T.C.
ERCİYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

II.ABDÜLHAMİT DEVRİ OSMANLI DONANMASI

12/989

Doktora Tezi

Danışman
Doç. Dr. Metin HÜLAGÜ

Hazırlayan
Şakir BATMAZ

Kayseri-2002

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Bu çalışma, jürimiz tarafından Erciyes Üniversitesi Tarih Bilim Dalı Yakınçağ Anabilim Dalında doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

..15../..11../ 2002

JÜRİ:

Üye : Doç.Dr.Metin HÜLAGÜ

Üye : Prof.Dr.Mustafa KESKİN

Üye : Prof.Dr.Sabahattin SAMUR

Üye : Doç.Dr.Selahittin ÖZÇELİK (Pamukkale Üniv)

Üye : Doç.Dr.Ayhan ÖZTÜRK

ONAY:

121 989

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulunun ..13.12.2002 tarih ve ....25..... sayılı kararı ile onaylanmıştır.

..1.2../..1.2../ 2002

Enstitü Müdürü
Mühür ve İmza

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ..... **X**

KISALTMALAR ..... **XII**

GİRİŞ **1**

I. PROBLEM **1**

II. AMAÇ **10**

III. ÖNEM **11**

IV. YÖNTEM **12**

A. Verilerin Toplanması 13

B. Verilerin İşlenmesi, Çözümü ve Yorumlanması 14

V. SINIRLILIKLAR **15**

A. Konu Bakımından Araştırmanın Sınırlandırılması 15

B. Zaman Bakımından Araştırmanın Sınırlandırılması 15

VI. TANIMLAR **16**

A. Gemi 16

B. Donanma 17

C.Tersane 18

D.Yelken 18

E. Zırhlı 18

F. Torpidobot 19

G. Denizaltı 19

H. Karakol Gemisi 20

İ. Kruvazör 20

J. Filo 21

K. Şalope 21

L. Birik 21

M. Uskuna 21

N. Korvet 22

O. Kalyon 22

Ö. Fırkateyn 23

P. Üç Ambarlı 23

VII. KONU İLE İLGİLİ KAYNAKLAR 23

BİRİNCİ BÖLÜM
OSMANLI BAHRİYESİ VE II. ABDÜLHAMİT'İN BAHRİYE POLİTİKASI

I. II. ABDÜLHAMİT'İN TAHTA ÇIKTIĞI SIRADA OSMANLI DEVLETİ'NİN İÇİNDE BULUNDUĞU SİYASÎ VE MALÎ DURUM ... 29

II. II.ABDÜLHAMİT'İN ASKERÎ POLİTİKASI ... 38

A. II. Abdülhamit'in Kara Ordusuna Yaklaşımı ve Said Paşa'nın Bu Yaklaşıma Etkisi ... 38

B. II. Abdülhamit'in Deniz Kuvvetleri Politikası ve Bahriyede Görevli Yabancı Danışmanların Etkisi ... 43

C. Bahriye Teşkilâtının Yapısı ... 51

1.Bahriye Nezareti ... 51

a. Bahriye Nezareti'ne Bağlı Daireler ... 52

(1).Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi ... 53

(2).Şûrâ-yı Bahriye ... 58

(3).Liman Kumandanlığı ... 59

(4).Dersaadet Liman Dairesi ... 60

(5).Tersane Memuriyeti ... 60

(6). Nizâm Dairesi ... 62

(7). Heyet-i Sıhhiye ... 62

b. Komisyonlar ve Faaliyetleri ... 64

(1). Daimî Komisyonlar ... 64

(a). Islâhat ve Kavânîn-i Bahriye Komisyonu ... 64

(b). Islâhât-ı Bahriye Komisyonu ... 65

(c). Fen Komisyonu ... 65

(d). İmâlât Komisyonu ... 66

(e). Islâh-ı Muâmelât Komisyonu ... 67

(f). Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu ... 67

(g). Islâhât ve Tetkîk-i Muhâsebât Komisyonu ... 68

(h). Torpido Komisyonu ... 68

(i). Bahriye Tercüme Komisyonu ... 70

(j). Bahriye Kitap Komisyonu ... 70

(k). Bahriye Sicil Komisyonu 70
(2). Geçici Komisyonlar 71
(a). Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğazlarına Tahte'l-Bahr Torpido Vaz'ı Komisyonu 71
(b). Memâlik-i Osmâniye'nin Limanlarına Duhul ve Huruç Eden Sefâin-i Harbiye Komisyonu 72
(c). Daire-i Bahriye'nin Vezâif-i Umûmiyesinin Tahdidi Komisyonu 72
(d). Ümera ve Zabitan-ı Bahriye'nin Sefâin ve Mevâki'e Tevzîi Komisyonu 72
(e). Mehmed Selim Firkateyninin Dârü't-Tahsil Olması Komisyonu 72
(f). Zabitanın Derece-i Liyakatlarına Göre İktiza Eden Mahallere Tayini Komisyonu 73
(g). Tüccar Kaptanlar Mektebi Komisyonu 73
(h). Ticaret-i Bahriyenin Tevsîi ve Sefâin-i Osmaniyeden Alınmakta Olan Rüsûmat Komisyonu 73
c. Bahriye Nezareti Bünyesindeki Basım-Yayın Çalışmaları 73
d. Bahriye Nezareti'nde Çalışan Personel ve Çalışma Koşulları 74
2. Bahriye Askerî Teşkilâtı 77
a. Teşkilâtın Genel Yapısı 78
(1). Sanayi-i Bahriye Alayı 78
(2).Tir-i Güverte Sınıfı 81
(3). İmalat-ı Sıbyan Taburu 83
(4). Sanayi-i Sıbyan Taburu 85
(5). Bahriye Taburu 87
(6). Sınıf-ı Harp 89
(7). Zabitan-ı Sıhhiye 89
(8). Sanayii ve İnşaiyye 90
(9). Çarkçıyan 90
(10). Gedikli Sıbyan Sınıfı 90
b. Eğitim, Talim ve Teftiş Alanındaki Düzenlemeler 92

(1). Sanayii ve İmalat-ı Sıbyan Taburlarında Eğitim 92
(2). Gedikli Sıbyan Taburunda Eğitim 93
(3). Donanma Askerinin Eğitimleri 94
(4). Eğitim Amacıyla Yurtdışına Gönderilen Bahriye Zabitleri 95
c. Bahriye'de Görev Yapanlar Arasında Otoriteyi Temine Yönelik Düzenlemeler 99
(1). Keyfî Uygulamaların Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler 99
(2). Kılık-Kıyafet Alanına Yönelik Düzenlemeler 101
(3).Asker Kaçaklarının Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler 103
d. Yabancı Ülke Bahriye Askerinin İçinde Bulunduğu Sosyal ve İktisadî Durum 104
3.Bahriye Mektebi 105
a.1897 Yılına Kadar Bahriye Mektebi 105
b. 1897 Yılında Eğitim-Öğretim Metodunda Yapılan Yeni Düzenlemeler 112
c. Bahriye Mektebinde Okutulan Dersler 116
d.Bahriye Mektebi'nde Gündelik Hayat 116
e.Bahriye Mektebi'nin Öğrenci Sayısı 120

İKİNCİ BÖLÜM
II.ABDÜLHAMİT DEVRİ OSMANLI TERSANELERİ

I.TERSANE-İ ÂMİRE 124
A.Tersane-i Âmirenin Tesis ve Donanımı 129
B. Yeni Düzenlemeler Çerçevesinde Tersane-i Âmire'nin Yapısı 132

1.Amele Yoklama Odası 133
2.Jurnal Odası 134
3.Bahriye Muhasebesi 134
4.Bahriye Yoklama Odası 135

5.Muvakkıt Odası 136
6.Fabrikalar (İmalat) Dairesi 138
a.Reis 138
b.Başmühendis 138
c.Başkatip 138
d.Umum Fabrikalar Ustabaşısı 139
(1).Fabrikalar Ustabaşısı 139
(2).Taşra Ustabaşısı 140
(3).Sefayin Derununda Tamir Olunacak Kazanlar Ustabaşısı 140
e.İnşaat Dairesi 141
(1).İnşaat İdaresi Reisi 141
(2).Baş Mimar 141
(3).Baş Mimar Muavinleri 141
(4).Başkatip 142
C.Tersane-i Amire'nin Personeli ve Çalışma Koşulları 142
1.Tersane-i Amire Personelinin Vazife Aldıkları Yerler 142
2.Tersane-i Âmire Personelinin Sayısı 145
3.Tersane-i Amire Personelinin Haftalık Çalışma Saatleri 147
4.Tersane-i Amire Personelinin Tatil Günleri 148
5.Tersane-i Amire'de Çalışan Yabancı Personelin Sayısal Gelişimi 150

D.İmalat ve İnşaat Faaliyetleri 154
1.Üretim İçin İhtiyaç Duyulan Maddeler 154
2.Fabrika ve İmalathanelerde Üretim Faaliyetleri 158
a.Tüfek İmali 159
b.Top ve Çelik İmali 160
c.Elektrik İmali 166
d.Zift İmali 167
e.Torpido İmali 168
f.Boru İmali 168
g.Fişek İmali 169
h.Nakkaşhane ve Boya İmali 169

ı.Bakır İmali 169
j.Halat ve Yelken Bezi İmali 170
3. Gemi İnşa Faaliyetleri 170
a.Kompozayd Türü Gemilerin İnşası 170
b.Torpidobotların İnşası 172
c.Zırhlı Gemilerin Yapımı 172
II.DİĞER TERSANELER 173
1.İzmit Tersanesi 174
2.Basra Tersanesi 175
3.Suda Tersanesi 177

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

II. ABDÜLHAMİD DEVRİ OSMANLI DONANMASINI OLUŞTURAN GEMİLER VE DÜNYA DONANMASI İÇİNDEKİ YERİ

I. II. ABDÜLHAMİT DEVRİ DONANMASINI OLUŞTURAN GEMİLER 184
A. Zırhlı Gemiler 184
1. Önceden Sipariş Verilen ve II. Abdülhamit Döneminde Tadil ve Teçhiz Edilen Zırhlı Gemiler 184
a.Zırhlı Fırkateynler 185
(1).Orhaniye, Osmaniye ve Aziziye 186
(2).Mahmudiye 189
(3).Asar-ı Tevfik 190
(4).Mesudiye 192
(5).Hamidiye 193
b.Zırhlı Korvetler 195
(1).Asar-ı Şevket ve Necm-i Şevket 197
(2).Muinü'z-Zafer, Avnillah ve Feth-i Bülend 198
(3).Lütf-i Celil ve Hıfzu'r-Rahman 199
(4).Mukaddime-i Hayr 200
(5).İclaliye 201
c. Zırhlı Dubalar (Nehir Monitörleri) 202
(1).İşkodra, Podgoriçe ve Böğürtlen 203

(2).Fethü'l-İslam ve Semendire 203
(3).Hizber ve Seyfi 204
2. II. Abdülhamit Döneminde Sipariş Verilen Zırhlı Gemiler 213
a.Zırhlı Kruvazörler 213
(1).Şadiye, Feyza-i Bahri, Hüdavendigar ve Selimiye 214
(2).Lütf-i Hümayun 215
(3).Mecidiye 215
(4).Hamidiye 216
(5).Drama 218
b.Torpido Kruvazörler 218
B.Torpido Gemileri 219
1.Torpido Botlar 219
a.Burhanettin ve Tevfik 222
b.Mecidiye 223
c.Eser-i Terakki ve Şanaver 223
d. Niğmet 223
e.Tir-i Zafer, Saika, Seyf-i Bahri, Vesile-i Nusret ve Gilyum 224
f.Şemşir-i Hücum 225
g.Timsah 225
h.Satvet ve Mahabet 225
i.Nasır, Fatih, Nusret, Şihap Tarık, Pervin, Siham ve Ejder 226
j.Berk-i Efşan ve Tayyar 227
k.Hamidiye ve Yunus 227
l.Antalya, Urfa, Ankara, Tokat, Draç, Kütahya ve Musul 227
m.Akhisar ve Alpagot 228
n.Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar ve Hamidabad 228
2.Torpido Ganbotlar (Torpido Geçer) 228
a.Peleng-i Derya ve Nimet 229
b.Şahin-i Derya 231
3.Denizaltılar (Tahte'l-Bahr Torpido Geçer) 231
C.Ahşap Gemiler 235
1. Skrulu Kalyonlar 235
2. Skrulu Fırkateynler 237

a.Hüdavendigar 238
b.Selimiye 239
c.Muhbir-i Surur 240
d.Ertuğrul 242
e. Mehmet Selim 249
f.Mukaddime-i Şeref ve Rehber-i Tevfik 250
g.Peyk-i Meserret ve Peyk-i Nusret 250
h.Mecidiye 250
3.Skrulu Korvetler 251
a.Eser-i Cedid 252
b.Sinop, İzmir, Bursa ve Edirne 252
c.Beyrut ve Seddü'l-Bahr 253
d.İskenderiye, Zuhaf, Utarit ve Meriç 254
e.Mansure, Lübnan ve Muzaffer 254
f.Heybet-Nüma 255
g.Zuhaf II ve Kilitbahir 255
4.Ganbotlar 256
a.Akka, Şevket-Nüma, Varna ve Sünne 258
b.Musul ve Seyyar 259
c.Sahir 259
d.İntibah, Müjderesan, Ziver-i Derya ve Saheddin 260
e.Aynalı Kavak ve Yalı Köşkü 260
f.Rodos ve İstanköy 261
g.Fırat ve Şat 262
h.Nasrü'l-Hüda, Seyyar, Barika-i Zafer 263
i.Nurü'l-Bahr 263
5.Yatlar 264
a.Sultaniye 265
b.Resmo 266
c.Hanya 266
d.Eser-i Nusret ve Medar-ı Zafer 266
e.İsmail 267
f.Kandiye 267

g.Talia 267
h.Süreyya 268
i.Fuad 268
j.Arkadi 268
k.İhsaniye 268
l.Taif ve Asir 269
m.Beylerbeyi (Şerifiye) 269
n.Şerifiye 269
6.Silahlı Vapurlar 270
7.Romörkör Gemileri 272
II. II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİ OSMANLI DONANMASININ DÜNYA DONANMALARI İÇİNDEKİ YERİ 273

SONUÇ 289

BİBLİYOGRAFYA **295**

EKLER **302**

ÖNSÖZ

Bu araştırmada II. Abdülhamit dönemi Osmanlı donanması, sosyo-ekonomik ve siyasî gelişmeler ışığında ele alınmıştır. Bu çerçevede II. Abdülhamit'in takip etmiş olduğu bahriye politikası üzerine devam ede gelen tartışmalı görüşler üzerinde belgelere dayanılarak bir değerlendirme yapılmaya çalışılmıştır.

Bu güne kadar kaynakların bol olmasına rağmen son dönem Osmanlı donanması ve bahriye teşkilâtı ile ilgili yapılan çalışmalar hep sınırlı sayıda kalmıştır. Özellikle yabancı araştırmacılar konunun önemini göz önünde bulundurarak, doğrudan veya dolaylı ele alan bazı önemli çalışmalar yapmış olmalarına rağmen, yerli araştırmacıların konuya ilgisi ise henüz yeni oluşmaya başlamıştır. Araştırmamız bu eksikliği gidermek gayretiyle yapılmış bir çalışma niteliğinde olup büyük oranda arşiv belgelerine dayandırılarak hazırlanmış, konu hakkında yapılan tespit ve çözümlemelerin belgeler üzerine inşa edilmesine önem verilmiştir.

Araştırma girişten sonra üç ana bölümden meydana gelmiştir. Giriş kısmında konunun tanımı, önemi, sınırları, araştırma yöntemi ve kaynakları hakkında bilgi verilmiştir.

Birinci bölümde II. Abdülhamit'in tahta çıktığı sırada Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasî ve malî durum, II. Abdülhamit'in kara ve deniz ordusu politikası ve dönemin bahriye teşkilâtı ortaya konulmaya çalışılmıştır. Araştırmanın ikinci bölümünde Tersane-i Amire'nin idarî yapısı, imalât ve inşaat faaliyetleri, personeli ve çalışma şartları hakkında ayrıntılı bilgi verilirken, kaynakların elverdiği ölçüde bu dönem faaliyette bulunan Suda, Girit, Sinop gibi diğer tersanelerden de bahsedilmiştir.

Araştırmanın son bölümünde ise donanmayı oluşturan gemiler türlerine göre tasnif edilerek gerek teknik özellikleri gerekse bu dönem aldıkları vazifeler ortaya konulmuş, Osmanlı donanmasının II. Abdülhamit dönemindeki nitelik ve

nicelik açısından durumu diğer dünya donanmaları ile karşılaştırılarak incelenmiştir.

Bu çalışmayı hazırlarken konu seçiminden itibaren kaynak temini, incelenmesi ve yazım aşamasına kadar araştırmanın bütün safhalarında yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Doç. Dr. Metin HÜLAGÜ'ye teşekkürü bir borç bilirim.

Araştırmanın kaynak temini aşamasında büyük yardımlarını gördüğüm Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi'nin gerek sivil gerekse askerî personeline ve özellikle de komutanlarına gösterdikleri yakın alâkadan dolayı teşekkür ederim.

Ayrıca kaynakların okuma ve değerlendirme safhasında yardımlarını gördüğüm Dr. Özen TOK'a da teşekkür ederim.

Şakir BATMAZ
Kayseri-2002

KISALTMALAR

a.g.b.	: Adı geçen belge
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
Bkz-bkz.	: Bakınız
Çev.	: Çeviren
C.	: Cilt
DMA	: Deniz Müzesi Arşivi
Ehb.	: Erkan-ı Harbiye-i Bahri
Haz.	: Hazırlayan
Mkt.	: Mektubi
Mtv.	: Mütenevvi
No-Nu	: Numara
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
Şub.	: Şura-yı Bahri
Terc.	: Tercüme eden
Trs.	: Tersane
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Yay.	: Yayını-Yayınları
Y. A. Res	: Yıldız Arşivi Resmi Maruzat Evrakı
YMtv.	: Yıldız Arşivi Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.Prk.Ask.	: Yıldız Perakende Askeri

GİRİŞ

I. PROBLEM

Anadolu Türklerinde denizcilik faaliyetleri ilk defa Kutalmışoğlu Süleyman Şah (?-1086)'ın İznik ve çevresini fethederek Gemlik Tersanesini kurması ile başlamıştır. Bizans bu durumdan son derece rahatsız olmuş, kara ve deniz kuvvetleriyle Gemlik muhasara edilerek yeni kurulmuş olan Türk tersanesi ve gemileri yakılmıştır. Diğer taraftan Anadolu'daki Türk fütuhat hareketi Akdeniz, Ege Denizi ve Karadeniz sahillerine erişmiş ve 1084 senesi içinde Selçuklu kumandanlarından Kara Tekin Bey'in Sinop şehrini zaptetmesi ile artık Türkler Karadeniz'de bir faaliyet sahası elde etmiştir. Yine bu tarihlerde Efes şehri ve Ege sahilleri Tanrıvermiş Bey'in, İzmir ve havalisi ile adalardan bir kısmı Emir Çaka Bey'in hakimiyeti altına girmişti. Ege Denizi'nden gelecek olan askerî harekatın Boğazlar ve İstanbul için ciddî bir tehlike arzettiğini anlayan ve aynı zamanda İzmir ve havalisinde ilk Türk donanmasını vücuda getiren Anadolu fatihlerinden bir Türkmen Beyi olan Çaka, Bizanslılar ile yapılan bir savaşta esir düşmüş ve bir müddet Bizans sarayında yaşayarak keskin zekasını deniz işleri üzerinde çalıştırıp Bizans politikasının inceliklerini kavramış, daha sonra Bizansı terk ederek İzmir ve havalisini zapta başlamıştır.

Çaka Bey 1091 senesinde kuzeyden Balkanları istilâ etmekte olan Peçenek Türkleri[1] ile ittifak ederek Bizansı kuzeyden de Türk tehdidi ile karşı karşıya

[1] 8-9. asırlarda, önceleri Baykaş gölü civarında aşağı Sir-i Derya ile İdil (Volga) boylarında, sonraları güneydoğu Avrupa ve Balkanlarda yaşamış göçebe bir Türk kavmidir.11-12. Asırlarda Peçeneklerin bir kısmı Macaristan'da, bir kısmı güney doğu Avrupa ve Balkanlar ve Anadolu'da yerli unsur ile karışarak müstakil bir kavim olmaktan çıkmışlardır. Peçenekler tarihleri süresince, her biri kendi

bırakmıştır. Diğer taraftan Bizans tehlikesini bertaraf etmek için Türkiye Selçuklu Devleti'nin de desteğinin alınmasının gerekliliğini anlayan Çaka, kızını Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan(1155-1192)'a vererek onunla yakın bir akrabalık kurmuştur. Bu suretle Bizans güneyden de Türk baskısına maruz bırakılmıştır.

Bu tarihlere gelinceye kadar Bizans'ın gerek Türkler ve gerekse diğer milletler tarafından tehdidi yalnız bir kara meselesi olarak görülmüştür. Fakat bu tarihten sonra Türklerin Ege ve Marmara kıyılarına dayanmaları özellikle Çaka Bey'in İzmir'de bir Türk filosu meydana getirmesi, Bizansı denizden de bir Türk tehdidi ile karşı karşıya bırakıyordu. Ancak Çaka Bey'in 1093 yılında İznik'te bir davet esnasında damadı tarafından öldürtülmesi ile Türklerin Ege Denizi'nde hakimiyet anlayışları muvakkaten sona ermiş, Türk denizciliğinin yeniden canlanması ancak Türkiye Selçuklu sultanı I. Gıyaseddin Keyhüsrev(1205-1211)'in[2] 1207 yılında Antalya'yı fethi ile söz konusu olmuştur. I.Gıyaseddin Keyhüsrev'in oğlu I. İzzettin Keykavus(1211-1220) ise 1214 senesinde Sinop'u alarak Karadeniz'de bir Türk filosunun kurulması ile Türk denizciliğinin gelişimine imkân hazırlamıştır. *İki Denizin Sultanı* unvanını alan I. Alaeddin Keykubat zamanında Türk denizciliği parlak bir dönemini yaşamıştır.

Türkiye Selçuklu Devleti'nin parçalanmasından sonra da Batı Anadolu'da kurulan Türk beylikleri Selçuklu Devleti'nin denizcilik geleneğini sürdürmüşlerdir. Bir kara devleti olarak ortaya çıkan Osmanlı devletinin, zamanla Marmara Denizi'ne doğru genişlemesi, Rumeli yakasına geçmesi ve oralara yerleşme gayesi, denize yönelik bir politika takip etmeye mecbur bırakmıştır. Daha Orhan Gazi zamanında Osmanlı donanması Karasi Beyliği[3] donanmasına dayanarak kuvvet kazanmaya

---

başbuğunun idaresinde olarak yalnız yalnız boy teşkilâtı çerçevesinde kalmışlar, bir devlet bütünlüğü düzenine girmemişlerdir. En geniş sınırlara Kiyef Rus Knezliği (915) zamanında ulaşmışlardır. Peçenekler 1018 yılından sonra Bizans devleti ile sıkı münasebetlerinin olduğu görülür.1050'lerde mücadeleler hızlanmış, 29 Nisan 1091 tarihinde de Meriç boylarında Lebunium mevkiinde Bizans-Kuman birliklerine yenilerek askerî ve siyasî bir kuvvet olmaktan çıkmışlardır. Geniş bilgi için bkz. **İslam Ansiklopedisi**, C.9, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, s.535-543.

[2] Türkiye Selçuklu sultanı Gıyaseddin Keyhüsrev ilki 1192-1196 tarihleri arasında, ikincisi ise 1205-1211 tarihlerinde olmak üzere iki defa Selçuklu tahtına oturmuş olup Antalya'nın fethi bu ikinci saltanatı döneminde gerçekleşmiştir.Geniş bilgi için bkz: Osman Turan, **Selçuklular Zamanında Türkiye**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.

[3] Karesi Beyliği, 13. asrın sonları yahut 14. asrın başlarında büyük ve küçük Mysia (Balıkesir ve Çanakkale tarafları) 'da bir beylik kurmuş olan bir Türk ailesinin adıdır. 12. asrın ikinci yarısı içinde

çalışmıştır. Böylece Türklerin Rumeli'ye geçişi sırasında da Cenevizlilerden gemiler kiralandığı ve sallarla geçildiği rivayetinin bir efsane olduğu açıkça anlaşılmıştır. Yıldırım Beyazıt zamanında Türk donanması ilk defa Batı donanması ile karşı karşıya gelmiştir.

Gün geçtikçe tecrübe kazanan Osmanlı donanması Çelebi Mehmet zamanında daha da bir canlılık göstermiştir. Bu dönemde Çalı Bey kumandasındaki bir Türk donanması Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıkarak Venedikliler ile mücadeleye girişmiştir. II. Murat zamanında ise Osmanlı donanması Karadeniz'de de faaliyette bulunmaya başlamıştır. Bu sayede Trabzon-Rum Devleti (1204-1461) vergiye bağlanmıştır.

Gerek Selçuklu ve gerekse Anadolu Türk beylikleri ve Osmanlı donanmaları bu tarihe kadar birer akın donanması hüviyetinde idiler. Kısa mesafelerde başarılı akınlar yapmalarına rağmen henüz açık denizden Venedik ve Ceneviz donanmalarına karşı mücadele yapacak güçte değillerdi. Osmanlı donanmasının akın donanması hüviyetinden çıkıp yavaş yavaş deniz aşırı fetihler için hazırlanması Fatih Sultan Mehmet dönemine rastlar. Özellikle fethi takip eden yıllarda Karadeniz'in bir Türk gölü haline getirilmesi için yapılan faaliyetlerde Türk donanmasının rolü büyük olmuştur. Fatih'in denizcilik hususundaki ciddî faaliyetleri sonucunda, Osmanlı donanması İstanbul muhasarası sırasında Gelibolu Sancak Beyi Baltaoğlu Süleyman Bey kumandasında olarak 400 parçayı aşmıştır. Türk deniz gücünü bu dönemde artırma için gösterilen bütün gayretler, donanmanın yine de istenilen seviyeye çıkması için yeterli gelmemişti. Osmanlı Devleti'nin Yakın Doğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin cihanşümul bir gelişme istikameti almaya başladığı devir ise II. Beyazıt devri olmuştur.

Türkiye Selçukluları tarafından ilhak edilince, bu aileye mensup olanlar Selçukluların hizmetini kabul ederek bunların ileri gelen beyleri arasında bulunmuşlarve Bizans hududunda hizmet etmişlerdir. 13. asrın sonlarında Türkiye Selçuklu devleti çöktüğü tarihlerde bu aileden uç beyliğinde bulunmakta olan Karasi Bey batı Anadolu'ya doğru istilaya başlamış ve bu buretle Mysia bölgesine girmiştir. Karesi Bey işgal ettiği topraklarda Balıkesir'i kendisine merkez yapmıştır.Uzun süre bu havalide faaliyette bulunan beylik Osmanlı Devleti'nin bölgede etkinliğinin artmasıyla beraber Osmanlı tarihi kaynaklarına göre 1335, 1337 ve 1349 ve 1354 yıllarında Karasi, Bergama ve diğer şehirlerin ilhakıyla beraber nihayet bulmuştur. Geniş bilgi için bkz.İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Karasi-Oğulları", **İslam Ansiklopedisi**, C.6, s.331-335.

II. Beyazıt'tan sonra Yavuz Sultan Selim Çaldıran Zaferi (23.08.1514)'nde büyük yararlılıkları görülen kara ordusu yanında deniz kuvvetlerinin de takviye edilmesi gereği üzerinde durarak gemi inşasına elverişli bir tersanenin kurulması için çaba sarf etmiştir. Esasında I. Selim'in gayesi kuvvetli bir donanma meydana getirdikten sonra Avrupa'yı fethetmek olmuştur. Fatih ile beraber başlayan donanmadaki bu hızlı gelişim Kanuni Sultan Süleyman döneminin sonuna kadar devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'nin duraklama dönemine girmesiyle beraber hakimiyet sahasında bulunan denizlerdeki üstünlüğü de yavaş yavaş kaybolmaya başlamıştır. Bu nedenle III. Selim ile birlikte donanmada şuurlu bir ıslahat politikası izlenerek harp gemileri yeni sisteme göre tanzim edilmiş, tersane elden geçirilerek 45 adet büyük ve küçük harp gemisi yapılmış ve Akdeniz, Karadeniz, Marmara Denizi gibi çeşitli mahallerde bulunan gemi yapım alanları yeniden canlandırılmıştır. Donanma üzerindeki bu ıslahat faaliyetleri II. Mahmut döneminde de aynı minval üzere devam ettirilmiştir.

Sultan Abdülmecit dönemine gelindiğinde ise Osmanlı donanması, kendisinden önceki bu iki padişahın yapmış olduğu önemli ıslahat hareketlerine rağmen istenilen seviyeye yine de getirilememiştir. Ancak Sultan Abdülaziz döneminde takip edilen donanma politikası, bu konuda beklentilerin gerçekleştirilmesi için ilk adımların atıldığı bir dönem olmuştur.

Sultan Abdülaziz'de donanma fikrinin oluşmasında etkili olan Hacı Ahmet Vesim Paşa'nın yanında Fransızların Cezayir'e, İngilizlerin Mısır'a, İtalyanların Trablusgarp ve Bingazi sahillerine, Çarlık Rusyası'nın Boğazlar'a ve Yunanlıların Ege adalarından Batı Anadolu'ya kadar uzanan bölgede oluşturduğu denizden tehdit unsuru da önemli bir rol oynamıştır. Her ne kadar Keçecizade Fuad Paşa[4] Sultan Abdülaziz'in yeni donanma fikrine karşı çıktı ise bu muhalefetinde başarılı

[4] Keçeci-zâde Fuad (Mehmed Paşa); 1815 yılından doğmuş, Tıbbiye mektebini bitirmiştir. Mütercim, sefir, amedî, hariciye nazırı görevlerinde bulunmuş olup Ocak 1854 tarihinde Yunan üzerine yapılan seferde başkomutan olarak vazife almıştır. 1863 tarihinde sadrazam olarak atanıp 5 Haziran 1866 tarihine değin bu görevde kalmıştır. 12 Şubat 1869 tarihinde tebdil-i hava için gittiği İtalya'da vefat etmiştir. Mehmet Süreyya, **Sicill-i Osmanî Yahut Tezkire-i Meşâhir-i Osmâniyye**, C:4/1, Yayına Haz. Mustafa Keskin-Ayhan Öztürk-Hamdi Savaş-Hava Kurt, Sebil Yayınevi, İstanbul 1997, s.31.

olamamıştır. Dünyada hızlı bir deniz harp teknolojisinin yaşandığı bu dönemde Sultan Abdülaziz, Osmanlı Devleti'ne yönelik genel tehditlerden ziyade, dünyada ilkler arasında yer alacak derecede kapsamlı bir filo oluşturma gayreti içine girmiştir. Ancak bu dönemde Tersane-i Amire'nin bütün bu faaliyetlere cevap verecek derecede genişletilip teçhiz edilmemesi ve bu çalışmaların sadece, Osmanlı Devleti'nin eski dönemlerine ait azameti canlandıracak bir süsten ibaret kalması neticesinde hiçbir zaman dünya standartlarında bulunan esaslı bir savaş gemisinin yapılmasını mümkün kılamamıştır.

Bu dönemde Sultan Abdülaziz'e intikal eden 72 adet gemiden 7 adedi ahşap kalyon, 3'ü stimli ahşap fırkateyn, 7'si stimli ahşap saç korvet, 12'si birik, 2'si skrulu navi, 4'ü uskuna, 4'ü mistika, 4'ü skrulu duba. 1'i kotra, 8'i buharlı nakliye gemisi ve 20'si ise buharlı ticaret gemilerinden müteşekkildir. Bu gemilerin hemen hemen hepsi 1860 yılına gelindiğinde hiçbir savaş değeri kalmamış bir durumda idi. Abdülaziz, çoğunlukla Sultan Abdülmecit'ten intikal eden bu gemilerin bir kısmını tasfiye etmiş, kalanları ise yeni inşa ettirdiği gemilerle birlikte hizmette bırakmıştır.

Evvelki dönemde hizmet veren yedi kalyondan üçü hizmet dışı olurken, Peyk-i Zafer, Şadiye, Fethiye ve Kosova hizmetlerine devam etmişler, ancak bu tür gemilerden yenileri inşa olunmamıştır. Zırhlı fırkateynler ise sadece Abdülaziz döneminde 5 adet inşa edilmiş olup bunlar Aziziye, Orhaniye, Mahmudiye, Asar-ı Tevfik ve Osmaniye'dir. Bu dönem donanmada bulunan 5 adet skrulu ahşap fırkateynden önceki döneme ait üç tanesi hizmette bırakılırken, biri feshedilmiş, ayrıca bunlara ilave olarak da Nasrü'l-Aziz, Ertuğrul ve Selimiye gemileri inşa edilmiştir. Zırhlı korvetlerin sayısı ise altıdır. Bunlar Abdülaziz devrinde inşa edilmiş olup, isimleri Asar-ı Şevket, Lütf-i Celil, Avnillah, Muinnü'z-Zafer, Hıfzu'r-Rahman ve Necm-i Şevket'tir. Abdülaziz dönemine intikal eden yedi korvetten eski olan üçü çıkarılıp yeni ve saç olan Bursa, Edirne, İzmir ve Sinop gemilerinin hizmette bırakıldığını görmekteyiz. Bunlara yeni olarak Mansure, Muzaffer ve Lübnan ilave edilmiştir.

Nehir gemilerinin sayısı ise beş adet olup bunlar Abdülaziz döneminde inşa edilmiştir. İsimleri ise Böğürtlen, Podgoriçe, Fethü'l-İslam, Semendire ve

İşkodra'dır. Abdülaziz'den önceki dönemde hizmet veren 12 adet skrulu ahşap birik eskiliklerinden dolayı tamamen hizmet dışı olmuşlardır. Evvelce mevcut olan iki adet Beyrut ve Seddü'l-Bahr isimli skrulu saç navi ise hizmette bırakılmış, ayrıca bunlara İskenderiye, Zuhaf, Meriç ve Utarit gemileri eklenmiştir. Mevcut olan dört eski skrulu, ahşap uskunanın ise yine hizmet dışı edilerek yerlerine saçtan mâmûl Uskuna-i Musul ve Uskuna-i Seyyah gemilerinin yapıldığını görmekteyiz. Eski saç dubalardan Akka, Sünne, Şevketnüma ve Varna hizmette bırakılmış, stimli saç gemilerden ise bir kısmı elenerek sadece Tair-i Bahri, Eser-i Hayr, Eser-i Cedid, Feyz-i Bahri, Peyk-i Ticaret, Mecidiye, Eser-i Nüzhet ve Peyk-i Şevket'tir. Bunlara sonlara Fevaid, Süreyya, İsmail, Talia, İzzettin ve Pesendire gemileri ilave edilmiştir. Böylece Sultan Abdülmecit döneminden Abdülaziz dönemine kalanlarla bu dönemde yeniden inşa olunan gemilerin toplamı aslında 30'u zırhlı ve 76'sı ahşap olmak üzere 106 parçadan ibarettir.

Bu dönemde gelişen gemi teknolojisi ile birlikte yalnız yelkenle çalışan hiçbir savaş gemisi kalmamış, gerek ahşap ve gerekse saç ve zırhlı gemilerin hepsi stimli hale getirilmiştir. Mevcut zırhlı gemilerdeki top adedi de 173, personel tutarı 10.920, ahşap gemilerdeki top adedi 486, personel tutarı ise 15.188 idi.

Yapılan bunca faaliyetler ne yazık ki istenilen sonucu tam anlamıyla verememiştir. Zira bunda bir tespite göre şu nedenler etkili olmuştur;

1. Derya kaptanlarının, Bahriye Nazırları'nın pek sık değişmeleri. Öyle ki Sultan Abdülaziz'in on beş yıllık saltanatı süresince altısı derya kaptanı ve 19'u Bahriye Nazırı olmak üzere toplam 25 şahıs görev yapmıştır.

2. Jeopolitiğin ve stratejinin gerektirdiği kuvvet hedefinin saptanamaması. Abdülaziz döneminde dünyada söz sahibi olacak büyüklükte bir bahriye kurmak yerine en yakın ve en tehlikeli komşularımıza üstün bir donanma plânı hazırlanması ve yürütülmesi gerekiyordu. Ancak Sultan Abdülaziz ve onun derya kaptanları yada Bahriye Nazırları[5] bu donanmayı yaparken dünya deniz stratejisinin ve o günün

---

[5] **Deryakaptanı**: Deniz kuvvetleri umum kumandanı yerine kullanılan bir tabirdir. Osmanlı Devleti'nin teşekkülünden az zaman sonra hudutları denize dayanmış, çok geçmeden denizleri de aşarak diğer yerler zaptedilmiş olduğundan gemileri yapmak ve bunları kullanacak kaptanlar

jeopolitiğinin gerektirdiği bir donanma yerine kuvvet hedeflerini aşan lüzumsuz bir donanma inşasına girişmişlerdi. Bu dönemde Rus Karadeniz filosu zaten zayıf olduğundan daha ziyade bir Yunan ayaklanmasına karşı koyabilecek derecede daha az sayıda, daha süratli ve daha yetenekli gemilerden oluşan bir donanmanın kurulması gerekiyordu. Böylece bu şekil bir donanmanın inşa ve devamı için gereken bütçenin tahsisi daha mümkün olur ve gerekli personel daha rahat yetiştirilebilirdi.

3. Bütçe imkânsızlıkları. Sultan Abdülaziz devrinde devlet borçları 200 milyon altına yaklaşıyordu. Her yıl devlet bütçesinden dış borçlara 14 milyon altın ayrılıyordu ve bütçe açığı 5 milyon altın civarında idi. 1863 yılı devlet bütçesi içinde ordu bütçesi için 95 milyon 198 bin lira, Saray bütçesi için 27 milyon 712 bin lira, buna karşın donanma bütçesi için ise 24.191 lira ayrılmış idi. Böylece dünyada üçüncü derecede kabul edilen bir devletin donanma bütçesi ordu bütçesinin ancak ¼'ü, Saray bütçesinden ise daha az bir miktar idi. Zira devlet, iç ve dış borçlar bularak o kadar ağır bir yükümlülük altına girmişti ki, bu yükümlülükler bir tarafta dururken yine borca dayanarak yeni ve geniş bir donanma programı yürütmekteki imkânsızlıklar pek açık bir şekilde görülmekte idi.

4. Tersane-i Amire'deki imkânsızlıklar. Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı Devleti'nin en mühim sanayii müessesesi Haliç Tersanesi idi. Azapkapı'dan Hasköy'e kadar Haliç içinde çok geniş bir alana yayılan ve zaman zaman yeni tezgahlarla takviye olunan bu önemli tersane devletin bütün önemli sanayi işlerine tek başına cevap vermek durumunda idi. Halbuki bir gemi yapımı bile gemi omurgasının bir tersanede kızağa konmasına rağmen, tamamlanması için çeşitli yan sanayii kollarına ihtiyaç gösterildi ki, Osmanlıda bunların hiç biri yoktu. Bunlarla beraber yine de elde bir donanma programı mevcut olsaydı, dağınıklığına rağmen çağına göre bu derece geliştirilmiş olan İstanbul Tersanesi, önce ufak tiplerden başlamak üzere gereken makinesi, topu ve silahı ile birlikte böyle gemiler inşa

---

yetiştirmek mecburiyeti hasıl olmuştur. İlk gemiler yapılınca her gemi bir *reis*'in kumandasına tevdi edilmiştir. Teşkilât büyüdükçe ünvanlarında değiştirilmesi zarureti hasıl olmuş ve reis yerine İtalyancadan *kaptan, Derya beyi* ünvanları kullanılmaya başlanmıştır. Daha sonraları denize büyük donanma çıkarıldıkça kaptanlık bazen vezirlerden birine tevcih edildiği gibi her türlü hallerde kaptanlığa paşalık ünvanı da ilave olunarak *kaptan paşa* denilmeye başlanmıştır.Tanzimattan sonra ise Bahriye Nazırı ünvanı kullanılmaya başlamış ve bu unvan Osmanlı devletinin sonuna kadar devam etmiştir.Geniş bilgi için bkz.Uzunçarşılı, **a.g.e.**

etmeye muktedir olabilir ve zamanla inşa edilecek gemi tiplerini büyütmek imkânı doğabilirdi. Ancak böyle olmayıp da devletin bütçe, personel, ikmal ve bakım imkânlarını aşan bir donanma yapılınca haliç tersanesi değil yeni gemi inşa etmek, mevcut gemilerin bakımlarına dahi yetersiz kalmış, böylece eldeki gemilerin bakımları yapılamadığı gibi çağın icatlarına göre zamanla gereken tadilleri ve yenilenmeleri de mümkün olmamıştır.

5. Yabancı firmalara verilen yeni gemi siparişlerinde görülen aksaklıklar. Abdülaziz döneminde dış piyasalara yaptırılan gemiler, teknolojik açıdan dünya standartlarını yakalayamamış ve Osmanlı donanmasına fazla bir katkı sağlayamamıştır. Teslim anında arz ettiği teknoloji itibariyle mutlak surette gerek nitelik gerekse nicelik bakımından hep bir-iki model önce olmuştur. 1584 yılında pervanenin icadı ile başlayan ve stim makinesinin gemilere tatbiki ile devam eden hızlı teknolojik gelişme, 40 yıl civarında sürmüş ve dünyadaki bu hızlı savaş teknolojisinin gelişmesi karşısında diğer bahri devletler savaş gemileri inşaatlarını birden bire asgariye düşürmüş, yalnızca prototip inşaatla ayakta durmaya çalışmışlardır. Buna karşın Osmanlı Devleti ise, dünya bahriyesinin bu teyakkuzlu davranışına karşı bir çok gemi inşa ettirmek hevesine kapılıp, dört yıllık kısa bir süre içinde (1864-1868) yabancı devletlere çeşitli tip 19 savaş gemisi birden inşa ettirmiştir ki, bu gemiler çağının gemisi olmayıp, bir önceki tipe ait olmakla beraber kısa zamanda çağının gerisinde kalan gemiler durumuna düşmüşlerdir.

6. Personel mevcudunda ve eğitimindeki aksaklık. Sultan Abdülaziz'in meşhur donanması döneminde zırhlı gemilerimizin personel toplamı 10.920 ve ahşap gemilerimizin personeli ise 15.188 kişi olmak üzere bahriyenin yalnız deniz üzerindeki personel mevcudu 26.108 kişi olduğu görülmektedir. O dönemde İdare-i Mahsusa denilen deniz ticaret filosu ile bütün liman reislikleri ve karadaki benzer deniz teşekkülleri de tamamıyla Bahriye Nezareti emrinde oldukları göz önünde tutulursa dar bütçeli bahriyenin ne derece çok personele ihtiyaç gösterdiği ve kullanıla geldiği açıkça meydana çıkmaktadır. Bu kadar geniş bir bahri teşekküle subay yetiştiren Bahriye mektebi ise o dönemde sadece yılda 40 zabit mezun ediyordu. Bu miktar 10 yılda 400 ve 30 yılda ancak 1200 kişi eder görünürse de

bunun çeşitli nedenlerle meydana gelecek zayiatı dolayısıyla normal 30 yıllık devlet hizmeti süresinde 1000 kişiyi bulmadığı görülmektedir. Kaldı ki, bu miktar zaman zaman yıllık olarak 40'tan aşağı düşmüş ve hiçbir zaman Osmanlı Donanması'nda 500'ü aşkın okul mezunu zabit bir arada bulundurulamamıştır. Subay kadrosu bu şekilde kısır olan bir donanmada eratın da gereğince eğitildiği elbette ki iddia olunamaz. Böylece personel durumu da ortaya koymuştur ki, Sultan Abdülaziz döneminde personel bakımından daha ufak ve daha derlitoplu bir donanma ihtiyacı kesindi ve 10 yıl kadar kısa bir süre içinde kurulan azametli Abdülaziz donanmasına gereğince eğitilmiş yeterli sayıda zabit ve erat hiçbir zaman yetiştirilememiştir.

7. İkmal yetersizlikleri. Osmanlı Devleti klasik döneminde (1453-1789) dünyada benzeri görülmemiş bir ikmal yeteneğine sahipti. Yani başka hiçbir yabancı devlette olmadığı şekilde her çeşit hammaddeye sahip olup her şeyini kendi imkânları ile yapabiliyordu. Yani tam anlamı ile otarşik[6] bir devletti. Fakat stim döneminin başlaması ile durum değişmiş, ülke yine sınırlarını korumakta olmasına rağmen en büyük ihtiyaç olan demir ve kömür pek sınırlı olarak çıkarılmakta idi. Bu bakımdan Sultan Abdülaziz döneminde oluşturulan donanma şayet tümüyle yurt içinde inşa yoluna gidilseydi gereken demirin bulunmasına imkân yoktu. Yine bu bakımdan da dış kaynaklara muhtaç olunacaktı. Böylece sınırlı kömür üretimi dolayısıyla barış zamanında seyir eğitimi de hiçbir zaman yeterince yürütülememiş ve dolayısıyla savaşlardaki harekât daima sınırlı kalmıştır[7].

II. Abdülhamit, Sultan Abdülaziz'in dünyada üçüncü sıraya terfi ettirdiği böyle bir donanmayı miras olarak almıştır. Ancak saltanatı boyunca donanmada takip ettiği politika ve geride bıraktığı mirasta bir çok eleştiriye de maruz kalmıştır. İşte bu araştırma ile II. Abdülhamit döneminde donanmada takip edilen siyaset, kemiyet ve keyfiyet itibariyle geride bıraktığı donanmaya yapılan eleştirilerin ne kadar geçerli olduğu konusuna bir açıklık getirilmeye çalışılmıştır.

---

[6] Kendi kendine yeterli olan.

[7] Emin Yakıtal, *Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme*, **VIII. Türk Tarih Kongresi (Bildiriler)**, C.2, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1891, s.1333-1358.

II. AMAÇ

Bu araştırma, II. Abdülhamit döneminde Osmanlı donanmasında bulunan mevcut gemilerin durumu, donanmaya yeni ilave edilen gemilerin cins ve miktarı, diğer bahrî devlet donanmalarına nazaran gelinen nokta, donanma personelinin, Tersane-i Amire'nin, Bahriye Nezareti'nin ve Bahriye Mektebi'nin durumları, bütün buralarda meydana gelen gelişmelerin istatistikî, teknolojik ve siyasî açılardan değerlendirmesi amaçlamıştır. Bu amaç doğrultusunda aşağıdaki sorulara cevap bulunmaya çalışılmıştır:

1. II. Abdülhamit devrinde gerek mevcut gemilerin tadil ve teçhizinde gerekse yenilerinin yapılmasında Tersane-i Amire'nin katkısı ne şekilde olmuştur?

2. Tersane-i Amire'de yeni bir idarî yapılanma söz konusu olmuş mudur? Uygulandı ise karşılaşılan güçlükler nelerdir?

3. Tersane-i Amire'de görev yapan amele, usta ve zabitanın çalışma şartları, ekonomik durumları, meslekî tecrübeleri ve sayıları ne şekilde değişim göstermiştir?

4. Tersane-i Amire fabrika ve imalâthanelerinde yapılan periyodik üretim ve imalât çağın neresindedir?

5. Donanmayı teşkil eden gemilerin, vazife yapan personelin, Tersane-i Amire ve Mekteb-i Bahriye'nin her türlü idarî sorumluluğuna sahip bir müessese olarak Bahriye Nezareti'nin yapılanması nasıldır? Yeni bir teşkilâtlanmaya gidilmiş midir?

6. Bahriye Nezareti bünyesinde bulunan daire ve komisyonlar Bahriye'ye ait meselelerin çözüme kavuşturulmasında ne derece etkili çalışmışlardır?

7. Bu dönemde Bahriye askerî teşkilâtı nasıl bir yapılanmaya sahiptir ve askerî teşkilâtta yeni bir değişikliğe gidilmiş midir?

8. Bahriye askerinin eğitim ve talimleri ne şekilde uygulanmaktadır? Eğitim yapması için Avrupa'ya öğrenci ve subay gönderilmiş midir?

9. Bahriye askerinin disiplin durumu, ahlâki yapısı ve karşılaştığı maddî güçlükler nelerdir? Bunlar ne şekilde çözüme kavuşturulmuştur?

10. Bu dönemde Bahriye askeri yetiştirilen bir müessese olarak Bahriye Mektebi'nin verdiği eğitim çağın neresindedir? Eğitim ve öğretimde yeni bir düzenlemeye gidilmiş midir?

11. Öğrencilerin eğitim-öğretimi yanında sosyal yönleri ile ilgili olarak da okulda bir faaliyet yürütülmüş müdür?

12. II. Abdülhamit'e kendinden önceki döneme ait ne kadar ve ne şekilde bir donanma miras olarak kalmıştır?

13. II. Abdülhamit'e miras kalan donanma üzerinde ne şekilde bir tasarrufa gidilmiştir?

14. Daha önceki döneme ait gemilere ilaveten , II. Abdülhamit devrinde nasıl ve ne maksatla bir donanma oluşturulmasına gayret edilmiştir?

15. II. Abdülhamit'in oluşturmaya çalıştığı bu yeni donanma düzeneği çağın ve devletin şartları ile nedenli uyuşmaktadır?

16. II. Abdülhamit devri donanmasının Dünya Bahriyesi'ne göre kemiyet ve keyfiyet itibariyle durumu nedir?

III. ÖNEM

Araştırmamız, aydınlatılması siyasal ve ekonomik açılardan çağdaş Türk tarihinin anlaşılmasında büyük önem taşıyan II. Abdülhamit dönemi donanma siyasetinin, konu ve zaman açısından sınırlandırılarak ayrıntılı bir şekilde incelendiği bir çalışma mahiyetindedir.

Denizlerle çevrili Osmanlı ve dolayısıyla da Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik ve donanma tarihi hakkında bugüne kadar yapılan araştırmalara bakıldığı zaman pek fazla ve yeterli olduğu söylenemez. Son dönemlerde Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetleri, adalar, tersaneler, ticaret kumpanyaları ve ince donanma gibi konularda yapılan çalışmalarla Osmanlı denizciliğini inceleyen çalışmaların sayısında bir artış olmasına rağmen, II. Abdülhamit dönemi denizciliği (Donanma, Tersane-i Amire, Bahriye Nezareti, Gemiler gibi) ile ilgili doğrudan yapılan bir çalışmaya rastlanılamamıştır. İster genel anlamda Osmanlı denizciliği, isterse özel anlamda belli bir dönemin donanması olsun, Osmanlı Devleti'nin denizcilik tarihi ve donanması üzerine yapılan araştırma sayısının çok az ve yetersiz olmasının sebeplerinden biri, bu konularda yetişmiş tarihçi sayısının az olmasıdır. Halbuki konunun taşıdığı önem, bu konuların gün ışığına çıkarılması için araştırma yapacak daha çok sayıda tarihçilerin yetiştirilmesine büyük ihtiyaç olduğunu göstermektedir. Araştırmamızın, bu alanda çalışmalar yapacak olan yeni araştırmacılara yardımcı olacağı ümit edilmektedir.

Osmanlı Devleti'nin gerileme sürecine girmesiyle beraber başlayan ve özellikle askerî alanda yoğunlaşan yenileşme faaliyetlerinin II. Abdülhamit dönemine yansımaları sonucunda donanmada meydana gelen gelişmeler ve takip edilen politikalar göz önüne alınarak, Türk devlet ve bilim adamlarının, günümüz donanmasına bu dönemin yansımaları ve etkileri hakkında yaptıkları değerlendirmelere ışık tutacağı, konuya değişik pencerelerden bakılmasını sağlayacağı ümit edilmektedir.

IV. YÖNTEM

Çalışmamızda, geçmişte ya da halen varolan bir durumu varolduğu şekliyle tanımlamayı amaçlayan araştırma yaklaşımı olan *tarama modeli*[8] kullanılmıştır. Bu model çerçevesinde, konu ile ilgili olaylar kendi koşulları içinde ve olduğu gibi tanımlanmaya çalışılmış ve çalışmanın amaçları genellikle soru cümleleri ile ifade edilmiştir.

---

[8] Niyazi Karasar, **Bilimsel Araştırma Yöntemi**, Ankara 1995, s.77.

Tarama modelinin araştırma yaklaşımına uygun olarak konu hakkındaki bilgiler, önceden tutulmuş çeşitli yazılı belgelere başvurarak elde edilmiş ve elde edilen dağınık bilgiler kendi gözlemlerimiz ile bir sistem içinde bütünleştirilerek yorumlanmıştır. Geçmişe dönük araştırmalarda çoğu zaman birincil verilere ulaşma ve bunları tarafsız bir şekilde araştırmada kullanma yönünde bazı güçlükler yaşanması muhtemeldir. Bizim çalışmamız da bu tür bir araştırma olmasına rağmen, bu güçlüklerden birincisi olan konu ile ilgili veri tespit etme yönünde bir güçlük ile karşılaşılmamıştır. Tespit edilen belgelerin temini aşamasında, bazı zorluklar yaşansa da, problemin aydınlatılması için her tür ve nitelikteki birincil veri kaynakları aranıp bulunmaya ve onlardan yararlanılmaya çalışılmıştır.

Elde edilen verilerin tarafsız bir şekilde araştırmada kullanılması konusuna da büyük titizlik gösterilmiştir. Elimizdeki veri kaynaklarından geçerli ve güvenilir bilgiler toplayıp doğru sonuçlara ulaşmak için, toplanan her veri *geçerlik* ve *önem* açılarından bir eleştiri süzgecinden geçirilmiştir.

A. Verilerin Toplanması

Araştırma hakkındaki veriler, varolan kayıt ve belgeler incelenerek *belgesel tarama* veya *doküman metodu*[9] diye anılan yöntem ile toplanmıştır. Mevcut kayıt ve belgeler tespit edilmiş, ulaşılanlar okunup konu ile ilgili olan kısımları not alınmış, değerlendirilerek tahlil edilmiştir.

Bilgide birikim ve sürekliliğin belgelerle sağlanabileceği düşüncesinden hareketle, çalışmalarda öncelikle konuyla ilgili arşiv belgeleri tespit edilmeye çalışılmıştır. Bunun için de başta Başbakanlık Osmanlı Arşivi olmak üzere konuyla ilgili olarak Deniz Müzesi Arşivi belgeleri arasından çalışmamızla ilgili olarak bir çok belge tespit edilmiştir.

Konuyla ilgili belgelerin tespit aşaması tamamlandıktan sonra, bu belgelere ulaşma konusunda da fazla bir zorlukla karşılaşılmadan belgeler temin edilmiştir.

---

[9] Ayrıntılı bilgi için bkz. Karasar, **a.g.e.**, s.183.

Tespit ettiğimiz halde ulaşamadığımız önemli kaynak özellikle o dönem dünya bahriyesinde çok önemli bir yere sahip olan İngiltere'de yayınlanan bazı önemli çalışmalara ulaşılamamıştır.

Bütün bu yoğun çalışmaların sonucunda temin edilen ve incelenen bu yazılı belge ve dokümanlardan araştırmamızla ilgili olanlar, kullanılan kaynaklardaki özgün yapı, içerik ve ifadenin aynen aktarılabilmesi için, doğrudan not alma yoluyla fişler halinde not edilmiştir.

B. Verilerin İşlenmesi, Çözümü ve Yorumlanması

Belgelerden ve dokümanlardan toplanan veriler, fişlendikten sonra bütün notlar birer birer okunup bahsettiği konu fişlerin boş bırakılan sol üst köşesine yazılmak suretiyle isimlendirilmiştir. Bu işlem tamamlandıktan sonra, fişler arasında konusuna göre bir sınıflandırma yapılmıştır. Sınıflandırmada araştırmanın problemi ve amacına uygunluk, her sınıfın birbirinden bağımsız olması, konunun bütün yönlerini kapsaması ilkelerine önem verilmiştir. Daha sonra her konu grubu ayrı ayrı zarflara konmuş ve belgelerin tasnifi tamamlanmıştır.

Fişlerin tasnifi ve mantıkî bir silsile içinde sıralanmasıyla çalışmanın ana başlıkları ve ana başlıklar altında yer alacak olan alt başlıklar belirlenmiştir. Başlıklarda bölüm ve alt bölümlerin rakam ve harflerin karmaşık kullanıldığı bir sistem takip edilmiştir. Bu sisteme göre bölüm ve alt bölümleri gösterirken (I., A., 1., a.,) gibi bir sıralamaya uyulmuştur.

Daha sonra bilgiler konu başlıklarına göre sırasıyla ele alınmış ve araştırmanın amaçları doğrultusunda veriler anlamlandırılmaya çalışılmış, fişlerdeki bilgiler yorumlayıcı yöntemle yorumlanarak araştırma problemine bir çözüm önerisi getirebilmek için bütünleştirilmiştir.

Çalışmamızın sağlam kaynaklara dayandırıldığını göstermek ve bilginin doğruluğunu araştırmak veya aynı konuda fazla bilgi almak isteyenlere yol göstermek amacıyla dipnot kullanılmasına önem verilmiştir. Dipnotlarda, sayfa altlarında her bölümde (1)'den başlayarak numaralandırma usulü benimsenmiştir.

Dipnotlarda kitap, önce yazarın adı ve soyadı, koyu (bold) olarak eserin adı, basım yeri ve tarihi, son olarak da bilginin hangi sayfadan alındığı (s.) konulduktan sonra belirtilmiştir. Makalelerden alınan bilgiler de aynı yöntemle verilmiştir. Ancak kitaplardan farklı olmak kaydıyla, makale adı *italik*, yayınlandığı derginin adı koyu (bold) harflerle yazılmıştır. Bir dipnotta birden fazla eserin kullanılması durumunda, eserlerin basım yılları ya da arşiv belgesi olup olmadıklarına dikkat edilmiştir. Böyle durumlarda arşiv belgelerine ve basım yılı eski olan eserlere öncelik verilmiştir.

Arşiv belgelerinin referans olarak gösterildiği dipnotlarda, bilgi alınan belgelerin arşivi, tasnifi ve numarası belirtilmiştir. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden alınan belgelerde arşiv ismi belirtildikten sonra tasnifleri koyu olarak belirtilmiş, belgelerin arşivden temin edilmesi sırasında gerekli olan tasnif numaraları yazılmıştır. Deniz Müzesi Arşivi'nden alınan belgelerde ise belgelerin tasnifleri koyu (bold) harflerle yazılmış, belge numaraları ise hemen arkasında verilmiştir. Ancak aynı arşivin *El Yazmaları* bölümünden konu ile ilgili tesadüfen bulunan bir belge, henüz tasnife tabi tutulmamış olduğundan üzerinde herhangi bir kayıt numarası tespit edilememiştir. Bu belge dipnotlarda *DMA, El Yazmaları* şeklinde verilmiştir.

Yazım işlemi tamamlandıktan sonra araştırma metni okunup düzeltilmiş, ardından da araştırma sonucunda varılan sonuç ve değerlendirme kısmı kaleme alınmıştır.

V. SINIRLILIKLAR

Araştırma boyunca elde edilen bulgular konu ve zaman açısından şu sınırlılıklar içerisinde değerlendirilmiştir.

A. Konu Bakımından Araştırmanın Sınırlandırılması

Çalışmamız konu açısından iki türlü bir sınırlamaya tabi tutulmuştur. Bunlardan birincisi, II. Abdülhamit döneminde, Osmanlı Devleti'nin askerî teşkilâtından sadece *bahriye* ele alınmıştır. İkinci olarak da Bahriye teşkilâtında *donanma* konusu çalışmamızın ana unsurunu oluşturmuştur.

B. Zaman Bakımından Araştırmanın Sınırlandırılması

Araştırmanın bir diğer sınırlılığı da zaman bakımından, konu sınırlamasının ardından kendiliğinden oluşmuştur. Çalışmamızda, II. Abdülhamit döneminde donanmada takip ettiği politika, II. Abdülhamit'in Osmanlı tahtına geçtiği 1876 senesinden, tahtan ayrıldığı 1908 senesine kadar geçen 33 yıllık bir dönem incelenmiştir. Bu yıllar arasında Osmanlı Donanması ve Bahriye teşkilâtı'na ait takip edilen politikalar ve bu politikalar sonucunda ortaya çıkan donanmanın dünya devletleri donanması içindeki yeri araştırmanın özünü teşkil etmiştir.

VI. TANIMLAR

Çalışmanın mahiyetinin tam olarak anlaşılması için araştırmada kullanılan şu terimlerin tanımlanmasında yarar görülmüştür;

A. Gemi

Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, denizde hareket imkânına sahip bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekneye verilen isimdir. Bir teknenin gemi niteliğini taşıyabilmesi için hem yüzme, hem de hareket yeteneğine sahip olması gerekmektedir.

Gemi yalnız suda hareket edebilen ve suda hareket etmeyi gerektiren bir işe tahsis olunan veya böyle bir işte fiilen yüzme yeteneğini haiz pek küçük olmayan teknedir. Bu açıklamaya göre bir geminin varlığından söz edebilmek için:

1.Yüzebilen bir tekne olmalıdır. Teknenin biçimi önemli değildir. Tekne olmadığı için sal, gemi değildir.

2.Tekne pek küçük olmamalıdır. Bir teknenin hangi büyüklükten sonra gemi sayılacağına dair elde kesin bir ölçü yoktur. Bu konuda denici çevrelerin görüşü esas alınmalıdır. Sandallar, küçük botlar gemi değildir.

3.Tekne suda hareket edebilme yeteneğine haiz olmalı ve suda hareket etmeyi gerektiren bir işe tahsis olunmalı veya fiilen bu surette kullanılmalıdır. Harekete geçiren kuvvetin teknenin içinde veya dışında bulunmasının önemi yoktur. Bu sebeple harici bir kuvvetle hareket eden mavnalar gemidir.

Tahsis edildiği gayeye hizmet etmesi, denizde hareket etmesi yeteneğine bağlı olduğu için yüzen vinçler, itfaiye gemileri, buzkıranlar gemidir. Suda hareket yeteneği bulunmaması nedeniyle, daimi olmak üzere karaya bağlanmış gemi oteller, gemi lokantalar, deniz banyoları gemi değildir. Tahsis olunduğu gayeye hizmet, suda hareket etmesi imkânına bağlı bulunmaması sebebiyle, yüzen dok seksiyonları, köprü ayakları gemi değildir.

4.Tekne yalnız suda hareket edebilmelidir. Bu itibarla deniz uçakları, deniz otomobilleri gemi değildir.

Yukarıda verilen gemi tanımı ve yapılan açıklama, genel anlamdadır. Özel kanunlar, tüzükler, yönetmelikler veya milletler arası sözleşmeler kendi hükümetlerinin uygulanması yönünden geminin başkaca açıklamasını yapmış olabilir[10].

B. Donanma

Birçok savaş gemisinden meydana gelen topluluğa verilen isimdir. Kıyılara sahip bulunan devletler, deniz ticaret filosunu kollamak ve savaşta deniz hakimiyetini elde bulundurmak veya kıyılarına karşı yapılacak muhtemel düşman taarruzlarını önlemek amacıyla güçlü bir donanmayı kurmak ve sürekli olarak geliştirmek zorundadır. Donanma içerisinde bulunan su üstü ve su altı savaş gemileri ile deniz uçakları, denizlerdeki savaşları uyumlu bir biçimde yürütürlerken, çeşitli amaçlarla yapılacak çıkarma harekatında deniz piyadesini bu kuvvetlerle desteklemek suretiyle görevlendirir.

Savaş sırasında el konulan ticaret gemileriyle donanma desteklenir. Bunların tümüne *yardımcı donanma* denir. Yardımcı donanma gemileri de top, mayın arama-tarama, dinleme cihazları vb. konularak savaş düzenine sokulur. Deniz subay ve erlerinin görev alacağı bu gemiler, tıpkı savaş gemileri gibi, direklerine filandıra çeker. La Haye Milletlerarası Anlaşmasına göre (1907), sadece taşıt olarak kullanılan

[10] **Meydan Larousse**, C.5, s.82.

ve sivil mürettebat ile yönetilen ticaret gemileri filandra[11] çekemez ve ticaret gemisi sayılmakta devam eder.

Prusya'nın 1870 yılında, Rusya'nın 1878 yılında savaşa soktuğu gönüllü donanmalar, 16 Nisan 1856 tarihli *Paris Bildirisi*nin yasaklandığı savaş korsanlığını, bir başka biçimde sürdürmek isteğine dayanıyordu. Devletlere, savaşta ticaret gemilerine el koyma hakkı tanındıktan sonra, gönüllü donanma yoluna başvurulmaz oldu[12].

C.Tersane

Harp ve ticaret gemilerinin inşası için içinde inşa kızakları ve havuzları, inşa ile ilgili fabrika ve atölyeleri bulunan, deniz ve rüzgardan korunmuş yerdir[13].

D.Yelken

Rüzgar tesiri ile hareket eden gemilerde rüzgarı toplamak için yan yana dikilmiş bezlerden meydana getirilmiş ve kullanıldığı yerlere göre değişik biçimlerde olan yüzeylere verilen isimdir[14].

E. Zırhlı

Genellikle önemli yerleri zırhla korunmuş bir sınıf savaş gemisidir. Yelkenli gemiler zamanında ağaçtan yapılmış bazı küçük tekneler, mesela havan topu atan kalyonlar güllelere karşı bordaya[15] sallandırılan zincirlerle veya demir levhalarla korunuyordu. Bunlar, yüzer bataryalardan başka bir şey değildi. Modern çağın ilk büyük zırhlısı, *Mühendis Dupuy de Lome*'un planlarına göre 1860 yılında yapılan *Gloire* isimli bir Fransız gemisidir[16].

---

[11] **Filandra**:Harp ve askeri gemilerin grandi direklerine çekilen ensiz ve uzun şerit şeklindeki sancaklardır. Gemi komutanlarını temsil eden bu fors yalnız sancak gemilerine çekilmez. Mustafa Zaloğlu, **Gemici Dili.**, Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı Yayınları, İstanbul 1988, s.172.

[12] **Meydan Larousse**, C.3, s.830-831.

[13] Zaloğlu, **a.g.e.**, s.371.

[14] Zaloğlu, **a.g.e.**,s.397

[15] **Borda**:Gemilerin veya teknelerin dış tarafta ve su kesiminden yukarıda kalan yan kısımları. Zaloğlu, **a.g.e.**,s.48.

[16] **Meydan Larousse**, C.12, s.935.

F. Torpidobot

Süratli, küçük tonajda ve ana silahı torpil olan savaş gemisine verilen isimdir. 1875 yılına doğru İngiltere'de *Thornycroft gemi tezgahları*nda yapılan torpidolar 27 ton ağırlığında, 17 mil süratinde, bir göndere takılı tek torpili bulunan teknelerdi. Bu tekneler ilk defa 1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda kullanıldı. Kendi kendine giden torpil yapılınca, torpidolar büyük bir gelişim gösterdi. Atış bir torpil kovanıyla, birkaç yüz metre uzaklığa kadar yapılıyordu. Daha sonra birkaç su üstü kovanı eklendi. Gittikçe çoğalan torpidolara karşı koymak için İngilizler muhripleri ortaya çıkardılar. Az sonra küçük kıyı torpidoları ortadan kalktı[17].

G. Denizaltı

Denizaltı, su altında giden savaş gemisine verilen isimdir. Deniz altı gemisinin dalışı dalma sarnıcı denilen su depolarının deniz suyu ile doldurulması, su yüzüne çıkışı ise bu sarnıçların boşaltılması ile sağlanır. Önceleri iki türlü denizaltı vardı. Biri dalma sarnıçları sağlam bir tekne içine yerleştirilmiş yüzme gücü az, fazla dalgalı havalarda su üstünde gidemeyen denizaltı, öteki ise gerçek bir deniz üstü gemisi gibi su yüzünde gidebilen, çok su alan, dalma sarnıçları tekne dışında olan dalabilir tekne adıyla anılan denizaltıdır. İlk denizaltı gemisi Amerikalı *Bushnel* tarafından 1776 yılında yapılmıştır. Bu denizaltı New York önünde bir İngiliz savaş gemisini tahrip etmiştir. Ondan sonra ise Fulton ilk Nautilus'u 1798 yılında yapmıştır. Denemelerin pek inandırıcı olmamasından dolayı Napolyon bu işe girişmeyi kabul etmemiştir. Amerikalılar denizaltı yapımını ayrılık savaşı sırasında yeniden ele almışlar, ama başarı sağlayamamışlardır.

İlk başarı H. Dupuy de Lame'nin tasarılarını inceleyen *Bustav* tarafından 1887 yılında yapılan *Gymnoti* adlı gemi ile sağlanmıştır. Elektrik motoru ile çalışan bu deney teknesi, 30 tonluktu ve su üstünde 7, su altında 5 mil hız yapabilme yeteneğine sahipti. . Bu ilk tekneler yüzme katsayılarının çok az oluşundan denizciliğe elverişli değildi. Su altı seyrinin kesin gelişmesi *Laubeuf*'un sunduğu proje ile başladı ve 1899 yılında yapılan *Narval* adlı dalabilir teknenin tamamlanması

---

[17] **a.g.e.**, s.232.

ile sonuçlandı. Gemi atom gücüyle çalışan denizaltılar yapılıncaya kadar bu alanda ilk örnek olarak kaldı. Daha sonraki dönemde Amerika Birleşik Devletleri'nde mühendis Holland tarafından yapılan ve 1901 yılında İngiltere'nin satın aldığı denizaltı ve Almanya'da da 1903 yılında benzer başarılara ulaşıldı[18].

H. Karakol Gemisi

Deniz kenarında bulunan önemli şehir ve limanların muhafazası için görevlendirilen harp gemileri olup, valilerin tasarrufu altındadır[19].

İ. Kruvazör

Kalyonlardan daha hafif donatılmış, daha az silahlandırılmış fırkateyn ve korvet tipi gemilerdir. Modern kruvazörler hat gemilerinden daha hafif zırhlı, hızları oldukça yüksek, çok değişik tonajlarda yapılmışlardır. Topları ve tonajları hat gemisininkine eşit olan kruvazörlere savaş kruvazörü denir. Top çapları biraz daha küçük olanlar *birinci sınıf kruvazör* veya *ağır kruvazör* ve *ikinci sınıf kruvazör* veya *hafif kruvazör* adını alır. Bunlardan başka bir de uçaksavar kruvazörleri vardır. Bunlar ana topları dahil bütün toplarıyla uçaklara ateş edebilir, ayrıca bir amiral ve kurmay heyetine ayrılan ve özel savaş aletleriyle donatılan kumandan kruvazörleri de sayılabilir. Almanların Derflinger ve İngilizlerin Lion'ından sonra, Birinci Dünya Savaşı'nda yapılan kruvazör tiplerinin en önemlilerinden biri İngilizlerin Hood savaş kruvazörüydü. Yeter derecede zırhlı olmayan bu kruvazör 1941 yılında batırıldı[20].

---

[18] **a.g.e.**, C.3, s.541.
[19] Süleyman Nutkî, **Kamus-ı Bahrî**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1333(1917), s.308.
[20] **Meydan Larousse**, C.7, s.598.

J. Filo

Belirli savaş maksadına yönelik savaş gemileri filotillalarının[21] oluşturduğu taktik kuvvet. Harp filosu, mayın filosu, denizaltı filosu gibi[22].

K. Şalope

Osmanlı Devleti'nde kullanılan yelkenli ve ambarsız gemilerden olup savaşlarda kullanılırdı. İki direği ve her bir direğinde *sübye* denilen düz yelkeni bulunmaktadır. 1815 tarihli bir deftere göre şalopede bir reis, bir yelkenci, bir hoca-i emanet, bir çavuş, bir klavuz, bir topçubaşı ve altı topçu efradı ile bir humbaracı halifesi ile dört humbaracıdan mürekkep toplam 19 kişi daimi, 43 kişi de diğer personeli olup toplam 62 kişiden ibarettir. 12 topu vardır[23].

L. Birik

Yelkenli gemilerin iki direkli (tek ambarlı) olanlarına birik ismi verilirdi. Birikler zamanının en seri savaş gemilerinden olup, küpeştelerinde topu vardı. Birikin her iki direği kabasorta denilen dört köşe yelkenli idi. 1814 yılında bir birikte dokuz reis, bir topçubaşı, sekiz zabit, dört marangoz ve kalafatçı, yirmi gabyar ve yirmi beş gönüllü personeli bulunmakta idi. II. Abdülhamit döneminde sadece dönem donanmasında bir adet birik görev yapmış olup, diğerleri zamana yenik düşerek feshedilmiştir[24].

M. Uskuna

İki direkli yelkenlilerden olup, birinci direğinde kabasorta ve ikinci direğinde sübye denilen düz yelkeni bulunmaktadır. Direklerinde ufki serenleri bulunmayan gemiler *sübye armalı* ve ufki serenleri bulunanlara ise *kabasorta armalı* denilirdi. 1831 yılında yapılan bir uskunanın on altı topu ve 90 mürettebatı vardı. II.

---

[21] **Filotilla**: Muhrip ve muhripten daha küçük gemilerden teşekkül eden taktik birlik. Zaloğlu, **a.g.e.**, s.139.

[22] Zaloğlu,**a.g.e.**, s.139.

[23] Zaloğlu,**a.g.e.**, s.363.

[24] İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1984. s.466.

Abdülhamit dönemi donanmasında ise birik gibi, sadece bir adet uskuna bulunmakta olup diğerleri değişik tarihlerde hizmet dışı olarak kalmışlardır[25].

N. Korvet

Üç direkli harp gemilerindendir. Yalnız güvertesinde yirmi ile otuz topu vardı. Uzunluğu 33 ile 39 zira'dır. 19. yüzyıl başlarında bir korvette on bir zabit ve gedikli, kırk gabyar[26], 12 filikacı, bir topcubaşı, üç marangoz, üç kalafatçı ve 85 gönüllü mürettebat olup, ayrıca ücretle çalışan ve taşradan gelen silah endaz askerleri de bunun haricindedir. Korvetlerin iki direği kabasorta[27] ve üçüncü direk sübye[28] donanımlı idi.

O. Kalyon

Üç direkli yelkenli büyük harp gemilerindendir. İki ve üç ambarlıları vardı. *Güge, barça, burton, karaka, karavele, firkateyn, kapak* ve *üç ambarlı gemi*lerin hepsi kalyon çeşididir. İki ambarlıları 60 ile 80 ve üç ambarlıları da 80 ile 110 toplu olurdu. Kalyon Osmanlılarda ilk defa II. Beyazıt zamanında yapılmış olup bunun uzunluğu 70 ve genişliği ise 30 zira' idi. Personel mevcudu ise 2000'leri bulmakta idi. Bu tip kalyonlara göke deniliyordu. Kanuni Sultan Süleyman zamanında ise Venediklilerin *karaka*ları türünden kalyonlar yapıldı. Bunlar 1500 ile 2000 tonilato hacminde idi. Fakat bunların rüzgarsız havada sevkleri mümkün olmadığından dolayı kalyon yapma usulü azaltılarak eskisi gibi hem kürek hem de yelkenle giden çektirilere ağırlık verilmiştir. Kalyonlar 17. yüzyıl sonlarından itibaren bu isimle anılmaya başlamışlardır[29].

---

[25] Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.467.

[26] **Gabyar**: Yelken gemilerinde yelken, seren, arma ve bunlara ait her türlü işleri yapan personele verilen isim. Zaloğlu, **a.g.e.**, s.157.

[27] **Kabasorta**: Biri sabit diğeri hareketli iki adet tornadan ibaret palanga. Zaloğlu, **a.g.e.**, s.203.

[28] **Sübye**: Fazla kuvvet sarfını gerektirmeyen yerlerde kullanılan kamçılı sabit bir tornodan geçirilmiş bir halattan ibaret palanga. Zaloğlu, **a.g.e.**, s.352.

[29] Uzunçarşılı, **a.g.e.**,s.469.

Ö. Fırkateyn

Üç direkli yelkenlilerdendir. Hem güverte ve hem de ambarında topu vardır. Boyu çeşitli uzunluklarda olup, genellikle 45-55 zira' arasındadır. 30'dan 70'e kadar topu bulunmakta olup, hareketleri ise seridir. Fırkateynin üç direği de kabasorta olup, zamanımızın muharebe kruvazörü vazifesini görmekte idi[30].

P. Üç Ambarlı

Kalyon sınıfının en büyüklerinden olup, 1682 yılından itibaren yapılmaya başlamıştır. Üç anbarlılar donanmanın diretnotları olduğundan güvertelerinden başka top ambarları ve altta topları bulunmaktadır. Boyları 59-64 zira' arasındadır[31].

VII. KONU İLE İLGİLİ KAYNAKLAR

Daha önceden ifade edildiği gibi, araştırmamızın konusu, II. Abdülhamit devri Osmanlı donanmasıdır. Doğrudan II. Abdülhamit devri ile ilgili kaleme alınmış çalışmalar yok denecek kadar azdır. Aslında Osmanlı bahriye teşkilâtı ile ilgili son dönem ortaya koyulan çalışmalar istisna edilecek olursa, bu konu hakkında kaleme alınan çalışmaların da konunun taşıdığı öneme kıyasla oldukça yetersiz olduğu görülür.

Osmanlı Bahriyesi ile ilgili en güzel çalışmalar Bahriye teşkilâtı alanında kaleme alınan eserlerdir. Bu alanda ortaya konan önemli bir eser, Saffet'in *Filasalar*'ıdır[32]. Deniz tarihimize ait değişik konularda makalelerin bulunduğu bu eserde özellikle bahriyemizdeki gedikli sınıfı, Bahriye Meclisi'nin faaliyetleri ve Bahriye Mektebi'ne ilişkin bilgiler verilmektedir.

Bu konuda özellikle İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*[33] adlı eseri, kendisinden sonra bu alan ile ilgili çalışanlara son derece önemli ve kapsamlı bilgiler sunmuştur. Eserin İkinci Bölüm'ünde Osmanlı

---

[30] Uzunçarşılı, **a.g.e.**,s.470.
[31] Uzunçarşılı, **a.g.e.**,s.473.
[32] Matbaa-i Bahriye, 1329(1911).
[33] TTK Yay., Ankara 1984.

Bahriye Teşkilâtı, Osmanlı tersaneleri, Donanma personeli ve Tersane personeli hakkında ayrıca da donanmayı teşkil eden gemilerin sınıfları ve durumları hakkında da bilgi verilmektedir.

Osmanlı Bahriye teşkilâtı ile ilgili olarak diğer bir önemli eser de İdris Bostan tarafından kaleme alınan *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: 17. Yüzyılda Tersane-i Amire* isimli çalışmadır[34]. İdris Bostan bu eserinde Tersane-i Amire'nin kuruluşu, idari yapısı ve personeli, tersanede bulunan diğer ahali, gemi inşa faaliyetleri ve donanmada görev yapan personel hakkında verdiği bilgilerle II. Abdülhamit devrine kadar geçen 400 yıllık zaman içindeki değişim ve gelişimin boyutlarını ortaya koymamızda yardımcı olmuştur.

Bahriye teşkilâtı ile ilgili bir diğer önemli çalışma ise Ali İhsan Gencer tarafından kaleme alınmıştır. *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu*[35] isimli bu çalışma Osmanlı Devleti'nde ıslahat hareketlerinin gelişmesi, Bahriye Meclisi'nin ve özellikle de Bahriye Nezareti'nin kuruluşu hakkında özgün bilgiler vermektedir.

Bu konuyla ilgili son yapılan çalışmalardan bir diğeri de Selahittin Özçelik tarafından kaleme alınan *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti* adlı eserdir. 2000 yılında TTK tarafından yayınlanan eserde II. Abdülhamit devrinden sonra II. Meşrutiyet'in ilânedilmesi ile birlikte donanma işlerine hız verilmesi ve iane yoluyla halktan yardım talep edilerek yeni bir donanmanın oluşturulma gayretleri, bu çerçevede Donanma Cemiyeti'nin faaliyetleri belgeler ışığında ayrıntılı bir şekilde anlatılmaktadır.

Osmanlı bahriyesi ile ilgili bir diğer çalışma alanı da donanmada yer alan gemiler hakkında kaleme alınan eserlerdir. Bu alanda en kayda değer çalışma Erkan-ı Harbiye-i Bahriye kaymakamlarından Hikmet Bey'in 1894 tarihinde kaleme aldığı *Terakkiyat-ı Cedide-i Bahriye*[36] adlı eserdir. Bu eserde o dönem Osmanlı

---

[34] TTK Yay., Ankara 1992.
[35] TTK Yay., Ankara 2001.
[36] Matbaa-i Bahriye,1312(1895).

donanmasını oluşturan gemiler ve bunların Avrupa bahriyesinde bulunan gemiler ile mukayesesi ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

Yine bu konuyla ilgili H. W. Wilson'un *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri*[37] adlı eseridir. Wilson eserinde dünyada zırhın ilk defa gemilere tatbikinden zırhlı gemilerin katıldığı önemli deniz muharebeleri kronolojik bir sıra takip edilerek anlatılmıştır. Eserin ilk altı faslı bu konulara ayrılmış olup, birinci fasılda Sinop vakası, dördüncü fasılda 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı ve altıncı fasılda ise 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı anlatılmıştır.

Savaş gemileri ile ilgili Fikret Gövül'ün *Savaş Gemilerinin Tarihçesi*[38] adlı eserinde dünyada 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişen hızlı gemi teknolojisi beş dönem halinde ele alınarak anlatılmaktadır. Bunlardan özellikle ilk dört dönem 1860-1905 yıllarını kapsadığından, bu sürece ilişkin gelişmelerin takibinde hayli önem taşımaktadır. Haluk Şehsuvaroğlu'nun *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*[39] adlı eserinin dört ve beşinci bölümlerinde 18. ve 19. yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri, gemileri ile ilgili bilgiler sunulmaktadır.

Bu konuya dair yapılan son çalışmalardan biri ise Bernd Langensiepen ve Ahmet Güleryüz'ün birlikte hazırladıkları *1828-1923 Osmanlı Donanması*[40] adlı eserdir. Eser büyük emekler verilerek meydana getirilmiştir. Osmanlı Devleti'nde belirtilen süreler içinde görev alan gemilerin sınıfları, teknik özellikleri, yanlarına fotoğrafları da konularak sunulmuştur.

Bu konuyla ilgili Afif Büyüktuğrul Belgelerle Türk Tarihi Dergisinin 12. sayısında yayınlanan *Sultan Abdülhamid Donanmamızı Neden Bağlamıştı?* adlı makalesinde II.Abdülhamit'in donanmayı neden Haliç'te tuttuğu sorusuna cevap aramaktadır. Ayrıca Osman Öndeş'te aynı derginin 19, 20 ve 21. sayılarında yayınlanan *Abdülhamid Devrinde Donanma I, II, III* adlı makalelerinde özellikle Bahriye Nazırı Hasan Rami Paşa'nın *Hatırat*'ından istifade ederek dönemin tahlilini

---

[37] Deniz Matbaası, İstanbul 1937.
[38] Deniz Matbaası, İstanbul 1948.
[39] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1995.
[40] Denizler Kitabevi, İstanbul 2000.

yapmıştır. Ayrıca Metin Hülagü *Türkler* adlı ansiklopedik eserde yayınlanan *1897 Osmanlı–Yunan savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme* adlı makalesinde 1897 Osmanlı Yunan Savaşının öncesinde ve sonrasında Donanmanın durumu ile ilgili bilgi vermektedir[41]. Bahri Noyan ve Saim Besbelli konuyla ilgili bir çok makale kaleme almışlardır. Makaleler genelde 4-5 sayfayla sınırlı olup *Hayat Tarih* ve *Derya* dergilerinin 1977 yılından itibaren çıkan çeşitli sayılarında yayınlanmıştır.

Osmanlı bahriyesi ve donanmasını ilgilendiren, dönemin siyasî olayları ile ilgili olarak kaleme alınan eserler de konumuz açısından ayrıca önem arz etmektedir. Hasırcızade'nin kaleme aldığı *Abdülhamid Han ve Osmanlı-Yunan Muharebesi*[42] adlı eserde savaşın gidişatı anlatılırken Donanma-yı Hümayun'un durumu da ele alınmıştır.

Bunun yanında Enver Ziya Karal'ın *Osmanlı Tarihi*'nin[43] sekizinci cildinde de dönemin siyasî hadiseleri ve özellikle 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı ele alınırken, donanmanın durumu da ortaya konmaya çalışılmıştır. Amiral Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması* adlı eserinin üçüncü cildini Abdülhamit devrine ayırmıştır.1877- 1878 Osmanlı Rus Savaşına ve sonrasına ait bütün gelişmeler tafsilatlı olarak ele alınır.

Bu eserlerin yanında Metin Hülagü tarafından kaleme alınan ve Erciyes Üniversitesi tarafından 2001 yılında yayınlanmış bulunan *1897 Osmanlı-Yunan Savaşı* adlı çalışmada da arşiv belgelerinden istifade edilerek 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı çerçevesinde dönemin Osmanlı donanması hakkında bilgiler verilmektedir.

Konuya ilişkin bir diğer bilgi kaynağı ise hatırat türü eserlerdir. Bu eserlerin en kayda değerleri Osmanlı bahriyesinde bizzat görev alan yabancıların kaleme aldıkları çalışmalar ile devrin Osmanlı devlet adamlarının anılarıdır.

---

[41] C.13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002.
[42] Ferşat Yayınevi, İstanbul 1989.
[43] TTK Yay., Ankara 1988.

Bu eserlerden birinci grubun içerisinde en önemlileri arasında Henry F. Woods'un *Türkiye Anıları*'dır. Eser Fahri Çoker tarafından dilimize tercüme edilerek *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl)*[44] ismiyle yayınlanmıştır. Woods'un kendi kaleminden hayatını anlattığı bu eserin ikinci bölümünde Osmanlı Bahriyesi'ne giriş ve burada alınan vazifeler anlatılmakta olup, dördüncü, beşinci ve altıncı bölümlerinde de Woods, Osmanlı Bahriyesi'nde yaşadıklarına ilişkin görüş ve düşüncelerini anlatmaktadır.

Woods ile beraber bu dönemde Osmanlı Bahriyesi'nde görev yapan ve anılarını kaleme alan bir diğer önemli isim ise Hobart Paşa'dır. *From My Life*[45] adlı eserinin 17. bölümü Hobart'ın Osmanlı Donanması'ndaki günlerine ayrılmıştır.

Hatıra türü eserlerden ikinci grubu oluşturanların arasında ise en önemli bilgi kaynağı 1906-1908 yılları arasında Bahriye Nazırlığı yapan Hasan Rami Paşa'nın *Hatırat*'ıdır. Eserin birinci cildi, 1997 yılında Coşkun Ülgen tarafından günümüz harflerine çevrilerek yayınlanmıştır.[46] Bu döneme ait diğer önemli bir hatırat türü eser ise II.Abdülhamit tarafından yedi defa Sadarete getirilen ve azledilen Sadrazam Sait Paşanın Hatırat'ıdır. Özellikle reformist ve aydın yönleriyle tanınan Sait Paşa'nın eserinden yola çıkarak bu döneme ilişkin askerî ıslahatlarda hayli önemli bir rol üstlendiği söylenebilir[47].

Yukarıdaki çalışmalara ilaveten Celaleddin Yavuz'un *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*[48] adlı eserinin ikinci bölümünde Sultan Abdülaziz ve II. Abdülhamit devirlerinde Osmanlı Bahriyesi'nin her kademesinde görev alan yabancılar hakkında özellikle Alman Devlet Arşivi'nden de istifade ederek bilgi verilmektedir. Bu konuyla ilgili bir diğer önemli çalışma da Kaori Komatsu tarafından kaleme alınan *Tarih ve Toplum* dergisinin 139. sayısında yayınlanan *1896'da Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancılar ve Gayr-i Müslimler* adlı araştırmadır. Komatsu, Deniz Müzesi Arşivi belgelerine dayalı olarak hazırladığı bu makalesinde

---

[44] Milliyet Yay., İstanbul 1976.
[45] Leipzig 1887.
[46] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara.
[47] Dersaadet, 1328(1910).
[48] Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını.

son dönem Osmanlı Bahriyesi'nde vazife alan yabancıların sayıları ve görev aldıkları yerler hakkında bilgiler vermektedir.

Komatsu, konuyla ilgili olarak bu makalesinin haricinde *Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdülhamid II* adlı ikinci bir çalışmayı da *Oriente Moderno* isimli derginin 20. cildinin 81. sayısında yayınlamıştır. Bu çalışmada II. Abdülhamit dönemi bütçeleri ve bunlardan donanmaya ayrılan pay, donanmanın finansal krizi ve buna yönelik alınan tedbirler istatistikî olarak sunulmuştur. Komatsu'nun bu makaleler haricinde kitap haline getirdiği konuyla ilgili bir diğer çalışması da *Ertuğrul Fırkateyni(Bir Dostluğun Doğuşu)*'dir[49]

Konumuzla ilgili doğrudan olmasada yapılan birkaç önemli doktora tezi de bulunmaktadır. Bunlar arasında 1966 yılında Amerikada yapılan ve yayınlanmayan Merwin Albert Grıffiths'in *The Reorganization of The Ottoman Army Under Abddülhamid II (1880-1897)*[50] adlı çalışması bu tarihler arasında II Abdülhamit'in izlediği askeri politikanın esasları ve kara ordusunun monerleşme gayretleri ile ilgili bilgi vermektedir. Bir diğer tez ise Ronald Marvin Devore'nin *British Military Consuls in Asıa Minor 1878-1882* adlı eseridir[51]. Araştırmada bu dönemde vazife yapan Osmanlı Devleti'nde vazife yapan İngiliz Büyük elçileri aracılığıyla yürütülen yenileşme faaliyetlerinden bahsedilmektedir.

---

[49] Turhan Kitabevi, Ankara 1992.
[50] University Of California, Los Angeles.
[51] Departman Of History, Indana University 1966.

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI BAHRİYESİ VE II. ABDÜLHAMİT'İN BAHRİYE POLİTİKASI

I. II. ABDÜLHAMİT'İN TAHTA ÇIKTIĞI SIRADA OSMANLI DEVLETİ'NİN İÇİNDE BULUNDUĞU SİYASÎ VE MALÎ DURUM

Osmanlı Devleti II. Abdülhamit tahta çıkmadan hemen önce 1875 yılında malî iflasını ilân etmek zorunda kalmıştı. Zira ne borç alacak ne de aldığı borçları ödeyecek durumu vardı. Diğer taraftan ise Karadağ isyanı (1861-1864), Eflak ve Boğdan Olayları (1861-1866), Sırbistan Olayları (1862-1867), Girit (1866-1868), Hersek (1875-1876) ve 1848 yılından beri süre gelen Bulgar isyanları ile Balkanlar adeta Sultan Abdülaziz'in iktidarı boyunca bir savaş alanına dönmüştü. Bu iç karışıklıklar sonucunda Karadağ hukukî ve siyasî bir özerkliğe kavuşmuş; Lübnan, Girit, Hersek ve Bulgarlara da imtiyazlar tanınmıştır. Eflak ve Boğdan ise Romanya adı altında meşrutî bir idareye dönüştürülmüş, hiç bitmeyen bu isyan hareketlerine müdahale eden Osmanlı askerinin olağan üstü masrafları için de hazine sürekli para ihtiyacı içinde olmuştur. Bu yüzden Sadrazam Mahmut Nedim Paşa, hazırladığı 1874 bütçesinde açık görülen 5 milyon liranın kapatılması ve ordunun giderleri için yeni kaynak yaratılmasını sağlamak üzere bir plân hazırlamıştı. Bu plâna göre devletin düzenli borçlarının yıllık ödenmesi gereken faizlerinin toplamı olan 14 milyon

liranın yarısının ödenerek geri kalan yarısının 5 milyonu ile söz konusu bütçe açığının kapatılması ve iki milyonu ile de ordu masraflarının karşılanması tasarlamıştır. Böylece Osmanlı Devleti borç faizlerinin beş sene süreyle yarısının nakit, geri kalan yarısını ise %15 faizli bir senetle ödenmesini, 6 Ekim 1875 tarihli hükümet kararı ile kabul etmişti. Devletin iflasını ilân ettiği bu karar, içte ve dışta büyük tepkilerle karşılanmış ve Avrupa kamuoyu kısa sürede Osmanlı Devleti aleyhine dönmüştür[52]. Bu olayların ardından Sultan Abdülaziz tahtan indirilmiş ve V. Murat padişah olmuştur. Abdülaziz devrindeki israf ve borçlanmalar devleti o kadar zor duruma düşürmüştür ki, padişahın tahttan indirilmesi için verilmesi gereken *Hâl Fetvası*'nda bile buna işaret edilmiştir. V. Murat'ın trajik ve uzun sürmeyen beş aylık padişahlık döneminden sonra tahta 31.08.1876 tarihinde II. Abdülhamit geçmiştir[53].

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu bu durum II. Abdülhamit'in tahta geçtiği günlerden Balkan topluluklarına yeniden ve daha kuvvetli olarak harekete geçme cesaretini vermiştir. Slavcılık (Pan-İslavizm) hareketinin de sonucu olarak gelişen Bosna-Hersek ve Bulgaristan olayları, bunlara başta Rusya olmak üzere Avrupa devletlerinin gösterdiği ilgi ve teşvik; Sırbistan ve Karadağ'a da bağımsızlıklarını kazanma ve topraklarını genişletme ümidini vermiştir. Bu amaçla her iki topluluk askerî hazırlıklarını hızlandırıp 26 Mayıs 1876 tarihinde yaptıkları bir antlaşma ile Osmanlı Devleti'ne savaş açmaya karar vermişler, nihayet 1 Temmuz 1876 tarihinde Sırbistan, 2 Temmuz'da ise Karadağ Osmanlı Devleti'ne resmen savaş ilân etmiştir[54]. Avusturya ve Rusya'nın 8 Temmuz 1876 tarihinde *Reichstad*'ta toplanarak bu savaşın kaderi hakkında vardıkları görüş birliğinin aksine Osmanlı ordusu Karadağ ve Sırpları yenerek bozguna uğratmıştı. Sırplar uğradıkları bu kesin yenilgi üzerine 26 Ağustos günü İngiltere ve Rusya gibi bir kısım Avrupa devletlerine başvurarak Osmanlı Devleti ile aralarında bir ateşkes antlaşmasının yapılması talebinde bulundu[55]. Bu gelişmeler üzerine Rusya olaylara müdahale

---

[52] Ali Akyıldız, **Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kağıt Para ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, Eren Yayınları, İstanbul 1996, s.92.
[53] Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi**, C.8, TTK Yayınları, Ankara 1988, s.1.
[54] Rıfat Uçarol, **Siyasi Tarih**, Filiz Kitabevi, İstanbul 1985, s.268.
[55] Uçarol, **a.g.e.**, s.270.

etmek gereğini hissederek Bâb-ı Âli'ye bir ültimatom göndermiş ve iki gün içinde şartsız iki aylık bir ateşkes ilân edilmezse Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkilerini bütünüyle keseceğini bildirmiştir. Bu ültimatom üzerine Osmanlı Devleti 1 Kasım günü ateşkesi kabul etmek zorunda kalmıştır[56].

Bu karışıklık ve savaş ortamında Osmanlı Devleti bir taraftan içinde bulunduğu probleme bir çıkış yolu bulmaya çalışırken diğer taraftan ise Rumeli'den göç eden kalabalık sayıdaki mültecilerin devletin sırtına yüklediği maddî sıkıntıya çare bulma arayışına girmiştir. Savaş dolayısıyla ürünler tarlalarda kalmış, bu durumun yarattığı maddî kaybın yanında ülkede kıtlık da baş göstermiştir[57]. Bu olumsuz şartlar altında 23 Aralık 1876 tarihinde İstanbul'da bir konferans toplanmıştır. Konferans nihayetinde büyük devletler Osmanlı Devleti'nden Sırbistan ve Karadağ'ın savaştan önceki durumlarını tanımasını ve bunların topraklarının genişletilmesini, Bosna-Hersek ve Bulgaristan'a bazı ayrıcalıklar ve özerklik verilmesini istemişler ve bunların kabul edilmesi için de bir haftalık bir süre tanımışlardır. Osmanlı Devleti'nin kendi bağımsızlık, şeref ve haysiyetine bir darbe olarak gördüğü bu öneriyi reddetmesi üzerine Konferans, 20 Ocak 1877 tarihinde dağılmıştır. Bu durum üzerine Osmanlı Devleti, 1 Mart 1877 tarihinde Sırbistan ile savaştan önceki durum esas olmak üzere bir barış antlaşması yapmış, Karadağ ile de herhangi bir uyuşma veya uzlaşma sağlanamadığından ateşkes iki ay daha uzatılmıştır. Bâb-ı Âli'nin bu davranışı Avrupa'da her ne kadar olumlu etki yapmış ise de Rusya çıkan her fırsattan istifade ederek Balkanlardaki tansiyonu sürekli yükseltmeye çalışmıştır. Bu gelişmeler üzerine İstanbul Konferansı'na katılan devletler Londra'da toplanarak 31 Mart 1877 tarihinde bir protokol imzalamışlardır. Bu protokole göre Osmanlı Devleti'nin daha önce Hıristiyan toplumlar için vaat ettiği ıslahatı yerine getirmesi ve bunların uygulamanın da İstanbul'da bulunan Elçilikler vasıtasıyla kontrol edilmesi istenmiş, Osmanlı Devleti'nin silahlı kuvvetlerini azaltması da tavsiye edilmiştir[58].

---

[56] Akyıldız, **a.g.e.**, s.93.
[57] **aynı yer.**
[58] Uçarol, **a.g.e.**, s.272.

Bu görüşmeler devam ederken bir taraftan da hızla yaklaşan Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle artan asker ihtiyacını karşılamak için Osmanlı ordusundaki yedek asker durumunda bulunan rediflerin büyük bir kısmı silah altına alınmış, Rumeli'deki Türk askeri sayısı 300 bine çıkarılmıştır. Asker sayısının bu kadar büyük boyutlara ulaşması bir yandan masrafları çoğalttığı gibi, diğer yandan da Rumeli vilayetlerinden normal zamanda gelmesi gereken gelirlerin bu askerî harekâta harcanmasına ve bu da hazinenin gelirinin çok ciddî boyutlarda azaltılmasına neden olmuştur. Zira buradan alınan vergiler Osmanlı hazinesinin gelir kalemlerinden önemli bir kısmını oluşturmakta idi. Savaşlar ve iç karışıklıklardan dolayı vilayetlerden düzenli gelirler gelmediği gibi, buraların idaresi malî açıdan merkezin yardımına da muhtaç bir hale gelmişti. Böyle bir durum ise zaten normal zamanda gelirleri giderlerini karşılamayan hazinenin malî bakımdan daha da kötüye gitmesine sebep olmuştur. Ayrıca diğer taraftan Osmanlı Devleti'nin Avrupa Devletleri nezdindeki malî itibarının zedelenmesinden dolayı dışarıdan borç bulma yolları da güçleşmiştir. Zira Kırım Savaşı'ndan beri alınan borçlar bir hayli biriktiği gibi gerek ana paranın ve gerekse faizlerinin ödenmesinde sıkıntılarla karşılaşmış olması dış sermayenin Osmanlı devletine girişini engellemiştir. Oysa askerî harekâtın yarattığı fevkalade masraflar için yeni para kaynaklarına şiddetle ihtiyaç söz konusu idi. Bu durum yani devletin malî açıdan dıştaki itibarı *bir müddetten berü hariçten istikraz kapuları bi'l-külliye mesdûd olduğuna binaen* cümlesi ile özetlenmiştir[59].

