scheglov, raporlarında: *“Harita üzerinde iktisadi kalkınma için her şeye sahip olan ve oldukça avantajlı bir coğrafyaya sahip olan Türkiye, mevcut durumda iktisaden zayıftır, finans sistemi çökmek üzeredir, halk fakirlik içindedir, taşra ve İstanbul'daki memurların maaşları ödenememektedir, yabancı paralar dolaşımdadır, endüstrisi sıfıra yakındır, silah dahil hemen hemen tüm mallar ithal edilmektedir, ülke borç yükü altındadır, finans reformları ciddiye alınmamaktadır, üretim kuvvetleri ayağa kaldırılamamaktadır, mali krizler bilerek geciktirilmektedir, ülke bağımsızlığını yabancı baskıları yolu ile kaybetme mertebesinde, gemi inşası maksadıyla yeni vergiler toplanmaktadır”* diyordu¹⁴⁷². Ayrıca gemi satın alınması sürecinde halk tarafından para toplanmasını şaşkınlıkla izlemiş; fakir halkın kahvehânelerde ve kamu binalarında heyecanla para keselerine para bırakmalarını Rusya'ya bildirmişti. Zira kendi ülkesindeki halkın donanmaya mesafeli olduğu ve donanmayı istemediğini ama buna kıyasla Türklerin donanmayı desteklediği ve sevdiği, bu nedenle bu durumun Türkler adına bir avantaj olduğunu belirtmiş; Türk ve Rus Donanmalarının karşılaştırılması gereği üzerinde durmuştu. Bir yabancı gözüyle yapılan bu değerlendirmeler, Bahriyenin mali durumunu gözler önüne seren bir başka kaynak olmakla birlikte Donanma Cemiyetinin de önemini göstermektedir.

Borçlanma ve banka işlemlerinin yanında maddi güç sağlayan son yöntem bir imece yöntemi idi. Donanma Cemiyeti (Donanma-yı Osmânî Muâvenet-i Milliye Cemiyeti) 1909 yılında kurularak, yurt dışındaki örneklerinde de olduğu gibi, devletin içinde bulunduğu mali sıkıntıların en azından denizcilik tarafında hissedilmesini

¹⁴⁷¹ DTA, Mektubi, Dosya No: 1183, Sayfa No: 25; Dosya No: 1220, Sayfa No: 28.

¹⁴⁷² Malevinskaya, a.g.m., s. 568, 570.

engelleyecek ciddi atılımlarda bulundu. 1909 yılı sonrasında Osmanlı Bahriyesi için ne borç alımı durdu ne de mali sıkıntılar son buldu; fakat bu kurumun büyük ölçüde ekonomik faydası oldu. Cemiyet içerisinde hem ticari filo kurulmasına taraftar olan bir kısım hem de özellikle son dönemlerde yapılan savaşların sonucu olan toprak kayıplarının, donanmaya sahip olmamaktan ileri geldiği fikrinin ağırlıkta olduğu bir grup bulunuyordu. Her hâlükârda kuruluşundan Bahriye Nezâretine devredildiği 1919 yılına kadar mütemadiyen toplantılar yapılmış ve raporlar oluşturmuş olup kuruluş nizamnâmelerine göre teşkilat yapısının merkez ve taşra olarak güçlü bir şekilde kurulduğu bilinmektedir. Olası yolsuzlukları önlemek için tedbirler alındı. Bu kapsamda müfettişlikler ihdas edildi ve ayrıca kamuoyu denetimi oluşturuldu¹⁴⁷³.

Bu maddi yokluk içinde hemen hemen her yılın bütçesinde kesinti, tadilat ve tasarruf yapılmış¹⁴⁷⁴ ve bütçe oluştururken aylık icmallerin kontrolü önem kazanmıştı¹⁴⁷⁵. Ayrıca bütçe dışında sarfiyatın yapılması Nezâret tarafından çok kere yasaklanmış¹⁴⁷⁶; daha tertipli bir mali tablo için borç ve alacak işlemlerinin hızlıca yapılması kararı alınmıştı¹⁴⁷⁷. Bütçe haricinde sarfiyat gerekiyorsa daha önceden haber verilmesi ve bu kapsamda izin alınması gerekiyordu¹⁴⁷⁸. 1885 yılında bütçe giderlerini kontrol etmek üzere mevkiler ve birlikler tarafından dikkat edilmesi gereken mali kurallar koyulmuştu¹⁴⁷⁹. Bu usuller Hazinesinin vilâyetlerle, dairelerle ve merkez şubelerle olan ilişkilerini yeniden düzenlemiş ve hesapların kurumlar arası akışını hızlandırmak ve defter kayıtlarını iyileştirmek üzere yeniden kurgulanmıştı. Tüm bu işlemlerin merkez kadar taşra kurumları tarafından da takip edilmesi gerekli tutulmuştu. Yine de bu kurallar tüm mali aksaklıkları ortadan kaldırmaya yetmedi ve bütçe açıkları sürekli bir hal alırken borçlanma ve borca dayanma artmaya devam etti.

Bahriye, faaliyetlerini yürütebilmek için büyük ölçüde borca muhtaçtı ve bu durum savaşlarda dahi kendini göstermişti. 1912 yılı ekim ayı başında Bahriye Nâzırı, Amiral Limpus ile Bulgaristan, Sırbistan, Karadağ ve Yunanistan ile Osmanlı arasında

¹⁴⁷³ Selahattin Özçelik, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000, bkz.

¹⁴⁷⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 116, Sayfa No: 99A; Mektubi, Dosya No: 194, Sayfa No: 113-130.

¹⁴⁷⁵ DTA, Muhasebe, Dosya No: 889, Sayfa No: 5.

¹⁴⁷⁶ DTA, Mektubi, Dosya No: 194, Sayfa No: 154; Dosya No: 446, Sayfa No: 22.

¹⁴⁷⁷ DTA, Mektubi, Dosya No: 194, Sayfa No: 145, 152.

¹⁴⁷⁸ DTA, Mektubi, Dosya No: 773, Sayfa No: 93, 94, 114, 125.

¹⁴⁷⁹ DTA, Islahat, Dosya No: 3, Sayfa No: 17, 18, 19.

olası bir savaş hakkında konuşmuş, büyük batılı güçlerin finansal olarak yardım edeceğine inandığını belirtmişti¹⁴⁸⁰.

1914 yılına gelindiğinde mali durumun iyileşmemiş olduğu görülür. Buna rağmen Osmanlı Devleti en yeni teknolojiye sahip dretnot tipi gemiler dahil bir takım yeni gemi siparişleri vermiş, bunun için yıllık gelirlerinin bir kısmını ipotek göstererek Fransız bankalarına borçlanmış, hükümet vergilerini yükseltmiş, memurlarının maaşlarını kısmış, okul çocuklarının dahi katıldığı bağış kampanyaları düzenlemek suretiyle milli bir teşebbüse girişmişti¹⁴⁸¹. Türlü gelir ve borç yöntemlerinin denendiği süreç Osmanlı Bahriyesi için hiç sonlanmamıştı. Mali yetersizliklerin sürdüğü 20. yüzyılın ilk çeyreğinde dahi kömür, levâzım ve benzeri ihtiyaçların giderilememesi nedeniyle birçok bölgede sahillerin muhafazasında sorun yaşanmaya devam etti¹⁴⁸².

Bütçe tarafında yaşanan imkânsızlıklar, Tersâne-i Âmireyi ve tüm üsleri iyileştirmede kifâyetsiz kalınca, toplu bir başarısızlığın ortaya çıktığı görülmektedir. Hem yerel üretime ilişkin payın hem de dış alımın aksaması malzeme eksikliğini sürekli kılarken, yetersiz tedarik de personelin etkinsiz kullanımı sonuçlarını doğurmuştu. Her ne kadar personele ek işte çalışma yasağı getirilmişse de maaşların zamanında ödenememesi nedeniyle bu yasak işlemediği gibi personel gemi malzemesini, tayınlarını ve elbiselerini dahi satmıştı. Oysa, deniz kuvvetinin inşadan bakım tutuma, yedek parçadan imalata, personel gücünden savaşıma kabiliyetine tüm yönleri ile maddi güce gereksinim duyan bir yapısı olduğundan dolayı bu tezin araştırma yılları içerisinde Osmanlı Bahriyesinin bu güce tam olarak ulaşamadığı söylenebilir. Özetle, modernize edilmiş Osmanlı Bahriyesinin sadece olduğu gibi korunması dahi ciddi bir mali kaynak sahibi olmayı zorunlu kıldı. Hem dışa bağımlı üretim ve tedarik hem de dış alıma dayalı bakım tutum faaliyetleri Bahriyenin idâmesini mali zafiyet ile karşı karşıya bıraktı. Bu sebeple Osmanlı'nın lojistik faaliyetlerine ilişkin mali çözümleme yapmak bu konunun incelenmesi açısından hayati önem taşımaktadır.

Bilindiği üzere, Osmanlı Devleti'nin 16. yüzyıldan beri gelen mali krizleri ve savaşlardaki mağlubiyetleri, buna karşın yetersiz gelir kalemleri sürekli bir şekilde gelir gider dengesinde olumsuzluklar yaratmıştı. Ayrıca 18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan ve 19. yüzyılda devam eden askeri modernleşme, mali sıkıntıyı daha da derinleştirmişti.

¹⁴⁸⁰ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

¹⁴⁸¹ Noppen, a.g.e., s.2 8.

¹⁴⁸² BOA, BEO, Dosya No: 1739, Gömlek No: 130377.

Genel olarak Abdülaziz döneminde yapılan gemi yatırımlarının hazineye büyük bir sorun teşkil ettiği ifade edilir. Açıkça söylemek gerekir ki bu mali sorun zaten yüzyıllardır devam eden bir sorundu. Abdülaziz modern çağı yakalama çabasında harcamalar yapmıştı fakat Osmanlı girişimciliği bu alana kaynak yaratacak ölçüde gelişmemişti. Burada sorun güncel askeri teknolojiye yatırım yapmak değil aslında günün gerekliliğini yerine getiren bu olguya karşılık gelir yaratma kalemlerinin açılmamış olması, mali yapının güncelleştirilememesi, her çeşit sanayi alanında yatırım yapmaya gönüllü olamayacak yabancılara varlığı¹⁴⁸³ bu kısır döngüyü daha da derinleştirmişti.

1854 yılında yapılan ilk dış borçlanmadan 1874 yılına kadar toplam net borçlanma 209.000.000 Osmanlı lirası iken Hazineye giren tutar yalnızca 115.000.000 kadardı. Yıllık gelirlerin yarısından büyük bir kısmı taksit ödemelerine ayrılıyor ve aynı zamanda cari harcamalara ödenekler ayrılmaya devam ediyordu¹⁴⁸⁴. Abdülaziz döneminde alınan borçların %50'si emisyon zararı iken (ki daha tutar ele geçmeden bu ihraç fiyatları borcun yarısını eritmişti), %14'ü demir yolu yapımına, %15'i Hazineye, %10'u dış borç faizlerine, %5'i saray giderlerine, %5'i borç faizlerine, %2'si Donanmaya, %2'si komisyon ve basım giderlerine kullanılmıştı¹⁴⁸⁵.

1875 yılında Osmanlı maliyesinde moratoryum ilanı kararı kaçınılmaz olarak verilmişti. Peşi sıra yaşanan gelişmeler 1881 yılında Düyûn-ı Umûmiyyenin kurulması sonucuna ulaştı ve Osmanlı maliyesi bu heyetin kontrolüne girdi¹⁴⁸⁶. Dolayısıyla, II. Abdülhamid dönemi itibarıyla yatırımların görece daha ucuz ve küçük gemilere kaymasında bu hususun önem arz ettiği düşünülmektedir. Zira onun döneminde, neredeyse Trablusgarp ve Balkan Savaşları'na kadar, borçlanma miktar ve süreleri azalmış bu nedenle borçlar yüzyıl bitiminde büyük oranda ödenmiş ve yeni alınan borçlarda da çeşitli mali kolaylıklar sağlanmıştı.

Genel olarak bakıldığında, 20. yüzyıl borçları, II. Meşrutiyet'e kadar görece düşük faizler ve devlete kalan makul seviyede gelirle devam etti. Borçların ödenmesinde kullanılan ve doğrudan Düyûn-ı Umûmiyyeye bırakılan gelirler içerisinde gümrük

¹⁴⁸³ Kaori Komatsu, "XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde "Kabotaj" Meselesi", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, bkz.

¹⁴⁸⁴ Seyfettin Gürsel, "Osmanlı Dış Borçları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 391.

¹⁴⁸⁵ Faruk Yılmaz, "Sonuçları Açısından Osmanlı Dış Borçları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 427.

¹⁴⁸⁶ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2016, s.130.

gelirleri de bulunduğundan lojistik harcamalarda ödeme yapacak bazı limanlar da bu ödemelerden olumsuz bir şekilde etkilendi. II. Meşrutiyet Dönemi'nin siyasi yapısında askerlerin varlığına ilişkin tartışmalar ve bu tartışmaların mecliste yaygınlaşması, bu tezde de ifade edildiği gibi bahri kuvvetin yabancı danışmanlar öncülüğünde gerçekleşen teşkilat düzenlemelerini engellemedi. Fakat mali yapının yarattığı zorluklar esas sorunların ilk sıralarında yer almaya devam etti.

6. OSMANLI BAHRİYESİNİN BARIŞTA VE SAVAŞTA LOJİSTİK ANLAYIŞI VE LOJİSTİK YÖNETİMİ

Klasik dönemde silah ve askeri teçhizat üretiminde kendi kendine yeten ve seferlerinde büyük lojistik başarılarla sahip Osmanlı orduları, 19. ve 20. yüzyılda levâzımın ikmalî ve bunun ekonomisi konularında mücadele verdi. Seferberlik yavaş, firar yüksek seviyelerdeydi. Askerler kötü besleniyor, yaralanmadan ziyade kolera ya da tifüs sebebiyle ölüyordu. Endüstrisi ve ulaşım altyapısı, zorunlu hizmet yöntemiyle oluşturulan orduların bir araya gelmesini destekleyecek etkinlikte değildi¹⁴⁸⁷.

Sanayi Devrimi, lojistik faaliyetlerini harbin önemli bir olgusundan savaşın idaresi için gerekli bir ön koşula dönüştürdü. Tüm getirileri neticesinde lojistik kaygılar savaşın stratejik ve operasyonel seviyelerine hükmetmeye başladı. Bir ulusun endüstriyel kapasitesini askeri kaynaklara çevirme becerisi ve bu askeri kapasitesini sürdürme çabası onun savaşa girip girmemesini etkileyen önemli bir faktöre dönüştü¹⁴⁸⁸.

Özelde Bahriyeden ziyade genel olarak Osmanlı Devleti'nin sanayisine bakıldığında, endüstriyel bir proletarya yaratma, teknolojik know-how, girişimci becerisi ve üretim sermayesi açılarından devletçi dönemin etkisi en az düzeydeydi. Bu nedenle 1840'lı yıllar itibarıyla devlet tarafından başlatılan sanayi girişimleri hem üretici hem tüketiciler için daha kısıtlayıcı özellikler taşımaktaydı¹⁴⁸⁹. Bu bölümde verilen örneklerde de görüldüğü üzere, Osmanlı bahri yapısı ayakkabıdan elbiseye, yakıttan silah aksamına, haritalarından alet edevata kadar her nevi ihtiyacını olabildiğince kendi üretme çabası taşımaktaydı. Fakat bu çaba belli fabrikalar kapsamında Tersâne-i Âmire merkezli ve kısıtlı kalmış, taşralara yansımamış, yabancı danışmanlar ve ithal edilen makinalar ağırlık

¹⁴⁸⁷ Gabor Agoston, "War Academy", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, US: Infobase Publishing, 2009, s. 595.

¹⁴⁸⁸ U.S. Marine Corps, *Logistics*, s. 39.

¹⁴⁸⁹ Çağlar Keyder, "Osmanlı İmparatorluğu'nda XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İmalat Sanayii", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 275.

kazanmış, beşerî sermaye yurt dışına öğrenci gönderilerek idare edilmeye çalışılmış ve üretim tüketimi karşılamadığından dış alımlar devam etmişti. Bununla birlikte yabancı istihdam geçici personel niteliğindeydi ve o iş alanında yetkin sürekli personele dönüşmemişti. Bunun için açılan İmâlât Sıbyan Mektebi gibi okullar dönüşüm yaratacak olgunluğa erişememişti. Diğer taraftan ikmal malzemelerinde müteahhitlerden faydalanma mali kısıtlar yüzünden verimli seviyelere ulaşamamıştı. Özünde, Osmanlı teknolojiyi yaratamamıştı ve aynı zamanda üretecek potansiyelini sürekli kılamamıştı. Osmanlı'da 1840'lı yıllarda başlayan fabrikalaşma hareketleri montaj sanayisi niteliğinde kaldı; çalışanlar ve yönetim kademesinde nitelikli eleman sıkıntısı çekildi; üretim, ordu ve sarayın ihtiyaçları doğrultusunda planlandı¹⁴⁹⁰.

Askeri lojistik faaliyetlerinde öncelik, ihtiyacın belirlenmesi ve tedarik iken, tedarik edilen tüm malzemelerin ve hizmetlerin yönetimi de gerekli bir faaliyettir. Bu ikinci alan, temin edilen malzemelerin depolanması, muhafazası, ilgili bölgelere dağıtımı gibi alt faaliyetleri kapsar. Birinci öncelikteki faaliyet için satın alma gerekiyorsa nakliye ve ödeme; öncelik üretim ise imalat aşamaları görece önem kazanır. Donanmanın harekât kabiliyeti onun lojistik yönetimine bağlıdır. Yönetim becerisi her ne kadar eğitim hususunu öne çıkarsa da mali anlamda zayıf bir devlet bu faaliyetleri yerinde ve zamanında sağlayamaz. Mali yetersizlikler sebebiyle eksik kalan lojistik faaliyetler Osmanlı Devleti'nde mevcut gemilerin dahi kullanılmadığını bize göstermektedir. Buna rağmen Donanma Cemiyeti gibi sivil oluşumlar gemi tedariki, top ve mühimmat tedariki yanında her tür ikmal ve sağlık malzemeleri temininde de maddi destek sağlamıştı. Mali yapının iyileştirilmesine ilişkin çabaların içerisinde Osmanlı Donanmasında yerleşik bir üretim sisteminin olmaması ve lojistik sistemin müteahhitlerle yapılan tedarik anlaşmalarına bağlı olması sorun teşkil etmişti. Açılan ihâleleri kazanan müteahhitlerin arasında yabancı topraklarda yerleşik siviller de bulunmaktaydı.

Osmanlı Bahriyesi daha yüksek meblağlı olan gemi alımlarında ve bu kapsamdaki ikmal malzemeleri temininde denge politikasının gözetildiği bir kurum olmuştu. Dış alımlardaki bu çeşitlilik, bakım-onarımda zorluk çıkarırken yarattığı lojistik eksiklik bir yana ayrıca teknik bilginin oluşmasında ve gelişmesinde de engel teşkil etmişti. Zayıf kalan liyakat, lojistik operasyonlarda yerleşik bir sistem yaratılamamasının ana nedenlerinden biri oldu. Dış alımlara bağlı olan gemi teknolojisinde dahi geri kalmışlık

¹⁴⁹⁰ Martal, a.g.m., s. 280.

ve aynı zamanda teknolojinin sürekli değişmesi neticesinde yabancı danışmanlara ileri ölçüde bağımlılık bahri gelişmenin ilerlemesindeki bir başka engeldi. Oysa, “*Eski Türk henüz ölmemişti- aslında kuvvetli ve yararlı bir yaşam onun içinde varlığını koruyordu. Fakat yabancı danışmanların yardımına ihtiyacı vardı*” fikri, yabancılar arasında benimsenmişti¹⁴⁹¹. Özetle, mali yetersizlik, endüstriyel üretimin gerçekleşmemesi, eğitimde ilerlemenin istenilen seviyede olmaması lojistik sistemin kurulup bir politika unsuru haline gelmesini engellemiştir.

Bahriye Nezâretinin kurulduğu 1867 yılı itibarıyla bir kurumsal dönüşüm başlamış; barış ve savaşta güçlü bir teşkilatın düzen yarattığı bir sistem kurgulanmış ama bu her alanda realize edilememiştir. Kurumsal kontrolün eksikliği, dönem dönem şişirilen kadrolar, teknik yetkinlikteki personel sayısının azlığı, yabancı danışmanlara bağımlılık ve bilginin kurumsallaştırılamamış olması bu teşkilatı işlerlikten uzaklaştırmıştı. Bahriye Nâzırı olan Hasan Rami Paşa hatıratında, Tersâne havuzlarının ve donanma gemilerinin paslanmış, yıkılmış ve bozulmuş olduğunu, her limanda iş yapmayan birçok memur olduğunu, tadil edilen Tersâne fabrikalarının işlemediğini ve Bahriye bütçesinin donanmadaki personel ve işçi maaşlarını dahi karşılamadığını belirtmiştir.

Lojistik faaliyetlerinin etkinliğinde öncelik sırası savaş ve barış dönemlerine göre değişiklik gösterebilir. Örneğin savaşta kullanılacak kaynakların seferberliği ve hareketliliği önemliken barışta bunu sürekli kılacak bir yapı üzerinde uğraş verilebilir. Mali imkânlar, üretim yeterliği, teknik bilgi, ulaştırma araçları kapasitesi lojistikte sürekliliğin anahtarlarından. Genel anlamda mali kaynakları ve üretim olanaklarını ilgilendiren bu anlayış, devletlerin vergilendirme ve kredi aracılığıyla finansal kaynaklarını yönetmesi ve savaş materyalinin üretimini sağlaması gibi politik güç yaratması ile de alakalıdır¹⁴⁹². Savaş alanlarında sağlanan başarı hem yurttan hem de savaş alanında gerginliği azaltacağından devletlerin politik gücü varlıklarını sürdürmeye devam eder. Bu nedenle, Osmanlı Bahriyesinin katıldığı savaşların sonuçlarının aksi durumun ortaya çıkmasına zemin hazırladığı ifade edilebilir.

Lojistik yönetiminde bir diğer unsur idâmenin sağlanmasıdır. Daha önce de ifade edildiği gibi gemilerde bulunan silahlar, eşyalar ve diğer malzemelerin zayi olmaması için görevin devri sırasında devir teslim hususu önemlidir. Bu nedenle konuya hassasiyet

¹⁴⁹¹ TNA, ADM/ 8927, Turkish Naval and Political Affairs.

¹⁴⁹² Lynn, *Feeding Mars*, s. ix.

gösterilmesi için usule göre hareket edilmesinin istendiği¹⁴⁹³ görülmektedir. 1877 yılında ticari gemilere top, tüfek, mühimmat ve personel ayıran Bahriye Nezâreti, savaşma gücünü ticari bahriyeye de yaymak istemişti. O nedenle, İdâre-i Mahsûsa gemilerinin bu tür teçhizinden, mühimmat sağlanmasından ve buralara atanan personel ile onların talimi gibi ilgili işlerin kontrolünden liman kumandanları sorumluydu¹⁴⁹⁴. Bu husus uzun dönemdir Batı bahriyelerinde görülmekle birlikte Osmanlı'nın da geri kalmadığının altı çizilmelidir. Bu uygulamanın en önemli nedenlerinin başında kömür ve mühimmat taşıyan gemilerin düşman gemileriyle karşılaşması durumundaki güvenliği gelmekteydi.

Donanma bağılısı ya da ticari gemi olduğuna bakılmaksızın ikmal malzemelerinde kömürün önemi üzerinde durularak Osmanlı Bahriyesindeki yaklaşımdan bahsedildi. Kömürün kalitesi ve hızlı temini ile depolanması önemli olarak görülse de bunu temin edecek mali güç bulunmuyordu. Kömür her zaman eksikti. Savaş zamanında eksikti, barış zamanında rutin kontroller için eksikti. Tedarik için ihtiyaç duyulan malzemelerin taşınmasını sağlayacak vasıtalar için eksikti. Diğer bir deyişle “*emr-i teftiş ve tarassudâtın hakkıyla ifâ olunmamasının*” ve “*temîn-i âsâyişin mümkün olmamasının*” nedeni kömürün yokluğundan kaynaklanmaktaydı¹⁴⁹⁵. Kömürün bu yönden eksikliği tedarikte topyekûn zayıflığa sebep olmuştu. Kötü mali durum nedeniyle Bahriye Hazinesi kömür satın alımlarına yeterli kaynak gösteremedi. Bu kapsamda 1859'dan itibaren şayet gemide yelken donanımı varsa uygun havalarda yelkenli seyir yapılması gerekli bulundu. Böylece zaten eksik kalan kömürün gemi seyirlerini ertelemeyeceği ve böylece faaliyetlerin idare edilebileceği düşünülüyordu. Oysa arşiv kayıtlarında yakıt ve yağ eksikliği nedeniyle limanlardan hareket edemeyen gemilere ilişkin belgelere sürekli bir şekilde rastlanmıştır.

İkmal malzemeleri temininde; üretim, dahilden tedarik ve hariçten tedarik usulleri olmak üzere üç yöntem varlığını korudu. Örneğin elbise ve ayakkabıya ilişkin harici satın almaların, içeride üretim olsa da sürekli şekilde devam ettiği görüldü. Bazı durumlarda malzemenin ne zaman tedarik edileceğinin net bir şekilde bilinmediği de olurdu¹⁴⁹⁶. Yine de ikmal malzemeleri temininde müteahhitlerin kullanılması, malzemelerin Tersâne depolarında stoklanması ve buradan gemilere teslimi, istihkaka göre tüketimi, ödemenin

¹⁴⁹³ DTA, Komodorluk, Dosya No: 26, Sayfa No: 73.

¹⁴⁹⁴ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 109, Sayfa No: 95A.

¹⁴⁹⁵ DTA, Komodorluk, Dosya No: 1, Sayfa No: 11; Daireler, Dosya No: 37, Sayfa No: 7647 – 21.

¹⁴⁹⁶ DTA, Fabrikalar, Dosya No: 67, Sayfa No: 2.

Bahriye Hazinesi tarafından yapılması belirli bir sistem içerisinde oluşturulmaya çalışıldı. Nihayetinde bahsi geçen engeller nedeniyle Osmanlı Bahriyesinde lojistik ihtiyaçların yönetimi hiçbir zaman kolay olmadı.

Üretim ve satın alma yöntemleri dışında batık gemilerin kaynaklarının da kullanıldığı olurdu. Diğer bir deyişle, Bahriye Nezâreti, Osmanlı sularında bulunan batık gemilerden malzeme, eşya ve para çıkarmış ve bazı tedarikini bu yolla da karşılayabilmişti. Bazen dalgıçlarla anlaşma yapmış, bazen de kendi dalgıç ekibini kullanmıştı¹⁴⁹⁷.

Osmanlı Bahriyesinde üslerin ne kadar aktif olduğu ve ihtiyaçlara cevap verdiği sorusu, taşra gemilerinin her anlamda İstanbul'a başvurmasından hareketle olumsuz bir yanıtı sahiptir. Malzeme ikmalinden, onarıma; kömür depolanmasından muhabere sistemine tüm konularda İstanbul'a bağımlılık ileri derecedeydi. Lojistik faaliyetlerin yönetimi kapsamında tüm tez boyunca bahsedildiği üzere birçok komisyon kurulmuştu. Her bir komisyonun randımanlı bir çalışma yapısına sahip olup olmadığı tek tek araştırma konusu olacak kadar kapsamlıdır. Fakat lojistik yönetimini yakından ilgilendiren bazı komisyonların işlerliği tartışılır vaziyettedir. Özellikle savaşların öncesi ve sonrasında hazırlanan raporlara bakıldığında mühimmat koruma ve silah kullanımına ilişkin yetersiz bilgi dikkat çekmektedir. Örneğin gemilerin hareket kaynağı olan makinalar yeni bakımdan çıkmış olmalarına rağmen işe yaramaz haldeydi ve savaş sırasında gemiler hareket edemeyecek ölçüde zayıftı. Büyük meblağlarla değiştirilen ve gemi komutanı tarafından uygunluğu rapor edilen bazı silahların ise yeni sistem silahlar olmadığı görülmüş ve savaşta da görüldüğü üzere top atacak durumları dahi olmadığı ortaya çıkmıştı. Makinaların gerektiğinde tamirini sağlamak için ihtiyaç duyulan parçalar gemide bulunmadığından müdahale de edilememişti. Bu durum aslında Osmanlı Donanmasında savaş öncesi hazırlık aşamasının ya dikkatsiz olduğunu ya da farklı hesapların söz konusu olduğunu göstermektedir. Bu nedenle savaş öncesi raporlarla savaş sonu raporların karşılaştırması dahi, malzeme, onarım ya da işgücü ihtiyacının belirlenmesi ve sonuçları itibarıyla durumunun görülmesi açısından önem taşımaktadır.

Lojistik faaliyetlerin teorik olarak, arzu edilen olarak ve gerçekleşen olarak üç trendde incelenmesi söz konusu olduğunda, Osmanlı Bahriyesinde barış zamanında dahi teorik düzlemde belirlenen ideal lojistik etkinliği sağlanamamıştı. Oysa manevra ya da

¹⁴⁹⁷ DTA, Komodorluk, Dosya No: 3, Sayfa No: 19; Şura-yı Bahriye, Dosya No: 851, Sayfa No: 20A.

eğitim gibi kısıtlı faaliyetlerin sürdüğü ve sadece silahlı kuvvetlerin ihtiyaçlarının karşılandığı barış döneminde belli faktörler etkileşimdedir. Arzu edilen trend genel olarak barış zamanını ifade eder ve şayet lojistik sistem hazırlıklı ise zaman ve malzeme miktarı arasında pozitif bir uyum söz konusu olur. Fakat bunun da daha önce açıklanan nedenlerden dolayı Osmanlı Bahriyesinde tam olarak sağlanamadığı görülmektedir. Zira barış zamanında gerçekleştirilen tarassut faaliyetlerinde dahi lojistik sistemde bir hazırlık gözlemlenmemiştir. Gerçek trend ise aslında savaş zamanını ifade eden sapmalar ve sorunların arttığı bir süreçte ilerleyen bir etkinsizliği ifade eder¹⁴⁹⁸. Osmanlı Bahriyesinde gerçek trend, 1867 ile 1914 yılları arasında yapılan savaşlar özelinde incelendiğinde Bahriye lojistiğinin verimsizliği göze çarpar. Çoğu geminin bakımsız ve eski teknoloji ürünü olması dolayısıyla savaşma kabiliyetine haiz olmadığı görülür. Diğer taraftan hareket kabiliyetinin esas noktası olan kömür sürekli şekilde yetersiz kalmaktaydı. Her çeşit sorunun çoklukla yaşandığı savaş döneminde personelin kifâyetsizliği de söz konusu olunca ne tedarik sağlanmış ne de idâme olasılığı yeterli seviyelere çıkarılabilmıştır.

¹⁴⁹⁸ Prebilib, a.g.m., s. 168.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YABANCI DONANMALARIN OSMANLI SULARINDA YÜRÜTTÜĞÜ LOJİSTİK FAALİYETLER

Bu bölüm, Osmanlı sularında ve sınırlarında bulunan yabancı donanmaların ihtiyaçlarını nasıl tedarik ettiğini açıklamak üzere yazılmıştır. Bunun için ulaşılan arşiv belgeleri ve telif eserler ışığında yabancı donanmalara ilişkin kısa bir durum değerlendirmesi yapılmıştır. Burada amaç, Osmanlı Devleti'nin stratejik konumunun yabancı unsurların lojistik faaliyetleri için ne kadar mühim olduğunu ortaya çıkarmak olmuş, bu nedenle jeostrateji kavramı üzerinde durulmuştur.

Taşrada bulunan Osmanlı gemileri, kıyılarda konuşlandırılmış komodorluklar, tersâneler, liman reislikleri, ambar ve depolar ile seyyar yardımcı gemiler aracılığıyla ikmalini sağlıyordu. Acaba Osmanlı sularında bulunan yabancı gemiler kendi ikmalini nasıl gerçekleştiriyordu? Hâlihazırda gemilerin üzerinde bulunan ikmal malzemeleri tükendiğinde yerel olanaklarla tedarik sağlanıyor muydu? Yabancı donanmalar ikmal için alenen başka sularda üs kurabileceği gibi, bazen o ülkenin kendisine ait bahriye depo ve ambarlarından, bazen de o ülkede bulunan ticari temsilciliklerden hizmet alabilmekteydi. Ayrıca o ülke sınırlarında mukim kendi tebaasına ait tüccardan veya o ülkenin kendi vatandaşı olan tüccar tebaasından da destek sağlayabilmekteydi. İşte bu bölüm, gizlice ya da bilgi dahilinde Osmanlı sularında faaliyet gösteren yabancı bayraklı gemilerin ihtiyaçlarını nasıl tedarik ettiklerini ortaya çıkarmak üzere bu teze eklenmiştir. Bölüm içerisinde kısa politik ve hukuki analizler de yapılmıştır. Ayrıca jeostrateji kavramı da uluslararası bahriye lojistiği özelinde değerlendirilmeye çalışılmıştır.

1. YABANCI DONANMALARDA LOJİSTİK

Literatür araştırmalarında görüldüğü üzere, donanmaların lojistik faaliyetleri üzerine yapılmış çalışmalar yeterli seviyede olmadığı gibi bu alandaki boşluk akademisyenler tarafından vurgulanmıştır. Bu durum Birleşik Krallık Donanması araştırmaları için de farklı değildir. Örneğin modern donanmalarda yakıt olarak

kullanıldığı için en önemli ikmal malzemesi olan kömür ve kömür depolarının Birleşik Krallık İmparatorluğu'ndaki merkezî konumuna dahi gereken önem atfedilmemiştir¹⁴⁹⁹.

Buharlı makineler ortaya çıktıktan sonra inşa edilen her bir geminin hareketliliği, kömür depo ve ambarlarına ve donanmanın kullanacağı kömürün yer değiştirme hızına bağlı kalmıştı¹⁵⁰⁰. Dolayısıyla stratejik noktalarda kömür depolarına duyulan ihtiyaç artmaya başlamıştı. Atfedilen önem neticesinde sayıca artış gösteren depolarda, sürekli değişen şartlara uygun olarak uygulama pratiklerinin geliştirilmesi zorunluydu. Çünkü kömürün getirilmesi ve buralara istiflenmesi ayrı bir organizasyonu ve bu nedenle finans ve personel ihtiyacını ifade etmekteydi. Yalnızca kömür değil, diğer ikmal malzemeleri hakkında da uygulama şartları önem kazandı. Uzak mesafeler için görevlendirilen gemilerde seyir için yetecek miktarda levâzım hazır olmalıydı. Bu levâzım azaldıkça gerektiğinde yabancı limanlarda gerçekleştirdikleri satın almalar devreye girerdi. Ayrıca devletlerin denizaşırı üslerde bulunan kendi depolarından tedarik sağlaması, ihtiyaç duyduğu malzemenin merkezî olarak nakliye araçlarıyla ulaştırılması ya da kendi bayraklarına mensup diğer gemilerden sevki gibi yöntemlerle yeniden ikmal gerçekleştirdi¹⁵⁰¹. Seçilen yöntemler zamanla değişim göstermiştir. Örneğin zamanla inşa edilen ihtisaslaşmış özel nakliye gemileri daha çok kullanılmaya başlandı. Buna ek olarak birçok müteahhitte denizaşırı tedarik anlaşmaları yapıldı ya da denizci devletler denizaşırı topraklarda tersâne ve üs kurmaya başladı. Bu konuda güçlenen ülkeler zamanla rakipleri karşısında daha etkili bir konuma ulaştı. Dolayısıyla güçlü ikmal sistemi sadece donanmaların yaşatılması değil aynı zamanda devletlerin siyasi güce de sahip olması sonucunu doğurdu.

Yukarıda bahsedildiği üzere ihtisaslaşmış nakliye gemileri denizde ikmal işini daha da kolaylaştırmıştı. Kıyıda yükleme yapılma olasılığı olmadığında kullanılan bu yöntemde, yüklenen mavnalı tipi gemi, ana gemiye bir gün önceden güvenli bir şekilde bağlanır, ertesi gün ise elden ele ya da varagele sistemi aracılığıyla bir gemiden diğerine aktarma işi gerçekleşirdi. Kömür nakliyesi bu tip mavnalarla olabileceği gibi nakliye gemisi vasıtasıyla da yapılırdı. Aşağıdaki resimlerde görüldüğü gibi¹⁵⁰² gemiciler kömür

¹⁴⁹⁹ Steven Gray, "Fuelling Mobility: Coal and Britain's Naval Power, c. 1870–1914", *Journal of Historical Geography*, 58, (2017), s. 93.

¹⁵⁰⁰ A.g.m., s. 94.

¹⁵⁰¹ Hattendorf, a.g.m., s. 670.

¹⁵⁰² Gray, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914*, s. 212.

dolu el arabalarını kömür dairesine taşımaktadır. Bu nakil faaliyeti sabahtan akşama kadar sürdüğünden uzun bir işti ve yemek molaları işe başlama saatine göre değişirdi. Kahvaltı, sığır eti konservesi ya da tuzlanmış domuz eti yiyecek olarak verilirken; içecek olarak da yulaf ezmesi ya da limonata verilir. Her hâlükârda bu zorlu ve kelimenin tam anlamıyla “*pis iş*”, hiç kimse tarafından sevilmez ve bunu kolaylaştırmak ve personeli motive etmek için deniz bandosu canlı müzikler çalardı¹⁵⁰³.



Figure 5.3: Coaling the H.M.C.S. Niobe from a lighter or barge alongside c.1910-1914. George Metcalf Archival Collection, Canadian War Museum, 20090174-011.

Fotoğraf 22- H.M.C.S. Niobe Kömür İkmali (Mavna ya da Dubadan, 1910-1914)

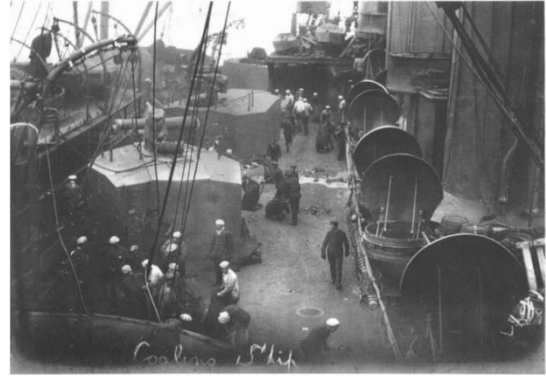


Figure 5.6: Coaling H.M.S. Natal c.1915. Note the marines pushing trolleys full of coal to the bunkers. NMM, C7137/R.

Fotoğraf 23- H.M.S. Natal (El Arabalarıyla Kömürlüğe Taşınan Kömür)

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında geliştirilen denizde ikmal yöntemi, limanda bulunan gemiye yedeklenen kömür gemisi şeklinde yapılmakla birlikte açık denizde seyir halindeyken gerçekleştirilme gayesi taşıdı. En doğru metodu bulmak üzere Admiralty, 1888 ve 1905 yılları arasında altmıştan fazla sistem denedi.

Bu sistemlerden biri yandaki çizimde görülen metottu. Bu sistem umut yaratmışsa da gerçekleştirilemedi. Zira 1915 yılında dahi denizde kömür ikmal için kullanışlı bir sistem kurulamamıştı ve gemiler ikmal için hâlâ korunaklı limanlara girmek zorunda kalıyordu¹⁵⁰⁴.

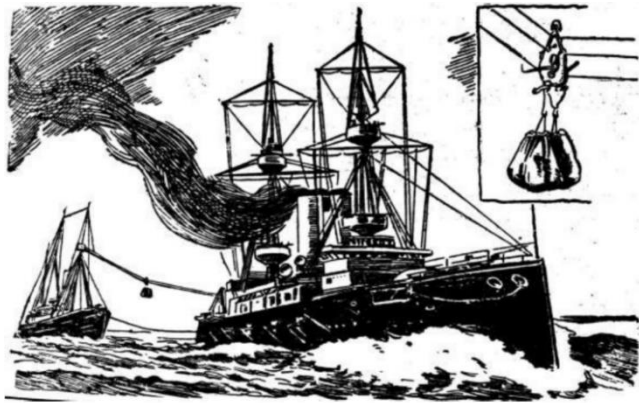


Figure 5.8: Great hope was held for coaling at sea, illustrated here, but it was to no avail. 'New Method of Coaling Warships at Sea', Dundee Courier and Argus, 14 May, 1900.

Şekil 7- Denizde İkmal Metodu

¹⁵⁰³ A.g.e., s. 216, 225.

¹⁵⁰⁴ A.g.e., s. 219-221.

Birleşik Krallık Donanması, bu araştırmanın odaklandığı zaman aralığında en güçlü modern donanma olduğundan, uluslararası ikmal sistemi ağına kısaca değinilecektir. Donanma gemileri kömür ihtiyacı için kurulan ağın içinde tedarik anlamında müteahhitlere bağlıydı. Kömür madenleri kömürü sağlıyor, ticari acenteler kömürü tedarik edip dünyada bulunan tüm istasyonlara dağıtmak üzere anlaşmaları yönetiyor ve düzensiz hat taşıyıcısı olan gemiler ise bu kömürü geniş coğrafyaya dağılmış olan depolara naklediyordu. Aslında burada özel girişimciler sayesinde dönen çark, Birleşik Krallık Donanması için yeni değildi ve 18. yüzyıldan beri müteahhitlerle çalışan Admiralty, tüm tedarik sürecinde yalnızca bir gözlemci rolünü taşırdı¹⁵⁰⁵. Sahip oldukları ileri üslerde bulunan kömür depoları ve buralardaki kömür tedariki için müteahhitlerle anlaşmaları yapardı. Birleşik Krallık Donanması sadece bu yönteme bağlı kalmadı. Kullandığı yöntem çeşitliliği, gemi sayısının kesin olmayışı, filoların yöntem farklılığı ve depolanan kömür miktarındaki belirsizlik nedeniyle kullanılan kömür miktarını tahmin etmek zordur. Zira bazı üslerde donanma gemilerinin kendilerine has kömürü mü yoksa ticari gemiler ya da yabancı donanma için ayrılan kömürü mü kullandığı net değildir¹⁵⁰⁶. Diğer taraftan Birleşik Krallık'ın güçlü bir tedarik sistemi ve de bağlantısına ek olarak zengin maden yataklarına da sahip olduğu gözden kaçmamalıdır.

Birleşik Krallık'a ait Cardiff Limanı, kaliteli kömürü nedeniyle kömür ithalatının en yoğun olduğu limandı. Bu nedenle Birleşik Krallık, dönemin büyük güçleri arasında en iyi kömüre sahip olan güçlü bir tedarikçi konumundaydı. Buna ek olarak bahsi geçen geniş bir coğrafi alana yayılmış depolarında gerçekleştirdiği operasyonları öncülüğünde kömür tedarikini dünya genelinde en iyi şekilde yürüten devlet oldu. Donanma gemileri, geniş coğrafyaya yayılmış olan ileri üslerinde bulunan kömürler yanında kömür ambarlarının bulunduğu yerlere yakın topraklarda çıkarılan yerel kömürleri de kullandı. Örneğin, Kırım Savaşı sırasında İstanbul yakınlarında çıkarılan Heraclea kömürünü kullanmışlardı. Kullanılan kömürü teste tâbi tutan devlet, anlaşıldığı kadarıyla dünyada çıkarılan her kömürün kalitesine ilişkin bilgiye de sahipti. Ereğli kömürünün testine bakıldığında bu kömürün çok fazla sülfüre sahip olduğu ve fazlaca kül bıraktığından yüksek kaliteli bir kömür olmadığı kararı verilmişti¹⁵⁰⁷. Özellikle savaş boyunca hem

¹⁵⁰⁵ Gray, "Fuelling Mobility: Coal and Britain's Naval Power, c. 1870–1914", s. 95.

¹⁵⁰⁶ Gray, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914*, s. 186.

¹⁵⁰⁷ A.g.e., s. 159.

Fransızların hem de İngilizlerin bölgede kullandıkları bu kömürü ıslah taleplerini yazılı olarak Sadârete gönderdikleri bilinmektedir.

19. yüzyılın ikinci yarısında Birleşik Krallık'ın diğer coğrafyalarda kurulu depolarında yerel kömürü depolamaya devam ettiği görülür. Fakat 1897 yılı itibarıyla bu çeşit kömüre karşılık İngiliz kömürü kullanımı artışa geçmiş, İngiliz üslerine ihraç edilen kömür 1904 yılında 2.000.000 tonun üzerine çıkmıştı¹⁵⁰⁸. Aynı yıl İngiliz gemilerinin kullandığı kömür miktarı 1.200.000 tona yaklaşmıştı¹⁵⁰⁹. Aradaki farkın üslerde kullanılan kömür miktarı yanında diğer ülkelere satılan kömür olduğu düşünülmektedir. Tezin ikinci bölümünde ifade edildiği üzere, Osmanlı Devleti de Cardiff kömürü başta olmak üzere İngiliz kömürü ithal etmekteydi. Zira İngiliz kömürü 1870'li yıllarda dünyaca kabul gören en iyi kömür olma özelliğine sahipti. Birçok girişimci firmanın aralarında Port Said ve Süveyş gibi trafiği yoğun bölgelerde depo tesis etmesi ve kömürü doğrudan buralardan satması, yabancı donanmaların lojistiği için de önemliydi¹⁵¹⁰. Birleşik Krallık, Osmanlı Devleti dahil birçok ülke için önemli bir kömür tedarikçisi konumundaydı. 1870 ile 1914 yılları arasında Galler kömürü dünya genelinde en iyi buhar kömürü olarak kabul edildi. Bu nedenle, 1874 ile 1894 yılları arasında kömür ihracatının en çok Cardiff Limanından ve hemen arkasından Newport ve Swansea Limanlarından gerçekleşmesi¹⁵¹¹ bunu açıkça göstermektedir.

Birleşik Krallık, 19. yüzyılın en güçlü bahri devleti olarak dünyanın her yerine yayılmış gemileri ve çeşitli bölgelerde bulunan üsleri ile hem askeri hem ticari denizcilikte ileri derecede üstünlüğe ve liderliğe ulaştı. 1889 yılında konumunu sağlamlaştırmak üzere yeni bir Donanma Savunma Kanunu'nu yürürlüğe koydu. Denizlerde üstünlüğü esas alan bu kanun, yüz yıl önce de olduğu gibi, donanmasını eş zamanlı olarak iki devletin deniz gücü ile baş edecek bir vaziyette muhafazasını esas alıyordu¹⁵¹². Birleşik Krallık, dünya çapında yarattığı imparatorluğu, oluşturduğu politikalar ekseninde koloni ve denizaşırı topraklarda bulunan donanmasına kömür sağladığı üslerine garnizon tesis ederek korumakla birlikte kendi topraklarını da düşman gözünde ulaşılamaz konumuna taşıyabilmişti. Lakin, 1880'li yıllar itibarıyla rakip

¹⁵⁰⁸ A.g.e., s. 166.

¹⁵⁰⁹ A.g.e., s. 167.

¹⁵¹⁰ A.g.e., s. 177.

¹⁵¹¹ A.g.e., s. 156, 169.

¹⁵¹² Peter Simkins et. al., *The First World War, The War to End All Wars*, UK: Osprey Publishing Limited, 2003, s. 22.

devletlerde yeni filo inşa programları ortaya çıkmaya başladığında Birleşik Krallık için durum değişmeye başladı. Yukarıda bahsi geçen kanun, savunma maliyetlerini daha da artırmış oldu¹⁵¹³. En nihayetinde, Birleşik Krallık nakliye anlamında en iyi tedarikli devletti; birçok kömür deposu ve çok sayıda bölüğü nakledecek yerleri bulunmakla birlikte havalandırması kaliteli olan güverteleri vardı¹⁵¹⁴.

Deniz kuvvetlerinin üslerle taçlandırılması 19. yüzyılın özellikle son çeyreğinde en önemli hareket noktasını teşkil ediyordu. Bu da devletlerin hareket halinde olduğu sularda üs yapılanmasına gitmesine neden oldu. Zira üsleri olmayan donanmaya sahip olan devletler, donanmasının ne tamirini ne de idare ve idâmesini sağlayacak ikmal hizmetlerini gerçekleştirebilirdi. Böyle bir donanma uzak denizlerde varlığını tesis edemezdi. Dolayısıyla hem harp hem barış dönemlerinde oldukça ağır bir mali yükün altına girerlerdi¹⁵¹⁵. Birleşik Krallık'ın bu ağ kurma çabası büyük devletlerin tamamında istenmiş ve ancak çeşitli seviyelerde uygulama alanı bulabilmişti. Doğal olarak deniz kuvveti merkezi şeklinde inşa edilen bu üsler, kombine bir yapıya sahip olduğundan çoğu zaman fonksiyonel olarak ticari limana, mağaza ve fabrikalara, depolara ve ticari malın aktarımına ev sahipliği yapmıştı. Bu nedenle üslerde özellikle askeri ve ekonomik fonksiyonları birbirinden ayırmak pek mümkün değildi. Dolayısıyla Venedik ile başlamak üzere hegemonyası olan deniz güçlerinin yurtdışında üslenme yapısı, muhtemelen kara kuvvetleri ile deniz kuvvetlerini kapsıyor ve limanı kale ile korunuyordu¹⁵¹⁶. Özetle söylemek gerekirse, garnizon konumundaki bu üsler bir müstahkem mevki statüsündeydi. Bu mevkiilerin politik olarak kuruluş hikâyeleri araştırıldığında birbirine zıt iki farklı durum görülmekle birlikte ilave olarak ikisinin arasında bir hikâye daha ortaya çıkar. Öncelikle üs savaşarak elde edilmiş olabileceği gibi bir bedel, karşılıklı anlaşma ya da taviz olarak elde edilmiş olabilir. Bunlara ek olarak ayrıca gönüllü ev sahipliği de söz konusu olabilir¹⁵¹⁷. Sonuncusunda çatışmalı yerel güçler üzerinde etki yaratarak iç çatışmayı artırması sonucu yerel güçlerden birini ikna ederek gönüllüğü kazanabileceği de açıktır.

¹⁵¹³ French, a.g.m., s. 167.

¹⁵¹⁴ Hampden, a.g.e., s. 288.

¹⁵¹⁵ Ertuğrul, a.g.m., s. 9.

¹⁵¹⁶ Robert E. Harkavy, "Long Cycle Theory and the Hegemonic Powers' Basing Networks", *Political Geography*, 18.8, (1999), s. 949.

¹⁵¹⁷ Harkavy, a.g.m., s. 951.

Sürekli değişen teknoloji, üslere ek olarak başka gereklilikleri de ortaya çıkarmaktaydı. Gemilerde akaryakıt teknolojisine ilişkin çalışmalar bunlardan biridir, zira üslerde teknolojik dönüşümü gerektiren bir özelliğe sahiptir. Gemilerde akaryakıt kullanımı 19. yüzyılın sonlarında İtalya ve ABD donanmalarında görülmektedir. Bu çaba hem gemilerin inşasına hem de hangi aralıklarda üs yapılanmasına ihtiyaç duyacaklarına ilişkin sorulara verilecek cevapları değiştiren unsurlardan biri oldu. Depolarında yeterli miktarda akaryakıtı olan bir gemi kıyıya uğramadan seyrini planlama başarısını sağlar ve diğer ikmal malzemelerini gemi ambarlarına yüklerse seyrini karadan bağımsız olarak devam ettirebilir. Ayrıca daha az personel, gemide ambar için yer tasarrufu, seyir halindeyken ikmalde kolaylıklar söz konusu olur. Bilindiği kadarıyla İtalya, Almanya ve Fransa Donanmaları 1900 yılından evvel akaryakıt taşıyan gemilere sahipti¹⁵¹⁸. Burada Birleşik Krallık'ın kömür kaynakları nedeniyle bu listede olmadığı gözlerden kaçmamalıdır. Fakat bu teknik çalışmaların, kömür ihtiyacını hemen ortadan kaldırdığı ve tüm gemilerin derhal akaryakıt kullanan sistemlere dönüştürüldüğünü ifade etmez. Zira ticari seferlerde dahi buhar kazanlı gemilerin varlığı 20. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiş ve akaryakıt ile kömürün birlikte kullanıldığı hibrit bir düzenin olduğu geçiş süreci yaşanmıştır.

Petrolün ilk bulunduğu yerlerden ABD ve Rusya'da iki farklı ilerleme yaşandı. ABD, genel olarak kömür çıkarılan bölgelere yakın olması nedeniyle orada petrolün ikâme ürün olarak kabul edilmesinin önünde bir engele sahipti. Rusya'da (Azerbaycan) durum petrol kullanımına avantaj oluşturacak şekilde gelişti. Kazanlarda kömürün yandığı gibi yanmasını sağlayacak bir sistemle akaryakıtın buhar makinalarında kullanılmasının teknik olasılığı burada keşfedildi. Avrupalı yatırımcılar sayesinde modern rafinerilere dönüşen tesisler 1875'li yıllar itibarıyla ortaya çıkmaya başladı¹⁵¹⁹. Aynı yıllarda petrolün Avrupa ve Akdeniz pazarlarına ulaşması önünde en büyük nakliye engeli olan Osmanlı Devleti, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi ile çözüldü ve Cleveland'ın da ifade ettiği gibi Berlin Konferansına rağmen Rusya Karadeniz'de zaferini elde etti. Bakü'de üretilip, Batum'a tren yolu ile ulaşan kömürün yerini alacak olan petrol, Batum Limanı üzerinden beş yıl içinde dağıtılmaya başladığında buharlı gemiler dahil birçok sektörde dönüşüm ortaya çıktı¹⁵²⁰. Teknolojik dönüşüm, stratejik lojistik ve ikmal için

¹⁵¹⁸ Gövül, a.g.e., s. 40.

¹⁵¹⁹ Madureira, a.g.m., s. 79-80.

¹⁵²⁰ A.g.m., s. 81.

yakıt istasyonları, depolama ve ulaştırma araçları gibi yenilikler gerektirirken bu alanda ticari firmalar kurulmaya başlandı. Petrol kullanımı ve sistemsel yenilik hareketlerinde Birleşik Krallık da devreye girdi. Garantili tedarik için Churchill, Shell ile anlaşma dahi imzaladı. Yakıtta değişen teknoloji neticesinde Birleşik Krallık tersânelerine yakıt depoları inşa edilmeye başlandı¹⁵²¹.

Gemilerin hızını korumak için gemi gövdelerinin sürekli ve düzenli bir şekilde temizliğini yapan İngilizler uzun süre kuru havuza sahip olan tek devletti. İngilizler gemi karinalarını her dört ayda bir kuru havuzda deniz zararlılarından temizliyordu, böylece tekneleri pürüzsüz gemiler hızlarını koruyabiliyordu. Özellikle farklı denizlerde bulunan İngiliz gemileri tropik sulara özgü kekamozlardan ancak bu şekilde kurtulabiliyordu¹⁵²². Bu çeşit bakım onarım için sürekliliği sağlamak adına ilgili onarım teşkilatının farklı bölgelerde de kurulduğu düşünülmektedir. Birleşik Krallık Donanması tamire ihtiyaç duyan gemilerini önemli üslerinden biri olan Bombay'a gönderir, bu sürede başka gemiler kiralardı¹⁵²³.

20. yüzyılın başlarındaki buharlı gemiler, deniz seyri sırasında ambarlarındaki tüm kömürü bir hafta içinde tüketmekteydi. Bununla birlikte evaporator icadına kadar kazanlarında buhar yapıcı güç için ihtiyaç duydukları su bir başka kritik ikmal malzemesiydi¹⁵²⁴. Binlerce adamın iâşesi ve tezin ikinci bölümünde bahsi geçen tüm malzemeler denizaşırı seyirlerde en mühim konular olarak önemini korudu. Özellikle büyük devletler, sahip oldukları ikmal gemilerine ek olarak, dünya genelinde kiraladıkları kömür gemileri ve diğer ikmal gemilerinden de ikmal desteği almaya çalıştı. Örneğin 1908 yılında Jane's Fighting Ships serisine göre dünyanın ikinci büyük donanması olan ABD'nin, meşhur Great White Fleet¹⁵²⁵ seyrinde kendisine ait hiç ikmal gemisi bulunmadığından, dünya genelinde Birleşik Krallık'a ait olan kırk birden fazla ikmal destek gemisiyle birlikte Avrupa ülkelerine ait birçok gemiyi kiralamak zorunda kaldı¹⁵²⁶. ABD gemilerinin bu seyri sırasında ABD Deniz Kuvvetlerinin yabancı bayraklı gemilere bağımlılıkları tamamen görünür olmuştu. ABD ivedi bir şekilde kendi sınırları dışında

¹⁵²¹ Lavery, a.g.e., s. 248.

¹⁵²² A.g.e., s. 141.

¹⁵²³ BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 337, Gömlek No: 133.

¹⁵²⁴ Christopher McMahon, "The Great White Fleet Sails Today?" *Naval War College Review*, Vol. 71, No. 4, (2018), s. 73.

¹⁵²⁵ Seyir, Aralık 1907 ile 1909 yılları arasında tamamlanmış olup rotasında Süveyş Kanalı ve Akdeniz de bulunmaktaydı.

¹⁵²⁶ McMahon, a.g.m., s. 74.

donanmasına destek olacak ABD bayraklı ticari gemiler ile yardımcı gemilere ilişkin eksikliklerini kapatmak üzere yeni inşa yatırımlarına girişti.

1878 yılında hem silahlı gemi sayısı hem gemi tonajı hem de personel sayısı bakımından en güçlü deniz kuvvetleri Birleşik Krallık'a aitti ve onu çok yakın olmasa da Fransa, uzak mesafeden ise Rusya takip ediyordu. Sırasıyla Osmanlı İmparatorluğu, Almanya ve İtalya, Rusya'yı takip eden üç devlet konumundaydı¹⁵²⁷. Yıllar ilerledikçe sıralama yer değiştirecekti. Deniz güçleri olan devletlerin takip ettiği stratejiler, sahip oldukları gemi tiplerine yön vermeye devam etti. Kimi devlet, seri torpido gemilerini birinci sıraya koyup büyük gemilerin karşısına çıktı, kimi ise daha çok büyük ve zırhlı gemilere sahip olmak istedi. Kimi su altına daha çok yatırım yaparken kimi uzun menzil silah sistemlerine ve taktiksel büyük gemilere yatırımını artırdı. 20. yüzyıl itibarıyla güçlü silahlara sahip kruvazör gibi büyük gemilerin önemi artmaya başladıkça büyük devletlerin donanma politikaları bu gemi tiplerini içermeye başladı. Dolayısıyla gemi tipleri ve gemi üstünde bulunan silahların teknik özelliklerine ilişkin olarak daha önce de anlatılan gelişmeler her ülkede aynı anda takip edilmedi.

Birleşik Krallık, Fransa, Almanya, Avusturya, Rusya ve İtalya zamanın büyük Avrupa devletleri idi ve her biri donanma güçlerini birbirlerini kontrol ederek mali yapıları el verdiği ölçüde diğerinden daha üstün hale getirmeye çalıştı. 1884 yılında Avrupa'da bulunan toplam zırhlı gemi sayısı 315 olup, bunun 68'i Fransa, 63'ü Birleşik Krallık, 39'u Rusya, 31'i Almanya, 23'ü Hollanda, 20'si İsveç ve Norveç, 19'u İtalya, 19'u Osmanlı, 13'ü Avusturya-Macaristan, 9'u Danimarka, 7'si İspanya, 2'si Yunanistan, 1'i Portekiz ve 1'i Romanya'ya aitti¹⁵²⁸. Bu gemilerin tamamı tam donanımlı ve denizci olup birbirinin benzeri değildi. Tamamı hizmette kalmaya yetecek özelliklere de haiz değildi. Dolayısıyla büyük devletler dışında sadece nicelik belirten gemi sayısının çok da önem arz etmediğini ifade etmek yanlış olmayacaktır. 19. ve 20. yüzyıllardaki deniz gücü yarışı süreklilik arz eden dinamik bir olguydu. İtalya, Almanya ve Birleşik Krallık deniz kuvvetlerinde gruplara ayrılan çeşitli büyüklükte torpido istimbot filoları, bağımsız filolar şeklinde hareket ederlerdi. Bunlara rehberlik etmek üzere onlardan çok büyük yüksek süratli torpido botlar tâyin edilirdi. Bu büyük torpido bot Almanya ve İtalya için 350 ton iken, Birleşik Krallık için 700-800 ton büyüklüğündeydi. Torpido istimbotları yeterli

¹⁵²⁷ Dal, a.g.e., s. 246.

