2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU

(1-4 KASIM 2013)

2ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

(1-4 NOVEMBER 2013)

BİLDİRİLER

CİLT II

Editörler

Cihan Yemişçi
Tarık Eray Çakır
Mustafa Gürbüz Beydiz
Cezmi Çoban

Bodrum Belediyesi

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU
2nd INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

BİLDİRİLER

Editörler
Cihan Yemişçi
Tarık Eray Çakır
Mustafa Gürbüz Beydiz
Cezmi Çoban

Logo Tasarım
Ergün Sazak

Ön ve Arka Kapak Tasarımı
Serhat Ergün

BASKI YILI
Haziran 2015

TAKIM NUMARASI: 978-605-65560-1-2

ISBN: 978-605-65560-3-6

YAYINCI SERTİFİKA NO: 31712 / 05.03.2015 - 05.03.2019

BASKIYA HAZIRLIK ve BASKI:
Halikarnas Matbaacılık San. Tic. Ltd. Şti.
Merkez Mah. Gazderesi Cad. No: 21/2 Konacık / Bodrum - Tel: 0 252 317 02 91

YAZIŞMA ADRESİ:
Bodrum Belediyesi
Basın Yayın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü
Çarşı Mahallesi
Neyzen Tevfik Caddesi No: 1
48400 Bodrum

Telefon: 0 252 382 30 19-20 / **Belgeç:** 0 252 316 10 09

www.bodrum.bel.tr / info@bodrum.bel.tr
www.turgutreissempozyum.org

Referans gösterilmeden alıntı yapılamaz.

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU

2ND INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

SPONSOR VE DESTEKÇİLER
SPONSOR AND SUPPORTERS

2. TURGUT REİS VE TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ ULUSLARARASI SEMPOZYUMU
2nd INTERNATIONAL SYMPOSIUM OF TURGUT REIS AND TURKISH MARITIME HISTORY

BİLİM KURULU / SCIENTIFIC COMITEE

Mim Kemal ÖKE ..... (Prof. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi)
Abdalaziz M. AWADALLAH ... (Prof. Dr., El-Ezher Üniversitesi - MISIR)
Abdulhalik BAKIR ..... (Prof. Dr., Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi)
Adnan ÇEVİK ..... (Doç. Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi)
Ahmet YİĞİT ..... (Doç. Dr., Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi)
Akif FARZALIEV ..... (Doç. Dr., St. Petersburg Devlet Üniversitesi - RUSYA)
Ali Fuat ÖRENÇ ..... (Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Cengiz TOMAR ..... (Doç. Dr., Marmara Üniversitesi)
Dejanirah COUTO ..... (Prof. Dr., Ecole Pratique des Hautes Etudes, FRANSA)
Eloy Martin CORALLES ..... (Prof. Dr., Universitat Pompeu Fabra - İSPANYA)
Erhan AFYONCU ..... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Gülay ÖĞÜN BEZER ..... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Hamdi ŞAHİN ..... (Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Mahmut AK ..... (Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Maria Pia PEDANI-FABRIS .... (Prof. Dr. Universita ca Foscari Venezia - İTALYA)
M. Münir ATALAR ..... (Prof. Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi)
Mehmet Yaşar ERTAŞ ..... (Prof. Dr., Sakarya Üniversitesi)
Mualla UYDU YÜCEL ..... (Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi)
Murat ARSLAN ..... (Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi)
Mustafa Sabri KÜÇÜKAŞÇI .... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Mustafa ŞAHİN ..... (Prof. Dr., Uludağ Üniversitesi)
Muzaffer DOĞAN ..... (Prof. Dr., Marmara Üniversitesi)
Numan ELİBOL ..... (Prof. Dr., Osmangazi Üniversitesi)
Oktay DUMANKAYA ..... (Yrd. Doç. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
Özlem KUMRULAR ..... (Doç. Dr., Bahçeşehir Üniversitesi)
Robert BACALJA ..... (Prof. Dr., University of Zadar - HIRVATİSTAN)
Selahattin DÖĞÜŞ ..... (Prof. Dr., Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi)
Yüksel ÇELİK ..... (Doç. Dr., Marmara Üniversitesi)
J.L. BACQUÉ-GRAMMONT (Prof. Dr., Directeur de recherche émérite au Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) – FRANSA)

OTURUM BAŞKANLARI / CHAIRS

Adnan ÇEVİK (Doç. Dr.)
Ahmet YÖRÜK (Prof. Dr.)
Alaybey KAROĞLU (Prof. Dr.)
Ali Fuat ÖRENÇ (Doç. Dr.)
Dejanirah COUTO (Prof. Dr.)
Eloy Martin CORALLES (Prof. Dr.)
Ergün Laflı (Prof. Dr.)
Ertuğrul ÖNALP (Prof. Dr.)
Gülay ÖĞÜN BEZER (Prof. Dr.)
Hamdi ŞAHİN (Doç. Dr.)
Jean-Louis BACQUÉ-GRAMMONT (Prof. Dr.)
Mahmut AK (Prof. Dr.)
M. Münir ATALAR (Prof. Dr.)
M. Yaşar ERTAŞ (Prof. Dr.)
Mualla UYDU YÜCEL(Prof. Dr.)
Murat ARSLAN (Prof. Dr.)
Mustafa ŞAHİN (Prof. Dr.)
Muzaffer Metin ATAÇ (Em. Ora.)
Nesimi YAZICI (Prof. Dr.)
Robert BACALJA (Prof. Dr.)
Selahattin DÖĞÜŞ (Doç. Dr.)
Yüksel ÇELİK (Doç. Dr.)

DÜZENLEME KURULU / ORGANIZING COMITEE

Mehmet DİNÇBERK ..... (Turgutreis Belediye Başkanı)
Mim Kemal ÖKE ..... (İstanbul Ticaret Üniversitesi Ticari Bilimler Fakültesi)
Gülay ÖĞÜN BEZER ..... (Marmara Üniversitesi Tarih Bölüm Başkanı)
Adnan ÇEVİK ..... (Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi AKMEDAM Başkanı)
Yusuf Ziya TENGİZ ..... (Kadir Has Üniversitesi Dış Ticaret Bölüm Başkanı)
Tarık Eray ÇAKIR ..... (Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi)
Pembegül YILDIZ ..... (Turgutreis Belediyesi Yazı İşleri Müdiresi)
Serhat ERGÜN ..... (Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi)
Yaşar TAŞLICALI ..... (Turgutreis Belediyesi)
Cihan YEMİŞÇİ ..... (Marmara Üniversitesi Tarih Bölümü)
Mustafa Gürbüz BEYDİZ .. (Çankırı Karatekin Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi)
Fatma Aysel DINGIL ..... (İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü)
Gözde SAZAK ..... (İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü)
Ebru ZEREN ..... (İstanbul Üniversitesi Tarih Bölümü)

AKADEMİK SEKRETERYA / ACADEMIC SECRETERIA

Cihan YEMİŞÇİ ..... (Marmara Üniversitesi Araştırma Görevlisi)
Mustafa Gürbüz BEYDİZ . (Çankırı Karatekin Üniversitesi Öğretim Görevlisi)
Tarık Eray ÇAKIR ..... (Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi)

TURGUTREİS BELEDİYESİ - SEMPOZYUM ORGANİZASYON EKİBİ
MANICIPALITY OF TURGUTREİS - SYMPOSIUM ORGANIZING TEAM

Ali KESER
Akın BAĞCI
Bade KIRTAY
Burbuye İSTEKLİ
Cavit İSTEKLİ
Cezmi ÇOBAN
Damla Ornay KURT
Evren ALTELLİ
Eda Hülya TEKİN
Hakan Osman AYBEY
Melis İSTEKLİ
Ömür KARAKALLE
Özgül ÖZDURMUŞ
Pınar MUSLU
Selahattin TETİK
Serhat ERGÜN
Sinan VİZİK
Şenol KAYA
Yeliz BATMAZ
Zeynep ÖZŞEKER

SİMULTANE ÇEVİRMENLER / SIMULTANEOUS TRANSLATORS

Pelin DİRİN
Melisa ROMAN
Esin ASLAN
Bahar ERİŞ
Cansu KAPTANER

SİMULTANE ÇEVİRİ - SES VE GÖRÜNTÜ SİSTEMLERİ
SIMULTANEOUS TRANSLATION - AUDIO & VISUAL SYSTEMS

Sistem Vizyon
İstanbul - TÜRKİYE

İÇİNDEKİLER

TÜRK DENİZCİLİĞİ - 2

M. Münir ATALAR ve Mustafa ŞAHİN
Denizden Hacc Yolculuğu ve Surre 12

Nesimi YAZICI
Sultan Reşadın Rumeli Seyahati Sırasındaki Deniz Yolculuğu (Haziran 1) 28

Özgür YILMAZ
Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği 56

Figen ATABEY ve Ramazan USLU
Atatürk ve Donanma 82

Çağatay BENHÜR
Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde Bulunan Denizcilikle
İlgili Belgeler (1939-1945) 94

Yusuf Ziya ŞİPAL
Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türk Deniz Ticari Filosu 130

Elif Meryem YURDAKUL
Türkiye'de Dış Ticaretin Taşınması ve Denizyolu Taşımacılığı 148

İrfan KALAYCI ve Nejat TARAKÇI
Deniz Ticareti ve Küresel Mali Kriz 168

Okan YEŞİLOT ve Elif ÇALIŞKAN
Dünden Bugüne Kırım'ın Stratejik Önemi 178

TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ VE KÜLTÜRÜ, KAYNAK, LİTERATÜR VE BİYOGRAFİ

Ercan ALAN 196
Rumeli Kadıaskerliği Ruznamçelerine Göre 17. Yüzyıl
Kadı Tayinlerinde Donanma ve Tersaneye Yapılan Hizmetin Rolü

Dilara DAL
The Physical Structure of the Port of Chios and Its Importance
in the Eastern Mediterranean Trade during the 18th Century 204

Kevser DEĞİRMENCİ
19. Yüzyıl Girit'inden Bir Kesit: Mustafa Naili Paşa Döneminde
Girit Limanları ve Gemileri 216

Metin ÜNVER
Ege'nin Depremzede Adası: 1867 Midilli Depremi
ve Sosyo-Ekonomik Etkileri 230

Aynur GÜNER
Türk Denizcilik Tarihinde Önemli Bir Belge: Ceride-i Bahriye 248

Cem KARAKILIÇ
Denize ve Denizciliğe Adanmış Bir Ömür: Abdülhamit Naci Özdeş 254

Cihan ÖZGÜN
Rodos Adasında Tanassur Hareketleri ve Namık Kemal 302

Eminalp MALKOÇ
"Sivil Amiral" Abidin Daver'in Kaleminden Türk Denizciliği 316

DENİZCİLİK MÜZECİLİĞİ OTURUMU

Ali Rıza İŞİPEK
Turgutreis Denizcilik Müzesi 358

Osman ÖNDEŞ
Deniz Müzeleri ve Müze Gemiler 368

Tarık Eray ÇAKIR ve Pembegül YILDIZ
Turgut Reis'in Hatırasını Yaşatmak ve Tanıtmak:
Dünden Bugüne Turgut Reis Anıtları, Akdeniz
Denizcilik Tarihi Kitaplığı ve Turgut Reis Müzesi 420

Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu

TÜRK DENİZCİLİĞİ - 2

DENİZDEN HACC YOLCULUĞU VE SURRE

PILGRIMAGE BY SEA AND SURRE

M. Münir ATALAR *
Mustafa ŞAHİN **

Özet:

Surre Alayı'nın yolu zamanla değişikliğe uğramıştır. 1839 ve hatta ondan bir süre sonraya değin katır ve develerle (Receb ayında) gönderilirken, mevcut bilgiye nazaran 1864'lerden[1] itibaren 1908'lere kadar (Şaban ayında) denizden vapurla; 1908'den sonra da Hicaz demiryolunun yapılması üzerine trenle gönderilmiştir.

Bu bildirimizde deniz yolu ile surre gönderilmesini ve güzergâhını, hacc kâfilesini oluşturan hacıların sayısını, Hicaz'a gelen ziyaretçilerin miktarını ve bildirimizin de esasını teşkil edecek olan vapur kiralanmasında çevrilen entrikalara değineceğiz.

Dayanağımız olan yazma esere[2] göre Paşakapısı'ndan çıkarılarak Harem İskelesi'ne indirilen Surre-i Hümâyûn, özel olarak ayrılmış bulunan Girit vapuruna yüklenilir. İstanbul'da, Dolmabahçe Sarayı'ndan çıkan surre alayının, Beyrut'a kadar uğradığı yerler ve adları şu şekildedir: Beşiktaş–Paşakapısı (Üsküdar)–Harem–Gelibolu–Çanakkale Bozcaada– Midilli (Sakız)– Sisam–Rodos – Kıbrıs–Beyrut.

***Anahtar Kelimeler**: Deniz Yolu, Entrika, Surre, Hacc Yolu, Hicaz Seyahatnâmesi*

1 Hacıları getirmek için, Beyrut'a vapur gönderildiğini belirten bir belgenin, tarihinin 1267/1850 olması, hacıların vapurla naklinin 1281/1864 tarihinden daha gerilere gidebileceğini göstermektedir. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İrâde-i Dâhîlîye, No: 13328.

2 Söylemezoğlu Süleyman Şefik b. Ali Kemâlî, *Hicaz Seyahatnamesi*, İstanbul 1308/1890, Üniversite Kütüphanesi, Türkçe Yazma Dili 4199, 385 sayfa (Eser Rik'a yazmadır).

* Prof. Dr., Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Ortaçağ Tarihi Anabilim Dalı, mehmetmunir.atalar@gop.edu.tr.

** Dr., Tokat Plevne Anadolu Lisesi Müdürü, sahinmustafa66@hotmail.com.

PILGRIMAGE BY SEA AND SURRE

M. Münir ATALAR [*]
Mustafa ŞAHİN [**]

Abstract:

The route of Surre cortege had changed in the course of time. Surre cortege travelled on mule and camel in 1839 and also after a while, by ship from 1864 to 1908 and by train after 1908 due to building of Hicaz railroad.

In this study, the researcher observes the travel and route of Surre by sea, the number of pilgrims, the number of visitors in Hicaz and the intrigues in renting a boat.

As to the manuscript, Surre-i Hümayun departed from Paşakapısı and boarded ship of Girit at Harem dock. The route of Surre community from Dolmabahçe palace to Beyrut is Beşiktaş – Paşakapısı – Harem – Gelibolu – Çanakkale – Bozcaada – Midilli(Sakız), Sisam, Rodos, Kıbrıs, Beyrut.

Key Words*: Sea Way,* Intrugue*, Surre, Pilgrimage Road, Hicaz Seyahatnâmesi (Hijaz Travels).*

[*] Prof. Dr., Gaziosmanpasha University, Department of History, Sub-Department of Middle Ages, mehmetmunir.atalar@gop.edu.tr.

[**] Dr., Administrator of Tokat Plevne High School, sahinmustafa66@hotmail.com.

DENİZDEN HACC YOLCULUĞU VE SURRE

M. Münir ATALAR
Mustafa ŞAHİN

Giriş

Surre, Arapça bir kelimedir. Akçe kesesi, para çıkını, iâne (yardım) demektir. Konumuzu ilgilendiren tanımı ise şöyledir: Padişahın, her yıl Hacc mevsiminden önce, İstanbul'dan Mekke ve Medine'ye, oranın ileri gelenlerinden yoksullarına kadar dağıtılmak üzere gönderdiği para ve hediyelerdir.[3]

Hacc için Mekke›ye giden kafilenin başkanına *Emirü'l-Hacc* denmektedir. Mısır'ın, Yavuz (1512-1520) tarafından Osmanlı ülkesine katılmasına kadar, Mısır Memlükleriyle Osmanlı padişahları, ayrı ayrı Emirül-Hacc tayin ederlerdi. Mısır Emirü'l-Hacc'ı Kahire hacılarını, Osmanlı Emirü'l-Hacc'ı da İstanbul hacılarını Şam yoluyla Mekke'ye götürürlerdi. Osmanlı hilafetinde bu memuriyet sonraları "Surre Eminliği"ne dönüştürülmüştür.[4]

Surrre Emini, doğruluk ve dindarlıkla tanınmış yüksek rütbeli sivil, asker veya ilmiye sınıfından birisi olurdu. Surre alayı ile İstanbul'dan yola çıkar, hacc kervanını güven içinde götürüp-getirir, Mekke ve Medine'de para ve hediye emanetlerini ilgililere dağıtır, hacc süresince güvenliği sağlar ve İstanbul'a dönerdi.[5]

Harameyn'e surre gönderilmesi Abbasiler (750-1258) zamanında başlamış; Fatimîler, Eyyubiler ve Osmanlılar bu görevi devam ettirmişlerdir. 1917'lerde, surre gönderilmesine son verilmiştir.

Osmanlı Tarih Araştırmaları Merkezi'nde (OTAM) konu ile ilgili hacca gidiş-gelişe dair 1253/1837 tarihli bir belge tarafımızdan tüm ayrıntılarıyla

---

[3] Abdurrahman Vefik (Sayın), *Tekâlif Kavâidi*, İstanbul 1328, s. 183; Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, İstanbul 1978, C. VII, s. 366. Surre kelimesini Fransızca "La bourse" kelimesi ile karşılayabiliriz. Konuyla ilgili olarak Fransızca iki makalemiz şöyledir: M. Münir Atalar, "Les Ottomans au Service de Harameyn", *Revue D'Histoire Maghrebine*,17eme Année, Numeros 59-60, Octobre 1990, Tunis, pp. 23-26 ve "Les Aides Economiques des Ottoman's Pour Kaaba", *Lâ Vie* İntellectule *dans les Provinces Arabes a' L'Epoque Ottomon*, Tome 3, Tunis 1988, s.131-142.

[4] M. Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1971, C. I, s. 527; A. J. Wensinck, "Emirü'l-Hacc", *İ.A.,* IV, MEB, İstanbul 1988, s. 263.

[5] *A.g.e*., aynı yer; Mouradjah d'Ohsson, *Tableau General de l'Empire Ottoman*, 1790, C. III, s. 258 v.d.; *Meydan Larousse,* XI, s. 628.

yayınlanmıştır. Aynı belgenin daha teferruatlı bir şekli de Yitik Hazine Yayınları'ndan çıkmış bulunan *Surre Alayları* isimli kitabımızda yer almaktadır. Kitabın kapağında Yusuf Çağlar ve Salih Güven isimleri geçmesine rağmen, eserin ¼'lük kısmı tarafımdan (M. Atalar) yazılmıştır. Burada güzergâh İstanbul - Bursa - Söğüt - Eskişehir - Konya - Şanlıurfa - Halep - Şam - Mekke ve Medine şeklindedir.[6]

Surre Alayı'nın yolu zaman zaman değişmiştir. Tanzimat'a ve hatta ondan bir süre sonraya değin, katır ve develerle (Recep ayında) gönderilirken; O tarihten itibaren 1908'e değin (Şaban ayında) denizden vapurla; 1908'den sonra da Hicaz Demir Yolu'nun yapılması üzerine trenle gönderilmiştir. Nakit para yardımları ve hediyeler Furjon denilen demir sandık ve vagonlara konuluyor, ağızları mühürleniyor ve Mekke'de açılıyordu. Konuyla ilgili Sultan II. Abdülhamit'e sunulmuş bir lâyiha (rapor) da yine tarafımızdan yayınlanmıştır.[7]

1. **Deniz Yolu ile Surre Gönderilmesi:**

İslam Tarihi boyunca devam eden ticari hareketle birlikte, hacı adaylarının meydana getirdiği deniz trafiği de Kızıldeniz'e yönelik ilginin belirgin sebeplerinden olmuştur. Kızıldeniz, Hacc dolayısıyla İslâm dünyasının değişik yerlerindeki kültürleri karşılaştırıp kaynaştırmıştır. Afrika'nın doğu kıyılarından, daha doğuya göç edenlerin geçit hattı da Kızıldeniz olmuştur. Bütün bu hareketler Müslümanlarda denizciliğin gelişimine doğrudan katkı sağlamıştır. Hicaz'a dışarıdan gelip egemenlik kuranlar da hemen hep denizi tercih etmiş ve egemenliklerini deniz üstünlüğüne dayanarak sürdürmüşlerdir.[8]

Buharlı ulaşım araçlarının, vapurların işlemesinden sonra Surrre yolu değişmiştir. Gavurdağı eşkiyası, Payas (Üzeyr)'ın beri tarafında Burnaz Köprüsü mevkiinde Surre-i Hümâyûn'u "*ahz ü gasb*" etmişlerdi. Binaenaleyh Fuad Paşa, Üsküdar'dan Şam'a kadar olan karayolunu terk ile Surre-i Hümâyûn'u bahren (denizden) Beyrut'a ve oradan Şam'a gönderilmesini usul ittihaz etmiş idi.[9] Surre'nin denizden gönderilmesi kararı üzerine, yolun kısalması sebebiyle Surre, Şaban ayının on dört veya on beşinde gönderilmeye başlanmıştır.[10] 1281/1864 senesinden itibaren yapılan bu değişiklik Lütfi Efendi Tarihi'nde şöyle anlatılır:

"*Vapurların zuhurundan sonra Surre-i Hümayûn'un ve beraberinde*

---

6 Bkz. s. 233-236.

7 Münir Atalar, *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümâyûn ve Surre Alayları*, Diyanet İşleri Bşk. Yay., Ankara 1991, s. 162-165; Atalar,"Surre-nâme (1335/1916)", *AÜİFD*, C. XXVII, Ankara 1986, s. 419-426.

8 Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III Kısım: 10, T.T.K., Ankara 1991 (4. Basım), s. 142-143.

9 Ahmet Cevdet Paşa, *Ma'ruzât,* (Haz. Yusuf Halaçoğlu), Yaylacık Matbaası, İstanbul 1980, s. 129.

10 BOA., İ.DH., 36788 (Sene 1281/1864); BOA., Dâhîlîye, 38849 (Sene 1282/1866).

gidecek hüccacın karadan gidip-gelmek tekellüfüne hacet kalmamış olduğundan ve hususuyla Surre-i Hümayûn eminlerinin avdetinde surrece işleri *kalmadığından eyab ve zehapta (gidip-gelme) vapur ile azimet olunması ve mevsim-i hacca vaktin müsait olmaması cihetiyle mutâd*-ı *kadîm olan Receb'in onikinci* gününe inhisarın terkiyle *Surre-i Hümâyûn ihracının* Şaba›nın *ondördünc*ü gününe tahsisi iti*yat kılındı*",[11]

On sekizinci yüzyıl ortalarında alaylarda bazı değişiklikler yapılmıştır: Surrelerin meşin keselere ve bohçalara konulan öteki hediyelerin keçi derisinden yapılmış sandıklara konulmasına başlanılmıştır. Ayrıca Surre'nin mutlaka Şaban ayının ortasında İstanbul'dan çıkarılması, bu merasim yapılırken sırf o güne mahsus olmak üzere padişah için büyük ve süslü bir çadır, ayrıca devlet erkanına mahsus bir kaç çadır daha dikilmesi, alayın buralardan seyredilmesi yapılan değişiklikler arasındadır. Ayrıca Surre'nin Şam'a varmasında bir emirü'l-hac tayini, Medine fakirlerine sadakalar gönderilmesi de bu değişiklikler arasındadır.[12]

Surre-i Hümâyûn Alayı'nın deniz güzergahını, *Hicaz Seyahatnâmesi*[13] isimli yazma bir esere dayanarak açıklamaya çalışacağız: "*Surre- i Hümâyûn resmen Şaban ayının 15. günü alay-ı vâlâ ile Saray-ı Hümâyûn (Dolmabahçe)'den çıkarılarak Beşiktaş iskelesine ve andan vapur-ı mahsus ile Üsküdar'da Paşakapısı'na naklettirilir. Çünkü eskiden Surre-i Hümayûn'un Üsküdar'dan berren (karadan) ta Mekke'ye kadar gönderilmek adet olmakla bittabi levazım-ı seferiyye Üsk*üdar›da *ikmal edilir, hücâc-ı müslümin de orada ictima edermiş*.[14] *Her ne kadar şimdilerde bahren (denizden) Beyrut'a ve ondan Şam-ı Şerif'e gönderilmekte ise de yine ve teşrifat-ı kadimeye riayeten ber-mu'tâd Üsküdar'a ge*çirilmekte*dir*".[15]

19. yüzyılın sonlarından itibaren Şaban ayı ortalarında çıkarılan Surre için, bir-iki gün evvel Evkaf hazinesine ikmal edilmek üzere olan Surre keselerinin, mühr-i hümâyûnla mühürlenmesi babında Evkaf Nezareti'nden Sadaret'e bir tezkire yazılır ve Surre ihracı gününün tespiti için irade çıkması arz olunur ve o suretle iradesi çıkardı.[16]

1307/1889 Ramazan'ının on üçüncü Cuma günü (20 Nisan 1306 Mali yıl) güneşin batışıyla Der-saadet'ten (İstanbul) hareket edilir. Surre-i Hümâyûn, kaide icabı mutantan (görkemli) bir alay ile Paşa Kapı'sından çıkarılarak Harem İskelesi'ne indirilir ve orada Surre-i Hümâyûn'a özel olarak ayrılmış bulunan Girit vapuruna yüklenilir.[17]

---

[11] Hâfız Ahmed Lütfi, *Tarih-i-i Lütfi* (Yazma Nüsha), C. X, s. 87 (Basılmamış kısımlar için bkz. İstanbul Arkeoloji Ktb. No: 1343 IX, Cilt No: I347 (X. Cilt).

[12] Ali Seydî Bey, *Teşrifât ve Teşkilatımız*, (haz. Niyazi Ahmet Banoğlu), İstanbul (Tarihsiz), s. 154.

[13] Söylemezoğlu, *Hicaz Seyahatnamesi*.

[14] *A.g.e*., s. 2.

[15] *A.g,e*., s. 3.

[16] BOA., İ.DH., No: 44556 (Sene 1288/187l).

[17] Söylemezoğlu, *a.g.e.,* s. 3.

İstanbul'da, Dolmabahçe Sarayı'ndan çıkan Surre Alayı'nın Beyrut'a kadar uğradığı yerler ve adları şöyledir: Beşiktaş - Paşakapısı (Üsküdar) - Harem - Gelibolu - Çanakkale - Bozcaada - Midilli - Sakız - Sisam - Rodos - Kıbrıs - Beyrut.[18]

İstanbul'dan Beyrut'a kadar süren bu deniz yolculuğunda geçilen ve görülen yerler konak konak, çeşitli yönleri ile tanıtılmıştır. Uğranılan yerlerin tarihi, coğrafi ve etnik durumu, tarım ve ticareti, buralardaki camii, medrese, tekke, kütüphane, kilise, manastır, havra, okul, dükkan, han, hamam sayısı ve saire hakkında bilgi verir. Surre Alayı Beyrut'ta Vali İzzet Paşa tarafından parlak bir törenle karşılanır.[19] Ardından Şam'a geçilir. Alay Şam'da da törenle karşılanır ve törenle uğurlanır.

Surre'nin, Beyrut ve Şam'dan, Medine ve Mekke'ye gidebilmesi için gereken nakil vasıtaların sağlanması ve alayın korunma ve emniyeti için Beyrut ve Şam valilerine bu hususların temini babında ayrı ayrı fermanlar gönderilirdi.[20]

Cebel-i Şemmar Emiri Muhammed İbn er-Reşid'in adamlarına, Devlet-i Aliyye tarafından gönderilen 25.000 kuruş atiyye ile 40-50 hil'at teslim edilmiştir.[21]

Nihayet Surre Alayı Medine'de karşılanır. Burada Peygamberin merkadı ziyaret edilir. 2 Temmuz'da Cuma namazından sonra Mekke'ye hareket eden kafile 5 gün sonra Mekke'ye ulaşır. Burada gerekli ziyaretler yapılır. Hacıların durumuna değinilir. Surre-i Hümâyûn resmi hey'eti Mekke Şerifi ile Vali Paşa'yı ziyaret eder, Surre Emini'nin memuriyetine dair *taraf-ı* şâhâ*ne*den Mekke emirine gönderilen ferman ile şerif hazretlerine yazılan hususi mektup resmen okunur, şerif tarafından Surre Emini ve Kethüdasına yeşil kaplı siyah samur kürkler giydirilir. Sonra Mekke Emiri'nin mutantan (görkemli) bir alayla Surre Emini'ni ziyarete gelişi tasvir edilir.[22]

Surre-i Hümâyûn Alayı, İstanbul›dan 20 Nisan 1306 Mâli tarihinde hareket ettiğine ve 7 Temmuz 1306 Mâli tarihinde de Mekke'ye ulaştığına göre, İstanbul-Beyrut-Mekke arasındaki mesafe 2,5 aylık bir zamanda alınabilmiştir.

Hicaz Seyahatnâmesi'nin Hatime'sinde anlatıldığına göre, Eylül'ün 14'ünde hac kafilesi Cidde'ye[23] iner. Ancak vapur bulunamadığından 25 Ekim'e

---

[18] *A.g.e.,* s. 3-25; Akdeniz'deki, 1317/1899'da mevcut iskeleler ve bu iskeleler arasındaki mesafelerin deniz mili olarak karşılıkları için bkz.: el-Hacc Hâfız Davud, *Hac Rehberi*, 1317, s. 130-131.

[19] *A.g.e*., aynı yer. Ayrıca, Beyrut'tan sonra deniz yolu ile de Mekke'ye gidildiği vaki'dir. Süveyş-Yenbu-Cidde-Mekke şeklinde. Bunun için izin, irade çıkması gerekirdi. Bkz. BOA., İ.DH., No: 29080 (Sene 1276/1859): "Surre-i Hümayûn Emini Hilmi Paşa'nın Beyrut'tan bahren azimetine ruhsat verilmesine dair".

[20] BOA., *A.DVN.MHM*, No: 134/339; *A.DVN.MHM*, No: 153/48; D'Ohsson, *a.g.e*., II, s. 85.

[21] Söylemezoğlu*, a.g.e.,* s. 162.

[22] *A.g.e*., s. 117, 220, v.d.

[23] Cidde: Kızıldeniz'in doğu kıyılarında yer alan Cidde'nin, Mekke ve Medine'den sonra toplumsal hareketliliği ile Hicaz'daki üçüncü önemli şehir olduğu söylenebilir. Cidde coğrafi olarak düz bir yerleşim bölgesi olup, şehrin bulundu genel alan belirgin herhangi

kadar burada kalınır. Sonra Hidiviyye (Mısır) Şirketi'nin bir vapuruyla Süveyş'e hareket edilir. Yol üç gün sürer. Buradan trenle İskenderiye›ye geçilir. Bir kaç gün sonra kendi daire halkı ile vapurla Pire'ye hareket eden kafile, İzmir ve Çanakkale üzerinden Der-saâdet'e ulaşır.[24]

Osmanlılar Kızıldeniz'de denizcilikle ilgili hemen her çeşit olayda bölgesel sorumluluklarının gereğini yapmaya çalışmışlardır. Kızıldeniz'deki korsanlık, kıyılardaki haydutluk faaliyetleri bölgesel ve uluslararası açıdan Osmanlı Devleti'ni ciddi anlamda bunaltmaktaydı. Kızıldeniz'de ticari senbuklara (ufak yelkenli gemi) saldırıp yağma ve öldürme gibi suçları işleyen eşraf kabilesi eşkıyasına ait Osmanlı bandıralı bir senbuk Mekke istimbotu tarafından görülerek yakalanmıştır. Ardından sembuğun dokuz kişilik tayfası yargılanmak üzere Hudeyde'ye gönderilmiştir. Orada Mahkeme-yi Şer'iyye tarafından icra olunan inceleme ve yargılama sonucunda haydutların üçer sene hapis cezasına çarptırılmaları ve senbuğun ise müsadere edilmesine hükmedilmiştir. Bölgedeki silah kaçakçılığında yabancıların iki türlü kârı vardı. Bu işi yapanlar bir yandan içerden para çekiyorlar, öte yandan Arabistan'ı silahlandırarak Osmanlı Devleti'ni zora sokuyorlardı. Yemen sahilleri, Basra Körfezi ve Suriye sahilleri silah ticaretinin önemli merkezleri durumundaydı. Söz konusu silahlar gemilerle bölge sularına ve belli limanlara getiriliyor, daha sonra da senbuklarla Kızıldeniz sahillerine sevk ediliyordu. İngiltere, körfezde silah kaçakçılığının ve her türlü silah ticaretinin yasak olduğunu söylemesine rağmen bölgedeki silah kaçakçılığında İngilizlerin adından sıkça söz ediliyordu.[25]

Avrupalılar tarafından Arabistan işlerine ciddi miktarlarda silah naklediliyordu. Arabistan'da gerçekleştirilen silah kaçakçılığında Kızıldeniz sahillerinin önemli rolü vardı. Arabistan kıyılarına getirilen silahlar ucuz fiyatlarla bedevi kabilelere veriliyordu.

II. Abdülhamid kıyı korumasına ciddi anlamda önem vermiştir. İktidarı döneminde ucuz ve etkili kıyı tekneleri satın alınmıştır. Hicaz sahillerinin korunması için de güçlü bir filo[26] oluşturulmasını istemiş ve bu konuda gerekli çalışmalar yapılmıştır. Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa[27] da bu filo için ne tür

---

bir yükseltiye sahip değildir. Osmanlı idaresinde sancak statüsünde olan Cidde, Hicaz Vilayeti'nin batısına düşmekteydi. Mekke'ye deve yürüyüşü ile on sekiz saat uzaklıktaydı. Doğusunda Mekke, batısında Kızıldeniz, kuzeyinde Medine ve güneyinde Asîr bulunuyordu. Lît (Mağmuretü'l-Hamîdiyye) Kazası ve Ra'büğ Nahiyesi Cidde'ye bağlı önemli yerleşim birimleriydi. Ayrıca Cidde zengin yapısal unsurlarıyla tipik bir liman şehri özelliği taşıyordu. Bkz. Mustafa Lütfi Bilge, "Cidde", *DİA*, VII, İstanbul 1993, s. 523-5.

[24] Söylemezoğlu, *a.g.e.,* s. 270.

[25] Süheyl Sapan, "Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgelerinde Arap Yarımadasında Silah Kaçakçılığı", *Akademik Araştırmalar Dergisi*, S. 27, 2005-6, s. 84, 87.

[26] Filo: (İtalyanca'dan) Aynı hizmeti yapmaları için görevlendirilen ve bir kumanda altında bulunan gemi ve uçaklardan meydana gelen birliğin adıdır.

[27] II. Abdülhamit döneminde bahriye nazırlığı görevinde bulunmuş bir amiral olup, Osmanlı Devleti'nin ilk denizcilik bakanıdır. Bozcaadalıdır. 1853 yılında Sinop baskınında şehit olan

gemiler kullanılabileceğini ve neler yapılabileceğini belirtmiştir. Hicaz filosu için Avrupa tersanelerine işletilmesi masraflı olmayan, özel olarak inşa edilmiş tekneler sipariş edilmiştir. Bunlar Kızıldeniz ile Basra Körfezi kıyılarında devriye amaçlı olarak kullanılabilecek özellikteydiler. 1892 yılında Hicaz filosunda üç korvet (hafif zırha sahip savaş gemisi olup firkateynden küçüktür), bir gambot (birkaç silahı olan küçük savaş gemisi) ve bir de vapur bulunuyordu. Kızıldeniz'de sahil güvenliği için daha önce de Bahr-i Ahmer Komodorluğu adıyla küçük bir filo vardı. 1886 yılında Hicaz vilayetinin özellikle kuzey kıyılarının emniyeti için Medine'den bölgeye aktarılan askerler dışında, Cidde limanında bulunan küçük bir vapurun da, on beş günde bir sahil boyunda dolaştırılması kararlaştırılmıştır. II. Abdülhamid ayrıca, Hicaz ve Yemen sahillerinin korunması için İdare-i Mahsusa tarafından tayin edilen vapurların uğrayacakları iskelelerde birer acente bulundurulmasını istemiştir.[28]

Önemli bir ticaret merkezi olan Cidde limanında daima bir-iki savaş gemisi, elli-altmış kadar senbuk denilen ufak yelken gemisi, iki-üç posta vapuru bulunurdu. Liman girişindeki şablardan dolayı ikindiden sonra limana girmek ya da limandan çıkmak ciddi anlamda tehlikeli idi. Cidde limanındaki gemiler Malibar, Zengibar, Hint ve Singapur'a kadar, senbuklar ise Massava, Sevakin, Yenbu'ul-Bahr, el-Vech, Hudeyde, Zile-i Şehr, Mekla, Maskat ve Basra'ya kadar gidip gelirlerdi. Cidde'ye her sene 100 bin hacı uğrardı. Limanda çok sayıda gemi ve tekne bulunmasına rağmen demir atma yerleri yetersizdi. Ayrıca Cidde'de, hayatı genellikle rahatsız edici bir hale sokan sıcak ve nemli bir hava hakimdi. Şehrin altyapısı yetersiz durumdaydı. Hacc mevsiminde denizden gelen hacıların burada bir müddet kalmaları da eklenince, şehir oldukça sıkıntı verici bir hal alıyordu.[29]

2. Kafile-i Haccı Teşkil Eden Hüccâc ve Hayvanat Miktarı:

"*Bu tarihte ictimâ eden hüccâcın arkası al*ınıp 350 İran ve 40-50 kadar Şam *hüccacı ile asâkir-i muhafaza ve 300-400 Akkâm, 700-800 kadar zehâyir-i seferiyyeyi nakle memur Urban ve Deveci, 2000-3000 deveden mürekkeb kafile (Mevkibü'l-Hac) 27 Mayıs 1360 senesinin Salı günü ale's-sabah 12'yi 20 geçe Müzeyrib'den hareketle savb-ı maksûde teveccüh eyledi*". Bu rakamlar, kervanın yaklaşık 4500 kişiden oluştuğunu göstermektedir.[30]

Piyâle Hüseyin Paşa'nın oğludur. II. Abdülhamit yaptığı hizmetlere karşılık olarak kendisine Sultan Beyliği Çiftliği'ni ulufe olarak vermiştir. 1867'de Miralay, 1877'de Donanma Komutanı ve 11880'de bahriye nazırı olmuştur.

28 Hasan Barlak, *Dinî ve Siyâsî* Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Hicaz (1876-1909) (Doktora Tezi), 19 Mayıs Üniversitesi S.B.E., Samsun 2013, s. 232.

29 *A.g.t,* s. 41.

30 Atalar, "Haremeyn'e Denizden Surre Gönderilmesi", *XXI. Türk Tarih Kongresi*, T.T.K., Ankara 1994; aynı bilgi için bkz. *AÜİFD*, C. XXXII, Ankara 1992, s. 121-127.

3. Kıta-i Hicaziyye'ye Senevî Gelen Zuvvârın Miktarı:

"*Hac için Hicaz* kıtasına *dışardan gelen Hüccacın birbiri üzerine olarak miktarı ancak 60.000'e ulaşabilir. Bunlardan 35.000'ini Cava; 5.000 kadarı Hind ve 5-6 bin kadar* Türk, Mısır-*Arnavud, Kürt; beş-altı yüzü Buhara, Tatar, iki bini Acem ile iki bin kadarı da Ma'ribi'den ibarettir. Şu hesaba nazaran zuvvârdan tabiiyet-i Osmaniyye'de bunlar 5-6 bin raddelerinde bir* cüz-i *kâlîlden ibaret kalıb, kısm-ı mütebaki-i küllisinin icabında mürekkeb olduğu anlaşılır.* İşte buna binaen en ziyade ad ü intizama *i'tina olunacak mahmil kita-i hicaziyyedir ve* çünki *mevkeb-i ictima-i m*üslimin *olduğundan âlem-i* İslâm*iyet merkez-i* İslâm*iyet'in ahval ve idaresine ait ma'lumatı buradan alır ve daha doğrusu gördüğü ahval ile bir mukayese zann ve tahmin eder*".[31]

Beynelmilel sıhhiye meclisinin Cidde'de bir karantina istasyonu tesis etmesinden beri, bu sayededir ki, Birinci Cihan Harbi'nden evvel, hacı sayısının 36 bin ile 108 bin arasında dolaştığı ve vasati olarak 70 bin tuttuğu görülmüştür.[32] "Birinci ve İkinci Dünya Savaşları arası devrede, hacı sayısındaki yıllık ortalama artış, yaklaşık olarak 172.000'i bulmuştu. Bu devreden sonra sayı artmış ve 1960'larda, Mısır ve Pakistan en başta gelmek üzere, milyona varmıştır.[33]

Hacca gelen fakir insanların önemli bir kesimini de Yemenliler teşkil ediyordu. Sayıları binlerle ifade edilen Yemenli hacı adaylarının büyük çoğunluğu ekonomik olarak son derece zayıf idi. Bunlar San'a'da toplanıyorlar ve buradan yürüyerek kırk iki günde Arafat'a ulaşıyorlardı. Daha varlıklı olan Yemenliler ise Hudeyde'den vapur ve senbuklarla bir hafta zarfında Cidde'ye varıyorlardı.[34]

Yemen de Müslümanların hac güzergahlarından biriydi. Mekke ve Medine'ye gönderilen en büyük kervanlar Mısır, Suriye ve Irak kervanı ile birlikte Yemen kervanıydı. Hacc için demir yolu daha fazla kullanılmaya başlanınca, Yemen güzergahını da daha çok Yemenlilerin kullanmaya başladıkları anlaşılmaktadır. Ulaşım imkanları arttıkça Yemen'den Hicaz'a gelen hacıların sayılarında da artış oldu. Örneğin 1882 yılında deniz yoluyla Hacca gelen Yemenlilerin sayısı 421 kişi iken, 1893 yılında bu sayı 6410 kişiye ulaşmıştır. Yemen'den kara yoluyla Hacca gelenler bu sayının dışındadır. Aynı yıllarda Tihame yoluyla gelen Yemen kafilesi 10.000 kişi, Cebel yoluyla gelen Yemen kafilesi ise 6.000 kişiydi. Aynı şekilde tüm bölgelerden gelen hacıların sayılarında da yıllara göre ciddi bir artış vardır. *Hacc-ı Ekber*[35] olarak bilinen 1893 yılında Hicaz'a gelen toplam hacı sayısının 200.000 ila 300.000 arasında olduğu tahmin edilmektedir.[36]

---

[31] *A.g.m.,* s. 125.

[32] A. J. Wensinch, "Hac", *İ.A*., V/I, MEB, İstanbul 1988, s. 13.

[33] Phlip K. Hitti, *Siyasi ve Kültürel İslâm Tarihi*, (çev. S. Tuğ), C. I, İstanbul 1980, s. 204.

[34] H. Barlak, *a.g.t*., s. 194.

[35] Müslümanların hacc farizasını ifa ettikleri sırada Arafat'a çıkılan gün (9 Zilhicce)'ün yani Arefe gününün Cuma gününe rastladığı yılın haccına verilen isimdir. Böyle yıllarda hacı sayısı artmıştır. Musahipzâde Celâl, Eski İstanbul Yaşayışı, İstanbul 1946, s. 109-110.

[36] Yasemin Barlak, *Dinî ve Siyasî Yönden Osmanlı İdaresinde Yemen (1872-1909*) (Doktora Tezi), 19 Mayıs Üniversitesi S.B.E., Samsun 2013, s. 135.

4. Vapur Kiralanmasında Çevrilen Entrikalar:

"Ba'del Hac bi'l-cümle hüccâc istediği zamanda Cidde'ye inmekte hür ve muhtar ise de, bî-çare Cavalılar işbu müsa'adatdan mahrumdurlar. Sebebi şudur: Cavalılar, Cidde'ye vusullerinde kendilerinden mutavvifleri, 25 şerî rîyâl avdet-i vapur ücreti olmak üzere almış bulunurlar ve halbuki ba'del-hac Cidde limanı vapurlarla mâlâ-mâl (dolu) olduğundan 8-10 riyâle Hind ve Cava'ya gitmek kabildir. Eğer Cavalılar bırakılsa, ucuzluğu hasebiyle bu vapurlara bineceklerinden, istifade mahvolur. Maksada vusûl zımnında hacdan 15-20 gün sonraya kadar Cavalıları Mekke'de alıkoyarak Cidde limanında artık vapurdan eser kalmadığı zamanda Felemenk konsolosu, mutavvifîn ve şerif 10-15 riyale vapurlar isticâl ederek bunlara bindirilir ve para beyinlerinde taksim edilir. Hükümet-i mahalliye tarafından bu işe müdahale olunub men edilmek istenildiği takdirde yine maksadlarına muvaffakiyet zımnında envâ-i desâyise müracaatla, meselâ deve bulmakta müşkilât çıkarılmakta ve buna dahî bir çare bulundukta vapur acenteleri ile uyuşarak yine istihsali amal muvaffak olunmaktadırlar.[37] *Vaka şu işlere Felemenk konsolosu dahi dâhil olarak, teb'ası hakkında kendisü dahi, mu'ame1at-ı zâlimânede bulunmakta ise de, şu misillû ahvâl esef-i iştimâl-i memalik-i Osmaniyye dâhilinde vâki' olduğundan mesuliyyet-i maneviyyesi devlete âit ve râcî olduğu gibi Felemenk konsolosu şu vesait hem cebini doldurmakta ve hem de esas vazifeleri olan ahali-i müslimeyi hilafet-i kübraya karşı soğutmaya muvaffak olmaktadır".*[38]

Her sene mûtâd olarak ve Mısır'dan Harameyn'e gönderilen gallâtın(zahire) aynen ve gecikmeksizin gönderilebilmesi için Süveyş'de 3 gemi yapılması emredilmiş ve yapılmakta olan üç gemi için, tarafından gönderilecek kereste ve ziftin çabuk gönderilmesi babında, Rodos mutasarrıfı deniz ümerasından Mustafa Paşa'ya hüküm gönderilmiştir.[39]

Türkiye'nin çeşitli limanlarındaki yelkenli gemilerin genel geliş-gidişini, 1846 senesi için (giriş-çıkış beraber), yaklaşık olarak 4.700.000 tonajlık bir toplamı bulan, 35.000 gemi tahmin edilmektedir. Belli başlı limanlara göre, bu rakam şöyle taksim edilir:

Limanlar	Gemilerin Sayısı	Tonaj
İstanbul	15.770	2.638.994
İzmir	5.916	281.884
Beyrut	1.150	150.2192[40]

---

37 Söylemezoğlu, *a.g.e.,* s. 269.

38 *A.g.e.,* s. 269-270.