Bu arada Rusya'ya göre Osmanlı Devleti, Londra protokolünü reddetmekle Balkanlarda barış ve güvenliğin kurulmasını istemeyen bir duruma düşmüş oluyordu. Bu nedenle Osmanlı Devleti'ne 24 Nisan 1877 tarihinde savaş ilân etmiş ve Rus askerleri Batı'da Tuna'dan, Doğu'da ise Arpaçay'dan geçerek Osmanlı topraklarını istilâya başlamışlardır. Böylece başlayan 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı Balkanlarda ve Doğu Anadolu'da olmak üzere iki cephede cereyan etmiştir. Bu tarihlerde Osmanlı donanması Karadeniz'de sayısal üstünlüğü elinde bulundurduğundan Rusya, kara savaşına ağırlık vermiş, savaş hazırlıklarını ise çok daha önceden tamamlamıştır[60]. Ruslar askerî harekâta 24 Nisanda başlamışlar bir

[59] Akyıldız, **a.g.e.**, s.94.
[60] Uçarol, **a.g.e.**, s.274.

Rus askerî birliği Tuna'yı geçerek Maçin'i ele geçirmiş ve Dobriçe'nin güneyine doğru ilerlemeye başlamıştır. Osmanlı zırhlı ganbotları bu geçişi önleyemediği gibi Maçin'i savunan kuvvetlerde ciddî bir mukavemet göstermeden çekilmişlerdir. 26-27 Haziran'da başka bir Rus birliği Tuna'yı geçerek Rusçuk ile Niğbolu arasında Osmanlı topraklarına ulaşmıştır. Bu esnada Abdülkerim Paşa kumandasındaki Türk birlikleri harekât plânından habersiz Rusların kalelere hücumunu beklemekte idi. 30 Haziran'da Tırnova üzerine yürüyen Rus ordusu kumandanı Gurko'nun amacı Balkan geçitlerini ele geçirmek, Bulgarları ihtilâle teşvik etmek ve bu surette Edirne-Sofya demiryoluna ulaşıp Osmanlı Devletinin Balkan topraklarıyla ulaşım ağını kesmekti. Gurko 1 Temmuz'da Tırnova'yı ele geçirmiş ve ona karşı koyan Osmanlı askerleri de başıbozuk ve gönüllülerden mürekkep iki tabur kadar harp eğitimi almamış gençlerden ibaret olması dolayısıyla General Gurko plânının ilk safhasını rahatlıkla tamamlama imkânı bulmuştur. Bir başka Rus birliği ise Tuna'yı geçerek tarihî Niğbolu kalesini ele geçirmiştir. Bu gelişmeler İstanbul'da sınırsız bir heyecan yaratmış, herkes sorumluların bulunarak bir an önce cezalandırılmasını istemiştir.

Ruslar savaşa başlarken kolaylıkla zafer kazanacaklarını ve İstanbul önlerine ulaşacaklarına öyle inanmışlardı ki Umum Balkan Komutanlığı'na yeni atanan Süleyman Paşa'nın Gurko kuvvetlerini çekilmeye zorlaması ve bilhassa Osman Paşa'nın Plevne'yi kahramanca savunması onları hayal kırıklığına uğratmıştır[61].

Batı Bulgaristan ve Balkan geçitlerine giden yolların kavşak noktasında bulunan ve Osman paşanın savaş esnasında tahkim ederek komutasında 40 tabur kadar asker bulundurduğu Plevne'yi Ruslar alabilmek için 20 ve 30 Temmuz'da harekete geçmişlerse de bir netice alamamışlardı. Ancak Rus Başkomutanlığı her ne pahasına olursa olsun Plevne'yi almaya karar vermiş görünüyordu. Çar, kesin bir taarruz için Rusya'dan yeni takviye kıtaları ve bu arada kendi Hassa Alayı'nı dahi getirtmişti. Rus birliklerinin bütün gayretlerine rağmen üçüncü saldırıda

[61] Karal,**a.g.e.**, s.47-48.

püskürtülmüş ve Çar büyük ümitlerle giriştiği taarruzda kuvvetlerinin bu durumunu göz yaşlarıyla seyretmişti.[62]

II. Abdülhamit beş ay müddetle galip bir milletin hükümdarı olma hayali içinde avunup Bulgar hududundaki umumî karargaha Yıldız Sarayı'ndan bağlanan özel hat ile çektiği telgraflarda komutanlarını yeni fedâkarlıklara ve zaferlere teşvik etmiştir. Avrupa'nın gözleri Rusların bütün kuvvetleri ile saldırdığı Plevne'ye dikilmiştir. Rus saldırıları Türkler tarafından daima büyük bir başarı ile püskürtülmüş, fakat kış mevsimi bastırınca açlık ve hastalık feci bir tahribat yapmaya başladığından Türk garnizonundan 10 Aralık gününden itibaren haber alınamamıştır. Böylece 24 saatlik endişe verici bir bekleyişten sonra halk Plevne'nin düştüğünü ve İstanbul yolunun düşmana tamamen açıldığını öğrenmiştir. Bu dönemde ülke içindeki karışıklık son haddini bulmuş, Padişah hudutta olup bitenleri ancak İngiliz Sefiri'nden öğrenebilmiştir. Sefir Henry Layard'ın anlattıklarına göre *uykusuzluktan gözleri şişen Abdülhamit, heyecanlı bir şekilde ilk defa yaralı Türk esirlerinin kurtarılmasını, konuşma ilerledikçe de bir mütareke imzalanması hususunda Kraliçe Victoria'nın Rus Çarı nezdinde tavassutta bulunmasını rica etmiştir*[63]. Ancak Kraliçe Victoria tarafından bu teklife olumlu cevap verilmemiş ve kendisine gerekçe olarak da İngiliz Hükümetinin almış olduğu 3 Ocak 1878 tarihli kararı göstererek doğrudan mütareke için Rusya'ya başvurmasını tavsiye etmiştir[64]. Rus ordusunun top sesleri artık Trakya tepelerinde yankılanmaya başlamış ve panik halde buralardan kaçan 50 bin kişilik bir mülteci topluluğu İstanbul'da bulunan Bizans'ın eski su sarnıçlarında, camilerde, medreselerde, zengin paşaların konaklarında, hatta Yıldız Sarayı'nın kendilerine tahsis edilen bölümlerinde saklanmaya başlamışlardır. İşte cephelerde ve başkent İstanbul'da endişe verici havanın nihaî dereceye vardığı bu dönemde Osmanlı temsilcileri ile Rus komutanı arasında savaşın durdurulması için görüşmeler başlamış ve sonuçta 31 Ocak 1878 tarihli Edirne Mütarekesi imzalanmıştır. Bu mütareke ile 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sona ermiştir. Ancak

---

[62] Karal,**a.g.e.**,s.49-50; Plevne Savaşı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Metin Hülagü, **Gazi Osman Paşa (1833-1900), Askeri ve Siyasi Hayatı**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.

[63] Joan Haslip, **İngiliz Merkezli Şark Politikası ve II. Abdülhamid**, Tercüme Zeki Doğan, İstanbul 1998, s.141-142.

[64] Uçarol, **a.g.e.**, s.276.

yapılan anlaşmaya göre Osmanlı kuvvetleri Terkos-Çekmece hattına gerileyecek, bu hattın 5 km. ilerisine ise Rus kuvvetleri yerleşecekti. Bütün bu gelişmelerden tedirginlik duyan İngiltere, müdahalede bulunmak üzere 14 Şubat 1878 tarihinde bir filosunu Çanakkale Boğazı'ndan geçirerek İstanbul'a göndermiştir.

Bunun üzerine Rus başkomutanı 21 Şubat günü Bâb-ı Âli'ye bir ültimatom vererek en geç iki gün içerisinde 10-12 bin Rus askerinin Ayastefanos (Yeşilköy)'a yerleştirileceğini ve bu durumun kabul edilmesini istemiştir. Osmanlı hükümeti ise Rus tehdidi ve tehlikesini göz önüne alarak öneriyi kabul etmek zorunda kalmış ve nihayet Rus birlikleri 23 Şubat günü Ayastefanos'a ulaşmışlardır[65]. II.Abdülhamit'in bütün diplomatik gayret ve mahareti Rus generallerin mağrur ve sert tavırları karşısında sonuçsuz kalmıştır. Düşman toplarının hükümet merkezini tehdit edecek bir mesafeye girdiği ve Rusların İstanbul'a 10 km uzaklıktaki Ayastefanos'ta çadır kurdukları bir sırada Padişah İngiliz harp gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan geçmesine müsaade eden fermanı imzalamaya cesaret gösterememiştir. Buna rağmen İngiliz donanması Türkler tarafından herhangi bir mukavemete maruz kalmadan 15 Şubat'ta Çanakkale Boğazı'nı geçip Haliç ağzında demirlemek üzere Marmara'ya girmiştir[66]. Bu esnada İstanbul'a girmeye niyetlenen Rus birliklerine İngilizler, İstanbul'a girecek olurlarsa, diplomatik ilişkileri keseceklerini bildirmişler bunun bir sonucu olarak da Ruslar çok istedikleri halde İstanbul'a girmeye cesaret edememişlerdir.

3 Mart 1878 tarihinde imzalanan Ayastefanos Antlaşması ile Rusya, Balkanlar ve Doğu Anadolu'ya yerleşmiş oluyordu. Osmanlı Devleti ise Romanya, Sırbistan ve Karadağ'ın bağımsızlıklarını tanımak zorunda kaldığı gibi ister istemez Bulgaristan Prensliği'nin kurulmasına da müsaade ediyordu[67]. Ancak Anlaşma hükümlerinin ağırlığı ve Rusya lehine oluşturduğu denge İngiltere ve Avusturya'yı telâşa düşürmüş ve Berlin'de devletlerarası bir kongrenin toplanması için Rusya'ya baskı yapmışlardır. Gösterilen çabalar sonucunda, Berlin Kongresi 13 Haziran 1878 tarihinde Ayastefanos antlaşmasının hükümlerini yeniden gözden geçirmek için

---

[65] Uçarol,**a.g.e.**, s. 278.
[66] Haslip, **a.g.e.**, s.146.
[67] Uçarol, **a.g.e.**, s. 286.

Almanya'nın daveti üzerine toplanmıştı. Ancak Ayastefanos Antlaşması, hükümlerine yeni bir şekil verme yerine Avrupa'da bozulan güçler dengesinin tesisine gayret edilerek adeta Osmanlı Devletinin paylaşılma pazarlığının yapıldığı bir toplantı haline gelmişti[68].

Bütün bu gelişmelere rağmen Osmanlı Devleti bir taraftan Balkanlar ve Doğu Anadolu'da mücadele verirken diğer taraftan da altüst olan malî dengelerin düzeltilmesi için yeni arayışlarını sürdürmüştür. Bu amaçla 6 Haziran 1877 tarihinde toplanan Meclis-i Mebusan'da savunma harcamaları için ihtiyaç duyulan 5.000 liranın temini amacıyla *kaime* çıkarma veya iç ve dış borçlardan birinin alınması seçenekleri tartışılmıştı. Görüşmeler esnasında mebuslardan biri, Maliye Nazırı Yusuf Paşa'ya dış borç temininin mümkün olup olmadığını sorarken bir diğer mebus ise memleketin düştüğü sefalet ve fakirliği tasvir ederek halktan cebrî istikrazda bulunmak imkânı olmadığını belirtmiştir. Ancak Hasan Fehmi Efendi, ordunun ihtiyacını tekrar vurgulayarak borçlanma işini acilen tetkik edecek bir komisyonun teşkilini istemiştir. Diğer bir mebus ise halkın artık dayanma gücünün kalmadığını, fedakarlık yapmak gerektiğini belirtmiştir. Sonuçta iane veya iç borç gibi seçenekleri incelemek üzere bir komisyon kurulmuştur[69]. Daha sonra çıkacak savaşta gönüllü olarak halktan yardım talep edilmiş fakat yeterli olmayınca zorunlu olarak 15 yaşından büyük erkeklerden malî duruma göre 10-20 kuruş toplanmaya başlanmıştır. Aralık 1876 tarihinde vilayetlere gönderilen tebligatta toplanması öngörülen miktar yaklaşık 1.807.775 liradır. 3 Nisan 1879 tarihine kadar bu miktarın ancak 49.969.414 kuruşu toplanabilmiştir. Masrafların bütçe geliri ile karşılanmasının mümkün olmaması, harp yardımı adı altında paranın toplanmasının ise uzun sürmesi ve toplanan meblağın askerin ihtiyaçlarının karşılanmasına kâfi gelmemesi nedeniyle krize giren maliyenin nakit ihtiyacını karşılamak amacıyla kaime çıkarılmasına karar verilmiştir[70]. 8 Şubat 1879 tarihinde Ayastefanos Antlaşması'nın hükümlerine göre Osmanlı Devleti savaş tazminatı olarak 35.310.000 lirayı ödemek zorunda bırakılmıştır. Ruslar Osmanlı Devleti'nde bulunan kendi soydaşlarına ait

---

[68] Uçarol, **a.g.e.**, s. 290.

[69] Şevket Kamil Akar, **1876-1908 Yılları Bütçelerine Göre II. Abdülhamid Dönemi Maliyesi**, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998. s.34.

[70] Akar,**a.g.t.**, s. 36.

müesseselerin zararının tazmini için istedikleri bu parayı uzun yıllar alamamışlar ve dolayısıyla bütün Osmanlı Rus ilişkileri süresince sürekli gündemde tutmuşlardır[71].

1880 yılına gelindiğinde Bütçe gelirlerinin genellikle mâlî yıl içerisinde ancak 2/3'nün tahsil edilebildiği kalan 1/3'ünün ise tahsilâtının sonraki yıllara bırakıldığı hesaba katılarsa bu yıl içinde elde edilecek gelirlerin, ödenmesi gereken masraflarla, genel borçların ancak ¼'üne yeteceği ¾'ünün ise karşılıksız kalacağı görülmüştür. Bu sonuç savaş sonrası hazinen içine düştüğü feci durumu ortaya koyması bakımından önem arz eder. Bu ciddî manzara karşısında savaştan yeni çıkmış bir ülkenin halkından daha fazla bir şey beklenilmesi doğru olamayacağından bir kısım askerlerin terhisine ve savunma giderlerinden bir miktar eksiltme yapılmasına, memur maaşlarının bir miktar indirilmesine, kısa vadeli gayr-i muntazam devlet borçlarının uzun vadeli ve muntazam borçlar haline çevrilmesine karar verilmiştir[72].

Osmanlı ülkesinde cülûsundan bu yana kısaca özetlenmeye çalışılan siyasî ve malî olaylar savaş sonrası ortamda II.Abdülhamit'in ciddî ve gerçekçi politikalar izlemesini zarurî kılmıştır. Öncelikli olarak bütçe açıklarının kapatılıp dış borçların ana para ve faizleri ile ödenmesine ağırlık verilmiş, bunun yanında da hatıraları daha zihinlerden silinmeyen 93 Harbi (1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı)'nden mülhem yeni ve güçlü bir ordusunun teşkili çalışmalarına başlanılmıştır. Gerçekten de savaş sonrasında Osmanlı orduları yeniden düzenlenmeye ihtiyaç gösteren dağınık ve çözülmüş bir manzara gösteriyordu. Bu manzara aynı zamanda Ayastefanos ve Berlin Muahedeleri ile toprak ve prestij kaybına uğramış olan Osmanlı Devleti'nin düşmanları için yeni paylaşım projeleri hazırlamalarına elverişli bir zemin de sunuyordu. Osmanlı Devleti kuvvetli bir orduya sahip olmadıkça devletlerarası denge politikasından istifade ederek çağdaşı devletlerle ittifaklar yapması da kolay olmayacaktı[73].

---

[71] Akar,**a.g.t.**, s. 38.
[72]Nihad S. Sayar, **Türkiye İmparatorluk Devri Malî Olayları**, İstanbul 1977, s. 244.
[73] Karal, a.g.e., s. 364.

Bu dönemde II.Abdülhamit'in askerî politikasının oluşmasında dönemin zikredilen bu malî ve siyasî şartların yanında, sözlerine oldukça itibar ettiği Sadrazam Sait Paşa'nın sunduğu lâyihaların da etkisi de büyük olmuştur.

II. II. ABDÜLHAMİT'İN ASKERÎ POLİTİKASI

A. II. Abdülhamit'in Kara Ordusuna Yaklaşımı ve Said Paşa'nın Bu Yaklaşıma Etkisi

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı esnasında Mabeyn Başkatipliği vazifesinde bulunan ve daha sonra 1879 yılında sadrazamlığa getirilen Sait Paşa, II. Abdülhamit üzerinde büyük tesir icra eden reform tavsiyelerinde bulunmuştur. Bu tavsiyelerinin temel unsurlarını malî, askerî ve eğitim konuları oluşturmaktadır. Kısa sürede uygulamaya sokulan bu tavsiyelere II. Abdülhamit'de olumlu bir yaklaşım sergilemiştir[74]. Sait Paşa, ülkenin bekası için zayıf ekonomik şartlardan dolayı ordu üzerinde oluşan kötü etkileri kaldırmanın zorunluluğu yolunda ikazlarda bulunmuştur. Bu ikazlar neticesinde yabancıların dikkatlerini çekmeyecek şekilde, sadece savunmaya yönelik faaliyette bulunacak bir ordu oluşturmak üzere yeniden organizede bulunulmasını gündeme getirmiştir[75]. 1880 yılı başlarında ise bu konuya dair padişaha detaylı bir rapor sunmuştur. Özellikle savunma stratejilerinin geliştirildiği bu raporda şu konulara vurguda bulunulmuştur:

1.Devletin kaynaklarının yeniden organizesi ile etkili bir biçimde kullanılması;

2.Ordunun teşkilinde göçebe insanlar ile deniz kenarında oturan insanların farklı askerî yeteneklerinden istifade edilmesinin gereği;

---

[74] Sait Paşa, **Hatırat,** C:1, Sabah Matbaası, İstanbul 1328(1910); Merwin Albert Griffiths, **The Reorganization of the Ottoman Army Under Abdulhamid II, 1880-1897**, University of California, Doktora Tezi, Los Angeles 1966, s.38.

[75] Griffiths, **a.g.t.**, s.39.

3.Zayıflığın askerî reformlarla güce dönüşeceği ve bu durumun da yeni müttefikler bulmamıza sebep olacağı[76].

Ayrıca Sait Paşa en sert tenkitlerini Harp Okulundaki eğitim sistemine ve bu okulun komutanı General Staff'a yöneltmiştir. Harp Okulu'ndaki eğitimi bilimsellikten uzak ve yetersiz bulmuş, Batı'nın sahip olduğu bilgiye Osmanlı Devleti'nin ulaşması gerektiğine inanmış ve dolayısıyla da Avrupa'da askerî alanda yazılmış olan eserlerin dikkatlice okunması ve bunun yolunun da Avrupa lisanını bilmekten geçtiğini belirtmiştir. II Abdülhamit'de Sait Paşa'nın bu düşüncelerine katılmakta, mantıkî olarak düzenli bir ordunun önemini kabul etmekteydi. Bundan dolayıdır ki Sait Paşa'nın bu görüşler kısa sürede uygulamaya konularak 1882 yılının Mart ayından itibaren askerî reform düşüncesiyle Almanya'dan ilk askerî danışmanlar heyetinin gelmesi sağlanmıştır.

Osmanlı ordusunda ıslahat denilince akla Almanya'nın gelmesi ilk defa bu tarihte akla gelen bir durum değildir. Daha III. Selim devrinde padişahın isteğiyle Prusyalı Albay Von Goetze Türk topçu birliklerini denetlemişti. Kapıkulu askerlerini ortadan kaldırarak modern, düzenli bir ordu kurmayı amaçlayan II. Mahmud da ister istemez Prusya ordusuna başvurmuştur. İstenilen askerî heyet 1836'da Moltke'nin başkanlığında İstanbul'a gelmiştir. İlk defa gelen heyetin üyeleri Prusya ordusundaki statülerini tamamen koruyarak Türkiye'de askerî uzman olarak görev yapmışlardır. Bu heyette Moltke'den başka üç yüzbaşı daha yer almıştır. Kötü bir durumda bulunan Osmanlı ordusuna bu heyetin pek yardımcı olduğu söylenemez. Moltke'den 46 sene sonra yeniden böyle bir ihtiyacın hasıl olduğu 1882 senesinde Kaehler, Danışman Heyeti'nin başkanı olarak mirliva rütbesiyle yıllık 30.000 frank karşılığında Osmanlı Devleti'nin himayesine girmiştir.[77] Kamphoevener, Ristow ve Hobe ise yıllık 20.000 frank karşılığı ve miralay rütbesiyle işe başlamışlardır. Colmar Von der Goltz ise meşhur bir isim olarak, takip eden yıl içinde 26.000 frank yıllık maaşla Osmanlı Devleti'nde vazife almıştır. İçlerinden Kamphoevener'i kendisine

---

[76] Griffiths, **a.g.t.**, s.40.

[77] İlber Ortaylı, **Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 1983, s.72.

hususi müşavir tayin eden Abdülhamit kendisine Yıldız Sarayı'nda bir daire tahsis etmiş hatta Yâver-i Ekremlik ile taltif etmiştir. Kaehler Paşa'nın 1885 yılında vefatı üzerine, yerine Goltz Paşa *Erkan-ı Harbiye-i Umumiye İkinci Reisi* olarak Alman reform grubunun başına getirilmiştir.

II. Abdülhamit şahsî dostu olan Alman İmparatoru II. Wilhelm'e bir mektup yazarak ondan Harp Okulu'nu devrin icaplarına göre tanzim etmesi için, tecrübeli subaylar gönderilmesini istemiştir. II. Wilhelm de kendisinin askerlik öğretmeni ve Berlin Harp Okulu'nun Harp Tarihi Kürsüsü'nde de ders veren Kurmay binbaşı Goltz'un başkanlığında birkaç subayı 6 Nisan 1883'te İstanbul'a göndermiştir. Goltz için üç yıllık bir kontrat tanzim edilerek *Umum Askerî Okullar Müfettişliği* görevine getirilmiştir. Artık 1835 yılından beri Harp Okullarında devam eden Fransız ekolü; Fransız tipi konu, ders ve programların rafa kaldırılmasıyla yerini Alman usulü almıştır. Goltz Paşa okul programlarında askerî derslere daha çok, kültür ve teknik derslerine daha az yer vermiştir. Fakat bu proje *memleketin kültürlü fen adamlarına da ihtiyacı var* gerekçesiyle reddedilmiştir. Bunun üzerine Paşa, Harp Akademilerini ele almış, Akademiyi Fen ve Askerî olarak ikiye ayırmıştır. Akademiye giren öğrenciler bunlardan birini seçmekte serbest bırakılmıştır. Ayrıca özel ve genel, yazılı ve sözlü sınav şekillerini daha ilmî bir hale sokarak geliştirmiş, böylece memleket ve ordu için daha kaliteli subay yetiştirme imkânı sağlanmıştır. Akademide okuyan subaylara önceden okula başlar başlamaz *kurmay* denilirken, bu kaldırılarak *kurmay namzedi* ismi verilmiştir. Akademiden mezun olurken en üstün not alanlara *kurmay,* orta derecede not alanlara *mümtaz* denilmesi benimsenmiştir. Bu dönemde Abdülhamit'in iradesiyle İstanbul'dan başka Manastır, Şam, Bağdat, Erzincan ve Edirne'de beş tane daha Harp Okulu açılarak toplam sayı altıya yükseltilmiştir[78].

Goltz Paşa'nın kasım 1895'te Almanya'ya dönünceye kadar kontratı üç kere uzatılmıştır. Goltz Paşa aynı zamanda ordudaki görevini politik oyunlar için kullanan bir müşavirdir. Büyük devletler arasındaki denge politikasını oynayan

---

[78] Tahsin Ünal, *Harp Okulu Tarihi*, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S.16, s.19-21.

II.Abdülhamit'i kesinlikle Alman tarafına çekmek için birçok entrikalara başvurmaktan da çekinmemiştir. Ayrıca reformcular içinde Osmanlı ordusunu en iyi tanıyan tek kimsenin o olduğu da söylenebilir. Kaleme aldığı sayısız ıslahat lâyîhası uygulamaya konulduğunda daima önemli silah siparişlerini de öngörmüştür. İşinin dördüncü yılında yazdığı bu tip raporlardan birinde Boğaziçi ve Çanakkale'deki istihkâm ve bataryaların onarılıp yeni toplarla donatılmasını önermiştir. Tabii olarak da bu toplar Alman Krupp firmasına ısmarlanmış ve 1.206.987 lira ödenmek zorunda kalınmıştır.[79] Goltz Paşa'da dahil olmak üzere II. Abdülhamit devrinde Osmanlı ordusunda görev yapan Alman subayların hemen hepsi kendilerini sadece akıl öğretip emir vermekle yükümlü saymışlardır. Von Kaehler Paşa 1813-1860 dönemindeki Prusya ordusunun örgütlenmesini örnek alarak uzun ve ayrıntılı bir reform projesi hazırlamıştır. *Tembellik ve lakaydiliklerini* her zaman tekrarladığı Türklerin bu projeyi uygulamaya koymamasından çok şikâyet etmiştir. Halefi Von der Goltz Paşa ise bu raporun şarklı gördüğü Osmanlı Devleti için ayrıntılı ve uzun olduğunu belirtmiştir.[80]

Bütün bu olumsuzluklara rağmen Osmanlı ordu teşkilâtında talim ve terbiyesinde köklü değişiklikler getirdiği görülen ıslahat faaliyetlerinden de geri kalınmamıştır. 1879 yılında kurulan komisyonlarla yenilgi ile biten son Rus Savaşı'nın tahlili yapılmış, Almanya'dan getirtilen uzman heyetin de görüşlerine başvurularak ordu düzeni ve askere alma kurallarında önemli değişikliklere gidilmiş, asker sayısında büyük artışlar yapılmıştır[81].

Bu düzenlemelere göre Avrupa ordularındaki düzene uygun olarak Osmanlı kara ordusunda tümen (fırka) sistemi benimsenmiş, bir tümen iki tugay (liva), tugay iki alay, alay dört tabur ve tabur ise dört bölükten oluşturulmuş,

---

[79] Ortaylı, **a.g.e.**, s.78-79.
[80] Ortaylı, **a.g.e.**, s.75.
[81] Musa Çadırcı, *Abdülhamit Döneminde Osmanlı Ordusu*, **IV. Askerî Tarih Semineri (Bildiriler)**, Ankara 1989, s.38.

Talia taburları[82] kaldırılmış ve her Nizamiye tümenine bağımsız olarak birer Nişancı taburu eklenmiştir. Ayrıca ordularda dörder bölüklü birer Nakliye taburuyla bir Telgraf bölüğü oluşturulmuştur. Savaşta piyadelerle birlikte çalışacak topçu ve süvari birlikleri tugayların emrine verilmeyerek, ayrı birlikler halinde teşkil edilmiştir. Kolordu ise sefer sırasında oluşturulacak bir teşkilât olarak tanzim edilmiştir. Osmanlı askerî kuvvetleri seferde yedi nizamiye, on iki redif ve altı mustahfız olmak üzere yirmi beş kolordudan oluşturulmuştur. Bütün bunların yanında II. Mahmut'tan beri askerî yeniliklerde etkinlik gösteren *Dâr-ı Şûrâ-yı Askerî* kaldırılmış, *Seraskerlik* teşkilâtı genişletilerek bu kurumun yerini almıştır. Ordu birliklerine numaralar verilmiş ve kıtalar numarayla anılmaya başlanmıştır. Diğer yandan eğitim-öğretimde savaş taktik ve tekniklerindeki son gelişmeleri öğrenmek ve öğretmek için yoğun çaba harcanmaya başlanmıştır[83].

Ordu ve askerî okullardan başka askere alma usulünde ve asker sayılarında da büyük değişikliğe gidilmiştir. Yürürlüğe konan yeni askere alma kanunu ile beş yıl arka arkaya kur'â isabet etmeyenlerin redife geçirilmeleri yöntemi bırakılarak, bütün yükümlülerin silah altına alınmaları sağlanmıştır. Her redif dairesi bir tabur asker çıkaracak şekilde yeniden belirlenmiş, bedel-i şahsî ödeyerek askerlik hizmetinden muaf olma usulünden vazgeçilmiştir. Ayrıca devrin başlarında alınan önlemler sonucunda ordunun zabit ve er sayısında artış sağlanmış, 1881'e gelindiğinde zabit sayısı 12.998, erat sayısı ise 274.046 kişiyi bulmuştur. Kadroya mevcut olup bulunmayanlar da eklendiğinde bu sayı toplam 300.000 kişiyi aşacak seviyeye ulaşmıştır. 1908 yılına gelindiğinde ise toplam sayı 380.964 olmuştur. Böylece on yedi yılda yaklaşık 80.000 kişilik bir artış sağlanmıştır[84].

Kara ordusundaki bu gelişmeler yanında donanmada da yeni bir yapılanmaya gidilme gayretleri görülür. Ancak Bahriyede toptan bir gelişimin sadece gemilerle değil, liman, tersane, eğitim, teknoloji gibi alt yapıların da

---

[82] **Talia Taburu**: Keşf için ileri gönderilen müfreze yerinde kullanılan taburdur. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, **Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, C:3, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul 1993, s.391.

[83] Çadırcı, **a.g.m.**, s.38-39.

iyileştirilmesi ile sağlanacağı muhakkaktır. Bunu sağlamak ise hatırı sayılır bir maddî yükü öngörmekte ve uzun bir zamana ihtiyaç duyulmaktadır. Böyle bir yatırım için gerekli paranın temin edildiği ve durumun nezaketine rağmen *evet* denildiği bir an için varsayılsa bile, onca zamandır yapılan ıslahat tecrübeleri ve sonuçları göz önüne alınırsa neticenin olumlu ve rekabetçi olabileceği de kimse tarafından garanti edilemezdi[85]. Bu olumsuz düşünceye rağmen yine de Osmanlı Bahriyesinde yeni bazı düzenlemelere gidilmesi, Bahriye Mektebinin eğitim düzeyinin yükseltilmesi, Bahriye Nezareti'nin ve Tersane-i Amire'nin yeni bir yapılanmaya kavuşması yönünde adımlar atılmıştır.

B. II. Abdülhamit'in Deniz Kuvvetleri Politikası Ve Bahriyede Görevli Yabancı Danışmanların Etkisi

II.Abdülhamit kara ordusunun yeniden ele alınarak güçlendirilmesi gayretleri yanında 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşından henüz yeni çıkmış olan donanmayı da doğrudan Haliç'e göndermiştir. Bir devleti malî iflasa sürükleyecek kadar çok önemsenen ve çok kısa bir zamana kadar dünyanın üçüncü büyük deniz gücü olarak kabul edilen Osmanlı Donanması'nın neden Haliç'e çekildiği tartışma konusu olmuştur. Bu sergilenen tartışmada ortaya atılan yaklaşımlardan biri, bu dönem dünya deniz teknolojisinin gösterdiği olağanüstü hızlı değişim ve donanmaya yapılan yatırımın Sultan Abdülaziz'in düştüğü hatayı tekrarlamaktan başka bir şey sağlamayacağıdır[86]. Ayrıca *Padişahın müptelâ olduğu ve tedavisi mümkün olmayan vehmi*nin sebep olduğunu söyleyenlerin yanında[87] borca dayalı bir donanma yapma görüşünü Abdülhamit'in hiçbir zaman benimsemediğini ancak ekonomik buhranı deniz politikasının asıl belirleyicisi olan vehim ve korkusunu gizlemek için kullandığı

---

[84] Çadırcı, **a.g.m.**, s.39-40.
[85] Metin Hülagü, *1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme*, **Türkler**, C.13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.840.
[86] Metin Hülagü, **1897 Osmanlı-Yunan Savaşı**, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2002, s.136.
[87] Karal, **a.g.e**, s.369.

görüşünü benimseyenlerde olmuştur[88]. Bu politikanın sadece ekonomik boyutunu kabul edenler ise Kaori Komatsu ve Merwin Albert Griffith gibi araştırmacılardır. Komatsu, *Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdülhamit II.*[89] adlı makalesinde Abdülhamit'in takip ettiği donanma politikasının temel unsurunu bir noktada donanmanın kaderini Bâb-ı Ali, Maliye Nezareti ve Dûyun-u Umumîye İdaresi arasında bir türlü netice alınmayan yazışmaların tayin ettiği görüşündedir. Griffith ise *The Reorganization of the Ottoman Army Under Abdülhamid II (1880-1897)* adlı doktora çalışmasında Abdülhamit'in cülûsu ile birlikte karşılaştığı malî kaos neticesi ya güçlü bir donanma veya güçlü bir kara ordusundan birini seçme mecburiyetinde kaldığını ve geleneksel olanı tercih ederek kara ordusuna yöneldiğini iddia etmiştir[90].

Bütün bu görüşler araştırmamızda yer yer ele alınarak irdelenecektir. Ancak burada belirtilmesi gereken esas nokta Abdülhamit'in her ne kadar kara ordusu nispetinde olmasada Haliç'te tutulan donanmanın ıslahı, eksikliklerinin tedarik edilmesi, yeni sistem Krupp ve Nordenfeldt toplarıyla teçhizi, zırhlarının kalınlaştırılması amacıyla sürekli olarak Şûrâ-yı Bahriye, bazen doğrudan Bahriye Nazırı'na ve Donanma Kumandanı'na *irade* göndermesi ve onlardan donanmanın durumu ile ilgili raporlar istemiş olmasıdır. II.Abdülhamit eldeki mevcut zırhlı gemiler için, *mevcudun sürekli ta'dîl ve techîz edilerek fazla sayıda yeni zırhlılar satın alınmaması* politikasını benimsemiştir. Ancak 1890 tarihine kadar bu yazışmaların hiçbirinden netice alınamamış, bu tarihten itibaren ise Tersane-i Amire ve İtalya'nın Ansaldo firmasının ortaklaşa çalışmalarıyla Haliç'te bulunan gemilerden öncelikle Osmaniye ve Aziziye, 1892 tarihinde Orhaniye ve Mahmudiye ardından da bütün korvet ve dubalar yenilenmiştir.[91] Bütün bu gelişmelerde ilerideki konularda da bahsedileceği üzere Bahriye Nazırı'nın padişaha sadakatini ispatlama gayretlerinden dolayı gönderilen durum raporlarında gerçek dışı beyana başvurması da büyük rol oynamıştır. Böylece

---

88 Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, C.3, Deniz Kuvvetleri Yayınevi, İstanbul 1983, s.242.

89 Kaori Komatsu, *Financial Problems Of The Navy During The Reign Of Abdülhamit II*,, **Oriento Moderno**,XX(LXXXI),1,2001, s.209-219.

90 Griffith, **a.g.t.**, s.67

91 Geniş bilgi için bkz.Zırhlı Gemiler bölümü.

Abdülhamit döneminde donanmanın bir taraftan gerektiği yer ve zamanda kullanılmak üzere Haliç'e çekildiği diğer taraftan ise bakım ve onarımı için gerekli mercilere emirlerin verildiği görülür.

Donanma Haliç'te iken bir taraftan da kara ordusunda olduğu gibi modernleşme çabalarını yürütmek üzere Almanya'dan 1880 yılında deniz subayları talep edilmiştir. Bu arada Abdülaziz döneminde Osmanlı Bahriyesi'ne hizmet için İngiltere'den getirtilen Amiral Sir Henry F. Woods, Hobart gibi isimler saltanat değişikliğinden sonra da, yeni padişah II. Abdülhamit'in onayı ile görevlerine devam etmişlerdir. Bunlardan Sir H. Woods, öncelikle 1869 yılında göreve başladığı Osmanlı bahriyesinde müşavir olarak Heybeliada Deniz Okulu'nda ders vermeye başlamıştır. Daha sonra ise Hüdavendigar Okul Gemisi'nde komutanlığa getirilmiştir. Torpido ilmindeki bilgisi nedeniyle sahillerin müdafaasında torpidonun kullanımı ile ilgili çalışmalar yapması kendisinden talep edilmiştir. Askerî görevlerinin yanı sıra Abdülaziz'in emriyle abluka şartlarına riayet etmeyenleri muhakeme etmek için kurulan *Ganâim-i Bahriye Mahkemesi*'nde üyelik yapmıştır. II. Abdülhamit döneminde ise 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı filolarının Karadeniz harekatına katılmış, özellikle Tuna nehrinin savunulmasında hizmetleri göze çarpmıştır[92]. Ayrıca Sünne Boğazı'na torpido yerleştirmekle de görevlendirilmiştir[93].

Bu görevleriyle birlikte Osmanlı sarayında büyük itibar kazanan Woods, 1886 yılında hem koramiral olmuş, hem de padişah yaveri olarak saraya girmiştir. Woods, yaptığı çalışmalarla Kraliçe Victoria nezdinde de aynı itibarı kazanmış, bundan ötürü İngiliz Deniz Kuvvetleri politikasına göre bir İngiliz subayına görev yaptığı yabancı ülkede iki yıldan fazla vazife verilmez iken, Henry Woods Osmanlı Bahriyesi'nde tam kırk iki yıl çalışmasına müsaade edilmiştir. Amiral Woods 1909 yılında emekli olmuş, vaktiyle İstanbul'un şöhretli tüccar ailelerinden Vitol'lerin kızıyla evlendiği için, emekliliğinden

---

[92] Henry F. Woods, **Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909)**, Çeviren Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s.254.

[93] Deniz Müzesi Arşivi (DMA), **Mektûbî (Mkt.)**, Belge No:260/20.

sonra da birkaç kez İstanbul'a gelmiş ve 18 Şubat 1929 tarihinde Montecarlo'da ölmüştür[94].

Amiral Woods gibi dönemin İngiliz askerî danışmanlarından biri de Hobart Paşa'dır. 1864 yılında İngiliz Deniz Kuvvetleri'nden kendi isteği ile ayrıldıktan sonra maceracı kişiliği ile Amerika iç savaşında vazife yapan Hobart Paşa 1866 yılında geldiği İstanbul'da Girit Adası'ndaki kaçakçılık ve isyan faaliyetlerini bastırmakla görevlendirilmiştir. Woods hatıralarında Hobart Paşa'nın Girit isyanında önceleri Yunanlılar yanında çarpışma niyetinde olduğu, ancak o dönem Osmanlı Bankası genel yönetmeni olan kardeşi Lord Hobart'ın onu bu görüşünden vazgeçirdiğinden bahsetmektedir[95]. Girit ablukası esnasında Fransız gemilerini de uluslar arası hukuka aykırı hareket ettikleri gerekçesiyle bölgeden uzaklaştırılması sonucunda, ablukadaki Türk donanmasının komutanlığına getirilmiş ve livalığa (tuğamiral) yükseltilmiştir[96]. Bunun üzerine İngiliz Parlamentosu'ndaki Yunan asıllı üyelerin kışkırtmasıyla Hobart, izinsiz Türk Deniz Kuvvetleri'nde görev aldığı gerekçesiyle, İngiliz Bahriyesi'ndeki görevinden ihraç edilmiştir. Sultan Abdülaziz, ölümüne kadar Hobart Paşaya sevgi ve güven besleyerek, onu birçok madalyalarla taltif etmiştir[97]. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Karadeniz'deki Türk donanmasının komutanlığına getirilen Hobart Paşadan halk büyük başarılar beklemeye başlamıştır. Asar-ı Tevfik isimli sancak gemisiyle Karadeniz'i Rus öncü birliklerinden temizlemiş, ona bağlı diğer küçük harp tekneleri ise karadan Batum'u sarmak üzere ilerleyen Rus ordularını durdurmuştur[98]. Burada seyyar olarak görev yapan Hobart, bu faaliyetleri neticesinde İngiliz hükümeti tarafından tekrar hizmete alınarak anavatanına çağrılmıştır[99]. Ancak o bu çağrıya uymadığı için İngiliz Bahriyesi'nden ikinci defa uzaklaştırılmıştır. Onun bu davranışı karşısında hislenen II. Abdülhamit memnuniyetini; *Paşa-yı müşarunileyha hayli müddetten*

---

[94] Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.254.
[95] Woods, **a.g.e.**, s.201.
[96] Hobart, **In My Life**, Leipzig 1887, s.8.
[97] Woods, **a.g.e.**, s.202.
[98] Woods, **a.g.e.**, s.206.
[99] DMA, **Mkt.**, Belge No:288/22.

beri hizmet-i saltanat-ı seniyyede bulunduğu halde şimdi esna-yı harpte hizmetten mufârakat etmekliğini vicdânen kabûl edemeyeceğinden, hizmet-i devlet-i aliyyede kalmaklığını tercih ile devleti tarafından haiz olduğu rütbeyi terk edeceğini beyan eylemiş ve müşarunileyhin şu vakitte saltanat-ı seniyyeye ibraz eylediği hizmet şâyân-ı tâhsin bulunmuş olduğundan keyfiyetin Sefaret-i müşarunileyhaya tebliğ ve iş'ârıyla beraber Paşa-yı müşarunileyhin dahi bu vech ile gösterdiği fedâkarlığı takdiren Bâb-ı Ali'ce tasvip buyurulacak bir suretle taltifi....[100].şeklindeki sözleriyle ifade etmiştir.

1880 yılında Yanya ve Morto sahillerinde vazife yapan Hobart Paşa[101], aynı zamanda Bahriye Nezareti Kurmay Dairesi Başkanlığı görevini de yürütmüştür. 1885 yılında Londra'ya yaptığı ziyaretle İngiltere ve Osmanlı Devleti'nin Afganistan bunalımı nedeniyle bir antlaşma yapması hususunu savunmuş, ancak bunda bir başarı sağlayamamıştır[102].

Hobart Paşa, Osmanlı Bahriyesi'nde yaptığı bu samimi ve gayretli hizmetler sonucunda 17 Mart 1886 tarihinde hastalandığı için tedavi görmek üzere Milano şehrine gitmiş, burada hareket halindeki bir trene binerken kalbi durarak ölmüştür[103].

Bizzat kendi hayatını kaleme aldığı *Hayatımdan Skeçler* adlı eserinde; *Türkler gibi efendilere hizmet etmek hiç zor değil. Çünkü hizmetlerindeki yabancılara özellikle son derece nazik ve müşvik muamele ediyorlar. İzzet-i nefslerini rencide edecek bir harekette bulunulmazsa ve öğüt verirken fazla tenkide kapınılmazsa kendileriyle geçinmek çok kolay. Müşavir sıfatıyla ileri sürdüğüm teklifler daima iyi niyetle benimsenmiştir. Sultan beni yaverlerinden biri gibi taltif etmiş ve beni bir arkadaş gibi kendisine yakın görmüştür....*[104] ifadeleriyle Türklere olan sevgisini ortaya koymuş, Sultan Abdülaziz ile olan

---

[100] DMA, **Mkt.**, Belge No:284/151.
[101] DMA, **Mkt.**, Belge No.264/62.
[102] Yusuf Mardin, *Osmanlı Donanmasında İngiliz Paşalar*, **Yıllar Boyu Tarih**, S.10, Ekim 1982, s.31.
[103] Woods, **a.g.e.**, s.211.
[104] Mardin, **a.g.m.**, s.31.

yakınlığını da dile getirmiştir. Ancak samimi hizmetleri sadece Abdülaziz'in değil II. Abdülhamit'in de sevgisini kazanmasına sebep olmuş olacak ki, Haydarpaşa Protestan mezarlığına gömülmek istediğini belirten vasiyeti Padişahın kulağına gittiğinde derhal Hobart'ın naşını İstanbul'a getirterek rütbesine uygun askerî bir törenle gömülmesini temin etmiştir[105].

Bu iki İngiliz asıllı paşadan başka II. Abdülhamit'in dış politikada yakınlaştığı Almanya'dan da 1880 yılında yüksek rütbeli Bahriye askeri talebinde bulunulmuştur. 15 Temmuz 1884 tarihinde Alman Deniz Kuvvetleri'nden bu talebe ilişkin olarak Binbaşı Starke görevlendirilmiştir[106]. Tersane-i Amire'de istihdam edilmek üzere alınan Kaptan Starke'nın kontratosu Goltz Paşa'nın kontratosuna uygun olarak hazırlanmış ve henüz gelmeden aylığının iki misli de Berlin Sefareti vasıtasıyla harcırah olarak gönderilmiştir[107]. Ancak Binbaşı Starke 26.000 frank olan maaşına 2.000 frank daha zam yapılmadıkça hazırlanan kontratoyu imzalamayacağını bildirmiştir[108]. Göreve başladıktan sonra tümamiralliğe terfi eden Starke 1 Mayıs 1885 tarihinde Alman Büyükelçiliği'ne başvurarak torpido ve mayın harbinde mahir bir başka deniz subayının daha gönderilmesini istemiştir. Bu maksatla Almanya'nın Kiel şehrindeki Deniz Okulu'nda görevli bir teğmenin de ismini bildirmiştir. Ancak Alman Bahriye Nezareti istenilen subayı bu görev için tecrübesiz olduğu gerekçesi ile reddederek, yerine binbaşı rütbesinde bir başkasını önermiştir. Bu kez de Starke, aynı rütbede oluşunun vereceği rahatsızlıktan dolayı bu talebinden vazgeçmiştir[109]. Onun Osmanlı Bahriyesi'ndeki faaliyetlerinden kaynaklarda başkaca bir bilgiye de rastlanılamamıştır.

Bu dönem vazife yapan Alman danışmanların bir diğeri ise Klau Von Hofe Paşadır. Aldığı mühim vazifelere rağmen kaynaklarda pek bahsi geçmemektedir. II.Abdülhamit'in danışmanları arasında bulunan Von Hofe Paşa

---

[105] Woods, **a.g.e.**, s.216.
[106] Celalettin Yavuz, **Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, (Tarihsiz), s.118.
[107] DMA, **Şûra-yı Bahrî (Şub.)**, Belge No:234/12-A.
[108] DMA, **Şub.**, Belge No:222/41-A; 222/12-A.
[109] Yavuz, **a.g.e.**, s.118.

bazı komisyonlarda vazife almış ve yenilerinin teşkili için de Bahriye Nezareti'ne çeşitli öneriler sunmuştur. Bu önerilerinden dikkat çekici olanları şunlardır:

1.Boğazların müdafaası için torpidolar ve sahillere yeterli miktarda toplar yerleştirilmesi için Tophane Müşirliği'ne verdiği tezkire ile acilen bu konuda bir komisyonun teşkilini talep etmiştir[110].

2.Harp mühimmatının iyi muhafazası için kendisinin de üye olduğu *Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu*'nun vazifesini yapmadığı gerekçesiyle feshedilmesini ve yeniden oluşturulmasını talep ederek Bahriye Nezareti'nin bütün dikkatini üzerine çekmiştir. Kendisine verilen cevabî yazıda bir komisyon üyesi olarak kendisinin aksaklıklar ve ihmalden mesul olduğu ve vazifesini başka bir oluşuma gerek kalmadan aynı komisyonda yapabileceği bildirilmiştir[111].

Von Hofe Paşanın, donanmanın krupp toplarıyla teçhizi, Almanya'dan yeni ustalar getirtilmesi ve 1901 yılında Kiel'de bulunan Osmanlı gemilerinin tamir ve techizinde büyük etkisi olmuştur. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nı müteakip eskiyen gemilerimizin İtalya yerine Almanya'da modernize edilmesinde her ne kadar görünürdeki nedeni İtalya'dan daha ehven fiyat alınması ise de gerçekte Von Hofe Paşa'nın milliyetçilik hisleriyle hareketinin büyük etkisi olmuştur. Gemilerin Kiel'e intikaline bizzat refakat etmiş, hatta borcun Osmanlı Devleti tarafından ödenememesinden dolayı firmaların Osmanlı mürettebatına verdikleri yemeği kesmesiyle ortaya çıkan açlık tehlikesini onun şahsî gayretleriyle çözüme kavuşturmuştur[112].

Bu dönemin bir diğer önemli ismi ise Amerika'nın Philadelphia şehrindeki Cramp Fabrikasında Osmanlı Devleti hesabına yaptırılan Mecidiye Kruvazörü'nü Amerikalı sivil mürettebatı ile 19 Nisan 1905 tarihinde Osmanlı Devleti'ne teslim için gelen Bucknam'dır. Gemilerin tesliminden sonra İstanbul'a gelerek Amerikan elçisinin vasıtasıyla II. Abdülhamit ile tanışan

---

[110] DMA, **Mkt.**, Belge No:733/6.
[111] DMA, **Mkt.**, Belge No:746/42; 739/30.
[112] Yavuz, **a.g.e.**, s.118.

Bucknam yarbay rütbesi ile Osmanlı donanmasında vazife almayı başarmıştır. Altı aylık kontrat yapılmasına rağmen beş yıl vazife yapmış, bu dönemde II. Abdülhamit'e yaver olmuş, 1907 yılında albaylığa daha sonra ise amiralliğe yükselmiş, 1909 yılında da vazifeden ayrılmıştır[113].

Osmanlı donanmasında görev almış bu yabancı danışmanların sayıları her ne kadar az olsa da, genel masrafları[114] da göz önüne alındığında bütçeye önemli bir yük getirdikleri anlaşılmaktadır. Zira maaşlarının zaman zaman maaşlarının geciktirildiği, hatta üç-beş ay verilemediği dönemler olmuştur. Konu II. Abdülhamit tarafından Maliye Nezareti'ne intikal ettirilerek *Devlet-i Aliyye'de bulunan ecnebi zabitanın maaşının muntazaman tesviye edilmemesi îtibâr-ı mâlî-i devletin ötede beride mevzu-ı bahs olmasına mûcib bulunmaktadır...*[115] ifadeleriyle bir an önce geciken maaşların ödenmesinde titizlik gösterilmesini emretmiştir.

Amiral Afif Büyüktuğrul, *Sultan Hamit İngiliz ve Alman amirallerini Osmanlı donanmasına savaş gücü kazandırmak için değil, kendi politikasını daha iyi yürütmek için getirtmiş ve onları daha çok donanmada değil, kendi sarayında kullanmıştır*[116] diyerek, bunların Abdülhamit'in kendi siyâsî gayesine hizmete aracı olduklarını beyan etmektedir.

Gerçekten de bu şahısların kara ordusunun modernizasyonunda olduğu gibi torpido, tersane, gemiler ve bahriye askerinin eğitimi gibi tecrübelerini aktarabilecekleri bir çok konuda ortak bir politika takip etmedikleri görülür. Hatta bunun böyle omasında ararındaki çatışma ve çekişmeninde önemli bir payı olduğu Woods Paşanın anılarında diğer Alman danışmanlardan hiçbirinin ismini zikretmemesinden anlaşılmaktadır. Mabeyn-i Hümâyun Kitâbet'ine yazılan 3 Nisan 1892 tarihli tezkirede, *Avrupa'nın askerlikçe hâsıl eylediği terakkiyât-ı cedîdeyi kuvve-i cünûdiye-i cenâb-ı mülûkâneye tatbîk için lüzûmu kadar ecnebî*

---

[113] Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.255.
[114] Bu masraflar çocuklarının eğitim harcamaları, kendileri için şahsî yat, yol ve cenaze harcamalarını vs. içermektedir.
[115] DMA, **Mkt.**, Belge No:986/138.
[116] Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.256.

ümerâ ve zâbitân-ı Devlet-i Aliyye-i Osmâniye'nin gerek berrî ve gerek bahrî hizmet-i askeriyesine celp ve kabûl buyurulmuş ve bunlara dolgun ma'âşlar verilerek bu yüzden masârif-i külliye ihtiyâr edilmekte bulunmuş olduğu halde kendilerinden matlûb ve muntazar âlî derecede istifâde edilememekte olduğundan... bahsedilmiştir. Ancak II. Abdülhamit'in Von der Goltz'a teslim ettiği kara kuvvetlerinde izlenilen Moltke ve Schlieffen'in kurduğu *taarruzun üstünlüğüne dayalı* Alman ekolünün başarısı karşısında deniz kuvvetlerini de Woods Paşanın telkinleriyle savunmaya dayalı Fransız Yeni Ekolü(Juenne Ecole)'ne göre kurması[117] bütün olumsuzluklarına rağmen bu deniz subaylarının sırf siyasî gayelerle bulunduğu savını zayıflatmaktadır. Zırhlı tip gemiler yerine fazla sayıda ve daimi küçük torpido botlardan oluşan ve sahile dayalı deniz kuvveti varlığına istinat eden bir deniz politikasının belirlenmesi Haliç'te otuz-kırk zırhlı gemi yatarken büyük bir yanlışlık olduğu gibi, Woods'un II. Abdülhamit'e İngiliz deniz stratejisi dururken, Fransız deniz stratejisini kabul ettirmeside elbetteki bir hatadan ibarettir.

C. Bahriye Teşkilâtının Yapısı

1.Bahriye Nezareti

Tanzimat Devri'nde Bahriyede girişilen reform hareketleri içinde özellikle teşkilât hususunda *Bahriye Meclisi*'nin teşkilinden sonra yapılan en önemli reform Osmanlı devlet teşkilâtında mazisi beş yüz seneyi aşan *Kaptan Paşalık* müessesesinin yerine *Bahriye Nezareti*'nin kurulması olmuştur[118].

Bahriye Meclisi'nin kurulması ile Bahriye'de yapılan reform faaliyetleri tam bir istikrara kavuşturulmasına rağmen, tersane ve donanmanın malî cephesinin düzenlenmesi ve dolayısıyla idaresi henüz esaslı bir nizama bağlanmamıştı. Nitekim Kaptan Paşa'ya tersanenin malî yönden yardımcısı olan *Bahriye* veya *Tersane Müsteşarlığı*'nın 1861 yılında kaldırılmasıyla bu

---

[117] Yavuz, **a.g.e.**, s.137.

[118] Ali İhsan Gencer, **Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu, 1789-1867**, TTK Yayınları, Ankara 2001, s.317.

sorumluluk tamamen Kaptan Paşa'nın üzerinde kalmıştı[119]. Yeni Kaptan Paşa hem idarî ve malî, hem de askerî işleri tek başına yürütmek zorunda bulunuyordu. Ancak zamanla denizciliğin önem kazanması ve deniz meselelerinin gün geçtikçe artması ve bunlara benzer bir takım işlerin çoğalması sebebi ile hem askerî ve idarî hem de malî işleri yürütemez hale gelmiştir. Bu durumları göz önüne alan Sadaret makamı 11 Mart 1867 tarihini taşıyan bir *tahrîr* hazırlayarak bundan böyle Kaptanlık makamının sadece Donanma-yı Hümayun'un komutasında olmasını, idârî ve malî yönlerin ise yeni kurulacak Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesini teklif etmiştir. 12 Mart 1867 tarihinde *Umûr-ı Bahriye Nâzırı* unvanıyla Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin başına Hakkı Paşa getirilmiştir. Böylece Tersane-i Amire'nin malî işlerinin Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesine karşılık Donanma Komutanlığı da Kaptanlık makamına bırakılmış oluyordu. Fakat yeni teşkilâtta Kaptanlık makamı Bahriye Nezareti'ne bağlı idi. Hatta tersane ve donanmanın her türlü hususları Bahriye Nazırı tarafından tespit edilmekte idi. Hakkı Paşa'dan itibaren II. Abdülhamit devrinin başlangıcına kadar sekiz Bahriye Nazırı'nın vazife yaptığını görmekteyiz. II. Abdülhamit döneminde bünyesinde bir çok komisyonların bulunduğu Bahriye Nezareti bu komisyonlar vasıtasıyla Tersane-i Amire ve Donanma-yı Hümayun'un aksayan yönlerini, eksikliklerini ve çağın şartlarına göre değişimini takip etme vazifesini yerine getirmeye çalışmıştır.

a. Bahriye Nezareti'ne Bağlı Daireler

II. Abdülhamit Dönemi'nde Bahriye Nezareti'nin yeniden şekillendiği, bünyesinde bulunan dairelerin yeniden teşkil edildiği ve onlarca komisyonun faaliyetini yürüttüğünü görmekteyiz. Bu komisyonlardan ekserisi *ıslâhat* adı altında kurulmuş olup böylece Tersane-i Amire ve Donanma-yı Hümayun'da cereyan eden bütün işlerin, imalât ve inşaat faaliyetlerinin çağın gereklerine uygun olarak bir nizam dairesinde yürütülmesi amaçlanmıştır. Bahriye Nezaretinin kuruluşundan bu yana faaliyette olan daire ve komisyonların ya yetkilerinin genişletildiği yahut da yeniden oluşturulmaya çalışıldığı görülür.

[119] Gencer, **a.g.e.**, s.317.

Uzun süre yürürlükte olan komisyonların yanında belirli bir işin gerçekleştirilebilmesi amacıyla geçici olarak oluşturulan ve işin nihayetinde lağv edilen komisyonlar da bulunmaktadır. Aşağıda Bahriye Nezareti'ni oluşturan dairelerden başlayarak daimi ve geçici komisyonlar, kuruluş amaçları ve faaliyetleri şu şekilde sıralanabilir:

(1).Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi

1863 tarihinde harp gemilerinde bulunan top, silah, cephane ve her türlü yanıcı maddenin ve bilhassa harp aletlerinin daha iyi muhafazası ve kullanılmasını sağlamak amacıyla *Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Zabitliği* kurulmuştur. Bu tarihten önce gemilerdeki cephane, silah ve her türlü harp malzemesinin sorumluluğu *Liman Reisliğ*ine ait idi. Böylece bu görev Liman Reisliğinden alınmış ve müstakil bir heyetin idaresine bırakılmıştır.[120] II Abdülhamit'in 26.03.1877 tarihli bir *fermanı*yla Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi olarak yeniden teşekkül etmiş ve yetkileri genişletilmiştir. Buna göre yeni teşkil olunan komisyon biri *İstihzârât* ve diğeri ise *Seyr-i sefâin* olmak üzere iki kısımdan ve her bir kısımda dört şubeden müteşekkildir. Bunlardan istihzârât kısmı ve buna bağlı şubeler şu şekildedir:

I.Şube (İstihbârât-ı Ecnebiyye): Bu şubenin görevleri şu şekildedir.

1- Muhtelif lisanlarda yazılan Bahriye salnamelerinin ve bahriyeye ait diğer eserlerin tetkik edilerek Türkçe bir *Sefain-i Harbiye Salnames*inin yazılması;

2-Osmanlı sefirlerinin ve ateşenevallerin bütçelerinin tetkiki, Bahr-ı Sefîd(Akdeniz) ve Bahr-i Siyâh (Karadeniz)'da bulunan Yunan, İtalyan, Rus, Avusturya ve Fransa'ya ait filoların takibi, harp nizamları, donanma manevraları, ve tertibatları hakkında kayıtları tutmakla görevli ateşenevaller ile konsolosların ve maiyetleri ile ilgili talimatnamelerin hazırlaması;

---

[120] Gencer, **a.g.e.**, s.307.

3-Avrupaya gönderilecek zabitanın imtihanları ve bu hususla ilgili gerekli yazışmaların yapılması;

4 Denizcilikte meydana gelen gelişmelerin, torpidobotlar ve sahil müdafaası hakkında Avrupa gazetelerindeki makalelerin takibi, komşu devletlerin donanmalarının durumları hakkında toplanan istihbarî bilgilerden oluşan bir defter tanzim edilmesi ve icap ettiğinde bu defterdeki bilgilerden riyasetin izni dahilinde diğer daire ve şubelere bilgi verilmesi.

II.Şube (İstihzârât-ı Harbî): Bu şubenin görevleri şu şekildedir:

1-Bahriye Dairesi tarafından tanzim ve kabul edilen ve yeniden vücuda getirilecek olan donanma hakkındaki uygulanacak programların yıl yıl uygulanmasının takibi;

2-Buna dair resmî planların hazırlanması, ilgili fabrikalarla yazışmaların yapılması;

3-Savaş esnasında gemilerin mürettebatı, cephane, kömür, su, boya, makine levâzımı, erzak ve diğer teçhizlerinin tedarik edilmesi için lazım gelen nakil vasıtalarının cins ve miktarına dair komodorluklar ve liman riyasetleri tarafından tutulan defterlerin bir icmalinin de burada bulundurulması;

4-Donanmanın yapmış olduğu manevralar hakkında raporlar yazılarak bunların hülasasının riyasetleri aracılığı ile Bahriye Nezaretine bildirilmesi, bunlardan neşri mümkün olan kısımların *Ceride-i Bahriye*de yayınlanmasının sağlanması;

5-Torpidobotların durumlarının takibi, torpido istasyonlarının kurulmasına için ihtiyaç duyulan yerlerin tespiti;

6-Donanmanın orduyu ne şekilde müdafaa edebileceğinin ortaya konulması.

III.Şube:Bu şubenin görevleri şu şekildedir:

1- Seferberlik esnasında Anadolu ve Rumeli sahillerinin nerelerinden ve ne kadar askerin sevkinin yapılacağının tespiti,

2-Seferberlik esnasında ne kadar iskelenin mevcut olduğunun tespiti ile ne gibi vasıtalarına ihtiyaç duyulduğunun belirlenmesi,

3-Savaş esnasında ticaret-i bahriyenin zarar görmemesi için ne kadar savaş gemisine ihtiyaç duyulacağının Harbiye Nezaretiyle görüşülerek tespiti;

4-Harp gemilerinin bulundukları mevkilerin her an takibi için bir harita üzerinde gösterilmesi.

IV. Şube: Bu şubenin görevleri şu şekildedir:

1-Bahriye Dairesi ile donanma veya donanma ile sahil işaret mevkileri arasında iletişimin sağlanması;

2-Sahillerdeki işaret noktalarının tayini;

3-Hususî işaret defterlerinin ve işaret flamalarının tertibi.

Bunlar dışında Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'ne bağlı diğer şubeler ise Seyr-i sefâinle alakalıdırlar.[121] Konumuzla doğrudan alakadar olmayıp daha çok ticaret-i bahriyeyi ilgilendirdiğinden dolayı bu daireler hakkında izahat verilmemiştir.

Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesinin kuruluşundan sonra riyasetine yine II. Abdülhamit'in fermanı ile Miralay Faik Bey getirilmiş olup, diğer üyelerin isimleri ise şu şekildedir: Kaymakam Halil Bey, Çarkçı Kaymakamı Ahmet Bey, Binbaşı Hasan Bey, Binbaşı Mehmet Bey, Kolağası Ahmet Ragıp Bey, Kolağası Nazif Efendi, Kolağası Ahmet Efendi, Kolağası Tahir Efendi, Kolağası Çarkçı Veli Efendi, Yüzbaşı Haşim Efendi, Yüzbaşı Hakkı Efendi, Yüzbaşı Ahmet

[121] DMA, **Mkt.**,526/143-39.

Efendi, Yüzbaşı Hüsnü Efendi, Yüzbaşı Rüstem Efendi, Yüzbaşı Rıfkı Efendi, Mülazım Ahmet Efendi[122].

Bunlardan başka çeşitli memuriyetlerde vazife yaptıkları halde komisyona dahil edilen zabitan ve ümeranın isimleri ise şu şekildedir: Londra'da bulunan Miralay Ahmet Bey, Meclis-i Bahriye azasından Miralay Süleyman Bey, Zırhlı Mesudiye süvarisinden Miralay Rıza Bey, Ereğli Maden-i Hümayunu Nazırı Miralay Hasan Bey, Mekteb-i Bahriye'de ders nazırı Kaymakam Eşref Bey, Havuzda inşaat memuru Kaymakam Ömer Bey, Kaymakam İdris Bey, İnşaiyye memurlarından Kaymakam Hüsnü Bey, Mekteb-i Bahriye muallimlerinden Kaymakam Woods Bey, Asar-ı Tevfik süvarisi Kaymakam Hasan Bey, İnşaiyye kaymakamlarından Sünne'de memur bulunan Mehmet Bey, Zırhlı fabrikasında Kaymakam Ali Bey, Yâver-i Harb-i Nezaret-penâhî Kolağası Hakkı Bey, Resimhane memuru Kolağası Eyüplü Ahmet Efendi, Mekteb-i Bahriye Lisan muallimi Kolağası Ahmet Efendi, Mekteb-i Bahriye muallimi Kolağası Eşref Efendi, Yâver-i Harb-i Nezaret-penâhî Kolağası Ali Efendi, Yüzbaşı Kazım Bey[123].

Bu dönemde yeni teşkil olunan Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin özellikle Bahriye Nezareti bünyesinde bulunan dairelerin teftişi işini yürüttüğünü görmekteyiz. Bahriye Mektebi, İmalât-ı Sıbyan Taburu, Liman Kumandanlığı sürekli bu daire bünyesinde çalışan zabitlerin teftişine maruz kalmıştır. Bu teftiş raporları diğer üyelerle de görüşüldükten sonra gerekli aksaklıkların giderilmesi hususunda ilgili memurların ikaz edilmiştir.[124] Ayrıca Osmanlı karasularında, liman ve rıhtımlarında Uluslararası deniz hukukunun uygulanması vazifesi de yine Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesinin uhdesine verilmiştir. Özellikle yabancı gemilerin Osmanlı limanlarına giriş ve çıkışlarına ilişkin oluşturulacak şartları içeren bir nizamnamenin hazırlanması amacıyla bir komisyon teşkiline gidilmesi,[125] sulh zamanında Osmanlı sahillerine üç milden fazla yaklaşan

---

[122] DMA, **Mkt.**, Belge No:526/143-40.
[123] DMA, **a.g.b.**
[124] DMA, **Mkt.**, Belge No:558/121, **Şub.**, Belge No:159/37-A.
[125] DMA, **Mkt.**, Belge No:741/190-95-A.

gemilere el konulmasını önlemek amacıyla sefaretlerin uyarılması da faaliyetleri arasındadır.[126]

Bahriye Mektebi'ne sürekli yapılan teftişlerin yanında mektep talebesinin bilgi ve becerisinin arttırılması amacıyla Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi tarafından *Nüvid-i Fütûh Fırkateyni* mektep gemisi olarak tahsis edilmesine karar verilmiştir.[127]Ayrıca yine Bahriye Mektebi talebesinin torpido ilmini öğrenmeleri için *Muhbir-i Sürûr Fırkateyni*'nin tahsis edilmiş,[128] elektriğin donanmada artan önemiyle birlikte bu gemide torpido ilmi ile beraber elektrik ilminin de fevkalâde verilebileceği düşünülerek gemi bünyesinde bir elektrik okulunun açılmasına karar verilmiştir.[129]

Bütün bunların yanında İngiltere'den Bahr-i Muhît Atlası, Hind Denizi Sahilleri Harita ve portolanlarıyla Çin, Japon ve diğer bölgelerin haritaları getirtilmiştir.[130] Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin talebe ve zabitanın bilgilendirilmesine yönelik bu çalışmaları arasına *Mecmu'a-i Fünûn-ı Askeriye*'nin Osmanlı tersanelerinde ve Tophane-i Amirede yapılan yenilikler ve gösterilen gelişmelerle de zenginleştirilmesi gelmektedir.[131]

Avrupa'da meydana gelen gelişmelerin daire personeli tarafından takibi amacıyla da yıllık abone ücreti Bahriye Hazinesi'nden ödenmek üzere yabancı gazetelere abone olma yoluna gidilmiştir. Bu iş için Londra'da bulunan Miralay Ahmet Bey görevlendirilerek konuyla ilgili araştırma yapması istenmiştir. Nihayetinde şu tür ve isimli gazeteler periyodik olarak Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesine gönderilmesi temin edilmiştir.

1 adet İngiltere'nin berriye (kara) ve bahriye (deniz) gazetesi;

1 adet geometri ilmi ile ilgili gazete;

---

[126] DMA, **Mkt.**, Belge No:741/178-121-A.
[127] DMA, **Şub.**, Belge No:149/32A
[128] DMA, **Şub.**, Belge No:275/81-A.
[129] DMA, **Şub.**, Belge No:243/1-A.
[130] DMA, **Şub.**, Belge No:211/111-A.
[131] DMA, **Şub.**, Belge No:208/25-A.

1 adet Garanik(?) isimli İngilizce resimli gazete;

1 adet İngiltere'nin Times gazetesi;

1 adet Amerika'dan bir matematik-teknik bilgi içeren gazete[132].

Bütün bu faaliyetlerle birlikte özellikle Avrupa matbuatının takip ve neşrinde ne yazık ki beklenen ölçüde neticeler alınmamış olacak ki bir müddet sonra Tercüme Komisyonu adı altında bir komisyon kurularak Avrupa'da meydana gelen gelişmelerin takibi amacıyla ciddî bir tercüme çalışmasına girişilmiştir[133].

(2).Şûrâ-yı Bahriye

Tanzimat'tan sonra Bahriye'de girişilecek ıslahat hareketleri için bir istikrar unsuru olmak üzere 1840 tarihinde *Bahriye Meclisi* kurulmuş, ancak Bahriyenin ıslahı için köklü bir girişimde bulunamadan bir senelik bir dönemden sonra kaldırılmıştır[134]. Ancak zaman içinde böyle bir müesseseye olan ihtiyaç nedeniyle 8 Eylül 1845 tarihindeki Abdülaziz'in *irade-i seniyye*si ile Bahriye Meclisi tekrar kurulmuştur. Meclis, tersane ve donanmanın her türlü işleriyle alâkadar olup, bütün satın alma işlemlerini yürütüp sürekli ihtiyaçları tespit etmiştir. Ayrıca tersane ve donanmada çalışanları bir disiplin ve nizam altında tutulması için bir takım kanun ve nizamları yapmakla da yükümlü olmuştur. Bahriye Meclisi, yapacağı her iş için önceden plân ve programını yapmış, daha sonra son şeklini bir mazbata ile tespit etmiştir. Bu esnada meclisin çalışmalarına tersane ve donanmanın her kademesinde görevli subaylara da yardımcı olmuştur[135].

II. Abdülhamit devrinin başında vazifelerine devam eden Bahriye Meclisi'nin adı 26.07.1877 tarihinde yayınlanan bir irade ile *Şûrâ-yı Bahriye*

---

[132] DMA, **Trs. (Tersane)**, Belge No:653/803

[133] DMA, **Şub.**, Belge No:741/164-7-A; Erkân-ı Harbiye-i Bahriye dairesi personelinin yıllara göre sayısal değişimi için bkz. Ek 15.

[134] Gencer, **a.g.e.**, s.141.

[135] Gencer, **a.g.e.**, s.157.

olarak değiştirilmiştir[136]. Bahriye Nezareti ile ilgili bütün yazışmaların başvuru mercii olarak önemli bir yere sahip olan Şûrâ-yı Bahriye'yi oluşturan üye sayısı yirmi-yirmi beş arasında değişmekte olup, bunlardan beşi ferik paşa, altısı liva paşa, diğerleri de zabitandan ibarettir[137].

(3).Liman Kumandanlığı

Erkân-ı Harbiye-i Bahriye ve Şûrâ-yı Askeriye'ye bağlı olarak faaliyetlerini yürüten Liman Kumandanlığının II. Abdülhamit devrindeki görev ve sorumluluklarını şu şekilde sıralamak mümkündür:

1-Donanmaya tayin olunacak süvâri-i evvel ve sânîlerin tayinleri Liman Kumandanlığı tarafından Şûrâ-yı Bahriye'ye bildirilerek yapılması ve rütbeler haricindeki zabitanın tayininde ise doğrudan doğruya Liman Kumandanlığının yetkili kılınması.

2-Donanmanın eksikliklerinin tamamlanması için bu işle vazifeli zabitanın yeterli olup olmadığını tespit etmek;

3-Zabitanın talimlerindeki maharet ve eksikliklerini tespit etmek;

4-Tayini lazım gelen zabitanı yeni görev yerlerine atamak;

5-Gemilerin harp mühimmatındaki eksiklikleri tespit etmek;

6-Liman Kumandanı Erkân-ı Harbiye-i Bahriye zabitanı ile birlikte gemileri dolaşarak muayene etmekle sorumludur.

Liman Kumandanlığı bu dönemde en çok bahriye askerlerinin disiplinsizliği ve tayinleri ile ilgili Şûrâ-yı Bahriye kararlarını uygulama gayreti içinde olmuştur. Özellikle kılık- kıyafet ve hareketleri ile askeri disiplini bozan bahriye askerlerin takip ve tedibleri, donanmada bulunan gemilere zabit tayini, İdare-i Mahsusa gemilerine top takılması, askerin üç ayda bir top talimi yapması,

---

[136] DMA, **Mkt.**, Belge No:253/71.

[137] Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), **Yıldız Mütenevvi (Mtv.)**, Belge No:257/93; Şûrâ-yı Bahriye Dairesini oluşturan personel ve yıllara göre sayısal değişimi için bkz. Ek 14.

Bahriye Kanunnamelerinin okutturulması, karakol gemilerinin vazife yerlerine tayini, zor iklim şartlarında görev yapan personelin tecrübelilerden seçilmesi, gemi teçhizatının özelliklede filikaların kontrolü bu dönem yürüttüğü işler arasındadır.[138]

(4).Dersaadet Liman Dairesi

İstanbul Limanı'nda ve diğer mevkilerde vazife yapan ticarî ve askerî gemilerin sayıları ve durumları ile ilgili Mâbeyn-i Hümâyun'a bilgi vermekle mükelleftir. İhtiyaç anlarında kullanılmak üzere Osmanlı sancağını taşıyan İdare-i Mahsusa ve diğer kumpanyalardaki gemilerin tespitini yaparak aynı zamanda bunlarla mukavelelerin imzalanması, yevmiye olarak verilecek miktarın tespiti çalışmalarını yürütmüştür[139]. Dersaadet Liman Dairesine bağlı olan kalemler ise şu şekildedir:

Dersaadet Liman Dairesi Muhasebe Kalemi, Tahrirat Kalemi, Ferman Kalemi, Rusûmat Kalemi, Kayıkçılar İdaresi[140].

II. Abdülhamit döneminde Dersaadet Liman Dairesi ile ilgili belgelerde, İstanbul Limanına giriş-çıkış yapan gemilerden *Fermân Rusûmu* adı altında topladığı vergiler ile oluşturduğu bütçeden[141] 1893 tarihinde usulsüz olarak 312.560 kuruşu çekildiği ve senedi açıkta bırakıldığı ifade edilmektedir[142].

(5).Tersane Memuriyeti

Tersane Memuriyeti'nin görevleri arasında, Tersane-i Amireye ait bütün ithalât, ihracat ile imalât, inşaat ve tamiratın intizam dahilinde yapılabilmesi, tersane bütçesinin tanzimi ve bütün işlemlerin düzenli bir şekilde devamının sağlanması yer almaktadır.

---

[138] DMA, **Mkt.**, Belge No:442/43; **Şub.**;109/95-A; **Mkt.**;585/106; **Şub.**;226/64-A.
[139] DMA, **Mkt**, Belge No:874/62.
[140] **Salname-i Bahrî**, 1895, s.32.
[141] DMA, **Şub.**, Belge No:227/2A.
[142] DMA, **Mkt.**,781/132.

Bu birim kendi arasında Muavinlik, Heyet-i Keşfiyye, İdare Müdüriyeti, Tahrirat Kalemi ve Muhasebe Kalemi gibi kollara ayrılmaktadır. Bunların görev ve sorumlulukları şu şekilde dağıtılmıştır:

1-Tersane Memuriyeti Muavinliği: Tersane Memuriyeti Muavinliği, Tersane Memuriyetine ait bütün işlerin takibiyle sorumlu tutulmuştur.

2-Heyet-i Keşfiyye: Üyeleri muhtelif sınıflardan seçilmiş olan Heyet-i Keşfiyye tamir ve teçhiz edilen gemilere yapılan masrafın miktarı, sarf olunan malzemenin cins ve miktarını içeren *Keşf-i Evvel Defteri*'nin tanziminden sorumlu tutulmuştur.

3-İdare Müdüriyeti: İstanbul'a gelen bütün ticaret ve yelken vapurlarının Haliç dahilindeki iskelelere usule uygun olarak dağıtılması ve bu gemilerin kendilerine tanınan süreden fazla kalıp kalmadıklarının kontrolü, bunlara *ruhsat varakası* verilmesi ile görevlidir. Bunun yanında Haliç sahillerinden denize moloz dökülmemesinin temini, buralarda binaların denize zarar verecek biçimde inşa edilmesinin önlenmesi gibi görevleri de bulunmaktaydı.

4-Tahrirat Kalemi: Tersane Memuriyetine ait bütün evrakların tanzimi, muamele ve yazışmalarla ve kayıtların düzenli olarak tutulması ile görevlidir.

5-Muhasebe Kalemi: Tersanenin bütün ambar, fabrika, mağaza ve imalâthaneleriyle donanmaya ait ithalat, ihracat, imalât, inşaat ve tamiratı ile diğer işlere ait hesapların tutulması, amele maaşlarının hesabı, demirbaş eşyaların envanter kayıtlarının tutulması ve tersane bütçesinin tanzim edilerek Bahriye Muhasebat Dairesine takdimi başlıca görevleri arasındadır.

Tersane Memuru, haftada bir gün maiyetinde bulunan Kısım müdürleriyle inşaat, tamirat ve bahriyedeki gelişmeler üzerine müzakere etmekle görevli olup bu komisyonun reisliğini de kendisi yürütmüştür[143].

---

[143] DMA, **Mkt,** Belge No:32/68..

(6). Nizâm Dairesi

Kanunname ve nizamnamelerin bahriye bünyesinde uygulanması amacıyla faaliyet göstermiştir. Bu dönemde Nizam Dairesi'nin özellikle ilgilendiği konular arasında Ertuğrul Fırkateyni'nde ölenlerin yakınlarına maaş bağlanması, Bahriye Mektebi'ne kayıt ve kabul şartlarının değişen durumlara göre düzenlenmesi, Tersane-i Amire Haddad Şakirdliği ve Sıbyan Taburları için belediye daireleri müdürlükleri ile Acezehanelerden alınacak çocukların kayıt ve kabul esaslarının belirlenmesi, izinsiz evlilik yapan zabitanın tespiti ve cezalandırılması, askere alma ve rütbe tevcihi gibi konular bulunmaktadır.[144]

(7). Heyet-i Sıhhiye

Bahriye askerlerinin sağlık durumlarının takibi ve donanma için gerekli sıhhî zabitanın yetiştirilmesi amacıyla hizmet veren Heyet-i Sıhhiyenin bu dönemdeki görev ve sorumluluklarını şu şekilde sıralamak mümkündür;

Bahriye Nezareti namına Mekteb-i Tıbbiye-i Bahriye'den tabip yetiştirilmesini temin etmek en önemli görevi olmuştur. Mesela, II.Abdülhamit döneminde Bahriye Dairesi namına okutulan tıp öğrencilerinin bir türlü mezun edilip gönderilememesi üzerine Heyet-i sıhhiye tarafından Mekteb-i Tıbbiye-i Şâhâne idaresine bu durum bildirilmiş ve buradan gönderilen cevabî yazının ekinde 1873 yılından itibaren Bahriye Dairesi namına okuyan talebenin on yıllık dökümü çıkarılarak gönderilmiştir. Buna göre 1883 yılına kadar sadece bir öğrencinin gönderilebildiği diğerlerinin ise Nizamiye'ye verildiği anlaşılmıştır[145]. Bu konuyla ilgili bir diğer örnek ise Bahriye namına okuyan öğrencilerden Haydarlı Mahmud b.Süleyman'ın 5. Sınıftan itibaren baytar sınıfına ayrılmasıdır. Bunu haber alan Heyet-i Sıhhiye duruma müdahale ederek baytardan ziyade tabibe olan ihtiyaçlarını gündeme getirmiştir[146]. Ayrıca Ümera ve zabitandan çalışacakları mevkilere tevzileri yapılacaklar arasında ma'lûl olanların tespit edilerek ilgili komisyona bildirilmesi de heyet-i sıhhiyenin

---

[144] DMA, **Mkt.**,Belge No: 653/56, 842/6, 513/100, 526/131, 909/47, 739/14.
[145] DMA, **Mkt.**, Belge No:741/181-115-A.

görevleri arasındadır[147] .Mülâzımdan sağ kol ağasına kadar görev yapan ve emekliye ayrılan askerlerin hastalanmaları halinde takip edecekleri muamele yine Heyet-i Sıhhiyenin kontrolü altında olmaktadır[148]. Bahriye askerine karşılıksız olarak hizmet verenlerin Devlet tarafından taltifi Heyet-i Sıhhiyenin Şûrâ-yı Bahriye'ye beyanı ile olmaktadır. Bu dönemde Tarabya'da eczacılık yapan Mr. Jalikiboni beş yıl karakol gemisi mürettebatına ücretsiz hizmet verdiği gerekçesiyle Heyet-i Sıhhiye tarafından 5. Rütbeden bir adet Mecidiye nişanı ile ödüllendirilmesi temin edilmiştir[149]

Bunlar haricinde Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet yürüten Birimler; Divan-ı Harp Dairesi, Torpido Resimhanesi, İnşaiye Resimhanesi, Fabrikalar Resimhanesi, Elbise Anbarı, Elbise Debboyu, Erzak Anbarı, Eşya-i Ayniye ve Sebze Debboyu, Mâmul Anbarı, Gayr-ı Mamûl Anbarı, Posta ve Telgraf Şubesi, Bahriye Fişenkhanesi bulunmaktadır. Nezaret bünyesinde vazife yapan kalem katipleri ise; Şûrâ-yı Bahriye Kalemi, Şûrâ-yı Bahriye Nizam Dairesi, Muhâsebât-ı Cariye Kalemi, Muhâsebe-i Merkeziye Kalemi, Yoklama-i Bahriye, Mektûbî Kalemi, Evrak-ı Umumiye, Vezne, Jurnal Kalemi, Mesâlih-i Mütedahile Kalemi, Sicill-i Ahval Şubesi, Sandıklar Kalemi, Mahzen-i Evrak, Tersane Memuriyeti Kalemi, Tercüme Kalemi, Mekteb-i Rüşdiye-i Bahriye, Leylî ve Neharî Tüccar Kaptan Mektebi, Haddehane Şakirdanı Kışlası, Bahriye Silah Endaz Taburudur.

Bahriye Nezareti bünyesinde Ereğli Madeni Nezareti'ne bağlı olan birimler ise şu şekildedir; Tahrirat Kalemi, Liman Mevkii, Alaca Ağzı Mevkii, Kozlu Mevkii, Zonguldak Mevkii, Kilimli Mevkii, Çatalağzı Mevkii, Amasra Mevkii[150]. Ayrıca Nezaret bünyesinde bu dönemin bir diğer yeniliği ise yangın tulumbacılığının kaldırılarak modern bir itfaiye taburunun oluşturulmasıdır.

---

[146] DMA, **Mkt.**, Belge No:323/133.
[147] DMA, **Trs.**, Belge No:971/1.
[148] DMA, **Trs.**, Belge No:653/195, **Mkt.**,431/150.
[149] DMA, **Mkt.**, Belge No:359/35.
[150] **Salname-i Bahri**, 1895, s.45.

Tulumbacılığın 1302 tarihinde lağvedilmesinden sonra başıbozuk tulumbacılar şehremanetinde istihdam edilmiştir[151].

b. Komisyonlar ve Faaliyetleri

Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak çalışan ve sürekli faaliyet gösteren komisyonlar kuruluş amaçlarına göre ya dairelerdeki muamelelerin sıhhatli bir şekilde cereyanı, ya imalât ve inşaat işlerinde Avrupa standardının yakalanması, yahut da dairelerin hesaplarının kontrolü amacıyla kurulmuşlardır. Buna karşın geçici komisyonlar ise belirli bir zaman aralığında hizmet vermekte olup teşkil amaçları farklı farklıdır. Bu komisyonların amaç ve görevlerini sıralayacak olursak;

(1). Daimî Komisyonlar

(a). Islâhat ve Kavânîn-i Bahriye Komisyonu

28.04.1869 tarihinde Sultan Abdülaziz'in fermanı ile hizmete başlayan komisyon, Tersane-i Amire ve donanmanın ıslahı hakkında faaliyet yürütmüştür. Kuruluş nizamnamesinde Tersane-i Amire'nin imalât, inşaat, harbiye ve idarî kısımlarına ait yeniliklerin yapılması ile donanmanın muntazam bir surette tutulmasının amaçlandığı ifade edilir[152].

Komisyonun bir reis ve altı azadan mürekkep olarak haftada iki defa Çarşamba ve Perşembe günleri toplanmasına karar verilmiştir[153].

II. Abdülhamit zamanında ise haftada iki yerine üç defa Divanhâne-i Amire'de toplanma kararı alınmış ve uzun yıllar reisliğini Bahriye Mektebi Nazırı Salih Paşa yürütmüştür[154]. 17.12.1882 tarihinde irade-i seniyye ile

[151] DMA, **Mkt.**, Belge No:513/44.
[152] DMA, **Trs.**, Belge No:392/20-B.
[153] DMA, **Trs.**, Belge No:392/20-B.
[154] DMA, **Mkt.**, Belge No:311/80.

oluşturulan Sıbyan Taburunun idare ve terbiyesi hususunda komisyonun yaptığı çalışma ile padişaha sunduğu layiha büyük takdir toplamıştır[155].

(b). Islâhât-ı Bahriye Komisyonu

Donanmaya ait işlerin düzenli yürümesi amacıyla teşkil edilen komisyon önceleri Bahriye Müsteşarlığı'na bağlı olarak çalışmış, ancak bu müsteşarlığın lağv edilmesiyle komisyon da çalışmalarına ara vermiş ve üyeleri diğer memuriyetlerde vazife almışlardır.

28.04.1881 tarihinde yarım kalan ıslahatların gerçekleştirilmesi gayesiyle komisyonun yeniden teşkiline karar verilmiştir[156]. Yeni oluşturulan komisyonun kuruluş amacı, nizamnamesinde, *Bahriye kalemlerine ait işlerin bir kâide-i sahîha üzerinde yürümesi için böyle bir komisyonun teşkiline gidilmiştir* şeklinde ifade edilir.[157] Üyeleri arasında Mekteb-i Bahriye Nazırı Salih Paşa ve Merkez Sefinesi Süvarisi İzzet Bey'in de bulunduğu komisyon haftada her gün toplanma kararı almıştır[158].

(c). Fen Komisyonu

II. Abdülhamit devrinde Tersane-i Amire fabrikaları ile imalât mevkilerinde yapılan demir ve ahşap mamulâtın ilmî usullerde yapılıp yapılmadığı dayanıklılık ve kalitesi sürekli gündemde olmuştur. İmalât mevkilerinde bulunan memurların buna layıkıyla dikkat etmedikleri yapılan kusurlu ve noksan mamulâtın hazineyi zarara uğrattığı gerekçesiyle acil bir çare olarak Fen Komisyonu adıyla bir komisyonun teşkiline karar verilmiştir. Ayrıca Avrupa ve Amerika'da bahriye sanayiinin göstermiş olduğu fevkalade gelişme karşısında Tersane-i Amirenin imalât ve inşaatını geliştirme gayretleri de bunda etkili olmuştur. 26.12.1883 tarihinde teşkil edilen komisyonun görev ve sorululuklar şu şekildedir:

---

[155] DMA, **Trs.**, Belge No:653/195, 653/196.
[156] DMA, **Mkt.**, Belge No:346/95.
[157] DMA, **a.g.b.**
[158] DMA, **Mkt.**, Belge No:346/95.

1-Yeni gelişmelerin fabrika ve diğer mevkilerde görevli memurlara bildirilmesi;

2-Fabrika ve imalâthanelerde yapılacak her türlü yeni demir ve ahşap eşyanın imal hesaplarının incelenerek fen ve kaideye uygun olup olmadığının kontrolünün yapılması;

3-Vazifesi, imalât ve inşaatın taslak resimlere uygun yapılıp yapılmadığının kontrolü olan *Muayene Komisyonu'* nun çalışmalarına nezaret edilmesi[159].

1894 yılına gelindiğinde Fen Komisyonu'nun kuruluşundan bu tarihe değin ortaya koyduğu tahrîr ve tercüme; ceride, mecmû'a, salnâme, kitap ve risâlelerden bir nüshasını gemi kütüphanelerine koydurduğu görülür[160].

(d). İmâlât Komisyonu

Tersane-i Amire'nin imalât işlerinin takibi için 13.01.1882 tarihinde bu isimle bir komisyon teşkiline gidilmiştir. Yeni oluşturulan bu komisyonun nizamnamesinde kuruluş gayesi, Tersane-i Amire imalât ve inşaatının günden güne artması sebebiyle imâlâtın talep edildiği şekliyle yapılıp yapılmadığını, metânet ve dayanıklılığını kontrol etme olduğu ifade edilir[161].

Komisyona reis olarak tersane memuru Halil Paşa, aza olarak da Fabrikalar Nazırı Hüsnü Paşa, Baş mimar Miralay Hüsnü Bey, Çarkçı Miralayı Osman Bey, İnşaiyye Kaymakamı Tosun Bey, Topçu Miralayı Ali Bey, Reşnehane'den Kaymakam Hulki Bey, Direkçibaşı Yanko Bey, Elbise Müdürü Binbaşı Ahmet Bey ve Yelkenci başı Binbaşı İsmail Efendi seçilmişlerdir[162].

---

[159] DMA, **Şub.**, Belge No:196/1
[160] DMA, **Mkt.**, Belge No:899/63.
[161] DMA, **Trs.**, Belge No:653/179.

(e). Islâh-ı Muâmelât Komisyonu

Tersane-i Amire ve Donanmaya ait hususların Bahriye Nezareti'nde takibi ve layıkıyla temsili için 10.10.1878 tarihinde Islâh-ı Muâmelât Komisyonu'nun kurulmasına karar verilmiştir. Bahriye kalemlerinde devam eden muamelelere itina olunmamasından dolayı bazı kalemlerin ve hususiyle de *Yoklama Odası*'nın kayıt ve muameleleri bir müddetten beri intizamdan çıktığı tespit edilmiştir. Yoklama Odası tarafından tanzim edilen maaşlarda ve *Eytâm-ı Askeriye Sandığı* muamelelerinde kâtipler tarafından sahtekârlık yapıldığı ortaya çıkınca buna karışanlar yakalanarak zaptiyeye teslim edilmişlerdir. Bu işin diğer kalemlere de sıçramaması ve muamelelerin lâyıkıyla devam ettirilmesi amacıyla Islâh-ı Muâmelât Komisyonunun kurulmasına karar verilmiştir[163]. Komisyonu'na reis vekili olarak Şûrâ-yı Bahriye azasından İzzet Bey tayin edilmiş olup, diğer üyeler ise: Mekteb-i Bahriye-i Rüşdiye Müdürü Binbâşı Eyüb Efendi, Muâyene Komisyonu Üyelerinden Binbâşı Süleymân Efendi, Kalyon Kâtibi olup Askerî Evrâk Müdürlüğü'nde bulunan Mustafa Efendi, Muhâsebe'den Behçet Efendi, Muhâsebe'den İsmâ'il Efendi, Yoklama'dan Bahâeddin Bey, Yoklama'dan Kâzım Bey, Muvâzene'den Hâfız Mehmed Efendi, Jûrnâl'den Nazîf Efendi ve Korvet Kâtibi Şükrü Efendi'den oluşmuştur[164].

(f). Mühimmât-ı Harbiye Komisyonu

Mühimmât-ı Harbiye Komisyonu donanmaya ait silahların muhafazasını sağlamak için 1892 yılında yeniden teşkil edilmiştir. Buna göre komisyonun genişletilen yetkileri ve görevleri ile ilgili nizamnamesinde, donanmanın ruhu sayılan silah ve cephanelerin iyi muhafazası ve topçuluk hizmetinde bulunan zabitanın bu ilimde meleke ve bilgisini geliştirmesi amacıyla böyle bir komisyonun kurulmasına ihtiyaç duyulduğu ifade edilir. Bir taraftan da Avrupa da hasıl olan gelişmelerin tatbikine de gayret edilerek bu amaçla daha önceden de hizmet veren Harbiye Komisyonu'nun vazifelerini içeren iki adet talimat

---

[162] DMA, **a.g.b.**
[163] DMA, **Şub.**, Belge No:140-2/A.
[164] DMA, **a.g.b.**

müsveddesi üzerinde çalışılarak yeni bir talîmatname vücuda getirilmiştir.[165] Riyâsetine liman kumandanlığı vekîli ve zırhlı Donanma-yı Hümâyûn Komodoru Ferik Hasan Rami getirilmiş olup diğer üyeler ise Mehmed ve Şûrâ-yı Bahriye'den mirlivâ-i diğer Mehmed paşalarla zırhlı Mesûdiye ve Osmâniye Fırkateyn-i Hümâyûnları süvarileri miralay Hayri ve Fâik ve inşaat miralaylarından Ömer Bey'den oluşmuştur.[166]

Ancak Tersane-i Amire'de topların üstlerinin açık ve her türlü korumadan uzak bulunması sebebiyle tenkide uğrayan komisyonda haftada bir gün toplanıldığı gerekçe gösterilerek işlerin takibinde zorluk çekildiği ifade edilir. Bunun üzerine Von Hofe Paşa ve Selimiye Firkateyni Süvarisi Binbaşı Ethem Efendi de komisyona dahil edilmiş, ayrıca haftada bir gün yerine iki gün toplanılmasına karar verilmiştir[167].

(g). Islâhât ve Tetkîk-i Muhâsebât Komisyonu

Bahriye Nezareti bünyesinde Tersane-i Amire ve limanlarda bütün muhasebe işlerinin kontrol edilmesi, yolsuzlukların takibi ve muamelelerin düzgün bir şekilde yürümesi amacıyla teşkil edilmiştir.

Bahriye Mektebi için Bahriye matbaasından ve ambarlardan ne kadar kağıt verilmesi gerektiğinden, Nezaretteki kalem katiplerinin maaşlarının dağılımındaki adaletsizliğin düzeltilmesine kadar geniş bir çalışma sahası bulunmaktadır[168].

(h). Torpido Komisyonu

Torpidonun 19. asrın sonlarına doğru artan önemine binaen II. Abdülhamit döneminde bu ilmin bahriye askeri ve talebelerine aktarılması amacıyla torpido komisyonu adıyla bir komisyon teşkiline gidildiğini görmekteyiz. Tophane ve Tersane-i Amire'den gelecek münasip miktar talebeye

---

[165] DMA, **Mkt.**, Belge No:746/51.
[166] DMA, **a.g.b.**
[167] DMA, **Mkt.**, Belge No:739/39.
[168] DMA, **Mkt.**, Belge No:579/133, 732/33.

torpido ilminin bütün inceliklerinin öğretilmesi düşünülerekten Tersane-i Amire içinde açılması planlanan Torpido Okulu için Erkân-ı Harbiye-i Bahriye II. Reisi Faik Efendi'nin riyasetinde bazı ümera ve zabitandan oluşan bir komisyon kurulmasına karar verilmiştir. Komisyon haftada üç gün, okula devam edecek talebelerin miktarıyla tahsil edilecek derslerin tespiti için Tersane-i Amire İnşaat Dairesi'nde toplanacaktır[169]. Torpido Komisyonu Erkan-ı Harbiye reis-i sanisi Miralay Faik Bey'in başkanlığında Şûrâ-yı Bahriye üyesi Miralay Mehmed Bey, Tercüme Komisyonu'ndan Kaymakam Mustafa Bey, İnşaiyye zabitanından Binbaşı Latif Efendi, Çarkçı zabitanından Süleyman Efendi, Erkân-ı Harbiye zabitanından Kolağası Remzi Efendi. Lüzumu takdirinde ise Erkân-ı Harbiye'de çalışan askerî katiplerden Propa Hodaiki Efendi'lerin üyeliği ile oluşmuştur.[170]

İrâde-i seniyye ile teşkil edilen Torpido Komisyonu ile ilgili Şûrâ-yı Bahriye'ye sunulan mazbata üzerinde yapılan çalışma neticesinde mektebin lüzum ve ehemmiyetinden bahsedilerek Tersane-i Amire yerine uygun bir gemide açılmasına karar verilmiştir. Torpido Komisyonu'nun nezareti altında olmak üzere mektep, bir ser-muallim, üç nefer muallim, zabit ve icap ettiği kadar muallimlerin ve mektebe devam edecek Bahriye ve Tophâne-i Amire zabitanından oluşturulmuştur. Ayrıca komisyon, torpido gemisinde dershane ve kamaralar, eşya muhafazası için mağazalar inşa ettirmiş ve talim için iki adet istimbot, lehimcilik ve modülcülük gibi imalât işlerinden anlayan lüzumu kadar işçi, defter, alet ve edevat ile torpido fenniyle ilgili gazeteler tedarik etme gayreti içine girmiştir. Bunlarla da sınırlı kalmayan gayretler neticesinde torpido mucidi Kaptan McWaye(?) ve Mösyö Simin ve kardeşleri ile irtibata geçilerek beş adet *Whitehead Torpidosu* alınarak gemiye intikal ettirilmiştir[171].

(i). Bahriye Tercüme Komisyonu

Avrupa bahrî devletleri mekteplerinde okutulan bahriye kitap, kanunname ve nizamnameleri ile imalât ve inşaata ait risalelerin parça parça tercüme edilerek

---

[169] DMA, **Şub.**, Belge No:188/14-A.
[170] DMA, **a.g.b.**
[171] DMA, **Şub.**, Belge No:18-A.

bahriye askerinin istifadesine sunulması Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin vazifeleri arasında bulunduğu halde daha önceden de belirtildiği üzere komisyon bunda bir ilerleme kaydetmemiştir. Bu arada da Avrupa'da büyük zırhlıların, silah ve torpil gibi harp alet ve edevatları komisyonlar kurularak tecrübe edilmiş ve bu tecrübe neticeleri kitap ve dergilerle duyurulmuştur. Bu tip neşriyatın bir an evvel tercüme edilerek bahriye talebe ve askerine neşr ve ilanı amacıyla 08.01.1880 tarihinde Tercüme Komisyonu adıyla bir komisyonun teşkiline gidildiğini görmekteyiz[172].

I. Reisliğine Faik Bey'in getirildiği Tercüme Komisyonuna ise ayrıca İnşaiye kâymakâmlarından Ömer Bey (Reis-i sâni), Çarkçı kaymakâmlarından Mustafa Bey, Mekteb-i Bahriye muallimlerinden Miralay Davos Bey, Nev Eser süvarisi Kolağası Osmân Efendi, Erkân-ı Harb Dâiresi'nden Kolağası Fuad Bey, Mekteb-i Bahriye'den Hüseyin Efendi, İkinci Tercüman Enri Efendi, Kol-ı evvel Çarkçı Aziz Efendi, İnşaiyeden Kol-ı evvel Nazif Efendi, Tabip Kâymakâm Hamdi Bey (Fransızca için), Fırkateyn katiplerinden Şükrü Efendi(Kâtip) yer almıştır.[173].

(j). Bahriye Kitap Komisyonu

13.08.1879 tarihinde Dâire-i Bahriye Kitap Komisyonu heyeti, Bâb-ı Seraskerî Kitap Komisyonu Heyeti örnek alınarak yeniden teşkil edilmiştir[174].

(k). Bahriye Sicil Komisyonu

Bahriye personeli ile ilgili olarak hazırlanan *tercüme-i hal varakaları* ile her üç ayda bir tutulan *vukuat cetvellerinin*, *Sicill-i Ahval Komisyonu* riyasetine intikalinde yardımcı olarak görev yapmıştır[175].

Bu komisyonlardan başka Fabrikalar Komisyonu,Tahsilât Komisyonu, Tevzî-i Muayyenât Komisyonu, Sevkiyyât Komisyonu, Nân-ı Aziz Komisyonu II

---

[172] DMA, **Şub.**, Belge No:741/164-7-A.
[173] DMA, **Şub.**, Belge No:741/164-7-B.
[174] DMA, **Trs.**, Belge No:653/123.
[175] DMA, **Mkt.**, Belge No:739/3.