¹⁵²⁸ Hampden, a.g.e., s. 261.

seyir araçlarına sahip olmadığında hızlı bir rehber gemiye ihtiyaç duyardı ¹⁵²⁹ . Donanmalarda rehber gemiler gibi yardımcı gemiler olurdu. Lojistik taşımacılıkta kullanılan bu gemilerden bazıları kömür gemisi, su gemisi ve hastane gemisi olarak bu tezin giriş bölümünde ifade edilmiştir. Farklı büyüklükte ve tipte donanmaya sahip bu ülkelerin deniz kuvvetlerinde lojistik sistemler de birbirinden farklıydı. Örneğin donanmasında büyük gemileri olan devletlerin gemileri kendi ihtiyaçlarını depolayacak ambarlara sahipken, küçük gemilere sahip donanmalar ise daha fazla oranda limana bağımlıydı.

Dünya donanmalarının bir başka karşılaştırması, *Conway'a All the World's Fighting Ships* adlı eserde yapılan karşılaştırmadır. 1860 ile 1905 yıllarını kapsayan bu karşılaştırmada Türk Donanması; İsveç, Danimarka, Norveç, Hollanda, Çin, Arjantin, Brezilya, Şili, Yunanistan, İspanya ve Portekiz ile aynı kategoride sıralanmıştı. Bu donanmaların esas gayesi kıyı savunmasıydı ve kıyı savunma donanması olarak sınıflandırılmıştı. Buna karşın, Birleşik Krallık, ABD, Almanya, Rusya, Japonya, Avusturya-Macaristan, Fransa ve İtalya ise büyük güçler olarak sınıflandırılmıştı. İkincil donanmaların ise gemisi olan diğer ülkeler olarak düşünülmesi gerekir. Bu karşılaştırmada, Belçika, Bulgaristan, Kamboçya, Kosta Rika, Küba, Ekvador, Mısır, Haiti, Hawaii, Liberya, Meksika, Fas, Kolombiya, Paraguay, İran, Peru, Romanya, San Domingo, Sarawak, Siam, Uruguay, Venezuela ve Zanzibar ikincil ya da küçük çaplı donanmalar (minor navies) olarak sınıflandırılmıştı ¹⁵³⁰ .

Birleşik Krallık'ın, deniz kuvvetleri harcamaları kapsamında dönemin diğer güçlü devletleri ile karşılaştırıldığında olumlu şekilde ayrıştığı görülür. 20. yüzyılın başında ülkenin Admiralty tarafından hazırlanan tablolarında toplam harcaması 28.478.843 pound iken, en yakın ülke olan ABD'nin 13.385.574 pound ve üçüncü ülke olan Fransa'nın 12.055.492 pound olarak hesaplanmıştı ¹⁵³¹ . 1904 ile 1914 yılları arasında deniz kuvvetlerine yapılan harcamalara bakıldığında Fransa'nın toplam harcaması öncelikle İtalya ve ardından Avusturya'ya nazaran her yıl için daha yüksek gerçekleşmişti. Rakamsal olarak ifade etmek gerekirse, Fransa'nın yıllık ortalama 14.800.000 pound olan harcamasına karşılık, İtalya 7.000.000 ve Avusturya 3.900.000'de

¹⁵²⁹ II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, s. 144.

¹⁵³⁰ *Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*, bkz.

¹⁵³¹ *Naval Expenditure and Mercantile Marine (Great Britain): Return Showing Aggregate Naval Expenditure on Seagoing Force*, Great Britain: Parliament. House of Commons, 1901, s. 2-4.

kalmıştı¹⁵³². 1904 yılında deniz kuvvetlerinin tonaj olarak büyüklüğüne bakılacak olursa Birleşik Krallık'ın bütçesi kapsamında bu alanda da ayrıştığı görülür. 232.480 tonaj olan Birleşik Krallık Donanmasını (Atlantik filosu dahil), 153.412 ton ile İtalya, 103.309 ton ile Fransa, 41.121 ton ile Avusturya-Macaristan İmparatorluğu takip etmekteydi¹⁵³³. Birinci Dünya Savaşı'na giden yıllarda güçlü ülkelerin tamamında deniz kuvvetlerine ve silah sistemlerine yaptıkları harcamaların arttığı düşünülürse 1914 yılına gelindiğinde toplam tonajların da artmış olduğu söylenebilir. Savaşın başladığı yıl içinde sadece Akdeniz'de bulunan filolar incelendiğinde, 288.061 ton ile Fransa birinci sırada gelirken, 129.711 ton ile Avusturya Macaristan İmparatorluğu ikinci sırada, 116.881 ton ile İtalya üçüncü sırada ve ardından 79.620 ton ile Birleşik Krallık dördüncü sırada gelmekteydi¹⁵³⁴. Bu durumda Birleşik Krallık'ın Akdeniz güçleri karşısında Akdeniz'de azalan varlığı, onun Akdeniz faaliyetlerinden ziyade denizaşırı faaliyetlere ağırlık verdiğini göstermektedir. Yine de bu durum Malta, İskenderiye ve Kıbrıs'ta bulunan üsleri kullanmadığı anlamına gelmemektedir.

2. YABANCI DONANMALARIN ÜSLERİ, ASKERİ LOJİSTİK İÇİN KULLANDIKLARI LİMANLAR, RIHTIMLAR VE KIYI BÖLGELER

Osmanlı Devleti, gerekli her koşulda ve siyasi şartlar ekseninde kendi sularında bulunan yabancı bandıralı donanma gemilerine lojistik kapsamda destek sağlamıştı. Örneğin Fransız Donanmasını durdurmak üzere İngiliz Donanması 1798 yılında yola çıktığında, Osmanlılar tüm vilâyetlerine bu kapsamda emirler göndermiş, İngiliz gemilerinin ihtiyaç duyacağı tüm levâzım için kolaylık gösterilmesini istemişti¹⁵³⁵. İlerleyen yıllarda çıkan nizamnâme ve talimatlar, yabancı bayraklı gemilere tavrı da belirlemekteydi. Osmanlı gemisinin yabancı bayraklı bir gemi ile karşılaştığında nasıl hareket edeceğine ilişkin hususlar 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi'nin 80. ila 84. maddeleri arasında düzenlenmişti. Bu maddelerde, bir denizcilik geleneği olan gemilerde tehlikeli bir durum varsa her türlü yardımın yapılıp dostluk gösterme gereği de ifade edilmişti. Bu kapsamda arşiv kayıtlarında Osmanlı sularında zor durumda kalan, batan ya

¹⁵³² Hendrickson, a.g.e., s. 5.

¹⁵³³ A.g.e., s. 37.

¹⁵³⁴ A.g.e., s. 116.

¹⁵³⁵ Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 126.

da batmakta olan yabancı bandıralı gemilere Osmanlı Bahriyesinin yardım ettiğini gösteren belgeler bulunmaktadır. Zira denizde zor durumda olan bir geminin yardım çağrısı olsun olmasın onun yardımına yönelmek en eski denizcilik geleneklerinden birisidir. 1849 yılı Bahriye Kanunnâmesi'nden sonra geçerli olan 1880 yılı Bahriye Kanunnâmesi de ilişkileri düzenlemekteydi. Örneğin, Osmanlı limanlarına gelen ve bir dost devlete ait harp gemisi o limanda bulunan Osmanlı komutanları tarafından ziyaret edilirdi. Bu vizite sırasında ihtiyaç duyulduğu takdirde gerekli yardımların yapılacağı açıkça beyan olunurdu¹⁵³⁶.

Bir önceki başlıkta açıklandığı üzere başka devletlerin topraklarında bulunan ileri üsler, savaşarak, bir bedel karşılığında, gönüllülük esasıyla, karşılıklı anlaşma ya da taviz karşılığında elde edilmiş olabilir. Bir üssün yapılanmasında bu nedenler dikkate alındığında Osmanlı Devleti'nde bulunan üslerin değerlendirilmesi Birleşik Krallık ekseninde yapılabilir. Birleşik Krallık Donanması, her üç koşul bağlamında da kolaylıkla örneklendirilebilir. Örneğin 93 Harbi'nden sonra Kıbrıs'a el atan Birleşik Krallık, burada kurduğu askeri üssü aslında yardımına karşılık bir bedel olarak elde etmişti¹⁵³⁷. İskenderiye'deki üssünü Mısır ile savaşarak kazanmıştı. Bir başka örnek, Kuveyt sahası üzerinden verildiğinde, yerel güçleri yanına çekmeye çalışarak gönüllülük ilkesini yaratmaya çalıştığı görülebileceği gibi Osmanlı Devleti ile savaşmayı göze aldığını belirterek ikinci ana nedene dayanarak da üslendiğini ifade etmek yanlış olmayacaktır. 19. yüzyılın başında Kuveyt sahasına yakın ilgi gösteren ve orada yatırımlar yapan Birleşik Krallık, yüzyıl bitmeden yerel güçlerle karşılıklı anlaşarak onlara koruma sağlama dayanağını kullanmış ve bölgenin liderlerini kendi tarafına çekmişti. 20. yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı ile karşı karşıya kalsa da onları geri adım atmaya zorlamış ve nihayetinde Kuveyt sahası, Birleşik Krallık güdümüne girmişti.

Donanmaların sahip olduğu özelliklere bağlı olarak üslerden faydalanma amaçları çeşitlilik gösterir. Yelken devrinde üsler, mola, onarım, iâşe tedariki gibi amaçlar taşırdı. Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki başarılı döneminde Ceneviz ve Venedik Donanmaları Karadeniz'deki üslerini kaybetti. Osmanlı Fransa'nın Marsilya'da bulunan üssünü kullanırken, Girit'i ele geçirdikten sonra Venedik ve İspanya buradaki kendi üslerini de kaybetti. Ceneviz, sultanın izniyle Sakız Adası'nda, Venedik ise Girit ve Kıbrıs'ta üs

¹⁵³⁶ *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 7. bâb.

¹⁵³⁷ David Steele, "Three British Prime Ministers and the Survival of the Ottoman Empire, 1855–1902", *Middle Eastern Studies*, 50.1, (2014), s. 49.

kurabildi. Osmanlı, Hindistan'daki faaliyetleri için ise Kızıldeniz ve Güney Arabistan üslerini kullandı¹⁵³⁸. Yelken devrinden sonra modern donanmaların ortaya çıktığı 19. yüzyılda bir ileri üsten beklenen en önemli özellik kömür ikmal ve onarım faaliyetlerine ilişkin olanaklar sunması idi. İleri üssü olmayan donanmalar müttefik devletlerin üslerinden faydalanmaya devam ettiler. 19. yüzyıl boyunca ve sonrasında 1914 yılına kadar 20. yüzyılın küresel deniz gücü baş aktörü Birleşik Krallık olduğu için bu bölümde en fazla bahsi geçen ülke Birleşik Krallık olacaktır. Zira üç yüz yıldan fazla bir süre boyunca Akdeniz'e egemen olan Birleşik Krallık'ın buradaki varlığı kendi imparatorluğunun tesisinde önemli bir paya sahipti. Özellikle 1904 yılında Birleşik Krallık hükümetinin içinde Akdeniz filosunu koruma tartışması sürerken, savaşlardan ziyade ticaret için Türk Boğazları'nın tutulması daha mühim görünmekteydi¹⁵³⁹.

Her yabancı deniz kuvvetini ve sahip oldukları lojistik sistemi incelemek bu çalışmanın kapsamı dışındadır. Burada mühim olan yabancı gemilerin Osmanlı sularındaki ikmal yeteneğini örnekleriyle göstermektir. Bu nedenle kendi devletinin bandırasını taşıyan ticari, savaş veya yardımcı gemilerinden destek alan harp gemilerinin dışında Osmanlı karasıyla bağlantılı tedarikler bu bölümde dikkate alınacaktır. Burada yapılacak lojistik örneklendirmeler sırasıyla, Birleşik Krallık, Fransa, Rusya, Avusturya, Almanya, İtalya, Yunanistan, İspanya, Felemenk ve Japonya gemileri özelinde verilecektir. Her ne kadar 1887 yılı itibarıyla dünyanın yeni en büyük deniz güçleri olarak Almanya, Japonya ve ABD ortaya çıkmışsa da¹⁵⁴⁰, Osmanlı Devleti'nin sularında en fazla faal olan Birleşik Krallık'a bu bölümde daha büyük pay verilmiştir.

İngilizler uzun zamandır ambarları hacimli gemiler inşa ediyordu. 1765 yılında suya indirilen üç güverteli savaş gemisi H.M.S. Victory, altı aylık yiyecek ve içecek tedarikini gemide depolayacak yere sahipti. Levâzım varil ve fiçilerde saklanıyordu. Gıdalar tüketildikçe gemi dengesini sağlamak için ihtiyaç duyulan teknik detaylar dahi düşünülmüştü¹⁵⁴¹. Zamanla inşa teknikleri değişmiş ama yine de hacimli ambarlardan vazgeçilmemişti. Yine de her donanma gibi İngiliz Donanmasının tamamen karadan bağımsız gemilere sahip olduğu söylenemez. Birleşik Krallık ile Bombay arasındaki seyahat beş ila altı ay arasında sürüyordu ve bu sürenin kısaltılması buhar teknolojisi

¹⁵³⁸ Harkavy, a.g.m., s. 957-958.

¹⁵³⁹ Lambert, a.g.m., s. 243.

¹⁵⁴⁰ Mahan, *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, s. 111.

¹⁵⁴¹ Lavery, a.g.e., s. 162.

sayesinde gerçekleşti. 1810’lu yıllardan başlayarak buharlı gemiler ortaya çıktı ve 1837 yılına gelindiğinde sadece Birleşik Krallık’ta 628 adet buharlı gemi kaydı bulunmaktaydı. Erken dönem gemilerde buhar teknolojisi yeterli değildi ve kömür yarı yolda tükenebiliyordu. Birleşik Krallık, 1830 yılında Kızıldeniz’in araştırılması ve Süveyş ile Bombay arasında muhtelif yerlere kömür depoları kurulmasına ilişkin bir emir verdi. Aden şehri bu lojistik noktalardan biri oldu ve Kızıldeniz’deki jeostratejik konumu itibarıyla bir kömür istasyonu yapılmak üzere 1839 yılında Birleşik Krallık tarafından ele geçirildi. Bölge bağımsızlığını elde edene kadar onun yönetiminde kaldı ve tüm Yemen’de olduğu gibi Aden için de Osmanlı ile karşı karşıya geldi¹⁵⁴². 1836 yılında, Birecik, Fırat ve Dicle’de seyredecek gemiler için demir parçaların montajının yapılacağı bir yer olarak düşünöldüyse de bu rota Kızıldeniz ile kıyaslandığında uygun bulunmamıř¹⁵⁴³ ve Kızıldeniz daha baskın çıkmıştı.

Osmanlı Devleti’nin ilk dış borçlanması Kırım Harbi zorunluluğu altında 24 Ağustos 1854 tarihinde olduğu bilinmektedir. Fakat bundan evvel birkaç kez çeşitli girişimler olmuştu. Bunlardan en ilginç olanı II. Mahmud döneminde İngilizlerin, Akdeniz filosuna yapılacak kereste, buğday ve bakır tedariki karşılığında vermeyi teklif ettiği 1.000.000 sterlindir. Osmanlı’nın bu teklife karşı bahsi geçen yükleri nasıl temin edeceğini araştırması uzun sürünce müzakereler sonuca varmadan bitirilmıřti¹⁵⁴⁴. İngiliz Donanmasının idaresi 1600’lü yıllardan bu yana savaş ya da barış ayırt etmeksizin insan, mühimmat ve silah ihtiyacını karşılama üzerine kurulu filolar aracılığıyla oldu¹⁵⁴⁵. Daha da ilerleyip Sanayi Devrimi sonrasına gelindiğinde Avrupa’nın barutlu silah üretimi büyük bir endüstriye dönüşürken, Müslüman devletlerin askeri kurumları mali ve bürokratik dönüşümü sağlayamadı. Böylece savaşın ve savaş teknolojisinin Batılılaştığını söylemek ve Osmanlı Devleti’nin de yaptığı gibi modern kurumları içşelleştirmek ancak batılı kurumların entegrasyonu ile ilgili oldu.

Birleşik Krallık 19. yüzyılın ikinci yarısında temel stratejisini, ticaretinin korunması ve donanma unsurlarının güçlü dağılımı için ikmal, bakım ve onarım istasyonlarının kurulması üzerine yoğunlaştırmıştı. Bu kapsamda ikmal üsleri kurmuş ve

¹⁵⁴² BL, IOR/R/20/A/1, Original correspondence connected with the capture of Aden.

¹⁵⁴³ Headrick, a.g.e., s. 200-215.

¹⁵⁴⁴ Gürsel, a.g.m., bkz.

¹⁵⁴⁵ Parker, a.g.e., 2006.

diğer güçleri bu üslerden uzak tutmaya çabalamıştı¹⁵⁴⁶. Kendi üslenmesinde kömürün merkezî rolünün farkında olarak Birleşik Krallık, savaş durumunda ihtiyaç duyulacak kömür stok yerlerini belirlemişti. Bu noktalardan Osmanlı sınırlarına yakın olan Aden ve Süveyş göze çarpmaktadır¹⁵⁴⁷. 1905 yılında Rada Osmanlı Kaymakamı, Aden'e bir kuvvet göndererek bölgeye nüfuz etmeye çalışmışsa da Birleşik Krallık buna izin vermemiş, siyasi komiserinden Aden Şeyhi'ne destek vermesini istemişti¹⁵⁴⁸. 1830'lu yılların sonu gibi erken bir tarihte Aden ve Kanal'ın açılmasıyla Süveyş, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde bulunan İngiliz gemilerinin 20. yüzyılın ilk çeyreğindeki operasyonlarında kömür ikmal noktası konumunu korudu. Osmanlı Donanmasının önemli üslerinden olan Basra Limanı, Birinci Dünya Savaşı başlayınca Birleşik Krallık tarafından işgal edilecek ve coğrafi konumu nedeniyle bölgede yürütülen İngiliz askeri operasyonlarının üssü olacaktı¹⁵⁴⁹. Süveyş Kanalı'nda büyük bir paya sahip olması ve Mısır'ı işgal etmesine ek olarak Baltık Filosu ile Rusların Çanakkale Boğazı'na inmesini engellemesi ve denizaltından geçen telgraf hatları sayesinde sağladığı ekonomik ve politik başarı, 19. yüzyılın son çeyreğinde Akdeniz'deki ticari ve askeri deniz gücünü elinde tutmasında büyük pay sahibi oldu¹⁵⁵⁰. Buna ek olarak ihtiyaç duyduğu an ve yerde depolar inşa edebiliyordu. Örneğin Kırım Harbi sürerken, müttefikler olarak kendi bahriyesinin tedariki için İstanbul'da bir depo ve özellikle İngiltere sıhhiye meclisi tarafından bir mezarlık inşa ettirme talebi olmuştu¹⁵⁵¹.

Bir deniz imparatorluğu olan Birleşik Krallık için denizde güvenlik ve emniyet önemli hususlardı. Bu anlamda dönem dönem Osmanlı Devleti ile çalışmış dönem dönem de çeşitli taleplerde bulunduğu görülmüştür. Öncelikle denizlerin mesahası ve haritalandırılması hakkında dünya genelinde çalışmaları olan Birleşik Krallık, Osmanlı sularında da ölçüm faaliyetleri gerçekleştirmişti. O dönemde ek olarak başta Rusya ve Avusturya olmak üzere bazı ülkelerin de Osmanlı sularının ölçülmesi üzerine çalışmaları oldu. Kendi ölçümleri yanında İngiltere sefareti aracılığıyla denizde seyir güvenliği için

¹⁵⁴⁶ Burak Samih Gülboy, *Birinci Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002, s. 120-124.

¹⁵⁴⁷ John F. Beeler, "Naval Coaling Stations", *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007, s. 422.

¹⁵⁴⁸ TNA, FO 371/145/52, Transmits correspondence from the Government of India relative to proceedings at Rubeaten territory in the Aden hinterland.

¹⁵⁴⁹ Bruce Masters, "Basra", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, US: Infobase Publishing, 2009, s. 79.

¹⁵⁵⁰ Lambert, a.g.m., s. 244.

¹⁵⁵¹ BOA, HR.SYS., Dosya No: 1351, Gömlek No: 53.

belirli bölgelere fener koyulmasına ilişkin Osmanlı Devleti'ne talepler göndermekteydi. 1872 yılında Ereğli'ye bir fener konmasını talep etmişti. Ayrıca Osmanlı Devleti'ne Boğaziçi'nde seyir emniyeti için bazı yerlere şamandıra koyulmasına ilişkin mütalaa dahi sunmuştu¹⁵⁵². Güvenlik sadece denizlerin ölçülmesi ile sınırlı değildi. Aynı zamanda seyirde olan gemilerin korsan saldırılarından korunabilir olması önemliydi. Birleşik Krallık 1880 yılında Basra Körfezi'nde sıklıkla karşılaşılan korsan sorunlarına ilişkin korsan takibini gerçekleştirebilmek üzere Osmanlı Devleti'nden yetki talep etmişti. Bu kapsamda yazılan müzekkere¹⁵⁵³ o dönemde devletin hukuksal bakışını da ortaya çıkaran bir özellik taşımaktadır. Birleşik Krallık faaliyette olduğu her bölgede yaptığı gibi, bölge hâkimiyetini ele geçirmek için böyle bir başvuruda bulunduysa da 20. yüzyıl itibarıyla herhangi bir izne gerek duymadan her çeşit faaliyete girişecekti.

İngilizlerin Akdeniz'de bulunan üslerine bakıldığında Osmanlı Devleti ile ilişkisi bakımından Kıbrıs dikkate değer özellik taşır. Henüz 19. yüzyılın başında Birleşik Krallık'ın dikkatini çekmeye başlayan Kıbrıs, oraya gönderilen Askeri Doktor Wittman tarafından askeri hazırlıkların yapılması için uygun bir üs ve ordular için iyi bir ikmal noktası olarak belirtilmişti. Ayrıca görevi dolayısıyla burada bulunan Yarbay Leake, adanın ve civarının durumu hakkında rapor hazırlayıp deniz kuvvetlerine göndermişti¹⁵⁵⁴. Bilindiği üzere kıyıya yakın adalar, yapısı itibarıyla üslenme sistemi içinde önemli bir yere sahiptir. Kıbrıs, Suriye ve Mısır sahillerine oldukça yakındı ve bu bölgedeki ilgisi geliştikçe orayı kontrol etmek isteyen Birleşik Krallık için stratejik bir hedef halini almaya başladı. Ada mükemmel bir kömür ve ikmal deposu olarak Malta'dan sonra Birleşik Krallık'ın emellerini yaşatabilecek bir coğrafi konuma sahipti.

93 Harbi'nde Rusya'nın Osmanlı karşısındaki büyük başarısı neticesinde özellikle bu adayı istemesinin nedenlerinden biri Rusların Akdeniz'e inmesine karşın bölgesel gücü elinde tutmayı hedeflemiş olmasıydı. Ayrıca kendi ticari menfaatleri için de bu adaya ihtiyacı vardı. Zira Doğu Akdeniz, Süveyş ve Hint yollarının güvenliği bakımından ada oldukça önemliydi¹⁵⁵⁵. Londra Hükümeti Osmanlı'nın varlığı üzerine yürüttüğü politikasını değiştirip *Hasta Adam* Osmanlı'yı paylaşma anlaşmalarına eklemesine

¹⁵⁵² DTA, Limanlar, Dosya No: 9, Sayfa No: 44, 34.

¹⁵⁵³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 149, Sayfa No: 13A.

¹⁵⁵⁴ Durmuş Akalın ve Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies-International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Vol. 7/3, (2012), s. 26

¹⁵⁵⁵ Tezel, a.g.e., s. 538.

Kıbrıs'ı elde etme gayreti 93 Harbi'nde sonuç vermiş oldu. İstanbul'u Ruslardan korumak amacıyla bir İngiliz filosu 1878 yılının ocak ayında İstanbul'a ulaştı¹⁵⁵⁶. Rusya'nın haddinden fazla güçlendiğini düşünen başta Birleşik Krallık olmak üzere Avrupalı devletler, Rusya'nın Ayastefanos ile dayattıklarından farklı olarak savaş sonucunu yeniden düzenleyen Berlin Kongresini planladı. Kıbrıs, İngiltere'nin bu esnada gösterdiği çabalar neticesinde, Osmanlı Devleti tarafından geçici olarak onların idaresine bırakıldıktan sonra¹⁵⁵⁷ kısa zaman içinde İngiliz Donanması için önemli bir üs konumunu aldı. Adanın geçici olarak bırakılmasındaki ana koşullardan biri Rusya'nın zapt ettiği Kars, Ardahan ve Batum topraklarından çıkmasıydı. Adanın geçici devri ise kısa zamanda kalıcı olacaktı. Her ne kadar Osmanlı Devleti hukuki olarak hâlâ adanın sahibi ise de fiiliyatta söz sahibi olan ülke İngiltere oldu. Zira adadan vergi olarak Osmanlı'ya ödenmesi gereken masraflar çıktıktan sonra kalan hasılat fazlası Osmanlı'ya asla ödenmedi¹⁵⁵⁸. Fakat Kıbrıs, Port Said ve Aden ile bu bölgede özellikle 1870 ile 1914 yılları arasında İngiliz Donanması için kömür ikmal üssü oldu¹⁵⁵⁹. Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti yönetiminde kaldığı süre boyunca adada on dokuz ülke konsolosu ya da temsilcisi bulunduğu¹⁵⁶⁰ düşünülürse adanın taşıdığı jeostratejik önem anlaşılabilir.

Kıbrıs'ta ortaya çıkan bu gelişmeden kısa bir süre sonra, 1882 yılında Batıya karşı ayaklanan kesimi sindirmek üzere, Birleşik Krallık Donanması İskenderiye Limanı önüne demirledi. Arabi Paşa önderliğinde çıkan bu ayaklanma, Mısırlıların özerk haklarını Batıya karşı koruma gayesi taşımaktaydı. Özellikle Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonraki süreçte Batı sömürgesi haline gelen Mısır, kısa süreliğine de olsa ulusçu hareketlerin merkezi oldu. Bu hareketleri bastırmak isteyen Birleşik Krallık, donanmasını Mısır önlerine getirmiş ve bu ayaklanmanın bahanesiyle Mısır'ı işgal etmişti. Böylece Birleşik Krallık Doğu Akdeniz'de bir başka üsse daha sahip olmuş oldu. Birleşik Krallık Donanması, gambot diplomasisi politikasını izleyerek yine bir sahil şeridini ablukaya alıp amacına ulaşmıştı¹⁵⁶¹.

¹⁵⁵⁶ Richard Harding, *Modern Naval History: Debates and Prospects*, London and New York: Bloomsbury Academic, 2015, s. 35.

¹⁵⁵⁷ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 125, Sayfa No: 4A.

¹⁵⁵⁸ Rifat Önsoy, "Muharrem Kanunnamesi ve Düyûn-u Umûmiye İdaresi", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, s. 404.

¹⁵⁵⁹ Gray, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914*, s. 15.

¹⁵⁶⁰ Özkul, a.g.m., s. 262.

¹⁵⁶¹ Zorlayıcılık üzerine kurulu bir politika aracı olan *gambot diplomasisi*, devletlerin deniz kuvvetlerini bir tehdit unsuru olarak kullanmasıyla ilişkili bir yöntemdir. İstenilen hedeflere ulaşmak üzere bu gücün

Birleşik Krallık, Doğu Akdeniz’de iyice yayılmaya başlamıştı. Girit Adası’na yaklaşık seksen mil mesafede bulunan Milo isimli adaya 1889 yılında bir bahriye deposu inşa etme girişiminde bulundu. Atina Sefaretinde görevli ataşe naval tarafından Bahriye Nezâretine gönderilen bu haber Bâbîâlîye de bildirildi¹⁵⁶². Bu kapsamda bakıldığında İngiliz gemilerinin Doğu Akdeniz’de destek alacağı üs bölgeleri çoğalıyordu. Böylece Hindistan ile arasındaki mesafeyi daha da kısaltırken aynı zamanda seyahatlerini de kolaylaştırmış oldu. İngiliz gemileri bu bölgeleri uğrak yeri yaparken diğer Osmanlı limanlarına gitmeye devam etti. 1891 yılı mayıs ayı itibarıyla Pire, Suda, İzmir, Selanik, Bodrum gibi limanlarda bulunan H.M.S. Inflexible gemisinde iki aydır görevli olan bahriye öğrencisi Tristan Dannreuther’in yazdığı mektuplar¹⁵⁶³ incelendiğinde, Akdeniz üslerinden/ duraklarından biri olarak kullanılan Girit’in Doğu Hindistan kıyılarına nazaran görevli personel için de birçok olumlu özelliği göze çarpıyordu. Zira burada, mektuplar çok daha düzenli bir şekilde dolaşmakta ve mürettebat değişimleri kolaylıkla gerçekleştirilebilmekteydi. Ayrıca gemide on beş deniz subayı öğrencisi ve otuz kadar subay bulunmaktaydı. Gemi, Salamis koyunda bulunan filo ya katılmış ve toplamda yedi gemi olmuşlardı. Anlaşıldığı üzere Birleşik Krallık’ın gemileri Doğu Akdeniz ile Adalar bölgesinde seyrediyor ve hedef talimi yapıyordu. Aynı geminin İzmir’e gittiğinde regattaya katıldığı ve bunun mektuplara konu olduğu görülmektedir. Gemi burada, detaylı bir sörveye tâbi tutulmuştu. İzmir’den hareket edip Selanik’e varan gemi, uzun süre aynı bölgede kalmıştı¹⁵⁶⁴. Burada görevli gemi personelinin zaman zaman Efes gibi yakın yerleri trenle ziyaret ettiği, sahilde yüzme partileri düzenledikleri görülmektedir.

9 Ocak 1887 tarihinde iki İngiliz vapuru Selanik Limanına gelmiş ve bu donanma gemilerinin süvarilerine neden limana geldikleri sorulmuştu. Arşiv belgelerine göre İngiliz süvarileri geliş nedenlerini İngiliz Donanmasında görevli subayların elbiselerini bir vapura teslim etmek ve Edirne’den Selanik’e gitmekte olan Binbaşı Troter isimli bir zatı İstanbul’a götürmek olarak belirtmişti. Ardından Troter, Osmanlı bürokratları tarafından görevi kapsamında araştırılmıştı. Gemilerin, Aynaroz manastırlarından birine yüklü mühimmat ve cephane bırakacağı hakkında gizli bilgiye de sahip olan Selanik

kullanımı ya da caydırıcı bir unsur olarak bu gücün kullanılma potansiyelinin gösterilmesi, politika uygulayıcısı devlet tarafından bir savaşa girilmeden kendi kararlarını karşı tarafa kabul ettirmesini ifade eder.

¹⁵⁶² DTA, Mektubi, Dosya No: 565, Sayfa No: 60.

¹⁵⁶³ RMG, DAN/ 74, Dannreuther, Tristan, Captain, Ca.1872-1963.

¹⁵⁶⁴ RMG, DAN/ 74, Dannreuther, Tristan, Captain, Ca.1872-1963, s. (1)-(22).

Liman Reisliği gerekli kontrolleri yapmış ve bu bilginin asılsız olduğu anlaşılmıştı¹⁵⁶⁵. Görüldüğü gibi bu çeşit faaliyetlere ilişkin Hâriciye Nezâretine ulaşan ihbarlar vardı ve bunların doğruluğu komodorluklar ya da liman reislikleri tarafından kontrol edilmekteydi. Taşra bahri yapıları Osmanlı Devleti için bir istihbarat noktasıydı. Bu kapsamda birçok raporlamalar yapılmaktaydı. Bunlardan biri Port Said Kömür Memurluğu tarafından Nezârete gönderilen bilgilendirmeydi. Bu rapor içerisinde Port Said Limanından geçen gemiler hakkında istihbarat verildiği görülmektedir. 1885 yılında yazılan bir belgede İngiliz beylik transportlarında levâzım, mühimmat, erzak ve asker taşındığı, muhtemelen Londra'dan kalkan bu geminin Port Said'den kömür ve levâzım tedarik ederek yoluna devam ettiği bilgisi verilmişti. Yine aynı belgede Rusya vapurunun tacir mukavelesine uygun bulunan yükleriyle Port Said'de kömür tedarikini gerçekleştirip yoluna devam ettiği bilgisi verilmişti¹⁵⁶⁶. Port Said her geminin ikmal noktası ve en işlek limanlardan biriydi. Yalnızca buranın gemi hareketliliği dahi bölgede hâkim donanma gemileri hakkında bilgi sunmaktadır.

Görüldüğü gibi İngiliz gemileri Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi kıyılarında çokça vakit geçirmekteydi. Erzak yükü biten yabancı bandıralı savaş gemileri yerel imkânlardan faydalanmak durumundaydı. 1894 yılında Bozcaada'da demirleyen Birleşik Krallık Donanması için İngiltere Bahriye Nezâretinin et müteahhidi olan Mösyö Rallis donanmanın et tedarikini sağlamıştı. Kesim için Osmanlı maliye memurları tarafından 15 altın vergi alınınca İngiltere buna karşı çıkmıştı. Bu belgede görüldüğü üzere bu olay nedeniyle İngiltere Sefareti, Hâriciye Nezâretine muhtıra vermiş, bu muhtırada “*ecnebi donanmaların resimden müstesnâya tâbi bulunduğundan*” bu bilginin Cezâyir-i Bahr-i Sefîd vilâyetine iletilmesini istemişti. Sefaretin bu talebini değerlendiren Sadâret, Hâriciye'ye, “*bu hususlar hakkında nizâm ve mahallî vergilerde ecnebi donanma için müstesnâ yapmaya mecbur olunmadığı*” yanıtı verilmiş ve müteahhit, kesim vergisini ödemek zorunda kalmıştı¹⁵⁶⁷.

1903 yılında Bingazi civarında İngilizlerin bir seneden bu yana gizli işgal hazırlıkları içinde olmaları nedeniyle hazırda kömür depoladığı yerler bulunmaktaydı. Kömür depolamak haricinde İngiliz gemicilerinin de orada ikâmet ettiği ve sahillerde

¹⁵⁶⁵ Yiner, a.g.e., s. 82-85.

¹⁵⁶⁶ BOA, Y. MTV., Dosya No: 17, Gömlek No: 48.

¹⁵⁶⁷ BOA, BEO, Dosya No: 474, Gömlek No: 35550.

keşif yaptığına ilişkin istihbarat alınmıştı¹⁵⁶⁸. Daha 1895 yılında Bingazi sahillerinde sıklıkla ve sayıca fazla olan yabancı savaş gemilerinin dolaşmakta olması¹⁵⁶⁹, bölgenin yabancı donanmalar için stratejik önemini ortaya koymaktaydı. Bingazi Mutasarrıflığından gelen bildiri üzerine Trablusgarp'ta görevli Osmanlı gemileri bölgeye sevk edilmişti. Aslında bir yabancı tehdit durumunda Osmanlı Bahriyesinin tarassut faaliyetlerini artırdığı görülmekle birlikte çabalarının uzun süreyi kapsayacak şekilde korunamadığı söylenebilir. Hem yeni topraklar elde etme çabası hem de lojistik üs oluşturma gayesine merkezden uzaklığı da eklenince, Kuzey Afrika, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki Osmanlı toprakları deniz gücü bakımından güçlü devletler için önemli bir odak noktası haline gelmişti.

20. yüzyılın başlarında Birleşik Krallık üslerini geliştirmeye devam etti. 1900 yılında İngilizlerin Bahreyn hakkındaki *fena fikirleri*¹⁵⁷⁰, Bahreyn'in sahip olduğu kritik coğrafi konum nedeniyle burayı kendilerine üs yapma fikrini açıkça ortaya çıkarmaktaydı. Osmanlı Devleti ise Kuveyt sahasında yaptığı gibi burada da kendini göstermeye çalışmış ve yine Birleşik Krallık karşısında başarı elde edememişti. İngilizlerin Basra'ya ilişkin ilgilerinin özellikle 20. yüzyıl başlarında artarak yükseldiği bilinmektedir. 1900'lü yılların başında yalnızca Basra değil aynı zamanda bugünkü Kuveyt, Bahreyn ve Katar gibi körfezin Arap sahili yakaları İngiliz Hükümetinin ilgi odağındaydı. Curzon tarafından yapılan politik harita kullanılarak yazılan ve İngiliz Donanma Komutanı'na iletilen 1903 yılına ait bir raporda bu bölgeler hakkında detaylı bilgiler bulunmaktadır. Bölgeyi yöneten taraflardan birisi de Osmanlı Devleti olmasına rağmen özellikle Bahreyn'de bulunan otoritenin İngiliz Hükümeti tarafından tanınmadığı görülmektedir. Burada ve bölgenin diğer kısımlarında Osmanlı etkisinin kırılmak istenmesi söz konusu olmuştu¹⁵⁷¹. Bu belgede bahsi geçtiği üzere 1899 yılında Kuveyt sahasındaki liderlerle imzaladıkları anlaşma neticesinde, İngiltere'nin izni olmadan burada herhangi bir yabancı güce yer gösterilmesi söz konusu olmayacaktı. Bahreyn ve Arap Emirliklerindeki şefler daha ağır bir anlaşma imzalamış ve böylece bugünkü Kuveyt, Bahreyn ve Arap Emirlikleri İngiltere'nin kontrolü altına girmişti. Maskat Sultanlığı ile 1891 yılında yapılan anlaşma gereğince güney Arabistan sahili ve

¹⁵⁶⁸ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 647, Sayfa No: 285A.

¹⁵⁶⁹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 477, Sayfa No: 4A, 4B.

¹⁵⁷⁰ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 587, Sayfa No: 66A; Dosya No: 588, Sayfa No: 269A-B.

¹⁵⁷¹ BL, IOR/ L /PS/ 18/ B151, British interests on the coast of Arabia, Koweit, Bahrein and El Katr.

sultanlığın son bulduğu Zufar'ın batısı ile Aden'e kadar olan kıyılar ve Kızıldeniz'in bir kısmı için de yukarıda bahsi geçen anlaşmalar yapılmıştı. Buradan hareketle bu kıyılarda İngiltere'nin izlediği benzer yöntemler neticesinde bölge onların tedarik merkezi haline gelmişti. Zira aynı belgede belirtildiği gibi, körfezde ve güney İran'da hâkim güç olarak, tüm diğer ticari kaygılar bir tarafta, her şeyden önemlisi diğer güçlere deniz ya da kara askeri operasyonları için fayda sağlayacakları tutunma noktaları vermemekti.

Diğer taraftan kısa süre sonra Basra Körfezi'nde yeni bir kömür ikmal deposu kurma fikirleri tartışmaya açıldı. İstanbul'da bulunan Birleşik Krallık Büyükelçisi Kuveyt sahasında bir kömür deposu kurma teklifini getirdi. Özellikle Osmanlı Hükümetinin 1905 yılında, İngiliz buharlı gemi şirketlerinin Basra'daki kömür ayrıcalıklarından vazgeçmesi sonrasında bu teklif ortaya atılmıştı. Basra Körfezi'nde bulunan Birleşik Krallık donanma gemilerinin, Kuveyt bölgesine ilişkin kömür deposunun mevkisi kapsamında araştırmaları söz konusu oldu¹⁵⁷². 1906 yılı şubat ayında İstanbul Büyükelçiliğinden Sir Nicholas R O'Connor'a göre, bugünkü Kuveyt bölgesinde bulunan İngiliz siyasi delegenin teftişlerinde kullanmak üzere bir vapuru olmasına bölgesel itiraz olmayacaktı. Fakat bir kömür deposu inşası ile önüne bir bayrak direği dikilmesi, bölgenin valisi tarafından bir tür işgal olarak nitelendirilebilirdi. O nedenle öncelikle mürettebat için kışla yapılmalı ve sonrasında “*dikkatlice ve yavaşça*” hareket edilmeliydi¹⁵⁷³. Aynı yıl içinde bahsi geçen buharlı vapur tedarik edildi ve özel bir İngiliz şirketinin kömür deposu vasıtasıyla kömür elde edildi. Şeyh Mübarek'ten belirli bir sahil kıyısı satın almak suretiyle kışla inşası planı yapıldı. Vapurun seyir kolaylığını temin etmek üzere yüz mil seyre yetecek kapasitede kömür taşımaya uygun ambarı olmasına, buhar kazanları ve mürettebata gerekecek suyun teminde kullanmak üzere su damıtma cihazına sahip olmasına ve yeterli kapasitede tanklarının olmasına önem verilmişti. Karada inşa edilecek basit bir kömürlük (kulübe) de belirli teknik özelliklere sahip olmalıydı¹⁵⁷⁴. Çeşitli yazışmalar sonrasında bu plan 1910 yılında İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Dışişleri Bakanlığı tarafından onaylanmıştı. Hemen arkasından ise bu depoya ilişkin teknik ve politik eleştiriler söz konusu oldu. O nedenle kömür ikmal deposu ancak 1915 yılında Bender Buşehr'den Kuveyt sahasına taşınabildi¹⁵⁷⁵.

¹⁵⁷² BL, IOR/ L/ PS/ 10/ 49, Koweit: Coal depot.

¹⁵⁷³ TNA, FO 371/ 145/ 44-45, Turkey Code 44, File 2201, Paper: Sent by Sir Nicholas R O'Connor, the British Embassy, Constantinople; Sent by the India Office.

¹⁵⁷⁴ TNA, FO 371/ 145/ 43, Turkey Code 44, File 2201: Sent by the India Office.

¹⁵⁷⁵ BL, IOR/ L/ PS/ 10/ 49, Koweit: Coal depot.

İngiliz ve Hindistan donanma gemileri kömürünü Karaçi'nin batısından özellikle Buşehr'den almaktaydı. Körfez girişinde Basaidu'da bulunan depo ise yirmi yıldır kullanılmıyordu. Hindistan Hükümeti Denizcilik Dairesi tarafından bakım altında tutulan Maskat'ta ve Buşehr'de bulunan kömür ikmal depoları¹⁵⁷⁶ İngiliz Donanması için önemliydi. Özellikle sonuncusu birçok zorluk ve yetersizlik içinde direk kontrol kurulamadan yerel müteahhitler vasıtasıyla idare ediliyordu. Deniz sığ olduğundan büyük gemiler buraya yanaşamıyor, ikmal zorlukla yapılıyordu. Yani deponun buradan taşınması teknik açıdan da gerekliydi. Hindistan tarafından idare edilen bu kömür ikmal depolarına ek olarak yine bu bölgede Hindistan'a ait bazı depolardan malzeme ve işgücü benzeri lojistik destek alındığı düşünülmektedir. Admiralty ve Hindistan Denizcilik Dairesi arasında askeri lojistik faaliyetlerin kapsamı ve bedeli iç yazışmalarla belirlenmekteydi¹⁵⁷⁷. Bölgede kömür ticareti yapan bir İngiliz tacirin deposu vardı ve buradan da tedarik sağlanıyordu. Fakat Körfeze girecek su çekimi (draft) yüksek olan büyük gemiler için kuzeyde bir yer aranırken aynı zamanda tedarikte gecikme yaşanmaması için başka bir depo gerekli görüldü. Bu gereklilikte dikkatler yeniden Kuveyt bölgesinde toplandı. Özellikle 1913 yılının ocak ayında, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu zor durum neticesinde zaten Basra Körfezi'nde hak iddia edebilecek güç ve durumda olamayacağının altı çizilmiş ve inşa çalışmalarına başlanabileceği ifade edilmişti¹⁵⁷⁸. Buna rağmen kömür deposunun buraya taşınması, Birinci Dünya Savaşı'na kadar ötelenmeye devam etti.

Aynı yıllarda Basra Körfezi'nde devam etmekte olan karmaşa nedeniyle Birleşik Krallık kendi şamandıralama çalışmalarına devam ediyordu. Özellikle Türk suları ile İran sularını ayırarak Birleşik Krallık Donanmasının kendi şamandıralarının olduğu yerde bulunmasını sağlamıştı¹⁵⁷⁹. İngilizlerin uzun yıllardır denizlerin haritalandırılması üzerindeki çalışmaları Basra Körfezi'nde de devam etmiş, Şattülarap, nehir ağzı, Bahreyn ve Kuveyt sahasındaki limanlar başta olmak üzere Basra Körfezi de haritalandırılmıştı. 1913 yılında gizlice Basra'daki durumu takip eden ve aynı zamanda Körfez girişinde devriye gezen İngiliz gemileri için kömür yükleme noktası, Hürmüz Boğazı girişinde

¹⁵⁷⁶ BL, IOR/ L/ PS/ 10 /49, Koweit: Coal depot, s.154.

¹⁵⁷⁷ BL, IOR/ L/ MIL/ 7/ 1470-1471, Collection 28/13 Forecast of annual requirements of naval stores to be purchased by Admiralty.

¹⁵⁷⁸ BL, IOR/ L/ PS/ 10/ 49, Koweit: Coal depot, s. 39-40.

¹⁵⁷⁹ BL, IOR/ L/ PS/ 10/ 169, Persian Gulf: lighting and buoying; buoyage of Shatt al-Arab.

bulunan Hengam Adası idi¹⁵⁸⁰. İngiliz gizli raporlarında ifade edildiğine göre Basra'da bulunan Osmanlı denizci kışlasında sadece yüz denizci ve Marmaris gemisinin mürettebatı vardı. Birleşik Krallık Donanmasının bölgedeki kuvveti ise bunun çok üzerindeydi.

İngilizlerin İran bölgesindeki faaliyetlerine bakıldığında 1909 yılında dahi limitli Osmanlı Devleti'nin telgraf hatlarından ziyade İran telgraf hatlarından yararlandıkları görülür. Teknik durumu oldukça kötü olan bu bölgede içinde operatörün olduğu çok az telgraf ofisleri olmakla birlikte yalnızca Farsça iletişim kurulabilmekteydi. Basra'ya yakın olan Ahvaz, İngilizce mesaj yazılabilen tek ofisti. Buradan coğrafya ve siyasi genel durumun yanında iletişim, ulaşım, iâşe, tedarik, sağlık gibi lojistik detayların da sunulduğu çeşitli raporlar gönderilmişti¹⁵⁸¹. Bu kara ya da kıyı coğrafi durum raporları askeri deniz faaliyetleri için de fayda sağlamaktaydı.

Basra'da ilgisi olan tek devlet Birleşik Krallık değildi. Almanya, Birleşik Krallık karşısında güçlendikçe onun bulunduğu sularda hareketlenmeye başladı. Basra bu bölgelerden biriydi. İngiliz istihbaratı da bu kapsamda bilgiler topluyordu. İngiliz arşivlerine göre 1906 yılında Almanların Pers topraklarında ya da Şattülarap ağzında bir kömür deposu edineceğine dair bir söylenti vardı ve İngiliz ajanlar bu bilgiyi teyit edemeseler de takip etmeye devam etti. Hamburg Amerika Buharlı Gemi Şirketinin Basra'da hizmet vermeye başlayacağı bilgisi de eş zamanda ellerine ulaşmıştı¹⁵⁸². Arşivlerden görüldüğü kadarıyla bu gelişmeler nedeniyle İstanbul'a yapılan üst düzey Almanların gerçekleştirdiği ziyaretler, İngiliz memurlar tarafından takip edilmiş ve üslerine rapor edilmişti¹⁵⁸³.

Almanlar Basra Körfezi'nden önce Kızıldeniz'in Aden Körfezi'ne yakın bölgede de bir güç savaşına girişmişti. 1901 yılında Almanların Kızıldeniz'de lojistik kabiliyetlerini artırmak için Farasan Adaları'ndan Dehram Adası'nda konuşlanmaya çalıştığı görülmektedir. Cidde Komodorluğu, bu konuyla ilgili olarak Nezârete şifreli bir telgraf göndermişti. Bu telgrafta Alman bir komutanın yanında 10-15 nefer ile adaya bir

¹⁵⁸⁰ BL, IOR/ L/ PS/ 11/ 64, P 3895/1913, Political Department: limitation to five years (ordinarily) of period of tenure of any one appointment of Resident, 1st class.

¹⁵⁸¹ BL, IOR/ L/ MIL/ 17/ 15/ 10/ 2, Military Report on S. W. Persia, Volume II, Arabistan.

¹⁵⁸² TNA, FO 371/ 153/ 69, Turkey Code 44, File 25855, Paper: Sent by Sir Nicholas R O'Connor, the British Embassy, Constantinople (Therapia).

¹⁵⁸³ TNA, FO 371/ 152/ 3, Turkey Code 44, File 20094, Paper: Sent by 1) Mr J Chamberlain MP, 2) Director of Military Operations 3) Sir Nicholas R O'Connor.

direk diktiği ve bir çadır kurduğu bilgisi bulunmaktaydı. Yine aynı yıl Bahr-i Ahmer Komodorluğu tarafından verilen bilgiye göre Alman vapurları adaya kömür çıkarmış, bir komutan direk dikerek bandıra çekmiş, çadır kurmuş ve kule yapmaya başlamıştı. Bu durumun adaya çıkan Osmanlılar tarafından kendisine sorulması sırasında ise devletinden aldığı emir üzerine inşaat yaptığını ve adayı terk etmeyeceğini sylemiřti¹⁵⁸⁴. Bunun zerine Hicaz Valisi tarafından Nezârete o bölgenin ne kadar önemli olduğunu belirtir mektuplar gönderildi. Mektuplarda hâlihazırda İngiliz gemilerinin mesaha bahanesiyle orada dolaşmakta olduğu ve ileride bu iki devletin büyük zararlar yaratacağı açıkça belirtilmekteydi. Bahsi geçen bu zararları engellemek üzere sahilleri teftiş edecek bir vapurun acilen gönderilmesi talep edilmişti.

Arşiv belgelerinde İngiliz ve Alman gemilerine ilişkin lojistik örneklerden sonra Fransız gemileri hakkında bilgi verilecektir. Fransız örneklerini, modern donanmaların Osmanlı ile ilk karşılaşması olan Kırım Harbi ile başlatmak mümkündür. Kırım Harbi'nde Birleşik Krallık Donanmasına verildiği görülen lojistik destekler, Fransa Donanmasına da verilmişti. Fransız Devleti, askerlerinin levâzımâtını koymak üzere eski bir gemi istemiş ve padişahın müsaadesiyle Necm-i şevket Kalyonu bu iş için Fransa'ya tahsis edilmiřti¹⁵⁸⁵. Bu tarz ikmale ilişkin talepler savaş boyunca devam etti. Zira donanmalar için mevcut yerel olanaklardan fayda sağlamak her zaman en ucuz ve kolay yöntemlerden biri olagelmiştir.

Kırım Harbi sürecinde Fransa Donanmasının ihtiyaına binaen ortaya çıkan ama varlığı nedeniyle bu ihtiyaın çok ötesine geçen Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası Fransız gemiler için hayati önemini korudu. Bu şirket İstanbul başta olmak üzere Mersin, Beyrut, şskenderiye, Süveyş ve İzmir gibi önemli Osmanlı limanlarında 1850'li yıllardan başlamak üzere altyapı tesis etti. Özellikle acenteler için yönetim binaları, lojman, mağaza, liman, dok, depo, kömür deposu ve antrepolar inşa etti ya da mevcut binaları kiraladı. 1867 yılı itibarıyla yabancıların Osmanlı topraklarında mülk edinme hakkı elde etmesiyle imar faaliyetlerini geliştirdi. Özellikle Süveyş gibi stratejik bir yerde henüz 1860'lı yıllarda gemi havuzu, tamir atölyesi, acente yönetim binaları, lojmanlar ve çeşitli depolar inşa etmek suretiyle bu alanlarda beş yüz kişiden fazla personel istihdam etti¹⁵⁸⁶. Böylece Fransız Deniz Kuvvetleri bölgede daha güçlü hale gelirken lojistik deniz slerine

¹⁵⁸⁴ BOA, Y. PRK. ASK., Dosya No: 169, Gömlek No: 2.

¹⁵⁸⁵ DTA, Umumi Evrak, Dosya No: 11, Sayfa No: 43.

¹⁵⁸⁶ Uygun, a.g.e., s. 318-320.

de kavuşmuş oldu. Mısır'da yaşanan çekişmeler ile güç dengeleri değişse de Osmanlı sınırlarındaki çoğu binasını 1914 yılına kadar aktif bir şekilde yenileyerek kullandı. Fransızlar, ticari gereklilikleri kapsamında farklı bölgelerde sürekli kömür ikmal merkezi kurmaya devam etti. Örneğin 1860 yılında Kızıldeniz'de Fransız Seyrüsefer Firması'nın temsilcisi Dissh'i kömür ikmal merkezi olarak ilan etmişti¹⁵⁸⁷.

Fransa yeni üs ve toprak olanakları için, Birleşik Krallık'ın İskenderiye Limanında yaptığı gibi, 1881 yılında Tunus Limanına saldırdı. Açıkçası bu saldırıda Tunus Kıbrıs'a karşılık Fransa'ya rüşvet olarak verilmiş oldu¹⁵⁸⁸. Birleşik Krallık'ın Mısır ve Kıbrıs ile Hindistan güzergâhı üzerindeki elde ettiği stratejik noktalara karşılık Tunus da Fransa'nın egemenliğine girmişti. Böylece zaten sahip olduğu ambarlara ek olarak tam bir ileri üs tesis etmiş oldu.

1882 yılı mayıs ayında Mısır'ı işgal için denizden yüklenen Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ile Akdeniz Filosu Komutanı Amiral Seymour arasında geçen bazı telgraf yazışmaları¹⁵⁸⁹ incelenmiştir. İskenderiye'ye gönderilen İngiliz ve Fransız savaş gemileri, Korfu, Atina, Pire gibi limanlarda kalsa da ana üs olarak Suda'yı seçmişti. 17 Mayıs itibarıyla içlerinden yalnızca bir zırhlı ve iki küçük gemi İskenderiye'ye yönlendirilmiş, kömür gemisi olmasına rağmen kömür ikmalinin İskenderiye'den yapılması emri verilmişti. İngiliz hükümeti Mısır'da kurduğu baskı boyunca başta Osmanlılar olmak üzere diğer güçlerle de iyi ilişkilerini koruma gayesi taşımış, aynı zamanda Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Mısır'da bulunan İngiliz ve Avrupalı vatandaşları korumak için çeşitli direktifler vermişti. 25 Mayıs'a kadar kanala birkaç gemi daha gönderildi. 30 Mayıs'ta İskenderiye güçlerini, Suda'dan gelen yeni gemilerle kuvvetlendiren Birleşik Krallık, bir taraftan Fransız taburlarının ilerlemesini gözlerken diğer taraftan olası Yunan yardım taleplerini değerlendiriyordu. Her ne kadar kömür yüklemeleri için Abukır söz konusu olduysa da Birleşik Krallık Kuvvet Komutanlığı tarafından uygun bulunmamış ve Suda'da kömür ikmali zorunlu bulunmuştu. Ayrıca gemilere idareli kömür tüketimi için ekonomik seyir zorunluluğu verilmişti. 14 Haziran'da ise Mısır'dan ayrılmak isteyen İngiliz vatandaşlarına yardım edilmesi, tahliye için gemi gerekiyorsa rapor edilmesi istenmişti. 20 Haziran ve sonrasında hareketlenen bir ortamda, Deniz Kuvvetleri kömür ikmalinin Port Said dışında planlanmasını talep

¹⁵⁸⁷ BL, Mss Eur F699/ 1/ 1/ 1/ 17, Letters from the Governor of Bombay, s. 15.

¹⁵⁸⁸ Donald Quataert, *The Ottoman Empire; 1700-1922*, UK: Cambridge University Press, 2005, s. 59.

¹⁵⁸⁹ RMG, SCL/ 3, Scrapbook of Frederick Beauchamp Paget Seymour, 1872-1894, ss. 1-15.

etmişti. Mısır'a yönlendirilen Fransız ve İngiliz kuvvetleri tedarikte ortak bir şekilde hareket etmişti.

Fransız gemileri en az İngiliz gemileri kadar Osmanlı sularında hareket halindeydi ve donanma gemilerinin ilginç talepleri olurdu. Bunlardan biri 1902 yılında Selanik'te gerçekleşti. 1902 yılının kasım ayında İstanbul'dan hareket ederek Selanik Limanına gelmiş olan Fransız torpido geçerinde aynı limanda komutan değişikliği yapılmıştı. Selanik'ten Pire'ye hareket etmeden evvel mevcut komutanı, yerine gelen komutana ateşli eğitim vermek istedi ve bunun için limanda ateşli talim yapma izni istedi. Bu tarz ateşli talimlerin ancak açık denizlerdeki tarafsız sularda yapılacağından bu talime izin verilmemişti¹⁵⁹⁰. Yabancı bandıralı gemiler Selanik Limanını sıklıkla ziyaret ederdi. Bu ziyaretlere bakıldığında bazı zamanlarda tek millete ait gemi sayılarının oldukça yüksek olduğu Selanik Komodorluğunun 1904 yılında vilâyet ile yaptığı yazışmalarda görülmektedir¹⁵⁹¹.

Rusya tüm diğer devletlerden daha fazla sayıda küçük gemiye sahipti. Bu gemiler, hiçbir kömür deposuna uğramadan 1.000 mil mesafe alabilmekte ve 17, 18 knot süratle hareket edebilmekteydi¹⁵⁹². Rusya Karadeniz'de Osmanlı'ya komşuydu; Karadeniz'de kısıtlayıcı kuralların konulduğu Kırım Savaşı sonrasındaki ilk askeri karşılaşma 93 Harbi oldu. Rusya bu bahsi geçen küçük gemilerle büyük Osmanlı muhriplerine karşı zafer kazandı. Özellikle Kırım Harbi sonrası Karadeniz'de 1871 yılına kadar yasak olan her türlü askeri denizcilik faaliyetleri düşünülecek olursa kısa zamanda kuvvet geliştirmiş olmaları sonucu kazandıkları bu zafer düşündürücüdür. Rusya'nın askeri alandaki gelişmesi 93 Harbi'nden sonra da devam etmişti. 1881 yılından 1912 yılına kadar Karadeniz'deki Rus filosu güç kazanmıştı. 1885 yılında Karadeniz Filosunun yüzüncü yılını yeni inşa ettikleri zırhlıları denize indirerek kutlamışlar ve gemi inşa faaliyetlerine büyük bir kışla ve havuz ekleyip takviye ettikleri Sivastopol Limanında devam etmişlerdi. 1912 yılında sahip oldukları filo mevcudiyetinin Türklere karşı yeterli olduğunu düşünmekteydiler¹⁵⁹³.

Rusya'nın sıcak denizlere inme gayesi ve bu kapsamda Boğazlar'daki talepleri yüzyıllardan beri en büyük hedefi olmuştu. Akdeniz'de Ruslara ait bir üs olmadığından

¹⁵⁹⁰ DTA, Komodorluk, Dosya No: 14, Sayfa No: 101.

¹⁵⁹¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 23, Sayfa No: 34.

¹⁵⁹² Hampden, a.g.e., s. 256.

¹⁵⁹³ Mozgvesky, a.g.e., s. 53-56.

diğer devletlerden yardım alamayacak bir Rusya, Doğu Akdeniz’de her daim Osmanlı’dan zayıf kalacaktı. Rusya Boğazlar’ı ele geçirmek için bölgede askeri bir deniz üssüne ihtiyaç duymaktaydı. Bu nedenle 1914’ün ilk aylarında Kaptan Volkov'a gönderilen talimatta, İngiltere ile anlaşma sağlaması ve bu kapsamda Rus Donanmasının Doğu Akdeniz'de bulunan İngiliz limanlarını üs olarak kullanabilmesi sonucunu elde etmesi istenmişti¹⁵⁹⁴. Aynı süreçte Rusya’nın bir deniz üssü elde etmek için Balkan Devletleri ile de anlaşmaya varma süreci hızlanmıştı. 1914 yılında dahi bahsi geçen bu çabalar, Rusya’nın Akdeniz’de üssü olmadığı gibi elde etmek için de uğraş verdiğini göstermektedir. Bu nedenle Rus gemilerinin Osmanlı sularında ihtiyaçlarını kendi imkânlarıyla tedarik ettiği düşünülmektedir.

Avusturya’nın sahip olduğu iki demir zırhlı hem kendi ikmalini hem de aylardır Akdeniz’de seyir halinde olan filosunun ikmalini sağlayabilecek ölçüdeyken tüm gemileri de hafif silahlardan oluşan cephaneyi taşıyabilecek güçteydi¹⁵⁹⁵. Yine de Osmanlı unsurlarından ikmal talep ettikleri görülmektedir. 1865 yılında Avusturya bandıralı Veloviç isimli korvet, Bar Limanına geldiğinde konsolosun müracaatı üzerine buradaki ambardan 6,5 ton Ereğli kömürü satın almıştı¹⁵⁹⁶.