39 BOA. C.EV., No: 16939 / A, B (Sene 1183/1769); C.EV., No: 29107 (Sene 1159/1747).

40 M. A. Ubicini, *Türkiye 1850*, C. II, (çev. Cemal Karaağaçlı), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi, No: 63-64, İstanbul, s. 375-376.

İstanbul merkez alınmak suretiyle Lloyd kumpanyası (yabancı şirket) tarafından ulaşım için kullanılan hatlardan biri de İstanbul-Beyrut arasında, ayda iki kere gidiş, iki kere dönüş olmak üzere yapılmakta idi. Yolculuk müddeti ortalama 6 gün sürmekte idi. Bu hatta başlıca İskeleler İzmir-Çeşme, Rodos Larnaka idi.[41]

Hacıları getirmek için, Beyrut›a vapur gönderildiğini belirten bir belgenin tarihinin 1267/1850 olması, hacıların vapurla naklinin 1281/1864'lerin gerisine gidebileceğini göstermektedir,[42] ki bu husus deniz yolculuğunun başlangıcını 15 yıl öncesine götürmektedir.

Mısır yoluyla hacca gidenler, 1672'lerde ortalama 40.000 kişidir. Süveyş'deki derya sancak beyinin bir görevi de bu hacıları Süveyş'den Cidde'ye taşımaktır. İsteyen hacılar, karadan giderler Ama deniz yolu kısa ve meşakkatsizdir. Kızıldeniz'de işleyen 200 kadar Türk ticaret gemisi vardır. Süveyş Kaptanı, bunları kontrole selahiyetlidir. Kaptan Mısır hazinesinden yılda 12 kese akçe alır.[43]

Hicaz'daki Osmanlı donanması Bahr-i Ahmer Komodorluğu olarak ifade edilmekteydi. 1891-92 yılında Bahr-i Ahmer komodorluğu heyetinde komodor Kaymakam Sabri Bey ve Miralay Hacı Teyfik Bey idi. Hicaz donanmasında şu gemilerin adı verilmektedir: Muzaffer Korvet-i Hümâyûnu, Bursa Korvet-i Hümâyûnu, İdâret Korvet-i Hümâyûnu, Necm-i Feşân Gambot-u Hümâyûnu ve İstanköy Vapur-u Hümâyûnu.[44]

Hacc mevsiminde İslam dünyasının her köşesinden Müslümanlar karadan ve denizden kalabalıklar halinde Hicaz'a geliyorlardı. Buharlı gemilerin yaygınlaşması ve Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla (1869) Kızıldeniz trafiği iyice hareketlenmişti. Cidde zaten bölgenin ticaret limanı olarak denizcilik faaliyetlerinde azımsanamayacak bir role sahipti. Deniz yolunun getirdiği avantajlardan dolayı hacılar da gemi yolculuğunu tercihe yönelince Hicaz, her yıl eskisine oranla daha fazla insan tarafından ziyaret edilmeye başlandı. Deniz yolunu kullanarak uzaktan Hicaz limanlarına gelen hacı adaylarının takip ettikleri iki rota vardı. Bunların birincisinde güneyden Bâbü'l-Mendeb Boğazı geçilerek Kızıldeniz'e giriliyor ve kuzeye doğru ilerleniyordu. Diğerinde ise kuzeyden Süveyş Kanalı geçilerek Kızıldeniz'e giriliyor ve güneye doğru gidiliyordu. Bu arada Cidde ile İslam ülkelerinin çeşitli şehirleri arasında vapur seferlerinin düzenlenmesi eski Hacc yolları olarak bilinen karayollarının öneminin azalmasını beraberinde getirmiştir.[45]

---

41 *A.g.e.,* s. 380.

42 BOA., İ.DH., No: 13328.

43 Öztuna, *a.g.e.,* XIV, s. 65; BOA., İ.DH., No: 13328 (Karşılaştırmak için bkz. F. R. Unat, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, C. III, İstanbul 1971, s. 280.

44 H. Barlak, *a.g.t*., s. 113.

45 Gülden Sarıyıldız, *Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914),* TTK, Ankara 1996, s. 39-40; Atalar, Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz'da Hac ve Kolera", *OTAM*, S. 7, Ankara 1977, s. 497-511.

İstanbul'dan Cidde'ye giden Kâmil Paşa Vapuru fakir hacıları bedava olarak taşınmasına tahsis edilmiş ve vapurda hacılara nezaret etmek üzere memurlar görevlendirilmiştir.[46]

Hicaz'la ilgili bir sorun daha vardı. Vilayette bulunan kara ve deniz kuvveti personelin maaşlarının ödenmesinde sıkıntılar yaşanıyordu. Hükümet sıkıntının nereden kaynaklandığını öğrenmek istemiştir. Bu arada Cidde ve Yenbu iskelelerinde emniyeti sağlamak üzere tayin edilen 3 komiser ile 10 polisin götürülerek, kendilerine ait hizmetlere yerleştirilmesi emredilmiştir. Bunlar dışında Hicaz bölgesinde bulunan seyyid ve şeriflerin hal ve hareketlerini gizli bir şekilde takibi, haklarında elde edilen bilgilerin düzenli olarak hükümete bildirilmesi istenmiştir.[47]

Cidde ile Yenbu arasındaki sahilde oturan Zebid Bedevileri, fırsat buldukça kayıklarla bazı tüccar ve hacı kayıklarını gaspa ve yağmaya yeltenebiliyordu. Özellikle İngilizlerin uygun şartlar oluştuğunda söz konusu eşkıya kayıklarıyla gizli bir şekilde urban içine silah sokmaları da muhtemel bir durumdu. Makam-ı Seraskerî, Bahriye Nezâreti Kurumu ve Rüsûmât Emâneti, silah kaçakçılığına karşı gereken bütün tedbirleri alıyor, kaçakçılığa engel olmak için sahillere gambotlar gönderiliyor, sahil gümrük muhafızlarının sayısı arttırılıyordu. Osmanlı donanmasına bağlı gemiler tarafından Kızıldeniz'deki silah kaçakçılığının takibi yapılıyordu. Ancak bütün bunlar, silah kaçakçılığının durdurulması için çok yetersiz kalıyordu. Erkân-ı Harp Feriklerinden Âtıf Paşa, kaçak silah hareketlerinin engellenmesi için kaçakçılık yapılan iskelelerin tam manasıyla askeri kontrol altına alınması ve denizde de sürekli olarak üretim sağlanması gerektiğini ifade etmiştir.[48]

Hicaz'daki güvenliğin ikinci ayağı kıyı savunması idi. Kızıldeniz sahilleri her geçen gün daha da önem kazanıyordu. Kıyıların her türlü taarruzdan korunması gerekiyordu. Bahriye Nezareti bölgede bulunan 4 korvet, 1 ganbot ve İstanköy vapurunun sahil güvenliği için kafi olduğunu belirtmişti. Buna rağmen, bunların Kızıldeniz'de gereken şekilde hızlı seyir ve hareket yapıp yapamadıklarının, savunma için yeterli olup olmadıklarının, teçhizatlarının, Hicaz'daki deniz kuvvetinin miktarının ve eksikliklerinin incelenerek bildirilmesi istenmiştir.[49]

Osmanlı Devleti'nin bölgede kullandığı deniz araçlarındaki teknik yetersizlik Hicaz'daki kıyı güvenliğinin önemli sorunlarından biri idi. Cidde'de bulunan Osmanlı gemileri Kızıldeniz sahillerinde çalıştırılmaya uygun değildi. Bahriye subayları bunlarla birlikte özellikle şaplar arasında görev yapamıyordu. Eşkıya kayıtlarını takibe uygun, hızlı iki üç ile üç vapurun Hicaz'a gönderilmesi için İstanbul'a sürekli yazılar yazılmıştır. Sonunda Nimet adında bir vapur

---

46 H. Barlak, *a.g.t.*, s. 195.
47 H. Barlak, *a.g.t.,* s. 79.
48 H. Barlak,*a.g.t.,* s. 234-235.
49 H. Barlak, *a.g.t.,* s. 79.

gönderilmiş, Kunfuda isimli bir diğer vapurun da gönderileceği söylenmiştir. Ancak bu gemilerin hızları da bölgedeki asayiş için gerekli takibi yapmaya yeterli olmamıştır. Bir aralık Kızıldeniz'e İskender isimli bir Korvet ile Zîver-i Deryâ isimli bir vapur tayin edilmiştir. Bunlarla ilgili olarak sunulan bir görüşte de Kızıldeniz'in suları ve denizcilik sorunları itibari ile önemli denizlerden olduğu bu gemilerin ise süratleri ve diğer özellikleri açısından Kızıldeniz'de görev yapabilecek nitelikte olmadıkları belirtilmiştir.[50]

Hicaz'da yaşayan ve Hicaz'a dışarıdan gelen Müslümanların kalplerinin kazanılması ve Hilafet makamıyla irtibatlarının kuvvetlendirilmesi devlet için son derece önemliydi. Nâfiz Paşa'dan bunun için gayret göstermesi istenmiştir. Tabi bunun sağlanması için Hicaz'da adaletli uygulamalar yapılması zorunluydu. Bu bağlamda dikkat edilmesi gereken bazı işler vardı. Mekke ve Medine de hacılar için kullanılan deve ücretine ilave olarak ek ücretler alınıyordu. Buna engel olmalıydı. Bölge halkının, mücavirlerin ve hacıların zorunlu ihtiyaçlarının karşılanması konusunda mühtekirlerin zulmünün ve yolsuzlukların engellenmesi icap ediyordu. Bunlar gibi rahatsız edici durumların ortadan kaldırılması için valinin gerekli çalışmaları yapması istenmiştir.[51]

Osmanlı Devleti, İslami bir kimlikle ortaya çıkıp siyasi olarak ayrı bir cemaat vaad eden oluşumlardan rahatsız olmuştur. Bu tedirginlik, Bingazi ve çevresinde etkili olan Şeyh Senûsî hakkında da geçerlidir. Senûsîlik, Hicaz'da da etkili olan bir tarikattı. Hicaz için endişelenecek diğer bir siyasi konu da *Tâif Mahkûmları* idi. Ayrıca kolera salgınları Hicaz'da her zaman endişe oluşturmuştur.[52] Karantina uygulamasına gidilmiş ve sınırlarda eski adıyla *tahaffuzhâne*ler kurulmuştur. Diğer taraftan hacıların Hicaz'da maruz kaldıkları en ciddi tehlikelerden biri de bedevi saldırılarıydı. Hacıların her şekilde bedevi saldırılarından korunması gerekiyordu. Uluslararası açıdan bölgedeki en önemli tehdit olarak İngilizler görülmüştür.

---

[50] H. Barlak, *a.g.t.,* s. 236.

[51] H. Barlak, *a.g.t.,* s. 79.

[52] Sinan Kuneralp, "Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz'da Hac ve Kolera", (çev. Münir Atalar), *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, C.7, s. 497-511.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

İrade Dahiliye, No: 13328; 29080; 36788; 38849; 44556.

Cevdet Evkaf, No: 16939 / A, B; 291070.

Mühimme Defteri, No: 134/339; 153/48.

Dâhîlîye, No: 38849.

B. KİTAP VE MAKALELER

Abdurrahman Vefik (Sayın), *Tekâlif Kavâidi*, İstanbul 1328.

Ahmet Cevdet Paşa, *Ma'ruzât*, (haz. Yusuf Halaçoğlu), Yaylacık Matbaası, İstanbul 1980.

Ali Seydî Bey, *Teşrifât ve Teşkilatımız*, (haz. Niyazi Ahmet Banoğlu), İstanbul (Tarihsiz).

ATALAR, Münir, "Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz'da Hac ve Kolera", *OTAM*, S.7, Ankara 1977, s. 497-511.

_____, "Surre-nâme (1335/1916)", *AÜİFD*, XXVII, Ankara 1986, s. 419-426.

_____, "Les Aides Economiques des Ottoman's Pour Kaaba", *Lâ Vie* İntellectule *dans les Provinces Arabes a' L'Epoque Ottomon*, Tome 3, Tunis 1988, s. 131-142.

_____, "Les Ottomans au Service de Harameyn", *Revue D'Histoire Maghrebine*, 17eme Année, Numeros 59-60, Octobre 1990, Tunis, pp. 23-26.

_____, *Osmanlı Devletinde Surre-i Hümâyûn ve Surre Alayları*, Diyanet İşleri Bşk. Yay., Ankara 1991.

_____, "Haremeyn'e Denizden Surre Gönderilmesi", *AÜİFD*, C. XXXII, Ankara 1992, s. 121-127.

_____, "Haremeyn'e Denizden Surre Gönderilmesi", *XXI. Türk Tarih Kongresi*, TTK, Ankara 1994.

BARLAK, Hasan, *Dinî ve Siyâsî Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Hicaz (1876-1909)* (Yayımlanmamış Doktora Tezi), 19 Mayıs Üniversitesi S.B.E., Samsun 2013.

BARLAK, Yasemin, *Dinî ve Siyasî Yönden Osmanlı İdaresinde Yemen (1872-1909)* (Yayımlanmamış Doktora Tezi), 19 Mayıs Üniversitesi S.B.E., Samsun 2013.

BAYUR, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi*, C. III Kısım: 10, TTK, Ankara 1991 (2. Baskı).

BİLGE, Mustafa Lütfi, "Cidde", *DİA*, VII, İstanbul 1993, s. 523-5.

ÇAĞLAR, Yusuf - GÜVEN, Salih, *Dersâadet'ten Haremeyn'e Surre-i Hümâyûn*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul 2009.

D'OHSSON, Mouradjah, *Tableau General de l'Empire Ottoman, 1790*, C. III, Paris 1787.

El-Hacc Hâfız Davud, *Hac Rehberi*, 1317/1901.

Hâfız Ahmed Lütfi, *Tarih-i-i Lütfi* (Yazma Nüsha), C. X, İstanbul Arkeoloji Ktb. No: 1343 IX, Cilt No: I347 (X. Cilt).

HITTI, Phlip K., *Siyâsî ve Kültürel İslâm Tarihi*, C. I, (çev. S. Tuğ), İstanbul 1980.

İbrahim Rıfat Paşa, *Miratü'l-Haremeyn: Bir Generalin Hac Notları*, (Mtc. Abdulah Yavuz), İstanbul (Nisan 2010).

KUNERALP, Sinan, "Osmanlı Yönetimindeki (1831-1911) Hicaz'da Hac ve Kolera", (çev. Münir Atalar), *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, C.7, s. 497-511.

Meydan Larousse, XI, s. 628.

Musahipzâde Celâl, *Eski İstanbul Yaşayışı*, İstanbul 1946.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Büyük Türkiye Tarihi*, C. VII, İstanbul 1978.

PAKALIN, M. Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri Sözlüğü*, C. I, İstanbul 1971.

SAPAN, Süheyl, "Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgelerinde Arap Yarımadasında Silah Kaçakçılığı", *Akademik Araştırmalar Dergisi*, S. 27, 2005-6, s. 84-87.

SARIYILDIZ, Gülden, *Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914)*, TTK, Ankara 1996.

SÖYLEMEZOĞLU Süleyman Şefik b. Ali Kemâl, *Hicaz Seyahatnâmesi*, Üniversite Kütüphanesi, T.Y. 4199, İstanbul 1308/1890.

UBUCINI, M. A., *Türkiye 1850*, C. II, (çev. Cemal Karaağaçlı), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi, No: 63-64, İstanbul (Tarihsiz).

WENSINCK, A. J., "Hac", *İ.A*., V/I, MEB, İstanbul 1988, s. 13-18.

_____, "Emirü'l-Hacc", *İ.A.*, IV, İstanbul 1988, s. 263.

SULTAN REŞADIN RUMELİ SEYAHATİ SIRASINDAKİ DENİZ YOLCULUĞU (HAZİRAN 1911)

SULTAN RESHAD'S SEA VOYAGE DURİNG HİS RUMELİ TRAVEL (JUNE 1911)

Nesimi YAZICI *

***Özet**:*

Bu tebliğimizde Sultan Reşad'ın 5-26 Haziran 1911 tarihleri arasını kapsayan Rumeli seyahatinin denizle bağlantılı kısmını yani İstanbul-Çanakkale-Selanik gidiş ve dönüşüyle Çanakkale ve özellikle de gezinin en önemli ayaklarından birini oluşturan Selanik günlerini değerlendirmeyi öngörmüş bulunuyoruz. Bilindiği gibi bu gezi oldukça fazla sayıda çalışmaya konu oluşturmuş bulunmaktadır. Biz tebliğimizde bunları dikkate almamız yanında, söz konusu gezinin bugüne kadar ortaya çıkmamış önemli bir şahidinin tanıklığından da faydalanmayı hedeflemekteyiz. Böylelikle hem Sultan Reşad'ın Rumeli gezisinin daha iyi anlaşılmasına ve hem de denizcilik tarihimizin zenginleşmesine mütevazi bir katkı yapmış olacağımızı düşünmekteyiz.

Anahtar Kelimeler: *Sultan Reşad, Rumeli Seyahati, Barbaros zırhlısı.*

Abstract:

In this paper, we will mention a part of Sultan Reshad's journey, which was placed in the sea, to Rumeli between 5-16 June of 1911. In this context, our subject is the departure of Sultan Reshad from Istanbul to Çanakkale and Thessaloniki, his return and the days of Thessaloniki which was one of the most important part of this journey. As it is known, this journey is the subject of various studies. With taking into account this situation, we will intend to benefit the evidence of a witness that didn't appear before. In this way, our aim is to be well understood the Sultan Reshad's journey and to contribute to enrich our history of navigation.

***Key Words**: Sultan Reshad, Rumeli Journey, Barbarossa Armour Ship.*

---

* Prof. Dr., Ankara Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi, İslâm Tarihi Anabilim Dalı / Ankara University, Faculty of Divinity, Department of Islamic History; (nyazici@divinity.ankara.edu.tr).

SULTAN REŞAD'IN RUMELİ SEYAHATİ SIRASINDAKİ DENİZ YOLCULUĞU (HAZİRAN 1911)

Nesimi YAZICI

Giriş

Osmanlı sultanlarının başkent haricinde, yönettikleri ülkenin muhtelif yörelerinde inceleme gezilerine çıkmaları sık karşılaşılan bir durum değildir. Bununla birlikte özellikle Tanzimat'la başlayan süreçte tahta geçen padişahların, yurtiçinde bazı yakın bölgelere seyahatlerde bulundukları gibi yer yer uzak yöreleri de ziyaret ettikleri, hatta Sultan Abdülaziz'in Londra, Paris ve Viyana'yı içeren Avrupa ziyaretinde olduğu gibi, ülke dışına da seyahat gerçekleştirmiş oldukları bilinmektedir.

Doğal olarak Osmanlı padişahlarının yukarıda sözü edilen yurtiçi ve dışarısına, kısa veya uzun süreyle gerçekleştirdikleri ziyaretler farklı yönleriyle tebliğ, makale, kitap, yüksek lisans ve doktora tezleri şeklinde muhtelif genişlik ve derinlikte bir kısım çalışmalara konu oluşturmuş bulunmaktadır. Bununla birlikte bu durumun, bunlarla yetinilmesi ve bu alanda yeni araştırmaların yapılmasının gereksiz olduğu gibi bir sonucu doğurmayacağı da açıktır. Bu noktadan hareketle biz halihazır ilmi toplantıda Sultan Reşad'ın[1] 5-26 Haziran 1911 tarihleri arasını kapsayan Rumeli seyahatinin denizle bağlantılı kısmını yani İstanbul-Çanakkale-Selanik gidiş ve dönüşüyle Çanakkale ve özellikle de gezinin en önemli ayaklarından birini oluşturan Selanik bölümünü değerlendirmeyi öngörmüş bulunuyoruz.

Bilindiği gibi Sultan Reşad (1909-1918)'ın Rumeli seyahati, Balkan Savaşları'nın hemen öncesinde gerçekleşmiş ve öncelikli hedef olarak gidilen bölgeler halkının devlete bağlılığının teyit ve takviyesini hedeflemiştir. Bu çerçevede padişahın gezisi, doğal olarak devletin resmi belgeleri yanında, başta İttihat ve Terakki taraftarı basın olmak üzere, başkent ve taşrada değişik görüşlerin temsilcileri olarak çıkan diğer süreli yayınlarda da geniş yer bulmuş, yankı yapmıştır.[2] Bunlara ek olarak bu seyahat Sultan Reşad'ın iki mabeyincisi

---

1 Sultan V. Mehmed (Reşad) için bkz. Cevdet Küçük, "V. Mehmed", DİA., XXVIII, s. 418-422.

2 Sultan Reşad'ın Rumeli seyahatiyle değişik türdeki kaynak ve çalışmalarla ilgili olarak daha önce TİKA tarafından 14-16 Nisan 2009, Priştine/Kosova'da düzenlenen *Arşiv Belgelerinde Kosova ve Osmanlı Devlet Uluslararası Sempozyumu*'na sunduğumuz *"İsmail (Tuncu) Bey'in Hâtıra-i Seyâhat'inde Sultan Reşad'ın Rumeli Ziyareti: Kosova"* başlıklı tebliğimizde yeterli dipnotu kullandığımızdan burada tekrar göstermiyoruz.

Lutfi Simavi[3] ve Halit Ziya (Uşaklıgil)'in[4] hatıraları arasında da geniş yer tutmuş, çok sayıda fotoğrafı süreli yayınlarda yer almış,[5] nihayet sinemacılık tarihimizin ilk ürünlerinden biri olmak üzere filme de alınmıştır.

Biz bu tebliğimizde elde mevcut bilgi ve belgeleri bir defa daha değerlendirme süzgecinden geçirmeye çalışmamız yanında, alana bir yenilik ve katkı olmak üzere, bundan birkaç sene önce Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi'ndeki yazmaların tasnifi sırasında tespit ettiğimiz bir şahidi de devreye sokmak istiyoruz. Söz konusu şahit, Sultan Reşad'ın kayın biraderi ve Saray'da üçüncü mabeyinci olarak görev yapan İbrahim Efendi'nin oğlu İsmail (Tuncu) Bey'dir.

İsmail (Tuncu) Bey, daha sonra 4-12 Haziran 1912 tarihleri arasında gerçekleştirilecek olan ve padişahın da yakından ilgileneceği özel bir Mevlevî heyetinin Konya seyahatinde bulunduğu ve gördüklerini *Konya Seyahati Hâtırâları* başlığını taşıyan 51 varak halinde bir deftere kaydettiği gibi,[6] Sultan Reşad'ın maiyetinde Rumeli gezisine de katılmış ve dikkatli bir gözlemci olarak hatıralarını *Hâtıra-i Seyâhat (1327 Mayıs-Haziran: Selanik, Üsküp, Priştine, Kosova, Manastır)* başlığı altında kaleme almıştır. Her birinde 23 satır bulunan 182 varaktan ibaret rik'a yazı türündeki Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi, Y.I/266 numarada kayıtlı bu eserin 1-53, 120-127 ve 176-182. sayfaları yani toplam 68 sayfasında, söz konusu gezinin İstanbul'dan Selanik'e gidiş geliş ve Çanakkale ile Selanik'teki incelemeler hakkında ilk elden muhtelif bilgi, görgü ve değerlendirmeler yer almaktadır. Bizim tebliğimizde bunların ortaya konulmasıyla özelde söz konusu gezinin ve genelde ise denizcilik tarihimizin

---

3 Lütfi Simavi, *Sultan Mehmed Reşad, Vahdettin ve Osmanlı Sarayının Son Günleri*, Pegasus Yayınları, İstanbul, 2006, s. 129-147.

4 Halit Ziya Uşaklıgil, *Saray ve Ötesi Son Hatıralar*, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1941, c. II, s. 148-205.

5 Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati'ndeki fotoğrafların bir kısmı yayınlandıkları dergilerin özel fotoğrafçıları tarafından çekilmiş olmakla birlikte (*Servet-i Fünûn*, S. 1045, 1046, 1047, 1048 (2, 9, 16, 23 Haziran 1327, İstanbul) toplam 24 fotoğraf; Şehbâl, S. 41, 42 (15 Temmuz-15 Eylül 1327 İstanbul), toplam 42 fotoğraf, *Donanma Mecmuası*, Sene 2, S. 16 (Haziran 1327 İstanbul), toplam 21 fotoğraf; *Resimli Kitap*, c. V, S. 30 (Mayıs 1327 İstanbul) toplam 99 fotoğraf), önemli bir bölümü de Sultan Reşad'ın Eylül 1909'daki Bursa ve Hereke gezilerinde de bulunan ve fotoğraflar çeken bu defa resmi heyet içerisinde bulunan Apollon Fotoğrafhanesi görevlileri, bu arada sahibi Aşil Samancı (1870-1942) tarafından çekilmiş, çeşitli dergiler tarafından da kullanılmıştır. Bkz. İsmail (Tuncu) Bey'in Hâtırâtı, s. 115 *(... muvâcehemde oturan resmî paşa Apollon Költer biraderler oturuyordu)*. Orhan M. Çolak, "Bursa Fotoğrafları ve Fotoğrafhaneleri Üzerine Bazı Notlar", *Prof. Dr. Mehmet* İpşirli *Armağanı*, (haz. Feridun Emecen-İshak Keskin-Ali Ahmetbeyoğlu), İstanbul, 2013, s. 478, dipnot 40; ayr. bkz. Semavi Eyice, "Kosova'da "Meşhed-i Hüdâvendîgâr" ve Gâzi Mestan Türbesi", İÜEF Tarih Dergisi, c. XII, S. 16 (İstanbul 1962), s. 77, dipnot 20.

6 Türk Tarih Kurumu Kütüphanesi T. I/265 numarada kayıtlı bu defter bir tebliğ çerçevesinde değerlendirilmiş bulunmaktadır. Bkz. Nesimi Yazıcı-Mehmet Akkuş, "Mevlevî Tarikatı Müntesibi Sultan V. Mehmed Reşad Döneminde Hey'et-i Mevleviyye'nin Konya Ziyareti Günlüğü (4-12 Haziran 1912)", *Uluslararası Mevlânâ Sempozyumu Bildirileri*, İstanbul, 2010, c. I, s. 123-174.

bazı detaylarının daha iyi bilinmesi istikametinde mütevazı bir adımın atılmış olacağını düşünmekte ve temenni etmekteyiz.

Tanzimat Sonrası Osmanlı Sultanlarının Yurtiçi Gezileri

Bilindiği gibi II. Mahmud (1808-1839) kamuoyu oluşturmanın önemini çok iyi kavramış ve bu çerçevede muhtelif tedbirler almış, uygulamalar gerçekleştirmiştir.[7] Padişahın ülke gezilerini de bu hedeflerin tahakkuku yönündeki çalışmalar içerisinde değerlendirmek yerinde olacaktır. Nitekim onun 1830-1839 arasında ülkenin değişik yörelerini içeren, kısmen deniz ve kısmen de karadan yaptığı beş ayrı gezisinde bu istikametteki faaliyetlerini açıkça görmek mümkün olabilmektedir. Bu gezilerin ilki 1829 Şubat'ında Tekirdağ'a, ikincisi 1831 Haziran'ında başta Çanakkale ve Edirne olmakla birlikte güzergahtaki Gelibolu, Kilitbahir, Kumkale, Bozcaada, Eceâbâd, Keşan, Havza, Babaeski, Lüleburgaz, Karıştıran, Çorlu, Silivri, Yeşilköy'e,[8] üçüncüsü Eylül 1833'te Gemlik ve İzmit'e, dördüncüsü 1836 Kasım'ında İzmit'e ve sonuncusu en uzun süreli olup 27 Nisan 1837'de başlayarak 39 gün sürmüş ve Varna, Şumnu, Silistre, Rusçuk, Tırnova, Kızanlık ve Zağra-i Atîk gibi Rumeli'nin çok sayıdaki merkezine yapılmıştır. Bu gezilerden birincisi deniz, ikincisi deniz ve kara, üçüncüsü deniz, dördüncüsü gidiş karadan dönüş denizden, beşincisi ise kısmen denizden kısmen de karadan gerçekleştirilmiştir.[9]

Sultan Abdülmecid (1839-1861)'in 26 Mayıs 1844'te çıktığı ilk yurtiçi gezisi 17 gün sürmüştür. İstanbul'dan *Eser-i Cedid* vapuruyla hareket eden padişah sırasıyla İzmit, Mudanya, Bursa'yı ziyaretten sonra Çanakkale'ye geçmiş, müteakiben de Midilli ve Gelibolu'ya uğrayarak yine deniz yoluyla İstanbul'a dönmüştür.[10] Abdülmecid ikinci memleket gezisine 20 Nisan 1845'te

---

7 Bkz. Kemal Beydilli, "Mahmud II", *DİA*., XXVII, s. 354.

8 II. Mahmud'un bu gezisi 22 Zilhicce 1246/3 Haziran 1831'de başlamış ve 33 gün sürmüş olup Mehmed Dâniş Bey tarafından, kendisi seyahate bizzat katılmadığı halde "*sem'an ve tahkîkan*" kaleme alınarak *Sefâret-nâme-i* Şâhî ismiyle padişaha takdim edilmiştir. *Sefâret-nâme-i* Şâhî'nin yayınlanmış metin ve değerlendirilmesi için bkz. Şamil Mutlu, *Yeniçeri Ocağının Kaldırılışı ve II. Mahmud'un Edirne Seyahati, Mehmed Dâniş Bey ve Eserleri*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994, s. 13-14, 27-40, 81-101.

9 Abdülkadir Özcan, "II. Mahmud'un Yurt İçi Gezileri", *XI. Türk Tarih Kongresi Ankara 5-9 Eylül 1990 Kongreye Sunulan Bildiriler*, c. IV, TTK, Ankara, 1994, s. 1599-1605; Abdülkadir Özcan, "II. Mahmud'un Memleket Gezileri", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1991, s. 361-379; ayr. bkz. Şerif Korkmaz, "Osmanlı Sultanlarının Gelibolu ve Çanakkale Gezileri", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi (TAED)*, S. 47 (Erzurum 2002), s. 308-311; Ebru Erdem, *II. Mahmud'un Memleket Gezileriyle İlgili İki Eser: Sefernâme-i Hayr ve* Âyâtü'l-*Hayr* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011.

10 Sultan Abdülmecid'in bu ilk yurtiçi gezisi Şerif Korkmaz tarafından önce bir çalışmasında özlü biçimde değerlendirildiği gibi ("Osmanlı Sultanlarının Gelibolu ve Çanakkale Gezileri",

İzmit çuha fabrikasını ziyaret etmek üzere çıkmış ve iki gün sonra başkente dönmüştür. Padişahın 6 Mayıs 1846'da çıktığı kapsamlı Rumeli ziyareti ise 39 gün sürmüş ve Silivri, Çorlu, Burgaz, Edirne, Zağra-i Atîk, Kızanlık, Tırnova, Rusçuk, Silistre, Şumnu, Varna'yı içermiştir. Sultan Abdülmecid 1 Haziran 1850'de çıktığı memleket gezisinde ise Girit, Rodos, Sakız adalarıyla İzmir'i ziyaret etmiştir.[11]

Sultan Abdülaziz (1861-1876) yurtiçi yanında yurtdışına da ziyaretlerde bulunmuştur. O önce başkente yakın bir merkeze 13 Nisan 1862'de İzmit ve Gemlik'e uğrayarak Bursa'ya gitmiştir. Padişah yine aynı senenin 28 Ağustos'unda İzmit'e müteveccihen İstanbul'dan ayrılmış, daha sonra Gelibolu'ya geçmiş ve bir hafta süren ziyaretleri sonunda İstanbul'a dönmüştür. Sultan Abdülaziz üçüncü gezisini ise Nisan 1863'te İstanbul'dan ayrılarak uzak bir yurt köşesine deniz yoluyla Mısır'a yapmıştır.[12] Padişah dönüşünde İzmir, Çanakkale ve Gelibolu'yu da ziyaret etmiştir. Başkent dışına ziyaret amacıyla çıkmış olan padişahlar arasında Abdülaziz'in özel bir yeri bulunduğu bilinmektedir. Ona bu mevkii, 21 Haziran 1867'de İstanbul'dan başlayıp Çanakkale'ye uğradıktan sonra toplam 47 gün süren ve Paris, Londra, Viyana, Peşte ve Varna'yı içeren Avrupa seyahati[13]

Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi (TAED), S. 47 (Erzurum 2002), s. 311-313), daha sonraki araştırmada hem bu ilk ve hem de diğer geziler özetlenmiş, ilk gezi ise bir bütün olarak tekrar işlenmiştir. Bkz. Şerif Korkmaz, "Sultan Abdülmecid'in İlk Memleket Gezisi", *OTAM.*, S. 25 (Ankara Bahar 2009), s. 83-98.

11 *Seyahatnâme-i Hümayûn*, (Yazarı, basılış yer ve tarihi belirsiz); Mehmet Mercan, "Sultan Abdülmecid'in Rumeli Gezisi Hakkında Bazı Tespitler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XXIV, S. 1 (Temmuz 2009), s. 81-100; Necdet Sakaoğlu, "Sultan Abdülmecid'in Rumeli Seyahati", *Toplumsal Tarih*, S. 145 (İstanbul Ocak 2006), s. 30-33; ayr. bkz. Cevdet Küçük, "Abdülmecid", *DİA.*, c. I, s. 261.

12 A. Kemâli Aksüt, *Sultan Aziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati*, İstanbul, 1944; Yahya Bağçeci, *Sultan Abdülaziz'in Mısır Seyahati* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 2003.

13 Hâfız Mehmed Bey, *Hakâyıku'l-Beyan fî-Cennet-mekan Abdülaziz Han*, İstanbul, 1324; Nurullah Berberoğlu, *Sultan Abdülaziz'in Mısır ve Avrupa Seyahatleri (1863-1867)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Zümresi, İstanbul, 1947; A. Kemâli Aksüt, *Sultan Aziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati;* Cemal Kutay, *Avrupa'da Sultan Aziz*, Türk Kitaplığı, İstanbul, 1970; Cemal Kutay, *Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1991; Nihat Karaer, *Paris, Londra, Viyana; Abdülaziz'in Avrupa Seyahati*, Ankara, 2003; Nihat Karaer, *Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ile Osmanlı ve Batı Kamuoyundaki Yankıları* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2003; Hilmi Efendi, "Cennet-mekân Firdevs-âşiyân Sultan Abdülaziz Han Hazretlerinin Avrupa Seyahatnâmesidir", (yay. Necip Asım), *TOEM.*, c. VIII-XI, S. 49-62 (İstanbul 1 Nisan 1335-1Haziran 1337), s. 90-102; Bedii Şehsuvaroğlu, "Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 1 (İstanbul 1967), s. 41-51; Metin And, "Sultan Abdülazizin Londra Seyahati", *Hayat Tarih Mecmuası*, c. II, S. 10 (İstanbul Kasım 1967), s. 14-19; Emre Arıcı, "Londra Ciyatol Place'de Abdülaziz Şerefine Verilen Konser", *Toplumsal Tarih*, S. 49 (İstanbul Ocak 1969), s. 29-33; Taner Timur, "Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati", *Tarih ve Toplum*, S. 1, 12 (İstanbul Kasım, Aralık 1984), s. 330-336, 376-385; Osman Köksal, "Sultan Aziz'in Avrupa Seyahati Dönüşü Münasebetiyle Yapılan

kazandırmış bulunmaktadır.[14]

Sultan Reşad'ın Selanik Ziyareti

Bilindiği gibi Sultan Reşad tahta çıktığında 65 yaşındaydı ve önemli bazı rahatsızlıkları bulunmaktaydı. Buna rağmen padişah imkanlar ölçüsünde halkla konuşmak ve ülkeyi daha yakından tanımak istemekteydi ve bu amaçla öncelikle İstanbul içerisinde geziler yapmıştı. Bu arada Marmara açıklarında tertip edilen bir manevrayı Ertuğrul yatıyla izlediği gibi, sadrazam ve bazı nazırları yanına alarak ülke içerisinde Şile, İzmit, Hereke, Bursa ve Edirne'ye kadar uzanan kısa mesafe ve süreli bazı geziler de yapmıştı.[15] Buralarda din ve etnik köken farkı gözetmeksizin Osmanlı halkının çeşitli kesimleriyle görüşen padişah, okullar ve çeşitli hayır kuruluşlarına bağışlarda bulunmuştu. O, bu yöndeki faaliyetleriyle bütün vatan evlatlarında Osmanlı kardeşliği fikrinin güçlenmesini arzu etmekteydi ve bu düşüncelerini dilek, temenni ve intibalarını Meclis-i Mebûsân'ın 19 Kasım 1909'daki ikinci yasama yılının açılış nutkunda dile getirmişti. Bununla birlikte daha öncekilerle kıyaslandığında 5 ila 26 Haziran 1911 tarihleri arasında üç hafta süren Rumeli seyahati, ortaya konan yaklaşımların yeni ve daha yaygın örneklerinin ortaya konduğu oldukça uzunca bir zaman dilimini içeren başarılı bir gezi niteliği taşımakta idi.[16]

Sultan Reşad'ın Selanik'in[17] de önemli bir yer tuttuğu Rumeli seyahatine, şehzadeler Mehmed Ziyaeddin ve Ömer Hilmi efendilerle birlikte başta Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa olmak üzere Bahriye Nazırı Mahmud Muhtar Paşa, Dahiliye Nazırı Halil Bey, Maarif Nazırı Abdurrahman Şeref Bey, Başyaver Hurşid Paşa, Başkatip Halit Ziya (Uşaklıgil), Başmabeyinci Lütfi (Simavi) beyler ve ayrıca oldukça kalabalık bir görevli ve hizmetli topluluğu katılmıştır. 5 Haziran 1911 Pazartesi sabahı İstanbul'dan büyük ve gösterişli bir törenle Selanik'e gitmek

---

Kutlamalar ve Bir Manzum Tarihçe", *Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. IV, S. 1 (Eskişehir Haziran 2003), s. 117-136; Judy Upton-Ward, "Abdülaziz'in Avrupa Seyahati", *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), Ankara, 1999, Yeni Türkiye Yayınları, c. II, s. 119-129; ayr. bkz. Cevdet Küçük, "Abdülaziz", *DİA.*, c. I, s. 179-185.

14 Sultan Abdülaziz'in yurtiçi ve dışına yaptığı ziyaretlerin özlü değerlendirmesi için bkz. Şerif Korkmaz, "Osmanlı Sultanlarının Gelibolu ve Çanakkale Gezileri", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi (TAED)*, S. 47 (Erzurum 2002), s. 314-316; Hüseyin Dikme, "Osmanlı'da Halkla İlişkiler: Sultan Abdülaziz Dönemi Örneği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. V, S. 21 (Bahar 2012), s. 293-305.

15 Sultan Reşad'ın Rumeli seyahati öncesindeki yurt gezileri için bkz. Mevlüt Çelebi, *Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati*, s. 9; aynı yazar, "Osmanlıcılığı İhya Girişimi: Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati", *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), Ankara, 1999, Yeni Türkiye Yayınları, c. II, s. 528; Halit Ziya Uşaklıgil, *a.g.e.*, c. I, s. 121-122, 202-210; c. II, s. 149, 192; L. Simavi, *a.g.e.*, s. 51-54, 59, 90-91, 93-94, 105-106, 112-113, 113-114.

16 Cevdet Küçük, *Mehmed V*, s. 419.

17 Selanik'le ilgili özlü bilgi için bkz. M. Tayyib Gökbilgin, "Selânik", İA., c. X, s. 337-349; Machiel Kiel, "Selânik", *DİA.*, c. XXXVI, s. 352-357.

üzere yola çıkan padişah ve yakın çevresi, Donanma Cemiyeti'nce ordumuza kazandırılan *Barbaros Hayreddin Paşa*, yanındakilerin bir kısmı ise *Mesudiye* zırhlısı ve *Gülcemal* vapurunda seyahat etmişlerdir. Refakatte diğer bazı harp ve yolcu gemileri de bulunmaktadır.

İsmail (Tuncu) Bey dikkatli bir gözlemci olarak İstanbul'da padişah ve birlikte olduğu heyet için yapılan uğurlama töreninden başlamak üzere yolculuk boyunca gördüklerini bütün detaylarıyla anlatmış bulunmaktadır. Buna göre filonun en önünde *Barbaros* zırhlısı yer almış olup, diğer zırhlılar 500 yarda aralıklı olarak pruva hattı üzere birbirini takip etmektedir. İsmail (Tuncu) Bey şehzadeler ve nazırlarla birlikte *Mesudiye* zırhlısındadır. Askeri gemide misafirlerin rahatı için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Şehzadelere zırhlının arka tarafındaki büyük salon ile bunun iki tarafındaki kamaralar ayrılmıştır ki, "*Cidden geniş fevkalâde muntazam saray salonundan farkı yoktur*". Kendisine ise; yeterince büyük, ferah her türlü konforu havi Topçu Yüzbaşısı Hüsnü Bey'in kamarası verilmiştir.

Yemekler, İsmail (Tuncu) Bey'in ifadesiyle "... *kırmız*ı çuka üzerine sırma işlemeli s*mokinli enderûn-ı hümâyûn sofracılarının hizmet ettiği ... mükemmel* müzeyyen bir masa *envâ-ı nefîs et'ime ve meyvelerle çiçeklerle bezenmiş insanı uzaktan imrendirecek mahiyetteki*" arka salonda yenmektedir. İlk akşam mantarlı piliç, kağıtta barbunya, Nemse böreği, zeytinyağlı iç bakla, krema, tereyağlı pilav, meyve ve dondurma servis edilmiştir. Dondurmalarla birlikte kahveler mehtaba karşı güvertede yenilmiş, içilmiş, çok güzel bir gece geçirilmiştir. İsmail (Tuncu) Bey ertesi gün ülkenin anahtarı Çanakkale boğazını görecek olmanın heyecanı içerisindedir.

6 Haziran Salı sabahı zihni gördüğü rüyalarla meşgul olarak kalkan İsmail (Tuncu) Bey, bir taraftan elinde dürbün Çanakkale'ye doğru paralel yol aldıkları sahili seyrederken, diğer taraftan da bir İngiliz amiralinin söylediği; "Çanakkale'den geçerim" sözünü hatırlamakta ve bunun mümkün olup olmadığını düşünmektedir. Nihayet Bolayır hizasına gelinmiş, tabyalar geçilmiş, Gelibolu bordaya alınmıştır. Çardak biraz ileride, Lapseki geçilmek üzeredir ve çok sayıdaki gemi filoyu karşılamak üzere kendilerine yaklaşmaktadırlar. Bu arada meşhur *Muhammediyye* adlı manzum eseriyle tanınan Gelibolu'da medfun Yazıcı-zâde Mehmed Efendi[18] (ö. 1451) Barbaros zırhlısından alınan izin üzerine

---

[18] Osmanlı padişahlarının bu ve Bolayır'daki Gazi Süleyman Paşa türbelerine büyük önem atfettikleri anlaşılmaktadır. Nitekim 1831 Haziran'ındaki Rumeli seyahati sırasında II. Mahmud da Bolayır'daki Gazi Süleyman Paşa ve Astrolojiye ait Şemsiye isimli eserin müellifi Yazıcı Sâlih b. Süleyman (ö. 1408 sonrası)'ın büyük oğlu Türk dinî-destanî edebiyatının en büyük eserlerinden biri olup Türk halkı tarafından çok sevilmiş ve yüzyıllarca evlerde okunmuş, Türkler arasında dinî-tasavvufî kültürün oluşmasına önemli ölçüde katkıda bulunmuş *Muhammediyye* sahibi, kabri öteden beri önemli bir ziyaretgâh olan Yazıcı-zâde Mehmed Efendi (ö. 1451) ile küçük kardeşi olup yüzyıllar boyunca Türk halkı arasında sevilerek okunan, böylece Anadolu'da Türk-İslâm kimliğinin şekillenmesinde etkili olmuş dinî-didaktik *Envâru'l*-Âşıkîn adlı eseriyle tanınan âlim ve mutasavvıf Ahmed Bîcân Efendi

önce 7,5 cm.lik topla yapılan iki atışla manen selamlanmış, müteakiben zırhlı imamı tarafından, Yazıcı-zâde Mehmed Efendi ve Bolayır'da türbesi bulunan Rumeli fatihi Gazi Süleyman Paşa[19] (ö. 1357) için yapılan duaya amin denilmiş, ruhlarına fatihalar ithaf edilmiştir. İsmail (Tuncu) Bey bu durumu şu cümlesi ile açıklamak gereğini hissediyor: "*Bu usûl pek kadîm olup her bir sefîne riâyetkâr imiş, bu sırada rast geldiğimiz bir İngiliz şilebi dahi bandıra keşidesiyle selam vererek yoluna devam etti*".

Çanakkale önünde saat üçte demirlenmiştir. Şehir Sultan Reşad'ı karşılamak üzere hazırlanmış ve binlerce halkın da katıldığı heyecan verici törenler yapılmıştır. Padişah Rumeli seyahatinin bu ilk ve kısa süreli ziyaretinde yaşından beklenmeyen bir canlılık göstermiştir.

İsmail (Tuncu) Bey padişahın Çanakkale'deki nispeten kısa ziyareti sırasında fırsattan istifade ile istihkamı ziyaret etmiş 35 cm.lik toplardan birinin köprüsü üzerine çıkmış, yapılan açıklamaları dikkatle dinlemiş ve sonunda şu cümleyi notları arasına kaydetmiştir; "*Asker olmadığım halde Boğaz'ın tabîî* îvicâçlarını*, istihkâm ve tabyaların kesreti ve bilhassa Türk askerlerinin hamâset-i kalbiyyesini bildiğim ve gördüğüm için Çanakkale'den cebren geçerim sözünü söyleyen İngiliz amiralinin hatâ ettiğine kânî oldum*".