Abdülhamit döneminde Bahriye Nezareti'ne bağlı olarak faaliyet yürüten diğer komisyonlardır[176].

(2). Geçici Komisyonlar

Bahriye Nezareti bünyesinde bu daimî komisyonlardan başka yapılan her işten önce o işte bilgili zabit ve ümeradan oluşan bir komisyonun tertip edilerek çalışmaların yürütülmesi adet haline gelmiştir. Bu yeni komisyonlar sadece verilen görevin yerine getirilmesi süresince faaliyet göstermişler, görevleri bitincede lağv edilmişlerdir. Tespit edebildiğimiz kadarıyla bu geçici komisyonlar ve faaliyetleri şu şekildedir:

(a). Bahr-i Sefîd ve Bahr-i Siyâh Boğazlarına Tahte'l-Bahr Torpido Vaz'ı Komisyonu

Boğazlara deniz altında torpido yerleştirilerek, buraların muhafazası ile ilgili 04.10.1892 tarihinde bir komisyon kurulmuştur. Komisyonun kuruluşuna kadar gelişen hadiseler şu şekilde cereyan etmiştir. Karadeniz ve Akdeniz Boğazları'nın müdafaası için denizaltına torpidolar ve sahillere yeterli miktar toplar yerleştirilmesi amacıyla bahriye memuru, ümera ve zabitanından mürekkep bir komisyonun teşkili için Bahriye mirlivalarından Alman Hofe Paşanın sunduğu arıza II. Abdülhamit'e sunulmuş, .padişahın bu konudaki olumlu görüşlerini içeren irâdesi de Mâbeyn Baş Kitâbeti'ne iletilmiştir. Bunun üzerine harekete geçen Mâbeyn-i Hümâyun Dairesi, Daire-i Bahriyeden bu konuda bilgili ve tecrübeli subaylarında bu komisyonda vazife alması amacıyla Erkân-ı Harbiye-i Bahriye ve Şûrâ-yı Bahriye'ye Von Hofe Paşanın arızasının bir suretini göndermiştir[177]. Böylece Von Hofe Paşanın gayretleri ile kurulan komisyon Tersane-i Amire'de imal top, torpido ve fenerlerle her iki boğazı da teçhiz etme çalışmalarına başlamıştır.

---

[176] **Salname-i Bahrî**,1895, s.56.
[177] DMA, **Mkt.**, Belge No:733/2, 733/6.

(b). Memâlik-i Osmâniye'nin Limanlarına Duhul ve Huruç Eden Sefâin-i Harbiye Komisyonu

Osmanlı limanlarına girip çıkan harp gemilerinin durumundaki belirsizliği gidermek amacıyla yürütülecek faaliyetler için 22.11.1882 tarihinde teşkil edilmiştir. Yabancı gemilerin Akdeniz ve Karadeniz boğazları hariç diğer Osmanlı limanlarına giriş çıkışları ile ilgili Daire-i Bahriye'ce ortaya konulan herhangi bir devletlerarası anlaşma akdi ve bu konuyla ilgili bilgi bulunamamıştır. Bu gibi nizamnamelerin mevcut olsa dahi Hâriciye Nezareti marifetiyle tanzim edilmiş olacağından ve burada da hangi esaslar göz önüne alınarak düzenlendiği açık olmadığından yeniden günün şartlarına göre bir nizamnamenin hazırlanması uygun görülmüştür. Bu amaçla komisyon, Bahriye Nezaretinden ve diğer bilgi ve tecrübesi olan şahıslardan oluşturularak göreve başlamıştır[178].

(c). Daire-i Bahriye'nin Vezâif-i Umûmiyesinin Tahdidi Komisyonu

Bahriye dairesinin vazifelerinin sınırlandırılması ile ilgili lâyîhanın yazılması amacıyla 20.12.1877 tarihinde böyle bir komisyonun teşkiline karar verilmiştir[179].

(d). Ümera ve Zabitan-ı Bahriye'nin Sefâin ve Mevâki'e Tevzîi Komisyonu

Bahriye askerinin görev yerlerine dağılımı amacıyla sadır olan irade üzerine 18.03.1908 tarihinde bu ad altında bir komisyonun teşkiline karar verilmiştir[180].

(e). Mehmed Selim Firkateyninin Dârü't-Tahsil Olması Komisyonu

Mehmed Selim Firkateyni'nin okul gemisi olarak tahsis edilmesiyle beraber noksanlarının giderilmesi ve yenilenmesi gayesiyle 1894 yılında bu

---

[178] DMA, **Mkt.**, Belge No:741/190-95-A.
[179] DMA, **Mkt.**, Belge No:288/82.
[180] DMA, **Trs.**, Belge No:971/1.

komisyon teşkil edilmiştir. Komisyona zırhlı Mesûdiye firkateyn-i Hümâyûnları süvârilerinden Miralây Hayri ve Rasim beylerle, Mehmed Selim eski personelinden Binbâşı Halîl Efendi çağırılmıştır[181].

(f). Zabitanın Derece-i Liyakatlarına Göre İktiza Eden Mahallere Tayini Komisyonu

Donanmada vazife yapan zabitanın hakkaniyetli bir şekilde vazife yapacakları yerlere tayinlerinin yapılması, ehil olanların diğerlerinden ayrılarak derecelerine göre yerlere verilmesi amacıyla 1881 yılında teşkil edilmiştir[182].

(g). Tüccar Kaptanlar Mektebi Komisyonu

Deniz ticaretinin geliştirilmesi ve bunun için de kaptanlar yetiştirilmesi amacıyla açılması düşünülen okulun mevkii, ders programı ve eksikliklerinin giderilmesi için bu komisyonun 1885 tarihinde teşkiline karar verilmiştir[183].

(h). Ticaret-i Bahriyenin Tevsîi ve Sefâin-i Osmaniyeden Alınmakta Olan Rüsûmat Komisyonu

Osmanlı limanlarına girip çıkan gemilerden alınan vergilerin yabancı gemilerden az, Osmanlı bayrağı taşıyanlardan ise çok alınmasının sebebini araştırmak ve toplanan paraların nereye aktarıldığını öğrenmek amacıyla 10.11.1884 tarihinde liman dairesinde bir komisyon teşkil edilmiştir[184].

c. Bahriye Nezareti Bünyesindeki Basım-Yayın Çalışmaları

Bu dönemde Bahriye dairesince vücuda getirilen önemli gelişmelerden biri Bahriye Matbaası'nın taşınması ve geliştirilerek yeniden teşkil edilmesidir. Bahriyemizde yayıncılık çalışmaları ilk defa 19 yüzyılın ilk yarısının sonlarında Bahriye Mektebi'nde kurulan matbaada başlamıştır. Sultan Abdülmecit ve Abdülaziz devrinde okutulan ders kitapları, senelik imtihan cetvelleri, haritalar

---

[181] DMA, **Mkt.**, Belge No:746/8.
[182] DMA, **Mkt.**, Belge No:331/78-A.
[183] DMA, **Mkt.**, Belge No:429/49.

asrın gelişimine uygun bir tarzda bu matbaada yürütülmüştür. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise Kasımpaşa'da Divanhâne'nin zemin katındaki bir oda matbaa ve mücellithane olarak kullanılmıştır. 1881 yılında ise buradan Kasımpaşa'nın Camialtı mevkiinde müstakil bir binaya taşınılmış ve ilk deniz basım evi *Matbaa-i Bahriye* adıyla bu binada kurulmuştur[185].

Bahriye Nezareti'ne büyük tasarruf da sağlayan matbaanın kuruluşuyla ilgili olarak belgelerde şu bilgiler verilmiştir: *....cümle edevât ve levâzımâtın mükemmel surette ikmâl edilerek hiçbir noksanı kalmaması ile donanma ve daire-i bahriyenin muhtaç olduğu cümle edevât ve defterlerin tab'ı ile tasarruf ve küllî menfaâtlere ihtihsâline muvaffak olunmuştur...*[186].

Önceden Bahriye Matbaası'nın müstakil bir müdürü yok iken ilk defa 1884 yılında Ali Fuat Bey buraya müdür olarak getirilmiştir. Kısa sürede büyük bir ilerleme kaydedilmiş, hatta taş baskı eserler dahi basılmaya başlamıştır. Burdurlu Hafız Osman ve Kayışzade Hafız Osman'ın nefis hatlarının taşıyan el yazmalarından basılan Kur'an-ı Kerim, cülus kutlamaları çerçevesinde Dâr'ül-Aceze'de dağıtılmış hatta bir kısmı da Trablusgarp'a gönderilmiştir[187]. Bunun yanında Eyüb Sabri Paşa'nın *Mir'atü'l-Harameyn* adlı beş ciltlik büyük eseri Matbaa-i Ebu'z-Ziya baskısından farksız bir şekilde basılmıştır[188].

Dönemin bahriyesindeki kültür ve bilgi seviyesini de yansıtması açısından önem taşıyan Bahriye Matbaası'nda basılan diğer eserler yanında haritacılığında ilerlediği görülür. Bunlardan 19.09.1896 tarihinde grave usulünde basılan Marmara denizi haritası ve 22.08.1898 tarihinde basılan İzmir Liman haritası en önemlilerindendir[189].

d. Bahriye Nezareti'nde Çalışan Personel ve Çalışma Koşulları

---

184 DMA, **Şub.**, Belge No:222/55-A.
185 Bahri Noyan, *Deniz Matbaasının Tarihçesi*, **Hayat Tarih Mecmuası**, S.6, Temmuz-1969, s.36.
186 DMA, **Mkt.**, Belge No:973/65.
187 DMA, **Mkt.**, Belge No:1448/276.
188 Noyan, **a.g.m.**, s.36-37.
189 DMA, **Mkt.**, Belge No:1027/93; 1166/14.

Bahriye Nezaretinde, Bahriye Nazırının yanı sıra Bahriye Muhasebecisi, daire ve komisyonların reis, memur ve katipleri vazife almıştır. Personelinin II. Abdülhamit devrinde karşılaştığı en büyük sorun, zamanında ödenmeyen yahut bir kısmına çifte maaş verilirken, diğer bir kısmına ise hak ettiğinden az ölçüde verilen maaşlar olmuştur. Maaşların dağılımındaki düzensizlik ve münhal kadrolara uygun personelin yerleştirilmesi *Islah ve Tetkik-i Muhasebat* komisyonu tarafından sürekli gündeme getirilmiş, ancak bu konuda iltimas ve adam kayırmanın bir türlü önüne geçilememiştir. Sadrazam Kamil Paşa tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 13.02.1889 tarihli tahrirat da devlet memurlarının ne şekilde olursa olsun birden fazla maaş alamayacağını şu şekilde ifade edilmiştir; *Bir me'mûrun her ne sûretle olur ise olsun iki ve daha ziyâde mahalden ma'âş alamayacağı Tensîk-i Ma'âşât Kararnâmesi'nin altmış üçüncü mâddesinde belirtilmiş ise de bir me'mûrda iki vekâletin toplanması ile ilgili olarak nizâmnâmelerde açık bir hüküm olmadığı için bu gibi hallerde, vekâleten idâre olunan me'mûriyetlerden yalnız birisi için maaş alıp ta diğerlerinden alamaması bir takım müşkilâtlara sebebiyet vermekte olduğundan bir zatın uhdesinde üç nev memuriyetin toplanmasından ortaya çıkacak olan problemlere meydan vermemek için vazifelendirilen memurların birden fazla memuriyete tayîn edilmemesi konusu Şûrâ-yı Devlet'e iletilmiştir*[190].

Kamil Paşa'nın ifade ettiği üzere kendisine intikalinden 14 gün sonra konuyu değerlendiren Şûrâ-yı Bahriye Heyeti, Şûrâ-yı Bahriye Ceridesi vasıtasıyla bütün bahriye kalemlerine Liman Riyasetine ve İdare-i Mahsusa Nezareti Muavinliği'ne ikazda bulunmuştur[191]. Bu meselenin halli özellikle komisyonlarda vazife yapan ve birden çok maaş alan memurların pek işine yaramamıştır. Bahriye Nezareti katiplerinin maaşlarındaki eşitsizlik ise bahsedildiği üzere her dönem şikayet konusu olmuştur. Hatta küçük dereceli memurlarının maaşlarının azlığı yanında Maliye hazinesinin müsait olamaması dolayısıyla uzun süre maaş alamamaları neticesinde düştükleri perişan durum Maliye Nezareti'ne 16.12.1895 tarihli şu dikkat çekici müzekkere ile şikayet edilmiştir:

---

[190] DMA, **Trs.**, Belge No:564/11-E.

Dâire-i Bahriye ve şu'abâtında müstahdem ketebenin ihtiyâç ve zarûretlerinin derece-i nihâyeye vardığı ve âdetâ mahall-i me'mûriyetlerine gelip gitmek üzere vapur ve kayık parasını tedârikden bile âciz bir halde bulundukları cihetle sâye-i inâyet-vâye-i hazret-i cihanbânîde nihâyet-i müzâyakalarına medâr olmak üzere maâşât tezyîdinden elli bin kuruşun olsun serîan irsâli husûsuna himem-i aliyyeleri derkâr buyurulmak bâbında irâde hazret-i men lehu'l-emrindir...[192].

Bahriye Nezareti personelinin içinde bulunduğu bu durum, onları diğer bahriye personelinde olduğu gibi ikinci bir iş yapmaya sevk etmiştir. Özellikle yabancı gazetelerde ve konsoloshanelerde çalışan personelin bu durumu vehmiyle tanınan II. Abdülhamit tarafından bir fermanla şiddetli bir şekilde yasaklanarak Bahriye Dairesi, devlet sırlarının fâş olmaması için görevli bütün memur ve katiplerin gayet ketum olmaları ve bu hususu en mühim vazife bilerek hiçbir şey mukabilinde değişmemeleri şeklinde ikaz edilmiştir. Gerçekten de bu dönemde memurlardan bazıları yabancı gazete muhabirlerinin ikmetgâhlarına ve Beyoğlu'nda bulunan gazete-hânelere devam ettikleri, para karşılığı mütercimlik yaptıkları tespit edilmiştir. Bu gibi olayların sıhhati araştırıldıktan sonra bu tür işlerle meşgul olanlar sıkı sıkıya bir daha oralara gitmemeleri yönünde tembih edilmiş, ajanlarla hal ve hareketleri takip altına alınmış ve ikazlara aldırış etmeyenler ise cezalandırılmışlardır[193].

II. Abdülhamit'in devlet sırlarının açıklanır korkusuyla Nezarette çalışan memurların ek iş yapmalarını yasaklamasının yanında üzerinde ciddiyetle durduğu bir başka konu ise personelin cemaatle namaz kılmaya özen göstermesidir. Muhtemelen Nezaret bünyesinde bulunan ajanları vasıtasıyla tespit ettiği cemaatle namaz kılınmasının sürekli aksatıldığı yönündeki duyumu üzerine Bahriye Nazırı'na bu durumu ileterek dikkat edilmesinin önemini bildirmiştir[194].

---

[191] DMA, **Trs.**, Belge No:564/11-D.
[192] DMA, **Mkt.**, Belge No:978/3.
[193] DMA, **Mkt.**, Belge No:583/25.
[194] DMA, **Mkt.**, Belge No:551/46.

II. Abdülhamit devri Bahriye Nezareti, yerleşmiş kurumları yanında sayıları onlarla ifade edilebilecek komisyonlardan müteşekkil bir durumdadır. Bu daire ve komisyonlardan bir kısmı Abdülmecit ve Abdülaziz devirlerinde yürürlükte olup Abdülhamit devrinde ise bu komisyonların ya yetkileri genişletilmiş, veya üyeleri sürekli değiştirilerek vazifelerine devam etmeleri sağlanmıştır. Bu komisyonların büyük bir çoğunluğu ise dönemin şartları göz önüne alınarak II. Abdülhamit'in emriyle kurulmuşlardır.

Bunlardan Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi geniş yetkilerle donatıldığından dolayı bir kısım vazifelerini ihmal etmiş, Mühimmât-ı Harbiye Komisyonu, harp silahlarının muhafazasında fazla ihtimam gösterememiş, Torpido Komisyonu ise eski bir firkateynin Torpido Mektep Gemisi olması yolundaki Şûrâ-yı Bahriye kararını sükunetle karşılamıştır. Ayrıca 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda zabitan ve askerin gemilerde verilen torpido eğitiminden habersiz, sergiledikleri olumsuz tavır da yine bu komisyonun çalışmalarını gölgeler mahiyettedir. Şûrâ-yı Bahriye ise özellikle Smeripa, Mişon, Artin Efendi, gibi simsarların elinde adeta işlerini yürüttükleri bir mekân haline gelmiş olup bunlardan çoğu denizcilikle alakası olmayan kişilerdir[195]. Daire ve komisyonlarda bu tür olumsuzluklar, kemâl-i ciddiyetle işlerin takip edilmediği durumlar olmuş hatta yolsuzluk ve suistimallere rastlanılmışsa da yinede *ıslahat* adı altında bir çok faydalı şeylerin yapıldığı muhakkaktır.

2. Bahriye Askerî Teşkilâtı

Bahriye askerleri kadrosu, seferî olarak gemilerde vazife yapan ve hazerî olarak da Tersane-i Amire'de bulunan olmak üzere üzere iki kısımdan ibarettir. Her ikisinin de başı donanma kumandanı olup, 1867 yılında Kaptan-ı Deryalığın lağvedilmesiyle artık bu isimle anılmaya başlanmıştır. II. Abdülhamit devrinde Gedikli Sıbyan Sınıfının kurulması istisna edilecek olursa gerek seferi gerek hazerî kadro yapısında önemli bir değişim görülmemiştir.

---

[195] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**,s.79.

a. Teşkilâtın Genel Yapısı

Dönemin Bahriye nazırlarından Hasan Rami Paşa, *Hatırat*ında 1895 tarihinde Bahriye askerinin ıslahı için Padişaha sunduğu rapor ve bunun sebepleri hakkında şu şekilde bilgi vermektedir: *Zamanımızın harp gemileri ve bunlara mensup personel bir bütün olması itibariyle önemli ve nazik bir makinaya benzerler. Bu makinenin enerji kaynağı ancak kabiliyetli ve sadık zabitler ile deniz şartlarına alışmış ve muhtelif deniz manevraları ve diğer talimatlara meleke kesbetmiş diğer personelden ibarettir. Haşmetli Alman İmparatoru bundan üç ile dört sene evvel Alman deniz zabitlerine verdiği bir nutukta bir devletin donanmasının muhtaç olduğu denizcileri yetiştirebilmesi, bir büyük donanma teşkil etmesinden güçtür. Çünkü bir devlet lüzum görünce birkaç donanmaya sahip olabilir. Fakat kendisine gerekli olan binlerce yetişmiş denizciyi bulamaz. Bunun için harp gemisi personeli yetiştirmeye çalışalım demiştir*[196].

Hasan Rami Paşa'nın Bahriye askerî teşkilâtı üzerindeki ıslahat düşüncesi bu dönem tam anlamıyla gerçekleşememiş onun ötesinde bu dönemde Osmanlı Bahriyesinde hizmet yapan yabancı danışmanlarında bu konuda herhangi bir teşebbüsü olmamıştır. Bununla birlikte sadece gedikli sıbyan sınıfının teşkiliyle yeni bir düzenlemeye gidilmiştir. Kısmî de olsa yapılan yeni düzenlemelerle oluşturulan seferi kadro ile Tersane-i Amire imalât ve inşaat işlerinde vazifeli hazerî kadrosunun durumu şu şekildedir:

(1).Sanayi-i Bahriye Alayı

Ekserisini neferlerin oluşturduğu kalafatçı, burgucu, ateşçi gibi ustaların da vazife yaptığı bir sınıftır. Sayıları 1000-1500 civarında olup, alayın teşkil eden sınıflar ve yıllara göre dağılımı ise şu şekildedir[197].

---

[196] **aynı yer.**

[197] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17;19/14; 40/57, 47/41, 69/60, 81/153, 102/113; 131/146; 140/23;172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşâiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Sakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Sakirdan	Atesçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	-	-	-	-	1	179	1370	-	-	-	-	-	1550
1884	-	-	-	-	-	1	179	1606	-	-	-	-	-	1786
1885	1	-	10	-	-	3	160	1691	-	-	-	-	-	1865
1887	-	-	10	-	-	1	166	1876	-	-	-	-	-	2053
1888	-	1	12	-	-	4	171	1482	-	-	-	-	-	1670
1889	-	1	12	-	-	3	183	1060	12	-	1	-	-	1272
1890	-	1	12	-	-	3	166	731	24	-	-	-	-	937
1892	-	1	9	-	-	4	169	908	-	-	1	-	-	1092
1893	-	2	11	-	-	4	173	898	-	-	1	-	-	1089
1894	-	2	13	-	-	4	169	1257	-	-	1	-	-	1446
1895	-	2	12	-	-	2	181	1258	-	-	1	-	-	1456
1896	-	2	12	-	-	1	178	1732	-	-	1	-	-	1925
1897	-	2	13	-	147	-	169	745	-	-	-	-	-	1076

1898	-	2	11	-	-	1	188	1045	-	-	-	-	-	1247
1899	-	3	8	-	-	1	180	898	-	-	-	-	-	1090
1900	-	3	7	-	-	1	182	888	-	-	-	-	-	1081
1901	-	3	11	-	-	2	156	1311	-	-	-	-	-	1483
1902	-	3	11	-	-	1	189	1265	-	-	-	-	-	1469
1903	-	-	12	-	3	1	157	1037	-	-	-	-	-	1200
1904	3	6	6	-	-	1	246	799	15	-	-	-	-	1076

Tabloda da görüldüğü üzere 1887 yılına kadar sayıları 2000'i bulan sanayi Bahriye Alayı'nın 1888 ve 1889 yıllarında hızlı bir düşüş göstererek 1890'a gelindiğinde mevcut sayısının hemen hemen yarıya indiği görülür. Durumun muhtemelen en büyük nedeni 1889 yılında patlak veren Girit İsyanı olmuştur[198]. Bu olağanüstü durum nedeniyle 1880-1881 yıllarında seferî kadroyu teşkil eden ümera ve zabitanın toplam sayısı 100.000 nefer iken, 1888-1889 yıllarında bu sayı 240.000'e çıkartılmıştır.[199] Böylece Tersane-i Amire'de faaliyet gösteren imalât sınıflarının da Girit İsyanı'nın bastırılmasında aktif rol oynayarak seferî kadroya dahil edildiği söylenebilir.

Yine bu tarihlerde Osmanlı Devleti'nin yaşadığı en önemli sorunlardan biri de Ermeni isyanları olmuştur. Ermeni sorunu Berlin Antlaşması'nın Doğu Anadolu'da ıslahat yapılmasını öngören 61. maddesi tarafından ilk defa ortaya çıkmıştır[200]. Artan dış baskılar neticesinde 11 Haziran 1880 tarihinde bölgede ıslahat yapılması gündeme getirilmiştir. Bu olaylar neticesinde 1890 tarihinde

---

[198] Karal,**a.g.e.**, s. 121-123.

[199] Akar, **a.g.t.**, s.72.

[200] Berlin Antlaşmasının 61. Maddesi şu şekildedir: Bab-ı Ali, Ermenilerle meskûn vilâyetlerde mahallî ihtiyaçların lüzum gösterdiği tensikat ve ıslâhatı vakit geçirmeksizin tatbik etmeyi ve Çerkezlerle Kürtlere karşı oraların güvenliğini temin etmeyi deruhte eder. Bkz. Karal, **a.g.e.**,s.132.

Erzurum'da ilk siyasî amaçlı çatışma çıkmıştır. 31 Ocak 1890'da Girit İsyanı'nın bastırılması hengamesinde ortaya çıkan bu durum Osmanlı Devleti'nin teyakkuz halinde bulunarak buralarda bulunan askerî kuvvetlerini güçlendirmesini zorunlu kılmıştır[201].

Bu olayların yatışmasıyla birlikte 1892 tarihinden itibaren tekrar sanayii bahriye alayı sayısında artış yaşanmaya başlanmıştır. Bu durum 1897 senesine kadar devam etmiş, hatta alayın toplam sayısı 2000'lere kadar yükselmiştir. 1897 tarihinde ortaya çıkan Osmanlı-Yunan savaşında ise bu sayının tekrar 1076'lara kadar düştüğünü görmekteyiz. Ancak çok geçmeden 1899 tarihiyle birlikte yeniden büyük bir düşüş daha yaşanmıştır. 1900'lü yılların başında ise siyasi konjonktür gereği Avrupa devletlerinin silah altında fazla asker bulundurmaları Osmanlı Devleti'nin de menfaati icabı hudut ve stratejik bölgelere askeri yığınak yapmasını zorunlu hale getirmiştir.[202] Bir taraftan da Selanik ayaklanması, Makedonya sorunu ve Ermenilerin 1904 yılında çıkardıkları II. Sason İsyanı içte de karışıklığın bir türlü dinmediğini ortaya koyar. İçte ve dışta yaşanan bu siyasi gelişmeler deniz askerî teşkilâtının bir kanadını teşkil eden Sanayi-i Bahriye alayı gibi imalât gruplarını doğrudan etkileyerek savaşlarda vazife almalarına sebep olmuştur. Böylece sürekli olarak azalan tersane personelinin imalât ve inşaat faaliyetlerinden de tam anlamıyla verim alındığı söylenemez. Buna ileriki konularda değinilecektir.

(2).Tîr-i Güverte Sınıfı

Gemilerin armalarının imal etmek ve mevkilerine yerleştirmek için oluşturulan bir sınıf olup[203], ekserisini küçük zabit ve neferler teşkil eder. Sayıları 300-500 arasında değişen bu neferlerle birlikte Tîr-i Güverte sınıfında bulunan diğer personel ve yıllara göre sayısal dağılımı şu şekildedir[204]:

---

[201] Uçarol, **a.g.e.**, s.313-314.
[202] **aynı yer.**
[203] Nutki, **a.g.e.**, s.133.
[204] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17;19/14; 40/57, 47/41, 69/60, 81/153, 102/113; 131/146; 140/23;172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

	Sınıf-ı Harp					Sıhhî	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Atesçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	40	7	-	695	1	-	-	-	-	-	-	2	745
1884	-	66	11	-	672	1	-	-	-	-	-	-	2	752
1885	-	48	9	-	938	-	-	-	-	-	-	-	25	1020
1887	3	56	8	-	749	1	-	-	-	-	-	-	4	821
1888	-	55	11	-	653	2	1	-	-	-	4	-	11	737
1889	1	56	8	-	887	2	3	-	-	-	2	-	6	965
1890	1	53	11	-	545	2	4	-	-	-	2	-	14	632
1892	-	38	12	-	515	2	1	-	9	-	3	-	18	598
1893	-	38	95	-	543	2	-	-	-	-	2	-	41	721
1894	-	32	5	-	619	1	-	-	5	-	2	-	25	689
1895	-	28	9	-	560	1	-	-	-	-	2	-	40	640
1896	-	30	10	-	924	1	-	-	50	-	15	-	39	1069
1897	-	33	7	-	376	1	-	-	-	-	2	-	15	434

1898	-	48	12	-	406	1	-	-	-	-	2	-	-	469
1899	-	30	12	-	497	1	-	-	-	-	2	-	14	556
1900	-	27	11	-	471	1	-	-	-	-	-	-	-	510
1901	-	45	12	-	358	1	-	-	-	-	2	-	7	425
1902	-	35	11	-	406	1	-	-	-	-	2	-	10	465
1903	-	52	10	-	324	1	-	-	-	-	4	-	12	403
1904	-	40	11	-	269	1	2	-	-	-	2	-	1	326

Tabloda da görüldüğü üzere 1883 yılında bu sınıfın toplam sayısı 745 iken geçen 21 sene içinde artacağı yerde yarı yarıya azalmıştır. Bu azalış özellikle nefer sayısında olup, diğerleri ise sabit kalmıştır. Özellikle gemi yapım faaliyetlerinde istihdam edilen Tîr-i Güverte sınıfının sayısındaki bu düşüş doğrudan gemi yapım faaliyetlerini etkilemiştir. Bu azalışın sebepleri yukarıda bahsedildiği üzere Tîr-i Güverte personeline dönemin siyasî hadiseleri gereği aktif olarak donanmada vazife verilmesidir.

(3).İmalât-ı Sıbyan Taburu

Tersane-i Amire'de imalât işleri için ekserisini yetiştirilen küçük sıbyan ve neferlerin teşkil ettiği taburdur. Taburda 200 civarında sıbyan bulunmakta olup bunların ve taburu oluşturan diğer personelin yıllara göre dağılımı şu şekildedir[205]:

[205] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17;19/14; 40/57, 47/41, 69/60, 81/153, 102/113; 131/146; 140/23;172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Pasa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Pasa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Atesci ve Kömürcü	Toplam
1883	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1884	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1885	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1887	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1888	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
1889	-	8	2	-	65	-	-	-	271	-	-	-	-	346
1890	-	2	2	-	-	-	-	37	227	-	-	-	-	268
1892	-	5	3	-	7	-	3	75	249	-	-	-	-	342
1893	-	4	1	-	-	-	3	68	207	-	-	-	-	283
1894	-	2	-	-	70	-	2	-	182	-	-	-	-	256
1895	-	1	-	-	39	-	11	-	218	-	-	-	-	239
1896	-	1	-	-	50	-	15	-	177	-	-	-	-	243
1897	-	2	1	-	184	-	28	-	-	-	-	-	-	215

1898	-	3	1	-	9	-	2	-	237	-	-	-	-	252
1899	-	3	4	-	-	-	10	17	200	-	-	-	-	234
1900	-	1	4	-	12	-	29	-	198	-	-	-	1	245
1901	-	4	5	-	12	-	33	-	174	-	-	-	-	230
1902	-	3	5	-	6	-	-	-	179	-	-	-	-	193
1903	-	2	1	-	8	-	1	-	166	-	-	-	1	179
1904	-	1	3	-	131	-	8	-	-	-	-	-	-	143

İmalat-ı Sıbyan taburu ile Tersane-i Amire içinde her türlü imalât faaliyetlerinin yürütülmesinde sıbyan efradının yetiştirilerek ileride bu noktada çıkabilecek personel açığının telafisi amaçlanmış olmalıdır. Başlangıçta 346 olan personel sayısı zamanla 143'lere kadar düşmüştür. Hatta 1897 savaşında sıbyan efradının hemen hepsi harp sınıfına geçirilmiştir. Böylece 1903 tarihine gelindiğinde Osmanlı tersanelerinde ve özellikle de Tersane-i Amire'de istihdam edilen ve sayıları zaten az olan sıbyanların zamanla bu önemli azalışı ileride imalât faaliyetlerinin yürümesinde doğabilecek problemleri de haber vermiştir.

(4).Sanayi-i Sıbyan Taburu

Tersane-i Amire'de sanayi işleri için yetiştirilen küçük sıbyan neferlerin oluşturduğu taburdur. Taburda sıbyan sayısı 500-600 civarında olup bunların ve taburu oluşturan diğer personelin yıllara göre dağılımı şu şekildedir[206].

[206] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17;19/14; 40/57, 47/41, 69/60, 81/153, 102/113; 131/146; 140/23;172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttab	Sakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Sakirdan	Atesci ve Kömürcii	Toplam
1883	-	-	-	-	-	-	13	30	616	-	-	-	-	659
1884	-	-	-	-	-	-	12	38	551	-	-	-	-	601
1885	-	-	3	-	-	-	9	51	463	-	-	-	-	526
1887	-	-	3	-	-	-	11	53	632	-	-	-	-	699
1888	-	18	4	-	46	-	-	-	411	-	-	-	-	479
1889	-	12	2	-	73	-	-	-	379	-	-	-	-	466
1890	-	11	2	-	-	-	4	37	295	-	-	-	-	349
1892	-	4	2	-	5	-	10	43	172	-	-	-	-	236
1893	-	-	-	-	-	-	6	65	252	-	-	-	-	323
1894	-	5	1	-	52	-	5	-	253	-	-	-	-	315
1895	-	5	2	-	61	-	3	-	202	-	-	-	-	273
1896	-	7	2	-	82	-	3	-	207	-	-	-	-	301
1897	-	7	3	-	225	-	4	-	-	-	-	-	-	239

1898	-	3	2	-	17	-	1	-	293	-	-	-	-	316
1899	-	3	2	-	-	-	3	28	309	-	-	-	-	345
1900	-	6	2	-	16	-	4	-	309	-	-	-	-	337
1901	-	6	1	-	35	-	2	-	216	-	-	-	-	260
1902	-	3	4	-	13	-	1	-	317	-	-	-	-	338
1903	-	4	3	-	8	-	4	-	225	-	-	-	-	244
1904	-	4	6	-	8	-	1	-	152	-	-	-	-	171

Özellikle fabrikalarda görevlendirilen yabancı personelin yerine vazife alacak ustaların yetiştirilebilmesi için istihdam edilen Sanayi-i Sıbyan taburu geçen 21 yıl zarfında ¼ oranında azalma göstermiştir. Hatta 1897 Osmanlı-Yunan savaşı esnasında sıbyan efradının hepsi harp sınıfına geçirilerek muhtemelen savaşa gönderilmiş veya hazır halde bekletilmişlerdir.

(5). Bahriye Taburu

Ortalama 1000 civarında bahriye neferinin teşkil ettiği ve savaşlarda aktif olarak vazife yapan askerî birliktir. Bu taburda bulunan neferlerin ve diğer personelin yıllara göre dağılımı şu şekildedir[207]:

	Sınıf-ı Harp	**Sıhhi**	**Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye**	**Çarkçıyan**	

[207] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17;19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23;172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Yıllar	Liva Pasa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Sakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Sakirdan	Atesci ve Kömürcü	Toplam
1883	-	52	5	-	810	1	-	15	-	-	-	-	-	883
1884	-	47	5	-	1011	1	-	133	-	-	-	-	-	1197
1885	-	56	3	-	1134	1	-	-	-	-	-	-	-	1194
1887	-	45	7	-	940	1	-	-	-	-	-	-	-	993
1888	-	65	9	-	788	1	-	-	-	-	-	-	-	958
1889	1	75	-	-	916	2	-	-	-	-	-	-	-	994
1890	1	50	10	-	913	2	-	-	34	-	-	-	15	1025
1892	1	50	6	-	979	2	-	-	6	-	-	-	3	1047
1893	1	49	9	-	977	2	-	-	6	-	-	-	-	1044
1894	1	46	8	-	887	2	-	-	-	-	-	-	-	944
1895	1	52	7	-	800	2	-	120	5	-	-	-	15	1002
1896	1	53	6	-	932	2	-	4	-	-	-	-	16	1014
1897	-	54	7	-	454	2	-	85	-	-	-	-	-	604
1898	-	64	5	-	563	2	-	129	-	-	-	-	-	763
1899	-	96	8	-	695	3	-	-	-	-	1	-	1	804

1900	-	83	6	-	608	2	-	104	-	-	1	-	1	805
1901	-	98	6	-	631	2	1	103	-	-	4	-	2	847
1902	-	91	5	-	660	4	1	102	-	-	4	-	4	871
1903	-	80	8	-	666	4	-	98	-	-	2	-	6	864
1904	-	103	11	-	609	3	1	101	-	-	2	-	5	835

Özellikle Tersane-i Amire'de istihdam edilen bahriye taburunun imalât ve inşaat işlerinden ziyade güvenlik ve asayişin sağlanması amacıyla görev yaptıklarından dolayı zaman içerisinde sayılarında fazla bir değişim görülmemiştir.

Donanmayı teşkil eden gemilerde vazife yapan bahriye askerinin seferî kadro ise şu şekildedir:

(6). Sınıf-ı Harp

Donanma komutanından sonra sırayla müşir, ferik, mirliva, kaymakam, binbaşı, kolağası, yüzbaşı, mülazım-ı evvel ve mülazım-ı sani ile imam ve katiplerden müteşekkildir. Ferik paşa ve liva paşalar sadece geçici görevle bazı zırhlı ve fırkateynlerde vazife yapmaktadırlar[208].

(7). Zabitan-ı Sıhhiye

Her bir gemide görev yapan askerî tabiptir. Sayıları değişmekle birlikte büyük zırhlı ve fırkateynlerde 4 adet daha küçük torpidobot ve ganbot türü gemilerde ise 1 adet olarak bulunmaktadırlar[209].

[208] BOA, **YMtv**, Belge No:14/17;38/116;40/57.
[209] BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2;40/57;62/76.

(8). Sanayii ve İnşaiyye

Gemilerin tamir görevlerini yerine getirmekle görevli ümera, zabitan, küçük zabitan ve neferattan oluşan sınıftır.[210]

(9). Çarkçıyan

Ateşçi, kömürcü ve makine aksamından sorumlu çarkçılardan oluşmaktadır[211].

(10). Gedikli Sıbyan Sınıfı

Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın Bahriye Nazırlığı sırasında 5 Şubat 1890 tarihinde donanmada önemli hizmetleri olan; güvertede; işaretçilik, porsunluk, serdümenlik ve topçuluk, sanayi ve makinede; kalafatçı, marangoz, burgucu ve ateşçi dallarında sanatkar yetiştirmek üzere gedikli sınıfının kurulmasına karar verilmiştir[212]. Güverte sınıfı için önce 100 sonra 55 kişi, makine sınıfı için ise her yıl *Sanayi ve İmalât-ı Bahriye* sınıflarından 20 kişi ayrılarak tahsis edilmiş, böylece gemilerde bu iş için başıbozuk işçi görevlendirilmesinin de önüne geçilmiştir[213]. İstanbul ahalisinden bu sınıfa girmek isteyenlerin az olması üzerine sonradan taşra ahalisinden de arzu edenlerin gedikli sınıfına müracaatlarına müsaade edilmiştir[214]. Ayrıca sürekli değişen top, tüfek gibi harp teçhizatının temizlenme usulü eski silahlarla aynı olamayacağından yeni silahların temizliğini öğrenmek üzere sıbyan taburundan 40 nefer ayrılarak *kundakçı ve çakmakçı* olarak yetiştirilmesine karar verilmiştir[215].

---

[210] BOA, **Ymtv.**, Belge No:95/97;44/43;128/78.
[211] BOA, **Ymtv.**, Belge No:116/118;140/23;79/44.
[212] DMA, **Mkt.**, Belge No:597/119.
[213] Fahri Çoker, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 1994, s.66.
[214] DMA, **Mkt.**, Belge No:863/65.
[215] DMA, **Mkt.**, Belge No:947/19.

Bütün bunların yanında Tersane-i Amire'de *Dalgıç Bölüğü* teşkil edilerek Cidde'den altı nefer getirtilip, burada eğitilmiş ve torpido kesme görevinde istihdam edilmiştir[216].

Her bir gemi mürettebatının görev taksimatı ise şu şekildedir;

Önce iki vardiya olarak ayrılıp her nefere bir numara tahsis edilmiştir. Vardiyalar ise ikişer postaya ve her bir postada ikişer takıma taksim edilmiştir. Postaların sayısı geminin büyüklüğü ile orantılı olarak değişmekte olup Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Abdülhamit ve Mecidiye gibi büyük gemilerde postalar şu şekilde teşkil edilmiştir:

1.posta; sancak vardiyasının birinci kısmı,

2.posta; sancak vardiyasının ikinci kısmı,

3.posta; iskele vardiyasının birinci kısmı.,

4.posta; iskele vardiyasının ikinci kısmı,

5.posta; ateşçilerin sancak vardiyası,

6.posta; ateşçilerin iskele vardiyası,

7.posta; silahendazlar,

8.posta; esnaf vesaire.

Her bir posta bir zabitin kontrolünde olmuş ve zabitler neferlerin öncelikle nezaket ve intizamından sorumlu tutulmuştur. Her sabah *asker güverteye*! düdüğü çaldığı zaman bütün personel güverteye çıkarak sancak ve iskele postalarına göre takım oluşturmuşlardır. Her bölük mülazımı kendi postasının hazır olduğunu nöbetçi-i sanî'ye yahut nöbetçi zabitine komut vererek bildirir. Süvari-i sanî veya nöbetçi zabiti ise efradın o gün yapması gerekli olan işleri taksim eder veya talim için ayırır. Her nefer, geminin temizliği, karavana

[216] DMA, **Mkt.**, Belge No:589/138.

nöbeti, yatakların havalandırılması, filikaların asılması, brandaların istif olunması gibi günlük işleri yapmak için yoğun bir çalışma ortamı için girer.

Bu dönemde Tersane-i Amire, Daire-i Bahriye, Donanma-yı Hümayun ve Bahriye Mektebi'nde görev yapanların toplamı 15.000 civarındadır[217]. Bunlardan 12.000'i gemilerde görevli zabitan ve neferattır.

b. Eğitim, Talim ve Teftiş Alanındaki Düzenlemeler

(1). Sanayii ve İmalât-ı Sıbyan Taburlarında Eğitim

Tersane-i Amire'de bulunan Sanayii ve İmalât-ı Sıbyan taburlarında uygulanan eğitim birbirine benzerlik arz etmekte olup şu şekildedir:

1. Derslerin mevcut programa bağlı öğretilmesiyle beraber, çocukların anlayabileceği şekliyle tarif edilmesi;

2. Ustabaşılar tarafından sıbyan taburundaki çocuklara talim edecekleri sanatların kolaylıkla öğretilmesi;

3. Dinî kitapların okutulmasına, diğerlerinden daha da öncelik verilmesi;

4. Sanayi askerliğine nakledilenlerin onbaşı ve çavuş olmaları;

5. Sanat tahsiliyle derse çalışmaktan kaçanların kayıtlarının silinmesi;

6. Her sanatın birinci, ikinci ve üçüncülerine alamet-i farika taktırılması;

7. Akşamları kışladan getirilip, yemek yendikten sonra sıbyan efradının kışla dışına çıkarılarak yaşlarına uygun oyunlar oynatılması;

8. İşe her sabah ve akşam ilgili zabitin refakatinde götürülüp getirilmeleri;

9. Sanayii zabitleri ile ustabaşıları tarafından sıbyan neferi istihdam edilmemesi;

---

[217] BOA, **Ymtv.**, Belge No:77/33.

10. Sıbyanların işte yaramazlıkları akşam kendilerini almaya gelen zabite bildirilerek *sicill-i ahlâk* defterine bu durumun kaydedilmesinin sağlanması,

11. Bulundukları mevkide hakkıyla çalışıp çalışmadıklarının kontrol edilmesi işten kaçmalarına ve deniz kenarında elbise yıkayıp balık tutmalarına müsaade edilmemesi[218].

(2). Gedikli Sıbyan Taburunda Eğitim

Gedikli sıbyan sınıfında ise adayların eğitimi şu şekildedir:

1. Sıbyan efradının 15-18 yaşında sağlam ve İstanbul halkından olması,

2. Adaylık için velilerinin rızası bulunması,

3. Bunlar bir yıl İstanbul'da eğitim gemisinde teorik ve pratik bir eğitime tabi tutulduktan sonra seyr ü seferdeki gemilere gönderilecek ve bu gemilerde 4 yıl daha eğitim ve öğretim görmeleri;

4. Beş yıllık sıbyanlık dönemini bitiren ve son sınavda başarı gösterenler porsun, işaretçi, sefine emini, serdümen ve topçu dallarına ayrılacak ve kendilerine onbaşı rütbesi verilmesi ve bir yıl sonra yapılan bir sınavla çavuş ve bölük emini olabilmeleri;

5. Bir yıl hizmet eden çavuş ve bölük eminleri yine sınavla üçüncü porsun veya üçüncü işaretçi ve aynı şekilde birer yıl hizmetle birinci porsun ve birinci işaretçiliğe kadar yükselebilmeleri;

6. Bu şekilde mecburi askerlik hizmetlerini de tamamlayan sıbyan efradı üstlerinden iyi sicil aldıkları ve imtihanları verebildikleri taktirde üçüncü sınıf gedikliliğe yükselebilmeleri;

7. Üçüncü sınıf gedikliler gemilerde dört yıl, ikinci sınıf gedikliler ise beş yıl hizmet görüp imtihanları geçtikten sonra ancak birinci sınıf gedikli olabilmeleri[219].

İlk gedikli sınıfı 15 Haziran 1890 tarihinde Selimiye Top Eğitim Gemisi'nde eğitime başlamış olup dersler hesap, güzel yazı, imlâ ve okumadan ibaret olmuştur. Öğrencilere ayrıca branda bağlamak, geminin kısımları ile direk, seren, yelkenler, sabit arma, makara ve tornaların adları, bağların nevileri, top ve kundak ayrıntıları, ateşli silahların kısımları öğretilmiş ve top, tüfek, arma ve kürek talimleri yaptırılmıştır.

Bu şekilde kurulmuş olan gedikli sınıfı hayatta ancak kısa bir süre kalabilmiş, nizamnamesinde *sıbyan efradından başka efradın gedikli sınıfına ve gediklilerin dahi mülazım, yüzbaşı vs. rütbelere nakli katiyen caiz değildir* hükmü bulunmasına rağmen, II. Abdülhamit'in emri gereği bir kısım gedikliler üsteğmen rütbesiyle subay sınıfına geçirilmeye başlanmış ve nihayet nizamname hükümleri büsbütün ihmal olunarak bu şekliyle gedikli yetiştirmekten vazgeçilip mevcut olanlar ise muhtelif subay rütbelerine nakledilmişlerdir[220].

(3). Donanma Askerinin Eğitimleri

Donanmada vazife yapan bahriye askerlerinin bulundukları gemilerde uygulanan mevcut programlara göre her tür talimlerin ciddiyetle yerine getirilmesi ve edindikleri maharetlerin derecelerinin öğrenilebilmesi için altı ayda bir defa imtihan yapılmalarına karar verilmiştir. Her askerin teker teker yapılacağı imtihanlar neticesinde tutulan cetveller Daire-i Bahriye'ye gönderilmiştir[221]. Ayrıca gemilerde harik talimleri, müsademe talimleri ve umumi talimlerin gemilerde bütün personelin görebileceği münasip bir mahalle asılarak düzenli bir şekilde yapılması, özellikle ateşli top talimlerinin her üç ayda bir yaptırılması *Bahriye Kanunnamesi* ile kayıt altına alınmıştır[222]. Bahriye zabitanı talim gemisinde maharet ve bilgilerinin geliştirilebilmesi için eğitime katılmaları konusunda sürekli teşvik edilmişlerdir[223].

---

[218] DMA, **Trs.**, Belge No:681/55-57.
[219] Çoker, **a.g.e.**, s.66.
[220] Çoker, **a.g.e.**, s.66-67.
[221] DMA, **Mkt.**, Belge No:589/86.
[222] DMA, **Mkt.**, Belge No:346/95.
[223] DMA, **Mkt.**, Belge No:248/148.

Bütün bunların teftişi ise değişik mevkilerde bulunan kumandan ve komodorların maiyetlerinde bulunan bir vapurla ara sıra gezerek gemi mürettebatının talimlerini gözlemeleri şeklinde olup, bu konuda her üç ayda bir jurnal vermeleri mecburî tutulmuştur.

(4). Eğitim Amacıyla Yurtdışına Gönderilen Bahriye Zabitleri

Tersane ve donanmada eğitim ve öğretim faaliyetlerinin yanında devletin malî şartlarının elverdiği ölçüde İngiltere, Fransa, Almanya ve Brüksel'e çağın gelişen teknolojisini takip için bahriye zabitleri gönderilmiştir. Bunlardan Fransa'ya gönderilenler umumiyetle elektrik, Almanya'ya gönderilenler tıp ve torpido, İngiltere'ye gönderilenler ise topçuluk ve harita konularındaki ihtisastan başka bu devletlerin donanmalarında talim görmüşlerdir. Bunlardan elektrik fenninin tahsili için Paris'e gönderilen Kolağası Ramiz, Mülazım Faik ve Nedim efendiler 19.03.1886 tarihinde buraya ulaşmışlardır. Kendilerine Osmanlı Bankası'nın Paris'te belirtilen şubesinden almaları kaydıyla 20 sterlin maaş bağlanmıştır[224].

Aradan geçen bir sene içinde zabitlerin buradaki durumlarının tahkik edilerek geldikleri derecelerin bildirilmesi hususunda Paris Sefareti ikaz edilmiştir[225]. Ancak durumları hakkında yine bir bilgi elde edilememesi üzerine her üç zabite hitaben 08.06.1886 tarihinde gönderilen şu mektup devletin içinde bulunduğu durumu yansıtması açısından önemlidir:

Fiyoma'da Kolağası Şükrü ve Mülâzım Mustafa ve Berlinde Yüzbaşı Reşad ve Mülâzım Bahaeddin Efendilere.

Zatınızı Torpido fenni tahsîl için oraya göndereli hayli zaman olduğu halde henüz ol bâbdaki ma'lûmât-ı müktesebelerinize dair bir gûne ihbârât ve iş'âratınız sebk etmemişdir. Devletin böyle bir ihtiyâclı zamanda sizleri Dâire-i Bahriye'nin intihâb ve irsâl edişi zekâvet ve fetanetinize bakarak sâirlerinden daha seri ve çabuk tahsîl edeceklerinize kana'at hâsıl etmesine mebni olduğu da

---

[224] DMA, **Şub.**, Belge No:266/66-A.

râ'inâ malûmlarınızdır. Zekâvet ve fetânetiniz bu fenn için Berlin'de bulunan Yüzbaşı Reşad ve Mülâzım Bahaeddin efendilerden aşağı olmadığını bildiğim halde onların şimdiye kadar âdeta Almanya Devleti torpidolarını ve ondan hâricde fenn-i torpidolar ihtira edecek dereceye kadar iktisâb-ı fen ve malûmât etdikleri fabrikatörleri tarafından müteyârid etmekde olan muherrerat müeddâlarından anlaşılmakda buna mukâbil kendilerine iş'âr ve beyân-ı sitayiş olunmakdadır. Sizden bi'l-aks o yolda bir güne malûmâtınıza dair ne fabrikatörlerden ne sâir bir tarafdan bir güne iş'ârata destires olamayışımdan dolayı müktesebat-ı fenniyelerinize dair fabrikatör ve sâire taraflarından bir güne malûmât alınamamasına teessüf etmekdeyimdir. Daha vakt-i kesirde emsâliniz olan mûmâileyhima derecesinde ibraz-ı mümârese ve malûmât edilemez ise suâl olacağınız muhakkakdır. Binâenaleyh atâleti terk ile fenn-i mezbûrun tahsîline sarf-ı zihn-i tam ve ihtimam edip bundan böyle az bir vakit zarfında mezbûr emsâliniz derecesinde ibraz-ı mümârese ve malûmât etmeleriniz matlûb-ı katisiyle nemika-i mahsûsa-i muhibbi tahrîr ve tesyir kılındı[226].

Görüldüğü üzere devletin büyük fedakarlıklarla gönderdiği zabitlerin oradaki durumları hakkında Bahriye Dairesi'ni sürekli bilgilendirmeleri ve verilen görevlere ciddiyetle sarılmaları istenilmektedir.

Fransa'ya ilk defa bahriye askeri ise bizzat II. Abdülhamit'in arzusuyla 1896 yılında gönderilmiştir. Bu konuda Fransa Sefareti'yle yapılan yazışma neticesinde Fransa Bahriye Nezareti'nin oluru alınmış ve İngiltere'ye gönderilen zabite verilen aylık 30 sterline eş değer olarak her bir asker için 750 frank maaş bağlanmasına karar verilmiştir. Bununla ilgili seçilen mülazım-ı evvel Ahmed ve Arif Efendiler Fransa'nın Akdeniz muvazzaf filosunda ve mülazım Hakkı Efendi ise top talim sefinesinde vazifelendirilmişlerdir[227].

İngiltere'ye ise 1894 yılında topçuluk tahsili için Mülazım Rüştü ve Ali Naci Efendiler gönderilmiştir. Kendilerine aylık 20 sterlin maaş tahsis

---

[225] DMA, **Mkt.**, Belge No:511/103.
[226] DMA, **a.g.b.**
[227] DMA, **Mkt.**, Belge No:901/45; 874/14.

edilmiştir[228]. Yine aynı yıl içinde *grave* usulüyle harita yapımı için Londra'ya gönderilmiş olan bahriye zabitleri yurda geri dönmüştür. Kendilerine Fehim Paşa Kışlası'nda bir oda tahsis edilmiş ve hava gazı ile aydınlatılan bu odada harita çizim çalışmalarını yürütmüşlerdir[229]. İngiliz donanmasına ise altı Osmanlı neferi gönderilerek vazife almaları sağlanmıştır. İngiltere'nin Asya donanmasında iki buçuk sene vazife yapan ve ayrıca üç adet de denizcilikle ilgili kitap telif eden bu zabitler Osmanlı donanmasında sağ kol ağalığı rütbesine yükseltilerek, döndüklerinde zırhlı donanma hizmetinde vazife almaları uygun görülmüştür. Zabitlerin Amstrong toplarının kullanımı, seyr-ü seferde yapılacak manevralar, müsademe ve filo tertibi gibi konuları içeren bu eserleri o dönem için hayli ilgi toplamıştır[230].

Almanya'ya ise 1893 tarihinde Von Hofe Paşanın gayretleriyle topçu sefinesinde talim görmek üzere yüzbaşı Muslihittin ve mülazım Enver Efendilerin gönderilmesine karar verilmiştir. Aynı tarihte İngiltere'ye de topçuluğa ait ilerlemeleri takip etmek üzere 4 adet zabit gönderilmiştir[231].

Almanya'ya gönderilen yüzbaşı Muslihittin ve mülazım Enver Efendilere burada bulundukları zaman içinde her ay 25'er adet lira-yı Osmanî maaş bağlanmasına karar verilmiştir. Ayrıca harcırah olarak verilmek üzere toplam 100 Osmanlı lirası bankadaki hesaplarına yatırılmıştır[232]. Buradaki vazifeleri esnasında kendilerine ait resmî elbiseleri giyinmeleri, başlarına ise Alman bahriye zabitlerine mahsus bir şapkanın takılmasında mahzur görülmediği bahriye idaresi tarafından iletilmiştir[233]. Almanya'ya özellikle Bahriye tıp askerlerinin gönderildiğini görmekteyiz. Bunlardan 1895 yılında Berlin'de tıp tahsilini tamamlayan Doktor Fikret Beyin yerine ondan kalan 400 mark tahsisatla

---

[228] DMA, **Mkt.**, Belge No:790/116.
[229] DMA, **Mkt.**, Belge No:733/20.
[230] DMA, **Mkt.**, Belge No:139/9-A.
[231] DMA, **Mkt.**, Belge No:826/61. Muhtemelen bu zabitler 1894 yılında gönderilen Mülazım Rüştü ve Ali Nazi Efendilerden önce görev yapıp dönmüşler veya vazifelerine devam etmişlerdir.
[232] DMA, **Mkt.**, Belge No:790/151.
[233] DMA, **Mkt.**, Belge No:886/25.

yine Bahriye doktorlarından Hakkı Şinasi Efendi tayin edilmiştir[234]. Aynı yıl içinde Bahriye Merkez Hastanesi doktorlarından Yüzbaşı Vefalı Mehmet Hamid Efendi kimya ve tahlilât-ı kimyeviye ilminde bilgi edinmek üzere Berlin'e gönderilmiştir[235]. Burada bulunduğu zaman içinde sıkıntı çekmemesi için aylık 570.50 kuruş maaşına 1300 kuruş zam ilâve edilerek toplam 1870.50 kuruş Osmanlı Bankası'nın Berlin şubesine yatırılmıştır[236].

Bunlar haricinde 1897 yılında Alman donanmasında vazife yapan Osmanlı zabitlerinin vazife yaptıkları gemilerden çıkarılarak tersanelerde vazifelendirilmeleri Osmanlı Devleti'ni hayli şaşırtmıştır. Çünkü Alman kara ordusunda vazife yapan Osmanlı zabitlerinin aynı manevralarda yerlerini muhafaza ederken, gönderiliş gayeleri manevralarla bilgilerini artırmak olan Osmanlı Bahriye zabitlerine yapılan bu muamele Alman Bahriye Dairesine bildirilmiştir[237].

Bu ülkelerden başka Çarkçı mülazımı Osman Efendi 1894 yılında Brüksel'de bulunan Lij Darülfünunu'nda kömür tahsilinde bulunduğu ve bazı sebeplerden dolayı tahsilin bir yıl uzadığı elimizdeki belgelerden anlaşılmaktadır[238].

Osmanlı zabiti sadece Avrupa devletleri bahriyesinde resmî vazifelerle görev almamış, aynı zamanda Krupp ve Armstrong gibi top ve harp teçhizatında mahir firmalarla da anlaşılarak buralarda bir nevi staj yapmaları temin edilmiştir. 1886 tarihinde Krupp fabrikasına top kızaklarının inşaa usulünü öğrenmek için gönderilen yüzbaşı Ahmet ve mülazım Ziya Efendiler[239] hakkında 1888 tarihinde fabrika direktörü tarafından Bahriye Dairesine gönderilen mektupta zabitanın buradaki tahsilini lâyıkıyla yaptığı ve bundan sonra bulunmalarının beyhude olacağı beyan edilerek ileride bu fabrikaya top sipariş edilirse bunların

---

[234] DMA, **Mkt.**, Belge No:927/7.
[235] DMA, **Mkt.**, Belge No:765/36.
[236] DMA, **Mkt.**, Belge No:927/3.
[237] DMA, **Mkt.**, Belge No:975/58.
[238] DMA, **Mkt.**, Belge No:888/8.
[239] DMA, **Mkt.**, Belge No:538/120.

yapımında baştan sona kadar bu zabitlerin nezaret edebilecekleri konusunda da söz verilmiştir[240]. Bunun üzerine zabitan Armstrong Fabrikasında ve Vidiç Tersanesinde görevlerine devam etmek isterlerse de bu da mümkün olamamış ve nihayetinde İstanbul'a dönmek zorunda kalmışlardır[241].

c. Bahriye'de Görev Yapanlar Arasında Otoriteyi Temine Yönelik Düzenlemeler

(1). Keyfî Uygulamaların Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler

Bahriye askerinin II. Abdülhamit'in hükümdarlığı devresinde giderek artan ölçüde başı boş, disiplinsiz, Bahriye kanunnamelerinde zikredilen görev ciddiyetinden uzak ve Osmanlı askerine yakışmayacak bir durumda oldukları görülür. Bunların takip ve tedibi için gayret gösterilmesine rağmen, umumî durumda pek değişiklik olmamıştır. Bahriye zabitanı arasında en çok görülen suistimal tayin oldukları mahalle ailelerini de götürmeleridir. Sürekli ailelerinin işleriyle meşgul olduklarından dolayı askerlik mükellefiyetlerini tam anlamıyla yerine getirememişlerdir[242]. Ayrıca bu dönemde ferikten binbaşıya kadar Bahriye mensuplarına verilen emir erlerinin bahçe ve bostanda rençber olarak kullanılmaları ve kumandanlarının evlerinde gece de dahil olmak üzere sürekli hizmet amacıyla kalmaları veya vazife dolayısıyla taşraya giden kumandanın evinde nöbet tutmaları[243], evlerini tamir etmeleri, eşya ve çocuklarını taşımaları oldukça sık görülen örnekler arasındadır. Donanmanın Haliç'e çekilmesiyle artık yapacakları fazla bir şey kalmayan zabit ve neferlerin Kasımpaşa'da bulunan kahvelerde vakitlerini geçirdikleri, fal baktırdıkları hatta kahve önlerinde oturup üstlerine karşı lakayt bir tavır sergiledikleri görülmüştür[244]. Bunların Eyüp'te, Beyoğlu'nda bulunan viran hanelerde uygunsuz harekette bulundukları haber

---

[240] DMA, **Mkt.**, Belge No:538/15.
[241] DMA, **Mkt.**, Belge No:538/12.
[242] DMA, **Mkt.**, Belge No:306/33.
[243] DMA, **Mkt.**, Belge No:584/39; 831/28.
[244] DMA, **Trs.**, Belge No:495-C/96-B.

alınmış, yakalananlar ise en ağır cezalara çarptırılmış veya Fizan'a sürgüne gönderilmişlerdir[245].

Bahriye askerinin içinde bulunduğu bu ve benzeri haller ile ilgili daha bir çok örnekler sıralamak mümkündür. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı nihayetinde aylarca maaş alamayan askerin bu durumu karşısında Bahriye Meclisi'nin kaleme aldığı mazbata şu şekildedir:

Bâb-ı Âlî'ye

...beş aydan beri ma'âş verilmediğinden zâbitân ve asâkir-i bahriye-i şâhâne ve amele-i müstahdemiyenin masârifleri kemâle resîde olmuş olduğundan ve Mâliye Hazîne-i Behiyyesi'nden def'-i ihtiyâca kâfi akçe verilememesi ve bazı vilâyât emvâlinde olan akçeye dahi destres olunamaması zarûret-i vâkı'ayı bir kat daha teşdîd edip harekât-ı bahriye dahi gitdikce kesb-i ehemmiyet etmekde bulunduğundan bahisle Dâire-i Bahriye şu günkü günde dûçâr olduğu muzâyaka ve ahvâl-i müşevveşenin def' ve ıslâhıyla yeniden tedârikine lüzûm-ı kavî görünen erzak vesâir eşyâ ve mühimmâtın mübâyaa edilmek ve asker ve amelenin maâş ve yevmiye verilmek üzere Hazîne-i Bahriye'ye def'aten on beş yirmi bin kese raddesinde akçenin tertîb ve i'tâsı istirhâmına dâir Bahriye Meclisi'nden kaleme alınan mazbata manzûr-ı âlî-i cenâb-ı sadâret-penâhîleri buyurulmak üzere leffen takdîm kılınmış ve ahvâl-ı marûzaya nazaran icrâ-yı îcâbı müşkilküşâ-yı umûr olan (kesik) rezîn-i isâbet-karîn-i hidîvânelerine mütevakkıf bulunmuş olmakla ol bâbda emr u fermân[246].

Mazbatada ifade edildiği üzere bir türlü ödenemeyen maaşlar nedeniyle Bahriye Meclisi, Maliye Nezaretinin tahsisatta bulunmasını istemiştir. Bu dönemde Bahriye askerinin içinde bulunduğu maddî zaruretten dolayı ek iş yapmaları da kesinlikle yasaklanmıştır. Bahriye askerinin sarraflara maaşlarını kırdırmaları[247] ve hatta naçar kalanların Bahriye Nezareti'ne müracaat ederek avans talebinde bulunmaları ve bu sayının da her geçen gün artması üzerine liman kumandanlığına gönderilen

---

[245] DMA, **Şub.**, Belge No:159/45-A; **Mkt.**, Belge No:575/79-1.
[246] DMA, **Mkt.**, Belge No:284/107.

buyuruldu da bu günlerde bazı zabitanın ellerinde bir senetle Bahriye Nezaretine müracaat ederek akçe talebinde bulundukları belirtilerek bunların bir müddetten beri ödenemeyen maaşlarından dolayı çektikleri sıkıntıların farkında olunduğu ancak bu gecikmenin sebebinin devletin içinde bulunduğu zaruri ve fevkalâde masraflardan kaynaklandığı bildirilmiştir. Devamında da hazineden her ne vakit maaş gönderilir ise bunların o zaman hakkaniyetli bir şekilde kendilerine dağıtılacağı ve hiç kimsenin bu şekilde akçe talebinde bulunmaması, cenazesi olanların yahut tayin edilenlerin ise bundan istisna tutulduğu ifade edilmiştir[248].

(2). Kılık-Kıyafet Alanına Yönelik Düzenlemeler

Bu dönemde disiplinsizliğin en çok görüldüğü noktalardan biri de askerî kıyafete dikkat edilmeme olmuştur. Bunda kıyafetin şekli, rengi ve giyileceği yer ve zamanlarının sık sık değişmesinin de etkisi yanında asıl neden Bahriye personelinin bu konudaki umursamaz tavrı olmuştur.

II.Abdülhamit döneminin ilk yıllarında özellikle 1877-1878 Osmanlı- Rus Savaşı nedeniyle askerî üniformalarda fazla bir değişiklik yapılmamıştır. Yalnız setre kollarında rütbe işareti olarak yer alan sırma şeritler iki yıl kadar kaldırılarak bunların yerine rütbe işareti olarak setre yakalarında sarı ve beyaz yıldız şeklinde işaretler yer almıştır. Erler için 1878 tarihinde çıkarılan bir kararname ile setre ve pantolon giymelerine karar verilmiştir. Zabit üniformalarında da aynı kararname ile bazı değişiklikler yapılarak bazı rütbe işaretleri Sultan Abdülaziz döneminde olduğu gibi setre kol kapağı etrafına dikilen şeritlerle gösterilmeye başlanmıştır. Ancak şerit genişlikleri eskisine nazaran hayli inceltilmiştir. Özel günlerde bahriye zabitanının giymesi gerekli elbise ile ilgili yapılan son düzenlemeler çerçevesinde oluşturulan 1905 tarihli elbise kararnamesi ise şu şekildedir[249]:

---

[247] DMA, **Mkt.**, Belge No:587/50.
[248] DMA, **Mkt.**, Belge No:431/99.
[249] DMA, **Trs.**, Belge No:854/89..

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Numara : 1 Bayram

Elbise	Giyilecek Zamanlar
- Bayramlık setre (Büyük üniforma) - Apolet - Sırma şeridli pantolon - Kılınç ve kayış - Maskaritasız siyah ruğan potin - Beyaz eldiven - Ruz-ı siyah boyunbağı, boyuna ta'lîk olunan nişân - Hâmilleri fiyanzo(?), digerleri zâbitân gemici bağı - Umûm Osmânlı nişân ve madâlyaları ve nişân kordonları	- Mevlid-i Nebî ile mübârek aylarda ve cülûs-ı Hümâyûn kutlamalarında - Zât-ı Hazret-i Pâdişâhî tarafından verilen ziyafet ve resm-i kabûllerde - Yabancı hükümdarlar şerefine gerek Osmanlı memleketinde gerekse dışarıda verilecek balo, ziyafet ve resmi kabullerde - Özel durumlarda

Numara: 2, Selâmlık

Elbise	Giyilecek Zamanlar
- Bayramlık setre (Büyük üniforma) - Apolet - Sırma şeridli pantolon - Kılınç ve kayış - Maskaritasız siyah ruğan potin - Beyaz eldiven - Ruz-ı siyah boyunbağı, boyuna ta'lîk olunan nişân - Bütün Osmânlı nişân ve madâlyaları ve nişân kordonları	- Selâmlık resminde - Şehzâdeler ile Osmânlı veya yabancı hükümdârlardan birinin huzûrunda - Dîvân-ı harblerde

Özellikle feshanede üretilen yeşil ve kırmızı renkte fesler dururken askerin püsküllerî kısa, siyah renkli fesleri giymesi büyük dikkat çekmiş ve bu durum II. Abdülhamit'e intikal ettirilerek, konuyla ilgili bir ferman yayınlanması

talep edilmiştir[250]. Bununla da kalınmayarak bütün ikazlara rağmen bunları giymeye devam edenler olursa sadece onlar hakkında değil, komutanları hakkında da soruşturma açılacağı bildirilmiştir. Ayrıca Bahriye zabitlerinin ekserisi kılıçsız olarak dolaşmakta, yakası dürülmüş ceket giymekte, hatta sivil elbiseleriyle gezmekte oldukları görülmüş ve bunlardan tespit edilenler hakkında tenbihte bulunulmuştur[251].

Cidde'de görevli Bahr-i Ahmer Filosu kumandanının gündüzleri dahi gecelik entarisi ile dolaştığı ve emrindekilere şiddetli muamelede bulunduğu istihbar olunmuştur. Bu konunun doğruluğu Bahriye idaresince teyit edildikten sonra sıfat-ı askeriyeye uygun hareket etmesi konusunda kendisi uyarılmıştır[252]. Ayrıca gümrük kolcu kayıkları memurlarının giydiği elbiselerinin kolu sarı şeritli olanının ve gömleği Bahriye harp sınıfı üniformasına benzediği gerekçesiyle bunun uygun olmadığı düşünülerek askerî üniformaya benzemeyen bir tarzda değiştirilmesi için emir verilmiştir. Bahriye zabitine mahsus ceketin Bahriye Mektebi hademesi, İdare-i Mahsusa vapurlarında çalışan kahveci, emanetçi ve lostralar, Şirket-i Hayriye ve Haliç vapurlarında bulunan başı bozuk şahıslar tarafından giyilmesi yine uygun görülmemiş ve bunlardan ceketlerinin yakalarına bir alâmet-i farika takmaları istenmiştir[253].

(3).Asker Kaçaklarının Önlenmesine Yönelik Düzenlemeler

Bahriye askerinin bir diğer disiplin bozucu durumu ise askerden kaçma ve Bahriye izinlerindeki suistimaller ile ciddiyetsizlik olmuştur. Özellikle bunların önlenmesi için şu yollara başvurulmuştur:

1. Gemilerde ve diğer mevkilerde bulunan askerlerden akşam ve yatsı yoklamalarında bir kişi dahi mevcut olmazsa izinsiz gitmiş olacağından durumunun tahkik edilmesi;

---

[250] DMA, **Mkt.**, Belge No:575/72-4.
[251] DMA, **Mkt.**, Belge No:337/24.
[252] DMA, **Mkt.**, Belge No:307/97.
[253] DMA, **Mkt.**, Belge No:385/109.

2. Gündüz çarşı ve pazara gönderilecek askerin yalnız salıverilmeyip, yanlarına zabit verilmesi;

3. Emir çavuşları haricinde izinle dışarı çıkan askerin kasatura taşımasına müsaade edilmemesi,

4. Yatak ve eşyaların 24 saatte bir kontrol edilerek levazım-ı askeriyeden başka bir şey olup olmadığının tespiti;

5. Tertip haricindeki nizami dairesinde her kimin yanında hizmetçi bulunursa *filanca zatın hizmetindedir!* diye ellerinde bulundurulmak üzere bir ilmuhaber verilmesi;

6. Zanlı olan askere verilecek izin müzekkerelerinde gidilecek yerin yazılması, gitmeye mezun oldukları mahalde izin tezkiresinin tasdiki ve gittikleri yerden dönüşlerinde hakikaten belirtilen yere gidip gitmediklerinin araştırılması[254].

Özellikle taşradan kaçan ve Beyoğlu'ndaki viranhanelerde gizlenerek uygunsuz hareketler içinde olanların artması nedeniyle yukarıda sıralanan önlemlere başvurulduğu görülmektedir[255]. Ayrıca izinli olarak taşraya gönderilen zabitanın buralarda saçları uzun, fesleri siyah ve elbiselerinin ise gayrı muntazam olması nedeniyle izinlerinin de sürekli kontrol altında tutulmasına karar verilmiştir[256].

d.Yabancı Ülke Bahriye Askerinin İçinde Bulunduğu Sosyal ve İktisadî Durum

Bu dönemde Avrupa Bahriyesi'nde görev alan zabitlerin sosyal ve iktisadî durumları incelendiğinde Osmanlı Devleti'nde görev yapan Bahriye zabitleri ile mukayese edilemeyecek ölçüde iyi olduğu görülür. Örneğin Fransa'da zabitler hiçbir zaman iki seneden fazla aynı vazifede tutulmamışlardır. Vazife dönüşü üç

---

254 DMA, **Mkt.**, Belge No:899/75.
255 DMA, **Mkt.**, Belge No:434/11.
256 DMA, **Mkt.**, Belge No:831/28.

ay tam maaş ile istirahat etme hakkı tanınıp, bu müddet zarfında savaş zamanı istisna hiçbir şekilde yeni bir göreve tayin edilmemişlerdir. Hizmetleri maaş zammı verilerek taltif edilmiştir. Bir yabancı memlekette iken karadan geri dönmeleri emr olunduğunda takdir edilen harcırahtan başka yabancı memleket toprağında bulundukları müddetçe yevmiye 1 Lira almışlardır. Her zabit maaş ve tayininden başka iki şilin altı peni sofra masrafı almış ayrıca 1 Lira daha hazine tarafından ilaveten ödenmiştir. Her sene zabitanın donanmaya dair bir layîhâ yazıp takdim etme mecburiyeti getirilmiştir.Bu vesile ile her zabitin görüş ve düşüncelerinden haberdar olunmuştur. Kısaca özetlenmeye çalışılan bu durum dolayısıyladır ki ülkede askerlik görevini üstlenenlerin mesleklerine olan ilgisini her zaman için artırmıştır[257].

Genel olarak bakıldığı zaman II. Abdülhamit döneminde Bahriye askerinin disiplinsizliğin adam kayırmanın ve suistimalin kıskacında günden güne bozulduğu görülür. Her ne kadar personelin yetişmesi için eğitim ve talime önem verilmiş, gemiye bir kütüphane kurma yoluna[258] gidilmiş, sıbyan taburları teşkil edilerek askerin küçük yaşlardan itibaren yetiştirilmesine gayret edilmiş, hak ve vazifeler *Bahriye Kanunnamesi* ile resmileştirilmiş vs. ise de bunlar tamamıyla düzenlenmesine ihtiyaç duyulan bir müessesede sadece günü kurtarma gayretleri olarak kalmış, kara ordusuna benzer bir yenilik çalışmasına bir türlü başlanılamamıştır.

3.Bahriye Mektebi

a.1897 Yılına Kadar Bahriye Mektebi

II. Abdülhamit'in tahta çıkışı ile birlikte 100. sene-i devriyesini tamamlayan Bahriye Mektebi'nin[259] Sultan Abdülaziz devrindeki durumuna

---

[257] **Ceride-i Bahrîye**, 28.10.1890 , No:37, s.138.

[258] **Ceride-i Bahrîye**, 05.08.1890 , No:30, 82.

[259] Bahriye Mektebinin kuruluş tarihi ile ilgili iki iddia sürekli gündeme gelmiştir. Bunlardan birincisi 1773, diğeri ise 1776 tarihidir.1773 tarihini benimseyenlerin görüşüne göre dayandıkları en sağlam ve kaynak İstanbulda Venedik Balyozu Agostino Garzoni'nin refakatinde bulunmuş olan rahip Gian

nazaran özellikle eğitim ve öğretim süresi, ders programı ve disiplin anlayışında değişikliğe gidildiğini görmekteyiz.

Mektebin eğitim sisteminde köklü değişikliklere götüren yeniliklerin başında eğitim sürelerinin artırılması gelmektedir. Bu döneme kadar Bahriye sınıfı talebesinin eğitim süresi dört yıl olup, bunun iki senesi Bahriye mektebinde diğer iki senesi ise talim gemisinde geçmekte idi. Ancak Bahriyeye ait nazariyelerin mükemmel surette öğrenilmesi için öngörülen bu iki senenin kâfi gelmemesi üzerine öncelikle talebelerin bu konudaki eksiklikleri kurulan komisyonlarla tespit edilmiştir. Bunun üzerine talebenin üç sene müddetle Bahriye Mektebi'nde eğitim alması, dördüncü sene ise imtihanla talim gemisine gönderilmesine karar verilmiştir. Önceden olduğu gibi iki sene daha bu gemide eğitim alındıktan sonra mühendis-i evvel rütbesi ile donanmaya çıkarılıp bir yıllık eğitim müddeti sonunda mülazım olmalarına karar verilmiştir[260]. Ayrıca 12.10.1882 tarihinde Bahriye Mektebi'nde öğrenciler ile ilgili teşkilâtlanmada Harbiye Mektebi'nde olduğu gibi bir takım yeniliklere gidildiği görülür. Buna göre Harbiye Mektebi'nde bulunan talebenin mevcudunun bölüklere taksim edilip birer mülazım ve bir binbaşı tayini ile kışladaki askerler gibi talim ve terbiye görmeleri usulünün Bahriye Mektebi'nde de kabulüne karar verilmiştir. Böylece Bahriye talebesi üç bölüğe taksim edilmiş ve başlarına birer yüzbaşı ve mülazım atanması kararlaştırılmış, ancak mektepte sadece bir yüzbaşı olduğundan, iki yüzbaşı ve üç mülazımın temini yoluna gidilmiştir. Ancak bu yeni yapılanma ile ilgili yapılan tahkikler neticesinde bunun Bahriye Mektebi için pek uygun olmadığı neticesine varılmıştır. Gerekçesi ile ilgili tahkik komisyonunda bulunan Osman, Arif, Mehmet, Zühtü, İbrahim, Ahmet ve Süleyman Beylerin sunduğu ilamda; harbiye mektebi öğrencilerinin bölüklere

---

Battista Toderini 'nin kitabında Bahriye Mühendishanesinden bahsederken, bu kurumun 1773'e doğru kurulmuş bir okul olduğunu gösteren ve İtalyanca aslında *Verso il 1773*, Fransızca tercümesinde *Vers 1773*,ve Almanca tercümesinde de *Gegen das Jahr 1773* olarak ifade edilen kayıtlardır. Adnan Adıvar, M. Zeki Pakalın ve İ. Hakkı Uzunçarşılı bu tarihi kabul etmişlerdir.1776 tarihini savunanlar ise resmî bir belgenin naklini göstermektedirler. Bu Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşanın Lâyîhasıdır. Amiral Ertuğrulda *Deniz Mektebimiz* adlı eserinde bu tarih üzerinde durmaktadır.Bkz. Faik Reşit Unat, *Deniz Harp Okulunun Kuruluş Tarihi Üzerine Düşünceler*, **Donanma Dergisi**, S:445, Nisan 1964,s.1-8.

[260] DMA, **Trs.**, Belge No:653/39-40.

taksim olunmasının sebebi olarak öğrencilerin çokluğu, her sınıfta 100-120 kadar öğrenci bulunması gösterilmiştir. Bundan dolayı her sınıfın bir bölük olarak kabul edildiği, okuldan mezun olan öğrenciler arasında münasiplerinden bu bölüklere birer yüzbaşı ve ikişer mülazım ile her sınıfın kabiliyetlilerinden birer çavuş ve onbaşı atandığı belirtilir. Buna karşın Bahriye Mektebinin ise, idadi sınıfları ile beraber Harbiye Mektebinin yarısı kadar olduğu ve her bir sınıfta bulunan öğrencilerin bölük tertibine yetmeyecek sayıda olmaları nedeniyle iki sınıfın birleştirilerek bölük haline konulması kabil ise de bu bölüklere tayini gerekli zabitanın bir sınıfta bulunamayacağından gerekli olan intizamın sağlanamayacağı ifade edilmiştir[261].

Bahriye Mektebi'nde teşebbüs edilen bu yapısal değişiklik çabalarının yanında eğitim ve öğretimde bazı değişikliklere gidilmiştir.1897 yılına kadar mektepte eğitim ve öğretim alanında yapılan bu değişiklikler şu şekilde sıralamak mümkündür:

1. Bahriye Mektebi'ne kayıt yaşı olarak 18'den gün almamış olması ön şart olarak sunulmuştu. Mesela, Mektebe kayıt olmak için 17.09.1892 tarihinde müracaat eden Akçarlı Kaşif bin Hasan 18 yaşını geçmiş bulunması ve bunun da mektebin kayıt ve kabul şartlarına uygun olmaması gerekçesiyle memleketine geri gönderilmiştir[262].

2. Nizamname gereği Bahriye Mektebi'ne kabulde aranan bir diğer husus ise müracaatta bulunan talebenin İstanbul yahut sahil şehirlerinde bulunan idadi mekteplerinden mezun olmuş olmasıdır. 02.12.1888 tarihinde Filibe Müftüsü tarafından Rusçuk Rüştiyesi'ni bitirerek tahsillerine devam etmek üzere İstanbul'a getirilen dokuz adet neferin zikredilen şartı yerine getirmedikleri gerekçesiyle Bahriye Mektebi'ne kayıtları yaptırılamamıştır[263]. Buna karşın Cezayir-i Bahr-i Sefid ahalisinden olup İstanbul'a okumak için gelenlerden, yaşları 14-16 arasında olup herhangi bir azasında sakatlığı bulunmayanlar

---

[261]DMA, **Şub.**, Belge No:188/138-A.
[262] DMA, **Mkt.**, Belge No:739/14.
[263] DMA, **Mkt.**, Belge No:21/67.

Bahriye Mektebi'nde okutulan dersler ve özellikle de İngilizce'den imtihanlarını verdikleri takdirde 4-5 tanesinin alınabileceği okul idaresi tarafından Maarif-i Umumiye Nezareti'ne bildirilmiştir[264]. Ancak 21.06.1875 tarihli bir Maarif Nezareti'ne gönderilen bir tezkirede Bahriye Mektebi'nin o ana kadar sadece İstanbul ahalisinde talebe aldığı, bu durumdan diğer sahillerde bulunan rüştiye mektebi mezunlarının mahrum tutulduğu ifade edilmektedir. Bu durum daha sonra Bahriye Meclisi'nde görüşülerek, bu talebelerden yaşları 14-15'i geçmemiş olmamaları, idadiye kabul imtihanını vermeleri, bu imtihanı veremeyecek olurlarsa, misafireten bir sene Bahriye süvari bölüklerinde tutularak yeni açılacak olan Mekteb-i Rüştiye-i Askeriye'ye devam ettirilmeleri ve yine imtihanlarını veremezler ise Tersane-i Amire hattat talebesi arasına kabul edilecekleri, imtihanı verenlerin ise doğrudan mektebe kayıtlarının yapılabileceği Maarif Nezareti'ne ve Mekteb-i Askeriye Nezareti'ne bildirilmiştir[265]. Böylece Bahriye Mektebi'ne diğer sahil vilayetlerdeki rüştiye mezunlarının bu tarihten sonra alındığını görmekteyiz.

3. Bahriye Mektebi'nde uluslararası hukukun okutulmasına önem verilmiştir. Bunun en belirgin göstergesi 1882 yılında Bahriye Mektebi son sınıfında bulunan öğrencilere *Hukuk-ı Beyne'l-Milel Risalesi*nin öğretilmesi için mülazım İsmail Şevki Efendinin görevlendirilmesidir[266].

4. Okulda sınıf geçemeyenler ve gayr-i meşru hâl ve hareketler içinde bulunanların durumları ile ilgili lazım gelen resmî muamelenin ne olduğu 02.10.1882 tarihinde Harbiye Nezareti'ne sorularak bu nevi öğrenciler hakkında resmî muameleler başlatılmıştır[267].

5. İmtihan sisteminde de değişikliğe gidilerek 18.01.1883 tarihinde tahsil ettikleri bilginin derecesini anlamak, talebenin gayretini fazlalaştırmak ve ileride girecekleri imtihanlar için tecrübe edinmelerini sağlamak amacıyla

---

[264] DMA, **Mkt.**, Belge No:841/6.
[265] DMA, **Mkt.**, Belge No:215/34.
[266] DMA, **Mkt.**, Belge No:357/74.
[267] DMA, **Mkt.**, Belge No:380/68.

çoğunluğunun şifahen, mümkün olmayanların ise yazılı olarak her üç ayda bir imtihana tabi tutulmalarına karar verilmiştir[268].

6. 16.08.1886 tarihinde Şûrâ-yı Bahriye kararıyla torpido imalinin ve kullanılmasının önemine binaen Bahriye Mektebi talebelerinin bu fenni tahsil edebilmesi için Muhbir-i Sürûr fırkateyninde açılan torpido mektebi müdürü Derviş Paşa görevlendirilmiştir. Böylece Bahriye Mektebi ders programına bu tarihten itibaren bir de *torpido fenni* ilave olunmuştur[269].

7. Torpido dersinin konulmasından kısa bir süre sonra da mektep talebelerinin öğrendikleri nazarî bilgileri pratiğe çevirme gayesiyle kendilerine tahsis edilen bir gemi ile Hint, Çin ve Japonya taraflarına bir gezi yapmaları kararlaştırılmıştır. Sonu büyük bir felaketle biten bu gezinin yapılış gayesi ile ilgili 20.02.1889 tarihli müzekkire şu şekildedir:

Fî 14.02.1889 tarihli ve iki yüz yetmiş numaralı melfûf tezkire-i aliyye-i cenâb-ı sadâret-penâhîde Mekteb-i Fünûn-ı Bahriye ikmâl-i tahsîl eden talebenin nazariyât-ı muktesebiyelerini ameliyâtla tatbîk etmeleri dâire-i ma'lûmâtlarını tevsî' edeceği bedîhî ve niyyât-ı terakkiyât-âyât-ı hazret-i pâdişâhî dahi şevket-i Saltanat-ı Seniyye'nin bir rükn-i azîmi olan kuvve-i bahriyenin derece-i matlûbeye îsâli merkezinde olduğundan süfün-i harbiyeye kumanda edecek olan talebe-i mûmâ ileyhimin ilmen ve amelen ikmâl-i ma'lûmât etmek üzere süfün-i hümâyûndan bir münâsibinin ta'lîm gemisi ittihâzıyla Hind ve Çin ve Japonya taraflarında gezdirilmesi telakkî olunan emr u fermân-ı hümâyûn-ı hazret-i hilâfet-penâhî muktezâ-yı âlîsinden olduğu ve işbu irâde-i mülhemiyet-ifâde-i cenâb-ı pâdişâhî hem talebe-i mûmâ ileyhimin ameliyât görmeleri hem de rü'yet-i zafer-âyet-i Osmâniye'nin sevâhil-i ecnebiyede temevvüc eylemesi gibi fevâidi mûcib olacağı beyân-ı âlîsiyle süfün-i mevcûdeden hangisini ta'lîm gemisi

---

[268] DMA, **Mkt.**, Belge No:387/27.
[269] DMA, **Mkt.**, Belge No:590/183.

ittihâzı ve hangi mevsimde yola çıkarılması münâsib olacağı hakkında olan mütâla'a-i aliyye-i cenâb-ı âsafânelerinin iş'ârı tahrîr ve izbâr buyurulmuşdur.

Nezd-i âlî-i cenâb-ı nezâret-penâhîlerinde arz ve beyâna hâcet olmadığı vechile sâye-i kudret-vâye-i cenâb-ı hilâfet-penâhî mücerred hüsn-i himemât-ı aliyye-i dâver-i ekremîleriyle mücedded sûretde ta'mîr ve techîzât-ı lâzımesi ikmâl edilmiş olan Ahşap Ertuğrul Fırkateyn-i Hümâyûnu'nun yelkeniyle seyr ü harekete ve uzun seyehat-i deryâya elverişli bulunması cihetiyle fırkateyn-i hümâyûn-ı mezkûrun mahall-i mezkûra gönderilmek üzere ta'lîm gemisi ittihâzı ve bunun bi-mennihi'l-kerîm gelecek üç yüz beş senesi Martı nihâyetinde yola çıkarılması münâsib olacağı tezekkür kılınmış ve fırkateyn-i mezkûrun buradan kıyâmıyla gideceği (kesik) ve limanlarda (kesik) ve seferde ne vechile hareket eylemesi lâzım geleceğine dâir îcâb eden ta'lîmâtı derdest tanzîm olup bunun dahi hitâmında makâm-ı âlî-i cenâb-ı nezâret-penâhîlerine arz ve takdîmi umûr-ı tâbi'iyeden bulunmuş olduğundan muvâfık-ı emr u irâde-i aliyye-i hidîvâne buyurulur ise tezkire-i mezkûreye ol vechile cevâb tastîri bâbında[270].

8. 1887 yılı içinde ayrıca Bahriye Mektebi'nden diploma alarak mülazımlık rütbesi ile donanmaya çıkarılan efendilerin uygulamalı deniz eğitimlerinin pekiştirilmesi maksadıyla Mehmet Selim mektep gemisiyle Suda merkez olmak üzere bütün Akdeniz dolaştırılmıştır[271].

6 Kasım 1888 tarihinde Bahriye Mektebi birinci sınıfında 32, ikinci sınıfında 28, idadi sınıflarında 209 öğrenci tahsil görmektedir. Aynı tarihte Erkân-ı Harbiye-i Bahriye zabitlerinden Kaymakam Fuat Bey ile Kolağası Mustafa Tevfik Efendinin mektebe yaptığı teftiş neticesinde talebenin tahsil derecelerinin düşük bir mertebede bulunduğu, mektebin tuvaletleri uzakta olduğundan karlı ve yağmurlu havalarda gece vaktinde dışarıya çıkmanın müşkül olduğu ve kışla içindeki bakkal dükkanında satılan şeylerin gayr-i sıhhi olduğu tespit edilmiştir[272]. Bu dönemde özellikle Hicaz, Yemen ve Trablusgarp

---

[270] DMA, **Mkt.**, Belge No:21/86.
[271] DMA, **Şub.**, Belge No:275/58-A.
[272] DMA, **Mkt.**, Belge No:558/121.

ahalisinden olup da mektepten mezun olma durumunda olan öğrencilerle ilgili olarak *din ve devlete veli'nimet bi-minnetimiz padişahımız efendimiz hazretlerine sadakatle hizmet ve şan-ı celil-i askerîyi muhafaza eylemek* şeklinde yaptırılması gereken yeminle ilgili tereddüt ortaya çıkınca bizzat II. Abdülhamit duruma müdahale etmiştir. Diğer talebelerde olduğu gibi kutsal yerlerden gelen ve mektepten mezun olan talebenin de bu yemini etmesinde bir sakınca olmadığı ve bunun sonraki zamanlarda da devam ettirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Aşağıdaki belgede gelişmeler şu şekilde ifade edilir:

Hicaz ve Yemen ve Trablusgarb ahâlîsinden bâ-irâde-i seniyye-i hazret-i pâdişâhî Mekteb-i Fünûn-ı Harbiye-i Şâhâne'de tahsîl-i fünûn etmekde oldukları halde geçen sene ikmâl-i tahsîl ile bâ-şehâdetnâme çıkan efendilerin huzûr-ı şevket-nüfûr-ı hazret-i hilâfet-penâhîde ma'rifet-i meşîhat-penâhî ile emr-i tahlîfleri îfâ olunduğu ve bu kâ'idenin ba'demâ mektepden bâ-şehâdet-nâme çıkacak şâkirdân haklarında dahi mer'iyyü'l-icrâ tutulması husûsuna irâde-i seniyye-i cenâb-ı pâdişâhî şeref-sâdır olduğu ol vakit sûret-i şifâhiyede teblîğ kılınmasıyla hükm-i emr u fermân-ı hümâyûnun bu sene-i mübârekeden i'tibâren çıkacak zâbitân haklarında icrâsı zımnında mu'âmele-i resmiyesinin îfâsı husûsu lede'l-istîzân mûcebince irâde-i seniyye-i cenâb-ı pâdişâhî şeref-müte'allik buyurulmakla beraber tahlîf usûlü her devletde mer'î olduğu cihetle alaydan yetişip zâbit olacaklara dahi kumandan ve tabur zâbitânı huzûrlarında tabur imamları ma'rifetiyle din ve devletine velîni'met bî-minnetimiz pâdişâhımız efendimiz hazretlerine sadâkatle hizmet ve şân-ı celîl-i askerîyi muhâfaza eyleyeceklerine yemîn etdirilerek tahlîfî icrâ olunan bi'l-cümle zâbitânın yemîn etmiş zâbitândan olduklarının intihâbnâmelerine derc ile tasdîk olunmasının ve hattâ efrâd-ı cedîde bile tahlîf edilmesinin kâ'ide ittihâzıyla keyfiyetin i'lânı dahi cümle-i emr u fermân-ı hümâyûn-ı mülûkâne îcâb-ı âlîsinden bulunmuş idüği beyânıyla icrâ-yı îcâbı taraf-ı âlî-i seraskerîden bâ-tezkire iş'âr buyurulmuş ve hükm-i irâde-i seniyyeye tefîk-i mu'âmele olunmak üzere bu bâbda bir kâ'ide ittihâzı lâzımeden bulunmuş olduğundan bu sene-i mübârekeden i'tibâren sâye-i ma'ârif-vâye-i hazret-i pâdişâhîde bu sene Mekteb-i Fünûn-ı Harbiye-i Şâhâne'den ikmâl-i fünûn ile bâ-şehâdetnâme çıkacak efendilerin mektebçe

nezâret ve hey'et huzûrunda ve taburlardan ve süfün-i şâhâneden yetişip zâbit olacaklardan Dersa'âdet'de bulunanların Liman Kumandanlığı makâmında sereimme-i bahriye efendinin sefâin-i şâhâne ile mevâki'-i ma'lûmede me'mûr bulunanların dahi mahalleri kumandan ve komodorlarıyla süvârîleri ma'rifetriyle sefine zâbitânı huzûrlarında ve sefine imamları ma'rifetiyle emr-i tahlîflerinin icrâsı ve yedlerine verilecek şehâdet-nâme ve intihabnâmelerine dahi yemîn eylemiş zâbitândan bulunduklarının derci ve efrâd-ı cedîde haklarında dahi Liman Kumandanlığı vâsitasıyla ve eimme-i bahriye ma'rifetleriyle bu yolda mu'âmele edilmesi husûslarının usûl ittihâzı îcâb-ı hâl ve maslahatdan görünerek keyfiyet Şûrâ-yı Bahriye ifâdesiyle îcâb edenlere ta'mîmen bildirilmiş olmakla mektebce de ana göre ifâ-yı muktezâsı siyâkında tezkire-i muhlisî terkîm olundu efendim[273].

b. 1897 Yılında Eğitim-Öğretim Metodunda Yapılan Yeni Düzenlemeler

8 Ekim 1897 tarihinden itibaren okulda verilen eğitimin istenilen düzeyde olmadığından dolayı ders programında eğitim ve sosyal hayatla ilgili bir dizi yeniliklere gidildiği görülür. Bahriye Mektebi'nde ikinci dönem olarak nitelendirilebilecek bu yenileşmenin eğitim ve öğretimle ilgili yansımaları şu şekildedir:

1. Haddehane ve Kasımpaşa Rüştiyesi, Mekteb-i Bahriye'ye bağlı olup buralarda eğitim öğretim işlerinin istenildiği gibi yapılıp yapılmadığı, Bahriye Mektebi'nden gönderilecek özel memurlarla sık sık denetlenecektir.

2. Okula kaydolan öğrenci dört sene idadi ve iki sene bahriye sınıflarında okuduktan sonra diploma ile mülazım-ı sani rütbesini alacak, iki sene de talim gemisiyle gezdikten sonra, yani sekizinci senin sonunda mülazım-ı evvel rütbesiyle donanmada göreve başlayabilecektir.

---

[273] DMA, **Mkt.**, Belge No:653/98.

3. Ders programında gösterilen Fransızca dersleri okulun isteyen bütün öğrencilerine ders saatlerinin dışında isteğe bağlı olarak okutulacaktır.

4. Programdaki ilim ve fenler üç kısma ayrılmış olup, birincisi riyaziye, ikincisi nazariyat, üçüncüsü eşkal ve talim gibi uygulamalardır.

5. Bu üç kısım içinde yer alan derslerin zorluk derecelerine göre *üss-i mizan* (taban notu) uygulaması getirilmiştir.

6. Günlük vakit çizelgesinde üç saat derse ayrılacak, iki saat de müzakere ile değerlendirilecek, hava güzel olduğu takdirde üçüncü dersten sonra genel talimler yapılacaktır.

7. Öğretmenler tarafından her üç ayda bir öğrencilerin bilgilerini ölçmek için şifahi olarak özel imtihanlar yapılacaktır.

8. Öğrencilerin sınıflarını geçmesi için yapılacak genel imtihanlar, özel imtihanlar gibi şifahi olacak, ders hocasının seçmesi ve belirlemesi ve mektep nezaretinin de onaylaması üzerine Bahriye Nezareti'nden tayin edilecek hocaların katılımıyla yapılacaktır.

9. Genel imtihanlarda bir dersten beş nottan düşük alanlar sınıflarını geçemeyecekler, bulunduğu sınıfın toplam taban notunu dolduramayan öğrenciler de sınıfta bırakılacaktır. İdadi ve bahriye sınıflarında iki defa sınıfta kalanlar nefer olarak donanmaya gönderilecektir.

10. Öğrencilere bir tam sene için ahlâkî güzellik yönünden elli puan tahsis edilmiş olup, sene sonunda ahlâk yönünden sicilleri incelenip buna göre derecesi tayin edilerek daha sonra tahsillerini tamamladıklarında aldıkları ahlâk notları diplomalarına işlenecektir.

11.Terbiye ve askerî kurallara aykırı hareketlerden dolayı ahlâk notundan 40 puanı kaybeden öğrenciler neferlikle donanmada görevlendirilecektir.

12.Dışarıda tahsil eden öğrencilerden idadiye girmek isteyenler, yapılacak imtihanda gösterecekleri başarının derecesine göre idadinin uygun sınıflarına yerleştirilecekler, ancak derecesi ne kadar mükemmel olursa olsun bahriye sınıflarına kayıt ve kabulleri yapılmayacaktır.

13.Okula kayıtları yapılacak öğrencilerin yaşları 12'den küçük ve 16'dan büyük olmayacak, ayrıca hastalıklı olmadıkları da sağlık heyeti tarafından tasdik edilecektir.

14.Bahriye Mektebi'nden birinci, ikinci ve üçüncü olarak mezun olanlar kurmay sınıfına geçirilecektir.

15.Öğretmenlerin ders programlarına uyup uymadıklarından ve zamanında derslere girip girmediklerinden ders nazırı sorumludur.

16.Etüt zamanlarında öğrenci, öğretmen ve yardımcısı öğrencilerin sorunlarına yardımcı olmak üzere dershaneleri gezecektir.

17.Öğretmenler ders zamanlarında öğrencilerin eğitimiyle ilgili durumlarını takip ederek, matbu jurnallere not verecek ve bu notları hafta sonu olan Çarşamba günleri ders nazırına teslim edeceklerdir.

18.Bu jurnallerde 20 puanı alan öğrencilerin izin zamanları dışında da İstanbul'a gitmesine mükafat olarak müsaade edilecek, beş puandan aşağı alanlar ise ceza olarak öğretmenlerinin uygun göreceği zamana kadar izinsiz bırakılacaklar ve arkadaşları İstanbul'a gittiğinde dershanelere konularak, hangi dersten cezalı iseler o derse çalışmaları sağlanacaktır.

19.Okuldaki öğretmenler, okuttukları konular ile ilgili olarak basılmak üzere üç sene içinde ders kitabı hazırlayacaklardır.

20.Okuldaki öğretmenler tarafından tercüme ve telif yoluyla hazırlanacak eserler, bütün masrafları okul tarafından karşılanmak suretiyle bastırılacak, bunlardan elde edilecek gelirin yarısı okula, diğer yarısı da kitabı hazırlayana ait olacaktır.

21.Programdaki ilim ve fenlerin eğitimi ancak mükemmel şekilde yetişmiş öğretmenlerle yapılabileceğinden bu maksatla mektebe tayin edilecek zabitler bilgi, beceri ve terbiyece uygun olanlar arasından seçilecektir.

22.Ders yüzünden veya bir başka kabahat dolayısıyla bir senede iki defa izinsiz kalan öğrenciler öğretmen veya zabit tarafından verilecek rapor üzerine akşam yoklamasından bütün öğrencilerin ve nöbetçi öğretmenlerin huzurunda açık olarak tektir cezasına müstahak olacak ve bu cezanın icra kılındığı ahlâk siciline işlenecektir.

23.Ders sırasında hocasının sorusuna cevap veremeyen öğrencilerin bu durumu izinden mahrum bırakılmalarını gerektirecek ölçüde değilse yalnız o güne mahsus olmak üzere yemekhanenin aşağı kısmında bulunan ve cezalı öğrencilere mahsus olan yerde, diğer öğrenciler yemeklerini bitirinceye kadar ayakta tutulacak ve daha sonra kendilerine sadece kuru ekmek ve su verilecektir.