Osmanlı sınırlarında çeşitli sayıda Müslüman ve gayrimüslim tebaanın kömür tedarik firması yanında yabancı tedarikçilerin de firmaları bulunuyordu. Galata’da bulunan kömür tedarikçilerinden biri, Avusturyalı Lonid Kumpanyasıydı. Bu firmanın kaçakçılık yaptığı tespit edilmiş ve merkezî kurumlar arasında bir dizi tartışmaya neden olmuştu. Bahsi geçen firmanın kaçakçılığa aracılık ettiği belgelenmiş olup adli soruşturma başlatılmıştı. Bu kapsamda firmaya ait yüzer kömür deposunun kaldırılması ve ona yardımcı mavnâ zâbitânlarının da takibat altında bulunması için çeşitli yazışmaların yapıldığı görülmektedir. Güvenlik tedbiri olarak yüzer deponun taşınacağı birkaç iskelenin bahsi geçse de Dersaadet Liman Dâiresi farklı bir görüş bildirmişti. Liman reisine göre böyle bir kaçakçılık mevzusu tam olarak ve resmen kanıtlanmadığından, bu gibi bir uygulama kumpanyanın Avusturya Sefaretinde şikâyet oluşturmaya neden olacaktı. Ayrıca liman reisi depoyu taşımak için düşünülen mahallerin uygun olmadığını belirtmişti¹⁵⁹⁷. Kaçakçılık durumunda alınacak tedbirler

¹⁵⁹⁴ Sevilya Aslanova, *20. Yüzyıl Başında Rusya’nın Osmanlı Politikası*, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008, s. 116.

¹⁵⁹⁵ Hampden, a.g.e., s. 258.

¹⁵⁹⁶ DTA, Muhasebe, Dosya No: 572, Sayfa No: 25.

¹⁵⁹⁷ DTA, Ön Tasnif, Dosya No: 2, Sayfa No: 30.

gereği olan bu yöntemin kullanılıp kullanılamayacağı uluslararası ilişkiler de düşünüldüğünden kurumlar arası bir soruna neden olmuştu. Devlet kurumları bazı tedarik örneklerinde görüldüğü gibi kendinden emin ve kesin cevaplarla hareket ederken bazılarında ise bu örnekte görüldüğü gibi adım atmada kararsız kalırdı.

Trablusgarp Harbi'nden önceki dönemde İtalya, bölgede lojistik desteğe ihtiyaç duyması halinde Osmanlı Devleti ile iletişime geçirdi. Örneğin bir İtalyan gemisi 1903 yılında talim yapmakta iken torpidosunu kaybetmişti. Kaybettiği bu torpidoyu aramakta olduğunu Selanik Komodorluğuna bildirmiş Komodorluk da merkeze haber vermişti¹⁵⁹⁸. Trablusgarp Harbi'ne doğru giden süreçte İtalya'nın siyasi ve ekonomik nedenler kapsamında Doğu Akdeniz politikası değişti ve bölgede etkinlik kurma çabaları artış gösterdi¹⁵⁹⁹.

İtalya, siyasi birliğini sağlar sağlamaz askeri deniz teknolojisinde aktif olacağını göstermekte gecikmedi. Osmanlı Devleti İtalya'ya çeşitli savaş gemisi siparişleri veriyordu ve Trablusgarp Savaşı'na kadar İtalya hem gemi tedarikinde hem de gemi onarım hizmetlerinde Osmanlı'nın ana tedarikçilerinden biri oldu. Trablusgarp Harbi'nde İtalya güçlü bir donanma yanında, 120.000 ton kömür stoku ile yirmi bir adet kömür gemisi ve çok sayıda resmi ve ticari nakliye gemisine sahipti¹⁶⁰⁰. Lojistik gücün unsurlarından olan bu hareketli yardımcılar, güçlü levâzım stokunun dağıtılması için karaya bağımlı olmadan ihtiyaçların sağlanması açısından önemliydi. Ayrıca bütçe anlamında sorun yaşamayan İtalya, güçlü gemi inşa ve onarım altyapısıyla, bol cephanesiyle, Afrika kıyıları ile eline geçirdiği adalarda kurduğu muhabere istasyon teşkilatıyla daha da güçlendi. Birleşik Krallık'tan kömür ve Amerika'dan akaryakıt temin etti. Tüm bunlara ek olarak güçlü ticaret filosunun varlığı ile aksamayan deniz ticareti ve ulaştırma hizmetleri ve hastane gemileri ile ilaçları sayesinde başarılı Kolera mücadelesi lojistik sistemini etkili bir şekilde yönetmesinde pay sahibi etkenlerdi¹⁶⁰¹. Savaş alanına coğrafi yakınlığı ve yardımcı gemileri nedeniyle savaşta lojistik yönetiminin sekteye uğramadığı ifade edilebilir. Trablusgarp Harbi'nden sonra İtalya'nın Osmanlı sularında karışıklıklar çıkardığı görülür. 1913 yılında özellikle Bahr-i Ahmer sahillerinde mahalli müttefikler ile anlaşarak bölgede söz sahibi olmak istediği görülmektedir. Ayrıca kendi

¹⁵⁹⁸ DTA, Komodorluk, Dosya No: 19, Sayfa No: 21.

¹⁵⁹⁹ Mümtaz Onur Güner, *İtalyan Krallığının Doğu Akdeniz Politikası (1861-1913)*, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, s. 70-77.

¹⁶⁰⁰ Atmaca, *Barbaros Hayreddin Zırhlısı, Üç Savaş Bir Gemi*, s. 44.

¹⁶⁰¹ *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, s. 123-125.

emellerine ulaşmak için bölgedeki isyancılara silah ve cephane taşıyarak lojistik destek vermekteydi¹⁶⁰². İtalya'nın ileri üs temininde bu şekilde türlü yolları denendiği daha önce ifade edilmişti.

1867 ile 1914 yılları arasında Yunanistan çok defa Osmanlı Devleti ile karşı karşıya geldi. Yakın coğrafi konumları nedeniyle tüm lojistik ihtiyaçlarını kendi şartları kapsamında sağlayan Yunan Bahriyesinin sahil kesiminde depo ve ambar olarak kullandığı birçok binası vardı ve gereken yerlere yenilerini de inşa etmekteydi¹⁶⁰³. Yunan bandıralı gemiler özellikle Girit isyanıyla birlikte Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı sahillerinde silah kaçakçılığı yaptı. Bu faaliyetlerden bazılarının önlendiği bazılarının ise önlenemediği olurdu. Bu kaçakçılığa konu yerler içerisinde Osmanlı sahillerinde bulunan kiliseler dahil olmakla birlikte Osmanlı'ya yakın Yunan adaları da bulunmaktaydı. Yunanların bu lojistik kaynakları yığma faaliyetleri hem savaşlarda hem de ayaklanmalarda oldukça işine yaramaktaydı. Osmanlı sularında bulunan Yunan ticaret gemilerinin gerektiğinde kullanmak üzere ambarlarında mühimmat taşıdıkları bilinmekteydi¹⁶⁰⁴.

Osmanlı ile sınırdaş olan ve aynı suları paylaşan bu devlet, bahsi geçen hazırlıklar çerçevesinde mühimmat ve kömür tedariki için lojistik hazırlıkları kapsayan planlar yapıyordu. Özellikle savaş dönemlerinde Osmanlı Rum tebaasının da yardımları oluyordu. Bu konuda DTA ile BOA'da pek çok arşiv kaydına rastlanmaktadır. Örneğin, Balkan Harbi sırasında Marmara Havzası'nda düşmana erzak nakleden on bir adet kayık Nevşehir Gambotu tarafından zapt ve tevkif edilmişti¹⁶⁰⁵. Savaş ve ayaklanmalara doğrudan katılan ve aktif olarak Yunan tarafında savaşan halk da bulunmaktaydı.

Sınırların birbirine bu denli yakınlığı, malzeme ve mühimmat kaçakçılığını kolaylaştıran etken olmuştu. Bu nedenle Osmanlı'da belirli dönemlerde gemi ve liman inşaları yasaklanırdı. 1891 yılında Rum tebaasından Yani, Yalova'da liman inşa etmekteyken bu inşaat Liman Reisliği tarafından durdurulmuştu. Her ne kadar İzmit'e giderek Konsolostan yardım istediye de inşaatın durdurulması gereği Yalova Liman Reisliğine bildirildiğinden inşaaata devam edememişti¹⁶⁰⁶. Mavna tipi gemilerin Osmanlı Devleti sınırları dışına çıkarılması bir başka yasak alanı olmuştu. Buna rağmen bazı

¹⁶⁰² BOA, BEO, Dosya No: Dosya No: 4036, Gömlek No: 302700.

¹⁶⁰³ BOA, BEO, Dosya No: Dosya No: 2444, Gömlek No: 183284.

¹⁶⁰⁴ DTA, Mektubi, Dosya No: 496, Sayfa No: 15; Şura-yı Bahriye, Dosya No: 266, Sayfa No: 83A.

¹⁶⁰⁵ DTA, Muhakemat ve Hukuk Müşavirliği, Dosya No: 16, Sayfa No: 145-6.

¹⁶⁰⁶ DTA, Limanlar, Dosya No: 45, Sayfa No: 214.

dönemlerde Yunanlar tarafından satın alınıp Yunanistan'a götürülmek istenen mavnalar oluyor; çıkışlarına mevzuata aykırı olduğu için izin verilmiyordu¹⁶⁰⁷. Tezin ikinci bölümünde de gösterildiği üzere mavna tipi tekneler rıhtım içi nakliyyede en fazla işe yarayan vasıtalar ve ihtiyaç duyulduğunda Tersâne-i Âmireden istenmesine rağmen temin sıkıntısı çekildiği zamanlar çok olmuştur. Bu nedenle mavnaların harice çıkışında çeşitli yasakların olması olağandı. Buna ek olarak Yunan gemilerinin kıyılardaki kaçakçılık ve mühimmat yığıma faaliyetleri de bilindiğinden süreçte kolaylık getirecek mavna tipi gemiler harice çıkarılamazdı.

Bu başlığı sonlandırmadan evvel bahsi geçen ülkelere ek olarak birkaç tekil örnek verilecektir. Bunlardan biri İspanya hakkındadır. 1887 yılında İspanya, Asya kıyılarına giden gemilerinin üs olarak kullanabilmesi için Somali kıyılarında kömür deposu tesis etmek üzere bir körfez satın almıştı. Civar bölgelerde yeni yerler için de araştırma yapmaya devam etti. Modern gemilere sahip olan İspanya, diğer devletler için olduğu gibi yakıtını istifleyecek alanlara ihtiyaç duyuyordu. Bu kapsamda Hudeyde civarında bir ada satın almak istediği duyulduğunda merkez hükümet, Yemen vilâyeti ile iletişime geçti. Vilâyetten istenen bunu engelleyecek tedbirleri almasıydı¹⁶⁰⁸. Ayrıca merkezî kararlarla bölgeye asker sevk etmek suretiyle bunun önüne geçilmek üzere Yemen vilâyetine yardım gönderilmişti.

Tekil olarak verilecek örneklerden diğeri Felemenk Devleti'ne aittir. Harp gemilerinden biri olan Prenses Maria gemisi için, Felemenk Sefareti vasıtasıyla Hâriciye ile iletişime geçildi. Gemi için ihtiyaç duyulan bazı eşya ve edevat Tersâne-i Âmireden talep edilmekteydi. İstenilen malzemeleri içeren liste tercüme edilerek Tersâne-i Âmireye gönderilmiş ve tedarik sağlanmıştı¹⁶⁰⁹. Bu işlem yabancı gemilerin doğrudan tedariki için de bir örnek teşkil eder. Yabancı gemiler, anlık onarımlar için ihtiyaç duydukları ama gemilerinde bulunmayan malzemeleri, Osmanlı tersânelerinden talep edilebilmekteydi.

1890 yılında Japonya kıyılarında yaşanmış olan Ertuğrul Fırkateyni faciasının ardından, 1891 yılında İstanbul'u ziyaret eden Japon gemileri olmuştu. İstanbul'da bulunan Japon gemilerinin erzak ve Cardiff kömürü ihtiyaçları İstanbul'da tedarik edilmiş olup maiyetlerinde çalışan istimbotların devr-i çark masrafları hesaplanmıştı. Bu kapsamda Ahter ve Cibali başta olmak üzere hizmet veren beş vapurun masrafı, maden

¹⁶⁰⁷ DTA, Limanlar, Dosya No: 216, Sayfa No: 9.

¹⁶⁰⁸ BOA, DH. MKT., Dosya No: 1428, Gömlek No: 24; Dosya No: 1465, Gömlek No: 120.

¹⁶⁰⁹ DTA, Erkan-ı Harbiye, Dosya No: 6, Sayfa No: 7.

kömürü, revgân-ı zeyt ve revgân-ı don masrafı olarak hesaplanırken kumpanyadan satın alınan kömür de bu hesaba dahil edilmişti¹⁶¹⁰. Uzak devletlere seyahat eden gemilerin tüm ihtiyaçlarını yalnızca beraberinde taşıdıkları malzemelerden sağlamaları mümkün değildi. Japon gemilerinin yaptıkları tedarik buna iyi bir örnek teşkil etmektedir.

Değişik sayılarda ve tiplerde gemilere sahip İngiliz, İtalyan, Avusturya, Fransız ve Alman filosu, bu ülkelerin okul gemileri ile mesaha gemileri 19. yüzyılın ikinci yarısında ve 20. yüzyılın başlarında İstanbul, Selanik, Limni İzmir, Basra ve Hudeyde başta olmak üzere birçok Osmanlı limanında bulunmuştu¹⁶¹¹. Bu çalışmada kullanılan kaynaklarda görüldüğü üzere, liman ziyaretleri boyunca gemi personeli kıyı gezintileri tertip eder, çeşitli spor müsabakaları yapar, yakın civarlardaki tarihi alanları ziyaret eder, lokum ve halı gibi hediyelik eşyalar satın alırdı. Bu örneklerde görüldüğü üzere yabancı donanma personeli Türk limanlarında sosyal faaliyetler de tertip etmişti.

Bu başlıkta yabancı donanma gemilerinin Osmanlı sularındayken ikmal malzemelerine ilişkin ihtiyaçlarını nasıl tedarik ettiğine ilişkin örnekler verilmiştir. Bölgesel olarak bakıldığında yabancı gemilerin planlarında sıklıkla görülen ortak lojistik noktalar ortaya çıkmaktadır. Korfı yalnızca İngiliz kömürü satan tüccarın bulunduğu bir bölgeydi. 1865 yılında buradan üç farklı devlet gemisi kömür satın almıştı¹⁶¹². Ayrıca Limni Adası'nın doğal bir limanı olan Mondros, en işlek limanlardan biriydi; pek çok yabancı donanmanın burayı ziyaret ettiği bilinmektedir¹⁶¹³. 1905 yılı aralık ayında Limni ve Midilli'de uluslararası bir deniz tatbikatı başarıyla tamamlanmıştı. Bu tatbikat sırasında gemilerin ihtiyaç duydukları kömürü Pire'den ve seyyar kömür gemilerinden temin ettikleri görülmektedir¹⁶¹⁴. 1880'li yıllar itibarıyla Limni'ye sıklıkla gelen yabancı gemiler, kömür ihtiyaçlarını buradaki depodan kömür satın alarak karşılamaktaydı. Burada kömür bittiğinde İstanbul'dan sevk edilirdi. Bu nakil sırasında 1911 yılında dahi en ucuz yöntem, yelkenli gemilerin kullanılması olarak görülmekteydi¹⁶¹⁵.

Adriyatik Denizi'nde yer alan Korfı ve Adalar Denizi'ndeki Mondros gibi Girit Adası'nın kuzeyinde korunaklı Suda Limanı da yabancı gemilerin kömür ikmali yaptığı

¹⁶¹⁰ DTA, Muhasebe, Dosya No: 1263, Sayfa No: 48.

¹⁶¹¹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 5, Sayfa No: 74; Dosya No: 14, Sayfa No: 93, 99, 105-106; Dosya No: 23, Sayfa No: 18, 51-52; Dosya No: 25, Sayfa No: 14.

¹⁶¹² Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 27.

¹⁶¹³ Sannav, a.g.e., s. 78-79.

¹⁶¹⁴ TNA, FO 371/ 145/ 42, Turkey Code 44, File 2181, Paper 2181: Sent by the Admiralty.

¹⁶¹⁵ Sannav, a.g.e., s. 145.

bir ambara sahipti. Daha önce bahsi geçen kömür ambar defterleri, bu ambarlardan kömür satın alan yabancı gemilere ilişkin bilgiler de vermektedir. Örneğin 1860-1863 yılları arasında Fransız gemileri, 1865 yılında Fransız, İtalyan ve İngiliz gemileri Suda'da bulunan kömür ambarından kömür temin etmişti¹⁶¹⁶. Bu ambardan Fransız Donanmasına 1883 yılında 135 ton Ereğli maden kömürü satılmıştı¹⁶¹⁷. Nutkî Bey kendi hatıratında, Suda Limanını, İngilizler başta olmak üzere yabancı devletlere ait Akdeniz filolarının buluşma yeri olarak belirtmiştir¹⁶¹⁸. Suda yelken çağında Venedik için de bir üs konumundaydı ve Birinci Dünya Savaşı'na kadar bu liman önemini yitirmemiştir.

Osmanlı taşra kurumları yabancı gemilerin ikmalî durumunda merkeze bilgi verirdi ve bu bilgi akışı Osmanlı sularını kontrol altında tutmak için gerekliydi. Fakat yabancı gemilerin kaçakçılık faaliyetlerine engel olunamadığı görülmektedir. Zira oldukça fazla arşiv belgesi, Osmanlı kıyılarındaki kaçak faaliyetlerin sürekliliği hakkında bilgi vermektedir. Görüldüğü kadarıyla Osmanlı, kendi sularındaki gemiler hakkında net bilgi sahibi olamıyordu, ama yine de komodorluklara bağlı gemiler karakol görevlerini icra etmeye çalışıyordu. Yabancı bandıralı gemiler Osmanlı limanlarındayken birbirleriyle haberleşebiliyordu. Arşiv belgelerinde görüldüğü kadarıyla, Osmanlı limanlarında bulunan yabancı filo ya da gemiye ait posta çantalarının, aynı bandıralı başka gemiler tarafından teslim alındığına ilişkin anlık bilgi, iç yazışmalar vasıtasıyla Bahriye Nezâretinde toplanmaktaydı¹⁶¹⁹.

Osmanlı sularında bulunan yabancı gemilerin yiyecek ve su ihtiyaçlarıyla ilişkili olarak farklı uygulamaların yapıldığı olurdu. Yabancı devletlerin beylik gemileri, ihtiyaç duydukları suyu sahilde bulunan çeşmelerden almak isterlerse burada düzensizlik olmaması için bir görevli tâyin edilirdi¹⁶²⁰. Farklı yabancı gemiler Süveyş Limanına girerken su işareti çeker, sularını aldıktan sonra kılavuz eşliğinde Kanal'a girerlerdi¹⁶²¹. Yiyecek ve zahirenin ise, daha önce de ifade edildiği gibi, bazı durumlarda harice satışı yasaklanırdı. Fakat ordudan hariç olarak zahire satışı yapmak yasak olmasına rağmen yabancı savaş gemilerine erzak satanlar olabiliyordu¹⁶²².

¹⁶¹⁶ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 25.

¹⁶¹⁷ DTA, Muhasebe, Dosya No: 789, Sayfa No: 35.

¹⁶¹⁸ *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 105.

¹⁶¹⁹ DTA, Komodorluk, Dosya No: 5, Sayfa No: 69.

¹⁶²⁰ Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 37.

¹⁶²¹ Yüce, a.g.e., s. 182.

¹⁶²² Hakan Yıldız, a.g.e., bkz.

Osmanlı suları, coğrafi konumu itibarıyla birçok geminin seyir yaptığı denizlerden oluşuyordu. Bu sulara seyreden her bir gemi hakkında detaylı lojistik faaliyetler bulunmamakla birlikte özellikle arşiv kayıtlarının taranması sonucu ulaşılan bilgilere burada yer verilmiştir. Bu konunun yabancı arşivler özelinde taranması akabinde daha detaylı bilgilere ulaşılabileceği düşünülmektedir. Zira, ileride yapılacak detaylı bir çalışma, Osmanlı sularındaki hareketliliği ortaya çıkaracak ve donanmaların lojistik imkân ve kabiliyetlerinin karşılaştırmalı analizine olanak verecek önemli bilgiler sağlayacaktır.

3. BAHİRİYE LOJİSTİĞİNDE JEOSTRATEJİNİN ÖNEMİ

Askeri alanda deniz stratejisi, kavram olarak deniz gücünü temin etmek üzere deniz kuvvetlerinin sevk ve idare edilme öngörüsüdür. Jeostrateji ise ekonomik, sosyal, politik ve askeri idare faaliyetlerinin üzerinde coğrafyanın etkisini ifade eder. Bu çalışmada jeostrateji tanımı daha çok askeri yönü ile dikkate alınmıştır. Coğrafi konum her seviyede devlet ilişkilerini etkilerken bu etkileşim askeri alanda da cereyan eder. Dolayısıyla 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde görüldüğü üzere devletlerin hegemonyasına almak istediği statik coğrafya, dinamik stratejiler için anlam kazanır. Ülke sınırlarında su ile buluşma noktaları olan limanları, coğrafi olarak merkezi olan denizle bağlantılı her tür kara parçaları ve adaları devletlerin jeostratejik özelliğe sahip kara parçalarıdır. Jeostratejik yönden anlamlı bu kara parçaları aynı zamanda devletlerin jeopolitik amaçlarını gerçekleştirirken kullanabileceği önemli araçlardır. Böylece stratejik güç taşıyan coğrafya, devlet politikalarının temel girdisi ve askeri hedeflerinin stratejik çıktısı olur. Jeostrateji tanımı gereği coğrafya ile ilişkilidir; bu coğrafya bir alandır: Askeri lojistik teorisi kapsamında değerlendirildiğinde ise, bu çalışmada örneklendirildiği üzere deniz üsleridir veya karadaki müstahkem mevkiilerdir. Filo yerleşiminin belirlenmesi ve başarı elde edilmesi bu lojistik merkezlerin uygun coğrafyaya dağılımını gerekli kılar. Birinci Dünya Savaşı'nda görüldüğü üzere savaşlarda devletlerin taraflar oluşturmalarının altında yatan motivasyonlardan biri de budur.

Bu tezin giriş bölümünde adı geçen Clausewitz ve Mahan, jeopolitik ve jeostrateji üzerine oluşturdıkları kuramlarda coğrafyayı ve özellikle deniz ve deniz kuvvetlerini önemli bir etken olarak belirleyerek denizin stratejik etkinliği üzerinde durmuşlardır. Özellikle Osmanlı bölgesinde bulunan Süveyş Kanalı'nın jeopolitik önemi çerçevesinde

deniz egemenliğinin kara egemenliği karşısında daha etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Mahan'a göre deniz egemenliğinin güçlenmesinde beş faktör etkilidir: fiziki yapı, devletlerin bulunduğu alanların genişliği, nüfus sayısı, ülkelerin ulusal karakterleri ve devletlerin yönetim biçimleri¹⁶²³. Vergi ve müsâdere gibi baskıcı yöntemlerden uzak kalarak savaşan erken dönem Avrupa devletleri, temsili kurumlarını korudu ve sonuç olarak liberal yönetimlere dönüştü. Tersî durumda ise otoriter yönetime sahip devletler oluştu¹⁶²⁴. Devletlerin karakter oluşumlarında etkili olan bu yöntemler Mahan'ın faktörlerinden biri olan yönetim biçimlerini oluşturdu. Bu yaklaşıma göre ülkelerin liberal yönetimleri, daha sonra gerçekleşecek deniz egemenliğinin sağlam temellerinden biri oldu.

Mahan, Mackinder, Spykman ve Sversky başta olmak üzere jeostrateji ve jeopolitik merkezli önemli teorisyenler vardır. Her birinin teorisi kara, deniz ve hava kuvvetleri ekseninde dünya egemenliklerinden bahseder. Bu teoriler 19. ve 20. yüzyıllarda salt teori olmaktan çıkıp devlet politikalarına yön veren yaklaşımlar olmuştur. Bu yaklaşımlardan en eskisi Mahan'ın deniz gücü eksenli hakimiyet teorisidir ve ona göre denizler üzerinden hareketi kontrol eden ülkeler dünya denizciliğini kontrol eder. Ayrıca bu teoriye göre sistem içinde deniz üsleri ile denizaşırı sahiplikler, kara modellen bir kuvvetten fazlasına ulaşılmasını sağlar. Mackinder'in Kara Hakimiyeti Teorisi (Heartland), deniz gücünden ziyade kara gücünün önemi üzerine kurulmuştur. Bu teoride Mackinder belirli coğrafyalar üzerindeki hakimiyetlerin dünya hakimiyetini getireceği bir heartland ya da kalpgâh kurgulamış ve buraya sahip olmanın dünya hakimiyetini getireceğini savunmuştur. Mahan'ın teorisinin aksine bu teori deniz gücünün karaya bağımlılığı nedeniyle esas güç olarak karaları ön plana çıkarmaktadır. Spykman tarafından ortaya atılan Kenar Kuşak Teorisi, Mackinder'in coğrafyasından daha geniş bir coğrafyaya yayılan bir özellik taşımaktadır. ABD ile Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği ilişkileri üzerine yön gösterme özelliğine sahip bir teoridir. Seversky'nin teorisi de hava kuvvetleri hakimiyetine dayanmaktadır. Ona göre, gelişen teknoloji sayesinde kara veya denizden ziyade hava kuvvetleri ve hava araçları teknolojisi önem kazanmış; bunlardan yoksunluk durumunun dünya hakimiyetinin önünde engel ifade edeceği

¹⁶²³ Cezmi Sevgi, "Jeopolitik ve Jeostratejinin Tarihî Gelişimi Açısından Türkiye'nin Stratejik Konumu", *Ege Coğrafya Dergisi*, 4.1, (1988), s. 225.

¹⁶²⁴ Downing, a.g.e., s. ix.

belirtilmiştir. Burada bahsi geçen teoriler, büyük devletlerin politikalarında yer alarak stratejik ağırlıklarını kanıtlamışlardır.

Bu teoriler deniz gücü ekseninde değerlendirilirse, çağımız güncel teorilerinden Modelski ve Thompson'un teorisi deniz gücünün önemini daha da genişletmiştir. Küresel siyasette liderin kim olduğu ve neden o olduğu sorularını kavramsal olarak birbirine bağlayan bir çalışma sunmuşlardır. Teorisyenler, uzun dönem hegemonya döngülerini ortaya çıkarırken küresel deniz gücünün esas kriterini ana muharebe gemisi (capital ship) sahipliği olarak belirlemişlerdir. Dolayısıyla modern dünyada yalnızca sayıca üstün donanmaları olan devletler liderlik iddiasında bulunabilmektedir. Ayrıca üslerinin sayısı ve geniş coğrafi alandaki etkinliği, gemi sayısına ilişkin kararlarda etki edecek unsurlar olarak tanıtılmıştır¹⁶²⁵.

Coğrafi keşiflerden önce bilinen denizler üzerinde üstünlük çabaları söz konusu olurken, 1500 yılından sonra gerçek manada küresel denizcilik faaliyetleri ortaya çıkmış ve deniz hegemonyası söz konusu olmuştur. Hegemonya, kelime anlamıyla, üstün olma, egemen olma, liderlik gibi anlamlar taşımakla birlikte TDK tarafından bir devletin (kişinin) başka bir devlet (kişi) üzerindeki siyasal üstünlüğü ve baskısı (üstünlüğü ve baskısı) olarak tanımlanmaktadır¹⁶²⁶. Dolayısıyla üstünlük kurmayı başaran devlet bunu kendi avantajına çevirmektedir. Bu durumda denizcilik alanında hegemonyaya sahip devletlerin, diğer devletlere deniz ve denizcilik gücü üzerinden hâkim olması durumu söz konusu olur. Bu durumda deniz gücü üzerine oyununu kurgular ve bu oyunun kurallarını kendisi belirler. Diğer bir deyişle, hegemonyasını kurmak üzere geliştirdiği deniz gücünü küresel anlamda kendine uyacak şekilde yönetmekle kalmaz bunu en uzun döngülerde sürdürülebilir kılmaya çabalar. Bunu geniş deniz alanlarında gerçekleştirdiğinde jeostratejik olarak hegemonyasını yönetebileceği bir sürece sahip olur.

Özellikle bu çalışmanın zaman aralığı içinde Birleşik Krallık'ın deniz gücü üzerinden sağladığı bu hegemonyasını nasıl sürekli kılmaya çalıştığı görülebilir¹⁶²⁷. Zira bunu gerçekleştirmediği ilk anda, karşı güçlerin devreye girerek onun egemen devlet gücünü ele geçireceklerinin bilincindeydi. Birleşik Krallık bu durumda oyunun kurallarını belirleyemeyecek ve diğer devletler onun etki alanından kolayca çıkacaktı. Önce Fransa

¹⁶²⁵ Harkavy, a.g.m., s. 944, 952.

¹⁶²⁶ <https://sozluk.gov.tr/> (01.01.2020).

¹⁶²⁷ James Lawrence, *The Rise and Fall of the British Empire*, U.S.: St. Martin's Publishing Group, 1997, s. 200-217.

ardından Almanya ile karşılıklı tecrübe ettiği tarihsel olgular tam da bu yönde ilerledi. Fakat elindeki gücü korumak için sürekli stratejik kararlarla atağa geçti ve egemen gücünü diğer devletlere kaptırmadı. Birinci Dünya Savaşı sonrası durumlar değişecek olsa da Birleşik Krallık, 1914 yılına kadar bu gücü büyük ölçüde elinde tutmayı başarmıştı. Bu anlamda dikkat çeken en önemli unsurların başında deniz üslerine ilişkin gücü gelmekteydi. Zira modern donanmaların en mühim başarı ölçüsü olan lojistik yönetimi, Birleşik Krallık için güçlü üs yapısı üzerinden kurulmuştu. Sayıca fazla olan ve neredeyse tüm topraklarda kurduğu üsleri, yabancı denizlerde seyreden ticari ve askeri gemilere destek vermek üzere organize edilmişti. Bu destek, seyir halindeki geminin 19. yüzyıl itibarıyla başta kömür olmak üzere tüm ikmal malzemelerini sağlaması şeklinde ifade edilebilir.

Bu sayede Birleşik Krallık, Viyana Kongresinden Birinci Dünya Savaşı'na kadar adeta İngiliz denizine dönen Akdeniz'de, Malta, Kıbrıs ve Mısır sayesinde konumlanırken Orta ve Uzak Doğu bağlantılarını güvenceye almış oldu¹⁶²⁸. Aynı yıllarda Fransa, İspanya, İtalya ve Almanya Akdeniz'de stratejik noktalar için genişleme stratejileri oluşturmaya başladı. Bir önceki başlık altında da açıklandığı üzere, Doğu Akdeniz, Kızıldeniz, Aden Körfezi, Umman Körfezi ve Basra Körfezi bu devletlerin güç gösteri sahalarına dönüştü. Daha önce de ifade edildiği gibi, modern donanmalarda lojistik faaliyetler yapılamaz ve sürekliliği korunamazsa modern gemilerin, karmaşık hizmetler sunabilen tersânelerin ve her alanda sahip olunan deniz teknolojisinin pek anlamı kalmayacağı düşünülmelidir. Örneğin yakıt olarak kullanılan kömür eksik kaldığında en güçlü gemiler hareket edemez ya da hasta sayısı çok olan gemilere sağlık hizmeti ve malzemeler ulaştırılamadığında en yetenekli denizciden etkin bir şekilde fayda sağlanamaz. Bu nedenle donanmaların sahip olduğu son teknoloji ürünü yüzer unsurlar fayda getirmeden atıl kalabilir.

Sahip olduğu kara ve deniz sınırları bağlamında geniş bir fiziki coğrafyaya sahip olan Osmanlı Devleti, tüm bu uluslararası gelişmelerden etkilendi. Birçok ulustan oluşan kozmopolit karakterdeki nüfusu bir yana ülke sınırlarının jeostratejik avantajları vardı. Boğazlar'ı, Kıbrıs ve Girit gibi merkezî ve büyük adaları başta olmak üzere tüm adaları, Süveyş Kanalı çevresindeki toprak parçaları, Kuzey Afrika'da bulunan stratejik kıyıları,

¹⁶²⁸ Giovanni Ridolfi, "Geostrategy and Naval Power in The Mediterranean: Changing Scenarios, Continuing Conflict" *Marine Policy*, 21.4, (1997), s. 379.

özellikle son dönemlerde topraklarında araştırma konusu¹⁶²⁹ olan petrolün varlığı, Kızıldeniz, Basra Körfezi, Fırat ve Dicle nehirleri ve kıyıları hem askeri hem deniz ticareti faaliyetlerinde oldukça önemliydi. Sonuç olarak hem deniz ve su yolları ile bağı hem de sahip olduğu kara parçaları jeopolitik olarak onu çok önemli bir konuma yükseltmişti. Jeopolitik öneme sahip Osmanlı toprakları, bu nedenle dönemin büyük güçlerinin uğraş alanı haline geldi. İngiltere tarafından 93 Harbi'ne kadar korunması arzulanan Osmanlı Devleti, bu savaştan sonra yaşam alanı bulmak için oldukça politik motivasyonlarla hareket etmek zorunda kalacaktı. Sahip olduğu jeostratejik önem sayesinde dikkatleri üzerinde toplamıştı ve sularında yabancı donanma unsurlarına rastlamak hiç şaşırtıcı değildi. Bilakis bu ilginin sürekli şekilde arttığı ve tek seferde dahi büyük filoların limanlarına demirlediği bir devlet konumuna gelmişti. Özetle, büyük devletlerin ilgi odağı olan konularla o ya da bu şekilde bağı olan Osmanlı suları, çok sayıda yabancı geminin uğrak seyir bölgelerinden biri oldu. Böylece bu bölgede bulunan gemilerin lojistik desteğini sağlayacak üs yapılanmaları değer kazanmaya başladı.

Zırhlı buhar makinalarının keşfi ve deniz gücü üzerindeki etkisi askeri devrim niteliğindedir. Bu sebeptendir ki, 1800 yılında karaların %35'ine sahip olan Batı, 1914 yılına gelindiğinde karaların %84'üne sahip olmuştur¹⁶³⁰. Kısacası Batı, bir dünya hegemonyasına dönüşmüştür. Askeri devrimin kalbi İspanya, İtalya, Hollanda ve Fransa'da atmıştı; deniz gücündeki dönüşüm ise Fransa ve Birleşik Krallık tarafından şekillendirildi. Değişen stratejik taktikler ve savaş mantığı, savaşları kısa olmaktan uzaklaştırırken asker ve subay sayısına ihtiyacı arttırdı. Uzayan savaşlar hem askeri güç oluşturma hem de lojistik kabiliyetin önemini hiç olmadığı kadar ortaya çıkardı. Sayıca büyüyen beşerî ve teknik askeri güç, bu sayıyı besleyecek gereksinimlere bağlılığı kesinleştirdi.

1650'lerden itibaren denizle buluşmamış ya da denizaşırı bir iktidar mücadelesine sahne olmamış herhangi bir savaş olmadı¹⁶³¹. Denizcileşme 19. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren politik bir güç olarak devletler arası dengeye damgasını vurdu. 1880 yılı sonrasında belirginleşen Jeune École yani küçük ve seri fakat silahlandırılmış gemilerden oluşan yeni deniz gücü, hareket ve manevra kabiliyeti zayıf olan büyük gemilere karşı başarılı bir ideolojik savaş verdi. Jeune École fikri torpido bot ve denizaltı

¹⁶²⁹ BOA, A. MTZ. (05), Dosya No: 26, Gömlek No: 35.

¹⁶³⁰ Headrick, a.g.e., bkz.; Parker, a.g.e., bkz.

¹⁶³¹ A.g.e., bkz.

gemilerini sahil savunması ve düşman filosu mücadele aracı olarak görmekte, kruvazörleri ise daha ziyade ticaret filolarına akın harekâtı için düşünmekteydi¹⁶³². Jeune École yaklaşımı ile ana silah olarak torpil kullanan gemiler sayesinde güçlü ve büyük zırhlılara meydan okuma prensibi, birçok devletin strateji değiştirmesine neden oldu. Daha küçük gemileri filolarına dahil eden devletler operasyonel faaliyetlerini sürdürmek için üslere ihtiyaç duydu. Zira görece küçük olan bu gemiler, sürekli bir şekilde kendilerine yetecek kadar malzemeyi ve kömürü taşıma gücüne sahip değildi. Bu nedenle trafiği yüksek limanlar kuvvetlendirilip torpido taşıyan gemileri de barındırmaya başladı. Daha önce de ifade edildiği gibi, korunaklı bu limanlara çok sayıda ambar ve depolar inşa edilmeye başlandı.

Hem Osmanlı Devleti hem de öncü Avrupa devletleri bu tür gemilere sahip olma yarışına girdi. Osmanlı Devleti özelinde bu durum maddi olanaklarla da alakalıydı. Daha ucuz, küçük ve hızlı torpido botlara sahip olan Osmanlı Bahriyesi, 1890'lı yıllardan başlayarak torpido savunma sistemi ile sahillerini koruma kararı almıştı. Jeune École öncesi anlayış ise Mahan'ın iddia ettiği büyük savaş gemilerinin önemi üzerine kurulmuştu. Mahan'ın fikirlerinin uygulama alanı bulduğu 20. yüzyıl başlarında bu kapsamda bir dönüşüm yaşandı ve 1905 yılı itibarıyla bu politika baskın gelecek dönemin bahri devletlerine yön vermeye başladı¹⁶³³. Bu sürekli değişen olgu; torpidolar, mayınlar ve küçük gemilerin yarattığı etkiyle de yakından ilgili oldu. Özellikle deniz gücünü önemseyen devletlerin ulusal politikalarının ana merkezi, işte bu denizcilik yaklaşımları üzerinden gelişti. Böylece Büyük gemilerden ziyade seri ve diğer ülkeler üzerinde politik güç ve söz sahibi oldu.

Bir jeopolitik güç olan donanma unsurlarının dünya denizlerinde seyri ve bayrak gösterme yarışı hiç olmadığı kadar önem kazanmaya başladı. Burada Birleşik Krallık en kapsamlı örnek olarak düşünülmelidir. Birleşik Krallık, dünya denizlerindeki üstünlüğünü devamlı kılma gayesini sürekli taşıdı. Bu nedenle birçok stratejik bölgede denizaşırı üs kurarak konumlandı: Bermuda, Hong Kong, Halifax, Cebelitarık, Malta, Jamaika, The Cape of Good Hope, Ascension Adası, Trincomalee, Vancouver, Sidney¹⁶³⁴. Özellikle Jamaika (1655-1656), Halifax, Nova Scotia (1759), Minorca (1708; 1763), Malta (1800) ve Morityus'taki Fransız üssü, deniz lojistiği sağlama görevi

¹⁶³² Mercan, a.g.m., s. 107.

¹⁶³³ Harding, a.g.e., s. 22.

¹⁶³⁴ Lavery, a.g.e., s. 228.

taşıymaktaydı ve askeri olarak da korunmaktaydı¹⁶³⁵. İlk küresel deniz imparatorluğu kuran Portekiz'den daha güçlü üs yapılanmasına giren ve üzerinde güneş batmayan Birleşik Krallık, dünyanın birçok bölgesinde konumlanmış üslere ek olarak Osmanlı Devleti ile yakınlaştığı andan itibaren Girit (Suda), Kıbrıs, Süveyş, İskenderiye, Aden ve Basra üslarına kavuştu¹⁶³⁶. Her ne kadar Birleşik Krallık en büyük deniz gücü kuran devlet gibi görünse de yalnız değildi. Batılı birçok devletin aynı gayeleri taşıdığı bir önceki başlık altında sunulan örnekler özelinde dahi görölmektedir. Neticede emperyalizmin aracı ve endüstriyel devrim ürünleri olan buharlı gemiler ve telgraf; Avrupalıları Çin'e, Burma'ya ve Orta Doğu'ya götürmüştü¹⁶³⁷.

Osmanlı Devleti, teknoloji yoğun ve deniz gücü yüksek devletlere yakınlığıyla ve jeopolitik konumu itibarıyla önemliydi fakat modern dönemlerde büyük denizci devletler arasına giremedi. Tüm politik argümanlarını denge siyaseti üzerine inşa etmek zorunda kaldı. Özellikle denge siyaseti uygulamasının bir nedeni coğrafyasından gelen kaderini kendi politikaları ile yönetebilmektir. Osmanlı Devleti, dünya genelinde adı geçecek büyük bir güce dönüşmektense bölgesinde önemli ölkelerden biri olma gayesi taşıdı. Zira komşu ölkelerdeki gelişmeleri, Bahriye Nezâreti raporları ve ceridelerde görüldüğü üzere, yakından takip etmiş ve teknolojik olarak onlarla aynı seviyede kalmaya gayret etmişti. Osmanlı'nın daha ziyade sahil muhafaza üzerine yoğunlaşan bir deniz kuvveti oluşturmalarının nedeni buydu. Büyük gemilerden ziyade seri ve küçük gemileri satın almasındaki en büyük gayesi, mali yapısının el verdiği ölçüde kıyılarını koruma kararlılığıydı. Diğer taraftan, coğrafi konumu nedeniyle bunu sürdürmesiyse bir hayatta kalma meselesi haline geldi.

Denizcilik tarihi ve deniz gücünün anlaşılması için sosyal, ekonomik, teknolojik, kültürel, politik ve diplomatik unsurlar hesaba katılırken bunların birbirleri ile etkileşimi ve deniz gücü üzerindeki etkisi dikkate alınmalıdır; çünkü denizcilik tarihi tamamen uluslararası bir proje demektir¹⁶³⁸. Özellikle 19. yüzyılda yaşayan Alfred Thayer Mahan, Sir Julian Corbett ve Antoine Henri Jomini çağdaş donanmalara ilişkin stratejiler yaratmışlar ve uygulama pratiklerinde oldukça etkili olmuşlardır. Sivil deniz ve denizcilik düşünürü Corbett (1854-1922), çağdaşı olan diğer analistler ve tarihçiler gibi ölkesinde

¹⁶³⁵ Hattendorf, a.g.m., s. 671.

¹⁶³⁶ Harkavy, a.g.m., s. 948.

¹⁶³⁷ Headrick, a.g.e., s. 370.

¹⁶³⁸ Harding, a.g.e., bkz.

denizcilik stratejileri üzerine çeşitli teoriler geliştirip yol gösterici çerçeveler ortaya çıkarmıştır. Özellikle Birinci Dünya Savaşı Tarihi ¹⁶³⁹ isimli eserinde Çanakkale Savaşı'nın deniz cephesini incelemiş ve o dönemin Akdeniz yapısını da ortaya çıkarmıştır. Açıkçası, ülkelerin denizcilik stratejisinin kara savaşına yapabileceği doğrudan katkıyı düşünen ilk stratejisttir. Denizcilik ve donanma stratejilerini birbirinden ayırmış ve stratejiyi genel olarak majör ve minör olarak belirlemiştir. Donanma stratejileri filonun hareketleri ile ilgiliyken denizcilik stratejisi kara kuvvetlerine bağlı olarak deniz kuvvetlerinin hangi rolü oynaması gerektiği ile ilişkilendirilmiştir¹⁶⁴⁰. Corbett, Birleşik Krallık'ın Kıbrıs ve Mısır'a sahip olmasının Hindistan yolu için ne kadar değerli olduğunu vurgulamak üzere bu yerleri İmparatorluğun uzuvlarına benzetmiştir ¹⁶⁴¹. Corbett'in bu benzer görüşü Castex'in (1878-1968) fikirlerinde de hayat bulur. Zira ona göre ordunun kendisi genel stratejinin kraliçesidir. Bu nedenle başarılı olması arzu edilen her hareketin muhakkak ona tâbi olmasının zorunlu olduğunu düşünmüştür. Ona göre donanma çoğu kez ordu için vardır ve hedeflere varması için onun önemli bir destekçisidir. Özetle Castex'e göre deniz gücünün tek başına zafere ulaşması istisnaidir ve özünde donanmanın payı karadaki başarıda vazgeçilmezdir¹⁶⁴². Hem Corbett'in hem de Castex'in fikirlerinde gözlemlenen deniz gücünün kara savaşları üzerindeki destekleyici etkisi deniz gücünü azımsadıklarından değildir, top yekûn kazanımlarda her ikisinin ortak varlığını önemli gördüklerindendir.

Dönemin deniz gücü düşünürlerinden belki de en çok etki bırakmış olan Mahan, Osmanlı Devleti'ni, 17. ve 18. yüzyıllarda uluslararası ilişkiler çerçevesinde güç dengeleri üzerinde etkili olan önemli bir devlet olarak dikkate almıştır. Bakış açısı 19. yüzyılda tamamen değişmiştir. Ona göre Osmanlı Devleti artık uluslararası ilişkilerde bağımsız bir aktör değildir. Akdeniz'de önemli üsleri olan Osmanlı, bu bölgeleri tek tek kaybedince bölgesel önemini de yitirmiştir. Örneğin 93 Harbi sonrasında Kıbrıs'ı, Mısır'ı ve dolayısıyla Akdeniz'e eski önemini iade eden değerli Süveyş Kanalı'nı kaybetmiştir. 1878 yılında Süveyş Kanalı'ndan geçişleri yeniden düzenleyen ve bölgede görevli yabancı memur tarafından yazılan bir nizamnâme yürürlüğe girdiğinde bu nizamnâme

¹⁶³⁹ Sir Julian S. Corbett, *History of the Great War, Based on Official Documents, Naval Operations*, Vol. II, Longmans, Green and Co., London, 1921.

¹⁶⁴⁰ Milan Vego, a.g.e., s.6.

¹⁶⁴¹ Sir Julian S. Corbett, *History of the Great War, Based on Official Documents, Naval Operations*, Vol. I, London: Longmans, Green and Co., 1920, s. 8.

¹⁶⁴² Vego, a.g.e., s. 12.

Osmanlı gemilerini de kapsamıştır. Zira Osmanlı gemilerinin bu kurallara uyması hem kumpanyanın itibarını hem de gemi sahiplerinin memnuniyetini arttıracığından Kanal İdâresi tarafından özellikle talep edilmiştir¹⁶⁴³.

Kısacası, 19. yüzyıl Batı hegemonyası Osmanlı topraklarını Avrupa ülkeleri ve ABD'nin genişleme arzularına cevap verecek topraklar olarak sunmaya başladı. Daha da ileri giderek zayıflayan Osmanlı Devleti'ne ait toprakların Avrupa güçleri arasında paylaşılması olarak ifade edilen Şark Meselesini deniz üzerinde de yorumladı. Aslında Osmanlı sularını deniz gücü alanında bir anlaşmazlık çözümü olarak gördü. Osmanlı deniz gücünü, devletin jeostratejisi nedeniyle, Akdeniz ve Karadeniz'de Rusya'ya karşı yapılacak deniz harekâtında destek güç olarak tanımladı. Bu kapsamda Osmanlı kıyılarında deniz üsleri yaratarak burada konuşlanabildi. Aslında kendi amaçları için yerel müttefikler kazanma çabası olan bu yaklaşım, batılı güçler tarafından her bölgede kullanılmaya çalışıldı. Kendi döneminde oldukça fazla taraftar toplayan Mahan'a göre Birleşik Krallık ve Almanya, Mısır ve Levant'ın kontrolünü elinde tutmak istiyorsa bu bölgede bulunan deniz gücünü kuvvetlendirmesi, yani sayıca attırması gerekliydi¹⁶⁴⁴. Bu durum, denizcilik alanında birbirleri ile yarış içinde olan bu iki devletin Osmanlı'yı yanında tutmak için ne kadar çabaladığının açık nedeni olarak gözlenebilir. 1914 yılında ölen Mahan'ın uzun yıllar boyunca bir stratejist ve subay olarak yaptığı önerilerinin Avrupa devletleri için strateji merkezli hareket noktası olduğu söylenebilir.

¹⁶⁴³ DTA, Şura-yı Bahriye, Dosya No: 124, Sayfa No: 39A.

¹⁶⁴⁴ Federov, a.g.m., s. 234,235.

SONUÇ

MODERN OSMANLI BAHRİYESİNDE LOJİSTİK FAALİYETLERE İLİŞKİN KURAMSAL ANALİZ

Modern donanmalar çağı, teknolojinin değişmesi ile ortaya çıkmış ve bu değişim Bahriyenin yüzer unsurlarını daha seri hale getirmiştir. Teknolojik dönüşüm hem askeri anlamda hem de yönetsel anlamda devletleri değiştirmiş ve özellikle Sanayi Devrimi sonrasında dünya güçlerinin kendilerini konumlandırmasında önemli bir etken olmuştur. Bahsi geçen dönemlerdeki teknoloji dönüşümü hâlâ insan eline, becerisine ve fikirlerine ihtiyaç duymaya devam etmiştir. Bu nedenle ortaya çıkan bu yeni teknolojiyi kullanma becerisine sahip eğitimli denizcilerin varlığı önem kazanmıştır. Bu becerinin sınırlı olduğu devletler bu handikapı yenmek için yabancı uzmanlar istihdam etmiştir. Böylece güçlü devletler, Batılı uzmanlara bağımlılığı artan bu devletlerin deniz teknolojilerinde ihtiyaç duydukları eğitim vasıtasıyla içlerine sızma olanaklarını geliştirmiş oldu. Yerelde destekçi aramaktan ve onları kullanmaktan ziyade kendi uzmanları sayesinde kurumsal dönüşümü tekellerinde toplayabildi. Böylece bu devletler deniz yolu ile elde ettiği dünya hâkimiyetini denizcilik faaliyetleri ile de taçlandırmış oldu.

Arşiv belgelerinden hareketle Osmanlı Bahriyesinin destek bekleyen bu bahri kuvvetlerden biri olduğunu söylemek mümkündür. Teknolojik gelişimin sürekliliği kapsamında artan ihtiyaçların tedarik edilmesi, lojistik kapasitelerin değiştirilmesi ve geliştirilmesini zorunlu kıldı. Birinci sırada gelen yakıt ihtiyacı ve daha sonra onarımları sağlayacak malzeme ve savaş için gerekli mühimmat tedariki lojistik faaliyetlerinin can damarını oluşturuyor olsa da insan gücünün hayatta kalması için önemli olan gıda ve su ile kifâyetli işgücü temini lojistik becerileri için de oldukça gerekliydi. Bu becerilerin yönetimi orduları modern lojistik anlayışına taşımıştı. Sürekli gelişen teknoloji karşısında değişen savaş taktikleriyle ordularda dönüşüm gerekirken, sayıca artan eğitimli personele sahip donanmalara nasıl lojistik destek sağlanacaktı? Finansman bakımından güçlü olmak bir zorunluluk halini almıştı. Topların gemi bordalarına entegre edildiği yeni tip gemiler yeniçağda denizcilik ve deniz savaşları alanında bir dönüşüm getirdi. Modern dönemde ise sürekli gelişen tekne yapı malzemeleri ile silahlar devrime yön verdi. Fakat bu devrimde güçlü kalmak kolay değildi. Bir yandan güçlü bir mali yapı diğer yandan ise bu

mali yapının kol kanat gerdiği bir lojistik sistem gerekliydi. Bugüne hükmeden insan unsuru ve yönetim politikaları, bir süreç döngüsü içinde önem kazandı.

19. yüzyılın ortalarından Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen süre içinde en önemli iki unsur teknoloji ve bunu kullanmaya elverişli bilgiyle donatılmış personel becerisiydi. Artık dünya daha az keşfedilmemiş yerlere sahipti ve coğrafyanın etkisi kader olmaktan çıkıyordu. Bir ülkede elde edilen teknik başarıya başka ülkeler tarafından kolaylıkla ulaşılabiliyordu. Özellikle denizcilik alanındaki yenilikler, finansal gücü olan devletlerin dünya standartlarını yakalayacağını gösterirken bilginin gücü ve onu kullanacak insanların değeri daha da belirginleşti. Bu da yerel olmaktan ve düşünmekten ziyade küresel düşünme ve küresel gelişimin önünü açtı.

Tezin giriş kısmında belirtilen sorular ışığında modern donanmalar çağının başlangıcında Osmanlı Devleti'nde Bahriye lojistiği yönetimi ortaya çıkarılmıştır. Görüldüğü kadarıyla *kendi kendine yeterli olma prensibi* Osmanlı Bahriyesi için ulaşılmış bir sonuç olamamıştır. Dönem dönem bu kapsamda çabalar içine girilse de münferit çabalar olarak kalmış genel bir politika olarak benimsenmemiştir. Bu soruya cevap aranırken ortaya çıkarılan Osmanlı Bahriye lojistiği temin ve tedarik yöntemleri ile süreci işletme ve sürecin idâmesine ilişkin uygulama mantığı bunu açıkça göstermektedir. Osmanlı'nın lojistik imkân ve kabiliyetleri kendi donanmasının ihtiyaçlarını karşılama ve onları yeter derecede stoklama mertebesine erişemedi. Hayati öneme sahip ikmal malzemeleri geneli itibarıyla eksikti. İç tedarik kısıtlı olduğu gibi hariçten tedarik için mali durum yeterli gelmiyordu.

Aynı sularda seyreden yabancı gemiler, ihtiyaç duyduğu malzeme ve eşyaya müteahhitler aracılığıyla ulaşabildiği gibi doğrudan Bahriye Nezâretine bağlı kurumlarla iletişime geçerek de ulaşabilmekteydi. Bunun yanında sürekli bir ambar inşası ya da üs kurma gayeleri kendi imkânlarını yaratma çabasını ve ulaştıkları olumlu sonuçları göstermektedir. Bu çalışmada limanlar, ileri üsler ve tedarik yönetimi analizine dayanarak Birinci Dünya Savaşı öncesi Doğu Akdeniz'in Adalar Denizi'yle birlikte Marmara ve Karadeniz'de, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde başta Osmanlı Devleti olmak üzere yürütülen lojistik strateji ve yöntemler belirlenmeye çalışılmıştır. Bunu yaparken daha önce de detaylı bir şekilde açıklanan Türk ve yabancı arşivlerden faydalanılmış ayrıca telif eserler ile çağdaş kaynaklar tarih bilimi ışığında yeniden değerlendirilmiştir.

1. LOJİSTİK KAVRAMININ BAHİRİYE İÇİN ASKERİ VE POLİTİK DEĞERİ

Kavramsal olarak lojistik, yalnızca askeri birimlerin tedarikinin karşılanması ile sınırlı tutulamaz. Görüldüğü üzere lojistik aynı zamanda milli bir endüstriyel üretim ve hizmet sağlama becerisiyle de alakalıdır. İkinci bölümde açıkça anlatıldığı üzere lojistik faaliyet alanları; ikmal malzemeleri, personel ve işgücü, bakım ve onarım faaliyetleri, sağlık hizmet ve malzemeleri, intikal ve ulaştırma, altyapı ve inşaat olmak üzere altı başlık halinde açıklanırken yalnızca seferberlik durumundaki gemiler değil, tüm yüzer unsurların ve Bahriye kurumlarının idâmesi için lojistik kavramı kullanılmıştır. İdâme gücü başlı başına askeri amaçlar güderken, lojistiğin politik değeri Bahriyenin satın alma kararlarında takip edilen denge politikası ekseninde örneklendirilmiştir.

Burada bahsi geçen birçok gemi tipi, modern donanmaların güçlenirken aynı zamanda ne kadar bağımlı ve zayıflamış olduğunu alenen ortaya koyar ve bu durum modern donanmaların açmazı olarak literatürde yerini almıştır¹⁶⁴⁵. Zira her modern gemi sınıfının bağımlı olduğu yedek parça, kömür, bakım-tutum ve onarım ihtiyaçları, personelinin uygun eğitimi gibi kırılabilirlikler modern deniz kuvvetlerini eski dönem deniz kuvvetlerinden ayıran önemli unsurlar olarak sıralanabilir. İşte tam da bu noktada deniz kuvvetlerinin lojistik bağımlı bir kuvvet olarak lojistik faaliyetlerinin araştırılması kuvvetin ve devletin daha doğru anlaşılmasına olanak sağlamaktadır.

Bu çalışmada lojistik kavramı deniz gücü kapsamında tartışılmıştır. Hem savaş dönemi hem de barış dönemlerinde yapılan hazırlıklar örneklendirilmek suretiyle lojistik imkânlar Osmanlı Bahriyesi özelinde ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır. Konunun genişliği ve aynı zamanda dönemin uzunluğu sebebiyle makro tarih açısıyla çalışıldığı fakat konunun anlaşılmasına yardımcı olacak örneklendirmelerin mikro olarak verildiği ifade edilmelidir. Bununla birlikte, savaşta kullanılacak yöntemler ve genel olarak Bahriye stratejilerinin hiçbirisi lojistik imkân ve kabiliyetler değerlendirilmeden oluşturulamayacağı bilinciyle lojistik faaliyetler bir ana unsur olarak değerlendirilmiştir. Bir önceki bölümlerde ifade edildiği gibi lojistik becerilerin varlığı tek başına savaş kazanmaya yetmeyebilir fakat yokluğu kayıp getirir. Bu çalışmada da örneklendiği üzere, neden olabileceği askeri engeller bir tarafa, düşman olsun müttefik olsun devletler arası

¹⁶⁴⁵ *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, bkz.

ilişkilerde politik anlamda başarısızlığa da neden olabilir. Lojistik bilinci ve gücü oluşmuş kuvvetler ise mali zorunluluk neticesinde imkân ve kaynaklarının en uygun şekilde kullanımını sağlayabilmektedir. Batı donanmalarında görüldüğü üzere, yenilenen teknoloji ve yerel koşullar özelinde lojistik stratejiler değişim göstermiştir. Lojistik, kavramsal açıdan bakıldığında oldukça açıktır; fakat lojistik faaliyet alanları farklı coğrafyalarda farklı işlemiştir. Bir gemi tipi bir coğrafyada uygun iken diğerinde uygun olmayabilir. Bu nedenle coğrafya, lojistik kavramı ile zorunlu olarak iç içedir. Bu çalışmada lojistik yönetimi ile jeostrateji ve jeopolitik kavramları arasında yakın ilişki kurulmasının nedenlerinden biri budur.

Diğer taraftan bir ülkenin sınırları ve coğrafi yapısı da o devletin lojistik başarısını etkileyebilir. Osmanlı topraklarında uzun bir kıyı şeridinin varlığı askeri olarak oldukça anlamlı ve değerliydi. Avrupa, Asya, Orta Doğu ve Afrika üzerinde bulunan sahil şeridi onun politik değerini de yükseltmişti. Coğrafi konumu nedeniyle birçok Avrupa ülkesinin Osmanlı kıyı şeridinde üs oluşturmaya çalıştığı aksi durumlarda da bu sulara lojistik destek aradığı görülmüştür. Büyük oranda ikmal desteğine bağlı olan seyir kabiliyeti, savaş ve barış dönemlerinde ülkelerin en çok üzerinde durduğu konu olmuştur. Karadeniz havzasında yaşanan savaşlar ve baskınlarla Karadeniz sahilindeki kayıplar, Akdeniz’de yaşanan savaşlar ve baskınlarla Doğu Akdeniz ve Adalar Denizi sahilindeki kayıplar bunu açıkça örneklemektedir.

İkinci Bölümde de ifade edildiği gibi mali kaynakları ve üretim olanaklarını ilgilendiren lojistik kavramı, devletlerin çeşitli kanallarla finansal kaynaklarını yönetmesi ve savaş materyalinin üretimini sağlaması gibi politik güç yaratması ile de alakalıdır. Savaş alanlarında sağlanan başarı hem yurttan hem de savaş alanında baskıyı azaltacağından devletlerin politik gücü sürmeye devam etmiştir. Bu tezin yabancı donanmalara yoğunlaşan üçüncü bölümü kapsamında Birleşik Krallık en doğru örneği teşkil eder. Sağladığı askeri başarılar, devletin politik gücünü korumuş ve aynı zamanda süreklilik taşıyan politik güç alanı yaratmıştır. Orta Doğu topraklarındaki yerel unsurlarla yaptığı anlaşmalar ve Osmanlı Devleti ile bu kapsamda yürüttüğü keskin ilişki bu politik gücün bir yansımasıdır. Diğer taraftan askeri olarak lojistik altyapıyı sağlayan devletler, bunu politik olarak da kullanmıştır. Güçlü imajını çevre devletlere verdiği gibi genel olarak her daim hazır olduğunun bilinmesi onu diğer devletler içerisinde politik olarak

öne çıkarmıştır. Dünya devletleri bu kapsamda incelendiğinde, lojistik teknolojisini sağlamış devletlerin politik alanda güçlü olmaları şans değildir.