Sultan Reşad'in Rumeli seyahatinin ilk durağını oluşturan Çanakkale kısmı Salı günü öğleden önce ancak birkaç saat sürebilmiş, buna rağmen başarılı bir başlangıç oluşturmuştur. Bu münasebetle bazı değerlendirmeler yapılabilirse de bizim dikkat çekmek istediğimiz yönü, padişahın farklı etnik köken ve dini inanışlara sahip vatandaşlar arasında ayırım gözetmeden hepsine yakın, samimi ve sıcak ilgi gösterme çabasıdır. Esasında bu durum II. Mahmud'dan

---

(ö. 1466'dan sonra)'nin türbelerini ziyaret etmiş, çevredeki fakir fukaraya ihsanlarda bulunmuş, harap suyolları ve çeşmelerin tamirlerini emretmiştir. Bkz. Şamil Mutlu, *Yeniçeri Ocağının Kaldırılışı ve II. Mahmud'un Edirne Seyahati, Mehmed Dâniş Bey ve Eserleri*, s. 37, 85-86; ayr. bkz. Âmil Çelebioğlu, "Ahmed Bîcan", DİA., c. II, s. 49-51; Âmil Çelebioğlu-Kemal Eraslan, "Yazıcı-Oğlu", İA., c. XIII, s. 363-368; Mustafa Uzun, "Envâru'l-Âşıkîn", *DİA.*, c. XI, s. 258-260; Mustafa Uzun, "Muhammediyye", *DİA.*, c. XXX, s. 586-587; Yazıcı-zâde Mehmed Efendi'nin *Kitâb-ı Muhammediye*'si Amil Çelebioğlu tarafından İstanbul, 1996'da iki cilt halinde yayınlanmıştır.

[19] İsmail (Tuncu) Bey'in yalnızca Yazıcı-zâde Mehmed Efendi'nin ismini vermiş olmasına karşılık Lutfi Simavi Bey Bolayır'ı ve dolayısıyla Orhan Bey'in oğlu olup Osmanlı tarihinde Rumeli fatihi diye bilinen Gelibolu yarımadasına çıkarak ilk fetih hareketini başlatmış olan Gazi Süleyman Paşa'yı da ilave etmektedir. Bazı Osmanlı kaynaklarında Süleyman Paşa'nın sınır boylarındaki Rumeli gazilerince Gazi Umur Bey ile birlikte büyük bir askeri ve manevi lider olarak kabul edildiği, hatırasının menkıbelerde yaşatıldığı ifade edilmektedir. Osmanlıların Rumeli kıtasında tutunma ve ilerlemelerinde önemli yeri olduğu muhakkaktır. L. Simavi, *a.g.e.*, s. 133; Feridun Emecen, "Süleyman Paşa", *DİA.*, c. XXXVIII, s. 94-96. 1910 yılında Osmanlı donanmasından üç kruvazör ve on torpidogeçerden oluşan bir filo Gelibolu'yu ziyaretlerinde Süleyman Paşa'nın kabrini törenle ziyaret etmişlerdi. Bkz. Mehmed Emin Bey, *Gelibolu Hâtırâtı*, İstanbul, 1327, s. 4-12 (Yayınlayan Mithat Atabay, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, S. 10-11, s. 130-132).

başlamak üzere Tanzimat padişahlarının tamamının yurtiçi gezilerinin değişmez uygulamasıdır.

Çanakkale'den ayrılıştan itibaren çevreden top atışlarıyla selamlanarak durgun denizde belirli bir düzen içerisinde yoluna devam eden Sultan Reşad'ın filosuna bir süre sonra İzmir valisini taşıyan *Fuad* vapuru yaklaşarak iki mil kaldığında top atışıyla selamlamıştır. *Fuad* vapurunu *Antalya* ve *Akhisar* torpidoları ve küçük İhsaniye yatı takip ediyorlardı. Onlar da selam resmini yerine getirdikten sonra filoyu takip etmeye başlamışlardı. Bu arada gemideki askerler çeşitli tatbikatlar yapmaktadırlar. Denizde ise zaman içerisinde derecesi artacak bir dalgalanma başlamıştır. İsmail (Tuncu) Bey kendi bulunduğu gemide bazı yolcuların bundan olumsuz yönde etkilenmiş olmalarına karşılık padişahın zerre kadar müteessir olmadığını öğrendiğini ifade etmektedir.

İsmail (Tuncu) Bey gezi boyunca kahvaltılar hariç öğle ve akşam yemeklerini eksiksiz kaydetmiş bulunmaktadır. Buradan anlaşılan yemek konusunda hiçbir olumsuzluğun söz konusu olmadığıdır. Nitekim bu akşam da mantarlı piliç, zeytinyağlı enginar, kuzu kızartması, fırında makarna, kaymaklı güllaç, meyve, dondurma ve tabiatıyla üstüne kahve yenilmiş, içilmiştir. Gece *Ertuğrul* yatından gelen müzik nağmelerinin refakatinde denizin güzelliklerinin temaşasıyla devam etmektedir. Saat yedi de başlayarak gece boyunca devam eden yağmurla, su üzerinde seyahat etmekte iken üstlerinden de suyun gelmekte olması, İsmail (Tuncu) Bey'e ayrı bir zevk vermiştir.

Gün boyu zaman zaman gemiler arasında haberleşme flamalarla gerçekleştirilirken hava karardığında elektrik devreye girmiştir.

7 Haziran Çarşamba sabahı erkenden kalkıp giyinen ve kamarasından dışarı çıkan İsmail (Tuncu) Bey notlarına '*engin bir deniz ve semadan başka bir şey görünmediği*' ifadesiyle başlar. Filo iki hat üzere yola devam etmektedir. Hava sünbülî (sünbül çiçeklerinin sevdiği bulutlu ve kapalı, fakat letâfetli ve yağmursuz hava)'dir. Kahvaltı sonrasındaki bir saatte (ezanî 3'e 5 kala) *Mesudiye* padişahın seyahat ettiği *Barbaros Hayreddin* ile arasında yüz metrelik bir açıklıkla yan yana seyretmektedir. Biraz sonra *Yâdigâr-ı Millet*, *Nümûne-i Hamiyyet*, İzzet-i *Vataniyye* ve bazı küçük boyutlu torpidoların da katıldığı, daha önce planlanmış bir manevra yapılır. Bu sırada *Turgut Reis* zırhlısının 8-10 metre önlerinden geçmesi İsmail (Tuncu) Bey'i oldukça heyecanlandırmıştır. Filo *Samsun* torpidosunun da katılımıyla ve belirli düzeni içerisinde Büyük Karaburun'a doğru yol almaktadır. Hava serin ve biraz yağmur serpintili olup rüzgar poyrazdan esmektedir. Bu arada *Hamidiye*, *Feth-i Bülend*, *Muîn-i Zafer* korvet kruvazörleri ile bunlara ilave olarak Selanik vilayetinden padişahı karşılamaya gelen resmi heyeti taşıyan *Reşid Paşa* ve *Midhat Paşa* vapurları, mutat selamlama işleminden sonra askeri ve sivil gemiler ayrı ayrı olmak üzere filodaki yerlerini alırlar. Nihayet ezanî saatle 8'e 5 kala Selanik limanına törenle demir atarlar. Bu arada Âsâr-*ı Tevfik* zırhlısı Arnavutluk sahiline gitmek üzere hareket eder.

Seyahat programına göre padişah Selanik'teki ilk gecesini *Barbaros Hayreddin* zırhlısında geçirecek, şehre ertesi gün çıkacaktı. Komutan, vali, belediye başkanı, mebuslar gemiye gelerek Sultan Reşad'a hoş geldin demişlerdir. Padişah arka güverteye geçmiş, etrafını saran binlerce kayık ve muhtelif deniz taşıtlarında kendisini görmek isteyen halkı selamlamakta, bu arada devamlı olarak bando duruma uygun parçalar çalmaktadır. Selanik'in görünüşü İsmail (Tuncu) Bey'i büyülemiştir, dayanamaz ve üç arkadaşıyla birlikte birkaç saatliğine şehre çıkar. İsmail (Tuncu) Bey akşam yemek sonrasında da şehre inecek ve hem orada gördüklerini ve hem de gemiden bir ışık cümbüşü içerisindeki şehrin durumunu oldukça detaylarına varıncaya dek anlatacaktır.

Sultan Reşad Selanik'te, gemide geçirdiği ilk gün ve gecenin sabahında, muhtelif mevkilerden 21'er pare top atışlarıyla karaya çıktı ve üst düzey grevliler kadar halkın da çok yoğun biçimde katıldığı görkemli bir törenle karşılandı. Padişah için Selanik'te Hükümet Dairesi'nin orta katındaki salon hazırlanmıştı. Buraya yol boyunca bekleyen halk ve öğrencilerin coşkun tezahüratları arasında padişah için usulüne uygun biçimde düzenlenmiş bir kortejle gidildi. Padişah'ın resmi programı, bir süre dairesinde dinlenmesinden sonra, ezanî saatle 8'i 5 geçe kabul töreni ile başladı. Katılanlar arasında vilayet merkezi ile birlikte bütün sancak ve kazalar ahalisinin ileri gelenleri arasından seçilmiş temsilcileri ve konsoloslar bulunmaktaydı.

Bu vesile ile birkaç hususa dikkat çekilmesi yerinde olacaktır. Sultan Reşad'ın Rumeli ziyareti, kendisine yüklenen anlam ve beklentiler dolayısıyla, önceki Osmanlı sultanlarının yurtiçi gezilerinden çok daha fazla ilgi uyandırmıştır. Bu bağlamda özellikle de Selanik etabının dikkatle değerlendirilmesi gerekeceği açıktır. Nitekim örnek olarak hatırlanmak gerekirse bu gezi dolayısıyla başkentten Selanik'e *Donanma-i Osmanî Muâvenet-i Milliye Cemiyeti*, *Reşit Paşa* vapuru ile bir seyahat düzenlemiştir. *Dâru'l-Musikî-i Osmanî Cemiyeti* de İstanbul'dan Selanik'e gelerek *Donanma* yararına bir konser vermeyi planlamıştır. Hakkı Tarık (Us) örneğinde olduğu gibi İstanbul'dan Selanik'e ulaşmak için treni tercih edenlerin sayılarının da az olmaması gerekir. Nihayet dönemin basınından da takip edildiği kadarıyla Üsküp, Manastır, Priştine gibi yakınlık veya başka nedenlerle ilgi kurulabilecek merkezler yanında İşkodra, Yanya, Edirne, Bursa, İzmir, Erzurum, Trabzon, Girit ve Beyrut gibi yerlerden de resmi heyetler Selanik'e gelmişlerdir.[20] Böylece İsmail (Tuncu) Bey'in değerlendirmesiyle Selanik kendisi 165.000 kişinin yaşadığı bir şehirken 30.000'e yakın misafiri barındırmak durumunda kalmıştır.[21]

Sultan Reşad'ın Rumeli seyahatinin Selanik etabı dolayısıyla üzerinde durulabilecek bir konu da bizzat padişahın inisiyatifiyle burada Alatini Köşkü'nde bulunan kardeşi, önceki sultan II. Abdülhamid (1876-1908)'in, Halit

---

[20] Çelebi, *Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati*, s. 26-27, 31.

[21] *Hâtırât*, s. 35.

Ziya (Uşaklıgil) Bey ve Ordu Müfettişi Hadi Paşa tarafından ziyaret edilerek gezi hakkında kendisine bilgi verilmiş, bir ihtiyacı olup olmadığının sorulmuş olmasıdır. Bu konu Halit Ziya (Uşaklıgil)'in *Saray ve Ötesi Son Hatıralar* isimli kitabında teferruatlı biçimde anlatılmış bulunmaktadır.[22] Buna göre *Barbaros Hayreddin* zırhlısının Selanik'e yaklaştığı sırada huzura davet edilen Mâbeyn İkinci Kâtibi Halit Ziya (Uşaklıgil)'e Padişah Sultan Reşad Sadrıazam, Mahmud Şevket ve Mahmud Muhtar Paşalar da huzurda bulunduğu halde; "*Başkâtip Bey, size bir iş çıktı. Biz buraya kadar debdebe ile geldik. Burada birâder, mahlû ve ihtilâttan memnu bulunuyor. Böyle Selanik'e geliş, uzun bir yolculuğa çıkış ona karşı bir teşebbüs halini almamalıdır. Bize yakışan kendisine bu seyahatin esbabını anlatarak adeta müsaadesini, tasvibini almaktır.* İşte paşalarla da istişare ettim, onlar da bu mütalâaya iştirak ettiler. Size bu vazifeyi veriyoruz. Gidip kendisini ziyaret eder ve meseleyi anlatırsınız. … Bunları söyledikten sonra kendisinin ne arzuları vardır, bunları da benim tarafımdan sorarsınız" cümleleriyle arzusunu ifade eder. Bunun üzerine Sultan Reşad'ın ekibinden Selanik'e ilk çıkanlardan birini Halit Ziya (Uşaklıgil) oluşturur ve bu resmi insani görev onun tarafından büyük bir dikkat ve nezaket örneği tarzında ifa edilir.

Sultan Reşad Rumeli seyahatinde en uzun süreyi Selanik'te geçirmiştir. Çünkü bu şehir Rumeli ile İstanbul arasındaki en önemli merhaledir. İstanbul'dan deniz yolu ile Selanik'e gelen padişah burada ilk günü ve gecesini yani 7 Haziran Çarşamba'yı gemide olmak üzere (7-10 Haziran), dört gün geçirmiştir. Üsküp-Piriştine ve Kosova Sahrası'nın ziyareti sonrasında 17 Haziran Cumartesi günü Selanik'e dönen Sultan Reşad 18 ve 19 Haziran Pazar ve Pazartesi günleri de dahil olmak üzere bu defa da şehirde üç gün kalıyor. 24 Haziran Cumartesi günü ise Manastır'dan trene binen padişah Selanik'te durmaksızın deniz yolu ile İstanbul'a gitmek üzere şehirden ayrılır.

İsmail (Tuncu) Bey'in *Hâtırât*'ını öne alarak padişahın Selanik ziyaretinin akışını 8 Haziran Perşembe'den başlamak üzere en önemli noktalarıyla özlü biçimde şu şekilde gösterebiliriz. Sabah ilk olarak vilayet merkezi ile bağlı sancak ve kazalardan gelen resmi görevliler, muhtelif din ve etnik kökenlere mensup toplulukların seçilmiş temsilcileri ve yabancı ülkelerin Selanik konsoloslarının kabulleri gerçekleştirilmiştir. Bu arada padişahın ikametine ayrılmış olan Hükümet Dairesi'nin çevresi çok yoğun bir ziyaretçi akını altındadır. O kadar ki, bu durumdan dolayı şaşkınlığını gizleyemeyen İsmail (Tuncu) Bey *Hâtırât*'ına; "*Ne yazacağımı, ne suretle meşhûdâtımı zapt edeceğimi şaşırdım. Bir filim gibi zapt mümkün olsa memnun olacaktım*" cümlelerini yazar. Tabiatıyla onun arzusu kameranın arkasında veya yönetmen koltuğunda kendisinin oturduğu bir film olmalıdır. Bilindiği gibi Sultan Reşad'ın Rumeli seyahati filme alınmış, ayrıca da

---

[22] Uşaklıgil, *a.g.e.*, c. II, s. 164-178. L. Simavi Bey, Sultan Reşad'ın bu görevi önce kendisine vermek istediyse de her nasılsa boş bulunup bunu kabul etmediğini, sonraları bundan dolayı büyük pişmanlık duyduğunu ifade etmektedir. *A.g.e.*, s. 134.

filmi çekenin kimliği ve bugünkü ülkemiz sınırları dışından olması dolayısıyla, ilk Türk filmi olarak kabul edilip edilemeyeceği konusu, kanaatimizce son derece de gereksiz, tartışmalara bile neden olabilmiştir.[23]

İsmail (Tuncu) Bey padişahın Selanik'teki ilk gününde resmi program ve törenleri takip ederek notları arasına kaydetmiş olmakla birlikte rutinin haricindeki gelişmelere daha fazla ilgi göstermiştir. Selanik'te de heyet için yeterli imkan sağlanmış, bu çerçevede İsmail (Tuncu) Bey'in yanındaki birkaç arkadaşıyla birlikte şehrin istediği bölgesine ulaşabilmesi için özel bir araba tahsis edilmiştir. Onun ve arkadaşlarının bu imkandan Selanik'te kalındığı süre boyunca yeterince yararlandıklarını ve çevreyi iyice tanıdıklarını notlarından anlamaktayız.

8 Haziran Perşembe gününün akşamı da Sultan Reşad'ın ikametine ayrılmış bulunan Hükümet Dairesi merkez olmak üzere büyük coşku içerisinde geçiyor. Çok büyük kalabalıklar halindeki Selaniklilerle çevreden gelmiş misafirler yanında, şehirdeki muhtelif meslek ve sınai kuruluşların temsilcileri, 17 okulun öğrencileri ve diğerleri. En dikkat çekenlerden biri ise *Selanik Gümrük Hamalları*'nın düzenledikleri *fener alayı*dır. Bunlar fenerler ve sancaklarla mükemmel biçimde süslenmiş bir sandalı bir kızak üzerinde sırtlarında taşımışlar, güzergah boyunca seyircilerle kurdukları olumlu iletişimle de büyük beğeni kazanmışlardır. O kadar ki İsmail (Tuncu) Bey bu akşamı ve halkın durumunu açıklamak için şu iki kısa cümleyi uygun buluyor; "Şahidi olduğu şu hali tavsiften âcizim. Halk sevinçle cinnete uğramış gibiydi".

Sultan Reşad'ın 9 Haziran Cuma günü programı, komşu Yanya ve İşkodra vilayetlerinin, gezi boyunca olduğu gibi "*anâsır-ı muhtelifesinden* mürekkep" heyetlerinin kabulü haricinde, başta *Cuma Selamlığı* olmak üzere resmi konutunun dışında gerçekleşmiştir. Bilindiği gibi Osmanlı sultanları açısından Cuma Selamlığı olmazsa olmazların başında gelen çok yönlü bir işleve sahiptir.[24] Üst derecede hastalık ve benzeri, gerçekten önemli bir sebep yoksa mutlaka

---

[23] Bu konuda bkz. Nebahat Akgün Çomak, "Türk Sinemasında Ordu Merkezli Sinema Dairesinin Önemi ve Yeri. Sinemanın Doğuşu ve Ülkemize Girişi", İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, S. 7 (İstanbul 1998), s. 300; Burçak Evren, "Balkanların Tarihini Değiştiren Yönetmenler", *Hayalperdesi*, S. 37 (İstanbul Kasım-Aralık 2013), s. 68-71; Burçak Evren, "Balkanların ve Türk Sinemasının İlk Yönetmenlerinden Manaki Kardeşler" *Hayalperdesi*, S. 37 (İstanbul Kasım-Aralık 2013), s. 72-76.

[24] Cuma Selamlığı için bkz. A. Cevad Eren, "Selâmlık", İA., c. X, s. 334-337; Mehmet İpşirli, "*Cuma Selâmlığı*", *DİA*., c. VIII, s. 90-92; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul, 1971, c. I, s. 304-308; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Saray Teşkilâtı*, Ankara, 1984, s. 65-66, 104, 493-4; Mehmet İpşirli, "Osmanlılarda Cuma Selamlığı (Halk Hükümdar Münasebetleri Açısından Önemi), *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul, 1991, s. 459-471; Hakan T. Karateke, *Padişahım Çok Yaşa! Osmanıl Devletinin Son Yüzyılında Merasimler*, İstanbul, 2004, s. 102-122; Zeynep Tarım-Ertuğ, "Osmanlı Devletinde Resmî Törenler ve Birkaç Örnek", *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), İstanbul, 1999, c. IX, s. 140.

yerine getirilmiştir. Nitekim bu seyahatin en önemli hedeflerinden birini de 16 Haziran 1911 Cuma günü Kosova Sahrası'nda çok kalabalık bir cemaatle birlikte kılınması ön görülen Cuma namazı, yani Cuma Selamlığı oluşturmaktadır.

Selanik'teki Cuma Selamlığı Ayasofya Cami-i Şerifi'nde geçekleşmiştir. Sultanını görmek isteyen yerli ve misafir müthiş bir kalabalığın takip ettiği tören sırasında camiye gidiş ve gelişte alay hizmetlerinde hiçbir aksaklık söz konusu olmamış, her şey mükemmel işlemiştir. Selamlık Resmi ile ilgili olarak bizim İsmail (Tuncu) Bey'den yapmak istediğimiz alıntı, gezinin amacına uygun olması yanında günümüz hoşgörü ve birlikte yaşama anlayışı açısından dikkat çekecek olan; "*Câmi-i* Şerîf ... *ihtimal bu ana kadar kubbesi altında bu kadar muhtelif din ve mezhepte insanı cem' etmemiştir*". Namazın sonunda Manastırlı İsmail Hakkı Efendi,[25] İslâmiyet-Dayanışma-Çalışma konularını içeren bir vaaz yapmış, müteakiben Said-i Nursî[26] de kısa bir vaazda bulunmuştur.

Cuma namazı sonrasını dinlenme ile geçiren Sultan Reşad'ın bugünkü programında akşamdan önce, kendisine cami dışında da halkla bir araya gelme fırsatını verecek Beşçınar Çeşmesi/Bahçesi/Mesiresi'ne gitmek bulunmaktadır. Yine gerekli hazırlıklar eksiksiz yapılmış ve geçerli düzeni içerisinde kortej halinde gidilen Beşçınar Measiresi'nde padişah, mülki ve askeri yetkililerce karşılanmıştır. Padişah Beşçınar Mesiresi'nde önce bugün dolayısıyla açılmış olan sergiyi dolaşmış, bazı eşyaları seçmiş ve satın almış daha sonra da Langa Bey yönetimindeki Ertuğrul yatının musiki ekibince seslendirilen muhtelif eserleri dinlemiş, kendisi için hazırlanmış köşkte istirahat etmiştir. Bu sırada güvenlik güçlerinin halkla temasını güçleştiren uygulamasına mani olmuş, halkın kendisini görmesinin kolaylaştırılmasını istemiştir. Padişah ve heyetine burada hazırlanan zengin büfeden ikramlarda bulunulmuştur. Bir süre Selanik Osmanlı Bulgar Cimnas Kulübü sporcularınca, heyette bulunanlar tarafından çok takdir edilen çeşitli jimnastik gösterileri yapılmıştır. Nihayet bir buçuk saat kadar kalındıktan sonra Beşçınar Mesiresi'nden, hazır bulunanların alkışları arasında ayrılınmış, Hükümet Dairesi'ne dönülmüştür.

Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati'nin başlangıç bölümündeki dört günlük Selanik ziyaretinin son günü olan 10 Haziran Cumartesi sabahı padişahın programı Feyziye Mektebi'nin ziyaretiyle başlamıştır. Pek düzenli geçen program sonrasında padişah Hükümet Dairesi'ne dönmüş bu defa da Feyziye Mektebi'nin öğrencileri kendisine iade-i ziyarete gelmişlerdir. Şimdi sıra öğle sonu yapılacak olan Yeni Kışla ve Mevlevîhâne[27] ziyaretleriyle bir anı olarak inşasına karar verilen abide/çeşmenin temel atma törenindedir. Bir askeri birliğin ziyareti padişahın bizzat başkumandan olması dolayısıyla önem taşıdığı gibi,

---

[25] Salih Sabri Yavuz, "Manastırlı İsmâil Hakkı", DİA., c. XXVII, s. 562-564.

[26] Said-i Nursî için bkz. Alparslan Açıkgenç, "Said Nursi", *DİA*., c. XXXV, s. 565-572.

[27] Mehmet Ali Gökaçtı, "Balkanlarda Mevlevîliğin Gelişimi ve Selanik Mevlevîhâhesi", *Tarih ve Toplum*, c. XXXIV, S. 201 (İstanbul Eylül 2000), s. 46-55; A. Süheyl Ünver, "Selanik Mevlevîhânesi", *Mevlana Yıllığı*, Konya, 1963.

Mevlevîhâne ziyareti ise bir dini merkez, aynı zamanda da padişahın doğrudan mensupları arasında bulunduğu bir tarikatın tekkesi olması nedeniyle önem taşımaktadır. Kışla ziyaretinin akabinde sözü edilen abide/çeşmenin temel akma töreni yapılmış, Mevlevîhâne'de ise huzur dolu iki saat geçirilmiştir.

Selanik'teki son gece de halkın ve resmi kuruluşların katıldıkları coşkun gösterilerle geçirilmiştir. Bu vesile ile üzerinde durulabilecek konulardan birini de donanma ve şenliklerde sokak ve cadde gibi mekanların bir tarafından diğer tarafına doğru üzeri bayrak, kandil ve uygun yazılarla kemer tarzında kurulan *tâklar* veya *tâk-ı zaferler* oluşturmaktadır.[28] Sultan Reşad'ın Rumeli seyahati sırasında ziyaret ettiği her merkezde, ama bilhassa da Selanik'te, mahalli yönetimler kadar, muhtelif sivil, askeri, ticari kurum ve kuruluşlar tarafından dikkat çekici tâk-ı zaferlerin hazırlanarak şehirlerin önemli meydan ve caddelerine dikilmiş oldukları görülmektedir. Gezi ile ilgili yayınların hemen tamamında öne çıkarılan bu uygulamanın başlıca örneklerinden İsmail (Tuncu) Bey de bahsetmektedir. Buna göre Çanakkale'de birçok örneği görülmekle birlikte, tâk-ı zaferlerin en sanatkârâne hazırlanmışları Selanik caddelerini süslemiştir.

İsmail (Tuncu) Bey Çanakkale'deki tâklarla ilgili olarak şu cümleyi kaydetmiş bulunmaktadır; "*Belediye mükemmel bir tâk yaparak "Ahalînin tebcilâtını arz eder" ibaresini asmış, her tarafta birçok tâklar yapılmış*"tır.[29] Selanik'in, binlerce bayraklar ve çok sayıda tâklarla benzersiz bir süs cümbüşü ile padişah ve heyetini karşılamaya hazırlanmış olduğunu, bilhassa tâkları, İsmail (Tuncu) Bey'in dikkatini daha gemiden inmeden çekmişti.[30] O ilk gün kısa bir süre için üç arkadaşıyla birlikte çıktığı şehirde gördüğü muhtelif süslemeler içerisinde Hürriyet İskelesi'nde belediye tarafından yaptırılan tâktan bahseder. Geniş orta geçişin çevresinde iki küçük kapı yer almakta, üstte "*Yaşasın Hürriyet-perver Padişahımız Sultan Mehmed Reşad Han*" levhası ve en üstte ise padişahın tuğrası ve fotoğrafı yer almaktadır. Padişahın gemiden karaya çıktığı iskeledeki tâk da çok güzeldir. İsmail (Tuncu) Bey notları arasında, bunu anlatamayacağını en doğrusunun *Albüm*'deki[31] fotoğrafına veya Mayıs 327/Mayıs 1911 tarihli

---

[28] Geçici süreler için hazırlanan tak ve gerçek birer mimarî eser mahiyetindeki tak-ı zaferler için bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. III, MEB, İstanbul, 1971, s. 382; Celâl Esad Arseven, *Sanat Ansiklopedisi*, c. IV, MEB, İstanbul, 1983, s. 1901-3.

[29] *Hâtırât*, s. 10.

[30] *Hâtırât*, s. 18, 19, 24,35-36, 38-41, 120, 125. Herkesin olduğu gibi Selanik'teki tâklar Lütfi Simavi Bey'in de dikkatini çekmişti. "*Caddelere dikilen zafer tâkları, zaten güzel bir şehir olan Selanik'e ayrı biz güzellik ve tatlılık katmaktaydı*". Bkz. *a.g.e.*, s. 135.

[31] Burada sözü edilen albüm (İsmail (Tuncu) Bey, *Hâtırât*, s. 22, 41) ve Mevlüt Çelebi'nin de eserinde (*Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati*, İzmir, 1999, s. 6, 70-71) hakkında özlü bilgi verdiği Selanik'te yayınlanan *Journal de Salonique* gazetesinin başyazarı Levi Sam'ın Fransızca-Türkçe olarak hazırladığı, *Sevgili Padişahımız Efendimiz Sultan Mehmed Hân-ı Hâmis Hazretlerinin Selânik'i Teşrifleri Hatırasıdır/Souvenir du Voyage de S. M.*

Resimli Kitap dergisine bakmak olacağını ifade etmektedir. Padişahın ziyareti süresince kalacağı, denize bakan dört katlı Hükümet Dairesi'nin avlu çıkışlarında da belediye tarafından iki adet gayet hoş tâk yaptırılmıştır.

Selanik'te yaşayan muhtelif din ve etnik kökenlere mensup Osmanlı vatandaşlarının, Sultan Reşad'ın şehirlerini ziyareti dolayısıyla yaptırdıkları tâklarda devlete bağlılıkları yanında etnik mensubiyetlerini de ortaya koymaya çalışmış oldukları anlaşılmaktadır. Nitekim Mithat Paşa Caddesi'nin köşesindeki çeşme yakınında Bulgar ve Rum cemaatlerince bir "*nişâne-i sadâkat olarak inşa ettirilmiş olan iki mükemmel tâk ... her iki unsurun bir türlü imtizaç edemeyen rûhânîlerinin ayrı ayrı birer bedîası sayılabilecek derecede mükemmeldi*"r ki, İsmail (Tuncu) Bey Bulgarların tâkının küçük bir resmini çizmekten kendini alıkoyamamıştır. *Hâtırâtı*'nda bıraktığı boş yerden, muhtemelen Rumların tâkının da eliyle bir çizimini eserine koymayı düşünmüş olabileceği ihtimal dahilinde ise de, kesin olan onu da "*hakiki bir tablo*" olarak niteleğidir. Ayasofya Caddesi'nin orta kısmında ise Musevi cemaatince yaptırılmış "*muhteşem bir tâk*" yer almaktadır. Aynı caddenin ilerisinde Yeni Musevi Kulüb-i Cedîdi tarafından Türk motiflerinin kullanıldığı zengin ve külfetli bir dekorla oluşturulmuş ve bu durumuyla büyük memnuniyet uyandıran bir tâk kurulmuş bulunmaktadır. Minare şeklindeki iki kulenin orta yerinde büyük bir kemer, üzeri yüzlerce bayrak ve ampullerle süslenmiş orta yerinde "*Safâ* Âmedî *Sevgili Padişahımız*" levhası asılmıştır.

Sabri Paşa Caddesi'nin darlığı dolayısıyla buradaki tâklar genişliklerinden ziyade yükseklikleriyle dikkat çekmektedirler. Hürriyet Meydanı'nda *Fes ve Kumaş Osmanlı Anonim Şirketi*'nin Doğu üslubundaki zarif tâkı göz almaktadır. Ayasofya Caddesi'nin Rıhtım Caddesi'ne giriş köşesinde belediye tarafından yüzlerce bayrak, binlerce ampulle süslenerek yaptırılmış olan tâkın büyük kemerinde "Şevketlû Hünkârımız Sultan *Mehmed Reşad Han Hazretleri*" ibaresinin altında padişahın fotoğrafı yer almaktadır. İki yanında ise "*Hürriyet, Müsâvaat, Adâlet, Uhuvvet*" levhaları bulunmaktadır. Belediye tarafından kurulan gayet zarif bir diğer tâk Ayasofya Caddesi'nin sonunda olup bayrak ve ampullerle süslenmiştir. Sabri Paşa Caddesi'nin denize bakan tarafında belediyece yaptırılmış bayrak ve sayısız derecedeki çok sayıda ampullerle donatılmış bir başka tâk bulunmaktadır ki, mahrûtî tepesinde daire içine alınmış tuğrâ-yı hümâyûn, altında yarım daire şeklinde "*Yaşasın Hürriyet-perver Pâdişahımız*" ibaresinin altında padişahın resmi ve en altta da "*Sultan Mehmed Reşad Han*" ibaresi büyük levhalara yazılmış olarak yer almış, iki yanında ise "*Hürriyet, Adâlet, Müsâvaat, Uhuvvet*" kelimeleri yazılmıştır.

Sabri Paşa Caddesi'nin Kordon'la birleştiği yerde *Anitem Klübü*

I. Le Sultan Mehmed V à Salonique, Selanik, 1327) (İBB Atatürk Kitaplığı Nadir Eserler Bel_Osm_O.00359) albüm olmalıdır. Uzun araştırmalardan sonra bu albüme ulaşmamızı sağlayan değerli araştırmacı Orhan Çolak Bey'e ve Hanife Gökduman Hanımefendi'ye en içten teşekkürlerimizi sunmaktayız.

tarafından büyük bir kapı tarzında bir tâk yaptırılmıştır. Kapının en üstünde büyük bir yıldız, altında ise kapının eni büyüklüğünde, üzerinde kırmızı çuhalarla kaplanmış olduğu halde; "*Anitem Klübü Osmanlı Hükümdarının Teşrîf-i* Şâhânelerini *Tebrik İle* İktisâb-*ı Fahr-u Mübâhât Eyler*" ibaresi yer almaktaydı. Sağda ay yıldız, soldaki istinat sütununda tuğrayı içeren levhalar asılı kırmızı çuhalarla kaplanmış olduğu halde yüzlerce bayrakla donatılmış ve sağ ve solda iki büyük sancak perde kanatları gibi toplanarak, üst kısımları ise sırma saçaklı farbalalar sarkıtılarak cidden bir zarafet örneği haline getirilmişti.

İstasyon Caddesi'nin köşesinde *Selanik* İltisâk-*ı Osmanlı Demiryolu Kampanyası*'nın istasyon için yaptırdığı güzelliği, düzenlenmesindeki ince sanatında gizlenmiş, baştan aşağıya kırmızı beyaz hatlı kumaşlarla kaplanmış bir tâk yer almakta idi. Az ilerisinde ise *Manastır Osmanlı Demiryolu Şirketi*'nin esas olarak bir tünel girişi şeklinde yaptırdığı bir tâk yer almakta idi. Tünelin girişinin üstüne "*Padişahım Çok Yaşa*" levhası, iki tarafına ise tren ve sürati çağrıştırmak üzere birer kanatlı tekerlek ile *S* ve *M* harfleri, ay yıldızlar, defne dalları ve ampullerle donatılarak artistik bir eser meydana getirilmişti. Biraz ileride Beşçınar Mesiresi'ne yakın bir yerde Şark Demiryolları Kumpanyası tarafından ortadaki büyük iki yan tarafındakiler küçük kemerli, sade ve fakat zarif bir tâk görülmekteydi.

Sultan Reşad konumunun gereği olarak ziyaret ettiği belli başlı merkezlerde, ileri gelen resmi görevlilerle halktan muhtelif zümrelerin temsilcilerine, durumlarına uygun hediyeler vermiş, gerekli olan kurum ve kuruluşların her birine de mensup oldukları toplulukların bağlı olduğu din ile ilişkilendirmeksizin, yardımlarda bulunmuştur. Diğer merkezler için bu konuda mutlaka bilgiler vermiş olan İsmail (Tuncu) Bey, Selanik'teki hediye/bağış miktarlarını hatıralarında kaydetmemiştir. Bununla birlikte burada da gerekenin eksiksiz yapıldığı bilinmektedir. Nitekim Halit Ziya (Uşaklıgil)[32] bu konuda; "*Irk ve mezhep farklılıkları gözetilmeden hastahanelere, müessesat-*ı *hayriyyeye, mekteplere mühim meblağ tahsis olundu. Mülkî ve askerî ümeraya münasip hediyeler verildi*" bilgisini kaydederken, Lütfi Simavi Bey de kendisini teyit etmiş,[33] Mevlüt Çelebi[34] ise basından derlediği yardım miktarlarını ve bunları kabul edenleri ayrı ayrı göstermiş bulunmaktadır.

Üsküp-Piriştine ve Kosova Sahrası'nı ziyareti sonrasında, 17 Haziran Cumartesi günü Selanik'e dönen Sultan Reşad, gidişinde olduğu gibi dönüşünde de büyük ve samimi gösterileri içeren törenlerle karşılanmış, bu defa takip eden 18 ve 19 Haziran Pazar ve Pazartesi günleri de dahil olmak üzere Selanik'te

---

[32] *A.g.e.*, s. 195.

[33] L. Simavi, *a.g.e.*, s. 135. "*Selanik'te Padişah, hiçbir cins ve mezhep farkı gözetmeksizin, okullara, yetimhanelere, hastahanelere, fakirlere, tekkelere ve daha başka benzeri kurumlara iki bin beş yüz altın ihsan buyurdu. Memurlara, kumandan ve subaylara, bazı kimselere çeşitli hediyeler dağıttı*".

[34] *A.g.e.*, s. 37.

üç gün geçirmiştir. Sultan Reşad bu sıradaki Selanik programı içerisinde 18 Haziran Pazar günü Sırbistan Kralı tarafından gönderilen üst düzey bir heyeti kabul etmiş, birlikte öğle yemeği yenilmiş ve tören İstanbul'dakilerden eksiği olmayan bir düzen içerisinde cereyan etmiştir. Padişah aynı gün Selanik içerisinde bir şehir turu yapmış, bu çerçevede Hortacı ve Kasımiye gibi bazı camileri de ziyaret etmiştir. Akşam ise Hükümet Dairesi bahçesinde halk ve öğrencilerin geniş çaplı katılımlarıyla muhtelif eğlenceler düzenlenmiştir. Bu arada başta şehzadeler olmak üzere sadrıazam ve diğer üst düzey görevliler de bazı ziyaret ve temaslarda bulunmuşlar, İsmail (Tuncu) Bey ve arkadaşları ise şehri daha iyi tanıma yolundaki çabalarına devam etmişlerdir. Sultan Reşad ve beraberindekiler 20 Haziran Salı günü, Üsküb'e gidiştekinden daha da görkemli bir törenle Manastır'a uğurlanmışlardır.

Sultan Reşad Manastır'da dört gece geçirmiş, çeşitli temas ve törenlerde bulunmuştur. Nihayet 24 Haziran Cumartesi sabahı Manastır'dan Selanik'e trenle dönen padişah ara vermeden *Barbaros* zırhlısına geçmiş ve İstanbul'a müteveccihen yola koyulmuştur. İsmail (Tuncu) Bey ve heyetin diğer bir kısım üyeleri ise gelişte olduğu gibi *Mesudiye* zırhlısında seyahat edeceklerdir. Nihayet saat 09.20'de önde *Barbaros*, arkada *Mesudiye* ve sonra da diğer gemiler yani bütün filo hareket etmiştir. Karaburun önlerine kadar sorunsuz, gayet iyi giden sefer buradaki top atışları ve havai fişek gösterilerinden sonra açık denizde devam etmişse de, Selanik'ten ayrıldıktan sekiz saat sonra gece saat 1'de *Mesudiye* zırhlısında bir arıza ortaya çıkmış, filodan ayrılmıştır. *Mecidiye* kruvazörü, *Tîr-i Müjgân* ve *Gülcemal* vapurları da *Mesudiye* ile birlikte kalmışlardır. Bu arada *Mesudiye*'de su bittiğinden *Mecidiye*'den su almak üzere iki gemi birbirine rampa etmişler, bu sırada tamir işi de bitmiş, filoya yetişmek için hareket edilmiştir. Fakat şanssızlık bir kere daha kendini göstermiştir ve hemen değişecek gibi de değildir. Nihayet sahilden dört beş mil açıkta Aynaros'un dik tepesinin karşısında makineler bir defa daha durmuş, *Mesudiye* demirlemiştir. Bütün uğraşlara rağmen *Mesudiye*'nin makinaları çalıştırılamayınca oldukça dalgalı denizde filikalarla yolcu ve eşyalar, heyecanlı ve hatta endişeli bir nakil operasyonuna tabi tutulmuşlardır. Yolculuğun bundan sonraki kısmı *Mecidiye* kruvazöründe devam edecektir. Bu arada zavallı *Mesudiye*'yi *Tîr-i Müjgân* yedeklemiştir ve ufukta gitgide daha da küçülmektedir, bir süre sonra ise tamamen kaybolur.

İsmail (Tuncu) Bey ve şehzadeler dahil *Mesudiye*'den *Mecidiye* kruvazörüne nakledilen heyet üyeleri, padişahın 25 Haziran Pazar günü Çanakkale'ye çıkışına ve burada İstanbul'dan gelenlerin de katıldıkları törenlerle karşılanmalarına şahitlik edemedilerse de, yolculuklarının bundan sonraki kısmı oldukça sorunsuz geçmiştir. *Mecidiye* Pazar akşamüzeri İmroz adasını geçer. Dalgasız bir deniz ve çok güzel bir grup vardır. Akşam olduğunda Bozcaada feneri bordalanır, Çanakkale Boğazı'na yaklaşılmaktadır. Şimdi merak edilen istihkamların geçilmesinde bir sıkıntı çıkıp çıkmayacağıdır. Anlaşılan o ki, güvenlik gerekçesiyle istihkamlar teyakkuz halindedir ve belirlenmiş parolayı bildiremeyen gemilerin geçişine izin verilmemektedir. Nihayet Gelibolu

geçilmekte, filoya yaklaşılmaktadır. İsmail (Tuncu) Bey'e ise uyku iyice galebe etmiştir. Sermakinist'in kamarasında uykuya dalar. Uyandığında 26 Haziran Pazartesi saat 11'dir. Şimdi *Mecidiye* de filodaki yerini almıştır. *Barbaros*, *Turgut*, *Ertuğrul* pruva hattı üzeredirler. *Gayret-i Vataniye*, *Yâdigâr-ı Millet*, *Nuhbe-i Hamiyet* ve dört torpido sağ tarafta, İstanbul vapuru ile şehzadelerin bindikleri yat sol tarafta *Reşit Paşa*, *Midhat Paşa* ve çok sayıda diğer vapurlarla *Gülcemal* sol bordayı oluşturmuş durumdalar. *Reşit Paşa*'da ince saz çalmaktadır. Filo belirli düzeni içerisinde altı millik bir süratle yol alınmaktadır.