24.Vurma cezası iki kısımdır. Bu ceza kabahati hafif olanlara subay odasında, kabahati ağır olanlara da bütün öğrenciler önünde, kabahati okunduktan sonra kıçına vurulmak suretiyle icra olunacaktır.

25.Hapis cezaları bir kişilik küçük odalarda ve kapı önünde de süngülü nöbetçi bulundurularak icra olunacaktır.

26.Neferlikte donanmaya gönderilme ve okuldan atılma cezaları öncelikle iki sene sınıfta kalan öğrencilere uygulanacak, ayrıca bir sene zarfında sekiz defa aleni tektir, vurma ve hapis cezası alanlarla mektep heyetine karşı gelen yahut öğrencileri isyana teşvik edenler ve okul dışında askerlik namus ve terbiyesine aykırı hareket etmiş olanlar da bu şekilde cezalandırılabileceklerdir.

27.Okuldaki sınıflar üç bölüğe taksim edilmiş olup, bu bölükler en üst sınıftan başlayarak birinci, ikinci ve üçüncü bölük adıyla anılacaktır.

28.Her bölüğe kurallara aşina ve eğiticilik görevini hakkıyla yapabilecek bir yüzbaşı ile bir mülazım tayin edilecek ve bu subaylar bölükleriyle ilgili her hususta sorumlu olacaklardır.

29.Her gün bu bölük subaylarından bir yüzbaşı veya mülazım nöbetçi olacak ve göğsü düzenli bir şekilde ilikli olduğu halde nöbeti bitene kadar kılıcını taşıyacaktır[274].

c.Bahriye Mektebinde Okutulan Dersler

Bahriye mektebinin Sultan Abdülaziz devrinde, Bahriye Bölümü, Makine Ressamlığı ve İnşaiye Bölümü olarak üç kısma ayrılarak sınıflar oluşturulduğu görülür. Abdülaziz devrinin sonlarına doğru bu bölümlerden makine ressamlığının adı Makine Mühendisliği olarak değiştirilmiştir II.Abdülhamit'in tahta geçişiyle beraber 1877 yılına ait bahriye ders cetvellerinde de mektebin bölümlerinde herhangi bir değişikliğe gidilmediği ve Abdülaziz döneminde kabul edilen son şeklinin uygulandığı görülür. Ancak mektebin bölümleri aynı kalırken bir taraftan da okutulan dersler güncelleştirilmeye başlamıştır.Geçen 4-5 yıllık zaman zarfında Abdülaziz döneminde okutulan derslerin 2/3'ünün değiştirildiği görülür. Bunu yaparken her sınıfta okutulan temel dersler sabit tutulmuş, en son teknik yeniliklerin anlatıldığı elektrik, torpido, top dersleri gibi bir çok yeni dersin ise ilavesine gidilmiştir. Ayrıca bu dönemde Bahriye Mektebi öğrencileri ve idaresinde görülen yoğun Alman hayranlığına karşın İngilizce'nin hemen hemen her sınıfta mecburî ders olarak okutturulduğu buna karşın Fransızca'nın ise gözden düşerek seçmeli ders haline geldiği görülür. II. Abdülhamit devri Bahriye Mektebi ders programında görülen bir başka yenilik ise uluslararası hukuka önem verilmesidir. Bu konuda öğrencilerin bilgilendirilmesi amacıyla *Hukuk-u Milel* ve *Hukuk-u Umumiye-i Düvel* dersleri konulmuştur.

d.Bahriye Mektebi'nde Gündelik Hayat

Diğer devlet dairelerinde olduğu gibi Bahriye Mektebi'nde de II. Abdülhamit'in sürekli telkinleri neticesinde cemaatle namaza önem vermiş, hatta nöbetçi subay herkesin namaz vakitlerinde abdest almalarından camiye gidiş-gelişlerine kadar nezaret etmiştir. Dikkat edilen bir diğer konu ise disiplindir. Gerek günlük hayatta gerekse derslerde disipline dikkat etmeyenlerin hemen

---

274 Kenan Sayacı, **Deniz Harp Okulu Tarihçesi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları,

okuldan ihracı gündeme gelmiştir. Hatta 14 Eylül 1876 tarihinde Kızıldeniz Komodorluğu'na hitaben gönderilen yazıda devrin Ticaret Nazırı Suphi Paşanın Bahriye Mektebi'nde bulunan oğlu İbrahim'in okulda bulunduğu müddet içinde derslerinden geçemediği için nizam gereği nefer olarak donanmaya çıkarıldığı, ancak burada da kayıtsızlığının devam etmesi sebebi ile Basra Tersanesine sürüldüğü bildirilir[275].

Disiplinin okuldaki günlük hayatın her alanında görmek mümkün olduğu gibi, izinlerde de talebenin tertip ve düzeni önemli üzerinde durulan bir konudur. Ayrıca okul içinde maddî durumu iyi olan öğrencilerle olmayan öğrencilerin hep aynı muameleye tabi tutulmuş ve birinin diğerini rencide etmesine müsaade edilmemiştir. Ancak jurnalcilik de son derece yaygın olup, bizzat okul idaresi tarafından teşvik edilmektedir.

1897 yılında eğitim ve öğretimdeki yeni düzenlemeler çerçevesinde okuldaki ders haricinde tanzim edilen yeni düzen şu şekilde oluşmuştur:

1. Nöbetçi zabiti kalk borusunda hamama girecek öğrencilerin gidişlerine nezaret ederek, onların belirlenen zamanın dışında orada kalmamalarına dikkat edecektir.

2. Nöbetçi zabiti günlük et, ekmek ve diğer erzakı mutfak nöbetçi talebesi de yanında olduğu halde kantarda tartıldıktan sonra teslim alacak, bunların muhafaza edilmesine, yemeklerin layıkıyla pişirilip dağıtılmasına, mutfak, yemekhane ve yemek takımlarının temizliğine dikkat ve özen gösterilmesine nezaret edecek, kışlanın içeriden ve dışarıdan temizliğini de kontrol edecektir.

3. Öğrencilerin izinli olarak İstanbul'a giderken veya resmî günlerde giymeleri için birer takım yeni elbiseleri mektep deposunda muhafaza edilecektir. Mektep dahilinde giyilecek elbiselerin eski ve yamalı olmasında bir sakınca olmayıp, bunların yırtık ve düğmece noksan olmaması gerektiği öğrencilere anlatılacak, aksi hareket edenlere izinsizlik cezası verilecektir.

(Tarihsiz), s.63-68.

[275] DMA, **Mkt.**, Belge No:423/147.

4. Öğrencilerin elbiseleri şekil, görünüş, renk, düğme ve benzeri hususlarda tamamen birbirine benzeyecek, yani Bahriye Dairesi'nce senede iki defa yaptırılan elbiselere uygun olacaktır.

5. Öğrencilerden izin zamanlarında farklı tarzda elbise giyenler düğmeleri eksik, farklı, bilhassa taçlı ve yabancı armalı olanlar, bulunduğu sınıfın işaretinden farklı işaret takanlar, fesleri büyük ve kırmızı olanlar, saçları en fazla yarım santimetre uzunluğunda olmayanlar, bellerine kurallara aykırı olarak kuşak saranlar izinden mahrum bırakılacaktır.

6. Okulun nöbetçi öğrenci ve sınıf subayının dışında hafiye ve jurnal memurları bulunacak, kurallara aykırı davranan öğrencilerin kolaylıkla tespit edilebilmesi için öğrencilerin omuzlarında bölük ve imtihanlarındaki derecelerine göre belirlenen sınıf numaraları mevcut olacaktır.

7. Dershane ve mütalaahane sıralarında öğrencilerin intizamını muhafaza etmek üzere sıranın başında çavuş ve yanında bölük emini, onlardan sonra birinci onbaşı ve onun takım neferleri, sonra ikinci onbaşı ve onun takım neferleri oturacaktır. Dershane ve mütalaa mahallerinde meydana gelecek her türlü uygunsuz durumlardan çavuşlar ve icabına göre onbaşılar sorumlu tutulacaktır.

8. Zabit tarafından sorulmaksızın iki çavuşun bir öğrenciyi jurnale yetkisi olacak, ancak bu hususta yetkisini şahsi hırsı için kullananlar şiddetle cezalandırılacaktır.

9. Subay tarafından sorulmaksızın iki çavuşun bir öğrenciyi jurnale yetkisi olacak, ancak bu hususta yetkisini şahsi hırsı için kullananlar şiddetle cezalandırılacaktır.

10. Yemek isteği olsun olmasın bütün öğrenciler yemek zamanında onbaşı ve çavuşların idaresi altında mutlaka yemekhanede bulunacaklardır.

11. Maddî durumu elverişli olan öğrencilerin evlerinden sefer tasıyla yemek getirmeleri hoş olmayan bir özellik de arz ettiğinden hiçbir öğrenci evinden yemek getirmeyecektir. Öğrencilerin teneffüshane ve yatakhaneleri

bölük bölük diğerlerinden ayrılmış olup hiçbir öğrenci diğer bölüklere ait yatakhane veya teneffüshanelere giderek oradaki öğrencilerle görüşmeyecektir.

12. Yatakhanelerde her öğrencinin yatağı üzerinde asılı olan levhada o öğrencinin bölük ve takım numaraları yazılı olacak, yat borusunda yatağa girmeyenler bu levhadan tespit edilecektir.

13. Öğrenciler izinli olarak kışladan ayrılırken taşıdıkları üniformanın haysiyetine halel getirecek tavır ve kıyafette bulunan başıbozuk takımıyla dolaşmamaları, askerî şahıslara yasak olan yerlerin civarından bile geçmemeleri, özellikle mahalle kahveleri gibi bir takım işe yaramaz adamların oturdukları yerlere gitmemeleri, yolda bir subaya rastladıklarında onu selamlamaları konularında kesin bir şekilde ikaz edilecekler ve bu hususlara uyulup uyulmadığı hafiye olarak görevlendirilecek subaylarla kontrol edilecektir.

14. Nöbetçi bölük subayları ders ve mütalaa borusu çaldığında dershanelere giderek öğretmenler gelinceye kadar talebenin intizamını muhafaza etmesine nezaret edecekler, bir öğretmenin yasal bir mazereti dolayısıyla derse gelmemesi durumunda paydos vaktine kadar bölüklerinin başında bulunacaklardır.

15. Bölük subaylara öğrencilere devletçe verilmişe olan eşyanın ve elbiselerin güzel bir şekilde kullanılması ve korunmasından sorumlu olup, sık sık yoklama ile bu hususu kontrol edeceklerdir.

16. Bölük subayları haftada bir iki defa çamaşır muayenesi yaparak öğrencilerin kirli çamaşır giymelerini önleyeceklerdir.

17. Nöbetçi zabitleri geceleri kışlanın içinde ve dışında devriye gezerek bilhassa yatakhanelerdeki sobaların yanıyor olmasına, yorganı açılmış olan öğrencilerin üzerlerinin örtülmesine, açık kalmış camların kapatılmasına dikkat edeceklerdir[276].

---

[276] Sayacı, **a.g.e.**, s.68-70.

e.Bahriye Mektebi'nin Öğrenci Sayısı

Bahriye Mektebi'nde özellikle okula girişteki yeni düzenlemeler çerçevesinde öğrenci sayısının yıllara göre gelişimi şöyle olmuştur[277];

	Ferîk Paşa	Livâ Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttâb	Şakirdân	Neferât ve Küçük Zabitân	Toplam
1883	1	1	31	4	135	15	194
1884	1	1	39	4	134	15	194
1885	1	1	44	5	156	19	222
1886	1	1	44	6	246	86	384
1888	--	1	35	10	228	32	306
1889	--	1	38	10	388	97	534
1890	--	1	34	9	448	92	583
1892	--	1	43	8	448	82	582
1893	--	--	41	8	456	90	590
1894	--	--	55	8	482	94	639
1895	--	--	41	11	470	90	612
1896	--	--	42	11	469	106	628
1897	--	--	57	7	466	43	573
1898	--	2	82	7	523	36	650

[277] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17; 19/14;40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

1899	--	1	50	7	510	42	610
1900	1	--	53	8	516	46	624
1901	1	--	54	8	567	62	692
1902	1	--	51	8	566	71	697
1903	1	--	79	7	630	82	814
1904	1	--	63	6	538	84	692

Bu tabloda gösterilen talebe ve personel haricinde Bahriye Mektebi'nde sürekli olarak iki sıhhî zabit ve birkaç adet de çarkçı zabiti görev almaktadır. Yıllara göre sayıları sabit olduğu için tabloda gösterilmesine gerek görülmemiştir.

Bahriye Mektebi talebe sayısında 21 yıllık zaman dilimi içinde görünen bu büyük artışın temel sebebi olarak dönemin kaynaklarında, özellikle Torpido ilminin öğrenilmesi için verilen önem ve bu konuda bilgili öğrenci yetiştirme gayretlerini gösterilir. Genellikle okulun öğrenci sayısının artması amacıyla kayıt için alınan öğrenci sayısının 13 Ağustos 1889 tarihinde 36 ya kadar çıktığı görülür. Zaman zaman da artarak mezun olan ve donanmada istihdamı mecburi hale gelen öğrenci sayısında kısıtlamaya gidilmiş ve kayıt esnasında 25 kişiden fazla öğrenci alınmamasına karar verilmiştir.[278]

II. Abdülhamit dönemi Osmanlı ilmiye teşkilâtında görülen canlanmadan diğerleriyle eşdeğer oranda Bahriye Mektebi de hissesine düşeni almıştır. Derslerin çağın şartlarına göre yenilenmesinden, modern eğitim metotlarının benimsenmesine kadar eğitimde görülen canlılık talebe sayının sürekli artışıyla da izah edilebilir. Ancak bütün bu bilimselliğe gölge düşürecek derecede

[278] DMA, **Erkân-ı Harbiye-i Bahriye (Ehb)**, Belge No: 132/44.

dayatmacılığı, katı disiplin anlayışını ve jurnalciliği devletin bütün organlarında olduğu gibi Bahriye Mektebi'nde de görmek mümkündür.

İKİNCİ BÖLÜM

II.ABDÜLHAMİT DEVRİ OSMANLI TERSANELERİ

Osmanlıda *tersane*[279] kelimesi gemilerin inşa ve teçhiz edilip, teşkilâtlı bir müessese için kullanıldığı gibi 16. Yüzyılın başlarından 18. Yüzyılın ortalarına kadar Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*'sinde çizilen plana dayalı olarak gemilerin inşa edildiği gözler olarak da kullanıldığını görmekteyiz[280]. Gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilâtlı bir müessese olarak ilk *tersane* tabiri *Galata Tersanesi* için zikredilmiştir. Galata Tersanesi'ne *Tersane-i Amire* denilmesi ise daha sonralarıdır[281].

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra bir müddet Kadırga Limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonraları Haliç'in Aynalı Kavak semtinde ilk birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi inşa edilmiştir[282].

Kanunî Sultan Süleyman döneminde gemileri çekecek, üstleri kapalı, göz tabir edilen kızakların sayısı iki yüze çıkarılmış, ayrıca ambar ve mahzenler yapılmak suretiyle

---

[279] Tersane kelimesinin menşei Osmanlılar döneminde dahi uzun süre tartışılmış, Fatih Sultan Mehmet'in Tersane-i Amire'nin bulunduğu mahalde Hıristiyan esirler için inşa ettirdiği *Tersâhâne*'den geldiği iddiasına karşılık Arapça *dârü's-Sına'a* kelimesinin İspanya, Portekiz, Malta ve İtalya gibi bir çok Akdeniz ülkesinde kullanılan şekli olan *dârsena*'dan yapılan iktibasla *tersane* şeklini aldığı, İdris Bostan'ın Mühimme Defterleri'ne dayanarak yaptığı inceleme sonucunda ortaya konulmuştur. Ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, TTK Yayınları, Ankara 1992.

[280] Bostan, **a.g.e.**, s.1-2.

[281] İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın TTK yayını olan ve 1984 yılında yayınlanan *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı* adlı eserinde Osmanlı Devleti'nde ilk muntazam tersanenin Gelibolu'da yapıldığı ifade edilirse de, devrin kaynaklarında Gelibolu için *tersane* tabirine rastlanmadığı gibi İstanbul'un fethinden sonra da bu tabirin kullanılmadığı İdris Bostan tarafından belirtilmektedir. Bkz. Bostan, **a.g.e.**, s.1.

Galata Tersanesi mükemmel bir hale getirilmiştir[283]. Galata Tersanesi'nin Tersane-i Amire olarak anılması kaynaklarda Rodos'un fethedildiği 1552 tarihine rastlamaktadır[284]. Kanunî Sultan Süleyman devrinde ve Barbaros Hayrettin Paşanın Kaptan-ı Deryalığı sırasında tersane Galata kıyılarında Hasköy'e kadar uzanmakta ve değişik semtlere açılan bir çok kapıları bulunmakta idi. Yine bu dönemde Büyük Piyale Paşa kaptanlığında Bahriye Baruthanesi yapılmış, Paşa Baruthane civarında kendi ismi ile anılan büyük bir cami inşa ettirmiştir.

I.TERSANE-İ ÂMİRE

17. yüzyılda Tersane-i Amire'de bir çok yeni binaların vücuda getirildiği görülür. Takip eden asırda da bu faaliyetler devam etmiş, III. Ahmet zamanında harap bir halde bulunan tersane sarayı tamir edilmiş, ayrıca bir çok yeni erzak ambarları ve Parmakkapı civarında mahzenler yapılmıştır. 18. Yüzyıl Osmanlı Devleti'nin mağlubiyetlerle neticelenen büyük savaşlara giriştiği bir dönem olup, Bahriyemiz ve gemi inşa sanayiimiz de bundan derin bir şekilde etkilenmiştir. Artık yavaş yavaş Tersane-i Amire'deki fizikî gelişim azalmış, imalât ve inşaat işlerinin çağın şartlarına tatbiki için yurt dışından uzmanlar getirtilmesi düşünülmüştür. Çeşme felaketinden sonra Baron de Tott bu gaye ile çağrılmış olup, Kağıthane'de topçu yetiştirilmek üzere bir mektep açılmış, Haliç'te top dökümüne başlanmış ve Karadeniz Boğazı tahkim edilmiştir. Baron de Tott, tersanede yüz yirmi kadem yüksekliğinde bir direk tezgahı yaptırmış, bizzat nezaretinde bir karavela inşa ettirilmiş ve bu geminin bütün topları da kendisi tarafından döktürülmüştür[285].

Bu asrın sonlarında Tersane-i Amire'nin modernizesi için Fransa ve İsveç'ten uzmanlar heyeti getirtilmiştir. 1774-1784 yılları arasında incelemelerde bulunmak üzere İstanbul'a gelen M. Bonneval, hazırladığı raporunda Osmanlı Bahriyesi'nin gemi inşaat teknolojisindeki geriliğinin yanında neler yapılabileceği konusunda da hal çareleri

---

[282] Bostan, **a.g.e.**, s.2.
[283] Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.397.
[284] Bostan, **a.g.e.**, s.2.

sunmuştur. Bu raporun sunulduğu 1784 yılında Osmanlı Devleti ile Fransa arasında teknoloji transferi konusunda bir işbirliği yapılmıştır. Bu maksatla tersanede hizmet etmek üzere Fransa'dan getirtilen bir mimar ve dört kişilik yardımcı heyet hemen yeni tarzda kalyonlar inşasına başlamışlardır. Uzmanların sayısı birkaç sene içinde on ikiye yükselmiş ve gemi inşa faaliyetleri hızla devam etmiştir. 1793 yılına gelindiğinde Fransa'dan dört kişilik bir uzmanlar heyeti daha gelmiş olup, bunlar arasında Fransızların meşhur gemi inşa mimarı Brun da bulunmaktadır. Brun ile beraber sadece Tersane-i Amire'de değil Osmanlı sınırları içinde bulunan diğer bütün tersanelerde de yoğun bir imal ve inşa faaliyeti başlamıştır. Ancak Temmuz 1798 tarihinde Fransızların Mısır'ı işgali devlet ve halk arasında son derece kötü bir tesir icra etmiş ve tersane de dahil devlet hizmetinde vazife yapan bütün Fransızlar kovulmuştur. Brun her ne kadar bundan muaf tutulmuş ise de gelişmelerden rahatsız olmuş olacak ki 1799 yılının son aylarında gizlice Rusya'ya gitmiştir[286].

Osmanlı Devleti Brun'dan çok memnun kalmış ve onun ayrılışından sonra yardımcısı Benuva'yı istihdam etme yoluna gitmiştir. Bu dönemde inşa edilen atmış iki toplu Selimiye, seksen iki toplu Tavus-ı Bahrî, yetmiş altı toplu Heybetendaz, seksen iki toplu Badi-i Nusret, yetmiş altı toplu Aslan-ı Bahrî, yetmiş toplu Asar-ı Nusret, yetmiş iki toplu Bahr-ı Zafer, yirmi altı toplu Zafer-i Küşa, yirmi altı toplu Cengaver, yirmi altı toplu Şûrâ-yı Bahrî, Saika-i Bahrî, Ateşfeşan, Salabet-nûma gemilerinden üçü hariç diğerleri mühendis Brun tarafından inşa edilmiştir[287]

III. Selim devrinin bu gayretli faaliyetlerinin arkasında dönemin kaptan Paşalarından ve aynı zamanda da III. Selim'in damadı Küçük Hüseyin Paşa bulunmaktadır. Bu dönemde özellikle III. Selim'in konuya verdiği önem nedeniyle Tersane-i Amire'ye bir havuz inşa etme fikri özellikle Fransız ve İsveçli uzmanların ilgisini çekmiş ve 7 Haziran

---

285 Haluk Şehsuvaroğlu, **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1995, s.158.

286 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)*, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, S.35, s.178-181.

287 Şehsuvaroğlu, **a.g.e.**, s.158.

1795 tarihinde Mühendis Rode ve beraberinde on kişinin bulunduğu bir heyet İstanbul'a gelmiştir. İlk iş olarak tersanede arazi keşfi yaparak havuz inşası için uygun bir yer aramaya koyulmuşlardır. Havuzun inşası konusunda Fransız ve İsveçli uzmanlar farklı görüşler ileri sürmüşlerdir. İsveçli uzmanlar karada, Fransız uzmanlar ise denizde bir havuz inşasını teklif etmişler ve bu konuda hazırladıkları raporlar incelenerek İsveçli uzmanların görüşleri daha uygun bulunmuş ve iş onlara bırakılmıştır.

Tersanede büyük havuzun inşası meselesi, Fransız ve İsveçli uzmanlar arasında rekabet konusu olmuş, hatta projeyi İsveçlilerin kazanmasıyla iki grup arasında var olan soğukluk daha da artmıştır. Bu dönemde gerek Tersane-i Amire'de ve gerekse Rodos tersanesinde inşa edilen kalyonlarda Venedikli ve Cenevizli marangozlar da vazife yapmıştır. Ayrıca 1796 yılında Daniel adlı bir gemi inşa mühendisi getirilerek bilgisinden yararlanılma yoluna gidilmişse de bundan pek netice alınamamıştır[288].

III. Selim'in tersane ile ilgili bu yenilik gayretleri, aynı şekilde II. Mahmut devrinde de devam etmiştir. Eski tersane sarayı arsasında başlayan inşaat çabucak genişletilmiş, Aynalıkavak sarayı yıktırılmış, buraya vapur çarkları konulmuş ve yeni haddehane binası inşa edilmiştir. Aynı zamanda dökümhanenin ve bir sonraki yıl demirhanenin inşasına başlanmıştır. Tersaneye bu dönem mütemadiyen yeni çarklar ve aletler getirilmiştir. Tersane tezgahlarında 1835 tarihinde demirden su maçunaları imal edilmeye başlanmış, 8 Safer 1835 tarihinde II. Mahmut Camialtı'nda tersaneye gelerek kaptan-ı hümayunların dinlendiği odada büyük gayretlerle yapılan maçunaları hayranlıkla seyretmiştir[289].

II. Mahmut bundan bir yıl sonra tersaneye tekrar gelerek Camialtı önlerinde yeni yapılan gemileri görmüş, demirhane, lengerhane ve diğer tesislerle büyük havuz ve civarındaki yağhanede tetkiklerde bulunmuştur. Bu dönemde Tersane-i Âmire'de atmış dörder toplu Nusretiye 1835 yılında , Tevfikiye ve Şadiye 1836 yılında, Piri Şevket ise 1837 yılında denize indirilmiştir. Ayrıca İzmit tersanesinde 1828 yılında kırk toplu Muin-i

---

[288] Boston, **a.g.m.**, s.183-186.
[289] Şehsuvaroğlu, **a.g.e.**, s.148.

Rahat teçhiz edilirken, doksan altışar toplu gemilerden 1834 yılında Teşvikiye, 1836 yılında Fethiye gemilerinin teçhizi de bunu takip etmiştir.

II. Mahmut döneminin bir diğer yeniliği ise ilk buharlı geminin tersane kızaklarında imalidir. Böylece donanmamızdaki ilk stimli gemi 1837 yılında inşa edilmiştir. III. Selim devrinde tersanede Fransız ve İsveçli subayların aksine II. Mahmut ile beraber ilk defa Amerika'dan gemi inşa mühendisi F. Rhodes getirtilmiştir. Rhodes, 1832 yılında Nusretiye kalyonunun inşaatına başlamış ve inşaat 1835 Mayısının başlarında tamamlanmıştır. 26 Mayıs Pazartesi günü gemi padişahın da iştirak ettiği büyük bir törenle denize indirilmiştir. Bu merasimi müteakip II. Mahmut Rhodes'i huzuruna çağırtarak mücevherli bir nişanla taltif etmiştir. Rhode'nin bu faaliyetleri Nusretiye ile sınırlı kalmamış, Osmanlı donanmasına daha pek çok gemi kazandırmıştır.

II. Mahmut'tan sonra Abdülmecit devrinde de tersaneye layık olduğu ehemmiyet verilmeye çalışılmıştır. 1854 yılından itibaren kompozayd ve sonra da zırhlı gemiler tersanelerde imal edilerek donanmaya dahil edilmiştir. Abdülaziz ile beraber ise diğer bütün bahriye teşkilâtında olduğu gibi tersanelerde de Avrupaî tarzda bir çok yeniliklere gidilmiştir. 1861-1876 yılları arasında Tersane-i Amire'de büyük bir faaliyet göze çarpar. Biri sabit diğeri ahşap olmak üzere iki havuz yapılmıştır. Aynalıkavak sahasında da yeni bir taş kızak inşa edilmiştir. Bu dönemde İngilizler Sarayburnu'ndaki Yalıköşkü mevkiinde bir dökümhane ve makine fabrikası kurmuşlardır. Bu fabrikada İngiliz usta ve ameleleri Türk ustalarla beraber çalışmışlardır. Gemilerin makineleri de bu fabrikada yapılmaya başlanarak gayet verimli neticeler elde edilmiştir. Hatta 1872 yılında Mukaddime-i Hayr zırhlı korvetinin beş yüz beygir kuvvetindeki makinesi Yalıköşkü sarayında bulunan fabrikalarda yapılmıştır. Tersanenin 1871 yılına gelindiğinde imalât ve inşaatıyla ilgili fabrika ve atölyeler şu şekildedir:

1.Dökümhane Fabrikası: Burada yüz otuz dökmeci, otuz beş sanayi eri ve yirmi amele istihdam edilmiştir.

2.Demirhane Fabrikası: Usta ve amele toplam olarak iki yüz seksen dört kişi istihdam edilmiştir.

3.Tüfenkhane Fabrikası: Usta ve amele toplam seksen bir kişi istihdam edilmiştir.

4.Yalıköşkü Fabrikası: Bir usta başı olmak üzere on altı İngiliz ustası ve iki yüz elli yedi amele istihdam edilmiştir.

5.Tamirat Fabrikası: Toplam usta ve amele sayısı üç yüz kırk yedi kişi idi

6.Kazanhane Fabrikası: Toplam iki yüz elli sekiz kişi istihdam edilmiştir.

7.Resimhane: Otuz uzman istihdam edilmiştir..

8.İngiliz Demirhanesi: Otuz bir İngiliz ustası, yirmi yedi perçinci amele, doksan kara demirci ve yirmi çırak istihdam edilmiştir.

9.Burgucu ve Makara Fabrikası: Bir usta başı İngiliz ile kırk İngiliz personel istihdam edilmiştir.

10.Tersanenin Havuzlar Kısmı: Burada bulunan errehane, makara fabrikası, tavşan mağazası ve oymacı mağazası bulunmakta olup, havuzlar amelesi de denilen marangozlar, rençberler, duvarcılar, modelciler, tenekeciler, mandacılar ve hamallardan oluşan bir çalışan sınıfı bulunmakta idi.

11.Tersane-i Amire bünyesinde bu dönem faaliyette olan diğer fabrika ve atölyeler ise şu şekildedir: Direkçi, dümenci, arabacı, doğramacı, filikacı, varilci mağazaları, modelhane, nakkaşhane, büyük ve küçük çekiç, levha ve köşebent fabrikaları.

Sultan Abdülaziz döneminde Tersane-i Amire'deki gelişime paralel olarak bir çok yeni zırhlı fırkateyn ve korvetler inşasına girişilmiş ve büyük bir modernizasyon çabası

gösterilmiştir. Burada sayıları yüzlerle ifade edilen, ekserisi İngiliz teknik adamlarının da büyük rolü olmuştur[290].

II. Abdülhamit'in Osmanlı tahtına çıkmasıyla birlikte Abdülaziz devrinde nispeten Tersane-i Amire başta olmak üzere Osmanlı Bahriyesi'nde kısmî bir küçülme ve durgunlaşma olduğunu söylemek mümkündür. Ancak bu durağanlık hiçbir şey yapılmadığı anlamına gelemeyeceği gibi, Tersane-i Amire ve diğer Osmanlı tersanelerinde Bahriye Mektebi ve Bahriye Nezareti'ndeki canlılığın olduğunu da söylemek mümkün değildir. Şimdi II. Abdülhamit devri Osmanlı tersanelerinin genel durumu tespit edebildiğimiz kadarıyla şöyledir.

A.Tersane-i Âmire'nin Tesis ve Donanımı

19. yüzyılın sonuna gelindiğinde bünyesinde birçok fabrika ve mağazaların bulunduğu Tersane-i Amire'nin etrafı yüksek duvarlarla çevrili olup, Galata kıyılarından Hasköy'e kadar uzanmakta idi. Tersanenin Galata'ya açılan kapısına *Azaplar Kapısı*, dereye açılan kapısı ise dönem kaptan paşaların oturduğu padişahın tersaneyi ziyareti esnasında dinlendiği *Divanhane*'dir. 1864 yılında Sultan Abdülaziz'in emriyle yenilenen Divanhane binası II. Abdülhamit döneminde de kullanılmış ve hemen yanında bulunan köhne karakol binası ise ıslah edilmiştir. Divanhane duvarının sonunda bulunan tersane kapısından girince hemen sağda askerin elbise ve kunduralarının imal olunduğu *Dikimhane* binası mevcut olup Dikimhane'den sonra mühimmat ve kereste mahzenleriyle bunlar nihayetinde de *Nakkaşhane* bahçesi yer almıştır[291].

Bahriyenin ihtiyaç duyduğu boyayı imal eden Nakkaşhane bu bahçenin içinde olup, 1893 senesinde mevcut bina yıkılarak yeniden inşasına Şûrâ-yı Bahriye tarafından karar verilmiştir[292]. Nakkaşhaneden sonra Camialtı meydanına bakan *İnşaiyye Dairesi*

---

290 II. Abdülhamit dönemi öncesi Osmanlı tersanelerindeki gelişmeler ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Uzunçarşılı, **a.g.e.**; Bostan, **a.g.e.**; Şehsuvaroğlu, **a.g.e.**

291 *İstanbul Tersanesi*, **Türk Ansiklopedisi**, C.20, s.364.

292 DMA, **Trs.**, Belge No:564/81-A. Tersane-i Amire içinde bu ve benzeri inşaat faaliyetlerinde inşaat için gerekli eşya ve levazımatın hepsi tersaneden verilir, buna karşın inşaat esnasında çalışan amelenin yevmiyes ile nakliye ve hamaliye ücretleri ise en düşük teklifi veren ustalar tarafından ödenirdi. Bir nevi taşeronlu yapan bu ustalar tersane personeli olup, umum itibariyle Ermenidir. DMA, **Trs.**, Belge No:564/27-A

bünyesinde bir çok önemli mağazalar yer almış ve bu dönemde binası yenilenmiştir[293]. Camialtı meydanına ismini veren tersanenin en büyük camisi III. Ahmet'in Sadrazamı Çorlulu Ali Paşa tarafından 1707 yılında yaptırılmış, II. Mahmut devrinde onarım gören cami 1894 senesinde masrafları II. Abdülhamit tarafından karşılanarak amele, asker ve zabitanın cemaatle namaz kılmaları gayesiyle kısmen onarılmış, kısmen de yeniden inşa ettirilmiştir. Bu tarihten itibaren Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa ve kendisinden sonra gelen Bahriye Nazırları caminin alt katında Nazırlara tahsis edilen odaya gelerek tersane işleri ile burada meşgul olmuşlardır[294].

Tersane-i Amire'de bu camiden başka *sıbyan kışlası* ile imalât fabrikalarının arka tarafından küçük bir mescit ve havuzlar arasında Kasımpaşa havuzunun hemen yanında yine bir cami daha bulunmakta idi. Camialtı meydanının iki setle yükselen kısmı eski tersane zindanı[295] mahalli idi. Eski zindanın deniz tarafında ve camiden Hasköy'e doğru uzanan arazi üzerinde Küçük Hüseyin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı zamanında savaş gemilerinin muhafazası için yapılan dokuz büyük mağaza bulunmakta idi. Bu mağazaların arkasında kışla, hapishane, iplikhane, sıbyan kışlası ve demirhane vardı. Mağazanın önündeki kayıkhanenin yanında ise zift fabrikası bulunmakta olup, bu fabrika 09.08.1893 tarihli Şûrâ-yı Bahriye kararı ile genişletilerek yenilenmiştir[296]. Kayıkhanenin önünde Gazi Hasan Paşa tarafından yaptırılan büyük bir maçuna bulunmakta olup, bu kısımdan sonra Tersane Sarayı'nın bahçesi gelmekte idi[297]. II. Mahmut devrinde bu sarayın yıkılan kısmı üzerinde tersanenin değirmen ve fırını inşa olunmuştur. Bir yangında tahrip olan bu değirmen ve fırın daha sonradan II.Abdülhamit'in emriyle 1884 tarihinde yeniden inşa olunmuştur[298]. Saray sahasında 1834 senesinde II. Mahmut tarafından makineleri İngiltere'den getirtilen büyük

---

[293] DMA, **Trs.**, Belge No:392/37-A.

[294] Caminin alt katı Meşrutiyet'in ilanından sonra Haliç Komodorluğu olarak kullanılmış ve Cumhuriyet'in ilanıyla da İstanbul Deniz Komutanlığı'na tahsis edilmiştir. Cami ve altındaki daire bugün Gümrük İdaresi tarafından kullanılmaktadır. *İstanbul Tersanesi*, s.365.

[295] Tersane zindanı için bkz. Saffet, **Filasalar**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1329.

[296] DMA, **Trs.**, Belge No:564/74-B.

[297] İstanbul Tersanesi, s.365.

[298] DMA, **Şub.**, Belge No:226/64-A.

haddehane fabrikası inşa olunmuş idi. Daha sonraları bu sahada bulunan kışlada donanmaya makine subayları yetiştirmek üzere haddehane okulu açılmıştır. II. Abdülhamit devrinde haddehane okuluna hizmet veren kışla yenilenmiştir[299].

Hemen yanı başına demir zincir imal etmek için büyük bir fabrika binası yapılmıştır[300]. Haddehane okulunun önünde bulunan top fabrikası 1890 yılında yıkılarak yeniden inşasına başlanmıştır[301]. Ayrıca top fabrikasının yanında bulunan kundak, mermi ve kalhane fabrikaları ise 1895 tarihinde[302], mavzer tüfek imali için hizmet veren tüfek fabrikası da 1897 yılında yeniden inşa olunmuştur[303]. Top fabrikasının ve fırının Taşkızak tarafında bulunan bakır dökümhanesi, tamirat fabrikası, filençhane ve bakırhane fabrikaları 1889 tarihinde[304], boru fabrikası 1890, vida fabrikası ise 1893 tarihinde[305] yenilenerek inşa edilmiştir. Bunların arkasına da aynı tarihlerde dökümhane, silindir fabrikası, kazanhane ve büyük çekiç fabrikası inşa edilmiştir. Boru fabrikasının hemen yanında 1894 yılında inşa edilen elektrik fabrikasıyla[306] sadece gemilerin değil, 1895 tarihinden itibaren Tersane-i Amire içinde bulunan bazı büyük binaların da elektrikle aydınlatılması temin edilmiştir[307]. Ayrıca 1896 tarihinde inşa olunmakta olan tulumba fabrikası için yurt dışına destgah sipariş verilmiştir[308].

Tersane içinde bu fabrikalardan başka yelkenci mağazası, mastalya atölyesi, kürek imalâthanesi, teneke mağazası gibi pek çok imalâthane ve mağazalar bulunmakta olup günlük imalât faaliyetlerine düzenli olarak devam etmişlerdir.

---

[299] **Ceride-i Bahrîye,** 25.06.1889, No:1, s.6
[300] **aynı yer.**
[301] DMA, **Trs.**, Belge No:564/40-A.
[302] DMA, **Trs.**, Belge No:564/93-B.
[303] DMA, **Trs.**, Belge No:564/122-C.
[304] DMA, **Trs.**, Belge No:564/27-A.
[305] DMA, **Mkt.**, Belge No:99/65.
[306] DMA, **Trs.**, Belge No:564/85-A.
[307] DMA, **Mkt.**, Belge No:863/15.
[308] DMA, **Trs.**, Belge No:564/104-A.

Tersanenin ilk havuzu III. Selim zamanında 1789-1790 yıllarında Kasımpaşa deresinin Azapkapı deresinde inşa olunmuş ve 1875 yılında Abdülaziz tarafından boyu uzatılarak büyütülmüştür. İkinci havuz II. Mahmut tarafından daha önceden de bahsedildiği üzere inşa edilmiştir. Üçüncü havuz ise Abdülmecit zamanında Azapkapı cihetinde inşa olunmaya başlamış ise de inşaatı uzamış ve bu havuz ancak 1870 yılında Abdülaziz ile birlikte hizmete girebilmiştir. Taş havuzların küçük gemiler için boşaltılması külfetli olduğundan II. Abdülhamit döneminde Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Paşa tarafından parçalar halinde Avrupa'dan getirtilerek tersanede monte edilen yüz elli tonluk bir yüzer havuz taş havuzların rıhtımında küçük gemilere tahsis edilmiştir. Ayrıca tersanenin muhtelif yerlerine, mesela orta havuzun baş tarafına[309], top fabrikası ile çelik fırını arasına[310] demir yolu inşa edilerek taşımanın daha rahat olması temin edilmiştir. Bu dönemde Tersane-i Amire ahalisi için yenilenen iki hamamdan birisi yakın mahallelerdeki halkın istifadesine sunulmuştur[311].

Böylece II. Abdülhamit döneminde Tersane-i Amire tadilat geçiren yahut yeniden inşa olan bir çok fabrikalar ile III. Selim'den bu yana devam eden fizikî değişim gayretlerinden hiç de geri kalmadığı görülür.

B.Yeni Düzenlemeler Çerçevesinde Tersane-i Amire'nin Yapısı

Abdülaziz devrinin sonlarına doğru 1870 yılında hazırlanarak uygulamaya konulan ve Tersane-i Amirede yeni bir yapılanma anlamına gelen düzenlemeler bütün yönleriyle II. Abdülhamit'in saltanat müddeti boyuncada uygulanılmaya çalışılmıştır. İş disiplini, verimlilik, tasarruf, adalet ve yetki paylaşımı ilkelerinin adeta bir uygulaması olan bu yeni düzenlemenin bu dönemde bütün unsurları ile hayata geçirildiğini söylemek ne yazık ki mümkün değildir. Zira zikredilen bu şartların büyük bir çoğunluğu dönemin çarkları arasında geçerliliğini yitirmiştir. Yeni tersanenin yapısı ve uygulamaları ise şöyledir;

---

[309] DMA, **Trs.**, Belge No:564/22-A.
[310] DMA, **Trs.**, Belge No:564/93-A.
[311] DMA, **Mkt.**, Belge No:880/66.

Donanmanın (Tersane-i Amire'nin) bir hazerî bir de seferî kadrosu olup bunlardan daha önce geçen Bahriye askerleri bölümünde bahsedilmişti. Tersane-i Amire'nin hazerî kadrosu tersane personeli ile burada ücretli sanatkarlardan oluşmaktadır. Her ikisi de Donanma Kumandanı'na bağlı olup personelin sevk ve idaresinde, daha düzenli ve sistemli çalışmalarında Donanma Kumandanı'na yardımcı olmak üzere Tersane-i Amire Nazırı görev yapmaktadır.

Tersane-i Amire Nazırlığı, tersane ve donanmanın malî cephesini düzenleyen ve maaşları tevzî eden her türlü malî hususlarda yetkili olan bir kurum olup, Tersane ve Bahriye Müsteşarlığı'nın 1845 senesinde kaldırılması üzerine yerine ihdas edilmiştir[312]. Nazırlığa bağlı olarak Tersane-i Amire'de görev yapan önemli birimler ise şu şekildedir:

1.Amele Yoklama Odası

Bu odanın vazifelerini şöyle sırayalabiliriz:

1.Tersane-i Amire'de istihdam edilen bütün personelin künyeleri, işe başlayış tarihleri ve maaşlarının yazılı olduğu bir *kayıt defteri* tutmaktır.

2.Her sabah amelenin tersaneye geliş-gidiş kayıtlarıyla ilişkin aylık jurnallerden istifade ederek bir *yoklama defteri* tanzim etmek, ayın sonunda bu defter, bir icmali ve bir de hazırlanan *tevzi defteri* ile birlikte her üçünü tersane idaresine takdim etmektir.

3.İmalât Meclisi tarafından işten çıkarılan yahut yeni alınan amelenin durumu ile ilgili, Amele Yoklama Odası'na bir pusula gönderilecek ve buradan da durumlarıyla ilgili gerekli kayıt düşüldükten sonra Bahriye Muhasebesi'ne bir ilmuhaber gönderilecektir.

4.Binalarda çalışan geçici amele için kayıt defterinden farklı olarak *Muvakkıt Defter'i* tutulacaktır.

---

[312] Gencer, **a.g.e.**, s.289.

5.Fabrikalarda çalışan yabancı çarkçıların da diğer amelelerde olduğu gibi bir kayıt defteri olacak, bu defterde isimleri, kontrat hükümleri yazılı olup giriş ve çıkışları buradaki bilgiden yürütülecektir.

6.Amelenin ücreti ile ilgili her ayın sonunda verilmek üzere yalnız bir icmal takdim kılınacaktır.

7.Ameleden maaşına zam yapılan yahut posta kalfası veya mimar atanacaklar hakkında İmalât Meclisi'nde bir karar alınıp, bu Bahriye Meclisi (Şûrâ-yı Bahriye)'de tasdik olunduktan sonra Muhasebeden kayıt defterine sevk olunup, ancak bu aşamadan sonra amele yoklamasına kayıt olunacaktır[313].

2.Jurnal Odası

Jurnal Odası'nın vazifeleri de şöyle sıralanabilir:

1.Günlük amele jurnali bir gün önceki kayıt ile birlikte tetkik edildikten sonra deftere yazılacaktır.

2.Her ayın sonunda takdim edilen icmal ve tevzi defterleri jurnal kayıtlarına göre hazırlanır.

3.Sanayi-i Bahriye taburları ve diğer asker maaşları ile ilgili icmal ve tevzi defterleri de jurnal kayıtları esas alınarak hazırlanır[314].

3.Bahriye Muhasebesi

Tersane-i Amire içerisinde önemli bir birim olan Bahriye Muhasebesi'nin görevleri arasında şunlar bulunmaktadır:

1.Amele yoklama odasında bulunan kayıt defterlerinin bir örneği de Bahriye Muhasebesi'nde bulunarak hesaplar bu defter üzerinden yürütülmektedir.

2.Fabrikalarda ve donanmada istihdam edilen yabancı çarkçıların muhasebede defterleri olup, bunların muameleleri ve hesapları bu defterler üzerinden yürütülmektedir.

3.Binalarda çalışan geçici ameleye İmalât Meclisi'nin tasdiki olmadıkça para verilmeyecektir[315].

4.İmalat Meclisi'nden tasdikle amele yoklamasına göre verilecek maaşlar Bahriye Muhasebesi'nde tevzî defterine kayıt olunacaktır.

5.Dağıtılan maaşlardan firar, vefat, memuriyete gitmeme veya her ne sebeple olursa olsun bulunamayan amelenin istihkakları hesapta gösterilerek İmalât Meclisi'ne havale olunarak tasdik ettirilecek ve tevzi defterine yazılacaktır.

6.Tevzî defterine suret yazıldıktan sonra firar, vefat edenler veya işe gelmeyenlerin maaşları icmal defterindeki kayıtların yanına şerh düşmek suretiyle, ileride bunlar talep edildiğinde hemen hesap edilerek hazineden ödenecektir.

7.Sanayi-i Bahriye taburlarıyla diğer asker maaşlarının takibi ise başka bir defterden yapılacaktır[316].

4.Bahriye Yoklama Odası

Bahriye Yoklama Odası, 1845 yılında kaldırılan *Bahriye ve Kalyonlar Ruznamçeciliği* yerine kurulmuştur[317]. Bütün vapurlarda istihdam edilen çarkçıların isimleri ve maaşları Bahriye Yoklama Odası tarafından tutulan deftere kaydedilir. Her

---

[313] DMA, **Trs.**, Belge No:392/A-3.
[314] DMA, **Trs.**, Belge No:392/4-B.
[315] DMA, **Trs.**, Belge No:392/3-B.
[316] DMA, **Trs.**, Belge No:392/4-A.
[317] Gencer, **a.g.e.**, s.291.

ayın sonunda bunların maaşları hakkında bu oda tarafından bir icmal tanzim edilip Bahriye Muhasebesi'ne gönderilir[318].

5.Muvakkıt Odası

Bu oda fabrikalarda çalışan askerî, sivil ve yabancı her sınıf amelenin sabah ve akşam işe gidiş-geliş saatlerini tespitle görevlidir. Odanın görevleri ve çalışma şekli şöyledir:

1.Muvakkıt Odası memuru amelenin işe başlayış saatinden en az yirmi dakika evvel iş başı yapacaktır.

2.Bu odada üç haneli bir çekmece ve amelenin geliş-gidiş zamanlarını takip edebilmek için duvarda bir ezanî saat bulunacaktır. Çekmecenin birinci hanesi işe vaktinde gelenlerle beş dakikaya kadar geç gelen ameleye ait olup, amele elindeki şahsına ait markayı buraya atacaktır. İkinci hanesi ise beş ile on beş dakika arasında geç gelenlere aittir. Üçüncü çekmece hanesi de on beş ile otuz dakika arasında geç gelenlerin markalarını atmaları için tanzim edilmiştir. Yarım saatten sonra işe geç gelenler öyle paydosuna kadar alınmayacaktır.

3.Bütün amele için bir senelik olarak tanzim edilen bir yevmiye defteri tutulacak ve her gün amelenin işe başlayış saatleri deftere;

Birinci hanede markası olanlar için deftere (X) işareti,

İkinci hanede markası olanlar için (1/4) işareti,

Üçüncü hanede markası olanlar için ise (1/2) işareti ,

Çekmecedeki haneler kapatıldıktan sonra veya hiç gelmeyenler için ise (.) işareti konulacaktır.

---

[318] DMA, **Trs.**, Belge No:392/4-C.

4.Bu işlem öğle yemek paydosu ve akşam iş çıkışı sonrası da devam ettirilecektir. Her akşam paydosunda amele muvakkıt odasından markalarını alıp çıkacaklardır[319].

5.Muvakkıt çekmecesinin birinci hanesinde markaları bulunanların yevmiyelerinden kesinti yapılmazken, ikinci hanesinde markaları bulunanların yevmiyesinden yarım saatlik, üçüncü hanesinde markaları bulunanlardan da birer saatlik ücret kesilecektir.

6.Tersanenin diğer mevkilerinde ve liman haricinde çalışacak amele, sabahları muvakkıthaneye gelemeyeceğinden, fabrikalar idaresi tarafından gönderilen pusula esas alınacaktır.

7.Muvakkıt odası memuru tarafından yevmiye defterinden başka bir de *mahiye defteri* tutulacak ve bu deftere amelenin bir aylık çalışma saati hesaplanarak kaydedilecek, sonra da fabrikalar idaresine verilecektir.

8.Her kim olursa olsun muvakkıt odasında marka alıp bırakmakta, yanlışlıkla veya kasten bir hata edecek olursa ilk defa için bir hafta müddetle yarım yevmiyesi kesilecek, ikinci defa olursa on beş günlük yevmiyesi kesilecek, üçüncü defada ise sahtekar muamelesi görecektir.

9.Muvakkıt odası memuru tarafından tutulan defterlerde de bir suistimale rastlanır ise memur meslekten ihraç edilecek ve kanunen yargılanmak üzere mahkemeye sevk edilecektir[320].

Görüldüğü üzere Tersane-i Amire teşkilâtında önemli odaların ciddiyetle üzerinde durdukları iki konu çalışma saatlerine riayet ve maaşların adaletli dağıtımının teminidir. Bu odalardan başka tersane bünyesinde bütün imalât ve inşaat işlerinin takip edildiği iki önemli birim ise fabrikalar (imalât ve inşaat daireleri)dir.

---

[319] DMA, **Trs.**, Belge No:392/7-A.

6.Fabrikalar(İmalât) Dairesi

Bu daire Tersane-i Amire'de mevcut bütün fabrikaların imalât faaliyetlerini kontrol etmekle görevlidir. Fabrikalar Dairesi idaresinde reis, reis muavini, başmühendis, başkatip ve umum fabrikalar ustabaşı sı bulunmaktadır. Bunların vazifeleri sırasıyla şöyledir:

a.Reis

Tersanedeki mevcut fabrikaların nizamname hükümlerine uygun imalât yapıp yapmadığını heyetçe istişare eder[321].

b.Başmühendis

Gerek müceddeden gerekse tamiren yapılacak her türlü imalâta nezaret ederek gerekli teknik resimlerini çizmek, bunların kalitelerini kontrol etmek ve bu faaliyetler esnasında usta başı ve ustaların arasındaki bağlantıyı kurmakla görevlidir. Fabrikalarda istihdam edilen zabitan, usta başı ve ustaların hazineyi zarara uğratacak ölçüde vazifelerini kötüye kullanmaları halinde, bunların fabrikalar idaresi reisine bildirilerek gerekli kanunî işlemin yapılmasının sağlanması da yine başmühendisin görevleri arasındadır[322].

c.Başkatip

Fabrikalar idaresinin her türlü yazı işleri bir baş katiple dört muhasip katipten oluşan bir *kalem odası* tarafından yürütülmektedir.

Fabrikalarda istihdam edilen amelenin mevcudu ile işe başlayış ve çıkış tarihleri, yevmiye ve maaşlarının miktarını gösteren *esami defteri* adıyla kalem odası tarafından iki defter tutulmaktadır. Bunlardan biri askerî, diğeri ise yabancı personele aittir. Gerek

---

[320] DMA, **Trs.**, Belge No:392/8-A.
[321] DMA, **Trs.**, Belge No:392/11-A; 392/12-A
[322] DMA, **Trs.**, Belge No:392/11-A.

muvakkıt ve gerekse ustabaşılar tarafından her gün amele ücretleri ile, sarf olunan eşyanın cins ve miktarına ilişkin sunulan defterlerdeki bilgiler başkatip tarafından kendi defterine kaydedilmektedir. Fabrikaların yeni imalâtları ve tamirat masrafları için daire kaleminden başka bir defter tutulacaktır. Kalem odası bu vazifelerinin yanında fabrikalarda istihdam olunan çarkçı ve amelenin maaş ve ücretlerine ilişkin her ay bir icmal hazırlayarak reise sunar. Reis de bunu heyetle istişare ettikten sonra Bahriye Nezareti'ne takdim eder. Burada takdir edilen meblağ Bahriye hazinesinden fabrikalar idaresine gönderilir. Ayrıca Mart ayı başından takip eden senenin Şubat ayı sonuna kadar bir sene müddet içinde fabrikalarda olan tamirat ve imalâtta kullanılan demir, kömür vs. eşyanın cins ve miktarı, bu müddet zarfında verilen amele ücretlerinin toplamına ilişkin bir *muvazene defteri* kalem odasınca tutularak heyetçe görüşüldükten sonra Bahriye Nezareti'ne sunulur. Yeni senenin Mart ayı başı esas alınarak Nezaret tarafından sarf olunacak eşya kadar ustaya mal kaydı yapılır. Bu işlem Avrupa'dan getirtilen ve Osmanlı sınırları içinde satın alınan her türlü mal için de başka bir defterin tanzimiyle tekrarlanmaktadır[323].

d.Umum Fabrikalar Ustabaşısı

Her gün fabrikaların hepsini gezerek, gerek ustaların gerekse amelenin imalât faaliyetlerini kontrol ederek, sarf olunan eşyanın israf edilip edilmediğini denetler. Ayrıca imalâtın talep edilen cinsten olup olmadığı, amele ve ustabaşılardan gerek çalışmamak gerekse muzırlık yapmak suretiyle vazifelerini ihmal edenlerin başmühendise bildirilmesi de görevleri arasındadır. Fabrikalar idaresinde olmayıp da umum fabrikalar ustabaşısının altın vazife yapanlar ise şunlardır.

(1).Fabrikalar Ustabaşısı

Bu ustabaşılar maiyetlerinde bulunan amelenin numaraları ile isimlerini ve her gün hangi işte bulunduklarını, kullanılan eşyanın cins ile miktarına ilişkin bir yevmiye defteri tutup, bunları her akşam fabrikalar idaresine kaydettirmekle görevlidir.

---

[323] DMA, **Trs.**, Belge No:392/13-A.

Amelenin vakitlerini boşa geçirmeden çalışmasını, uygunsuz hal ve hareketlerde bulunmamasına dikkat ederek, emirlere itaat etmeyenleri derhal başmühendise bildirir. Her fabrikanın ustabaşısı idaresinde bulunan fabrika için gerekli olan eşyayı o fabrikaya mahsus matbu ihtiyaç pusulasını doldurarak başmühendise veya onu bulamadığında umum fabrikalar ustabaşısına onaylattıktan sonra fabrikalar mağazası memuriyetine verir. Aynı işlemi ustabaşılar kok kömürü ihtiyacının temininde de tekrar ederler[324].

(2).Taşra Ustabaşısı

Fabrikalar haricinde yani donanma ile havuzlar ve diğer mahallerde her nevi imalât ile görevlidirler. Makineleri tamir edilen gemilerin işlerini her gün kontrol ederek ustaların vazifelerini ihmal etmemesini temin ederler. Personelin herhangi bir ihmal ve asayişsizlik durumunu başmühendise bildirmekle de görevlidirler. Her gemide yapılacak imalât ve tamiratın tarifiyle istihdam olunacak ustaların isimlerine ilişkin taşra ustabaşısı tarafından günlük olarak tutulan jurnallerden sonunda oluşturulan defter başmühendise tasdik ettirildikten sonra fabrikalar idaresine sunulur. Tersane ve liman haricinde çalışan amele sabahları muvakkıt odasına gidemeyeceğinden bunların isim ve numaralarını içeren taşra ustabaşısı tarafından birer yevmiye pusulası hazırlanarak muvakkıt odasına gönderilir[325].

(3).Sefain Derununda Tamir Olunacak Kazanlar Ustabaşısı

Bir gemi içinde yapılacak kazan tamiratında çalışacak ustalara nezaret etmek üzere kazanhane ustabaşısı tarafından bir kazancı tayin edilir. Tamiratın layıkıyla yapılıp yapılmadığını kontrol etmekle yükümlü olan kazanlar ustası tamiratın bitiminde yapılan işin amele ücreti ile eşya sarfiyatının miktarını bildiren bir defter tanzim ederek fabrikalar başmühendisine tasdik ettirdikten sonra fabrika idaresine vermekle sorumludur[326].

---

[324] DMA, **Trs.**, Belge No:392/9-A.
[325] DMA, **Trs.**, Belge No:392/10-A.
[326] DMA, **a.g.b.**

e.İnşaat Dairesi

Tersane-i Amire'nin bütün inşaat mahalleri ve buralarda çalışan askerî, sivil ve yabancı personel inşaat dairesinin sorumluluğu altındadır. İnşaat dairesi de fabrikalar idaresinde olduğu gibi bir yapılanma içinde olup idarî yapısında da Reis, baş mimar, baş mimar muavinleri ve başkatip bulunmaktadır. Bunların vazifeleri ise şöyledir:

(1).İnşaat İdaresi Reisi

Tersane-i Amire'nin bütün inşaat işlerini kontrol etmeye memur olduğundan inşaat idaresine mensup olan her mevkiin nizamname hükümlerine göre idaresi için heyetle istişare eder[327].

(2).Baş Mimar

Yeniden veya tamiren yapılacak inşaatlara nezaret ederek gerekli teknik resimleri çizdirmek, yapılan işlerin talep edilen şekilde olup olmadığını kontrol etmekle mükelleftir[328].

(3).Baş Mimar Muavinleri

Baş mimar maiyetinde evvel, sani ve salis şeklinde üç muavin bulunmaktadır. Bunlardan birincisi yenilenen havuz ve diğer mevkilerde tamir gören gemilerin işlerine; ikincisi inşaat mevkilerine; üçüncüsü de resimhane ve endezahane işlerine refakat eder. Bu üç muavinin nezaretinde birer mühendis bulunur. Bu mühendisler vasıtasıyla her gün yapılan imalâtı ve ustalarla amelelerin isimlerini içeren jurnalleri İnşaat İdaresi kalemine gönderirler[329].

---

[327] DMA, **a.g.b.**
[328] DMA, **Trs.**, Belge No:392/10-B.
[329] DMA, **Trs.**, Belge No:392/10-C.

(4).Başkatip

Başkatibin görevi ise fabrikalar idaresinde bahsedildiği gibidir.

C.Tersane-i Amire'nin Personeli Ve Çalışma Koşulları

Tersane-i Amire'de askeri personelin yanında maaşlı olarak çalışan memurlar ve ücretli olarak çalışan *muvazzaf ameleleri* sınıfı mevcuttur. Bunlardan amele olarak çalışan gayr-i müslimlerin cizyeden muaf tutuldukları görülür[330]. Gayr-i Müslim amelenin çoğu Ermeni olup, az bir kısmını da Rumlar teşkil etmektedir. Yahudi ise sadece birkaç kişi ile sınırlı kalmıştır[331].

1.Tersane-i Amire Personelinin Vazife Aldıkları Yerler

İdarî görevde bulunan Bahriye Muhasebecisi efendi, Tersane-i Amire yoklamacısı efendi, Jurnal odası memuru, baş mimar vs. gibi önceki konularda anlatılan idarî görevde bulunan memurların yanında Tersane-i Amire'nin çeşitli birimleri ve buralarda görevli küçük memur, asker ve amele ise şu şekildedir:

İmalat Dairesi

Dökümhane Fabrikası

Tersane Demirhanesi

Tüfenkhane Fabrikası

Yalı Köşkü Fabrikası

Tamirat Fabrikası

Kazganhane Fabrikası

---

[330] Gencer, **a.g.e.**, s.297.
[331] Komatsu, **a.g.m.**, s.21.

Kalhane Fabrikası

Modülhane Fabrikas

İnşaat Dairesi

Direkçi Mağazası

Dümenci Mağazası

Kafesçi ve Irgat ve Arabacı ve İskeleci Mağazası

Kürekçi Mağazası

Neccar ve Doğramacı Mağazası

Filikacı Mağazası

Yelkenci Mağazası

Nakkaşhane

Makara Fabrikası

Modülhane

Kalafat Mağazası

Kebir ve sagir sıra fabrikalarıyla Levha ve Köşebent Fabrikası

Yorgancı Mağazası

Zırhlı Gemi Demirhanesi

Tersanenin Divanhane yanındaki parmak kapıdan Hasköy Kapısı'na kadar meydanda olan inşaat ve memurları

Parmak Kapı'dan Camialtındaki Maçuna'ya kadar meydan memurları

Maçuna'dan Demirhane köşesine kadar meydan memurları

Dikimhane ve Yorgancı ve Terzi Zabitanı

Demirhane köşesinden Hasköy kapısına kadar meydan memurları

Dikimhane Zabitanı

Yorgancı ve Terzi Zabitanı

Tersane-i Amire'nin Havuzlar ciheti memuru

Oymacı Mağazası

Tavşan Mağazası

Havuz Demirhanesi

Varilci Mağazası

Yorgancı Mağazası

Harp gemilerinin Havuzlar'da tamirinde istihdam olunacak amele, esnaf ve zabitan memurları

Havuzlar'da tamir olunacak gemilerin kalafat memurları

Havuzların tamirleriyle destgah ve kaptan memurları

Gerek Tersane'de ve gerek Havuzlar'da herbir gün istihdam olunan amelenin iş başına Tevzii Memurları[332].

[332] DMA, **Trs.**, Belge No:392/41-A.

Muvazzaf amenin tersane içinde bütün fabrika ve atölyelerde vazife almakla birlikte görüldüğü üzere en çok yoğunlaştığı yer meydan ve havuzlardır. Bu mevkilerde marangozân, burguciyân, kalafatcıyân, zilciyân, duvarcıyân, errekeşan-ı etrak (Türk bıçkıcılar), varilciyân, camcı, yaldızcıyân, errekeşan-ı efrenc, nakkaşân, sıvacıyân, körüçüyân, oymacıyân-ı efrenc, neccarân-ı kalfa (dülgerci kalfası), tenekeci-yi Yahud, taşçıyân, suyolcuyân, kutucuyân, tavşan, mismarcıyân (küçük çivi yapan), mismaran-ı Kıptî, ahengirân, kara-kazancıyân, çilingir, kalaycıyân, kantarcıyân, keserciyân, yelken dikicileri, kalıpçıyân, sandıkçıyân, sırıkçıyân (hamal) olarak hizmet verirler[333].

Tersane-i Amire'de çalışan memurlar ise hemen hemen her fabrika ve imalât atölyesinde vazife almış olup yukarıda zikredilen meydan memurlarının yanında kaynaklarda her bir fabrika ve atölye için bir veya birkaç sivil memur adı zikredilir. Şöyle ki, dökümhane fabrikası memuru Ali Bey, demirhane fabrikası memuru Mehmet Ağa, direkçi mağazası memuru Dimitri Ağa veya yorgancı mağazası memuru Halil Ağa gibi[334].

Ayrıca Tersane-i Amire bünyesinde tersane postacısı, meşe kömürü memuru, tahsildar ve çuhadar, divanhane kisedarı, asakir-i Bahriye elbise ambarı müdürü, karantina memuru, kayık çuhadarı, Aynalıkavak bahçesi bekçisi, divanhane kapıcısı, zahire ambarı müdürü gibi bir çok memuriyetler de bulunmaktadır[335].

2.Tersane-i Amire Personelinin Sayısı

Tersane-i Amire fabrikalarında istihdam edilen memur ve amele ve zabitan sayısı ise yıllara göre sürekli değişmekle birlikte şu şekildedir[336]:

---

[333] Gencer, **a.g.e.**, s.298.
[334] DMA, **Trs.**, Belge No:392/37-A.
[335] Gencer, **a.g.e.**, s.294-295.
[336] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Pasa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Pasa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	-	-	-	-	1	-	123	-	1	311	252	398	962
1884	-	-	-	-	-	1	-	114	-	1	318	242	413	1058
1885	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	285	246	293	976
1887	-	-	4	-	188	1	-	-	-	1	293	361	163	945
1888	-	2	6	-	236	-	2	-	-	1	302	378	169	1000
1889	-	2	7	-	139	2	2	-	207	1	290	381	337	1009
1890	-	2	6	-	254	1	2	-	355	1	316	367	180	860
1892	-	4	5	-	275	1	1	-	251	1	208	480	166	955
1893	-	1	6	-	82	1	2	-	255	1	302	531	369	1203
1894	-	2	5	-	249	2	1	-	153	1	322	588	324	1235
1895	-	7	12	-	315	1	1	-	164	1	337	654	334	1326
1896	-	5	13	-	357	-	1	-	119	1	337	654	304	1295

1897	-	2	9	754	662	2	1	-	3	2	397	-	291	660
1898	-	4	10	-	178	1	1	-	441	-	434	846	176	1446
1899	-	6	11	-	225	2	1	-	-	2	395	1669	240	2306
1900	-	10	11	-	525	2	1	-	-	2	383	1741	93	2218
1901	1	14	11	-	403	-	-	-	-	1	460	2028	187	2676
1902	-	14	12	-	430	-	-	-	-	2	457	2114	148	2721
1903	-	13	10	-	228	-	-	-	59	3	511	1689	184	2387
1904	-	18	9	1656	218	1	-	-	-	-	532	-	80	612

3.Tersane-i Amire Personelinin Haftalık Çalışma Saatleri

Personelin sabah muvakkıt odasına elindeki markayı bırakarak başladığı iş günü yıl içerisinde farklılıklar göstermektedir. Özellikle yaz aylarında çalışma saatleri artarken, kış aylarında ise birkaç saat daha azdır. Tersane-i Amire'de aylara göre değişen çalışma saatleri şu şekildedir:

Mart-Ekim aylarında sabah saat 7.30'dan akşam 16.30'a kadar toplam dokuz saat,

Nisan-Eylül ayları arasında sabah saat 7.00'den akşam 17.00'e kadar toplam on saat,

Kasım-Şubat ayları arasında sabah saat 8.00'den akşam 16.00'ya kadar toplam sekiz saat olarak belirlenmiştir[337].

Tasarruf ilkesi devletin bütün birimlerinde olduğu gibi Tersane-i Amire'de de sıkı sıkıya uygulanmış ve işler ne kadar yoğun olursa olsun bu saatler arasında yapılmasına dikkat edilmiştir. Gerekçe olarak da fazla mesainin bütçeye yüklediği fazladan külfetin yanında çalışma veriminin düşüşü gösterilir. Şöyle ki;

Gayet mühim ve müsta'cel işler için bâlâda ta'yîn olunan evkâtdan ziyâde amele çalışdırılmasına mecbûriyet göründügü halde ibtidâ-yı Nisân'dan intihâ-yı Eylül'e kadar dört buçuk sa'ât ve kusur aylarda beş sa'ât fazla çalışmak bir gün i'tibâr olunacakdır. Fakat böyle ziyâde çalışdırılacak zaman ekseriya geceye tesâdüf edip gecenin beş sa'âtlik işi gündüzün ancak iki sa'âtlik işine mukâbil olabilecegine nazaran iki sa'âtlik iş için bir günlük yevmiye verilecek demek olduğu ve bir de aynı gün çalışân amelenin müddet-i mu'ayyenede fazla çalışmasının ertesi gün yorgun bulunarak lâyıkıyla çalışamayacağı cihetlerle bunda Hazîne-i Bahriye iki sûretle mutazarrır olacağından şu takdîrce amelenin fevka'l-âde mühim iş olmadıkça evkât-ı mu'ayyeneden fazla işledilmesinden ictinâb olunmalıdır[338].

4.Tersane-i Amire Personelinin Tatil Günleri

Hafta içi Cuma günü Müslümanlar, Pazar günü ise Hıristiyanlar için tatil olup mecburî bir durum ortaya çıkmadıkça hepsinin dinî görevlerini rahatlıkla yerine getirmeleri temin edilmiştir. Ayrıca diğer günlerde personelin namazlarını kılmaları için gerekli tolerans tanınmakla birlikte namazdan sonra vaktinde işinin başında olmayan ameleye de isimlerinin kayıtlı olduğu deftere bu durum işaretlenmek suretiyle ceza verilmiştir[339].

---

[337] DMA, **Trs.**, Belge No:392/6-A.
[338] DMA, **a.g.b.**
[339] DMA, **Trs.**, Belge No:392/15-A.

Zamanla iş disiplinin ne kadar bozulduğu, mevcut kuralların nasıl keyfî olarak hiçe sayıldığını ortaya koyması açısından Tersane-i Amire memuriyeti'ne sunulan bir çok müzekkere bulunmaktadır. Bunlardan 1893 tarihli iki müzekkere önem taşır. Bunlardan birincisinde Tersane-i Amire genelinde ve fabrikalarda işbaşında bulunan ve ameleye iş verecek olanların ekseri Çarşamba ve Pazar günlerini tatil ederek işleri başına gelmedikleri veya geç gelerek bir fayda temin etmedikleri belirtilmektedir. Belgenin devamında ise gerek işçiler ve gerekse de onlara iş verecek olan zabitanın zamanında işbaşı yaparak çalıştıkları gemilere ait işleri takip etmeleri istenmektedir[340].

İmalât Komisyonu Riyaseti ile Tersane-i Amire Memuriyetine sunulan ikinci müzekkere ise şu şekildedir:

Tersane-i Amirede bulunan fabrika ve destgahların bazen keyfî olarak tatil edilmekte olduğu haber alındığından bahisle özellikle tavşan, dölekz mağazaları, elektrik, torpido, tüfenk, kundak, dökümhane, çelik, bakır ve boru fabrikaları, Körsil Çelik Ocağı, ve Bahriye Matbaası gibi imalât dairelerinin barutun tesirinden mahfuz bulunduklarından dolayı önceden belirlenmiş resmi tatil günlerinden başka hiçbir vakit tatil edilemeyeceği bildirilmiştir. Devamında ise Sadece fabrikatör tarafından tatili icap ettiren bir sebep gösterildiği taktirde o fabrikanın çalışmadan istisna edilebileceği belirtilerek torpido fabrikasında çalışan Almanlarla ilgili olarak ta bunların pazardan başka Cuma günleri de tatil yapmasının hazineyi zarara uğratacağından bunların tatil gününün sadece Pazar olarak sınırlandırılmasının önemi üzerinde durulmuştur [341].

Ayrıca iş veriminin sürekli düşmesi, kurulan komisyonlarına rağmen imalât faaliyetlerinde bir türlü istenilen seviyeye gelinememesi, hırsızlık ve ihmalin ise artık sürekli karşılaşılabilen bir hale gelmiş olması ise sonraki konuda ele alınacaktır.

---

[340] DMA, **Mkt.**, Belge No:732/20.
[341] DMA, **Mkt.**, Belge No:732/23.

5.Tersane-i Amire'de Çalışan Yabancı Personelin Sayısal Gelişimi

II. Abdülhamit devrinde Tersane-i Amire'de inşa edilen bir çok yeni fabrikanın üretim faaliyetlerinde bulunmak üzere Almanya, İngiltere ve Fransa'dan teknik adamlar getirildiğini görmekteyiz. Bunlar mukavelelerinin bitimine dek maiyetlerindeki Türk ustalara işi öğreterek ülkelerine geri dönmektedirler. Bunların ihtiyaca binaen tespit edilip Avrupa devletlerinden istenmesi ise o dönemde yeni tesis edilen *ateşenavallik*müessesesi vasıtasıyla yapılmaktadır.

Abdülhamit döneminde Tersane-i Amire'de istihdam edilen yabancıların toplam sayısını tespit edebilmenin güçlüğü sebebiyle sadece 1896 yılına ait bir kesit alınmış ve değerlendirmeler buna göre yapılmıştır.

26 Haziran 1896 tarihli Mabeyn-i Hümayun tezkeresinde Daire-i Bahriye'de çalışan Osmanlı vatandaşı gayr-i Müslim ve yabancı memurların isimlerini, maaş miktarlarını, görevde geçen sürelerini, yabancı olanlar arasında sonradan Osmanlı uyruğuna geçen varsa isimlerini ve tarihini içeren bir defterin düzenlenmesi hakkında irade-i seniyye çıkmıştır. Bunun üzerine Bahriye Nezareti hemen harekete geçerek iradede belirtilmeyen Tersane-i Amire hakkında da aynı incelemeyi yaptıktan sonra iki bölüm halinde düzenlediği raporu 29 Harizan'da II. Abdülhamit'e sunmuştur. Bunlardan *Tersane-i Amire'de Kain Top ve Çekiç ve Torpido ve İnşaat ve İmalât Fabrikalarında Müstahdem Amele-i Ecnebiyye ve Amele-i Daimiyye* başlıklı raporda yabancıların sayısına ilişkin bilgi şu şekildedir[342]:

		II. Abdülhamit'ten	II. Abdülhamit
Tabiiyyeti	Sayı	Önce Alınan	Devrinde Alınan
İngiliz	11	5	6
Alman	9	0	9

[342] Komatsu, **a.g.m.**, s.20.

İtalyan	1	1	0
Karadağ	4	0	4
Toplam	25	6	19

Görüldüğü üzere 1896 yılında Tersane-i Amire'de muhtelif mevkilerde altı İngiliz, dokuz Alman ve dört Karadağlı usta vazifeye alınmıştır. Bunlardan tespit edebildiklerimiz şunlardır: Tersane-i Amire'de otuz beş santimetreliğe kadar krupkari top imali için yapımı tamamlanan çelik fabrikasında istihdam edilmek üzere bir yıllık sözleşme ile Londra Mr. Thomas Molaban getirilmiştir[343]. Yine çelik fabrikasında kimyager ihtiyacının ortaya çıkması üzerine aylık 30 İngiliz lirası yani 3284 kuruş 10 para bedel ile Londra'dan getirtilen Mr. Lombret'tir[344]. Boru fabrikaları için aylık 30'ar İngiliz lirası maaşla yine Londra'dan getirtilen Mr. Noden, Mr. Henry ve Mr. Melayan'dır[345]. Ağaç kurutmaya mahsus olarak inşa edilen fabrikanın alet ve edevatına nezaret etmek üzere aylık 35 İngiliz lirası maaşla getirtilen Shetk ustadır[346].

Tersane-i Amire'de vazife yapan yabancı ustalar, öncelikle bir yıllık bir sözleşme ile aylık 30-35 İngiliz lirası ödenerek getirtilmektedir. İhtiyaç devam ederse sözleşme süreleri uzatılmaktadır. Sözleşme sürelerinin bitimine doğru maiyetlerinde çalışan Osmanlı asker ve ustalarına işi yeterince öğretip öğretmedikleri soruşturulmakta ve sonuç olumlu ise ancak gitmelerine müsaade edilmektedir.

Yabancılarla ilgili olarak Osmanlı Bankası ile Maliye Nezareti arasında yaşanan anlaşmazlıktan dolayı maaşlarının ödenmesinde yaşanan gecikme sık sık görünen bir olay olup bu durum yabancı ustalar tarafından sürekli şikayet konusu olmuştur[347]. 1896 tarihli bir belgede dokuz adet Alman amelenin maaşlarını alamadıkları gerekçesiyle toptan istifa ettikleri belirtilmektedir. Bunların kalan

[343] DMA, **Mkt.**, Belge No:881/41.
[344] DMA, **Mkt.**, Belge No:1057/10.
[345] DMA, **Mkt.**, Belge No:881/71.
[346] DMA, **Mkt.**, Belge No:881/30.

istihkaklarının verilerek gönderilmesi hususunda Maliye Nezareti'ne ulaştırılan yazıda Tersane- i Amire'de istihdam edilen Alman amelenin maaş alamadıklarından bahisle istifa ettikleri belirtilerek onların yaptıkları işleri tersane personelinin öğrendiği ve bu sebeple de hazinenin boş yere zarara uğratılmasına gerek kalmadığı bildirilmektedir. Bu yüzden Osmanlı Bankası Alman amelenin eylül ayı sonuna kadar birikecek olan 133.502 kuruşu ödemesinin önemi üzerinde durulmuştur[348]. İlerideki yıllarda da bu nevi sorunlar sürekli ortaya çıkmış, hatta yabancı personele 7-8 ay maaş verilemediğinden bahisle Maliye Nezareti bu personelin şikayet mercii olmuştur[349].

Sir Edwin Pears, *bir zamanlar Tersane-i Amire'de iki yüzden fazla İngiliz görev yapıyordu. Fakat Abdülhamit'in tahta çıkışından üç yıl sonra bu sayı yarım düzineye inmiştir* ifadeleriyle Tersane-i Amire'de çalışan yabancı personelin sayıca ne kadar azaldığını ortaya koymuştur[350]. Ayrıca Kaori Komatsu'nun yaptığı araştırmada Ocak 1870 tarihli bir belge de Tersane-i Amire'de sürekli statüde 128, geçici statüde 37 olmak üzere toplam 165 İngiliz ustanın çalıştığı tespit etmiştir. Verilen bu rakam Pears'ın iki yüz kişi olarak ifade ettiği İngiliz personel sayısını doğrular niteliktedir.

Dönemin mâddi şartları bu sayının onda birini bile istihdama müsait olmayıp yabancı personel sayısını artırmak için gösterilen her çaba nihayetsiz kalmıştır. Mesela, 1899 yılında Tersane-i Amire ve İzmit tersanelerinde başlanılan gemilerin bitirilerek donanmanın güçlendirilmesi amacıyla II. Abdülhamit'in fermanıyla Avrupa'dan usta getirtilmesine karar verilmiştir. Konuyla ilgili bir belgede bu durum bütün çıplaklığı ile şu şekilde ifade edilmiştir:

Donanma-yı hümâyûnun ıslâh-ı ahvâl-i hâzırası hakkında şeref-müteallik buyurulan emr u fermân-ı hümâyûn imtisâlen tedîbir-i lâzımeye mübâderet kılınmış olmakla beraber Tersâne-i Âmire fabrikalarının dahi ıslâhât ve tanzimâtına delâlet

---

347 DMA, **Mkt.**, Belge No:881/7; 881/20.
348 DMA, **Mkt.**, Belge No:986/42-A.
349 DMA, **Mkt.**, Belge No:614/60.
350 Sir Edwin Pears, **Life of Abdul Hamid**, Newyork 1917,s.186.

etdirilmek üzere îcâb eden memûriyet-i fenniyenin Avrupa'ya en muteber inşaat fabrikalarından celbi ile bunların muntazaman maâşlarının i'tâsına ve Tersâne-i Âmire'de ve İzmid Tersânesi'nde mukaddemâ inşâsına başlanılmış olan birçok zırhlı kruvazör ve fırkateyn ve ganbotlar ile sâirenin ikmâl-i inşâatına husûl-i muvaffakiyeti temîn etmek ve dîğer vesâit-i bahriyenin peyâpey vücûda getirilmesine sa'y olunmak üzere Dâire-i Bahriye'ye senevî yüz bin lira tahsîsât-ı fevkalâde itâsına müsâade-i seniyye-i cenâb-ı ichandârî şâyân buyurularak sûret-i irâde-i seniyye-i mülûkânenin Bâb-ı Âlî cânib-i sâmîsine de teblîğ olunduğu Mâbeyn-i Hümâyûn-ı Mülûkâne Başkitâbet-i Celîlesi'nden cevâben izbâr buyurulmuş idi... [351].

Bunun üzerine Tersane-i Amire idaresi tarafından Avrupa'dan getirtilmesine ihtiyaç duyulan ustaların listesi şu şekilde çıkartılarak Mabeyn-i Hümayun'a bildirilmiştir:

İnşaat dairesi için		Fabrika-i hümayunlar için	
Neferat		Neferat	
1	Formen[352]	1	Dökmeci Ustası
1	Dizayn Memuru	1	Fabrikalar Formeni
	(Top Fabrikası için)	1	Pusulacı Ustası
1	Dizayn Memuru	1	Simgiç Ustası
1	Formen		
1	Kundaklar için usta		

[351] DMA, **Mkt.**, Belge No:1105/82.

[352] **Formen:** Fabrikanın iş başıdır. Resim üzerine yapılacak her işi destgahlara taksim eder, **Kamus-ı Bahrî**, s.384.

1 Raygıllar için usta

1 Kiç Mikel Usta

1 Şirink Usta

1 Mermiler için usta

1 Mavzer tüfenkleri için formen[353].

Ancak hazinenin bu konuyla ilgili fevkalade tahsisatı bir türlü ayıramaması nedeniyle ne ustaların getirtilmesi ne de gemilerin tamamlanması gerçekleşebilmiştir. Son çare olarak bu işler için gerekli 100.000 liranın yarısının Maliye hazinesinden ödenmesi, diğer yarısının ise civar vilayetlerdeki gelirlerden temin edilmesi Maliye Nezareti'ne teklif edilmiş, ancak yine de bir netice elde edilememiştir.

Bütün bunlardan da anlaşıldığı üzere Osmanlı Maliyesi, toplamı 20-25'i bulan mevcut yabancı personelin maaşını vermekte zorlanırken, hatta acil getirtilmesi gerekli yabancı ustalara dahi tahsisat ayıramazken sadece tersane çatısı altında 150-200 personelin barındırılması bu dönem için hayalden öteye gitmeyen bir durum olmuştur.

D.İmalat Ve İnşaat Faaliyetleri

1.Üretim İçin İhtiyaç Duyulan Maddeler

Fabrika ve imalât atölyelerinde küçük bir vidadan yeni yapılan bir gemiye kadar bütün faaliyetler için gerekli hammadde Osmanlı Devleti sınırları içinde işletilen madenlerden ve ormanlardan karşılanılmakta idi. Madenlerin bir kısmının işletme imtiyazı Bahriye Nezareti'nin, kalanlar ise umumiyetle gayr-i müslim müstelzimlerin inhisarında idi. Hatta devlet bu madenlerden öncelikle askerî gayelerle faydalanmak için bir çoğunun kullanım tasarrufunu Harbiye ve Bahriye dairelelerine bıraktığı gibi, ticarî gayelerle yapılan teklifleri de Harbiye ve Bahriye komisyonlarına havale ederek

uygunluğu önce buralarda görüşülerek karara bağlanmıştır. Mesela Ticaret ve Nafia Nezareti'nin 1893 senesinde devletin sınırları içinde bulunan demir vs. gibi madenlerden faydalanarak kurmayı düşündüğü büyük fabrikalarla her türlü alet ve edevat yapımı konusundaki imtiyaz talebi sevk edildiği Şûrâ-yı Bahriye'de ...*Memâlîk-i Mahrûsa-i Şâhâne'de bu gibi cesîm fabrikalar tesis ve inşâsı mûcib-i muhessenât olacağı derkâr ise de bunların taht-ı imtiyâz ve inhisara alınması caiz olamayıp...* [354] diyerek reddedilmiştir.

Bahriye Nezareti bütün ocak ve madenlerin iltizam haklarını kendi bünyesinde toplamak için ayrıca büyük çaba sarf etmiş, ihalelerde en yüksek fiyatı vererek bu madenlerin işletme hakkının ele geçirmeye özen göstermiştir. Mesela, 10.03.1893 tarihinde Bahriye Nezareti'nin büyük taş ocaklarının iltizam ihalesi ile ilgili Tophane-i Amire'ye gönderdiği yazıda Tersane-i Amire dahilinde bulunan bazı binaların inşası için gerekli olan büyük taşın tersane taş ocağında bulunmaması sebebiyle işe yarar taş en yakında Tophane-i Amireye ait Hırvat Marko'nun iltizamında bulunan 5 ve 6 numaralı ocaklardan getirtildiği belirtilir. Bu ocakların yakın bir zamanda olacak ihalesi için kaç kuruş bedel ile iltizam olunursa Bahriye Dairesinin bunu ödeyerek bu ocakların işletme hakkını almak isteği ifade edilir[355]. Ayrıca rüsumu Hazine-i Maliye'ye düzenli bir şekilde ödenmek şartıyla, bir çok madenin de Bahriye Nezareti'ne terk etmesi de talep edilmiştir. Bunlardan Hüdavendigar krom madeni hakkındaki 06.04.1893 tarihli istida da Krom madeninin zırh vesair imalinde Avrupadaki önemine binaen Hüdavendigar Vilayeti dahilinde bulunan krom madeninin Tersane-i Amireye terki talep edilmektedir[356].

---

[353] DMA, **Trs.**, Belge No:564/115-A.
[354] DMA, **Mkt.**, Belge No:843/27.
[355] DMA, **Mkt.**, Belge No:733/32.
[356] DMA, **Mkt.**, Belge No:745/15.

Madenler, Bahriye Nezareti'nin inhisarına geçtikten sonra ise bu defa da rüsumunun affedilmesi talebinde bulunulmuş ve genellikle bu konuda yayınlanan *irade* ile birlikte devlet, rüsum hakkından vazgeçtiğini bildirmiştir[357].

Bu şekilde Tersane-i Amire'nin kömür ihtiyacı Zonguldak'tan temin edilmekte olup, Peyk-i Meserret korveti ile İstanbul'a sürekli sefer yapılarak taşınmıştır[358]. Bakır ise Ergani madeninden temin edilip, umumiyetle Samsun ambarında depolanmakta ve oradan da deniz yoluyla tersaneye ulaştırılmakta idi[359]. Krom madeni Ergani'den[360], rıhtım taşı ve kireç taşı ise Akdeniz sahillerinde bulunan muhtelif taş ocaklarından bizzat Bahr-i Sefid kumandanlığı vasıtasıyla kesilip Asir vapuru ile Tersane-i Hümayun'a taşınmıştır[361].

Tersane-i Amire'nin kereste ihtiyacı ise mirî ormanlardan karşılanmakta idi. Her yıl Mart ayı başında Tersane ve Tophane idareleri bir sonraki sene için gerekli olan kerestenin cinsi, miktarı, takriben hacmi ve hangi vilayet ve sancaklardan tedarik edileceğine ilişkin bir rapor hazırlayıp orman idaresine sunar, bu rapora göre Tersane, Tophane ve Orman İdaresi tarafından oluşturulan uzman heyet talep edilen ağaçların bulunduğu mevkiye giderek her memur kendi dairesi namına kesilecek ağaçları tespit edip damgalayarak numaralandırır ve bir sonraki sene kesime hazır hale getirirdi[362].

Genelde tersanenin kereste ihtiyacı Bolu ve Mudurnu taraflarından sağlanmakta idi. Kerestenin tersaneye intikali hayvanlar vasıtasıyla yapılmakta olup, herhangi bir bulaşıcı hastalık neticesinde ise büyük zorluklar yaşanmakta idi. Bu durumda kimi

---

357 DMA, **Şub.**, Belge No:427/2-A; Osmanlı Devletinin 19. Yüzyılın ikinci yarısında madencilik rejimi ve madenlerin işletilme yöntemleri ile ilgili geniş bilgi için bkz; Fahrettin Tızlak, **Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850)**,Türk Tarih Kurumu Yayınları,Ankara 1997, s.1-94.

358 DMA, **Mkt.**, Belge No:564/16-A.

359 DMA, **Mkt.**, Belge No:526/83.

360 DMA, **Mkt.**, Belge No:745/15.

361 DMA, **Mkt.**, Belge No:511/40.

362 DMA, **Trs.**, Belge No:392/25-A.

zaman en yakın en yakın liman kimi zamansa yöre halkının yardımı talep edilerek kerestenin İstanbul'a nakli sağlanırdı[363].

Bu yöreden temin edilen önemli bir ağaç türü de kayacıktır. Bazı vapurların makine pervanelerinin dişlilerinin değiştirilme ve yenilenmesi için lüzumlu olan kayacık ağacının büyüğünden 5.000, küçüğünden 10.000 adet olmak üzere her yıl toplam 15.000 adet ağaç kesilerek tersaneye getirilirdi[364].

Bunlar haricinde tuğla ve çimento ihtiyacı ise Ereğli'de 1310 tarihinde inşa edilen fabrikada üretilmekte olup uzun süre bu fabrikanın makine ve edevatı tamamlanamadığı için üretim hayvan gücü kullanılarak yapılmıştır[365].

Bunlarla beraber tersane içindeki erzak dairesinin ihtiyaçları ise tüccardan ihale usulü satın alınmakta idi. İhtiyaçlar ya Osmanlı Devleti sınırlarından yahut da Avrupa'dan getirtilerek temin edilirdi. Dahilî ihtiyaçların cins ve miktarı öncelikle Bahriye Nezareti'ne bildirilerek gazeteler vasıtasıyla tüccara ilân edilirdi. Ayrıca muteber tüccara da elden tezkire yazılarak gönderilirdi. İlân üzerine gelip numuneyi gören tacirlerin verdikleri fiyat deftere kaydedilir ve bu defter muayyen bir vakitte incelenerek en uygun fiyatı veren tacirin malı satın alınırdı. Avrupa'dan getirtilecek eşya ise umumiyetle madenî mamulatdır. Önce tersanenin ihtiyaç duyduğu eşyanın numunesi resmî fabrikatörlere gönderilip fiyat istenirdi. Gelen fiyat teklif mektupları içinde en ehveni ile temasa geçilir ve eşyanın siparişi verilirdi[366].

Tersane-i Amire'nin en çok ihtiyaç duyup yurt içi ve yurt dışından temin ettiği eşyalar; mürekkep, yıldızlı seyf, sarı balmumu, resim boyası, değirmen taşı, tuğlalık toprak, beyaz perdelik tül, muşamba, kurşun kalem, resim kağıdı, tuz ruhu,, beyaz iplik, zarf, gaz şişesi, meşe kömürü,cam, samur fırça, kilim, kadife halı, Tirebolu taşı, külçe kurşun, revgan-ı bezir, neft, revgan-ı gaz, siyah ve beyaz boya, resim kağıdı, fitil, bal

[363] DMA, **Mkt.**, Belge No:590/3.
[364] DMA, **Mkt.**, Belge No:345:/15.
[365] DMA, **Mkt.**, Belge No:745/4.

mumu, sünger vs. ile yiyeceklerden, fasulye, ada çayı, dakik, soğan, don yağı, zeytin, erz, revgan-ı zeyt; giyecekler ise fes, fanila, yün çorap, sırma püskül, kırmızı çuha, şilte-i penye, Şam kumaşı, Amerikan bezi vs.dir[367].

Tersaneye satın alınan bütün eşyaların umumiyetle parça parça sipariş verilmesi, fiyatları artırıp, maliyeti yükselttiğinden dolayı tasarruf ilkesine göre bir yıllık ihtiyaç tersane memuriyeti tarafından önceden bir deftere kaydedilerek, siparişin buna göre verilmesi uygulaması II. Abdülhamit döneminde önemle üzerinde durulmuştur[368].

2.Fabrika ve İmalâthanelerde Üretim Faaliyetleri

Tersane-i Amire'de üretilen eşyalar fabrikalar, dikimhane, fişekhane ve diğer imalât atölyelerinde gerçekleşmekte idi. Yapılan imalât faaliyetleri özellikle personelin bilgisizliğinden kaynaklanan bir çok noksanlara sahipti. Gelişen harp teknolojisinden uzak ve son derece basit yapılan bu faaliyetler konusunda belgelerde bir çok müzekkere ve mazbatalar bulmak mümkündür. Bunlar arasında 26.12.1883 tarihli, Bahriye zabitlerinden Tahsin, Ali, Hasan, Mehmet, İbrahim ve Faik Efendilerin tersanedeki imalât faaliyetlerindeki zamanına kıyasla teknoloji eksikliği ile ilgili sundukları mazbata kaydı şu şekildedir:

Meâlimevfûr-ı cenâb-ı nezâretpenâhîde arz ve îzâha hâcet olmadığı üzere Tersâne-i Âmire fabrikalarıyla bi'l-cümle kalan ve inşaat mevkilerinde vücûda getirilmekde olan âhen(demir) ve ahşab işlerin fen ve usul ve kâidesine muvâfık nezâret ve resânetinin matlûba mutâbık olmasına öteden beri cehd ve ikdâm olunmuş ise de bazı imâlâtın tamâmıyla fenne muvâfık olmasına memûrlarının lâyıkıyla dikkat ve itinâ edemedikleri cihetle nevan kusur ve ve noksâniyet vukûa gelerek bunların tebdîl ve tecdîdi uğurunda

---

366 DMA, **Trs.**, Belge No:392/21-A.

367 BOA,**Yıldız Perakende Askeri (Y.Prk.Ask.)**, Belge No:8/65, 7/68, 10/41, 7/21, 6/68, 12/17, 16/34, 6/68, 17/27, 8/77, 11/23, 9/52, 8/65, 7/36, 11/45

368 DMA, **Mkt.**, Belge No:732/24.

bir hayli zâid masârif ihtiyâr edilmekde olduğundan şu halin men-i vukûuyla beraber imalât ve inşâat-ı umûmiye-i bahriyenin matlûb-ı âlî vechiyle terakkiyâtı esbâbının istikmâlî zımnında bir çâre-i âcil taharrîsi lâzıme-i hal ve maslahâtdan bulunmuşdur...[369].

Belgenin devamında Avrupa ve Amerika bahriyesinde son zamanlarda meydana gelen büyük değişimden bahsedilerek harp ve ticaret gemilerinin intizam ve süratleri yolunda günden güne meydana gelen değişmeler karşısında Tersane-i Amire imalât ve inşaatının bundan mahrum bir durumda olmasının asla caiz olmadığı ifade edilir. Bu nedenle yabancı bahriyelere ait kitap ve risalelerle her ay neşr olunmakta olan sanayi ve mühendislik gazetelerinin getirtilerek donanmada bulunan veya tersanede inşa edilen bütün gemilerin alet ve edevatları bunların münderecatlarına uygun olarak yapıldığı takdirde bir ıslahat vücuda geleceği ve hazinenin de bundan büyük menfaat temin edeceği belirtilir. Bütün bu işlerin yürütülmesi için aynı zamanda Fen Komisyonu adıyla bir komisyonun da teşkiline gidilmiştir[370]. Ayrıca bu dönemde tersane içinde imal olunan eşyanın çalınarak harice satılması sıkça rastlanılan bir durum olmuştur. Bunun önüne geçilmesi için fabrika ve destgahların ekserisinin belli bir noktada bulunmayıp, etrafının açık ve giriş-çıkışlarının güvensiz olması sebebi ile imalâthanelerin etrafına tel çekilmesiyle kapı yapılmasına karar verilmiştir[371]. Tersane-i Ameri fabrika ve imalâthanelerindeki imalât faaliyetleri ayrıntılı bir şekilde ele alındığında şu manzara ortaya çıkmaktadır.

a.Tüfek İmali

1893 yılı itibariyle Tersane-i Amire tüfek fabrikasında o döneme kadar üretilen piyade tüfeklerinin yerine yeni sistem mükerrer ateşli mavzer tüfeği imaline karar verilmiştir. Bu tüfeğin imalât maliyetinin belirlenebilmesi için sadır olan 21.05.1894

---

369 DMA, **Şub.**, Belge No:196/1.
370 DMA, **a.g.b.**
371 DMA, **Mkt.**, Belge No:596/52.

tarihli ferman üzerine Tophane ve Tersane'de hummalı bir çalışma başlatılmıştır[372]. Aynı yıl içinde yapılan numune piyade tüfeğinin poligondaki atış tecrübesinde fişek haznesinin çapının bir miktar açılması sebebi ile fişekler arzu edildiği şekliyle namluya girememiş ve bunun haricinde başka eksiklikleri de görülmüştür[373].

Tersane personelinden Kolağası Ahmet Efendinin kendi el sanatı olarak[374] imal edilen mavzer tüfeğinin bu ilk tecrübesinde onunla beraber Yüzbaşı Salim Efendi de hazır bulunarak denemeyle ilgili hazırladığı raporu II. Abdülhamit'e sunmuştur[375]. Nihayetinde mavzer tüfeğinin eksikliklerinin tamamlanması ve imaline başlanabilmesi gayesiyle 1893 yılı içinde Almanya'da Karl Kruze adlı bir ustanın getirtilmesine karar verilmiştir. Karl Kruze İstanbul'a geldikten sonra fabrikada bulunan bazı eksikliklerin tamamlanmasını ve tüfeğin hangi çapta imali isteniyorsa onun belirlenmesini, bu iş için hazineden 5.000 İngiliz lirasının da tahsis edilmesini istemiştir[376]. Bu gelişmeleri günü gününe takip eden II. Abdülhamit, Kruze'nin isteklerinin gerçekleştirilmesi yönünde emir verip Tersane ve Tophane'nin gezdirilerek bir rapor kaleme almasını istemiştir[377]. Böylece yabancı bir ustanın celbiyle 1893 yılından itibaren günde 150 adet mavzer tüfeği imal edilebilmiş ve bunlar savaş gemilerine dağıtılmıştır.

Ayrıca tüfek fabrikasında günlük olarak kırma beş patlar tabanca, Martin Hanry tüfek gibi silahların da tamir ve imaline devam edilmektedir[378].

b.Top ve Çelik İmali

II. Abdülhamit döneminde kara topçuluğundaki gelişmelere nazaran deniz topçuluğu uzun bir süre atalet içinde bulunmuştur. Donanmayı teşkil eden gemilerde umumiyetle tersanede öğretilen kuyruktan dolma, şişhaneli toplar bulunmakta olup,

372 BOA, **Ymtv.**, Belge No:96/41.
373 BOA, **Ymtv.**, Belge No:79/65.
374 DMA, **Mkt.**, Belge No:818/41.
375 DMA, **Mkt.**, Belge No:752/39.
376 DMA, **Mkt.**, Belge No:575/21-4.
377 DMA, **a.g.b.**

bunlar savaş esnasında Avrupa'dan satın alınan Nordenfeldt ve Krupp topları ile kuvvetlendirilmiştir. Bakımları ise sürekli yapılamadığından bir türlü istenilen netice elde edilememiştir. Donanma gemilerinde 1887 yılına kadar tersanede imal edilen toplar haricinde Nordenfeldt topları kullanılmış olup[379], bu tarihte İngiltere'de icat edilen Armstrong toplarının bütün dünya bahriyelerinde yarattığı tesir Osmanlıda da karşılık bulmuştu. Bahriye Nezareti tarafından Mr. Armstrong'a top siparişi için gönderilen mektubun cevabı 28.07.1888 tarihinde gelmiştir. Buna göre Mr. Armstrong Avrupa devletleri ve özellikle de İngiltere'den külliyetli miktarda sipariş aldığını belirterek bu talebi yerine getiremeyeceğini bildirmiştir. Ancak bu topların kullanım ve imalini öğrenmek üzere Daire-i Bahriye'den bir askerin gönderildiği takdirde yardımcı olabileceğini de mektubun sonunda belirtmiştir. Mr. Armstrong'un bu teklifine ilişkin gerekli yazışmaların evvelemirde yapılarak münasip bir zabitin görevlendirilmesine karar verilmiştir[380]. Ancak Armstrong fabrikasına top imali için kimin görevlendirildiği konusunda herhangi bir belgeye rastlanılamamıştır.

1888 tarihinde Tersane-i Amire'de inşa olunmakta olan çelik fabrikası bitmek üzere olup7 Tophane-i Amire müşiriyetinin de görüşü alınarak burada belirtilen tarihten sonra donanma için top dökülmesine karar verilmiştir. Çelik fabrikasının 12 cm'lik krupp toplarının dökümü için bütün hazırlıklar tamamlanıp, 15 cm'lik krupp toplarının dökülebilmesi için ise iki adet modüle ihtiyaç duyulduğu bildirilmiştir[381]. Bahriye Nezareti'ne sunulan bu istida bizzat Bahriye Nazırı Hasan Rami Paşa tarafından olumlu karşılanarak 1889 yılında İngiltere'nin Saküskit Engineering büyük çapta top imaline elverişli on iki adet destgah, çelik fırını ve diğer malzemelerin siparişi verilmiştir[382].