20. yüzyıl itibarıyla gemi yakıtı olarak kömürün yerini petrolün alacak olması ve denizde ikmal yöntemlerinin uygulama çabaları, lojistik anlayışı bir kez daha değiştirmiş oldu. Böylece teknolojik gelişim, 19. yüzyıl lojistik faaliyetlerini 20. yüzyıl lojistik faaliyetlerinden ayıştırmaya başladı ve yakıt ikmal üsleri yeniden düzenlenmeye başladı. Daha 19. yüzyıl bitmeden denizde ikmal yöntemleri Birleşik Krallık ve ABD donanmaları tarafından denenmeye başlamıştı. Gemilerin kendi karasuları dışında serbest ve bağımsız bir şekilde seyir yapabilme becerisi, denizde ikmal sistemlerinde başarı sağlanmasıyla yakından ilişkilidir. Belli bir mesafeyle borda bordaya yaklaşan iki gemiden biri lojistik hizmet sağlayan yardımcı gemi iken diğeri yakıt, kumanya, su gibi ikmal malzemesine ihtiyaç duyan donanma gemisiydi. Aynı hız ve rotada seyir halindeyken iki gemi arasına gerilen halat sayesinde ikmal malzemesinin aktarılması üzerine türlü çabalar verilmiş ama tatmin edici bir başarı sağlanamamıştı. Bu nedenle modern donanma filolarını oluşturan ana gemiler kadar lojistik faaliyetleri yerine getirmekle görevli yardımcı gemiler (kömür ve su gemileri, denizlerin ölçülmesi işini gerçekleştiren mesaha gemileri vb.) ve ticari gemiler de lojistik imkân ve kabiliyetler içerisinde önemli bir pay sahibiydi. Osmanlı Devleti bu anlamda da yeteri derecede güçlü değildi. Çoğu zaman mavna tipi gemi eksikliği nedeniyle tedarik sağlayamadığı olurdu. Ulaştırma hizmetleri için donanma gemileriyle kendi vapurlarını kullandığı kadar yabancı kumpanya gemilerini de kiralamıştı.

Mekanize olmuş bu modern donanmalar, lojistik beceriye oldukça bel bağlamıştır. Hem savaşlarda hem de politik sahada lojistik üstünlük, devletlerin ve ilgili askeri kuvvetin de üstünlüğünü getirmekteydi. Çünkü doğru malzemeye, doğru yer ve zamanda, doğru teknolojiyle, doğru onarım ve bakım faaliyetleriyle sahip olunmalıydı. Bunu yöneten, yürüten ve uygulayan insan gücünün iâşe, giyecek ve ilaç ihtiyaçları doğru bir şekilde zamanında karşılanmalıydı. Malzemelerin saklandığı depo ve ambarlar doğru şekilde inşa edilir, yönetilir ve stoklanan malzemelerin dağıtımı israfa mahal vermeyecek şekilde kontrollü olursa başarı sağlanabilirdi. Bunu sağlayan askeri birliklerde elde edilen başarı, modernleşmenin sürdürüldüğü alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Osmanlı Devleti değerlendirildiğinde savaşlarda ve politik sahada lojistik üstünlük sağlayamadığından burada bahsi geçen avantajlardan yeteri kadar faydalanamamıştır.

Gemilerin hareket mekanizmalarında yelkenden çarklı ve motorlu sisteme geçiş; gemi yapımında kullanılan ana malzemede ahşaptan demir ve çelik malzemelerine geçiş; silah sistemlerinde merkezî sistemler ve uzun menzilli ateşli silahlara geçiş; teşkilat yapısında askerler ile subaylara ilişkin yönetim sisteminde kurumsallaşma, lojistik ihtiyaçlarda ve bu ihtiyaçların yönetiminde modernleşmeyi getirmiştir. Donanmaların güç kazanması üzerine kurulu bu teknolojik evrim aynı zamanda ticaretini korumak ve geliştirmek isteyen devletlerin teknolojik çalışmalarda üstünlük sağlamasına destek olmuştur. Büyük bir finansal gücü gerektiren bu teknolojik dönüşüm, Osmanlı Devleti'ni endüstriyel üretimden ziyade dışa bağımlı satın alma faaliyetlerine yönlendirmiştir. Çok farklı tipte gemi alımı üzerine gerçekleştirilen satın alma faaliyetleri Osmanlı Donanmasını çeşitlendirirken ikmal malzemeleri maliyetlerinin daha da artmasına ve karmaşık hale gelmesine sebebiyet vermiştir. Bu çalışmada daha evvel bahsedildiği üzere farklı tipte gemiler birbiriyle uyumlu olmayan lojistik faaliyet alanlarına ihtiyaç duymuş ve bu durum hem mali hem de yönetsel bir zaman kaybına neden olmuştur. Osmanlı'nın askeri ihtiyaçlarını zamanında tedarik edememesi ve politik olarak dışa bağımlı bir denge döngüsüne girmiş olması, lojistik kavramının askeri ve politik unsurlar üzerindeki baskısının en açık hali olmuştur.

Birinci Dünya Savaşı'na giden yolda devletlerin içinde bulunduğu askeri teknoloji yarışı durmadan devam etmişti. Dünya üzerindeki hegemonyaları hiç olmadığı kadar güçlenen devletler, aralarında paylaştıkları topraklardan memnun olmuyordu. Sahip oldukları askeri güç ve yönetim becerileri ile daha fazlası üzerinde söz sahibi olmak isteyen devletler güçlenmeye başladı. Teknolojik dönüşümü yakalayan ve bu dönüşüme hükmeden devletler, yeni bir dünya yönetimi organize etmek amacıyla ilk büyük savaşa girdi. Güçlendirilen silahlarla donatılmış modern gemilere sahiplik, devletler arası eşitsizliği artırdı ve bu silahlanma yarışının yarattığı savaşlar büyük yıkım getirirken güçlü devletlerin kazanımlarını yeniden tesis etmiş oldu.

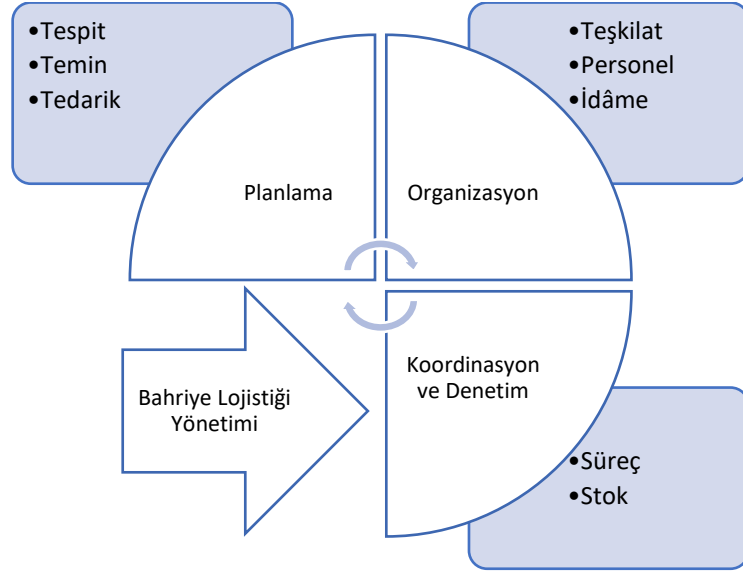
2. OSMANLI DEVLETİ'NDE BAHİRİYE LOJİSTİĞİ YÖNETİMİ

Bahriye lojistiği yönetimi, Bahriye organizasyonunun lojistik faaliyet alanları kapsamındaki ihtiyaçlarının belirlenmesi, tedarik edilmesi için üretimi veya satın alınması, stoklanması, ihtiyaç birimlerine dağıtılması, bu birimlerde depolanması ve en

nihayetinde tüketimi adımlarını içerir. Burada bahsi geçen lojistik faaliyet alanları, çeşitli ikmal malzemeleri, işgücü başta olmak üzere hizmet sağlayıcılarının temini ve eğitimi, her kademedeki bakım-onarım faaliyetleri, sağlık hizmetleri ile sağlık malzemeleri, ulaştırma, altyapı ve inşaat olarak ifade edilebilir. Dolayısıyla, Bahriye lojistiği yönetimi, Bahriye kurumunun lojistik faaliyet alanlarının yönetimini gösteren bir kavramdır. Bahri yapının tamamının ikmalini ifade eden bu faaliyetler, ikinci bölümde de gösterildiği üzere, büyük bir organizasyona bağlı olarak yürütülebilir. Bu genişletilmiş kavram deniz gücü unsurlarının ikmal ve tedarikini idare eden sistem ve bu sistemin tüm parçalarını içerir. Askeri anlamda daha dar bir kavramla ifade etmek gerekirse Bahriye lojistiği yönetimi, deniz kuvvetlerinin lojistik faaliyet alanlarının sistematik bir döngü içinde ve sürekli bir şekilde karşılanmasını ifade eden faaliyetler dizisi olarak tanımlanabilir. Bahriyenin ayakta kalması için hem barış hem de savaş zamanını kapsayan bu askeri faaliyetler belirli bir planlama, organizasyon ve denetim etrafında şekillenir. Bu bölümün geri kalan kısmında bahsi geçen kavramlar, bu çalışmada analiz edilmiş lojistik faaliyetlerden hareketle bütüncül bir yaklaşımla sonuç olarak sunulmuştur. İhtiyaçların tespit edilmesi ve ardından temin ve tedariki ile ilişkilendirilen ilk aşama olan planlama birinci yönetim faaliyetidir. Büyük tutarlı alımlar ile toplu ikmal malzemesi tedariki görevli memurlar ve komisyonlar tarafından yapılır. Teşkilat yapısı, personel gücü ve idâme ile ilişkilendirilen ikinci aşama ise organizasyondur. Burada, birinci aşamada gerçekleştirilen lojistik faaliyetler yürütülmek üzere organize edilir. O nedenle esas güç, insan unsurudur. Üçüncü ve son aşama ise lojistik faaliyet alanlarının tüketimine kadar geçen süreç ile ilişkilendirilen koordinasyon ve denetim faaliyetleridir. Burada da özellikle kanun ve talimatnâmeler ışığında tüketime yerine getirilmesi, ikmal malzemelerinin ya da diğer lojistik faaliyet alanları ile ilgili depolama ve dağıtım kabiliyeti önem kazanmıştır. Burada ifade edilen ve her biri ayrı başlık olarak açıklanan Bahriye lojistiği yönetimi kavramının ana unsurları aşağıdaki grafikte özetlenmiştir.

Deniz Kuvvetlerinin lojistik imkân ve kabiliyetlerini tarihsel açıdan tahlil etmek için bir yöntem sağlayan bu sistemsiz araştırma metodu, bu tezin ikinci bölümünde gerçekleştiren detaylı analiz sonrası daha kolay bir şekilde sonuç çıkarılmasına fayda sağlamıştır. Bu çalışmada Osmanlı Bahriyesi lojistiği aşağıdaki şekil yardımıyla analiz edilip sonuçlandırılarak bir örnek teşkil etmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde yapılan analiz ise herhangi bir devlete ait deniz kuvvetlerinin lojistik yapısının anlaşılması için

gerekli başlıkları içermektedir. Zira burada elde edilecek bilgiler aşağıdaki şekil yardımıyla özetlenen Bahriye lojistiği yönetiminin tarihsel anlatısı için fayda sağlamıştır.



Şekil 8- Bahriye Lojistiği Yönetiminin Tarihsel Analiz Metodu

Bahriye lojistiği yönetimi kavramında, tekil askeri özellikler ve devletlerden bağımsız olarak birtakım hususlar değişmezdir. Doğru öngörü ile doğru hesaplama gereği, bütçe ekseninde hareket edebilme becerisi, tedarik sağlanmadığında müteahhidi ya da ihtiyaç duyulan malzeme sayısını değiştirebilme gücü, anlaşılabilir ve net olan bir teşkilat yapısı ile kurumlar arasında doğru ve eksiksiz bilgi akışı her zaman önemli olmuştur. Bu önem, savaş ve barış zamanları ayırt etmeksizin söz konusu olur. Bu nedenledir ki Osmanlı Bahriyesinin uygun yer ve zamanı doğru öngörü ve kendi koşullarının belirttiği mali olanaklarıyla birlikte sağlayamaması, güçlü bir lojistik yapı oluşturamadığını gösterir. Doğrudan ve kolaylıkla büyük güçlerin kontrolüne girmiş olması bu nedenledir. Osmanlı Bahriyesinin bu durumuna ilişkin çok yönlü nedensellikler söz konusudur. Mali yapıdaki zayıflığı, teknolojik ilerlemedeki geri kalmışlığı, kabiliyetli insan gücünün azlığı, kurumsal gelişimdeki hızı, büyük ölçüde dışa bağımlılığı gibi belli başlı nedenler onun zayıflıklarını gösterdiğinden aynı zamanda birer tehdit de oluşturmuştu. Bu nedenle bahsi geçen zafiyetler, her çeşit borçlanmaya başvurduğu ve eğitim ile teşkilat yapılanmasında yabancı danışmanlara olan bağımlılığı gibi sonuçlar getirmiştir. Osmanlı Bahriyesi için kısır bir döngü doğuran bu durum süregelen olmuştur. Modern deniz kuvvetlerinin çağdaş teknoloji düzeyinde tutulmasının büyük maliyetler ile

gerçekleştirilebileceğinden hareketle bu süreğenlik anlaşılırdır. Bu nedenle devletlerin ekonomik yetkinliği, sahip olduğu askeri gücü ve bu gücü ayakta tutacak lojistik faaliyetlerin düzgün işleyişi için önemli olmakla birlikte kötü mali durum etkin işleyişin önünde bulunan önemli kısıt olur. Gemilerin inşasından ya da dış alımından bakım tutum ve onarımı faaliyetlerine, denizci asker ve subayların eğitiminden talim seyirlerine, gıda ve ecza malzeme tedarikinden kömür tedarikine her lojistik faaliyet ciddi mali kaynaklar gerektirir. İhtiyaç duyulan meblağ ise, bu çalışmada belirtildiği üzere, o ülke sınırları içerisinde yaşayanlar üzerinde vergi baskısını artırırken politik anlamda bazı önceliklerden de vazgeçmeyi gerektirebilir.

Lojistik kavramı giriş bölümünde kavramsal olarak detaylı bir şekilde ele alınmış ve stratejik, operasyonel ve taktik seviye olmak üzere üç seviyeden bahsedilmişti. Bu anlamda iyi planlanmış deniz lojistiği bahri kuvvetlerin kendi kendine yetebilmesini de ifade eder. Lojistik planlamanın sağlanması tüm operasyonel faaliyetlerin yürütülmesi için ön koşulken, savaşta başarının barışta ise askeri gücün temini niteliği taşır. Lojistik çerçevesinden bakıldığında Osmanlı gemileri kendi ihtiyaç duyduğu malzemeleri kısmen taşıma kabiliyetine sahip olduğu için kendi tedariklerini yanlarında taşımaktaydılar. Fakat merkeze, üslere ve ambarlara da bağımlıydılar. Merkez ve taşra kıyı tesislerinin mevcudiyeti ise her zaman yeterli olarak sağlanamamıştı. Özellikle yakıta ihtiyaç duyulmayan kürekli ve yelkenli devirlerde su ve gıda istifi yaparak limana ya da karaya bağımlı kalmadan seyir yeteneğine sahip olan gemiler için modern zamanlarda kömür en büyük problemi teşkil etti. Zira gemilerin ordulara nazaran sahip oldukları bu üstünlük, makina gücüyle birlikte azalmaya başladı. Böylece gemiler öncelikle kömür olmak üzere tüm ikmalini sağlamak için üsler gibi kıyı tesislerine ihtiyaç duydu. Bu ihtiyaç, 1860'lı yıllar itibarıyla sadece Osmanlı gemileri için değil bütün modern gemiler için donanma, tersâne ve mevki oluşumlarında sürekli bir şekilde düzenleme yapılmasını gerektirdi.

2.1. PLANLAMA: TESPİT, TEMİN VE TEDARİK ÜZERİNE

Planlama, her lojistik sistemin bel kemiği ve ilk evresidir. İhtiyaç duyulan malzeme ve işgücünün uygun şekilde planlanması ve bu kapsamdaki lojistik dağıtımı, tedarik sürelerini kabul edilebilir seviyelerde tutulmasına yardımcı olmaktadır. Tersâne-i Âmireden taşra tersânelerine, ambar ve depolardan üslere ve ayrıca gemilere kadar tüm

unsurların ihtiyaçlarının doğru Şekilde tespiti, planlama sürecinde yapılacağından bu sürecin işlerliği lojistik faaliyetlerin ilk adımının ne kadar doğru atıldığını göstermektedir.

Tezin özellikle ikinci bölümünde belirtildiği üzere gemilerin çeşitli temin düzeni mevcuttu. İstanbul'dan seyre çıkan donanma gemileri seyirden önce ikmal malzemelerine ilişkin ihtiyaçlarını Tersâne-i Âmireden temin ederek ambarlarında depolar, seyir halindeyken tükendiğinde ya da bozulduğunda bulunduğu bölgelerden temin edebilir veya İstanbul'dan talep edebilirdi. Öncelikle kıyıya duyulan ihtiyaç bağlantısının asgarî ölçüde tutulmaya çalışıldığı düşünülmektedir. Çünkü Akdeniz'e çıkacak donanma gemilerinin ihtiyaç duyduğu zahirenin henüz yola çıkmadan bolca temin edilip depolanması Kaptanpaşalık döneminde de önem arz ederdi. Elde edilen bilgilerden hareketle yerel müteahhitler aracılığıyla malzemelerin temin edildiği ve müteahhit olmayan bir bölgede malzeme ihtiyaının ise yerel imkânlarla temin edildiği görülmüştür. Tersâne-i Âmirede ve taşrada bulunan depo ve ambarlardan sağlanan malzemeler dışında kalan ekmek, taze sebze meyve veya su gibi yiyecek içecek malzemeleri, taşrada bulunan gemilerin komutanları tarafından nizâma uygun olarak yerel imkânlarla sağlanmaktaydı. Liman ve seyir jurnallerinde gözlenen taşraya giden ve gıda malzemeleri ile dolu olarak geri dönen filikalar buna en güzel örnektir.

Toplu alımlara ilişkin planlama faaliyeti st kademedede yapılan bir görev olmakla birlikte büyük oranda tüm seviyeden toplanan ihtiyaca ilişkin verileri içerirdi. Bu verilerin eksik olması yukarıda bahsi geçen askeri birimler için eksik planlama yapılmasına neden olurdu. Bu nedenle nizâmlara bakıldığında tayın, elbise ve ilaç gibi ikmal malzemelerine belli tüketim standartları koyulmuş ve dağıtımın bu standartlara uygun olarak yapılması istenmişti. Böylece tüketim faaliyetlerinin de nizâmla uygun planlama çerçevesinde gerçekleştirilmesi arzu edilmişti. Savaş ya da ayaklanma gibi olağanüstü durumlarda bu süreci kapsayan yeni planlamalar yapılabilir ve malzeme kullanımına göre siparişler yeniden dzenlenebilirdi. Zira lojistik ihtiyaçların bir savaş çıkması durumunda onu idare edebilecek incelikte hesaplanarak planlanması önemliydi. Halbuki devletin sahip olduğu topraklara göre belirlenen komodorluklarda özellikle harp zamanlarında dikkat çekici bir değişim olmamıştı. Barış zamanında bir komodorluk nasıl kullanılıyor ve konuşlandırılmış ambar ve depolar nasıl ikmal sağlıyorsa, bu durum harp zamanlarında da geçerliydi. Burada ihtiyaç malzemelerine ilişkin miktar artabilir fakat stratejik olarak ikmal faaliyetleri pek değişiklik göstermezdi. Bu üslerin baėlıŐı olan gemilerin, merkeze

gitmeden tüm ihtiyaçlarını sağlayabileceği bu ambar ve depoların yeterli donanımında olmadığı görülmüştür. Onarım ihtiyacı duyan gemiler ihtiyaç durumuna göre taşra tersânelerinde onarıma alınmışsa da çoğunlukla teknik donanıma sahip olan Tersâne-i Âmireye gitmesi üzerine planlar yapılmıştı. Taşra teşkilatının yetersiz kaldığı zamanlarda tüm taleplerin ana üsse yönlendirildiğini belirtmek yanlış olmayacaktır.

Tespit faaliyetleri tamamen planlama ile alakalıydı ve bu planlama gemilerden Nezârete kadar Bahriye teşkilatının her seviyesinde yapılmıştı. Ana tespit işlemleri, bütçeleme faaliyetlerinde olduğu gibi, büyük ölçüde Bahriye Nezâreti komisyonlarında gerçekleştirilirdi. Bu işlemlere uygun temin ve tedarik faaliyetleri de çeşitli yollarla tamamlanırdı. Bahriye Nezâretinde bulunan tezgâh, fabrika ve atölyelerde üretim gerçekleşmekteydi. Tersâne-i Âmirede bulunan bu fabrikaların çalışması ve üretim yapması suretiyle Bahriyeye tüfek, top, boru, fişek, çelik gibi ihtiyaç duyduğu malzeme ve eşyanın bir kısmı temin edilirdi. Dönem dönem fabrikaların işlemediği ve üretimin yetmediği durumlarda da dış alım devam etmişti.

Genel olarak müteahhitlere yüklenen tedarik yöntemi, belgelerde en sık karşılaşılan yöntemlerdendi. Bazı müteahhitlerin gemiler nerede olursa olsun oraya tedarik hizmeti verdiği görülmekle birlikte bazı müteahhitler bölgesel olarak hizmet vermekteydi. Bahriye Nezâreti, birinci bölümde de gösterildiği üzere, sadece donanma gemilerinden müteşekkil bir kurum değildi. Tüm askeri ve ticari denizcilik unsurlarını, eğitim birimleri ve hastaneleri, onarım ve inşaat tesisleri ile taşra teşkilatını içinde barındıran karmaşık bir yapıydı. Bu nedenle Bahriye müteahhitleri Nezâret içerisindeki birden çok birime malzeme tedarik edebiliyordu. Bahriye tedarikçileri olan bu müteahhitler bölge bölge farklılık arz edebiliyor ve gerekli görülen her koşulda yeni bir tedarikçiyle değiştirilebiliyordu. Fakat ödeme sorunları yaşayan Osmanlı Bahriyesi için böyle kararlar almak çok kolay olmasa gerekti. Zira sisteme ilk defa müdahil olacak bazı müteahhitler ödeme garantisini temin etmek için banka teminatı dahi istemekteydi. Dolayısıyla, müteahhitler mukavele taahhütlerini yerine getirmeye; Nezâret de ödemelerin yapılmasına dikkat ederdi. Her iki tarafın bu esas sorumluluklarda acze düştüğü olurdu. Bu durumlarda sözleşme kurallarını takip etmeyen müteahhitlerle ilişki kesilirken bazılarının görevlerini sekteye uğratmayacaklarına ilişkin yeni bir taahhüt alınır veya onlara zaman tanınırdı. Diğer taraftan tüm yükümlülükleri yerine getiren müteahhitler, ödeme almadığında alacakları ödenene kadar tedarik sağlamayı

reddedebilirdi. Arşivlerde eski borçların ödenmediğinden dolayı sıklıkla tedarikin kesintiye uğradığı görülmektedir. Bu gibi durumlarda tedarikin tekrar sağlanmasının tek çaresi borçların ödenmesi olurdu. Dönem dönem fiyatların yükselmesiyle birlikte haftalık müteahhit taksit paylarının da Nezâret ya da Maliye tarafından yükseltildiği görülmüştür. Fakat müteahhitlerle imzalanan sözleşmelerden sonra ortaya çıkan makro iktisadi problemlerde, kâr ve zarar müteahhide ait olmak üzere fiyatta değişikliklerin yapılmayacağına ilişkin örnekler de vardır. Tedarik, mahalli olarak bölge tüccarları ile sağlanmakla birlikte merkezî olarak malzeme teminine de gidilirdi. 19. yüzyılın Osmanlı ekonomik yapısındaki problemler nedeniyle uygulamada müteahhit ilişkilerinin güçlü olduğunu söylemek zordur. Bu nedenle devlet, fiyatlar üzerinde etkin bir sistem sağlayamadı ve çoğu zaman bu kapsamda yazdığı talimatlar uygulanmadı. Zira bu çalışmada da ifade edildiği gibi ihracat yasakları çiğnenmekte, müteahhitler politik güç uygulamakta, malzeme tesliminde de sorunlar yaşanmaktaydı. Ayrıca en iyi fiyatı veren müteahhidin her zaman ihâleyi alıp almadığı tam olarak anlaşılamamıştır.

Bunun haricinde yurt dışında yerleşik müteahhitler üzerinden tedarik diğer önemli bir yöntemdi. Bu yöntemde araçlar söz konusu olduğunda onlara belli oranda bir komisyon ödenirdi. Zamanla ithalatın iç tüketimi engelleyen ölçüde artışı, bir milli denizcilik sanayisinin kuruluşunu engelledi ve Osmanlı denizciliği kısa zamanda ithalata bağımlı bir hale geldi. Osmanlı Devleti teknolojik ilerlemeyi yakalayamadı ve sadece dış alım yaparak arayı kapatmaya çalıştı. Bu durum her ne kadar onun dışa bağımlılığını gösteriyor olsa da diğer taraftan donanmasını geliştirmek için teknolojik gelişmeleri takip ettiğini ve teknolojiyi yakalama arzusunda olduğunu da göstermektedir.

Bahsi geçen yöntemlerle tedarik edilen malzemenin ilgili depo ve ambarlara veya Komodorluklara ve gemilere nakliyesi anlaşmaya göre değişirdi. Bazı anlaşmalarda tedarikçi nakliye işini kendisi gerçekleştirir, bazı anlaşmalarda ek bir ücret ödenmesi koşuluyla müteahhit organize ederdi. Bazı durumlarda nakliye işini Nezâretin kendisinin gerçekleştirdiği görülmüştür. Harp gemileri, İdâre-i Mahsûsa gemileri ya da yabancı bandıralı gemilerle bu nakliye faaliyetleri gerçekleştirilirdi. Bu durumda bir planlama hatası olduğunda malzemeler zamanında teslim alınamadığı gibi havale edilen paranın yeterli gelmediği durumlarda ise nakliye görevi hızlı ilerleyemezdi ve gemiler yabancı limanlarda bekletilirdi.

Daha önce de ifade edildiği gibi Osmanlı Devleti'nin 19. ve 20. yüzyıllarda sürdürdüğü denge politikası gemi alımlarında da kendini göstermişti. Denge politikası kapsamında satın alınan gemilerdeki çok tip ve çeşitlilik, ihtiyaç duyulan teknik malzeme ve diğer hizmetler açısından da lojistik çeşitlilik getirmiş ve lojistik maliyetler artmıştı. Gemi onarımına ilişkin kararlarda da denge politikasının işlediği görülür. Hem gemi ve diğer malzeme teminleri ile bakım onarım faaliyetlerinde hem de denizcilik eğitimi faaliyetlerinde Birleşik Krallık, Almanya, ABD, İtalya ve Fransa ile aynı anda yapılan tedarik anlaşmaları söz konusu olmuştur. Tersâne-i Âmirede gerçekleştirilen yeni inşa ve onarımlar ise büyük bir hüsrarla sonuçlanıyordu. Abdülaziz döneminde, döneminin en büyük üçüncü donanmasına sahip olan Osmanlı Devleti, 19. yüzyıl bitmeden ilk on donanma sıralamasından düşmek üzereydi.

Büyük ölçüde teknik ve mali yetersizliklerden kaynaklı bu sonuç içerisinde dışa bağımlılık probleminde eğitimin de etkisi bulunmaktaydı. Mali kısıtlar ortadan kaldırılsa da planlaması için süreç takibi ve yönetimini yapacak tecrübeli personel olmalıydı. Personelin yeterli olması büyük ölçüde planlamanın en önemli unsuru olan zamanlama kontrolü ile alakalıydı. Fakat Osmanlı bahri lojistiğinde görüldüğü kadarıyla zamanlamaya ilişkin önemin tam olarak farkına varıldığı söylenemez. Barış zamanlarında önemli olan hazırlıkların tam olarak yapılamaması, mali kısıtları olağanüstü durumlar için yönetecek tecrübenin olmaması, onarım faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan bazı malzemelerin tedarik aşamasının uzun sürmesi, kömür eksikliği nedeniyle karakol görevleriyle nakliye hizmetlerinde yaşanan gecikmeler bu hususa örnek teşkil etmektedir. Yakıt başta olmak üzere ikmal malzemeleri eksik kalan modern zamanın donanma gemileri Haliç'te kapatılmaya eşdeğer olsa gerektir. Zira harekettten sakıt gemiler en modern donanıma da sahip olsa ikmal malzemeleri olmadığında hiçbir fayda taşımayacaktır. Bu da çalışmanın giriş kısmında ifade edildiği gibi, modern donanmaların en büyük açmazı ve onların en hassas noktasıdır.

İktisat, sınırlı kaynakların sınırsız ihtiyaçlar karşısında uygun kullanımı ile alakalıdır. Osmanlı yönetiminde mevcut sınırlı kaynakların nasıl dağıtılacağı sorunu büyük bir iktisadi kısır döngü yaratmıştır. Bu durum, kara ordularına ayrılan kaynak ile donanmaya ayrılan kaynak arasında nasıl bir dağıtım usulü takip edileceğini de etkiler. Osmanlı Devleti'nde büyük çoğunlukla kara ordularına yatırım yapıldığı bilinmekle birlikte Sultan Abdülaziz döneminde donanma önemli bir yer elde etti. Kaynakların bir

kısımının etkin bir donanma oluşturmak için kullanıldığı görülür. Tahtın el değiştirdiği 1876 yılı sonrasında kaynakların kara ordularına ayrıldığı görülmektedir. Sultan II. Abdülhamid döneminde oluşturulan bütçelerde donanma her daim en az paya sahipti. Zaten idâmesi büyük ölçüde maddi kaynaklara bağımlı olan deniz kuvveti, bütçeden de az pay aldığından geliştirilememişti. II. Meşrutiyet Dönemi'nde ise özellikle donanmanın önemsendiğini, hatta halkta daha güçlü gemilere sahip olma arzu ve isteğinin olduğu görülür. Halkın birikimleriyle alınan harp gemileri bu isteğin vücut bulmuş hali olarak görülebilir.

1867 yılı itibarıyla göreve gelen ve 1914 yılına kadar kırk üç kez değişen Bahriye nâzırları en yetkili planlama mercii iken, görev süreleri büyük bir handikap yarattı. Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın yirmi üç yıla yakın görev süresi dışında kalan tüm nâzırların görev süreleri kısa olması nedeniyle belirli bir kurumsal standart oluşturulamadı. Stratejik politikaların gelişimi, Bahriye lojistiği ve ilgili operasyonların planları, var olan işleyişin geliştirilmesi, bütçe ile alakalı olan görevler sistemli bir şekilde ilerleyemedi. Kurumsal yapıda istikrarsızlığın görüldüğü bu dönemde Bahriyenin sevk ve idaresi başarılı gerçekleştirilememişti. Osmanlı Bahriyesinin en önemli yöneticisi olan Bahriye Nâzırının sürekli değişimi hem savaş anında hem barış zamanında, içinde bulunulan durumu doğru görmeyi engellemişti. Bu her hâlükârda bir askeri güç için dezavantaj anlamına gelmekteydi. Balkan Savaşları'nda elinde bulundurduğu deniz gücünü Averof'a karşı çevirememiş bir Osmanlı Donanması, planlama açısından eksikti ve bu kapsamda varlıklarını net olarak ortaya koyamamıştı. Bu durumun daha açık ifade edilebileceği insan gücü özelliklerini içeren organizasyon yapısı, bir sonraki başlıkta incelenecektir.

2.2. ORGANİZASYON: TEŞKİLAT, PERSONEL VE İDÂME ÜZERİNE

Organizasyon, lojistik faaliyetlerin hangi teşkilat yapısı ve hangi personel tarafından yürütüleceğini ifade eder. Burada önemli olan dikkat ve hesaplama yeteneği olan personele sahip olmaktır. Arşiv belgelerinde de görüldüğü üzere ikmal personeli bu yetenekleri kazanması için eğitime tâbi tutulmaktaydı. Birçok sonuca etki eden lojistik işleyişin uygun organize edilmediğinde büyük mali kayıplar getireceği görülmüştü. Savaş dönemlerinde bu kayıplar sadece ekonomik alanda değil askeri başarısızlık nedeniyle

toprak kayıplarına da neden olmuştu. Dolayısıyla hem savaş hem barış döneminde lojistik teşkilatı uygun şekilde yapılandırıp yetkin personelle donatma gayesi özellikle II. Meşrutiyet Dönemi'nde görülmektedir.

Osmanlı Bahriyesinin lojistik teşkilatının idâmesinde üslerin önemi, bu tezin ilgili bölümlerinde ifade edilmişti. Bir donanma ne kadar iyi teçhiz edilmiş olsa da onun varlığını temin edecek üs ve üslerde teşkilat kabiliyeti önemliydi. Zira bahri devletler üs yapılanmasına önem vermiş ve bulunduğu sularda üs temin etme gayretinde bulunmuştu. Bu nedenle dönemin ünlü teorisyen ve stratejistleri donanma gücünü asla üslerin sayı ve kabiliyetinden ayırmamıştır. Osmanlı'ya bu anlamda bakıldığında komodorluklarının ve taşra tersânelerinin coğrafi konumu iyi olsa da altyapı ve levâzımât depolama olanaklarının zayıf kaldığı görülür. Ayrıca savaşlarda kaybedilen topraklar ve bu nedenle lağvedilen komodorluklar, kaybedilen üsler ve kömür ambarları olmuş; bu durumda teşkilat yapısı da buna uygun olarak yeniden yapılandırılmıştı.

1867 yılında Nezâretin kurulmasıyla birlikte merkez ve taşra teşkilat yapısı değişmiş ve bu değişim lojistik yönetimini de etkilemişti. Lojistik birimler ve bu birimlerin şubeleri ile her birinde çalışan personel Nezârete bağlıydı. Osmanlı Devleti Bahriyesinin askeri, politik ve mali tüm sorumluluklarının sahibi ve bu kapsamdaki ilişkileri yürüten kişi Bahriye Nâzırıydı. Genel olarak Şûrâ-yı Bahriye ve tekil olarak Levâzım Dâiresi lojistik faaliyetlerin yönetim merkeziydi. Bu kapsamda bakıldığında lojistik faaliyetlerin rutin bir şekilde standartlaştırılmasını, zaman tasarrufunun sağlanmasını ve masrafların minimumda tutulmasını sağlaması gereken kurumlar bunlardı. Gemilerde, filolarda ve taşra kurumları ile mevkilerde de birim bazlı ihtiyaçlar kapsamında lojistik faaliyetlerden sorumlu unsurlar bulunmaktaydı.

Lojistik planlama ile uğraşanların malzeme ve personel tedarikinde ileri görüşlü olması gerektiği daha önce de ifade edilmişti. Bu nedenle zaten gelişen teknolojiyle birlikte karmaşıklaşan bir özelliğe sahip olan lojistik faaliyetler, bu çalışmada yapılan barış ve savaş durumu analizlerinde görüldüğü üzere, gereken bu öngörüğü yeterli derecede temin edememişti. Bu çalışmada yapılan analiz ışığında ikmal personelinin tam olarak lojistik sistemi anlayışına sahip olduğunu ifade etmek oldukça zordur. Bunu lojistik faaliyetler kapsamında tutulmuş raporlarda görmek mümkündür. Ayrıca araştırma zaman aralığının tamamında yeterli seviyede ekonomi ve muhasebe bilgisine sahip olduklarını da iddia etmek doğru olmayacaktır. Özellikle 1880'li yılların sonunda

başlayıp 1890'lı yıllarda devam eden bütün gemi bakım, onarım ve yenileme faaliyetlerinin, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda ne kadar eksik yapılmış olduğu görülmüştür ki o zamana kadar yapılan hazırlıklar oldukça pahalıya mal olmuştu. Diğer taraftan ilk prototip denizaltılara çok fazla meblağlar ödenip Tersânede âtıl bir şekilde bırakıldığı da hatırlanacak olursa organizasyon içindeki aktörlerin yeterli bilgiye sahip olmadıkları görülecektir. Lojistik sistem içindeki personelin ikmal malzemelerinde dahi talep edilen rakamlarda dönem dönem hata yaptıkları arşiv belgeleriyle kanıtlanmıştır.

Bahriye personeli idâmeyi sağlayan ana güçtü. Arşiv belgelerinden elde edilen bilgiye göre taşrada bulunan gemilerin onarım ihtiyacı çoğunlukla Tersâne-i Âmirede görülmekteydi. Zira taşra tersânelerinde gerekli donanım ve malzeme her zaman hazır bulunmamaktaydı; ihtiyaçlar genellikle İstanbul'daki ambarlar üzerinden giderilmekteydi. Ayrıca onarımda kullanılan havuzların İstanbul'da bulunması taşra gemilerinin İstanbul'a gitmesinin bir başka nedeni de olmuştu. Büyük oranda onarım bütçelerin aşıldığı ve yıl bazında asla yeterli gelmediği görülmektedir. Taşraya bakıldığında burada bulunan gemilerin malzeme ihtiyacı, gemilerde ve taşra tersânelerinde mevcut personelin maaş ve tayinat ödemeleri ile diğer ihtiyaçlarının temini Bahriye Hazinesinden karşılandığı gibi, sancak emvallerinden, vergilerden, aşar bedellerinden de sağlanmış, buna rağmen mali güç tesis edilememişti. Modernleşen donanmanın yalnızca taşra masraflarının bir kısmı dahi artan maliyetleri örneklendirmek için yeterlidir. Gemi neferâtına ilişkin kayık bedeli, limanda bulunan kömür ambarında vuku bulan masraflar, liman reislerinin istihkakı, tayinatı ve benzeri ödemeler, hastanelere götürülen ya da gönderilen mürettebata ilişkin navlun ve ilaç ödemeleri, limanlar arasında sevk olunan askerlerin kumanya masrafı, İdâre-i Mahsûsa ya da tüccar vapurlarıyla yapılan kömür taşımanın masrafı, limanlarda konuşlu liman dairelerinin tamiratına ya da inşasına mahsus ödemeler, kömür ambarlarına çıkarılan kömüre ilişkin yapılan hamaliye gibi masraflar, zâbitân, cerrah ve çarkçıbaşı siparişleri, süvarilere yapılan diğer ödemeler sürekli artan modernleşme maliyetini örneklendirmektedir. Buna karşın idâmeyi sağlayacak mali kaynakların sürekli azalması ve borçlar yardımıyla mali kaynaklara ulaşılması, ikmal personelinin iktisat ve muhasebe bilgisine sahip olmasını gerekli kılıyordu.

Abdülaziz dönemi itibarıyla Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu çok çeşitli tipteki gemiler farklı özelliklere sahip olduğundan bu gemilerin bakım tutum faaliyetleri ile

ayakta tutulmaya çalışılması pahalıya mal olmuştu. Yedek parça için olduğu kadar bakım onarım ve yetkin emek faktörü için de önemli bir husus olan çeşitli tipteki gemilerin varlığı, Osmanlı'yı zor durumda bırakmıştı. Bakım, onarım ve tutum faaliyetleri hem gemiler hem de tersânelerde kullanılan malzemelerin kullanım ömrünün uzatılması ve aynı zamanda her daim kullanıma hazır olması ile ilgiliydi. Arşiv belgelerinde görüldüğü kadarıyla bakım-onarım ve bakım-tutum faaliyetleri aksak bir şekilde işlemişti. Bazı durumlarda bunun nedeni mali iken bazı durumlarda personel bilgisizliği ve personel dikkatsizliğiydi. Sebebi her ne olursa olsun etkili bir şekilde yerine getirilemeyen bakım faaliyetleri, savaş esnasında olumsuz sonuçlara neden olmuştu.

Gemilerin tamir hususuna bakıldığında yurt içinde tamir ile yurt dışında tamir faaliyetleri dikkat çekmektedir. Gemi tamirinin hariçte mi dahilde mi yapılacağına ilişkin karar, masrafların karşılaştırılması suretiyle alınmış olmalıdır. Hariçte tamir durumunda geminin ilgili tersâneye gidiş ve dönüş seyrinde yapacağı kömür sarfiyatına ilişkin masraflar ile hariçteki personel masrafları ek maliyet olarak ortaya çıkmıştır. Diğer taraftan dahilde tamir durumunda ilgili teknisyenlerin İstanbul'a getirtilmesi, onların maaş ve harcırahları, ilgili parçaların siparişi ve nakliyesi sırasında ortaya çıkacak risklere bağlı ek masraflar, Tersâne-i Âmirede tamamlanamama riski, işin İstanbul'da yapılmasını daha masraflı hale getirmiş olmalıdır. Bu nedenle zaten kötü bir mali durum içerisinde bulunan Osmanlı Devleti'nin bunu gözeterek en uygun kararı aldığı düşünülmektedir.

Genel olarak değerlendirmek gerekirse Osmanlı Bahriyesinde bakım-onarım faaliyetlerinin uygun koşullarda takip edildiği söylenemez. Anlaşıldığı kadarıyla gemilerde onarım sırasında ihtiyaç duyulan onarım yedeklerinden yalnızca bazıları gemide bulunuyordu. Fakat istenen malzemelere bakıldığında bu yedeklerin yeterli olmadığı söylenebilir. Özellikle gemilerin savaşlardan önceki durumları incelendiğinde birçoğunun onarıma muhtaç durumu bu gemilerin belirli bir program dahilinde yıllık olarak bakıma alınmadığını göstermektedir. Gemilerin dışında tersânelerde bulunan tezgâh ve fabrika manikalarının da onarımına ilişkin işlerde eksiklikler olduğu tersâne raporlarında görülmektedir.

Başta Tersâne-i Âmire olmak üzere tüm tersânelerde sürdürülen bakım onarım faaliyetleri karmaşık bir yapıya sahipti. Arşiv belgelerinde görüldüğü gibi bu nedenle çoğu iş de taşra tersânelerinde tamamlanamamakta ve gemiler büyük onarım işleri için İstanbul'a gönderilmekteydi. Bu durum aslında kırılgan bir yapıyı gösterir. Örneğin

Selanik'te görevli bir geminin her tamir ihtiyacında İstanbul'a gitmesi hem zaman ve para kaybı hem de kıt durumda olan kömürün israfı niteliğindedir. Fakat diğer taraftan hem kapsamlı ve teçhizatlı bir tersâne kurmanın aşırı maliyetli oluşu hem de modern gemileri onaracak güçlü ve sayıca yeterli onarım personelinin eksik olması durumunun, Osmanlı'yı zorunlu olarak bu metoda yönlendirdiği düşünülmektedir. Her hâlükârda savaşlarda dahi gemilerin onarım için İstanbul'a yol aldığını görmek düşman gözünde zayıf bir donanma izlenimi vermiş olmalıdır. Diğer her şey bir kenara koyulursa bazı onarım ve tamir faaliyetleri vardır ki, örneğin geminin havuzlanması gerektirir ve bu olanak yalnızca İstanbul'da bulunmaktaydı. Bu nedenle bakım onarım faaliyetlerine ilişkin net bir sonuç çıkarmak üzere müstakil olarak gemilerde yapılan onarım faaliyetlerinin incelenmesi daha doğru sonuçlara ulaşılmasına katkı sağlayacaktır.

İncelenen arşiv belgelerinde personel sayısının yetersizliği ile ilgili bir bilgiye rastlanmamış yalnızca mevcut personelin bilgi eksikliği dikkat çekmiştir. Sayıca yeterli olan bir teşkilatta faaliyetlerin verimli bir şekilde idâme ettirilememesi bir enerji kaybını işaret etmektedir. 1880 ve 1890'lı yıllarda tutulmuş tersâne raporlarına bakıldığında personelin sayıca yeterli olduğu fakat işe devamın düşük olduğu ifade edilmiş, çalışma düzeni her ne kadar talimatnâmelerle sağlanmaya çalışılmışsa da etkin bir şekilde sonuçlanamadığı görülmüştür. Bu da lojistik faaliyet alanlarında zaman kaynaklı bir maliyet yaratmıştır.

2.3. KOORDİNASYON VE DENETİM: SÜREÇ ANLAYIŞI VE STOK KABİLİYETİ ÜZERİNE

Koordinasyon ve denetim becerisi lojistik faaliyetlerin süreç anlamında devamını sağlarken her birinin nizam ve talimatlara uygun olarak devam etmesini sağlardı. Planlama yapıldıktan sonra uygun teşkilat oluşturulur ve işi yapacak personel görevlendirilirken birimler arası koordinasyon da kurulurdu. Bu çalışmada gösterildiği üzere, Şûrâ-yı Bahriye ve Levâzım Dâiresinin müteahhitler ile gerçekleştirdiği anlaşma gereği oluşturdukları ilişki ile Muâyene Komisyonunun depo ve ambar memurları ile kontrol süreçleri koordinasyon için bir örnektir. Aynı zamanda askeri sistem içindeki merkez ve taşrada konuşlanmış unsurlar arasındaki haberleşme de koordinasyonu ifade eder. Gemi komutanının komodorluk ile ya da komodorlukların Nezâret ile haberleşmesi bu koordinasyona örnek olarak verilebilir. Bu bağ ne kadar dikkate alınırsa planlamalar

ve faaliyetlerin işleyişi o denli doğru ilerlerdi. Komodorluğun gemi ihtiyaçlarını zamanında Nezârete bildirmesi ve merkezin bu malzemeleri ivedi temini olumlu sonuçlar vermişken, aksi durumda zaman kaybı ya da siyasi kayıplar yaşanmıştı. Komutanların filolar için ihtiyaç duyduğu malzeme ve mühimmatı yerel olanaklarla elde edememesi durumunda hariçten tedarik süreci uzun sürerdi. Zira görüldüğü kadarıyla malzemeler gerektiği zamanlarda istenmiş ve plan çerçevesinde olmayan talepler hızlıca sonuçlandırılmamıştı. II. Meşrutiyet Dönemi'nde kurulmuş olan Donanma Cemiyeti, gemi tedariki yanında özellikle top ve mühimmat için de ödenek ayırmış, çeşitli sayıda torpido ve top siparişleri bu yardımlar sayesinde verilebilmişti.

Lojistik kavramı açıklanırken komuta ve kontrolün lojistik sistemde tercih edilen tüm araçları aktif şekilde kullanıma sokan güç olduğundan bahsedilmişti. Tercih edilen sistemin işlevsel olması için kaynakların kullanımı, yönlendirilmesi, takibi ve denetimi ile ön görünün yeri açıklanmaya çalışıldı. Çalışma içinde verilen örneklerden hareketle planlama ve buna uygun oluşturulan organizasyonun komuta ve kontrolü yeterli seviyelere ulaşamamıştı.

Diğer taraftan merkez ve taşra teşkilatlarında malzemelerin tedariki ve kullanımına ilişkin denetim faaliyetlerinin nasıl yapıldığı önceki bölümlerde ifade edilmişti. Örneğin gemide iâşenin kullanılması sırasında birden fazla kişi müdahil olabiliyordu. Ayrıca, gemide malzeme ihtiyacını karşılamak için gemi personelinden oluşan bir satın alma komisyonu kurulabiliyor, böylece iç denetim sağlanabiliyordu. Gemilerde tutulan jurnal ve kasa defterleri, ikmal malzemeleri tüketimine ilişkin bilgi içerdiğinden aslında gemilerde tüketimin denetlenebilir olduğundan söz edilebilir. Hatırlanacağı üzere, defterler belirli bir düzen ile tutulur ve gemi komutanı aracılığı ile komodorluğa oradan da saklanmak üzere Bahriye Nezâretine gönderilirdi. Bu nedenle teslim edilen bu defterlerin aslında bir nevi denetim aracı olduğu görülebilir. Büyük ölçüde teknoloji yoğun ve bu nedenle dışa bağımlı Osmanlı Bahriyesi, barış ve savaş lojistiği kapsamı itibarıyla denetlenebilir olmalıydı. Buna ek olarak stoklar anlamında da hazırlıklı olmalıydı. Mali yapısı dolayısıyla zamanlama problemi yaşamaması için zayıf stoklarla başarılı olması pek mümkün olamazdı. Bahsi geçen lojistik operasyonların yönetiminin tamamen mali kaynaklara ve bu kaynakları sağlayacak insan gücüne bağlı olduğu hatırlanırsa Osmanlı Bahriyesinin bu kapsamda güçlü kaldığını ifade etmek zordur.

Denetlemenin başka yönleri de bulunmaktadır. Stok mahallerinin kontrolü aslında malzemelerin fiziki güvenliği için önemliydi. Zira daha önceki bölümlerde örneklendirildiği gibi depo ve ambarlar düşman gözünde yok edilmesi gereken birincil öncelikli yapılarıydı. Burada çevresel etkiler olabileceği gibi insan hatası olan başka sorunlar da ortaya çıkmaktaydı. Nitekim nehir taşkınlarında zarar gören ambar ve binalar olur zaman zaman da her birinin tadilatı gerçekleştirilirdi. Bu gibi durumlarda malzeme kaybı yaşanacağından bu kaybı minimumda tutmak için denetim kararları alınabilirdi. Bir malzemenin muhafaza edildiği ambarda kendisinden kaynaklı sorun çıkması üzerine aynı malzemenin diğer ambarlarda da sorun çıkarabileceği düşünülmüş ve koruyucu hazırlıkların yapıldığı arşiv belgelerinde görülmüştür. Diğer taraftan seyir halindeyken bazı gemilerin battığı ve taşıdığı yüklerin kurtarılamadığına ilişkin arşiv kayıtları da bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, her kayıp olasılığı kontrol edilebilir ya da yenilenebilir olamamaktaydı. Denizciliğin zorluklarından biri olan bu durum, nakliye işinin denize elverişli gemilerle gerçekleştirilmesi suretiyle yönetilebilirken, Osmanlı Bahriyesinde bulunan gemilerin genelde kötü teknik vaziyette olduğu hatırlanırsa bu yönetimin kolay olmadığı görülebilir.

Bahriye mevkilerinde stok yapılyordu, fakat bu tezde bahsi geçen her malzeme için hazırlıklı bir stok ikmal sistemi bulunmuyordu. Bu da ihtiyaç duyulan malzemenin cinsine göre maliyetler ortaya çıkarmıştır ki zamanında temin edilemeyen kömürün pahalıyken satın alınmış olması ya da stoklanamamış bir alet veya ekipman için verilen ivedi siparişlerde zaman kaybı yaşanması ortaya çıkan bu maliyetlere örnektir. Zira gemiler hareketten sakıt kaldığında savaş ya da barış dönemlerinde görevlerini ifâ edemiyordu. Aynı şekilde arşiv belgelerinde izlendiği kadarıyla ihtiyaç duyulan mühimmat ve cephe bulunamayınca sipariş sayısı azaltılabiliyor ya da küçük kalibre ya da zoraki olarak mevcut olanlar satın alınıyordu.

Bir diğer denetleme faaliyeti, tamamlanan yeni inşa ve onarım faaliyetlerinin mukaveleye ya da iş listesine uygun yapıp yapılmadığı ile ilgili iş kontrolleriydi. Örneğin hem yeni inşa gemiler hem de onarımı tamamlanmış gemiler tersânenen ayrılmadan evvel bir heyet tarafından kontrol edilirdi. Bu kontrol sırasında işin mukavele listeleri dikkate alınır ve her birim kendi personeli öncülüğünde kontrol edilirdi. Oldukça uygun bir denetleme yöntemi olan bu işleyiş sonuçları itibarıyla aslında her zaman olumlu olamamıştı. Tam onayla imalat ya da onarım tersânesinden ayrılan gemiler, ilk seyirleri

sırasında teknik sorun çıkarabiliyordu. Dolayısıyla personel yetkinliğine ilişkin sorunlar ya da işçiliğin kalitesinin tam olarak anlaşılamaması gibi nedenler bir yana gemiler büyük teknik sorunlarla karşı karşıya kalabilmekteydi. Bu çalışmada belirtildiği üzere bazı dönemlerde satın alınan ya da onarıma gönderilmiş gemiler zaten çağını kapatmış eski gemilerdi. Bu gemilerde yapılan çoğu onarım işlemleri verimsiz ve yüksek maliyetli olarak raporlanmıştı.

Gemilerde ve kara tesislerinde bulunan Bahriye ambar ve depolarına ilişkin denetlemeler de yapılmaktaydı. Hem bu yerlerin fiziksel durumları ve istif usullerinin uygunluğu hem de muamelat ve defter kayıt düzenleri zaman zaman kontrol edilirdi. Bu kontrolden sorumlu müfettişin tuttuğu raporlar ya da jurnal defterlerine işlenen kayıtlar, sürekli bir şekilde düzen tesis edilmeye çalışıldığını göstermektedir. Zira uygunsuzluklar düzeltilmek üzere ilgili üst birimler tarafından ek kontrollere de tâbi tutulmuştu. Hastane ve gemi revir kamaralarının da zaman zaman denetime tâbi tutulduğu ve bu denetimler sırasında özellikle kanunnâmelerde talep edilen hususların titizlikle kontrol edildiği ifade edilmelidir. Diğer taraftan yalnızca denetim ve teftişlerin nasıl yapılacağını açıklayan nizamnâmelerin de var olduğunu hatırlatmakta fayda vardır. Tezin ikinci bölümünde örnekleriyle birlikte açıklanan çeşitli nizamnâmeler hem denetçinin hem de denetlenen gemi, ambar, mağaza, fabrika gibi unsurların personel ve işleyiş kapsamında dikkatle incelenerek kontrolün elde tutulmaya çalışıldığını göstermiştir. Bunlardan biri olan Ahvâl-i Asâkir-i Bahriyeyi Teftiş Nizamnâmesi'ne bakıldığında Bahriye müfettişlerinin sistemin kontrolü noktasında önemli bir yere sahip oldukları görülebilir. Hem 1849 yılı hem de 1880 yılı Bahriye Nizamnâmeleri, Bahriye lojistiği yönetiminde önemli bir konu olan denetim ve kontrol hususlarını güvence altına almıştır. Bu çalışma içerisinde yalnızca gemi veya filolar özelinde değil hem taşra hem merkez kurumlarında bu denetimin nasıl yapılması gerektiğine ilişkin bu nizamnâmelerin atıfta bulunduğu direktiflere yer verilmiştir.

Osmanlı Bahriyesinde mevcut olan gemi tipleri, üslere bağlı kalmadan seyir ve yaşam için gerekli kaynakları ne kadar süre ile sağlayabilmişti ve kendi kendine ne kadar süre yetebilmişti soruları farklı tipteki gemilerin jurnal kayıtlarının incelenmesiyle gemi bazlı olarak ortaya çıkarılabilir. Zira her gemi için bu soruların cevapları mali yapının önem kazandığı döneme ve gemi tipinin kendine has teknik özelliklerine bağlı olduğundan birbirinden ayrı özellikler taşıyabilir. Teknik olarak gemilerin depo ve

ambarlarında istif kapasitesi, makinalarda kömür sarfiyat oranları, yelkenli seyir kabiliyeti gibi unsurlar değişiklik göstermekteydi. Gemilerde ortaya çıkan her yeni teknoloji ve seyir kabiliyeti bu unsurları değiştirirken kömürün kalitesi arttıkça sarfiyatı diğerine nazaran daha az oluyordu. Diğer taraftan, birinci bölümde de anlatıldığı üzere, gemilerin hareket sistemleri yenilendikçe makina dairesinde yer açılmış bu da gemilerin depolama olanaklarını geliştirerek üslere bağımlılığını değiştirmişti. O nedenle bu yeterliğe sahip gemilerin komutanları daha başarılı seyirler tertip edebilmişti.

Arşiv belgelerinde bu hususta yazılan birçok belgeden anlaşıldığı üzere, kömür birkaç yıl değil daha ziyade buharlı makinaların kullanılmaya başladığı dönemlerden itibaren Osmanlı gemilerinin görevlerini hakkıyla ifâ etmeleri için oldukça yetersiz kalmıştı. Bazen kaçakçılarla ilgili yanlış veya asılsız ihbarlar gelir ve bu nedenle hem kontrol aksar hem de zaten yetersiz olan kömür tüketilmiş olurdu. Bazen kaçak gemi takibatı yapılması gerekse de imkânsızlıklar dolayısıyla görev iptal edilirdi. Osmanlı topraklarında lojistik destek noktaları olan komodorluklar yanında kömür ikmal merkezleri ve ambarlarında gerçekleştirilen faaliyetler bu zayıflığı açıkça örneklendirmektedir. Dolayısıyla lojistik imkân ve kabiliyetleri zayıf olan Bahriye, denetimi gerçekleştiremiyor ve gemiler karakol görevlerinde başarılı olamıyordu.

Sonuç olarak ifade etmek gerekir ki mali yetersizliklerin sürekli mevcudiyetini koruduğu 1867 ile 1914 yılları arasında Bahriye masraflarıyla levâzım ihtiyaçlarında çoğu kere tasarrufa gidildi. Bu nedenle hem İstanbul'da sürdürülen inşaa faaliyetleri hem de ithal gemi alımları ya iptal edildi ya da tamamlanma tarihine ilişkin uzun süreli gecikmeler yaşandı. İkmal malzemelerinin çoğu zaman yeteri kadar bulunamaması nedeniyle donanma salt amacı olan sahil tarassut görevini dahi tam olarak ifâ edemedi. Her ne kadar kanunnâmeler ışığında ikmal malzemelerinde istihkak belirlenip tüketim denetim altına alınmaya çalışıldıysa da süreç yönetimi her zaman başarıyla yürütülemedi. Süreç yönetiminde modernleşen gemi ve silahları aktif olarak kullanacak, bunları bakım tutuma alacak ya da bu malzemelerin tedarikine ilişkin siparişleri zamanında verip bu malzemelerin depolanma faaliyetlerini yürütecek donanımlı personel gerekliydi. Yine de bunu sağlamak için yurt içi ve yurt dışında eğitim çabalarına devam edildiği görülmektedir. Fakat tüketim kurallarının belirlenmesine rağmen bu miktarlara her zaman uyulmadığı, görev başındakilerin nizam dışı olarak tüketime neden olduğu, eğitim seyirlerinde mühimmat kullanılmadığından eğitim ve koordinasyon süreçlerinin test

edilemediği de karşılaşılan durumlardandı. Gemilerin ekipman ihtiyaçları doğru ve zamanında temin edilemiyor ve birimler arası koordinasyon sağlanamıyordu.

Daha önce de ifade edildiği gibi Tersâne-i Âmire her zaman ve her nevi ihtiyaca cevap verebilecek yeterlilikte değildi. Bu durum gemilerin onarımında daha çok yabancı tersânelerin seçilmesinin nedeniydi. Tersâne-i Âmirede gerçekleştirilen bakım onarımların teknik işlerinde dahi genelde yabancı danışmanlar ekipleriyle birlikte çalıştırılmaktaydı ki bu alanda da dışa bağımlılık söz konusuydu. Ayrıca bakıma alınan gemilerin bakım sonrasında performanslarının yüksek oranda artmadığının da altı çizilmelidir. Görüldüğü gibi milli olarak kurulmaya çalışılan lojistik ekibinde dahi yabancı memurlar çalıştırılıyor, idâmesinde de yabancı güçlerin etkisi hissedilir seviyede gerekli görülüyordu. Osmanlı için söz konusu olan teknolojik başarısızlığın devam etmesinin nedenlerinden bazıları sürekli değişen yabancı danışmanlar, eğitimdeki aksaklıklar ve dahilde endüstriyel üretimin kurulamamasıydı. Teknik işlerin yoğun olarak yabancı danışmanlar tarafından görülmesi ve işlerin onların tekeline bırakılması süreklilik arz eden bir kısır döngü yaratmıştı.