Bu vesile ile sivil kişilerin, velev ki kısa süreler için de olsa, askeri gemilerle seyahati konusu üzerinde durulabilir. Savaş gemilerinden öncelikle istenen ve beklenenin, geminin savaş kabiliyet ve kapasitesi olmalıdır diye düşünülebilir. Bu takdirde savaş şartları açısından en gelişmiş olan gemi, en mükemmel savaş gemisi olarak değerlendirilmek durumundadır. Tabiatıyla bu savaş aracının insanlar tarafından kullanılacağının, yani gemi personelinin ihtiyaçlarının da gözden uzak tutulmaması gerekecektir. Doğal olarak bu ihtiyaçlar doğrultusunda üretilmiş olan bir gemiye hayatında ilk defa binerek seyahat edecek sivillerin durumları da önemlidir. Genç yaşta ve fazla müşkülpesent olmayan, hayata olumlu yönlerinden bakmakta olduğu anlaşılan İsmail (Tuncu) Bey'in kendi ve çevresindekiler adına bir şikayeti olmadığı görülüyor. Acaba diğer yolcuların veya Sultan Reşad'la birlikte bu seyahate katılan diğer kişilerin durumları nasıldır? İçinde bulundukları şartları onlar nasıl değerlendirmişlerdir? Padişahın en yakınındakilerden biri olarak Halit Ziya (Uşaklıgil), Sultan Reşad ve kendi durumuyla diğer bir grup personelin denizdeki yolculuk şartlarını hatıraları arasında kaydetmiş bulunmaktadır. Bu durumda her halde iyisi, hiç katkıda bulunmadan durumu onun kaleminden öğrenmek olacaktır; "*Hünkâr bizzat zırhlısında idi, doğrudan doğruya maiyetinde bulunmaları icap eden zevat da öyle, …* Hünkâr için zırhlının en büyük sayılan salonunda yerde müteaddit şiltelerden müteşekkil bir yatak yapılmıştı. Onu başka türlü barındırmaya imkân yoktu. …(Hünkâr) *bu yolculuktan öyle memnun idi ki o da bizler gibi birer çelik içinde oyulmuş deliğe tıkılmak lâzım gelseydi ses çıkarmayacak, şikayet etmeyecek, sevincine halel veren bir kelime söylemeyecekti … fakat en müsait* şerâit içinde seyahate çıkanlar *Gülcemal'de bulunanlar idi elbette. Gülcemal geniş salonlara, müteaddit kamaralara, o zaman için transatlantik kadar değil fakat Akdeniz için Messagerie vapurlarıyla müsabakada pek geri kalmayacak derecede mükemmel addolunabilirdi. Gülcemal* bütün kalabalık yolcularını her türlü istirahat *esbâbıyla barındırmıştı; zırhlılara gelince: Bir harp sefinesinde istirahat değil cenk esbabı aranmalıydı. Bana tahsis olunan yatak odası –buna oda demek pek müsaadekâr bir tabir kullanmak olur- bir delikti, çelik ve demir içinde oyulmuş bir delik ki ona sokulmak, içine girmek için bir kedi olmak gerekiyordu. Kim bilir hangi yüksek rütbede bir zâbitin lütfuyla bana bırakılmış olan bu deliğin yatılacak yer ile tavanı arasında beş on karışlık bir genişlik var mıydı, bilemem, fakat oraya girerken, oradan inerken kaç kere başımı demir direklere çarptım. Maamafih* bütün bu zahmetlere mukabil bir harp sefinesinde seyahatin kendisine mahsus zevkleri de vardı. Bundan azami mikyasta istifade

ettim. Bize lütfen delâlet eden ve izahat veren nazik *zâbitler her yeri gezdirdiler ve bu hayretler veren acîb* dünyanın her noktasında yeni bir ders almış olduk".[35]

Padişah Rumeli seyahatinin dönüşü sırasında da Çanakkale'ye uğruyor. İki gece denizde geçirilerek 13 Haziran Pazartesi/26 Haziran'da İstanbul'a geliniyor ve törenlerle karşılanıyor. İsmail (Tuncu) Bey'in hatıralarına göre padişahın konvoyu resmi ve sivil muhtelif gruplara ait 60 vapur tarafından karşılanmış, gidişte olduğu gibi dönüşteki törenler de gayet göz alıcı olmuştur.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Sultan Reşad'ın Rumeli seyahati değişik yönleriyle değerlendirilebilir. Bununla birlikte öncelikle bu seyahat ile nelerin hedeflenmiş ve sonuçta nelerin elde edilmiş olduğu hakkında genel bir kanaat sahibi olunması yerinde olacaktır. Bu açıdan bakıldığında Sultan V. Mehmed Reşad'ın 5-26 Haziran 1911'de İstanbul'dan başlayıp, Çanakkale-Selanik-Üsküp-Priştine(Kosova Sahrası)-Selanik-Manastır-Selanik ve Çanakkale'den İstanbul'a ulaşılmasıyla son bulan üç haftalık Rumeli seyahati iyi düşünülmüş, geneli itibarıyla olduğu gibi bizim burada ilgimizi yoğunlaştırdığımız Selanik bölümü de hemen hemen eksiksiz biçimde uygulanmıştır.[36] Böyle bir gezinin farklı din ve etnik kökenlerden Osmanlı yurttaşları arasındaki bağların güçlendirilmesi açısından, yeterli olup olmadığı tartışma götürse bile, başarı yolunda günümüzde de geçerli olabilecek uygun yöntemlere başvurulmuş olduğu şüphesizdir. Bunun sonucunda Müslümanların dua ve temennilerine gayrimüslim Osmanlı vatandaşlarının da katılmış olmaları, güzel ve ümit verici bir gelişmedir. Selanik'teki Cuma selamlığında olduğu gibi, Meşhed-i Hüdâvendigâr'ın ziyareti sırasında da Müslümanlar yanında Hıristiyanların da bulunduğu görülmektedir.[37] Şu satırlar Selanik'teki izlenimlerini satırlara aktaran H. Z. (Uşaklıgil)'e aittir;[38] "*Bütün gidilen yerlerde halk arasında unsur, mezhep, emel, mefkûre farkları silinmiş gibiydi. ... Bütün bir halk kütlesi, hangi mezhep ve unsura mensup olursa olsun, şu saatte tek bir vücut olmuşa benziyordu. Sanki bütün şahsî ve hususî ihtiraslar unutulmuş, tefrikaya, ihtilâfa bâdî olan bütün duygular bir tarafa atılarak herkes tek bir noktada birleşmiş gibiydi. Bu öyle bir mestî hengâmesiydi ki devamı*

---

35 Uşaklıgil, *a.g.e.*, s. 158-160.

36 Öncelikle iyi bir planlama yapılmış, gerekli yapılması gerekenler bir talimat haline getirilmiştir. Dönemin gazetelerinde de yayınlanan bu talimatla ilgili olarak bkz. BOA., İ.MMS., D. 139, G. 1329/Ca-04, 04/Ca/1329; BOA., İ.MBH., D. 6, G. 1329/Ca-004, 04/Ca/1329; BOA., DH.EUM.VRK., D. 21, G. 57, 26/Ca/1329; Dönemin şartlarında son derece güç olan böyle bir organizasyonun başarı ile uygulanmış olduğunu Halit Ziya Uşaklıgil, Lütfi Simavi ve İsmail (Tuncu) Bey'in anılarında net biçimde görmemiz mümkündür.

37 *Osmanlı Arşiv Belgelerinde Kosova Vilayeti*, s. 159, 163.

38 Uşaklıgil, *a.g.e.*, s. 188-194.

esnasında, böyle nasıl başladıysa öyle devam edecek zannını verebilirdi. ... Ben de gerek seyahat esnasında, gerek avdette artık Rumeli ihtilâcının sükûna mübeddel olduğuna kanaat etmiştim. Bu kanaat çok sürmedi. ... (Keşke) *her gecenin sabahı ona uygun olabilseydi*. … (Ama öyle olamadı ve) *Netice olarak, ... seyahat-i şahaneden beklenen fevâid tamamıyla iflas etmiştir*".[39]

Diğer bir kısım konulara da değinilebilirse de biz tebliğimizi İsmail (Tuncu) Bey'in hatıratında sözü edilen, çoğu askeri nitelikli olan gemilerin isimleri konusuyla bitirmek istiyoruz. Bunlarla ilgili özel bir çalışmanın yapılıp yapılmadığını bilemiyoruz. Bununla birlikte İstanbul-Selanik arasında gidiş gelişi içeren nispeten kısa bir seyahat dolayısıyla o dönemde Osmanlılardaki deniz taşıtlarının isimleri dikkatlerimizi çekiyor. Bizim tespitlerimize göre bunlar; *Eser-i Cedid, Barbaros Hayreddin Paşa*, *Mesudiye*, *Gülcemal, Fuad*, *Antalya*, *Akhisar*, İhsaniye, Ertuğrul *Yâdigâr-ı Millet*, *Nümûne-i Hamiyyet*, İzzet-i *Vataniyye*, *Turgut Reis*, *Samsun*, *Hamidiye*, *Feth-i Bülend*, *Muîn-i Zafer*, *Reşid Paşa, Midhat Paşa*, Âsâr-*ı Tevfik*, *Mecidiye*, *Tîr-i Müjgân, Gülcemal, Gayret-i Vataniye*, *Yâdigâr-ı Millet*, *Nuhbe-i Hamiyet*, İstanbul, *Reşit Paşa*, *Midhat Paşa, Gayret-i Vataniye*, *Yâdigâr-ı Millet*, *Nuhbe-i Hamiyet* olarak gösterilebilir ki, üç farklı isimlendirme uygulamasını tespit etmekteyiz. Bunlardan birincisi tarihimizde geçmiş büyüklerin isimlerinin verilmesidir. İkincisi çeşitli yerleşim merkezleri, üçüncü olarak da gemilere başarı, iyilik, doğruluk, güzellik gibi bir kısım kutsal değerleri hatırlatan tamlamaların isim olarak verildikleri şeklindedir.

[39] Krş. Cevdet Küçük, "V. Mehmed", DİA., c. XXVIII, s. 419.

KAYNAKÇA

AÇIKGENÇ, Alparslan, "Said Nursi", *DİA.*, c. XXXV, s. 565-572.

AKSÜT, A. Kemâli, *Sultan Aziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati*, İstanbul, 1944.

AND, Metin, "Sultan Abdülazizin Londra Seyahati", *Hayat Tarih Mecmuası*, c. II, S. 10 (Kasım 1967), İstanbul, s. 14-19.

ARICI, Emre, "Londra Ciyatol Place'de Abdülaziz Şerefine Verilen Konser", *Toplumsal Tarih*, S. 49 (İstanbul Ocak 1969), s. 29-33.

ARSEVEN, Celâl Esad, *Sanat Ansiklopedisi*, MEB, İstanbul, 1983, c. IV.

BAĞÇECİ, Yahya, *Sultan Abdülaziz'in Mısır Seyahati* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri, 2003.

BERBEROĞLU, Nurullah, *Sultan Abdülaziz'in Mısır ve Avrupa Seyahatleri (1863-1867)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Zümresi, İstanbul, 1947.

BEYDİLLİ, Kemal, "Mahmud II", DİA., c. XXVII, s. 352-357.

ÇELEBİ, Mevlüt, *Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati*, Akademi Kitabevi, İzmir, 1999.

_____, "Osmanlıcılığı İhya Girişimi: Sultan Reşad'ın Rumeli Seyahati", *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), Ankara, 1999, Yeni Türkiye Yayınları, c. II, s. 527-531.

ÇELEBİOĞLU, Âmil, *Kitâb-ı Muhammediye*, c. I-II, İstanbul, 1996.

_____, "Ahmed Bîcan", *DİA.*, c. II, s. 49-51.

_____ - ERASLAN, Kemal, "Yazıcı-Oğlu", İA., c. XIII, MEB, s. 363-368.

ÇOLAK, Orhan M., "Bursa Fotoğrafları ve Fotoğrafhaneleri Üzerine Bazı Notlar", *Prof. Dr. Mehmet* İpşirli *Armağanı*, (haz. Feridun Emecen-İshak Keskin-Ali Ahmetbeyoğlu), İstanbul, 2013, c. I, s. 467-491.

ÇOMAK, Nebahat Akgün, "Türk Sinemasında Ordu Merkezli Sinema Dairesinin Önemi ve Yeri. Sinemanın Doğuşu ve Ülkemize Girişi", İstanbul Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi, S. 7, İstanbul 1998, s. 297-304.

DİKME, Hüseyin, "Osmanlı'da Halkla İlişkiler: Sultan Abdülaziz Dönemi Örneği", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. V, S. 21 (Bahar 2012), s. 293-305.

ERDEM, Ebru, *II. Mahmud'un Memleket Gezileriyle İlgili İki Eser: Sefernâme-i Hayr ve* Âyâtü'l-*Hayr*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2011.

EREN, A. Cevad, "Selâmlık", İA., c. X, MEB., s. 334-337.

EVREN, Burçak, "Balkanların Tarihini Değiştiren Yönetmenler", *Hayalperdesi*, S. 37 (Kasım-Aralık 2013), İstanbul, s. 68-71.

_____, "Balkanların ve Türk Sinemasının İlk Yönetmenlerinden Manaki Kardeşler", *Hayalperdesi*, S. 37 (Kasım-Aralık 2013), İstanbul, s. 72-76.

GÖK, Necdet, "Mütercim Halîmî Efendi'nin Notları Çerçevesinde Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ve Sonuçları (21 Haziran 1867-7 Ağustos 1867)", *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 7, Yıl 2002, s. 165-188.

GÖKAÇTI, Mehmet Ali, "Balkanlarda Mevlevîliğin Gelişimi ve Selanik Mevlevîhâhesi", *Tarih ve Toplum*, c. XXXIV, S. 201 (Eylül 2000), İstanbul, s. 46-55.

GÖKBİLGİN, M. Tayyib, "Selânik", İA., c. X, MEB, s. 337-349.

Hâfız Mehmed Bey, *Hakâyıku'l-Beyan fî-Cennet-mekan Abdülaziz Han*, İstanbul, 1324.

Hilmi Efendi, "Cennet-mekân Firdevs-âşiyân Sultan Abdülaziz Han Hazretlerinin Avrupa Seyahatnâmesidir", (yay. Necip Âsım), *TOEM.*, c. VIII-XI, S. 49-62 (1 Nisan 1335 / 1 Haziran 1337), İstanbul, s. 90-102.

İPŞİRLİ, Mehmet, "Osmanlılarda Cuma Selamlığı (Halk Hükümdar Münasebetleri Açısından Önemi)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1991, s. 459-471.

_____, "Cuma Selâmlığı", *DİA*., c. VIII, s. 90-92.

KARAER, Nihat, *Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati ile Osmanlı ve Batı Kamuoyundaki Yankıları* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2003.

_____, *Paris, Londra, Viyana: Abdülaziz'in Avrupa Seyahati*, Ankara, 2003.

KARATEKE, Hakan T., *Padişahım Çok Yaşa! Osmanlı Devletinin Son Yüzyılında Merasimler*, İstanbul, 2004.

KIEL, Machiel, "Selânik", *DİA.*, c. XXXVI, s. 352-357.

KORKMAZ, Şerif, "Osmanlı Sultanlarının Gelibolu ve Çanakkale Gezileri", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi (TAED)*, S. 47, Erzurum 2002, s. 303-318.

_____, "Sultan Abdülmecid'in İlk Memleket Gezisi", *OTAM*, S. 25 (Bahar 2009), Ankara, s. 83-98.

KÖKSAL, Osman, "Sultan Aziz'in Avrupa Seyahati Dönüşü Münasebetiyle Yapılan Kutlamalar ve Bir Manzum Tarihçe", *Osman Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. IV, S. 1 (Haziran 2003), Eskişehir, s. 117-136.

KUTAY, Cemal, *Avrupa'da Sultan Aziz*, Türk Kitaplığı, İstanbul, 1970.

_____, *Sultan Abdüaziz'in Avrupa Seyahati (Ömer Faiz Efendi'nin Risalesi)*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul, 1991.

KÜÇÜK, Cevdet, "Abdülaziz", *DİA.*, c. I, s. 179-185.

_____, "Abdülmecid", *DİA.*, c. I, s. 259-263.

_____, "V. Mehmed", DİA., c. XXVIII, s. 418-422.

Mehmed Bey (Hâfız), *Hakâyıku'l-Beyan fî-Cennet-mekan Abdülaziz Han*, İstanbul, 1324.

Mehmed Emin Bey, *Gelibolu Hâtırâtı*, Mekteb-i Harbiye Matbaası, İstanbul, 1327 (Transkripsiyon: Mithat Atabay, Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı, S. 10-11, s. 127-152).

MERCAN, Mehmet, "Sultan Abdülmecid'in Rumeli Gezisi Hakkında Bazı Tespitler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XXIV, S. 1 (Temmuz 2009), s. 81-100.

MUTLU, Şamil, *Yeniçeri Ocağının Kaldırılışı ve II. Mahmud'un Edirne Seyahati, Mehmed Dâniş Bey ve Eserleri*, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1994.

ÖZCAN, Abdülkadir, "II. Mahmud'un Memleket Gezileri", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1991, s. 361-379.

_____, "II. Mahmud'un Yurt İçi Gezileri", *XI. Türk Tarih Kongresi Ankara 5-9 Eylül 1990 Kongreye Sunulan Bildiriler*, TTK, Ankara, 1994, c. IV, s. 1599-1605.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, III, MEB, İstanbul, 1971.

SAKAOĞLU, Necdet, "Sultan Abdülmecid'in Rumeli Seyahati", *Toplumsal Tarih*, S. 145 (Ocak 2006), İstanbul, s. 30-33.

SAM, Levi, *Sevgili Padişahımız Efendimiz Sultan Mehmed Hân-ı Hâmis Hazretlerinin Selânik'i Teşrifleri Hatırasıdır / Souvenir du Voyage de S. M. I. Le Sultan Mehmed V à Salonique*, Selanik, 1327 (İBB Atatürk Kitaplığı Nadir Eserler Bel_Osm_O.00359).

ŞEHSUVAROĞLU, Bedii, "Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 1, İstanbul 1967, s. 41-51.

Seyahatnâme-i Hümayûn, (Yazarı, basılış yer ve tarihi belirsiz).

SİMAVİ, Lütfi, *Sultan Mehmed Reşad, Vahdettin ve Osmanlı Sarayının Son Günleri*, Pegasus Yayınları, İstanbul, 2006.

TARIM-ERTUĞ, Zeynep, "Osmanlı Devletinde Resmî Törenler ve Birkaç Örnek", *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), c. IX, Yeni Türkiye Yayınları, İstanbul, 1999, s. 133-142.

TİMUR, Taner, "Sultan Abdülaziz'in Avrupa Seyahati", *Tarih ve Toplum*, S. 1, 12 (Kasım-Aralık 1984), İstanbul, s. 330-336, 376-385.

(TUNCU), İsmail, *Hâtıra-i Seyâhat (1327 Mayıs-Haziran: Selanik, Üsküp, Priştine, Kosova, Manastır)*, TTK Kütüphanesi, Y.I/266.

UPTON-WARD, Judy, "Abdülaziz'in Avrupa Seyahati", *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), c. II, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 119-129.

UŞAKLIGİL, Halit Ziya, *Saray ve Ötesi Son Hatıralar*, c. I-II, Hilmi Kitabevi, İstanbul, 1940, 1941.

UZUN, Mustafa, "Envâru'l-Âşıkîn", DİA., c. XI, s. 258-260.

_____, "Muhammediyye", *DİA.*, c. XXX, s. 586-587.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Saray Teşkilâtı*, Ankara, 1984.

ÜNVER, A. Süheyl, "Selanik Mevlevîhânesi", *Mevlana Yıllığı*, Konya, 1963.

YAVUZ, Salih Sabri, "Manastırlı İsmâil Hakkı", DİA., c. XXVII, s. 562-564.

YAZICI, Nesimi - AKKUŞ, Mehmet, "Mevlevî Tarikatı Müntesibi Sultan V. Mehmed Reşad Döneminde Hey'et-i Mevleviyye'nin Konya Ziyareti Günlüğü (4-12 Haziran 1912)", *Uluslararası Mevlânâ Sempozyumu Bildirileri*, c. I, İstanbul, 2010, s. 123-174.

EKLER

Sultan V. Mehmed Reşad Gezi Öncesinde

Sultan Reşad Dolmabahçe'den Çıkışında

Selanik’te Yeni Musevi Kulübü Tâkı

BUHARLI GEMİ ÇAĞI'NDA KARADENİZ'DE AVRUPA DENİZCİLİĞİ

Özgür YILMAZ *

Özet

19. yüzyılda Trabzon merkezli olmak üzere diğer liman şehirlerinin ticaretlerinde görülen değişimler buharlı gemilerin kilit rollerini ortaya koymaktadır. Avrupalıların Güney Karadeniz sahillerine yaptığı ilk ticaret teşebbüsleri yelkenli gemiler ile başlasa da, 1836 yılından itibaren bu sularda buharlı gemilerin seferlere başlaması denizcilik faaliyetlerinin niteliğini tamamen değiştirdi. Trabzon'daki Fransız konsolosların 1830'lu yıllardaki denizcilik ile ilgili raporları hem Osmanlı denizciliğinin gerileyişine, hem de deniz taşımacılığındaki nitelik değişimine işaret etmektedir. Zira daha önce "*Navigation de Caravane de Trébizonde*" şeklinde ifade edilen Trabzon limanındaki denizcilik faaliyetleri, buharlı gemilerin taşımacılığın önemli bir kısmını yapmaya başladığı 1838 yılının dördüncü çeyreğinden itibaren "*Navigation de Trébizonde*" başlığı ile ifade edilmeye başlanmıştır. Buharlı gemilerin Avrupa ticari yayılmasını hızlandırarak Osmanlı karasularındaki ticarete hakim olmaya başlaması üzerine Osmanlılar da girişimde bulunarak bu yeni ulaşım vasıtasını kullanmaya başladılar. Fakat buharlı gemilerin Karadeniz'de görüldüğü 19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı denizciliği yabancı şirketler ile rekabet edemedi. Bunun yanında sınırlı sayıdaki buharlı geminin savaş dönemlerinde ordunun kullanımına tahsis edilmesi, Osmanlı buharlı gemiciliğini en çok etkileyen husus oldu. Bu bakımdan Karadeniz'de seyrüsefer büyük oranda Avusturyalı ve Fransız şirketlerin eline geçti. Kırım Savaşı'ndan sonra yeni denizcilik şirketleri Karadeniz'de ticarete başladı. Bu rekabet navlunlarda önemli düşüşlere ve iyi bir devlet desteğine sahip olmayan şirketler için önemli kayıplara neden oldu. Böyle bir ortamda Osmanlı denizciliği Karadeniz'de ayakta kalmaya çalıştı. Bu bildirinin de amacı bu rekabet döneminde Güney Karadeniz'de Avrupa denizciliğinin kuruluşu, gelişimi ve Osmanlı denizciliği karşısındaki durumunu ortaya koyarak 19. yüzyılda Türk deniz ticaretinin bu limanlardaki görüntüsünü ortaya koymaktır. Çalışmanın ana kaynakları, İngiliz ve Fransız konsolosluk kaynaklarıdır.

***Anahtar Kelimeler**: Karadeniz, 19. Yüzyıl, Avrupa Denizciliği, Buharlı Gemiler.*

* Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü; (ozguryilmaz@gumushane.edu.tr).

EUROPEAN NAVIGATION AT BLACK SEA IN THE AGE OF STEAMSHIPS

Özgür YILMAZ *

Abstract

The changes seen in Trabzon and the other port cities of the southern Black Sea in the 19th century revealed the key role of steamships. Although the first commercial enterprises of Europeans in the Southern Black Sea begun with sailing ships, the appearance of first steamship in 1836 had completely changed the nature of maritime activities. The maritime reports of French consuls in Trabzon in 1830s show not only the decrease of Ottoman maritime transport and also transformation process of maritime transport. The maritime activities in the port of Trabzon referred as "*Navigation de Caravane de Trébizonde*" in consular reports was begun to seen as "*Navigation de Trébizonde*" from the fourth quarter of 1838 in which steamships began to transport a significant portion of maritime trade. Because of European commercial extension of Europeans by means of steamships in Ottoman waters, the Ottomans took the initiative and began to use these new means of transport. However, the Ottoman navigation in the Black Sea could not compete with foreign companies in the first half of the 19th century. In addition, the allocation of a limited number of steamships to the Ottoman Navy during the war periods affected Ottoman civil maritime transport. In this regard, navigation in the Black Sea largely passed into the hands of Austrian and French companies. After the Crimean War, new maritime companies began the trade in the Black Sea. This competition decreased the freight rates and caused significant losses for some companies that did not have a good government support. The Ottoman navigation tried to survive in such environment in the Black Sea. The purpose of this paper is to investigate the development of European maritime, this status across the Ottoman navigation and reveal the status of Turkish maritime trade in the southern Black Sea ports in the 19th century. The main sources of the study are the British and French consular sources.

Keywords*: The Black Sea, 19th Century, European Navigation, Steamships.*

* Assist. Prof. Dr., Gümüşhane University, Faculty of Letters, Department of History; (ozguryilmaz@gumushane.edu.tr).

BUHARLI GEMİ ÇAĞI'NDA KARADENİZ'DE AVRUPA DENİZCİLİĞİ [**]

Özgür YILMAZ

Giriş

Karadeniz'e paralel uzanan dağların Anadolu'nun iç kısımlarıyla olan bağlantılarının sadece belirli noktalarda mümkün olduğu Güney Karadeniz sahillerinde deniz ulaşımı, tarih boyunca bu sahilleri siyasi ve iktisadi olarak merkezlere ve diğer ticaret mahallerine bağlamıştır. Bu nedenle burada görülen iktisadi faaliyetlerin büyük bir kısmı deniz ticareti şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Deniz sadece ticaretin yapıldığı bir mahal değil, Doğu Karadeniz örneğinde olduğu gibi, sınırlı tarım alanına sahip olan bölgeler için bir yaşam alanıdır. Karadeniz halkının temel geçim kaynağı balıkçılık, deniz ticareti ve deniz ulaşımı gibi denize bağlı iktisadi faaliyetlerdi. Karadeniz'deki Osmanlı egemenliği Güney Karadenizli tüccarlara uzun süre, Karadeniz'in tüm limanlarını kapsayan geniş bir ticari sahada faaliyet imkanı sağladı. 1774'te Rusya, 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya'nın Karadeniz, Tuna ve Boğazlarda ticaret yapma hakkı kazanmasıyla, Karadeniz yavaş yavaş Avrupa ticaret ve denizciliğine sahne olmaya başladı.[1] Karadeniz'de Osmanlı hakimiyetinin sona ermesi ve bu denizin yabancı denizciliğe açılması sonucunda ise, Karadenizli denizciler bu eski ticaret sahasını yabancı denizciler ile paylaşmak zorunda kaldılar.

Bu süreci, Güney Karadeniz'in en canlı limanı olan Trabzon'un gösterdiği gelişim ile takip etmek mümkündür. Bulunduğu konum itibarı ile Trabzon, tarihin en erken dönemlerinden beri en önemli ulaşım faaliyetini deniz yolu ile gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Karadeniz'de ticaretin yoğun olduğu dönemlerde Trabzon'un ticareti de aktif olmuş; ticari faaliyetlerin akamete uğradığı zamanlarda ise transit ticaret noktası olan Trabzon'un ekonomik yapısı da gerilemiştir. Bu tarihsel deneyim, 19. yüzyıldaki gelişmelerden de takip edilebilmektedir. Güney Karadeniz'in en aktif limanı Trabzon'un geçirdiği bu dönüşüm bize diğer küçük limanlar hakkında da bilgi vermektedir. Dolayısıyla 'Buharlı Gemi Çağı' olarak nitelendirebileceğimiz 19. yüzyılda Güney Karadeniz limanları aynı süreci yaşamış, ticaret ve ulaşımda bu yeni vasıtanın sağladığı imkanlardan istifade etmiştir. Bu yeni vasıta Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi limanları imparatorluğun ve Avrupa'nın önemli merkezlerine bağlasa da Avrupa iktisadi yayılmasının da bir aracı olmuştur.

[**] Bu tebliğ, Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Trabzon 2012'den türetilmiştir.

---

[1] Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, (çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul 1993, s. 32.33.

İlk olarak 1807'de Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson Nehri'nde çalışmaya başlayan buharlı gemilerin Avrupa'da görünmesi ise 1816 yılında, İngiltere ile Fransa arasında Manş Denizi'nde yapılan bir deneme seferleriyle oldu.[2] 1819'da ise Atlantik Okyanusu bir buharlı gemi ile 18 günde aşıldı. Osmanlılar, buharlı gemileri çok geçmeden kendi sularında kullanmaya başladılar. 19. yüzyılın başlarında Osmanlı karasularındaki deniz ulaşımında yelkenli gemiler önemlerini korumakla birlikte, 1820'li yılların sonlarından başlayarak buharlı gemiler de işlemeye başladı. Osmanlı hükümeti ilk olarak 1827'de İngiltere'den bir adet buharlı gemi satın aldı. Halk arasında "*Buğu Gemisi*" denilen bu gemiye "*Sürat*" adı verildi. Bir müddet sonra Osmanlılar İngiltere'den bir gemi daha satın aldılar.[3] Fakat daha da önemlisi Amerikalı Foster Rhodes'un ilk Osmanlı buharlı gemisini İstanbul Tersanesi'nde inşa etmesidir.[4]

1833'te Rusların Odesa Kumpanyası İstanbul'a ilk seferini düzenledi.[5] 1834'de ise Avusturya'nın Tuna Kumpanyası vapurları Kalas limanında boy gösterdi. 1836'dan itibaren bu şirkete ait *I. Ferdinand* adlı gemi, İshakcı-Tulca ve Varna'ya uğramak üzere Kalas-İstanbul hattında on beş günde bir muntazam seferler yapmaya başladı.[6] Beyrut limanına ilk buharlı gemi 1836'da, Kızıldeniz'e ise 1840 yılında girdi.[7] Güney Karadeniz limanlarının bu yeni araçla tanışması, buharlı gemilerin Osmanlı karasularına girişinden hemen sonra gerçekleşmiştir. 19. yüzyılın ilk otuz yılına kadar Güney Karadeniz'in en önemli limanı olan Trabzon'un Avrupa ile deniz bağlantıları yok denecek kadar azdı. Trabzon daha çok, İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen önemli bir ara liman hüviyetindeydi. Önceleri ara liman vazifesini gören Trabzon, zamanla Avrupa ile doğrudan seferlerin yapıldığı bir liman haline geldi.[8]

---

2 Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", Çağını Yakalayan Osmanlı *Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 159.

3 Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", Çağını Yakalayan Osmanlı *Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 146.

4 Kuran, *a.g.m*., s. 159; ayrıca bkz. Levent Düzcü, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, 5/1, Samsun 2013, s. 113-127.

5 Donalt Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, Islahatlar Devri 1812-1914", (ed. Halil İnalcık, Donald Quataert), (çev. Süphan Andıç), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, C. 2, İstanbul 2004, s. 920.

6 İlhan Ekinci, *Tuna Ticaret Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 1998, s. 40.

7 Quataert, *a.g.m*., s. 920.

8 Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850–1900)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997, s. 52-53.

I. Karadeniz'de Buharlı Gemiler

19. yüzyılın ilk yarısında, Güney Karadeniz limanlarının Avrupa piyasaları ile entegrasyon sürecinde başta, Trabzon ve Samsun gibi önemli limanların ticaretinin yükselmesinde şüphesiz buharlı gemilerin bu sularda seferler yapmaya başlamasının önemli bir etkisi bulunmaktadır.[9] Bu konuda Trabzon-İstanbul arasında 1836 yılının baharında seferlere başladığını gördüğümüz ilk buharlı gemi bir İngiliz şirketine ait *Essex*'ti.[10] Özellikle Tuna yoluyla Karadeniz'de önemli bir hamle yapan Avusturya şirketlerinden önce İngiliz denizciliğini burada görmek şaşırtıcı değildir. Zira İngiltere, Trabzon üzerinden İran'a doğru yapılacak transit ticaret için daha kısa yollar arıyordu. Transit ticaretin büyük bir kısmını İngiliz tekstil ürünlerinin oluşturduğu bu yeni ticarette İngilizler, Trabzon'a yaptıkları mal sevkiyatını bu yeni vasıta ile hızlı bir şekilde gerçekleştirmeye başladılar. Burada ilginç olan ise bu geminin Samsun'a da uğramasıydı. Essex, İstanbul-Samsun-Trabzon arasında on beş günde bir Trabzon'a uğrayarak seferlere başladı. Trabzon'daki Fransız konsolosu, Güney Karadeniz'deki deniz taşımacılığındaki bu dönüm noktasına dair ilginç ayrıntılar aktarmaktadır. Konsolos Outrey'e göre az yolcu, düşük taşıma kapasitesi ve bazı harcamalar ile Essex'in ilk yılında kâr etmesi zor olsa da, İstanbul'dan üç günde Trabzon'a varan bu hızlı ve yeni ulaşım vasıtası yelkenli gemilerin iş kapasitesini önemli oranda düşürecek ve pek çok tüccarı kendine çekerek zamanla önemli kârlar elde edecekti.[11]

Tuna sayesinde oldukça stratejik bir avantaja sahip olan Avusturya'nın da bu yeni hatta çok geçmeden yer almaya başladığı görülmektedir. Kaynakların bize verdiği bilgilere göre ilk Avusturya buharlı gemisinin Trabzon'a geliş tarihi 1837'den öncedir ki, Avusturya 1834 yılında bazı girişimlerde bulunmuştur. Bu tarihte Avusturya'nın tasarısına göre konulması düşünülen seferde buharlı gemiler Viyana'dan hareket edecek, Tuna yolu ile Karadeniz'e, buradan İstanbul'a ve daha sonra da Trabzon'a uğrayacak ve aynı yolu takip edip başlangıç

---

9 Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route", *International Journal of Middle East Studies*, S. I, 1970, s. 1; A. *Üner* Turgay, "Otoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During The Nineteenth Century", *Économie et sociétés dans l›Empire ottoman (fin du XVIIIe -début du XXe siècle),* (derl. J. Bacqué Grammont, P. Dumont), Paris 1983, s. 302. Güney Karadeniz limanları hakkında örnek bir çalışma için bkz. Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1850–1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sempozyumu*, 9-11 Ekim 2008, Ankara 2009, s. 517-536.

10 Bu sularda İngilizlerin daha önce başka gemileri de denediği görülmektedir. İngilizler 1833 yılında daha evvel Amerika'ya köle taşıma işi için inşa edilen Shah (Şah) adlı bir gemiyi bu sularda nakliye işi için hizmete sokmuştur. Bkz. AMAEF (Archives du ministère des Affaires étrangères de la France), CADN (Centre des Archives diplomatiques de Nantes), Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834.

11 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 9 Nisan 1836.

noktasına geri dönecekti.[12] Fakat Avusturya bu şekilde tasarılarda bulunurken, İngiltere 1836 Eylül'ünde *Crescent* adlı diğer bir gemiyi hizmete sokmuş ve arkasından bu hatta Osmanlı gemileri de işlemeye başlamıştır.[13] Avusturya tarafından asıl girişim *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* firmasına ait *Fernando* adlı geminin hizmete girmesiydi.[14] Bu şekilde Avusturya denizciliği Güney Karadeniz'de önemli bir atılım gerçekleştirdi. Ayrıca Avusturya Temmuz 1837'de İngilizlerin Crescent adlı gemisini de satın aldı.[15] Böylece Fernando/Ferdinando ve Matternich'ten sonra Crescent ve daha sonra da İstanbul ve Maria adlı gemiler ile Avusturya, bu sulardaki deniz taşımacılığının önemli bir kısmını gerçekleştirmeye başladı. Issawi'nin İngiliz konsolosluk belgelerine göre hazırladığı ve 1836-1841 yılları arasında Trabzon'daki buharlı gemi trafiğine ilişkin verdiği bilgilere göre, 1839'dan itibaren İngiliz gemileri seferlerini durdurdu. Böylece *Eser-i Ticaret* ve *Zibaşi-i Ticaret* gemileri ve Avusturya'nın adı geçen gemileri Güney Karadeniz'deki deniz taşımacılığında yeni bir rekabet dönemini başlattılar. Bu rekabet sadece Trabzon'da değil, İstanbul-Trabzon arasında yer alan ve tüm gemilerin uğradığı Sinop ve Samsun limanlarında da görülmeye başlandı. Bununla beraber daha da önemlisi, Trabzon'a gelen buharlı gemilerin toplam tonajının 1836'da 3.664 iken, 1841'de 13.124'e çıkması olmuştur.[16]

İlk dönemlerde Osmanlı denizciliğinin tam olarak şirketleşemediği görülmektedir. Trabzon'a işleyen Osmanlı gemilerine bakıldığında bunların birinin Ermeni bir tüccara, diğerinin ise Avrupalı bir tüccara ait olduğu görülür. Bunlardan Ermeni tüccara ait olanı 1839 yılında Samsun'da batmış, Avrupalı tüccara ait olan 140 beygirlik gemi ise 1842'de ikinci bir geminin gelmesine kadar bu sularda on beş günde bir seferlerine devam etmiştir.[17] Osmanlı

---

[12] Bu tarihte Avusturya'nın Trabzon'da bir konsolosu bulunmadığı için, Avusturya'nın sanayisine yeni bir pazar açmak için tasarlanan bu seferler ile ilgili olarak Avusturya hükümeti Trabzon'daki Rus konsolosunu görevlendirmiştir. Rus konsolosu, atılacak olan bu adımın şehrin ticari durumu için oldukça önemli bir gelişme olduğunu belirtmektedir. Bkz. AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Roussin'e, 6 Mayıs 1834.

[13] Osmanlı hükümeti buharlı gemi trafiğinde yaşanan bu canlılığa ayak uydurmaya çalışmış ve özellikle Avusturya gemileri karsısında Türk gemilerini koruyan bir dizi tedbir almıştır. Bunun yanında vapur şirketi kurmak isteyen müteşebbislere gerekli kolaylığı da göstermiştir. Bkz. Abdullah Saydam, "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, Trabzon 1998, s. 286. Mesela 1839'da İzmir'de kendi vapurlarını işletmeye başlayan Osmanlılar, Osmanlı tebaasının Avusturya vapurlarına binmelerini men etmişti. Bkz. Ekinci, *a.g.t*., s. 42.

[14] Issawi, *a.g.m*., s. 20.

[15] Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago 1980, s. 161-165.

[16] Issawi, *a.g.e*., s. 165.

[17] Kütükoğlu bu bilgileri Trabzon'daki İngiliz konsolosluk arşivlerine dayandırarak belirtmektedir. Dolayısıyla aynı dönemde, aynı kaynaktan Issawi'nin hazırladığı tabloda Osmanlı bandırası taşıyan gemiler *Eser-i Ticaret* ve *Zibaşi-i Ticaret* olarak geçmektedirler. Eğer bu bilgileri karşılaştıracak olursak, Issawi'nin tablosunda Kütükoğlu'nun Ermeni

hattı, Avusturya ve İngiliz hatlarından daha sonra kurulmuş ise de Osmanlı gemileri taşımacılıkta kısa sürede önemli bir konuma gelmişlerdir. Böylece Osmanlı gemileri ile Avusturya gemileri arasında mühim bir rekabet ortaya çıktı.[18] 1841'den itibaren Avusturya gemilerinin İstanbul-Trabzon arasındaki seferleri düzenli bir hale geldi.[19] 1842 yılında ikinci bir Osmanlı gemisinin seferlere başlamasıyla Osmanlı vapurları ücretlerde indirime gitmiş ve böylece Avusturya vapurlarına ciddi rakip olmuşlardır.[20] Fransız konsolosuna göre bu rekabet, yeteri kadar yük alamayan bu iki şirketin iş hacmini etkilemiştir. İşte bundan dolayı, Ekim 1842'de Osmanlı ve Avusturya yetkilileri bu durumu görüşmek için bir araya geldiler. İki taraf arasındaki mutabakata göre, bu hatta Avusturya ve Osmanlı gemilerinin birbirini takip edecek şekilde işlemesine karar verdiler.[21] Bu düzenleme ile Trabzon'a gelen gemi sayısında azalma olsa da, Trabzon'a gelen gemiler iyi bir yük ile geldiğinde ticarette bir gecikme ve zarar olmamıştı.[22] Fakat bu düzenlemenin artan ticaret potansiyeline çok uygun olduğunu söylemek zordur. 1838'den beri bu sularda etkinliğini yitiren İngiliz denizciliği 1846'da yeni bir hamle yaptı. Bu tarihte, İngiliz *Peninsular and Oriental Company*'nin gemilerinin bu hatta seferlere başlaması ile daha önce var olan Osmanlı-Avusturya rekabetine başka bir şirketin gemileri de eklenmiş oldu.[23] Peninsular and Oriental Company'nin Trabzon'a seferlere başlaması,

---

tüccara ait olduğunu belirttiği *Eser-i Ticaret* gemisinin bulunmadığı görülür. Çünkü Eser-i Ticaret'in 1840'daki gemi hareketlerinde adı yoktur. Dolayısıyla buradan Zibaşi-i Ticaret'in de Avrupalı tüccara ait olduğu anlaşılmaktadır. Bu konuda bkz. Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul 1995, s. 166 ve Issawi, *a.g.e*., s. 165.

18 Robert Curzon, *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London 1854, s. 24.

19 E. Jacobs, *Voyage en Asie et en Afrique d'après les récits des derniers voyageurs*, Paris 1855, s. 298.

20 Kütükoğlu, *a.g.m*., s. 166.

21 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome, 5, Outrey'den Bourgueney'ye, 29 Ekim 1842. İngiltere'nin Trabzon konsolosu Stevens'a göre bu antlaşma Trabzon'da, Osmanlı şirketinin ortağı olan vali (Osman Paşa) tarafından ihlal edilmişti. Hatta vali, Osmanlı tebaasının Avusturya buharlı gemilerini kullanmalarını da engellemişti. Bu engelleme, sadece Samsun'da, Avusturya şirketinin 2.000 sterlin zarar etmesine neden olmuştu. Bkz. Issawi, *a.g.e*, s. 166; A. Üner Turgay, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon in the Nineteenth Century* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), University of Wisconsin-Madison Graduate School, Wisconsin 1976, s. 107.

22 Gerçekten de 1844 yılında Trabzon limanına giren-çıkan tüm gemilerin bandıralarına bakılacak olursa, burada Avusturya'nın ne derece etkili olduğu anlaşılır. Bu senenin rakamlarına göre limana giren ve çıkan gemilerin sayısı şu şekildedir: 159 Osmanlı, 69 Avusturya, 12 İngiliz, 6 Yunan, 4 Rus ve 1 İyon gemisi. Bkz. AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'tan de Butenval'e, 11 Şubat 1845.

23 Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986),* Samsun 1998, s. 100.

o zamana kadar İngiltere ile doğrudan bağlantı kuramayan tüccarlara yeni imkanlar tanıdı.[24] Bu şirketin gemilerinin bu hatta seferlere başlaması piyasada nakliye için yeterli mal olduğunu, dolayısıyla ticaret potansiyelinin yüksekliğini göstermektedir. Hatta zaman zaman İstanbul-Sinop-Samsun-Trabzon hattında işleyen buharlı gemilerin yetersiz kaldığı da görülüyordu. Mesela 1845'te, İstanbul piyasasında yeterli nakliye vasıtası olmadığı için İran'a gitmek üzere bekleyen malların nakliyesi gecikmişti. Pek çok tüccar mallarını göndermek için iki ay kadar beklemek zorunda kalmış, mallarını göndermek isteyenler de buharlı gemi şirketlerinin belirlemiş olduğu tarifeden çok daha yüksek navlunlarla karşılaşmışlardır. Bu durum Trabzon ticaretine zarar vermiştir.[25]

Gemi ihtiyacı sadece İstanbul'dan Trabzon'a gelecek mallar için değil, Trabzon'dan gidecek mallar için de hissedilmekteydi. Benzeri bir durum 1847 yılında gerçekleşti. Avusturya'nın Lloyd şirketi Trabzon'da sadece mukaveleli olarak İran mallarını almakta ve bundan ötürü Trabzon'un yerli mallarına yer kalmamaktaydı. Trabzon tüccarının karşılaşmış olduğu bu zorluk üzerine Trabzon müşiri Halil Rıfat Paşa bu durumu İstanbul'a bildirmiştir. Bunun üzerine hem Tersâne-i Âmire hazinesine bir kâr sağlamak, hem de söz konusu tüccarların ticaretine yardımcı olmak için Tersâne-i Âmire vapurlarından *Eser-i Cedîd*'in birkaç defa Trabzon taraflarına gelerek, burada biriken malları taşımasına karar verilmişti.[26]

Bu süreçte Osmanlı gemiciliğinin karşılaştığı sorunların başında yeterince geniş bir filoya sahip olunamaması ve gemilerin bakımlarının yapılamaması gibi bazı teknik eksiklikler yer almaktadır.[27] Zira sınırlı sayıda gemi ile gün geçtikçe artan ticari faaliyetleri karşılamak çok zordu. Bu konuda yaşanan sıkıntıları arşiv belgelerinde de görmek mümkündür. Mesela Trabzon'a işleyen *Ereğli* adlı vapurun tamiratta olması nedeniyle, bu hatta sadece *Üsküdar* adlı vapur kalmıştır. Bundan dolayı tüccar ve yolcuların zorlukla karşılaşmamaları için Üsküdar vapuru yükünü aldıktan sonra, Avusturya vapurlarının da kullanılması yönünde Trabzon valisine yazılar gönderilmiştir.[28] Güney Karadeniz'deki seyrüsefer için, temelleri 1842 yılında atılan Osmanlı-Avusturya Antlaşması'nın 1845'e kadar sürdüğü anlaşılmaktadır.[29] Bu zorluklara bir de yaşanan gemi kazaları eklenince, Osmanlı gemiciliği için oldukça önemli kayıplar ortaya çıkmıştır. 1845 yılında Türk şirketine ait en iyi iki geminin çarpışması hem

---

[24] PRO FO, 78/703, 1846 Trabzon Ticaret Raporu, 31 Aralık 1846.

[25] AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1847.

[26] Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1998, s. 123-124; Kütükoğlu, *Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri*, s. 167; BOA, İ. DH. 134/6906, 14 M. 1263/6 Ocak 1847; BOA, C. İKTS. 28/1374, 18 M. 1263/10 Ocak 1847.

[27] Düzcü, *a.g.m*., s. 119.

[28] BOA, C. İKTS. 29/1440, 19 Z. 1258/21 Ocak 1843.

[29] PRO FO, 78/654, Frank Stevens'ın 1845 Trabzon Ticaret Raporu, 31 Aralık 1845.

bu şirket nezdinde, hem de halk arasında büyük bir üzüntüye neden oldu. Bu gemilerden biri *Mecra-i Ticaret*, diğeri de *İskender* adlı gemilerdi. Bu gemilerden Mecra-i Ticaret batmış, İskender adlı gemi ise çok ağır hasar almış ve tamir için İstanbul'a gönderilmişti.[30] Fakat burada çok kötü bir şekilde tamir edildi. Geminin bu durumu tüccarların gözünü korkutmuştu.[31] Teknik eksikliler bu dönemde Osmanlı denizciliğinin gerilemesine neden oldu. Lloyd şirketinin bazı gemilerini Tuna hattına çekmesi ve Avusturya gemilerinde bazı düzensizliklerin ortaya çıkmasıyla[32] Trabzon ve İstanbul piyasalarında mal birikmeleri meydana geldi. Bu açığı ise İngiliz gemileri telafi etmiştir. Ekimin ortasından yılın sonuna kadar İngiliz Oriental ve Peninsular şirketlerine ait dört İngiliz gemisi Achille, Düke, Carnivall ve Jaques bu mal birikimini eritmişler ve rakip firmaların bu hattı ihmal etmeleri nedeniyle kârlı bir iş çıkarmışlardır.[33] Osmanlı şirketi bu şekilde zorluklar yaşadığı bu hatta rekabet edebilmek için yeni gemilere ihtiyaç duymuştur. Bundan dolayı Trabzon'a işlemek üzere Londra'da vapur inşa ettirilmesi için siparişler verilmiştir.[34] Bu gemiler İngiltere ve Trieste'de yapılacaktı ve bunların Mayıs 1847'de seferlere başlaması bekleniyordu.[35]

Tablo 1: 1847 Yılında Trabzon'a Gelen Buharlı Gemiler

Bandırası	Adı	Gücü (beygir)	Tonaj
İngiliz	Euxin	450	825
"	Sultan	450	728
"	Erin	380	532
"	Achille	450	586
"	Jagues	306	497
Avusturya	Austria	360	458
Osmanlı	Vasıta-i Ticaret	300	500

Kaynak: AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Trébizonde, Tome 5.

Fakat İngiliz denizciliğinin bu durumdan istifade etmesi uzun sürmedi. 1847 yılında Trabzon-Liverpool arasında seferler yapan üç İngiliz gemisinden

---

30 BOA, İ. DH. 105/5319, 9 B. 1261/14 Temmuz 1845; AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 21 Temmuz 1845.

31 PRO FO, 78/654, Frank Stevens'ın 1845 Trabzon Ticaret Raporu, 31 Aralık 1845.

32 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846.

33 PRO FO, 78/654, Frank Stevens'ın 1845 Trabzon Ticaret Raporu, 31 Aralık 1845; AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846; Aynı Dosya, Clairambault'dan Bourgeney'e, 7 Ekim 1845.