Şirketin İstanbul temsilcisi ile yapılan görüşmeler neticesinde Osmanlı Devleti namına Bahriye Nazırı Hasan Paşa ile Saküskit Engineering firması vekili Mr. Gavri

---

[378] BOA. **Y.Prk.Ask**, Belge No:6/68, 7/68,
[379] BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/7.
[380] DMA, **Mkt.**, Belge No:563/1.
[381] DMA, **Mkt.**, Belge No:526/127.
[382] DMA, **Trs.**, Belge No:564/32-A.

arasında akd olunan mukavele şu şekildedir. her iki taraf arasında şu şekilde bir mukavele imzalanmıştır:

Birinci Madde:

Taraflar arasında İstanbul'da icra olunan müzakere üzerine zikri geçen şirket tarafından , sigorta, tersaneye kadar navl ve nakliye masrafı ödenmek üzere toplam fiyatı 21.000 sterlin mukabilinde tarifnamede yazıldığı şekliyle otuz tonluk külçe çelik imali için bir adet Siemens Çelik Fırını ile 10 santimetreden 30 santimetreye kadar krup sisteminde top imaline elverişli 12 adet destgah ve bunlara mahsus alet ve edevat tedarik edilecektir.

İkinci Madde:

Önceki maddede beyan edildiği üzere talep edilen 21.000 sterline dahil olmak üzere zikredilen fırın ve destgahların mahalline vaz'ı ve inşaa olunacak top fabrikasının imalâta geçebilmesi için gerekli resim ve diğer tâfsilatların tedarikide yine şirket tarafından yapılacaktır.

Üçüncü Madde:

Çelik fırını eşya ve edevatının İstanbul'a gönderilerek fabrika mahalline vaz'ı iş bu mukavele tarihinden itibaren altı ay içinde, top fabrikasının destgah ve diğer teferruatının getirilmesi ise 12 ay içinde gerçekleşecektir.

Dördüncü Madde.

Çelik fırını ve top fabrikasının destgahlarının mahaline vaz'ı ve birinci maddede belirtilen çaplardan (15-30) hangisinde istenirse talebe göre bir adet numune biri çelik diğeri top fabrikasında kullanılmak üzere iki nefer usta İngiltereden getirtilecek ve bunların masrafı zikri geçen şirket tarafından ödenecektir.

Beşinci Madde:

Hükümet-i Seniyye işbu mukavenenin birinci maddesinde yazılı toplam bedelden Saküstiğ Engineering şirketi namına Osmanlı Bankasına 5.000 sterlin, eşyaların İstanbul'a gelmesi ile birlikte ödenecektir. Toplam bedelin kalan kısmı ise nakden olmamak kaydıyla bunların isteyeceği vilayetler üzerine havale edilerek karşılanacaktır. 6000 liradan ibaret olan son taksit ise çelik fırın ve top fabrikası destgahlarının mahalline vaz'ı , numune bir top yapıldıktan sonra ödenecektir.

Altıncı Madde:

Taksitlerin ödenmesinin geciktirilmesi durumunda Saküskit Engineering firmasıda taahhütlerinin ifasını o oranda geciktirebilecektir.

Yedinci Madde:

Zikredilen şirket işbu mukavelede belirtilen hususları yerine getiremediği takdirde veya imali talep olunan top istenilen sonucu vermediği takdirde son taksit olan 6.000 sterlin verilmeyecek ve bundan dolayı da dava açma yetkisi olmayacaktır[383].

Böyle bir mukavelenin imzalanmasının hemen akabinde Teftiş-i Askerî Komisyonu tarafından kaleme alınan mazbata dönemin genel durumunu ve mukavelenamenin önemini ortaya koyması açısından dikkat çekicidir. Mazbata ve diğer gelişmeler hakkında bilgi veren 07.09.1890 tarihli belgede Tersane-i Amirede öyle büyük kıtada top imali imkân haricinde görülüp bu konuda şirketin taahhütlerine nazaran ileride hazineye zarar vermemek amacıyla işe başlanılmazdan evvel her şeyin enine boyuna olarak müzakeresi tavsiye edilmektedir. Belgenin devamında zaten 12 santimetreliğe kadar tersanede top imal edildiği belirtilmekte olup 15 santimetrelik toplarında yapılmasının bu şartlarda mümkün görüldüğü velev ki bunda başarılı

---

[383] DMA, **a.g.b.**

olunmadığı taktirde donanma, kaleler ve diğer mevkilerde 3 fontluktan[384] 15 santimetreliğe kadar 2.000 adet topa ihtiyaç duyulduğu, satın alınacak bu aletlerle bu ihtiyaçların kısm-ı azamı dahi giderilse yinede büyük faydalar sağlıyacağı belirtilmiştir. Ayrıca bu fırın ve destgahların satın alınmasından yegane maksadın top yapmak olmayıp Basrada mevcut olan fırının genişletilerek büyük zırh levhaları yapmak, blendır ve şaftlar imal etmek gibi Tersane-i Amire'nin asli ihtiyaçlarının da böylece temin edilmiş olacağı belirtilir. Belgenin sonunda ise şirket tarafından taahhüt edilen şartların pek esaslı ve etraflı olduğu bildirilip bu taahhütlerin yerine getirilmesinin banka tarafından kefalet altına alınmış olmasının da önem taşıdığı ifade edilmiştir[385].

1891 yılı fevkalade bütçesine Mr. Gavri'den alınacak on iki adet destgah ve çelik fırınının bedeli olan 21.000 lira dahil edilmiş, bunun yanında bunların tersaneye vaz'ı, destgahların konacağı fabrikanın inşası ve iki adet maçuna için gerekli 7.500 Osmanlı lirasına bütçede yer verilmemiştir. Maliye Nezareti ile yapılan yazışmalarda 7.500 liranın yanlışlıkla bütçeye dahil edilmediği beyan edilerek sonradan bu durumun düzeltilmesine gidilmiştir[386]. Aynı yıl içinde destgahların konacağı top fabrikasının müceddeden inşası başlamıştır[387]. Böylece 1891 yılı sonunda Tersane-i Amire'de 15 cm'lik topların inşasına ancak başlanabilmiştir. 25.11.1894'te yayınlanan yabancı bir gazetede (Frank Fuji) *Tersane-i Amire'de 6.5 cm'lik toplar imal olunup, bunların atış tecrübelerinin yapılmadığından faydalarının da mechul olduğu..*[388] beyan edilmiştir. Bahriye Dairesi ise cevabî yazısında tersanede 15 cm'ye kadar topun imal olunduğu ve bunların defalarca tecrübelerinin yapıldığını bildirir[389].

---

[384] **Font:** Alman ve Avusturyalıların kullandığı bir ölçüdür. Alman fontu 1.2357 libreye, Avusturya fontu 1.0311 libreye eşittir. Umumiyetle küçük topların ölçüsü bununla ifade edilir. **Kamus-ı Bahri**, s.285.
[385] DMA, **Mkt.**, Belge No:641/81.
[386] DMA, **Mkt.**, Belge No:617/2.
[387] DMA, **Trs.**, Belge No:564/40-A.
[388] DMA, **Mkt.**, Belge No:916/19.
[389] DMA, **a.g.b.**

1896 yılının Ocak ayına gelindiğinde tersanede 30 cm'lik topların imali için inşasına başlanılan top fabrikası bitme aşamasına gelmiştir[390]. Bu aşamada dökülecek top külçelerini dövmek amacıyla *press* tabir olunan hidrolikli tazyik makinesi ile haddelerin alınması için Leeds'de fabrikatör Mr. Tenth ile irtibat kurulmuş ve beş ayda vapura teslim olunmak, gümrük resmi ve sigorta masrafı Tersane-i Amire'ye ait olmak üzere bir kontrat imzalanmıştır. Buna göre ayrıca malzemelerin bedelinin beş taksite ayrılması, birincisi taksit olan 3.000 liranın kontrat imzalandığı tarihte peşin olarak ve diğer taksitlerin de aydan aya ödenmesi şartıyla toplam 15.000 İngiliz lirasına anlaşılmıştır[391]. Toplam yirmi dört parça için Rüsûmat Emanet-i Celilesi'nin gümrük vergisi talep etmesi üzerine Şûrâ-yı Bahriye devreye girerek çelik, boru ve vida fabrikaları için bu vergilerin ödenmediğini belirtip, top fabrikası için de muafiyetin olması gerektiğini ileri sürmüştür[392].

1895 yılına gelindiğinde çelik top fabrikasının inşaatının henüz bitmediği görülür. Bu arada donanma için acil olarak ihtiyaç duyulan yeni usul krupp toplarının Avrupaya mı sipariş verileceği yoksa Tersane-i Amire'de inşa olunan yeni top fabrikasında mı yapılacağı hakkında bir şüphe yaşanmıştır. Konu üzerinde yapılan araştırma nihayetinde 01.04.1895 tarihli raporda Avrupa'ya sipariş olunduğu takdirde üç senede teslim olunacağı ve mermileriyle beraber 450.000 liraya mal olacağı, buna karşın Tersane-i Amire'de inşa olunan top fabrikasında yaptırıldığı takdirde gece-gündüz imalâta devam edildiği takdirde dört senede yapılabileceği, ancak 200.000 lira civarında bir meblağ tutacağı belirtilir. Raporun devamında tersanede imal olunacak topların Avrupa ile mukayese edildiğinde pek az farkı olmakla birlikte maliyetteki büyük fark nedeniyle Bahriye toplarının Osmanlı tersanesinde dökümüne karar verilmiştir[393].

17.01.1899 tarihli belge yeni top fabrikasında imal olunan seri ateşli topların fotoğraflarının II. Abdülhamit'e takdim olunduğu ve İzmit'te denemelerinin

---

[390] DMA, **Mkt.**, Belge No:746/42.
[391] DMA, **Mkt.**, Belge No:882/47; 1057/10.
[392] DMA, **Mkt.**, Belge No:801/16.
[393] DMA, **Mkt.**, Belge No:954/41.

yapılabilmesi için izin istenildiğinden bahseder[394]. Bundan yola çıkarak 1893 yılından itibaren 15 cm'lik , 1899 yılından itibaren de 35 cm'lik krupp toplarının tersanede imaline başlanıldığını söyleyebiliriz. Ancak bahsedildiği gibi dört yılda gece-gündüz çalışıldığı taktirde yüz top kapasitesi bulunan bir fabrikanın, devletin sayıları binleri aşan top ihtiyacı için ne kadar yetersiz kaldığı ortadadır. Zaten bu durum 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda bariz bir şekilde kendini göstermiş, donanmayı teşkil eden gemilerdeki topların sayı olarak yetersizliği donanmayı adeta etkisiz kılmıştır.

c.Elektrik İmali

Tersane-i Amire'de 1894 yılından itibaren hizmet vermekte olan elektrik fabrikasında donanma gemileri için elektrik fabrikası imaline başlandığı gibi Boğazlara yerleştirilmek üzere dört adet 60 cm çapında büyük fenerler de imal edilmiştir. Bu dört fenerden 1894 yılı içinde yapımı biten ikisinin ve o zamana kadar tersanede imal olunan gemi fenerlerinin II. Abdülhamit'in de izniyle İzmit'te denenmelerine karar verilmiştir[395].

Bu tarihe kadar boğazın her iki yakasında bulunan kale ve istihkâmlarda elektrik feneri bulunmadığı için ve iki sahil arasındaki bazı noktalardaki sabit torpidolarda düşmanı görerek ateş ettiği için bunlar gece karanlığında Boğazı geçmeye çalışacak düşman gemilerini görüp tedbir almak imkânsızdı. Bu nedenle Boğaz'ın uygun noktalarına elektrik fenerleri konuluncaya kadar hafif ve süratli gemilerle keşif yapılmakta idi.[396]

Avrupa ve Amerika donanmalarında elektrik 1890 yılında ilk defa gemilerde kullanılmış, top taretleri, ışıldaklar, cephane asansörleri ve iç aydınlanma sistemleriyle kısa sürede gemilerde yerini almıştır. Buna karşın Osmanlı donanmasına ise bundan beş

---

[394] DMA, **Mkt.**, Belge No:575/77-A.
[395] DMA, **a.g.b.**

yıl sonra girmiş olup, sadece gemilerin bir kısmında mevcuttur. Bunlar arasında Sultaniye vapurunun dahilî ve haricî aydınlatılması, İsmail vapuruna elektrik jeneratörünün yerleştirilmesi, Mehmet Selim fırkateyni ile Mansure korvetinin elektrik jeneratörlerinin tamiri ise fabrikanın başlıca faaliyetleri arasındadır[397].

Kara ve deniz muharebelerinde kullanılmak üzere icat edilen gece ve gündüz işaretlerinde de elektrikten istifade edilmiştir. Avrupa devletleri donanmalarında kullanılan bu usule göre, bunlar üç kırmızı ve üç beyaz olarak toplam altı fenerden ibaret olup, diyagramdaki numara hangi fenere karşılık getirilirse o renk fener yanmaya başlar. Böylece hiç talim etmeyen bir gemi personeli dahi kolayca haberleşmeyi sağlayabildiği gibi, bir diğer önemi de ifade-i meramın süratle iletilebilmesidir. Diyagram üzerinde altı fenere ait numaradan başka *anladım!, Tekrar!, Müsta'cel!* ve *Hazır ol!* kelimeleri de yazılmıştır[398].

II. Abdülhamit döneminde tersane elektrik fabrikasındaki bu gelişmeler her ne kadar takdire şayan ise de donanma gemilerinin bütünün elektrikle aydınlatılması ve haberleşmenin temin edilebilmesi hiçbir zaman gerçekleşememiş ve mevcut olanlar da ihtiyaca yeterli bir seviyeye bir türlü getirilememiştir.

d.Zift İmali

Tersanede zift üretimi fabrikası inşasından sonra neft, naftalin, siyah boya, asit, katran gibi ürünlerin üreterek hariçten satın alınmanın önüne geçilmiştir. Özellikle zift hakkında dönemin resmî gazetesi olan *Ceride-i Bahrîye*'de bu fabrikada üretilen ürünlerin büyük bir rağbet görerek, bunların tersane haricine satıldığı ifade edilir[399].

Ancak arşiv belgelerinde zift fabrikasında zift, neft ve diğer maddelerin imali için Gazhane-i Amire'den alınan gaz boyasının kömür tozu ile karıştırılmış olmasından

---

[396] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**,s.9.
[397] **Ceride-i Bahrîye**, 09.12.1890, S.40 ,s.155..
[398] **Ceride-i Bahrîye**, 14.04.1890, S.49, s.17.
[399] **Ceride-i Bahrîye**, 04.12.1894, S.144, s.153.

dolayı uzun süre kalitesini ziyadesiyle bozduğu ve fabrika kazanlarını dahi tahrif ettiği ifade edilir. Tophane-i Amire müşiriyetine yapılan şikayet ile gaz boyasına yabancı maddelerin karıştırılmaması hususu dile getirilmiştir[400].

e.Torpido İmali

1889 yılında torpido fabrikasında müstahdem, Çarkçı Mülazım-ı Evveli Bolatlı Halil Efendi tarafından imal edilen hava tulumbası II. Abdülhamit'in büyük bir ilgisi ile karşılaşmış ve Halil Efendi Saraya çağrılarak *sanayi madalyası* ile taltif edilmiştir[401].

Torpidoların havasını almak amacıyla üretilen bu ilk hava tulumbasının ardından birinci sınıftan iki adet, ikinci ve üçüncü sınıftan ise altı adet aynı yıl içinde imal olunacak ve inşa edilen torpido istimbotları ile fırkateynlere yerleştirilecektir. Ayrıca torpido fabrikasında *endaht kovanları* da bu tarihte üretilmeye başlanmıştır[402].

f.Boru İmali

Tersane-i Amire içinde bulunan Aynalı Kavak sarayında 1890 yılında inşa edilen boru fabrikası ile devletin demir ve çelik boru ihtiyacı karşılanmıştır. Böylece bu tarihe dek boruların Avrupa'dan getirilmesi dönemi de kapanmıştır. İki büyük binadan müteşekkil olan fabrikanın ilk binasında bakır, demir, pirinç, kaynak ve tav ocakları ve bıçkı destgahı; diğerinde ise boru çekilmek için çeşitli hadde destgahları mevcuttur. İngiltere'den getirtilen bu destgahlar arasında her çeşit vida, çivi vs. yapacak destgahlar da bulunmaktadır[403].

Boru fabrikasının o dönem hem askerî teşkilât, hem de tüccar açısından çok önem taşıyan cıvata, pul, somun, nühas boru, mismâr(çivi), gibi üretim faaliyetleri de vardır.

---

[400] DMA, **Mkt.**, Belge No:845/3.
[401] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/33.
[402] **Ceride-i Bahrîye**,19.08.1890 , S.31,s.89
[403] **Ceride-i Bahrîye**, 08.12.1891, No.66, s.153.

g.Fişek İmali

Bahriye fişekhanesi binasının hemen yanında 1878 tarihinde inşa edilen roket fabrikası ile birlikte donanmanın harp mühimmatından olan mitralyöz fişek,roket tıpası, havayi fişek, roket, hartuç, fünye imali artarak başlamıştır.

Tersane-i Amire fabrikalarının sayısı 200'e yaklaşan harp gemileri ve bir o kadar da ticarî ve yük gemileri için gerekli alet ve edevatın harp silah ve mühimmatlarının üretiminde yetersiz kaldığı ortadadır. Zira tersane içindeki fizikî ve imalât hacmi olarak yapılanma tarihi 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nı takip eden süreçtir. Bir çok fabrikaya bu tarihten itibaren yeni alet ve destgahlar sipariş edilmiş, yurt dışından sayıları az da olsa uzmanlar getirtilmiş ve üretim faaliyetleri komisyonlarla denetlenmiştir. 1897 yılına kadar tersane bünyesinde bulunan fabrikalar normal üretim faaliyetlerine devam etmekte olup, birçok ürün de yurt dışından getirtilmiştir. Çünkü Avrupa'daki teknik gelişmelerden çok uzak kalınmış, bunların takibi ve tersane ve personelinin bilgilendirilmesi ihmal edilmiştir. 1897 yılından sonra ise dağ gibi artan ihtiyaçlar ve eldeki sınırlı imkânlar içinde tersanede çağın şartlarına göre yeni fabrikalar inşa edilmiş, mevcut bulunanlar onarılmış, ancak her şeyde ağır bir ilerleme kaydedilebilmiştir.

Fabrikalarda olduğu gibi imalâthanelerdeki durum şu şekildedir:

h.Nakkaşhane ve Boya İmali

Gemilerin boya imaline mahsus olan *Nakkaşhane* 1895 tarihine kadar harap bir halde olup, her türlü gelişmelerden uzak basit yöntemlerle yapılmakta idi. Ancak bu tarihte Avrupa'dan getirtilen ve gazla çalışan yeni sistem makine ve destgahlarla yeni tarz üretime geçilmiş, binası da genişletilerek yenilenmiştir[404]

i.Bakır İmali

---

[404] DMA, **Mkt.**, Belge No:954/133.

Gemi inşasında kullanılan bakır levhalarının üretimi yanında bakır ve kurşun, hurda ve külçelerin karıştırılmasıyla tencere, karavana, ibrik, maşrapa aletlerinin yapılması bu dönem bakırhane fabrikasının faaliyetleri arasındadır[405]

j.Halat ve Yelken Bezi İmali

Donanma için gerekli olan halatların yanında Avrupa'dan satın alınan yelken bezinin imalinde 1888 tarihinden itibaren mesafe kat edilmiş, mevcut bulunanlara ilave yapılan destgahlarla üretim diğer bir çok imalâthane ve fabrikanın fevkinde olarak Avrupa standartlarını yakalamıştır[406].

3.Gemi inşa Faaliyetleri

a.Kompozayd Türü Gemilerin İnşası

Tersane-i Amire'de 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı akabinde başlayan gemi yapım faaliyetlerinde önceliğin kompozayd türü gemilere verildiği görülür. 1881 yılında on iki adet ahşap korvet yapılması için II. Abdülhamit'in *irade*si üzerine başlayan faaliyetler hakkında 1882 tarihli mazbatada şu bilgiler bulunur:

Cenâb-ı Hak vücûd-ı kerâmet-nümûd-ı Hazret-i Zıllulâhîsi'ni ile'l-ebed zînet efzâ-yı evrenin(?) mu'allâ-yı hilâfet ve saltanat buyursun. Veliy-yi ni'met-i bi minnetimiz Şehinşâh-ı Hükümetpenâh Efendimiz Hazretleri'nin teksîr-i esbâb-ı şevket ve azâmet husûsunda ale't-tevâlî nümâyân olan bunca muvaffakiyet ve Donanma-yı Hümâyûn-ı cenâb-ı mülûkânelerinin hadd-i kemale isalı emrindeki hüsn-i niyât-ı kudsiyet ayât-ı Hazret-i Tâcdârîleri'nin bir delil-i cedîdi olmak üzere bu kere dahi Tersâne-i Âmireleri'nde bir kıt'ası büyücek ve on bir kıt'ası daha küçük endazede olarak on iki kıt'a ahşab Korvet sefînesinin vaz'ı destgâh-ı inşâ edilmesi husûsuna şîfâhen irâde-i kerâmet-ifâde-i Hazret-i Hilâfetpenâhîleri şeref-sudûr ve şâyân ve bunların makine ve sâir tetimmatıyla mükemmelen müddet-i kalile zarfında vücûda getirilmesi esbâbının

[405] DMA, **Trs.**, Belge No:564/6-A.

bi'l-mutâlaa arz ve îfâsı emr u fermân buyurulması üzerine sınıf-ı harb ve çarhçı ve inşâiye ve ümerâ ve zâbitân kullarından mutâla'a olundu.

Nezd-i ilhâm-peyvend-i Hazret-i Şehriyârîleri'nde arz ve beyandan azâde olduğu üzere işbu on iki kıta sefînenin Tersâne-i Amireleriyle Sinop ve Gemlik ve İzmid tersaneleri sahasında inşâ ve imâlî icâb edeceginden bunlardan bir kıtası büyücek ve beş kıtası daha küçük olarak altı kıt'asının Tersâne-i Âmire'de ve ikişer kıtadan diger altı kıtasının dahi zikr olunan taşra tersânelerinde imâl ve inşâ edilmesi ve bununla berâber Kompâzit usulünde yani İskarmozlar'ı demirden ve sâir mahalleri ahşabdan inşâ olunan gemiler ez her cihet ahşab sefâyinee müreccah olup çünkü çünkü ahşab bir geminin nihâyet sekiz on sene istimâl olunabildigi halde Kompazit usulünde bağları muhkem ve gâyet metîn ve rasîn ve serîu's-seyr hidemât-ı nakliye ve harbiyeye elverişli ve denize dayanıklı olmak ve büyücek kıtadaki bin dört yüz tonilatoluk iki yüz yigirmiden iki yüz kırk kadem tûlunda ve diger beş kıtasının beheri bin iki yüz tonilatoluk olup iki yüz kademden iki yüz yigirmi kadem tulunda ve makineleri dahi iki yüzden iki yüz elli bargir kuvvetinde bulunmak ve başları zırhlı gemiler heyetinde olup icâbında zırhlı sefâyine müsâdeme edebilmekle beraber kıçları dahi usul-i cedîde vechile dümeni muhâfaza edebilecek sûretde yapılmak ve baş taraflarına on sekiz santimetroluk olarak birer ve büyücek sefînenin sancak ve iskele alayında on beşer santimetrelik dörderden sekiz ve kıç tarafına bir ve beş kıtasının alabandalarına üçerden altı ve kıç taraflarına kezalik birer aded Krup topu vaz edilmek ve alâbânda üzerleri örtülü bulunmak üzere imâl ve inşâsı ve Sinop ve Gemlik ve İzmid tersânelerinde yapılacak altı kıta korvetin..[407].

Tersane-i Amire ve diğer Osmanlı tersanelerinde yapılması için gerekli yazışmaların tamamlanmasına rağmen bunun gerçekleşemediğini görmekteyiz. Bu tarihe kadar tersanede 1879 yılında yapımına başlanan Heybetnüma kompozayd korveti ile 1880 yılında başlanan Lütf-i Hümayun kompozayd gemisinin destgahlarda bekletildiği

---

[406] DMA, **Mkt.**, Belge No:398/34.
[407] DMA, **Şub.**, Belge No:202/3-A.

görülür. Tersaneye 1881 yılından sonra ise ilk olarak yine kompozayd türünde inşa edilmesi için sipariş verilen Fırat ve Şat ganbotunun yapımına başlanmıştır. Her iki gunbot da iki yıl içinde tamamlanarak 1883 yılında denize indirilmiştir. Ancak 1879 yılında yapımına başlanan Heybetnüma korveti on bir yıl tezgahta kalmış ve uzun bir serencamdan sonra ancak 1890 yılında, Lütf-i Hümayun zırhlısı ise Heybetnüma ile aynı kaderi paylaşarak on iki yılda ancak tamamlanabilmiş ve 1892 yılında denize indirilmiştir[408].

b.Torpidobotların İnşası

1883 yılında dünya bahriyesinde torpidobotun artan önemi ile birlikte Fransa'ya bu tür iki adet gemi siparişi verilmiştir. Bunlar üzerinde yapılan maliyet hesabında Avrupa'ya yaptırılan iki stimbota karşın aynı fiyata Tersane-i Amire'de bu tür altı geminin yapılabilecek olması, tersaneye bu defa torpidobot türü gemilerin sipariş verilmesine sebep olmuştur[409].

Bu yıl içinde Mecidiye, Eser-i Terakki, Nimet ve Şanaver torpidobotlarının yapımına başlanmış, Mecidiye ve Eser-i Terakki üç yılda, Nimet dört ve Şanaver ise beş yılda tamamlandıktan sonra sırayla 1887, 1888 ve 1889 yıllarında denize indirilmişlerdir[410].

c.Zırhlı Gemilerin Yapımı

1886 yılına gelindiğinde kruvazör tipi gemilerin imali için yeterli alt yapının henüz oluşmadığı görülür. O dönemde zırhlı gemiler umumiyetle 14 pos demir üzerine 4 pos çelik kaplanarak veyahut çelik eritilip dökülerek yekpare halinde kaplanmakta idi. Ancak bunların her ikisi de Tersane-i Amire'de henüz yapılamayacak durumda olması nedeniyle bir dizi önlemler alınma yoluna gidilmiştir. Bunlar arasında Avrupa'dan vasıflı bir ustanın getirtilmesi tersanenin uygun bir köşesine ocaklar yapılması,

---

[408] DMA, **Trs.**, Belge No:227/2-A.
[409] DMA, **a.g.b.**

haddehanelerin eksikliklerinin giderilmesi ve yedi adet hadde ve bir adet zımba destgahının temini ile inşaatta kullanılmak üzere bir mühendis, dört nefer ve bir haddeci ile bir çekiç ustasının tedariki gelmektedir.

Ayrıca gemilerde 4 pos çeliğin 14 pos demir üzerine kaplanması imtiyaza tabi tutulduğundan bu konuda herhangi bir hukukî sorunun yaşanmaması için ilgili şirketle irtibat kurularak anlaşma yoluna gidilmesi hususunda gayret gösterilmiştir[411]. Bu arada 1888 yılında Şahin-i Derya torpidobotunun yapımına başlanmış ve 1892 yılında tamamlanmış olup ileride ortaya çıkan bir çok yapım hatalarından dolayı tersane ve personeli hakkında ağır ithamlar yapılmasına sebebiyet vermiştir. 1890 yılında ganbot türü gemilerden tersanede yapımına karar verilen Nasr-ı Hüda, Seyyar ve Barika-i Zafer yıllarca tezgahlarda beklemişlerdir. Avrupa'ya verilen bu nevi siparişlerin teslimi birkaç yıl bire sürmezken, Nasr-ı Hüda siparişinden on üç yıl, Seyyar on altı yıl, Barika-i Zafer ise on dört yıl sonra ancak denize indirilebilmişlerdir. 1890 yılında sipariş verilen korvet cinsi Zühaf II, ve Kilitbahir gemileri de 1894 yılında donanmaya katılmıştır[412].

Görüldüğü üzere Tersane-i Amire'de gerçekleştirilen gemi imal faaliyetlerinde iki unsur karşımıza devamlı çıkmaktadır. Bunlardan birincisi Maliye Hazinesi'nden gerekli tahsisatın ayrılamaması nedeniyle gemilerin yapımlarının durdurulması, ikincisi ve daha önemlisi ise Tersane-i Amire'de çağın şartlarına uygun gemilerin inşa edilebilmesi için gerekli alt yapı ve bilgi birikiminin olmayışıdır. Özellikle Şahin-i Derya torpidobotunun diğer bir çok hatalarının yanında muvazenesinin bozuk olarak imal edilmesi, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı öncesinde gemi üzerinde inceleme yapan uzmanları hayrete sevk etmiştir. Buradan Tersane-i Amire'nin yaptığı gemilerle dönemin Avrupa bahriyesinin çok gerisinde olduğu anlaşılmaktadır.

II.DİĞER TERSANELER

---

[410] Langensiepen- Güleryüz, **a.g.e.**, s.161
[411] DMA, **Şub.**, Belge No:227/2-A.
[412] Langensiepen- Güleryüz, **a.g.e.**, s.138.

Tersane-i Amire'den başka bu dönemde faaliyette olan diğer tersaneler ise şu şekildedir:

1.İzmit Tersanesi

Dönemin dördüncü büyük tersanesi İzmit tersanesidir. İstanbul'da gemi destgahlarının dolduğu dönemde imal ve inşa faaliyetlerine yardımcı olmaktadır. Torpidonun Osmanlı donanmasından artan lüzumu ve torpido denemelerinin İzmit ve havalisinde yapılması üzerine İzmit tersanesinde bir torpido istasyonunun kurulmasına karar verilmiştir[413].

1887 yılında Torpido komisyonunun yaptığı çalışmalar neticesinde tersanenin hemen yanına bıçkı fabrikasıyla bitişik olarak inşa edilecek istasyon için torpidoların sevki amacıyla bir demiryolu sisteminin kurulması da tasarlanmıştır. Bunun yanında hava tulumbası, kazan, bir adet tezgah ve iki adet el makinesi siparişi de Avrupa'ya verilmiştir[414].

Ancak 1893 yılına gelindiğinde hala bu istasyonun inşa faaliyetlerinin devam ettiğini görmekteyiz. Zira tersane idaresi tarafından Orman ve Maadin ve Ziraat Nezareti'ne yazılan müzekkerede torpido istasyonu inşası için gerekli olan yetmiş adet kazıklık sirenden bahsedilmektedir[415]. Tersane personeli sayı olarak 70-100 arasında değişmekle birlikte[416] özellikle destgahlarda bulunan gemilerin denize indirilmesiyle beraber personel Tersane-i Amire'ye çağrılmaktadır[417].

Gemi inşa faaliyetlerine gelince Şadiye, Feyza-i Bahrî kruvazörleri uzun süre tezgahlarda beklemiş, daha sonra yapımları iptal edilmiştir[418]. Ayrıca Keşşaf ganbotu da uzun ve meşakkatli bir süreçten sonra denize indirilebilmiştir. Ne yazık ki İzmit

---

[413] DMA, **Mkt.**, Belge No:790/125.
[414] DMA,**Şub.**, Belge No:298/7-A.
[415] DMA, **Mkt.**, Belge No:790/125.
[416] BOA, **Ymtv.**, Belge No:257/93.
[417] DMA, **Mkt.**, Belge No:340/108.
[418] DMA, **Mkt.**, Belge No:794/63.

tersanesi de gemi imalât ve inşaatında Tersane-i Amire'nin durumundan pek farklı değildir. Bu durum 13.02.1890 tarihli buyruldu da şu şekilde ifade edilmektedir:

İmalât Reisi Saâdetli Paşa Hazretleri

Beyâna hâcet olmadığı üzere Avrupa'ca ikdâmât-ı vâkıa semeresi olarak her şeyde ve ba husûs gemicilige müteallık sanâyide dâima eser-i terakki ve teceddüd görülmegin ve sâye-i Hazret-i Pâdişâhî Dâire-i Bahriyece gerek esbâb-ı nazariye ve gerek vesâit-i ilmiyenin temîn ve istihsâlî ve istikmâlîne âid mesâide kusur edilmemekde olduğu halde ne Tersâne-i Âmire'de ve ne de şuûbât-ı mühimmesinden bulunan İzmid Tersânesi'nde terakkiyât-ı zamâniyeye tatbîk-i hâl ve âsâra çalışılmayıp mine'l-cümle İzmid Tersânesinde inşâ ve tenzîl-i rûy-ı deryâ kılınarak geçende Dersaâdet'e getirilmiş olan Kılıç ali ve Hayreddin nâm vapur-ı hümayunları tarz ve inşâlarınca dekâyık-ı nâziketiyet-i fen ve sanata muvâfakatları pek ziyâde tebâud olduğu ve âdeta nisbetsiz ve resim ve şekilleri yolsuz bulunduğu rayü'l-ayn vâki olan müşâhedâtdan anlaşılmış ve bu hale teessüf etmemek elden gelmeyecegi derkâr bulunmuşdur. Hal ve zamân-ı terakkiyi icâb eyledigi ve bu da yalnız iktisâb-ı malûmât ve tedârik-i levâzımât ile olmayıp cidden ikdâm ve gayrete ve ileriye giden memâlîk-i mütemeddine ahvâl ve âsârının pîş-i nazar ve ibrete alınarak onlara tatbîk u harekete mütevakkıf olup esâsen vazîfe-i memûriyete müterettib mesâide kusur ve tekâsülün bâis-i mesûliyet olacağı muhtâc-ı bahs olmadığından ve bir de yapılacak şeylerin nefâset ve sanat cihetleriyle şâyân-ı âferîn ve takdîr olmasına dikkatle beraber israfâtdan tevakki ve ekonomi kâide-i müstelzimesine tevessül-i kavî olunmak en ziyâde gözedilecek şeylerden bulunduğundan bademâ ona göre hareketle dâfi-i mes'ûliyet ve celb-i memdûhiyet ve keyfiyetin iktiza edenlere tefhîm ve işâratına himmet buyurula deyu[419].

2.Basra Tersanesi

Tersane-i Amire'den sonra bu dönemde en faal olarak hizmet veren tersane Basra'da bulunmaktadır. Şattü'l-Arap su yolunun muhafaza altında tutulması gayretleri

bu tersanenin önemini artırmış olup *Umman- ı Osmanî İdaresi*nin Osmanlı Bahriyesine aşina şahısların elinde bulunmaması sebebiyle hazine büyük bir gelir kaybından mahrum olmakta olup özellikle tüccar ve ahalinin İngiliz vapurlarına rağbet ettikleri görülmüştür. Bunun önlenip de buralarda taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen gelirin Osmanlı Devletinin kontrolüne geçmesi amacıyla Miralay Rıza Bey Basra 1883 tarihinde Tersanesine kumandan olarak tayin edilmiştir[420].

1889 yılına gelindiğimizde Basra'ya memur olarak gönderilen Bahriye zabitlerinin buranın havasıyla bünyeleri uyuşamadığından dolayı sürekli hastalandık ları görülür. Bu durumun önlenebilesi için Basra Tersanesi dahilere bir idadî sınıfının açılmasına karar verilmiştir. Bu konuda *Taraf-ı Vâlâ-yı Seraskerî*'ye bildirilerek görüş alınmıştır.[421]Aynı zamanda Taraf-ı Vâlâ-yı Seraskerî'ye 16.09.1888 tarihli bir yazı ile bu konudaki görüşlerini bildiren Bahriye Nazırı ise Basra Tersane'si bünyesinde böyle bir okul açılsa bile bu defada oraya gönderilecek muallim ve zabitan'da sıkıntı çekileceğini ifade edilerek bu konuda Bahriye miralaylarından Osman Bey tarafından Şûrâ-yı Bahriye'ye sunulan layihaya göre; Bahriye İdadisinin tesisine kadar İngilizce lisanının talimi için İstanbul'dan bir muallimin tayini ve diğer derslerin ise masrafı Bahriye Hazinesinden ödenmek üzere geçici olarak Bağdad'taki Berriye İdadisi'nde okutulmasının uygun olacağı bildirilmektedir[422].

Böylece Basra tersanesinin o bölgede sahip olduğu konum itibarıyla karakol gemilerinin bakım ve donanımının yapıldığı bir üs olmasının yanında deniz taşımacılığının takip ve kontrolü, buralarda görev yapacak olan bahriye askerinin yetiştirilmesi için bünyesinde bir idadinin de bulunduğu önemli bir birimdir. Personel sayısı ise 250 civarında olup bunun; 20-30 'u sanayi ve inşaiye faaliyetlerini yürüten küçük zabitan, 5-10'u çarkçı zabiti, 180'i nefer, 20-25'i normal zabit, 3-4'ü sıhhî zabit,

---

419 DMA, **Trs.**, Belge No:564/22-A.
420 DMA, **Mkt.**, Belge No:385/99.
421 DMA, **Mkt.**, Belge No:550/39.
422 BOA, **Ymtv.**, Belge No:238/74; DMA, **Mkt.**, Belge No:550/35

10-12'si imam ve katip 2-3'ü sanayi zabitanı sayısı sürekli değişmekle birlikte 6-7'si ateşçi ve kömürcü olup bazen 1 adette liva paşa vazife yapmıştır.[423]

3. Suda Tersanesi

Dönemin üçüncü büyük tersanesi olup Akdenizde seyr-i sefer halinde bulunan gemilerin ikmal yeridir. Burada yapılan faaliyetler hakkında kaynaklarda herhangi bir bilgiye rastlanılmamıştır. Ancak Suda Tersanesi Memuriyeti uzun süre Bahr-ı Sefid Filosu Kumandanlığı ile aynı anılmış nihayet yazışmalarda meydana gelen karışıklıklardan dolayı 13.08.1881 tarihli Şûrâ-yı Bahriye kararıyla değiştirilerek sadece *Bahr-ı Sefid Kumandanlığı* olarak kullanılması kararlaştırılmıştır.[424] Personel sayısı ise ; 100-150 arasında değişmektedir. Bunlardan 5-10'u çarhçı zabitanı, 20-25'i saanayi ve inşaiye zabitanı, 8-10'u hap zabitanı, 10-12'si imam ve katip, 80-100'ü nefer, 2-3'ü ise sıhhi zabittir.3-16 arasında da ateşçi ve kömürcü tersanede görev yapmıştır.

Bu tersaneler haricinde daha küçük ölçüde faaliyet gösteren Gemlik, Girit, Rusçuk, Suda ve Sinop tersaneleri de bu dönemde kapasiteleri çok küçükte olsa faaliyettedirler. Haklarında kaynaklarda ve tetkiklerde kayda değer bir bilgiye rastlanılamamış olup zaten personel sayıları da son derece düşüktür. Buna göre Sinop tersanesinin 20, Gemlik tersanesinin ise 10 civarındadır[425].

---

[423] Basra Tersanesi personeli ve yıllara göre sayısal değişimi için bkz. Ek 12

[424] DMA, **Mkt.**, Belge No:330/7.

[425] Bu dönem faaliyet gösteren, diğer tersanelerin personeli ve yıllara göre sayısal değişimi için bkz. Ek 9-10-11.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

II. ABDÜLHAMİT DEVRİ DONANMASINI OLUŞTURAN GEMİLER VE DÜNYA DONANMASI İÇİNDEKİ YERİ

Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Kaymakamlarından Hikmet Beyin 1895 yılında kaleme aldığı *Terakkiyât-ı Cedide-i Bahriye* adlı eserinde bu dönemde bir devletinin donanmasının şu gemilerden mürekkep olduğunu ifade eder:

1. Donanma zırhlısı yahut açık deniz zırhlısı,

2. Kruvazör (Keşşaf vapuru),

3. Torpido Kruvazör (Keşşaf torpido),

4. Ganbot (Topçeker Sefine),

5. Nakliye gemisi,

6. Muhabere torpiverleri(Torpidobotlar)[430].

Bu tarihten otuz yıl kadar önce harp gemilerinde ilk defa zırhın kullanılmaya başlaması ile beraber eski ahşap gemilere nispetle sürat ve emniyet ön plana çıkıyordu. Bu zırhlı gemiler içinde özellikle kruvazörler, zırhlarının inceliği

---

[430] Hikmet, **Terakkiyât-ı Cedide-i Bahriye**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1312(1895), s.22.

süratlerinin fazlalığı, açık denizlerde seyre müsait olmaları, savaş zamanında düşman ticaret gemilerini takip ve tahripteki maharetleri ile bütün dünya bahriyesi tarafından son derece önemsenmişti. Ayrıca bu gemilerin makineleri son derece hafif ve ortalama süratleri 19.5 mil civarında olup su kesiminde bulunan zırhlı güvertesi ile makine ve cephanesi muhafaza edilmekte idi.

Küçük, hızlı ve çok amaçlı kullanılan bu dönemin en dikkat çekici gemisi ise torpiverler (torpidobotlar) idi. Kaymakam Hikmet eserinde kruvazörlerden sonra dönemin en popüler deniz harp vasıtası olan torpidobotlar hakkında şu bilgileri vermektedir:

Torpiver veya torpidobot; zamanımızda halkın en ziyade mazhar-ı teveccühü olan vapurlar şu küçük hayrete şayan ve bir şimendifer katarıyla yarış etmeye muktedir torpiverlerdir. Bunlardan biri bir rıhtıma yanaştımı herkes bu harp makinesini temaşaya şitab ediyorlar. Torpiver veya umumun tabirince torpido stimbotu 30 metre kadar tûlunda bir küçük vapur olduğu halde fevkalade mühim bir kuvve-i tecavüziye ile yüzlerce bargir kuvvetinde makineyi cami olması, bunlarla beraber ma-i mahreci pek az ve çektiği su mahdut bulunması o kadar büyük bir mesele-i azimedir ki bir çok say ve gayretin bir neticesi olarak halledilmeye muvaffak olunmuştur.

Muharebedeki hizmeti; düşman gemisinin yanına sahip olduğu Sırık Torpidosunu götürmek veyahut zatü'l-hareke bir torpidoyu uzaktan atmak ve hizmet-i tahribiyesini icra ettikten sonra mümkün mertebe süratle geri kaçmak olduğu malumdur. Torpiverlerin sürati, düşman ateşine mümkün mertebe az hedef olmak , birdenbire üzerine hücum edip hizmetini ifadan sonra lazım gelen süratle ricat etmek üzere pek ziyade olmalıdır. Kazanları lokomotif kazanları cinsinden olup dakikada 1.000 kere devir eden ayrı bir makinanın işlendiği körük ile sürat-i ihtirak husûle gelmektedir[431].

Gerçekten de bir dönemde dünyada İngiltere ve Fransa gibi devletlerin donanmada ağırlık verdikleri iki unsur zırhlı kruvazörler ile torpidobot türü

[431] Hikmet, **a.g.e.**, s.24-25.

gemilerdir. Osmanlı Devleti II. Abdülhamit devrinde kuvvet ve savaşlardaki üstlendiği rol ile önem taşıyan kruvazörler yerine, uçsuz bucaksız sahillerini muhafazada önem taşıyın torpidobotlardan oluşan bir donanma oluşturma gayreti içinde olmuştur. Bu amaçla Sultan Abdülaziz devrinden intikal eden ve çoğunluğunu zırhlı fırkateyn ve korvetlerin oluşturduğu filo Haliç'te bekletilirken, donanmada bulunan diğer ahşap gemilerin ve ganbotların ise yeni oluşturulan torpidobot filosu ile birlikte sahillerin muhafazasında karakol gemisi olarak vazife yaptıkları veya bir kısım ahşap gemilerin ise mektep, nakliye (romorkör), hastahane ve posta hizmetlerine ayrıldığını görmekteyiz. Şubat 1882 tarihli bir mazbatada Osmanlı donanmasının teşkili ve halihazırdaki durumuna ilişkin verilen bilgilerden yola çıktığımızda yukarıdaki ifadeleri doğrular nitelikte şu şekilde bir tablo ile karşılaşmaktayız[432];

AMACI	ADEDİ	AÇIKLAMA
Sahil Muhafazası	47	Mevcut olan, inşaa ve tamirde bulunan gemilerden Dersaadet(İstanbul), Bahr-i Sefid(Akdeniz), Avrupa, Asya, Afrika, Bahr-i Ahmer(Kızıldeniz) ve Ceziretü'l-Arab sahillerinin muhafazası için ayrılan gemiler altı filoya taksim edilmiş ve bunlardan İstanbul, Akdeniz ve Ceziretü'l-Arab sahil filolarının başına Kaptan, Ferik, ve Mirliva rütbelerinde bir kumandan diğerlerine ise Miralay, Kaymakam ve Binbaşı rütbelerinde birer komodor tayin edilmiştir.
Rükûb-ı Şahane	2	II. Abdülhamit'in emir ve hizmetinde her an hazır tutulan yatlardır.
		Tersane-i Âmire nin kömür ve kereste nakliyatı, harp mühimmatı sevkiyatı, mühim ve acele hizmetler, teftiş, Dersaadet ve Boğaziçinde karakol hizmetive zabitan ile Bahriye Mektebi talebesinin talim hizmetlerinde ve

[432] DMA, **Şub.**, Belge No:177/2-A; 177/3-A, BOA, **Ymtv.**, Belge No: 8/55.

Müteferrik	45	müteferrik işlerde kullanılmak üzere ayrılmıştır.
İhtiyat	6	Sahil müdafaası için vazife yapan gemilerden birinin icabında tamir için İstanbul'a çağırıldığında hemen yerine gönderilmek üzere teçhiz edilmiş ve personeli yarıya indirilmiş şekilde hazır tutulmuştur.
Resn-i Bend	----	İcabında lüzumu kadar bahriye askerinin münasip bir mahalle sevk olunabilmesi için temizlik ve bakımlarının yapılıp, içlerine ise yetecek kadar redif askeri konularak İstanbul'da bekletilmiştir.[433]

Buradan da anlaşılacağı üzere 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'nın akabinde yeniden tanzim edilen Osmanlı Donanmasında ağırlık, sahillerin muhafazası noktasından olmuştur. Aynı tarihte Basra Tersanesi'ne bir iki gemi gönderilerek, Şat yolunun emniyetinin sağlanması amacıyla da beş adet torpidobot satın alınarak Basra kumandanlığına verilen önem ortaya konulmaya çalışılmıştır. Hemen sadır olar bir *irade* ile her bir gemi için 1.600'er sterlinden toplam 8.000 sterlin Bağdat vilayeti emvalinden bütçeye dahil edilerek karşılanma yoluna gidilmiştir.[434]. Bunu takip eden yıl Yemen vilayeti maiyetinde bulunan Şevketnûma, Nimet, Nuru'l-Bahr, Sakız ve Ziver-i Derya vapurları ile Pera, Galata ve Mekke torpidolarının karakol vazifesini ifaya kâfi olduğu ancak gemilerin küçük olması sebebiyle az asker nakledilebildiğinden ve yeni gemilere olan ihtiyaçtan bahsedilmektedir[435].

1890 yılında hızla artan karakol gemisi ihtiyacı yeni siparişlerin verilmesine sebep olmuştur. 13.10.1891 tarihli Bab-ı Ali'ye yazılan bir tezkirede sahillerin muhafazası için Bahr-ı Ahmer ve Bahr-ı Sefid ve diğer mahallerde karakol vazifesi yapabilecek, kullanmaya elverişli, dayanıklı, icabında yelkenle de hareket edebilen, baş ve kıç taraflarında süratli ateş edebilen iki topu bulunan, torpido atmaya müsait, içine bir miktar silah-endaz askeri alabilen yeni sistem, makinalı altı adet küçük

---

[433] **Resn-i Bend**: Gemiyi bir sahile veya rıhtıma halatla bağlayarak bekletmektir. **Kamus-ı Bahri**, s.198.

[434] DMA, **Trs.**, Belge No:653/157.

geminin alınması amacıyla sadır olan *irade*den bahsedilmektedir Bu irade Mabeyn-i Hümayun-ı Baş Kitabet'ine 08.10.1891 tarihli bir hususî tezkire ile bildirilmiştir. Bu konuyla ilgili olarak Mabeyn-i Hümayun yaptığı araştırmada istenilen bu altı adet geminin tanesi 15.000 liradan olmak üzere toplam 90.000 liraya satın alınabileceğinin tahmin olunduğu ve bunun birinci taksiti peşin olmak üzere toplam üç taksitte ödenmesinin bütçeyi zarara sokmayacağı bildirilmiştir. Ayrıca bu işlerde mahir bir zabitin Londra ve Almanya'da inşalarına nezaret etmek üzere gönderilmesi de teklif edilmiştir[436].

Karakol gemileri aynı zamanda buralarda kaçakçılık faaliyetlerinin, esir ticaretinin takip ve tedibiyle de vazifelendirilmişlerdir. Kızıldeniz'deki komodorluğun esas vazifesi Afrika sahillerinden ve bilhassa İtalyan Eritresi'nden Arabistan'a yapılan silah kaçakçılığına mani olmaktı. Bu sahilleri getirilen silahlar Arap aşiretleri tarafından satın alınıyor, isyanlarda ve soygunlarda kullanılıyorlardı. Araplar kaçak eşyaları ve silahları bu denize mahsus *zambuk/ fulk/felucca* denilen bizdeki filikalara benzeyen bir nevi yelkenli kayıklarla taşımaktaydılar. Bu yelkenli kayıkların özelliği, kendi büyüklükleri ile kıyas kabul edilemeyecek kadar geniş yelkenleriyle o dönem için oldukça hızlı olmaları ve sekiz mile kadar sürat yapabilmeleri idi. Kızıldenizdeki eski Osmanlı ganbotlarının yapabileceği azami sürat ise sadece 6-7 mildi. Tabiatıyla Arap kayıklarını yakalamaları zordu[437]. Bu nedenle burada görev yapan komodorluklar sürekli olarak İstanbul'dan yeni gemi talebinde bulunmuşlardır. Yemen vilayeti tarafından taraf-ı Seraskeri'ye yazılan tezkirede acil olarak üç adet geminin tedarik edilerek gönderilmesi talep edilmiştir[438]. Daha sonraki tarihlere ait belgelerde de Yemen sahillerinde silah ve kurşun kaçakçılığının men edilmesi için sürekli gemi talebinde bulunulduğu görülür. Mesela 1895 tarihinde Beşiktaş ve Sakız vapurları kaçakçılığın men'i için görevlendirildikleri gibi, II. Abdülhamit'in yayınladığı irade ile buradaki her

---

[435] DMA, **Ehb.**, Belge No:65/21.
[436] DMA, **Mkt.**, Belge No:783/11.
[437] Çetinkaya Apatay, **Ertuğrul Fırkateyninin Öyküsü (XIX. Yüzyıldan Günümüze Türk- Japon İlişkileri)**, Milliyet Yayınları, İstanbul 1998,s.120.
[438] DMA, **Mkt.**, Belge No:85/45.

gelişmenin yakınen takip edildiği de ortaya çıkar. Giden bu iki gemiyle beraber Yemen'de toplam karakol gemisi sayısı sekize çıkmıştır[439].

Bir taraftan bu mevkilere gönderilen gemilerde takviye ihtiyacı olanlar İstanbul'a çağrılırken bunların yerine de gerekirse silahla teçhiz edilmiş İdare-i Mahsusa gemileri gönderilmiştir.1895 tarihinde Mabeyn-i Hümayun'a gönderilen bir belgede Osmanlı Devletinin sahil muhafazaya yönelik oluşturduğu politikasının halâ devam ettiği görülür. Bu tarihte sahillerinin muhafazaya memur edilen gemi adedi kırk beş olup 1882 yılında ise aynı işle görevli gemi adedinin 47 olduğu düşünülürse bunların sayılarının artırılması ile ilgili çok fazla mesafe kaydedilemediği söylenebilir. Muhtemelen bu durum küçük torpidobot türü gemilerin ortalama ömürlerinin on beş yıl olması dolayısıyla yerlerine yenisi konulsa bile çoğunun hizmet dışı olmasından yahut 1887-1901 yılları arasında Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu malî sıkıntılardan dolayı bu tür siparişleri kesmesinden kaynaklandığı söylenebilir. Bahsedilen belgede ayrıca karakol gemilerinin vazife yaptıkları yerler, isimleri ve durumları ile ilgilide bilgi verilmektedir. Buna göre; Basra'da beş ve Bahr-i Ahmer'de sekiz gemi nakliyat, posta hizmetleri ve sahil güvenliğinde görevlendirilmiştir. Yumurtalık, İzmir ve Selanik'te ise Tair-i Bahri, Kılıç Ali ve Hayreddin gemileri görev yapmakta olup kısa bir müddet sonra bu gemiler Tersane-i Âmire 'ye çekilmiş olup bunların yerine sadece Yumurtalık limanında görev yapmak üzere Mekke ve Beyrut korvetleri gönderilmiştir. Karaman ve Trabzon sahilleri için birçok kereler talepte bulunulmasına hatta bununla ilgili irade yayınlanmasına rağmen bir türlü uygun bir geminin gönderilmediğinden bahsedilmektedir. Bu yıl içinde Mansure korveti İzmir'de, Utarit korveti Selanik'te Necm-i Efşan ganbotu ise Karamanda görevlendirilmişlerdir. İstanköy vapuru Anadolu sahillerinin muhafazasında bulunmak üzere İstanköy ve Bodrum limanlarında, Ziver-i Derya gemisi Tobruk limanı ve Bingazi sahillerinde karakol hizmetinde bulunmuştur. Bu dönemde önem atfedilen bir başka mevkii ise Girit'tir. Girit adasında sürekli devam eden huzursuzluklar bir tarafa Mehmet Selim talim gemisi ve burada çalışma yapan mühendisler içinde iyi bir araştırma ve eğitim almıştır. Ancak Mehmet Selim gemisinin mevcuda kafî gelmemesi ve eski bir gemi

[439] DMA, **Mkt.**, Belge No:874/16.

olmasından dolayı yerine tamirden yeni çıkan, hem yelkenle hem de devr-i çarha göre hareket edebilen türden bir gemi olmasıyla Heybet-nümâ korveti gönderilmiştir. Heybet-nümâ'nın yanında ise karakol vazifesi yapmak üzere Sinop gemisinin gönderildiğini görmekteyiz[440].

I. II. ABDÜLHAMİT DEVRİ DONANMASINI OLUŞTURAN GEMİLER

A. Zırhlı Gemiler

1. Önceden Sipariş Verilen Ve II Abdülhamit Döneminde Tadil Ve Teçhiz Edilen Zırlı Gemiler

Gemilere zırh kaplama fikri her ne kadar 18. yüzyıl başına tesadüf ederse de[441] bunu tatbike koymak hiç de kolay olmamıştır. Özellikle top mermisinin icadından sonra bunun ağaç gemilerdeki tahrip kuvveti, bir çok teknik adamı haklı çıkarmıştı. Mermi ateşinin zırhsız gemilerde yarattığı tahribat 1853 Sinop muharebesinde yakinen görülmüştür. Yedi firkateyn, iki korvet ve iki stimli gemiden mürekkep Türk filosu Sinop'ta demirlemiş olarak yatarken altı yelkenli hat gemisi ve üç stimli gemiden mürekkep daha kuvvetli bir Rus filosunun hücumuna maruz kalmıştır. Mermi atan toplarla mücehhez Rus gemileri, nispeten az zarar gören bir stim gemisi müstesna olmak üzere diğer Türk gemilerini kısa bir sürede tahrip etmişlerdir. Böylece Sinop'ta yok olan Osmanlı donanması bütün dünyanın dikkatini topun tahrip gücüne ve zırhın önemine çevirmiştir[442].

Bu olay sonrası İngiliz ve Fransızlar Osmanlı Devleti lehine savaşa girmiş ve 28 Aralık 1854 tarihinde III. Napolyon Love Tonnante, Conlreve, Foudroyante, Devastation isimlerinde beş adet zırhlı monitör inşasına karar vermiştir. Bu gemilerin planları İngiliz Bahriye Nezareti'ne de verilmiş ve onlar da yanı plan üzerinde sekiz gemi sipariş vermişlerdir.

---

[440] DMA, **Mkt.**, Belge No:908/15.

[441] H. W. Wilson, **Büyük Harbe Kadar Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri**, Çev. Lütfi Çelik, Deniz Matbaası, İstanbul 1937, s.1.

[442] Fikret Gövül, **Savaş Gemileri Tarihçesi**, Deniz Basımevi, İstanbul 1948, s.3.

1855 Kırım Savaşı'nda Fransa'nın yeni zırhlı monitörlerinden Devastation, Love ve Tonnante, Dinyeper nehri girişini müdafaa eden Kılburun istihkamına karşı yapılan hareketa katılarak Rus istihkamlarının 900 mil yakınına kadar sokulmuşlardır[443]. Burada zırh eski usul kaval topuna karşı kesin bir zafer kazanmış, her ne kadar zırhlılar bir çok isabet almışlar ise de top mazgallarından giren üç merminin yaptığı cüz'i tahribat hariç önemli hiçbir hasar olmamıştır[444].

Bütün bu gelişmeleri şehzadeliğinden beri dikkatle takip eden Sultan Abdülaziz, 25 Haziran 1861 tarihinde Osmanlı tahtına çıkınca ilk iş olarak büyük paralar harcayarak özellikle zırhlı gemilerden oluşan yeni bir donanma teşkil etme çabası içinde olmuştur[445].

a.Zırhlı Fırkateynler

Cülusunu takip eden 1862 yılından itibaren Sultan Abdülaziz çoğu İngilizlerden oluşan teknik danışmanlarının da etkisiyle başta İngiltere olmak üzere Fransa ve İtalya'daki gemi inşaa firmalarına ve Tersane-i Âmire 'ye yirmi dört adet zırhlı fırkateyn, korvet ve duba siparişi vermiştir. Bunlardan sekizi fırkateyn, on biri korvet ve beşi ise zırhlı duba siparişi verdikleri tarih ve ülke şu şekildedir:

Zırhlı Fırkateynler	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Osmaniye	1862	İngiltere	R. Naiper-son
Aziziye	1862	İngiltere	R. Naiper-son
Orhaniye	1862	İngiltere	R. Naiper-son
Mahmudiye	1863	İngiltere	Thames Iron Works
Fatih	1864	İngiltere	Thames Iron Works

[443] Wilson, **a.g.e.**, s.2.
[444] Gövül, **a.g.e.**, s.2.
[445] Gerek Abdülhamit döneminde sipariş verilen gerekse daha önceki dönemden intikal eden gemiler ve teknik özellikleri ile ilgili bkz. ekler kısmı 1-8.

Fettah	1864	Osmanlı Devleti	Tersane-i Âmire
Asar-ı Tevfik	1865	Fransa	SA des Forges et Chantiers
Hamidiye	1871	Osmanlı Devleti	Tersane-i Âmire

Bunlardan Fettah zırhlısı 23.8.1865 tarihinde henüz Tersane-i Âmire 'de tezgahta iken iptal edilmiş, Fatih zırhlısı ise denize indirildiği 10.1.1867 tarihinde Prusya tarafından satın alınmıştır[446].

II.Abdülhamit'in tahta geçişiyle beraber zırhlı fırkateynler ilk büyük sınavlarını 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında vermişlerdir. Bu dönemde öncekilere ilave olarak yeni bir zırhlı fırkateyn siparişinin verilmediği, eldeki gemilerin muhafazasının sağlanması için yerli ve yabancı tersanelerde tamirat ve teçhizat işlerinin yürütüldüğü görülmektedir[447].

II.Abdülhamit döneminde zırhlı fırkateynlerin durumları ve faaliyetleri hakkında tespit edilebilen bilgiler şöyledir:

(1).Orhaniye, Osmaniye ve Aziziye

Osmaniye, Orhaniye ve Aziziye zırhlı fırkateynlerinden her üçüde de aynı dönemde İngiliz tersanelerinde kızağa oturtulmuş ve aynı teknik özelliklere göre inşa edilerek 1864-1865 yıllarında denize indirilmişlerdir[448].

Uzunlukları 295 kadem, genişlikleri 56 kadem, çektikleri su 25 kadem, ma-i mahreçleri 6400 ton olup zırh muhafazası su hattında, anbar hizasında ve diğer yerlerde 4.3 postur. Yelken donanımları da olup uzun süre bu şekliyle kullanılmışlardır[449].

---

[446] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**,s.94.
[447] Bu politikanın gerekçeleri *torpidobotlar* bölümünde tafsilatlı olarak ele alınmaktadır.
[448] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.93.
[449] DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**.

Zırhlılardan üçü de 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Akdeniz filosunda vazife almış savaşın sonundan itibaren ise II. Abdülhamit'in *iradesi* ile Haliç'e çekilmişlerdir. On yılı aşkın bir süre burada kalan bu zırhlılardan 1890 yılına gelindiğinde Osmaniye ve Aziziye, 1892 yılında da Orhaniye fırkateynleri Tersane-i Âmire 'nin Ansaldo Firması'yla yaptığı anlaşma gereğince Haliç'ten çıkarılarak bakıma alınmıştır. Bunlardan Osmaniye, Fransızların geliştirdiği ve toplarının kullanım sahasını kolaylaştıran *barbet* usulü uygulanarak yenilenmiştir. Böylece Osmaniye barbet usulüyle aynı anda yirmi bir parça topu bulundurabilecek olmasıyla silah donanımı açısından diğer zırhlılardan daha üstün bir konuma yükselmiştir[450]. Ayrıca zırhlı üzerinde yapılan bütün yenilikler II.Abdülhamit'e sürekli olarak raporlarla bildirilmiştir[451].

Tersane-i Âmire 'de Osmaniye ile aynı anda teçhiz gören diğer zırhlı Aziziye'nin ise kazanları ve topları değiştirilmiştir[452]. Bu iki zırhlıdan iki yıl sonra 1892 yılında aynı tezgahlara konularak yenilenen Orhaniye zırhlısının da Aziziye fırkateyninde olduğu gibi kazanları değiştirilmiş ve yeni toplarla teçhiz edilmiştir[453].

Her üç zırhlı bu dönemin ikinci büyük savaşı olan 1897 Osmanlı Yunan Savaşı'nda Çanakkale'de vazife almışlardır. Bu dönemde boğazların korunmasına ayrı bir önem verilmekte olup Osmanlı donanmasının önemli gemilerine bu bölgede vazife verilmiştir. Daha savaş başlamadan yapılan deneme atışlarında Osmaniye'nin toplarından on altı adedi tamiri imkansız bir şekilde tahrip olmuştur. Tabyada bulunan toplar kızaklarından fırlayıp bir kaçı 2.5 m. kadar açığa düşmüş, bataryadaki Krupp toplarının ekserisinin hidrolik piston kolları kırılmış ve kundak astarları tamamiyle parçalanmıştır. Zırhlının toplarında denemeler esnasında ortaya çıkan bu tahribatın yanı sıra süratinin azlığı ve önemli malzemelerdeki eksiklikleri tam bir hayal kırıklığı yaşatmıştır[454]. Diğer zırhlıların da durumu Osmaniye'den pek farklı

---

[450] BOA, **Ymtv.** , Belge No:57/2.
[451] DMA, **Mkt.**, Belge No:576/18-2.
[452] BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.
[453] BOA, **Ymtv.**, Belge No:132/225.
[454] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.** s.31.

olmamıştır. Orhaniye'nin atış tecrübelerinde alabandasındaki[455] topların pabuçları parçalanmış, Aziziye'nin ise top kızakları tecrübeler esnasında parçalanıp işe yaramaz hale gelmiş ve ikisinin de daha bir çok eksiklikleri ile ortaya çıkmıştır[456].

Halbuki Bahriye Nezareti tarafından hazırlanarak Padişaha sunulan raporlarda savaş öncesi gemilerin teçhizatındaki değişikliklerle ilgili verilen bilgiler, karşılaşılan manzara ile büyük çelişki arzetmektedir. Zira bu raporlarda hemen savaş öncesi eski sistem ve çoğu Tophane-i Âmire de imal edilmiş olan Hotchkiss ve Amstrong topları yerine yeni sistem Krupp ve Nordenfieldt toplarının yerleştirildiği bildirilmektedir. Buna göre normal zamanlarda bu gemilerde mevcut olarak bulunan silahlar hemen hemen birbiri ile aynı olup Osmaniye zırhlısının on dört adet Armstrong, altı adet krupp ve yedi adet seri ateşli Nordenfeldt topu bulunmaktadır.[457]. Rapora göre, 8 Mart 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı öncesi Krupp toplarının sayısı on sekize, Nordenfeldt toplarının sayısı ise ona çıkarılmış olup buna karşın eski sistem Armstrong topları ise iptal edilmiştir[458]. Orhaniye firkateyninde altı adet krupp topu bulunmakta olup [459], 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı esnasında ise diğer topların sayısı aynı kalırken Krupp toplarının sayısı on altıya çıkarılmış ve Armstrong toplarının sayısıda altıya indirilmiştir[460].

Aziziye'nin on dört adet Armstrong, beş adet Krupp ve altı adet Nordenfeldt topu bulunurken[461], bu sayı Yunan Savaşı esnasında diğerleri gibi değişerek Krupp toplarının sayısı on sekize, Nordenfeldt toplarının sayısı ise ona çıkarılmış olup eski Armstrong topları ise iptal edilmiştir[462].

Osmaniye zırhlısının personel sayısı normalde 100-200 arasında değişmekte olup bunun 30-50'si çarkçı, biri sıhhiye zabiti, geriye kalanı da harp sınıfına aittir[463].

---

[455] **Alabanda**:Gemi ve deniz araçlarının su kesiminden yukarıda bulunan iç kısmı. Zaloğlu, **a.ge.**, s.5.
[456] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.32.
[457] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55.
[458] BOA, **Ymtv.**, Belge No:172/32.
[459] BOA, **Ymtv.**, Belge No:135/2.
[460] BOA, **Ymtv.**, Belge No:167/251.
[461] BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/4.
[462] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[463] BOA, **Ymtv.**, Belge No:99/74, 135/2, 188/13.

Savaş esnasında toplam personel sayısı 600'lere kadar çıkmakta olup[464], bir adet liva Paşa da bazen gemide vazife yapmıştır[465].

Orhaniye fırkateyninin personel sayısı 70-125 arasında olup 10-20 'si çarkçı, ikisi sıhhiye zabiti diğerleri ise harp sınıfına mensuptur. Personel sayısı savaş esnasında 400'lere kadar çıkmıştır[466].

Aziziye fırkateyninin personel sayısı ise 30-100 arasında olup, bunun 15-20'si çarkçı, bir veya ikisi sıhhi zabit geriye kalan ise harp sınıfına aittir[467]. Toplam personel sayısı savaş esnasında 350'ye kadar çıkmıştır[468].

Gemilerin savaş esnasında özellikle harp sınıfındaki artış için gerekli olan neferler memleketlerinden birkaç gün içinde toplanan efrad-ı redifeyeden sağlanmıştır. Bunlar zırhlı harp gemilerinin denizcilik kaideleri ve gemicilik gibi mühim görevlerini bilmediklerinden verilen emirlerin yerine getirilmesinde birçok güçlükler baş göstermiştir[469].

Aziziye ve Orhaniye 1897 Osmanlı Yunan Savaşı akabinde Kasımpaşa'da kışla gemisi olarak vazife yapmışlardır. 31.7.1909 tarihinde de her üç zırhlı II. Meşrutiyet idaresi tarafından eskimelerinden dolayı hizmet dışı bırakılmış, Orhaniye 1915, Osmaniye ve Aziziye ise 1925 yıllarında sökülmek üzere satılmıştır.[470].

(2).Mahmudiye

Mahmudiye, teknik özellikleri kendisinden bir yıl önce İngiltere'ye sipariş verilen Osmaniye, Orhaniye ve Aziziye zırhlılarıyla aynı olup, 12 Aralık 1864 tarihinde denize indirilmiştir.

---

[464] BOA, **Ymtv.**, Belge No:114/132.
[465] BOA, **Ymtv.**, Belge No:199/57.
[466] BOA, **Ymtv.**, Belge No:102/113, 124/63.
[467] BOA, **Ymtv.**, Belge No:14/17, 18/20.
[468] BOA, **Ymtv.**, Belge No:165/25.
[469] Hasan Rami, **a.g.e.**, s.28.
[470] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.93.

II. Abdülhamit döneminde, ilk olarak 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Batum'da vazife almış ancak diğer zırhlılar gibi savaş sonu Haliç'e çekilerek uzun bir bekleyişe terkedilmiştir. 1892 yılına gelindiğinde ise Tersane-i Âmire 'de Ansaldo Firması'nın katkılarıyla yenilenmiş olup 1897 Osmanlı-Yunan Savası sırasında da aktif rol oynamamıştır[471].

Mahmudiye Fırkateyni on dört Armstrong, yedi Krupp ve yedi adet Nordenfeldt topuyla mücehhez[472] olup personel sayısı ise normalde 90-130 arasında değişmektedir. Bunların 10-20'si çarkçı, biri sıhhi zabit diğerleri ise harp sınıfı arasında yer almıştır[473]. Bu fırkateyn de diğer zırhlılar gibi 31.7.1909 tarihinde hizmet dışı olmuştur.[474]

(3).Asar-ı Tevfik

Asar-ı Tevfik fırkateyni, Mısır Hidivliği tarafından Fransaya sipariş verilmiş ve denize indirildiği 29.8.1868 tarihinde diğer Asar-ı Şevket, Necm-i Şevket ve Hıfzu'r-Rahman zırhlı korvetleri ile birlikte Osmanlı donanmasına devredilmiştir[475]. Uzunluğu 275 kadem, genişliği 50 kadem, çektiği su 21 kadem, ma-i mahreci 4687 ton zırh muhafazası ise su hattında 8 pos, anbar hizası ve diğer yerlerde ise 6 postur.[476]

II. Abdülhamit döneminde 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda kumandan Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşanın idaresinde seyyar olarak III. Fırka'da görev almıştır.

Asar-ı Tevfik'te savaş sonrası Haliç'e terkedilen gemiler arasındadır. Çürümeye yüz tutmuşken 1890-1892 yılları arasında Tersane-i Âmire 'de bakıma

---

471 Hülagü, **a.g.e.**,s.150.
472 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116.
473 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55, 57/2
474 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**,s.93.
475 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.104, 107.
476 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**

alınıp güverte topları ve kazanları değiştirilerek yenilenmiş, direkleri tamir olunmuş ve havuzda temizlenmiştir[477].

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda aktif vazife almayan Asar-ı Tevfik zırhlısı tersanedeki bakım çalışmasının üzerinden henüz beş yıl dahi geçmeden savaş sonrası daha esaslı bir tamirat için Ansaldo firmasıyla 306.477 sterline anlaşılarak Cenova'ya gönderilmiştir[478]. Ancak Almanların aynı işi topların değiştirilmesi de dahil 279.768 sterline kabul etmeleri üzerine Ansaldo firması ile olan anlaşmadan vazgeçilerek gemi bu defada Kiel'e götürülmüştür[479]. Fakat bir müddet sonra ikinci mukavele de değişikliğe uğramış tamiri ve toplarının yenilenmesi için 164.000 Osmanlı lirası daha verilmek zorunda kalınmıştır. Yenilenen Asar-ı Tevfik zırhlısı ancak 1908 yılında İstanbul'a dönebilmiştir[480]. Yenilendikten sonra ebadları aynı kalırken ma-i mahreci 5600 tona, sürati 13.3 mile çıkarılmıştır. Silahları ise 1886 yılına kadar sekiz Armstrong, dört Krupp ve üç Hotchkiss topundan ibaret olup[481] bu tarihte yedi adet Nordenfeldt topu daha ilave olunmuş ve eski Hotchkiss topları ise sökülmüştür. Ayrıca sekiz olan Armstrong toplarının adeti de altıya indirilmiştir. Kiel'de 1902 yılında bakıma alındıktan sonra bu topların sökülerek yerine değişik ölçülerde kurup toplarının yerleştirildiğini görmekteyiz.[482].

Personel sayısı ise 100-250 arasında değişmekte olup bunun 25-30'u çarkçı sınıfı, 2-3'ü sanayii ve inşaiyye, 1-2'si sıhhi zabit geri kalanları ise harp sınıfına aittir[483].

II. Meşrutiyet'in ilanı ile birlikte yeni oluşturulan donanmaya Mesudiye zırhlısı ile birlikte seçilen Asar-ı Tevfik 11.2.1913 tarihinde Çemez yakınlarında karaya oturarak tamamen tahrip olmuştur.[484]

---

[477] BOA, **Ymtv.**, Belge No:95/58.
[478] BOA, **Hususi İradeler**, Belge No:1289.
[479] BOA, **Hususi İradeler**, Belge No:2335.
[480] BOA, **Hususi İradeler**, Belge No:403.
[481] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55.
[482] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[483] BOA, **Ymtv.**, Belge No:44/43, 62/76.
[484] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**,s.102.

(4).Mesudiye

Sultan Abdülaziz'in son zamanlarında İngiltere'ye sipariş verilmiş olup 28.10.1874 tarihinde denize indirilmiştir. Yelken donanımına da sahip olan Mesudiye, o dönem donanmasının en gözde gemileri arasındadır.

Uzunluğu 340 kadem, genişliği 59 kadem, çektiği su 25 kadem, ma-i mahreci 9120 ton zırh muhafazası ise su hattında 12 pos, anbar hizasında 10 pos, diğer yerlerde ise 9 postur.[485]

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Akdeniz filosunda görev yapmış olup, Haliç'e çekilen gemiler arasındadır. 1891-1893 yılları arasında Tersane-i Âmire 'de yenilenmiştir. Bu savaş esnasında Çanakkale'de görev yapan Mesudiye'nin toplarının yetersizliği, makine kızaklarının üç-dört tanesinin harap bir halde olması, süratinin 7 mile kadar düşmesi ve sonradan ilave edilen Nordenfeldt toplarından hiç birinin siperliğinin bulunmamasından dolayı düşman karşısına çıkamayacak bir duruma düştüğü görülür[486].

Halbuki resmi raporlarda 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı öncesi on altı adet olan Armstrong toplarının sayısının on sekize, beş adet olan Krupp toplarının sayısının üçe buna karşın yedi adet olan Nordenfeldt toplarının sayısının ise ona çıkarıldığı bildirilir[487]. Savaş sonrasında yenilenmesine karar verilen gemiler arasında olan Mesudiye 1898 tarihinde Cenova'ya gönderilmiştir[488]. Bu iş için Ansaldo firması ile topların bedeli de dahil 433.563 Sterline anlaşma yapılmasına rağmen tadilat pek uzun ve ihtilaflı bir şekilde cereyan etmiştir[489]. Hatta 1903 yılında İstanbul'a getirildiğinde iki topunun da eksildiği görülmüştür[490]. Tadilattan sonra ebadı ve ma-i mahreci aynı kalmak kaydıyla sürati 17.5 mil'e, makine adeti

---

485 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
486 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.43.
487 BOA, **Ymtv.**, Belge No:172/132.
488 BOA, **Ymtv.**, Belge No:187/16.
489 BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:2904.
490 BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:877.

2'ye, kazan adeti 16'ya ve zırh kalınlığı da kuşakta 7-12 pos, merkez bataryada 9 pos, barbette 6 pos ve güvertede ise 1 pos olmuştur[491].

Personel sayısı ise 150-250 arasında değişmekte olup, bunun 15-20'si çarkçı sınıfı, 1-2'si inşaiyye sınıfı, 2-3'ü sıhhi zabit, geriye kalanlar ise harp sınıfına aittir[492]. Savaş esnasında gemide bulunan toplam personel sayısının 600'lere kadar çıkmıştır[493].

II. Abdülhamit devrinde sonradan liman servis hizmetinde ve donanmada bulunan Mesudiye, 13.12.1914 tarihinde Erenköy yakınlarında İngiliz denizaltısı E11 tarafından torpillenerek batırılmıştır[494].

(5).Hamidiye

1871 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilen Hamidiye zırhlısı ancak 1885 yılında denize indirilebilmiştir. Osmanlı Devleti'nin kendi tersanesinde yapılan ilk zırhlı fırkateyn olması açısından önem taşır.

Uzunluğu 292 kadem, genişliği 55 kadem, çektiği su 24 kadem, ma-i mahreci 6700 ton, sürati 13 mil, zırh bataryası ise tabyada 7 pos, kuşakta ise 9 postur[495].

Denize indirilişinden altı yıl sonra yani 1891 tarihinde yine Tersane-i Âmire 'de bakıma alınarak, bir adet makine, altı adet kazan, bir adet saç kömürlük ve bir adet saç kazan ilave edilmiştir[496]. 8 Mart 1897 tarihinde katıldığı Osmanlı-Yunan savaşında Çanakkale'de görev yapmış ve savaşta beklenenin aksine bir varlık gösterememiştir. Savaş esnasında fırkateynin bataryasındaki Krupp toplarının kızakları, Osmaniye fırkateynindekiler gibi parçalanmış ve hiç biri sağlam kalmamıştır. Eski Armstrong toplarının ise alabandalarına bağlı olan papuçlarının irtibatları normal günlerdeki talimlerde dahi zayıf olduğu görüldüğünden

---

491 DMA, **a.g.b.**
492 BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.
493 BOA, **Ymtv.**, Belge No:114/132.
494 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.99.
495 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
496 BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76.

kullanılmaktan vazgeçilmiştir[497]. Ayrıca tersanedeki tadilatları esnasında da doublebotumlarına[498] ve bölme kapaklarına su geçirmezlik yapılmamış olduğundan makinede kullanılan sular, makine ve kazan önündeki sintelerden[499] akarak doublebotumları doldurup gemiyi sancağa yatırmıştır. Suların atılması için makine dairesinde basacak bir vasıta olmadığı gibi su tulumbaları da kullanılmıştır. 400'er ton suyu gece ve gündüz çalışarak ve yalnız kovalarla yirmi günde tahliye edebilmişlerdir. Fakat mürettebatın bir haylisi tifo gibi bulaşıcı hastalıklara yakalanmıştır[500]. Ayrıca geminin Tersane-i Âmire 'de ilk inşası esnasında dikkat edilmeyen hatalar savaş esnasında teker teker ortaya çıkmaya başlamıştır ki, bunlardan bazıları şu şekildedir:

1.Geminin dümeni gerekli hassasiyet ve dakikliğe sahip değildir.

2.Zincir levhalar teknik açıdan gerekli meyilde yapılmadığından, demir atmakta güçlük çekilmektedir.

3.Filika metaforlarının[501] dönüş kabiliyetlerinin az olması sebebiyle denizde metaforlama asılmak istenen filikalar yukarı kaldırılırken, güverteyle temas ettiğinden çok fazla güçlük çekilmiştir.

4.Geminin demirini grafişka[502] etmek için yapılmış olan tertibat yanlış donanım ile teçhiz edildiğinden bir limana demir alınarak, hareket edilince demiri grafişkaya vurabilmek beş-on dakika zarfında yapılması lazım gelen bir işlem iken, bu saatler almaktadır. Silahları ise dört adet Armstrong, on altı adet Krupp ve yedi

---

497 Hasan Rami Paşa, **a.g.e**, s.22.

498 **Doublebotum:** Gemilerin duruş kabiliyetlerinni arttırmak için sintine döşekleri üzerindeki kaplama saçları ile döşekleri yanlarından ve boydan boya kaplayan şaçlarla karina saçları arasında kalan ve perdelerle birçok bölmelere ayrılmış geminin iç kısmı. Zaloğlu,**a.g.e.**,s.101.

499 **Sintine**: Gemi makine ve kazanlarının buyunduğu kısmın zeminin altında, genellikle anbar güvertesinin altında kalan ve gemi içinden sızan sularla makine ve kazan dairelerinden akan yağ yakıtlarının toplandığı en alt kısım. Zaloğlu,**a.g.e.**,s.349.

500 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.42.

501 **Filika Metaforu**: Filikanın sudan kaldırılarak gemiye alınması için kullanılan metafora. Zaloğlu,**a.g.e.**,s.139.

502 **Grafişka**: Geminin fışta palangasıyla kaldırılması. Lütfi Gürçay,**Gemicilik Dili**, İstanbul 1943,s.178.

adet Nordenfeldt topundan ibaret olup[503], 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı öncesi Nordenfeldt toplarının sayısı ona çıkarılmıştır[504]. Personel sayısı ise 200-300 arasında değişmekte olup, bunlardan 25-45'i çarkçı, 1-2'si sanayii ve inşaiyye, 1-2'si sıhhî zabit olup, diğerleri de harp sınıfına dahildir[505]. 1897 yılında sökülmesi teklif edilen Hamidiye, ancak 1913 yılında sökülmek üzere satılmıştır[506].Padişahın ismini taşıyan bu geminin utanılacak derecede daha bir çok gemi inşaiyye hataları ve harp tekniği noksanlıkları bulunmaktadır[507].

Zırhlı fırkateynler, II. Abdülhamit'in saltanatı boyunca çağdaş kaynaklarda ifade edildiği gibi 15-20 yıl değil de 1891-1892 yıllarına kadar yani 10 yıl Haliç'te tutulmuştur. Haliçten çıkarıldıktan sonra ise savaş gemisi, kışla gemisi ve eğitim gemisi olarak donanmada istihdam edilmek üzere ilki Tersane-i Âmire de, Ansaldo firmasının da destekleriyle ikincisi ise 1897 Osmanlı-Yunan Savaşından sonra olmak üzere Avrupa tezgahlarında (İtalya/Cenova-Almanya/Kiel gibi) iki defaya mahsus tadilattan geçirildikleri ancak bu zırhlıların kendilerinden beklenenin aksine, ileride anlatılacak olan nedenlerden dolayı özellikle 1897 Yunan savaşında ve sonrasında bir türlü varlık gösteremedikleri görülür.

b.Zırhlı Korvetler

Üç direkli zırhla kaplanmış harp gemilerinden olan zırhlı korvetler, fırkateynlerden biraz daha küçük olup, Abdülaziz devrinde oluşturulan zırhlı filo projesine uygun olarak Avrupa'daki gemi yapım firmalarına ve Tersane-i Âmire 'ye on bir adet sipariş verilmiştir. Bunlar şu şekildedir:

---

503 BOA, **Ymtv.**, Belge No:64/96.
504 BOA, **Ymtv.**, Belge No:172/132.
505 BOA, **Ymtv.**, Belge No:92/58, 181/71.
506 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.99.
507 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.43.

Zırhlı Korvetler	Sipariş Tarihi	Ülke	Firma
Asar-ı Şevket	1866	Fransa	SA der Forges et Chantiers de la Mediterrane Laseyne
Necm-i Şevket	1866	Fransa	SA der Forges et Chantiers de la Mediterrane Laseyne
Avnillah	1867	İngiltere	Thames Iron Work
Muinü'z-zafer	1867	İngiltere	Thames Iron Work
Feth-i Bülent	1867	İngiltere	Thames Iron Work
Lütf-i Celil	1867	Fransa	SA des Chantiers et Ateliers de la Giron de Bordeaux
Hıfzu'r-rahman	1867	Fransa	SA des Chantiers et Ateliers de la Giron de Bordeaux
Mukaddime-i Hayr	1868	Osmanlı	Tersane-i Âmire
İclaliye	1868	Fransa	SA Stabilimento Tecnico Triestino, San Rocca
Peyk-i Şeref	1874	İngiltere	Samuda-son
Burc-ı Zafer	1874	İngiltere	Samuda-son

Bu korvetlerden 1874 yılında İngiltere'ye sipariş verilen Peyk-i Şeref ve Burc-ı Zafer muhtemelen Osmanlı Devleti tarafından gerekli paranın ödenmemesinden dolayı 13 Şubat 1878 tarihinde İngiliz hükümetince satın alınarak Kraliyet donanmasına iltihak edilmişlerdir. Böylece Sultan Abdülaziz devrinde siparişi verildiği halde Osmanlı Donanmasında vazife alamayan bu iki korvet istisna

edilecek olursa, toplam dokuz adet zırhlı korvetin II. Abdülhamit devrine intikal ettiği görülür. Bu dönemde korvetlerin faaliyetleri ve durumları hakkında bilgi verecek olursak;

(1).Asar-ı Şevket ve Necm-i Şevket

1866 yılında Mısır Hidivliği tarafından Fransa'ya sipariş verildiği halde denize indirildikten sonra 29.8.1868 tarihinde Osmanlı Devleti tarafından alınmışlardır. Her ikisi de aynı teknik özelliklere sahip olup, sadece sahip oldukları silahları farklıdır[508]. Buna göre, uzunlukları 210 kadem, genişlikleri 40 kadem, çekilen su 17 kadem ma-i mahreçleri 2080 ton, süratleri 12 mil ve zırhları ise tabyada 4.5 pos, kuşakta ise 6 postur.[509]

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Necm-i Şevket Karadeniz filosunun Sünne'deki Birinci Fırkası'nda, Asar-ı Şevket ise seyyar olarak Üçüncü Fırka'da görev almıştır. Savaşın bitiminde Haliç'e çekilen filo arasında bu iki korvette bulunmaktadır. Her iki zırhlı da 1890-1892 tarihleri arasında Tersane-i Âmire 'de bakıma alınarak kazanları değiştirilmiştir[510].

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Necm-i Şevket korveti İkinci Filo'da görev alırken, Asar-ı Şevket'in ise donanmada bulunmadığını görmekteyiz. Savaş esnasında Necm-i Şevket'in silahlarının azlığı ve eskiliği, süratinin 4-5 mil civarında oluşu, makinelerinin istenilen durumdan çok uzak olması gibi sebeplerden dolayı bir varlık gösteremediği görülür[511].

Silah olarak Asar-ı Şevket korvetinin beş adet Armstrong, iki adet Krupp ve iki adet de Hotchkiss topu bulunmakta olup[512], bu sayı 1886 yılında değişerek mevcuda iki Nordenfeldt topu daha eklenmiş, Krupp toplarının sayısı da dörde çıkarılmıştır[513]. Necm-i Şevket korvetinin ise beş adet Armstrong, iki adet Krupp ve

---

508 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.107.
509 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
510 BOA, **Ymtv.**, Belge No:47/41.
511 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.33.
512 BOA, **Ymtv.**, Belge No:47/41.
513 BOA, **Ymtv.**,Belge No;38/96.

iki adet de Hotchkiss topu bulunmakta olup[514], 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı öncesinde buna üç adet Nordenfeldt topunun daha eklendiğini Bahriye Nezareti'nce tanzim edilen ve Padişah'a takdim edilen raporlarda ifade edilir.[515].

Personel sayıları ise Necm-i Şevket'in 150-200 arasında değişmekte olup[516], bunun 30-40'ı çarkçı sınıfı, 3-5'i sanayi ve inşaiyye, 1-2'si sıhhi zabit, diğerleri ise harp sınıfına aittir[517]. Asar-ı Şevket'in ise personel sayısı 50-70 arasındadır[518].

Necm-i Şevket 1899-1909 yılları arasında Selanik'te karakol gemisi olarak bulunmuş, 1909 yılından sonra da İstanbul'da kışla talim gemisi olarak vazife almıştır. 1929 yılına gelindiğinde ise hizmet dışı olmasına karar verilmiştir. Asar-ı Şevket ise 1903 yılında hizmet dışı olmuştur[519].

(2).Muinü'z-Zafer, Avnillah ve Feth-i Bülend

Her üç zırhlı da 1869 yılında İngiltere'ye sipariş verilmiş olup, aynı teknik özelliklerde yapılarak yine aynı yıl içinde denize indirilmişlerdir.

Uzunlukları 230 kadem, genişlikleri 35 kadem, çektiği su 16 kadem, ma-i mahreçleri 2400 ton, süratleri 13 mil ve zırhları ise tabyada 5 pos, kuşakta ise 6 postur.[520]

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Muinü'z-Zafer ve Feth-i Bülend seyyar Üçüncü Fırka'da, Avnillah ise Batum'daki İkinci Fırka'da görev yapmıştır. Her üç zırhlı korvetinde savaş sonrası Haliç'e çekildiğini görmekteyiz.1897 Yunan savaşında vazife almamışlardır[521]. 1903-1906 tarihleri arasında her üçünün de Tersane-i Âmire 'de yenilenmeleri için Ansaldo firması ile 180.960 lira karşılığı bir anlaşma yapılmıştır. Faydasız ve pek ihtilaflı devam eden çalışmalardan sonra

---

514 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/20.
515 BOA, **Ymtv.**, Belge No:81/53.
516 BOA, **Ymtv.**, Belge No:99/74.
517 BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76.
518 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/20.
519 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.107.
520 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
521 Hülagü,**a.g.e.**,s.146.

istenilen sonuç elde edilemeyerek yenilenme sadece dış görünüm ve toplardan ibaret kalmıştır[522].

Silahları ise Muinü'z-Zafer ve Avnillah'ın dört adet Armstrong, iki adet Krupp, iki adet Hotchkiss toplarından ibaret olup, 1886 yılında bunlara iki adet Nordenfeldt topu daha ilave edilmiştir[523]. Feth-i Bülend zırhlısının ise dört adet Armstrong, dört adet Krupp ve üç adet Hotchkiss topu olup, 1886 yılında bunlara dört adet Nordenfeldt topu daha ilave edilmiştir[524].

Avnillah ve Muinü'z-Zafer'in personel sayısı 50-70 arasında olup, bunların 10-20'si çarkçı, biri sıhhi zabit, kalanı ise harp sınıfına aittir[525]. Feth-i Bülend'in ise personel sayısı bunlardan hayli fazla olup, 150-200 arasında değişmektedir. Bu sayının 15-20'si çarkçı, 1-2'si sıhhi zabit, diğerleri ise harp sınıfına aittir[526].

Muinü'z-zafer 1910 yılında İzmit'te karakol gemisi, 1913 yılında İstanbul'da torpido eğitim gemisi, 1920 yılında İzmit'te kışla gemisi ve 1928 yılında Erdek'te denizaltılar için depo gemisi olarak vazife yapmış, 1934 yılında da yine Erdek'te sökülerek feshedilmiştir. Avnillah 1910 yılında Beyrut'ta karakol gemisi olarak vazife yapmış 24.3.1912 tarihinde de İtalyan kruvazörü Garibaldi'nin top atışı ile batırılmıştır. Feth-i Bülend ise 1910 yılında Selanik'te karakol gemisi olarak vazife yapmış ve 31.10.1913 tarihinde de Yunan torpido botu NF11 tarafından Selanik'te batırılmıştır[527].

(3).Lütf-i Celil ve Hıfzu'r-Rahman

Her ikisi de Mısır Hidivliği'nce Osmanlı Devleti'ne verilen gemilerden olup, 1869 yılında denize indirilerek Fransa'dan yola çıkarılmıştır.

---

522 BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:149.
523 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96; 13/55.
524 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116;14/17.
525 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14.
526 BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.
527 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.113.

Uzunlukları 204 kadem, genişlikleri 43 kadem, çekilen su 19 kadem, ma-i mahreçleri 1771 ton, süratleri12 mil ve zırhları ise kuşakta 6 pos, tabyada ise 5 postur.[528]

Bunlardan Lütf-i Celil 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Tuna'da Rus sahra toplarının ateşi sonucunda 10.5.1877 tarihinde batmıştır[529]. Hıfzu'r-Rahman korveti ise Haliç'te esir edilen gemiler içinde bulunup, 1891-1894 yıllarında Tersane-i Âmire 'de kazanları değiştirilerek yenilenmiştir[530].1897 Osmanlı-Yunan savaşında 1. Filo'da vazife almıştır. Savaş esnasında silahlarının az ve eksik olması, makinelerinin iyi çalışmaması ve süratinin ise sadece 4-5 mil civarında olması sebebiyle beklenileni sergileyememiştir[531]. II. Meşrutiyet idaresi tarafından artık hizmet veremeyecek durumda olmasının tespit edilmesi üzerine 31.7.1909 tarihinde satılması teklif edilmiş, 11.11.1909 tarihinde ise sökülmek üzere satılmıştır.[532]

(4).Mukaddime-i Hayr

Tersane-i Âmire 'de inşa edilmiş ilk zırhlı korvet olup 28.10.1875 tarihinde denize indirilmiştir. Uzunluğu 235 kadem, genişliği 38 kadem, çektiği su 18 kadem, ma-i mahreci 2806 ton, sürati 13 mil, zırh kaplaması ise tabyada 6 pos, kuşakta ise 9 postur.[533]

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Karadeniz filosuna bağlı olarak Sünne'de bulunan Birinci Fırka'da vazife almıştır. Mukaddime-i Hayr'da Haliç'e hapsedilen gemiler arasındadır.1897 Osmanlı-Yunan savaşında ise vazife almamıştır. Silahları dört adet Armstrong, dört adet Krupp ve üç adet Hotchkiss topundan ibaret olup, 1886 yılında iki adet Nordenfeldt topu daha eklenmiştir[534].

---

528 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
529 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.107.
530 BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76.
531 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**,s.56.
532 Langensiepen-Güleryüz.a.g.e.,s.107.
533 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
534 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116; 14/17.

Personel sayısı ise 150-200 arasında değişmekte olup, bunun 30-40'ı çarkçı sınıfı, 2-4'ü sanayi ve inşaiyye sınıfı, 1-2'si sıhhi zabit, geriye kalanı ise harp sınıfına aittir[535].

1911 yılında İstanbul'da okul gemisi, 1914 yılında kışla gemisi, 1920 yılında İzmit'te kışla gemisi olarak hizmet vermiş ve yine İzmit'te 1923 yılında sökülmüştür[536].

(5).İclaliye

1868 yılında Fransa'nın Trieste şehrinde kızağa konulan İclaliye korveti 1869 yılında tamamlanarak denize indirilmiştir. Uzunluğu 219 kadem, genişliği 41 kadem, çektiği su 17 kadem, ma-i mahreci 2266 ton, sürati 12 mil ve zırh donanımı tabyada 4.5 pos, kuşakta ise 6 postur.[537]

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na katılarak Karadeniz Filosu'na bağlı Sünne'deki Birinci Fırka'da vazife almıştır. Savaştan sonra ise II. Abdülhamit'it talimatıyla Haliç'e çekilmiştir. 1891 yılında ise Tersane-i Âmire 'de kazanları ve topları değiştirilerek yenilenmiştir[538]. 1897 Osmanlı Yunan savaşına katılmamıştır. Silahları; dört adet Armstrong, üç adet Krupp ve üç adet Hotchkiss topundan ibaret olup 1886 yılında Hotchkiss topları kaldırılarak yerlerine Nordenfeldt topları konmuştur[539].

Personel sayısı 150-200 arasında değişmekte olup, bunun 15-25'i çarkçı sınıfı, 3-5'i sanayii ve inşaiyye sınıfı, biri sıhhiye zabiti, kalanlar ise harp sınıfına aittir[540]. 1904 yılında barbetleri sökülerek filoya katılan İclaliye, 1914 yılında Heybeliada Deniz Mektebi için kışla gemisi, 1919 yılında Kasımpaşa'da istasyoner

---

[535] BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.
[536] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.115.
[537] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[538] BOA, **Ymtv.**, Belge No:167/251.
[539] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116; 14/17.
[540] BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

gemisi, 1923 yılında Gölcük'te kışla gemisi olarak çeşitli görevler almış ve 1928 yılında yine Gölcük'te sökülmek üzere satılmıştır[541].

Böylece zırhlı korvetlerin de tıpkı zırhlı fırkateynler gibi 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşına katıldıklarını görmekteyiz. Bu savaş esnasında Lütf-i Celil Ruslar tarafından batırılmıştır. Geriye kalan 9 zırhlı korvet savaşı müteakip Haliç'e çekilmiş ve 1890 tarihine kadar da burada bekletilmişlerdir. 1897 Yunan Savaşından sonra ise Osmanlı Donanmasında kışla gemisi, torpido gemisi, mektep gemisi, karakol gemisi gibi vazifeler yürütmüşlerdir.

c.Zırhlı Dubalar (Nehir Monitörleri)

Özellikle Tuna nehrinde faaliyet gösteren hafif silahlarla teçhiz edilmiş küçük muharebe gemileri olan zırhlı dubalardan Sultan Abdülaziz devrinde beş adet Fransa'ya, iki adet de Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiştir.

Zırhlı Dubalar	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Fethü'l-İslam	1863	Fransa	SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, la Seyne
İşkodra	1863	Fransa	SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, la Seyne
Böğürtlen	1863	Fransa	SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, la Seyne
Podgoriçe	1863	Fransa	SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, la Seyne
Semendire	1863	Fransa	SA des Forges et Chantiers de la Mediterranee, la

[541] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.115.

(Memduhiye)			Seyne
Hizber	1870	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Seyfi	1870	Osmanlı	Tersane-i Âmire

Bu dubaların II. Abdülhamit devrindeki durumları ve faaliyetleri ise şu şekildedir:

(1).İşkodra, Podgoriçe ve Böğürtlen

Uzunlukları 95 kadem, genişlikleri 32 kadem, çektikleri su 6.7 kadem, ma-i mahreçleri 408 ton olup zırh kaplamaları ise 3 pos kalınlığındadır.[542]

II. Abdülhamit devrinin hemen başında patlak veren 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Tuna'da üslenen bu dubalardan Podgoriçe 17.06.1877, İşkodra ise 16.07.1877 tarihinde Nebula yakınlarında Rus kuvvetleri tarafından ele geçirilmiştir[543]. İşkodra ve Podgoriçe'nin Osmanlı donanmasından ayrılmasından üç yıl sonra Böğürtlen dubası da artık işe yaramaz halde olduğundan hizmet dışı olmuş, 1886 tarihinde de sökülmek üzere satılmıştır[544].

(2).Fethü'l-İslam ve Semendire

1863 yılında Fransa'ya sipariş verilen zırhlı dubalar arasında olan Fethü'l-İslam ve Semendire 1865 yılında denize indirilmiştir. Teknik özellikleri İşkodra, Podgoriçe ve Böğürtlen ile aynıdır.

Semendire, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Tuna'da vazifelendirilmiş ve savaştan sonra ise 1879 tarihinde Memduhiye adını almıştır[545] Savaştan sonra ise

---

[542] DMA,**El Yazmaları (Numarasız).**
[543] BOA, **Ymtv.**, Belge No.
[544] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.117.
[545] DMA, **a.g.b.**

Fethü'l-İslam'la beraber Haliç'e çekilmiştir. Haliçten çıkarıldıktan sonra uzun süre İstanbul Tarabya'da karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[546].

Fethü'l-İslam ise 1894 yılında İstanbul tersanesinde yenilerek kazanları değiştirilmiş[547] ve 1895 yılından itibaren İstanbul'da karakol gemisi olarak özellikle İstinye'de vazifede bulunmuştur[548]. Silah olarak her ikisinin de iki adet tersane yapımı kaval topu bulunmakta olup[549], personel sayıları ise Fethü'l-İslam'ın elli, Memduhiye'nin ise 30-40 arasındadır[550]. Zamanla iyice eskiyen dubalar 1909 yılında sökülmek üzere satılmıştır[551].

(3).Hizber ve Seyfi

Her ikisi de 1870 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup, 1873 yılında da denize indirilmişlerdir. Her ikisi de daha önce yurtdışında inşa ettirilen dubalar örnek alınarak inşa ettirilmiştir. Uzunlukları 125 kadem, genişlikleri 30 kadem, çekilen su 5 kadem, ma-i mahreçleri 512 ton, zırh kalınlıkları ise 3 postur.[552]

Bunlardan Seyfi, tıpkı İşkodra ve Podgoriçe gibi 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda 26.5.1877 tarihinde Maçin'de Rus torpidosu tarafından batırılmıştır[553]. Hizber ise Haliç'e çekilmiş ve 1886 yılında kazanlarının tamiri için Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmıştır[554]. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Forman sefinesi olarak Çanakkale'de vazife yapmış ve 1911 yılında da sökülmek üzere satılmıştır[555]. Silah olarak iki adet kaval topu bulunmakta olup, 1886 yılında bu topların yerine iki adet

---

546 BOA, **Ymtv.**, Belge No:187/16.
547 BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76.
548BOA, **Ymtv.**, Belge No: 124/63.
549 BOA, **Ymtv.**, Belge No:44/43.
550 BOA, **Ymtv.**, Belge No:14/17.
551 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.117.
552 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
553 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.117.
554 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14.
555 BOA, **Ymtv.**, Belge No:178/64.