Osmanlı Donanmasının Osmanlı tarihi içerisinde güçlü zamanları olduğu kadar zayıf zamanları da oldu. Lojistik konusunda ileri seviyede hazırlıklı olduğu kadar personelini doyuracak iâşeye ya da gemilerinin hareketini sağlamaya yetecek kadar kömüre ulaşamadığı zamanları da oldu. Modern Osmanlı Donanmasının uzak denizlere açılmadığı ve görece kendi kıyılarını korumak için karakol görevi ifâ ettiğinden dolayı lojistik ihtiyaçları bu kapsamda ikmal edilmeye çalışıldı. En önemli ikmal malzemesi hususunda yaşanan tedarik sıkıntıları nedeniyle kömürün iyi koşullarda saklanarak verimliliği korunmaya çalışıldı. Bu çalışmada da örneklendirildiği üzere kömürün açıkta kaldığı yerler vardı ve bu nedenle depolar inşa ediliyordu. Ayrıca depolarda bulunan kömürler bile uygun koşullar sağlanmadığında ateş alabiliyordu. Gemiye taşınması ise türlü zorluklarla gerçekleşiyordu ve hatta bazılarının konumu denize yakın olmadığı gibi taşımayı kolaylaştıracak ray düzeneği de yoktu.

Bu tezde Bahriye lojistiği yönetimi, Bahriye ihtiyaçlarının satın alınmasından askeri tüketimine kadar geçen tespit ve tedarik faaliyetlerini içeren planlama, ihtiyacın organizasyonunu içeren teşkilat ve personel, etkin stok ve tüketim faaliyetlerini içeren koordinasyon ve denetim sürecini içerecek şekilde açıklanmıştır. Bu kavram içerisinde sadece malzeme değil aynı zamanda insan gücü, haberleşme ve onarım becerisini de

içeren bir dizi unsur bulunmaktadır. Yani lojistik sadece geri hizmet değil, bu çalışmada da ifade edildiği gibi, aslında geri hizmetin organizasyonu olsa da gelecek öngörüsü özelinde ileri yönlü bir aksiyon özelliği de taşımaktadır. Lojistik, tarihte eski çağlardan bu yana ordular için önemli bir role sahiptir. Bu kavramın denizde analizinin de ülke toprakları ve etrafındaki suları için ne kadar önemli olduğu açıkça ifade edilmiştir. Deniz gücünün genel tarih üzerine etkisi Mahan'dan bu yana üzerinde titizlikle durulan bir kavramdır. Bu nedenle genel tarihi problemlerin analizinde deniz gücü ve etkisinin dikkate alınmaması büyük anlatıda eksiklerin olduğunu ifade edecek seviyede önemlidir. Ekonomik olduğu kadar politik ve sosyal etkiler de yarattığından tarih problemlerine ilişkin analizlerde farklı bir bakış açısı da sunmaktadır.

Bu tezin araştırma zaman aralığı olan kırk yedi yıllık periyot, deniz tarihinin devlet tarihlerindeki önemini açıkça gözler önüne sermektedir. 17. ve 18. yüzyıllarda değişime uğrayan dünya denizcilik anlayışı, Osmanlı Devleti tarafından anlık olarak takip edilemedi. O dönemin dünyasında bu değişime öncülük eden devletlerin hepsi 19. yüzyılda birer deniz gücüne dönüştü. Kurdukları ağlar üzerinden ekonomik gücü sağlarken politik gücü de temin ettiler. Osmanlı Devleti'nin bu kapsamın dışında kalması onun çöküşünü hızlandıran en önemli nedenlerin başında gelir. Deniz gücünün varlık gösterememesi onu kendi sularında dahi seyir ve savunma yeteneğinden mahrum bıraktı ve bu nedenle toprak kayıplarının ardı arkası kesilmedi. Osmanlı Devleti, modern donanması için ihtiyaç duyduğu gemi ve silah aksamı ile mühimmatı dışarıdan sağladı. Bu çeşit bir bağımlılık, esasen denge siyaseti izleyen Osmanlı için oldukça zorlayıcı oldu. Zira satın alma faaliyetlerinin sonuçlandırılması, karşılıklı ilişkilere bağlıydı. Nasıl ki Osmanlı Devleti, İtalyan Harbi öncesi Drama Kruvazörünü teslim alamadıysa veya Birinci Dünya Savaşı arifesinde ödemesini yaptığı halde Sultan Osman I ve Reşadiye dretnotlarına İngiltere tarafından el konulduysa, bu satın almalarda siyasi ilişkiler neticesinde şekillenen bir şablon vardı. Osmanlı Devleti'nin denizci güçlerle düştüğü her anlaşmazlıkta, deniz gücünde dışa bağımlılığı problem yaratmaya devam etti. Bu durum bir çıkmaz yaratarak diğer tüm alanlara da nüfuz etti ve Osmanlı tarihine hiç tecrübe edilmediği kadar yön verdi. Diğer bir deyişle, Osmanlı tarihi, denizlerinde bulunan yabancı güçler karşısındaki deniz gücü varlığı ekseninde ilerledi. Güçlü bir donanma ancak idare, endüstriyel üretim, personel ve burada bahsi geçen tüm lojistik faaliyet alanlarında yetkinlik ve yeterlilik ile elde edilebilir. Osmanlı Devleti'nin iç ve dış

siyasetinde takip ettiği politikalar ekseninde gelişmelere bakıldığında deniz gücü modernleşen devletin zayıf halkası olmuştur.

Sanayi Devrimi sonrasında lojistik faaliyetlerinin her alanında karşı karşıya kalınan değişim, 19. yüzyılda ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde durmak bilmeyen bir lojistik dönüşüm yaratmıştır. Osmanlı Bahriye lojistiği de kendine has unsurlar içerisinde şekillenmiştir. Sayıca artan ihtiyaçlar bir tarafta, diğer tarafta ise teknolojinin gerekliliklerini karşılamak ancak maddi olanaklar çerçevesinde hareket bulmuştur. Kısıtlı mali olanaklar sınırlı bir lojistik g sağlamış, savaş zamanında bu zayıflık toprak kayıpları getirirken, barış zamanında zayıf bir devlet görüntüsünü tazelemiştir. Birçok lojistik faaliyet alanında dış alıma aşırı bağımlılık, Osmanlı'nın aşırı hassas ve savunmasız durumunu gözle görünür şekilde beyan etmiştir. Mühimmat ve malzemede olduğu kadar işgücü ve eğitim alanındaki dışa bağımlılığı da devleti açık bir enformasyon zemininde konumlandırmıştır. Elde ettiği olumlu kazanımları uygulamasıyla birlikte başarılı olma ihtimali doğduğunda bu askeri istihbaratın çok çabuk bir şekilde büyük glere ulaştığı ve yeniden kurumsal bir değişimin yaratılmaya çalışıldığı da gözlenmiştir.

Modern lojistik anlayışında en önemli yenilik, ihtiyaçları sadece üretmek ve onları dağıtmaktan öteye geçen aynı zamanda onu yönetme gücüyle ilişkilendiren bir dönüşümün yaşanmasıydı. slenmeye ilişkin yapı daha gerekli görüldüğünde kara yollarının deniz yolları ile bağlantısı da önem kazandı. Askeri gücün kara ve deniz bağlantısının sağlanması, ikmal malzemelerinin sahil tesislerinde depolanabilmesi ve buna uygun fiziksel alanların yaratılması bir başka önemli unsur oldu. Gereкли organizasyonun kurgulanması ve bu organizasyonun efektif bir şekilde işlerliği sistemli bir teşkilat ile gerçekleşebileceğinden Osmanlı Bahriyesinde sürekli değişen teşkilat yapısı ile devletin mali durumu başta olmak üzere bu işlerliği kurmada sorun teşkil etti. Bu çalışmanın önceki bölümlerinde anlatılmış olan hususların tamamı belli oranda bu soruna katkıda bulundu. Osmanlı Bahriyesinin lojistik yönetimini içeren bu analiz hem devleti hem de deniz gücünü yapısal olarak yeniden ortaya çıkarırken her birinin kayıplarını da açıklama fırsatı sunmuştur.

Bu çalışmada yapılan Bahriye lojistiği analizi, Osmanlı Devleti'nin iktisadi olarak zor zamanlar yaşadığını ve milli ekonomisini yönetme aczini farklı bir yönden ortaya çıkar mıştır. Burada bahsi geçen altı lojistik faaliyet alanı tek tek incelenmiş, olumlu ve

olumsuz yönleriyle her biri ortaya çıkarılmış ve Bahriye yönetiminin adımları Osmanlı Bahriyesi özelinde anlatılmıştır. Anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı Bahriye lojistiğinin yönetimi, işleyiş olarak kolay ve anlaşılır olmamıştır. Çeşitli ikmal malzemeleriyle işgücü temini ve lojistik ihtiyacın dağıtımı istenilen seviyelere ulaşamamıştır.

Diğer taraftan 19. yüzyılın imparatorluklar üzerindeki zorlayıcı baskısı, söz konusu Osmanlı Devleti olduğunda hayatta kalmanın ağır şartlarını açıkça göstermiştir. Fransız Devrimi'nin getirdiği milliyetçi düşünce, farklı toplumlardan oluşan Osmanlı gibi devletlerin yaşam alanlarını daraltmış ve padişahların yönetimlerinin meşruiyetini ispatlama çabasına girdikleri bir durum yaratmıştır. Ülke içinde yenileşme taraftarlarının çabaları bir tarafta, büyük devletlerin ülkedeki azınlıklarla ticari ve siyasi bağ kurma denemeleri diğer tarafta olmak üzere toplumsal ve iktisadi kutuplaşma giderek artmıştır. Osmanlı Devleti yakın geçmişinden getirdiği çok çeşitli problemlerin yanında 19. yüzyılın tamamında ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde karşı karşıya kaldığı savaşlar ve ayaklanmalar nedeniyle Sanayi Devrimi yeniliklerine uyum için gerekli mali ve fikri imkânlardan yoksun kaldı. Bu çok yönlü dönüşüm, Osmanlı Bahriyesini ve Bahriye lojistiğini olumsuz şekilde etkileyen unsurların oluşmasında da etkili oldu.

Osmanlı coğrafyasının sahip olduğu yüksek jeostratejik önem, birçok yabancı devlet gemisinin sularına girerek seyir yapmasına ve sancak/varlık göstermesine, ayrıca yapılan incelemede görüldüğü üzere yabancı donanmaların üs kurma veya edinme çabalarına neden oldu. 19. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla özellikle büyük devletlerin paylaşım mücadelesine sahne olduğunu bildiğimiz Osmanlı topraklarındaki durum, bu toprakların etrafındaki denizler için de benzerlik taşıyordu. Büyük güçlerin bazen onaylı paylaşımları bazen karşılıklı çatışmalarından Osmanlı suları da nasibini almış; bu denizlerde kuvvetli fırtınalar ve yüksek dalgalar hiçbir zaman eksik olmamıştı. Sancaklarını toka eden Osmanlı gemileri ise bu fırtınalı denizlerde sığınacak liman arayışlarında Batı limanlarına güvenmek zorunda kalmış ve lojistik faaliyet alanlarının büyük kısmında Batının modern deniz teknolojisine teslim olmuştu.

KAYNAKÇA

1. Deniz Tarihi Arşivi (DTA), İstanbul*

Belgeler Kataloğu

Dipnot Gösterimi

Daireler

Divan-ı Harp

Erkan-ı Harbiye

Fabrikalar

Islahat

Koleksiyon

Komodorluklar

Limanlar

Meclis-i Bahriye

Mektubi

Muhakemat ve Hukuk Müşavirliği

Muhasebe

Mülga Bahriye

Ön Tasnif

Sandıklar

Şura-yı Bahriye

Tersane

Umumi Evrak

Fon Adı

: Dâireler Bölümü

: Dîvân-ı Harp Bölümü

: Erkân-ı Harbiye Bölümü

: Fabrikalar Bölümü

: Islâhat Bölümü

: Koleksiyon

: Komodorluklar Bölümü

: Limanlar Bölümü

: Meclis-i Bahriye Bölümü

: Mektubî Bölümü

: Muhâkemât ve Hukuk Müşavirliği Kataloğu

: Muhasebe Bölümü

: Mülga Bahriye Nezâreti Bölümü

: Ön Tasnif Bölümü

: Sandıklar Bölümü

: Şûrâ-yı Bahriye Bölümü

: Tersâneler Bölümü

: Umûmî Evrak Bölümü

Defterler Kataloğu

EHB.J.d., (2341) Envanter Numaralı Ârâyiş-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı

EHB.J.d., 275 (2779) Envanter Numaralı Muzaffer Korveti Seyir Jurnalı

EHB.J.d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnalı

EHB.J.d., 495 (3847) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Liman Jurnalı

EHB.J.d., 895 (3573) Envanter Numaralı Âsâr-ı Tevfik Zırhlı Fırkateyni Makina Jurnalı

Muhasebe, 10086 Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabeti Müsvedde Defteri

Muhasebe, 9968 Envanter Numaralı Mübâyaat Kontratı Defteri,

Şura-yı Bahriye, 2461 Envanter Numaralı Levâzım Dâiresi İlâm Müsvedde Defteri

* Burada yararlanılan belgelerin yalnızca fonları belirtilmiş olup belge ve defterlere ilişkin dosya ve sayfa numaraları, tezde dipnot usulüyle gösterilmiştir.

2. Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İstanbul*

<i>Dipnot Gösterimi</i>	<i>Fon Adı</i>
A. MKT. MHM.	: Sadâret, Mektubî Kalemi Mühimme
A. MTZ. (05).	: Sadâret, Mısır
A. MTZ. GR.	: Sadâret, Girit
BEO.	: Bâb-ı Âlî Evrak Odası
DH. İD.	: Dâhiliye Nezâreti, İdâre
DH. MKT.	: Dâhiliye Nezâreti, Mektubî Kalemi
DH. MUİ.	: Dâhiliye Nezâreti, Muhâberat-ı Umûmiye İdâresi
DH. ŞFR.	: Dâhiliye Nezâreti, Şifre Kalemi
HH. İ.	: Hâzine-i Hassa, İrâdeler
HR. MKT.	: Hâriciye Nezâreti, Mektubî Kalemi
HR. SFR. 3.	: Hâriciye Nezâreti, Londra Sefâreti
HR. SYS.	: Hâriciye Nezâreti, Siyâsî
HR. TH.	: Hâriciye Nezâreti, Tahrîrat
HR. TO.	: Hâriciye Nezâreti, Tercüme Odası
İ. BH.	: İrâde, Bahriye
İ. DH.	: İrâde, Dâhiliye
İ. DUİT.	: İrâde, Dosya Usulü
İ. HR.	: İrâde, Hâriciye
İ. HUS.	: İrâde, Husûsî
İ. MMS.	: İrâde, Meclis-i Mahsus
İ. MVL.	: İrâde, Meclis-i Vâlâ
İ. TAL.	: İrâde, Taltîfât
MB.İ.	: Mâbeyn-i Hümayun Evrakı, İrâdeler
MF. MKT.	: Maârif Nezâreti, Mektubî Kalemi
ML. EEM.	: Mâliye Nezâreti, Emlâk-i Emiriyye Müdüriyeti
MV.	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
MVL.	: Meclis-i Vâlâ
ŞD.	: Şûrâ-yı Devlet

* Burada yararlanılan belgelerin yalnızca fonları belirtilmiş olup belge ve defterlere ilişkin dosya ve sayfa numaraları, tezde dipnot usulüyle gösterilmiştir.

TFR. I. AS.	: Teftişât-ı Rumeli Evrakı, Jandarma Müşîriyet ve Kumandanlık Evrakı
TFR. I. M.	: Teftişât-ı Rumeli Evrakı, Mütferrik Evrak
TFR. I. SL.	: Teftişât-ı Rumeli Evrakı, Selanik Evrakı
Y. A. HUS.	: Yıldız, Husûsî Mârûzat
Y. EE. KP.	: Yıldız, Kâmil Paşa Evrakı
Y. MTV.	: Yıldız, Mütenevvi Mârûzat
Y. PRK. ASK.	: Yıldız, Askerî Mârûzat
Y. PRK. BŞK.	: Yıldız, Başkitâbet Dâiresi Mârûzatı
Y. PRK. MYD.	: Yıldız, Yâverân ve Maiyyet-i Seniyye Erkân-ı Harbiye Dâiresi
Y. PRK. TKM.	: Yıldız, Tahrîrat-ı Ecnebiyye ve Mâbeyn Mütercimliği
Y. PRK. UM.	: Yıldız, Umûmî
ZB.	: Zabtiye

3. Arşiv ve Askeri Tarih Dairesi (ATASE), Ankara

OYH : Osmanlı–Yunan Harbi (1897) Koleksiyonu.

4. Caird Library, National Maritime Museum, Greenwich (RMG), Londra

DAN/74	: Dannreuther, Tristan, Captain, Ca.1872-1963.
DAN/140	: Dannreuther, Tristan, Captain, Ca.1872-1963.
DEY/88	: D'Eyncourt, Sir Eustace Tennyson, 1st Bt. (Director Of Naval Construction), 1868-1951.
LIM/113/2	: Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931.
PHI/135/3	: Hornby, Sir Geoffrey Thomas Phipps, Admiral Of The Fleet, 1825-1895.
SCL/3	: Scrapbook of Frederick Beauchamp Paget Seymour.

5. British Library (BL), Londra

Add MS 79742	: Naval papers relating to the Crimean War including observations on the defences of Sebastopol, Helsingfors, Kronstadt and the possibility of bombarding or blockading Russian ports in the Baltic.
IOR/L/MIL/17/15/10/2	: Indian Office Records, Military Report on S. W. Persia, Volume II, Arabistan.
IOR/L/MIL/7/1470-1471	: Indian Office Records, Collection 28/13 Forecast of annual requirements of naval stores to be purchased by Admiralty.

IOR/L/PS/10/169 : Indian Office Records, Persian Gulf: lighting and buoying; buoyage of Shatt al-Arab.

IOR/L/PS/10/49 : Indian Office Records, Koweit: Coal depot.

IOR/L/PS/11/64, P 3895/1913 : Indian Office Records, Political Department: limitation to five years (ordinarily) of period of tenure of any one appointment of Resident, 1st class.

IOR/L/PS/18/B151 : Indian Office Records, British interests on the coast of Arabia, Koweit, Bahrein and El Katr.

IOR/L/PS/5/268, ff 552-568 : Indian Office Records, Secret Letters and Enclosures from the Government of India, Operations of Ottoman Military and Naval forces in the Persian Gulf.

IOR/R/20/A/1 : Indian Office Records, Original correspondence connected with the capture of Aden.

Mss Eur F699/1/1/1/17 : Letters from the Governor of Bombay.

Visual Arts, Sultan Abdul Hamid II Collection, Volume 25.

Visual Arts, Sultan Abdul Hamid II Collection, Volume 26.

Visual Arts, Sultan Abdul Hamid II Collection, Volume 27.

Visual Arts, Sultan Abdul Hamid II Collection, Volume 43.

Visual Arts, Sultan Abdul Hamid II Collection, Volume 44.

Visual Arts, Sultan Abdul Hamid II Collection, Volume 45.

6. The National Archives of Britain (TNA), Londra

ADM/8927 : Admiralty In-letters, Turkish Naval and Political Affairs.

FO 371/145/43 : Foreign Office, Turkey Code 44, File 2201: Sent by the India Office.

FO 371/145/44-45 : Foreign Office, Turkey Code 44, File 2201, Paper: Sent by Sir Nicholas R O'Connor, the British Embassy, Constantinople; Sent by the India Office.

FO 371/152/3 : Foreign Office, Turkey Code 44, File 20094, Paper: Sent by 1) Mr J Chamberlain MP, 2) Director of Military Operations 3) Sir Nicholas R O'Connor.

FO 371/153/69 : Foreign Office, Turkey Code 44, File 25855, Paper: Sent by Sir Nicholas R O'Connor, the British Embassy, Constantinople (Therapia).

FO 371/145/42 : Foreign Office, Turkey Code 44, File 2181, Paper 2181: Sent by the Admiralty.

FO 371/145/52 : Foreign Office, Transmits correspondence from the Government of India relative to proceedings at Rubeaten territory in the Aden hinterland.

- FO 881/4401 : Foreign Office, Turkey: Reports. Naval and Military. (Capt. L. V. Swaine).
- FO 881/5200X : Foreign Office, Russia & Turkey: Report. Naval and Military Preparations in Balkan Peninsula. (Capt. Hare.) (W.O.).

7. Nizamnâmeler, Sözlükler, Salnâmeler, Süreli Yayınlar

Ahvâl-i Asâkir-i Bahriyeyi Teftiş Nizamnâmesi, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1296.

Bahrî Sefîd ve Siyah Boğazlarından Mürur ve Ubur Eden Sefâin Haklarında İcrâ Olunacak Muâmelât-ı Sıhhiyeye Dâir Nizamnâme, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1287.

Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, İstanbul: Matbaa-i Bahriye, 1297.

Bahriye Meclisinin Vezâif-i Mahsusasına ve Terkid-i Devâirine Dâir Nizamnâme, Heybeliada: Hurufat Matbaası, 1290.

Bahriye-i Şâhâne Zâbitânının Elbise-i Resmiye Nizamnâmesi, Dersaadet: Matbaa-i Bahriye, 1327.

Cerîde-i Askeriye

Cerîde-i Bahriye

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, Çev. Sabahattin Öksüz, Ankara: Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, 1996.

Deniz Mecmuası

Haritacılar Mecmuası

İdâre-i Tıbbiye-i Bahriye Nizamnâmesi, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1288.

Kışla ve Mevâki-i Bahriye'de Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1329.

Otomatik Deniz Lağımının Ambarlarda Muhafaza ve Usûl-i İsti'mâllerine Âid Talimatnâme, İstanbul: Dersaadet, 1911.

Salnâme-i Bahrî (Bahriye Salnâmesi), Dersaadet: Matbaa-i Bahriye, sene 1307, 1308, 1310, 1311, 1313, 1314, 1315, 1316, 1317, 1318, 1319, 1320, 1321, 1322, 1323, 1326, 1328.

Süfün-i Hümayunda Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1329.

Süleyman Nutkî, *Kamûs-i Bahrî*, Der. Mustafa Pultar, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2011.

Takvîm-i Vekâyi'

THOMPSON William A., *Hand-book of Nautical Terms and Technical & Commercial Phrases in English, Italian, French & Turkish*, Constantinople: Osmanie Printing Works, 1892.

8. Kitap ve Makaleler

- Admiralty, *Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats*, Great Britain: Admiralty, 1891.
- AGOSTON Gabor, "War Academy", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, US: Infobase Publishing, 2009, ss. 590-595.
- Ahmed Muhtar, *Rehber-i Muzafferiyet-i Bahriye*, İstanbul: Karabet Matbaası, 1900.
- Ahmet Rasim, "Bahriyemizde Rütbe ve Unvanların Tarihçesi", *Deniz Mecmuası*, S. 312, C. 41, 1929, ss. 137-153.
- AKALIN Durmuş ve Cemil Çelik, "XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti", *Turkish Studies-International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Vol. 7/3, 2012, ss. 21-45.
- AKKAYA İbrahim ve Fahri Ayanoglu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Âmirleri: Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları ve Deniz Kuvvetleri Komutanları*, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.
- AKKUŞ Yakup, "Osmanlı Devlet ve Vilayet Bütçeleri (1840-1913) Nasıl Okunmalıdır?", *Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) Gelişme Dergisi*, 40, 2013, ss. 147-178.
- All About Ships and Shipping; A Handbook of Popular Nautical Information with Numerous Diagrams, Plans and Illustrations*, Ed. Edwin P. Harnack, 10th Edition, London: Faber & Faber Ltd, 1959.
- ALPAGUT Ali Haydar Emir, *Osmanlı Devleti Tarihi, Türkiye-İtalya Deniz Savaşları (1327-1328)*, İstanbul: Bahriye Matbaası, 1339.
- ARIKAN Zeki, "Kırım Savaşı ve Sinop Baskını", *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, ss. 107-121.
- ARMSTRONG G. E., *Torpedoes and Torpedo-Vessels*, Ed. Charles Napier Robinson, Second Edition, London: George Bell & Sons, 1901.
- ATMACA Gökhan, *Barbaros Hayreddin Zırhlısı: Üç Savaş Bir Gemi*, İstanbul: Denizler Kitapevi, 2015.
- AYDÜZ Salim, "Tophâne-i Âmire ve Müştemilatı", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 6, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 646-659.
- BAL Nurcan, "The Change in the Shipbuilding Technology in the Ottoman Navy in the 19th Century: The age of Steam-Powered Ships", *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Ed. Dejanirah Couto et. al., İstanbul: Denizler Kitapevi, 2014, ss. 487-497.
- BEDİRHAN Yaşar ve Figen Atabey, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", *Turkish Studies*, 8.5, 2013, ss. 127-139.
- BEELE John F., "Naval Coaling Stations", *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007.
- BESBELLİ Saim, *1853-1856 Osmanlı-Rus ve Kırım Savaşı Deniz Harekâtı*, Ankara: Genel Kurmay Basımevi, 1977.

- BEYDİLLİ Kemal, “Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn”, *Türkiye Diyanet Vakfı (TDV) İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 31, 2006, ss. 514-516.
- BLAKE George, *Lloyd's Register of Shipping: 1760-1960*, Great Britain: Lloyd's Register of Shipping, 1960.
- BOSTAN İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1992.
- BOSTAN İdris, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Avrupa'ya İlk Adım Uluslararası Sempozyumu*, Haz. Ayşe Yıldız Topuz, Gelibolu, İstanbul: Kubbealtı Neşriyatı, 2001.
- BOSTAN İdris, “Tersane-i Amire”, *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, US: Infobase Publishing, 2009, ss. 559-561.
- BOSTAN İdris, “Tersâne-i Âmire”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 40, 2011, ss. 513-516
- BOZKURT Nebi, “Bahriye”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 4, 1991, ss. 495-501.
- BÜYÜKTUĞRUL Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, C. 3, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul: Deniz Basımevi, 1983.
- CARR John C., *Averof: Thunder in the Aegean*, Great Britain: Pen & Sword Naval, 2014.
- CASSON Lionel, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, Çev. Gürkan Ergin, İstanbul: Homer Yayınları, 2002.
- CEZAR Mustafa, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul: Çelikkilt Matbaası, 1965.
- Cezmi İsmail, “Deniz Askeri İaşesinin Bir Tarihçesi”, *Levazım Mecmuası*, C. 3, S.11, 1933, ss. 102-110.
- CLAUSEWITZ Carl von, *On War*, trans. by Colonel J.J. Graham, London: Kegan Paul, Trench, Trubner Co. Ltd., 1918.
- Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905*, UK: Conway Maritime Press, 1979.
- Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921*, UK: Conway Maritime Press, 1986.
- CORBETT Sir Julian S., *History of the Great War, Based on Official Documents, Naval Operations*, Vol. I, London: Longmans, Green and Co., 1920.
- CORBETT Sir Julian S., *History of the Great War, Based on Official Documents, Naval Operations*, Vol. II, London: Longmans, Green and Co., 1921.
- ÇİFTÇİ Cafer, “Osmanlı-Avusturya Savaşları Esnâsında Bursa Halkının Avârız Türü Vergi Yükünden Örnekler (1686-1688)”, *The Journal of Ottoman Studies*, XX, Kitap Matbaacılık: İstanbul, 2000, ss. 247-268.
- ÇİFTÇİ Cafer, “XIV. Yüzyılda Anadolu'da Uç Beyliklerinin Siyasî ve İktisadî Faaliyetleri”, *Türkler*, C. 7, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 2002, ss. 596-619.
- ÇİFTÇİ Cafer, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, (16), 2004, ss. 153-171.

- ÇİFTÇİ Cafer, "Derviş Paşazâde Numan Bey'in Âyânlık ve Tersânecilik Faaliyetleri", *Belleten*, 75: 273, 2011, ss. 387-405.
- ÇOKER Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 1994.
- ÇOKER Fahri, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2007.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Lojistiğin Temel Esasları ve Veçheleri*, Çev. Zahit Kırışlı, 395 Sayılı Donanma Dergisinin Eki, Deniz Basımevi, 1951.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Deniz Harp Tarihi*, Eğitim Kitapları, İstanbul: Deniz Basımevi, 1966.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi: 14.-20. Yüzyıl, 1299-1922*, Der. İ. Bülent Işın, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2004.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Türk Deniz Harp Tarihi Atlası*, Ed. Hakan Eraydın, Haz. Levent Tonyalı ve Gökhan Atmaca, İstanbul: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, 2008.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, Haz. Ahmet Küçüköğlü, Ed. Erdoğan Şimşek, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2011.
- DIRKZWAGER Jan M., "Fulton, Robert (1765-1815)", *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, trans. by Alexa Nieschlag, Oxford: Oxford University Press, 2007.
- DOMICIO Proença and Érico Esteves Duarte, "The Concept of Logistics Derived from Clausewitz: All that is Required so that the Fighting Force can be Taken as a Given", *Journal of Strategic Studies*, 28: 4, 2005, ss. 645-677.
- DOWNING Brian M., *The Military Revolution and Political Change: Origins of Democracy in Early Modern Europe*, US: Princeton University Press, 1993.
- DÖRTOK ABACI Zeynep, "İngiliz Konsolosluk Belgeleri Işığında Bursa Ekonomisi (1848-1896)", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7.11, 2006, ss. 159-171.
- DURGUN Bülent, "Italian Spark On Balkan Arsenal: Italian-Turkish War (1911-1912)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XIV/28, 2014, ss.127-148.
- DÜZCÜ Levent, "Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları (1876-1922)", *Gazi Akademik Bakış*, 05, 2009, ss. 1-20.
- ECCLES Henry E., *Logistics in the National Defense*, Rhode Island: Naval War College Press Edition, 1997.
- Elveda: Balkan Harbi'nde Türk Deniz Kapudanı Ali Rıza Bey'in Hatıratı*, Haz. Osman Öndeş, İstanbul: Alfa Basım Yayım, 2013.
- Ertuğrul, "Deniz Üslerinin Ehemmiyeti", *Deniz Mecmuası*, S. 331, C. 46, 1934, ss. 1-20.
- FAROQHI Suraiya, *The Ottoman Empire and the World Around It*, London: Tauris, 2004.

- FEDOROV Nikolai, "Admiral Alfred T. Mahan and His Views on the Naval History of Turkey", *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Ed. Dejanirah Couto et. al., İstanbul: Denizler Kitapevi, 2014, ss. 231-235.
- Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Ed. John A. Lynn, San Francisco: Boulder, 1993.
- FIGES Orlando, *Kırım: Son Haçlı Seferi*, Çev. Nurettin Elhüseyni, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2012.
- FRENCH David, "The British Armed Forces 1900-1939", *A Companion to Early Twentieth-Century Britain*, Ed. Chris Wrigley, US: Wiley-Blackwell Publishers, 2003.
- GENCER Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası, Eğitim Dizisi-2, İstanbul: Kırıl Matbaası, 1986.
- GENCER Ali İhsan, "Bahriye Nezâreti", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 4, 1991, ss. 511-512.
- GENCER Ali İhsan, "Bahriye", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 4, 1991, ss. 501-509.
- GENCER Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 2. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001.
- GENÇ Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul: Ötüken Yayınları, 2014.
- GENÇOĞLU Mustafa, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi (TAD)*, C. 34, S. 58, 2015, ss. 603-628.
- Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, III. Cilt – 6. Kısım (1908-1920)*, 1. Kitap, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1971.
- Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, 3. Cilt, Deniz Harekâtı*, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1980.
- Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, C. 3, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1980.
- Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı*, C. 7, Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993.
- GÖKÇAY Namık, *Deniz İkmal Eğitimi ve Okulları: 1699-1999*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2005.
- GÖKÇAY Namık, *İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri: Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2009.
- GÖKDEMİR Tamer, *Türk Kara Ordusu Lojistik Tarihi*, Ankara: Orient Yayınları, 2016.

- GÖMLEKSİZ Eda Gülşen, “II. Meşrutiyet’ten Kurtuluş Şavaşına Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, ss. 175-191.
- GÖVÜL Fikret, *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1948.
- GRANT Jonathan, “The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914”, *The Journal of Military History*, 66 (2002), ss. 9-36.
- GRAY Steven, "Fuelling Mobility: Coal and Britain's Naval Power, c. 1870–1914", *Journal of Historical Geography*, 58, 2017, ss. 92-103.
- GÜLERYÜZ Ahmet ve Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 3. Baskı, İstanbul: Denizler Kitapevi, 2007.
- GÜLERYÜZ Ahmet, *Osmanlı Donanmasında Torpido Botlar ve Destroyerler, Sultanhisar & Muavenet*, İstanbul: Denizler Kitapevi, 2009.
- GÜNERGÜN Feza, “Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları: Ondokuzuncu Yüzyıl Başına Ait Bir Araştırma”, *Osmanlı Bilim Araştırmaları*, XI/1-2, 2009, ss. 235-258.
- GÜRAN Tevfik, *19. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi Üzerine Araştırmalar*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- GÜRSAKAL Gürsu Galip, "Osmanlı ve Büyük Güçlerin Askeri Harcamalarına Karşılaştırmalı Bir Bakış (1840-1900)", *Gazi Akademik Bakış*, 07, 2010, ss. 115-131.
- GÜRSEL Seyfettin, “Osmanlı Dış Borçları”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 389-399.
- HAMPDEN Charles Hobart, *Hobart Paşa’nın Anıları*, çev. Derin Türkömer, haz. Kansu Şarman, ed. Emre Yalçın, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2010.
- HARDING Richard, *Modern Naval History: Debates and Prospects*, London and New York: Bloomsbury Academic, 2015.
- HARKAVY Robert E., "Long Cycle Theory and the Hegemonic Powers' Basing Networks", *Political Geography*, 18.8, 1999, ss. 941-972.
- HATTENDORF John B., “Naval Logistics-To 1850”, *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007.
- HAYTA Necdet ve Uğur Ünal, *Osmanlı Askerî Gazetesi: Cerîde-i Askeriyye 1-30*, Ankara: Berikan Yayınevi, 2010.
- HAYTA Necdet, “Ege Adaları Meselesi ve Ege Adalarının Türk Hakimiyetinden Çıkışı”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 2, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 532-539.
- HEADRICK Daniel R., *Power over Peoples: Technology, Environments, and Western Imperialism, 1400 to the Present*, USA: The Princeton University Press, 2010.
- HENDRICKSON Jon K., *Crisis in the Mediterranean: Naval Competition and Great Power Politics: 1904-1914*, Annapolis: Naval Institute Press, 2014.

- HUSTON James A., *The Sinews of War: Army Logistics: 1775-1953*, Washington D.C.: United States Army, 1966.
- II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı “Hamîdiye Kahramanı Rauf Orbay’ın Tanıklığında”, Haz. Osman Öndeş, İstanbul: Alfa Basım Yayım, 2013.
- International Hydrographic Organisation, *Limits of Oceans and Seas*, Special Publication No.23, 3.rd Edition, Monte Carlo: IHO, 1953.
- İŞİN Mithat, *Deniz Harbi Mefhumları*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1940.
- İŞİN Mithat, *Deniz Tabiyesinin İnkişafı*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1940.
- İŞİN Mithat, *1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1946.
- İNALCIK Halil, *Devlet-i ‘Aliyye, Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-IV*, 3. Baskı, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
- İPŞİRLİ Mehmet, “Kürek Cezası”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, 3. Basım, EK-2.Cilt, 2019, ss. 112-114.
- JANE Fred T., *Warships at a Glance: Silhouettes of the World’s Fighting Ships*, Third Edition, London: Sampson Low, Marston & CO., LTD., 1914.
- KARAL Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi: Islahat Fermanı Devri 1861-1876*, C. 7, 6. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2003.
- KARAL Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi: Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri (1789-1856)*, C. 5, 10. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2017.
- KARPAT Kemal H., "The Transformation of the Ottoman State, 1789-1908", *International Journal of Middle East Studies*, 3.3, 1972, ss. 243-281.
- KESKİNKILIÇ Erdoğan, "Yenileşme Dönemi Osmanlı Bütçeleri Üzerine Genel Bir Bakış", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, 14, 2003, ss. 319-345.
- KEYDER Çağlar, “Osmanlı İmparatorluğu’nda XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda İmalat Sanayii”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 269-278.
- KOMATSU Kaori, “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde “Kabotaj” Meselesi”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 371-379.
- KOSAL Nejat, *Deniz Muharebelerimizin Krokileri*, 345 sayılı Deniz Mecmuası Eki, İstanbul: Deniz Basımevi, 1937.
- KÖREMEZLİ İbrahim, "Shpion vs. Casus: Ottoman and Russian Intelligence in the Balkans During the Crimean War (1853–56)", *Middle Eastern Studies*, 50.2, 2014, ss. 192-207.
- KUNTSAL Ender, *Osmanlı Bahriyesinde Bir Amerikalı: Bucknam Paşa*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.

- KURT Burcu, "Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16 (28), 2015, ss. 79-111.
- KURTOĞLU Fevzi, *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, 1929, Kitap 1, İstanbul: Deniz Matbaası, 1931.
- KURTOĞLU Fevzi, *1877 – 1878 Türk-Rus Harbi 'nde Deniz Hareketleri*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1938.
- KURTOĞLU Fevzi, *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, 1928-1939, Kitap 2, İstanbul: Deniz Matbaası, 1941.
- KÜTÜKOĞLU Mübahat S., *Osmanlı 'nın Sosyo-Kültürel ve İktisadî Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2018.
- LAMBERT Andrew, "Dreadnought", *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, Ed. John B. Hattendorf, Oxford: Oxford University Press, 2007.
- LAMBERT Andrew, "The British Navy in the Mediterranean: by John D. Grainger, Woodbridge, UK, Boydell & Brewer, 2017", *Mediterranean Historical Review*, 34: 2, 2019, ss. 242-245.
- LAVERY Brian, *Empire of the Seas: How the Navy Forged the Modern World*, BBC, 2010.
- LAWRENCE James, *The Rise and Fall of the British Empire*, U.S.: St. Martin's Publishing Group, 1997.
- M. Saim, "Deniz Askerinin ve Deniz Talebesinin İşi", *Levazım Mecmuası*, C. 2, S. 8, 1932, ss. 87-96.
- MADUREIRA Nuno Luís, "Oil in the age of steam", *Journal of Global History*, 5.1, 75, 2010, ss. 75-94.
- MAHAN Alfred T., *Naval Administration and Warfare: Some General Principles with Other Essays*, London: Sampson Low, Marston, & Co. Ltd., 1908.
- MAHAN Alfred T., *Naval Strategy: Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, Boston: Little, Brown, and Co, Cambridge: The University Press, 1911.
- Mahan on Naval Warfare: Selections From the Writing of Rear Admiral Alfred T. Mahan*, Ed. Allan Westcott, Boston: Little, Brown, and Company, 1918.
- MAHAN Alfred T., *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1773*, Çev. A. Tunçer Büyükonat, İstanbul: Griffin Kitap, 2011.
- MALEVİNSKAYA Marina, "I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu Hakkında Rus Filosu Ajanlarının Raporları (1909-1914)", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 2, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 567-574.
- MARTAL Abdullah, "Osmanlı Sanayileşme Çabaları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 279-285.
- MASTERS Bruce, "Basra", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, US: Infobase Publishing, 2009, ss. 78-79.

- MCMAHON Christopher, “The Great White Fleet Sails Today?”, *Naval War College Review*, Vol. 71, No. 4, 2018, ss. 67-90.
- MERCAN Evren, “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejileri”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, C. 4, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2013, ss. 97-125.
- MOORE David M. et. al., “Learning from Past Defence Logistics Experience: Is What is Past Prologue?”, *Royal United Services Institute for Defence Studies*, 2000.
- MOZGFESKY, *Rus Karadeniz Filosu Tarihi*, Der. Fevzi Kurtoglu, İstanbul: Deniz Matbaası, 1935.
- MURPHEY Rhoads, *Ottoman Warfare: 1500-1700*, London: UCL Press Ltd., 1999.
- MURRAY Williamson A., “Dünya Savaşına Doğru (1871-1914)”, *Cambridge Savaş Tarihi*, Haz. Geoffrey Parker, Çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, ss. 275-305.
- MURRAY Williamson A., “Savaşın Sanayileşmesi”, *Cambridge Savaş Tarihi*, Haz. Geoffrey Parker, Çev. Füsun Tayanç-Tunç Tayanç, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, ss. 241-273.
- Naval Expenditure and Mercantile Marine (Great Britain): Return Showing Aggregate Naval Expenditure on Seagoing Force*, Great Britain: Parliament. House of Commons, 1901.
- NOPPEN Ryan K., *Osmanlı Deniz Harekatı: 1911-1918*, Çev. Emir Yener, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.
- Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, İstanbul: Pera Müzesi, 2009.
- ÖNSOY Rifat, “Muharrem Kanunnamesi ve Düyûn-u Umûmiye İdaresi”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 400-414.
- ÖRENÇ Ali Fuat ve Gültekin Yıldız, “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”, *Osmanlı Askeri Tarihini Araştırmak: Yeni Kaynaklar, Yeni Yaklaşımlar*, Ed. Gültekin Yıldız, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2012.
- ÖZÇELİK Selahattin, *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000.
- ÖZDEMİR Biltekin, *Osmanlı Devleti Dış Borçları*, İkinci Baskı, Ankara: Maliye Bakanlığı, 2010.
- ÖZDEMİR Şenay, “Osmanlı Donanmasının Bir ‘Seyir Defteri’ ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 24: 37, 2005, ss. 113-163.
- ÖZKUL Ali Efdal, “18. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Doğu Akdeniz’deki Denizcilik Faaliyetlerinde Kıbrıs Adasının Rolü”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, İstanbul, C. 4, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2013, ss. 111-135.
- PAMUK Şevket, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2016.

- PAMUK Şevket, *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2017.
- PANZAC Daniel, *Osmanlı Donanması 1572-1923*, Çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- PARKER Geoffrey, *Askeri Devrim 1500-1800*, Çev. Tuncay Zorlu, İstanbul: Küre Yayınları, 2006
- PEARS Edwin, *Forty Years in Constantinople the Recollections of Sir Edwin Pears, 1873-1915*, London: Herbert Jenkins Limited, 1915.
- PREBILIC Vladimir, "Theoretical Aspects of Military Logistics", *Defense & Security Analysis*, 22: 2, 2006, ss. 159-177.
- QUATAERT Donald, *The Ottoman Empire; 1700-1922*, UK: Cambridge University Press, 2005.
- RIDOLFI Giovanni, "Geostrategy and Naval Power in the Mediterranean: Changing Scenarios, Continuing Conflict" *Marine Policy*, 21/ 4, 1997, ss. 377-390.
- Safvet, *Bahriyemiz Tarihinden Filasalar*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Basımevi, 1994.
- Sami, "Donanmamız", *Deniz Mecmuası*, S. 317, C. 42, 1930, ss. 527-570.
- SEVGİ Cezmi, "Jeopolitik ve Jeostratejinin Tarihsel Gelişimi Açısından Türkiye'nin Stratejik Konumu", *Ege Coğrafya Dergisi*, 4.1, 1988, ss. 214-249.
- SIMKINS Peter et. al., *The First World War, The War to End All Wars*, UK: Osprey Publishing Limited, 2003.
- SONGUR Funda ve Y. Barbaros Büyüksağnak, "Marşlar Tarihi Üzerine Bir Deneme: Türk Deniz Kuvvetleri". *II. International Academic Research Congress*, Ed. Erdal Harmata vd., Antalya, 2017, ss. 1640-1647.
- SONGUR Funda, "II. Abdülhamid Dönemi Donanması'nda Teknoloji, Lojistik ve Kurumsal Yapı", *XVIII. Türk Tarih Kongresi*, Ankara, Türk Tarih Kurumu, 2018.
- Specification of Armament for A First-Class Battleship for the Imperial Ottoman Government*, W.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. John Brown & Co. Ltd. Vickers Ltd., London, 1911.
- Specification of Machinery for A First-Class Battleship for the Imperial Ottoman Government*, W.G. Armstrong, Whitworth & Co. Ltd. John Brown & Co. Ltd. Vickers Ltd., London, 1911.
- STEELE David, "Three British Prime Ministers and the Survival of the Ottoman Empire, 1855–1902", *Middle Eastern Studies*, 50/ 1, 2014, ss. 43-60.
- SUMIDA Jon Tetsuro, "Forging the Trident: British Naval Industrial Logistics, 1914-1918", *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Ed. John A. Lynn San Francisco: Boulder, 1993, ss. 217-250.
- Süleyman Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları (Muharebât-ı Bahriyye-i Osmâniyye)*, Haz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul: Deniz K.K.lığı Basımevi, 1993.
- Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, Haz. Nurcan Bal, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 2003.

- ŞAKİROĞLU Mahmut H., “Cezâyir-i Bahr-i Sefid”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 7, 1993, ss. 500-501.
- ŞEHİSUAROĞLU Haluk Y., *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1965.
- ŞENİŞİK Pınar, *Girit Siyaset ve İsyan 1895-1898*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2014.
- TABAKOĞLU Ahmet, “Osmanlı Mali Yapısının Ana Hatları”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 125-135.
- TAŞKIRAN Cemalettin, “Mustafa Kemal Paşa’nın Sofya’daki Faaliyetleri”, *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 2, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 690-692.
- TEKİNER Halil vd., “Hygiene on Board: Instructions for Ottoman Mariners in the Late 19th Century”, *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Ed. Dejanirah Couto et. al., İstanbul: Denizler Kitapevi, 2014, ss. 526-529.
- TEZEL Hayati, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1973.
- THORPE George C., *Pure Logistics: The Science of War Preparation*, Rhode Island: Naval War College Press Edition, 1997.
- TOPRAK Zafer, “Balkan Yenilgisi, Kimlik Sorunu ve Averof Zırhlısı”, *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, İstanbul: Pera Müzesi, 2009, ss. 77-87.
- TÜRKMEN Zekeriya, “II. Abdülhamid Döneminde Osmanlı Ordusunun Modernizasyonu İçin Kurulan Techizât-ı Askeriye Nezâreti ve Faaliyetleri”, *Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Armağanı*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, 1995, ss. 479-493.
- U.S. Marine Corps, *Logistics*, Department of the Navy, Washington DC, 1997.
- UYGUN Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet, Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988.
- ÜLKEKUL Cevat, *Taş Kömürü Havzasında Bahriye Nezareti Yönetimi (1865-1908) ve Dilaver Paşa Nizamnamesi*, İstanbul: Boyut Yayın, 2019.
- VEGO Milan, *Naval Classical Thinkers and Operational Art*, US: Naval War College, 2009.
- WILSON H.W., *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri*, Çev. Lütfü Çekiç, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.
- WOODS Sir Henry F., *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, Çev. Amiral Fahri Çoker, İstanbul: Milliyet Yayın, 1976.
- YAKİTAL Emin, “Bahriye Mektebi”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, İstanbul: TDV Yayınları, C. 4, 1991, ss. 509-511.
- YAVUZ Celalettin, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar: Çeşme Faciasından Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesi’nde Çağdaşlaşma Gayretleri*, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, 1999.

- YILDIRIM Nuran, *İstanbul'un Sağlık Tarihi: Sağlık Teşkilatı, Salgınlar Bulaşıcı Hastalıklar ve Mücadele Koruyucu Sağlık Kurumları, Hastaneler, Tıp Eğitimi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 2010.
- YILDIZ Hakan, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2006.
- YILDIZ Özlem, "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 12/ 24, 2012, ss. 27-46.
- YILMAZ Faruk, "Sonuçları Açısından Osmanlı Dış Borçları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C. 3, Ankara: Türkiye Yayınları, 1999, ss. 415-430.
- YÜCE Emin, *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli: Donanma Zabiti Emin Yüce'nin Hatıraları*, Ed. Filiz Dıǧıroǧlu, F. İbanoǧlu, Haz. Ş. Batmaz, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010.
- ZORLU Tuncay, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, ss. 147-157.
- ZORLU Tuncay, "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü", *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, İstanbul: Pera Müzesi, 2009, ss. 33-43.
- ZORLU Tuncay, "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücünün Modernleşmesi", *Türk Denizcilik Tarihi 2: XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar*, Ed. Zeki ve Lütfü Sancar, İstanbul: Boyut Yayıncılık, 2009, ss. 65-73.

9. Lisansüstü Tezler

- ASLANOVA Sevilya, *20. Yüzyıl Başında Rusya'nın Osmanlı Politikası*, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2008.
- ATMACA Gökhan, *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2012.
- BAL Nurcan, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.
- COWPE Alan, *Underwater Weapons and the Royal Navy: 1869-1918*, (PhD Thesis), London: King's London College, 1980.
- ÇETİN Mehmet, *On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun Eko-lojistik Analizi: Kırım Muharebesi Örneği*, (Doktora Tezi), İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2015.
- DAL Dilara, *The modernization of the Ottoman Navy during the reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*, (PhD Thesis), UK: University of Birmingham, 2016.
- DÜZCÜ Levent, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*, (Yüksek Lisans Tezi), Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004.

- GRAY Steven, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914*, (Doctor of Philosophy), UK: University of Warwick, 2014.
- GÜLBOY Burak Samih, *Birinci Dünya Savaşı'nın Bir Nedeni Olarak Denizlerde Silahlanma*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2002.
- GÜRER Mümtaz Onur, *İtalyan Krallığının Doğu Akdeniz Politikası (1861-1913)*, (Yüksek Lisans Tezi), İzmir: Ege Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007.
- KELEŞ Erdoğan, *Osmanlı, İngiltere ve Fransa İlişkileri Bağlamında Kırım Savaşı*, (Doktora Tezi), Ankara: Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2009.
- KORKMAZ Mehmet, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2018.
- KURTARAN Muhammet Sebahattin, *Osmanlı Bahriyesine Asker Alma Sistemi (1839-1908)*, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul: Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2015.
- SANNAV Sabri Can, *Yakın Dönem Tarihimizde Limni Adası*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2004.
- TAK İsa, *Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri*, (Doktora Tezi), Erzurum: Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2001.
- YİNER Abdulnasır, *Müşir Recep Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1842-1908)*, (Doktora Tezi), İstanbul: İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006.

10. Çevrim İçi Kaynaklar

- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı,
https://www.dzkk.tsk.tr/data/icerik/371/38_divanhane_ile_ilgili_tarihi_bilgi.pdf
(25.10.2020)
- <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/logistics>, (01.01.2019).
- <https://sozluk.gov.tr/>, (01.01.2019).
- <https://www.dzkk.tsk.tr/> (Ocak 2019)
- <https://www.merriam-webster.com/dictionary/logistics>, (01.01.2019).
- https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_61741.htm (Ocak 2019).
- https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/american_english/logistics,
(01.01.2019).
- <https://www.webster-dictionary.org/definition/Logistics>, (01.01.2019).
- LEIGHTON Richard M., “Logistics”, <https://www.britannica.com/topic/logistics-military>, (01.01.2019).
- The Editors of Encyclopaedia Britannica, “Henri, baron de Jomini”,
<https://www.britannica.com/biography/Henri-baron-de-Jomini>, (20.03.2021).

EKLER

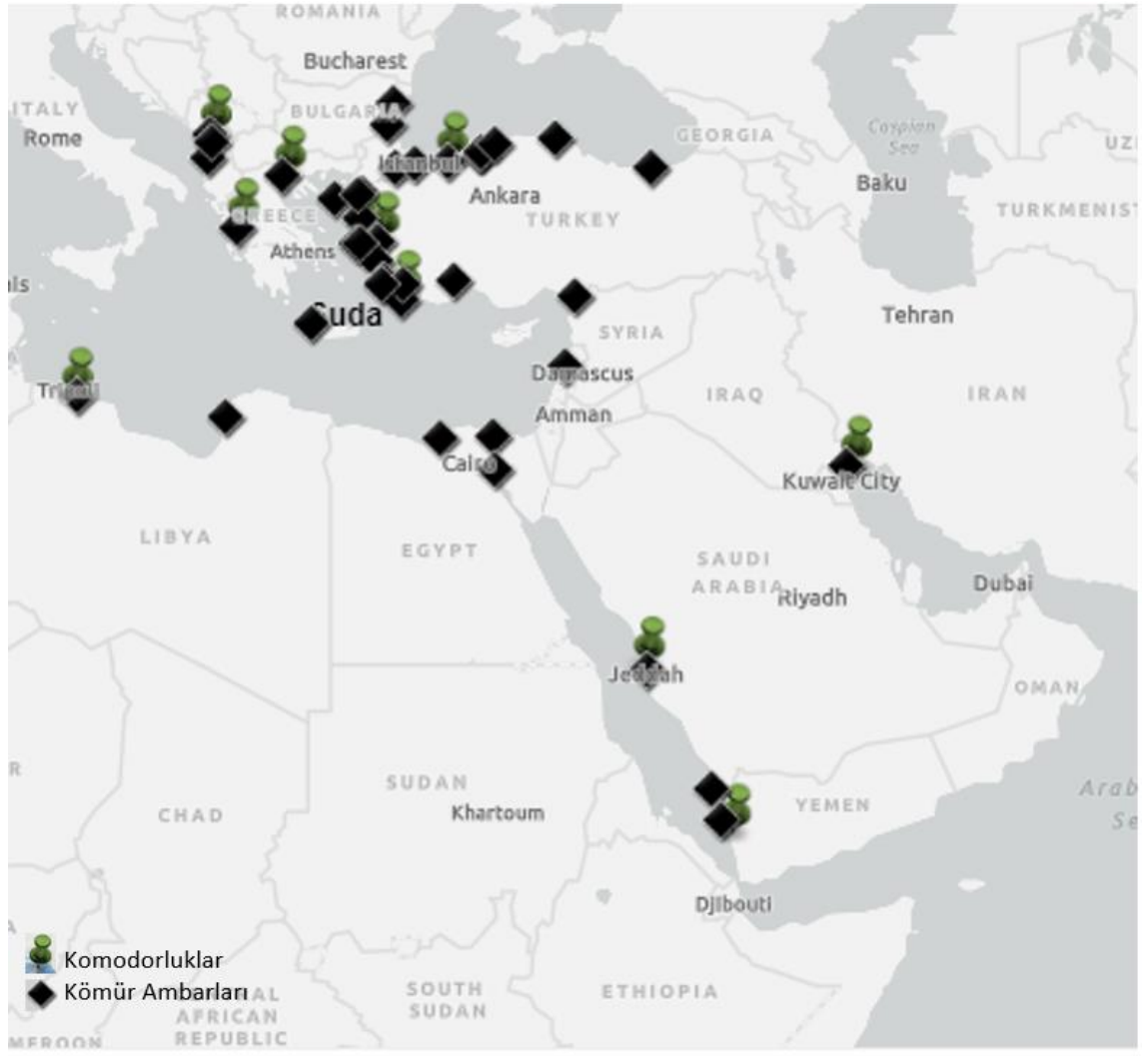
Ek 1) Lojistik Üslerin Konumu

Osmanlı Bahriyesinde Komodorluklar:



Yeşil renkli simgelerle gösterilmiş olan Komodorluklar, Osmanlı Devleti'nin toprak kayıpları kapsamında değişikliğe uğramış ve bu çalışmanın içinde belirtildiği üzere zaman zaman lağvedilmiş ya da birleştirilmiştir. 1891 yılına ait bir arşiv belgesinde; Trablusgarp, Cidde, Cezâyir-i Bahr-i Sefid, Selanik, Preveze, İşkodra, Bahr-ı Sefid Filo Kumandanlığı ve Basra Kumandanlığı, komodorluk olarak belirtilmiştir. Buna ek olarak merkezde bulunan Zırhlı Donanma-yı Hümâyün Komodorluğu ve Bahr-i Siyah Komodorluğu gibi merkeze yakın komodorluklar da bulunmaktaydı. 1867 ile 1914 yılları arasında değişime uğramış olan bu mevkiler, ulaşılan arşiv belgeleri kapsamında çalışma içerisinde detaylı bir şekilde anlatılmıştır.

Osmanlı Bahriyesinde Kömür Ambarları:



Metin içinde de belirtildiği ve örneklendirildiği üzere, 1860'lı yıllar itibarıyla 1914 yılına kadar Osmanlı'nın çeşitli mevkillerinde sürekli şekilde kömür deposu inşa edilmiştir. Yukarıdaki haritada siyah simgelerle belirtilen kömür ambarları (yeşil simgeler Komodorluklara aittir), aşağıdaki iki arşiv belgesine göre yapılmıştır.

1891 yılına ait bir belgede vazifeli kömür ambarları listesi şu şekildedir: Kal'a-i Sultaniye, Limni, Midilli, Selanik, İzmir, Suda Tersânesi, Sisam, Draç, Preveze, İškodra Komodorluğu, Trablusgarp, Trabzon, Sakız, Rodos, Bodrum, Çeşme, Marmaris, Beyrut, Cidde, Morta, Kiremidlik, İstanköy, Şenkin, Sinop, Bingazi, Basra¹⁶⁴⁶.

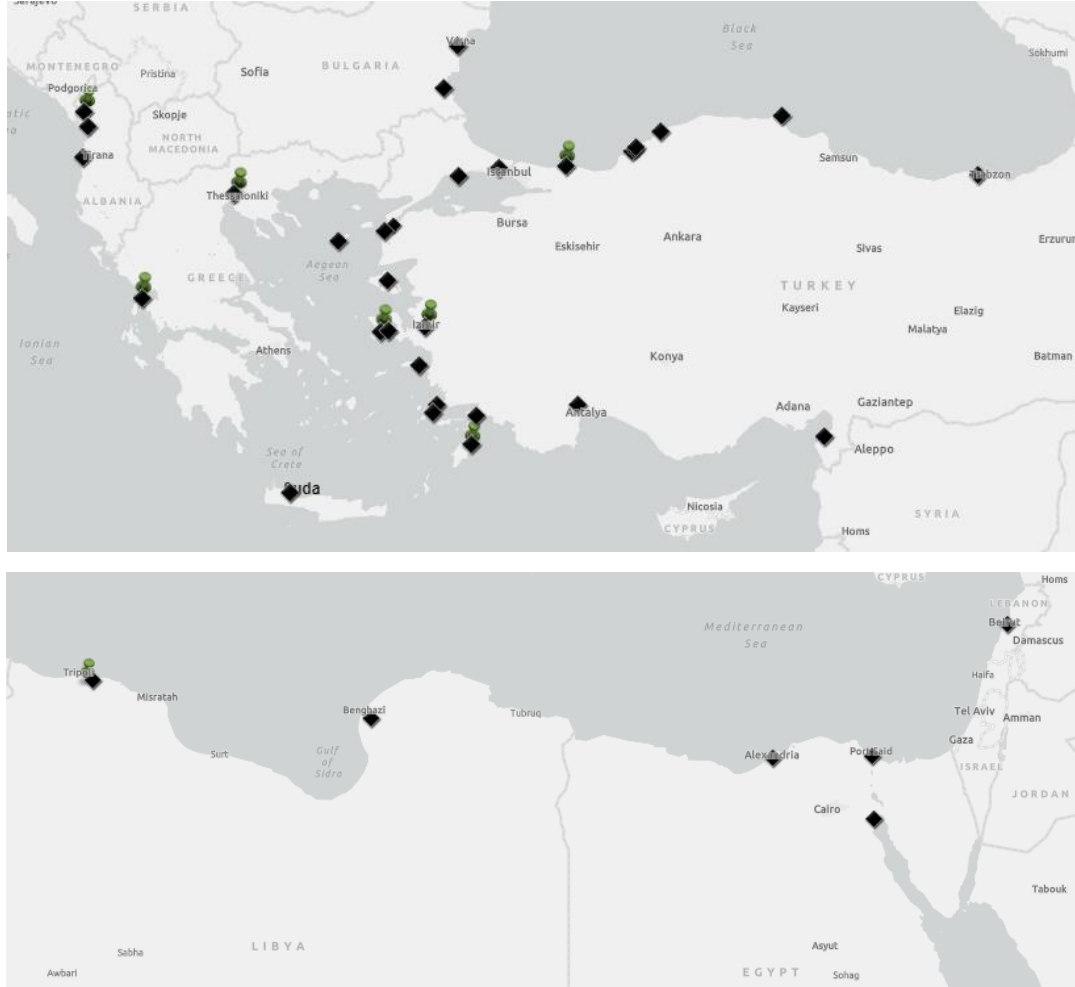
1908 yılına ait Bahriye Salnâmesinde bulunan kömür mevkilleri de şu şekilde belirtilmiştir: Karadeniz'de Dersââdet, Ereğli, Kozlu, Zonguldak, Çatalağzı, Amasra, Burgaz, Varna. Bahr-i Sefîd ve Bahr-i Ahmer'de, Kal'a-i Sultaniye, Selanik, İzmir, Sakız, Suda, Marmaris, Beyrut, Akil (Akel), Port Said, İskenderiye, Trablusgarp, Preveze, Morta, Süveyş, Cidde, Kum Adası, Kamaran, Basra¹⁶⁴⁷. Osmanlı Devleti sahillerinde neredeyse her kıyıda kömür deposu bulunmaktaydı ve bunlardan bazıları Osmanlı tebaası ya da yabancı tüccarlarının kömür depolarıydı. Diğer taraftan Komodorluklara bağlı

¹⁶⁴⁶ DTA, Islahat, Dosya No: 31, Sayfa No: 53.