34 BOA, İ. DH. 121/6170, 2 Ca 1262/28 Nisan 1846.

35 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 20 Ocak 1847.

ikisi batmış ve bunun üzerine bu şirket seferlerini kesmiştir. Bu kayıp Liverpool'dan gelen tüm mallar için yapılan başarılı girişimin sonu olmuştur. 1847'de Peninsular and Oriental kumpanyası Trabzon ve İstanbul arasında işleyecek özel gemi seferleri koydu fakat bundan Aralık ayına doğru vazgeçti.[36] Mesela İngiliz Oriental and Peninsular kumpanyası vapur eksikliğini gidermek için Trabzon-İstanbul hattında, İranlı ve Gürcü tüccarların mallarını İstanbul'dan aldıkları en yoğun dönem olan güzün başlangıcında ikinci bir geminin hizmete sokulmasını teklif etmiştir. Aynı şekilde Türk şirketinin de ayda iki defadan fazla düzenli sefer yapması planlandıysa da bunlar gerçekleşmemiştir.[37]

İstanbul'dan gelerek Sinop, Samsun ve Trabzon'a uğrayan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz şirketleri bu limanları, İstanbul ve imparatorluğun diğer limanlarına ile Avrupa'nın önemli limanlarına da bağlıyordu. Bunun yanında buharlı gemi hatları bu limanları Karadeniz'in diğer limanlarına da bağlıyordu. Bu süreçte gerek Osmanlı şirketi gerekse de diğer şirketler seferlerini Batum'a kadar uzatmaya da çalışıyorlardı. Bu hatta ilk olarak Avusturya'nın Lloyd şirketi Batum'a kadar uzanan bir sefer koydu. Daha sonra Osmanlı şirketi de Lyod şirketini takip ederek Batum'a uğramaya başladı.[38] Karadeniz'de gelişen ticaret, buharlı gemi şirketleri de bazı ara limanlar hakkında araştırmalar yapmaya teşvik etti. Her ne kadar Sinop buharlı gemilerin başlıca durak yerlerinden biri olsa da Sinop'un iç kısımlara doğru olan yol koşullarının iyileştirilememesi İnebolu'yu alternatif bir liman olarak ortaya çıkardı. Trabzon'daki Fransız konsolosu Clairambault da İnebolu'nun Çorum, Yozgat, Kastamonu ve Çankırı ticareti için bir çıkış kapısı olması itibarıyla buharlı gemilerin buraya uğramaları gerektiğini ifade ediyordu. Dolayısıyla Osmanlı sularında yerleşmeye çalışan Fransız denizciliğinin deniz ticareti bakımından önemli bölgeleri incelediğini görmekteyiz.[39]

---

[36] Aynı rapor.

[37] AMAEF, Paris, CCC (Correspondance Consulaire et Commerciale), Trébizonde, Tome 6, Clairanbault'dan de Sahitte'e, 26 Şubat 1850.

[38] Bu hatta işleyen Osmanlı gemilerinin düzensiz çalıştıkları anlaşılmaktadır. Zira 1852 yılında bu hatta çalışmak üzere gemi taleplerinin olması ve burada işleyecek gemilerin olmaması bu hatta karşılaşılan en önemli sorunlardı. Zira yukarıda da bahsedildiği gibi bu hattın kârlı olması konusunda konsolosun yaptığı değerlendirmelerin doğru çıktığı görülmektedir. Burada işleyen Eser-i Hayr vapurunun masraflarını karşılayamadığı için seferden çekilmesi ve yerine başka bir vapurun gönderilmesi söz konusudur. BOA, A.AMD, 33/100, 9 S. 1268/4 Aralık 1851; BOA, A.MKT, MHM, 51/30, 25 S. 1269/8 Aralık 1852; BOA, A. MKT. NZD. 68/26, 24 S. 1269/7 Aralık 1852.

[39] AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Fransız Maslahatgüzarına 25 Mayıs 1848.

I. 19. Yüzyılın İkinci Yarısı: Buharlıların Zirvesi

Osmanlıların 1845'te yaşadıkları gemi kaybı sonrasında Trabzon-İstanbul hattındaki seferler üç yıl kadar akamete uğradı. 1848'de İstanbul-Trabzon hattında Osmanlı buharlıları tekrar görülmeye başlandı. Hatta çok geçmeden Osmanlı gemileri ticaretin önemli bir kısmını geçekleştirir hale geldiler. 1851 yılında bu hatta işleyen yedi büyük buharlı geminin dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve biri de İngiliz gemisiydi. Bu gemiler Sinop ve Samsun'dan sonra Giresun'a da uğrayarak İstanbul-Trabzon arasında sefer yapıyorlardı. Karadeniz'deki limanların birbiri ile olan bağlantıları açısından bu dönemde, Rusların Redutkale-Batum-Trabzon hattında seferler koyması söz konusu oldu.[40] Yüzyılın ortasında Osmanlı şirketi, yeni ve güçlü gemilerle taşımacılığın büyük bir kısmını gerçekleştirmeye başladı. Osmanlı gemilerini, Avusturya ve İngiliz gemileri takip ediyordu. Bu şirketler ticari emtianın yanında 1851 yılında İstanbul'a 17.300 yolcu taşıyarak önemli oranda ekonomik bir kazanç elde etmişlerdi. Trabzon-İstanbul hattında işleyen buharlı gemilerin en büyükleri Osmanlı hükümetine ait olan 450 beygirlik iki gemiydi. Ottoman Steam Navigation şirketine ait gemiler ise 25-350 beygir; Lloyd firmasının iki gemisi ise 250-350 beygir; İngilizlerin tek gemisi ise 300 beygir gücündeydi.[41] Buradan da anlaşılacağı üzere, Osmanlı gemileri önemli bir hazırlık devresinden sonra bu hatta etkin rol oynamaya başladılar.

Trabzon-İstanbul arasındaki ticaret ve taşımacılığın sürekli yükselmesi deniz ticaretinde yeni şirketlerin iştahlarını da kabartmıştır. Osmanlıların önemli siyasi ve iktisadi müttefiki olan Fransızların Karadeniz'deki deniz taşımacılığında geri planda olmaları konsolosların çok yakındığı bir durumdu. Fakat bu konuda 19. yüzyılın ilk yarısında Messageries Nasyonal şirketi ile Akdeniz'de posta taşımacılığı yapan Fransız denizciliği Karadeniz ile ilgilenmeye başladı. Trabzon'daki Fransız konsolosu Clairambault, Ekim 1852'de Fransız dışişlerine Trabzon'daki denizcilik faaliyetleri yanında Trabzon'a işleyen buharlı gemiler hakkında bir rapor sundu. Elbette bu rapor, bu hatta kurulacak olan Fransız buharlı gemi şirketi hattının iş potansiyelini ölçmeye yönelikti. Clairambault bu raporunda şirketlerin merkezleri, sefer güzergahları, kârları, harcamaları ve aralarındaki rekabet gibi değişik konularda tespitlerde bulundu.[42] Nitekim çok geçmeden Fransız denizciliği de Karadeniz'de görünmeye başladı.

Daha çok Avusturya gemileri ile sıkı bir rekabet içinde olan Osmanlı gemileri, İran ile yapılan antlaşmadan da istifade ederek uyguladıkları düşük

---

40 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Clairambault'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 15 Mart 1852.

41 *Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review*, Sayı 27, New York 1852, s. 28-38.

42 Cumhur Odabaşıoğlu, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul 1995, s. 451; AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Dışileri Bakanlığına, 1 Ekim 1852.

navlunlar sayesinde önemli kazançlar elde ettiler.[43] Fakat bu yükseliş dönemini Kırım Savaşı sekteye uğrattı. Kırım Savaşı nedeniyle Osmanlı gemilerinin Karadeniz'deki ticari sivil dolaşımı sona ermiştir. Savaş nedeniyle Osmanlı gemileri ordunun hizmetine sokulmuş ve Trabzon-İstanbul hattında sadece İngiliz ve Avusturyalı gemi şirketleri kalmıştır. Baş başa kalan bu iki şirketin de çok geçmeden rekabete girdikleri görülmektedir. 1854 kışında İngiliz gemileri düzenli seferler gerçekleştirirlerken, Avusturya gemileri bazı şikayetlere neden oldu. Bunun üzerine, Lloyd şirketi bir düzenleme yaparak her beş günde bir İstanbul'dan Trabzon'a seferler koydu. Bu iki firma arasında başlayan rekabette 150 kuruş yerine Avusturya firması 50; İngiliz firması ise 20 kuruş bedel ile yolcu taşımacılığına başladı. Özel bir girişimciye ait olan İngiliz gemilerinin Lloyd gibi güçlü bir firma ile bu şartlarda rekabet etmesi zordu ve bundan dolayı gerek yolcu gerekse de ticaret eşyasının normal tarifeden taşınması konusunda İstanbul'dan bazı talimatlar almışlardı.[44] Trabzon'daki Fransız konsolosu Poncharra elçiliğe gönderdiği mektupta, Karadeniz ticaretinin şüphesiz yakın zamanda çok büyük bir gelişim göstereceğini, Fransız gemilerinin de bir önce burada ticarete başlamaları gerektiğini söyleyerek tonajı yüksek, güçlü gemilerin düzenli bir servis ile büyük kârlar elde edeceğini yazmaktaydı.[45]

Kırım Savaşı nedeniyle İstanbul-Trabzon hattında İngiliz ve Avusturya gemileri önemli ölçüde deniz taşımacılığı gerçekleştirdiler. İngiliz gemilerinin, Osmanlı ve Fransız hükümetleri tarafından Kırım'daki müttefiklerin iaşesi için kullanılmaları, bu gemilerin Trabzon-İstanbul hattındaki seferlerinde kesintilere neden olmuştu. Buna karşın savaş döneminde Avusturya şirketi burada çok düzenli bir servis gerçekleştirdi. Lloyd şirketi 1855 yılında tonajı 1.100 ton ve gücü 400 beygir olan iki yeni gemi inşa ederek bunları Trabzon-İstanbul arasındaki hatta kullanmak üzere tahsis etmiştir. Bunun yanında Yunanistan gibi diğer bazı devletlerin de, Trabzon ile Manchester arasında gemi seferleri koymak için bazı girişimlerde bulunduğu görülmektedir.[46]

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra Osmanlı gemileri tekrar Trabzon hattında çalışmaya başlamışlardır. 1856 yılında Avusturya'nın Lloyd şirketi'nin gemileri 36 sefer yaparken, İngiliz gemileri ise 46 sefer yapmıştır. 10 Türk bandıralı gemi ise ticaret yapmak için Trabzon'a gelmiştir. 1857 yılının başlarında, İngiliz şirketlerinden biri gemilerini Türklere satmış ve burada 4-5 geminin işlediği yeni bir hat kurulmuştur.[47] Böylece bu geniş filoyla Türk

---

43 Kütükoğlu, *Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri,* s. 167.

44 Bu düşük tarifeye rağmen iki firma da oldukça yüksek kârlar elde etmişlerdir. Hatta yüksek kapasitelerine rağmen mal taşımacılığını zar zor bir şekilde gerçekleştirmişlerdir. Bkz. Accounts and Papers (A&P), 1857, Sayı 38, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1854 Trabzon Raporu.

45 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 5, Clairambault'dan Walewski'ye, 30 Mayıs 1855.

46 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Clairambault'dan Walewski'ye, 30 Nisan 1856.

47 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Clairambault'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.

bandırası taşıyan gemilerin bu sıralarda k*â*rlı bir iş yapmaya başladılar. Türk şirketlerini sırasıyla Avusturya, İngiliz ve Fransız bandıralı gemiler takip etmekteydi.[48]

Kırım Savaşı Karadeniz'in siyasi geleceği için önemli bir dönüm noktası olduğu kadar ticari açıdan da yeni bir dönem başlatmıştır. Savaş ve savaş sonrası dönem, Güney Karadeniz limanlarının ticaretlerini en üst sınıra taşıdığı gibi deniz ticaretine de oldukça ivme kazandırdı. Zira savaşta Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan İtalya ve Fransa'nın da bu sularda buharlı gemiler işletmeye başlamaları ve beraberinde diplomatik temsilcilikler tesis etmeleri ticarette görülen artışın bir tezahürüydü. Böylece bu limanlarda ticaret yapan unsurların mensup oldukları ülke sayısında da artışlar oldu. Bu süreçte burada var olan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz şirketlerine ilaveten bazı yeni şirketler daha kurulmuştur. 1856 yılında bu sularda işlemeye başlayan Yunan şirketi, Trabzon-Manchester arasında sefere başladı. Bu şirket İran'a giden İngiliz mallarını; dönüşte de İran ve Anadolu mallarını taşıyarak kazançlar elde etmişti. Bu şirketin kurulması Rumlar arasında sevinçle karşılanmıştır.[49]

Fransız Messageries şirketi Kırım Savaşı sırasında İstanbul-Varna arasında seferler yapıyor ve Kırım'a müttefiklerin ihtiyaçlarını taşıyordu. Nitekim şirketin bu öncü çalışmaları daha sonra Güney Karadeniz'de sivil taşımacılık imtiyazını elde etmesine vesile oldu.[50] Zaten konsoloslar uzun zamandan beri bu sularda işleyen bir Fransız gemisi görmenin Fransız ticareti için çok faydalı olacağını, bu gemilerin İngiliz gemileri gibi güçlü, tonajlı ve düzenli bir şekilde işlemeleri halinde önemli ekonomik kârlar elde edeceklerini belirtmişlerdir. Aynı şekilde konsoloslar, Lloyd firmasının taşımacılıkta yaptığı yeniliklerin yapılması durumunda, bu şirket ile sıkı bir rekabete girileceği ve Trabzon-İstanbul hattından başka gemileri olmayan İngiliz firmasının ise bu şirketler ile rekabet edemeyeceğini yazmaktaydılar.[51] Konsolosların bu yöndeki beklentileri sonunda gerçekleşmiş ve 1857 yılının sonlarına doğru İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon gibi Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulması ile Messageries Maritimes şirketi Güney Karadeniz limanlarında seferlere başlanmıştır.[52] Messageries şirketinin gemileri Güney Karadeniz limanlarını Suriye, Tuna ve Rumeli vilayetlerine bağladığı gibi Yunanistan, İtalya ve Fransa'nın önemli limanlarına da bağladı.[53] Fakat seferlere başlar

---

48 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Benedetti'den Walewski'ye, 1 Mayıs 1858.

49 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 7, Poncharra'dan Thouvenel'ye, 6 Haziran 1856.

50 Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da Bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, (haz. Ersan Başar ve diğ.), İstanbul 2012, s. 129.

51 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.

52 AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.

53 A&P, Sayı 30, 1859, İngiliz Konsolosu Stevens'in 1858 yılı Trabzon Ticaret Raporu.

başlamaz şirketin *Egyptus* adlı gemisi Giresun açıklarında karaya oturmuştur. Daha sonra şirket *Sully* ve *Henry IV* adlı gemilerini de bu sularda kaybetmiş ve bu şirketin itibarı için bir darbe olmuştur.[54] Messageries şirketi önceleri önemli kârlar elde edemeyip devletten aldığı destekle ayakta kalsa da zamanla önemli iş hacmine sahip oldu. Aşağıdaki tablo Fransız şirketinin zamanla sahip olduğu iş potansiyelini göstermektedir.

Tablo 2: 1860'de Trabzon Limanı'ndaki Hareketlilik

İthalat							İhracat			
Ülke **Bandıra**			**Gemi Sayısı**	**Tonaj**	**Mürettebat Sayısı**	**Kargo Değeri (sterlin)**	**Gemi Sayısı**	**Tonaj**	**Mürettebat Sayısı**	**Kargo Değeri (sterlin)**
	Buharlı	**Yelkenli**								
İngiliz	1	1	2	480	26	2.826	2	480	26	1.700
Avusturya	52	4	56	34.910	2.435	1.105.420	56	34.910	2.435	556.888
Türk	47	36	83	31.278	2.419	752.805	83	30.244	2.419	293.975
Fransız	52	---	52	21.542	2.334	801.364	52	21.928	2.371	600.805
Rus	32	20	52	19.201	1.740	739.082	52	19.201	1.740	133.935
Yunan	---	12	12	3.277	156	4.200	12	3.277	156	-----
İtalyan	---	10	10	2.978	136	5.011	10	2.978	136	2.800
Moldova	---	3	3	462	30	704	3	462	30	-----
Eflak	---	3	3	485	31	818	3	485	31	-----
……	---	1	1	231	14	3.900	1	231	14	-----
İyon	---	1	1	391	14	400	1	391	14	-----
Toplam	275			115.235	9.335	3.416.530	268	114.578	9.372	1.590.103

Kaynak: PRO FO, 78/167.

1858 yılında kurulan bir diğer hat da Rus hattıdır. Bu hat Trabzon-Odesa arasındaki bağlantıyı tesis ettiği gibi bu limanı Kırım, Azak Denizi ve Çerkezistan ile bağladı. Bir İngiliz şirketi de Liverpool-Trabzon arasında doğrudan fakat düzensiz seferler başlattı. Sık sık Selanik ve İskenderiye'ye uğrayan gemileriyle, Trabzon limanının Osmanlı ve Mısır limanları ile bağlantılarını kurdu.[55] Fakat İngiliz şirketinin faaliyetleri uzun sürmedi. Çünkü Kırım Savaşı sonrasında bu sularda İngiliz denizciliği önemini kaybetmişti. İngiliz şirketlerin,

---

[54] AMAEF, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 27 Mart 1858. Sully adlı geminin Trabzon açıklarında uğramış olduğu kaza ile ilgili olarak ayrıca bkz. AMAEF, CADN, Consulat, Trébizonde, 93 bis. Gemi kazaları şirketler için en büyük tehlike idi. Fransız gemilerinden başka, 1868 yılında İtalyanların bu hatta işleyen tek gemileri İnceburun açıklarında karaya oturmuş ve bundan dolayı seferlerine bir süre ara vermiştir. Bkz. A&P, 1868-1869, Sayı 59, İngiliz Konsolosu Palgrave'in Raporu.

[55] Kütükoğlu, *Trabzon Ticareti*, s. 100-101; Turgay, *Trabzon*, s. 58-59.

hükümetlerinden önemli bir sübvansiyon alan Lloyd ve Messageries firmalarıyla rekabet etmesi oldukça zordu.[56]

Kırım Savaşı'ndan sonra Trabzon ticaretinin önem kazanması, burada yeni diplomatik temsilciliklerin açılmasına vesile oldu. Bunlardan biri de İtalyan konsolosluğu idi. Şubat 1862'de şehirde bir İtalyan konsolosluğunun kurulmasından sonra bu ülkeye ait Guistiniani şirketi, 4 Mart tarihi itibarı ile İstanbul-Trabzon arasında 15 günde bir işleyecek bir hat tesis etti. Bu hattın kurulması beraberinde rekabeti getirdi. Zira İtalyan gemileri Fransız Messageries şirketinin uğradığı limanlara uğramaktaydı ve bundan dolayı Fransız konsolosu daha önce Türk, Avusturyalı, İngiliz ve Rus bandıraları ile yarışan Fransız denizciliğinin yeni bir rakip daha kazandığını yazdı.[57]

Zamanla bazı hatların kâr getirmediği için kapandığını görmekteyiz. 1859 yılında Liverpool-Trabzon arasındaki doğrudan seferler, bu hattı işleten şirketin gemilerinin bazılarını İspanyollara satması nedeniyle kesilmişti.[58] Fransız konsolosu bunun başlıca nedeninin, bu hatta işleyen gemilerin artık kâr getirmemesi olduğunu belirtmektedir. Ticaretin ihtiyacına göre bu hattın daha sonra tekrar açıldığını, fakat bu sefer sadece İstanbul'a kadar gelip mallarını buradan aldığı görülmektedir.[59]

İyi bir altyapıya sahip olan Avusturya'nın Lloyd şirketinin gemileri, taşımacılıktaki paylarını yüzyılın ikinci yarısında da devam ettirdiler. Bunda en önemli etkenler seferlerin düzenli olması, güvertede var olan düzen ve kurmuş olduğu acentelerin etkili çalışmalarıdır.[60] Bu haliyle Avusturya, Fransız konsoloslara göre takip edilmesi gereken örnek bir sistem ortaya koymuştur. Buharlı gemi şirketlerindeki artışla beraber yolcu sayıları da artmıştır. 1858'de buharlı gemilerin taşıdığı yolcu sayısı 50.000[61] iken bu rakam 1860 yılında 56.000 kişiye çıkmıştır.[62] Fakat buharlı gemi şirketleri zaman zaman bazı iktisadi zorluklar içine düşmekteydiler. Bu eksiklikleri kapatmak için devletten aldıkları sübvansiyonların önemli bir fonksiyonu vardı. 1861 yılında Lloyd şirketinin devletten aldığı destek kesildi. Bu da ister istemez şirketin kâr oranlarına yansıdı. Aynı sene Osmanlı gemilerinin kömür eksikliği ile karşılaşması ve Karadağ'a sınır olan Adriyatik kıyılarına asker taşımaları, Messageries şirketinin *Sully* ve *Henry IV* adlı gemilerini kaybetmesi ve Odesa'da buzlanma nedeniyle gemileri duran Rus şirketinin de dört seferini kaldırması, 1861 yılı ticaretinin

---

56 M. Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005, s. 72.
57 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 7, Prus'dan de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863.
58 A&P, 1862, Sayı 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1859 Trabzon Raporu.
59 A&P, 1862, Sayı 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1860 Trabzon Raporu.
60 A&P, 1861, Sayı 36, İngiliz Viskonsülü Stevens'in Trabzon Raporu.
61 A&P, 1862, Sayı 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1858 Trabzon Raporu.
62 PRO FO, 78/1607, Stevens'in 1860 yılı Trabzon Ticaret, Endüstri ve İstatistik hakkındaki raporu.

durağanlığının en önemli nedenleriydi.[63]

Rusya'nın İran transit ticareti için uygun hale getirme çalışmalarına paralel olarak Batum limanının önem kazandığı görülmektedir. Bu amaçla bir Rus şirketi İstanbul ile Batum arasında 15 günde bir işleyen bir hat kurmuştur. Bu hat buradan Kafkaslara işleyen diğer hatlara bağlanmaktaydı. Rus gemileri Batum ve Poti arasında yolcu ve ticaret eşyası taşımaktaydılar.[64] 1863 yılında Güney Karadeniz limanlarına uğrayan şirketlerin güzergahları şu şekildedir: *Messageries Imperiales* şirketinin gemileri Trabzon-İstanbul arasında işlemekte ve buradan İstanbul-Marsilya arasındaki diğer hatlar ile birleşmekteydi. Rus şirketinin gemileri ise haftalık seferler ile bu limanları Batum ve daha doğudaki Poti ve Rion (Faş) limanlarına bağlıyordu. Osmanlı şirketi ise bazı teknik eksiklikler nedeniyle on beş günde bir seferler düzenlemekteydi. Lloyd ve İtalyan şirketinin gemileri de 15 günlük seferlerle İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon'a uğramaktaydılar.[65]

Zamanla Rusların Trabzon'un doğusundaki deniz taşımacılığına hakim oldukları görülmektedir. Bu sebeple Gürcistan'daki Fransız ticaretinin etkisiyle Fransızlar, Trabzon-Batum-Poti arasında bir gemi işletme planı yapıyorlardı. Fransız konsolosu, bu hatta Rusya ile rekabet edebilecek tek şirketin Messageries firması olduğunu, bu hattın kurulmasının Osmanlı hükümetinin çıkarları için de faydalı olacağını belirtmektedir.[66] Çünkü daha önce Trabzon valisinin de Batum, Samsun ve İstanbul arasında hat kurulması yönünde talepleri olmuştu.[67]

Zamanla ticaret potansiyeli yüksek küçük sahil kasabaları da buharlı gemilerle tanışmaya başladı. 1869'dan itibaren Trabzon'da tutulmaya başlanan Vilayet Salnâmelerine göre, 1869'da *Fevâid-i Osmâniye Kumpanyası* İstanbul'dan hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum'a; *Rusya Kumpanyası* İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon'a ve Trabzon'dan Batum'a; *Fransız Kumpanyası* İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun'a uğrayarak Trabzon'a; *Avusturya Kumpanyası* ise İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu iskeleleri üzerinden Trabzon'a ulaşıyordu.[68] Kısa zamanda Rus şirketleri de önemli bir atılım gerçekleştirdiler. Batum'a da uğrayan Rus şirketinin gemileri hızları, düzenlilikleri ve kapasitelerinin yanı sıra Rus hükümetinin verdiği destekten de istifade ettiler. Bunun yanında Odesa ile bağlantılı seferlerin yapılması, İranlı tüccarlar ile sadece Rus şirketi aracılığıyla mal ve yolcu taşımacılığı yapılması yönündeki anlaşmalar da Rus şirketine önemli bir avantaj sağladı. Rusların Trabzon'da bir genel konsolosluk, Batum ve Samsun'da konsolosluk, Giresun, Ordu, Sinop ve İnebolu'da konsolosluk

---

63 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 7, Benedetti'den Thouvenel'ye, 21 Mayıs 1861.
64 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 7, Prus'dan de Lhuys'a, 5 Haziran 1862.
65 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 7, Schefer'den Drouyn de Lhuys'a, 10 Aralık 1863.
66 *Aynı belge*.
67 Kaleli, *a.g.t*, s. 124; Saydam, *a.g.m*, s. 286.
68 Trabzon Vilayeti Salnâmesi, TVS 1286 (1869), s. 81.

görevlilerine sahip olması deniz ticareti için Rusların zamanla önemli bir iş hacmine ulaşmalarını sağlamıştır.[69] Rusların Karadeniz'deki etkinliği bununla da kalmamıştır. Rusların Karadeniz'deki sahil ticaretini Rus bandırası taşımayan gemilere kapatması, Osmanlıların Karadeniz'deki Rus limanlarında gerekli olan konsolosluk teşkilatlarının olmaması ve yukarıda da değinildiği gibi, buna karşın Rusların Karadeniz'in güney sahillerinde iyi bir konsolosluk teşkilatı kurmaları zamanla Osmanlı gemilerini de Rus bandırası altında ticaret yapmaya zorlamıştır.[70]

Karadeniz'de buharlı gemiciliği başlatan İngiliz denizciliği ise ilginç bir görüntü arz etmektedir. Özellikle Kırım Savaşı'ndan sonra İngiliz gemileri bu güney limanlarına düzensiz şekilde işlemeye başlamışlardı. Elbette bunda İngiliz gemilerinin Avusturya, Fransa ve Rusya gibi devlet desteğine sahip olmamaları da etkili olmuştu. Artık Karadeniz'de çalışmak isteyen İngiliz gemileri bu güçlü rakipler karşısında zarar etme riskini göze almak zorundaydılar.[71] Bundan dolayı İngiliz gemileri 1858'den itibaren Karadeniz kıyılarındaki seferlerine ara vermek zorunda kaldı.[72] 1860 sonrasında Trabzon'a gelen İngiliz gemilerinin sayısında çok ciddi azalmalar oldu. 1875 yılının ortalarında iki İngiliz gemisi bu hatta deneme seferleri yapmışlar, fakat seferlerinin yeteri kadar kâr bırakmadığı anlaşılınca Kasım ayında bu girişimden vazgeçilmiştir.[73] Bu teşebbüs de geçen beş yıl içinde yapılan diğerleri gibi başarısızlıkla sonuçlanmış ve İngiliz denizciliğinin Karadeniz'in güney kıyılarında bir geleceğinin olamayacağını göstermiştir. Gerçekten de bir zamanlar bu hattın en aktif şirketi olan Peninsular and Oriental Company'nin varlığı ve bu dönemdeki faaliyetleri ile 1875 yılındaki durum tam bir zıtlık gösteriyordu.[74] 1856'da tonajı 27.657 olan 74 İngiliz gemisi Trabzon'a gelirken, bu sayı 1875'te 3.484 ton ve 5 gemiye gerilemiştir.[75] 1845-1858 yılları arasında Peninsular and Oriental Company'nin faaliyetleri, daha sonra 1883-1896 yılları arasında Westcott and Laurance London ve 1885-1888 arasında da Papayani Liverpool tarafından takip edildiyse de bu şirketler İngiliz gemiciliğinin Karadeniz'de tutunmasına yetmedi.[76]

---

69 PRO FO, 78-2101, Palgrave'in Trabzon Ticareti Hakkında Ek Yazısı, 24 Mart 1869.

70 *Aynı belge*.

71 Baskıcı, *a.g.e*., s. 72.

72 M. Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67/3, Ankara 2012, s. 38.

73 Benzer bir girişimin 1873 yılında da yapıldığı görülmektedir. Bu yılın Eylül ayında A. Strong adlı bir İngiliz gemisi, İstanbul ve Batum arasında ara limanlara uğrayarak eşya taşımak için kiralandı. İstanbul'daki İran elçiliği ile ilişki olan bu girişimin sahibi İranlı tüccarlalar tarafından iş ve koruma beklemiş, fakat birkaç deneme seferinden sonra ticaretin durgunlaşması ve diğer vapur şirketlerinin navlunlarını önemli oranda azaltması üzerine bu seferlerden vazgeçmiştir. Bkz. A&P, Sayı 76, 1873, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret Raporu, s. 1632-1633.

74 A&P, 1875, Sayı 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1875 Yılı Trabzon Ticaret Raporu, s. 1092-1093.

75 *Aynı rapor*.

76 Baskıcı, *a.g.m*., s. 38.

Şirketlerin kâr oranlarında etkili olan diğer bir husus da temelde tarım ürünlerine dayalı bir iktisadi faaliyetin yürütülmesi ve bu limanlardaki ticaretin dönemsel farklılığıydı. Öyle ki, ticari faaliyetlerin yüksek olduğu kış mevsiminde bu limanlara işleyen şirketler yetersiz kalmakta, yazın duraklayan ticari faaliyetler ise buralara sefer yapan şirketlerin harcamalarını az çok karşılamalarına neden olmaktaydı. Bu durumda İngiliz konsolosunun sunduğu reçete ise, İngiliz gemilerinin Avrupa ve Osmanlı'nın Akdeniz'deki limanları ile bağlantılı seferler yapmasıydı. Bunun yanında bu hatta çalışan diğer gemi şirketleri ile bağlantılı seferler yapılması da İngiliz gemilerine kazanç sağlayabilirdi.[77]

Buharlı gemilerin hizmete girdikleri dönemden itibaren bu yeni ulaşım vasıtası yeni bir yarışı da ortaya çıkardı. Şüphesiz bu yarışın en önemli yansıması şirketler arasında rekabet olmuştur. Zira yukarıda da görüldüğü gibi, iyi bir sübvansiyona sahip şirketler rakiplerine karşı her zaman daha avantajlı olarak ticaretlerini sürdürürken navlunları düşük tutabiliyorlardı. Bunun yanında şirketlerin bir hatta uğradıkları kayıpları diğer hatta telafi edebilecek şekilde aktif olmaları da çok önemliydi. Bu bakımdan önceleri İngiliz denizciliğinin hamlesi ile başlayan bu yeni süreçte Karadeniz, çok geçmeden Avusturya, Osmanlı ve diğer devletlerin de dahil olduğu uluslararası bir rekabet sahasına dönüştü. Bu rekabette zaman zaman bazı şirketlerin faaliyetleri en üst düzeyde olurken, diğerleri de kısmî bir iş hacmine sahip olmuşlardır. Fakat navlunlar arasındaki rekabet hiçbir zaman bu şirketler arasında eksik olmamıştır. Hatta aynı ülkenin şirketleri arasında bile tam manası ile bir anlaşma mümkün olamıyordu. Bunu iki Fransız şirketi arasında da görmek mümkündür. Fransız denizciliğinin Karadeniz'de, Messageries Maritimes şirketi dışında yaptığı bir diğer girişim de Paquet şirketinin seferlere başlamasıydı. 1863 yılında kurulan bu şirket, 1874'ten itibaren Karadeniz'de Poti'ye kadar sefer yapmaktaydı. Kasım 1878'den itibaren şirketin gemilerinin Trabzon'a uğramasıyla başlayan deneme seferleri 1879 yılında daha düzenli bir hale geldi.[78] Bu şirket bu hatta işleyen diğer şirketlerin rekabetine katıldı.[79] Bunun yanında bu yeni şirketin de seferlere girmesinin yanında Messageries şirketinin devletten aldığı desteğin kesilmesi, bu şirketi önemli bir rakip ile karşı karşıya bıraktı.[80] Zira bu yeni şirket düşük navlunlarla iki üç haftada bir Marsilya-Trabzon arasında doğrudan sefer yapıyordu.[81] Bu doğrudan seferler Trabzon ile Marsilya arasındaki yolculuk süresini iki gün daha kısaltmakta ve bu da şirketin gemilerinin tercih edilmesine neden olmaktaydı.[82]

---

77 A&P, 1873, Sayı 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret Raporu, s. 1632-1633; Baskıcı, *a.g.m*., s. 38.

78 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Querry'den Fregeneiyet'ye, 14 Nisan 1880.

79 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde Tome 9, Querry'den Weddington'a, 28 Mayıs 1879.

80 İlk dönemlerde bu rekabetin zararlarını gören bu Fransız şirketleri, yüzyılın sonlarına doğru ortak bir fiyat ve sefer tarifesi getirerek bu rekabeti ortadan kaldırmıştı. Bkz. AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

81 A&P, 1883, Sayo 74, Trebizond, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret ve Denizcilik Raporu, s. 1445-1461.

82 AMAEF, Paris, CCC, Trébizonde, Tome 9, Querry'den Barthelemy Saint-Hilaire'e, 31 Mart 1881.

19. yüzyılın son çeyreğinde Güney Karadeniz limanları başka yeni buharlı gemi şirketleri tarafından ziyaret edilmeye başlandı. Bunların bazıları her hafta sefer yaparken bazıları da on beş günde bir sefer yapıyordu.[83] Bu şirketler içinde Lloyd ve Messageries şirketinin önemli bir iş hacmi vardı. Güney Karadeniz limanlarına uğrayan buharlı gemilerin çokluğu beraberinde yıkıcı bir rekabeti de getiriyordu. Yukarıda da değinildiği gibi bu rekabet aynı ülkenin şirketleri arasında da görülmüş; iki Fransız şirketi, Messageries ve Paquet, arasında şirket acentelerinin anlaşmaları ile ortak bir fiyat tarifesi belirlenmiş ve böylece iki şirket arasında rekabet ortadan kaldırılmıştı. Samsun örneğinde inceleyecek olursak, seyrüseferde karşılaşılan bir diğer eksiklik şirketlerin hareket saatlerindeki benzerliklerdi. Bazen bu gemilerin gelişleri aynı zamana denk gelmekte ve limanda 5-6 buharlı gemi birikmekte, bazen de 4-6 gün boyunca limana hiçbir gemi gelmemekteydi.[84] Bu durum Fransız şirketleri için de aynıydı. Aralarında anlaşma olan bu iki şirketin gemileri peş peşe Samsun limanına gelmekte ve bu şekilde iş hacimleri de etkilenmekteydi.[85] Fakat Trabzon limanında gemilerin daha düzenli bir sefer programına sahip oldukları ve limanın hemen hemen her gün bir buharlı gemi tarafından ziyaret edildiği görülmektedir.[86] Güney Karadeniz limanlarında bu düzenli hatların yanında zaman zaman bazı şirketlerin de düzensiz seferler yaptıkları görülmektedir. Bunlar ticaret ve rekoltenin durumuna göre değişmekle birlikte genellikle iş potansiyeline göre devamlılık göstermekteydiler. 20. yüzyılın başlarında Samsun'a uğrayan şirketlerin sayısı 14'tü. Bu şirketler yüzyılın sonunda yavaş yavaş Karadeniz'in en önemli limanı olan Samsun'u Avrupa'nın Londra, Liverpool, Hamburg, Anvers, Le Havre, Marsilya, Cenova, Trieste, Pire ve İstanbul limanlarına bağlıyorlardı.

---

83 AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

84 *Aynı rapor*.

85 AMAEF, CADN, Consulats, Trébizonde, Tome 83, Rapport maritime de l'année 1898.

86 Baskıcı, *a.g.m*., s. 42.

Tablo 3: Samsun Limanı'na Uğrayan Şirketler ve Sefer Güzergâhları

Şirket	Sefer Güzergâhı
Messageries Maritimes Şirketi (Fransız) Paquet Şirketi (Fransız)	Marsilya'dan Batum'a kadar uzanan 15 günde bir seferleri vardır, her hafta Samsun'a uğrayan bu gemiler bir kez gelişte bir kez de dönüşte limana uğramaktadırlar.
Lloyd Şirketi (Avusturya)	Trieste'den Batum'a kadar haftalık sefer yapar
Panhellenique Şirketi (Yunan)	Trieste'den Trabzon'a kadar haftalık sefer yapar
Kurci (Türk)	İstanbul'dan Trabzon'a kadar haftalık sefer yapar
Rus Denizcilik Şirketi	İstanbul'dan Batum'a kadar 15 günde bir sefer yapar.
Stamadiadis Şirketi	Pire'den Trabzon'a 15 günde bir sefer yapar.
Ünye Şirketi	İstanbul'dan Rize'ye kadar 15 günde bir sefer yapar
Florio Şirketi (İtalyan)	Cenova'dan Batum'a kadar 15 günde bir sefer yapar
Ellermann Şirketi (İngiliz) Moss Şirket (İngiliz)	Liverpool'dan Batum'a kadar aylık sefer yapmaktadır
Alman Levant Line Şirketi	Hamburg'dan Batum'a kadar mal durumuna göre düzensiz seferler yapar
Hacı Davud Şirketi (Türk) Mahsusa Şirketi (Türk)	İstanbul ile Trabzon arasında düzensiz seferler yapar Seferleri bazen 3-4 ay kadar kesintiye uğrar.

Kaynak: 1906 Rapport Maritime.

SONUÇ

Karadeniz'de buharlı gemi taşımacılığının göstermiş olduğu bu yükselme eğilimi şüphesiz beraberinde ticarette de bir yükselişi getirdi. Buharlı gemiler sayesinde sadece belli başlı limanlar değil küçük ara limanlar da bu hızlı ve nakliye kapasitesi yüksek vasıtadan istifade edebildiler. İlk olarak İngilizlerin öncülüğünde seferlere başlayan bu yeni ulaşım vasıtası, Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin de eklenmesi ile birlikte ticaretteki payını genişletmiş ve Karadeniz'deki deniz ticaretinin en önemli vasıtası haline gelmiştir. Osmanlı denizciliği açısından bakıldığında, Osmanlıların kendi karasularında bu yeni ulaşım vasıtasını hemen kullanmaya çalıştıkları, fakat Kırım Savaşı sırasınnda olduğu gibi bazı dönemlerde sivil Osmanlı denizciliğinin sekteye uğradığı görülmektedir. Şüphesiz seferlerdeki düzeni ve sistemli bir şekilde çalışması ile Avusturya'nın Lloyd şirketi en önemli iş potansiyeline sahip oldu. Kırım Savaşı sonrasında Fransız denizciliği bu sularda görülmüş ve Avusturya şirketinin arkasından önemli bir iş hacmine sahip olmuştur. Rus, Yunan, Alman ve diğer özel şirketlerin de katılmasıyla Karadeniz'de gerçek manada uluslararası bir rekabet ve deniz ticareti dönemi yaşanmıştır.

Buharlı gemiler çok kısa bir sürede yelkenli gemilerin ticaretteki payını çok düşük oranlara indirdi. Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarında görülmeye başlaması ve zamanla kapitülasyonlardan faydalanarak limanlar arasında ticaret (kabotaj) yapmaya başlamaları, özellikle sahil ticareti yapan yelkenli Osmanlı denizciliğini olumsuz etkiledi. Fakat Karadeniz limanlarında rıhtım ve iskeleler gibi gerekli altyapı unsurlarının olmaması ve buharlı gemilerin bu küçük limanlara yanaşamaması bir süre daha buharlı gemilerin bütün egemenliklerine rağmen, yelkenli gemilerin belirli bir iş hacmine sahip olmalarını sağlamıştır. Bu vesileyle Güney Karadeniz limanlarında yelkenlilerin ve küçük teknelerin canlı hareketliliği, vapurların gelmesinden sonra bile görülmeye devam etmiştir.[87] Şüphesiz bunda yelkenli gemilerin navlunlarının düşüklüğü ve küçük ölçüleri, limanlarda bunların karaya daha fazla yaklaşma imkanına sahip olmalarının önemli bir etkisi vardı.

---

[87] İlhan Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, (ed. C. Yılmaz), Samsun 2007, s. 122-125.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA. C. İKTS. 28/1374; 29/1440.

BOA. İ. DH. 105/5319; 121/6170; 134/6906.

BOA. A.AMD. 33/100.

BOA. A.MKT. MHM. 51/30.

BOA. A. MKT. NZD. 68/26.

2. Archives du ministère des Affaires étrangères français (AMAEF) (Fransa Dışişleri Bakanlığı Arşivi)

a) Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)

Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 3-4-5-6-7-8.

Consulat, Trébizonde, Tome 83-93 Bis.

b) Paris (La Courneuve)

Correspondance consulaire et commerciale (CCC), Trébizonde, Tome 6-7-9.

3. Public Record Office, Foreign Office (PRO, FO) (İngiliz Milli Arşivi)

PRO FO 78/654; 78-2101;78/703; 78/1607.

4. Yayınlanmış Arşiv Belgeleri

Accounts and Papers (A&P), 1857, (vol. 38); 1859 (vol. 30); 1861 (vol. 36); 1862 (vol. 58); 1868-1869 (vol. 59); 1873 (vol. 76); 1875 (vol. 76); 1883 (vol. 74).

Trabzon Vilayeti Salnamesi, TVS 1286(1869).

B. KİTAP VE MAKALELER

BASKICI, M. Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005.

_____, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67/3, Ankara 2012, s. 33-56.

CHARLES, Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route", *International Journal of Middle East Studies*, I, 1970, s. 18-27.

CURZON, Robert, *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London 1854.

DÜZCÜ, Levent, "Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)", *History Studies*, 5/1, Samsun 2013, s. 113-127.

EKİNCİ, İlhan, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, (ed. C. Yılmaz), Samsun 2007, s. 113-139.

_____, *Tuna Ticaret Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 1998.

Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review, 27, New York 1852, s. 28-38.

ISSAWI, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago 1980, s. 161-165.

İLGÜREL, Mücteba, "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri", Çağını Yakalayan Osmanlı*, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s.143-148.

JACOBS, E., *Voyage en Asie et en Afrique d'après les récits des derniers voyageurs*, Paris 1855.

KALELİ, Hüseyin, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1998.

KASABA, Reşat, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, (çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul 1993.

KURAN, Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", Çağını Yakalayan Osmanlı*, Osmanlı*

Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul 1995, s. 159-163.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun 1998, s. 97-108.

_____, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul 1995, s, 161-206.

ODABAŞIOĞLU, Cumhur, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri, İstanbul 1995, s. 441-481.

QUATAERT, Donald, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, Islahatlar Devri 1812-1914", (ed. H. İnalcık - D. Quataert), (çev. Süphan Andıç), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, İstanbul 2004, s. 885-1051.

SAYDAM, Abdullah, "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, Trabzon 1998, s. 274-288.

TOZLU, Selahattin, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850–1900)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 1997.

TURGAY, A. *Üner*, "Ottoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During The Nineteenth Century", *Économie et sociétés dans l›Empire ottoman (fin du XVIIIe -début du XXe siècle)*, (derl. J. Bacqué Grammont, P. Dumont), Paris 1983, s. 297-315.

TURGAY, A. Üner, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon in the Nineteenth Century* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), University of Wisconsin-Madison Graduate School, Wisconsin 1976.

UYGUN, Süleyman, "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da Bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, (haz. Ersan Başar ve diğ.), İstanbul 2012, s. 129.

YILMAZ, Özgür, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1850–1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sempozyumu*, *9-11 Ekim 2008*, Ankara 2009, s. 517-536.

_____, *Tanzimat Döneminde Trabzon* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon 2012.

ATATÜRK VE DONANMA

ATATÜRK AND NAVY

Figen ATABEY *

Ramazan USLU *

Özet:

Cumhuriyet'in ilanından bir yıl gibi kısa bir süre sonra Mustafa Kemal Atatürk, 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini Cumhuriyet donanmasının denize çıkan ilk gemisi olan Hamidiye Kruvazörü ile yapmış ve 20 Eylül 1924 günü, geminin şeref defterine şu sözlerini kaydetmiştir: "... *Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakıyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabitlere, mütehassıslara malikiyettir...*". Karadeniz gezisinin ardından Atatürk güçlü bir deniz kuvvetine verdiği önem ve önceliği, 1 Kasım 1924 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin yeni dönem açılış toplantısında şöyle ifade etmiştir: "*Efendiler! Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır*". Bu kapsamda Atatürk'ün çabaları sonucu kurulan Bahriye Vekaleti'nin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkanlar dahilinde Donanmanın çekirdeğini meydana getirmek olmuştur.

Anahtar Kelimeler: *Atatürk, Cumhuriyet Donanması, Bahriye Vekaleti, Yavuz Muharebe Kruvazörü.*

* Yrd. Doç. Dr., Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, T.C. Tarihi Anabilimdalı; (f.atabeg@hotmail.com, ruslu@hotmail.com).