Hotchkiss ve üç adet Krupp topu konulmuştur[556]. Personel sayısı ise 25-50 arasında değişmektedir[557].

Kendi döneminde donanmaya yeni zırhlı fırkateyn veya korvet siparişi vermeyen II. Abdülhamit'in bu arada mevcut zırhlıları da ihmal ettiği düşüncesi özellikle 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda bu gemilerin içinde bulundukları perişanlık ve yarattıkları hayal kırıklığı da göz önüne alınırsa haklı gibi görülebilir. Hatta tahta çıktığında kemiyet itibariyle dünyanın üçüncü büyük donanmasına sahip olan II. Abdülhamit'in 15-20 yıllık bir zaman zarfında donanmayı Haliç'ten dışarı çıkarmadığı, büyük eksiklikler içinde olmasına rağmen, günün şartlarına göre yenileyip teçhiz ettirmediği, donanma her ne kadar sayı ve görünüm itibariyle büyük olsa da kalite ve muhteva açısından bitmiş bir durum arzettiği, hatta bir kısmının tamir olmaya bile kabiliyetinin olmadığı, kazanlarının aktığı, saç levhalarının harap bir vaziyet arzettiği, silah ve teçhizat bakımından günün şartları ve imkanlarının çok gerisinde kaldığı artık yaygın bir kanaat halini almıştır[558]. Ancak gelinen bu noktada yegane sorumlu olarak II. Abdülhamit'i göstermek doğru değildir.

Donanmanın ıslahı ve teçhizi için birçok kereler donanma kumandanı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşaya, Bahriye Nezareti'ne ve gemi kumandanlarına iradeler gönderilerek özellikle zırhlı gemilerin yeni sistem Krupp topları ile teçhizi, kazanlarının değiştirilmesi ve zırhlarının inceliği konusunda ikaz edilmişlerdir. 1882 tarihli bir belgede *...Zırhlı süfun-ı hümayun-ı mülukanenin esliha-i mevcudesinin mukteza-yı vakt ve hale göre ikmal ve ıslahı zımnında baş ve kıç taraflarına vaz'ı şerefsunuh ve sudur buyurulan emr ve ferman-ı hazret-i hilafetpenahi iktiza-i aliyyesinden bulunan Krupp toplarının Tersane-i Âmire fabrikalarında bi'l-imal Orhaniye ve Aziziye fırkateyn ve Feth-i Bülent ve Mukaddime-i Hayr korvet-i hümayunlarına vaz'ı...*[559] ifadesinde zırhlı gemilerin yeni sistem Krupp topları ile teçhizinin önemi ve II. Abdülhamit'in bu konuya olan ilgisi belirtilmektedir. Fakat ilginç olan şey bu yazışmaların yapıldığı sırada ismi geçen zırhlı gemilerden bir

---

[556] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[557] BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/4; 13/55 38/96.
[558] Hülagü, **a.g.e.**, s.35.
[559] BOA, **Ymtv.**, Belge No:6/51.

çoğunun Haliç'te yatmasıdır. Bundan sonraki tarihlerde gerek Bahriye Nezareti'ne, gerekse donanma kumandanına gönderilen bu tür yazışmaların sürekli yapıldığı görülür. 28.09.1883 tarihli bizzat Hasan Hüsnü Paşaya gönderilen yazıda...*Donanma-yı Hümayun'un indel-iktiza mükemmelen teslih ve teçhizi için icab eden top ve mühimmat ve şair kaffe-i malzeme ve edevat bila-noksan ambarlarında mevcut mudur değil midir? Değil ise noksan olan malzeme ne gibi ve ne cins şeylerdir ve tedarikleri ne kadar akçe sarfına mütevakkıftır?...*[560]sorusuna Hüsnü Paşanın havale ettiği Şûrâ-yı Bahriye Komisyonu tarafından verilen cevapta, Amstrong toplarının ağızdan dolar toplar olup halbuki kıçtan dolar topların hem kullanımının kolaylığı hem de mermilerinin fazla mesafe kat etmesi sebebiyle Avrupa devletleri kendi bahriyelerinde bulunan ağızdan dolar topları kıçtan dolar toplara değiştirdikleri ifade edilir. Ayrıca bu devletler içinde en geriye kalan İngiltere'nin dahi sonradan toplarını kıçdan dolar toplara değiştirdiği, kendi donanmamızda bulunan zıhlı gemilerden Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Avnillah, Muinü'z-Zafer, Hizber ve Feth-i Bülend'de bulunan Amstrong toplarının yeni sistem Krupp toplarıyla değiştirilmesine karar verildiği belirtilir. Padişahın bu konudaki daha önceki teleplerinin gecikmesinin sebebi olarak ta Donanma'da mevcut Amstrong toplarının kıçdan dolar topa değiştirilmesi çalışmaları ile ilgili fabrika ile yapılan görüşmelerin uzaması gösterilmiştir[561].

Amstrong Fabrikası müdürü tarafından yazılan cevapta, donanmada mevcut 7 ve 9 poslarda olan topların kıçtan dolar topa değiştirilebileceği ifade edilerek 7 pos topun değiştirme masrafı olarak ta 300.000 lira[562] istenmiştir. Daha sonra bu teşebbüsten muhtemelen maliyet hesabının fazla olmasından dolayı vazgeçilerek Krupp fabrikası ile görüşme kararı alınmıştır. Bu kararın alınmasından sonra yapılan yazışmalar 24.11.1885 tarihinde ancak neticelenmiş ve istenilen topların bedeli olarak 105.635 lira talep edilmiştir. Bunun üzerine Şûrâ-yı Bahriye tasarruf kaidesine istinaden sadece Feth-i Bülend, Mukaddime-i Hayr, Avnillah ve Muinnü'z-zafer

---

[560] DMA, **Mkt.**, Belge No:420/24.

[561] DMA, **a.g.b.**

[562] Belgenin eksik olmasından dolayı gösterilen paranın cinsi ve 9 pos topun bedeli tam olarak tespit edilememiştir. Para biriminin de Osmanlı ya da Sterlin mi olduğu konusunda herhangi bir tahmin yapılamamıştır. DMA, **Mkt.**, Belge No:420/24.

zırhlılarının teçhizine karar vermiştir. Ayrıca Osmaniye, Mahmudiye, Orhaniye ve Aziziye fırkateynlerinin zırhları eski sistem olup halihazırda bütçenin darlığı sebebi ile bir türlü yeni sisteme değiştirilemediği, önceden bunların 10-12 mil sürate sahipken, kazanlarının köhneliği sebebi ile süratlerinin 7-8 mile kadar indiği belirtilerek, eski süratlerine dönmeleri için 40.000 lira bedelle her birinin kazanlarının değiştirilmesinin gereği üzerinde durulmuştur. Bunun yanında 280 kadem uzunluğunda ve 17 mil seyir eder süratte kruvazör tarzında 75'er bin liradan iki adet vapurun satın alınması ve 40-50 kadar Nordenfeldt topu da dahil toplam 425.635 lira-i sterlin tutarında bir hesap çıkarılmıştır[563].

Maliye Hazinesi'nin değil 425.635 lira-i sterlin bunun onda birini bile veremeyeceği bir ortamda Şûrâ-yı Bahriye'nin böyle bir yenileşme raporu ortaya koyması şaşırtıcıdır. Zira bu yenileşme projesine istinaden ancak dört yıl sonra yani 1889 yılında bizzat Padişahın iradesiyle bütçeden sadece 50.000 lira ayrılabilmiştir. 1890 yılına gelindiğinde bahsedilen gelişmeler nihayetinde zırhlı fırkateyn ve korvetlerin kazan ve toplarının değiştirilmesi bir yana bir kısmının tamir olmaya dahi kabiliyeti olmayacak derecede çürüdüğü görülür. 9 Ramazan 1306 tarihli Bab-ı Ali'ye yazılan tezkirede zırhlıların durumu şu şekilde ifade edilir:

Ma'lûm-ı sâmi-i cenâb-ı Sadâretpenâhîleri buyurulduğu üzere âsar-ı mühimme ve azîmesi nevbetle saha âra-yı birûz olan terakkiyât-ı asriye ve ihtira'ât-ı zamaniyenin âlât ve vesa'it-i harbiye üzerinde görülmekde olup aksâm-ı sâirece olduğu gibi Donanma'ca dahi teceddüdât ve terakkiyât-ı külliye hâsıl olmuş ve on beş yigirmi sene evvelinde hal bugün tebeddül ederek o zamanın esliha ve vesâit-i sâire-i harbiyesi tertîbât-ı cedîdeye nisbetle ehemmiyetini zayi eylemişdir. Şevket-i Devlet'in levâzımından bulunan kuvâ-yı harbiyenin fi zamanina iktisâb eyledigi sûret-i mükemmeliyete düvel-i muazzamaca peyder pey tatbîk-ı ahvâl edilmekde ve İngiltere ve Fransa ve İtalya'da olduğu gibi Rusya Devleti'nce dahi yeni sistemde zırhlı sefîne-i harbiye tedârikine be gayet ehemmiyetli teşebbüsat icrâ olunmakda olduğu halde Devlet-i Âliyye'ce zırhlı sefâyinin hal-i hâzırında bırakılması asla ca'iz olamayıp çünkü sefâyin-i mezkûre bundan yigirmi yigirmi beş sene evvelki zamanın

563 BOA, **Ymtv.**, Belge No:34/43.

isti'dâd ve icâbatına göre yapılmış ve gerek zırhları inceligi ve gerek kuvvet ve sür'atlarının azlığı mülâsebesiyle mütecaviz bulunan devletler donanması arasında vesait-i âdiye hükmünde kalmış olduğundan tedabir-i lazîmeye müsâraat-ı elzemiyet ve ehemmiyet-i kat'iye tahtında görülmüştür. Tafsilât-ı mesbûkadan zâhir ve âşikâr olduğu üzere süfen-i mezkûra şu zamanın kuvve-i bahriyesince hâsıl olan terakkiyât ve tebeddülâtın ehemmiyetine nisbeten adeta sefâyin-i nakliye mertebesine tenezzül etmiştir[564].

Bab-ı Ali'ye sunulan bu dikkat çekici rapor ile birlikte Tersane-i Âmire İmalat Komisyonu ve Şûrâ-yı Bahriye tarafından kaleme alınan mazbatalar, mütalaa edilerek zırhlı Osmaniye, Orhaniye, Mahmudiye ve Aziziye fırkateynlerinin tadil ve teçhizleri yeniden gündeme gelmiştir. Hazırlanan projeye uygun olarak her bir geminin;

1.Su hattında bulunan zırhların çelikle karıştırılarak bir posa çıkarılması,

2.Güvertelere bir pos tahtında çelik batarya inşası,

3.Gemiyi torpidodan muhafaza için altı kıta top yerleştirilmesi,

4.Bataryaların baş ve kıç taraflarına 26 cm'lik birer ve palavralarına[565] 15 cm'lik sekiz adet Krupp topu konularak yenilenmesine karar verilmiştir[566]. İngiliz Thames Iron Works fabrikasından da yapılacak değişiklikler hakkında görüş alınmıştır. Neticede kazanlar 36.000, zırhlarla diğerleri 50.000 liradan aşağı olmamak üzere tadilatın Tersane-i Âmire 'de yapılmasına karar verilmiştir. Bu tadilata ilişkin Padişaha sunulan raporlarda yeni bir zıhlı fırkateynin 700.000 lira olduğu hesap edilerek, dört zırhlının ıslahı için verilecek olan 86.000 liranın mukayese edilemeyecek derecede ehven olduğu belirtilir. Bu paranın 80.000 lirası %8 faiz ve bir defaya mahsus %4 komisyon ödemek kaydıyla fenerler müstelzimi Mösyö Kolas'tan alınmıştır[567]. 1890 yılı içerisinde Osmaniye ve Aziziye, 1892

---

[564] DMA, **Mkt**, Belge No:596/115-116.
[565] **Palavra**: Üst güvertenin altındaki güvertedir. Gürçay,**a.g.e.**,s.25.
[566] DMA, **Mkt.**, Belge No:595/115/116.
[567]DMA, **a.g.b.**

yılında da Orhaniye ve Mahmudiye zırhlıları tersaneye alınarak kazanları da dahil, bir çok kısımları yenilenmiştir. Tersane-i Âmire ve Ansaldo firmasıyla anlaşmalı olarak yapılan bu tadilat ve teçhizat projesi sadece zırhlı fırkateynler ile sınırlı kalmayarak diğer bütün korvet ve dubalar 1890-1894 yılları arasında tersaneye alınarak yenilenmişlerdir.

Bürokrasinin bu dönemdeki karmaşık ilişkilerinin yanında Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu durumda bütün yenileşme teşebbüslerinin önünde her zaman bir engel teşkil edegelmiştir.1882 yılı başından itibaren çalışmaya başlayan Duyun-u Umumiye İdaresi Osmanlı Devleti'nin hükümranlık haklarını zedeleyen, malî kaynakları kontrol altına alan uluslar arası bir idare şeklinde çalışmakta olup adeta devlet içinde başka bir devlet niteliği taşıyordu. Bu dönemde donanmanın modernize edilmesi için 300-400.000 kuruş Maliye Nezaretinden talep edilmiş ancak geri ödemesinin mümkün olamayacağı gerekçesiyle Duyun-u Umumiye İdaresi tarafından reddedilmiştir. Gerekçe olarak ta 1879 senesinde donanma için gerekli finansmanın sağlanabilmesi amacıyla yapılan 16.500 akçelik borçlanmanın geri ödemesinde yaşanan problemler gösterilmiştir.

II. Abdülhamit devri donanmasında iki ciddi malî sorunla karşılaşılmıştır. Bunlardan birincisi, genel bütçe içinde donanmaya ayrılan payın sürekli düşmesi, ikincisi ise donanma ile ilgili borçlanmalara getirilen kısıtlamalardır. Yukarıda verilen bilgilerden de anlaşılacağı üzere donanma özel bir bütçenin hazırlanmasına zorlanmış ve harcamalar bu bütçeye dahil edilmemiştir. Buna karşın Bahriye Nezareti sürekli olarak kendisine ayrılan bütçenin az olmasından dert yanarak bütçede kendisine ayrılan payın arttırılması veya yeni kaynaklar aktarımına gidilmesinin zarureti üzerinde durmuştur. Mesela, Maliye Nezaretinden Bâb-ı Ali'ye gönderilen 7 Ekim 1885 tarihli belgede altı aylık bütçenin yekûnu olan 64.617.326 kuruştan sadece donanmaya 733.672 kuruşun ayrıldığından bahisle bunun mevcut gereksinmelerin karşılanmasında yetersiz kaldığından ifade edilmektedir. Böylece bir sonraki yıla ait bütçeden donanma namına 1.992.062 kuruşluk bir tahsisatın ayrılması istenilmiştir. Ayrıca II. Abdülhamit'e sunulan 1 Mart 1886 tarihli arızada Bahriye Nazırı malî durumla ilgili şikayette bulunarak 17.000 lira gibi bir kaynak

aktarımına ihtiyaç duyduğunu belirterek bu konuda bir irade yayınlanmasını talep etmiştir. Abdülhamit'in bu konuda araya girmesine rağmen gerek Sadaret Makamı gerekse Maliye Nezareti böyle bir kaynak aktarımına izin vermemiştir. Hatta donanma personelinin maaşlarının ödenmesi için gerekli olan 8.000 lirayı da beş ay sonraya vermeyi taahhüt etmişlerdir. 31 Aralık 1889 tarihinde Bahriye Nezareti tarafından Sadaret'e sunulan raporda 1888 tarihli donanmaya ait harcamaların aynı yıl içerisindeki düzenli gelirleri geçtiği ve bütçedeki açığın 12.633.154 kuruşa ulaştığı ifade edilmektedir. Normalde tahsis edilen miktarla ancak donanma mürettebatının yiyecek, üniforma gibi temel ihtiyaçları ancak karşılanabildiği belirtilerek kesinlikle gemi satın alınması, tamir ve yapımına pay ayrılamadığı ifade edilmiştir. Raporun devamında Bahriye Nazırı, *...eğer bize ayrılan paradan daha fazla miktarın kullanılmasına müsaade edilmez ise gemi yapımı ve bunun için gerekli temel malzemelerin alımı durma noktasına gelecektir* denmektedir. 16 Nisan 1894 tarihinde Bahriye Nazırı doğrudan II. Abdülhamit'in yanına çıkarak geçen birkaç yıl içinde donanmanın bakımı ile ilgili para talebinde bulunduklarını fakat Sadaretin bu konuda herhangi bir yardımda bulunmadığını hatta halihazırdaki bütçeyi de kıstığını belirterek mevcut tahsisatın ancak maaşlar, yiyecek ve giyecek ile birazda gemilerin tamiratında kullanıldığını ifade etmiştir. Gerçektende bu yıla gelininceye kadar özellikle 1890-94 yılları arasında zırhlı fırkateyn ve korvetler mali açıdan bin bir güçlük çekilerek Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmış ve bütün harcamalarda bu yıllarda donanmaya ayrılan bütçeden yapılmıştır. Abdülhamit donanmanın içinde bulunduğu bu maddi zaruretin giderilmesi hususundu daha öncede yaptığı gibi Sadaret'e gerekli emirleri vermiştir. Ancak yinede netice alınamamıştır. 8 Ocak 1897 tarihli bir müzekkerede donanma bütçesinin yetersizliği bir defa daha gündeme getirilmiştir. Bütün bu gelişmeler üzerine II. Abdülhamit, 24 Şubat 1897 tarihli bir ferman ile Maliye Nezaretine emir vererek 4 milyon kuruşluk bir meblağın donanmaya verilmesini istemiştir. Fermanda eğer Maliye Nezareti bu parayı karşılayamayacak olursa kendisinin karşılayacağını ifade eder. Böylece, Maliye Nezaretinin ve Sadaretin, Duyun-u Umumiye İdaresi tarafından sürekli denetlenmesi, oluşturulan bütçelerde kısıtlamalara gidilmesi en çok Bahriye Nezaretini ve donanmayı etkilemiştir. Durum bizzat Bahriye Nazırı tarafından Padişaha aktarılmış

ancak II Abdülhamit'inde yayınladığı iradeler maliyenin içinde bulunduğu mevcut durumdan dolayı pek tesirli olamamıştır[568].

Zırhlıların Tersane-i Âmire 'de yenilendikten 4-5 yıl sonra patlak veren 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı esnasındaki hayal kırıklığı yaratan durumlarını ise izah etmek güçtür. Bu konu ile ilgili akla gelen ihtimaller şu şekilde sıralanabilir:

1. Donanma komutanı, Bahriye Nazırı ve Bahriye Meclisi üyelerinin mevcut konumlarını muhafaza için padişahı yanlış bilgilendirerek, gemilerin sürekli bakımının yapıldığı, yeni toplar ile teçhiz edildiği, personelinin her an savaşa hazır olduğu yönündeki yanıltıcı raporlarıdır. Nitekim Girit isyanı, ve hızla yaklaşan Osmanlı-Yunan savaşı öncesi donanma komutanı Hasan Rahmi Paşa, her ay daire başkanlarının da imzalarıyla II. Abdülhamit'e ...*donanma her an savaş yapmaya hazırdır*... yolunda raporlar vermiştir. Bu esnada Yunanistan'ın Girit'e asker sevk etmesi karşısında II. Abdülhamit donanmaya dahil olan gemilerden elverişli olanların tespiti ve kendisine bildirilmesini istemiştir. Bu istek karşısında aynı donanma komutanı ...*açık denize çıkacak, uzun zaman dolaşacak gemimiz yoktur*... diyerek daha önceki beyanının tam tersi ve yine bir takım ümeranın imzasını havi bir tutanağı Padişaha takdim etmekten çekinmemiştir[569]. Ayrıca Bahriye Nezareti tarafından düzenli olarak tanzim edilerek padişaha sunulan *Donanma-yı Hümayun-ı Cenab-ı Mülukanede Bulunan Asakir-i Bahriye-i Şahanenin Miktar-ı Mevcudu ve Süfün-ı Hümayunun Ahval-i Hazıralarına İlişkin Cetveller* de gemilere hemen savaş öncesi eski sistem Hotchkiss toplarının ihraç edilerek yerlerine yeni sistem Krupp ve Nordenfeldt topları konulduğu kaydedilmektedir. Savaş esnasında ise bu top sayılarının tamamıyla mübalağa edilerek bildirildiği, konulan topların çoğunun ise işe yaramayacak durumda olduğu görülür[570].

2. Tersane-i Âmire 'nin zırhlı gemilerinin yapım, tadilat ve teçhizatında yetersiz olmasına rağmen yurt dışındaki firmalar yerine umumiyetle tasarruf gerekçe

---

[568] Kaori Komatsu, *Financial Problems of the Navy During the Reign Of Abdülhamid II*, **Oriento Moderno**, XX(LXXXI), Nallino 2001, s.212-213.
[569] Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge*. **Belleten**, S.36, TTK Yayını, Ankara 1945, s.143.
[570] BOA, **Ymtv.**, Belge No:34/43.

gösterilerek gemilerin İstanbul'da yenilenmesi konusunda Bahriye Nezareti tarafından ısrarla Padişaha raporlar sunulmuştur. Burada maddi bir suistimal olabileceği gibi Padişahın tasarrufa olan merakına binaen iltifatına mazhar olma düşüncesi de etkili olabilir. Sebebi ne olursa olsun bu tavır ileride telafisi güç sıkıntılara sebebiyet vermiştir. Tersanede bakıma alındıktan bir müddet sonra girdikleri savaşta hayal kırıklığı yaratan zırhlı fırkateyn ve korvetlerin bu durumu savaş esnasında tetkike gelen teknik heyetin de gözünden kaçmamıştır. Nitekim hasarlar gözden geçirildiğinde bu gemilerin tadilat esnasında tersane usta ve uzmanları tarafından bu harap hale düşürüldükleri anlaşılmıştır. Bunun üzerine teknik heyetin çabaları ile Von Hofe Paşa ve bütün gemi kumandanlarından mürekkep bir özel komisyon teşkil edilerek bahsedilen olayla ilgili bir istirhamname hazırlanmıştır. Bu istirhamnamenin en can alıcı kısmı ise *....Hamidiye, Aziziye ve Orhaniye fırkateyn-i hümayunları harp görevi yapmaya muktedir değillerdir. Aynı zamanda bu gemilerin Tersane-i Âmire 'de yeniden tamir ve teçhizlerine teşebbüs etmek hususu feci hataları tekrardan başka bir fayda hasıl etmeyeceği şeklindedir....*[571].

3. Zırhlı gemilerde bulunan toplar ile alet ve edevatın muhafazasına ve günlük bakımına bölük zabitleri ile topçu kaptanları tarafından dikkat edilmemesidir[572].

Mühimmat-ı Harbiye komisyonu tarafından özellikle taşradaki gemilerde bulunan top ve harp mühimmatlarının korunmasına yeterince dikkat edilmediği hususunda bütün kumandan, komodor ve gemi süvarileri çeşitli defalar ikaz edilmiştir[573]. 24 Mayıs 1894 tarihli zırhlı Donanma-yı Hümayun komodorluğuna gönderilen yazıda bu hususlara dikkat çekilerek şu şekilde ikazlar yapılmıştır:

Müstağni-i izah olduğu üzere süfen-i harbiyenin kuvve-i maddiyesi derunlarına vaz' olunan muhtelifu'l-cins esliha-i harbiyeden ibaret olduğuna göre esliha-i mezkure ile takım ve teferru âtına her vakit bâ husûs sulh zamanında usul ve

571 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.43.
572 DMA, **Mkt.**, Belge No:732/15.
573 DMA, **Mkt.**, Belge No:590/140.

nizâmı vechiyle hüsn-i muhâfazalarına ziyadesiyle itina edilmesi umûrdan ve aksi halde zararda olarak ve dikkatsizlik müddet-i medîde devâmı taktirinde ise büsbütün muattal kalarak zaman-ı harpte işe yaramayacakları ve bu cihetle süfen-i harbiyeden muntazır olan fevâ'id-i esasiyeden en mühimi mahv edilmiş olacağı şeklinde ikaz edilerek bunlara dikkat etmeyen gemi personelinin doğacak mesuliyetin sahibi olacakları belirtilmektedir[574].

Bu ikazlara rağmen ne yazık ki savaş esnasında gemilerdeki mevcut topların hiç birine bakım yapılmadığı görülmüştür.

4. Bütün bunların yanında II. Abdülhamit'in deniz politikasında zırhlı fırkateyn ve korvet türü gemilerin öncelik sırası olan torpidobotlara nazaran bir köşede atıl bırakıldığı, sadece belirli dönemlerde teçhizi için iradeler yayınladığı ve bu iradelerin takibinin de tam anlamıyla yerine getirilmediği de muhakkaktır. Zira gemilerden alınacak bir vidadan dahi haberdar olmak isteyen bir padişahın bütün olanlardan habersiz olması da düşünülemez.

2. II. Abdülhamit Döneminde Sipariş Verilen Zırhlı Gemiler

a.Zırhlı Kruvazörler

İlk başlarda bu geminin yapılış gayesi düşman ticaret gemilerine taarruz ve ait olduğu memleketin ticaretini müdafaa idi. Fakat ebatlarının gittikçe büyümesi ile savaş hattında kullanımları da gündeme gelmiş ve 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'nda da önemli roller üstlenmişlerdir. Bütün bu gelişmeler yeni bir donanma teşkili içinde olan Osmanlı Devleti tarafından izlenerek, beşi Tersane-i Âmire 'ye olmak üzere toplam sekiz adet zırhlı kruvazör tipi gemi sipariş verilmiştir.

Zırhlı Kruvazörler	Sipariş Tarihi	Ülke	Firma
Lütf-i Hümayun	1880	Osmanlı	Tersane-i Âmire /İzmit
Feyza-i Bahri	1889	Osmanlı	Tersane-i Âmire /İzmit

[574] DMA, **Mkt.**, Belge No:732/15.

Şadiye	1889	Osmanlı	Tersane-i Âmire /İzmit
Hüdavendigar	1891	Osmanlı	Tersane-i Âmire /İzmit
Selimiye	1891	Osmanlı	Tersane-i Âmire /İzmit
Mecidiye	1900	Amerika	William Camp-son, Philadelphia
Hamidiye	1900	İngiltere	Armstrong
Drama	1904	İtalya	Ansaldo

(1).Şadiye, Feyza-i Bahri, Hüdavendigar ve Selimiye

İzmit tersanesinde yapımına başlanılan zırhlılardan Şadiye, Feyza-i Bahri ve Selimiye 1892 yılında, Hüdavendigar ise 1897 yılında gerekli tahsisatın bulunamaması sebebiyle iptal edilmek zorunda kalmıştır. Uzunlukları 226 kadem, genişlikleri 36 kadem, çektikleri su 14 kadem ve ma-i mahreçleri ise 1600 tondur.[575]

Bu dönemde gerek Tersane-i Âmire 'de ve gerekse İzmit tersanesinde inşa halinde bulunan ve peyderpey yapılması planlanan gemi sayısı otuz beştir. Gemilerin durumu ve ihtiyaçları ile ilgili olarak Mabeyn-i Hümayun'a gönderilen tezkirede zikredilen inşaat faaliyetleri için bazı ihtiyaçların olduğu ve gemilerin inşa masrafı için gerekli olan 880.000 liranın Maliye Hazinesince karşılanamayıp vilayetlere havale olunduğundan bahisle bu usulün inşa faaliyetlerini sekteye uğratacağı belirtilmektedir. Çünkü havalelerin vaktinde ödenmeyeceğinden, tüccar verdiği eşya bedelini normalden %20-25 daha fazlaya satacak, bu durumda devletin menfaatleri zarara uğramış olacaktır. Ayrıca işlerin gecikmesi mahcubiyete sebebiyet verilecektir denilerek bunun hazineden ödenmesi talep edilmektedir[576]. Bu döneme ait (1892-1897) bütçeler incelendiğinde böyle bir tahsisata rastlanılamamış olması ise ya havale usulünün tatbik edildiğe, bunun da masraflara kafi gelmediğine, ya da Maliye

[575] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[576] DMA, **Mkt.**, Belge No:913/47-A.

hazinesinin bu miktarı üslenmesine rağmen karşılığını bulamadığı sonucunu ortaya koyar. Hatta bunlardan Hüdavendigar kruvazörünün destgahta omurgası kurulmuş ve orta bodoslaması kaldırılmış, Feyza-i Bahri'nin ise Tersane-i Âmire çelik fabrikasında dökülen baş bodoslaması İzmit'e gönderilmiştir[577]. Neticede Tersane-i Âmire 'de ve İzmit tersanesinde yapımı devam eden dört zırhlı kruvazörden Feyza-i Bahri, Şadiye ve Hüdavendigar gerekli tahsisat ayrılamadığı için yapımlarına son verilirken Lütf-i Hümayun ise on iki yıldan sonra ancak 1892 yılında denize indirilebilmiştir.

(2).Lütf-i Hümayun

1880 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup ancak 1892 yılında denize indirilebilmiştir.Uzunluğu 210, genişliği 35 kadem, çektiği su ise 12 kademdir.[578] Kompozayt türünde inşa edilen ilk gemilerden olup uzun süre İstanbul'da okul gemisi olarak görev yapmıştır. 1905 yılında Tersane-i Âmire ile Ansaldo firmaları arasında yapılan anlaşma ile yeniden inşa edilmiş olup, 1909 yılında ise sökülmek üzere satılmıştır[579].

(3).Mecidiye

1900 yılında Amerika'nın Philadelphia şehrindeki William Cam-Son firmasına sipariş verilmiş olup, 1901 yılında kızağa konulmuş ve 1903 yılında da denize indirilmiştir. Uzunluğu 330 kadem, genişliği 42 kadem, çektiği su 16 kadem, ma-i mahreci 325 ton, sürati 22 mildir.[580]

İkinci sınıf bir kruvazör olan Mecidiye'nin bedeli olarak talep edilen 333.962 sterlinin beş taksitte ve yirmi bir ay içinde ödenmesi yönüyle anlaşılmışken[581] Bahriye Nezareti'nin sonradan ilavesini istediği bazı teçhizattan ve Amerika'daki grevlerden dolayı gemi vaktinde tamamlanamamış ve 9.000 dolarlık bir tazminat ihtilafı ortaya çıkmıştır. Mesele II. Abdülhamit'in devreye girmesi ile halledilerek,

---

[577]**Ceride-i Bahriye**, 21.06.1892, No:80, s.57.
[578] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[579] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.139.
[580] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**

geminin İstanbul'a doğru yola çıkması temin edilmiştir[582]. Silahları ise altı adet 47 mm'lik Hotchkiss ve altı adet de 37 mm'lik Hotchkiss olmak üzere on iki adet toptan ibarettir. Bunun yanında Amerikan ve İngiliz fabrikaları imali sahra topları bulunmaktadır[583].

Birinci Dünya Savaşı esnasında, 3.4.1915 tarihinde Odesa'nın 15 mil açığında Rus mayını tarafından batırılmış, 8.6.1915'te Ruslar tarafından yüzdürülerek bakıma alınmış ve Prut adı verilmiştir. 1.5.1918 tarihinde Sivastopol'da Alman silahlı kuvvetleri tarafından el konularak 13.5.1918 tarihinde Osmanlı Bahriyesi'ne iade edilmiş ve 1947 yılına kadar hizmette kalmıştır[584].

(4).Hamidiye

İngiltere'nin Armstrong firmasına 1900 yılında sipariş verilen Hamidiye, ikinci sınıf muhafaza güverteli bir kruvazör olup 1902 yılında kızağa konulmuş ve 1903 yılında da denize indirilmiştir. Uzunluğu 340 kadem, genişliği 47 kadem, çektiği su 16 kadem, ma-i mahreci 3830 ton, sürati 22 mil ve nikel olan zırh kalınlığı 4 postur[585].

Armstrong firması ile yirmi ay zarfında bedeli olan 377.963 sterlinin (415.760 Osmanlı lirası) Osmanlı Devleti tarafından ödenmesi ve yirminci ayın sonunda zırhlının teslimi üzerine bir anlaşmaya varılmıştır[586]. Fakat taksitler vaktinde ödenemediğinden inşası durunca yeni bir ödeme şekli için anlaşılıncaya kadar hayli vakit geçtiğinden Osmanlı Devleti'ne teslimi ancak 1906 yılının Şubat ayında olmuştur[587]. Her hususta Mecidiye ile aynı evsafta yapılmak üzere ısmarlanmışken, inşası esnasında İngilizler tecrübelerine istinaden bazı ufak değişiklikler yaparak, daha muvazeneli bir gemi ortaya koymuşlardır[588]. Silahları on

---

581 BOA, **Bahriye**, Belge No:2346.
582 BOA, **Hususi İrade**, Belge No:102; **Bahriye**, Belge No:509.
583 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
584 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.147.
585 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
586 BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:311.
587 BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:1258.
588 BOA, **Hususi İrade**, Belge No:182.

adet Krupp topu, altı adet 37 mm, ve altı adet de 47 mm'lik Hotchkiss topu ve iki adet de torpido kovanından ibarettir[589].

Personel sayısı ise 400 civarında olup, Balkan Savaşı esnasında Karadeniz'de Bulgar kıyılarını abluka ve Osmanlı nakliye gemilerini himayeden başka Varna'yı bombardımanda da bulunmuştur. 21.11.1912 tarihinde Varna açıklarında Bulgar torpidobotu tarafından vurulmuş, büyük hasar görmesine rağmen İstanbul'a kadar gelebilmiştir. Hemen yapılan tamiri müteakip, Ocak 1913 yılında özel bir görevle Akdeniz'e gönderilmiştir. Yunan donanmasının bir kısım gemilerini ve özellikle Averof'u üzerine çekme ve Yunan işgalindeki adalarımızın geri alınmasında Türk donanmasının işini kolaylaştırması amaçlanmıştır. Fakat ne yazık ki bu plan tahakkuk etmemiştir. 14.10.1913 tarihinde Rauf Orbay komutasında Çanakkale'den ayrılarak Akdeniz, Kızıldeniz ve Adriyatik'te dolaşmış, yedi ay yirmi dört günlük bir sefer sırasında Yunanistan'ın Şıra adasını bombardıman ederek burada bulunan bir yardımcı kruvazörü de tahrip etmiş, Adriyatik'te Draç, Şingin'i bombardıman ile beş de gemi batırmıştır. Bu harekatı süresince Port Said, İskenderiye, Süveyş, Cidde, Malta, Gazze, İskenderun, Taşucu ve Antalya ile Kakave adasına uğramış, Yunanlıların Hamidiye'yi yakalamak ile görevlendirdikleri bir zırhlı ile üç muhrip bir başarı sağlayamamıştır. 7 Eylül 1913 tarihinde İstanbul'a dönen gemi, İstanbul şehri ve *Donanma Cemiyeti* tarafından muhteşem bir törenle karşılanmıştır. Tarihin modern bir kruvazör ile yapılan ilk korsan harekatı olarak kaydettiği bu olay Balkan Harbi'nin acıları içinde kıvranan Türk ulusu üzerinde ferahlatıcı bir etki yapmaktan geri kalmadığı gibi, bütün dünya bahriyeleri tarafından da yakından takip ve takdir edilmiştir[590].

Osmanlı Devleti'ni Birinci Dünya Savaşı'na sokan Karadeniz hadisesinde Kefe'yi bombardıman eden Hamidiye Mondros Mütarekesi ile Haliç'e kapatılıncaya kadar Karadeniz'de durmadan vazife görmüştür. Lozan Antlaşması'ndan sonra

---

[589] DMA, **YMtv**.,Belge No:196/172.

[590] Saim Besbelli, *Tarih Yapmış Bir Kruvazör, Hamidiye*, **Derya**, S.62, Kasım 1972 İstanbul, s.15-16.

Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk faal hale getirdiği gemilerden olup, 1946 yılında hizmetten çıkarılmıştır[591].

(5).Drama

II. Abdülhamit devrinin sonlarına doğru 1904 yılında İtalya'nın Ansaldo firmasına sipariş verilmiş olup, 1907 yılında kızağa konularak ancak 1912 yılında denize indirilebilmiştir. Hakkında fazla bir bilgiye sahip olmadığımız Drama kruvazörü 1937 yılına kadar hizmet vermiştir[592].

Böylece II. Abdülhamit'in teşkilinde gayret ettiği yeni donanmada sekiz adet zırhlı kruvazör siparişi verildiği halde bunlardan Tersane-i Âmire ve İzmit tersanesinde sipariş verilenler gerekli yeterli kaynağın bulunamaması gerekse de tersanelerin kapasitelerinin müsait olamaması sebebiyle ya Hüdavendigar gibi senelerce destgahta tutularak feshedilmişler, yahut da Lütf-i Hümayun gibi denize indirildiği halde diğer donanımları dahi tamamlanmadan kısa süre içerisinde çürümüşlerdir. Böylece geriye Amerika, İngiltere ve İtalya'ya sipariş verilen Hamidiye, Mecidiye ve Drama zırhlı kruvazörleri kalmaktadır. Ayrıca bu dönemde Almanya'ya iki adet de torpido kruvazörü sipariş verilmiştir.

b.Torpido Kruvazörler

II. Abdülhamit'in zırhlı kruvazör nevinden Almanya'nın Germanya firmasına sipariş verdiği gemiler bittiğinde sınıflarından hiç birine uymadığından dolayı kendilerine torpido kruvazörü diye yeni bir sınıf uydurulmuştur[593].

Torpido Kruvazörler	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Peyk-i Şevket	1903	Almanya	Schiffs Maschinerbau
Berk-i Satfet	1903	Almanya	Schiffs Maschinerbau

[591] Besbelli, **a.g.m.**, s.16.
[592] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.159.
[593] **Ceride-i Bahriye**, 22.08.1899, No:267, s.93.

1903 yılında her iki geminin de siparişleri verilmiş, 1906 yılında kızağa konulmuş, süratle inşa edilerek aynı yıl içerisinde denize indirilmişlerdir. İnşaları esnasında zuhur eden ihtilaflar ve ödeme meselelerinden dolayı[594], uzayan ikmal ve teslimleri Padişahın da ilgisini çekmişti[595]. Nihayet 1909 Temmuzundan sonra İstanbul'a getirilebilmiştir[596]. Uzunlukları 262 kadem, genişlikleri 27 kadem, çektikleri su 8 kadem, ma-i mahreçleri 840 ton ve süratleri ise 22 mildir.[597]Peyk-i Şevket 1944, Berk-i Satvet ise 1945 yılına kadar hizmet vermiştir[598].

B.Torpido Gemileri

Torpidobotlar Avrupa tezgahlarında 1860 ve 1875 yılları arasında yedekte çekilen infilak maddesi ile büyük gemilere taarruzu düşünülerek inşa edilen gemilerdir. Fakat bu dönemde bunlarda pek memnun edici neticeler alınamamıştır. 1875 yılında Whitehead torpidosunun tahrip gücü yüksek bir silah olarak dikkatleri üzerinde toplaması torpidoların önemini artırmıştır. Böylece uzak mesafelerden en büyük bir gemi bile kolayca yok edilebilecektir. O zamandan sonra bu maksatla küçük ve süratli teknelerin dizaynına hız verilmiştir[599]. 1890 yılından itibaren zırhı, yüksek sürati, torpido ve seri ateşli küçük toplardan mürekkep taarruz silahları ve küçüklüğü ile bütün bahri devletlerin donanmalarında önemli bir yere gelmiştir[600].

1.Torpido Botlar

II. Abdülhamit'in dünyada henüz gelişim aşamasında olan torpidobot türü gemilerden oluşan bir donanma kurma gayretleri içinde olduğunu 1883 yılından itibaren Avrupalı firmalara verdiği onlarca torpidobot siparişlerinden anlamaktayız. Onu bu düşünceye sevk eden öncelikli unsur bu gemilerin maliyet itibarıyla ucuz olmasıdır.

---

[594] BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:1603.
[595] BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:1681.
[596] BOA, **Bahriye**, Belge No:2263.
[597] DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
[598] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.213.
[599] Gövül, **a.g.e.**, s.27.
[600] **Aynı Yer.**

1880'li yıllarda bir torpidobot 20-30 bin liraya mal olurken, birinci sınıf bir harp gemisinin maliyeti ise 800-900 bin liradır[601]. Bir diğer unsur ise Berlin Antlaşması ile toprak bütünlüğünü tartışılır hale getiren Osmanlı Devleti'nin sahillerini muhafaza gayretidir. Anlaşma sonrası Avusturya'nın Bosna-Hersek'e, İngiltere'nin Kıbrıs'a yerleşmesi ile başlayan süreç Tunus Beyliğinin 12 Mayıs 1881 tarihinde Fransa himayesine girmesi, Teselya ve Narda kazalarının Yunanistan'a terkine ve en önemlisi de İngiliz donanmasının 11 Temmuz 1882 tarihinde İskenderiye'yi topa tutarak Mısır'ı işgale yeltenmeleri şeklinde devam etmiştir.

Böylece ısmarlanan torpidobotlarla ufak iddiasız, kıyıların muhafazasına yetecek ve aynı zamanda ucuza mal edilmiş gemilerden mürekkep bir donanmanın oluşturulmasına gayret edilmiştir. Bu cümleden olarak 1883-1886 yılları arasında beşi Tersane-i Âmire , üçü Fransa, üçü İngiltere ve on üçü de Almanya'da bulunan tezgahlarda yapılmak üzere toplam yirmi dört torpidobot siparişi verilmiştir.

Torpidobotlar	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Burhaneddin	1883	Fransa	SA des Forges-Chartiers de la Mediterranea
Tevfik	1883	Fransa	SA des Forges-Chartiers de la Mediterranea
Mecidiye	1883	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Eser-i Terakki	1883	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Nimet	1883	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Şanaver	1883	İngiltere	----------
Şimşir-i Hücum	1885	Fransa	SA des Forges-Chartiers de la Mediterranea
Gilyum	1885	Almanya	Fr. Schichau AG.
Saika	1885	Almanya	Fr. Schichau AG.

[601] **Ceride-i Bahriye**, 29.10.1889, No:10, s.5.

Tir-i Zafer	1885	Almanya	Fr. Schichau AG.
Seyf-i Bahri	1885	Almanya	Fr. Schichau AG.
Vesile-i Nusret	1885	Almanya	Fr. Schichau AG.
Mahabet	1886	İngiltere	Des Vignes
Satvet	1886	İngiltere	Des Vignes
Nasır	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Fatih	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Nusret	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Şihap	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Tarık	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Pervin	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Siham	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Ejder	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Berk-i Efşan	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Tayyar	1886	Almanya	Schiffs-Maschinenbau-Germania
Timsah	1887	İngiltere	---------
Hamidiye	1901	İtalya	Ansaldo
Yunus	1901	İtalya	Ansaldo
Akhisar	1902	İtaya	Ansaldo

Alpagot	1902	İtalya	Ansaldo
Antalya	1901	İtalya	Ansaldo
Urfa	1901	İtalya	Ansaldo
Ankara	1901	İtalya	Ansaldo
Tokat	1901	İtalya	Ansaldo
Draç	1901	İtalya	Ansaldo
Kütahya	1901	İtalya	Ansaldo
Musul	1901	İtalya	Ansaldo
Demirhisar	1906	Fransa	Schneidir-Cie.
Sultanhisar	1906	Fransa	Schneidir-Cie.
Sivrihisar	1906	Fransa	Schneidir-Cie.
Hamidabad	1906	Fransa	Schneidir-Cie.

a.Burhanettin ve Tevfik

1883 yılında Fransa'ya sipariş verilmiş olup 1885 yılında kızağa konularak aynı yılın sonunda da denize indirilmişlerdir. Bu ikisi Osmanlı Devleti'nin ilk torpidobotlarıdır. Uzunlukları 111 kadem, genişlikleri 12 kadem, çektiği su 4 kadem, ma-i mahreçleri 42 ton, süratleri ise 19 mildir.[602] Silahları, bir adet 35 ve bir adet 25cm'lik Nordenfeldt topu, iki adet torpido kovanı ve bir adet torpidodan oluşmaktadır. Personeli ise dört zabit ve yirmi neferden oluşmuştur[603].

[602] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[603] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.160.

Tevfik ve Burhanettin torpidobotlarının 1897 Osmanlı Yunan savaşı esnasında, hava tulumbaları kırılmış ve torpido kovanlarına torpido sürebilmek için kelepçeleri bulunmamaktadır[604]. Bu haliyle savaşması mümkün olmadığından tamir için İstanbul'a gönderilmişler ve her iki torpidobot da 1902 yılında hizmet dışı olmuştur[605].

b.Mecidiye

Diğer torpidobotlar örnek alınarak Tersane-i Âmire 'de inşaa edilmiş ve 1887 tarihinde denize indirilmiştir. Teknik özellikleri Burhanettin ve Tevfik istimbotları ile aynıdır.1897 Osmanlı Yunan savaşında II.Filo'da vazife almıştır[606].

c.Eser-i Terakki ve Şanaver

1883 yılında İngiltere'de kızağa konulmuşlardır. Eser-i Terakki 1887 yılında, Şanaver ise 1889 yılında denize indirilmiştir. Uzunlukları 100 kadem, genişlikleri 12 kadem, ma-i mahreçleri 60 ton ve süratleri ise 19 mildir[607]

Silah donanımları ise iki adet Nordenfeldt topu ve iki torpido kovanı olup, personel sayısı dört zabit ve yirmi neferden ibarettir[608]. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Mecidiye ve Eser-i Terakki'nin hava tulumbaları kırılmış olup, aynı Tevfik istimbotunda olduğu gibi torpido kovanlarına da torpido sürecek kelepçeler bulunmamaktadır[609].Eser-i Terakki 1902 yılında hizmet dışı olmuş, Şanaver ise 1909 yılında ihale ile hurdaya çıkarılarak satılmıştır[610].

d. Niğmet

Fransaya sipariş verilmiş olup Tulon şehrinde inşa edilmiş ve 1888 tarihinde denize indirilmiştir. Uzunluğu 100 kadem, genişliği 12 kadem, çektiği su 2.5 kadem,

---

604 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.28.
605 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.160.
606 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.161
607 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
608 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.161.
609 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.37.
610 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.161.

ma-i mahreci 42 ton ve sürati ise 18 mildir[611].1902 yılına kadar karakol gemisi olarak hizmet vermiş olup 1909 yılında ihaleyle hurdaya çıkarılarak satılmıştır.[612]

e.Tir-i Zafer, Saika, Seyf-i Bahri, Vesile-i Nusret ve Gilyum

1885 yılında Almanya'ya sipariş verilmişlerdir. 1886 yılında hepside kızağa konulmuş olup, aynı yıl içinde de denize indirilmişlerdir. Uzunlukları 121 kadem, genişlikleri 16 kadem, çektikleri su 5 kadem, ma-i mahreçleri 85 ton ve süratleri 22 mildir[613].

Silahları iki adet torpido kovanı ve iki adet Krupp topundan ibaret olup, personel sayıları ise yirmi civarındadır. Hızla gelişen Yunan tehlikesine karşı donanmamızı güçlendirme amacıyla alınan bu torpidobotlar aslında Almanya tarafından Fr. Schichau adlı gemi ve torpido fabrikasına sipariş verilmiş idi. Osmanlı Devleti'nin bunları satın almayı talep etmesi üzerine fabrika tarafından her bir gemi için dört adet torpido ile beraber toplam 125.000 lira talep edilmiş, yapılan anlaşma ile 25.000 lira tenziline, kalanının ise mukavelenin imzalanmasını müteakip ve gemilerin teslim anında olmak üzere iki parçada ödenmesine karar verilmiştir[614].

Torpidobotlar İstanbul'a geldikten sonra teçhizleri için gerekli yirmi adet Nordenfeldt topu ve 10.000 hartuçun Tophane-i Âmire 'de imaline karar verilmiştir[615]. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı esnasında torpidobotlarının bir çok noksanlıklarının yanında bakımsızlıktan bazı kısımlarının da çürüdüğü ortaya çıkmıştır. Bunlardan özellikle Vesile-i Nusret torpidobotunun teknesinin saç levhalarının bir haylisi harap olduğu gibi, kazan borularının da otuz beş adedi bağlanmış, ayrıca hareket etmesi için payanda ya (destek) ihtiyaç duyduğu görülmüştür. İçlerinde en bakımlısı Tir-i Zafer olup, hareket eder halde olmasına rağmen kazan boruları akmaktadır[616].

---

611 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
612 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.162.
613 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
614 BOA, **Y. A. Res.**, Belge No:32/36.
615 DMA, **Şub.**, Belge No:275/16.
616 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.48.

Silahları iki adet torpido kovanı ve iki adet Krupp topundan ibaret olup, personel sayıları ise yirmi civarındadır.[617] Savaştan sonra fazla hizmette tutulmayıp 1903 yılında Gilyum ve Saika, 1905 yılında Tir-i Zafer, 1909 yılında da Seyf-i Bahri ve Vesile-i Nusret gemileri hurdaya çıkarılmıştır[618].

f.Şemşir-i Hücum

1885 yılında Fransa'ya sipariş verilmiş olup aynı yıl kızağa konularak denize indirilmiştir.Uzunluğu 59 kadem, genişliği 8 kadem, çektiği su 3 kadem, ma-i mahreci 15 ton ve sürati 14 mildir[619]. Teknik özelliklerinden de anlaşılacağı üzere on derece küçük bir gemi olup Hamidiye zırhlısı içinde taşınmıştır.Silah olarak iki adet torpido kovanı bulunmaktadır 1909 yılında hurdaya çıkarılmıştır[620].

g.Timsah

Fransa'nın Tulon şehrinde inşaa edilmiş olup 1887 yılında hizmette iken İngiltere'den satın alınmıştır. Uzunluğu 90 kadem, genişliği 11 kadem, çektiği su 3 kadem, ma-i mahreci 60 ton ve sürati 17 mildir.[621] Silah olarak iki adet torpido kovanı vardır. 1889 yılında Selanik'te servis botu, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda ise filo komutanı yatı olarak hizmet vermiş, 1909 yılında da hurdaya çıkarılmıştır[622].

h.Satvet ve Mahabet

1886 yılında Londra'ya sipariş verilmiş olup, aynı yıl içinde denize indirilmişlerdir. Uzunlukları 124 kadem, genişlikleri 15 kadem, çekilen su 5 kadem, ma-i mahreçleri 77 ton ve süratleri 12 ise mildir[623]. Silahları iki adet Nordenfeldt, iki adet Hotchkiss ve iki adet de torpido kovanından ibarettir. Her ikisi de 1892 yılında hizmet dışı olmuştur[624].

---

617 BOA, **Ymtv.**, Belge No:77/33.
618 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.163.
619 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
620 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.162.
621 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
622 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.161.
623 DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
624 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.163.

i.Nasır, Fatih, Nusret, Şihap ve Tarık, Pervin, Siham ve Ejder

1886 yılında Almanya'nın Germania firmasına sipariş verilen bu torpidobotlar 1887 ve 1889 yılları arasında denize indirilmişlerdir. Uzunlukları 128 kadem, genişlikleri 16 kadem, çekilen su 5 kadem, ma-i mahreçleri 85 ton ve süratleri ise 22 mildir.[625]

Bu sekiz kıta torpido botu için Germania fabrikası tarafından 195.000 lira talep edilmiştir. Yapılan pazarlık sonucu 10.000 lira indirilerek 185.000 liraya anlaşmaya varılmıştır. Anlaşma maddelerine uygun olarak dokuz aylık zaman dilimi içinde yapılması taahhüt edilen bu gemiler için zikredilen firmanın İstanbul temsilcisi ile ikinci bir defa pazarlığa oturulmuştur. Ancak 185.000 lira üzerinden ikinci bir tenzilat yaptırılamamıştır. Bu arada bu tip torpibotu imal eden diğer firmalardan da teklif alınmış, fakat yapılan tekliflerde diğerlerinin bu şekilde geniş çaplı bir imalatı gerçekleştirebilecek bir donanıma sahip olmadıkları neticesine varılmıştır. Germania fabrikası hakkında ise Berlin Sefareti'nden alınan istihbari raporda bu firmanın Almanya donanması için hayli gemiyi anlaşma şartlarına uygun olarak imal edip, zamanında teslim ettiği belirtilmektedir[626].

Bu torpidobotların denize indirilmelerinden dokuz-on yıl sonra patlak veren 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı esnasında dökülmekte olmaları harcanan paraların ve verilen emeklerin nasıl heder olduğunu ortaya koyar. Savaşta Ejder torpidobotunun kazan borularının yarısından fazlası akmakta, bu da gerekli sürati yapabilmesini mümkün kılamamaktadır. Siham'ın kazanlarının otuz adedinden fazlasının borusu akmıştır. Tarık serkületeyn fanının[627] yapılmak üzere İstanbul'a gönderilmesinden dolayı hareketsiz beklemek zorunda kalmıştır. Fatih'in kazanları akmış, Şihab torpidobotunun ise makine kumanda telgrafı bozuk ve buhar basıncını gösterecek cihazı bulunmamaktadır[628].

---

[625] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[626] DMA, **Şub.**, Belge No:175/4A.
[627] Hakkında bilgi bulunamamıştır.
[628] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.24.

Savaş nihayetinde Siham 21.4.1901 tarihinde liman dışında kazan infilakı sonucu batmış, diğerleri ise 1909-1911 yılları arasında hizmet dışı bırakılmışlardır[629].

j.Berk-i Efşan ve Tayyar

1886 yılında Almanya'nın Germania firmasına sipariş verilerek 1891 yılında kızağa konulmuş ve 1892 yılında da denize indirilmişlerdir. Uzunlukları 128 kadem, genişlikleri 16 kadem, ma-i mahreçleri 85 ton, süratleri ise 22 mildir.[630]Silahları iki adet Hotchkiss, iki Nordenfeldt ve iki adet de torpido kovanından ibarettir. Tayyar 1909, Berk-i Efşan ise 1924 yılında hizmet dışı olmuştur[631].

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan sonra torpidobotların çoğunun bakımsızlıktan işe yaramaz hale gelmesine rağmen, II. Abdülhamit'in bu gemiler ile donanmayı güçlendirme düşüncesinden vazgeçmediği görülür. Bu tarihten sonra sipariş verilen torpidobotların toplamı on dört olup, on adedi İtalya'da ve dört adedi de Fransa'da yaptırılmıştır. Bu gemileri incelediğimiz zaman şu manzara ile karşılaşmaktayız.

k.Hamidiye ve Yunus

1901 yılında sipariş verilmiş ve aynı yıl içinde kızağa konularak denize indirilmişlerdir. Silah donanımı olarak her birinde bir adet Hotchkiss topu ve torpil bulunmaktadır. Hamidiye 1911 yılında İtalyan destroyerince batırılmış, Yunus ise 1929 yılına kadar hizmet vermiştir[632].

l.Antalya, Urfa, Ankara, Tokat, Draç, Kütahya ve Musul

1901 yılında İtalya'nın Ansaldo firmasına sipariş verilen torpidobotların 1904 yılında denize indirildikleri görülür. Silahları iki adet Hotchkiss topu ve iki adet

---

[629] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.165.
[630] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[631] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.167.

torpido kovanından ibarettir. Antalya 1916, Urfa 1908, Ankara 1912, Kütahya 1916, Tokat 1916, Draç 1924, Musul 1929 yılında hizmet dışı kalmıştır[633].

m.Akhisar ve Alpagot

Diğerlerinden bir yıl sonra 1902 yılında Ansaldo firmasına sipariş verilerek 1904 yılında da denize indirilen bu torpidobotların evsafı öncekilerle aynı olup, Alpagot 1912, Akhisar ise 1930 yılına kadar hizmet vermişlerdir[634].

n.Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar ve Hamidabad

Fransız Schneider firmasına 1906 yılında siparişleri verilen bu gemiler II. Abdülhamit devrinin sonlarına doğru ancak 1907 yılında denize indirilerek İstanbul'a gönderilmiştir. Uzunlukları 124 kadem, genişlikleri 14 kadem, çekilen su 4 kadem, ma-i mahreçleri 97 ton ve süratleri ise 24 mildir.[635]

Schneider firmasına her bir gemi için 22.500 Osmanlı altını anlaşmaya varılarak yaptırılan bu gemilerin hepsine 90.000 Osmanlı altını verilmiştir.[636] Silahları iki adet Hotchkiss topu ve üç adet torpido kovanıdır[637]

2.Torpido Ganbotlar (Torpido Geçer)

1890 yılına doğru Fransa ve İngiltere'de torpidoganbot adı verilen gemiler inşa edilmiştir. Bu gemilerde oldukça başarı elde edilmiş olup, az tonajla filo harekatına iştirake elverişli surette seri ateşli toplar ve çeşitli torpido kovanları ile teçhiz edilmişlerdir. Torpido ganbotların birinci vazifesi büyük gemileri torpido saldırılarına karşı müdafaa etmek, ikinci vazifeleri de filo harekatı esnasında fırsat

---

632 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.168.
633 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.170.
634 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.169.
635 DMA,**El Yazmaları (Numarasız).**
636 BOA, **Bahriye Kataloğu**, Belge No:1603.
637 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.169.

düştükçe torpido hücumu yapmaktır. II. Abdülhamit devrinde bu tür üç adet gemi elde edildiğini görmekteyiz.

Torpidoganbotlar	Sipariş Tarihi	Ülke	Firma
Peleng-i Derya	1887	Almanya	Germania
Nimet	1887	Almanya	Germania
Şahin-i Derya	1888	Osmanlı	Tersane-i Âmire

Sipariş sırasına göre torpido ganbotları inceleyecek olursak:

a.Peleng-i Derya ve Nimet

Her ikisi de 1887 yılında Almanya'da bulunan Germania fabrikasına sipariş verilmiş olup, 1890 tarihinde denize indirilmişlerdir. Uzunlukları 2147 kadem, genişlikleri 27 kadem, çekilen su 16 kadem, ma-i mahreçleri 900 ton ve süratleri ise 22 mildir.[638]

Bu torpido ganbotlardan Peleng-i Derya Germania fabrikasındaki tezgahlarda inşaatı esnasında görevlendirilen sabık Bahriye Torpido Komisyonu başkanının suistimali ile alındığı iddiası, daha sonraki dönemde donanma komutanlığı yapan Hasan Rami Paşa tarafından ortaya atılmıştır. Rami Paşa, Peleng-i Deryanın bir torpido ganbotta olması gereken silahlardan tamamıyla mahrum bir şekilde 70.000 lira gibi fahiş bir fiyata mâl edildiğini ayrıca bir çok kısımlarının da eksik olduğunu söyler. Peleng-i Derya büyüklüğünde ayrıca 34 deniz mili sürat yapabilen altı seri ateşli topu ve üç adet torpido kovanı bulunan 10.000 beygir kuvvetinde çift makineli nikel çeliğinden teknesi olan İngiliz torpido ganbotlarının 36.000 liraya yaptırıldığını Ceride-i Bahriye'yi kaynak göstererek ifade eder. Hasan Rami Paşa buna benzer bir suistimalin de Berk-i Efşan torpidobotunda yapıldığını iddiasında bulunur[639]. Hasan

[638] DMA, **El Yazmaları (Numarasız).**
[639] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.51.

Rami Paşanın bu iddialarının ne derece doğru olduğunu tespit etmek güçtür. Ancak 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Peleng-i Derya'nın hızının 14 mil olduğu, silahlarının eksikliği ve kazanının da infilak etmesi düşündürücüdür. Ayrıca Avrupa'da bulunan firmalardan bu dönem satın alınan gemilerde bu tip ihmal veyahut suistimal olaylarının vukuu bulduğunu görmekteyiz. Örneğin Londra'dan Hilmi Efendinin gönderdiği hususi tahriratta satın aldığı Anarcık vapurunun bedeli olan 6.000 lirayı talep ederek, geciktirildiği takdirde verilen kaparonun yanacağını bildirmesi üzerine tahrirata verilen cevapta; *Anarcık vapuru bedeli için verilmek üzere gerekli olan 6.000 lira bu gün yetiştirilmezse kaparonun zâyi olacağı dün akşam alınan telgrâfnemenizde iş'âr olunuyor. Halbuki bu vapurun mübâyaası esâsen marzî ve matlûb değil idi. Çünkü marifetinizle mübâya'a olunmuş olan Brazilyan vapurunun makine altları ve herbir aksâmı çürük olup kömürlükleri dâhil-i hesâp olmadığı halde tamîri bin sekiz yüz lira masrafla vücûda geleceği inde'l-keşf anlaşılmış ve çürük olan kömürlükler dahi keşfine idhâl olunur ise masârıf-ı merkûmenin üç bin liraya bâliğ olacağı derkâr buyurulmuş olması ve Akasya vapurunun da devr draz-ı tamîre ihtiyâç göstermesi, mezkûr Anarcık vapurunun kazanı ise on altı senelik olduğunun tahkîk kılınması delâletiyle bunun dahi yalnız kazanları değil aksâm-ı sâiresi de çürük olması melhûz olup halbuki bu misilli çürük vapurların mübâya'ası yolunda sarf-ı nukûd etdikten sonra bir kere de ta'mîrâtı için fiyât-ı asliyesine mütekârib bir derecede masârif-i azîme ihtiyârı asla câiz olunamayacağı gibi binâen'aleyh kaparonun ziyâ'ı dahi hiçbir veçhile rehîn-i cevâz olamaz. Mezkûr vapurun buraya vusûlunden sonra matlûb-ı muvâfık olmadığı ve kazanları köhne ve aksâm-ı sâiresi çürük idiği tebeyyün eylediği takdîrde herbir mesuliyeti zâtınıza âid olup ve ta'mîri yolunda ihtiyâr olunacak masârıf kâmilen tarafınızdan tazmin edilmek üzere zikr olunan vapuru mübâyaa eylediğiniz halde esmân ve masârifi için muktazî mebâliğin ifâsı Asyan Efendi'ye iş'âr kılınmıştır*[640] denilmektedir.

Nimet torpido botu 1909 yılında sökülmüş, Peleng-i Derya ise Bakırköy yakınında İngiliz denizaltısı S11 tarafından torpillenerek batırılmıştır[641].

[640] DMA, **Mkt.**, Belge No:738/82, 738/109.
[641] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.174.

b.Şahin-i Derya

1888 yılında Tersane-i Âmire 'de inşasına başlanmış, 1889 yılında kızağa konulmuş, 1892 yılında da denize indirilmiştir. Yapımında İngiliz torpido ganbotları örnek olarak alınmıştır. Silahları altı adet mükerrer ateşli Hotchkiss, bir adet 10.5 buçuk cm.'lik Krupp topu ve dört kıta torpido kovanından ibarettir.

Şahin-i Derya'nın inşaiyye hatasından dolayı ağırlık merkezi değişmiş ve asıl su hattı, su kesiminden aşağı bir noktaya düşmüş olduğundan makinesi ve gerekli silahları konulup monte edilince gemi daha ziyade suya gömülecek ve muhtemelen tehlikeli bir hal olacaktır. Böyle bir durumda ise gemi makine ve silahların ağırlığına tahammül gösteremez. Bu durum Tersane-i Âmire gemi inşaiyye uzmanları ve Bahriye Nezareti tarafından anlaşılmasına rağmen yeniden inşa ve donatılması seneler geçtiği halde tehir edilmekten kurtulamamıştır[642].

3.Denizaltılar (Tahte'l-Bahr Torpido Geçer)

II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Devleti, mevcut donanmasına iki adet denizaltı gemisi ilave etmiştir.

Denizaltılar	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Abdülhamid	1886	İngiltere	DesVignes, Chertsey, London
Abdülmecid	1886	İngiltere	DesVignes, Chertsey, London

Gelişen harp teknolojisine uygun olarak daha çok sahil müdafaasında ayrıca iki filo veya sahille iletişimin sağlanmasında 1855 senesinde ilk torpido atan denizaltı gemisi inşa edilmiştir. George William Garrett isimli 33 yaşında bir İngiliz mühendisin icadı olan bu harp gemisi, Nordenfeldt top fabrikasında inşa edildiği için fabrika direktörünün ismine izafeten *Bir Numaralı Nordenfeldt Torpido Gemisi* adı

642 Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.58.

verilmiştir[643]. Bu ilk denizaltı torpido gemisinin Kopenhag'a iki saat mesafede bulunan Landskröna mahallinde, 21 Eylül 1302 tarihinde yapılacak tecrübesi için her devletten olduğu gibi Osmanlı Devleti'nden de bir gözlemcinin gönderilmesine ilişkin fabrikatör tarafından Bahriye Nazırı Hasan Paşaya bir davet mektubu gönderilmiştir[644]. Bu mektubun ilişiğinde ise bu yeni gemiye ilişkin şu bilgiler sunulmuştur.

Bu gemi Frenk Sigarası şeklinde olup uzunluğu 64 ve genişliği 9 kademdir. Yan tarafındaki çıkmalarla birlikte ise genişliği 12 kademi bulmakta olup derinliği ise 11 kademdir. İçine girebilmek için açılır-kapanır bir kapağı bulunmakta olup bu kapağın camdan mamul ve siperle korunan bir kubbesi bulunmaktadır. Geminin kaptanı kule içinde dururken başı cam kubbeden her tarafı seyr edebilecektir.

Yan çıkmalarının her birinde birer skrulu pervane bulunup geminin hareketini temin edecektir. Geminin baş tarafındaki bir mil üzerinde bir ağırlıkla sabitleştirilmiş iki adet dümeni olup gemi nasıl hareket ederse etsin bu dümenler asla sapmayacaklar ve gemiyi ufkî harekete mecbur edeceklerdir. Geminin içinde bulunan havayı soğutmak ve ne kadar derinlikte bulunduğunu bildirmek için kendi kendine hareket eden bir alet bulunup şayet gemi bulunduğu derinlikten yukarı çıkacaksa bu alet devreye girecek ve istenilen derinliğe gelindiğinde ise pervaneleri stop edecektir. Bu aletten başka gemide termometre, pusula ve barometrede bulunmaktadır. Ayrıca gemi su alacak olursa bu suyun tahliyesi için kuvvetli tulumbalar bulunmaktadır. Geminin içindeki hava teneffüse yeterli olduğundan sun'i havaya lüzum yoktur. Gemi ister su yüzeyinde bulunsun, isterse su içinde personeli tarassut kulesi kapağından kolaylıkla dışarı çıkabileceklerdir. Dört kişi altı saat gemi içinde kapalı kalabilmektedir. Aldığı kömürle deniz üzerinde kat ettiği mesafe 150 mil olup Stokholm'den Gotinberg'e kadar aldığı kömürle hiç ara vermeden gidebilmiştir.[645]

[643] Raşit Metel, **Türk Denizaltıcılık Tarihi**, Deniz Kuvetleri Yayınevi, İstanbul 1960, s.81.
[644] DMA, **Şub.**, Belge No:238/67-A.
[645] BOA, **Ymtv.**, BelgeNo:20/77.

Bu esnada Almanya'da bulunan Berlin Ateşenevali Kolağası Halil Efendinin İsveç'e yakın olması dolayısıyla bu denizaltının tecrübelerinde bulunması için II. Abdülhamit tarafından yayınlanan bir *İrade* ile görevlendirilmiştir.18.09.1885 tarihinde Berlin'den hareket ederek ertesi gün Kopenhag'a ulaşabilen Halil Efendi ilk gün burada bulunan İngiltere Otelinde misafir edilmiştir. Ertesi sabah Mr. Nordenfedt ve dünyanın değişik ülkelerinden gelen kırk kişilik bir heyetle beraber İsveç Devleti tarafından kendilerine tahsis edilen bir ganbotla saat 12 civarında Kopenhag'dan hareket ederek bir buçuk saatlik bir yolculuktan sonra Landskröna'ya ulaşılmıştır. Halil Efendi'nin buraya gelişinin ikinci gününde İngiltere veliaht prens ve prensesi , Danimarka Kralı ve Rus İmparatoriçesinin de özel yatlarının bulunduğu merasimde denizaltının ilk tecrübesi yapılmış kısa süreli bu tecrübede birkaç defa deniz üzerinde batıp çıktıktan sonra gözden kaybolmuştur. Üçüncü gün geminin seyir ve hareketlerindeki dayanıklılığı ölçülmüş,ve tutulan hesaba göre ancak yedi mil sürat yapabilmiştir. Dördüncü gün seyir ve hareket tecrübesi denenecekken ikinci günkü denemelerinde baş tarafındaki dümenine halat takıldığından hareketlerinde sekte hasıl olmuştur. Beşinci güne ertelenen denemelerde gemi tamamiyle suya battıktan üç buçuk dakika sonra geri çıkmıştır. Bunun akabinde birkaç defa daha batıp çıkarak denizaltında üç mile yakın bir süratle ilerlediği hesap edilmiş ve bundan sonrada deneme sona erdirilmiştir.

Berlin Sefareti Ateşenavalı Halil İbrahim beyin bu deneme neticesinde gönderdiği raporda geminin bu haliyle maksada kafi olmadığı tadil ve ıslahının gerekliliği ifade edilmektedir. Raporun devamında ise eksiklikleri tamamlandığı, torpillerle teçhiz edildiği ve sürati artırıldığı takdirde birçok ülke tarafından büyük meblağlar ödenerek satın alınabileceğinin üzerinde durulur.[646]

Denemesi yapılan bu ilk geminin Yunanlılar tarafından satın alınması özellikle II.Abdülhamit'i derin bir endişeye sevk etmişti. Derhal Bahriye Nezareti aracılığı ile Mr. Nordenfeldt ile temasa geçilmiş ve iki adet denizaltı siparişi verilmiştir. Herbiri 11.000 sterlin kıymetinde olan gemilerin paralarının Hazine-i Hassa'dan ödenmesi yönünde çıkan *İrade* üzerine Nordenfeldt'in nam ve hesabına

---

[646] BOA, **Ymtv.**, Belge No:20/99.

Osmanlı Bankası direktörü Faster ile 23 Ocak 1886 tarihinde bir kontrat imzalanmıştır. Bu kontratoya göre gemiler imza tarihinden itibaren iki buçuk ay zarfında tamamlanıp on gün zarfında gemi ile İstanbul'a gönderilecektir. İstanbulda bu gemilerin imza tarihinden itibaren iki buçuk ay zarfında torpido kovanları bütün teçhizat ve teferruatı ile birlikte monte ve teslim edilecek icap ettiği kadar işçi Taşkızak Havuz fabrikalarından verilecektir.[647]

Mukavele hükümlerine göre iki buçuk ay içinde teslim edilmesi gerekli olan gemiler gecikince Abdülhamit, 19.04.1886 tarihli bir *İrade* ile gecikmenin sebebinin tesviyesi lazım gelen taksitlerin ödenmemesi mi? olduğu sorusunu Hazine-i Hassa Nazırına yöneltmiştir. Hazine-i Hassa Nazırı tarafından bu istimbotların iki taksitinin tamamiyle ödendiğini, son taksiti olan 8.000 İngiliz lirasının da bunların İngiltere'den İstanbul'a hareketlerinde ödeneceği ve bununda mukavele hükümlerine uygun olduğu belirtilerek *..bunların esmanının tesviyesinde bir guna tehirat vuku' bulması kabil ve mümkün değildir* ifadesi kullanılmıştır. Bunun üzerine gemilerin Londra'dan hareket edip etmediklerinin araştırılması için Bahriye Nezareti personeli olup İngilterede vazife yapan Ataşeneval ve diğer bahriye zabitanına şifreli bir telgrafla görev verilmiştir.[648]19 Nisan 1886 tarihli Bank-ı Osmaniden alınan telgraf ile bu iki torpilden birinin Londradan hareket ettiği İsmail imzası ile bildirilir. Bunu tahkik etmek amacıyla Hazine-i Hassa Nazırı tarafından Bahriye Nezaretine gönderilen yazı üzerine Hazine-i Hassa Nazırının bu talebini araştıran Bahriye Nazırı 20.04.1886 tarihli cevabi yazısında Londra sefaretine çekilen telgrafname'ye cevaben gönderilen yazıya göre iki adet gemiden birinin Cumartesi günü Trinidat gemisiyle Liverpool'den hareket ettiği diğerinin ise birkaç gün içinde gönderileceğini Mösyo Do Vier kaynak gösterilerek bildirilir[649].

Nihayet gemi sandıklar içinde 5 Mayıs 1886 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır. Bu arada gemiye konulacak toplar için bir anlaşmazlık çıkmıştır. Bu arada yürütülen geminin monte işlemleri esnasında birçok eksik ve hataların olduğu görülmüştür. Bunda birinci geminin İngiltere'den çok acele olarak bir kısım noksanlıklarına

---

647 Metel, **a.g.e.**, s.11
648 BOA,**Ymtv.**, Belge No:20/77.
649 DMA, **a.g.b.**

rağmen gönderildiği, bu geminin Taşkızak havuzunda ikmali için geçen sürede diğerinin de inşa edilmesi düşüncesinin ağırbastığı görülür.

Yedi bölmeden ibaret olan denizaltı gemisinin dördüncü ve beşinci parçalarının birleştirilmesi esnasında inşaatın kontrolü için İstanbul'a gelen W. Garret inşaatın normal ve sağlam gittiğini ifade ederek Yunanistan'a geçmek üzere İstanbul'dan ayrılmıştır. Bu arada İstanbul'a ulaşan diğer geminin de monte işlemlerine başlanılmıştır. Her iki geminin de uzayan işleri denize indirilme tarihlerinin sürekli tehir edilmesine sebep oluyordu. II Abdülhamit yayınladığı bir İrade ile bu gecikmenin sebebini sormuş Bahriye Nazırı da geminin darlığı sebebiyle fazla işçi çalıştırılamamasını mazeret olarak sunmuştur[650].

İnşaları tamamlanan denizaltılardan biri 6 Eylül 1886, ikincisi ise 4 Ağustos 1887 tarihinde denize indirilmiştir. Her iki geminin de teslim protokolü İzmit'te yapılan atış tecrübelerinden sonra 22 Mart 1888 tarihli bir *iradenin* hükmüne göre imzalanmıştır[651].

C.Ahşap Gemiler

Sultan Abdülmecit ve Abdülaziz devirlerinde II. Abdülhamit devri donanmasına intikal eden skrulu fırkateyn, korvet, kalyon, yat, navi gibi muhtelif cins ahşap gemilerin olduğunu görmekteyiz. Bu gemiler okul, karakol, hastane ve yük gemisi olarak kullanıldıkları gibi savaş durumu haricinde silahları sökülerek İdare-i Mahsusada da vazife alanlar bulunmaktadır.

1. Skrulu Kalyonlar

Bunlar üç direkli ve yelkenli büyük harp gemileri olup, klasik dönem Osmanlı donanmasının en tipik örnekleri arasında sayılabilir. İlk defa II. Beyazıt zamanında yapılmış olup, Kanuni Sultan Süleyman zamanında ise rüzgarsız havada sevkleri mümkün olmadığından eskisi gibi hem kürek hem de yelkenle giden çektiri türünden gemilerin daha revaçta olduğunu görmekteyiz. Fakat 18. asrın ortalarında

---

[650] Metel, **a.g.e.**,s.14.

Girit seferi esnasında Çanakkale Boğazı'nın Venedikliler tarafından kapatılması üzerine tekrar kalyon türü gemiler yaptırılmıştır. Köprülü Ahmet Paşanın sadaretinde kalyon yapımı yine terk edildiyse de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa tarafından canlandırılmıştır. Garp Ocakları'ndan kaptanlar getirtilerek bu işe önem verilmiştir. Cezayirli Hasan Paşa zamanında Kasımpaşa'da Kalyoncu kışlası yaptırılarak kalyonculuğun tersanede bir ocak halinde gelişmesi sağlanmıştır[652]. II. Abdülhamit devrine değişik tarihlerde Tersane-i Âmire 'de yaptırılan dört adet kalyon türü geminin intikal ettiğini görmekteyiz.

Skrulu Kalyonlar	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Peyk-i Zafer	1840	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Kosova	1851	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Fethiye	1853	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Şadiye	1853	Osmanlı	Tersane-i Âmire

Bunlardan ilki olan Peyk-i Zafer kalyonu 1840 yılında sipariş edilmiş, 1841 yılında da Tersane-i Âmire 'de denize indirilmiştir. Fethiye ve Şadiye 1856 yılında, Kosova ise bunlardan iki yıl sonra 1858 tarihinde denize indirilebilmiştir. 1878 yılında ahşap gemiler hakkında umumi bir karar alınmış, bunların harap oldukları tamir edilseler bile eski tarzda yapılmış olduklarından faydalanmak imkanı bulunmadığı gerekçesiyle yavaş yavaş hizmetten çıkarılmaları uygun görülmüştür. Bu karara uyularak ilk defa Kosova kalyonu feshedilmiş, enkazından sağlam ve işe yarar olanlar tamir edilmekte olan diğer gemilerde kullanılmıştır. Ardından aynı yıl içinde Şadiye ve Peyk-i Zafer kalyonları feshedilmiştir. Peyk-i Zafer kalyonunun enkazı ve edevatı da tersanenin tamir işlerinde kullanılmıştır[653].

---

[651] Metel, **a.g.e.**,s.23; Bu konuda geniş bilgi için bkz. Vehbi Ziya Dümer, **Denizaltıcılık**, Deniz Matbaası, İstanbul 1944.; Alp Kun, **Denizaltıcılık**, Deniz Matbaası, İstanbul,1945.

[652] Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.469-470.

[653] Şehsuvaroğlu, **a.g.e.**, s.209.

Kalyon devrinin son bakiyeleri olan bu gemilerden II. Abdülhamit devrinin sonlarına kadar fethiye kalyonunun merkez sefinesi olarak hizmet verdiğini görmekteyiz[654]. Silah olarak iki adet Armstrong ve bir adet Krupp ve bir adet Şişhane topuyla teçhiz olunmuştur[655]. Personel sayısı 2000'lere kadar çıkmakta olup, umumiyetle 500-1000 arasında değişmektedir[656].

2. Skrulu Fırkateynler

Ahşap gemiler arasında üç direkli, yelkenli gemilerden olup, hem güverte hem de ambarında top bulunmaktadır[657]. II. Abdülhamit'in tahta çıkışı ile beraber Abdülaziz devri donanmasından intikal eden on bir adet ahşap fırkateyn bulunduğunu görmekteyiz.

Skrulu Fırkateynler	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Mecidiye	1845	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Feyz-i Bahri	1845	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Muhbir-i Sürur	1846	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Ertuğrul	1854	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Hüdavendigar	1856	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Nasrü'l-Aziz	1856	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Selimiye	1865	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Peyk-i Meserret	1868	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Peyk-i Nusret	1868	Osmanlı	Tersane-i Âmire

[654] BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14.
[655] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[656] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116.
[657] Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.470.

Mukaddime-i Şeref	1868	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Rehber-i Tevfik	1868	Osmanlı	Gemlik-Suda

Bunlardan Nasrü'l-Aziz fırkateyni 22.12.1876 tarihinde İskenderiye'ye giderken kötü hava şartları nedeniyle Pakus adası civarında kaybolmuştur. Ayrıca Feyza-i Bahri fırkateyni de 1878 yılında hizmet dışı olmuş, 1880 yılında da sökülmüştür[658].

Geriye kalan gemilerden büyük çoğunluğu donanmada okul gemisi olarak istihdam edilmişlerdir. Bahriye Mektebi öğrencilerinin okulda öğrendikleri teorik mesleki bilgilerini pratik bir tarzda ilerletmeleri, aletlerini yerinde kullanmaları, yabancı devletlere ait sahil ve limanları görüp tanımaları ve denizcilikte iyi bir şekilde yetişmeleri için subay olmadan evvelki son iki yıllarını kendilerine ayrılan bu gemilerde talimle geçirmeleri uygun görülmüş ve ilk okul gemisi olarak Hüdavendigar fırkateyni seçilmiştir[659].

a.Hüdavendigar

1856 yılında Sultan Abdülaziz tarafından İzmit tersanesine sipariş verilmiş olup, 1858 yılında kızağa konularak, 1860 yılında da denize indirilmiştir. Uzunluğu 240 kadem, genişliği 50 kadem, çektiği su 24 kademdir[660]. Fesh olunduğu 1890 yılına kadar okul gemisi olarak vazife yapmıştır[661]. Okul gemisi olduktan sonra iki defa Akdeniz'i dolaşmış, Tanca, Malta, Marsilya, Cenova ve Napoli gibi meşhur limanları ziyaret etmiştir. İkinci gezisine ise 1872 yılında Trablus ve Tunus sahillerine yapmıştır[662]. II. Abdülhamit döneminde İstanbul'da aynı vazifeyi devam ettirmiş olup feshedileceği düşüncesi ile büyük bir tamirata gerek duyulmamış ve Padişaha Bahriye Nezareti'nin sunduğu raporlarda ...*tamirat-ı külliyeye muhtaç ise*

---

658 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.282.
659 Bahri Noyan, *İlk Mektep Gemimiz*, **Hayat Tarih Mecmuası**, S.6, Haziran 1977, s.76.
660 DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
661 BOA, **Ymtv.**, Belge No:44/43.
662 Noyan, **a.g.m.**, s.76.

de talim sefinesi hizmetinde bulunduğu... ibaresiyle durumu bildirilmiştir[663]. Silah olarak dört Armstrong, iki Krupp, sekiz Şişhane, üç Hotchkiss topu bulunmakta olup, 1886 yılında bunlara bir adet de Nordenfeldt topu eklenmiştir[664]. Personel sayısı ise öğrenciler ile beraber toplam 300 civarındadır[665].

b.Selimiye

1865 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup, 1867 yılında kızağa konulmuş ve 1869'da ise denize indirilmiştir.Uzunluğu 280 kadem, arzı 58 kadem olup çekilen su 28 kademdir[666]. 1888-1904 yıllarında topçu talim gemisi olarak vazife yapmıştır[667]. Zamanla köhneleşmesine binaen Hüdavendigar fırkateyni gibi feshi düşünülmüş ise de bundan vazgeçilmiş olduğu, Ceride-i Bahriye'de şu şekilde ifade edilir: *Hüdavendigar fırkateyni ve Seddü'l-Bahr korvet-i hümayunları mürur-ı zamanla köhneleşerek tamirleri mesarif-i külliyeye muhtaç olduğundan ve bu mesariften daha ehven fiyatla diğerlerinin müceddeden inşaası mümkün olduğundan Selimiye fırkateyn-i hümayunu esasen zırhlı olarak inşasına teşebbüs olunduğu halde muahharen tarz-ı hazırı üzere imal olunduğu cihetle taksimat-ı dahiliye sıklet-i cesimiyesi mülasebesiyle dahi mesarif-i ihtiyariden elverişli olmadığına binaen feshedilmemesi lüzumu tasavvur olunmuş ise de bunlardan Selimiye fırkateyninin talim sefinesi olması, Seddü'l-Bahr korvetinin de karakol mahallinde kullanılmak üzere feshlerinden sarf-ı nazarla pek ziyade köhne bulunan Hüdavendigar fırkateyninin feshi...*[668].

Selimiye fırkateyninin bir özelliği de Osmanlı fırkateynlerinin en büyüğü olmasıdır. Uzunluğu 2191, genişliği ise 59 kademdir. Silah olarak önceleri 12 Krup ve 4 Şişhane topu ile mücehhez iken[669], 1886 yılından itibaren top sayısı altı

---

[663] BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14.
[664] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55.
[665] DMA, **Mkt.**, Belge No:412/25.
[666] DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
[667] BOA, **Ymtv.**, Belge No:212/109.
[668] **Ceride-i Bahriye**, 08.07.1890 , No:28, s.65.
[669] BOA, **Ymtv.**, Belge No:14/17.

Armstrong, yedi Krupp, iki Şişhane ve iki Hotchkiss olarak değiştirilmiştir[670]. Personel sayısı ise değişmekle birlikte 600'e kadar çıkmaktadır[671].

c.Muhbir-i Surur

1846 yılında İskenderiye tersanesine sipariş verilen fırkateyn, 1846 yılında kızağa konulmuş, 1847 yılında ise denize indirilmiştir. Mısır Hidivi Abbas Paşa tarafından 1849 yılında Sultan Abdülmecit'e sunulmuştur. Uzunluğu 210 kadem, genişliği 38 kadem, çektiği su 17 kademdir[672] 1873 yılında okul gemisi olarak Hindistan'ın Bombay limanına kadar süren bir eğitim gezisine çıkmış ve 23 Mart 1874 tarihinde İstanbul'a geri dönmüştür. Hindistan gezisi okul gemilerinin vasıfları, bu gemilerde öğretim yapan heyetler ve pratik ders programları hakkında Bahriye Nezareti'ne pek istifadeli fikirler vermiştir. Ama Balkanlarda birbiri ardınca patlak veren ayaklanmalar ve bunların neticesinde ortaya çıkan 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı okul gemilerinin bu tip gezilerine engel olmuştur[673].

Muhbir-i Surur fırkateyni II. Abdülhamit devrinde torpido mektebi olarak kullanılmıştır. Torpidoya ait bilgilerin geliştirilmesinde Bahriye ve Tophane zabitlerinin yetiştirilmesinde vazifelendirilmiş olup[674], önceden de zikredildiği üzere 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda torpidobot zabitanının torpido ilmi hakkında son derece bilgisiz olması da burada verilen eğitimin ciddiyeti hakkında şüpheye sevketmektedir. Torpidonun donanmadaki artan önemine binaen personelinin iyi yetişmesine dikkat edilmiş ve her yıl sayfiye mevsiminde personelin talim ve bilgilerinin geliştirilmesi amacıyla İzmit'e gönderilmesine karar verilmiştir. Tersane-i Âmire memurları bazı topların, torpidoların ve elektrik fenerlerinin de denendiği bu talimler hakkında II. Abdülhamit'e raporlar sunulmuştur[675].

Bunun yanında torpido ve torpidobot hakkında bir dizi faaliyet yapılarak, Bahriye asker ve talebesinin bilgilenmesi amaçlanmıştır. Bunlar arasında;

---

[670] BOA, **Ymtv.**, Belge No:40/57.
[671] BOA, **Ymtv.**, Belge No:47/41.
[672] DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
[673] Noyan, **a.g.m.**, s.78.
[674] DMA, **Şub.**, Belge No:217/13-A.

1.Bahriye Nezareti'ne bağlı *Torpido Komisyonu* teşkil edilmesi[676],

2.Muhbir-i Surur fırkateyninin, *torpido talim sefinesi* ittihaz edilmesinin[677] yanı sıra Selimiye ve Mehmed Selim mektep gemilerinde de torpido eğitiminin verilmesi[678],

3.Bahriye Mektebi ders programına torpido derslerinin konulması[679],

4.Torpido ilminin öğretilmesi için Almanya'da bulunan Schwarzkoph fabrikasına 1886 yılında Yüzbaşı Reşad ve Bahaeddin Efendilerin gönderilmesi[680],

5.Tersane-i Âmire 'de torpido fabrikası tesisi, torpido imali için yurt dışından usta getirtilmesi, her biri 10.000 marka destgah alınması, hava kazanlarının tedariki vs.[681].

Bütün bu çabaların sonucu beklenilen amaca ulaşıldığını söylemek ne yazık ki mümkün değildir. Zira ilk büyük sınavları olan 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı tıpkı zırhlı fırkateyn ve korvetler gibi torpidobotlar içinde hayal kırıklığı yaşanmasına sebep olmuştur.

En üzücüsü de savaş esnasında hafif filoyu teşkil eden torpidobotları inceleyen teknik heyetin ifadesidir. Heyet yaptığı inceleme sonucu harp gemilerinin savaş esnasında gerek taarruz gerek keşif ve gerekse de görevlerine torpido subaylarının bilmesi icap eden bilgilerin yeterli olmadığından ve bu zamana kadar torpido komisyonu tarafından tertip edilerek savaş esnasında kullanılabilecek torpido atışlarında ne şekilde mevki alınacağını, hareket tarzını belirleyen bir risalenin dahi bulunmadığını belirtmişlerdir[682]. Derhal Yüzbaşı Mehmed Enisi Efendi *Torpido İstimbotları ve Harp Görevleri* başlığı altında büyük devletlerin deniz kuvvetlerini

---

675 DMA, **Mkt.**, Belge No:641/38-1, 882/42; BOA, **Ymtv.**, Belge No:99/50.
676 Torpido Komisyonun oluşturulması ve görevleri ile ilgili Bahriye Nezareti Bölümünde ayrıntılı bilgi verilmiştir.
677 BOA, **Y. A. Res.**, Belge No:28/49, 29/36.
678 DMA, **Komodorluk**, Belge No:1/78a.
679 Kenan Sayacı, **Deniz Harp Okulu Tarihçesi**, DKK Yayınları, İstanbul (Tarihsiz), s.241.
680 DMA, **Şub.**, Belge No:263/1a-b.
681 DMA, **a.g.b.**

tetkik ederek bir talimatname yazmıştır. Bu el kitabı teknik heyet tarafından okunarak uygun görüldükten sonra Matbaa-i Bahriye'de bastırılarak torpidobot komutanlarına dağıtılmıştır. Her gün bir ile iki torpidobot heyetin kontrolü altında Maydos önlerine çekilerek talimatın muhtelif maddeleri ele alınmış, personelin görevlerini öğrenmelerine ve meleke kazanmalarına yardımcı olunmuştur[683]. Halbuki bu tarihe kadar torpido ilmi ve kullanımı ile ilgili çeşitli kitaplar neşredilmiştir. Bunlardan bazıları *Torpido Fenni, Seyyar Torpido Risalesi, Torpido Sandallarında Memur Zabıtan-ı Bahriyeye Mahsus Talimat*'tır[684].

Ne yazık ki büyük emeklerle tercüme edilerek neşredilen bu eserler torpido ve mektep gemilerinde ciddiyetle okutulmadığı aşikardır.

d.Ertuğrul

1854 yılında Tersane-i Âmire ye sipariş verilen Ertuğrul Fırkateyni 1863 yılında denize ancak indirilebilmiştir. Uzunluğu 250 kadem, genişliği 50 kadem, çektiği su 24 kademdir.

1889 yılında II.Abdulhamit, Osmanlı Donanması'nda bir eğitim gemisinin Japonya'ya gönderilmesini düşünmüştür. Bunda Osmanlı İmparatorluğu ile Japonya arasında özellikle 1887 yılında Prens Komatsu'nun ilk Japon asilzadesi olarak İstanbul'u ziyaretine karşılık verme düşüncesinin etkili olduğu söylenebilir. Hatta ertesi yıl Japon hükümeti tarafından Prens Komatsu'nun görmüş olduğu yakın misafirperverliğe teşekkür etmek üzere Sultan'a büyük *Krizantem Nişanı*'nın verileceği ve buna karşılık da Sultanın Japon İmparatoru'na uygun bir nişan vermesinin mümkün olup olmadığı sorulmuştur.

II.Abdulhamit ilk defa 1875 yılında Petersburg'da Japon sefiri Yanagihara Sakimitsu ile Türk sefiri Şakir Paşa arasında bir görüşme ile başlayan ve Japon Prensi'nin ziyareti ile gelişen Osmanlı- Japon ilişkilerinin istikbalinden pek ümitli değildi. Zira daha sonraları Japonya ile ticaret antlaşması yapıldığında dahi ...*ben*

---

[682] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.35.
[683] Hasan Rami Paşa, **a.g.e.**, s.36.
[684] DMA,**Mkt**,43/9.

şahsen uzak dostumuz Japonya'dan fazla bir fayda ümit etmemekteyim diyordu[685]. Böylece Uzakdoğu'ya gönderilecek olan bu gemi Japon İmparatoru'na verilecek nişan ve hediyeleri de birlikte götürecek böylece Sultan'ın sözü de yerine gelmiş olacaktı[686]. Ayrıca bu gezi ile, Bahriye mektebi talebesinin öğrendikleri bilgileri tatbik edebilme fırsatını bulmaları, yabancı sahilleri görmeleri de amaçlanmıştı.

Sadrazam Kamil Paşa 14 Şubat 1889 tarihli sadaret tezkiresinde bu gezinin esas amacını şu şekilde ifade eder: ...*Mekteb-i Fünûn-ı Bahriyede ikmâl-i tahsîl eden talebenin nazariyât-ı muktesebelerini ameliyâtla tatbîk etmeleri dâire-i malûmâtlarını tevsî edeceği bedîhî ve niyyât-ı terakkiyât- âyât-ı hazret-i pâdîşâhi dahi şevket-i Saltanat-ı Seniyyenin bir rükn-i azîmi olan kuvve-i bahriyenin derece-i matlûbeye îsâli merkezinde olduğundan süfün-i harbiyeyi kumanda edecek olan talebe-i mûmâ ileyhimin ilmen ve amelen ikmâl-i malûmât etmek üzere süfün-i hümâyûndan bir münâsibinin talîm gemisi ittîhazıyla Hind ve Çin ve Japonya taraflarında gezdirilmesi telakkî olunan emr-u fermân-ı hümâyûn-ı hazret-i hilâfet-penâhî muktezâ-yı âlîsinden olduğu ve işbu irâde-i mülhemiyet- ifade-i Cenâb-ı Pâdişâhî hem talebe-i mûmâ ileyhimin ameliyât görmeleri hem de ru'yet-i zafer-âyet-i Osmâniyenin sevâhil-i ecnebiyede temevvüc eylemesi gibi fevâide mucip olacaktır*[687]. Tezkerenin devamında Bahriye Nezareti'nden Donanma içinde hangi geminin bu göreve uygun olduğu ve hangi mevsimde yola çıkabileceği sorulmaktadır. Bahriye Nezareti 8 Şubat 1304 tarihli cevabında *mücedded surette tamir ve techizat-ı lazımesi ikmal edilmiş olan Ahşap Ertuğrul Fırkateyn-i Hümayunu'nun yelkeniyle seyr-ü harekete ve uzun seyahat-i deryaya elverişli bulunması cihetiyle fırkateyn-i hümayun-ı mezkurun mahall-i mezkura gönderilmek üzere talim gemisi ittihazı ve bunun bi-mennihi'l-kerim gelecek 305 senesi martı nihayetinde yola çıkarılması münasip olacağı* ifadesini kullanır[688].

Fakat Bahriye Nezareti'nin bu teklifi hemen kabul edilmemiştir. Sonunda 1 Nisan 1889 tarihli ve 9 numaralı Sadaret tezkeresinde Ertuğrul Fırkateyni'nin mart

---

[685] Kaori Komatsu, **Ertuğrul Fırkateyni (Bir Dostluğun Doğuşu)**, Turhan Kitapevi, Ankara 1992, s. 30-31.
[686] Komatsu, **a.g.e.**, s. 32.
[687] DMA, **Ehb**, Belge No: 21/86.

sonunda hareketi hakkında Padişah iradesinin çıktığı belirtilerek komutanın seçilmesi emredilmiştir. Bunun üzerine Bahriye Nezareti 6 Nisan 1889 tarihli ariza ile şu hususlarda izin istemiştir:

1- Komutanlık görevine, deniz Albayları'ndan dil bilen Osman Bey'in atanması,

2- Uzun yolculuk sırasında harcanması beklenilen masraflar ve görevlendirilen subayların ailelerinin geçiminin sağlanabilmesi için fazladan 12.000 kuruşun tahsis edilmesi

3- 20 kişiden oluşan Mızıka Bandosu'nun bulundurulması,

4- Ertuğrul Komutanı'na verilecek olan yolculuk hakkındaki talimat[689].