¹⁶⁴⁷ *Bahriye Salnâmesi*, Dersââdet: Matbaa-i Bahriye, 1326 (H.), s. 221-222.

kömür ambarları olduğu gibi Midilli, Limni, Sakız, Sisam, Marmaris, Antalya, İskenderun gibi limanlarda doğrudan liman reisliklerine bağlı kömür ambarları da bulunurdu¹⁶⁴⁸. Kömür ambar ve depolarıyla ilgili olarak çok sayıda arşiv belgesi olduğundan hareketle, burada belirtilen yerlerin en uğrak ambarlar olduğunu ifade etmek yanlış olmayacaktır. Fakat Osmanlı Donanmasının kömür ambarları burada bahsedilenlerden ibaret kalmıştır demek eksik bir ifade olur zira Osmanlı Bahriyesi ihtiyaç anında kömürlükler inşa ettirerek yakıtını muhafaza altına almaya çalışmıştır.

Yukarıda sunulan haritanın daha detaylı kesitleri aşağıdaki gibidir:



¹⁶⁴⁸ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 24.



Tezin Üzerinde Yoğunlaştığı Coğrafyadan Örnekler

Ek 2) Fotoğraf Albümü

a) *Bu çalışma içerisinde unvanları ya da görevleri sıklıkla geçen bazı subay ve memurları gösterir örnek fotoğraflar*



BL, Visual Arts, Photo 1058/42, s. 3 – Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi Ferik Faik Paşa



BL, Visual Arts, Photo 1058/42, s. 5 – Zırhlı Donanma Komodoru Ferik Mehmed Paşa



BL, Visual Arts, Photo 1058/42, s .2 – Şûrâ-yı Bahriye Reisi Hasan Paşa



BL, Visual Arts, Photo 1058/24, s. 17 – Liman Kumandanı



BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 12 –
Bahriye Tabiplerinden Kolağası



BL, Visual Arts, Photo 1058/42, s. 10 – Zırhlı
Osmaniye Fırkateyni Suvârisi Kaymakam Faik
Bey



BL, Visual Arts, Photo 1058/42, s. 6 – Bahriye
Îmâlât Resi ve İnşâiye Mühendisleri



BL, Visual Arts, Photo 1058/23, s. 8 – İtfaiye
Alaylarının Selamlık Resm-i Âlisine Mahsus
Saka Neferâtı



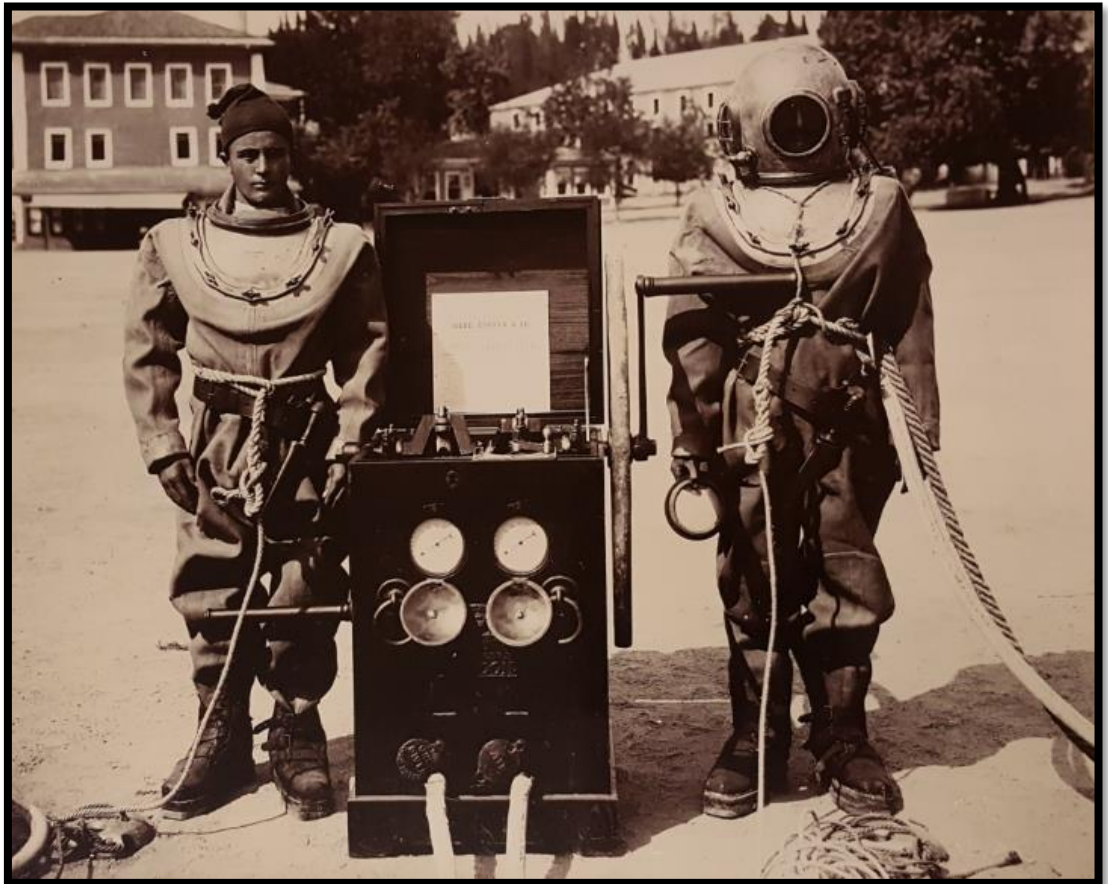
BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 2 – Bahriye
Taburunda Silâh-endâz



BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 3 – Bahriye
Taburundan Borozan ve Trampet



BL, Visual Arts, Photo 1058/43, s. 3 – Bahriye İtfaiye Bölüğü



BL, Visual Arts, Photo 1058/25, s. 20 – Tersâne-i Âmire'de Dalgıçlar



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 27 – Tîr-i Güverte Sıbyan ve Kışlası



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 1 – Bahriye Sanâyi Sıbyan Taburu



BL, Visual Arts, Photo 1058/43, s. 42 – Zırhlı Âsâr-ı Tevfik Fırkateyni Personeli



BL, Visual Arts, Photo 1058/42, s. 16 – Zırhlı Mesudiye Fırkateyninin Yüksek Rütbeli Subayları

b) Bu çalışma içerisinde adı geçen bazı merkez ve taşra kurumlarına ait binaları gösterir örnek fotoğraflar



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 13 – Tersâne-i Âmire



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 13 – Tersâne-i Âmire (yakın kesit)



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 5 – Dâire-i Bahriye



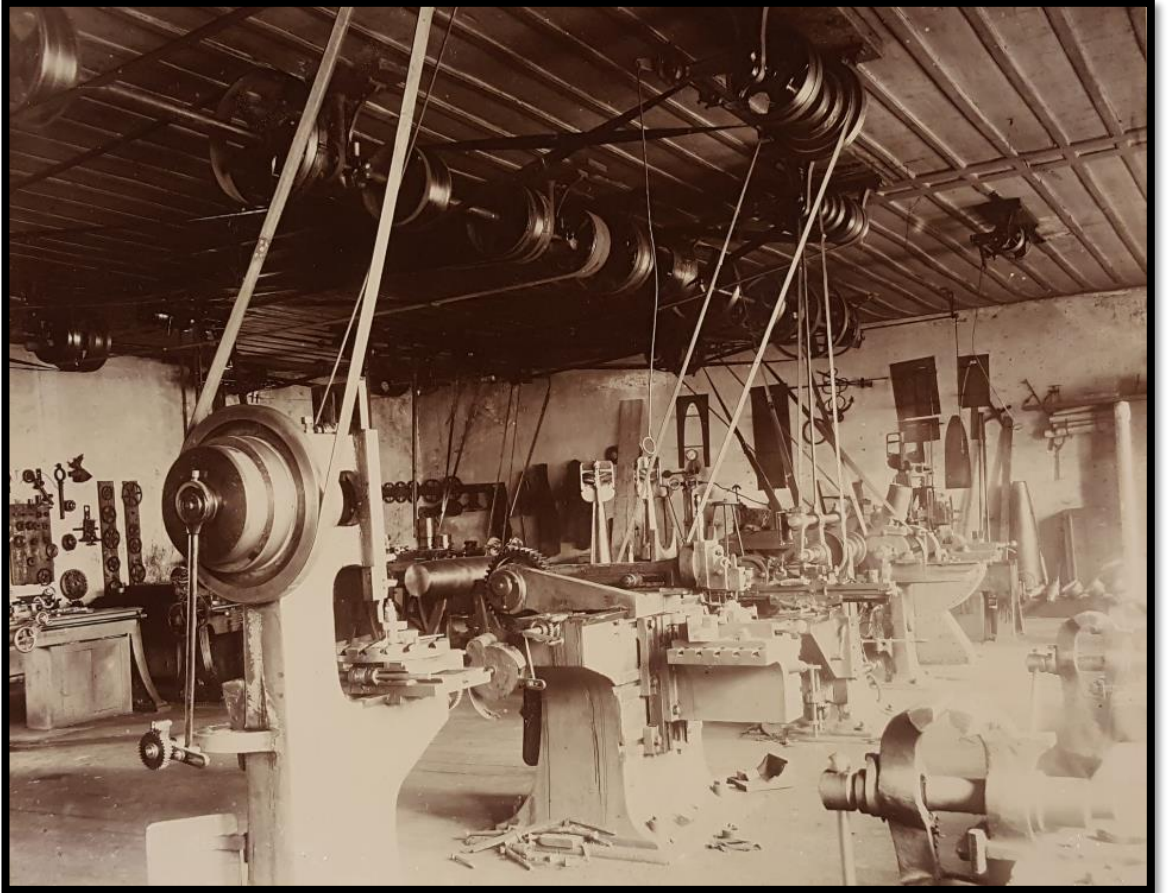
BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 8 – Bahriye Merkez Hastanesi



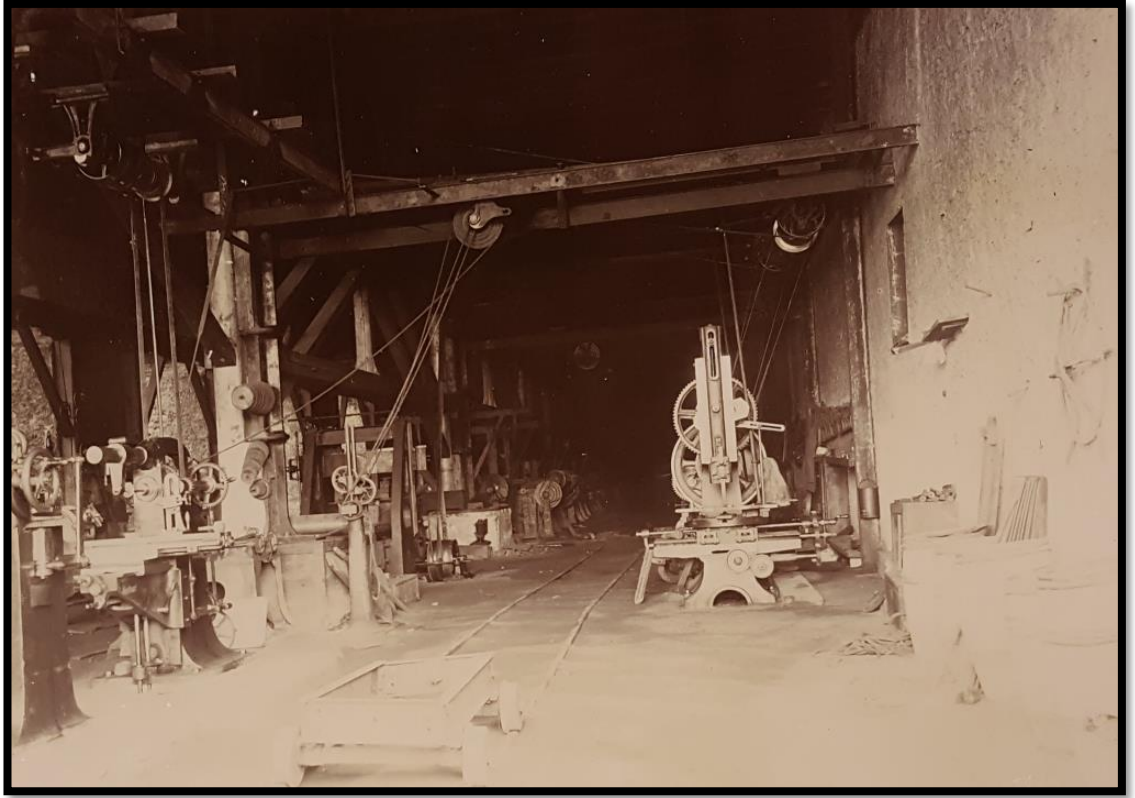
BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 27 – Tersâne-i Âmiriye'de Vâlide Tezgâhı



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 25 – Vâlîde Tezgâhı ve Civarındaki Fabrikalar



BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 25 – Torpido Fabrikası



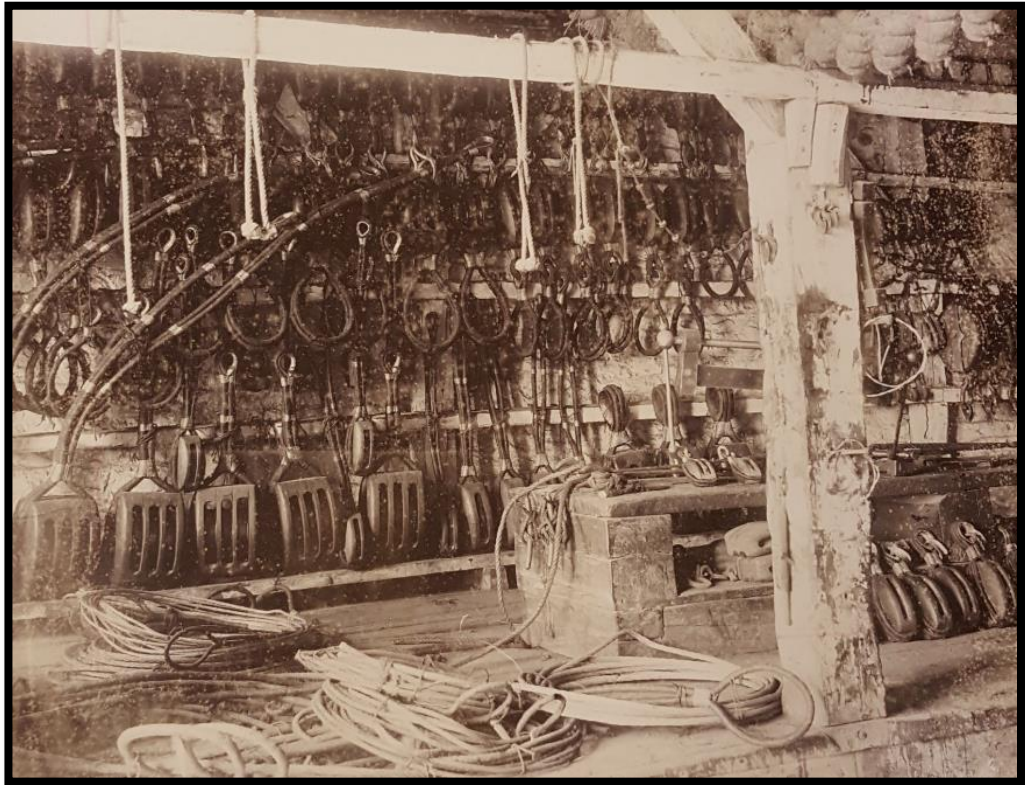
BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 16 – Top Kundak Fabrikası



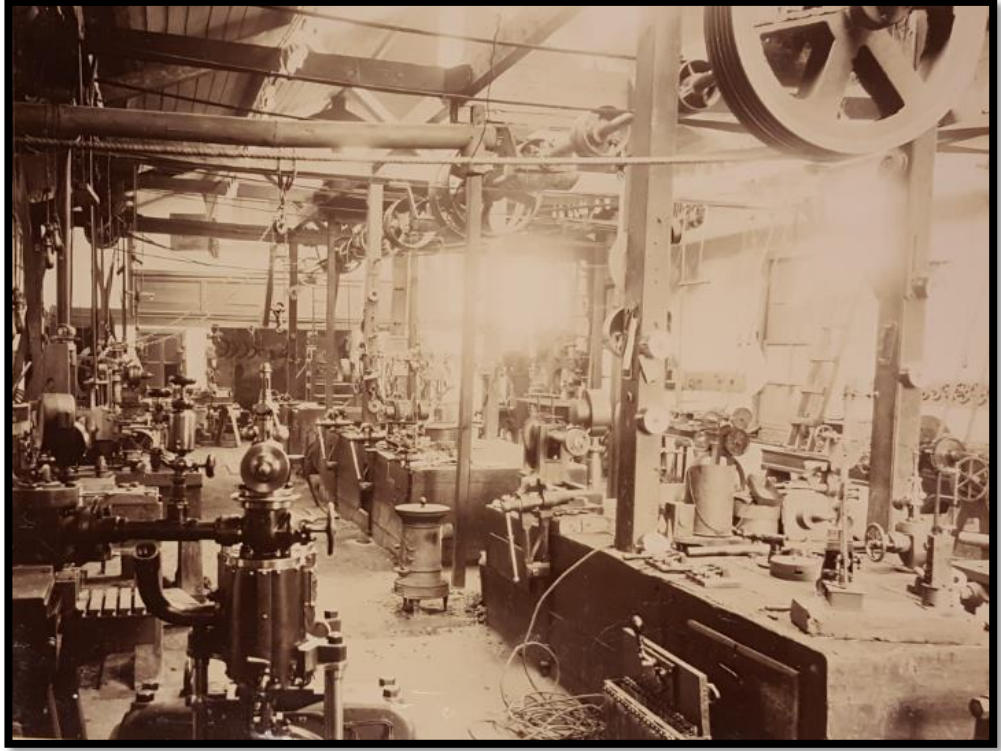
BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 28 – Değirmen ve Fırın



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 29 – Tersâne-i Âmire Dökümhânesi



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 20 – Tersâne-i Âmire Armador Mağazası



BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 7 – Elektrik Fabrikası



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 17 – Tersâne-i Âmire Mühimmat Ambarı



BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 6 – Top Fabrikası



BL, Visual Arts, Photo 1058/26, s. 5 – Haddehâne Kışlası



BL, Visual Arts, Photo 1058/24, s. 14 – İzmit'te Gemi İnşası (Mudanya Vapuru)



BL, Visual Arts, Photo 1058/45, s. 24 – Tersâne-i Âmirede Mahzenler Önü Rıhtımı



BL, Visual Arts, Photo 1058/24, s. 9 – İzmit Fabrikası



BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 19 – Midilli Kömür İdâresi



BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 16 – İzmir Liman Dâiresi



BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 8 – Suda Tersânesinde Dâire-i Bahriye



BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 5 – Suda Tersânesinde Fabrikalar



BL, Visual Arts, Photo 1058/27, s. 4 – Girit'te Fırın ve Mühimmat Ambarı

Ek 3) Gemiler

Bu çalışmanın birinci bölümünde ifade edildiği üzere, Osmanlı Donanması Abdülaziz Döneminde çağın gereklerine uygun olarak modernleşmeye başlamıştı. Öncelikle İngiliz ve Fransız tezgâhları seçilmiş ve yeni siparişler verilmişti. Bu bölümün ana kaynaklarında da görüleceği üzere 1860'lı yılların başında Seddü'l-bahr, Beyrut, Sinop, Bursa, Edirne; 1863 yılında Fethu'l-İslâm; 1864 yılında Azîziye, Mahmûdiye, Osmaniye; 1865 yılında Orhaniye; 1864-5 yılında İzzeddin, Talya, İsmail, Fuad, Süreyya; 1867 yılında Âsâr-ı Tevfik; 1869 yılında Avnullah, Mu'în-i Zafer, Resmo; 1870 yılında Feth-i Bülend, İclâliye, Âsâr-ı Şevket, Necm-i Şevket, 1874 yılında Mesudiye; 1875 yılında Memdûhiye siparişleri verilmişti. Bu süre zarfında Tersânede gemi inşa faaliyetleri de devam etmişti; 1860'lı yılların başında Zühaf, Beyrut, İskenderiye, Utarid, Merih, Mansûre, Muzaffer ile Ertuğrul ahşap Fırkateyni; 1866 yılında Selîmiye ahşap Fırkateyni; 1869 yılında Zîver-i Deryâ sınıfı dört gambot; 1872 yılında Mukaddime-i Hayr ve Hamîdiye Zırhlıları tezgâhlarda yerini almıştı.

4 Kasım 1877 tarihinde Osmanlı Donanmasında aktif olan gemiler: Mesudiye, Azîziye, Osmaniye, Âsâr-ı Tevfik, Necm-i Şevket, Feth-i Bülend, Âsâr-ı Şevket, Lütf-i Celil, İclâliye, Hıfzu'r-rahmân, Fethiye, Şadiye, Hudâvendigâr, Selîmiye, Sinop, Muzaffer, Edirne, Lübnan, İzmir, Sultaniye, Şiar-ı Nusret, İsmail, Asîr, Tâif, İzzeddin, Resmo, Arkadi, Feyz-i Bahrî, Hanya, Âsâr-ı Nusret, Kavâid, Eser-i Cedîd, Gemlik, Akka, Sünne, Musul, Müjde-resân, Seyyar, Şeref-resân, Sâhir, Pesendide, Mecidiye, Beyrut, Vâsita-i Ticâret, Babil, Şehid, Ereğli ve Seddü'l-bahr idi¹⁶⁴⁹.

1891 yılında Türkiye, Yunanistan ve Romanya'nın deniz gücünü ortaya çıkarmak ve yalnızca Birleşik Krallık subaylarının kullanımına sunmak üzere hazırlanmış bir araştırma raporu o yıllarda Osmanlı Bahriyesinde görevde olan gemilerin listesini vermektedir. Bu bilgiler yalnızca gemilerin adını değil, tüm teknik özelliklerini ve mevcut durumunu, ayrıca bu başlık altında görüleceği üzere bazılarının gemi yerleşimlerini içermektedir. Bu rapora göre 1891 yılında mevcut olan Osmanlı gemileri aşağıdaki gibidir (raporda geçen gemi isimleri o dönemdeki söylenişe göre kayda alınmış olduğundan bilinen gemilerin isimleri Türkçeleştirilmiştir):

Akka, Arkadi, Âsâr-ı Şevket, Eser-i Terakkî, Âsâr-ı Tevfik, Utarid, Avnullah, Aynalıkavak, Azîziye, Beyrut, Burhaneddin, Bursa, Edirne, Ejder-i Bahrî, Fâtih, Fevâid, Feyz-i Bahrî, Feth-i Bülend, Fethu'l-İslâm, Fırat, Hamîdiye, Hanya, Heybet-nümâ, Hıfzu'r-rahmân, Hizber, İclâliye, İskenderiye, İsmail, İstanköy, İzzeddin, Kandiye, Kilyom, Lütf-i Hümayun, Mahabet, Mahmûdiye, Mansûre, Mehmed Selim, Mecidiye, Memdûhiye, Merih, Mesud, Mesudiye, Musul, Mukaddime-i Hayr, Mu'în-i Zafer, Muzaffer, Müjde-resân, Nâsır, Necm-i Feşan, Necm-i Şevket, Nimet, Nusret, Orhaniye, Osmaniye, Peyk-i Ticâret, Resmo, Saher, Saika, Satvet, Seddü'l-bahr, Seyf-i Bahrî, Selîmiye, Seyyad-ı Deryâ, Seyyar, Şadiye, Şahin-i Deryâ, Şan-âver, Şat, Şehab, Şemşir-i Hücum, Şevket-nümâ, Sinop, Sulhiye/ Süreyya, Talya, Timsah, Tevfik, Tîr-i Zafer, Turik, Vesile-i Nusret, Yalıköşkü, Zîver-i Deryâ, Zühaf.

Burada listelenen gemilerin yanında “*ya modası geçmiş köhne gemiler ya da donanma faaliyetleri dışında kullanılan gemiler*” bulunmaktaydı. Bu gemiler Babil, Cidde, Rehber-i Tevfik, Mukaddime-i Şerif isimli nakliye gemileri; Şar-i Nusret, Murad-ı Nusret, Tâif-i Asîr, Mecidiye, Âsâr-ı Cedîd, Tâhir-i Bahrî isimli yandan çarklı buharlı vapurlar; Kılıç Ali, Hayreddin, Zinet-i Deryâ, Seyyar, Gemlik, Boyana, Tevfikiye, Âsâr-

¹⁶⁴⁹ DTA, Muhasebe, Dosya No: 689, Sayfa No: 49.

1 Nüzhet, Sarıyer, Nedim, Bozcaada, Marmara, Islâhat, Ereğli, Nüzhet, Şeref-nümâ, Alves, Fazlullah isimli sevkıyat gemileri; Abdülhamid ve Abdülmecid isimli denizaltılar idi¹⁶⁵⁰.

Mali sınırlara rağmen 1900'lü yılların başı itibarıyla İngiltere, Almanya, Fransa, ABD ve İtalya'ya çeşitli tip ve boyutlarda gemi sipariş edilmeye devam etti. Böylece Osmanlı Donanması modernleşmeye ve sayıca da artmaya başladı. Yeni gemi siparişlerine ek olarak, tamir ve silah sistemleri yenileme ihtiyacı duyan Osmanlı gemileri aynı ülkelere gönderildi. Bu durum silah sistemlerinde çeşitliliği getirdi. İtalyan Ansaldo firmasına tamir için gönderilen korvetlerle birlikte sipariş edilen torpido botlar, 160 tona varabilen ağırlığa ve her biri iki adet 45 cm'lik torpido kovanına sahipti. Fransız Schneider firmasından ise Demirhisar sınıfı olarak adlandırılan 97 tonluk dört adet ikinci sınıf torpido bot alındı; Samsun, Basra, Yarhisar ve Taşoz isimli dört adet Samsun sınıfı muhrip siparişi verildi¹⁶⁵¹. Tüm bu ithalat ve yeni inşa ile onarımlar sırasında Bahriye Nezâretinin 1867 ile 1914 yılları arasındaki yelkenli ve buharlı gemi mevcudu sürekli bir şekilde değişti.

Trablusgarp Harbi'nin başında Osmanlı gemilerinin listesi şöyleydi¹⁶⁵²:

Âsâr-ı Şevket, Orhaniye, Hamîdiye, Hıfzu'r-rahmân, Osmaniye, Azîziye, Mahmûdiye, Mukaddeme-i Hayr, Necm-i Şevket, Mesudiye, Feth-i Bülend, Âsâr-ı Tevfik, Avnullah, Mu'în-i Zafer, Fethu'l-İslâm isimli toplam on beş zırhlı gemi 92.240 ton olup seksen dört büyük topa sahipti. Hamîdiye, Mecidiye, Heybet-nümâ, Lütf-i Hümayun, Kilidü'l-bahr, Zühaf, Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket, Nimet, Peleng-i Deryâ, Şahin-i Deryâ isimli toplam on bir adet kruvazör 16.000 ton olup otuz adet büyük topa sahipti. Burhaneddin, Tevfik, Eser-i Terakkî, Timsah, Tîr-i Zafer, Satvet, Şan-âver, Şimşîr-i Hücum, Şihab, Saika, Tarık, Tayyar, Kilyum, Fâtih, Mecidiye, Mehâbet, Nusret, Nâsır, Vesîle-i Nusret, Basra, Samsun, Yarhisar, Taşoz, Berk-i Efşan, Nâsır, Ejder, Pervin, Alpagot, Akhisar, Ankara, Antalya, Draç, Kütahya, Musul, Tokat, Urfa, Hamidabad, Sultanhisar, Sivrihisar, Demirhisar olmak üzere toplam kırk torpido bot, 3.458 tondur. Tahtelbahir bot Abdülhamid ve Abdülmecid olarak iki gemi; Sultaniye, Âsâr-ı Nusret, Medar-ı Zafer, Fuad, İsmail, İzzeddin, Talya, İstanbul, Resmo, Hasiye, Kandiye, Nûru'l-bahr, Arkadi, Süreyya, Muâsır, Ertuğrul, Müjde-resân, Söğütlü padişah yatı, Sâhir, Zîver-i Deryâ, Seyyar, İskanköy, Tîr-i Müjgân, Bezm-i Âlem, Aynalıkavak, Alos, Bozcaada, Tevfikiye, Hudâvendigâr, Hayreddin, Ziyet-i Deryâ, Zafiros, Suda, Sakız, Şahin, Şems, Şat, Silahiye, Sarıyer, San'a, Utarid, Fırat, Lütf-i Hümayun, Musul, Mecidiye, Midilli, Memdûhiye, Mansûre, Kılıç Ali, Gemlik, Nimet-i Hudâ, Yalıköşkü olmak üzere toplam elli iki vapur vardı. Marmaris, Seyyad-ı Deryâ, Seddü'l-bahr, Ayıntab, Malatya, Ordu, Taşköprü olmak üzere toplam 1.692 ton olan yedi gambot bulunmaktaydı.

Yukarıda verilmiş gemi mevcutlarına ek olarak, tüm dünya donanmalarına ait savaş gemilerinin incelendiği *Conway's All the World's Fighting Ships* isimli yayından bilgi vermek yerinde olacaktır. 1860 ile 1905 yılları arasını kapsayan *Conway's* yayınında bahsi geçen yıllar içinde aktif olan Osmanlı gemileri hem tiplerine hem de boyut ve teknik özelliklerine uygun olarak sınıflarına ayrılarak detaylı bir şekilde aktarılmıştır¹⁶⁵³. Bu yayında bahsi geçen gemileri aşağıdaki şekilde listelemek mümkündür:

¹⁶⁵⁰ Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats, s. 6-7.

¹⁶⁵¹ Noppen, a.g.e., s. 12; BOA, İ. BH., Dosya No: 5, Gömlek No: 47.

¹⁶⁵² Alpagut, a.g.e., s. 12-16.

¹⁶⁵³ Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905, s. 388-394.

Ana Muharebe Gemisi	
Bordalarından zırhlı gemiler	Osmaniye sınıfı: Osmaniye, Mahmûdiye, Azîziye ve Orhaniye
Barbetli zırhlı gemiler	Âsâr-ı Tevfik sınıfı: Âsâr-ı Tevfik İclâliye sınıfı: İclâliye
Merkezî bataryalı zırhlı gemiler	Âsâr-ı Şevket sınıfı: Âsâr-ı Şevket, Necm-i Şevket Mesudiye sınıfı: Mesudiye, Memdûhiye Hamîdiye sınıfı: Hamîdiye
Taretli kıyı savunma gemileri	Lütf-i Celil sınıfı: Lütf-i Celil, Hıfzu'r-rahmân
Kazamat gemisi	Feth-i Bülend sınıfı: Feth-i Bülend, Mukaddime-i Hayr Avnullah sınıfı: Avnullah, Mu'in-i Zafer
Kruvazörler	
Ahşap fırkateyn	Ertuğrul, Selîmiye, Rehber-i Tevfik, Mehmed Selim (her biri ayrı teknik özelliklere sahip)
Üçüncü sınıf kruvazör	Heybet-nümâ, Lütf-i Hümayun, Şadiye, Fevz-i Bahrî (son ikisi aynı özellikte)
Zırhsız kruvazör	Hudâvendigâr
Muhafazalı kruvazör	Mecidiye, Hamîdiye (Abdülhamid) (Balkan Savaşları'nda aktif olan gemidir)
Şalopa ve sevkiyat gemileri	
Ahşap şalopa sınıfı	Seddü'l-bahr sınıfı: Seddü'l-bahr, Beyrut, Zühaf, İskenderiye, Utarid, Merih Sinop sınıfı: Sinop, Edirne, Bursa, Mansûre, Muzaffer
Şalopa (çelik tekne)	Seddü'l-bahr sınıfı: Seddü'l-bahr (Kilidü'l-bahr), Zühaf
Yandan çarklı sevkiyat gemisi	Resmo, Hanya, Kandiye, Arkadi (her biri ayrı teknik özelliklere sahip) İzzeddin sınıfı: İzzeddin, Talya, İsmail, Fuad
Sevkiyat gemisi	Surya/ Süreyya
Torpedo botlar	
Torpedo bot	Timsah, Şemşîr-i Hücum, Ejder (her biri ayrı özellikte) Mecidiye sınıfı: Mecidiye, Burhaneddin, Tevfik, Eser-i Terakkî, Nimet, Şan-âver Mahabet sınıfı: Mahabet, Satvet Gilyom sınıfı: Gilyom, Saiki, Tîr-i Zafer, Seyf-i Bahrî, Vesire-i Nusret Vasir Sınıfı: Vasir, Fâtih, Nusret, Şihab, Tarık, Pervin, Seham Çoğu 1910'lu yılların ilk yarısında kullanım dışı kalmıştı ¹⁶⁵⁴ .
Torpedo gambot sınıfı	Şahin-i Deryâ sınıfı: Şahin-i Deryâ Nimet sınıfı: Nimet, Peleng-i Deryâ
Muhrip sınıfı	Berk-i Efşan sınıfı: Berk-i Efşan, Tayyar

Aynı yayının 1906 ile 1921 yılları arasını kapsayan bir sonraki serisinde bulunan Osmanlı Donanmasına ait savaş gemileri aşağıdaki şekilde özetlenebilir. Özet içerisinde bulunan her bir belge görüntüsü gemilerin ismini, denize indirilme tarihini, deplasmanını (maimahreç) ve görev dışı kalış tarihlerini vermektedir¹⁶⁵⁵:

¹⁶⁵⁴ Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905, s. 394.

¹⁶⁵⁵ Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921, s. 388-394.

Zırhlı Gemiler

FLEET STRENGTH 1906

ARMoured SHIPS

Name	Launched	Disp (normal)	Fate
<i>Osmaniye class</i>			
OSMANIEH	2.9.64	6400t	Stricken 1913, BU
MAHMUDIEH	13.12.64	6400t	Stricken 1913, BU
ORHANIEH	26.6.65	6400t	Stricken 1913, BU
ABDUL AZIZ	1.65	6400t	Stricken 1913, BU
<i>Assari Tewfik class</i>			
ASSARI TEWFIK	30.11.68	5600t	Wrecked 25.1.13
<i>Assari Shevket class</i>			
ASSARI SHEVKET	1868	2050t	Stricken 1910, BU
NIJIMI SEVKET	1868	2050t	Stricken 1929, BU
<i>Avni İllah class</i>			
AVNI İLLAH	21.4.69	2325t	Sunk 24.2.12
MUIN-I-ZAFFER	6.69	2330t	Stricken 1929, BU
<i>Idjaleh class</i>			
IDJALIEH	1870	2266t	BU c1922
<i>Fethi Bulend class</i>			
FETHI BULEND	1870	2720t	Sunk 31.10.12
MUKADDAMI KHAIR	28.10.72	2806t	Stricken 1910, BU
<i>Messudieh class</i>			
MESSUDIEH	28.10.74	9120t	Sunk 13.12.14
<i>Hamidieh class</i>			
HAMIDIEH	1.85	6700t	Stricken 1910, BU
<i>Feth ul Islam coast defence gunboat</i>			
FETH UL İSLAM	1864	336t	Stricken 1910, BU

Kruvazörler

CRUISERS

Name	Launched	Disp	Fate
<i>Mehmet Selim class</i>			
MEHMET SELIM	8.79	1280t	BU c1913
<i>Heibetnuma class</i>			
HEIBETNUMA	30.1.90	1958t	Stricken 1909, BU
<i>Lutfi Humayun class</i>			
LUTFI HUMAYUN	16.8.92	1350t	Stricken 1909, BU
<i>Abdul Hamid class</i>			
ABDUL HAMID	25.9.03	3830t	Stricken 1948, BU
<i>Abdul Mecid class</i>			
MEDJIDIEH	25.7.03	3250t	Stricken 1948, BU

Şalopa ve Sevkiyat Gemileri

SLOOPs AND DISPATCH VESSELS

Name	Launched	Disp	Fate
<i>Blockade runner type</i>			
RETIMO	1862	767bm	Stricken 1909, BU
HANIA	1863	829bm	Sold 1910
<i>Iz-ed-din class</i>			
İZ-ED-DİN	1864	1075t	Stricken 1926
ISMAIL	1865	1075t	Stricken 1910
TALIAH	1865	1075t	Stricken 1910
FEVAID	1865	1075t	See notes
<i>Sureyya class</i>			
SUREYYA	1865	624t	
<i>Zuhaf class</i>			
ZUHAF	31.8.94	643t	Stricken post 1918
KILID UL BAHİR	31.8.94	643t	Sunk 16.12.14

İzzeddin sınıfı gemiler resmi kayıtlarda yat olarak listelenmişti.

Gambotlar

GUNBOATS

Name	Fate	Name	Fate
<i>Firat class: launched 1885, 197t</i>			
FIRAT	Stricken 1913	SAT	Stricken 1910
<i>Resaniye class: launched 1899, 120t</i>			
RESANIYE	Scuttled 20.4.12	TIMSAH	BU 1922
<i>Sevket Numa class: launched 1894-1908, 198t-200t</i>			
SEVKET NUMA	Sunk 10.11.15	SAIK I SADI	Unknown
SAYD I DERYA	Scuttled 10.11	NASR I HUDA	Survived 1914-18
SEYYAR	Unknown	BERIKA I ZAFER	Stricken c1925
NUR UL BAHİR	Sunk 1.5.15		

1865-1870 aralığında inşa edilip de 1906-1910 yıllarına kadar görevde kalan diğer küçük gambotlar ile sevkiyat gemileri: Musul, Seyyar, Seyr-i Deryâ, Müjde-resân, Şahiddin, Sâhir, Aynalı Kavak, Yalıköşkû, İstanköy.

Torpedo Gambotlar

TORPEDO GUNBOATS

Name	Launched	Disp	Fate
SHANANI DERIA	16.8.92	443t	Stricken 1910
NAMET	30.1.90	900t	Stricken 1910
PELENGI DERIA	1890	900t	BU c1922

Diğerleri:

Berk-i satvet sınıfı: Berk-i satvet, Peyk-i Şevket

Muhripler

DESTROYERS

Name	Launched	Disp	Fate
BERK I EFSAN	1892	266t	Sold c1927
TAYYAR	1893	266t	Stricken 1913

Diğerleri:

Yarhisar sınıfı: Samsun, Basra, Yarhisar ve Taşoz Alman S 165 sınıfı muhripler: Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vataniye, Numune-i Hamiyet ve Muâvenet-i Milliye

Ana Muharebe Gemileri Barbaros Hayreddin Turgut Reis	Torpedo Botlar																																																				
RESADIYE class battleships	TORPEDO-BOATS																																																				
<table><tr><th>Name</th><th>Builder</th><th>Laid down</th><th>Launched</th><th>Fate</th></tr><tr><td>RESADIYE</td><td>Vickers</td><td>1.8.11</td><td>3.8.13</td><td>Confiscated 1.8.14</td></tr><tr><td>MAHMUD RESAD V</td><td>Armstrong</td><td>6.12.11</td><td>-</td><td>Cancelled 1912</td></tr><tr><td>FATİK</td><td>Vickers</td><td>11.6.14</td><td>-</td><td>Dismantled 1914</td></tr></table>	Name	Builder	Laid down	Launched	Fate	RESADIYE	Vickers	1.8.11	3.8.13	Confiscated 1.8.14	MAHMUD RESAD V	Armstrong	6.12.11	-	Cancelled 1912	FATİK	Vickers	11.6.14	-	Dismantled 1914	<table><tr><th>Name</th><th>Launched</th><th>Disp</th><th>Fate</th></tr><tr><td>TIMSAH</td><td>1885</td><td>30t</td><td>Stricken 1910</td></tr><tr><td>SİMİR I HİDSUM</td><td>1884</td><td>14t</td><td>Stricken 1910</td></tr><tr><td>MECİDİYE class (6)</td><td>1885-1890</td><td>42t</td><td>Stricken 1910</td></tr><tr><td>MAHABET class (2)</td><td>1887</td><td>83t</td><td>Stricken 1910</td></tr><tr><td>GİLYOM class (5)</td><td>1886</td><td>85t</td><td>Stricken 1910</td></tr><tr><td>NASR class (7)</td><td>1888-1892</td><td>87t</td><td>Stricken 1910</td></tr><tr><td>EJDER</td><td>1890</td><td>118t</td><td>Stricken 1910</td></tr></table>	Name	Launched	Disp	Fate	TIMSAH	1885	30t	Stricken 1910	SİMİR I HİDSUM	1884	14t	Stricken 1910	MECİDİYE class (6)	1885-1890	42t	Stricken 1910	MAHABET class (2)	1887	83t	Stricken 1910	GİLYOM class (5)	1886	85t	Stricken 1910	NASR class (7)	1888-1892	87t	Stricken 1910	EJDER	1890	118t	Stricken 1910
Name	Builder	Laid down	Launched	Fate																																																	
RESADIYE	Vickers	1.8.11	3.8.13	Confiscated 1.8.14																																																	
MAHMUD RESAD V	Armstrong	6.12.11	-	Cancelled 1912																																																	
FATİK	Vickers	11.6.14	-	Dismantled 1914																																																	
Name	Launched	Disp	Fate																																																		
TIMSAH	1885	30t	Stricken 1910																																																		
SİMİR I HİDSUM	1884	14t	Stricken 1910																																																		
MECİDİYE class (6)	1885-1890	42t	Stricken 1910																																																		
MAHABET class (2)	1887	83t	Stricken 1910																																																		
GİLYOM class (5)	1886	85t	Stricken 1910																																																		
NASR class (7)	1888-1892	87t	Stricken 1910																																																		
EJDER	1890	118t	Stricken 1910																																																		
Bahsi geçen gemilerin ilk ikisinin siparişinde içinde bulunulan savaş şartları nedeniyle ödeme garantisi sorunu yaşayan Armstrong firması inşa sürecini başlatmamış, Vickers gemiyi inşa etmeyi sürdürmüştü. Gemi tamamlansa da 1914 yılının ağustos ayında, Sultan Osman I muharebe gemisinde olduğu gibi, Birleşik Krallık Donanması tarafından gemiye el koyuldu. Fâtih'in inşası, savaş başladığından devam ettirilmedi.	Mecidiye sınıfı (6): Burhaneddin, Tevfik, Mecidiye, Eser-i Terakkî, Şan-âver, Nimet; Mahabet sınıfı (2): Mahabet, Satvet; Gilyom sınıfı (5): Gilyom, Seyfî Bahrî, Tîr-i Zafer, Vesîle-i Nusret, Saika; Nasr sınıfı (7): Nasr, Fâtih, Nusret, Sahab, Tarık, Pervin, Seham. Diğerleri: Abdülmecid sınıfı: Abdülmecid ve Hamîdiye (Yunus olarak değiştirildi) Akhisar sınıfı: Akhisar, Alpagut, Draç, Musul, Ankara, Antalya, Kütahya, Tokat, Urfâ Fransız 38 metre sınıfı: Hamidabad, Sultanhisar, Demirhisar, Sivrihisar																																																				
Silahlı Yatlar ARMED YACHTS																																																					
<table><tr><th>Name</th><th>Launched</th><th>Disp</th><th>Fate</th></tr><tr><td>SULTANIYE</td><td>1861</td><td>3029t</td><td>Scuttled 20.4.12</td></tr><tr><td>İSTANBUL</td><td>1865</td><td>909t</td><td>BU c 1924</td></tr><tr><td>BEYLERBEY</td><td>1873</td><td>96t</td><td>Stricken c 1913</td></tr><tr><td>SERİFİYE</td><td>5.4.93</td><td>55t</td><td>Stricken c 1913</td></tr><tr><td>ERTUĞRUL</td><td>1.03</td><td>900t</td><td>Stricken c 1948</td></tr><tr><td>SOGÜTLÜ</td><td>25.9.03</td><td>110t</td><td>Stricken c 1938</td></tr></table>	Name	Launched	Disp	Fate	SULTANIYE	1861	3029t	Scuttled 20.4.12	İSTANBUL	1865	909t	BU c 1924	BEYLERBEY	1873	96t	Stricken c 1913	SERİFİYE	5.4.93	55t	Stricken c 1913	ERTUĞRUL	1.03	900t	Stricken c 1948	SOGÜTLÜ	25.9.03	110t	Stricken c 1938	Yan taraftaki listede bulunan silahlı yatlara ek olarak Beyrut, Galata, Çipka, Trablus yatları																								
Name	Launched	Disp	Fate																																																		
SULTANIYE	1861	3029t	Scuttled 20.4.12																																																		
İSTANBUL	1865	909t	BU c 1924																																																		
BEYLERBEY	1873	96t	Stricken c 1913																																																		
SERİFİYE	5.4.93	55t	Stricken c 1913																																																		
ERTUĞRUL	1.03	900t	Stricken c 1948																																																		
SOGÜTLÜ	25.9.03	110t	Stricken c 1938																																																		
Nordenfellt Sınıfı Denizaltılar	Abdülmecid ve Abdülhamid																																																				
Mayın Gemileri	İntibah, Nusrat Mayın dökmeye yardımcı gemiler: Giresun, Selanik, Gayret, Nilüfer, Samsun, Muzaffer Mayın tarayıcı gemiler: Rhone, Castor, Sirius, dört adet trawler tipi gemi, Haliç feribotları																																																				
Su Üstü Küçük Muharebe Gemileri	Gambotlar: Marmaris, Yozgat, Kastamonu, Seddü'l-bahr, Ordu, Bafra, Ayıntab, Malatya, Nevşehir, Taşköprü, Gökçedağ, Refahiye, İsa Reis, Doruk Reis ve Hızır Reis, Preveze, Aydın Reis, Sakız ve Burak Reis																																																				
Yardımcı Savaş Gemileri (Silahlı)	Sakız, Moha, Ferman, Mahmud Şevket Paşa, Ceyhun, İşkodra																																																				
Thornycroft Tipi Motorlar	Çeşitli kıyı görevleri ile görevlendirilen 1911 ve 1912 yıllarında satın alınmış yirmi bir gemi																																																				

Yukarıdaki tablo içinde verilmiş özet bilgilerin ilgili kaynak görselleri aşağıdaki gibidir¹⁶⁵⁶:

¹⁶⁵⁶ Conway's All the World's Fighting Ships, 1906-1921, s. 388-394.

in the fore barbettes and 1-150mm Krupp gun in the aft one. The 8-150mm Krupp guns were to be unchanged. The stricken ships in 1913 survived as 1914-18 hulks and were scrapped postwar.

Assari Tevfik class

She was the former Egyptian ironclad *Ibrahimieh* taken over before completion by Turkey. She was damaged in the Dardanelles action on 18 January 1913 with the Greek Fleet and a week later hit a rock off Podima, 15 miles S of Midia (Turkey in Europe) when she was supporting an unsuccessful Turkish Black Sea landing operation. She was further damaged by rough seas and Bulgarian field guns, becoming a total loss.

Assari Shevket class

Assari Shevket was originally the Egyptian *Kahira* and *Nijimi Shevket* was originally the Egyptian *Musafer*. Both taken together with *Assari Tevfik*. *Nijimi Shevket* survived 1914-18 and served as a depot ship till 1929.

Avni Ilah class

During 1903-7 reconstruction they had also been fitted with 1-14in TT. They were designed by G C Mackay. *Avni Ilah* had one screw and *Muin-I-Zaffer* two to observe differences and profits of these two solutions. *Avni Ilah* was sunk (probably scuttled on fire) off Beirut by the Italian armoured cruisers *Giuseppe Garibaldi* and *Varese*. *Muin-I-Zaffer* became TS in 1913 and her 4-3in QF and 8-6pdr guns were removed. In 1916-17 all her guns were landed. She survived till 1929 as a torpedo TS.

Idjaleh class

She was laid down in May 1868 and completed in January 1872. In 1900 she became a stationary TS and then as an accommodation ship during 1914-18.

Fethi Bulend class

They were designed by Reed. *Mukaddami Khair* was the first ironclad built in Turkey. Originally they had also 1-7in Armstrong MLR replaced in 1890 by 2-120mm Krupp guns. *Mukaddami Khair* was discarded in 1910, while *Fethi Bulend* was sunk as guardship at Salonika by two 14in torpedoes from the Greek torpedo-boat *NF 11*, 14 of the 148 crew died.

Messudieh class

Her particulars after reconstruction were as follows: Displacement 9200 tons normal, draught 27ft max (she was not lengthened, but received complete new stern), two sets 4-cylinder TE machinery. On trials she reached 11,135hp = 17.5kts. Shortly before World War One her main guns were landed and replaced by wooden dummy guns. In 1914 she was moored as stationary guardship in the Dardanelles Narrows off Chanak (Canakkale), and she was torpedoed and sunk there by the British submarine *B 11*.

Hamidiye class

She was laid down at the new Imperial Arsenal Haskeni at Constantinople in December 1874 as *Nuray* and renamed in 1881. Originally she was to be armed with 10-260mm Krupp BLR in battery and 2-170mm Krupp BLR pieces on the upper deck. She was deleted in 1910 and scrapped.

Feth ul Islam class

Feth ul Islam was the only survivor of the class originally consisting of 5 armoured gunboats built for Danube service by FCM, La Seyne. Other ships were *Burdelen* (1864, stricken 1886), *Mendukhiye* (1864, ex-*Semendria*, stricken 1900), *Iskudra* (1868, captured 6.10.77 by Russians at Nikopol, renamed by them *Sintovo*, stricken 23.11.89), *Podgoria* (1868, captured with *Iskudra*, renamed *Nikopol*, stricken 23.11.89). Their particulars were as follows:

Displacement: 336t (normal)
Dimensions: 99ft 9in pp, 103ft oa x 32ft 2in x 5ft 3in, 30.4m pp, 31.4m oa x 9.8m x 1.6m

Machinery: 2 sets high pressure 1 cyl 80hp/290hp = 8kts. Coal 30t

Armour: Iron. Belt 3in, ends 2in, battery 3in, CT 4in

Armament: 2-4in (in 1890 rearmed with 2-7in, 2-9pdr Krupp). Iron hull central battery type gunboats, two funnels amidships, one on each side. The upper deck only .48m over water line. They were built in eight months (each).

CRUISERS

Name	Launched	Disp	Fate
<i>Mehmet Selim</i> class MEHMET SELIM	8.79	1280t	BU c1913
<i>Heibetnuma</i> class HEIBETNUMA	30.1.90	1958t	Stricken 1909, BU
<i>Lutfi Humayun</i> class LUTFI HUMAYUN	16.8.92	1350t	Stricken 1909, BU
<i>Abdul Hamid</i> class ABDUL HAMID	25.9.03	3830t	Stricken 1948, BU
<i>Abdul Mecid</i> class MEDJIDIEH	25.7.03	3250t	Stricken 1948, BU

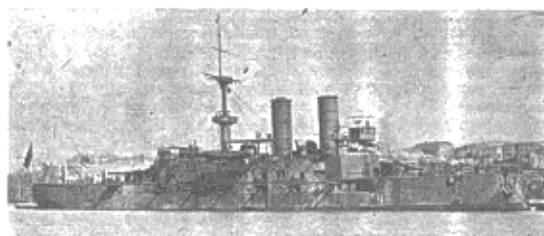
Mehmet Selim class

A wooden, fully rigged frigate laid down 1875 at Ismid, completed 1880 at Constantinople. She had 450hp and 1800hp. In 1880 she became cadet TS and in 1907 was deleted from list, her armament was removed except TT and she became a stationary torpedo TS till 1913, when she was scrapped.



Assari Tevfik about 1910

CPL



Mesudieh about 1910

CPL



Medjidieh about 1910

CPL

Heibetnuma class

She had 2 funnels and was a 3-masted barque-rigged corvette with ram bow. On trial she made 14.6kts. She was used as a cadet TS. In 1905 rearmed with 2-150mm, 2-120mm, 4-6pdr, 1 TT aw. Stricken in 1909 and scrapped after 1914-18.

Lutfi Humayun class

She was rearmed by 1900 with 4-150mm Krupp which replaced 170mm guns. In 1903 she retained only 2-150mm and 2-120mm, 4-47mm, 1 Nordenfolt and 2 TT aw. She was stricken in 1909 and scrapped after 1914-18.

Abdul Hamid class

She was renamed *Hamidiye* as the result of the 1908 revolution. On 21 November 1912 she was torpedoed off Varna by a Bulgarian torpedo-boat, only just making Constantinople with bows awash from a 10ft starboard hole and 8 dead crew. She bombarded Odessa on 29 October 1914 in the surprise attack with *Goeben* and *Breslau*. After 1914-18 she became a cadet TS.

Abdul Mecid class

She was renamed *Medjidieh* c1903. In 1914 she received 6-47mm in place of 3pdr and 1pdr guns. She sank on 3 April 1915 on mines 15 miles off Odessa after bombarding Nikolayev (*Hamidiye* rescued her survivors), but was salvaged by the Russians in June and commissioned on 29 October as *Pnut* armed with 6-130mm (5.1in), 4-75mm, 2 MG later changed to 10-130mm and 4-75mm AA. She was recaptured at Sevastopol by the Germans and returned to Turkey on 12 May 1918, returning to her original name. In 1927 she was rebuilt with Babcock and Wilcox watertube boilers and two funnels. Her armament varied from 4 to 6-130mm/56 Vickers QF and 2 to 4-76mm/50 Schneider QF, 2 MG, 2-18in TT, finally she had 4-130mm and 4-76mm.

SLOOP AND DISPATCH VESSELS

Name	Launched	Disp	Fate
<i>Blockade runner type</i> RETIMO	1862	767bm	Stricken 1909, BU
HANIA	1863	829bm	Sold 1910
<i>Is-ed-din class</i> IZ-ED-DIN	1864	1075t	Stricken 1926
ISMAIL	1865	1075t	Stricken 1910
TALIAH	1865	1075t	Stricken 1910
FEVAID	1865	1075t	See notes
<i>Sureyya class</i> SUREYYA	1865	624t	
<i>Zuhaf class</i> ZUHAF	31.8.94	643t	Stricken post 1918
KILID UL BAHIR	31.8.94	643t	Sunk 16.12.14

ASIA

Blockade runner type

Razina rebuilt in 1876 and 1896 was bought by Turkey in 1869. Originally she was armed with 1-40pdr and 2-12pdr, disarmed in 1896, not serviceable c1905. *Hania* was probably Dudgeon built *Rus Her*. She was bought 1867 and rebuilt 1894. Originally she was armed as *Razina*. Complement 93/137. Not operational c1905.

Is-ed-din class

They were officially listed as yachts. *Is-ed-din* was built by Thames Iron Wks, Tatham by Samuda and *Fevaid* by Millwall. Their armament varied. They were rebuilt in 1888. *Fevaid* was scuttled at Salonika and on 8 November 1912 seized there by the Greeks, became *Fuad*, on Navy List to 1919, on sale list 1921 as hulk.

Sureyya class

She was built by Samuda Bros and engined by Penn. The paddle ship was originally served as Imperial yacht armed with 2-11pdr and 2-8pdr, later rearmed with 3-3.5in, 2-1pdr and 1 MG and served as guardship at Smyrna.

Zuhaf class

They were built by Germaniaerwerft at Constantinople, carried 80 tons of coal. *Kilid ul Bahir* was sunk off Beirut by the Russian cruiser *Askold's* gunfire. *Zuhaf* was rearmed in 1914 with 4-57mm and fitted out as a minelayer.

GUNBOATS

Name	Fate	Name	Fate
<i>Firat</i> class: launched 1885, 197t			
FIRAT	Stricken 1913	SAT	Stricken 1910
<i>Resaniye</i> class: launched 1899, 120t			
RESANIYE	Scuttled 20.4.12	TIMSAH	BU 1922
<i>Sevket Numa</i> class: launched 1894-1908, 198t-200t			
SEVKET NUMA	Sunk 10.11.15	SAIK I SADI	Unknown
SAYDI DERYA	Scuttled 10.11	NASR I HUDA	Survived 1914-18
SEYYAR	Unknown	BERKA I ZAFER	Stricken c1925
NUR UL BAHIR	Sunk 1.5.15		

Resaniye class

Resaniye was scuttled at Vathi, Samos. *Timsah* mined in 1918, remained beyond repair at Constantinople till 1922.

Sevket Numa class

Name ship sunk by HM submarine *E 11* in the Sea of Marmara. *Renka I Zafer* reportedly sunk at Smyrna by HM destroyers *Wolverine* and *Scorpion* in Britain's first action against Turkey (1 November 1914) but survived the war. *Nurul Bahir* sunk off Merzifon (Sea of Marmara) by HM submarine *E 14*.

There were also the small gunboats and dispatch vessels *Mosul* (1865, 220t), *Seyyar* (1865, 220t), *Seyr I Derya*, *Mujde Resan*, *Shahiddin* (all three 1866/68, 258t), *Sahir* (1868, 225t), *Ainaty Kasak* (1869, 195t), *Yali Kiosk* (1869, 195t), *Istanbul* (1870, 203t). All were stricken in 1906-10.

TORPEDO GUNBOATS

Name	Launched	Disp	Fate
SHANANI DERIA	16.8.92	443t	Stricken 1910
NAMET	30.1.90	900t	Stricken 1910
PELENGI DERIA	1890	900t	BU c1922

Peleugi Deria was rearmed in 1914 with 3-75mm and 4-47mm. She was torpedoed on 23 May 1915 by the British submarine *E 11* SW of Seraglio Point, Constantinople, but salvaged and scrapped postwar.

DESTROYERS

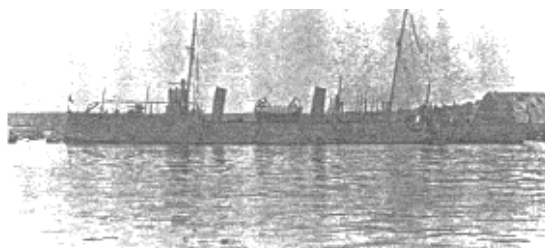
Name	Launched	Disp	Fate
BERK I EFSAN	1892	266t	Sold c1927
TAYYAR	1893	266t	Stricken 1913

TORPEDO-BOATS

Name	Launched	Disp	Fate
TIMSAH	1885	30t	Stricken 1910
SIMIR I HIDSUM	1884	14t	Stricken 1910
MECIDIYE class (6)	1885-1890	42t	Stricken 1910
MAHABET class (2)	1887	83t	Stricken 1910
GILYOM class (5)	1886	85t	Stricken 1910
NASR class (7)	1888-1892	87t	Stricken 1910
EJDER	1890	118t	Stricken 1910

Mecidiye class consisted of *Barhan ed Din*, *Tercik*, *Mecidiye* (she was renamed)

390



Pilegi Deria about 1910

CPL

Alice Roosevelt prior to 1904), *Eser I Teraki*, *Sanover*, *Nimet*. *Mahabet* class comprised of *Mahabet*, *Satser*. *Gilyom* class consisted also of *Seyfi Bahir*, *Tir I Zafer*, *Venle I Nurat* and *Saika*. *Nasr* class comprised also of *Fatih* (stricken 1911), *Nusret*, *Sahab*, *Turk*, *Pervim* and *Seham*.

ARMED YACHTS

Name	Launched	Disp	Fate
SULTANIYE	1861	3029t	Scuttled 20.4.12
ISTANBUL	1865	909t	BU c1924
BEYLERBEY	1873	96t	Stricken c1913
SERIFIYE	5.4.93	55t	Stricken c1913
ERTUGRUL	1.03	900t	Stricken c1948
SOGUTLU	25.9.03	110t	Stricken c1938

Sultaniye

Paddle, iron, one funnel, fore and aft rigged yacht built in Britain, used as Imperial yacht and from c1910 as navy transport: 2902bn tons, 364ft 7in × 40ft × 16ft (111m × 12.2m × 4.9m), 800nhp = 14kts, coal 300t. Armed with 2-120mm Krupp and 2 small guns. Complement 275 men. Scuttled at Smyrna as blockship against the Italians.

Istanbul

Iron, paddle, two funnels, two pole masts Imperial yacht built in 1865 by Samuda Bros as *Partee I Piyale*. Dimensions: 264ft × 28ft 10in × 10ft 6in (75m × 8.8m × 3.2m), 350nhp/2400ihp = 16kts. Coal 350t. Complement 137 men. In 1882 renamed *Istanbul*, 1888 rebuilt and armed with 2-120mm, 1904 rearmed with 7-47mm, then with 4-47mm, in 1911 rearmed with 2-80mm Krupp and during 1914-18 again with 2-120mm. After c1913 she served as stationary guardship at Constantinople.