ATATÜRK AND NAVY

Figen ATABEY [*]

Ramazan USLU [*]

Abstract:

After the foundation of the modern Turkish Republic, Atatürk embarked on his Black Sea Voyage from 11 to 21 September 1924 with the first ship of the Republican Fleet to sail: the Hamidiye Cruiser. On 20 September 1924, he wrote the following in the ship's Book of Honor: "*As the sea is an important and vital part of the borders of the Turkish Republic, the Navy of the Turkish Republic must also be important and great. Only then, will the Turkish Republic be confident and secure. To possess an excellent and powerful Turkish Fleet is our goal. Rather than acquiring warships at this stage, our starting point for such a Fleet should be to train commanders, officers and specialists who can successfully command, lead and control these warships."* Mustafa Kemal Atatürk following his Black Sea Voyage, on 1 November 1924, Atatürk expressed the utmost importance he attached on the Republican Fleet during the Inauguration Session of the Turkish Grand National Assembly; "*Gentlemen! Reconstructing and improving the Navy must be seriously considered. The starting point should be educating and training the distinguished navy personnel in a manner in which they deserve. They must be employed to meet the pressing needs of the country and not to spend time on dreams and the unrealistic objectives that are beyond the current power of the country."* In this context the priority of the Naval Ministry which was founded by the great efforts and support of Atatürk on 30 December 1924, was to form the core of the Turkish Republican Fleet, while giving attention to the economic condition of the country.

Key Words: *Atatürk, Republican Fleet, Naval Ministry, Yavuz Battle Cruiser.*

[*] Assist. Prof. Dr., Ağrı İbrahim Çeçen University, Faculty of Science and Letters, Department of History; (f.atabeg@hotmail.com, ruslu@hotmail.com).

ATATÜRK VE DONANMA

Figen ATABEY

Ramazan USLU

Giriş

19. yüzyılın ikinci yarısında Sultan Abdülaziz (1861-1876) döneminde meydana getirilen ve nicelik açısından dünyanın üçüncü büyük donanması olarak nitelendirilen Osmanlı donanması, Sultan II. Abdülhamit'in (1876-1909) otuz üç yıl süren saltanatı döneminde Haliç'te atıl tutulmuştur. Donanma gemilerinin Haliç'te uzun yıllar hareketsiz tutulması, Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetlerine büyük bir darbe indirmiştir. Bu karanlık dönemin ilk ve en acı yansıması, 1864 yılında İstanbul Tersanesi'nde inşa edilen ve on üç yıl hiç seyir yapmamış olan Ertuğrul fırkateyninin, iade-i ziyaret maksadı ile gittiği Japonya karasularında, 18 Eylül 1890 günü kayalıklara çarparak batması olmuştur.[1]

Donanmanın, Yunanistan'ın 1897 yılında Girit'i işgal etmesi ile başlayan Osmanlı-Yunan Harbi'nde faaliyet gösterememesi ve Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa'nın da teklifi üzerine, Sultan Abdülaziz döneminde görev yapan bazı gemilerin onarılmasına ve ilave olarak yeni gemilerin alınmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda, 1903 yılında Hamidiye kruvazörü ile Ertuğrul ve Söğütlü yatları İngiltere'ye, Mecidiye kruvazörü Amerika'ya, 1906 yılında Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpido kruvazörleri Almanya'ya, yine aynı yıl Taşoz, Basra, Samsun ve Yarhisar muhripleri ile "Hisar" sınıfı dört torpidobot ve on bir gambot Fransa'ya, on bir torpidobot da İtalya'ya sipariş verilmiştir. Bu girişim ile donanmanın yeniden güçlendirilmesi için büyük bir adım atılmışsa da, yeni alınan gemiler diğerleri gibi Haliç'te atıl tutulmuştur. 23 Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı donanması, harekat kabiliyeti ve harbe hazırlık seviyesi düşük olan gemiler ve eğitimsiz personelden ibaret olmuştur.

Sultan II. Abdülhamit'in 1909 yılında tahtan indirilmesinden sonra donanmayı yeniden canlandırmak, imkan ve kabiliyetlerini artırmak yönünde çalışmalar başlatılmıştır. Güçlü bir donanmanın mevcut olmaması nedeniyle son dönemlerde neredeyse süreklilik kazanan toprak kayıplarının önlenmesi için Osmanlı halkı, 19 Temmuz 1909 günü Donanma Cemiyeti, diğer adı ile Donanma-i Osmani Muaveneti Milliye Cemiyeti'ni kurmuştur. Bu cemiyetin yoğun gayreti ile kısa zamanda yüklü miktarda para toplanmış ve bu kaynak

---

[1] Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi**,** Ankara 1994, s. 193-199.

ile Almanya'dan 1910 yılında Yadigâr-ı Millet, Gayret-i Vataniye, Numûne-i Hamiyet ve Muâvenet-i Milliye Muhripleri ile Barbaros Hayreddin ve Turgutreis zırhlıları satın alınmıştır. Donanmanın geliştirilip güçlendirilmesi ve finansal kaynak oluşturma maksadıyla; önceleri İngiliz Amiral Gamble'ın başkanlığında bir heyetten, Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıcından itibaren de bir Alman heyetinden yararlanılmıştır.[2]

Donanma ile ilgili bir takım iyileştirmelerin yapıldığı bu dönemde Osmanlı donanması toparlanmaya fırsat dahi bulamadan 1911-1912 Osmanlı-İtalyan (Trablusgarp) ve 1912-1913 Balkan Harbi'nde faaliyet göstermek zorunda kalmıştır. 1914-1918 Birinci Dünya Harbi süresince Osmanlı donanması, Trablusgarp ve Balkan Savaşı'ndaki durumuna nazaran daha fazla etkinlik göstererek, Karadeniz ve Çanakkale Cephelerinde büyük başarılar elde etmiştir. Ancak Osmanlı Devleti'nin müttefikleriyle birlikte Birinci Dünya Harbi'nden yenilmiş olarak çıkması üzerine, 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi hükümleri gereğince Osmanlı donanmasına ait gemilerin kontrolü, İtilaf Devletleri'nce teşkil edilen Kontrol Komisyonu'na bırakılmıştır. Turgutreis, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, İşgal Kuvvetleri tarafından duruş ve vuruş güçleri zayıflatılarak Haliç'te atıl olarak tutulmuş, Yavuz zırhlısı ise Haliç'te deniz trafiğini aksatabileceği endişesi ile cephanesi alınmış ve topları sökülmüş olarak İzmit'e nakledilmiştir.[3] Bu dönemde sadece, Marmara ve Ege'de sahil güvenlik hizmetleri için bir kaç gambot ve mayın arama-tarama gemisi görevlendirilmiştir.[4]

Kurtuluş Savaşı'nda Atatürk ve Donanma

Kurtuluş Savaşı başladığında sadece, Marmara ve Ege'de sahil güvenlik hizmetleri için görevlendirilen bir kaç gambot ve mayın arama-tarama gemisinin dışında İşgal Kuvvetlerinin bilgisi dahilinde 1919 yılının Şubat ayında silahları azaltılmış olarak Preveze gambotu Sinop'a, Aydınreis gambotu Trabzon'a gönderilmiştir. Bu iki gambot kömür sağlanamadığı için uzun süre limanda beklemek zorunda kalmıştır.

Atatürk'ün donanmaya verdiği önem daha bu dönemde göze çarpmaktadır. Kurtuluş Savaşı'nı başlatmak üzere 19 Mayıs 1919 tarihinde Dokuzuncu Ordu Kıtaları Müfettişi unvanıyla Bandırma vapuru ile Samsun'a ayak basan Mustafa Kemal Paşa, mevcut deniz gücünün de harekete geçirilmesi amacıyla kömür sıkıntısı ile yakından ilgilenmiş ve 20 Mayıs 1919 günü Harbiye Nezareti'ne yıldırım bir telgraf çekerek, gemiler için 500 ton kömür gönderilmesi talebinde

---

2 Figen Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 2002, s. 5.

3 Bülent Işın, *"İstiklal Savaşında Türk Bahriyesi"*, Deniz Kuvvetleri Dergisi, 552 (Mart 1992), s. 69.

4 Türk Deniz Kuvvetleri (Denizcilerin Koruyucuları), Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2003, s. 53.

bulunmuştur. Mustafa Kemal Paşa konu ile ilgili olarak herhangi bir tedbir alınmaması üzerine, 27 Mayıs günü Havza'dan Harbiye Nezareti'ne ikinci bir telgraf göndermiştir. 27 Mayıs 1919 tarih ve 533 sayılı telgrafın birinci maddesinde[5] şu ifadeler yer almıştır:

"*Biri Sinop, diğeri Trabzon'da bulunan iki gambot kömürleri olmadığından hareketsiz durumdadır. Daha önce yapılan (20 Mayıs 1919 tarihli) talebimize karşılık Giresun vapurunun "Kazan Arızası" nedeniyle kömür getirişinin ertelendiği bildirilmektedir. Kıyılarımızın emniyet ve güvenliklerinin sağlanması için ivedilikle kömür gönderilmesini...*"

Mustafa Kemal Paşa'nın girişimleri sonucunda, Osmanlı Denizcilik İşletmeleri'ne ait Giresun vapuru ile 13 Haziran 1919 tarihinde gemilere kömür gönderilmiştir. Kömür ikmalleri tamamlandıktan sonra gambotlar faaliyetlerine başlayabilmişlerdir.[6] Ancak gambotların bölgedeki Rum ve Ermeni çetelerine karşı yürüttüğü kararlı mücadeleden rahatsızlık duyan Müttefik İşgal Kuvvetleri Komutanlığı, her iki gambotun derhal İstanbul'a dönmesini talep etmiştir. Gambotlar tarafından kömür, yağ, bakım ve onarım ihtiyaçları bahane gösterilerek İstanbul'a dönme emri yerine getirilmemiştir. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) Hükümeti'nin 23 Nisan 1920 tarihinde teşkil edilmesini müteakip, bu iki gambot Milli Hükümet'in emrine girmiş ve Kurtuluş Savaşı Nakliye Filosu'nun çekirdeğini oluşturmuştur. Kurtuluş Savaşı süresince 26'sı Karadeniz'de, 11'i Marmara ve Ege'de olmak üzere toplam 37 gemiden oluşan Anadolu donanmasında Preveze ve Aydınreis gambotlarından başka savaş gemisi bulunmamıştır. Diğer gemiler ise, Gazal ve Alemdar gibi römorkör; Şahin, Trabzon, Samsun ve Batum gibi şilep veya Mebruke, Ayyıldız, İnönü gibi motorlardır.[7]

Donanmanın Haliç'te olması ve Milli Mücadele'nin Anadolu topraklarında başlaması, başlangıçta deniz kuvvetlerinin bu mücadeleye katılmasına imkan tanımamış, ancak kazanılan başarılar arttıkça zafere ulaşılması bir bakıma deniz yoluyla sağlanacak para, silah, cephane, malzeme ve personele bağlı olmuştur. Bu maksatla 10 Temmuz 1920 tarihinde Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak, Karadeniz'deki Rus limanlarından ulaştırma yapmak ve emrindeki kuruluşları sevk ve idare etmek üzere "Umûr-ı Bahriye Müdürlüğü (Denizcilik İşleri Müdürlüğü)" kurulmuştur. Kurtuluş Savaşı süresince gemileri ellerinden alınarak görev yapamayacak duruma düşürülen Türk denizcilerinin bir kısmı Karadeniz'de lojistik nakliyat ve diğer görevleri yerine getirirken, bazıları ise gizlice Anadolu'ya geçerek kara savaşlarına fiili olarak katılmışlardır. İstanbul'da kalan denizciler ise, Muavenet-i Bahriye Cemiyeti (Bahriye Yardım Grubu)'ni

---

5 *Genelkurmay ATASE Daire Bşk. Arşivi*, İSH Koleksiyonu, Klasör No: 2474, Kutu 14, Gömlek No: 84.

6 Mithat Işın, *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1946, s. 24.

7 Figen Atabey, *Karadeniz'de Türk Donanması*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2006, s. 72.

kurarak, TBMM Hükümeti'nin deniz gücünü personel ve materyal olarak desteklemiş ve aynı zamanda Milli Kuvvetlere istihbarat desteği sağlamışlardır.

Kurtuluş Savaşı'nda denizcilerin yaptıkları sadece bu faaliyetler ile de sınırlı kalmamış, daha birçok başarıya imza atmışlardır. Örneğin; Karadeniz kıyısındaki Pontus Rum çeteleri ile karada savaşmışlar ve başarıya ulaşmışlardır. Silahsız olan Alemdar gemisinin, silahlı Pontus Rum çetelerini, 45 tonluk Gazal römorkörünün 2200 tonluk Yunan Urania şilebini esir alması, "Enosis" adlı Yunan şilebinin Karadeniz'de iki ufak motorgambot tarafından ele geçirilmesi olayları hep Kurtuluş Savaşı'nın Deniz Cephesi'nde gerçekleştirilmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nın kesin bir zaferle sonuçlanmasından sonra Mustafa Kemal Atatürk, 1 Mart 1923 tarihinde TBMM'nin IV. Toplantı Yılı Açılış Toplantısı'nda, Türk denizcilerinin Kurtuluş Savaşı'ndaki hizmetleri hakkında şu değerlendirmeyi yapmıştır;[8] "*Düşman ablukası ve sahip olduğu kısıtlı deniz araçlarına rağmen, Bahriyemiz mensupları Karadeniz'de birkaç gemi ile harikalar göstererek, hiçbir şey kaybetmeksizin deniz nakliyatını sağlamak suretiyle teşekküre değer hizmetler yapmışlardır*".

Cumhuriyet Dönemi'nde Atatürk ve Donanma

Türk donanmasına bağlı savaş gemilerinin süratle onarımlarına başlanması işi, ancak 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanan Mudanya Mütarekesi'nden sonra gerçekleşebilmiştir. 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'nın imzalanması ile birlikte donanma Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti'nin emrine girmiş ve 29 Ekim 1923'te ilan edilen Cumhuriyet ile beraber Türk Donanması da "Cumhuriyet Donanması" adını almıştır.[9]

Türk Deniz Kuvvetleri, Osmanlı Devleti'nden miras olarak sadece harekat imkan ve kabiliyeti son derece sınırlı az sayıda gemi devralmıştır. Bu dönemde donanma Yavuz, Turgutreis, Mecidiye, Hamidiye muharebe gemileri ile beş muhrip, sekiz torpidobot, sekiz gambot, dokuz motorgambot, üç mayın gemisi ve birkaç yardımcı gemiden teşkil edilmiştir.

1923 yılı itibariyle Bahriye Dairesi'nin emrinde kara teşkili olarak İstanbul, İzmir ve İzmit Bahriye Komutanları bulunmuştur. Donanma Komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı binasında küçük bir bölümde faaliyet göstermiştir. Gemilerin hemen hepsi hurda durumda olduğundan bu komutanlık öncelikle çalışmalarını gemilerin bakım ve onarımı üzerinde yoğunlaştırmıştır. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın hükümleri gereğince Boğazlar Bölgesi'nin özel bir komisyon tarafından idare edilmesi gerektiğinden ve ayrıca İstanbul'da korunmalı bir deniz üssü bulunmadığından, Marmara Denizi içinde donanmaya yeni bir üs yapılması zaruret halini almış

---

8 *T.B.M.M. Zabıt Ceridesi*, C. XXVIII, Dönem: I, TBMM Matbaası, Ankara 1961, s. 15.

9 Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, Deniz Basımevi, İstanbul 1967, s. 6.

ve bu üs için İzmit Körfezi seçilmiştir. 1923 yılında "Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Kumandanlığı" adı altında yeni bir komutanlık İzmit'te teşkil edilmiştir.[10]

Cumhuriyet donanmasının denize çıkan ilk büyük harp gemisi Hamidiye Kruvazörü olmuş, 1924 yılında altı ay süreli seyir ile Akdeniz, Marmara ve Karadeniz'deki limanları ziyaret etmiştir. Bu ziyaretler kapsamında Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 11-21 Eylül 1924 tarihleri arasındaki Karadeniz seyahatini okul gemisi olarak kullanılan Hamidiye kruvazörü ile yapmıştır. Atatürk, bu gezisinde deniz meselelerini daha yakından inceleme fırsatını bulmuştur. 20 Eylül 1924 günü, geminin hatıra defterine yazdığı şu satırlar Deniz Kuvvetleri'nin gelişiminde ve güçlenmesinde temel esas olmuştur:

"*Hamidiye Kruvazörü, maziden kalan donanma aksamı içinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerinde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehassiri olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu gemi oldu. Türk donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü'nde tanıdım.*

Temas ettiğim, ruhu genç, mefkuresi genç, bu istikbal kumandan ve zabitleri bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadigarı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müsait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için bugünün icabatına başvurmak lazımdır.

Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakıyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabitlere, mütehassıslara malikiyettir. Hamidiye'de ve Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilidirler.

Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız Heyet-i Umumiyesi'nde, faal ve nafi unsurlardan mütevazı bir bahri cüz'ü tam vücuda getirmek imkânına kani oldum. Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetin, tedbir ve teşebbüsleri ile şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır".[11]

Bu seyahat, Deniz Kuvvetleri'nin Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı küçük bir daire ile idare edilemeyeceğini açıkça göstermiştir. Nitekim,

---

[10] Atabey, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, s. 13.

[11] *İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Arşiv Müdürlüğü,* Hamidiye Kruvazörü Hatıra Defteri.

Atatürk'ün Hamidiye kruvazörü ile yapmış olduğu bu gezi, Bahriye Vekâleti (Deniz Bakanlığı)'nin doğması için büyük vesile olmuştur.

Karadeniz gezisinin ardından Atatürk, Deniz Kuvvetleri'ne verdiği önem ve önceliği, 1 Kasım 1924 günü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin yeni dönem açılış toplantısında şöyle ifade etmiştir: "*Efendiler! Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip, onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır*".[12]

Atatürk, Deniz Kuvvetleri gibi çok pahalı bir yatırım ve zaman gerektiren bir gücün bir anda oluşturulamayacağının farkında olduğundan, Deniz Kuvvetleri'nin mevcut durumunu geliştirecek ve geleceğini planlayacak özerk bir bakanlığın kurulmasının gerekliliğini ortaya koymuştur. Atatürk'ün bu açık ve kesin desteğinden sonra, 30 Aralık 1924'te TBMM Hükümeti tarafından Bahriye Vekâleti (Denizcilik Bakanlığı) yasası çıkarılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri'nin oluşumunda en önemli adımlardan biri olan Bahriye Vekâleti, Milli Savunma Bakanlığı'ndan ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başlamış, eğitim, tatbikat, denetleme gibi alanlarda Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak çalışmıştır. Bahriye Vekilliği görevine 31 Aralık 1924 tarihinde Cebel-ü Bereket (Osmaniye) milletvekili Topçu Binbaşı İhsan (Eryavuz) Bey getirilmiştir.[13]

Bahriye Vekâleti'nin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkanlar dahilinde donanmanın çekirdeğini meydana getirmek olmuştur. Bu çalışmalarında Bahriye Vekâleti kararlı ve emin adımlarla mesafe almış ve Deniz Kuvvetleri'nin gelişimini uzun vadeli bir programa dayandırmıştır. Başlangıçta yurt dışı gemi alımından ziyade, mevcut gemilerin onarılarak donanmaya kazandırılması hedeflenmiştir. İlk olarak Yavuz muharebe kruvazörünün onarımı için bir Fransız şirketi ile anlaşma yapılmıştır. Ancak İstanbul'da Yavuz gemisini havuzlayacak kapasitede büyük bir havuzun bulunmaması nedeniyle, öncelikle bir Alman şirketinin Kocaeli/Gölcük Bölgesi'nde Yavuz için uygun bir yüzer havuz yapması, daha sonra geminin bir Fransız şirketi tarafından onarılması uygun görülmüştür.[14]

Yavuz'un havuzlanma ihtiyaçları, bir anlamda Gölcük'ü Deniz Kuvvetleri ile özdeşleştirecek olan yolun başlangıcını oluşturmuştur. Gölcük'te havuzu yapan Alman Flender Şirketi ile müştereken çeşitli onarım atölyeleri, barınma barakaları ile mayın, akümülatör ve torpido fabrikaları kurularak faaliyete geçirilmiştir. Bu tesisler Deniz Kuvvetleri'nin Gölcük'teki ilk onarım birimleri olarak tarihi bir misyon üstlenmiş ve bu dönemde donanmanın ana üssü olarak Gölcük belirlenmiştir.

---

[12] *Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri*, I, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 1997, s. 351.

[13] Afif Büyüktuğrul, *a.g.e*., s. 23.

[14] Büyüktuğrul, *a.g.e*., s. 26.

Genç deniz subayları ile öğrencilerine moral vermek ve donanmada ortak bir atış birliği sağlamak amacıyla Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye ve Peyk-i Şevket gemilerinin topçu personelinin Turgutreis gemisinde toplanması ile Cumhuriyet donanmasının ilk topçu atışı 5 Mayıs 1924 günü Erdek'te gerçekleştirilmiştir. 1925 yılında Atatürk'ün şapka devriminin öncülüğünü Deniz Kuvvetleri yapmış, şapka ilk olarak Bahriye Vekili İhsan (Eryavuz) ve bahriyeli subaylar tarafından giyilmiştir.[15]

Mustafa Kemal Atatürk, 21 Eylül 1925 günü Bursa'ya yaptığı seyahatte İzmit'e kadar tren ile gelmiş ve Mudanya'ya deniz yolu ile geçmeden önce henüz onarılmamış olan İzmit açıklarında demirli ve yaralı bulunan Yavuz Muharebe Kruvazörünü ziyaret etmiştir. Atatürk, bu geminin komutanı Yarbay Necati Bey'e; "*Yavuz gemisine ilk defa geliyorum. Şimdiye kadar Yavuz, Türk bayraklı bir Alman gemisiydi. Yaralı da olsa bugünkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi Türk Milleti'nin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret, silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecek, gurur sağlayacaktır*" diyerek, etkili bir donanmanın o ülkenin dış politikasındaki yaptırım gücüne olan etkisini ifade etmiştir.[16] Nitekim Yavuz muharebe kruvazörü, 1930 yılında onarımın tamamlanmasından sonra Deniz Kuvvetleri'nin sancak gemisi olarak, hizmet dışına çıkarıldığı 1950 yılına kadar Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki gücünün bir simgesi olmuş, bir çok devlet büyüğü ve yabancı konuk bu gemide ağırlanmıştır.

1 Temmuz 1926 tarihinde Türk denizlerinde Kabotaj hakkı sağlanarak, modern ve güçlü Türk donanması yolunda büyük adımlar atılmıştır. Bahriye Vekâleti 27 Aralık 1927 tarihinde lağvedilmiş, yerine 1928 yılı Ocak ayında Genelkurmay Başkanlığı'nda Milli Savunma Bakanlığı'na bağlı olarak Deniz Müsteşarlığı kurulmuştur. Bu yeni teşkilatlanma ile Donanma Komutanlığı, idari ve lojistik bakımından Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştır.

Deniz Müsteşarlığı döneminde Cumhuriyet donanması envanterinde Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ile Samsun, Basra ve Taşoz muhripleri bulunmuştur. Hollanda'ya sipariş verilen ve Kurtuluş Savaşı'nın coşkusunu yansıtan I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları da 1928 yılında Deniz Kuvvetleri'ne katılmıştır. İtalya'ya sipariş edilmiş olan Adatepe, Kocatepe, Tınaztepe ve Zafer adı verilen dört muhrip, Dumlupınar ve Sakarya adı verilen iki denizaltı ile Martı, Denizkuşu ve Doğan adı verilen üç hücumbot 1931-1932 yılları arasında Deniz Kuvvetleri'ne katılmıştır. Bu modern gemilerin de Deniz Kuvvetleri'ne katılması ile donanma kuruluşu yeniden düzenlenmiştir. Yeni teşkilata göre; Taşoz, Basra ve Samsun muhripleri kadro dışı bırakılmış, Yavuz muharebe kruvazörü ile Zafer,

---

[15] Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005, s. 109.

[16] Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006 (2.Baskı), s. 87.

Tınaztepe, Kocatepe ve Adatepe muhriplerinden "Harp Filosu Komutanlığı", Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpido kruvazörlerinden "İhtiyat Filosu Komutanlığı", I. İnönü, II. İnönü, Dumlupınar ve Sakarya denizaltılarından "Denizaltı Filotillası Komutanlığı" ve Doğan, Martı ve Denizkuşu hücumbotlarından "Hücumbot Filotillası Komodorluğu" teşkil edilmiştir.

27 Temmuz 1933 tarihinde Adatepe muhribi ile seyahat eden Mustafa Kemal Atatürk, geminin hatıra defterine şu satırları yazmıştır: "*Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun hatırasını unutmayacağım! Yakından tanımak fırsatına malik olduğum seçme deniz kumandanlarımız, genç zabitlerimiz ve denizcilerimizle iftar ettim*".[17]

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanması ile Türkiye Cumhuriyeti'nin Boğazlar üzerindeki egemenliği kesin olarak tanınmıştır. Bu sözleşmeyi takip eden günlerde İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında birer Müstahkem Mevki Komutanlığı ve bu komutanlıklara bağlı olarak Deniz Komutanlıkları kurulmuştur.[18] 20 Temmuz 1936'da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin imzalanmasının ardından İngiliz Kralı VIII. Edward, 3 Eylül-6 Eylül 1936 tarihleri arasında Atatürk'ün resmi davetlisi olarak Türkiye ziyaretinde bulunmuştur. Kralı getiren Nahlin yatı ve bu yata refakat eden iki İngiliz muhribini, 4 Eylül 1936 günü Çanakkale Boğazı dışında Kocatepe ve Adatepe muhripleri karşılamıştır. İngiltere Kralı VIII. Edward'ın Türkiye'yi ziyaretinde Atatürk ile çeşitli devlet sorunlarını da görüşmüştür.[19] İngiltere Kralı'nın ziyaretinden sonra Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti donanmasını İngiliz filosunun yapmış olduğu ziyareti iade amacı ile Malta Adası'na göndermeyi uygun görmüştür. Donanma, Cumhuriyet'in kuruluşundan on üç yıl sonra ilk yurt dışı ziyaretlerini Malta ve Yunanistan'a yapmıştır. 20 Kasım 1936 günü Yavuz, Kocatepe, Zafer, I. ve II. İnönü, Sakarya ve Erkin gemilerinden oluşan Türk donanması Malta'da büyük bir tören ile karşılanmıştır. Cumhuriyet donanması, Malta'yı ziyaret ettiği 20-25 Kasım 1936 tarihleri arasında Malta halkı ve İngiliz subayları tarafından ziyaret edilmiştir.[20] Akdeniz'de faaliyet gösteren kimliği meçhul denizaltılarla mücadele konusunda 14 Eylül 1937 tarihinde Nyon Antlaşması imzalanmış ve kurulan uluslararası komisyonun başına da bir Türk deniz subayı (Dz. Albay Safiyettin Dagada) getirilmiştir.[21] Bu suretle, İkinci Dünya Harbi için çanlar çalmaya başladığında, Türk Deniz Kuvvetleri kendisini geliştirmiş ve o döneme göre küçümsenemeyecek bir güce erişmiştir.

---

17 İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı Arşiv Müdürlüğü*, Adatepe Muhribi Hatıra Defteri.*

18 *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*, Cilt II, Dosya 1, (1935-1950), Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü, Ankara, s. 22.

19 Hikmet Özdemir, *Atatürk ve İngiltere,* Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2004, s. 274.

20 Büyüktuğrul, *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, ss. 121-124.

21 Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması*, s. 73.

Yaklaşan İkinci Dünya Harbi arifesinde Türk Deniz Kuvvetleri için Almanya'ya sipariş edilen dört denizaltı gemisine Atatürk'ün bizzat kendisi isim koymuştur. Bu gemilerin isimleri hakkında 17 Ocak 1938 tarihinde Atatürk tarafından dönemin Başbakanı Celal Bayar'a şu direktif verilmiştir:

"*Yeni dört denizaltı gemimiz için bulduğum isimler şunlardır: 1) Saldıray, 2) Batıray, 3) Atılay, 4) Yıldıray. Bunların manalarını izaha bile hacet olmadığı kanaatindeyim. Manaları, som Türkçe olan bu kelimelerin kendisindedir; yani saldıran, batıran, atılan, yıldıran*".[22] Bu sözlerden Atatürk'ün yurt savunması söz konusu olduğunda ne kadar sert ve gerçekçi olduğu bir kez daha anlaşılmaktadır.

Donanma gemileri, 10 Kasım 1938 günü vefat eden Atatürk'ün cenaze töreninin denizde yapılan kısmına iştirak etmiştir. Atatürk'ün naaşı 19 Kasım 1938 günü İstanbul'dan İzmit'e Yavuz muharebe gemisi tarafından Hamidiye kruvazörü, Zafer ve Tınaztepe muhripleri ile yabancı devlet donanmalarını temsil eden birleşik donanmanın refakatinde götürülmüştür. Denizden yapılan cenaze töreninin İzmit'te tamamlanıp, cenazenin özel trenle Ankara'ya gönderilmesiyle birlikte Türkiye Cumhuriyeti Donanması, Atatürk'e son görevini ifa etmiştir. Naaşın İstanbul'dan İzmit'e deniz yoluyla götürülmesi törenin herhangi bir sıradan törenden çok daha görkemli olmasına imkan vermiştir. Seneler önce "Yavuz gemisi ile uzun bir yolculuk yapmak isterim" diyen Atatürk'ün bu isteği hazin bir tecelli olarak bir nevi yerine getirilmiştir.[23]

---

[22] Metel, *a.g.e.*, s. 174.

[23] 1925 yılının Eylül ayında İzmit açıklarında demirli ve yaralı bulunan Yavuz muharebe kruvazörünü ziyarete giden Gazi Mustafa Kemal Atatürk, akşam vakti baş güvertede kahvesini içerken Bahriye Vekili İhsan Eryavuz'a şöyle demiştir: "*Biliyor musunuz? Vasıtaların da insanlar gibi kaderleri var. Kimisinin adı ona yad edilmeye layık hizmetlere imkân vermiş insanların isimleri ve emekleri unutulmasına rağmen, hafızalarda baki kalıyor. Mesela Yavuz'u yapan mühendis, imkânı temin eden hükûmet, hatta onu bize kazandıranlar hatırlanmıyor da, güvertesinde oturduğumuz bu gemi, hiçbir zaman ölmeyecek, kaybolmayacak varlıkmışçasına hafızalarımızda. Tamir tamamlansın da bu gemi ile uzun yolculuk yapmak isterim*". Atatürk'ün bu isteği maalesef ancak cenaze töreninde yerine gelmiştir. Bkz. Atabey, "Atatürk'e Denizden Yapılan Cenaze Töreni", *Atatürk Araştırma Dergisi*, Sayı: 83, Nisan 2013, s. 29.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Denize karşı büyük sevgisi olan Atatürk, bugünkü çağdaş ve güçlü Türk Deniz Kuvvetleri'nin gerçek kurucusudur. Atatürk, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuvvetli bir donanmaya sahip olması gereğine inanmış ve denize ait konulara ağırlık verip, deniz kuvvetinin diplomasi alanında oynadığı büyük rolün farkına varmıştır.

Diyebiliriz ki, Atatürk'ün stratejik dehası ve öngörüsü Cumhuriyet donanmasının şekillenmesinde büyük rol oynamıştır. Deniz Kuvvetleri'nin önemini ve stratejik değerini çok iyi bilen Atatürk, Türk denizcisine güvenmiş ve başlangıçtan itibaren dönemin zor şartlarına rağmen önemli derecede kaynak aktarımı ile Deniz Kuvvetleri'nin temelini atmıştır. Cumhuriyet'in ilanından Atatürk'ün ölümüne kadar geçen on beş yıllık süre içinde yok olmuş bir imparatorluğun pervanesi dönmeyen gemiler yığınından, Türk deniz gücünü Orta Akdeniz'e taşıyan ve Malta ve Yunanistan seyri ile nitel ve nicel gücünü tüm dünyaya ilan eden bir deniz gücü tesis edilmiştir. Atatürk hayata gözlerini yumduğunda, arkasında gurur duyacağı bir Türk Deniz Kuvvetleri bırakmıştır.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi (1935-1950), C. II, Lalahan Deniz Arşiv Genel Müdürlüğü, Ankara.

Adatepe Muhribi Hatıra Defteri, Deniz Müzesi Komutanlığı Arşiv Müdürlüğü, İstanbul.

Hamidiye Kruvazörü Hatıra Defteri, Deniz Müzesi Komutanlığı Arşiv Müdürlüğü, İstanbul.

B. KİTAP VE MAKALELER

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2006.

ATABEY, Figen, *Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri*, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara 2002.

_____, *Karadeniz'de Türk Donanması*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2006.

_____, "Atatürk'e Denizden Yapılan Cenaze Töreni", *Atatürk Araştırma Dergisi*, Sayı: 83, Nisan 2013, s. 19-38.

Büyüktuğrul Afif, *Büyük Atatürk ve Türk Denizciliği*, Deniz Basımevi, İstanbul 2006 (2.Baskı).

_____, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960),* Deniz Basımevi, İstanbul 1967.

ÇOKER, Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler,* Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 1994.

IŞIN, Mithat, *İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1946.

IŞIN, Bülent, *"İstiklal Savaşında Türk Bahriyesi"*, *Deniz Kuvvetleri Dergisi,* Sayı: 552 (Mart 1992).

METEL, Raşit, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005.

ÖZDEMİR, Hikmet, *Atatürk ve İngiltere*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, Ankara 2004.

Türk Deniz Kuvvetleri "Denizcilerin Koruyucuları", Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara 2003.

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ'NDE BULUNAN DENİZCİLİKLE İLGİLİ BELGELER (1939-1945)

THE DOCUMENTS IN RELATED TO MARITIME IN PRIME MINISTRY REPUBLIC ARCHIVE (1939-1945)

Çağatay BENHÜR *

Özet:

İkinci Dünya Savaşı, yalnızca XX. yüzyılın değil, dünya tarihinin gördüğü en yıkıcı savaşlardan birisidir. Milyonlarca insanın ölmesine, milyonlarcasının da sakat kalmasına veya göç etmesine neden olan bu savaşta; Türkiye tarafsız kalmış fakat savaşın siyasi, ekonomik ve psikolojik etkilerinden tam olarak kurtulamamıştır. Savaşın sınırlarına dayandığı Türkiye, 1939-1945 yılları arasında hem askeri, hem de sivil birtakım önlemler almaya ve çeşitli alanlarda düzenlemeler yapmaya çalışmıştır. İşte bu alanlardan birisi de denizcilik olmuştur. Bu çalışmada; Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde, 1939-1945 yılları arasında denizcilikle ilgili belgeler gözden geçirilecek ve çeşitli değerlendirmelere tabii tutulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Denizcilik, Askeri, İkinci Dünya Savaşı, 1939-1945.*

Abstract:

World War II is not only the war of twentieth century but also one of the most devastating wars in world history. In this war which caused dying, hurting or migrating of millions of people, Turkey remained neutral but did not get rid of the political, economical and psychological effects of war completely. Turkey pressed upon with war, tried to make some precatutions ragulations on both military and civil areas between 1939-1945. One of these areas was maritime. In this study, documents related to maritime in Prime Ministry Republic Archive 1939-1945, will be reviewed and exposed to a variety of assesments.

Key Words: *Prime Ministry Republic Archive, Maritime, Military, Second World War, 1939-1945.*

* Yrd. Doç. Dr., Selçuk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Konya-TÜRKİYE / Assist. Prof. Dr., Selchuk University, Faculty of Letters, Department of History, Konya-TURKIYE; (cbenhur@selcuk.edu.tr).

BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİNDE BULUNAN DENİZCİLİKLE İLGİLİ BELGELER (1939-1945)

Çağatay BENHÜR

Giriş

Tarihin kelime anlamı tanımlanırken, yazılı kaynaklarda genellikle kullanılan bir ibare de, tarihe yardımcı olan ya da tarihin yararlandığı bilimler şeklinde görülmektedir. Listenin her geçen gün uzadığı bu bilimler arasında; arkeoloji, antropoloji, nümizmatik, epigrafi, coğrafya yaygın olarak bilinenlerdir. Gelişen teknoloji ve ilerleyen bilim dalları sonucunda, bahsi geçen liste gelişmekte, tarihe yardımcı bilimlere, tarihçilerin kullandığı alet, makine, vb. unsurların da eklendiği görülmektedir.

Gelişmiş ülkelerde önemli bir konumda bulunan *tarih* ve *tarih araştırıcılığı*, verilen desteklerle birlikte tarihçileri, araştırmalarını yaparken farklı yönlere yönelmeye, yeni bakış açıları oluşturmaya ve yeni veri tabanları yaratmaya itmektedir. Oluşturulmaya gayret edilen bu veri tabanlarından birisi de; matematik, istatistik ve tarihin birlikte sunulduğu ortamlardır. Tarihi bilgilerin sayılar ve grafiklerle oluşturduğu birliktelik temeline dayanan bu alanda, tarihi belgelerin, olayların ya da dönemlerin rakamsal olarak incelenmesi, grafiklendirilmesi ve değerlendirilmesi hedef olarak alınmıştır.

Türkiye'de, sayısı az olmakla birlikte, örnekleri görülen bu tür uygulamaların geliştirilmesi gerekliliğine olan inanç, bu çalışmanın yapılmasının temel nedenlerinden birisidir. Eskiçağ ve Yeniçağ alanlarında daha çok görülen bu tarz çalışmaların, Cumhuriyet Tarihi alanında da uygulanması noktasında örnek çalışmalardan birisi olma arzusu, özelde *Türk Denizcilik Tarihi* ve genelde de İkinci Dünya Savaşı ve Türkiye çalışma alanlarına küçük de olsa katkıda bulunma isteği ve tüm bu temennilerin, tarihi belgelerin rakamlar ve tablolar birlikteliği ile sunulmaya çalışılması heyecanı, aşağıdaki satırların ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Konu olarak *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde Bulunan Denizcilikle İlgili Belgeler (1939-1945)* temasının seçilmesinin nedeni ise, ilk olarak *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu*'na uygun bir konu tespiti yapabilmek, ikinci olarak da, Türkiye'de, üzerinde yeterince durulmadığına inandığımız İkinci Dünya Savaşı dönemi ile ilgili yeni bilgileri gün ışığına çıkartma isteğidir.

Türkiye'de, İkinci Dünya Savaşı ile ilgili yapılan çalışmalar, gelişmiş ülkelerdekilerle kıyaslanamayacak kadar azdır. Bunun yanı sıra, yapılan çalışmaların çeşitliliği olarak da, Türkiye, diğerlerine nazaran daha geri bir durumdadır. İşte bu nedenledir ki, bu çalışmada, İkinci Dünya Savaşı dönemi Türkiye'de yapılan çalışmalara bir katkı sağlama, farklı bir açıdan yaklaşma çabası sergilenecektir.

Çalışmada uygulanan yönteme gelince: Öncelikle, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi elektronik kataloglarında, *denizcilikle* alakalı tarama yapmak için çeşitli anahtar kelimelerin (kelime ve cümleler) tespiti yapılmıştır. Toplamda; deniz, denizcilik, vapur, şilep, gemi, sahil, balıkçılık vb. gibi 68 adet anahtar *kelime / anahtar cümle* tespit edilmiştir.[1] Yapılan taramanın ardından 3541 adet arşiv belgesi bulunmuştur. Kelime / cümle tarama metodu ile tespit edilen 3541 belgenin konu özetleri okunarak bunlardan denizcilikle doğrudan ilgisi olmayanlar elenmiş ve geriye üzerinde çalışmak için 1101 belge kalmıştır. Denizcilikle ilgili olduğu anlaşılan 1101 belge, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde okunarak tasnif edilmiş ve çalışma için değerlendirilmeye çalışılmıştır.

İlerleyen kısımlarda, çalışmada elde edilen belge istatistikleri tablolar şeklinde sunulacak; bu yapılırken de, geri planda İkinci Dünya Savaşı'nın akışı anlatılarak okuyucuların verilmeye çalışılan istatistikleri daha geniş bir açıdan değerlendirmesi sağlanmaya çalışılacaktır.

Arşiv Belgelerin Dağılımı

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nden 1939-1945 dönemine ait, denizcilikle ilgili olduğu tespit edilen 1101 belge, okunduktan sonra, ilk tasnif belgelerin sivil ve askeri şekilde ayrılması olmuştur. Elde edilen sonuç: 371 askeri belge, 730 sivil belge şeklindedir.

Tablo 1: Askeri ve Sivil Belgeler

[1] Tarama yapılan anahtar kelimeler şunlardır: Ada, denizcilik, deniz, gemi, gemicilik, navlun, donanma, bahriye, denizaltı, savaş gemisi, plaj, iskele, Denizbank, deniz bakan, deniz müsteşar, deniz taşımacılığı, deniz ulaşım, deniz bilet, deniz ücret, deniz fiyat, deniz malzeme, deniz araç, deniz koruma, liman, vapur, kayık, kabotaj, sandal, kotra, yat, feribot, dalgakıran, kıta sahanlığı, kıyı, sahil, sahil güvenlik, deniz harp, deniz lise, deniz ürünü, denizci, marina, barınak, adalar, yarım ada, körfez, deniz harb, deniz mahsulü, dere, göl, gümrük, şilep, tanker, deniz feneri, fener, sahil feneri, balık, balıkçılık, balıkçı, yem, balıkçı gemisi, tekne, balıkçı teknesi, deniz av, taka, deniz ticaret, deniz gümrük, ırmak, motor.

Askeri ve sivil belgeleri, İkinci Dünya Savaşı'nın gerçekleştiği yıllara göre ayırmamız gerekir ise, ortaya çıkan tablo şöyle olacaktır:

Yıllar	Askeri	Sivil
1939	36	122
1940	41	97
1941	77	170
1942	59	137
1943	57	84
1944	66	63
1945	35	57

Tablo 2: Yıllara göre belge dağılımları

İlk tasnifte askeri ve sivil olmak üzere 2 kısma ayrılan arşiv belgeleri, ardından kendi içlerinde konularına göre yeniden tasnif edilmiştir. Bunun sonucunda *askeri belgeler* 22 farklı konuya, *sivil belgeler i*se, 37 farklı konuya ayrılmıştır. Aşağıda askeri ve sivil belgelerin tüm tasnifleri ve bunların içerisinde bulunan belge adetleri verilmiştir. Çalışmanın detaylandırılması ve istatistiki dağılımların daha kolay incelenebilmesi ile, daha sonraki yıllarda yapılması muhtemel çalışmalar için küçük bir ilham ve başlangıç noktası olması hasebiyle listenin önemli olacağı inancındayız.

Askeri belgelerin konu ve adet dağılımları aşağıdaki gibidir:

- Askeri gemi alımı (20 belge)
- Askeri gemilerin bakım ve onarımı (1 belge)
- Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması (33 belge)
- Askeri kanun ve kararlar (26 belge)
- Askeri liman ve iskeleler (2 belge)
- Askeri personelin seyahatleri (21 belge)
- Askeri üretim (1 belge)
- Bağış ve yardımlar (1 belge)
- Batan ve hasar gören askeri gemi (5 belge)
- Casusluk (1 belge)

- Çatışma (3 belge)
- Esirlerle ilgili (3 belge)
- Gerçekleştirilen ihaleler (37 belge)
- Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri (10 belge)
- Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi (31 belge)
- Sivil gemiler ve askeri malzeme (2 belge)
- Tayin, atama, emeklilik (92 belge)
- Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama (12 belge)
- Türk limanlarına gelen savaş gemileri (14 belge)
- Türk limanlarına sığınan askeri gemi (5 belge)
- Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler (39 belge)
- Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler (12 belge)

Sivil belgelerin konu ve adet dağılımları ise şu şekilde ortaya çıkmıştır:

- Alım – Satım (76 belge)
- Bakım / onarım (4 belge)
- Bütçe / ödenek (70 belge)
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri (14 belge)
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri (88 belge)
- Devir (22 belge)
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar (3 belge)
- Envanter (7 belge)
- Gelen yabancı gemi (22 belge)
- Gemi batma ve kaza (19 belge)
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi (23 belge)
- Gerçekleştirilen ihale (25 belge)
- Haberleşme izni (3 belge)
- İhtiyaç belirlenmesi (3 belge)
- İskele isimlerinin değiştirilmesi (1 belge)
- İstimlak (5 belge)
- İş yaptırılması (20 belge)
- Kadro tahsisi (26 belge)
- Kanun, tüzük, yönetmelik (94 belge)
- Konferans (1 belge)

- Limanlar / Gemi hareketleri (10 belge)
- Mektup / Makale (3 belge)
- Ödül verilmesi (2 belge)
- Özel şirketler hakkında (7 belge)
- Özlük hakları (17 belge)
- Sözleşme, planlama ve projeler (32 belge)
- Tayin, atama, emeklilik (24 belge)
- Tazminat konuları (10 belge)
- Teftiş (3 belge)
- Turistler ve turizm (5 belge)
- Yabancı ticaret gemileri (5 belge)
- Yabancı uzmanları çalıştırma (31 belge)
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri (16 belge)
- Yakıt konusu (3 belge)
- Yardım (12 belge)
- Yeni hat açılması (1 belge)
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri (33 belge)

İkinci Dünya Savaşı ve Arşiv Belgeleri

1 Eylül 1939 tarihinde, Almanya'nın Polonya'ya saldırması ve Polonya'ya garanti vermiş olan İngiltere ve Fransa'nın da, Almanya'ya karşı tavır alması ile, İkinci Dünya Savaşı resmen başlamıştır.[2] Savaşın başlangıcında, Fransa herhangi bir Alman taarruzuna karşı Maginot hattını güçlendirmeye çalışıyor, Alman cephesine karşı ufak saldırılarla yetiniyordu.[3] Savaşın daha ilk günü, konu Türk basınınca hemen kamuoyuna duyurulmuş, hatta ilk günden itibaren önemli yazarlar, Türk basınında savaşı yorumlamaya başlamışlardır.[4]

Bu arada, 23 Ağustos 1939 tarihinde Almanya ile Saldırmazlık Paktı[5] imzalamış olan Sovyetler Birliği de, Nazi Almanya'sı ile yaptıkları anlaşma sonrası Polonya topraklarından pay alma isteğiyle, Polonya üzerine harekete geçmiş ve Sovyet orduları, Polonya topraklarına girmişlerdir.[6] Sovyetlerin, Polonya harekatı sonrası hedefi ise, Baltık ülkeleri olmuştur. Eylül ve Ekim

---

2 İbrahim Artuç, *II.Dünya Savaşı*, C. I., Kastaş Yayınları, İstanbul 2003, s. 12-13.