Bütün bu gelişmeler hızla devam ederken bir taraftan da Ertuğrul Fırkateyni'nin bu seyahat için uygun olmadığı sesleri hızla yükselmeye başlamıştır. Bunun üzerine II.Abdulhamit 11.04.1889 tarihli bir irade yayınlayarak imalat ve fabrika komisyonları vasıtasıyla geminin noksanlarının tespiti ve levazımatının durumu hakkında etraflı bir rapor hazırlanmasını istemiştir. Bu komisyonlar gemi üzerinde yaptıkları tetkikleri diğer dairelerin muayene ve tetkikleri ile birlikte bir mazbata şeklinde sunmuşlardır. Bu komisyonların sundukları raporda *mezkur fırkateyn-i hümayunun gerek tekne ve gerek makinesinin resanet ve metaneti ve mesafe-i baideye azimet avdet kabiliyeti ve top ve torpido gibi edevat-ı harbiyesinin mükemmeliyet ve arsmasının nevakıstan salimiyyeti memurları canibinden beyan ve tertibat ve tezyinat-ı umumiye ve hususu ile sefine derununun elektrik ile tenviri ve içinde bulunacak zabitan ve şakirdanın istirahat ve tahsil ve ikametleri ve esbab-ı vesait-i mukteziyesi hakkında bahş-i itminan olunarak....* ifade edilir[690]. Bahriye Nezaret geminin masrafları ve kanal ücreti için 10.000 liralık bir tahsisat ayrılmasını Bab-ı Ali'den talep etmiştir[691]. Bütün hazırlıklardan sonra Ertuğrul Fırkateyni 14 Temmuz 1889'da İstanbul'dan hareket etmiştir. Bu gelişme Hariciye Nezareti

---

[688] DMA, **a.g.b.**
[689] Komatsu, **a.g.e**, s. 2.
[690] DMA, **Mkt**, Belge no: 584/53.

tarafından Japon İmparatoru'nun saray nazırına iletilmiş, buradan gelen cevabi telgrafta ise Sefaret heyeti'nin kimlerden mürekkep olduğu, bunların hangi rütbede bulundukları nişan ve name-i hümayunu kimin takdim edeceği sorulmuştur. Bunun üzerine herhangi bir karışıklığa mahal vermemek için zikredilen geminin bazı mahalleri dolaşarak uzun bir yolculuk yapacağı gerekçe gösterilmiş ve istenilen bilgilerin geminin ulaşmasına yakın bildirileceği ifade edilmiştir[692]. Ancak gemi Süveyş Kanalı'ndan geçerken kuma saplanmıştır. *Kanal İdaresi*'nin yardımı ile kurtarılan gemi klavuz tarafından sahile bağlanmakta iken rüzgarın şiddetinden dolayı ayrılarak kıçının sahili bulmasıyla dümen bodoslaması kırılmıştır[693]. Haberin İstanbul'a ulaşması üzerine ciddi bir tedirginlik ve panik yaşanmış, dikkatsizlik ve ihmalin olabileceği düşünülerek Miralay Osman Bey ikaz edilmiştir. Hatta Bahriye Nezareti Ertuğrul ile bu seferden vazgeçerek heyetin bir yabancı posta vapuru ile yolculuğuna devam etmesine karar vermiştir. Ancak havuza girdiği takdirde onarımının birkaç günde tamamlanacağı öğrenilince bu düşünceden vazgeçilmiştir[694]. Aynı zamanda Bahriye Dairesi tarafından 14.08.1889 tarihinde Mısır Fevkalade Komiseri Gazi Muhtar Paşa'ya gönderilen bir yazı ile Ertuğrul'un Ağustos'un 15'ine kadar harekete hazır hale gelmesi için tamiratın süratle icrası konusunda gerekli kolaylığın gösterilmesi istenilmiştir[695]. 23 Eylül 1889 tarihinde onarımı tamamlanarak Singapur'a doğru yol alan gemi önceden yapılan hesaplara göre Eylül sonunda buraya ulaşması planlanmışken ancak 15 Kasım'da Singapur'da olabilmiştir. Süveyş'ten ayrılırken şimal rüzgarları ve devr-i çarhın yardımı ile Singapur'a kadar yelkenle buradan da Honkong ve Yokohama'ya yine devr-i çarhın yardımı ile ulaşılması düşünülüp Singapur-Yokohama arasında sarf olunacak kömürün miktarı ise 1 saatte 5 mil yol alınması hesap edilerekten toplam 15.621 kantar-ı cedid, şayet saatte 10 mil yol katedilirse ancak bunun yarısı kadar kömür harcanacağı hesap edilmiştir. Kolombo-Singapur, Honkong ve Yokohama gibi yerlerde kömürün pahalı olduğu göz önüne alınaraktan Aden'den daha ehven fiyata

---

691 DMA, **a.g.b.**
692 DMA, **Mkt**, Belge No. 585/5-A.
693 DMA, **Mkt**, Belge no: 590/137.
694 Komatsu, **a.g.e.**, s. 6.
695 DMA, **Mkt**, Belge no: 577/9.

kömür depoları doldurulmuştur[696]. Singapura hareket için Süveyş'ten ayrıldıktan sonra ilk durak yeri Hindistan'ın Bombay limanı olmuştur. Bombay'da günde ortalama 20,000 kişi, bir hafta içinde ise toplam 150.000' e yakın ziyaretçi gemiyi görmeye gelmiştir. 29 Ekim 1889 tarihli *Advocate of India* isimli, İngilizce olarak yayınlanan gazete Ertuğrul'un ziyaretinin tesirleriyle alakalı şu bilgileri anlatmaktadır. *Fırkateynin Bombay'a gelişi Hindistan'ın Müslüman halkı üzerinde geniş bir tesir bırakmış, bu halk din kardeşlerini büyük bir içtenlikle bağırlarına basmışlardır. Cuma günü gemi mürettebatından 150 kadar asker ve subay gayet temiz giyinmiş oldukları halde Cuma namazını eda etmek üzere camilere gitmişler ve yolda kalabalık bir halk kitlesi tarafından saygıyla selamlanmışlardır.* [697]

Ertuğrul'un Bombay'da gerçekten büyük bir tesir icra ettiği ve Müslümanların Osmanlı hilafetine olan bağlılıkları bizzat gemi komutanı Osman Bey tarafından İstanbul'a yazılan raporlarla iletilmiştir.[698] 26 Ekim 1889 tarihinde halkın ziyaretlerine son verilerek ertesi günkü sefer için su, yiyecek ve kömür ikmali yapılmıştır. Kolombo üzerinde Singapur'a geçilmiş ve aynı coşku burada da yaşanmıştır. Geminin uzunca bir süre Singapur'da kalacağını haber alan uzaktaki Müslüman hükümdarlar temsilciler göndermişlerdir. Bunlardan Sumatra, Cava ahalisi, Siyam Müslümanları, Flemenklerin mezalimlerinden dolayı Osman Paşa'ya dert yanmışlardır.[699] Bahriye nezareti 19 Kasım'da Mabeyn Başkatipliğine takdim ettiği tezkerede:

Oralarda şiddetli şimal rüzgarlarının esmesinden dolayı fırkateynin yelken ile seferinin devam etmesi zor olup Honkong'a kadar gerekli kömürü alarak devr-i çarhla da gidebilmesinin mümkün olmadığı belirtilmiştir. *Bunun için Hazirana değin Singapur'da ve Teşrin-i Evvel'e kadar Japonya'da kalınması lazım gelir* denilmektedir. Böylece bu gezinin Japonya'ya kadar devamı da son derece güçleşmiş olup daha önceden de ortaya atıldığı gibi yeniden heyetin posta vapuruyla gitmesi

---

696 DMA, **Mkt.**, Belge No:577/168-A.

697 Çetinkaya, Apatay, **Ertuğrul Fırkateyninin Öyküsü, XX. Yüzyıldan Bugüne Türk-Japon İlişkileri**, Ad Yayıncılık, İstanbul, 1998, s. 123-125.

698 Apatay, **a.g.e.**, s.125.

699 DMA, **Mkt**, Belge No: 608/46.

gündeme gelmiştir. Ancak bu düşünceden kısa sürede vazgeçilerek yolculuğa bir şekliyle devam kararı alınmıştır.[700]

Ertuğrul uygun havayı bekleyerek Singapur'da 4 aydan fazla demirlemek zorunda kalmıştır. Bu uzun bekleyiş Ertuğrul için sadece masraf bakımında ağır bir yük olmakla birlikte başka sakıncalar da yaratmıştır. Bu esnada *Observe* gazetesinde çıkan habere göre Ertuğrul fırkateyninin burada kalma nedeni güya biten kömürünün alınması için gerekli paranın olmamasıdır. Bu haber Londra sefareti aracılığıyla Hariciye Nezaretine oradan da Bahriye Dairesine iletilmiştir. Bahriye dairesi de çıkan bu yalan haberi tekzip etmek için gazeteyle irtibata geçmiştir.[701]

Ertuğrul fırkateyni uzun bir bekleyişin akabinde 22 Mart 1890'da Singapur'dan hareket etmiş ama ondan sonraki yolculuğu da hiç de kolay olmamıştır. Harekatın üçüncü gününden sonra rüzgarın şiddetinden ve Singapur'da alınan kömürün yetmemesinden dolayı, Saygon'da yeniden kömür alınmak zorunda kalınmıştır. 3 Nisanda tekrar hareket edilmiş ise de rüzgarların devam etmesinden dolayı geri dönülüp 20 Nisana kadar beklemek zorunda kalınmıştır. 26 Nisanda ise ancak Honkong'a ulaşılabilmiştir. Buradan da kömür alarak 5 Mayısta Nakasaki'ye doğru yola çıktığı halde yine kötü hava ve kömür ihtiyacından dolayı bu kez de Foçu'da 18 Mayısa kadar beklenilmiştir. 22 Mayısta Nakasaki'ye oradan da hareketle 7 Haziran 1890'da son durağı olan Yokahama limanına ulaşılmıştır. İstanbul'dan hareket ettikten bu yana 11 ay geçmiştir. Başlangıçtan gidiş dönüş için 6 aylık bir süre belirlenmesine rağmen böylece sadece gidiş için bu kadar zaman harcanmıştır.[702]

Ertuğrul Honkong'tan Yokohama'ya ulaştıktan sonra Japon imparatoruna takdim edilecek olan nişan ve hediyelerle ilgili bütün gelişmeler ve Osman Paşa'nın imparatora hitaben yaptığı konuşma sürekli İstanbul'a bildirilerek vazifenin muvaffakiyetle yerine getirildiği ifade edilmiştir.[703] Bahriye Dairesi de fırkateyn kumandanı Osman Paşa'ya gönderdiği cevabi yazısında; *muvaffakiyetinizi tebrik*

---

[700] Komatsu, **a.g.e.**, s.8.
[701] DMA, **Mkt**, Belge No: 589/ 4.
[702] Komatsu, **a.g.e.**, s.8-13.

ederim. Avdet için emr-i ahire muntazır olunuz[704] diyerek bir taraftan da dönüş yolculuğu için mevsim şartlarını araştırmaya başlamıştır. Bu arada Osman Paşa daha Singapur'da iken Mabeyn-i Hümayun'a gönderdiği arızada dönüşte güney rüzgarlarına karşı makine ile seyri sefer yapma mecburiyeti hasıl olacağından ayrıca Ekim'e kadar tayfun ve kasırga mevsimi olduğundan bahisle ileride değil Aden, Singapur'a gidişte dahi büyük sıkıntılar yaşanabileceğini bildirmektedir.

Osman paşa arızanın devamında Japonya limanlarından Uruga, Hyogo, Nagasaki ve Çin'in Şangay limanına uğrayarak ve bir ay buralarda kalarak uygun rüzgarlar çıktığında gitmenin daha doğru olacağından bahsetmektedir.[705] Bu arada mürettebatın maaş ve diğer masrafları için gemi kumandanı tarafından İstanbul'a gönderilen bir telgraf üzerine 5000 lira seri bir şekilde Maliye Nezaretince gönderilerek durum cevabi bir telgrafla bildirilmiştir[706]. Personelin Japonya günleri bir müddetten sonra sıkıcı gelmeye başlamış hatta personel arasında baş gösteren koleradan dolayı 35 nefer yatağa düşmüş, 11 nefer ise vefat etmiştir[707]. Nihayet 11 Haziran 1890'da dönüş yolculuğuyla ilgili bilgiler Bahriye Nezareti tarafından Sultan Hamit'e aktarılmış ve 14 Haziranda da dönüş yolculuğuyla ilgili padişah iradesi çıkmış ve aynı gün Osman Paşa'ya bildirilmiştir. Osman Paşa'ya gönderilen dönüş talimatı şu şekildedir;

1 Gereksiz kuşku uyandırmamak için bir yerde bir aydan fazla kalınmaması;

2 Ekime kadar uzak doğu rüzgarlarından yararlanıp, böylece kömür tasarruf ederek bir an önce İstanbul'a varılması;

3 Dönüş masrafı olarak 5000 lira gönderileceği ve bundan başka para istenmemesi.

Geminin 14 Eylülde yola çıkması kararlaştırılmıştır ama ne yazık ki o sıralarda büyük bir tayfun yaklaşmaktadır. Japonlar bütün gayretleriyle seyahatin

---

[703] DMA, **Mkt**, Belge No: 641/60-1.
[704] DMA, **Mkt**, Belge No: 641/42-1.
[705] DMA, **Mkt.**, Belge No:641/25-1.
[706] DMA, **Mkt.**, Belge No:641/40-1.
[707] DMA, **Mkt.**, Belge No:641/62-2.

ertelenmesine çalışmışlardır. Buna rağmen Osman Paşa: *Artık emir çıkmıştır!* diye bu öneriyi dinlememiştir. Böylece Eylül 1890 gecesi Ertuğrul Fırkateyni Kil yarımadasının Kaşinozaki önünde tayfuna yakalanıp kayalara çarpmış ve çok sayıda insanla birlikte denize gömülmüştür[708]. Ertuğrul'un batış haberi İstanbul'da ilk kez 20 Eylül 1890 günü Sadarete, Japon Dışişleri Bakanlığı'ndan gelen bir telgrafla iletilmiştir. Telgrafta, *Ertuğrul'un 18 Eylül 1890 günü Oşima Burnu'nda Osman Paşa da dahil olmak üzere 500 mürettebatıyla battığı, olay yeri Tokya'dan uzak olduğundan kurtulanlara ve facianın oluş şekline dair henüz net bilgiler alınmadığı, facia dolayısıyla İmparator hazretlerinin ve bütün Japon halkının samimi teessürleri iletilir* denilmektedir[709].

e. Mehmet Selim

Sultan Abdülaziz devrinin sonlarında İzmit tersanesine sipariş verilmiş olup, 1879 yılında denize indirilerek makine ve kazanları takılmak üzere Tersane-i Âmire 'ye çekilmiştir. Uzunluğu 206 kadem, genişliği 41 kadem, ve ma-i mahreci ise 1300 tondur[710].1890 yılından itibaren mektep gemisi olarak vazife yapmıştır. Burada verilen eğitimin yeterli olmadığı ve ıslahı konusunda Şûrâ-yı Bahriye azasından Mirliva Mehmet Paşaya sunulan takrirde; Mehmet Selim Fırkateyn-i Hümayunun tahsil için pek noksan bir halde bulunduğu belirtilerek Bahr-ı Sefid Filosu Komutanlığı bu konuda gerekli düzenlemelerin yapılması amacıyla görevlendirildiği bildirilir[711].

Bunun üzerine Mesudiye fırkateyni süvarilerinden Miralay Hayri ve Rasim Beylerle, Mehmet Selim fırkateyni süvarilerinden Binbaşı Halil Efendiden mürekkep bir komisyonun teşkiline gidilerek durumun tahkiki hakkında bilgi istenmiştir. Silah olarak, on dört Armstrong ve dört adet de Şişhane topuyla teçhiz edilmiştir[712].

---

[708] Komatsu, **a.g.e.**, s. 199.
[709] Apatay, **a.g.e.** s. 199.
[710] DMA,**El Yazmaları (Numarasız)**
[711] DMA, **Mkt.**, Belge No:746/8.
[712] BOA, **Ymtv.**, Belge No:65/139.

Personel sayısının ise 400'e kadar çıktığı görülmektedir[713]. 1907 yılında hizmet dışı olunmuştur[714].

f.Mukaddime-i Şeref ve Rehber-i Tevfik

1868 yılında siparişi verilen fırkateynlerden Mukaddime-i Şeref 1875 yılında, Rehber-i Tevfik ise 1879 yılında denize indirilmişlerdir. Bunlardan Mukaddime-i Şeref 1893 yılında İdare-i Mahsusa tarafından istihdam edilerek kömür deposu olarak kullanılmıştır[715]. Rehber-i Tevfik de 1886 yılından 1904 yılına kadar okul gemisi olarak hizmet vermiştir. Dört adet Şişhane topu ile mücehhez olup[716], personel sayısı 200'e kadar çıkmıştır[717].

g.Peyk-i Meserret ve Peyk-i Nusret

Her ikisi de 1868 yılında sipariş verilmiş, bunlardan Peyk-i Meserret Sinop tersanesinde 1874 yılında, Peyk-i Nusret ise Gemlik tersanesinde 1875 yılında denize indirilmiştir[718]. Peyk-i Meserret kömür gemisi olarak vazife yaparken, 1889 yılında Kefken adası yakınlarında fırtınada batmıştır[719]. Peyk-i Nusret ise 1904 yılına kadar kömür gemisi olarak hizmet vermiştir[720].

h.Mecidiye

1845 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup, 1846 yılında denize indirilmiştir. Ereğli'de kömür deposu olarak hizmet vermiş ve 1896 yılında da hizmet dışı olmuştur[721].

---

[713] BOA, **Ymtv.**, Belge No:77/33.
[714] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.132.
[715] BOA, **Ymtv.**, Belge No:95/97.
[716] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55.
[717] BOA, **Ymtv.**, Belge No:14/17.
[718] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.133.
[719] BOA, **Ymtv.**, Belge No:47/57.
[720] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.133.
[721] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.130.

3.Skrulu Korvetler

Üç direkli ahşap harp gemileri olan korvetler, Abdülmecit ve Abdülaziz devirlerinde donanmada yerlerini yavaş yavaş zırhlı gemilere bırakırken, sayı olarak yine de büyük bir yekun tutmaktadır. Hemen hepsi Osmanlı tersanelerinde yapılmış olan bu gemilerden II. Abdülhamit devrine on dört tanesi intikal etmiştir. Bunlar yeniden teçhiz edilerek torpidobotlar ile beraber özellikle Bahr-i Ahmer, Basra ve Trablusgarp sahillerinin korunması vazifesi ile ilgili olarak görevlendirilmişlerdir. Ayrıca II. Abdülhamit döneminde de Zühaf II ve Kilithabir adlarında Tersane-i Âmire 'de çelikten imal ve Heybetnüma adında da kompozayt olmak üzere toplam üç adet korvet de inşa edilerek bu filoya eklenmiştir.

Skrulu Korvetler	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Eser-i Cedid	1840	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Sinop	1857	İngiltere	J.RWhite, Southampton
İzmir	1857	İngiltere	J-RWhite, Southampton
Bursa	1857	İngiltere	J-RWhite, Southampton
Edirne	1857	İngiltere	J-RWhite, Southampton
Beyrut	1857	İngiltere	J-RWhite, Southampton
Seddü'l-Bahr	1857	İngiltere	J-RWhite, Southampton
İskenderiye	1857	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Zuhaf	1860	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Utarit	1860	Osmanlı	Gemlik
Meriç	1860	Osmanlı	Gemlik
Mansure	1860	Osmanlı	İzmit

Lübnan	1861	Osmanlı	Tersae-i Âmire
Muzaffer	1861	Osmanlı	İzmit
Heybet-nüma	1879	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Zühaf II	1890	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Kilitbahir	1890	Osmanlı	Tersane-i Âmire

a.Eser-i Cedid

1840 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup, 1841 yılında denize indirilmiştir. II. Abdülhamit devri donanmasında 1880 yıllarından itibaren İstanbul civarında karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[722]. 1887 yılından itibaren ise Ereğli kömür madeninden aldığı kömürleri İstanbul'a nakletmiştir[723]. 1894 yılında sökülmek üzere satılmıştır. Beş adet Şişhane topu ile teçhiz edilmiş olup[724], personel sayısı ise 100-150 arasındadır[725].

b.Sinop, İzmir, Bursa ve Edirne

Sultan Abdülmecit'in İngiltere'ye yaptırdığı gemilerden olup, 1857 yılında siparişleri verilmiştir. 1858 yılında kızağa konan bu gemilerden Sinop aynı yıl içerisinde , diğerleri ise bir yıl sonra 1859 yılında denize indirilmiştir. Uzunlukları 172 kadem, genişlikleri 31 kadem, çekilen su 18 kademdir[726]

Sinop 1889 yılında Tersane-i Âmire 'de tamirden çıkarak Bahr-i Ahmer'de karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[727]. Üç adet Krupp ve üç adet Şişhane topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 100-150 civarındadır[728]. Bursa korveti ise uzun yıllar Bahr-i Ahmer'de karakol vazifesi yapmış, 1886 yılında ise Süveyş'te tamir

722 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55.
723 BOA, **Ymtv.**, Belge No:109/122.
724 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/4.
725 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
726 DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
727 BOA, **Ymtv.**, Belge No:124/63.

görmüştür[729]. Bu süreye kadar üç Krupp, dört Armstrong ve bir Şişhane topu ile teçhiz edilmiş olup, tamirden sonra Krupp toplarının sayısı beşe çıkarılmış, diğer toplar ise ihraç edilmiştir[730]. Personel sayısı da 80-100 arasında değişmektedir[731]. Bunlardan Edirne korveti de Bahr-i Ahmer'de uzun süre bulunmuş, 1889 yılında Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmıştır[732]. Üç adet Krupp ve beş adet Şişhane topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 100-150 arasındadır. İzmir korveti 1878 yılında, Bursa 1899 yılında, Sinop ve Edirne korvetleri ise 1901 yılında hizmet dışı olmuşlardır[733].

c.Beyrut ve Seddü'l-Bahr

Her ikisi de 1857 yılında İngiltere'ye sipariş verilmiş olup, 1859 yılında denize indirilmişlerdir.Uzunlukları 173 kadem, genişlikleri 26 kadem, çekilen su ise 12 kademdir.[734] Bunlardan Beyrut korveti muhtelif tarihlerde sırasıyla Girit, Trablusgarp, Mersin ve Bahr-i Ahmer sahillerinin muhafazasını üstlenmiştir[735]. Dört adet Krupp ve iki adet Nordenfeldt topu ile mücehhez olup, personel sayısı ise 80-100 civarındadır[736]. Seddü'l-Bahr korveti ise 1886 yılına kadar Kamerun ve Bahr-i Ahmer sahillerinde, bu tarihten sonra da İstanbul'da karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[737]. Sekiz adet Krupp topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 80-100 arasındadır[738]. Bunlardan Seddü'l-Bahr 1891, Beyrut ise 1907 yılında hizmet dışı olmuştur[739].

---

728 BOA, **Ymtv.**, Belge No:74/30; 19/4.
729 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96, 47/41.
730 BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2; 18/20.
731 BOA, **Ymtv.**, Belge No:44/43.
732 BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2; 19/14.
733 BOA, **Ymtv.**, Belge No:74/30; 14/17; 38/116.
734 DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
735 BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2; 62/76; 116/118; 208/126.
736 BOA, **Ymtv.**, Belge No:172/132; 220/11.
737 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96; 18/20, 19/14.
738 BOA, **Ymtv.**, Belge No:44/43; 57/2.
739 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s..136

d.İskenderiye, Zuhaf, Utarit ve Meriç

1860 Utarit ve Meriç Gemlik tersanesinde, İskenderiye ve Zuhaf ise Tersane-i Âmire 'de yaptırılmıştır. Bunlardan İskenderiye ve Zuhaf 1862, Utarit ve Meriç ise 1863 yılında denize indirilmişlerdir[740]. Teknik özellikleri birbirinin aynı olup uzunlukları 173 kadem, genişlikleri 26 kadem ve çektikleri su ise 12 kademdir.[741]

Zuhaf fesholunduğu 1891 yılına kadar Basra'da vazife yapmış olup, beş adet Şişhane topu ile mücehhezdir. Personel sayısı 80-100 arasında değişmektedir[742]. İskenderiye korveti ise İstanbul, Trablusgarp, Girit ve Bahr-i Ahmer'de karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[743]. Korvette iki adet Krupp, iki adet Şişhane ve iki adet de Nordenfeldt topu bulunmakta olup, personel sayısı ise 100 civarındadır[744].Bunlardan Utarid 1896 yılına kadar Bahr-i Ahmer, Süveyş, bu yıldan sonra ise İstanbul'da karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[745]. 1885 yılında Tersane-i Âmire 'de, 1893 yılında ise Süveyş tersanesinde tamir ve teçhiz edilmiştir. Dört Krupp ve iki adet Nordenfelt topu bulunmakta olup, personel sayısı 60-100 arasındadır[746]. Meriç korveti ise 1894 yılına kadar Basra'da karakol vazifesi yaptıktan sonra İstanbul'a gelerek fabrika askerine koğuş olarak tahsis edilmiştir[747]. Dört adet Krupp topu ile teçhiz edilmiş olup Personel sayısı 80-100 civarındadır[748]. Bunlardan Utarit 1896, Meriç ise 1905 yılında hizmet dışı olmuştur[749].

e.Mansure, Lübnan ve Muzaffer

Mansure, Lübnan ve Muzaffer korvetleri 1861 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup 1864 yılında da tamamlanarak denize indirilmiştir.Teknik

---

740 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s..136
741 **DMA, El Yazmaları (Numarasız)**
742 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/107; 38/116; 14/17.
743 BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76, 38/96, 114/132, 181/111.
744 BOA, **Ymtv.**, Belge No:124/63; 122/78.
745 BOA, **Ymtv.**, Belge No:140/23; 44/43; 77/33.
746 BOA, **Ymtv.**, Belge No:79/44; 65/139.
747 BOA, **Ymtv.**, Belge No:132/225; 106/72.
748 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14; 40/57.
749 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.138.

özellikleri aynı olup uzunlukları 175 kadem, genişlikleri 31 kadem ve çektikleri su 18 kademdir.[750] Bunlardan Lübnan Korveti 1867 tarihinde fırtınada batmıştır.[751]

Mansure uzun yıllar Bahr-ı Ahmer'de karakol vazifesi yapmış, 1895 yılında da buradan ayrılarak Selanik ve civarında vazife almıştır. 1900 yılına değin bu havalide bulunan korvet bu tarihten sonrada Trablusgarp'a gönderilmiştir[752]. 1908 tarihine kadar vazife yapmış olup, altı aded Krupp, dört aded Hotchkiss ve bir adette Nordenfeldt topuyla techiz edilmiştir. Personel sayısı ise 100-150 civarında değişmektedir. Hizmeti esnasında 1886'da Tersane-i Âmire 'de, 1892'de Süveyş'te ve 1895 tarihinde tekrar Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmıştır.[753]

Muzaffer korveti de karakol gemisi olarak 1889 tarihine kadar Trablusgarp'da buradan sonra 1895 tarihine kadar Bahr-ı Ahmerde, 1898 tarihinde de tekrar eski görev yeri olan Trablusgarp'ta fesh edildiği 1908 'e kadar karakol görevinde bulunmuştur. Beş adet Krupp, dört adet Hotchkiss ve bir adette Nordenfeldt topuyla teçhiz edilmiş olup personel sayısı ise 150 civarındadır[754].

f. Heybet Nüma

II. Abdülhamit devrinde bu türden inşa edilen ilk korvettir. Diğerlerinden farklı olarak kompozayt usulünde yapılmış olup, 1890 yılında denize indirilmiştir. Talim gemisi olarak yenilenerek 1896 yılından itibaren Girit'te vazife yapmıştır[755]. 1907 yılına kadar talim gemisi olup, ayrıca Heybeliada'da da bulunmuştur. 1907 yılının sonunda feshedilerek hizmet dışı bırakılmıştır[756].

g.Zuhaf II ve Kilitbahir

Heybet-Nüma gibi Tersane-i Âmire 'de II. Abdülhamit döneminde inşa edilen ve çelik gövdesi ile diğerlerinden ayrılan bu iki korvet 1894 yılında denize

---

[750] DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
[751] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.138.
[752] BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14; 40/57; 62/76, 74/30, 172/13.
[753] BOA, **YMtv.**, Belge No. 18/1; 360/96; 18/2.
[754] BOA, **YMtv.** Belge No: 74/3; 47/4; 81/53.
[755] DMA, **Mkt.**, Belge No:863/75.
[756] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.137.

indirilmiştir. Bunların uzunlukları 190 kadem, genişlikleri ise 24 kadem, çektikleri su ise 11 kademdir.[757]. Bunlardan Kilitbahir Basra yakınlarında vazife yapmış ve 1909 yılına kadar hizmet vermiştir. Zühaf II ise 1932 yılında fesh olunmuştur[758].

4.Ganbotlar

Küçük ve az su çeken nispeten baş ve kıç tarafları ağır toplarla teçhiz olunan harp gemileridir[759]. Genellikle sahillerin korunması vazifesini yerine getirirler.

II. Abdülhamit devri donanmasında, Sultan Abdülaziz devrinden intikal eden bu tür on beş gemi vardır. Bunlar ahşap olup ikisi 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda batmıştır. II. Abdülhamit devrinde ise kompozayt ve zırh kaplı toplam on sekiz ganbot siparişi verilmiş olup, bunlardan beşi 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı öncesi, on üçü ise sonrasına aittir. Bu gemilerin on tanesi ise daha önceden sipariş verildiği halde ancak 1908 yılında bitirilerek denize indirilmişlerdir.

Ganbotlar	Sipariş Tarihi	Ülke	Firma
Akka	1857	İngiltere	Money, Wigram, Blackwall
Şevket-Nüma	1857	İngiltere	Money, Wigram, Blackwall
Varna	1857	İngiltere	Money, Wigram, Blackwall
Sünne	1857	İngiltere	Money, Wigram, Blackwall
Musul	1863	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Seyyar	1863	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Sahir	1864	İngiltere	Whitewestcowes
Saheddin	1865	Osmanlı	Tersane-i Âmire

[757] DMA, **El Yazmaları (Numarasız)**
[758] BOA, **Ymtv.**, Belge No:81/53, 122/58.
[759] **Kâmus-ı Bahrî**, s.266.

İntibah	1865	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Ziver-i Derya	1865	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Müjderesan	1865	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Aynalıkavak	1867	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Yalı Köşkü	1867	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Rodos	1868	Osmanlı	Tersane-i Âmire
İstanköy	1868	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Şat	1881	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Fırat	1881	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Nasr-ı Hüda	1890	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Seyyar	1890	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Barika-i Zafer	1890	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Nurü'l-Bahr	1897	İtalya	Maclaren-Wilson
Kastamonu	1904	İtalya	Maclaren-Wilson
Yozgat	1904	İtalya	Maclaren-Wilson
Marmaris	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Nevşehir	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Taşköprü	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Gökçedağ	1906	İtalya	Maclaren-Wilson

Refahiye	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Ayıntab	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Malatya	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Seddü'l-Bahr	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Ordu	1906	İtalya	Maclaren-Wilson
Bafra	1906	İtalya	Maclaren-Wilson

a.Akka, Şevket-Nüma, Varna ve Sünne

1857 yılında İngiltere'ye sipariş verilen bu ganbotlar 1859 yılı içinde kızağa konulmuş ve denize indirilmişlerdir. Bunlardan Sünne 1877 yılında Tuna nehri ağzında Rus mayınlarınca batırılmış, Akka ise uzun yıllar Basra'da asayişin sağlanması amacıyla hizmet etmiştir[760]. Akka üç adet Krupp topu[761] ve 30-55 arasında personel[762] ile donatılmıştır. 1901 yılında hizmet dışı olmuş, 1903 yılında da sökülmüştür.

Şevket-Nüma ganbotu ise II. Abdülhamit devrinde Preveze, Morto ve çevresinde uzun yıllar karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[763]. 1885 yılında kazanları tamir olunmak üzere Tersane-i Âmire 'ye çekilmiş, belgelerde 1892 yılında feshol duğu belirtilirse[764] de muhtemelen daha sonra bu karardan vazgeçilip çelik bir gövde kaplanarak 1896 yılında ikinci defa denize indirilmiştir[765]. Üç adet Nordenfeldt topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 15-55 arasında

[760] BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55, 14/17.
[761] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[762] BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.
[763] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116.
[764] BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76.
[765] DMA, **Mkt.**, Belge No:930/54.

değişmektedir[766]. 1904 yılına kadar harp gemisi olarak kullanılmış, 1918 yılında da feshedilmiştir[767].

Varna ganbotu ise yine II. Abdülhamit ile birlikte uzun yıllar Bahr-i Ahmer ve Süveyş'te bulunmuş, 1890 yılında Süveyş'te tamir edilmiştir. 1897 yılından itibaren karakol gemisi olarak İstanbul'da hizmet yapmıştır[768]. Silah olarak iki adet Krupp ve iki adet de tersane yapımı Şişhane topu ile mücehhezdir. 1909 yılında sökülen gemide 25-55 arasında personel görev yapmıştır[769].

b.Musul ve Seyyar

1863 yılında Tersane-i Âmire 'ye siparişleri verilmiş olup, 1865 yılında denize indirilmişlerdir. Musul uzun yıllar Sisam adası civarında ve 1884-1885 yılları arasında da İstanbul'da geçici olarak karakol görevi yapmıştır. Üzerinde üç adet Şişhane topu bulunur. Personel sayısı ise 30-45 arasında değişmektedir[770]. 1909 yılında hizmet dışı bırakılmıştır[771].

Seyyar ganbotu ise sırasıyla Preveze, Limni, İzmir ve Sakız adası civarında, son olarak da İstanbul Arnavutköy ve Tarabya'da karakol gemisi olarak bulunmuştur[772]. 1886, 1890 ve 1901 yıllarında Tersane-i Âmire 'de kızaklara konularak kazanları tamir edilmiş ve gemi yenilenmiştir. Üzerinde iki adet Krupp topu vardır. Personel sayısı 50 civarında olan[773] gemi 1909 yılında hizmet dışı bırakılmıştır[774].

c.Sahir

1864 yılında İngiltere'ye sipariş verilen Sahir ganbotu, 1866 yılında denize indirilmiştir. II. Abdülhamit döneminde sırasıyla Preveze, Girit ve Basra'da karakol

---

766 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14.
767 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.186
768 BOA, **Ymtv.**, Belge No:167/251; 19/4, 18/20; 44/43.
769 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 18/20.
770 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116; 140/23; 19/4; 14/17.
771 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.186.
772 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55, 38/96, 40/57, 77/33.
773 BOA, **Ymtv.**, Belge No:65/139; 46/25. 38/96, 47/41, 106/72.

gemisi olarak vazife yapmıştır. 1886-1889 yılları arasında ise Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmıştır. İki adet Krupp ve iki adet de Hotchkiss topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 30 civarındadır[775]. 1900 yılında hizmet dışı olmuştur[776].

d.İntibah, Müjderesan, Ziver-i Derya ve Saheddin

1865 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş edilen bu ganbotlar hemen birkaç yıl içinde tamamlanarak denize indirilmişlerdir. Bunlardan İntibah 26.1.1878 tarihinde Batum'da Rus torpidosu tarafından batırılmıştır[777]. Müjderesan ganbotu Bahr-i Ahmer sahilinde Babü'l-Mendep Boğazı civarında bulunan önemli noktaların tutulmasında vazife almıştır. 1888 yılında Tersane-i Âmire 'de tamire alınmış ve bir yıl içinde tamiri tamamlanarak Basra'ya gönderilmiştir[778]. 1908 yılında sökülünceye kadar burada karakol gemisi olarak vazife yapmıştır. Diğer ganbotlardan silah olarak biraz daha zengin olup iki adet Armstrong, bir adet Krupp ve bir adet de Şişhane topu bulunmaktadır. Personel sayısı ise elli civarındadır[779].

Ziver-i Derya ise Trabzon, Girit, Preveze, Mersin, Limni, Bahr-i Ahmer ve Kamerun'da karakol vazifesi yapmıştır. 1885 yılında makinelerinin tamiri için tersaneye alınmış, ayrıca 1894 yılında da kazanları değiştirilmiştir. Silahları ise sürekli değişmekle birlikte iki adet Krupp topundan ibarettir[780]. 1909 yılında hizmet dışı kalan[781] geminin personel sayısı da 25-50 arasında değişmektedir[782].

Saheddin ganbotu ise 1892 yılında Tersane-i Âmire 'de yenilenmiş, karakol gemisi olarak vazife yaptığı Tripoli'de 1911 yılında kayalıklara çarparak batmıştır[783].

e.Aynalı Kavak ve Yalı Köşkü

---

774 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.186.
775 BOA, **Ymtv.**, Belge No:81/153; 38/96; 136/97; 40/57; 19/4; 172/132; 38/116
776 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.186.
777 DMA, **a.g.b.**
778 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96, 38/116; 447/146.
779 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14; 19/4.
780 BOA, **Ymtv.**, Belge No: 13/55, 40/57, 77/33, 122/78, 136/97; 57/2.
781 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s187.
782 BOA, **Ymtv.**, Belge No:24/17.

Her ikisi de 1867 yılında Tersane-i Âmire ye sipariş verilmiş olup, Yalı Köşkü aynı yıl içinde, Aynalı Kavak ise 1869 yılında denize indirilmiştir. Aynalı Kavak II. Abdülhamit döneminde ilk olarak Girit ve Preveze'de, 1889 ve 1900 yıllarından sonra ise Dersaadet Liman Dairesi önünde karakol hizmet gemisi olarak bulunmuştur[784]. 1885 yılında Tersane-i Âmire 'de bakıma alınarak kazanları tamir edilmiştir. İki adet Krupp topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 20-40 arasında değişmektedir[785].

Yalı Köşkü ise umumiyetle Trabzon-Sinop arasında karakol hizmetini yerine getirmekte olup, 1889-1890 yıllarında Tersane-i Âmire 'de bakıma alınarak yenilenmiştir[786]. İki adet Krupp topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 30-60 arasında değişmektedir[787]. Her iki ganbot da 1909 yılında hizmet dışı olmuştur[788].

f.Rodos ve İstanköy

1868 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup, her ikisi de 1869 yılında kızağa konulmuştur. Rodos 1870, İstanköy ise 1871 yılında denize indirilmiştir. Rodos ganbotu Sisam ve Girit adaları civarında karakolluk vazifesi yapmış, 1888-1889 yılları arasında da tersanede bakıma alınmıştır[789].

1886 yılına kadar dört adet Krupp topuyla teçhiz olunan ganbotda 35-50 arasında personel bulunmakta olup, bunların 5-10'u çarkçı, diğerleri ise harp sınıfına mensuptur[790].

İstanköy ise 1886 yılına kadar Rodos ve civarında karakol vazifesi yapmış, 1886 yılında da Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmış ve bakımdan çıktığı 1888 yılından itibaren de Bahri Ahmer'de bulunmuştur[791]. 1895 yılında söküldüğü 1910

---

783 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.187.
784 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/107, 62/76, 136/97; 40/57.
785 BOA, **Ymtv.**, Belge No:57/2.
786 BOA, **Ymtv.**, Belge No:40/57; 77/33.
787 BOA, **Ymtv.**, Belge No:81/153; 38/116.
788 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.187.
789 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96; 14/17; 40/57.
790 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/4; 38/116.
791 BOA, **Ymtv.**, Belge No:10/57; 13/55; 18/107.

yılına kadar Tophane önünde karakol hizmetinde bulunmuştur[792]. İki adet Krupp ve iki adet Şişhane topuyla teçhiz edilmiş olup, personel sayısı 25-50 arasındadır. Bunların 5-15'i çarkçı, ikisi sanayi ve inşaiyye diğerleri ise harp sınıfına mensuptur[793].

Şimdiye dek incelediğimiz Sultan Abdülaziz devrinden intikal eden ahşap ganbotların yerini 1881 yılından itibaren kompozayd veya çelik olarak imal edilen veya Avrupa'dan satın alınan daha muhkem ve modern ganbotları görmekteyiz. Bunlardan sadece Fırat ve Şat Tersane-i Âmire 'de diğerleri ise Avrupa tersanelerinde imal edilmiştir. İnceleyecek olursak;

g.Fırat ve Şat

Her ikisi de 1881 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup 1883 yılında da denize indirilmiştir. Fırat ve Şat ganbotlarının ortak özelliği kompozayd türünde inşa edilmiş olmalarıdır. Ceride-i Bahriye'de II. Abdülhamit'in emriyle uygulanan bu yeni sistem hakkında şu şekilde bahsedilir:

Her nev'i ihtiraat ve terakkiyatın zuhuru olan şu zaman iktiraında sefain-i hafifiyenin kompozayd denilen usul-i cedide vechile inşaatında men-i külli vücuh fevaid-i azime müşahade olunmasıyla bu usul umumen kabul olunmuş ve mukaddime Tersane-i Âmire 'de olvech ile inşa olunan Şat ve Fırat ganbotları bu cinstendir. Bu usul üzere olan her vech ile metanet ve suhuleti sürat olduğu gibi bi'l-nisbe masrafça dahi ehveniyet müşahade olunduğuna binaen usul-ı mezkure üzere daha bir takım Sefain-i harbiye-i hafife inşasına irade-i keramet-ade-i padişahi şerefsudur buyurulmuş olmasıyla ber-muceb-i emr ve ferman-ı hükümet-beyan-ı zıllıllahi el-yevm bu usul üzere Tersane-i Âmire 'de gemiler yapılmaktadır. Kompozayd lafzı terkip edilmiş manasına olup, bu tarzdaki sefineler teknelerinin demir ile ağaçtan terkip edilmiş olması vech-i tesmiye olunmuştur. Bu kabil inşaat-ı Bahriye iktizasınca sefain-i mezkurenin omurgaları, ıskarmozları, kamaraları vs. kuşakları demir ve çelikten mamul olup kısm-ı haricileri saç ile kaplandıktan sonra üzerleri bir kat ağaç

---

[792] BOA, **Ymtv.**, Belge No:124/63; 10/57; 13/55; 18/107.
[793] BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/20;19/14.

dahi kaplandığı misillü ahşap gemilerden olduğu vechile su hatlarına kadar bakır kaplanarak metaneti emniyet-i taamme istihsal edilmektedir...[794].

Bunlardan Fırat ganbotu Preveze, Ayvalık ve Girit'te karakol vazifesi yapmış olup[795], üç adet Krupp ve bir adet Nordenfeldt topu ile mücehhezdir[796]. Personel sayısı ise 25-50 arasında değişmektedir[797]. 1892 yılında tersanede yeniden inşa olunarak kazanları değiştirilmiştir[798]. 1912 yılında da hizmet dışı olmuştur[799].

Şat ganbotu ise 1892 yılına kadar sırasıyla Dedeağaç, Marmaris, İstanköy ve Girit'te, 1892-1894 yılları arasında Preveze'de ve bu tarihten sonra da İstanbul'da karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[800]. İstanbul'da bulunduğu süre içinde Arnavutköy ve Tarabya'da karakol, Büyük Liman'da ise karantina denetimi hizmetinde bulunmuştur[801]. İki adet Armstrogn ve bir adet Krupp topu ile mücehhez olup, personel sayısı 50-70 arasında değişmektedir[802]. 1890 yılında Tersane-i Âmire 'de yenilen ganbot 1909 yılında sökülmek üzere satılmıştır[803].

h.Nasrü'l-Hüda, Seyyar, Barika-i Zafer

1890 yılında Tersane-i Âmire 'ye sipariş verilmiş olup, çok uzun süre tezgahta kalarak, ancak 1903 yılında Nasrü'l-Hüda, 1904 yılında Barika-i Zafer ve 1906 yılında da Seyyar denize indirilebilmiştir. Bunlardan Nasrü'l-Hüda 1917, Seyyar 1918 ve Barika-i Zafer ise 1923 yıllarına kadar hizmet vermişlerdir[804].

i.Nurü'l-Bahr

---

[794] **Ceride-i Bahriye**, No:12,26.11.1889 , 1305,s.1.
[795] BOA, **Ymtv.**, Belge No:81/53, 178/64, 165/25.
[796] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[797] BOA, **Ymtv.**, Belge No:74/30.
[798] BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96.
[799] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.188.
[800] BOA, **Ymtv.**, Belge No:116/118; 19/4, 18/20, 38/116; 62/76.
[801] BOA, **Ymtv.**, Belge No:124/63, 19/4.
[802] BOA, **Ymtv.**, Belge No:64/96.
[803] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.188.
[804] **Aynı yer.**

Fas Sultanı tarafından İtalya'nın Maclaren-Wilson firmasına 1897 yılında sipariş verilmiş olup, 1898 yılında denize indirilen ganbot Osmanlı hükümetince satın alınmıştır. Reji idaresince kullanılan Nurü'l-Bahr ganbotu 1906 yılında Osmanlı donanmasına devredilmiştir. 1913 yılına kadar da hizmette kalmıştır[805].

Sultan II. Abdülhamit'in son dönemlerinde donanmaya katılan bu dört ganbottan başka 1904 yılında Almanya'ya Kastamonu ve Yozgat ganbotları sipariş verilmiş ve bir yıl içinde yapımı tamamlanarak 1905 yılında Hamburg'dan İstanbul'a doğru yola çıkarılmışlardır. Bu tarihlerde birbiri ardına yeni ganbot siparişlerinin verildiğini görmekteyiz. Zira devlet içindeki etnik unsurların ayrılma istekleri sürekli Rusya ve İngiltere tarafından kışkırtılmakta olup, özellikle Basra, Bahri Ahmer ve Trablusgarp sahillerinin muhafazasında güçlük çekilmekte idi. Ayrıca Sultan Abdülaziz'den intikal eden ganbotların ekserisi bu tarihlerde iyiden iyiye eskimiş olup, yeni bir ganbot filosunun oluşturulması zaruri hale gelmişti. Bu nedenle Kastamonu ve Yozgat ganbotlarının ardından Marmaris, Taşköprü, Nevşehir, Gökçedağ, Refahiye, Ayıntab, Malatya, Seddü'l-Bahr, Ordu ve Bafra ganbotları yine Almanya'ya sipariş verilmiştir. Bunlar 1907 yılında denize indirilmişler, sadece Nevşehir ganbotu diğerlerinden bir yıl sonra hizmete girmiştir[806]

5.Yatlar

Padişahın şahsına hediye edilen yahut kullanımı için yaptırılan gemiler olduğu gibi, aynı zamanda karakol, yük, abluka gemisi olarak da kullanılmışlardır. Bu türden II. Abdülhamit devrinde inşa edilen Şerifiye yatının yanında Sultan Abdülaziz ve Abdülmecit devirlerinde de intikal eden on altı yat bulunmaktadır.

Yatlar	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Sultaniye	1851	İngiltere	Blackwall-Londra
Resmo	1862	İngiltere	Great Britain

[805] **Aynı yer.**
[806] Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.191.

Hanya	1863	İngiltere	W. Dudgeson
Kandiye	?	İngiltere	Great Britain
Talia	1863	İngiltere	Samuda-son
Eser-i Nusret	1864	İngiltere	Jones-Quiggin-Liverpol
Medar-ı Zafer	1864	İngiltere	—
İsmail	1864	İngiltere	—
Süreyya	1864	İngiltere	Samuda-son
İzzettin	1864	İngiltere	Thames Iron Works
Fuad	1864	İngiltere	Millwall Iron Works
Arkadi	1865	İngiltere	W. Potter-son
İhsaniye	1869	İngiltere	Sons-Field
Taif	1869	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Asir	1869	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Beylerbeyi	1873	-	Constnanza
Şerifiye	1892	-	Constnanza

a.Sultaniye

1853 yılında Mısır donanması için Feyz-i Cihat adıyla inşa edilen yat, 1862 yılında Sultan Abdülaziz'e hediye edilmiştir. Sürekli İstanbul'da bulunmakta olup, silahları ise sadece dört adet Şişhane topundan ibarettir[807]. II. Abdülhamit

[807] BOA, **Ymtv.**, Belge No:40/57.

döneminde faal herhangi bir hizmeti ile ilgili bilgi kaynaklarda bulunamamış olup 1890 tarihinde Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmıştır[808]. Personel sayısı değişmekle birlikte 150-250 arasındadır[809]. 1911 yılında abluka gemisi olarak kullanılmaya başlanan gemi, 1912 yılında feshedilmiştir[810].

b.Resmo

1868 yılında Osmanlı donanması için satın alınmış ve Resmo ismi verilmiştir. Uzun süre Beyrut'ta hizmet yapmış olup, 1886 yılından itibaren Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmış ve kazanları tamir edilmiştir[811]. Ancak yine istenilen duruma gelmeyince 1905 yılında fesholunmuş olup, silah olarak iki adet Şişhane topu bulunmaktadır. Personel sayısı ise 70-80 civarındadır[812].

c.Hanya

1866 yılında İngiltere'den satın alınarak Osmanlı donanmasına dahi edilmiş olup, II. Abdülhamit devrinde İstanbul, Girit, Preveze, Selanik ve Rodos'ta karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[813]. Ancak sürekli Tersane-i Âmire 'de de bakıma alınarak 1883-1884 yıllarında kazanları değiştirilmiş, 1892 yılında da baştan sona tamirattan geçirilmiştir[814]. Silahları iki adet Nordenfeldt topundan ibaret olup, personel sayısı da 70 civarındadır[815]. 1909 yılında ise sökülmek üzere satılmıştır[816].

d.Eser-i Nusret ve Medar-ı Zafer

Her ikisi de 1869 yılında İngiltere donanmasından satın alınmış olup, bunlardan Eser-i Nusret II. Abdülhamit devrinde sırasıyla Midilli, Sakız, Rodos,

---

808 BOA, **Ymtv.**, Belge No:46/25.
809 BOA, **Ymtv.**, Belge No:74/30.
810 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.200.
811 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/107.
812 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/20; 38/116.
813 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55, 18/20, 19/14, 38/96, 19/4, 92/58.
814 BOA, **Ymtv.**, Belge No:14/17.
815 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14; 38/116.
816 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.204.

İzmir ve İstanbul'da karakol hizmetinde bulunmuştur. İki adet Şişhane topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı elli civarındadır[817].

Medar-ı Zafer ise umumiyetle İstanbul'da vazife almış, hatta 1883 yılında makinelerinin kompovant usulüne uygun olarak değiştirilmesi planlanmışsa da, artık kullanılamaz hale geldiğinden bundan vazgeçilerek kaderine terkedilmiştir[818]. Her ikisi de 1890 yılında hizmet dışı olmuşlardır[819].

e.İsmail

1865 yılında denize indirilen İsmail yatı II. Abdülhamit devrinde sırasıyla Cezayir-i Bahr-i Sefid, Girit ve Beyrut'ta karakol gemisi olarak vazife yapmıştır. Silahları dört adet Krupp ve iki adet Nordenfeldt'ten ibaret olup, personel sayısı ise 100 civarındadır[820]. 1909 yılında sökülmek üzere satılmıştır[821].

f.Kandiye

1867 yılında İngiliz donanmasından satın alınarak Kandiye ismi verilen gemi, uzun süre Beyrut'ta karakol gemisi olarak bulunmuştur. II. Abdülhamit'in saltanatı süresince uzun süre makinelerinin kompovant usulde yenilenmesi için Valide destgahında tutulmuş[822], 1899 yılında ise vurularak batırılmıştır. Gemi sürekli destgahta kaldığı için mürettebat ve silah donanımından mahrum bırakılmıştır[823].

g.Talia

1863 yılında denize indirilmiştir. İzmir ve Girit gibi mevkiler istisna tutulacak olursa, umumiyetle İstanbul'da bulunmuştur. İstanbul'da bulunduğu süre içinde ise havuzda tamire alınmış, kazanları değiştirilerek yenilenmiştir. Silah olarak bir

---

817 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/116; 14/17, 19/14, 38/96, 57/2.
818 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55.
819 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.204.
820 BOA, **Ymtv.**, Belge No:18/107; 13/55, 40/57, 172/132; 116/118;
821 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.205.
822 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96, 19/4.
823 BOA, **Ymtv.**, Belge No:62/76.

Şişhane, dört Hotchkiss ve iki Nordenfeldt topu bulunmakta olup[824], personel sayısı ise 70-80 civarındadır. 1899 yılında ise hizmet dışı olmuştur[825].

h.Süreyya

1864 yılında İngiltere'de inşa edilmiş olup, II. Abdülhamit devrinde karakol ve nakliye gemisi olarak sırasıyla Sakız, Rodos, İzmir ve Selanik'te vazife yapmıştır. Silahları iki adet Krupp ve iki Hotchkiss topundan ibaret olup, personel sayısı ise 40-50 civarındadır. II. Abdülhamit döneminde 1884 ve 1892 yıllarında kazanları yenilenerek tamir edilmiştir[826]. 1908 yılında ise hizmet dışı bırakılmıştır[827].

i.Fuat

1864 yılında İngiltere'ye sipariş verilmiş olup muhtelif yerlerde karakol gemisi olarak vazife yapmış ve 1919 yılında hizmet dışı olmuştur[828]

j.Arkadi

1865 yılında İngiltere'de inşa edilen yat, Yunan hükümetince satın alınmış ve 1867 yılında Osmanlı savaş gemilerince ele geçirilmiştir. 1896 yılına kadar Beyrut'ta vazife yapmış olup[829], bu tarihten itibaren de Tersane-i Âmire 'de bakıma alınmış, ancak daha sonra feshedilmiştir[830]. Dört adet Krupp ve iki adet Nordenfeldt topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı ise 60-80 civarındadır[831].

k.İhsaniye

1869 yılında İngiltere'de inşa olup, 1870 yılında Osmanlı hükümetince satın alınmıştır. İdare-i Mahsusa'da istihdam olunan ve karakol gemisi olarak görev yapan

---

824 BOA, **Ymtv.**, Belge No:65/139; 19/14; 40/57.
825 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.202.
826 BOA, **Ymtv.**, Belge No:14/17, 11/96; 65/139; 57/2.
827 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.202.
828 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.203.
829 BOA, **Ymtv.**, Belge No:140/23.
830 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.204.
831 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/96; 47/41.

İhsaniye yatı, 1912 yılında İtalyan savaş gemileri tarafından batırılmıştır[832]. İki adet Şişhane topu ile teçhiz edilmiş olup, personel sayısı ise 30 civarında değişmektedir[833].

l.Taif ve Asir

Her ikisi de Tersane-i Âmire 'ye 1869 yılında sipariş verilmiş olup, bunlardan Taif 1870, Asir ise 1875 yıllarında denize indirilmişlerdir. Taif İstanbul'da, Asir ise Bahr-i Ahmer, Bahr-i Sefid ve Girit civarında karakol gemisi olarak vazife yapmıştır[834]. Taif'in dört adet, Asir'in ise bir adet Şişhane topu bulunmakta olup[835], Asir'in personel sayısı 100-150 arasında değişirken[836], Taif'inki ise 50 civarındadır[837]. Her iki yattan II. Abdülhamit devrinde sürekli Tersane-i Âmire 'de bakımda kalmışlar ve yine her ikisi de 1894 yılında hizmet dışı bırakılmıştır[838].

m.Beylerbeyi (Şerifiye)

1873 yılında sipariş verilmiş olup aynı yıl içinde denize indirilmiştir. 1893 yılında Beylerbeyi adını almış olup, 1909 yılına kadar hizmet vermiştir[839].

n.Şerifiye

Daha önce Şerifiye adıyla anılan yatın 1893 yılında Beylerbeyi olarak değiştirilmesiyle, 1892 yılında Constanza firmasına sipariş verilen yat, inşaatı tamamlandıktan sonra Şerifiye adı verilmiştir. Silahsız olan ve 1909 yılına kadar hizmet veren yat, bu tarihte sökülmek üzere satılmıştır[840].

---

832 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.205.
833 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55; 14/17.
834 BOA, **Ymtv.**, Belge No:13/55, 18/20, 19/14; 18/20.
835 BOA, **Ymtv.**, Belge No:77/33,
836 BOA, **Ymtv.**, Belge No:38/176; 77/33.
837 BOA, **Ymtv.**, Belge No:19/14.
838 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.204.
839 Langensiepen-Güleryüz, **a.g.e.**, s.205.
840 **Aynı Yer.**

6.Silahlı Vapurlar

Diğer bahri devletlerde de olduğu gibi, ticari amaçla inşa edilen vapurların silah ile teçhiz edilerek savaşlarda abluka ve barış zamanında ise sahil muhafaza, asker nakli ve diğer amaçlar için kullanılması Osmanlı Bahriyesi'nde de uygulanmıştır.[841] İdare-i Mahsusa bir ticari müessese olup mevcudiyetini muhafaza, kazandığı itibar ve emniyeti devam ettirme, taahhütlerini yerine getirme için yaptığı askerî ve sivil hizmetler karşılığında uygun bir bedel talep etmekten çekinmemiştir. Özellikle de asker nakli ücretlerinin ödemesinde meydana gelen gecikmeler nedeniyle zor duruma düştüğü de olmuş, hatta alacaklarından ötürü Nizamiye Dairesini mahkemeye vermek durumunda dahi kalmıştır. Bu olaydan sonra İdari Mahsusa nakliye ücretini peşin olarak talep etmeye başlamıştır.[842] İdare-i Mahsusa gemilerinin bu devirde karşılaştığı en büyük güçlüklerden biride özellikle Karadeniz de harp mühimmatı ve kömür nakli yaparken düşman gemilerine tesadüf etmeleri halinde zor durumda kalmalarıdır. Bu nedenle 1879 senesinden itibaren bu durum göz önüne alınarak gemilerin her biri için ikişer top, onar tüfek ve her[843] bir topa ikişer topçu ve her bir vapura işaret usulünü bilir birinin tayini ve gemilerin tek başına seyahat etmemeleri yönünde bir düzenlemeye gidilmiştir.

Silahlı Vapurlar	**Sipariş Tarihi**	**Ülke**	**Firma**
Pesendire	1847	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Peyk-i Şevket I	1836	Fransa	SA.Chantiers Benet
Eser-i Hayr	1836	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Pursut	1847	İngiltere	--
Gemlik	1848	İngiltere	--

[841] DMA, **Mkt.**, Belge No:908/43.
[842] DMA, **Mkt.**, Belge No:641/18.
[843] DMA, **Şub.**, Belge No:109/95-A.

Peyk-i Şevket II	1853	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Medar-ı Ticaret	1846	İngiltere	MoneyWigram
Tair-i Bahri	1838	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Vasıta-i Ticaret	1846	İngiltere	Whitewestcowes
Nümayiş	1844	İngiltere	Glasgow
Eser-i Nüzhet	1843	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Musul	1856	İngiltere	Great Britain
Eser-i Ticaret	1835	İngiltere	B. Walls-Co.
Vesile-i Ticaret	1843	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Sehber ?	1856	İngiltere	Whitewestcovers
Sudaver	1833	Amerika	Brown-Bell
Peyk-i Ticaret	1839	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Şiar-ı Nusret	1860	İngiltere	Atlantic Royal
Sulhiye	1867	İngiltere	Great Britain
Sarıyer	1867	---	---
Nedim	1867	---	---
Bozcaada	1868	----	---
Bar	1859	İngiltere	Whitewestcowes
Gör	1856	İngiltere	Whitewestcowes

Trabzon	1860	---	---

7.Romörkör Gemileri

Mühimmat, asker ve kömür taşımacılığında kullanılan gemilerdir

Romörkör Gemileri	Sipariş Tarihi	Ülke	Firma
Yeni Kapı	1866	Fransa	Stabilimento Techenico
Mesud	1869	---	---
Boyane	1857	İngiltere	John Thompson
Çatalca	1857	İngiltere	Whitewestcowes
Oltanica	1857	İngiltere	Whitewestcowes
Suda	1863	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Şeref-Nüma	1863	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Nedim	1867	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Bozcaada	1867	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Eğerli	1869	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Islahat	1869	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Marmara	1871	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Nüzhet	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Alos	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire

Fazlıllah	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Kasımpaşa	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Fındıklı	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Kabataş	1872	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Medvetresan?	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Cibali	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Rusçuk	1872	Osmanlı	Tersane-i Âmire
Tophane	1873	Osmanlı	Tersane-i Âmire

II. II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİ OSMANLI DONANMASININ DÜNYA DONANMALARI İÇİNDEKİ YERİ

Dünya bahriyesinde 1800-1860 arasındaki yeknesak dönemde savaş gemileri yalnız ebat ve top sayısı ile birbirinden ayrılabilmekte idi. Gemilerde taarruzi hareket için yelken, yivsiz namlu ve ağızdan dolma topa, müdafaa için ise ağır ve kalın ağaçtan borda ve cüzi sürat farkına dikkat edilirdi.

Ancak Fulton adlı bir gemi inşa mühendisinin Demologos adlı Amerikan gemisine stim makinesini tatbik etmesi, savaş gemileri inşasında bir devrim olarak karşılandı. Zira savaş gemilerinin sevk ve idaresinde rüzgarın yerini artık makine almıştı. 1844-1845 senelerinde yine Amerikan donanmasında Princeton ve İngiliz donanmasında Rattler isimli gemilerde su altında muhafaza edilen Skru pervanenin kullanılması stimin önemini daha da artırmıştır. Bundan sonra stimin donanma gemilerine tatbiki hızla yayılırken yelkenlerden de vazgeçilmeyerek yerlerinde

bırakılmıştır. 1860'lara gelindiğinde artık makinesiz gemi bir istisna teşkil etmeye başlamıştır[844].

Bu tarihten itibaren gemi yapım teknolojisinde ardı arkası kesilmeyen yenilikler o kadar hızlı sergilenmektedir ki, hiçbir bahri devletin bunları tam anlamı ile takibi ve tatbiki mümkün olamamıştır. Ağaç yerine demirin tekne inşasında kullanılması da yine bu yıllara tesadüf eder. Bundaki temel düşünce ağırlıktan iktisat edilerek savaş gemilerinin taarruz kabiliyetinin artırılması olmuştur. Bu düşünce ilk defa İngiltere'de tatbikata konulmuş, ancak demirin ağaç hedefe nazaran merminin çarpma anında parçalanarak dağılmasından dolayı istenilen sonuç elde edilememiştir. Bu defa Fransız gemi inşa uzmanı Dupuy de Löme, İsveç-Amerikan gemi inşa mühendisi Ericsoon ve yine Amerika'da Stevens kardeşler gibi bir çok uzman savaş gemilerinde zırhın önemi üzerinde durarak büyük bir ileri görüşlülük sergilemişlerdir. Kendi dönemlerinde çok fazla ilgi görmeyen bu düşünceleri 1855 Kırım Savaşı ve 1862 Amerikan iç savaşı esnasında numune zırhlıların gösterdikleri başarılardan sonra büyük bir dikkat toplamıştır[845].

1860-1863 yılları arasında çıkan Bahriye inşaat dergilerinde demirin gemi inşasında kullanılmasının mahzurlarından ve zırhlı savaş gemilerinin öneminden sık sık bahsedilir. Buna karşın İngiliz admiraltisi eski tecrübelerinden uzaklaşmak istemediğinden olsa gerek, 1860 yılında iki veya üç güverteli çeşitli ağaç savaş gemisi için sipariş vermiştir. İşte bu esnada çıkan Amerika iç savaşı o zaman dünyanın en büyük deniz kuvvetlerine sahip olan Fransa ve İngiltere'yi zırhlı gemilerden oluşan filolar yapmak mecburiyetinde bırakmıştır.

Savaş gemisi tarihinin 1860-1890'a kadar olan kısmı önceki döneme damgasını vuran Amerika'nın aksine İngiltere ve Fransa arasında sürat, müdafaa ve silah bakımından yaşanan rekabete sahne olmuştur. 1860 yıllarında topların 10 cm'lik dövme demir zırhları delemediği ortaya çıkınca top yapımına öncelik verilmiştir. Bundan sonraki beş yıl içinde yapılan çalışmalar netice vermiş, İngiltere'de Woolwich firması 1000 metre mesafeden 25 cm kalındığındaki zırhı

---

[844] Gövül, **a.g.e.**, s.1.
[845] Gövül, **a.g.e.**, s.3.

delen toplar icat etmiştir. Topların üstünlüğü karşısında bu defa geminin önemli noktalarını zırhla kalınlaştıran ve daha hafif toplarla teçhiz edilen kazmetli gemiler ortaya çıkmıştır. Bu gemilerde ayrıca su kesiminde zırh kuşak, stim kuvvetine ek olarak tam yelken donanımı ve geminin ortasında yükselen bir zırh sandık bulunmaktadır[846]. 1863'de yine İngiliz bahriyesinde döner taretlere zamanın en ağır topları konularak yelkenli açık deniz savaş gemisi projesine uygun olarak taretli gemiler inşa edilmiştir. Bu dönemde özellikle Fransızların üzerinde durduğu bir diğer gemi çeşidi ise barbetli gemilerdir. Bu gemilerin temel espirisi ana bataryanın tekli olarak barbet içine yerleştirilmesinden ibarettir[847].

Sultan Abdülaziz dönemi bahriyesi girdiği yenileşme çabalarının merkezine Fransa ve İngiltere'deki bu yeni tip gemilerin satın alınarak donanmaya dahil edilmesi teşkil eder. Bu türden olarak daha önceki konuda da bahsedildiği üzere Fransa'dan Hıfzu'r-rahman taretli korveti, İngiltere'den Osmaniye ve Aziziye barbetli fırkateyni ve yine İngiltere'den Orhaniye, Mahmudiye merkez barbetli fırkateynleri ile yine Fransa'dan Asar-ı Tevfik merkez barbetli fırkateyni satın alınmıştır.

II. Abdülhamit'in cülusu ile beraber Avrupa'daki gemi yapım firmaları tarafından torpidobot türü küçük ve süratli tekneler inşa edilmeye başlanmıştır. 1875 yılında icat edilen ve tahrip gücü yüksek olan White torpidosunun 1877 yılında 19 mil süratinde ve 27 ton ağırlığında İngiliz Lightining torpidobotunda kullanılmasıyla teşkil edilen bu yeni savaş gemisi modeli dünyada bir çok bahriyenin de dikkatini çekmiştir. Özellikle Fransa 1880 senesi içinde torpidobot yapımına çok önem vermiştir. Bu dönemde Fransa'nın Normand tersanelerinin yanında İngiltere'de Yerrow ve Almanya'da Schichau tersanelerinde bu türden bir çok gemi yapılarak satılmıştır. Ortaya bir çok türün çıkması üzerine torpidobotlar büyüklüklerine göre birinci ve ikinci sınıf olmak üzere iki kısma ayrılmışlardır[848].

---

[846] Gövül, **a.g.e.**, s.13.
[847] Gövül, **a.g.e.**, s.22.
[848] Gövül, **a.g.e.**, s.27.

Osmanlı Devleti de ateşenevalleri vasıtasıyla takip ettiği bu gelişmelere kayıtsız kalmayarak 1883 yılından itibaren başta Fransa ve Almanya olmak üzere 1890 yılına kadar kendi tersanelerindeki imalatı da dahil toplam 25 adet torpidobot, 1 adet torpidogeçer ve 2 adet torpido kruvazör siparişi vermiştir. 1888 yılında Avrupa'daki bütün torpidobot üretim tezgahları tam kapasite çalışmakta olup, İngiliz bahriyesi için Yerrow tersanesinde 6 adet birinci sınıf, 10 adet ikinci sınıf, Fransa'da 23 adet 54-117 tonluk, Almanya'da 33 adet 85 tonluk, İtalya'da 32 adet 84-110 tonluk birinci sınıf torpidobot yapım çalışmaları hızla devam etmekte idi. 1890 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin ve dünyadaki diğer bahri devletlerin bu yarışta sahip oldukları torpido gemilerinin kısımları ve sayıları şu şekildedir[849]:

ÜLKELER	Torpido talim sefinesi sabit	Torpido Kruvazör	Muhabere Vapuru	Torpidogeçe	Birinci Sınıf Torpidobot	İkinci Sınıf Torpidobot	Üçüncü Sınıf torpidobot	Toplam
Osmanlı Devleti	1	2	-	3	17	7	1	31
Almanya	1	5	8	12	83	-	-	109
İngiltere	1	13	7	60	23	-	51	155
Arjantin	1	-	-	-	4	-	-	5
Avusturya	1	5	3	2	10	25	8	54
Brezilya	1	-	-	-	11	-	3	15
Şili	-	-	-	-	10	-	3	13
Çin	-	-	-	11	28	2	-	41
Danimarka	2	-	-	2	5	9	-	18
İspanya	1	-	5	-	10	1	2	19

[849] **Ceride-i Bahriye**, 02.09.1890, No:32, s.111.

Amerika	-	3	-	-	2	-	1	6
Fransa	1	5	14	9	14	83	39	160
Yunanistan	1	-	6	-	12	20	4	37
İtalya	3	-	-	65	38	21	8	135
Japonya	-	-	-	1	21	4	-	26
Norveç	-	-	-	-	8	2	1	11
Portekiz	-	-	-	-	5	2	-	7
Romanya	1	-	-	-	3	2	-	6
Rusya	2	1	-	16	-	36	71	126
İsveç	-	1	1	-	8	7	6	23

Görüldüğü üzere İngiltere bütün gayretlerine rağmen bu yarışta Fransa karşısında az farkla da olsa geri kalmış, Osmanlı Devleti ise Yunanistan'ın hemen arkasında ve dünya bahri devletleri sıralamasında vasat bir yer olan dokuzuncu sıraya yerleşebilmiştir. Osmanlı Devleti'nin sürekli torpido gemisi siparişi verdiği Almanya ise İtalya ve Rusya'nın ardından beşinci sırada yer almıştır.

1890'lara doğru dünyada hızla devam eden torpido gemisi yapımının yanı sıra Amerika 'da Holland, İngiltere'de Nordenfeldt, Fransa'da ise Gorbet tarafından geliştirilen denizaltı gemileri ile ilgili projeler dikkat çekicidir. Zira bu çalışmalarla denizaltılar ilgi çeken bir oyuncaktan öte güvenle kullanılabilecek bir deniz aracı olarak görülmeye başlanmıştır. Dünyada daha deneme aşamasında olan bu gemilerden bahriye politikası gereği satın almak zaruretini hisseden Osmanlı Devleti,

İngiltere'nin Nordenfeldt tezgahlarında yapılan Nordenfeldt II ve Nordenfeldt III denizaltılarını 1886 yılında alarak donanmasına dahil etmiştir[850].

1860-1890 yılları arasında geliştirilen önemli bir deniz savaş aracı da kruvazörlerdir. Zırhsız olarak inşa edilen bu gemiler zamanla filo harekatını desteklemede kullanılmaya başlamıştır. 1875-1883 yılları arasında yapılan denemeler kruvazörlerin zırh muhafazalı olarak yapılmasının lüzumunu ortaya koymuştur. 1880 yılından itibaren Osmanlı Devleti'nin de kendi tersanesinde zırhlı kruvazör yapma gayreti içinde olduğu görülür. Bunlardan Lütf-i Hümayun on iki yılda, Feyza-i Bahri ve Şadiye sekiz yılda Hüdavendigar ise on altı yılda ancak tamamlanarak denize indirilebilmişler.

Deniz savaş tarihinde 1860-1890 dönemine ait son yenilik ise ganbot türü gemilerde olmuştur. Ganbotlar İngiliz ve Fransız tezgahlarında 1860-1880 yılları arasında sahil muhafazası için yapılan alçak zırh duvarlı gemilerdendir. Osmanlı Devleti de zikredilen tarihler arasında on beş adet ahşap ganbot ve Abdülhamit ile birlikle ise bunlara ilave olarak iki adet kompozayt ganbot filosu ile bu türden toplam 17 adet gemiye sahip olmuştur. Ancak zırhlı fırkateyn ve korvet türü gemilerin yanına yenileri ilave edilmediği gibi elde bulunan 15-20 adet zırhlı gemi de bakımsızlıktan adeta kullanılamaz hale gelmiştir. 1890'larda Osmanlı Devleti'nin bir zırhlı kruvazör, iki deniz altı, iki kompozayt ganbot ve 20-25 yaşlarında zırhlı fırkateyn ve korvetlerle zırhlı gemi türünde dünya bahriyesinin çok gerisinde olup örnek olarak diğer devletlere gösterebileceği türden birkaç zırhlı gemisi dahi bulunamamaktadır. İngiltere ise bu dönemde zırhlı ve zırhsız büyük gemilerde diğer devletlerin hayli önünde olup torpidobotta Fransa'ya kaptırdığı üstünlüğü fazlasıyla yakalamıştır.

	İngiltere	Amerika	Fransa	Almanya	İtalya	Rusya
18 pos ve daha yukarı zırh tahtında bulunan zırhlı gemiler	19	-	13	-	10	8

[850] Ayrıntılı bilgi için bkz. Denizaltılar, s.232.

Diğer zırhlı gemiler	41	-	28	16	11	18
900 ton ve üstü kruvazörler	166	48	63	35	22	32
600 ton ve üstü ganvesiller	48	3	11	4	18	4
200 ton ve üstü ganbotlar	91	2	38	10	22	14
14 mil ve üstü süratte harp gemileri	169	19	85	44	55	28
Kruvazör tarzında tüccar gemileri	39	9	9	21	10	8
Her bir harp gemisi için tüccar gemilerinde bulunması lazım gelen miktar	38	22	8	18	4	8

İngiliz donanmasının bu büyüklüğü ve kuvveti itibariyle takdir toplayan ancak bir o kadar da yapım hataları ve köhneliği itibariyle tenkit edilen gemilerinden bazıları şunlardır:

Inflexible :1874 yılında inşasına başlanılan zırhlı İngiltere'ye 23.500.000 franka yani 1.020.000 Osmanlı lirasına mal olmuştur.

İngiliz donanmasının en meşhur gemilerinden olup onu diğerlerinden ayıran özellik, ortasında bulunan bir nevi zırhlı kuledir. Ayrıca bu kulenin üstünde de iki kule daha bulunmaktadır. 96 metre boya, 22.5 metre ene sahip olup ma-i mahreci 11.800 ton makinesi 8.000 bargir kuvvetinde ve sürati ise 14 mildir.

1881 yılında teçhiz edilen gemi pek yeni olmadığı için hakkında söylenen methiyelerin yanı sıra pek çok itiraz ve tenkitlere de maruz kalmıştır. İkmalinden az bir zaman sonra İskenderiye'nin topa tutulmasında görev alıp ayrıca büyük çaptaki topları da denenmiştir[851].

[851] Hikmet, **a.g.e.**, s.46.

Bean Bouw (Rainbow): Admiral türü zırhlıların dördüncüsüdür. İngiliz harp gemilerinin en kuvvetlilerinden biri olup hakkında pek çok itirazlar olmuşsa da büyük toplarla teçhiz edilmesi sebebiyle önem taşımaktadır.

Zırhı yalnız geminin ortasında ve 45-75 metre boyunda olup kalınlığı 45.7 cm'dir. Kuyruktan dolma 110 tonluk iki büyük topu bulunup 900 kg'akadar mermi çekebilmektedir. Bunların cephane ve mermileri hidrolik ile çıkartılır.Rainbow, orta kuleli, direksiz, su kesimi tahkim edilmiş bir zırhlı olup baş ve kıç tarafları müdafa aridir[852].

İngiliz donanmasında 25-30 civarında bulunan bu büyük zırhlıların yanında küçük seri ateşli toplarla teçhiz edilmiş kruvazör tipi zırhlıların sayısının artırılma gayreti içinde olunduğu görülür. Bu tip gemilerden en önemlileri:

Empreriyuz: Oversplit gibi bu da muhafazalı kruvazördür. Dikkat çekici tarafları 4 zırhlı tabyaları buralara toplar yerleştirilmiştir. Bu toplar 22 ton ve 22.5 cm çapındadır. Tabyaları ise 20 cm kalınlığında olup kompezayd zırh ile kaplıdır.

Üst güverte hizasında ve çeşitli topların bulunduğu mıntıka zırh ile muhafaza edilmediğinden ciddi rahatsızlıklara sebebiyet verebilecek olup tenkit edilmiştir. Boyu 94 metre, eni 18.5 metre ve ma-i mahreci ise 8400 tondur. Su kesimi kalın bir zırh kuşakla muhafaza edilmiş olup uzunluğu 42 metredir.

1886 yılında inşa edilen kruvazör İngiltere'ye 643.000 sterline mal olmuştur. Sürat yönüyle iyi, ancak ma-i mahrecinin az olması ve yeni yapılan kruvazörlerden daha pahalıya mal olması diğer hususiyetleridir[853].

Blenhim: 1890 yılında denize indirilen gemi İngiltere'nin en büyük kruvazörüdür. Fazlasıyla enli olduğundan dolayı 22 mil süratinde seyredebilmesi için 20.000 bargir kuvvetinde bir makine konmuştur. Bu geminin sürat, kuvvet, silah ve

[852] Hikmet, **a.g.e.**, s.47-48.
[853] Hikmet, **a.g.e.**, s.49-50.

kömürü bitmeksizin gidebileceği mesafe hususlarında muhtemelen dünyanın diğer bütün zırhlılarının üstündedir[854].

Fransız donanmasının ise en önemli gemilerinden bazıları şunlardır:

Admiral De Deérré: Demir ve çelikten yapılmış olup 94.83 metre boyunda ve 10.500 ton ma-i mahreci bulunmaktadır. 1876-1881 yılları arasında Farjo firmasına inşa ettirilmiştir. Fransızlar bu dönemde daha büyük gemiler inşa etmişlerse de kuvvet ve teçhizat bakımından en önemli harp gemisi budur.

Zırhı su kesiminden baştan kıça kadar kuşak halinde olup bu kuşak üzerinde içten de bir zırhlı güvertesi bulunmaktadır. Geminin diğer kısımları müdafaasız bir ..... olup yalnız delindiğinde geminin batmasına sebep olacak yerleri iyi muhafaza edilmiştir. Makinesi 6.000 bargir kuvvete geldiğinde sürati 14.2 mile kadar çıkmaktadır[855].

Devastasıon: 1879 yılında denize indirilen zırhlı 94.86 metre uzunluğunda ve 21.25 metre enindedir. Bu geminin de Amiral De Peere gibi yalnız bordası demirden yapılmış olup çelikle kaplıdır. Zırhı su kesimine konulmuş kuşak halinde ve 24 cm kalınlığındadır[856].

Amiral Bodem:Fransızların suda bulunan en kuvvetli ve en yeni gemilerindendir. Uzunluğu 100.40 metre, eni ise 21.34 metredir. İnşasına 1879 yılında başlanılarak 4 senede bitirilebilmiştir. 8236 bargir kuvvetinde ve 15.22 mil süratindedir. Zırhı ortada 55 ve sonlara değin 40 cm kalınlığında çelik bir kuşaktan ibarettir[857].

1890'lara kadar hıza gelişen Rus donanması ise bir yanda Baltık denizindeki gemilerinin geçeceği mevkilerin birkaç devletin kontrolü altında olması diğer tarafta da Karadeniz'de Osmanlı Devleti ile aralarında bir takım antlaşmalar bulunması nedeniyle iki cihette de mahzur kalmıştır. Bu sebeple büyük zırhlı gemiler yerine

---

[854] Hikmet, **a.g.e.**, s.50-51.
[855] Hikmet, **a.g.e.**, s.56.
[856] Hikmet, **a.g.e.**, s.57-58.
[857] Hikmet, **a.g.e.**, s.59.

daha çok sahillerini muhafaza edecek torpidogeçer türü gemileri tercih etmeye mecbur kalmıştır. Bunlar içinde en önemlileri Lazarof, Pepofka, Çiçakof'tur[858].

Rusya'nın Karadeniz donanmasında ise 6 adet zırhlı gemi vazife yapmaktadır. II. Katerina, Sinop, Çeşme, Trivestite (Üç Mukaddesler), Divinatsıt, Apostolof (12 Havari), Yorgi, Papa, Penoyiç (Fatih Yorgi)'dir. Bunların etrafı 30-46 cm.'ye kadar zırh kuşakla çevrilmiş ve güvertede de 7 mm kalınlığında zırh bulunmaktadır. Boyları 103 metre, en ise 21 metredir. Ma-i mahreçleri 10.110 tondur. 11.000 bargir kuvvetinde ve 14-16 mil süratindedirler. Demir ve çelikten yapıldıktan sonra, su hattından aşağısı ağaç ile kaplanıp üzerine bakır çekilmiştir[859].

1895 yılına gelindiğinde İngiltere'nin zırhlı gemi sayısında Fransa ve Rusya'yı açık farkla geride bıraktığı görülür. Her üç donanmanın durumu ile ilgili Amiral Thomas Simond'un yazdığı ve 28. İngiliz Hükümeti'ne sunulan raporda zırhlı gemilerin sayısal olarak mukayesesi yapıldıktan sonra donanmalar hakkında çarpıcı bilgiler verilmektedir. Rapor şu şekilde bir cetvelle başlar[860]:

	İngiltere	**Fransa ve Rusya**
Birinci sınıf harp gemileri	22	28
İkinci sınıf harp gemileri	12	21
Üçüncü sınıf harp gemileri	11	6
Birinci sınıf kruvazör	18	20
Sahil müdafaasına mahsus zırhlı gemiler	15	30
Toplam	78	105

858 Hikmet, **a.g.e.**, s.73.
859 Hikmet, **a.g.e.**, s.75.
860 **Ceride-i Bahriye**, No.138, 11.09.1894, s.109.

Raporun devamında İngiltere harp gemilerinin Fransa ve Rusya ile mukayesesi neticesinde İngiltere'nin birinci sınıftan 22 ve ikinci sınıftan 12 adet gemisi ki, toplam olarak harp sınıfına dahil olabilecek türden 34 adet Fransa ve Rusya'nın ise birinci sınıftan 28 ve ikinci sınıftan 21 adet olmak üzere toplam 49 adet harp gemisinin mevcut olduğu belirtilir. Bunun son derece dikkat çekici olduğunu belirten Simon, sahillerin müdafaasına mahsus zırhlı gemi sayısında İngiltere'nin 15 ve Fransa ile Rusya'nın ise 30 olduğunu belirtir[861].

Raporda ifade edilen Rus ve Fransız sahil muhafaza zırhlılarının fazla olmasının sebebi daha önceden bahsedildiği gibi Rusya'nın bahriye politikasından kaynaklanmaktadır. Raporun devamında donanmaları teşkil eden gemilerin durumları ile ilgili verilen bilgiler önemli olup şu şekildedir: *İngiltere donanmasının sayısal üstünlüğü yanında donanma içinde bir çok köhne gemiler bulunmaktadır. Gemilerin bir kısmı otuz yaşını aştıklarından makineleri gayet köhne, mahrukatı fevkalade fazla ve süratleri azdır. Gemilerdeki zırh miktarı gayet az olup umumiyetle demir kullanılmıştır. Ayrıca ağızdan dolma toplarla teçhiz edilmiş olan kırk iki adet gemi bulunmakta olup, bunların kullanımları da son derece zordur. Çoğunun dümeni ise eski usuldendir. Buna karşın Fransız ve Rus donanmaları da sürekli takviye edilmelerine rağmen bir çok eksikleri olup, 30-40 kadar geminin de feshi gündemdedir*[862].

Amiral Simond'un raporundan da anlaşılacağı üzere o dönem dünyanın en kuvvetli bahri devletlerinin dahi donanmalarında bir çok eksikler olduğu görülür. 1894-1895'lerde dünyada hızla ilerleyen torpidobot edinme yarışına tekrar dönecek olursak, Osmanlı Devleti'nin 1886-1901 yılları arasında bu tür yeni gemi siparişi vermemesinden dolayı 1890 yılındaki durumunu muhafaza edemediği görülür. Zira bu dönemde Osmanlı donanmasında vazife yapan torpido gemisi sayısı otuza inmiştir. Böylece dört yıl önce dünyada dokuzuncu sırayı işgal ederken, 1894 yılına

---

[861] Bu dönemde Amerikan Bahriye Nezareti tarafından neşr olunan nizamnameye göre;
Birinci Sınıf Harp Gemileri: 5000 ve üzeri ton ma-i mahreçte,
İkinci Sınıf Harp Gemileri: 3000-5000 ton ma-i mahreçte,
Üçüncü Sınıf Harp Gemileri: 1000-3000 ton ma-i mahreçte bulunmaktadır.
Ceride-i Bahriye, No:72, 01.03.1892, s.207.

[862] **Ceride-i Bahriye**, No:138, 11.09.1894, s.109.

gelindiğinde on birinci sıraya gerilediği görülür. 1894 yılında diğer devletlerin durumu ise şu şekildedir[863]:

Devletler	Torpido muhrebi (50 akdem tulundan	Açık denizler için (126'dan 150 kademe kadar tulunda)	Birinci sınıf (115'ten 25 kademe kadar	İkinci sınıf (101'den 14 kademe kadar tulunda)	Üçüncü sınıf (86'dan 60 kademe kadar	Keşşaf (85 kadem	Tahte'l-bahr	Toplam
İngiltere	42	**51**	26	5	20	84	-	228
Arjantin	-	8	-	-	4	14	-	26
Avusturya	-	24	-	5	6	8	-	43
Brezilya	5	2	-	5	-	12	-	24
Şili	-	-	1	-	8	4	-	13
Çin	-	2	1	25	2	13	-	43
Kostarika	-	-	-	-	-	1	-	1
Danimarka	-	6	1	3	2	11	-	23
Fransa	8	38	62	84	36	17	4	249
Almanya	10	64	59	4	-	16	-	153
Yunanistan	-	6	-	-	11	13	-	30
İtalya	13	86	-	4	10	19	-	133
Japonya	1	-	3	16	20	-	-	40

[863] **Ceride-i Bahriye,** No:130, 24.05.1894, s.48.

Meksika	-	5	-	-	10	-	-	5
Flemenk	-	6	9	3	2	23	-	43
Norveç	-	-	-	5	3	2	-	10
Portekiz	-	5	3	-	1	2	1	12
Romanya	-	3	3	-	-	2	-	8
Rusya	12	55	6	1	-	108	-	182
İspanya	-	11	25	2	-	9	-	47
İsveç	-	-	13	8	13	8	-	41
Amerika	-	8	-	-	1	4	-	8
Toplam	91	374	262	170	109	369	5	1422

Tabloda da görüldüğü üzere İngiltere 1890 yılında Fransa'ya bıraktığı üstünlüğü ele geçirmiştir. Rusya da Almanya'nın önünde yer almış olup, bunları İtalya takip etmektedir. Yunanistan'ın ise dört yıl önce 37 olan torpido gemilerinin sayısı 1894 yılında otuza düşerek Osmanlı Devleti ile aynı sırada yer almıştır.

Ne yazık ki Osmanlı Devleti'nin ilerleyen yıllarda bu sıralamadaki yeri sürekli gerileyecektir. 1899 yılına gelindiğinde mevcut 28 torpido gemisi ile on birinci sıradan on dördüncü sıraya düştüğü görülür. Zırhlı gemilerinin sayısı ise uzun yıllar çok fazla değişmeyerek 19 adettir. Zırhlı gemilerde mevcudu muhafaza ve yeni alımlardan sakınma politikasının sonucunda bu tarih itibariyle dünya bahriyesinde on birinci sırada yer alınmıştır. Buna karşın ahşap gemilerde ise 84 adetle bir dönemin dünya üçüncülüğü hala devam etmektedir. Her üçünün toplamında ise 131 gemi ile dünyada Osmanlı donanması dokuzuncu sırada yer almıştır. Osmanlı Devleti'nin

1899 yılındaki bu durumunun yanında diğer bahri devletlerin de gemi sayısı şu şekildedir[864].

Devletler	Zırhlı harp gemileri	Zırhsız harp gemileri	Torpido sınıfı	Toplam
Devlet-i Aliyye	19	84	28	131
İngiltere	116	284	295	695
Arjantin	9	33	30	72
Avusturya	20	34	67	121
Brezilya	12	34	28	74
Şili	5	16	35	56
Çin	-	19	48	67
Danimarka	10	19	27	56
Fransa	73	96	213	382
Almanya	35	59	149	243
Yunanistan	5	20	51	76
İtalya	30	37	225	292
Japonya	27	63	160	250
Meksika	-	11	5	16
Flemenk	32	80	60	172

[864] **Ceride-i Bahriye**, 09.08.1899, No:266, s.89.

Norveç	8	36	18	62
Portekiz	3	47	13	63
Rusya	22	79	123	224
İspanya	8	33	30	71
İsveç	20	29	28	77
Amerika	54	57	65	176
Belçika	16	12	-	28
Haiti	-	15	-	15
Fas	-	3	-	3
İran	-	1	-	1
Peru	-	2	-	2
Romanya	-	17	30	47
Sen Dominika	-	3	-	3
Saravakes	-	2	-	2
Siyam	-	11	-	11
Uruguay	-	3	-	3
Venezuella	-	5	-	5

İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya'dan sonra Japon donanması da son yıllarda gösterdiği gelişme ile Almanya'nın hemen önünde beşinci sırada yer almıştır. 20. yüzyılın başında Osmanlı bahriyesinin bu hazin durumu II. Abdülhamit yönetimini olumsuz yönde etkilemiş olacak ki, bu tarihten sonra bir biri ardı sıra on beş adet

torpidobot, üç adet kruvazör, dört adet destroyer, iki adet torpido kruvazör ve on altı adet zırhlı ganbot siparişi verilmiştir. Bunların umumiyeti II. Abdülhamit'in saltanatının son birkaç yılında hizmete girerken, diğer bir kısmı da ancak II. Meşrutiyet dönemine yetiştirilebilmiştir[865].

[865] II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanması'nın yeniden oluşturulma gayretleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Özçelik, **a.g.e.**

SONUÇ

1877-1878 Osmanlı-Rus savaşının Osmanlı devletinde yarattığı panik kısa sürede gerçekçi politikaların uygulanmasını zorunlu kılmıştır. Zira bir tarafta Yeşilköy'e kadar yaklaşan Rus birlikleri İstanbul'da padişah II. Abdülhamit'te dahil bütün toplumda derin bir heyecan yaratmış diğer taraftan ise savaşın bütçeye getirdiği ağır yükü azaltmak için yeni borç kaynakları araştırılmaya başlanmıştı. 216.212.275 liraya dayanan bütçe açığının kapatılabilmesi için Osmanlı Bankası ve Galata Bankerleri'nden alınan kısa vadeli borçlar bir çözüm sağlamaması üzerine bu seferde *iane-i seferiye* toplanılması veya *kaime* bastırılması gibi günü kurtarma gayretlerine girişilmiştir. Devletin siyasî ve malî durumunun oluşturduğu bu tablo içinde II.Abdülhamit öncelikle sulhun tesisi ve ardından da mevcut malî sistemin dengeli hale getirilip bir an önce devletin varlığını tehdit eden dış borçların geri ödenmesi gayreti içinde olmuştur. Ordunun ve özellikle de kara ordusunun yenilenmesine ağırlık verilerek oluşturulan bütçeden buna ayrılan payın yükseltilmesi ve ek kaynaklarla takviye edilmesi yoluna gidilmiştir. Osmanlı devleti bu döneme kadar bütün askerî yenileşme çabalarında yardımını talep ettiği İngiltere'nin özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşında gösterdiği iki yüzlü siyaset üzerine Avrupa'da yeni bir güç unsuru olarak ortaya çıkan Almanya'ya yaklaşılmıştır. Her ne kadar Almanya, Osmanlı devletinin toprak bütünlüğüne yönelik bir tehdit oluşturmamış ise de özellikle o dönemde Amerika ile ciddî rekabet halinde bulunduğu silah yan sanayiine büyük bir pazar bulmanın heyecanıyla gelen askerî yardım taleplerinin hemen hemen hepsini kabul etmiştir. Von Der Goltz,

Ristow gibi üst rütbeli Alman paşaların özellikle kara ordusu ve harp okullarında başlattıkları çalışmalar sonucu yeni bir yapılanmaya gidilerek Osmanlı ordusunda taarruzun üstünlüğüne dayalı Alman ekolü tatbik edilmeye başlanmıştır. II. Abdülhamit'in kara ordusunu güçlendirmesinin temel sebeplerinden birini de yeni bir Rus tehdidinin önlenme gayreti oluşturmuştur. Bu çalışmalar için maddî finansmanın sağlanması ise hiç de o kadar kolay olmamıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşından savunmaya ayrılan pay bir sonraki yıla ait genel bütçenin 1/3'ünü hatta bazen de 1/2'lik bir kısmını teşkil etmiştir. 1881 yılında Duyun-u Umumiye'nin tesisiyle de yapılan bütün harcamalar Bab-ı Âli ve Maliye Nezaretinin üzerinde bir güç olarak bu idare tarafından kontrol altına alınmış ve yer yer müdahalelerde de bulunulmuştur. 1878 yılına gelindiğinde devletin içinde bulunduğu bu sosyo-ekonomik tablosu, izlenilen politikalarda II. Abdülhamit'i bir yol ayrımına getirmiştir. Buna göre ya amcası Sultan Abdülaziz gibi donanmanın güçlendirilmesine gayret ederek kara ordusunu atıl bırakacak yahutta bunun tam tersi olacaktır. O kara ordusunu tercih etmiş ve çoğunluğunu zırhlı fırkateyn, korvetlerin oluşturduğu elli parçadan müteşekkil bir filoyu Haliç'e göndererek 1890 yılına kadar bekletmiştir. Bunda malî iflası yaşamış bir devletin hem kara hem de deniz kuvvetlerini aynı anda modernize etmesinin imkansızlığı büyük rol oynamıştır.

II. Abdülhamit'in bu dönemde donanmaya yönelik olarak izlemiş olduğu politikalar şu şekilde sıralanabilir:

1. Haliç'te bulunan zırhlıların herhangi bir olağanüstü halde görev yapabilmeleri için sürekli bakım ve onarımlarının yapılarak kazanlarının değiştirilmesi, zırhlarının tahkimi, yeni sistem Krupp ve Nordenfeldt toplarıyla teçhizi ve eksikliklerinin tamamlanması için belgelerden tespit edebildiğimiz kadarıyla 1883 yılından itibaren gerek Bahriye Nezaretine ve gerekse donanma kumandanlığına gönderdiği iradelerle bu konuda ikazlarda bulunmuştur. Abdülhamit'in donanmayla ilgili bu ikazları kendisinin meseleleri samimi olarak takip etmemesinden yahut bürokrasinin çarkları arasında yaşanan yetki karmaşasının yahut da Duyun-u Umumiye'nin getirdiği kısıtlamalardan donanmaya bütçeden ayrılan %3-4 civarındaki paya ek tahsisat bulunamamasından dolayı 1890 yılına kadar netice vermemiştir. Bu tarihten itibaren Tersane-i Âmire ve İtalya'nın Ansaldo

firmasının katkılarıyla kısmî bir modernizasyon faaliyetine girişilmiştir. Ancak bundan da Tersane-i Âmire 'nin hem donanım hem de teknik bilgi açısından yetersizliğinden dolayı istenilen netice elde edilememiştir. Böylece 1897 Osmanlı-Yunan savaşı öncesinde Haliç'ten çıkarıldığı ve yirmi yıllık bir atalet devresi geçirdiği söylenen donanmanın bu savaştan yedi yıl önce yenilendiği görülür.

2. II. Abdülhamit'in donanma ile ilgili politikasının bir başka yönü ise geniş Osmanlı sahillerinin muhafaza ve müdafaası için Fransız deniz politikasını tatbik etme gayretleridir. Buna göre küçük, seri ve ucuz olan torpidobot türü gemilerden mürekkep küçük iddiasız bir donanma teşkili yoluna gidilmiştir.1883-1906 tarihleri arasında toplam yirmi dört adet torpidobot siparişi verilmiş ve o bu politikasından 1897 Osmanlı-Yunan savaşında etkisizliğini göstermesine rağmen, yine de vazgeçmemiştir.

Neticede II. Abdülhamit'in donanmaya ilişkin takip ettiği temkinli ve pasif politikası Osmanlı devletinin deniz gücü itibarıyla 1899 tarihinde dünya bâhri devletleri arasında 9'uncu sırada yer almasına sebep olmuştur.

Bu dönemde bahriye teşkilâtına dahil olan müesseselerde de başta Osmanlı tersaneleri olmak üzere bir düşüşün ve onun getirdiği geriliğin izlerini görmek mümkündür. Her ne kadar Tersane-i Âmire 'de yeni bir teşkilâtlanmaya gidilip, binalar yenilenerek şekli verimliliğe dikkat edilmiş ise de personelinin mesleki yeterliliğe ulaşması, bilgi ve tecrübesinin arttırılması gibi verimliliğin esas unsurları üzerinde gerekli titizlik gösterilmemiştir. Tersane-i Âmire 'de bulunan ve imalât işlerinde vasıflı eleman yetiştirme gayesiyle tertip edilen tabur ve alaylar ise düşünce olarak iyi ancak mevcut durumu iyileştiremeyecek kadar yetersiz bir faaliyet olarak kalmıştır. Ayrıca vazifelerinden biri de çalıştıkları mevkide bulunan personeli eğitmek olan yabancı ustaların sık sık değişmeleri, sayılarının azlığı ve kendilerini tatmin edecek derecede maddî ve manevî şartların oluşturulamaması gibi sebeplerden dolayı bu vazifelerini sürekli ihmal etmişlerdir.

Personelin bilgi olarak yetersizliği ve çağın gerisindeki konumu atılan her yeni adımın akim kalmasına yahut da çok yavaş ilerlemesine sebebiyet vermiştir. Sadece bir mavzer tüfeğinin imalinde bile yapılan bir çok denemeler fayda vermemiş

ve Almanya'dan Mr. Kruze adlı bir usta getirtilerek tüfek fabrikası ona teslim edilmiştir. Hemen hemen bir çok imalat dalında da durumun bundan farklı olduğu söylenemez. Aylık 30-35 İngiliz lirası maaşla istihdam edilen yabancılar genellikle bir yıllık kontratoları bitiminde gitmekte ve Bahriye Nezareti daha onlar gitmeden yeni birilerinin bulunması telaşına düşmektedir. Her ne kadar Ceride-i Bahriye gibi dönemin resmî matbuatında Tersane-i Âmire personeli için övgüler dizilmekte, gayretkeşlikleri ile Avrupa bahriye personelinden hiç de geri olmadıkları ifade edilmekte ise de bunun ne derece hakikat olduğu ortadadır. Tersane-i Âmire personelinin bu durumu yanında altyapı eksikliği özellikle fabrikalar mahallinde sürekli kendini hissettirmiştir. Donanmanın ihtiyacı olan 35 cm.'lik Krupp toplarının ancak 1899 yılının başında dökümüne başlanılabildiği, sipariş verilen tezgah ve fırınların alınmasının ise yıllar aldığı görülür. Tersanenin içinde bulunduğu bu durumla ilgili sebep olarak gösterdiğimiz personelin ve altyapının yetersizliği noktalarının temelinde ise devletin içinde bulunduğu malî zaruret gelmektedir. Personel maaşlarında sürekli meydana gelen erteleme, gemi tamirat, teçhizat ve yapım çalışmaları için talep edilen tahsisatın adî ve olağanüstü bütçelerde bir türlü yer alamaması sebebiyle tezgahlarda çürüyen gemiler, iptal edilmek zorunda kalınan kontratolar, ülkesine gönderilen yabancı personel vs. bu dönemde sık sık karşılaşılan manzaralardandır. Hatta 1897 savaşını müteakip Almanya'nın Kiel şehrine modernize edilmek üzere gönderilen gemilerde bulunan personel aylarca firmaya gönderilmeyen taksitler nedeniyle büyük sıkıntı yaşayarak açlık tehlikesiyle burun buruna gelmiştir. İtibarı zedelenen bir devletin bütün vaatlerinin tesir etmemesi üzerine Klav Von Hofe Paşa devreye girerek borçların ödeneceği hususunda Osmanlı devleti lehine kefil olmuş ve personele firma tarafından tekrar yemek verilmesini temin etmiştir. Tezgahlarda yapımı için gerekli ödeneğin bir türlü sağlanamaması üzerine 1879 yılında yapımına başlanılan Heybetnümâ Kompozayd korveti 11 yılda Lütf-i Hümayun Kompozayd gemisi 12 yılda, Mecidiye ve Eser-i Terakki torpidobotları 3 yılda, Nimet 4, Şanaver ise 5 yılda tamamlanabilmiştir. Halbuki Avrupa tezgahlarında bu tip gemilerin imal süreleri aylarla ifade olunmaktadır.

Donanma ve Tersane-i Âmire 'de gelinen nokta bu dönem Bahriye askeri teşkilâtını da doğrudan etkilemiştir. Zira sebebi ne olursa olsun atıl durumda

bulunan bir donanmanın personeli de yapacak bir iş olmadığından günlerinin büyük bir kısmını Kasımpaşa'daki kahvelerde, Beyoğlu'ndaki işret meclislerinde geçirmişlerdir. Bahriye askerlerinin giderek artan ölçüde başıboş ve disiplinsiz halleri, Bahriye Kanunnamelerinde zikredilen görev ciddiyetinden uzak ve Osmanlı askerine yakışmayan gayr-i ahlaki tutumları devletin sert tedbirler almasına sebep olmuştur. Her ne kadar bunların takip ve cezalandırılmasında yoğun çaba sarf edilmiş hatta ikazlara aldırış etmeyenler sürgüne gönderilmiş ise de genel durumda pek bir değişiklik olmamıştır. Öte yandan gemilerde vazife yapan personelin eğitim ve denetimlerinde belli bir program izlenilse de bunun çok ciddî olmadığı bir müddet sonra ortaya çıkan Osmanlı-Yunan savaşında torpidoları kızaklarına yerleştirmeyi dahi bilmeyen askerlerin mevcudiyetiyle müşahede edilmiştir. Bu arada devletin binbir maddi zorluklarla yurtdışına gönderdiği zabitan ise sayılarının azlığı nedeniyle döndüğünde bir türlü bekleneni verememiştir. Bütün bu olumsuz tablo içinde özellikle Bahriye Teşkilâtının diğer önemli iki müessesesi olan Bahriye Mektebi ve Bahriye Nezaretinin nispeten daha iyi durumda oldukları görülür. Bahriye Nezareti bünyesinde sürekli artan sayıda daireleri, geçici ve daimi komisyonları ile Tersane-i Âmire ve Donanmaya ait bütün işlerin, imalât ve inşaat faaliyetlerinin çağın gereklerine uygun yürümesi gayreti içinde olmuştur. Bu nedenle bu dönemde kurulan komisyonların umumiyeti *ıslahat* adı altında kurulmuştur. Bahriye Nezaretini bünyesinde faaliyet gösteren bu birimlerin bazen yetki karmaşası içine girdiği bazen verilen görevi ihmal ettiği hatta çift maaş alma gibi suistimaller içinde olduğu tespit edilmiş ise de birçok faydalı şeyler yaptığı da muhakkaktır. Bahriye Mektebinde ise eğitim ve öğretim metodu açısından 1897 yılına kadar gerçekleşen yeknesak değişikliklerin yerini bu tarihten itibaren daha köklü bir eğitim reformu takip etmiştir. Ders programında ise Sultan Abdülaziz devrine göre 2/3 nispetinde değiştirildiği görülür. Kaldırılan derslerin yerine okutulması zaruret arz eden elektrik, fotoğrametri, uluslar arası hukuk gibi yeni dersler ilave edilmiş bunun yanında taşıdığı önemden dolayı birde torpido sınıfı açılmıştır. Eğitim ve öğretim metodu ve ders müfredatındaki değişikliklerin yanında okula kayıt ve kabulde daha adaletli davranıldığı, eğitim süresinin ise yeterli görülmediğinden dolayı uzatıldığı görülür. Ayrıca okul ve okul dışı gündelik hayatta da temizlik, nizam ve disipline son derece dikkat edilmiştir. II.Abdülhamit döneminde Bahriye mektebinde statik bir durumun

olduğu eğitimin çağın gerisinde kaldığı iddialarının aksine yenilenme ve değişim çabalarının sürekli var olduğu ancak bunu gölgeleyen katı bir disiplin anlayışı ve jurnalciliğinde hep bulunduğunu söylemek mümkündür.