Beylerbey

A small wooden, screw Imperial yacht, built as *Serifiye* and renamed in 1893. She measured 91ft 10in × 14ft 9in × 8ft 10in (28m × 4.5m × 2.7m), 35nhp = 12kts, not armed.

Serifiye

A small wooden, screw yacht, built at Constanze. She measured 95ft × 9ft 10in × 6ft 4in (29m × 3m × 1.9m). Listed as dispatch vessel and yacht. Her speed was 15kts.

Ertugrul

Steel Imperial yacht built by Armstrong and engined by Hawthorn-Leslie. She had a clipper bow, two funnels, one fore and one aft, and three pole masts with yards on fore one. Dimensions: 260ft × 27ft 9in × 11ft 6in (79m × 8.4m × 3.5m), 2 shaft VTE with cylindrical boilers 2500ihp = 21kts. Armed with 8-3pdr.

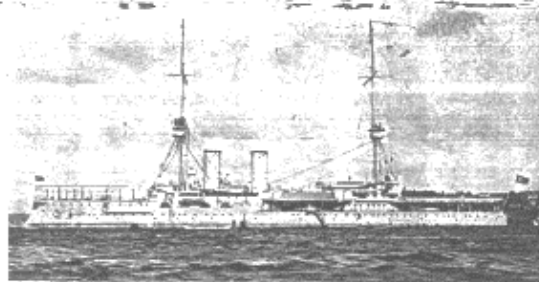
Sogutlu

Steel screw yacht for Sultan, built by Armstrong, with one funnel and two pole masts. She measured 188tm, 123ft 6in × 18ft × 5ft 9in (37.6m × 5.5m × 1.7m), 250ihp = 14kts.

MAJOR SURFACE SHIPS

Ex-German BRANDENBURG class battleships

Two old German battleships *Kurfürst Friedrich Wilhelm* and *Weissenburg*, (1891, modernised 1903-05, 9900t, 6-280mm) were bought on 12 September 1910 and named *Heireddin Barbarossa* and *Torgud Reis* respectively. *Torgud Reis* helped bombard Varna on 19 October 1912 and with her sister gave vital gunfire support to the Turkish Army holding the Chatalja lines (covering Constantinople) against the Bulgarians, especially on the Turkish left flank (Chekmeje Bay) during 17-18 November. Both ships (*Barbarossa* as flagship) fought the Greek Fleet off the Dardanelles in the indecisive actions of 16 December 1912 and 18 January 1913. Both had one barbette disabled and caught fire during the latter action. Most of the 800 Turkish shells fired on both occasions came from their 11in guns. *Torgud Reis* helped free with her propellers and then towed the grounded *Goeben* in the Dardanelles (January 1918). Their guns were partially removed during 1914-18 and used in coast defence or mounted on small vessels. *Heireddin Barbarossa* was sunk on 8 August 1915 by British submarine *E 11* off Bulair, Sea of Marmara. *Torgud Reis* became a school hulk in 1928 armed with 2-280mm and was BU 1956/57.



Torged Reis as purchased

GPL

RESADIYE class battleships

Displacement:	23,000t (normal); 24,700t (<i>Fatih</i> , normal)
Dimensions:	525ft pp, 559ft 6in oa × 91ft 7in × 28ft 10in (design) 160.0m, 170.5m × 27.9m × 8.8m 565ft oa × 90ft × 7ft (<i>Fatih</i>) 172.2m × 27.4m × 7m
Machinery:	4-shaft Parsons turbines, 15 Babcock & Wilcox boilers, 26,500shp = 21kts (designed), 27,500shp = 21kts (<i>Fatih</i> , designed), see <i>Erin</i> for particulars
Armament:	10-13.5in/45, 16-6in/50, 4-3in, 4-21in TT (as designed)

Name	Builder	Laid down	Launched	Fate
RESADIYE	Vickers	1.8.11	3.8.13	Confiscated 1.8.14
MAHMUD RESAD V	Armstrong	6.12.11	-	Cancelled 1912
FATIK	Vickers	11.6.14	-	Dismantled 1914

First two ships were ordered in June 1911 by the Turkish Navy. Following the outbreak of the First Balkan War Armstrong demanded better guarantees of payment and work was suspended, not being resumed afterwards. The order was cancelled, when work on Vickers ship was continued at increased pace from May 1913 onwards. *Resadiye* was requisitioned for the Royal Navy as HMS *Erin* in August 1914, when almost complete. *Fatih* was ordered from Vickers on 29 April 1914 as a response to the Greek order for a second dreadnought. She was to have been delivered by 29 April 1917 and would be slightly enlarged *Resadiye* and generally similar in respect of layout, armament and protection. She was dismantled on the slipway after the outbreak of war in August 1914. For further remarks see *Erin*.

SULTAN OSMAN I battleship

A 27,500t battleship, laid down for Brazil as *Rio de Janeiro* on 14 September 1911 by Armstrong, bought by Turkey half finished on 9 January 1914 for £2,725,000 and construction proceeded for Turkey's account as *Sultan Osman I*. The 500-strong Turkish crew arrived on the Tyne on 27 July 1914. Handing over and start of voyage home planned for 3 August 1914 but occupied and confiscated by the Royal Navy on 2 August, then commissioned as HMS *Agincourt*.

German MOLTKE class battlecruiser

The German battlecruiser *Goeben* served with the Turkish Navy, under the Turkish flag as *Yavuz Sultan Selim* from 16 August 1914 with German command and crew, officially transferred to Turkish Navy on 2 November. *Yavuz Sultan Selim* made a 25-minute surprise bombardment of Sevastopol on 29 October 1914, firing 47-11in and 12in-5.9in shells – the first shots of Turkey's war with Russia. Two 12in shells from a fort boled her aft funnel killing 14 men. A 12in Russian battleship shell knocked out her 3rd port 5.9in casement and ammunition in a foggy 18 November action but *Goeben* hit the battleship *Istaf* four times in 19 rounds of 11in. She fired 15 more at Batumi on 10 December. She was heavily damaged on 26 December 1914 by 2 Russian mines in the Bosphorus, but was repaired. In 1915 two 150mm guns were landed and sent to the Dardanelles (she was hit by 2 12in shells in a 10 May 1915 action with the Black Sea Fleet), in 1916 the 4 aft 88mm/45 guns were replaced by 88mm AA. Again damaged on 20 January 1918 by 3 British mines and bombs, repaired. Altogether she fought 17 surface actions and 60 air raids, being hit by 6 12in shells, 5 mines and 3 bombs. Interned on 5 October 1918 at Ismit, she lay there until 1926 and became completely unserviceable. In 1927-1930 (thanks to a new 26,000t dry dock from Germany) she was rebuilt at Ismit by A C De St Nazaire-Penhöet, receiving new particulars.

Displacement:	23,100t
Dimensions:	610ft 3in × 97ft × 27ft 186.0m × 29.6m × 8.2m
Machinery:	new boilers, on four hour trial made 27.1kts (with French fire control system) 10-280mm, 10-150mm, 2-8mm, 4-88mm AA, 4 MG, 2-500mm TT
Complement:	1300

Turkey

In 1936 she was renamed *Yavuz*, received a short refit in 1938 (she took the body of Kemal Ataturk from Istanbul to Ismit in November) and in 1941 received 4-88mm AA, 10-40mm AA and 4-20mm AA, increased finally to 22-40mm AA and 24-20mm AA. From 1948 stationary in Ismit, decommissioned 20 December 1950, deleted on 14 November 1954. In 1963 an offer of sale to W Germany was rejected. Sold 1971, BU June 1973-February 1976.

Armstrong type scout cruisers

Displacement:	3550t normal
Dimensions:	400ft pp, 423ft oa × 41ft × 13ft 6in 121.9m, 128.9m × 12.5m × 4.1m
Machinery:	3-shaft Parsons turbines, 11 Yarrow small tube boilers, 1 cruising turbine, 24,000shp = 27kts. Coal 700t and oil 250t
Armour:	Deck 1in, CT 6in
Armament:	2-6in (152mm)/50, 6-4in (102mm)/50, 4-3pdr, 2-3in, 2-21in (533mm) TT

Two scout cruisers ordered by the Turkish Navy from Armstrong Whitworth & Co, Newcastle-upon-Tyne in 1914, with machinery to be manufactured by Vickers. When war broke out the little work done on them ceased. They were neither named nor laid down. The 6in were to be mounted fore and aft, 4in guns and 3pdr were to be on either beam. The 3in guns, for anti-balloon and landing purposes were to be amidships on the centreline and the broadside deck TT were to train.

HAMIDIEH class protected cruiser

One cruiser laid down by Ansaldo, Genoa to the Elswick *Hamidieh* design and purchased by Turkey in 1910 and named *Drama*. She was seized in 1911 on ways at the outbreak of the Italo-Turkish war and became the Italian *Libia* (qv).

German MÄGDEBURG class light cruiser

The German cruiser *Breslau* from 16 August 1914 served under the Turkish flag, with German command and crew as the Turkish *Midilli*. She served as the inseparable 'little sister' of *Goeben* alias *Yavuz Sultan Selim*. Their war had begun on 3 August 1914 with 10-minute shelling of Bone and Philippeville (Algeria) respectively, Germany's first blow at France. They both fired at the pursuing cruiser HMS *Gloucester* in the Ionian Sea on 6 August. In the Black Sea *Breslau* shelled Novorossiysk on 29 October 1914, sinking 14 steamers and firing 40 oil tanks. She sank a Russian transport and captured a steamer blockship (intended to block the port of Zonguldak) on 23 December. They sank 2 cargo steamers in April 1915 and then *Breslau*, aided by *Goeben*'s searchlights, sank 3 Russian destroyers in succession. She sank 2 more in August for heavy casualties. On 4 July 1916 the two ships shelled Tuapse and Lazarevskoye, sinking the steamer *Kniaz Obolensky*. *Breslau* took bow splinter damage from the Russian battleship *Imperatorisa Maria* on 22 July and mined the sea of Azov afterwards. In 1916 she was rearmed with 2-150mm, 10-105mm and in 1917 with 8-150mm. First mined on 18 July 1915 by a Russian mine near Kata Burnu, salvaged and repaired, again mined and sunk on 20 January 1918 by 5 British mines off Imbros. Her stern was blown off and she sank 30 minutes from the first detonation with the loss of two thirds of her 370 crew.

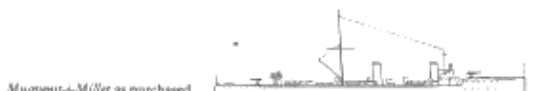
French DURANDAL class destroyers

Displacement:	284t
Dimensions:	184ft × 20ft 8in × 9ft 2in 56.0m × 5.3m × 2.8m
Machinery:	2 shaft VTE, 2 Normand boilers, 5950ihp = 28kts. Coal 60t
Armament:	1-65mm/40, 6-47mm/40, 2-450mm (17.7in) TT
Complement:	67

Class (fate):

Yarhisar (sunk 3.12.15), *Tasoz*, *Samsun*, *Bayra*

Four destroyers of the French *Durandal* class (Normand '300' tonne), ordered in 1906 and built 1907-08 by A C de la Gironde, except *Tasoz*, built by Schneider et Cie. *Yarhisar* was torpedoed by HM submarine *E 11* in the Gulf of Ismit. *Tasoz* was refitted at Constantinople in 1924 and stricken in 1948 along with her two sisters.



Muavenet-i-Millet as purchased

Ex-German S 165 class destroyers

Class (former name, launched, fate):

Muavenet-i-Millet (ex-S 165, 20.3.09, stricken 1924), *Jadigar-i-Millet* (ex-S 166, 24.4.09, sunk 10.7.17), *Namene-i-Hamije* (ex-S 167, 3.7.09, stricken 1924), *Gaiser-i-Watanije* (ex-S 168, 30.9.09, beached 28.10.16)

ASIA

Former German Schichau-built destroyers bought in 1910. They made on trials 36.2kts to 34.5kts. Rearmed with 2-88mm and 2-37mm, probably never carried 3in guns. *Gavret-i-Watanije* was beached and scuttled off Varna. *Jadigur-i-Millet* was bombed and sunk by British RNAS aircraft in the Golden Horn. Refloated in October 1917 she was scrapped. Other two ships were scrapped postwar.

Normand type destroyers

Displacement:	1040t
Dimensions:	287ft × 29ft 6in × 10ft 6in 87.5m × 9.0m × 3.2m
Machinery:	2 shafts, 4 Parsons turbines, 4 Yarrow boilers, 22,000shp = 32kts. Oil 200t
Armament:	5-100mm (3.9in) Canet, 6-533mm (21in) TT
Complement:	?

Six destroyers with temporary names No 1-6 were ordered in May 1914 from A Normand, Le Havre to be laid down in July 1914. Six more were planned to be laid down in 1917. Designed in 1913 they were shortened version of *Feyol* class Russian destroyers, designed by the same firm. Two of the Parsons turbines were to be reversible. Construction work suspended at the beginning of the war.

Hawthorn Leslie type destroyers

Four 1100t destroyers were ordered in June 1914 for the Turkish Navy from the Armstrong-Vickers syndicate and subcontracted to Hawthorn Leslie. Material prepared for them was used for British *Talisman* (ex-*Napier*) class ordered in November 1914 by the RN. Two more were planned to be built in Turkey.

Italian IMPAVIDO class destroyers

Four 700t destroyers ordered from Orlando, shortly before the war but never begun.

Unknown Turkish destroyers

Six fast destroyers of unknown particulars were authorised in March 1917. They were never begun.



BERK I SATVET class torpedo gunboats

Displacement:	760t normal; 775t trial
Dimensions:	262ft 5in × 27ft 7in × 8ft 2in 80.0m × 8.4m × 2.5m
Machinery:	2-shaft VTE, 5100shp = 21kts. Coal 240t. Range 3240nm
Armament:	2-105mm (4.1in), 6-57mm, 2-37mm, 2 Hotchkiss QF, 3-450mm (17.7in) TT (1 bow, 2 deck)
Complement:	105



Class (launched, fate):

Berk I Satvet (12.06, stricken 1944), *Peyk I Senket* (15.11.06, stricken 1944)

Steel hulled, torpedo gunboats with two funnels, two pole masts, one fore, one aft, ram bow and cruiser type stern. The 105mm guns were mounted forward and aft. The small guns were mounted alongside. They were ordered from Germania in 1905, laid down in 1906 and completed in 1907. *Berk I Satvet* was heavily damaged on 2 January 1915 by a Russian mine NE of the Bosphorus, but salvaged and repaired. *Peyk I Senket* was torpedoed on 6 August 1915 off Silivri (Sea of Marmara), but she was beached and salvaged. Both ships were rebuilt in 1937-39 having been renamed *Berk* and *Peyk* respectively in 1923. Their new armament consisted of 2-88mm/45, 4-37mm/40, they were fitted to carry 25 mines, the TT were removed from *Peyk*. During refit, they received modified superstructure and raked stern. Both stricken and then hulked at Goluk Navy Yard in 1950.

ABDUL MECID class torpedo-boats

Displacement:	145t
Dimensions:	166ft × 18ft 7in × 4ft 50.6m × 5.7m × 1.2m
Machinery:	2-shaft VTE, 2 locomotive type boilers, 2400shp = 27kts. Coal 50t
Armament:	2-37mm revolver guns, 2-14in (356mm) TT
Complement:	20

Class (launched, fate):

Abdul Mecid (1901, sunk 30.9.11), *Hamidiye* (1901, stricken 1927)

Two torpedo boats built by Ansaldo, Armstrong & Co, Genoa and delivered in 1902. *Abdul Mecid* sunk by Italian destroyers *Artigliere* and *Corazziere* at Reshadiye, N of Preveza (Ionian Sea) in the first naval action of the Turkish-Italian War. *Hamidiye* renamed *Yunus* in 1908.

AKHISAR class torpedo-boats

Displacement:	165t
Dimensions:	165ft 6in pp × 18ft 6.5in × 4ft 3in 50.5m × 5.7m × 1.4m
Machinery:	2-shaft VTE, 2 locomotive type boilers, 2700shp = 27kts (the first 2 ships and 2400shp = 24kts (other 7 ships). Coal 60t
Armament:	2-37mm revolvers, 2-14in (356mm) TT
Complement:	20

Class (launched, fate):

Akhisar (1904, stricken 1927), *Alpagut* (1904, sunk 30.9.11), *Drac* (1906, stricken 1927), *Musul* (1906, stricken 1927), *Angora* (1906, sunk 24.2.12), *Antalya* (1906, scuttled 29.9.11), *Kütahya* (1906, sunk 13.9.16), *Takat* (1906, beached 29.9.11), *Urfa* (1906, lost 1914-18)

All 9 built by Ansaldo, Armstrong & Co, Genoa. They had 9 watertight compartments. The TT were mounted on deck, one forward, one aft conning tower. Each tube had stowage for one extra torpedo. The first boats ordered in 1902 and delivered in 1904 were *Akhisar* and *Alpagut*, sunk by Italian destroyers *Artigliere* and *Corazziere* at Reshadiye, N of Preveza in the first naval action of that war. Seven boats were then ordered in 1904 and delivered in January 1907. *Angora* sunk in Beirut harbour, despite hiding behind neutral shipping, by Italian cruisers *Garibaldi* and *Varese*; *Antalya* scuttled at Preveza during the Italian attack, salvaged 1912 by the Greeks and became *Nikopolis*; *Kütahya* sunk by Russian mine near Kara Burna; *Tokat* hit frequently by 12pdr fire from 3000 yards and driven ashore by Italian destroyers off Preveza, the first Turkish loss of the war, salvaged in 1912 by the Greeks, became *Tatoi*. They were enlarged Italian *Condore* class.

French 38-metre type torpedo-boats

Displacement:	97.5t
Dimensions:	131ft 11in oa, 124ft 8in pp × 14ft 5in × 8ft 6in 40.2m, 38.0m × 4.4m × 2.6m
Machinery:	1-shaft TE, 2 du Temple boilers, 2200shp = 26kts (designed). Coal 11.2t
Armament:	2-37mm revolvers, 3-450mm (18in) TT (1 bow, 2 trainable)
Complement:	20

Class (launched):

Hamidabad (1906, sunk 31.10.17), *Demirhisar* (1906, beached 17.4.15), *Sirihisar* (1906, stricken 1928), *Sultanhisar* (1906, stricken 1928)

Four torpedo boats of the French 38-metre type, ordered in 1904. Same as the French Navy TBs 309-311 and 353-358. Built by Ch Schneider, Creusot. *Hamidabad* sunk near Cape Igneada (Turkey in Europe) by Russian destroyers *Bystryj* and *Pyl'kij*, *Demirhisar* (beached on Chios Island to escape HM destroyers *Jed*, *Kennet* and *Weir*), salvaged, scrapped postwar.

Peyk I Senket about 1910

CPL

SUBMARINES

Nordenfolt type submarines

Displacement:	100t surfaced; 160t submerged
Dimensions:	100ft x 12ft diameter 30.5m x 3.7m
Machinery:	1 shaft Lamm locomotive steam compound engine, 250hp = 8kts surfaced. 1 steam tank for submerged motion giving speed 4kts to 5kts. 1 cylindrical boiler. Coal 8t
Armament:	2-14in (356mm) Whitehead torpedoes in outside bow tubes. 2 Nordenfolt 1in (25mm) MG on deck
Complement:	7

Name	Builder	Re-launched	Fate
ABDUL HAMID	Des Vignes Co, Chertsey	6.9.86	See notes
ABDUL MEDJID	Des Vignes Co, Chertsey	4.8.87	See notes

Two boats ordered 23 January 1886 (as a counter to the supposed Russian and Greek submarine threat) to the second Nordenfolt design built on the Thames and after trials were dismantled and sent in sections to Constantinople. They were improved and half as long again as the *Nordenfolt I* built for Greece. An attempt was made to improve longitudinal stability by using two downhaul screws located in sponsons on either side of the vessel. *Abdul Hamid's* trials on surface were successful (February 1887 60nm trial run to Ismid), but the stabilising system failed during submerged tests. *Abdul Medjid* was nicknamed the 'Whale Ship'. There were not enough volunteers for their crews and both boats were laid up in the Naval Arsenal. One was reported in July 1909 as being in a shed on the Golden Horn with knee-deep grass growing round it. They were discovered by Germans in the First World War and attempts to make them operational failed.

Laubeuf type submarines

Two boats were ordered in April 1914 from Schneider type to be delivered by December 1915.

British E class submarines

Two ships ordered on 29 April 1914 by Turkey from Vickers Ltd and subcontracted by Vickers to Beardmore & Co (Dalmuir). Material was requisitioned in August 1914 and used in the British submarines *E 25* and *E 26*, ordered November 1914. They were probably ordered as Laubeuf type.

Ex-French EMERAUDE class submarine

The French submarine *Turquoise* stranded in the Dardanelles on 30 October 1915, was seized by the Turks and renamed *Müstecip Ombari*. She was returned in 1918 and deleted in 1919.

SMALL SURFACE WARSHIPS

MARMARIS gunboat

Displacement:	422t normal; 531t full load
Dimensions:	172ft oa x 24ft 7in x 11ft 10in 52.4m x 7.5m x 3.6m
Machinery:	1-shaft VTE, 2 Scotch boilers, 950hp = 14.8kts. Coal 75t
Armament:	4-9pdr, 2-1pdr, 1-18in (457mm) TT aw
Complement:	66

Name	Builder	Launched	Fate
MARMARIS	A C de la Loire	1903	Sunk 5.6.15

Scout type gunboat. Designed for coast guard work in the Red Sea and the Persian Gulf. She was brigantine rigged, had a sail area of 5160 sq ft. One 9pdr gun was mounted fore, one aft and two others amidships in sponsons. The TT was in the bow above the water. She was scuttled at Basra after being disabled on 2 June 1915 by the British sloop *Odin* S of Amara on the River Tigris.

YOZGAT class gunboats

Displacement:	185t
Dimensions:	131ft 2in x 29ft 6in x 9ft 10in 40.0m x 9.0m x 3.0m
Machinery:	1-shaft VTE, 1 boiler, 2hp = 12kts. Coal 40t
Armament:	2-47mm



A Nordenfolt submarine as delivered

Aldo Fraccaroli Collection

Class (fate):

Yozgat (sunk 10.12.15), *Kastamonu* (sunk 7.1.12)

Small craft built at Constantinople and launched in 1906 for customs' survey duties and the suppression of smuggling in the Red Sea. *Kastamonu* was rearmed in 1910 with 1-77mm and *Yozgat* with 1-75mm, 1-37mm and in 1914 *Yozgat* had 2-57mm and 2-47mm pieces. *Kastamonu* was sunk in the Red Sea action at Kunfuda by the Italian squadron and *Yozgat* off the Kirpen Islands by Russian destroyers.

SEDD UL BAHIR class gunboats

Displacement:	192t normal; 309t full load (Loire). 213t normal (Schneider)
Dimensions:	154ft 2in x 18ft 10in x 7ft 11in 47.0m x 5.7m x 2.4m
Machinery:	1-shaft VTE, 1 Scotch boiler, 480hp = 12.4kts. Coal 44t
Armament:	3-3pdr, 2-1pdr, 1-18in (457mm) TT
Complement:	47

Class (launched, fate):

A C de la Loire, Nantes - *Sedd ul Bahir* (1907, sunk 10.11.12 by Greek TB at Aivala, N of Smyrna), *Ordu* (1907, sunk 7.1.12), *Bafra* (1907, sunk 7.1.12), *Ainsab* (1907, sunk 7.1.12), *Malatya* (1907, damaged on 17.9.16 by Russian mine off Kara Burnu, stricken 1920)

Schneider et Cie - *Neveehir* (1908, sunk 30.1.15 by Turkish mine in the Bosphorus), *Tashkoprü* (1908, sunk 10.12.15 by Russian destroyers off Kirpen Is), *Gocedag* (1908, sunk 7.1.12), *Rafahiye* (1908, sunk 7.1.12)

A total of 8 gunboats built for coast guard work, suppression of piracy and smuggling and settlement of various disputes along the Turkish coasts in the Red Sea and the Persian Gulf. They had two masts rigged, carrying a 2205 sq ft sail area. The 3pdr (usually only 2 mounted), were placed one forward, one aft and the TT was a turntable mounting on the deck, forward of the superstructure. Five of them were sunk in the Red Sea action at Kunfuda, Asir, Arabia by the Italian light cruisers *Piemonte*, *Puglia* and *Liguria* plus the destroyers *Artigliere* and *Garibaldi*.



Isa Reis as refitted

NB 1/750 scale

ISA REIS class gunboats

Displacement:	413t
Dimensions:	154ft 3in x 25ft 9in x 4ft 3in 47.0m x 7.9m x 1.3m
Machinery:	2-shaft VTE boilers, 850hp = 14kts
Armament:	3-75mm, 2-3pdr, 2 Hotchkiss MG

Class (launched, fate):

Isa Reis (12.11, mined 11.7.15, stricken 1953), *Hümr Reis* (2.12, mined 21.1.15, stricken 1948), *Duruk Reis* (2.12, mined 10.1.15, stricken 1948)

Three gunboats built by FCM, La Seyne for various purposes. All of them were mined in the Bosphorus; salvaged and repaired, *Duruk Reis* was renamed *Kemal Reis* in 1918. Two 3in guns were mounted forward on sides in sponsons and one 3in aft. They were refitted in 1923 and rated as minesweepers and temporarily served as gunnery TS (*Hümr Reis*), customs vessels (*Isa Reis* and *Duruk Reis*) and survey vessels. They were stricken after World War Two.

PREVEZE class gunboats

Displacement:	502t
Dimensions:	178ft 2in x 27ft 11in x 8ft 54.3m x 8.5m x 2.4m
Machinery:	2-shaft VTE, boilers, 1025hp = 14kts
Armament:	2-100mm/50, 2-47mm, 2 MG

Class:

Preveze (1.12, TS 1915), *Aydin Reis* (6.12), *Sakiz* (2.12), *Burak Reis* (5.12, damaged 10.1.15 by mine in Bosphorus).

Four gunboats built by A C de Saint Nazaire - Penhët. *Aydin Reis* was 'given' by the Kemal Government to Soviet Russia on 18 September 1920 and *Preveze* on 13 October to avoid capture by intervention forces. They joined the Russian Black Sea Fleet on 27 October 1920 and then returned in 1922, rearmed with two 3in guns. All ships, except *Aydin Reis*, were stricken in 1924 and she was reclassified as survey vessel and armed with 2-3in (removed 1936) and 2-57mm and reboilered with Babcock boilers. Stricken in 1948.

ASIA

BEIRUT armed yacht

Displacement: 520t
Dimensions: 164ft x 22ft 8in x 12ft
50.0m x 6.9m x 3.7m
Machinery: 1-shaft TE, boilers, ihp = 12kts
Armament: 2-6pdr, 2-1pdr

Name	Builder	Launched	Fate
BEIRUT	Ramage & Ferguson	30.1.99	Sunk 1.11.14

A screw steel yacht bought and armed in 1910. Formerly *Lady Gipsy*. In 1913 she became a survey vessel and was sunk by British cruisers during the landing operation off Urla, W of Smyrna.

GALATA armed yacht

Displacement: 140t
Dimensions: 110ft 6in x 16ft 1in x 8ft
33.7m x 4.9m x 2.4m
Machinery: 1-shaft VTE, boilers, ihp = 12kts
Armament: 1-1pdr

Name	Builder	Launched	Fate
GALATA	Day, Summers & Co, 1898 Southampton	Stricken 1927	

A screw, steel yacht *Amalie* (ex-*Lobelia*) bought in 1910.

CIPKA armed yacht

Displacement: 560t (metric)
Dimensions: 189ft 6in oa, 162ft 5in pp x 22ft 10in x 12ft 5in
57.8m, 49.5m x 7.0m x 3.8m
Machinery: 1 shaft VTE, boilers, 700ihp = 15kts
Armament: 1-6pdr, 2-1pdr
Complement: 35 (Italian)

Name	Builder	Launched	Fate
CIPKA	Ramage & Ferguson, 5.92 Leith	To Italy 7.1.12	

A screw, steel yacht *Favosia* bought and armed in 1910. She was damaged and seized by the Italian squadron at Kufunda, Asir, Arabia. Renamed as *Ganfida*. She was stricken on 13 November 1924.

TARABULUS armed yacht

Displacement: 639t; 705t
Dimensions: 193ft 2in oa, 167ft pp x 25ft x 11ft 10in
59.0m, 50.9m x 7.7m x 3.6m
Machinery: 1-shaft VTE, boilers, 355ihp = 10.5kts
Armament: 1-6pdr, 2-1pdr
Complement: 31 (Italian)

Name	Builder	Launched	Fate
TARABULUS	Murray Bros, Dumbarton	7.87	To Italy 30.9.11

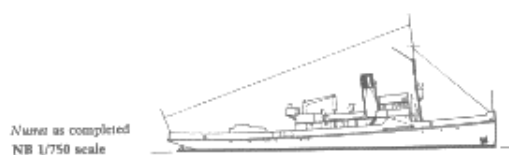
The screw steel yacht *Thetis* was bought and armed in 1910. Scuttled to avoid capture at Preveza by the Italian destroyers *Arigiere* and *Corazziere*. Refloated, repaired and commissioned into the Italian Navy as *Capitano Verri* on 19 November 1911. Stricken 19 December 1926.

INTIBAH minelayer

Displacement: 616grt
Dimensions: 202ft x 30ft 1in x 12ft
61.6m x 9.2m x 3.7m
Machinery: 2-shaft TE, boilers, 1670ihp = 12kts
Armament: 1-76mm, 2-57mm, 50 mines

Name	Builder	Launched	Fate
INTIBAH	R Duncan, Glasgow	1886	Stricken 1957

The salvage tug *Warren Hastings* bought in 1910 and converted to minelayer. Iron hulled with two funnels, the ship was engine by Rankin & Blackmore. In 1928 temporarily loaned to Seri Sefani Co, renamed *Uşak* 1926, completely refitted in 1933.



Shown as completed
NB 1/750 scale

NUSRET minelayer

Displacement: 365t
Dimensions: 131ft 10in x 22ft x 8ft 2in
40.2m x 6.7m x 2.5m
Machinery: 1-shaft TE, 1 boiler, 1200ihp = 15kts
Armament: 2-47mm, 40 mines

Name	Builder	Launched	Fate
NUSRET	Germaniawerft	4.12.12	Stricken 1958

She laid the crucial parallel minefield in the Dardanelles (Arenkioi Bay) on which the British battleships *Irresistible* and *Ocean*, and the French battleship *Bouvet* were lost on 18 March 1915. In 1936-37 she was named *Yardim* and again returned to the previous name. After being stricken she was converted into the coastal motor vessel *Nusret Kaptan*.

AUXILIARY MINE WARFARE VESSELS

The following vessels served as auxiliary minelayers: *Giresun* (1877, 3056grt, mine depot ship), *Selamik* (270t, former tug served till 1928), *Gayret* (1885, 139grt), *Nispet* (1890, 1088grt, sunk 22.11.14), *Samsun* (1884, 275grt, sunk 14.8.15) and *Musaffer*.

Moreover the following vessels were converted to minisweepers: *Rhone* (1895, 216grt, sunk 30.12.14), two former German coast guard vessels *Cassio* (ex-*Wago*) and *Sirius* (both 1890, 52grt), four trawlers purchased in 1913-14 and also the Golden Horn ferries, of which *No 2* was sunk 27.5.15 and *No 5* was sunk 15.5.15.

Thornycroft type motor launches

Displacement: 12t
Dimensions: 60ft x 11ft x 2ft 6in
18.3m x 3.4m x 0.8m
Machinery: 2-shaft Thornycroft C/6 petrol motors, 140hp = 11kts (designed). Oil 740 gallons
Armament: 2-37mm

A total of 21 boats were built in 1911-12 by Thornycroft to the above particulars. All, except four boats built of steel, were built of teak. Three more boats were built of steel in 1912 of the same power and of similar general arrangement, but of shallower draught. Their dimensions were 70ft x 13ft x 1ft 10in (21.3m x 4.0m x 0.6m). The boats, numbered *No 1* to *No 24*, originally designed for prevention of smuggling, and various purposes along Turkish coast were widely employed in the 1911-18 wars. One boat was lost in 1912, 5 more were lost in 1915-18 in the Bosphorus-Dardanelles area, where they were employed as minesweepers. A number served on Mesopotamian rivers, where they were sunk by British forces, and one seized in 1914 became HMS *Flycatcher*. Only 5 boats survived the Great War and *Mulatin Hayati* (ex-*No 14*) served till 1948.

MOTOR GUNBOATS

Two former Russian motor gunboats *Zivoy* and *Zutkij* (built 1916 in USA, 30t, 20kts, armed with 1-47mm, 1-37mm and 2 MG) were received by the Turkish Nationalist Government from Soviet Russia in October 1921. Known as *No 1* and *No 2*, these boats were in bad condition in need of repairs and after long negotiations were sent back to Novorossiysk in December 1921.

MESOPOTAMIAN FLOTILLA

The Turkish flotilla on the Tigris and Euphrates rivers in August 1914 consisted of the gunboat *Marmaris* and several Thornycroft boats which served, till war broke out in the Persian Gulf. Later a number of river steamers were armed, of which the most significant was *Doghan* (ex-German tug *Pionier*, 130t, 12kts, 1-60mm). Beginning with 1916 a number of 50ft-54ft motor boats built by Holtzwerft, Hamburg and Kremer Sohn were delivered via Bulgaria. Moreover three sternwheel motor steamers and a number of armed lighters were built by Germans in Dsherbabius. The flotilla supported land operations in Mesopotamia. In 1915 three British armed steamers and a gunboat *Firefly* were seized and incorporated into the flotilla, the latter as *Sulman Pak*. Some ships were sunk or captured by the British when they captured Baghdad in March 1917.

AUXILIARY WARSHIPS

A number of various vessels were armed during 1911-1918 wars and served as auxiliary gunboats and patrol vessels. Among them were *Sakir* (1877, 246grt), *Maha* (rug, 600t, sunk 7.1.12), *Ferman*, *Mahmud Senket Pasa* (1886, 2690grt, sunk 8.8.15, refloated and returned to mercantile service), *Djeyhan* (1890, 3510grt, sunk 7.6.15), Coast Guard Cutters *Nor 1-4*, *Iskandra* (ferry, 25t), ferries of the Bosphorus Steam Navigation Co, of which 7 were sunk or heavily damaged during 1914-18.

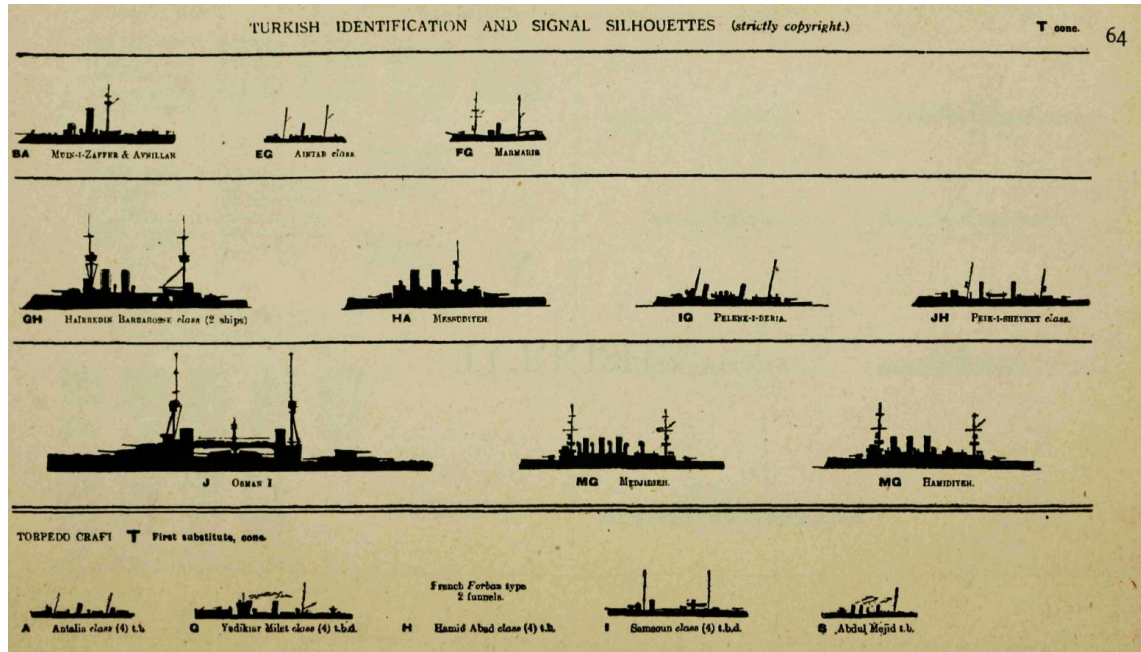
Warships at a Glance isimli yayında ise Osmanlı'nın sahip olduğu tüm gemilerden ziyade 1865 ile 1916 yılları arasında görevde kalmış harp gemisi statüsündeki gemiler dikkate alınmıştır. Aşağıdaki resimde gemi silüetleri görünmekte olan savaş gemileri üst sıradan başlamak üzere şu şekildedir¹⁶⁵⁷:

Mu'in-i Zafer & Avnullah, Ayıntab sınıfı, Marmaris.

Barbaros Hayreddin sınıfı & Turgut Reis, Mesudiye, Peleng-i Deryâ, Peyk-i Şevket sınıfı & Berk-i Satvet.

Sultan Osman I, Mecidiye, Hamîdiye.

Torpedo botlar olarak; Antalya sınıfı, Yadigâr-i Millet sınıfı, Hamidabad sınıfı, Samsun sınıfı, Abdülmecid.



TURKISH.			
Abdul Mejid, t.b.	...	...	64
Aintab Class	...	...	64
Antalia Class, t.b.	...	...	64
Avnullah	...	...	64
Berki-Satvet (see Peik-i Shevket)	...	...	64
Hairredin Barbarosse	...	...	64
Hamidiyeh	...	...	64
Marmaris	...	...	64
Medjidieh	...	...	64
Muin i Zafer...	...	...	64
Mussudiye	...	...	64
Peik-i Shevket	...	...	64
Pelenk-I-Deria	...	...	64
Samsoun Class, t.b.d.	...	...	64
Sultan Osman I.	...	...	64
Torgud Reis (see Hairredin Barbarosse)	...	...	64
Yadikiar Milet Class t.b.d.	...	...	64

¹⁶⁵⁷ Fred T. Jane, *Warships at a Glance: Silhouttes of the World's Fighting Ships*, Third Edition, London: Sampson Low, Marston & CO., LTD., 1914, s. 64, 91.



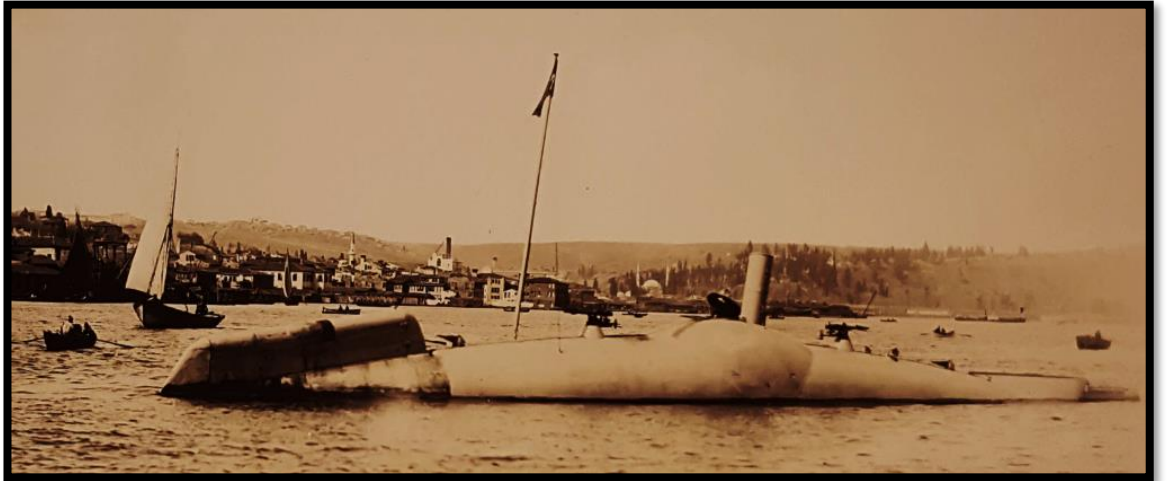
BL, Visual Arts, Photo 1058/43, s. 31 – Zırhlı Mahmûdiye Fırkateyni



BL, Visual Arts, Photo 1058/43, s. 6 – Zırhlı Hamîdiye Fırkateyni



BL, Visual Arts, Photo 1058/44, s. 3 – Zırhlı Necm-i Şevket Korveti



BL, Visual Arts, Photo 1058/25, s. 9 – Tahtelbahir Torpido İstimbotu



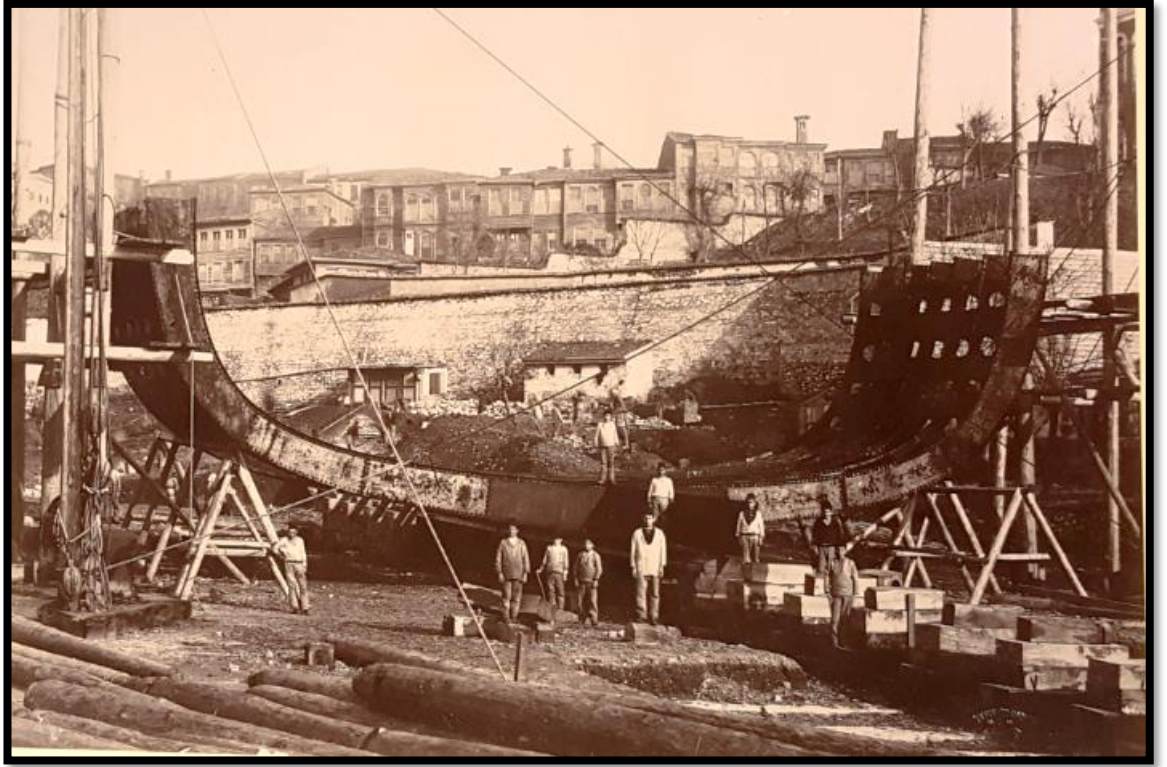
BL, Visual Arts, Photo 1058/44, s .10 – Sultaniye Vapuru



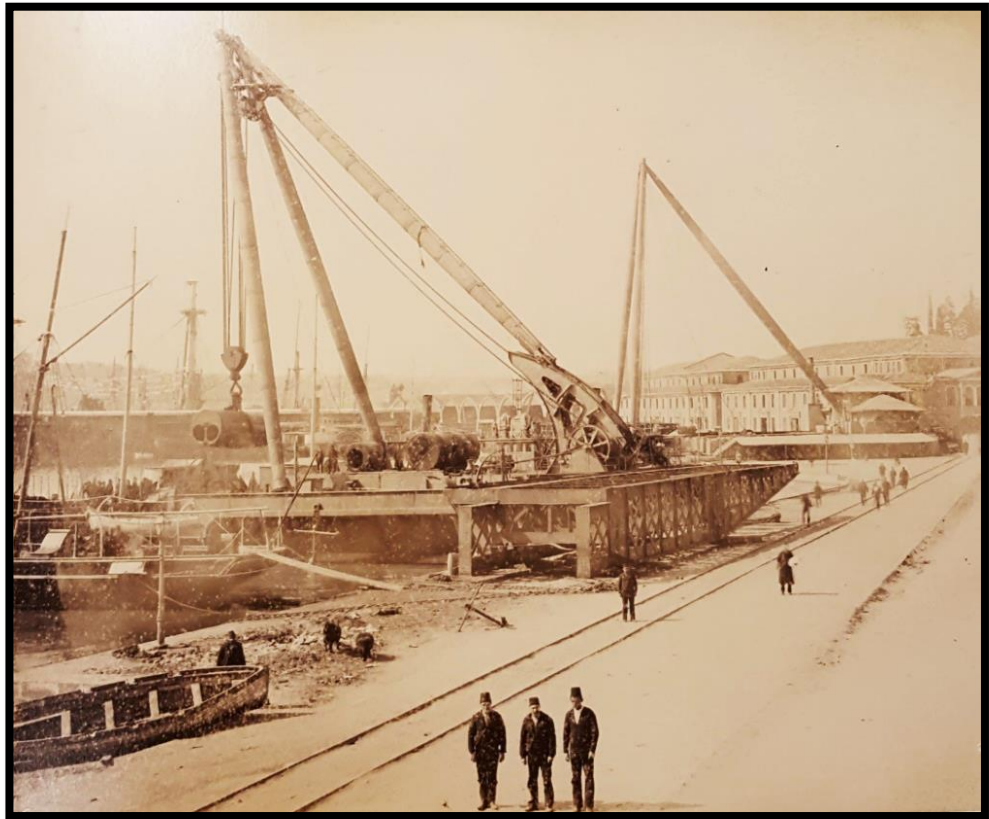
BL, Visual Arts, Photo 1058/25, s. 10 – Eser-i Nusret Torpido İstimbotu



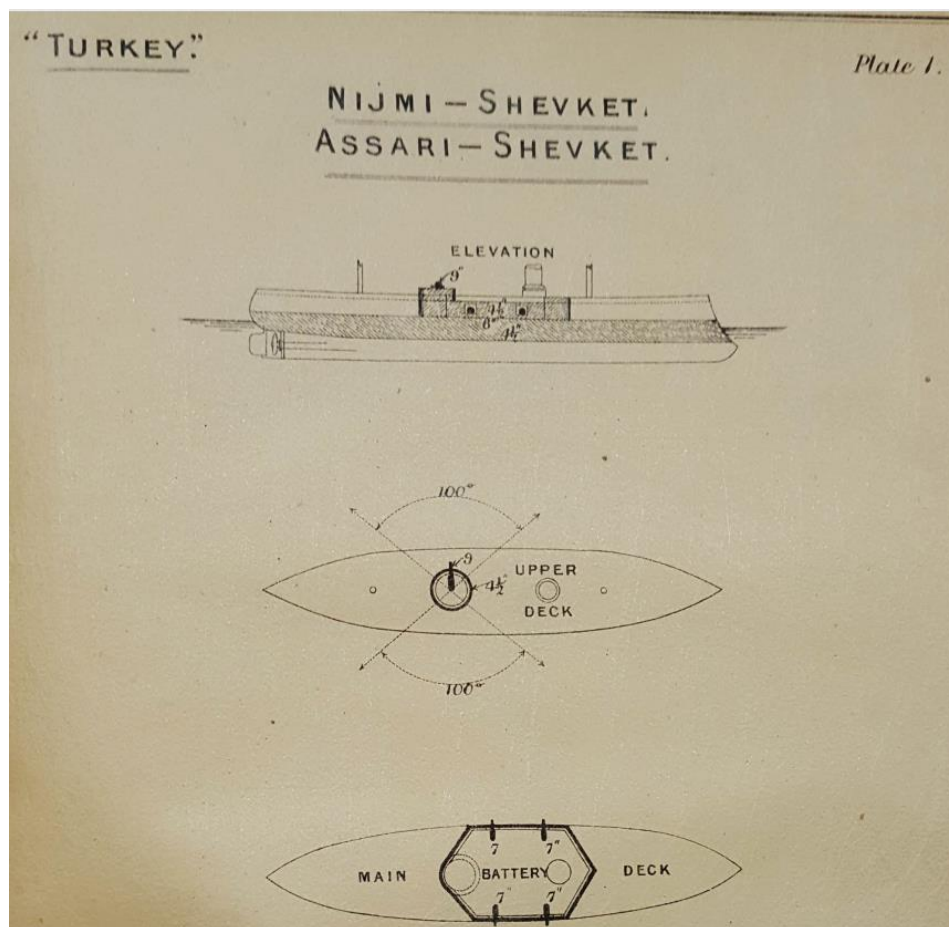
BL, Visual Arts, Photo 1058/44, s. 21 – Torpido İstimbot Filosu



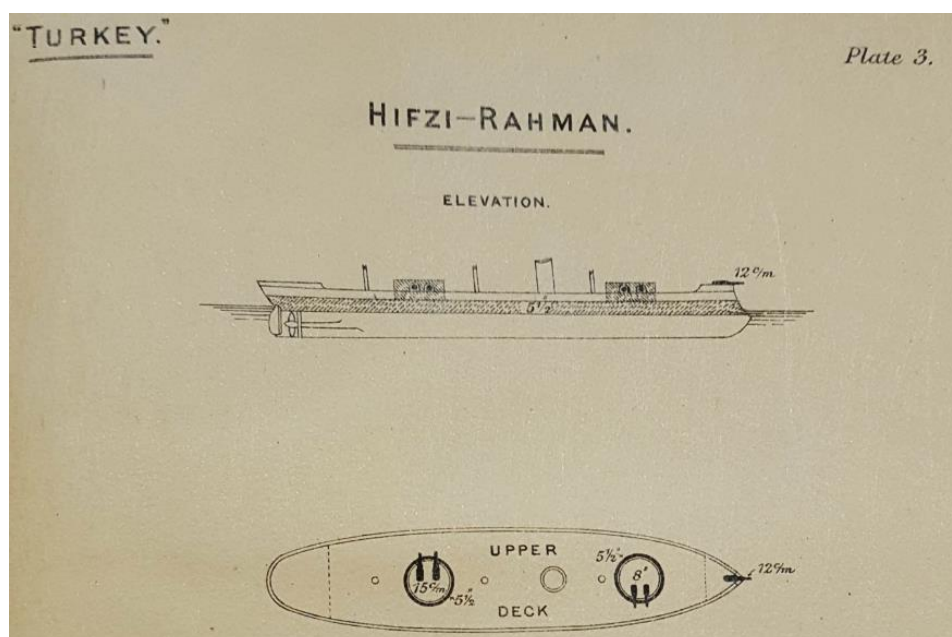
BL, Visual Arts, Photo 1058/25, s. 6 – Zırhlı Abdülkadir



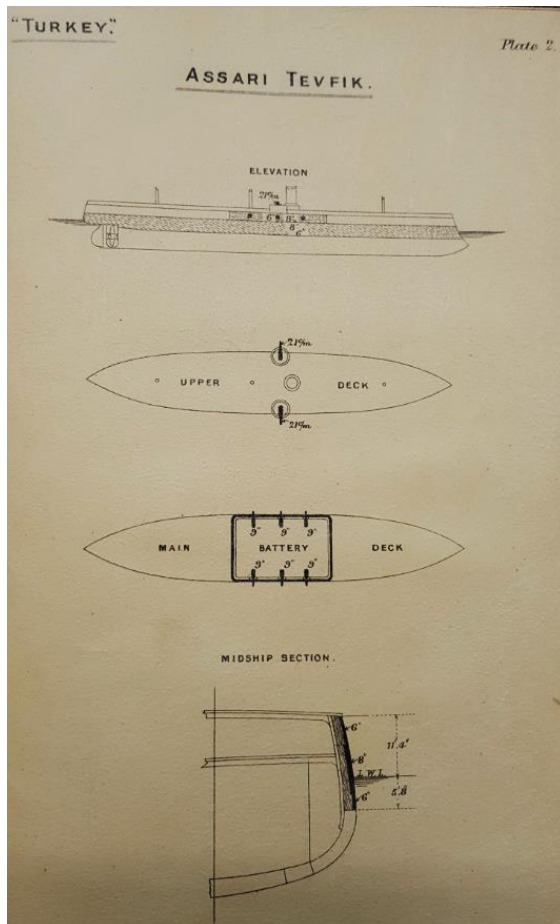
BL, Visual Arts, Photo 1058/44, s. 44 – Turgut Alp Maçunası



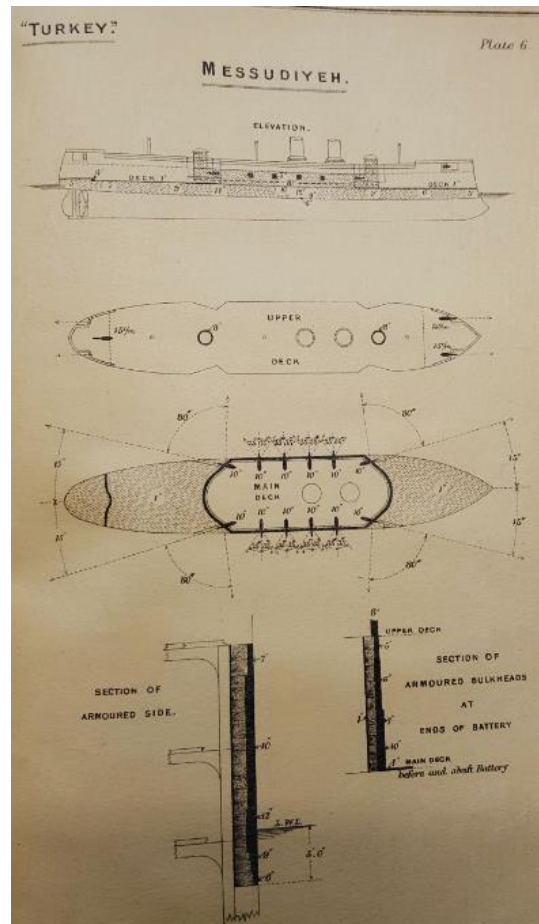
Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats / Great Britain, Admiralty, 1891, s. 54



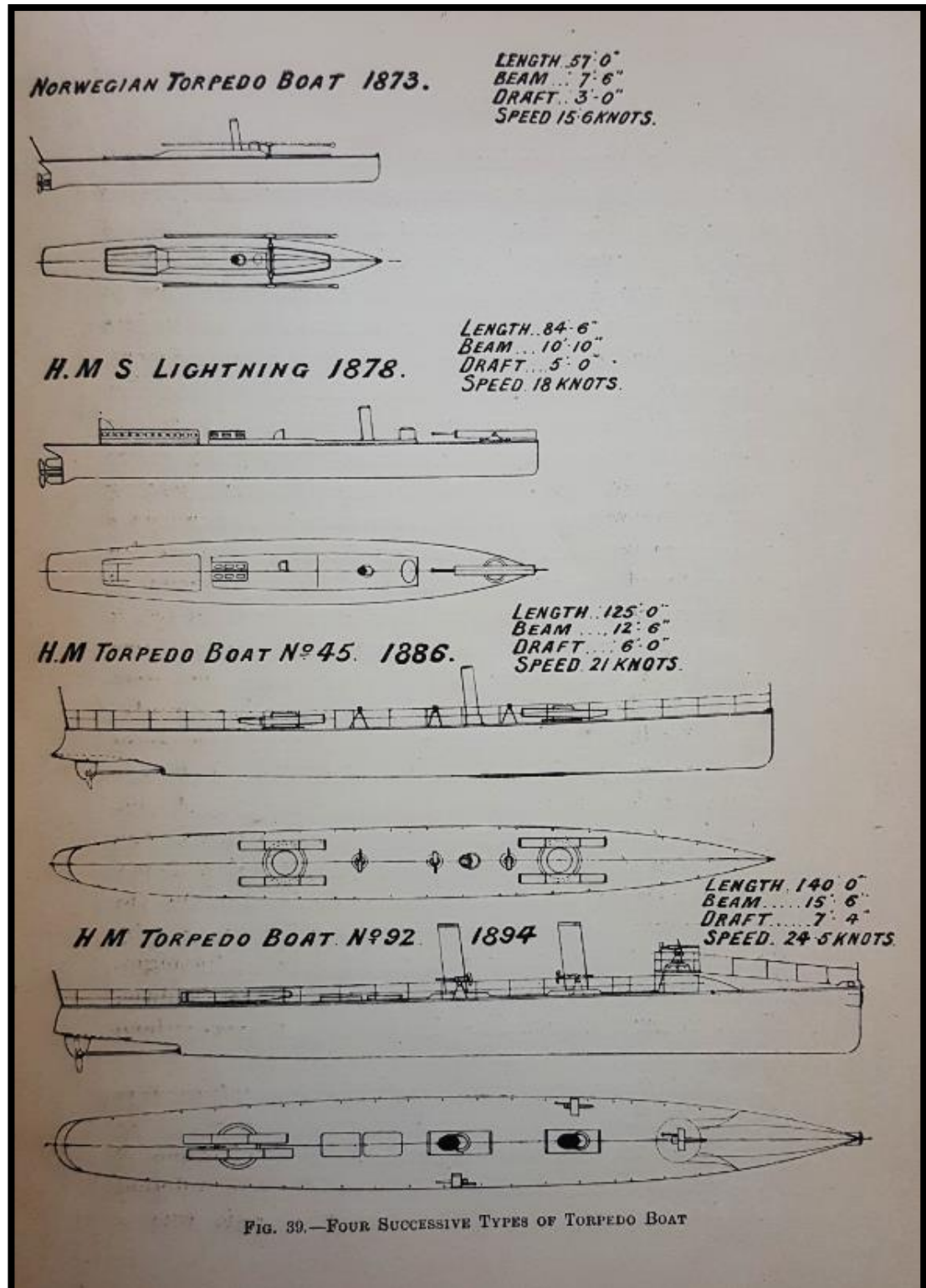
Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats / Great Britain, Admiralty, 1891, s. 56



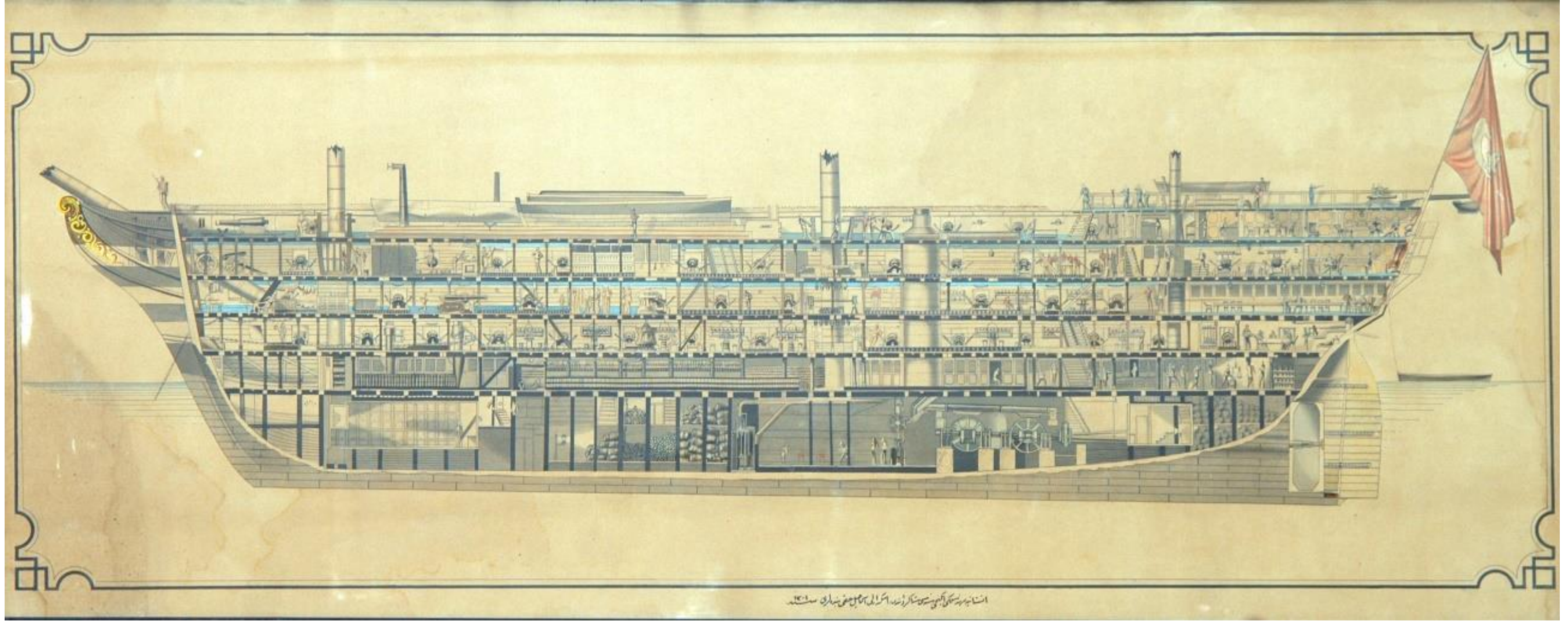
Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats / Great Britain, Admiralty, 1891, s. 55



Turkey, Greece and Roumania: War Vessels and Torpedo Boats / Great Britain, Admiralty, 1891, s. 59



Armstrong, Torpedoes and Torpedo-Vessels, 1901, s. 167 – Torpido Botların Birbirini İzleyen Dört Başarılı Tipi



DTA, Koleksiyon, Üç Güverteli Kalyon, AA.Db.1175 (F1175A), İnşâiye Mühendisliği İkinci Senesi Şakirdanından Üsküdarlı İsmail Hakkı Bendeleri, sene 1301

[illegible]

[illegible]

A	5-8
B	3
C	1-3

[illegible]

Admiralty
11 December 1854 }

Return shewing the quantities of Provisions, Stores, and Coals, and the number of Officers, Men, and Horses conveyed to the Mediterranean and the East between February 1854 and 7th December 1854, also those in course of shipment.