3 Oral Sander, *Siyasi Tarih 1918-1994*, İmge Yayınları, Ankara 2003, s. 125.

4 Peyami Safa, "İki Eylül Arasında", *Cumhuriyet,* nu:5498, 1 Eylül 1939, s. 5.

5 Alman Sovyet Saldırmazlık Paktı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. http://tr.wikipedia.org/wiki/Alman-Sovyet_Sald%C4%B1rmazl%C4%B1k_Pakt%C4%B1 (10.10.2013).

6 Fahir Armaoğlu, *20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995),* Alkım Yayınları, İstanbul 2004, s. 362.

1939 tarihlerinde sırası ile Estonya, Letonya ve Litvanya ile pakt anlaşmaları imzalayan Sovyetler Birliği, bu ülkelerde açtığı üslere, Ekim 1939 tarihinden itibaren asker sevkiyatına başlamış ve Baltık ülkelerini kontrolü altına almıştır.[7]

Baltık ülkelerini kontrolüne alan Sovyetler Birliğinin bir sonraki hedefi Finlandiya olmuştur. Sovyetlerin Finlandiya'ya karşı düzenlediği harekat, Milletler Cemiyeti tarafından da tepkiyle karşılanmış, 14 Aralık 1939 tarihinde, Sovyetler Birliği üyelikten çıkarılmıştır. Finlilerin gayretli direnişine rağmen, önceleri zorlanan Sovyet kuvvetleri, 1940 başından itibaren başarılı olmuşlardır.[8]

1939 yılı Cumhuriyet Arşivi belgelerine bakacak olur isek, karşımıza 36 adet askeri, 122 adet de sivil denizcilik belgesi çıkmaktadır. Bu belgelerin daha önce yaptığımız tasnife göre, konu dağılımları ise şu şekilde gerçekleşmektedir:

• Askeri gemi alımı	5
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	**1**
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**2**
• Askeri kanun ve kararlar	**3**
• Askeri liman ve iskeleler	**-**
• Askeri personelin seyahatleri	**3**
• Askeri üretim	**-**
• Bağış ve yardımlar	**-**
• Batan ve hasar gören askeri gemi	**1**
• Casusluk	**-**
• Çatışma	**-**
• Esirlerle ilgili	**-**
• Gerçekleştirilen ihaleler	**8**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**-**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**5**
• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**-**
• Tayin, atama, emeklilik	**7**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**-**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**1**
• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**-**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**-**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**-**

Tablo 3: 1939 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

---

7 http://en.wikipedia.org/wiki/Occupation_of_the_Baltic_states (11.10.2013).

8 Geoffrey Barraclough, *Dünya Tarihi Atlası*, (Çev. Zeki Okar), Karacan Yayınları, İstanbul 1980, s. 267.

Görüldüğü üzere, askeri belgeler içerisinde en fazla olanı, 8 adet ile, *Gerçekleştirilen ihaleler* konu başlığı iledir. 12 konuda hiç belge olmaması da dikkat çekici bir diğer özelliktir. Savaşın ilk yılı olması noktasından bakılırsa, ilerleyen yıllardaki belge dağılımı daha fazla fikir edinmemize yardımcı olacaktır. Belgeleri yüzde şeklinde vermemiz gerekirse, en çok belgenin bulunduğu *Gerçekleştirilen ihaleler* kısmı, askeri belgelerin % 22.22 sini teşkil etmektedir.

Sivil belgelerin konu ve adet dağılımları ise aşağıdaki şekilde olup, incelendiğinde en fazla belgenin, 26 adet ile*, Alım-Satım* başlığında toplandığını, 12 adet konuda ise, herhangi bir belge bulunmadığını görmekteyiz. Yüzdelik şekilde yaklaştığımızda ise, *Alım-Satım* belgelerinin ilgili kısmın, % 21.31'ini oluşturduğu bilgisi ortaya çıkmaktadır.

- Alım – Satım	26
- Bakım / onarım	**2**
- Bütçe / ödenek	**11**
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**2**
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**5**
- Devir	**3**
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**-**
- Envanter	**1**
- Gelen yabancı gemi	**1**
- Gemi batma ve kaza	**8**
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**5**
- Gerçekleştirilen ihale	**3**
- Haberleşme izni	**-**
- İhtiyaç belirlenmesi	**-**
- İskele isimlerinin değiştirilmesi	**1**
- İstimlak	**-**
- İş yaptırılması	**2**
- Kadro tahsisi	**7**
- Kanun, tüzük, yönetmelik	**15**
- Konferans	**-**
- Limanlar / Gemi hareketleri	**2**
- Mektup / Makale	**-**
- Ödül verilmesi	**-**
- Özel şirketler hakkında	**1**
- Özlük hakları	**1**
- Sözleşme, planlama ve projeler	**2**
- Tayin, atama, emeklilik	**9**
- Tazminat konuları	**1**

- Teftiş	**-**
- Turistler ve turizm	**5**
- Yabancı ticaret gemileri	**1**
- Yabancı uzmanları çalıştırma	**4**
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**2**
- Yakıt konusu	**-**
- Yardım	**1**
- Yeni hat açılması	**-**
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**1**

Tablo 4: 1939 yılı Sivil Belgelerin dağılımı

1940 yılı, İkinci Dünya Savaşı'nın Avrupa'da hızla yayıldığı bir yıl olmuştur. İngiltere tarafından denizden ablukaya alınma ihtimaline karşın, öncelikli olarak Danimarka ve Norveç'i işgal etmeye karar veren Nazi Almanya'sı, kendisine göre oldukça güçsüz olan bu ülkelere, 9 Nisan 1940 tarihinde saldırmıştır. Birkaç saat içerisinde Danimarka sınırını geçen Alman kuvvetleri, bazı önemli kentleri işgal etmişlerdir. Aynı şekilde, Norveç'te de başarılı olan Alman askerleri, bazı kentleri işgal ettiği gibi, Danimarka ve Norveç limanlarını mayınlamıştır. Ardından, Alman hükümeti yaptığı açıklama ile, ilgili ülkelerin Almanya'nın korumasına alındığını bildirmiş, buna karşılık olarak da İngiliz Dışişleri Ofisi, Danimarka ve Norveç'e İngiliz-Fransız ortak yardımı sözü vermiştir.[9] 10 Mayıs 1940 tarihinde ise, Alman birlikleri Belçika, Hollanda ve Lüksemburg'a saldırarak, İkinci Dünya Savaşı'nın alanını genişletmişlerdir.[10] Belçika ve Hollanda, kısa süren bir direnişin ardından Alman kuvvetlerine teslim olmuş dünya kamuoyunda ve Almanya'nın Fransa'ya saldırısı beklenmeye başlamıştır.

Kamuoyunun beklentisi fazla sürmeyecek ve Benelüks ülkeleri harekatını tamamlayan Almanya, Fransa'ya yönelecektir. 13-14 Mayıs 1940 tarihinde, Fransız sınırı, Almanlarca aşılmaya başlamış ve savaş Fransız coğrafyasına kaymıştır. Fransızlar, hükümet merkezlerini önce Touraine, ardından Bordeaux'ya taşıdılarsa da, Alman işgalinden kurtulamamışlardır.[11] Bu arada 10 Haziran 1940 tarihinde, İtalya'da Almanya'nın yanında savaşa katılmış ve akabinde Fransa'nın bir kısmını işgal etmiştir.[12]

Fransa'nın işgalini sonlandıran Almanya, Ağustos 1940'dan itibaren

---

9 Royal Institute of Affairs, *Chronology and Index of the Second World War 1938-1945,* Meckler Corporation, Reading 1975, s. 19.

10 http://en.wikipedia.org/wiki/World_War_II#Western_Europe (11.10.2013).

11 Peter Davies, *France and the Second World War*, Routledge, London 2001, s. 3-4.

12 John Morris Roberts, *Avrupa Tarihi,* (Çev. Fethi Aytuna), İnkılap Kitabevi, İstanbul 2010, s. 671.

İngiltere'ye yönelecek ve hava saldırılarının şiddetini arttıracaktır.[13] Alman hava kuvvetlerinin Britanya adasını bombaladığı günlerde, İngiltere'ye karşı bir darbe de İtalya'dan gelmiş, 13 Eylül 1940 tarihinde Libya'da bulunan İtalyan kuvvetleri, Mısır sınırını geçmiştir. Tarihler 16 Eylül 1940'ı gösterdiğinde, Sidi Barrani bölgesi, General Graziani'nin eline geçmiştir.[14]

Yukarıda bahsedilen hadiselerin dışında, 1940 yılının son aylarına; Almanya'nın Romanya'ya girmesi, Japon birliklerinin Hindiçini'ne çıkması, İtalyanların, Yunanistan'a saldırması ve İngiliz birliklerinin Kuzey Afrika'da toparlanarak, İtalyanlara karşı başarılar elde etmesi olayları da sığmıştır.

1940 yılı, Türkiye Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde, denizcilikle ilgili askeri belgelere bakıldığında, karşımıza 41 adet belge çıkmaktadır. En çok belgenin bulunduğu konu başlığı, *Tayin, atama, emeklilik,* alanında olup, 10 konu başlığında hiç belge bulunmamaktadır. Bir önceki yıla göre en çok belge olan konu başlığındaki artış % 100 den fazla olurken, belge olmayan konu başlığında azalma görülmektedir. Fakat, bu değerlendirme yapılırken, 1939 yılında, savaşın Eylül ayında çıktığını, 1940 yılında ise tüm yıl boyunca devam ettiğini göz ardı etmemek gerekmektedir. 1940 yılının en çok belge ihtiva eden *tayin, atama, emeklilik* konu başlığı, aynı yılın belge toplamının % 41 ini oluşturmuştur.

• Askeri gemi alımı	2
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	**-**
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**-**
• Askeri kanun ve kararlar	**1**
• Askeri liman ve iskeleler	**2**
• Askeri personelin seyahatleri	**3**
• Askeri üretim	**1**
• Bağış ve yardımlar	**-**
• Batan ve hasar gören askeri gemi	**-**
• Casusluk	**-**
• Çatışma	**1**
• Esirlerle ilgili	**-**
• Gerçekleştirilen ihaleler	**7**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**2**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**2**

[13] Liddell Hart, *II. Dünya Savaşı Tarihi*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), C. II, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002, s. 830-831.

[14] Paul Collier, *The Second World War:The Mediterranian 1940-1945*, Osprey Publishing, Oxford 2003, s. 10.

• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**-**
• Tayin, atama, emeklilik	**17**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**1**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**-**
• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**-**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**-**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**2**

Tablo 5: 1940 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

1940 yılının sivil belgelerinin toplamı 97 olup, bir önceki yıla göre azalma göstermektedir. Bir önceki yıl belgelerinin savaşın çıktığı Eylül-Aralık dönemini kapsadığı, 1940 yılı belgelerinin ise Ocak-Aralık periyodundan alındığı düşünülürse, savaşın sivil denizciliği olumsuz yönde etkilediği sonucuna varmak yanlış olmaz.

97 sivil belgenin içerisinde, en fazla adedin bulunduğu konu başlığı: 13 belge ile *Bütçe / ödenek* kısmıdır. Toplam belgelerin % 13 ünü oluşturan bu alt başlık bize, bir önceki yıla göre sivil belgelerin yüzdesinin de düştüğünü göstermektedir.

1940 yılında sivil belgeler tasnifinden 13 alt başlıkla ilgili herhangi bir belge bulunamamıştır. Bir önceki yıla göre, belge bulunamayan alt başlık sayısında 1 adet artış görülmüştür.

- Alım – Satım	7
- Bakım / onarım	**-**
- Bütçe / ödenek	**13**
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**3**
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**8**
- Devir	**1**
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**-**
- Envanter	**1**
- Gelen yabancı gemi	**1**
- Gemi batma ve kaza	**3**
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**2**
- Gerçekleştirilen ihale	**4**
- Haberleşme izni	**-**
- İhtiyaç belirlenmesi	**-**
- İskele isimlerinin değiştirilmesi	**-**

- İstimlak	**-**
- İş yaptırılması	**3**
- Kadro tahsisi	**7**
- Kanun, tüzük, yönetmelik	**11**
- Konferans	**-**
- Limanlar / Gemi hareketleri	**1**
- Mektup / Makale	**1**
- Ödül verilmesi	**-**
- Özel şirketler hakkında	**-**
- Özlük hakları	**4**
- Sözleşme, planlama ve projeler	**3**
- Tayin, atama, emeklilik	**2**
- Tazminat konuları	**1**
- Teftiş	**-**
- Turistler ve turizm	**-**
- Yabancı ticaret gemileri	**4**
- Yabancı uzmanları çalıştırma	**8**
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**5**
- Yakıt konusu	**-**
- Yardım	**1**
- Yeni hat açılması	**-**
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**3**

Tablo 6: 1940 yılı Sivil Belgelerin Dağılımı

1941 yılında, savaş, coğrafyasını genişletmiş, tam bir dünya savaşı halini almıştır. Yılın ilk günlerinde 12 Şubat 1941 tarihinde Trablus'a gelen Alman General Rommel, Kuzey Afrika da komutayı ele aldıktan sonra, atak bir mihver politikası belirlemiştir.[15] Bu tarihten sonra Kuzey Afrika'da savaş, Bingazi etrafında yoğunlaşmış, kent taraflar arasında gidip gelmiştir.

1 Mart 1941 tarihinde Bulgaristan, mihver güçlerine katılmış ve topraklarını Alman askerlerin geçişine açmıştır.[16] Almanya, Balkanlarda oluşturduğu yeni oluşumlar neticesinde Yugoslavya topraklarını ele geçirmiş, Yunanistan'da başarısız olan İtalyanlara destek olmak amacıyla da, Selanik üzerinden Atina'ya doğru ilerlemiştir. Sadece kıta Yunanistan'ına saldırmakla yetinmeyen Almanya, Girit vb. bazı önemli adaları da işgal ederek denizlerde de

[15] Michael Olive – Robert Edwards, *Rommel's Desert Warriors 1941-1942*, Stockpole Books, Mechanicsburg 2012, s. viii.

[16] Pars Tuğlacı, *Bulgaristan ve Türk-Bulgar İlişkileri*, Cem Yayınevi, İstanbul 1984, s. 109.

stratejik yerleri ele geçirmiştir.[17]

Londra bombardımanlarının en üst seviyeye çıktığı, karşı tarafın da Berlin'e hava saldırılarını başlattığı 1941 yılının en önemli olaylarının başında şüphesiz, 22 Haziran 1941'de, Almanya'nın Sovyetler Birliği'ne saldırması gelmektedir.[18] Barbarossa harekatı olarak da bilinen ve 6 ay gibi kısa bir sürede Sovyetleri yenmeyi hesaplayan plan çerçevesinde harekete geçen Alman birlikleri, bu harekatta umduklarını bulamayacak ve Alman-Sovyet savaşı uzun süre devam edecektir.[19]

Bu arada, Almanların özellikle Balkanlar ve Akdeniz deki ilerleyişi neticesinde, müttefikler Irak ve Suriye'yi işgal etmişlerdir. Savaşa giren Sovyetler Birliğine müttefiklerce yapılacak destek için en uygun noktanın Basra Körfezi ve İran olarak tespit edilmesinden sonra ise, İngiliz ve Sovyet kuvvetleri, 25 Ağustos 1941 tarihinde İran'ı ortaklaşa işgal etmişlerdir. İran'ın işgalinin sadece Sovyetlere yardım meselesi olmayıp, özellikle Japonya'nın Endonezya ve bu bölgedeki petrol rezervlerini alması sonucunda, Ortadoğu'daki müttefik savaş makineleri için İran petrolünün elzem olduğu yolunda da görüşler mevcuttur.[20]

1941 yılında, İkinci Dünya Savaşı'nın seyrini değiştiren bir başka olay da, 7 Aralık 1941 tarihinde yaşanan, Japonya'nın Amerika Birleşik Devletleri'nin, Pearl Harbour deniz üssüne saldırısı olayıdır.[21] Savaşa, Amerika Birleşik Devletlerinin katılmasını sağlayan ve güçler dengesinin değişmesinde önemli rol oynayan bu saldırı, Japonların beklentisini karşılayacak ölçüde büyük olmamış, Amerika'nın ise, kenetlenerek savaşa girmesine vesile olmuştur.

1941 yılında Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki denizcilikle ilgili belgelere baktığımızda toplamda 77 askeri belge olduğunu görmekteyiz. İkinci Dünya Savaşı'nın 1941 yılındaki genişlemesi adeta, arşiv belgelerine de yansımış ve önemli bir artış yaşanmıştır. En fazla belge, 17 adet ile *Tayin, atama, emeklilik* alt başlığına aittir. Bir önceki yıl ile aynı başlıkta en fazla belgenin bulunmasını, acaba Türk Deniz Kuvvetlerinde önemli bir hareketlilik mi yaşanmıştır şeklinde yorumlamak da olasıdır. Tayin, atama, emeklilik başlığındaki belgeler, toplam askeri belgelerin % 22'sini oluşturmaktadır. Belge yüzdesi bir önceki yılla kıyaslandığında ciddi bir azalma görülmektedir. Bunun yansıması olarak da, belge olmayan askeri tasnif alt başlıkları 6 adettir. Bu kısmı da, savaşın gelişmesiyle birlikte, askeri faaliyetler ve doğru orantılı olarak belge çeşitliliği artmaktadır şeklinde yorumlamak mümkündür.

---

17 Andre Ribard, İnsanlığın Tarihi, Say Kitap Pazarlama, İstanbul 1983, s. 592.

18 Armaoğlu, *a.g.e.,* s. 374-375.

19 Barbarossa harekatı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız: Alan Clark, *Barbarossa The Russian German Conflict 1941-1945,* Cassell Military Paperback, London 2001.

20 Bahman Nurimand, *Hür Dünyanın Diktatörlüğü İran*, Anadolu Yayınları, Ankara 1968, s. 38.

21 http://en.wikipedia.org/wiki/Attack_on_Pearl_Harbor (12.10.2013).

• Askeri gemi alımı	3
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	**-**
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**6**
• Askeri kanun ve kararlar	**4**
• Askeri liman ve iskeleler	**-**
• Askeri personelin seyahatleri	**5**
• Askeri üretim	**-**
• Bağış ve yardımlar	
• Batan ve hasar gören askeri gemi	**1**
• Casusluk	**1**
• Çatışma	**2**
• Esirlerle ilgili	**-**
• Gerçekleştirilen ihaleler	**6**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**2**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**12**
• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**-**
• Tayin, atama, emeklilik	**17**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**1**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**2**
• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**3**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**11**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**1**

Tablo 7: 1941 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

1941 yılında sivil belgelerde de sayıca önemli bir artış olmuş ve toplam belge sayısı 170'e çıkmıştır. Bunların içerisinde % 30'luk yüzdesi ve 51 adedi ile en çok belge, *Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri* adlı başlıktadır. 11 adet alt başlığın ise belgesi bulunmamaktadır. Belgesi bulunmayan alt başlıklar önceki yıla göre düşüş göstermiştir.

İkinci Dünya Savaşı'nın en hareketli yıllarından birisi olan 1941 de, Türk Sivil Denizciliğine ait belgelerin artış göstermesi, savaşın Türk Denizcilik sektöründeki hareketlenmeyi arttırmış olması şeklinde de yorumlanabilir. Sivil denizcilikle ilgili olarak en çok görülen belge çeşidinin de; *Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri* kısmından olması, bu hareketliliği net olarak açıklamaktadır.

- Alım – Satım	13
- Bakım / onarım	**1**
- Bütçe / ödenek	**14**
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**2**
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**51**
- Devir	**2**
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**-**
- Envanter	**1**
- Gelen yabancı gemi	**10**
- Gemi batma ve kaza	**2**
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**5**
- Gerçekleştirilen ihale	**2**
- Haberleşme izni	**1**
- İhtiyaç belirlenmesi	**-**
- İskele isimlerinin değiştirilmesi	**-**
- İstimlak	**2**
- İş yaptırılması	**4**
- Kadro tahsisi	**2**
- Kanun, tüzük, yönetmelik	**16**
- Konferans	**-**
- Limanlar / Gemi hareketleri	**6**
- Mektup / Makale	**-**
- Ödül verilmesi	**-**
- Özel şirketler hakkında	**-**
- Özlük hakları	**3**
- Sözleşme, planlama ve projeler	**5**
- Tayin, atama, emeklilik	**2**
- Tazminat konuları	**2**
- Teftiş	**1**
- Turistler ve turizm	**-**
- Yabancı ticaret gemileri	**-**
- Yabancı uzmanları çalıştırma	**7**
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**5**
- Yakıt konusu	**-**
- Yardım	**4**
- Yeni hat açılması	**-**
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**7**

Tablo 8: 1941 yılı Sivil Belgelerin dağılımı

1942 yılında İkinci Dünya Savaşı'na bakacak olur isek, karşımıza karmaşık bir manzara çıkmaktadır. Yıl boyunca dünyanın dört bir yanında taraflar; kara, hava ve deniz savaşlarına devam etmişlerdir. Durmaksızın savaşan ordular, tarifsiz yıkımlara sebep olurken, savaş stratejisi olarak da, sürekli ilerleme ve gerilemeler ortaya çıkmıştır. Yıl boyunca pek çok kent ve bölge, taraflar arasında el değiştirmiştir. Yılın en belirgin olaylarından birisi de, Stalingrad'da yaşanan Alman-Sovyet savaşı olmuştur. Almanların üstünlüğü ile başlayan cephe, yılın sonlarına doğru, Almanlar için tam bir kabus haline dönüşmüş, 1943 başlarında ise bir Sovyet zaferi halini almıştır.[22]

İkinci Dünya Savaşı'nın en kanlı yıllarından birisi olan 1942 de, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde denizcilik ile alakalı askeri belgeler, önceki yıla oranla düşüş göstererek 59 adet bulunmaktadır. En fazla belgenin bulunduğu alt başlık, önceki 2 yılla aynı olup, *Tayin, atama, emeklilik* şeklindedir. 1942 ye ait askeri belge toplamının % 22 sini oluşturan bu sayı; yüzde olarak bakıldığında bir önceki yılla aynı oranda kalmıştır. Bu alt başlıktaki toplam belge sayısı 13'tür. Askeri belgeler kısmında, 7 adet alt başlığa ait belge bulunmamakta ve bu sayı bir önceki yıla nazaran 1 adet artış göstermektedir.

• Askeri gemi alımı	2
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	**-**
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**10**
• Askeri kanun ve kararlar	**8**
• Askeri liman ve iskeleler	**-**
• Askeri personelin seyahatleri	**4**
• Askeri üretim	**-**
• Bağış ve yardımlar	**1**
• Batan ve hasar gören askeri gemi	**-**
• Casusluk	**-**
• Çatışma	**-**
• Esirlerle ilgili	**2**
• Gerçekleştirilen ihaleler	**8**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**1**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**2**
• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**1**
• Tayin, atama, emeklilik	**13**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**2**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**1**

[22] Stalingrad Savaşı hakkında pek çok eser mevcuttur. Bunlar arasında savaşı Alman askerleri ve zırhlı birlikleri açısından ele alan çalışma farklı bir yere konabilir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hans Wijers, *Eastern Front Combat,* Stackpole Military History Series, Mechanicsburg, 2008, s. 1-204.

• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**-**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**3**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**1**

Tablo 9: 1942 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

Yukarıda askeri belgeleri hakkında bilgi verilen 1942 yılının sivil belge toplamı 137'dir. Bu sayı önceki yıla göre azımsanmayacak bir düşüşü ihtiva etmektedir. Buradan, 1942 yılı itibarı ile savaşın gelişim evreleri de göz önüne alınarak, Türk sivil denizciliğinin olumsuz etkilendiği varsayımını çıkartmak yanlış olmayacaktır.

Sivil denizcilikle alakalı 1942 belgelerinde en fazla sayı; 15'er adetlik nüfusları ile 2 alt başlıkta toplanmıştır. Bunlar, *Alım – Satım* ve *Kanun, tüzük, yönetmelik* alt başlıklarıdır. İlgili alt başlıklar tek olarak ele alındığında toplam belge içerisindeki yüzdeleri % 10.94 şeklinde oluşurken, en çok belge ihtiva eden iki alt başlık beraber değerlendirildiğinde bu oran, % 21.89 a çıkmaktadır. Sivil belgeler içerisinde 9 alt başlıkla ilgili belge bulunmamakta, bu durum bir önceki yıla oranla sayı olarak azalma göstermektedir. Bu durumu, önceki yıla göre sivil denizcilik belge ve faaliyetlerinde çeşitliliğin artması şeklinde yorumlamamız da mümkündür.

- Alım – Satım	15
- Bakım / onarım	**-**
- Bütçe / ödenek	**13**
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**4**
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**9**
- Devir	**3**
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**-**
- Envanter	**3**
- Gelen yabancı gemi	**5**
- Gemi batma ve kaza	**4**
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**3**
- Gerçekleştirilen ihale	**9**
- Haberleşme izni	**1**
- İhtiyaç belirlenmesi	**2**
- İskele isimlerinin değiştirilmesi	**-**
- İstimlak	**2**
- İş yaptırılması	**1**
- Kadro tahsisi	**4**

- Kanun, tüzük, yönetmelik	**15**
- Konferans	
- Limanlar / Gemi hareketleri	**1**
- Mektup / Makale	**-**
- Ödül verilmesi	**1**
- Özel şirketler hakkında	**1**
- Özlük hakları	**4**
- Sözleşme, planlama ve projeler	**9**
- Tayin, atama, emeklilik	**3**
- Tazminat konuları	**2**
- Teftiş	**-**
- Turistler ve turizm	**-**
- Yabancı ticaret gemileri	**-**
- Yabancı uzmanları çalıştırma	**3**
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**2**
- Yakıt konusu	**1**
- Yardım	**6**
- Yeni hat açılması	**-**
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**11**

Tablo 10: 1942 yılı Sivil Belgelerin dağılımı

1943 yılı, İkinci Dünya Savaşı açısından, bir önceki yıla göre önemli farklılıklar göstermiştir. Yıla Stalingrad yenilgisi ile başlayan Almanlar, ayrıca Kafkasya'dan da çekilmek zorunda kalmıştır. Yılın ilerleyen dönemlerinde, müttefikler Sicilya harekatını başlatmış, İtalya'da, Mussolini önce tutuklanmış, sonrasında yeniden hükümeti kurmuştur. 8 Eylül 1943 tarihinde teslim olan İtalya, yakın zamana kadar müttefiki olan Almanlarca işgal edilmiştir. Bir önceki yıla göre 1943'ün en büyük farkı; mihver devletlerinin eski başarılarından uzak bir görüntü sergilemesi ve pek çok cephede yenilmeye başlamasıdır.[23]

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi 1943 yılı askeri belgeleri toplamı 57 adettir. Görüldüğü üzere bir önceki yıldan sadece 2 belge eksiktir ve bu yıl en fazla belge ihtiva eden alt başlık, önceki 3 yıldan farklılık göstererek, 14 adet ile *Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler* kısmı olmuştur. Savaşın gelişimi ve Türkiye'nin uluslararası rolü hiç şüphesiz bu maddenin öne çıkmasında etkili olmuştur. *Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler* alt başlığı, askeri belge toplamının % 24.56'sını oluşturmaktadır.

---

[23] http://tr.wikipedia.org/wiki/II._D%C3%BCnya_Sava%C5%9F%C4%B1_kronolojisi#1943 (12.10.2013).

9 alt başlıkta herhangi bir belgenin bulunmadığı 1943 yılında, belge bulunmayan alt başlık sayısının önceki yıla göre artması, belge çeşitliliğinin azaldığı yönünde bir değerlendirmenin ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

• Askeri gemi alımı	4
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	**-**
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**6**
• Askeri kanun ve kararlar	**1**
• Askeri liman ve iskeleler	**-**
• Askeri personelin seyahatleri	**2**
• Askeri üretim	**-**
• Bağış ve yardımlar	**-**
• Batan ve hasar gören askeri gemi	**-**
• Casusluk	**-**
• Çatışma	**-**
• Esirlerle ilgili	**-**
• Gerçekleştirilen ihaleler	**4**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**2**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**3**
• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**-**
• Tayin, atama, emeklilik	**8**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**5**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**4**
• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**1**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**14**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**3**

Tablo 11: 1943 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

1943 yılı sivil belgelerinin toplamı, önceki yıla göre önemli bir düşüş göstererek toplamda 84 adettir. Bu düşüşün sebebi olarak, dünya savaşının yıllar süren yıkıcılığının tüm ülkelerde sivil hayata vurduğu darbelerin artık daha fazla hissedilmesi öngörülebileceği gibi, Türkiye'nin askeri belgelerinde 1943 yılında büyük bir azalma görülmemesi, Türkiye'nin denizcilik faaliyetlerinde ağırlığı askeri alanlara kaydırdığı şeklinde de algılanabilir.

Sivil belgeler içerisinde en fazla belge adedini, toplam 14 belge ve % 16.66'lık yüzde ile *Kanun, tüzük, yönetmelik* alt başlığı almıştır. Bir önceki yılın en çok belge ihtiva eden 2 alt başlığından birisi olan *Kanun, tüzük, yönetmelik*

kısmı, 1943 yılında öne çıkarak tek başına en fazla adede ulaşmıştır. Bu durumu, Türk Sivil Denizciliğinde dünya konjonktürüne uygun yapılanma çabaları şeklinde değerlendirmek mümkündür.

1943 yılı sivil denizcilik belgelerinde 15 alt başlıkta hiç belge bulunmamaktadır. Belge ihtiva etmeyen alt başlık sayısı önceki yıla göre ciddi bir artış göstermiş, genel manada sivil denizcilik belgelerinin azalması ile de paralel olarak, sivil denizcilikte ciddi bir alan daralması olduğu gözlemlenmiştir.

- Alım – Satım	8
- Bakım / onarım	**-**
- Bütçe / ödenek	**8**
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**2**
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**3**
- Devir	**4**
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**3**
- Envanter	**1**
- Gelen yabancı gemi	**3**
- Gemi batma ve kaza	**1**
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**2**
- Gerçekleştirilen ihale	**3**
- Haberleşme izni	**-**
- İhtiyaç belirlenmesi	**-**
- İskele isimlerinin değiştirilmesi	**-**
- İstimlak	**-**
- İş yaptırılması	**6**
- Kadro tahsisi	**2**
- Kanun, tüzük, yönetmelik	**14**
- Konferans	**-**
- Limanlar / Gemi hareketleri	**-**
- Mektup / Makale	**-**
- Ödül verilmesi	**-**
- Özel şirketler hakkında	**3**
- Özlük hakları	**1**
- Sözleşme, planlama ve projeler	**6**
- Tayin, atama, emeklilik	**3**

- Tazminat konuları	**1**
- Teftiş	**-**
- Turistler ve turizm	**-**
- Yabancı ticaret gemileri	**-**
- Yabancı uzmanları çalıştırma	**4**
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**1**
- Yakıt konusu	**-**
- Yardım	**-**
- Yeni hat açılması	**-**
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**5**

Tablo 12: 1943 yılı Sivil Belgelerin dağılımı

1944 yılında, İkinci Dünya Savaşı, mihver devletleri açısından gerileme, müttefikler için ise ilerleme yılı olmuştur. Bu yıl itibarı ile, savaşın müttefiklerce kazanılacağı anlaşılmaya başlanmıştır. 1944 yılında Sovyet orduları, Polonya sınırını geçmiş, Sivastopol, Odessa gibi Alman işgalindeki stratejik önemdeki kentleri kurtarmışlardır. Yılın en önemli olaylarından birisi hiç şüphesiz, 6 Haziran 1944 tarihinde başlayan Normandiya çıkartması olmuştur. Müttefikler, başta zorlansa da, gerek hazırlık safhasına gösterilen ihtimam ve gerekse sayısal fazlalık, çıkartmanın başarılı olmasını sağlamıştır.[24] Normandiya da başarısızlığa uğrayan Almanlar, kısa süre içerisinde batı Avrupa topraklarından çekilmek zorunda kalmış ve Paris, Brüksel gibi kentler müttefiklerce kurtarılmıştır. 17 Eylül 1944 tarihi ise, müttefik kuvvetlerin Alman sınırını geçtiği ve Almanların artık ana vatanı savunma savaşına başladığı tarihtir.[25]

1944 yılında, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde 66 adet askeri belge mevcuttur. Bir önceki yıla göre artış gösteren belge sayısını, Türkiye'nin sonu yaklaşan savaşta daha aktif olma çabalarının bir yansıması olarak da görmek mümkündür. 66 belgenin en fazla yer aldığı alt başlık; *Tayin, atama, emeklilik* şeklinde olup, belge sayısı 19 ve toplam belgeler içerisinde yüzde oranı, % 28.78'dir.

1944 yılında, askeri belgeler kısmında 8 alt başlıkta belge yoktur ve bu bir önceki yıla göre 1 adet azalma anlamına gelmektedir. Bu vesile ile, hem belge sayısının hem de alt başlıklarının artmasını, askeri faaliyetlerin çoğalması ve çeşitlenmesi olarak yorumlamak mümkündür.

24 Dominique François, *Normandy,* Zenith Press, Minneapolis 2013, s. 69 ve sonrası.
25 Rifat Uçarol, *Siyati Tarih,* Filiz Kitabevi, İstanbul 1995, s. 609.

• Askeri gemi alımı	-
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	-
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**8**
• Askeri kanun ve kararlar	**2**
• Askeri liman ve iskeleler	-
• Askeri personelin seyahatleri	**3**
• Askeri üretim	-
• Bağış ve yardımlar	-
• Batan ve hasar gören askeri gemi	**2**
• Casusluk	-
• Çatışma	-
• Esirlerle ilgili	-
• Gerçekleştirilen ihaleler	**4**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**3**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**6**
• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**1**
• Tayin, atama, emeklilik	**19**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**3**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**3**
• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**1**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**8**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**3**

Tablo 13: 1944 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

1944 yılı sivil belgelerinde toplam sayı 63 olup, önceki yıla göre yine ciddi bir azalma söz konusudur. 1941 yılından beri devam eden sivil denizcilik belgelerindeki azalma, bu yıl da devam etmişwtir. 15 alt başlıkta hiç belgenin olmaması, bir önceki yıl ile aynı durumu gösterirken, sivil denizcilik faaliyetleri ve çeşitliliğinin daraldığına da işaret etmektedir.

1944 yılında en çok belge ise 8 adet ile, bir önceki yıl olduğu gibi, *Kanun, tüzük, yönetmelik* alt başlığına aittir. En fazla belgenin olduğu alt başlıkta bile sadece 8 belgenin bulunması, sivil denizcilikteki daralmayı gösteren önemli ipuçlarından biri olsa gerektir. *Kanun, tüzük, yönetmelik* alt başlığındaki belge sayısının, toplam belgelere yüzde olarak oranı: % 12.69'dur.

-	Alım – Satım	2
-	Bakım / onarım	**-**
-	Bütçe / ödenek	**7**
-	Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**-**
-	Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**2**
-	Devir	**7**
-	Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**-**
-	Envanter	**-**
-	Gelen yabancı gemi	**1**
-	Gemi batma ve kaza	**1**
-	Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**5**
-	Gerçekleştirilen ihale	**3**
-	Haberleşme izni	**1**
-	İhtiyaç belirlenmesi	**-**
-	İskele isimlerinin değiştirilmesi	**-**
-	İstimlak	**1**
-	İş yaptırılması	**2**
-	Kadro tahsisi	**3**
-	Kanun, tüzük, yönetmelik	**8**
-	Konferans	
-	Limanlar / Gemi hareketleri	**-**
-	Mektup / Makale	**-**
-	Ödül verilmesi	**-**
-	Özel şirketler hakkında	**1**
-	Özlük hakları	**2**
-	Sözleşme, planlama ve projeler	**4**
-	Tayin, atama, emeklilik	**3**
-	Tazminat konuları	**2**
-	Teftiş	**1**
-	Turistler ve turizm	**-**
-	Yabancı ticaret gemileri	**-**
-	Yabancı uzmanları çalıştırma	**2**
-	Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**-**
-	Yakıt konusu	**1**
-	Yardım	**-**
-	Yeni hat açılması	**-**
-	Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**4**

Tablo 14: 1944 yılı Sivil Belgelerin dağılımı

1945 yılının en önemli olaylarından birisi, savaş süresince ülkesinin başında bulunan ve müttefikler arasında da önemli bir nüfuzu olan Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Roosevelt'in 12 Nisan 1945 tarihinde vefatı olmuştur.[26]

1945 yılında Almanya, müttefiklerce işgal edilmiş, Berlin doğudan Sovyetler, batıdan ise Amerikan, İngiliz ve Fransızlarca paylaşılmıştır. 30 Nisan 1945 tarihinde Adolf Hitler, Berlin'de intihar etmiştir.[27] Tüm direnci kırılan Almanya, 7 Mayıs 1945 tarihinde kayıtsız şartsız teslim olmuştur.[28]

6 Ağustos 1945 tarihinde Hiroşima ve 9 Ağustos 1945'te Nagazaki'ye atılan atom bombaları da son Japon direnişini kırmış ve 2 Eylül 1945 tarihinde son teslim belgelerinin de Japon yetkililerce imzalanması üzerine İkinci Dünya Savaşı sona ermiştir.[29]

İkinci Dünya Savaşı'nın bittiği yıl olan 1945'te, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki denizcilikle ilgili belgelerin dağılımına bakacak olur isek; askeri denizcilikle ilgili toplam 35 belge olduğunu görürüz. Bu bir önceki yıla nazaran nerede ise yarı yarıya bir düşüş anlamına gelmektedir ve savaşın son yılı itibarı ile Türk askeri denizciliğinin durumunu gözler önüne sermektedir. En fazla belgenin bulunduğu alt başlık, önceki yılla aynı olup; *Tayin, atama, emeklilik* şeklindedir. 11 belgeden oluşan bu alt başlıktaki belge sayısı da, önceki yıla oranla düşüş göstermektedir ve toplam belge sayısının % 31.42 sine tekabül etmektedir.

1945 yılında, 11 alt başlıkta ise herhangi bir belge bulunmamaktadır. Bu sayı, bir önceki yıla göre artış göstermiş, bu da askeri denizcilik faaliyetlerindeki daralmanın bir yansıması olmuştur.

• Askeri gemi alımı	4
• Askeri gemilerin bakım ve onarımı	**-**
• Askeri işlerde yabancıların çalıştırılması	**1**
• Askeri kanun ve kararlar	**7**
• Askeri liman ve iskeleler	**-**
• Askeri personelin seyahatleri	**1**
• Askeri üretim	**-**
• Bağış ve yardımlar	**-**

26 http://en.wikipedia.org/wiki/Franklin_D._Roosevelt (14.10.2013).
27 http://en.wikipedia.org/wiki/Hitler (15.10.2013).
28 Cüneyt Akalın, *Soğuk Savaş ABD ve Türkiye -1,* Kaynak Yayınları, İstanbul 2003, s. 34.
29 http://en.wikipedia.org/wiki/World_war_2 (15.10.2013).

• Batan ve hasar gören askeri gemi	**1**
• Casusluk	**-**
• Çatışma	**-**
• Esirlerle ilgili	**1**
• Gerçekleştirilen ihaleler	**-**
• Saldırıya uğrayan, kaçırılan, gözetim altına alınan Türk gemileri	**-**
• Savaşın seyri ile ilgili alınan bilgi	**1**
• Sivil gemiler ve askeri malzeme	**-**
• Tayin, atama, emeklilik	**11**
• Türk karasuları ve kıyılarında kaza – patlama	**-**
• Türk limanlarına gelen savaş gemileri	**3**
• Türk limanlarına sığınan askeri gemi	**-**
• Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler	**3**
• Yabancı ülkelerle görüşmeler / istekler	**2**

Tablo 15: 1945 yılı Askeri Belgelerin dağılımı

1945 yılı sivil denizcilik belgelerinin toplamı ise 57'dir. 1941 yılından beri devam eden belge azalması, önceki yıla göre az da olsa, bu yıl da gerçekleşmiştir. *Tayin, atama, emeklilik* alt başlığının, 15 belge ile en çok yer işgal ettiği 1945 yılı sivil denizcilik belgelerinde, alt başlığın aynı kalması fakat belge sayısının çoğalması, savaşın sonu ile birlikte, Türk sivil denizciliğinde yeni yapılanmalar şeklinde de değerlendirilebilir. Alt başlığın, yıl içindeki genel belge toplamına yüzde olarak yansıması ise, % 26.31'dir.

10 alt başlıkta hiç belgenin olmadığı 1945 yılında, belge olmayan alt başlık sayısı önceki yıla göre ciddi şekilde azalmış, bu da Türk Sivil Denizciliğinde yeni yapılanma ve hareketlilik hipotezimizi kuvvetlendiren bir veri olarak ortaya çıkmıştır.

- Alım – Satım	5
- Bakım / onarım	**1**
- Bütçe / ödenek	**4**
- Çeşitli kurumlarda çalışanların seyahat giderleri	**1**
- Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri	**-**
- Devir	**2**
- Dış ülkelerle yapılan anlaşmalar	**-**

- Envanter	**-**
- Gelen yabancı gemi	**1**
- Gemi batma ve kaza	**-**
- Gemi isimlerinin değiştirilmesi	**1**
- Gerçekleştirilen ihale	**1**
- Haberleşme izni	**-**
- İhtiyaç belirlenmesi	**1**
- İskele isimlerinin değiştirilmesi	**-**
- İstimlak	**-**
- İş yaptırılması	**2**
- Kadro tahsisi	**1**
- Kanun, tüzük, yönetmelik	**15**
- Konferans	**1**
- Limanlar / Gemi hareketleri	**-**
- Mektup / Makale	**2**
- Ödül verilmesi	**1**
- Özel şirketler hakkında	**1**
- Özlük hakları	**2**
- Sözleşme, planlama ve projeler	**3**
- Tayin, atama, emeklilik	**2**
- Tazminat konuları	**1**
- Teftiş	**1**
- Turistler ve turizm	**1**
- Yabancı ticaret gemileri	**-**
- Yabancı uzmanları çalıştırma	**3**
- Yabancılara verilen çeşitli faaliyet izinleri	**1**
- Yakıt konusu	**1**
- Yardım	**-**
- Yeni hat açılması	**1**
- Zam – indirim / Tarife değişiklikleri	**2**

Tablo 16: 1945 yılı Sivil Belgelerin dağılımı

SONUÇ

Tarih boyunca en büyük can ve mal kaybının yaşandığı çatışma olan İkinci Dünya Savaşı'na; sembolik olarak savaşa dahil olduğu, artık sonlanmaya yüz tuttuğu döneme kadar girmeyen, uzun süre tarafsız kalan, müttefiklerle aynı düşüncede olduğu dönemlerde bile denge politikası güden Türkiye, savaş boyunca askeri ve ekonomik gücünü bilerek hareket etmiştir.

Türkiye'nin gücü nispetinde gerçekleştirdiği hamleler, bu çalışmanın konusu olan arşiv belgelerine de direk yansımıştır. 1939 yılının 1 Eylülünde resmen başlayan savaşta, aynı yıl Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'nde toplanan belgelere bakıldığında, askeri olarak en çok belgeyi *Gerçekleştirilen ihaleler* alt başlığının aldığını görüyoruz ki, bu yeni başlayan ve muhtemelen gelişip yayılacak savaş için, Türk Deniz Kuvvetlerinin gerçekleştirdiği yeniden yapılanma hareketinin altyapı çalışmasının işaretidir. Aynı yıl sivil denizcilikle ilgili en çok belgenin de *alım-satım* alanında görülüyor olması, başlayan savaşla birlikte Türk Sivil Denizciliğinin de malzeme ve alt yapıyı yenileme konularına yöneldiğinin kanıtıdır.

1940 yılında askeri belgelerin artışını, tüm yılın belgelerinin incelenmesi olarak görmek mümkün olduğu gibi, denizcilikte artan faaliyetler olarak düşünmek de mümkündür. Askeri belgelerin, *Tayin, atama, emeklilik* alt başlığında yoğunlaşması, önceki yıl başlayan askeri alt yapı hazırlıklarının, insan kaynakları noktasında devam ettiğinin sinyallerini vermektedir. Sivil denizcilikte ise, belgelerin önceki yıla oranla azalması, savaşın yayılması ile birlikte, Türk Sivil Denizciliğinin kendisinin bir adım geri çektiği şeklinde yorumlanabilir. Bu yıl sivil denizcilik belgelerinin en çok *bütçe / ödenek* alt başlığında olması da, bu geri çekilmenin, mali yapılandırılmasının bir sonucudur.

1941 yılında, Türkiye'nin komşusu Sovyetler Birliği'nin savaşa dahil olması ile, Karadeniz'in savaşta farklı bir konuma taşındığı şüphesizdir. Bunun arşiv belgelerine de yansıdığı görülmektedir. 1941 yılında hem askeri, hem de sivil yıllık belge sayılarının, tüm savaş yıllarındaki en üst noktada olması; Karadeniz'in savaştaki etkinliğinin artması, Türkiye'nin savaş ve denge politikasına daha fazla alışmasının bir sonucu olsa gerektir.

1941 yılında askeri belgelerin, bir önceki yıl gibi *Tayin, atama, emeklilik* alt başlığında yoğunlaşması, savaşın devamında ordunun yapılanmasının devamının bir işaretidir. Sivil denizcilik alanında ise, *Deniz araçlarına verilen çalışma ve sefer izinleri* alanında yoğunlaşan belgeler, savaşa ve savaş yönetimine alışan Türk sivil denizciliğinin yeniden özellikle Akdeniz sularında etkin ticarete katıldığının bir göstergesidir.