BİBLİYOGRAFYA

I. ARŞİV BELGELERİ

A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

1. İradeler Tasnifi Katalogları

a. Hususî İradeler:

Belge No :102; 182; 1289; 2335; 403.

b. Bahriye Kataloğu,

Belge No :149; 2904; 877; 509; 1258; 1603; 1681; 2263; 2346; 311.

2. Yıldız Ma'ruzat Defterleri:

a.Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.Mtv):

Belge No :14/17; 38/116; 40/57; 57/2; 10/57; 102/113; 124/63; 106/72; 109/122; 114/132; 116/118; 118/107; 122/78; 19/4; 13/55; 19/14; 47/41; 69/60; 81/153; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74; 13/55; 81/15; 140/23; 18/20; 38/96; 92/58; 13/55; 77/33, 172/132; 136/97; 132/225; 135/2; 11/96; 187/16; 165/25; 167/251; 18/107; 62/76; 136/97; 61/96; 18/7; 14/7; 77/33; 172/132, 199/57; 20/99; 212/109; 24/17; 257/93; 34/43; 38/176 38/33; 38/96; 62/76; 447/146; 46/25; 208/126; 181/111; 64/96; 65/139; 74/30; 79/44; 79/65; 81/153; 122/58; 178/64; 165/25; 92/58: 181/71; 95/58; 95/97; 96/41; 99/74; 135/2; 188/13; 20/77; 99/50; 8/55; 79/44; 44/43; 128/78.

b. Perakende Askeri (YPrkAsk):

Belge No :8/65; 7/68; 10/41; 7/21; 6/68; 12/17; 16/34; 17/27; 8/77; 11/23; 9/52 7/36; 11/45.

c. Yıldız Arşivi Resmî Maruzat Evrakı (Y. A. Res):

Belge No :28/49; 29/36; 32/36.

A. Deniz Müzesi Arşivi

1.Mektûbi (Mkt):

Belge No :874/62; 264/62; 1027/93; 1166/14; 1057/10; 1105/82; 139/9-A; 1448/276; 550/35; 21/67; 21/86; 215/34; 248/148; 253/71; 284/107; 284/151; 288/22; 288/82; 306/33; 307/97; 311/80; 323/133; 330/7; 331/78-A; 337/24; 340/108; 346/95; 346/95; 346/95; 357/74; 359/35; 380/68; 385/109; 385/99; 387/27; 398/34; 412/25; 420/24; 423/147; 429/49; 431/99; 434/11; 442/43; 585/106 511/103; 511/103; 511/40; 513/44; 526/127; 526/143-40; 526/83; 538/12; 538/120; 538/15; 550/39; 551/46; 558/121; 558/121; 563/1; 564/16-A; 575/21-4; 575/21-4; 575/72-4; 575/77-A; 575/77-A; 576/18-2; 579/133, 732/33; 583/25; 584/39; 831/28; 587/50; 589/138; 589/86; 590/140; 590/183; 590/3; 595/115/116; 596/52; 597/119; 614/60; 617/2; 641/18; 641/38-1; 882/42; 641/81; 653/98; 732/15; 732/20; 732/23; 732/24; 733/2; 733/6; 733/20; 733/32; 733/6; 738/82, 738/109; 739/14; 739/3; 739/39; 741/178-121-A; 741/181-115-A; 741/190-95-A; 745/15; 745/4; 746/42; 739/30; 746/51; 746/8; 752/39; 765/36; 783/11; 790/116; 790/125; 790/151; 794/63; 801/16; 818/41; 826/61.; 831/28; 841/6; 843/27; 845/3; 85/45; 863/15; 863/65; 863/75; 874/16; 880/66; 881/30; 881/41; 881/7; 881/20; 881/71; 882/47; 886/25; 888/8; 899/63; 899/75; 901/45; 874/14; 908/15; 908/43; 913/47-A; 916/19; 927/3; 927/7; 930/54; 947/19; 954/133; 954/41; 973/65; 975/58; 978/3; 986/138; 986/42-A; 99/65; 345:/15; 585/106; 575/46-4.

2.Şûrâ-yı Bâhri (Şub):

Belge No :263/1a-b; 109/95-A; 140-2/A; 149/32A;159/37-A; 159/45-A; 575/79-1; 175/4A; 177/2-A; 177/3-A; 188/14-A; 188/14-A; 18-A; 196/1 202/3-A; 208/25-A; 211/111-A; 217/13-A; 222/41-A; 222/12-A; 222/55-A; 226/64-A; 227/2A; 238/67-A; 243/1-A; 263/1a-b; 266/66-A; 275/16; 275/58-A; 275/81-A; 427/2-A; 741/164-7-A; 741/164-7-A; 741/164-7-B; 196/1; 234/12-A; 298/7-A; 109/95-A; 226/64-A; 159/37-A; 188/138-A; 197/26-A.

3.Tersaneler (Trs):

Belge No :227/2-A; 392/10-A; 392/10-C; 392/11-A; 392/12-A; 392/13-A; 392/15-A; 392/20-B; 392/21-A; 392/25-A; 392/37-A; 392/37-A; 392/3-B; 392/41-A; 392/4-A; 392/4-B; 392/4-C; 392/6-A; 392/6-A; 392/7-A; 392/8-A; 392/9-A; 392/A-3; 495-C/96-B; 564/104-A; 564/115-A; 564/11-D; 564/11-E; 564/122-C; 564/22-A; 564/27-A; 564/32-A 564/40-A; 564/6-A; 564/74-B; 564/81-A; 564/27-; 564/85-A; 564/93-A; 564/93-B; 653/123; 653/157; 653/179. 653/195; 653/196; 653/195 653/39-40; 653/803 681/55-57; 854/89; 971/1; 971/1; 564/40-A.

4. Erkân-ı Harbiye:

Belge No : 132/44; 65/21.

5. Komodorluk:

Belge No :1/78A.

II. YAYINLANMIŞ BELGELER

A. SALNAMELER

1. Bahriye Salnameleri, 1310.

B. GAZETE VE DERGİDE YAYINLANMIŞ BELGELER

1. Ceride-i Bahrî : 1889/1, 10; 1890/28, 30, 31, 32, 37, 40, 49, 87; 1891/66; 1892/80; 1894/130, 138, 144; 1899/266, 267

III. TETKİK ESERLER

A. Kitaplar

AKAR, Şevket Kamil, **1876-1908 Yılları Bütçelerine Göre II. Abdülhamit Dönemi Maliyesi**, İstanbul Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998.

AKYILDIZ, Ali, **Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası, Kağıt Para ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, Eren Yayınları, İstanbul 1996.

BOSTAN, İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1992.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, C: III, Deniz Kuvvetleri Yayınevi, İstanbul 1983.

ÇOKER, Fahri, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 1994.

DÜMER, Vehbi Ziya, **Denizaltıcılık**, Deniz Matbaası, İstanbul 1944.

GENCER, Ali İhsan, **Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu 1789-1867**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001.

GÖVÜL, Fikret, **Savaş Gemileri Tarihçesi**, Deniz Basımevi, İstanbul 1948.

GRİFFİTHS, Merwin Albert, **The Reorganization of the Ottoman Army under Abdulhamid II, 1880-1897**, University of California, Doktora Tezi, Los Angeles 1966.

HASLİP, Joan, **İngiliz Merkezli Şark Politikası ve II. Abdulhamit**, Terc. Zeki Doğan, Fener Yayınları, İstanbul 1998.

HİKMET, **Terakkiyat-ı Cedide-i Bahriye**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1312.

HÜLAGU, Metin, **1897 Osmanlı-Yunan Savaşı**, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2002.

_____, **Gazi Osman Paşa 1833-1900, Askeri ve Siyasi Hayatı**, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.

KARAL, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi (I. Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri)**, 1876-1908, C: 17,Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1962.

KARASAR, Niyazi, **Bilimsel Araştırma Yöntemi**, Ankara 1995.

KUN, Alp, **Denizaltıcılık**, İstanbul 1945.

LANGENSİEPEN, Bernd-GÜLERYÜZ, Ahmet, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Çev: James Cooper-Renan Mengü, Denizler Kitabevi, İstanbul 2000.

MEHMET SÜREYYA, **Sicill-i Osmanî Yahud Tezkire-i Meşâhir-i Osmâniyye**, C.IV/1, Yayınan Hazırlayanlar: Mustafa Keskin, Ayhan Öztürk, Hamdi Savaş, Hava Kurt, Sebil Yayınları, İstanbul 1997.

METEL, Raşit, **Türk Denizaltıcılık Tarihi,** Deniz Kuv. Yay., İstanbul 1960. s.81.

ORTAYLI, İlber, **Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu**, Kaynak Yayınları, İstanbul 1983.

ÖZÇELİK, Selahittin, **Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti,** Türk Tarih Kurumu Yayınevi, Ankara 2000.

PEARS, Edwin, **Life of Abdul Hamid,** New York 1917.

SAFFET, **Filasalar**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1329.

SAYACI, Kenan, **Deniz Harp Okulu Tarihçesi**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk, **Deniz Tarihimize Ait Makaleler**, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, İstanbul 1995.

TIZLAK, Fahrettin, **Osmanlı Döneminde Keban-Ergani Yöresinde Madencilik (1775-1850),** Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1997.

TURAN, Osman, **Selçuklular Zamanında Türkiye,** Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1993.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, **Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1984.

WİLSON, H.W., **Büyük Harbe Kadar Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri**, Çev: Lütfü Çelik, Deniz Matbaası, İstanbul 1937.

YAVUZ, Celalettin, **Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar (Çeşme Faciasından Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesinde Çağdaşlaşma Gayretleri),** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları(Tarihsiz)

B. Makaleler

BESBELLİ, Saim, *Tarih Yapmış Bir Kruvazör Hamidiye*, **Derya**, S: 62, İstanbul, 1972, s. 14-17.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü,* **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, S. 35, İstanbul 1984, s. 177-192.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif, *Osmanlı-Yunan Savaşı İçin Yeni Belge*, **Belleten,** S.36, TTK Yayını, Ankara 1945, s.313-331.

_____, *Sultan Abdülhamit Donanmamızı Neden Bağlamıştı?*, **Belgelerle Türk Tarih Dergisi,** S.12, s.72-78.

ÇADIRCI, Musa, *Abdülhamit Döneminde Osmanlı Ordusu*, **IV. Askeri Tarih Semineri Bildirileri**, Ankara 1989. s.36-49.

HÜLAGU, Metin, *1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamit Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme*, **Türkler Ansiklopedisi**, C: 13, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.830-844.

KOMATSU, Kaori, *1896'da Osmanlı Bahriyesinde Yabancılar ve Gayrimüslimler*, **Tarih ve Toplum**, S: 139, İstanbul Temuz 1995, s.16-22.

_____, *Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdülhamid II*, **Oriento Moderno**, XX (LXXXI), 2001, s.209-219.

MARDİN, Yusuf, *Osmanlı Donanmasında İngiliz Paşalar*, **Yıllar Boyu Tarih**, S: 20, Ekim 1982, s.14-17.

NOYAN, Bahri, *Deniz Matbaasının Tarihçesi*, **Hayat Tarih Mecmuası**, S: 6, Temmuz 1969, s. 35-37.

_____, *İlk Mektep Gemimiz*, **Hayat Tarih Mecmuası**, S: 6, Haziran 1977, s.76-80.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk, *Abdülaziz Zamanında Ordu ve Donanma*, **Resimli** Tarih Mecmuası, C: 3, S: 32, İstanbul 1952, s.1641-1643.

ÜNAL, Tahsin, *Harp Okulu Tarihi*, **Belgelerle Türk Tarih Dergisi**, S:16, s.18-21.

YAKITAL, Emin, *Abdülaziz Donanmasına Dair Bir İnceleme*, **Sekizinci Türk Tarih Kongresi (Bildiriler)**, C.2, TTK Yayınları, Ankara 1981, s. 133-1337.

IV. HATIRALAR

WOODS, F. Henry, **Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl, 1869-1909)**, Çev. Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1976.

HOBART, İn My Life, Leipzig

HASAN RAMİ PAŞA, **Hatıralar**, C.1, Çev. Sabahattin Öksüz, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınevi, Ankara 1997.

SAİT PAŞA, **Hatırat**, C.1, İstanbul 1328.

V. ANSİKLOPEDİ ve SÖZLÜKLER

1.İslam Ansiklopedisi

2.Meydan Larousse

3.Pakalın, Mehmet Zeki, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, MEB Yayınları, İstanbul 1993.

4.Dear, Ian-Peter Kemp, **Denizcilik Terimleri Sözlüğü**, Çeviren Orkun Soyer, İstanbul 2002.

5.Süleyman Nutki, **Kamus-ı Bahri**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1333 (1918).

6.Mustafa Zaloğlu, **Gemici Dili**, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları, No:4, İstanbul 1988.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

EKLER

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Ek 1 : ZIRHLI GEMİLER

Gemi ismi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i murûriyyesi	Makina Bargir Kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir Saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati (mil)
Hamîdiye	55,9	292	24	940	900	600	40	13
Mes'ûdiye								
Mahmûdiye	56	295	25	665	900	520	43	12
Osmâniye	56	295	25	665	900	520	43	12
Orhâniye				665		520		
Azîziye	56	295	25	665	900	520	43	12
Âsâr-ı Tevfîk								
Abdülkâdir	56	340	23,6	1115		800		18
Ahbar ?	38	235	18	322	500	300	24	13
Feth-i Bülend	38	235	18	322	500	300	24	13
Avnillah	35,6	230	16	200	400	280	24	12
Muînü'z- Zafer	35,6	230	16	200	400	250	21	12
İclâliye	41	219	17,6	480	300	220	18	12
Tîr- i Şevket	40	210	17	360	350	220	17	12
Âsâr-ı Şevket	40	210	17	360	350	220	17	12
Hıfzu'r-Rahman	43,2	204	19,5	223	200	200	18	12
Fethu'l-İslam	32	95,3	5,6	32	80	20	3	8
Memdûhiye	32	95,3	5,6	32	80	20	3	8
Hizber	30	125	5,3	59	100	20	3	7

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 2 : KRUVAZÖRLER

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i Murûriyyesi	Makina bargir kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati(Mil)
Heybetnümâ	37	226	14	285	2785	280	20	14
Lutf-i Humâyûn	35	210	13	267	2160	200	15	14
Şâdiye	36	226	14	196	3500	545	54	17
Feyz-i Bahrî	36	226	14	196	350	545	54	17
Selîmiye	50	280	20					
Hüdâvendigâr	50	280	20	670	2400	254	25	
İzmir	36, 9	338	23	634	1850	500	26	10

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 3 : TORPİDO İSTİMBOTLARI

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i Murûriyyesi	Makina Bargir Kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir Saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati (Mil)
Suhûlet	9	60	3,3	-	45	3	0,5	-
Ceylân	9	60	3,4	-	60	2	0,5	-
Meymenet	8	40	2,5	-	22	2	0,5	-
Şeref	10	60	3,6	-	45	2	1	-
Tevfîkiye	9,10	60	3,6	-	45	2	1	-
Meserret	9	60	3,4	-	45	2	0,5	-
Nevrûz	9	52	3,2	-	25	2	0,5	-
Fityân	14	68	5,5	-	120	12	2,5	-
Raiyyet	12,9	56,5	5	-	45	3	1	-
Seyf-ü Semek	9	54	4,5	-	45	3	1	-
Ziynet	8,2	48	3,7	-	30	2	0,5	-
Âsâyiş	6,9	40	3,5	-	25	3	0,5	-
Seyyâd	9	44	2,5	-	30	2	0,5	-
Yıldız	9	44	2,5	-	30	2	0,5	-
Tahd	9	60	2,6	-	25	2	1	-
Kamer	8,2	41,10	3	-	30	2	0,5	-
Hidayet	8,5	44	3	-	30	2	0,5	-
Camlı İstimbot	-	-	3,5	-	30	3	0,5	-
Telgraf	7	35	3,5	-	22	2	0,5	-
Teşvikiyye	15	74	5,7	-	25	9	1,5	-
Teshîlât	15	74	4,5	-	120	12	1	-
Tophâne	15	75	5,7	-	80	15	1,5	-
Ahter	13,9	75	5,7	-	80	20	1,5	-
Levâzım	13,9	75	5,7	-	80	18	1,5	-
Hayriye	10	85	3,9	-	35	2	1	-
Tâir	21,7	187	9,2	L.O.25	2400	22	17	22
Sihâm	15,9	128	3,28	25	1250	22	7,5	22
Tayyâr	15,9	128	3,28	25	1250	22	7,5	22
Pervin	15,9	128	3,28	25	1250	22	7,5	22
Tîr-i Zafer	15,9	121,4	4,8	25,5	1000	22	7,5	22
Sâika	15,9	121,4	4,8	25,5	1000	22	7,5	22
Seyf-i Bahrî	15,9	121,4	4,8	25,5	1000	22	7,5	22
Vesîle-i Nusret	15,9	121,4	4,8	25,5	1000	22	7,5	22
Gilyum	15,9	121,4	4,8	25,5	1000	22	7,5	22

Nâsır	15,9	128	4,8	25	1250	22	7,5	22
Fâtih	15,9	128	4,8	25	1250	22	7,5	22
Nusret	15,9	128	4,8	25	1250	22	7,5	22
Şihâb	15,8	128	4,8	25	1250	22	7,5	22
Târık	15,8	128	4,8	25	1250	22	7,5	22
Mehâbet	14,9	124,7	4,8	21	950	22	7,5	21
Satvet	14,9	124,7	4,8	21	950	22	7,5	21
A.Hamid	11,10	100		21	250		4	9
A.Mecid	11,10	100		21	250		4	9
Mecîdiye	11,8	100	2,9	12	400	18	6	18
Burhâned dîn	11,8	111,6	3,7	12	450	18	7	19,5
Tevfîk	11,8	111,6	3,7	12	450	18	7	19,5
Eser-i Terakkî	11,8	100	2,5	12	400	18	6	18
Şân-ı Âver	11,8	100	2,5	12	400	18	6	18
Timsah	11,10	90,10	2,9	12	350	10	3	17
Şimşir-i Hücûm	7,8	59	2,7	3,9	120	20	1,5	14
Nimet	11,8	100	2,5		400		6	

DMA El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 4 : TORPİDO GEÇERLER

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i Murûriyyesi	Makina Bargir Kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati(Mil)
Şâhin-i Derya	23	200	8	83	3500		55	22
Pelenk-i Derya	27	247	16		4800	192	29	22
Berk-i Efşân	21,7	186,1	9,2	59	2400	75	15	22
Hamîdiye	32,74	159,	10,5	-	-	-	-	26
Abdülmecid	32,74	159,1	10,5	-	-	-	-	26
Ejder	18,4	154,5	6,6	31	2500	42	15	22,5

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 5: AHŞAP FIRKATEYN,KORVET, NAVİ VE GANBOTLAR

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i Murûriyyesi	Makina Bargir Kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati(Mil)
Selimiye	58,10	280	26		600		26	
Mehmed Selim	41	206	18,6		450	250	22	9
Mansûre	30,9	175	15	218	150		7,5	11
Sinob	30,9	172,7	15	218	150	120	7,5	10
Muzaffer	30,9	175	15	218	150	120	7,5	11
Zühâf	26,6	173,6	13	174	160	120	8	11
Utarid	26,6	173,6	13	174	160	120	8	10
Meriç	26,6	175,6	13	174	160	120	8	10
Beyrut	26,6	175,6	13	174	160	120	8	10
Kilidbahr	24	190	11,6	122	640	120	9	10
Fırat	21	120	5,5	40	100	100	4,5	9
Şat	21	120	5,5	40	100	100	4,5	9
Necm-i Feşân	19,2	112	9,3	40	60	80	2,5	8
Şevketnümâ.	18	112	8	40	50	80	2,5	12
Seyyâd-ı Deryâ	18	120	7	40	50	80	2	12
Nasr-ı Hüda	18	121,6	5,6	40	450		3,5	13
Seyyâh	18	121,6	5,6	40	450		3,5	13
Keşşâf	18	121,6	5,6	40	450		3,5	13
Saiki-Şâdî	18	121,6	5,6	40	450		3,5	13
Pelenk-i Derya	18	121,6	5,6	40				13
Barika-i Zafer	18	121,6	5,6	40				13
Seddü'l-Bahr	26,6	173,6	23	174			8	9

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 6 : YATLAR

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği su	Kıtâl-i Murûriyyes	Makina bargir kuvveti	Ahz edeceği ton	Bir saatte sarf edeceği kömür	Sür'ati(Mil)
Sultaniye	40	365	17		850	1200	47	15
İstanbul	28	335	9,6		350	350	25	16
Teşrîfiye	43		6,4		25	20	2,5	15
Beylerbeyi	14,1	92	7,6		25	20	2,5	12

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 7 : VAPURLAR

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i Murûriyyesi	Makina Bargir Kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir Saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati(Mil)
Vapur-ı Garb	40	355	24	900, 1	350	500	6,5	10
Ali Sâib Paşa	35	285	18	529	250	536	10	10
Asir	31,6	310	18	548	180	325	8	5
Taif	29	280	20	576	138	508	8	8
Kâmil Paşa	35,1	384,5	18	538	275	304	8	10
Sakarya	31	280	13		165	338	9	10
Selâmet	32,6	257	20		160	559	8	9
Saâdet	32	260	20	478	106	457	8	10
Medâr-ı Tevfîk	26	227	19		170	470	12,4	10
Mekke	36,2	366	16	633	400	459	15	13
Marmara	36,2	331	16	623	400	459	15	13
Ni'met-i Hüda	35	284	17	533	400	544	9	10
Kayseri	30,4	231	16	388	150	338	5,5	8
Bahr-i Cedîd	33	249	13	388	150	400	5,5	7
Dolmabahçe	28,3	222	14		500		9	9
Ayvalık	20	119	11,2		68	42	5	
İnâyet	32	312	19,5	441	650	345	8	10
Şeref	31	272	17		650	356	5	9
Mürüvvet	32	240	17	413	130	280	5,5	9
Paris	28,5	201	10		96	141	4,5	8
Selanik	26	224	15	241	165	186	5,5	7
Girit	25,5	219	9		70	107	4	7
Necid	26	312	10		120	101	5,5	10
Bingâzi	24	193	11		250	113	6,7	12
Ticâret-i Bahrî	25	170	10		120	395	9	8
Hadîde	35	324	18	593	250	530	6,5	13
Tarsus	20	242	16	356	130	284	4,5	10
Adana	33	321	13	537	200	559	9	10
Şeref	30,5	269	16		136	240	7	
Kaplan	34	246	15,4	250	160	12		
Mudanya	24,4	176,6	7		130	265	7,9	10
Plevne	22,1	221	9		98	84	3,3	8
Bandırma	28	157,4	6		60	39,5	2,8	10
Edremit	24	170	10		90	20	2,8	10
Gelibolu	22,1	143,5	7		40	39,5	2,8	8

Nimet	18	150	7,5		62	34	2,2	8
Sakız	28	160	7,5		70	85	2,2	8
Konfide	20	120	7		165	40	4	9
Beşiktaş	18	100	5		70	39,5	2,2	8
Karamürsel	20	89	7,9		60	30	3,9	
Kosova	30	279	17	475	106			
Terakkî	18	108,6	11,1		60	30	3,9	
Çeşme	19	97	10,2		51	23	3,4	
Ceylan	19	100			55	30	3,4	9
Ferâh	21,1	190	7,7		100		6,7	
Anadolu	20,1	160,3	6,9		80	23	5	
Samsun	26,6	144,2			104	150	6,7	14
Biga	19,9	101			45	23	3,4	9
Safa	25,8	94			60	23	3,9	8
Canik	19	106			43	16	3	9
Servet	14	64			24	6	2	
Bartın	20	120	6		28	28	3,4	9
Silivri	18	121,5	7,5		45	35,5	3,9	8
İzmir	30,1	172	8		90	20	3	9
Tekfur Dağı	10,5	120	6		80	23	2	
Burgaz	16,6	115	5		50	17	1,6	8
Şems	16	95	5		50	20	1,6	10
Musul	20	126,6	6,6		100	34	6,7	10
Bozcaada	18,6	97,6	4,5		120	21,5	5	10
Marmara	21	170	5		120	14	1,6	8
Kınalı	21	170	5		120	17	4,5	8
Kadriye	20,3	196	7		99	25,5	6,7	8
Fenerbahçe	22	180	5		99	20	5	7
Hasan Paşa	23	180	5		145	20	5,6	10
Nüzhetiye	22	195	5		120	22,5	5,6	10
Mazıköy	20	164	5		120	13,5	9	10
Aydın	22,2	189,5	5		65	17	4,5	12
Şahin	19	178	5		80	22,5	9	12
Kalamış	22	151,6	5,5		80	16	6,7	10
Hereke	20,7	166,6	5		80	20	6,7	10
Medâr	20,7	166,6	5		80	20	6,7	
Heybeli	20,7	166,6	5		60	20	6,2	
Kartal					50	11	3,9	9

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 8 : NAKLİYE GEMİLERİ

Gemi İsmi	Genişliği	Uzunluğu	Çektiği Su	Kıtâl-i Murûriyyesi	Makina Bargir Kuvveti	Ahz Edeceği Ton	Bir saatte Sarf Edeceği Kömür	Sür'ati(Mil)
Bâbil	35,6	285	18	435	450	300	9	11
Cidde	38,4	277,5	19	515	500	200	19	12
İzzeddîn	29,6	250	12,3	198	300	240	22,5	13
Tâlia	29,6	250	12,3	198	300	240	22,5	12
İsmail	29,6	250	12,3	198	300	340	22,5	12
Fuâd	29,6	250	12,3	198	300	340	22,5	11
Süreyyâ	23,6	184	13,7	870	180	140	12	10
Hanya	27	230	15,3	127	180	170	16	10
Arkadi	26	229	15	89	250	170	19	-
Resmo	26	230	7	127	270	200	20	-
Kandiye	28,5	243	5	115	270	220	21,5	-
Rehber-i Tevfîk	45	225	22	475	200	110	12	8
Tâir-i Bahrî	24	180	11,6	89	140	80	6,5	8
Hayreddîn	23,6	170	6	59,5	350	70	5,5	8
Kılıç Ali	23,6	170	6	59,5	350	70	5,5	8
Sulhiyye	17,6	121	6	28	100	60	5,5	7
Fazlullah	14	110	3	19	25	10	1,25	6
Zîynet-i Deryâ	14,7	176		18	36	20	2,5	6
Boyâne	14,6	110,6	3,6	17	36	25	3	6
Tevfîkiye	14,6	110,6	3,6	17	36	20	2,5	8
Seyyâr	21	127,6	9,2	52,5	45	30	3	10
İstanköy	17,6	120	7,6	32,5	50	30	3,5	10
Yalı Köşkü	17,6	117,6	7,6	32,5	50	30	3,5	10
Aynali Kavâk	17,6	117,6	7,6	32,5	50	30	3,5	9
Musul	21	127,6	9,2	51,5	45	25	3	8
Seyyâre	12	110	2	27	25	25	1,5	8
Ereğli	17,6	95	10	26	60	15	3,5	7
Nüzhet	15	110	4	21	36		2,5	7
Şerefnümâ	16	129	3	22	60	35	3	
Nüvîd-ü Fütûh	28	90	9	79		20		
Nev Eser	21	80		59				12
Sâhir	19,3	120	9,6	36,5	50	40	3	10
Şerefresân	26	227	19	236	770	265	12,5	12
Zîver-i Deryâ	19,3	120	9,6	31,5	50	25	3	8
Gemlik	20,3	111	9,3	33	60	40	5	10
Bolayır	15	75		16	120	50	1	8
Islahât	18	92	5	28	60	40	3,5	8

Marmara	18	100	9	28	60	30	1	10
Alos	18	90,2	2	20	240	30	3	7
Sûda	18	100	5	23	150	30	3	7
Sarıyer	19	95	5	28	180	40	3,5	10
Trabzon	16	120	6	51	125	20	2	7
Kasımpaşa	15	74	5,3	-	25	15	1,5	7
Cibâlî	17	80	6	-	25	15	1,5	7
Kabataş	17	80	6	-	25		1,5	7
Fındıklı	15	74	5,3	-	25	35	1,5	7
Turgud Alp	15	126	6	-	90	20	2	-
4 Numaralı Tarak	-	-	5	-	100	10	0,5	-
5 Numaralı Tarak	-	-	3	-	100	10	0,5	-
6 Numaralı Tarak	-	-	4,5	-	100	10	0,5	-
8 Numaralı Tarak	-	-	5	-	100	10	0,5	10
Mededresân	13,9	75	5,5	-	140	10	1,5	7
Yenikapı	17	80	6	-	25	15	1,5	7
32 Numaralı Vapur	15	75	6,5	-	80	10	1	7
Kilit Bahr	8,5	42	6,5	-	30		1,5	7
Roket	9	54	3,4	-	45	2	1,5	10

DMA, El Yazmaları (Tarihsiz)

Ek 9 : SİNOP TERSANESİ

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	-	1	-	7	-	-	-	-	-	3	-	-	11
1884	-	-	1	-	6	-	--	-	-	-	2	-	-	9
1885	-	-	2	-	5	-	-	-	-	-	4	-	--	11
1887	-	1	-	-	8	-	-	-	-	-	2	-	-	11
1888	-	1	1	-	4	-	-	-	-	-	2	-	-	8
1889	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	2	-	-	7
1890	-	-	1	-	6	-	-	-	-	-	2	-	-	9
1892	-	1	-	-	6	-	-	-	-	-	3	-	-	10
1893	-	1	-	-	9	-	-	-	-	-	2	-	-	12
1894	-	1	1	-	33	-	-	-	-	-	2	-	-	37
1895	1	1	-	-	14	-	-	-	-	-	1	-	-	17
1896	-	1	-	-	8	-	1	-	-	-	1	-	-	11
1897	-	3	1	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	20
1898	-	-	1	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	14
1899	-	3	2	-	8	-	-	-	-	-	2	-	-	15
1900	-	2	3	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	13
1901	-	2	3	-	10	-	-	-	-	-	2	-	-	17
1902	-	1	3	-	7	-	-	-	-	-	2	-	-	13
1903	-	2	4	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	13
1904	-	2	3	-	7	-	-	-	-	-	1	-	-	13

BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Ek 10 : GEMLİK TERSANESİ

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	3
1884	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	5
1885	-	2	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	6
1887	-	1	-	-	5	-	-	-	-	-	1	-	-	7
1888	-	2	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	7
1889	-	1	1	-	5	-	-	-	-	-	1	-	-	8
1890	-	1	1	-	6	-	-	-	-	-	1	-	-	9
1892	-	1	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	7
1893	-	1	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	8
1894	-	1	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	7
1895	-	1	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	6
1896	-	1	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	6
1897	-	1	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	6
1898	-	1	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	7
1899	-	2	1	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	10
1900	-	2	2	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	11
1901	-	2	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	10
1902	-	3	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	11
1903	-	2	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	10
1904	-	2	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	10

BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Ek 11 : İZMİT TERSANESİ

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	1	1	-	6	1	-	-	-	-	2	1	2	14
1884	-	1	1	-	6	-	3	-	-	-	3	-	3	17
1885	-	1	1	-	6	1	3	-	-	-	1	-	4	17
1887	-	2	1	-	31	1	2	-	-	-	1	-	3	41
1888	-	2	1	-	11	1	3	-	-	-	1	-	3	22
1889	-	2	1	-	24	1	4	-	-	-	1	-	5	38
1890	-	2	1	-	23	1	3	-	-	-	1	-	4	35
1892	-	3	1	-	81	1	-	-	-	1	4	-	2	93
1893	-	3	1	-	50	1	-	-	-	1	1	-	1	58
1894	-	3	3	-	50	1	-	-	-	1	1	-	2	61
1895	-	2	2	-	14	-	-	-	-	1	3	-	4	26
1896	-	1	2	-	55	-	-	-	-	1	4	-	5	68
1897	-	4	3	-	39	-	-	-	-	1	2	-	-	49
1898	1	3	2	-	16	-	-	-	-	-	-	-	4	26
1899	-	2	2	-	47	-	-	-	-	1	4	-	4	60
1900	-	2	2	-	48	-	-	-	-	-	7	-	4	63
1901	-	4	4	-	27	-	5	-	-	-	5	-	3	48
1902	-	3	4	-	34	-	6	-	-	-	5	-	3	55
1903	-	5	4	-	34	-	7	-	-	-	6	-	3	59
1904	-	3	3	-	35	-	2	-	-	-	3	-	3	49

BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Ek 12 : BASRA TERSANESİ

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yillar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	1	23	9	-	171	1	2	-	-	-	5	-	7	219
1884	1	26	9	-	186	2	2	-	-	-	5	-	6	237
1885	1	22	8	-	185	2	-	-	-	-	6	7	-	231
1887	1	30	6	-	231	-	1	-	-	-	5	-	3	277
1888	1	20	6	-	300	-	2	-	-	-	8	11	-	348
1889	-	26	11	-	591	4	5	-	-	-	13	33	-	683
1890	-	24	16	-	221	1	5	-	-	-	10	-	-	277
1892	-	27	12	-	162	3	3	-	-	-	4	-	-	211
1893	-	22	12	-	183	3	3	-	-	-	4	-	-	227
1894	-	19	14	-	165	3	2	-	-	-	4	-	-	207
1895	1	16	11	-	186	4	3	-	-	-	4	-	2	227
1896	1	17	12	-	187	4	3	-	-	-	4	-	3	231
1897	1	10	9	-	149	1	2	-	-	-	4	-	-	176
1898	-	19	10	20	185	4	-	-	-	-	5	-	5	248
1899	-	21	6	-	189	4	3		-	-	4	-	6	233
1900	-	20	9	-	140	2	3	-	-	-	4	-	1	179
1901	-	15	7	-	157	2	2	-	-	-	7	-	5	195
1902	-	14	8	-	74	2	2	-	-	-	7	-	7	114
1903	-	10	7	-	117	-	1	-	-	-	3	-	3	141
1904	-	10	4	-	114	1	1	-	-	-	6		6	142

BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Ek 13 : SUDA TERSANESİ

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	-	9	4	-	68	1	4	-	-	-	5	-	3	94
1884	-	10	5	-	73	-	-	-	-	-	5	-	2	95
1885	-	10	6	-	78	1	2	-	-	-	5	-	7	109
1887	-	10	8	-	121	2	2	-	-	-	8	-	3	154
1888	-	10	10	-	129	2	1	-	-	-	6	-	4	162
1889	-	9	10	-	163	1	-	-	-	-	7	-	2	192
1890	-	8	12	-	185	2	2	-	-	-	9	-	13	231
1892	-	6	9	-	146	3	3	-	-	-	12	-	16	195
1893	-	6	12	-	140	2	1	-	-	-	15	-	8	181
1894	-	6	12	-	74	1	1	-	-	-	13	-	7	114
1895	-	7	10	-	81	2	3	-	-	-	6	-	13	119
1896	-	7	12	-	99	2	2	-	-	-	8	-	13	143
1897	1	12	8	-	110	3	3	-	-	-	4	-	-	141
1898	1	8	5	3	100	4	2	-	-	-	11	-	11	145
1899	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1901	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1902	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1903	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1904	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Ek 14 : ŞÛRÂ-YI BAHRİYE

	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Eimme ve Küttap	Şakirdan	Küçük Zabitan ve Neferat	Ümera ve Zabitan	Ümera ve Zabitan	Küçük Zabitan	Neferat-ı Sıbyan	Liva Paşa	Ümera ve Zabitan	Şakirdan	Ateşçi ve Kömürcü	Toplam
1883	1	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
1884	3	17	-	-	-	-	--	-	-	-	-	-	-	20
1885	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	--	16
1887	1	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8
1888	3	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
1889	3	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11
1890	1	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
1892	4	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
1893	4	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
1894	5	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
1895	8	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
1896	7	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
1897	5	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
1898	-	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
1899	6	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
1900	5	29	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37
1901	7	31	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	51
1902	8	15		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23
1903	7	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22
1904	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15

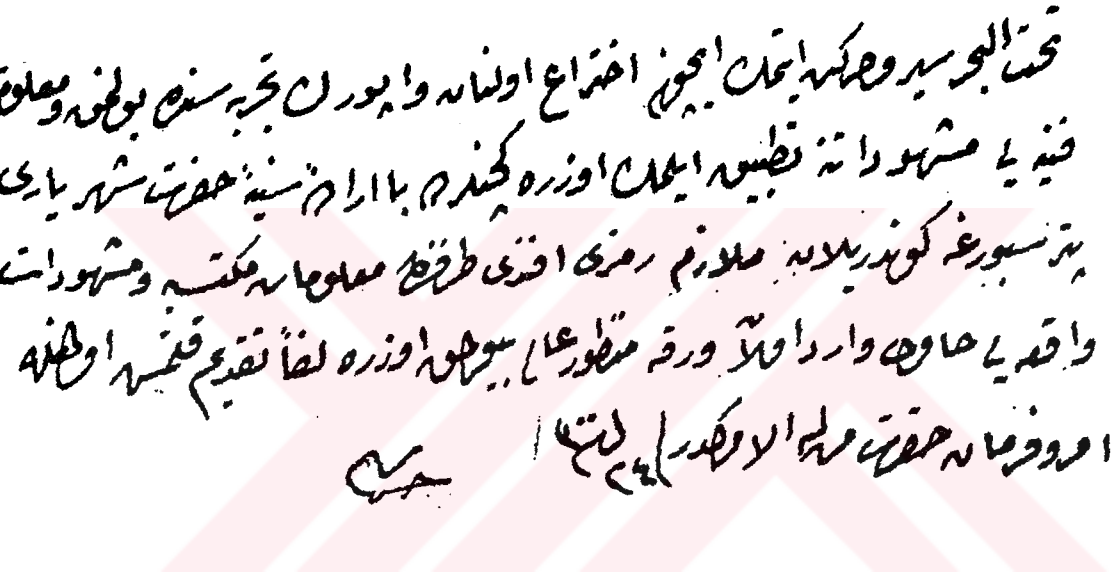
BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

Ek 15 : ERKÂN-I HARBİYE-İ BAHRİYE

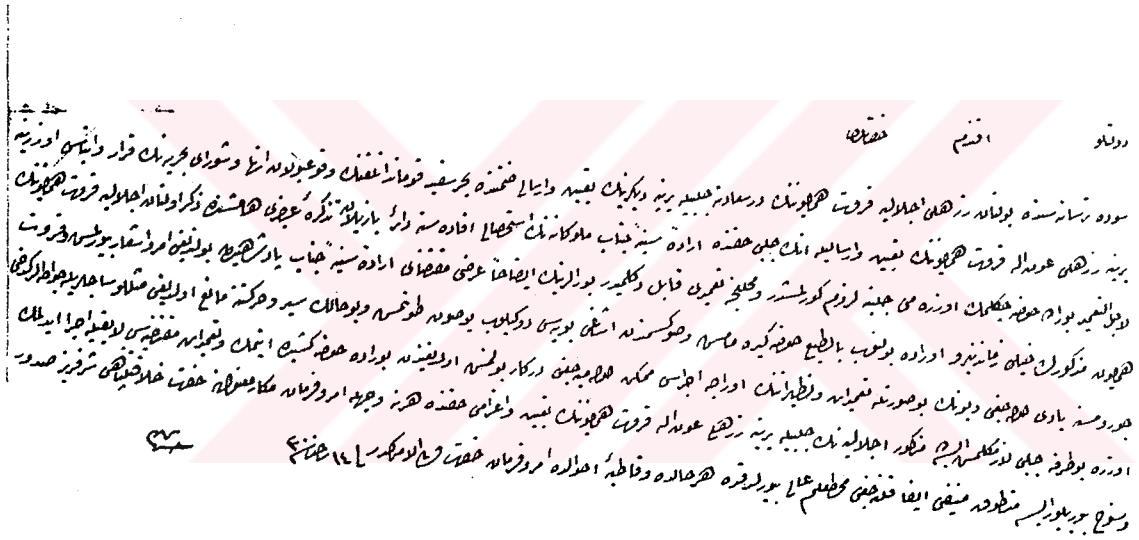
	Sınıf-ı Harp					Sıhhi	Sınıf-ı Sanayii ve İnşaiyye			Çarkçıyan				
Yıllar	**Liva Paşa**	**Ümera ve Zabitan**	**Eimme ve Küttap**	**Şakirdan**	**Küçük Zabitan ve Neferat**	**Ümera ve Zabitan**	**Ümera ve Zabitan**	**Küçük Zabitan**	**Neferat-ı Sıbyan**	**Liva Paşa**	**Ümera ve Zabitan**	**Şakirdan**	**Ateşçi ve Kömürcü**	**Toplam**
1883	1	16	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
1884	1	18	3	-	-	-	--	-	-	-	-	-	-	22
1885	1	19	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	--	23
1887	1	14	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
1888	14	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
1889	-	15	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
1890	-	13	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
1892	-	12	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
1893	-	14	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
1894	-	16	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
1895	-	17	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21
1896	-	14	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
1897	-	12	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
1898	-	12	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16
1899	-	14	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
1900	-	14	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
1901	-	14	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
1902	1	16	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
1903	-	21	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27
1904	-	18	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24

BOA, Ymtv., Belge No:13/55; 14/17; 19/14; 40/57; 47/41; 69/60; 81/153; 102/113; 131/146; 140/23; 172/132; 178/64; 199/57; 208/126; 220/11; 232/56; 238/74.

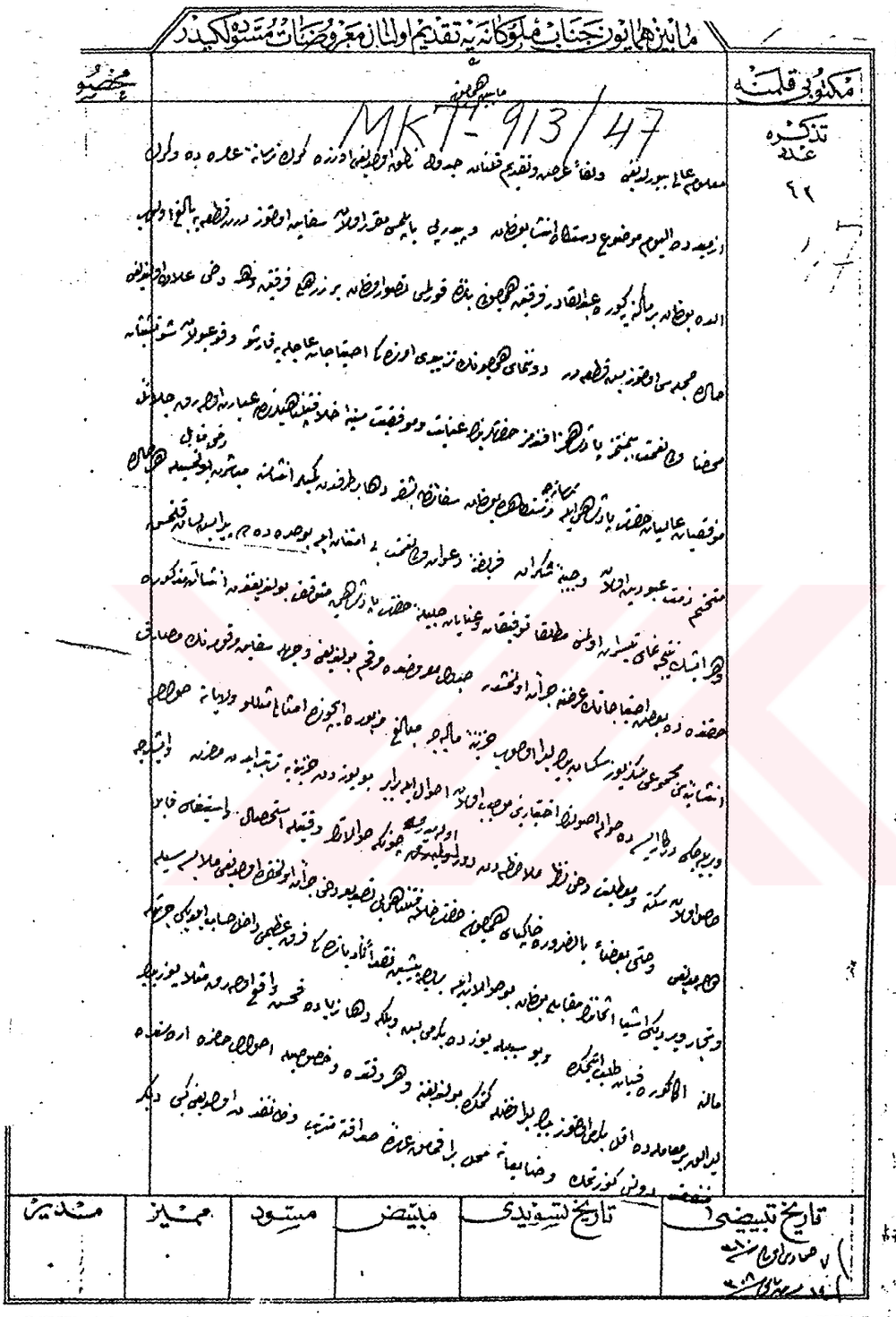
EK 16 : OSMANLI ARŞİV BELGELERİ



BOA, YMtv., Belge No : 12/35.

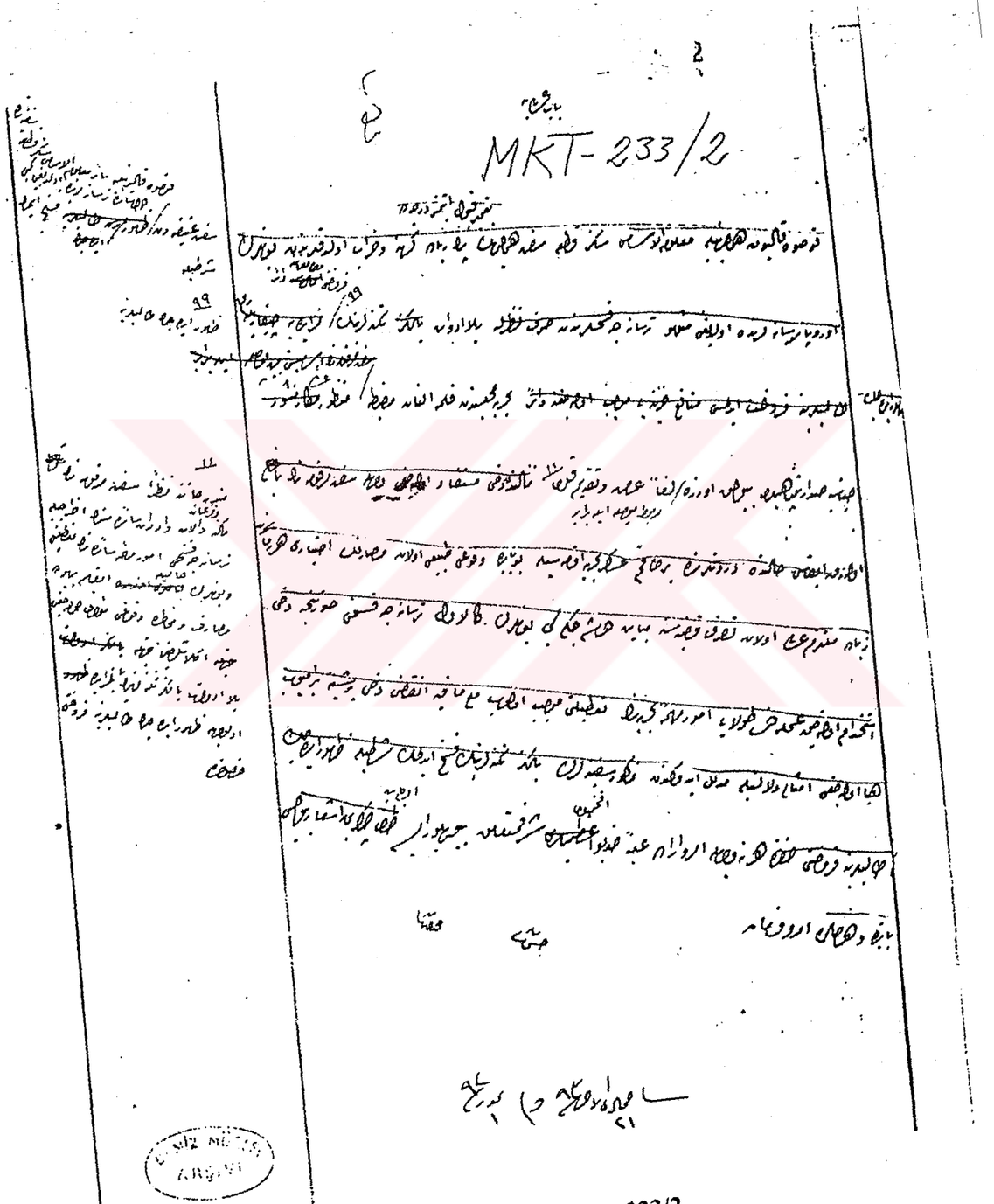


BOA., YMtv., Belge No : 11/51



DMA, Mkt., Belge No: 913/47.

MKT-233/2

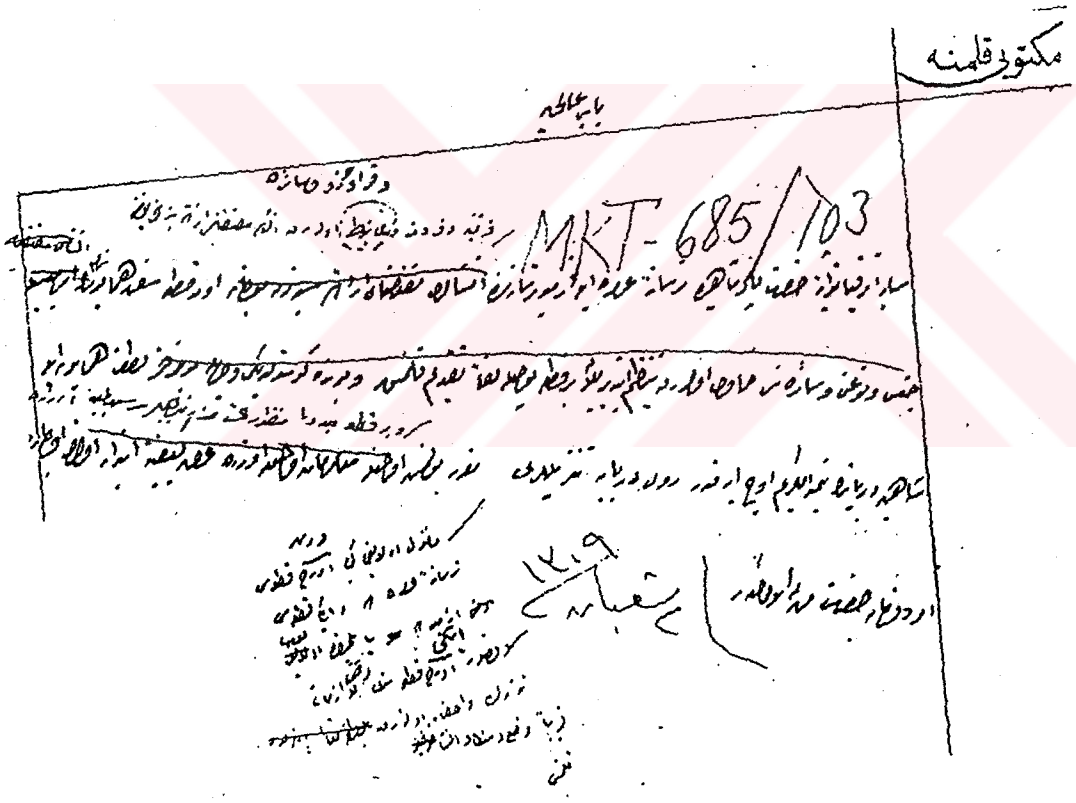


DMA, Mkt., Belge No: 233/2

مجلس شورای اسلامی
مشروح مذاکرات



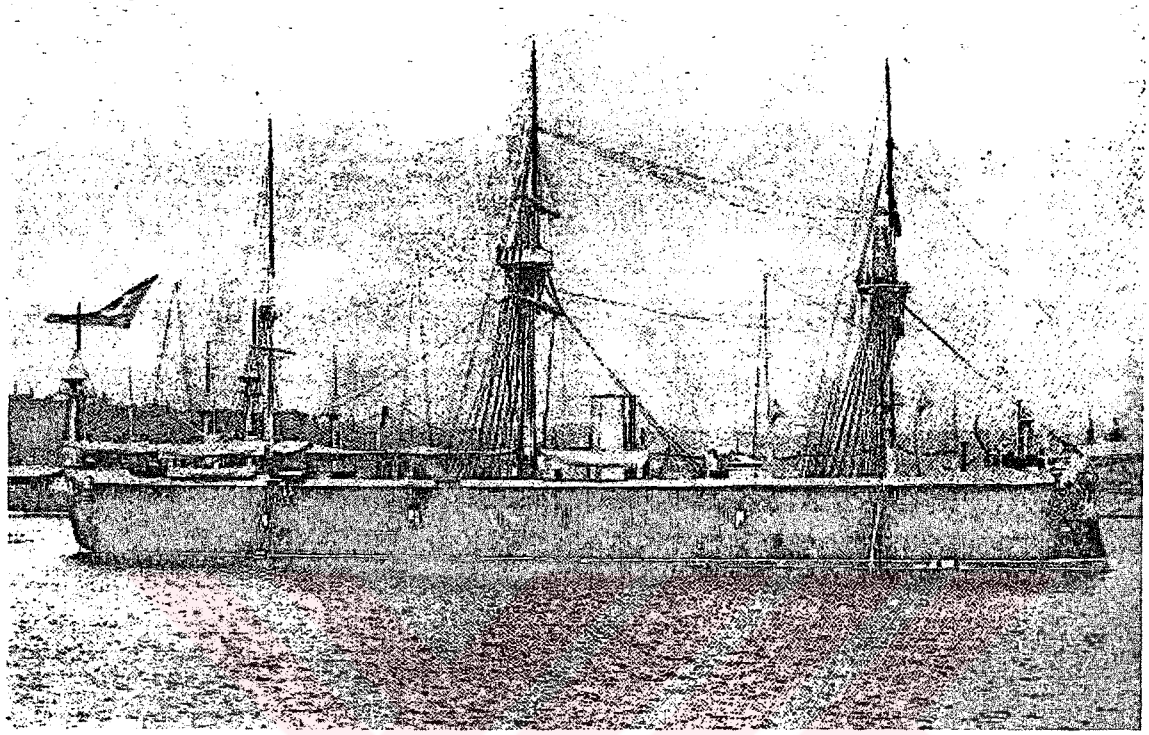
BOA, YARes., Belge No:98/44


مکتوبی قلمنه

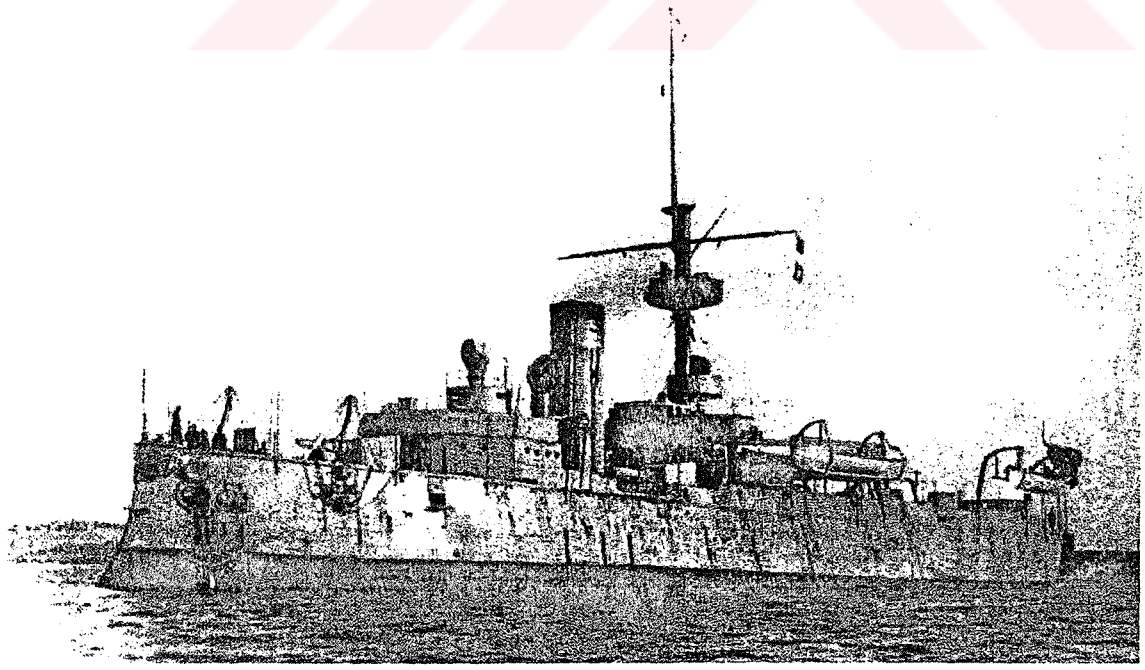
MKT-685/103

DMA, Mkt., Belge No: 685/103.

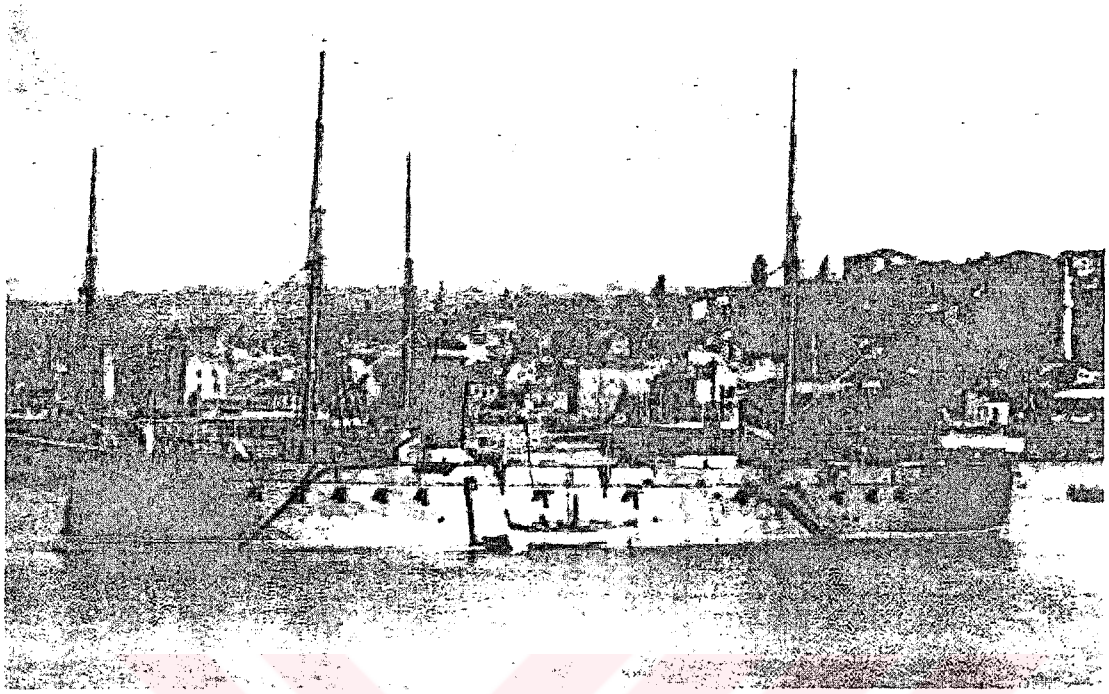
EK 17 : **FOTOĞRAFLAR**
(B.LANGENSIEPEN-A.GÜLERYÜZ KOLEKSİYONU'NDAN)



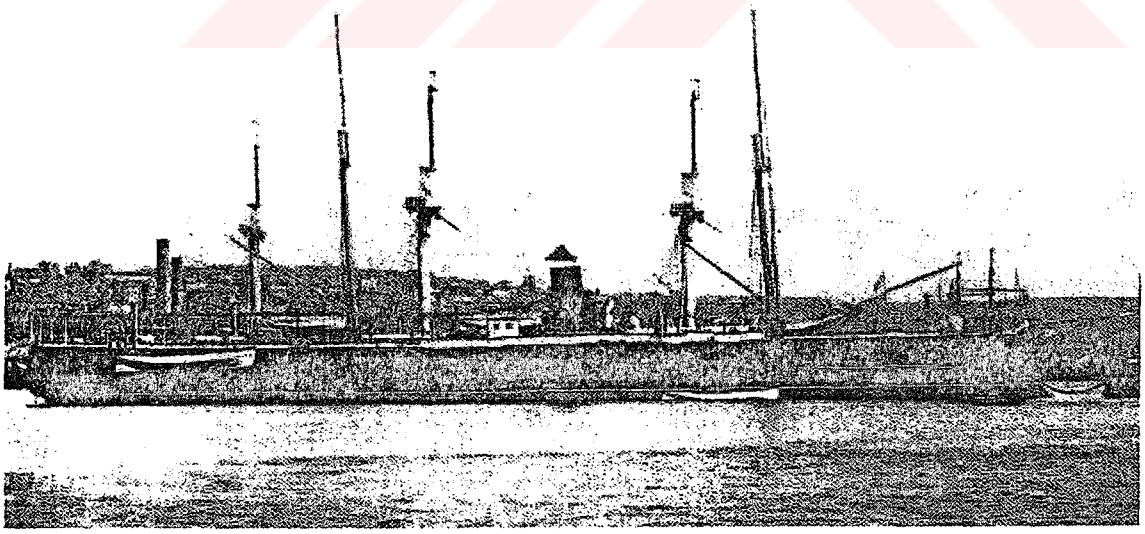
Hamidiye Zırhlısı 1897'de İstanbul'da



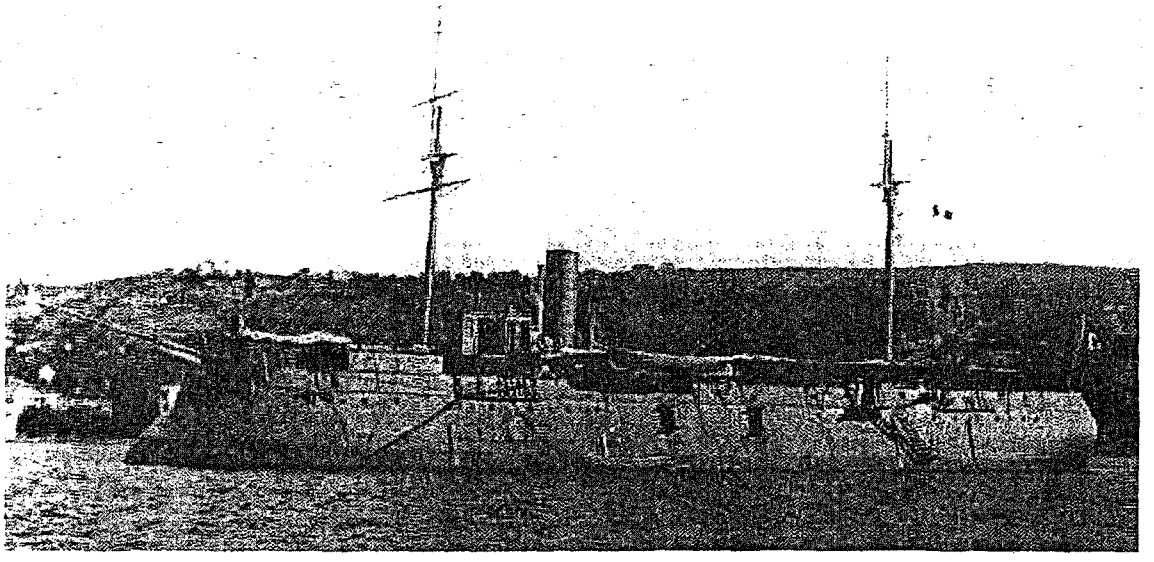
Asar-ı Tevfik Zırhlısı 1906'da Seyirde



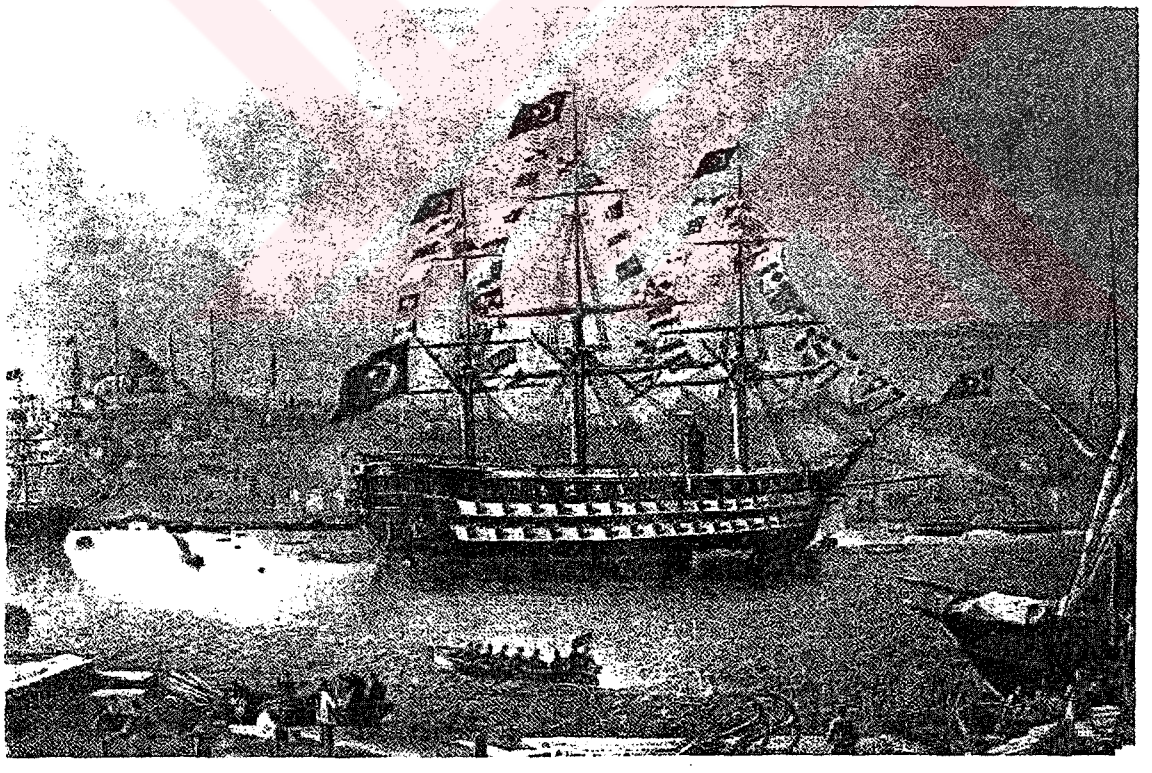
Asar-ı Şevket Zırhlısı 1897'de Haliç'te



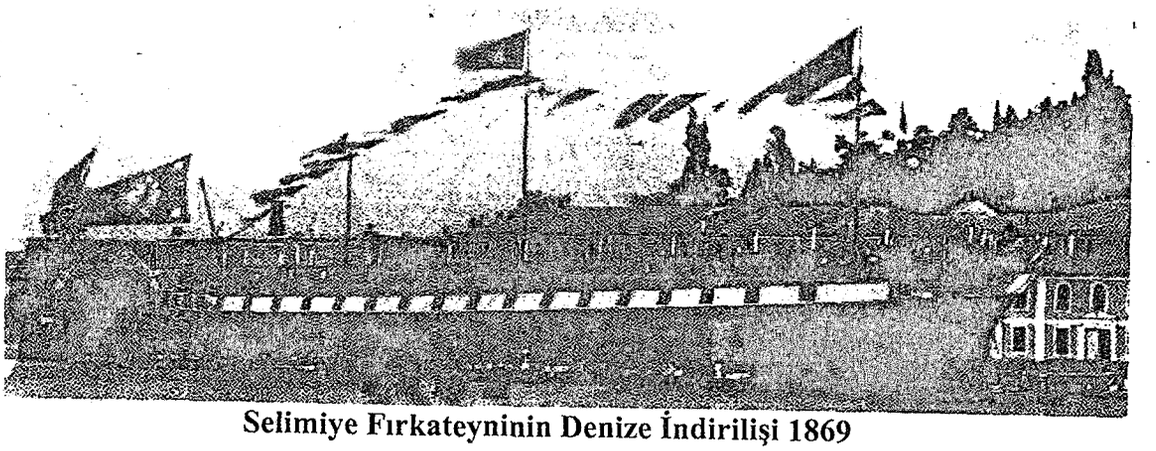
Avnillah 1885'te Haliç'te



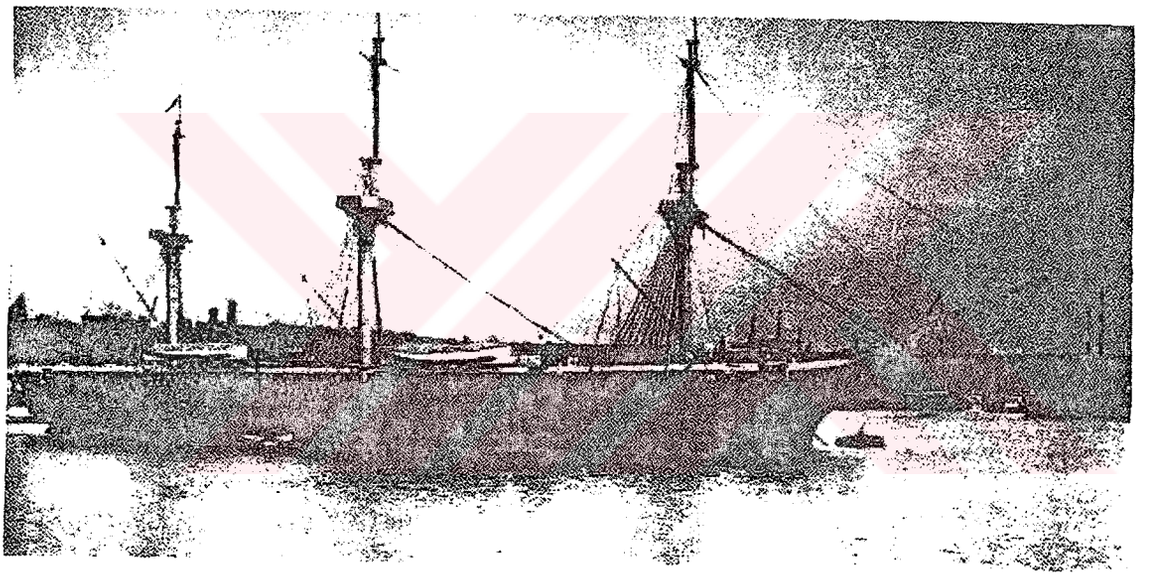
İclaliye 1914'te Haliç'te



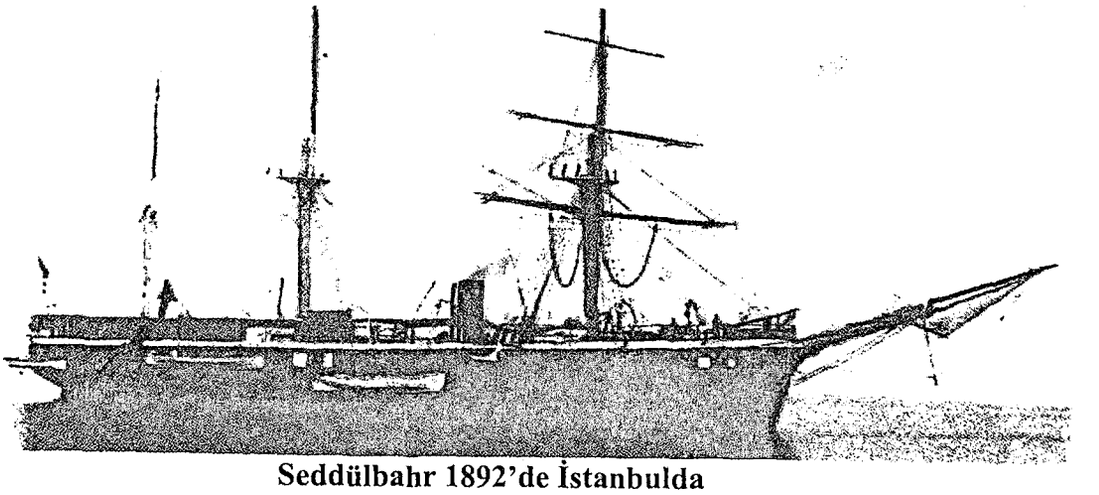
Şadiye Kalyonu Behzat Ahmet Bey'in İstanbul Deniz Müzesindeki Bir Tablosundan



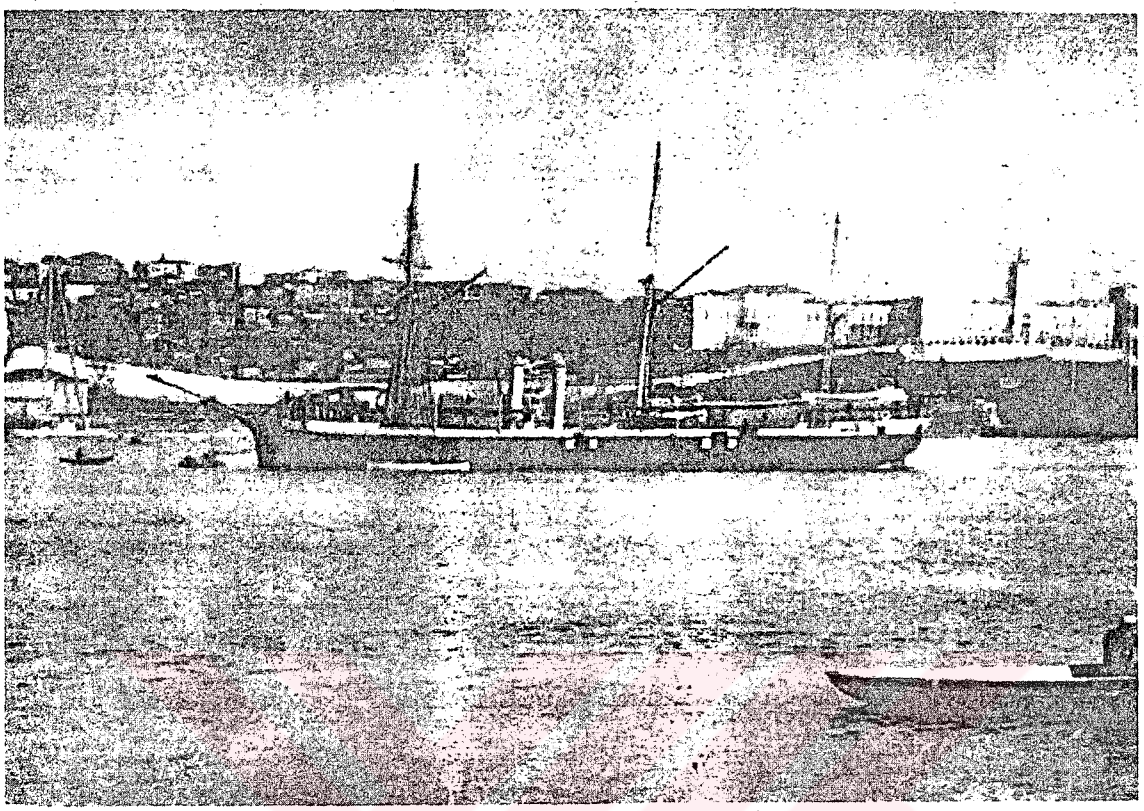
Selimiye Fırkateyninin Denize İndirilişi 1869



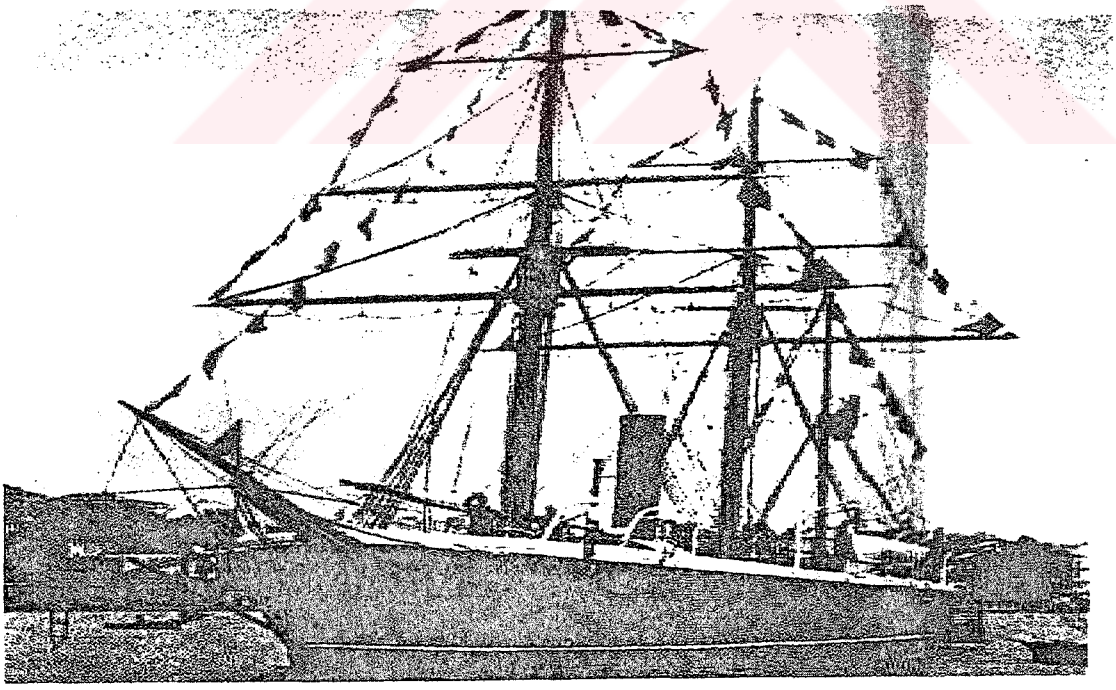
Ertuğrul Fırkateyni Haliç'te



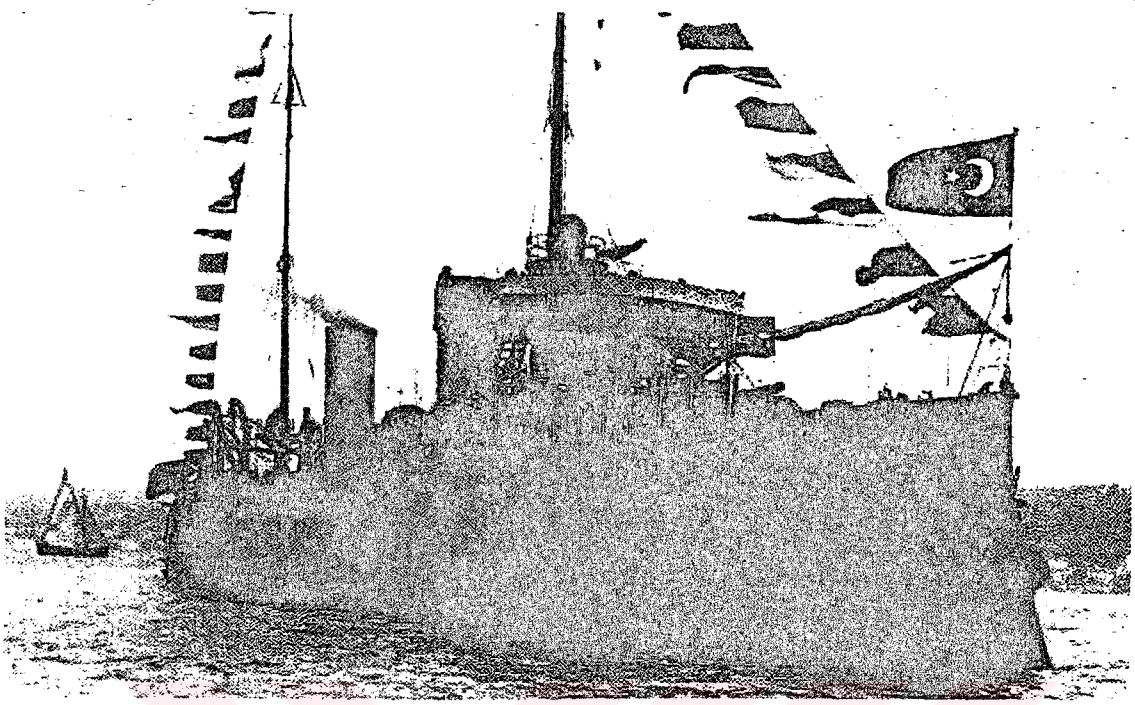
Seddülbahr 1892'de İstanbulda



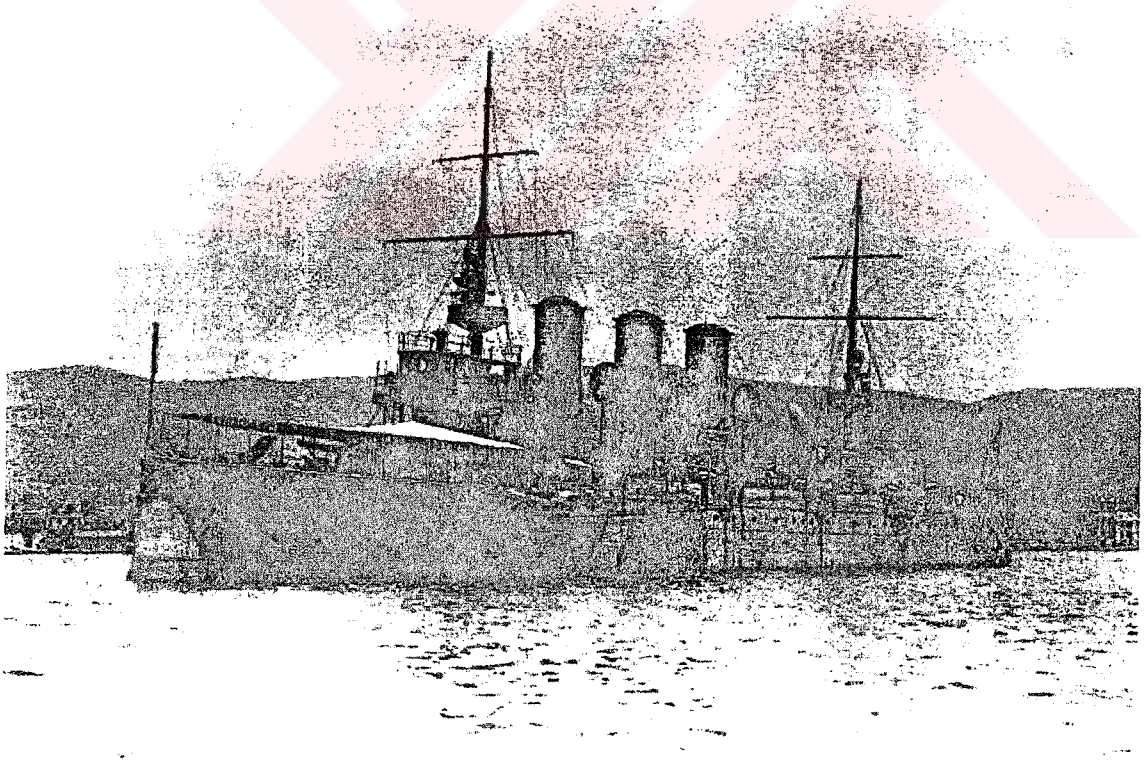
Sinop Korveti 1890'larda Haliç'te



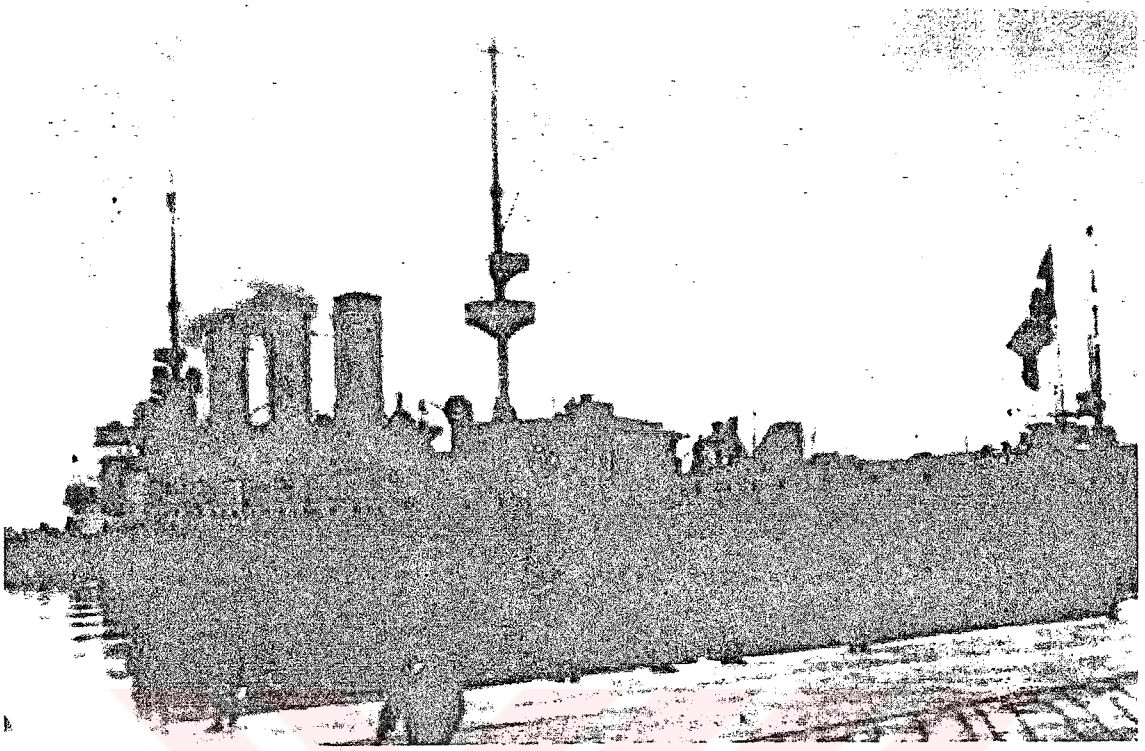
Utarit 1895'te İstanbul'da



Berk-i Satvet İstanbul'da



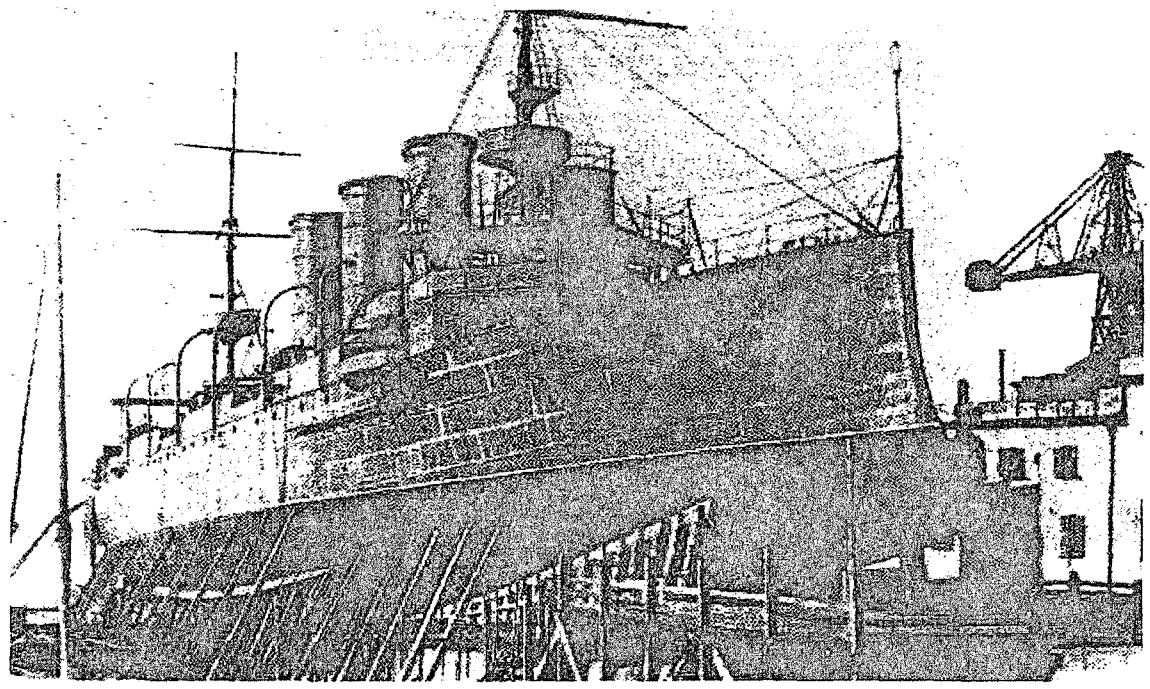
Mecidiye Kruvazörü 1911'de Selanik'te



Hamidiye Kruvazörü 1926'da İzmir'de



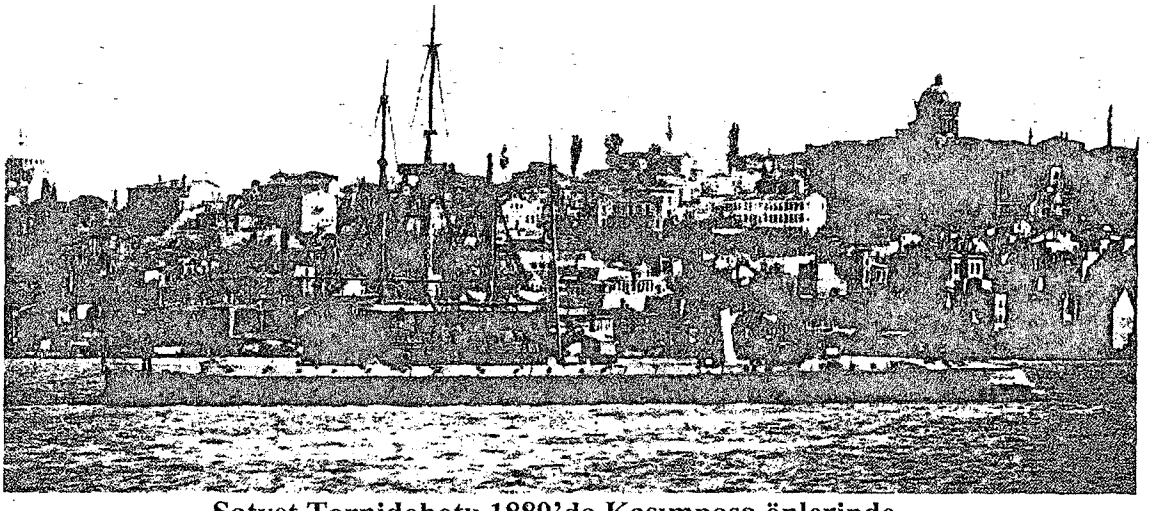
Hamidiye Kruvazörü 1913'te İstanbul'da



Drama Kruvazörü, İtalyanlar tarafından el konulmadan önce



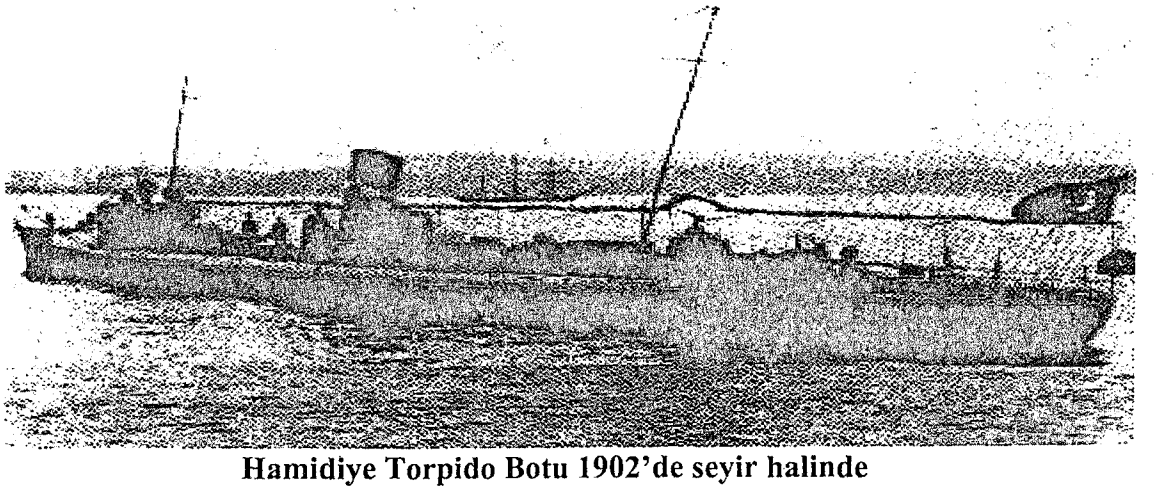
Şimşir-i Hücum Torpidobotu 1887'de İstanbul'da



Satvet Torpidobotu 1889'da Kasımpaşa önlerinde

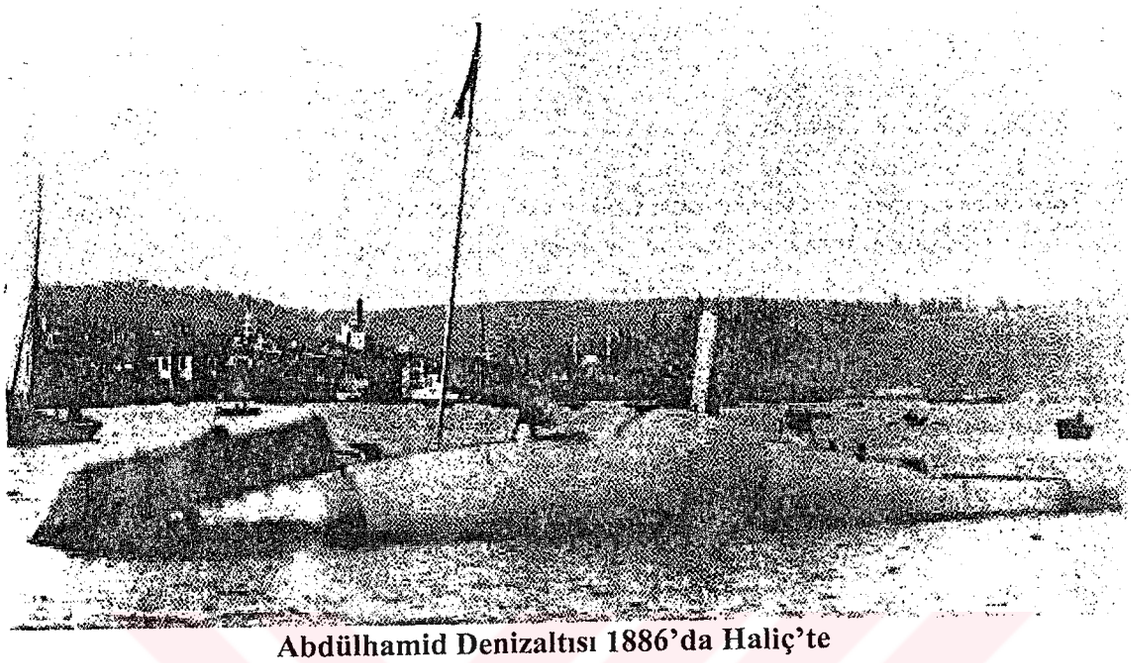


Tîr-i Zafer Torpidobotu Haliç'te

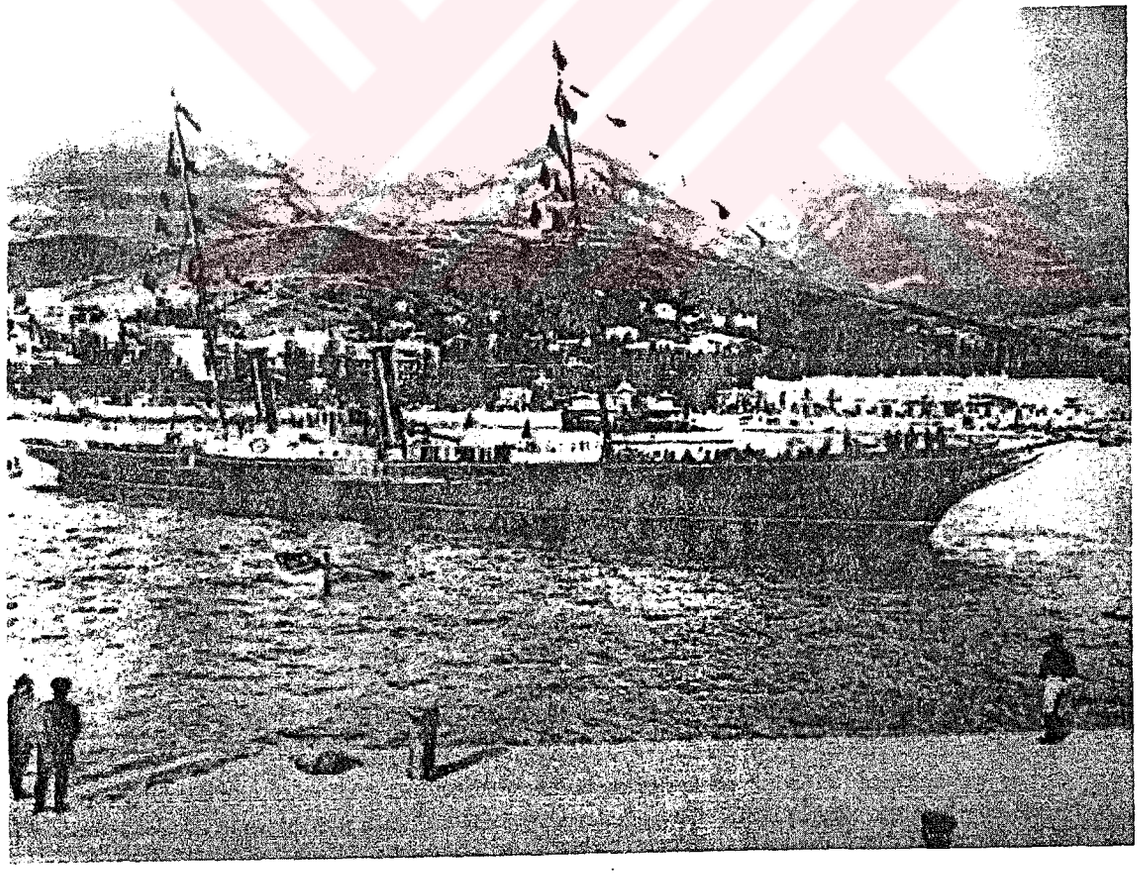


Hamidiye Torpido Botu 1902'de seyir halinde

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ



Abdülhamid Denizaltısı 1886'da Haliç'te



İzzeddin Saltanat Yatı 1909'da İstanbul'da