Shipments.

Sailing Vessels.											Steam Vessels.											
Provisions Tons		Stores Tons			British Troops			French Troops			Provisions Tons		Stores Tons			British Troops			French Troops			
Navy	Army	Subsistence and Army Medical	Navy Medical	Naval Coals	Officers	Men	Arms	Officers	Men	Arms	Navy	Army	Subsistence and Army Medical	Navy Medical	Naval Coals	Officers	Men	Arms	Officers	Men	Arms	
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	641	154	.	.	.	145	4078	29	.	.	.
4166	13,027	4,640	25	2968	89,694	377	9061	3211	.	.	859	6092	9,207	15	Commissaries	1435	35,434	2,110	.	.	.	
4166	13,027	4,640	25	2968	89,694	377	9061	3211	.	.	859	6733	9,386	.	.	1584	40,312	2,139	.	.	.	
6500	6,953	375	.	.	45,631	.	.	.	.	.	.	1248	7550	1 1/2	.	177	5767	50	300	8747	101	
Total shipped in Sailing Vessels..											859	6733	9,386	.	.	1584	40,312	2,139	.	.	.	
Total shipped in Sailing Vessels..											4166	13,027	4,640	25	2968	89,694	377	9,061	3,211	.	.	.
Total shipped.....											15,025	20,560	14,026	25	2968	89,694	1,961	49,373	5,350	.	.	.
Total in course of shipment in Steam Vessels..											.	1248	7550	1 1/2	.	.	177	5767	50	300	8747	101
Total in course of shipment in Sailing Vessels....											6500	6,953	375	.	.	45,631	.	.	.	.	.	
Total in course of shipment											6500	8,501	7,955	1 1/2	.	45,631	177	5767	50	300	8747	101
Total shipped, from above.....											15,025	20,560	14,026	25	2968	89,694	1,961	49,373	5,350	.	.	.
Total shipped or in course of shipment.....											21,525	29,061	21,981	26 1/2	2968	135,325	2,130	54,540	5,400	300	8747	101

The Tonnage of the Ordnance Stores
is exclusive of a portion of Packing Train.

The Provisions procured at
Halter and sent to the East, in addition
to those furnished from England, since
the declaration of War, amount in Tonnage
to 1000 tons.

Total shipped in Steam Vessels...
 Total shipped in Sailing Vessels...
 Total shipped.....
 Total in course of shipment, in Steam Vessels...
 Total in course of shipment in Sailing Vessels...
 Total in course of shipment...
 Total shipped, from above.....
 Total shipped, or in course of shipment...

W. Thro

**BL, Add MS
79742, f.111,
Kırım Savaşı
Sırasında
Müttefik
Donanmanın
Tedarik
Usulleri**

Private

19th September, 1913.

Dear Admiral Limpus,

You must not think that because I do not answer, I do not appreciate your letters. The situation in Turkey has been too unsettled and changing for me to attempt to give you any advice except to hold on from day to day as best you can and await developments. Now I think the wheel seems to have turned very decisively in favour of the Young Turks, and I should imagine you can see the prospect in the future of having a strong well-established Government to deal with.

British
The Government certainly wish the Mission to continue. I recognise very plainly the difficulties and discouragements of the task, but, even if very little positive progress is made, we at any rate keep one sphere of Turkish affairs from falling under German influence.

I sympathise with you very much in the difficulties and disappointments you have to face.



Still, you have been at the centre of affairs during a very exciting time.

*Yours & Co.**Winston Churchill*

RMG, LIM/ 113/ 2, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill ile Yazışmaları

Constantinople June 15. 04.
Dear Mr. Pratt
The Falkner is expected here today so
I hope we shall soon get something settled
& that I shall be able to get away.
The latest order from the Sultan (as it is
considered a great compliment to us) is that
we have to look into the question of
repairing all the Turkish Torpedo Boat flotilla
yesterday I inspected some of them
(there are 25 or 26 in all) The under water
part of the hulls is rotten & w. have
to be entirely renewed & also part of
the decks & all the fittings that
doesn't leave much of the ship, does it?
The Boilers I expect are done the
Boats are 15 to 20 years old, but I
am getting Stinger up from the
Cruiser to inspect & report to me
on the Engines & Boilers. If the
Engines are good it might possibly
be worth while putting ~~the~~ some
of the boats in order, perhaps getting
Cunardos to do it, say do 5 of the
best. While Stanger is away
Kelvan the 2nd Eng. whom we have
engaged on the cruiser will be
in charge.
I have not yet rec'd your

RMG, DEY/88, 1904 Yılında Çeşitli Bakım Onarım Faaliyetleri İçin İstanbul'da
Bulunan İngiliz Ekibin Bakım Onarım Raporları

official letter about inspecting the models
at Lucerne. If it has not been
posted yet & you write me to go there
Please post it to me at
Hotel Schweizerhof
Lucerne
to await arrival
& write me ^{here} that you have done so
as I hope to get away perhaps
early next week.
I have not yet rec'd the addit'l
prints of No. 386 nor the price
of the cowbells. how are the
gabruemiers
I fear my coming out has lead to
the Turks asking for all sorts
of things & I am giving you
much trouble but I do think
we shall get some ships to
build.
Perhaps you could look into
cost of Turp. boats as I have no
notes on the subject
newal pocket book gives a list
of Turkish Torpedo Boats.

RMG, DEY/88, 1904 Yılında Çeşitli Bakım Onarım Faaliyetleri İçin İstanbul'da
Bulunan İngiliz Ekibin Bakım Onarım Raporları

(copy).

Constantinople.

24 June, 04.

Mr. J. M. Palmer.

I have now completed, with Mr. Collier's and Mr. Stanger's assistance, a preliminary survey of the Turkish Torpedo Boat Fleet and as requested beg to submit a report and estimate for the repairs of the various boats. The latter is necessarily of a very approximate character, as the time has been far too short for making a detailed and accurate inspection and it is impossible to say with certainty how much will have to be done to put the boats in good order until the work of repair is commenced, as in nearly all such cases during the progress of the work defects are disclosed which could not be foreseen.

Four of the boats are not at Constantinople and cannot very well be included in the estimate and report, as the time has been too short to go and survey them.

In addition to the Hulls and Machinery, Mr. Hyde Parker has inspected the Torpedo Tubes, &c., and enclosed is a copy of his report; the price however for putting these and the guns in order should I think form the subject of a separate tender, if such is required.

(Sgd.) R. Tennyson d'Eyncourt.

RMG, DEY/88, 1904 Yılında Çeşitli Bakım Onarım Faaliyetleri İçin İstanbul'da Bulunan İngiliz Ekibin Torpido Bot Filosuna İlişkin Durum Raporları ve Fiyat Teklifleri

(COPY).

REPORT OF CONDITION AND ESTIMATE OF REPAIR OF
IMPERIAL OTTOMAN TORPEDO BOAT FLOTTILLA.

The "PERVIN", "TAH-I-YAR" and "TAHIR". The hulls of these boats are in poor condition, and numerous fittings require renewal both for the hull and machinery. New boilers must be provided, the condensers must be retubed, the tail end shafts overhauled and probably renewed, many of the auxiliary machines require renewal, and also some pipes and connections. Our estimate for the repair of each of these boats, is 27150.

The "HASSIR", "FAHTI", "HOSRAT", "SEHAB", and "FAHR". The hulls of these vessels, especially the "FAHTI", are not in quite so bad a condition as the previously mentioned, but the machinery and boilers need fully as much renewal. Our estimate for the repair of each of these boats is 26900.

The "TTE-I-ZAFAR", "SA-JOHA", "FAHTI-FAHRI", "VESILER-HOSRAT", "KILYON". The hulls of this group of boats are in a very bad state with the exception of the "KILYON" which is better than the others; the remarks about the machinery and boilers of the "PERVIN" Class apply also to these. Taking the average, our estimate for the repair of ^{each of} these boats is 23450.

The "SEHAH" and "SEFVET". The hulls of these boats have been in very bad condition, and repairs have been commenced upon them. To complete these,

RMG, DEY/88, 1904 Yılında Çeşitli Bakım Onarım Faaliyetleri İçin İstanbul'da Bulunan İngiliz Ekibin Torpido Bot Filosuna İlişkin Durum Raporları ve Fiyat Teklifleri

renew the boilers, repair the engines, &c., our estimate for each boat is \$6100.

The "ABDJIDIN", "TEWFI", and "BENALI-TEREKI" are smaller boats than any of the previous, and are the oldest of the Flotilla. The steel is in bad condition, and they require newly fitting throughout and new boilers, condenser tubes, also many auxiliary machinery fittings are necessary. Our estimate for the repair of ^{each of} these boats is \$3800.

The "BURHAN-ADDIN" is at Gallipoli, and the "SHAN-AMER" at Salonika, and they have not been inspected. They are sister ships of the "ABDJIDIN", and assuming their condition to be the same as hers, our estimate for the repair of each would be \$3800.

The "NINEET" is hauled up dry at the Arsenal, but as the engines and boilers have been removed, (the former being utilized for another ship) and as the steel is in bad condition in many places, and she has no fittings whatever, we do not advise in any way that her repair should be undertaken, and therefore do not quote any price.

The "ABDUL-ABDJID" and "HAMIDIN" are 2 of the destroyers recently constructed at Genoa by Ansaldo's, and with the exception of the boiler tubes which are now under repair by the Arsenal workmen, they are in excellent order, and only seem to need docking and painting. For this work, and any minor repairs necessary, our price would be \$450 for each vessel.

(Sgd.) E. P. d'Yncourt.

25-6-04.

RMG, DEY/88, 1904 Yılında Çeşitli Bakım Onarım Faaliyetleri İçin İstanbul'da Bulunan İngiliz Ekibin Torpido Bot Filosuna İlişkin Durum Raporları ve Fiyat Teklifleri

(COPY).

Constantinople, June 24, 04.

PRELIMINARY REPORT OF CONDITION OF TORPEDO TUBES &
GUNS ON BOARD I.O. TORPEDO BOATS.

The total number of tubes is 52 of which I have seen 34; three of these are deck tubes and the remainder bow tubes; they are all 14" diameter, and of the same pattern with one exception. The bodies of the tubes (mostly brass) appear to be in good condition and the mechanism is complete except for small details such as hand wheels, pins, etc., but all require overhauling, refitting, and most of the springs will have to be renewed.

The air service piping has been much damaged and requires repairing in every case, also 3 reservoir tubes have been removed as well as some 25 pressure gauges.

The loading brays are very incomplete and will require overhauling and refitting.

Seven boats are without air compressors and charging columns, but most of these are said to be in store, but 3 of the boats have never had them fitted.

All the guns are in store, but I have not yet seen them, so that I am unable to report on their condition.

(Signed) J. B. Hyde Parker.

(Signed) W. A. M.

RMG, DEY/88, 1904 Yılında Çeşitli Bakım Onarım Faaliyetleri İçin İstanbul'da Bulunan İngiliz Ekibin Torpido Bot Filosuna İlişkin Durum Raporları ve Fiyat Teklifleri

Copy *Admiral* [PH/135/3]
No 6
Lord A Loftus to the Marquis of Salisbury
(Private & Secret)
(12/15. Confidential.) 5th Petersburg, 19 June 1878
My Lord
I have the honour to inclose to
your Lordship a Memorandum by
Mr. Mitchell, giving on the authority
of a well informed Naval Officer,
interesting information in regard to
the late dislocation of Russian troops
in the neighbourhood of Constantinople.
It appears from this information
that this dislocation was not effected
for sanitary considerations, but in
order to conceal from the Turks certain
torpedo preparations and to obtain
complete possession of the Kuchuk
Schekmedje Lake, where forty
torpedo

torpedo boats had been transported,
partly by land across the Balkans,
and partly by Sea from Odessa
and other Black Sea Ports.

It further appears that the
Russians have secretly laid down
a telegraphic cable to the Asiatic
Coast, that they have secret
agents on that Coast, who report
all movements of the British fleet,
and that their intention is at the
proper moment, to tow out of Lake
Kuchuk Schekmedje the Russian
torpedo-boats into the Sea of
Marmora for the purpose of
attacking the British Fleet

I have, &c
(31) Augustus Loftus

RMG, PHI/135/3, 93 Harbi Sirasında
Rusya'nın Operasyonları

RMG, PHI/135/3, 93 Harbi Sirasında
Rusya'nın Operasyonları

Inclosure in D26

Memorandum.

A well informed Naval Officer stated yesterday in conversation with a trustworthy person who in his turn, communicated the information to me, that the recent movements of Russian troops in the neighbourhood of San Stefano were not executed for sanitary considerations but were effected with a view to other purposes. He stated that about forty torpedo-boats had been transported, partly by land across the Balkans, and partly by sea from Odessa, Nicolaieff, Ochakoff and other Black Sea Ports to Kuchuk Tchekmedje Lake, and that it was necessary in order to hide the Russian naval torpedo preparations

preparations from the vigilance of the Turks and others, to obtain complete possession of the Lake and its surrounding shores. This was successfully effected and the Turkish forces stationed in the neighbourhood were made to retire some distance from the Lake.

The Officer also asserted that the Russians had secretly laid down a telegraphic cable to the Asiatic Coast, and that they possessed trustworthy agents, supposed to be Greeks, at Iornid and elsewhere on the Asiatic coast, who carefully watched the movements of the English fleet and communicated them to the Russian head-quarters. He also said that instructions were given some time ago, and which still remain in force, to

RMG, PHI/135/3, 93 Harbi Sirasında
Rusya'nın Operasyonları

RMG, PHI/135/3, 93 Harbi
Sirasında Rusya'nın Operasyonları

to the effect that the Russian torpedo boats are to be towed out of Lake Kuchuk Tchekmedje some distance into the Sea of Marmora, for the purpose of attacking the British fleet, as soon as the proper moment for so doing shall arrive. Although some of the Russian Sailors of the Baltic fleet, who were sent to the Seat of War, have returned to St Petersburg, the number that was withdrawn has been fully replaced by Sailors of the Black Sea Fleet from Ochakoff and Nicolaieff.

A large quantity of torpedoes has also been collected at Kuchuk Tchekmedje, which lake may thus be regarded as a large secret Russian base of operation for torpedo warfare in the event of hostilities with England. The Channel connecting the lake with the

the Sea of Marmora has been made navigable.

The rumour which existed at St Petersburg two months ago, for little surprise being in preparation for the English, may have been founded on the clandestine and active torpedo preparations conducted by the Russian Military authorities in the neighbourhood of San Stefano. The disinclination of the Russians to withdraw their forces from the latter place, may perhaps be attributable to the existence of this Russian torpedo flotilla and depot for torpedo operations on a large scale at Kuchuk Tchekmedje.

The Russian naval Officers who fell into the ditch of the fortress of Brest appear to have been instructed to take the dimensions of the French vessels of war stationed

RMG, PHI/135/3, 93 Harbi Sirasında
Rusya'nın Operasyonları

RMG, PHI/135/3, 93 Harbi Sirasında
Rusya'nın Operasyonları

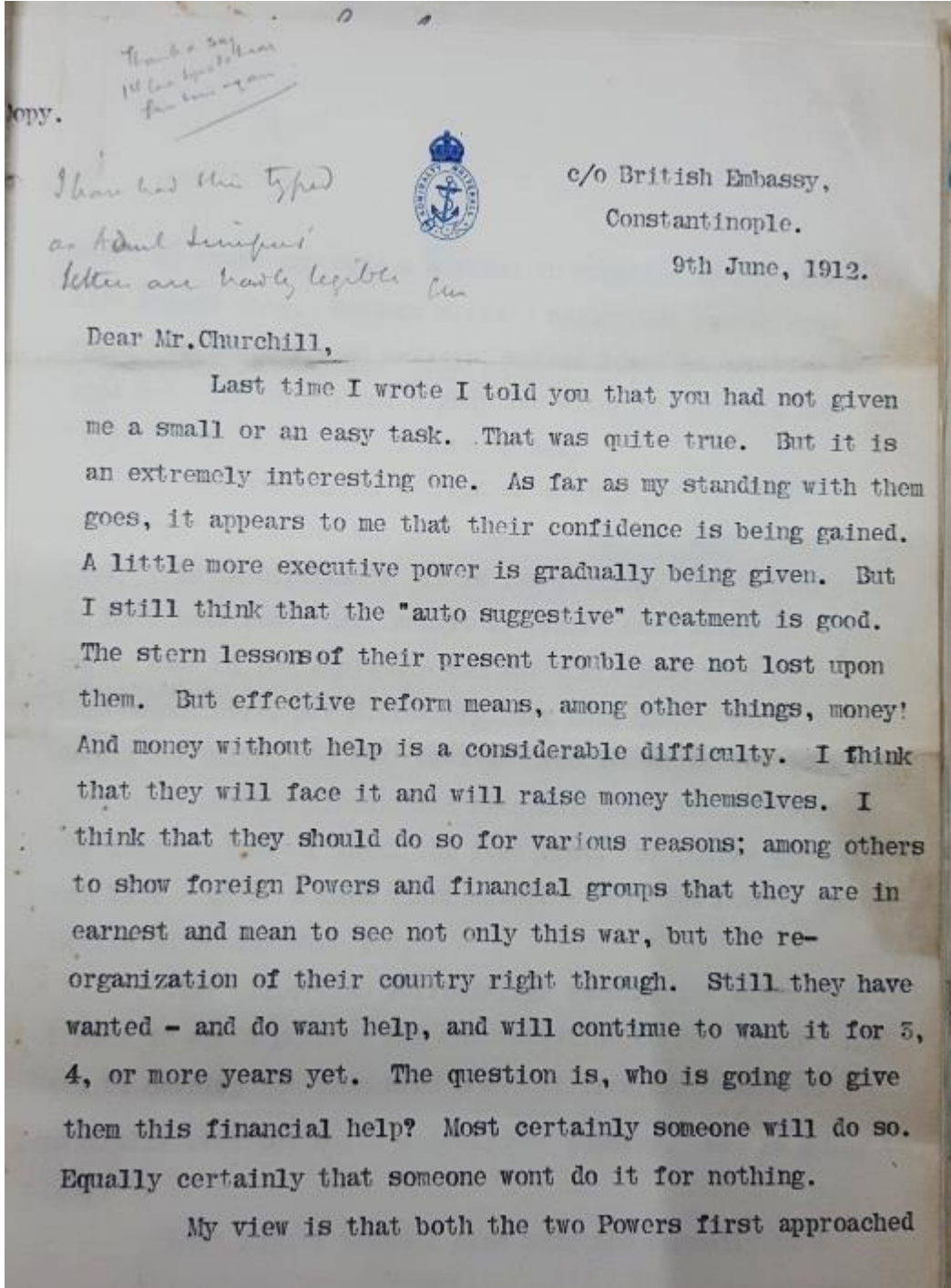
stationed in the harbour. They it is said accomplished their mission, and the diagrams they drew of several of the French war ships have been already distributed in lithographed copies among Russian naval Officers.

(Sd) John Michell.

Her Majesty's Consul

St Petersburg

June 6th 1878.



TNA, ADM/ 8927, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill'e Yazdığı Mektuplardan



about 2½ years ago made a mistake in standing aloof. Somebody else helped them. Perhaps a plain sailor man cannot know enough to discuss such matters; but at least he can keep his eyes open and note local signs; and after all you did say "write" - so I say what I seem to see.

Did you happen to read an article in the "Daily Telegraph" of Monday May 27th called "The Far East" - Turkey and Italy", by "A diplomat"? It is interesting. The writer seems to have some knowledge, and it attracted some attention here among some of the English - and there are some very good Englishmen here. Sir R. Crawford, Sir Adam Block, Sir H. Babington Smith, and that optimist the senior Graves (who has just been touring Albania and Macedonia with the Minister of the Interior) are I think the four best. Of course the biggest man here - or in a much wider circle - left for London via Berlin on Monday June 3rd.

The Gilbertian surroundings remain; but among them all I seem to see a purpose and determination to put things right and to develop the undoubted possibilities and wealth of a naturally rich but quite undeveloped country. Who is going to help?

Last time I wrote I also referred casually to a

TNA, ADM/ 8927, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill'e Yazdığı Mektuplardan



settlement of the present external troubles. I was over hasty; they are not going to be settled so easily, or so soon, unless one of the combatants thrashes the other. I do not see how this can happen in Tripoli, or on the sea.

I am watching Anatolia with interest, and the back door to this place, behind Gallipoli and the Dardanelles.

I have an excellent British staff, and they are working well.

I am afraid this is very long and not very naval.

Sincerely yours,

Arthur H. Limpus.

TNA, ADM/ 8927, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill'e Yazdığı Mektuplardan



Seen.
Ackd. thank.
8.10.
C/o British Embassy,
Constantinople.
30th Sept., 1912.

Dear Mr. Churchill,

These newspaper men have the knack of putting a case pretty clearly, so I make no apology for enclosing you a cutting from the "Daily Mail". Mr. Ward Price is here at the moment - has been here some time - came through Sofia, where I believe he stayed for one or two weeks. He speaks of Kiamil Pasha and Nouradounghion-Effendi: I have just recently, that is since they assumed office, spoken also with Ghazi Ahund Mouktar, Grand Vizier, and with Djeunaleddine Effendi, the Sheiku-l-Islam, and the tenour of their conversation was much the same. There is also an interesting article called "Lords of Islam" in the August "Review of Reviews". I think Mr. Ward Price, whom of course I meet here, is in the main correct, and that now and here England has a great opportunity - so I send you his article.

The German Ambassador here is a very nice fellow with a charming wife and daughter. They all speak excellent English; so do the German 1st Secretary and his wife (von Mutius). I think them extremely capable people. They are steadily settling down here, and are making friends of and

TNA, ADM/ 8927, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill'e Yazdığı Mektuplardan



with everybody that they can. They know Constantinople of old, and their influence seems to me likely to increase a good deal.

I find the 1st Dragoman of our own Embassy a particularly interesting man with an almost unrivalled knowledge of the Turks, the Turkish East, and the Turkish language and mind. But he has his own channel for conveying information to the Government.

A Board of Admiralty, or rather Naval Council, has just been sanctioned, and held its first meeting here on Saturday. I find Mahmoud Mouktar quite easy to get on with, and distinctly inclined to listen to what I say. In fact I have considerable optimism about my particular work.

My Secretary, Alan E. Stark, has just lost his uncle, Sir Frederick Richards, and being I believe sole executor, I have sent him to England to look after the affairs, with directions to come back as soon as he can. I am much satisfied with his discretion, tact, and help generally. His address, in case you want him, is Junior U.S. Club for a week or so. My staff is made up of a distinctly satisfactory set of men. But I shall hope to say something more definite about their particular services when our time is up here.

Sincerely yours,

Arthur H. Limpus.

TNA, ADM/ 8927, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill'e Yazdığı Mektuplardan

Second Lt
Fish Lt
Secretary 5.10.12
3.10.12


Apparently the Turkish Minister wishes to have further naval officers and officials to assist in the reorganisation of the Turkish Navy.

Officer as 2nd in command of Naval College.
Officer to command sea-going depot ship.
Chief Engineer of -do-.

Engineer Officer for charge of machinery of torpedo craft.

Advising Officer for purchase of stores (already applied for officially).

Foreman of Stores.

Besides these the Minister now wants officers for Fleet Service -

One to command squadron in War time and act as assistant to foreign naval adviser in peace.

One to command torpedo craft in war and peace.

The latter requests would involve the officers becoming Ottoman subjects.

All these requests will have to be put forward officially and no action is called for at present.

W.M. 2/10

TNA, ADM/ 8927, Amiral Limpus'un Bahriye Nâzırı Churchill'e Yazdığı Mektuplardan

1906.	275	
Jan. 17/06.	TURKEY.	2274
	No. 2274	JAN 18 1906
		Received by <i>A. J. J. J.</i>
India Office.	(Subject.)	
Last Paper.	<u>Aden Hinterland.</u> Two copy of corr. recd. from Govt. of India relative to Indian Govt. requested to report by telegraph what action has been taken by Political Officer at Dhaka in the Bulatan incident.	
(Print.)	(Miscellaneous.)	
Arabia	Constantinople.	
PRINTED	(Bring up again when views of Govt. of India are received).	
(How disposed of.)	3754 + 3755 <i>B.P. J.</i> Jan. 23/06	
(Index.)	44 ✓	
Next Paper.		

W B S L (426) - 77281 - 2286-10-5
41407 - 20000-1-6

TNA, FO 371/ 145/ 52, İngilizlerin Aden Sahasındaki Faaliyetleri

ARABIA.

276

[January 18.]

CONFIDENTIAL.

SECTION 1.

[2274]

No. 1.

India Office to Foreign Office.—(Received January 18.)

Sir, I AM directed by Mr. Secretary Morley to forward, to be laid before the Secretary of State for Foreign Affairs, a copy of correspondence received from the Government of India on the 8th instant relative to the Aden hinterland. It will be observed, from the letter of the Government of Bombay to the Resident at Aden of the 7th December, 1905, that the Political Officer at Dhala has been instructed to ask for the withdrawal of certain policemen sent into Rubenten territory by the Kaimakum of Rada, who has also summoned the Rubenten Sheikhs to visit him without delay.

Mr. Morley has requested the Government of India to report by telegraph what action has been taken by the Political Officer, and at the same time to state their views on the question.

I am, &c.
(Signed) A. GODLEY.

Inclosure 1 in No. 1.

Government of Bombay to Government of India.

(Confidential.)

Bombay Castle, December 7, 1905.

I AM directed to forward, for the information of the Government of India, a copy of a letter from the Political Resident, Aden, dated the 18th November last, and of its inclosure, in which he reports the proceedings of the Turkish authorities of Rada with reference to Rubenten, one of the three districts referred to in the Aden Boundary Commissioner's *procès-verbal*, dated the 20th April last, as forming part of the Canton of Yaffa lying within the British Protectorate. I am also to attach a copy of the instructions issued thereon.

Inclosure 2 in No. 1.

Political Resident, Aden, to Government of Bombay.

(Confidential.)

Aden Residency, November 18, 1905.

IN forwarding, for the information of Government, copy of a letter, dated the 11th instant, received by me this week from the Political Officer at Dhala, I have the honour to invite reference to the marginally-noted correspondence,* and to remark that it would appear, from the Boundary Commissioner's *procès-verbal* of the 20th April last, that the Uzle of Rubenten was then formally recognized as a portion of the Canton of Yaffa. The specific admission that Rubenten belongs to Yaffa is also referred to in paragraph 11 of Mr. Fitzmaurice's despatch to the Government of India in the Foreign Department, dated Perim, the 30th April last, as also in paragraph 12 of the same despatch.

2. From the marginally-noted correspondence,† it would appear that Sir N. O'Connor's proposals to place officially on record with the Sublime Porte the settlement arrived at as to the frontier of the Aden Protectorate by an exchange of notes, to which I observe that copies of the *procès-verbal* exchanged at Sheikh Said, i.e., the *procès-verbal* of the 20th April last, were to be attached, has been approved; as also the suggestion that a paragraph should be inserted in the British note to the effect that the actual demarcation of the frontier north-east from the Bana was postponed to a more favourable moment.

* This Office letter, June 4, and accompaniments; Political Department letter, June 11, 1905.
† Foreign Office to India Office, June 23, and inclosure; India Office to Foreign Office, July 5, 1905.

ARABIA.

276

[January 18.]

CONFIDENTIAL.

SECTION 1.

[2274]

No. 1.

India Office to Foreign Office.—(Received January 18.)

Sir,

India Office, January 17, 1906.

I AM directed by Mr. Secretary Morley to forward, to be laid before the Secretary of State for Foreign Affairs, a copy of correspondence received from the Government of India on the 8th instant relative to the Aden hinterland. It will be observed, from the letter of the Government of Bombay to the Resident at Aden of the 7th December, 1905, that the Political Officer at Dhala has been instructed to ask for the withdrawal of certain policemen sent into Rubateen territory by the Katnakum of Bada, who has also summoned the Rubateen Sheikhs to visit him without delay.

Mr. Morley has requested the Government of India to report by telegraph what action has been taken by the Political Officer, and at the same time to state their views on the question.

I am, &c.
(Signed) A. GODLEY.

Inclosure 1 in No. 1.

Government of Bombay to Government of India.

(Confidential.)

Bombay Castle, December 7, 1905.

I AM directed to forward, for the information of the Government of India, a copy of a letter from the Political Resident, Aden, dated the 18th November last, and of its inclosure, in which he reports the proceedings of the Turkish authorities of Bada with reference to Rubateen, one of the three districts referred to in the Aden Boundary Commissioner's *procès-verbal*, dated the 20th April last, as forming part of the Canton of Yaffa lying within the British Protectorate. I am also to attach a copy of the instructions issued thereon.

Inclosure 2 in No. 1.

Political Resident, Aden, to Government of Bombay.

(Confidential.)

Aden Residency, November 18, 1905.

IN forwarding, for the information of Government, copy of a letter, dated the 11th instant, received by me this week from the Political Officer at Dhala, I have the honour to invite reference to the marginally-noted correspondence,* and to remark that it would appear, from the Boundary Commissioner's *procès-verbal* of the 20th April last, that the Uzle of Rubateen was then formally recognized as a portion of the Canton of Yaffa. The specific admission that Rubateen belongs to Yaffa is also referred to in paragraph 11 of Mr. Fitzmaurice's despatch to the Government of India in the Foreign Department, dated Perin, the 30th April last, as also in paragraph 12 of the same despatch.

2. From the marginally-noted correspondence,† it would appear that Sir N. O'Connor's proposals to place officially on record with the Sublime Porte the settlement arrived at as to the frontier of the Aden Protectorate by an exchange of notes, to which I observe that copies of the *procès-verbal* exchanged at Sheikh Said, i.e., the *procès-verbal* of the 20th April last, were to be attached, has been approved; as also the suggestion that a paragraph should be inserted in the British note to the effect that the actual demarcation of the frontier north-east from the Bana was postponed to a more favourable moment.

* This Office letter, June 4, and accompaniments; Political Department letter, June 11, 1905.
† Foreign Office to India Office, June 25, and inclosure; India Office to Foreign Office, July 5, 1905.

3. Whether these notes have yet been formally exchanged or not this Office is not aware, but it would not appear in any case that the action now reported as having been taken by the Turkish authorities of Rada is justifiable. I have therefore the honour to suggest that representations should be made, through the British Embassy at Constantinople, with a view to necessary instructions being at once issued to the Kaimakam of Rada to immediately withdraw his six policemen and his invitation to the Dhalala to counsel the Rubeaten Sheikhs to expel the Turkish Envoys from their limits.

Inclosure 3 in No. 1.

Political Officer, Dthala, to Political Resident, Aden.

Dthala, November 11, 1905.

WITH reference to the north-east demarcation and correspondence ending with Chief Secretary to Government, Bombay, letter of the 16th June last (forwarded by Residency the 4th idem), I have the honour to report that I have received a letter to my address from the Sheikhs of Rubeaten, viz., Saleh Ahmed Ali, Yahya Askar, and Yahya Naser, who forward a letter addressed to them from the Kaimakam of Rada (Turkish), in which the Sheikhs are apprised of the arrival into Rubeaten of six policemen, and are instructed to pay the Kaimakam a visit without delay. It is written that they will be given a safe conduct through the power of God and the Sublime Government.

The Rubeaten Sheikhs believe the Turks are in quest of revenue.

2. Rubeaten is clearly an appanage of Sultan Kahtan-bin-Omer (Upper Yafa), though I have received no news of a definite compromise by which, as suggested, Juban was to be ceded in return for Turkish recognition of our superior claims over Nawa, Rubeaten, and Dthabiani (*vide* telegram of 6th April last from Political Bombay, to Foreign, Simla).

3. I have urged upon the Kaimakam of Rada the advisability of non-intervention in the affairs of Rubeaten till our respective Governments have come to a final conclusion in the matter, and I have also counselled the Rubeaten Sheikhs, who asked my advice, to refer the Turkish Envoys to their master, with whom, I added, I was in communication.

4. I request the Resident will be so good as to ask Government for instructions.

Inclosure 4 in No. 1.

Government of Bombay to Political Resident, Aden.

Bombay Castle, December 7, 1905.

(Confidential.)

I AM directed to acknowledge the receipt of your letter, dated the 18th November last, relative to the proceedings of the Turkish authorities with reference to Rubeaten.

2. In reply, I am to say that Rubeaten is clearly within the British sphere of influence, and that the Political Officer at Dthala should accordingly be instructed to support the Sheikhs in the matter, and to ask for the withdrawal of the six policemen who have been sent into their territory by the Kaimakam of Rada. The result should be reported.

Ek 5) Denizcilik Terimleri Sözlüğü

Bu tezde yer alan denizcilik kavramlarının tanımları için kullanılan ana kaynak, Süleyman Nutkî tarafından 1917 yılında yazılmış ve Mustafa Pultar tarafından 2011 yılında günümüz Türkçesine aktarılmış olan Kamûs-i Bahrî isimli denizcilik terimleri sözlüğüdür. Özellikle tırnak içerisinde belirtilerek olduğu gibi yazılmış bu tanımların her birine metin içinde ayrı ayrı sayfa numarası referansı verilmemiştir. Fakat tırnak içinde belirtilen gemi tip ve denizcilik tanımlarının tamamında Kamûs-i Bahrî kullanılmıştır.

Alabanda: Bordanın iç kısımlarıdır. “İtalyanca (alabanda)dan, sefainin her iki yan taraf satırlarının kısm-ı dahilisine denir.”

Ambarcı: “Sefâinde ambara giren eşyânın istif ve muhâfazasına me’mur mümtaz tayfadır ki serdümen payesinde maaş alır. Süfün-i harbiyede porsuna muavin olup porsun ambarına ve yelken kamaralarına nezâret eder.”

Arma: “İtalyanca (arma)dan, bir geminin güvertesinin fevkinde bulunan teknil direk, seren, halat ve sâir teferruatına ale’l-‘umûm ‘arma’ denir. Bu da iki kısma ayrılıp birine ‘ana yahut sabit arma’ diğerine ‘müteharrik arma veyahut selvise’ denir. Her üç direğinde seren yelkenlerini hâvi olan gemilere ‘tam armalı sefâin’, ve direklerinden biri veya birkaçı bu veçhile serenler ile mücehhez sefâine umumiyetle ‘kabasorto armalı’ denildiği gibi yalnız yan yelkenlerini havi olan sefaine dahi ‘sübye armalı’ denir.”

Armador: “Sefâinin armasına ait husâsatı yapan bir şube-i sanat efradına ve me’murlarına denir.”

Armuz: Gemilerin güverte ve borda kaplamalarında bulunan tahtaların arasındaki boşluktur. Demir malzemeden inşa edilmiş gemilerde de levhaların birleşim yerindeki boşlukları ifade eder. Armuzların açması, gemi inşa sürecinde kaplamaların uç uca getirilmesi suretiyle oluşan güverte, borda ve alabandalarda bulunan bu kaplamaların zamanla esnediğini anlatan bir ifadedir. “Saç levhaların kenar kenara düz olarak kaplanmasıdır. Bunlara ‘armuzlu levha’ denir. Eğer levhalar birbiri üzerine bindirilir ise ‘dikişli levha’ diye tefrik olunur. Filika veya sâir teknelerin borda kaplamaları birbiri üzerine binmeyip yan yana bitişerek kaplanmasına ‘armuz kaplamalı’ ve eğer birbiri üzerine binerse ‘bindirme kaplamalı’ denir. Ve eğer omurgaya kırk beş derece zâviye ile kaplanırsa ‘kutrânî kaplamalı’ denir”.

Arya Sofra Borusu: Yemek yemek üzere masaların hazırlanması ve yemeğin yemekhâneneden çıkması için çalınan boruyu ifade eder, yemek saatinin geldiğini gösterir.

Babafingo: “İtalyanca (pappafico)dan, direklerin güverteden itibaren üçüncü parçası.”

Barbet: İtalyanca barbeto kelimesinden gelen bu kavram “mazgalsız olup topları siperinin üstünden atılan zırlı kuleler”i ifade etmektedir.

Barko: “İtalyanca (barco)dan, pruva ve grandi direkleri kabasorto, mizana direği sübye donanım olan üç direkli yelken gemileri.”

Borda: Geminin su hattından yukarıda kalan yan kısımlarıdır.

Burda Vizetisi: Mevcudu almak üzere gemi personelinin tabura geçmesini ifade eder.

Camadan: “İtalyanca (gemma della)dan, murabba yelkenleri üst yakasından boğup sathını küçültmektir.”

Çorba Hocası: Bir gemi kâtipliği görevidir. Gemi işaretlerinin düzenlenmesiyle birlikte gemideki malzemelerin stoklarını kontrol edip kayıtlarını gerçekleştiren subaydı. Bu görev kâtipler üzerinde bâki kalmış, ama gemi hocalığı unvanı Nezâret kurulmadan evvel kaldırılmıştı.

Devr-i Çarh: Cevr-i çark da denen gemilerin makina ve pervanelerine ilişkin detayları ifade eden bir kavramdır. Makina hareketleri, bu kapsamda matbu olarak hazırlanıp basılmış cetvellere işlenir. Matbu defterler, liman kumandanlıkları ve mevkilerde bulunan komodor ve komutanlara ve ayrıca gemi süvarilerine gönderilirdi. Gemilere ait kömür, gaz ve yağ sarfiyatlarının yazıldığı ve düzenli olarak tutulması gereken bu belgeler yine gemilerde tutulan jurnallerle birlikte düzenli olarak Nezârete gönderilmekteydi.

Dok: Tersanelerde gerçekleşen gemi inşa ve onarım faaliyetlerinde kullanılan havuzları ve depoları ifade eder.

Evaporator: “İngilizce (evaporator)dan, kazanlara ihtiyat tatlı su yapmak için tertip olunmuş imbik esasında bir alet.” Bu ünite sayesinde deniz suyu buharlaştırılıp yoğunlaştırılmak suretiyle tatlı su temini sağlanır. Bu kavram, evoprattör, evaporatör veya iveporeyter gibi değişik şekillerde de yazılabilmektedir. Bu çalışmada evaporator olarak kullanılmıştır.

Fayr: İngilizce fire’den gelmektedir. Defterlerde sıklıkla karşılaşılan bu kavram, bazen fayrap olarak yazılmış olup gemilerde bulunan kazanı yakmak, ateşlemek, ocağın ateşini harlamak, bir makinayı çalıştırmak demek olup fayrap etmek olarak da dilimize yerleşmiştir. Şu an gemilerde kazanlı sistemler kalmadığı için, bu kavram, *makinayı devreye almak* şeklini almıştır.

Flençhâne: İngilizce flange kelimesinden türetilen flenç, boruların birbirine bağlanmasında kullanılan bağlantı parçalarının adıdır. “İki boruyu yekdiğerine raptetmekte müstâmel bir çemberdir ki boru ağızlarına raptolunan ve yüzyüze getirilen iki filenc birbirine somunlu cıvatarla bent olunur.” Filençhâne bu filençlerin yapıldığı tezgâh ya da atölyelerdir.

Foravele Etmek: Yelkenlerin açılmasını emreden komuttur. Böylece yelkenler nemden arındırılır ve kurutulur.

Gabya: “(Gabbia)dan, ana direğin üzerine sürülen çubuğa ve ana serenlerin üst tarafında bulunan serene denir.”

Gabyar: Yelkenli gemilerde yelkenlerle ilgilenen gemicileri ifade eden bir kavram olup yelken ve donanım bakımlarıyla ilgilenen mürettebattır. Gabyar bedeliyesi ise, bu mürettebatın maaşlarını ödemek üzere geldikleri bölgelerden toplanan vergilerdir.

Gedikli Zâbitân: “Donanmada bir sınıf zâbitândır ki topçu, porsun, serdümen ve esnaf-ı sâire Gedikli Nizamnâmesi ahkâm-ı münifesine tevfikân icrâ-yı hareket ve terfi ederler.”

Gemi İmamı: “Süfün-i harbiye-i şâhâne salât-ı hamsenin edasına ve merâsim-i diniyenin icrasına memur olup evkat-ı mahsûse askere mesâil-i diniyeyi takrîr ve tâlim eder.” 1849 yılı Bahriye Nizamnâmesi’nin birinci ve ikinci maddesinde; kışla, gemi ve karakollara imamların tâyin edildiği, böylece beş vakit namazın cemaatle kılınması gerektiği ve her akşam iki üç saat dini bilgiler verilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Gemici: “Sefâinde istihdam olunan bilcümle ameliyat-ı mellâhiyeye vâkıf efrattır. Fakat bunlar da ‘muallim gemici’ yahut ‘marnel’ ve ‘müptedi gemici’ ismiyle ikiye tefrik

olunur. Muallim gemiciler, yelken sarmak, camadana vurmak, dümen tutmak, arma donatmak ve sanâyi‘-i mellâhiyeye vâkıf olmak üzere bilimtihan tefrik olunurlar.” Burada geçen marnel kelimesi İspanyolcadan dilimize geçmiş olup tayfaları yetiştiren tecrübeli denizci demektir.

Gemin Baş Kasarası: Geminin baş tarafındaki yüksek kısımdır. “Sefinenin baş tarafında asıl güvertenin fevkinde olarak yapılan diğer bir kısım güvertedir. Tüccar sefâininde mürettebat işbu kasaranın altındaki kamaralarda yatar.”

Grandi Direği: “İtalyanca (grande)den, geminin vasatında bulunan baştan ikinci direktir.”

Hartuç: Gemilerde bulunan topların içine sürülen mermilerin namludan çıkmasını sağlayan, ona bir nevi itici güç veren fişektir. Bu fişek, kovan, barut ve füyeden oluşmaktadır. “Top ve tüfeğin bir atımlık barutunu vaz‘ mahsus kesedir ki haznenin çapına müsâvî kuturda imal olunur. Büyük topların hartucu fanila veya ham ipekten ve küçüklerinki şâliden imal olunur, seri-ür-remy top ve tüfeklerin hartuçları mermiler ile beraber piriñ kovanlardan mâmuldür.”

International Hydrographic Organisation (IHO): Dünyanın tüm denizlerinin, okyanuslarının ve gezilebilir sularının araştırılmasını ve haritalanmasını sağlamak için çalışan hükümetler arası bir organizasyondur. Deniz haritalarında standardı sağlayan kuruluş, Türkiye gibi kendisine üye devletlerde de hidrografik faaliyetlerin geliştirilmesini sağlamaktadır.

Iskanca Borusu: Nöbet ve vardiya değişimi için çalan boruyu ifade eder.

İskandil: “İtalyanca (scandaglio)dan, umk-i bahrı ölçmek husûsunda müstâmel bir âlet. Umûmiyetle bir kurşun ağırlık ile kulaça taksim olunmuş bir savlodan ibârettir. Bu da ‘filika iskandili’, ‘el iskandili’, ‘derin su iskandili’ nâmlarıyla üç kısımdır. Bunlardan başka derin sular için ‘makinalı iskandil’ler vardır”.

İskele: Geminin baş kıç hattının sol tarafında kalan kısım.

İspermeçet: Aynı isimli balinanın kafa bölgesinden elde edilip mum yapımında, aydınlatma aracı olarak lambalarda, makina yağı olarak gemilerin makina dairelerinde ve kozmetik başta olmak üzere farklı alanlarda kullanılmış olan bir yağdır. 19. yüzyılda ABD ve Birleşik Krallık gemileri başta olmak üzere, ispermeçet balinası avcılığı için oluşturulmuş özel filolar bulunmaktaydı. İspermeçet malzemesinin önemli bir ticari meta halini alması, bu hayvanları bahsi geçen devletlerin büyük balıkçı gemileri için hedef haline getirmişti.

İstif: “İtalyanca (stiva)dan, geminin yük, safra, erzak ve mühimmatının usûl ve kaide-i muntazama tahtında yerleştirilip denk ve muvâzenet-i sefinenin muhâfaza edilmesi. İstif olunan fıçı ve denklere geminin yalpasıyla sallanmamak için aralarına sokulan ağaçlara ‘istif sigili’ ve dökme olarak ambara alınan hububat nevinden olan hamûleyi yalpalı havalarda bir taraftan diğer tarafa akmaktan men için ambar derununa mahsus vaz‘ olunan müteharrik bölme tahtalarına “istif tahtası” denir.”

İstifador: “İtalyanca (stivadore)den, ambarın istifine memur tayfadır ki “ambarcı” denir.”

Kabasorta: “İki dilden donanan halata “kabasorto donanım”, direklerinde ufki serenleri havi olan sefâine dahi “kabasorto armalı” denir.”

Kazmet: Fransızca casemate kelimesinden gelen kazmet “güvertedeki küçük topların önüne yapılan hafif siperlerdir.”

Ketch: Bu tip gemiler yelkenli gemi olup, en kıçtaki direği ana direktan daha kısadır.

Knot: Gemi hız birimi olup geminin deniz mili cinsinden bir saatte aldığı yolu ifade eder.

Kömür Manikaları: Gemilerin alt katlarında bulunan kömürlük ve ambar gibi yerlerin havalandırılması için güverteye açılmış olan bacalardır. “Kömürlüklere kömür istif etmek için güverteden kömürlüklere kadar temdit olunan demir manikalardır. Ağızları mahsus kapakları ile seddolunur.”

Küçük Zâbitân: “Efrâd-ı askeriye'nin hâiz-i rütbe olanlarıdır. Serdümen, sertop, porsun ilâh gibi.” Bu gemiciler, çavuş ve bölük emini karşılığına sahiptir.

Küpeşte: Güvertenin üst kısmında geminin etrafında bulunan borda kaplamasıdır.

Küttâb-ı Bahriye: “Süfün-i harbiyede erzak ve maaşat ve sair masârifin muhâsebatını tanzime me'mur zâbitândır.”

Levend: “A'sâr-ı sâlifede azaplardan sonra Osmanlı gemicilerine “levant” veyahut “levendat-ı bahriye” denilmiştiki Venediklilerden me'huz idi.”

Lombar / Lumbar: “Gemilerin muhtelif mahallerine murabbâ-üşşekil küşat olunan deliklerdir. Tüccar sefâinin baş ve kıç taraflarına açılan büyük lombarlar mahzâ kereste tahmil ve tahliye etmek içindir. Safra almak ve boşaltmak için tavlon güverteleri hizâsından ve ambarlara yakın bir mahalden sancak ve iskele açılan lombarlara ‘safra lombarı’ denir. Topların tâbiye olundukları lombarlara ‘top lombarı’ tesmiye olunur. Lombarları sedd ve bent eden kapaklara ‘lombar kapağı’ ve bu kapakları açıp kapamak için kullanılan donanıma ‘levant palangası’ tesmiye olunur. Gemiye girip çıkmak için kullanılan ve dışarıya iskele asılan lombarlara ‘lombar ağzı’ denir.”

Maçuna: Bir çeşit ağırlık kaldırma makasıdır. “İstim îanesiyle icrâ-yı fiil ve hareket etmek üzere demirden îmal olunan ve iki ayak ile bir mesnetten teşkil olunan makaslardır.”

Mancana: “Su koymaya mahsus kebir ve yassı fiçilardır ki geminin hareketiyle yuvarlanmaya gayri müstaittir. Bunların küçüğüne “kartel” denir.”

Matafora: Gemilerde bulunan filikaların denize indirilmesi ve denizden gemiye alınmasını sağlayan uçlarında palangaları bulunun bir tür donanımdır. Vasitanın denize indirilmesine mayna ya da bando etmek denir. Hisa tabiri ise, herhangi bir şeyin yukarı kaldırılmasını ifade eden bir denizcilik terimidir.

Oktant: “İngilizce (octant)dan, denizde arz-ı mevki tâyin etmek için ecrâm-ı semaviyenin irtifâlarını ölçmeye mahsus sümün-i dâire bir alettir.”

Parakete: “İtalyanca (barechetta)dan, geminin sürat-i seyrini tâyine mahsus bir âlet olup 150'den 200 kulaca kadar tulde bir savlo ile çıkmasına merbût kıta-yı dâire şeklinde bir tahtadan ibarettir. İşbu tahta bir dairenin rub' veya humsu miktarında olup suda kaimen durmak ve hemen sülûsanı gatsetmek üzere kavis kısmı üzerine kurşun sarılmıştır. Her üç köşesine bir kaz ayağı teşkil olup bir çıması bedene bir çelik ile ariyeten raptolunmuştur. Savloyu silkince çelik yerinden çıkar ve bu suretle gemiye suhuletle alınır. Savlo dolaba sarılı olduğu halde tahta denize bırakıldıkta geminin sürat-i nispetinde sağılır. Binaenaleyh bir zaman-ı muayyende ne miktar savlo sarılmış ise o nispette süratle hareket ettiği anlaşılır. Parakete savlosu elde mevcut fulaya göre emyale taksim

edilmiştir. Emyalin mebde noktası parakete tahtasından itibaren gemi tulüne müsavi bir avara payı bırakıldıktan sonra başlar.” İtalyanca bir kelime olan savlo ince halat demektir.

Porsun: Yelken donanımının düzen ve temizliğiyle birlikte tüm seyir donanım ve aletlerinin bulunduğu ambarların istifinden ve malzemelerin uygun koşullarda muhafazasından sorumludur. Gemi malzeme ve aletlerinin korunduğu ambarlara da porsun ambarı denmektedir.

Portolan / Portolon Haritaları: Kıyı ve limanlar hakkında detaylı bilgiler içeren haritalardır. İtalyanca’dan dilimize geçen kavram, “bir limanın veya herhangi bir kısım-ı sâhilin büyük mikyasta yapılmış haritasıdır.” Pîrî Reis’in Kitâb-ı Bahriye adlı eseri tam bir portolan atlası olup Akdeniz ve Adalar Denizi’nin detaylı çizimlerini içermektedir.

Portuç: “Süfün-i harbiyenin baş tavlonunda porsun, marangoz ve topçu eşyâ ve edevatının vaz’ ve istifine mahsus kamaralardır. Süfün-i harbiye-i cesîmede kış tavlonunda dahi portuçlar mevcut ise de bunlar muharebe zamanında cerrah ve cerrah muavininin âlât ve edevâtı ve eczâ-i tıbbiyelerini hıfza mahsustur.”

Pruva Direği: “Sefainin baş yani pruva tarafındaki birinci direğe denir.”

Pruva: Gemilerin ileri yönü, önü.

Regatta: Çeşitli sayıda gemilerin ya da yatların yarıştığı bir spor aktivitesidir. Dönemin arşiv kayıtlarında İzmir bölgesinde regetta düzenlendiği ve İngiliz gemilerinin bu yarışlara katıldığı görülmektedir.

Safra: “İtalyanca (zavara)dan, gemilerin merkez-i sıkletini aşağıya tenzil edip denize tahammülünü tezyit etmek için sintinesine vaz’ olunan maden, taş, kum gibi eşyâ-yı sakiledir. Safrası mükemmel tekneler ziyâde yatmadığı gibi rüzgârın ve dalgaların şiddet-i darbıyla alt üst olmak tehlikesinden dahi emin olur ve orsasına seyretmekte iken suya mukâvemet etmek için ziyâde satıl peydâ edip rüzgâr altına düşmesini meneder.”

Sancak: Geminin baş kış hattının sağ tarafında kalan kısım.

Sarnıç / Sahrınc: “Demir levhalardan mâmul su sarnıçlarıdır ki sefine mürettebatının muayyen bir müddet idâresine kâfi su, bunların derununda bulundurulur. Sarnıçlar, vaz’ olunacakları mevkilere göre muhtelif şekilde îmal olunurlar. Büyük sarnıçlar derununda bulunan su, sabah ve akşam ölçülüp yevmiye jurnalına kaydolunur ki bu da mevcut su miktarının tâyinini ve birdenbire akarak zâyî olup olmadığının takdiri içindir. Safra makamında su hıfzına mahsus ayrıca sintine sarnıçları mevcut olup bu, ‘safra sarnıcı’ diye tefrik olunur. Tahtelbahirlerde bir nevi sarnıçlar vardır ki kullanıldıkları işe göre muhtelif isimler ile yad olunup kafiyelerinde zikrolunmuştur”. “Safra sarnıçları: “‘Ale’l-‘umum su safrası vaz’ olunmak üzere müstâmel bulunmuş mahallere tesmiye olunur. Gerek vasat sarnıçları ve gerek baş kış sarnıçları ve gerek imtizaçlı dabil botumlar olsun lâlettâyin safra sarnıcı diye yad olunur.”

Sekstant: “(Sextant)tan, mâdenden mâmul âlât-ı rasatiye-i bahriyeden en lüzumlu bir alettir. Kavisi yüz yirmi dereceye kadar muhtevî ve on saniye kadar kıraat kabildir... Mezkûr âlet herhangi iki madde beynindeki zâviyeyi mesâha edeceği gibi başlıca şems ve sair ecrâm-ı semaviyenin irtifâlarını mesâha eder.”

Serdümen: Dümencidir. “Denizde iskandil endaht etmek ve dümen kullanmak vazîfesiyle mükellef oldukları gibi limanda filika serdümenliği, sefine eminliği ve iktizâsına göre vardıyanlık dahi serdümene muhavveldir.”

Sertop: Topçu subayı ya da gediklisinin emrinde bulunan bu gemiciler mühimmat depolarında çalışır.

Seyr-i Sefâin / Seyir Zâbiti / Hesap Memuru: Bu personel geminin seyrine nezâret eder, seyir demirbaşları ile kumanya ve mühimmatın hazır olmasından sorumludur. “Geminin suret-i seyir ve hareketine nezâretle mükellef zâbittir. Kronometre ve alat-ı rasatiye ve haritalar bunun yed-i emânetinde bulunduğu gibi geminin mühimmat ve erzak ve âlet ve edevat-ı mücehhezesine dahi nezâret eyler. Bunun madununda bir de muavini bulunur.”

Silâh-endâz: Tüfek sahibi deniz erlerine verilen isimdir. Gerekli durumlarda karaya çıkarılan askerlerdir.

Sübye Donanım: “Yalnız bir torno veya bastikadan geçirilen halata ‘sübye donanım’ denir.”

Şalopa: Yelkenli olan eski savaş gemisi tipidir. Modern dönemlerde taşımacılık faaliyetlerinde kullanılan küçük ikmal gemisidir.

Taret: “Top efradını ve aksamını muhâfaza etmek için çelikten mâmul ve müteharrik bir kuledir ki top bunun içine tespit edilip yalnız namlusu ‘mazgal’ tâbir olunan delikten dışarı çıkarılmıştır.”

Tersâne: Gemilerin inşa edildiği ve onarımlarının yapıldığı yer. Çalışma içerisinde adı geçen tüm tersaneler aksi belirtilmedikçe devlet malı kapsamında ve Bahriye Nezâretine bağlı olarak varlığını sürdüren gemi inşa ve bakım-onarım yerleridir.

ÖZGEÇMİŞ

Adı-Soyadı	Funda		SONGUR
Bildiği Yabancı Diller			İngilizce, Almanca
Eğitim Durumu	Başlama - Bitirme Yılı	Kurum Adı	
Lise	1995	1999	Bodrum Anadolu Meslek Lisesi
Lisans	1999	2003	Akdeniz Üniversitesi, Seyahat İşletmeciliği Bölümü
Lisans	2020	Devam ediyor	Anadolu Üniversitesi, Felsefe Bölümü
Yüksek Lisans	2004	2005	University of Kalmar, Yönetim ve Organizasyon
Doktora	2015		Bursa Uludağ Üniversitesi, Tarih Programı
Doktora	2016		Bursa Uludağ Üniversitesi, İktisat Programı
Çalıştığı Kurumlar	Başlama - Ayrılma Yılı	Çalışılan Kurumun Adı Verdiği Dersler / Görevler	
1.	2016	Devam ediyor	Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Tarihi ve Kültürü, Medeniyet Tarihi, Dünya Denizcilik ve Taşımacılık Tarihi, İktisada Giriş, Yat ve Marina İşletmeciliği, E-Ticaret, Yönetim ve Org. Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkez Müdürlüğü vekâleten yürütülmektedir.
2.	2015	2016	Bayburt Üniversitesi Konuk Evi Müdürlüğü görevi yerine getirilmiştir.
3.	1996	2014	Yat işletmeciliği ve yat operasyonu yönetimi, tersane ve yat inşa projesi yönetimi, turizm ve otel işletmeciliği başta olmak üzere on altı yıllık özel sektör deneyimi.
Katıldığı Proje ve Toplantılar	- Songur, Funda. “Cartography in the Modern Ottoman Navy in the Light of Archival Documents”. <i>International Symposium on Historical Approach for Measuring and Protecting of World Oceans and Waters</i>, 20-21 June, Monaco, 2019. - Songur, Funda. “II. Abdülhamid Dönemi Donanması’nda Teknoloji, Lojistik ve Kurumsal Yapı”. <i>Turkish Historical Society, XVIIIth Congress of History</i>, 1-5 October, Ankara/ Turkey, 2018. - Songur, Funda. “Osmanlı Bahriye Nezareti Teşkilatında Komodorlukların Yeri ve Önemi (1867-1914)”. <i>CIEPO-23, Comité International des Etudes Pré-Ottomanes et Ottomanes</i>, 11-15 September, Sofia/ Bulgaria, 2018. - Songur, Funda. Yaşar Barbaros Büyüksağnak. “Marşlar Tarihi Üzerine Bir Deneme: Türk Deniz Kuvvetleri”. <i>II. International Academic Research Congress</i>, 18-21 October, Antalya/ Turkey, 2017. - Songur, Funda. “Abdülaziz Dönemi Osmanlı Donanması”. <i>II. International Academic Research Congress</i>, 18-21 October, Antalya / Turkey, 2017. - Songur, Funda. “The Significance of Urban History for Urban Tourism Research and Practices: The Case of Bursa”. <i>1st International Tourism and Hospitality Management Conference</i>, 1-4 October, Sarajevo/ Bosnia and Herzegovina, 2015.		
Yayınlar	- Songur, Funda. “Şehir Tarihi ve Turizm: Bursa Örneği”. <i>Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi</i>, 10(1), ss. 99-124, 2017. - Songur, Funda. “Geçmişten Günümüze Aydın-tepe: Tarih, Kültür ve Ekonomi”. <i>Mavi Atlas</i>, 5(1), ss. 238-268, Doi: 18795, 2017. - Songur, Funda. <i>Sustainable Tourism Development in Turkey: Through Stakeholder Theory</i>. Handelshögskolan BBS, LAP LAMBERT Academic Publishing, 2012. (Master’s thesis)		
		Tarih	12.07.2021
		İmza	
		Adı-Soyadı	Funda SONGUR