1942 yılında, askeri ve sivil belgelerde görülen azalma, bir önceki yıl bir hayli artan faaliyetlerden bazılarının beğenilmeyip gerçekleştirilmemesi, bazılarından umulan sonuçların elde edilememesi nedenlerine bağlanabileceği gibi, savaşın dünya çapındaki yıpratıcılığının bir yansıması olarak de

değerlendirilebilir.

Bu yılın askeri belgelerinin yoğunlaştığı alt başlıkta, önceki yıla göre bir değişiklik olmamış, *Tayin, atama, emeklilik* ile Türk donanması yapılanmaya devam etmiştir. Sivil belgelerde bu yıl, 2 alt başlığın ortaklaşa liderliği görülmektedir. *Alım-satım* ile *Kanun- tüzük-yönetmelik* alt başlıklarında yoğunlaşan belgeler, sivil denizcilikte de yeni düzenlemelerin devam ettiğini göstermektedir.

1943 yılında, askeri ve sivil belgelerde azalma devam etmiştir. Bu azalma askeri belgelerde çok az iken, sivil belgelerde hatırı sayılır biçimde gerçekleşmiştir. Bunun sonucunda, askeri denizciliğin bir önceki yılla aynı durumda olduğunu söylemek yanlış bir ifade olmayacaktır. Askeri denizcilikte yoğunlaşan belgelerin, *Türkiye'ye sığınan personel ve mülteciler* şeklinde olması da, hem savaşın seyrinin takibi hem de Türkiye'nin rolü noktasında, konuyla ilgilenenlere net bilgiler sunmaktadır.

1943 yılının sivil belgelerindeki keskin azalma, savaşın 5. yılında yıpranan sivil denizciliğin ve artan Akdeniz çatışmalarının bir göstergesidir. Bu yıl sivil belgeler, Türk denizciliğinde devam eden düzenleme çalışmalarına vurgu yapar şekilde; *Kanun* - tüzük -*yönetmelik* konularında yoğunlaşmıştır.

Önceki 2 yılın aksine, 1944 yılında askeri belgelerde bir artış söz konusudur. Bu durumu, İkinci Dünya Savaşı'nın genel çerçevesinden değerlendirdiğimizde; savaşın yaklaşan sonu ile birlikte, daha etkin bir rol peşinde olan Türkiye'nin, artan faaliyetlerine bağlamak yanlış olmayacaktır. Yaklaşan yeni konjonktürde, yeni bir rol almak isteyen Türkiye, donanmasında da düzenlemelere devam etmiş, 1944 yılının askeri belgeleri *Tayin, atama, emeklilik* alt başlığında yoğunlaşmıştır.

1944 yılı ile ilgili sivil denizcilik belgelerinde, 1941'den beri devam eden sayı azalmasında bir değişiklik olmamıştır. Dünya savaşının ekonomiye ve denizciliğe yansımaları daralma ve yavaşlama olmuştur. Bu yıl, önceki yılla aynı şekilde *Kanun- tüzük-yönetmelik* alanında yoğunlaşan belgeler, Türk sivil denizciliğinin şartlara uyum çabaları olarak da değerlendirilebilir.

Savaşın son yılı olan 1945'te, Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi'ndeki askeri denizcilik belgelerinde görülen önceki yıla göre neredeyse yarı yarıya azalmasını, savaşın artık bilinen yönü ile Türkiye için bir tehdit unsuru teşkil etmemesi ve bunun neticesinde de askeri konularda önceliğin başka alanlara verilmesi şeklinde yorumlamak yanlış olmayacaktır. Türk donanmasında devam eden düzenlemelerin yansıması olarak da, belge yoğunluğunun *Tayin, atama, emeklilik* alt başlığında toplandığını görmek mümkündür.

Aynı yılın sivil belgelerinde, önceki yıllarda gerçekleşen azalma yine görülmekle birlikte, bu yıl belge sayısı çok az bir nispette düşüş göstermiştir. Nihayet sonlanan savaşla birlikte sivil denizciliğin ivme kazanmış olması muhtemel olmakla birlikte, savaşın getirdiği ekonomik yıkımın, adı geçen

ivmeyi çok yavaşlatacağı da bir gerçektir. Önceki yıllarda olduğu gibi, sivil denizcilikteki düzenlemeler de devam etmiş ve en fazla belge, *Kanun- tüzük-yönetmelik* alt başlığında görülmüştür.

Sonuç olarak, Türkiye, İkinci Dünya Savaşı boyunca denge politikası izlemiş bir ülkedir. İzlediği politikanın denizciliğe yansımaları ise, arşiv belgelerinden net bir şekilde takip edilebilmektedir. Savaşın hararetli günlerinde neredeyse sabit kalan askeri belgeleri, 1941 yılından itibaren azalan sivil denizcilik faaliyetlerini, belgelerin tasniflerine bakıldığında faaliyet çeşitliliklerini, Türkiye'nin yapmak istediği ve gerçekleştirdiği hamleleri arşiv belgeleri üzerinden gözlemlemek mümkündür.

Bu gözlem, sadece kendi başına tam bir sonuç teşkil etmeyecek olsa da, hem bir fikir vermesi, hem de ilerleyen yıllarda buna benzer çalışmalar ile adeta farklı parçaları tamamlanmış olacak bir yapboz gibi, Türkiye'nin, İkinci Dünya Savaşı'ndaki genel siyasi ve sosyo-ekonomik durumu daha net bir şekilde ortaya konabilecektir.

KAYNAKÇA

A. ARŞİVLER

T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

B. KİTAP VE MAKALELER

AKALIN, Cüneyt, *Soğuk Savaş ABD ve Türkiye -1,* İstanbul 2003.

ARMAOĞLU, Fahir, *20.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1995),* İstanbul 2004.

ARTUÇ, İbrahim, *II. Dünya Savaşı*, C. I, İstanbul 2003.

BARRACCLOUGH, Geoffrey, *Dünya Tarihi Atlası*, (Çev. Zeki Okar), İstanbul 1980.

CLARK, Alan, *Barbarossa The Russian German Conflict 1941-1945,* London 2001.

COLLIER, Paul, *The Second World War:The Mediterranian 1940-1945*, Oxford 2003.

DAVIES, Peter, *France and the Second World War*, London 2001.

FRANÇOIS, Dominique, *Normandy,* Minneapolis 2013.

HART, Liddell, *II. Dünya Savaşı Tarihi*, (Çev. Kerim Bağrıaçık), C. II, İstanbul 2002.

NURİMAND, Bahman, *Hür Dünyanın Diktatörlüğü İran*, Ankara 1968.

OLIVE, Michael – EDWARDS, Robert, *Rommel's Desert Warriors 1941-1942*, Mechanicsburg 2012.

RIBARD, Andre, İnsanlığın Tarihi, İstanbul 1983.

ROBERTS, John Morris, *Avrupa Tarihi,* (Çev. Fethi Aytuna), İstanbul 2010.

ROYAL INSTITUTE OF AFFAIRS, *Chronology and Index of the Second World War 1938-1945,* Reading 1975.

SAFA, Peyami, "İki Eylül Arasında", *Cumhuriyet,* nu: 5498, 1 Eylül 1939, s. 5.

SANDER, Oral, *Siyasi Tarih 1918-1994*, Ankara 2003.

TUĞLACI, Pars, *Bulgaristan ve Türk-Bulgar İlişkileri*, İstanbul 1984.

UÇAROL, Rifat, *Siyasi Tarih,* İstanbul 1995.

WIJERS, Hans, *Eastern Front Combat,* Mechanicsburg 2008.

C. İNTERNET KAYNAKLARI

http://tr.wikipedia.org/wiki/Alman-Sovyet_Saldirmazlık_Paktı.

http://en.wikipedia.org/wiki/Occupation_of_the_Baltic_states.

http://en.wikipedia.org/wiki/World_War_II#Western_Europe.

http://en.wikipedia.org/wiki/Attack_on_Pearl_Harbor.

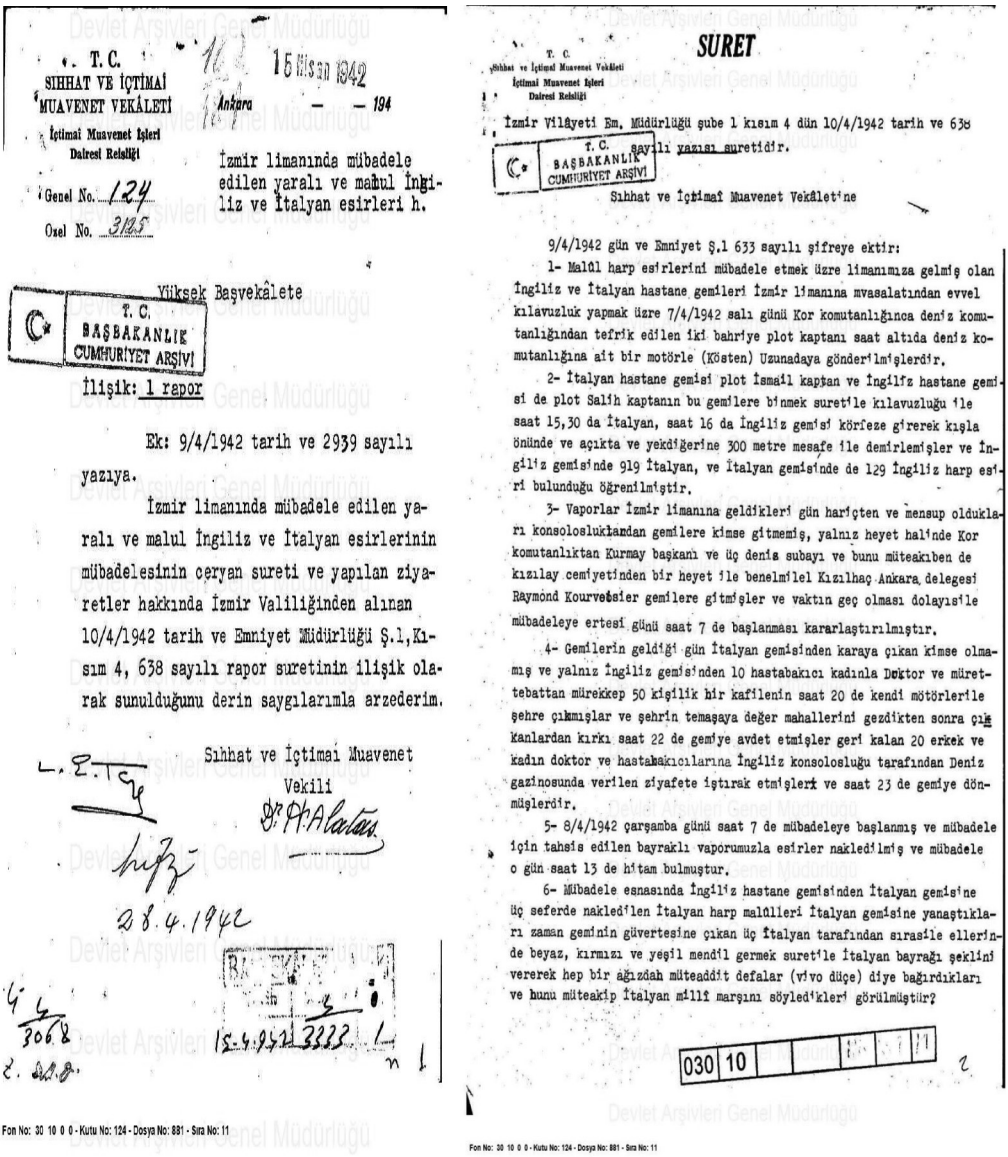
http://tr.wikipedia.org/wiki/II.Dünya Savaşı Kronolojisi.

http://en.wikipedia.org/wiki/Franklin_D._Roosevelt.

http://en.wikipedia.org/wiki/Hitler.

http://en.wikipedia.org/wiki/World_war_2.

EKLER



T. C.
SIHHAT VE İÇTİMAİ MUAVENET VEKÂLETİ
İçtimai Muavenet İşleri Dairesi Reisliği

Genel No. 124
Özel No. 3125

15 Nisan 1942
Ankara — — 194

İzmir limanında mübadele edilen yaralı ve malûl İngiliz ve İtalyan esirleri h.

Yüksek Başvekâlete

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

İlişik: 1 rapor

Ek: 9/4/1942 tarih ve 2939 sayılı yazıya.

İzmir limanında mübadele edilen yaralı ve malul İngiliz ve İtalyan esirlerinin mübadelesinin cereyan sureti ve yapılan ziyaretler hakkında İzmir Valiliğinden alınan 10/4/1942 tarih ve Emniyet Müdürlüğü Ş.1,Kısım 4, 638 sayılı rapor suretinin ilişik olarak sunulduğunu derin saygılarımla arzederim.

Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekili
Dr. H. Alaeddin

28.4.1942

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 124 - Dosya No: 881 - Sıra No: 11

SURET

T. C.
Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâleti
İçtimai Muavenet İşleri
Dairesi Reisliği

İzmir Vilâyeti Em. Müdürlüğü şube 1 kısım 4 dün 10/4/1942 tarih ve 638 sayılı yazısı suretidir.

T. C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

Sıhhat ve İçtimai Muavenet Vekâlet'ine

9/4/1942 gün ve Emniyet Ş.1 633 sayılı şifreye ektir:

1- Malûl harp esirlerini mübadele etmek üzre limanımıza gelmiş olan İngiliz ve İtalyan hastane gemileri İzmir limanına mvasalatından evvel kılavuzluk yapmak üzre 7/4/1942 salı günü Kor komutanlığınca deniz komutanlığından tefrik edilen iki bahriye plot kaptanı saat altıda deniz komutanlığına ait bir motörle (Kösten) Uzunadaya gönderilmişlerdir.

2- İtalyan hastane gemisi plot İsmail kaptan ve İngilfz hastane gemisi de plot Salih kaptanın bu gemilere binmek suretile kılavuzluğu ile saat 15,30 da İtalyan, saat 16 da İngiliz gemisi körfeze girerek kışla önünde ve açıkta ve yekdiğerine 300 metre mesafe ile demirlemişler ve İngiliz gemisinde 919 İtalyan, ve İtalyan gemisinde de 129 İngiliz harp esiri bulunduğu öğrenilmiştir.

3- Vaporlar İzmir limanına geldikleri gün hariçten ve mensup oldukları konsoloslukdandan gemilere kimse gitmemiş, yalnız heyet halinde Kor komutanlıktan Kurmay başkanı ve üç denia subayı ve bunu müteakiben de kızılay cemiyetinden bir heyet ile benelmilel Kızılhaç Ankara delegesi Raymond Kourvoisier gemilere gitmişler ve vaktın geç olması dolayısile mübadeleye ertesi günü saat 7 de başlanması kararlaştırılmıştır.

4- Gemilerin geldiği gün İtalyan gemisinden karaya çıkan kimse olmamış ve yalnız İngiliz gemisinden 10 hastabakıcı kadınla Doktor ve müretebattan mürekkep 50 kişilik bir kafilenin saat 20 de kendi mötörlerile şehre çıkmışlar ve şehrin temaşaya değer mahallerini gezdikten sonra çiğ kanlardan kırkı saat 22 de gemiye avdet etmişler geri kalan 20 erkek ve kadın doktor ve hastabakıcılarına İngiliz konsolosluğu tarafından Deniz gazinosunda verilen ziyafete iştirak etmişlerk ve saat 23 de gemiye dönmüşlerdir.

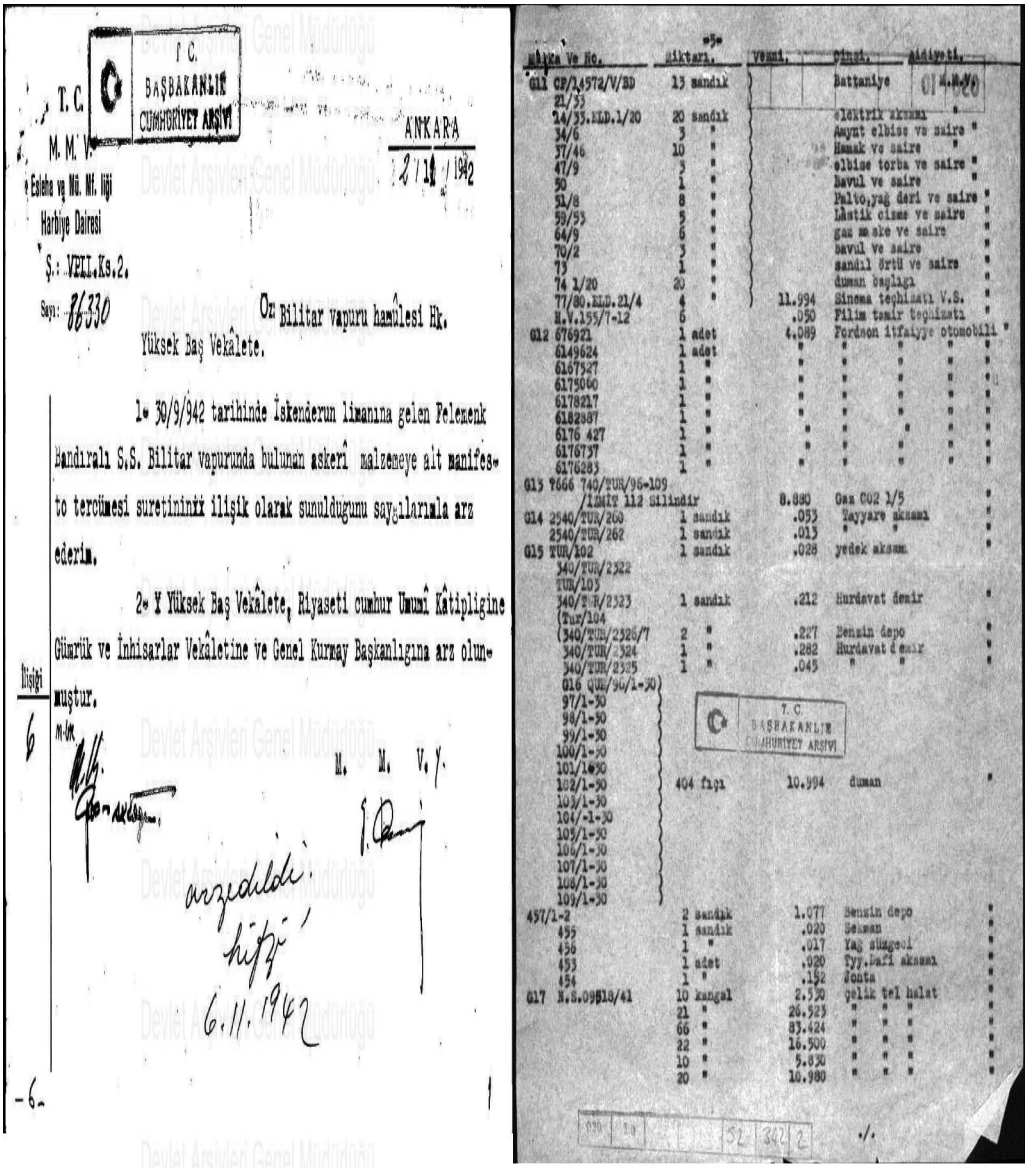
5- 8/4/1942 çarşamba günü saat 7 de mübadeleye başlanmış ve mübadele için tahsis edilen bayraklı vaporumuzla esirler nakledilmiş ve mübadele o gün saat 13 de hitam bulmuştur.

6- Mübadele esnasında İngiliz hastane gemisinden İtalyan gemisine üç seferde nakledilen İtalyan harp malûlleri İtalyan gemisine yanaştıkları zaman geminin güvertesine çıkan üç İtalyan tarafından sırasile ellerinde beyaz, kırmızı ve yeşil mendil germek suretile İtalyan bayrağı şeklini vererek hep bir ağızdan müteaddit defalar (vivo düçe) diye bağırdıkları ve bunu müteakip İtalyan millî marşını söyledikleri görülmüştür?

030 | 10

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 124 - Dosya No: 881 - Sıra No: 11

Ek 1: İzmir Limanına sığınan İtalyanlar hakkındaki belge



T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

T.C.
M.M.V.
Esleha ve Mü. Mf. İliği
Harbiye Dairesi
Ş.: VPLL.Ks.2.
Sayı: 86330

ANKARA
2/11/1942

Ör Bilitar vapuru hamûlesi Hk.
Yüksek Baş Vekâlete.

1- 30/9/942 tarihinde İskenderun limanına gelen Felemenk Bandıralı S.S. Bilitar vapurunda bulunan askerî malzemeye ait manifesto tercümesi suretininix ilişik olarak sunulduğunu saygılarımla arz ederim.

2- Yüksek Baş Vekâlete, Riyaseti cumhur Umumî Kâtipligine Gümrük ve İnhisarlar Vekâletine ve Genel Kurmay Başkanlığına arz olunmuştur.

İlişiği
6 m.m.

M. M. V. Y.

arzedildi
hifzi
6.11.1942

-6-

-5-

Marka Ve No.	Miktarı.	Vezni.	Cinsi.	Aidiyeti.
G11 CP/14572/V/BD 21/33	13 sandık		Battaniye	M.M.V.
14/33.ELD.1/20	20 sandık		elektrik aksamı	"
34/6	3 "		Amyut elbise ve saire	"
37/46	10 "		Hamak ve saire	"
47/9	3 "		elbise torba ve saire	"
50	1 "		Bavul ve saire	"
51/8	8 "		Palto,yağ deri ve saire	"
59/53	5 "		Lâstik cizme ve saire	"
64/9	6 "		gaz maske ve saire	"
70/2	3 "		bavul ve saire	"
73	1 "		sandıl örtü ve saire	"
74 1/20	20 "		duman başlığı	"
77/80.ELD.21/4	4 "	11.994	Sinema teçhizatı V.S.	"
H.V.155/7-12	6	.050	Filim tamir teçhizatı	"
G12 676921	1 adet	4.089	Fordson itfaiyye otomobili	"
6149624	1 adet	"	" " " "	"
6167527	1 "	"	" " " "	"
6175060	1 "	"	" " " "	"
6178217	1 "	"	" " " "	"
6182887	1 "	"	" " " "	"
6176 427	1 "	"	" " " "	"
6176737	1 "	"	" " " "	"
6176283	1 "	"	" " " "	"
G13 T666 740/TUR/96-109 /İZMİT 112 Silindir		8.880	Gaz CO2 1/5	"
G14 2540/TUR/260	1 sandık	.053	Tayyare aksamı	"
2540/TUR/262	1 sandık	.013	" "	"
G15 TUR/102	1 sandık	.028	yedek aksam	"
340/TUR/2322 TUR/103				
340/TUR/2323 (Tur/104	1 sandık	.212	Hurdavat demir	"
(340/TUR/2326/7	2 "	.227	Benzin depo	"
340/TUR/2324	1 "	.282	Hurdavat demir	"
340/TUR/2325	1 "	.045	" "	"
G16 QUR/96/1-30 97/1-30 98/1-30 99/1-30 100/1-30 101/1-30 102/1-30 103/1-30 104/-1-30 105/1-30 106/1-30 107/1-30 108/1-30 109/1-30	404 fıçı	10.994	duman	"
457/1-2	2 sandık	1.077	Benzin depo	"
455	1 sandık	.020	Sekman	"
456	1 "	.017	Yağ süzgeci	"
453	1 adet	.020	Tyy.Dafi aksamı	"
454	1 "	.152	Jonta	"
G17 N.S.09518/41	10 kangal	2.530	çelik tel halat	"
	21 "	26.523	" " "	"
	66 "	83.424	" " "	"
	22 "	16.500	" " "	"
	10 "	5.830	" " "	"
	20 "	10.980	" " "	"

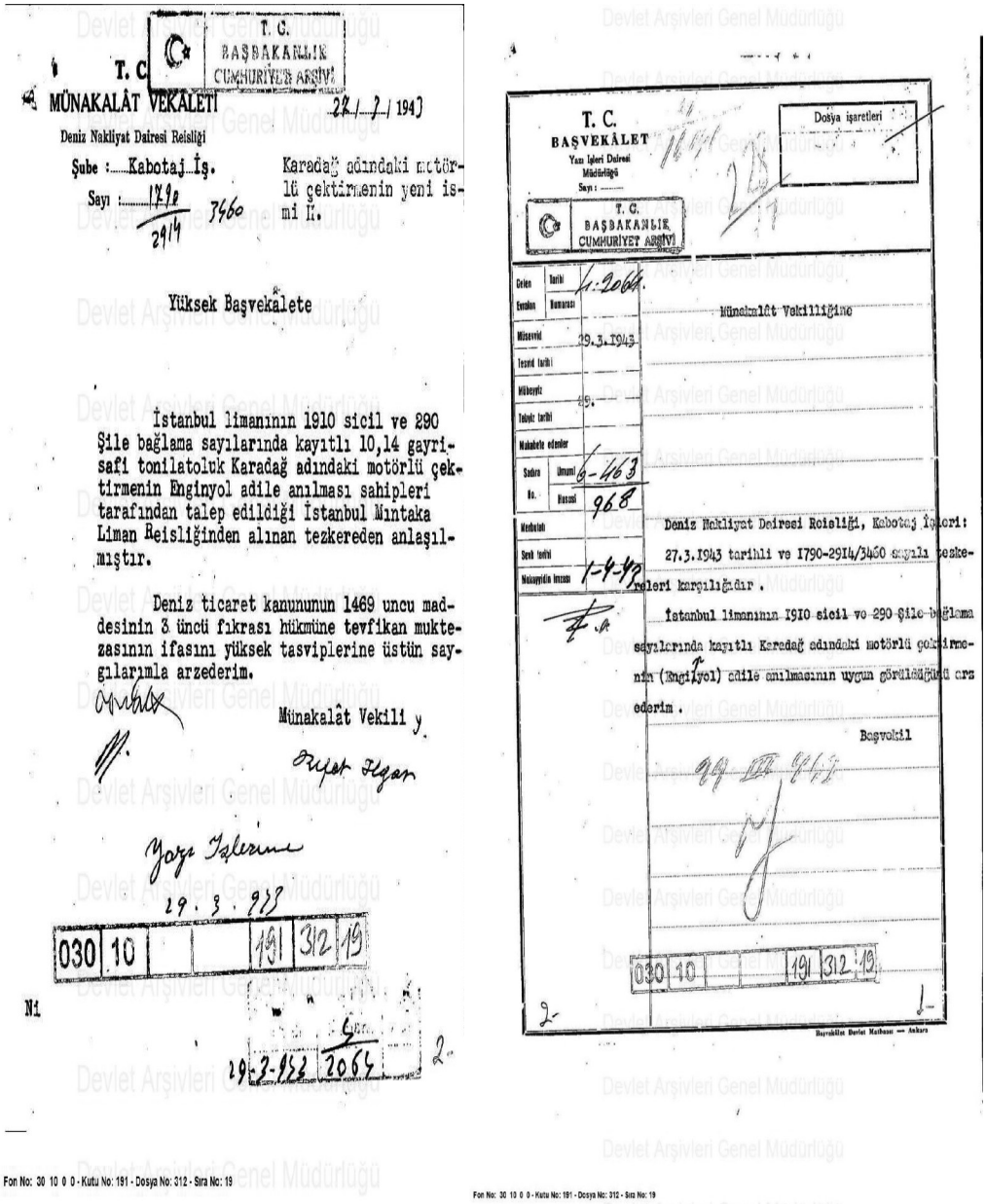
T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

./.

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 52 - Dosya No: 342 - Sıra No: 2

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 52 - Dosya No: 342 - Sıra No: 2

Ek 2: İskenderun Limanına gelen yabancı gemideki malzeme listesi



T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
MÜNAKALÂT VEKÂLETİ
Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği
Şube : Kabotaj İş.
Sayı : 1790/2914 3460

27/3/1943

Karadağ adındaki motörlü çektirmenin yeni ismi H.

Yüksek Başvekâlete

İstanbul limanının 1910 sicil ve 290 Şile bağlama sayılarında kayıtlı 10,14 gayrisafi tonilatoluk Karadağ adındaki motörlü çektirmenin Enginyol adile anılması sahipleri tarafından talep edildiği İstanbul Mıntaka Liman Reisliğinden alınan tezkereden anlaşılmıştır.

Deniz ticaret kanununun 1469 uncu maddesinin 3 üncü fıkrası hükmüne tevfikan muktezasının ifasını yüksek tasviplerine üstün saygılarımla arzederim.

Münakalât Vekili

Yazı İşlerine
29. 3. 943

030	10			191	312	19

Ni

29-3-943 2064

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 191 - Dosya No: 312 - Sıra No: 19

T. C.
BAŞVEKÂLET
Yazı İşleri Dairesi Müdürlüğü
Sayı :

Dosya işaretleri

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Gelen Evrakın	Tarihi	1:2064
	Numarası	
Müsevvid		29.3.1943
Tesvid tarihi		
Müberyiz		29.
Tebyiz tarihi		
Makabele edenler		
Sadıra No.	Umumi	6-463
	Hususi	968
Merbutatı		
Sevk tarihi		
Muksayyidin imzası		1-4-43

Münakalât Vekilliğine

Deniz Nakliyat Dairesi Reisliği, Kabotaj İşleri: 27.3.1943 tarihli ve 1790-2914/3460 sayılı tezkereleri karşılığıdır.

İstanbul limanının 1910 sicil ve 290 Şile bağlama sayılarında kayıtlı Karadağ adındaki motörlü çektirmenin (Engiyol) adile anılmasının uygun görüldüğünü arz ederim.

Başvekil

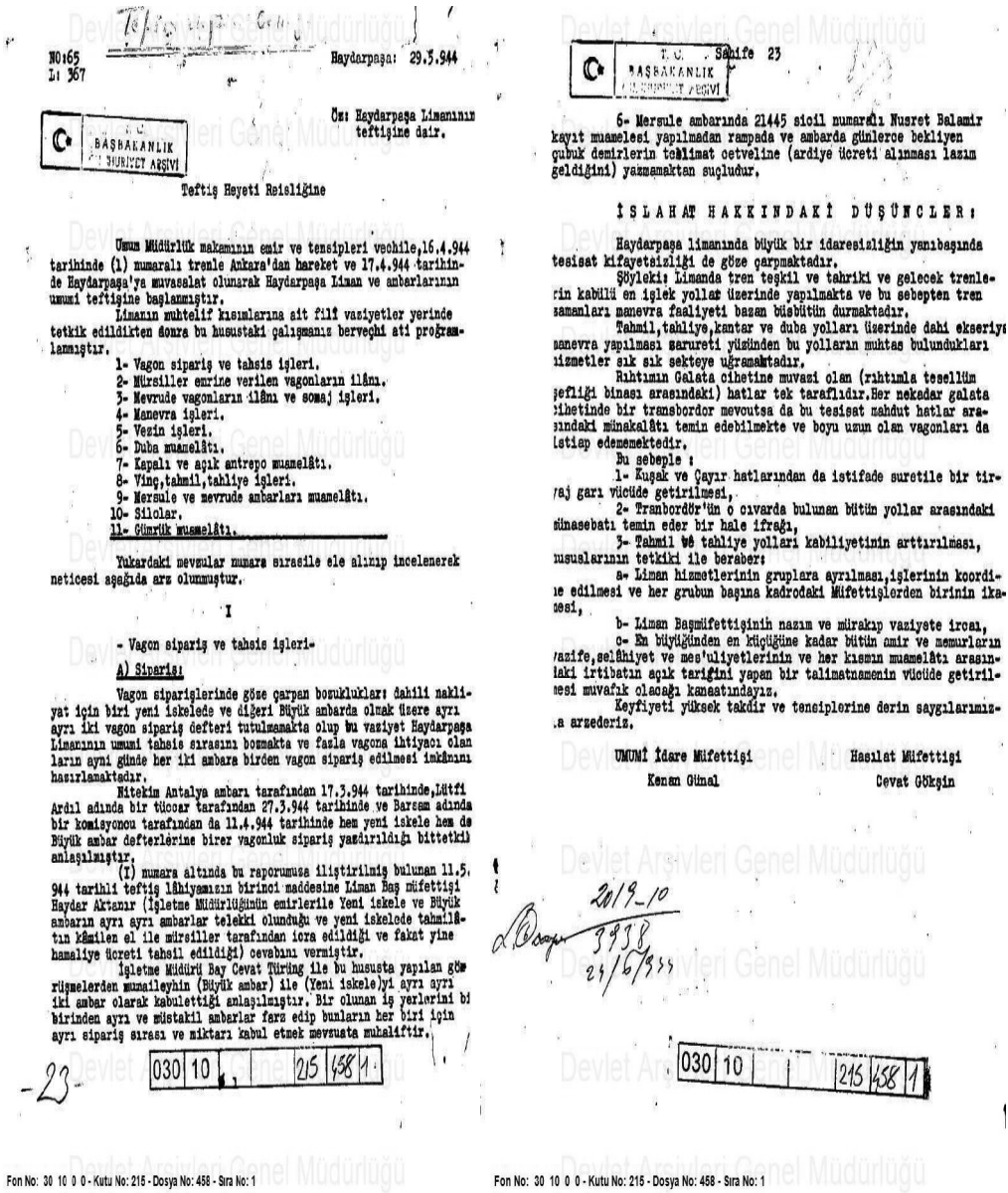
29 III 943

030	10			191	312	19

Başvekâlet Devlet Matbaası — Ankara

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 191 - Dosya No: 312 - Sıra No: 19

Ek 3: Gemi ismi değiştirme ile alakalı belge



NO:165
Li 367

Haydarpaşa: 29.3.944

Öm: Haydarpaşa Limanının teftişine dair.

T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET ARŞİVİ

Teftiş Heyeti Reisliğine

Umum Müdürlük makamının emir ve tensipleri veçhile,16.4.944 tarihinde (1) numaralı trenle Ankara'dan hareket ve 17.4.944 tarihinde Haydarpaşa'ya muvasalat olunarak Haydarpaşa Liman ve amborlarının umumi teftişine başlanmıştır.

Limanın muhtelif kısımlarına ait fiil vaziyetler yerinde tetkik edildikten sonra bu hususdaki çalışmanın berveçhi ati proğramlanmıştır.

1- Vagon sipariş ve tahsis işleri.
2- Mürsiller emrine verilen vagonların ilânı.
3- Mevrude vagonların ilânı ve somaj işleri.
4- Manevra işleri.
5- Vezin işleri.
6- Duba muamelâtı.
7- Kapalı ve açık antrepo muamelâtı.
8- Vinç,tahmil,tahliye işleri.
9- Mersule ve mevrude ambarları muamelâtı.
10- Şilolar.
11- Gümrük muamelâtı.

Yukardaki mevzular numara sırasile ele alınıp incelenerek neticesi aşağıda arz olunmuştur.

I

- Vagon sipariş ve tahsis işleri-

A) Sipariş:

Vagon siparişlerinde göze çarpan bozukluklar: dahili nakliyat için biri yeni iskelede ve diğeri Büyük ambarda olmak üzere ayrı ayrı iki vagon sipariş defteri tutulmamakta olup bu vaziyet Haydarpaşa Limanının umumi tahsis sırasını bozmakta ve fazla vagona ihtiyacı olanların aynı günde her iki ambara birden vagon sipariş edilmesi imkânını hasırlamaktadır.

Mütekim Antalya amberi tarafından 17.3.944 tarihinde,Lütfi Ardıl adında bir tüccar tarafından 27.3.944 tarihinde ve Baresan adında bir komisyoncu tarafından da 11.4.944 tarihinde hem yeni iskele hem de Büyük ambar defterlerine birer vagonluk sipariş yazdırıldığı bittetkik anlaşılmıştır.

(1) numara altında bu raporumuza iliştirilmiş bulunan 11.5.944 tarihli teftiş lâhiyamızın birinci maddesine Liman Baş müfettişi Haydar Aktamır (İşletme Müdürlüğünün emirlerile Yeni iskele ve Büyük ambarın ayrı ayrı amborlar telekki olunduğu ve yeni iskelede tahmilâtın kâmilen el ile mürsiller tarafından icra edildiği ve fakat yine hamaliye ücreti tahsil edildiği) cevabını vermiştir.

İşletme Müdürü Bay Cevat Türing ile bu hususta yapılan görüşmelerden mumaileyhin (Büyük ambar) ile (Yeni iskele)yi ayrı ayrı iki ambar olarak kabulettiği anlaşılmıştır. Bir olunan iş yerlerini bi birinden ayrı ve müstakil amborlar farz edip bunların her biri için ayrı sipariş sırası ve miktarı kabul etmek mevzuata muhaliftir.

-23-

030 10 215 458 1

T.C. BAŞBAKANLIK DEVLET ARŞİVİ

Sahife 23

6- Mersule ambarında 21445 sicil numaralı Nusret Balamir kayıt muamelesi yapılmadan rampada ve ambarda günlerce bekliyen çubuk demirlerin teslimat cetveline (ardiye ücreti alınması lazım geldiğini) yazmamaktan suçludur.

İSLAHAT HAKKINDAKİ DÜŞÜNCELER:

Haydarpaşa limanında büyük bir idaresizliğin yanıbaşında tesisat kifayetsizliği de göze çarpmaktadır.

Şöyleki: Limanda tren teşkil ve tahriki ve gelecek trenlerin kabilü en işlek yollar üzerinde yapılmakta ve bu sebepten tren zamanları manevra faaliyeti bazan büsbütün durmaktadır.

Tahmil,tahliye,kantar ve duba yolları üzerinde dahi ekseriya manevra yapılması zarureti yüzünden bu yolların muhtas bulundukları hizmetler sık sık sekteye uğramaktadır.

Rıhtımın Galata cihetine muvazi olan (rıhtımla tesellüm şefliği binası arasındaki) hatlar tek taraflıdır.Her nekadar galata cihetinde bir transbordor mevcutsa da bu tesisat mahdut hatlar arasındaki münakalâtı temin edebilmekte ve boyu uzun olan vagonları da istiap edememektedir.

Bu sebeple :

1- Kuşak ve Çayır hatlarından da istifade suretile bir tiraj garı vücüde getirilmesi,

2- Transbordör'ün o civarda bulunan bütün yollar arasındaki münasebatı temin eder bir hale ifrağı,

3- Tahmil ve tahliye yolları kabiliyetinin arttırılması, mıusalarının tetkiki ile beraber:

a- Liman hizmetlerinin gruplara ayrılması,işlerinin koordine edilmesi ve her grubun başına kadrodaki Müfettişlerden birinin ikamesi,

b- Liman Başmüfettişinin nazım ve mürakıp vaziyete ircaı,

c- En büyüğünden en küçüğüne kadar bütün amir ve memurların vazife,selâhiyet ve mes'uliyetlerinin ve her kısmın muamelâtı arasındaki irtibatın açık tarifini yapan bir talimatnamenin vücüde getirilmesi muvafık olacağı kanaatındayız.

Keyfiyeti yüksek takdir ve tensiplerine derin saygılarımızla arzederiz.

UMUMİ İdare Müfettişi
Kenan Gümal

Hasılat Müfettişi
Cevat Göksin

2019-10
3938
24/6/955

030 10 215 458 1

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 215 - Dosya No: 458 - Sıra No: 1

Fon No: 30 10 0 0 - Kutu No: 215 - Dosya No: 458 - Sıra No: 1

Ek 4: Haydarpaşa Limanı teftiş raporu

CUMHURİYETİN İLANINDAN GÜNÜMÜZE TÜRK DENİZ TİCARİ FİLOSU

TURKISH MARITIME MERCHANT FLEET SINCE THE DECLARATION OF THE REPUBLIC

Yusuf Ziya ŞİPAL *

Özet:

Bu çalışma; tarihsel perspektifte Türk deniz ticari filosunu mercek altına almayı amaçlamaktadır. Bunun için Cumhuriyetin ilanı milat olarak kabul edilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan yapı irdelenerek başlanmıştır ve küresel ölçekte yaşanan değişim ve dönüşümlerden Türk Deniz Ticari Filosunun nasıl etkilendiği hakkında durum analiz edilmeye çalışılmıştır. Son yaşanan 2008 krizi etkilerinin de değerlendirildiği çalışmada güncel verilerle mevcut durum da irdelenmektedir.

***Anahtar Kelimeler**: Deniz Taşımacılığı, Deniz Ticaret Filosu, Kabotaj Taşımacılığı.*

Abstract:

The Study aims to look at the historical perspective, the Turkish Maritime Commercial Fleet. For it has been considered as the initial proclamation of the Republic. Structure inherited from the Ottoman Empire began examining the changes and transformations on a global scale, and how the Turkish Maritime Commercial Fleet tried to analyze the situation of affected. Last updated data in the study evaluated the current situation in the crisis of 2008 also examined the effects of.

***Key Words**: Shipping, Turkish Merchant Fleet, Cabotage Transport.*

* Öğretim Görevlisi, Adnan Menderes Üniversitesi, Aydın-TÜRKİYE / Lecturer, Adnan Menderes University, Aydın-TURKIYE; (sipal@adu.edu.tr).

CUMHURİYETİN İLANINDAN GÜNÜMÜZE TÜRK DENİZ TİCARİ FİLOSU

Yusuf Ziya ŞİPAL

Giriş

Bilinen tarihin ilk dönemlerinden beri insanlık için gizemli ve çok önemli bir kaynak olan denizler, günümüzde de bu önemini artırarak yaşamın önemli bir parçası olma özelliğini sürdürmektedir. Denizler, ilk çağlardan intikal eden bazı mitolojik anlatılarda kaynayan bir kazan gibi tasvir edilmiş, bazılarında ise canavarların yaşadığı bir yer gibi hayal edilmiştir. Gerçek anlamını bir kenara bırakırsak büyük güç mücadelelerinin asli bir sahnesi olan denizler gerçekten bir kaynayan kazan gibidir. Gerek askeri, gerek siyasi- politik ve gerekse de ekonomik açılardan denizler insanlığın paylaşmakta tutucu davrandığı önemli bir kaynak olma özelliğindedir.

İnsanlık geliştikçe bu gelişimden denizcilik de payını almıştır. Denizlerden çeşitli şekillerde yararlanan insanoğlu denizciliği geliştirdikçe kendi gelişiminin de ivmesini artırmıştır. Ticari yaşamda denizcilikten Antik Yunandan beri yararlanılmaktadır. Roma döneminde de bu süreç gelişerek devam etmiştir. Roma dönemindeki örnekler, ticari deniz taşımacılığının da ilk örnekleri sayılmaktadır. Günümüzde sektörün önemli isimlerinden Arkas Denizcilik Firması'na da adını veren Yunanlı tüccar Arkhias'ın bilinen ilk büyük tonajlı ticari gemileri tasarladığı ve örneklerini suya indirdiği bilinmektedir.[1]

Ünlü tarihçi Thomas Herbert Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi* isimli eserinde Büyük Roma İmparatorluğu döneminde ticari deniz taşımacılığının, söz konusu zaman sürecinde büyük rakamlara ulaştığını söyler.[2] Her yıl 5000 adet geminin hububat yüklü olarak Kuzey Afrika, Mısır ve Hindistan'dan bugünkü İtalya kıyılarına sevkiyat yaptığını aktarır. Bu sürecin Hintli tüccarların tekelinde 1600'lü yıllara kadar devam ettiği bilinmektedir.

Türk tarihine bakıldığında ise denizcilik faaliyetlerinin bu alandaki önemli medeniyetlerle paralel bir gelişim gösteremediğini görüyoruz. Türkler için birbiriyle sistematik bir şekilde bağlı pek çok alanda da durum böyledir. Örneğin bankacılık ve finans alanında da gelişim Avrupa medeniyetleri ile eş zamanlı olmamıştır. Dinin faiz olgusuna bakışının farklı yorumlanması, Türklerin daha çok güvenlik, askerlik ve ziraat ile iştigal etmesi, beraberinde ticari faaliyetlerin aksamasına neden olmuştur. Ticaretin istenilen seviyede gelişememesi hem üretim faaliyetlerinin sınırlı kalması sonucunu doğurmuş

---

1 *20. Yüzyıl Ansiklopedileri*, Baksan Yayınları, Seri No: 5, İstanbul 1977, s. 173.

2 T. H. Heaton, *Avrupa İktisat Tarihi*, Paragraf Yayınları, İstanbul 2005, s. 13.

hem de taşımacılık faaliyetlerinin gelişmesinin önünde bir engel teşkil etmiştir.[3]

1. Türk Toplumunda Denizcilik (Cumhuriyet Öncesi Dönem)

Türk toplumunun tarih sahnesine çıkışı ile beraber sürekli olarak bir fetih hareketi içinde olduğu söylenebilir. İlk Türk boylarının yaşam alanları ve çevresindeki medeniyetlere bakılınca mücadele gerektiren bir durumun ortada olduğu gözlenmektedir. Orta Asya topraklarının kurak yapısı, yeni yaşam alanları için bazı mücadelelerin yapılmasını zorunlu hale getirmiştir. Türklerin İslam dini ile tanışması da, yayılmacı anlayışı fetih olgusu ile tevdi etmesi sonucunu doğurmuş, bir anlamda misyonerlik vazifesi gibi cihat anlayışı ortaya çıkmıştır. Bu anlayış, sürekli hareket halinde olan bir toplumun dimağında yerleşik düzende üretim yaparak gelişme çizgisinden çok, yeni toprakların fethedilmesi ve ganimetler sayesinde materyalist bir zenginlik kazanımı şeklinde güdülenmesi şeklinde sonuç vermiştir.

Türklerin Anadolu'ya girmeleri ile denizlerle bağlantısı kalıcı bir şekilde kurulmuştur. Anadolu Selçukluları'nın denizlere önem verdiği bilinmektedir. Bizans'la sadece karada değil denizlerde de savaşılmış, İznik alınarak başkent yapılmıştır. Ancak denizlerle esas ilişki Ege Denizi'ne ulaşınca kurulmuştur. Parlak, 1081 yılında Çaka Bey'in, inşa ettirdiği 40 parça gemi ile Ege kıyılarında Urla ve Foça'yı, adalardan ise Foça, Sisam ve Midilli'yi aldığını yazar. Yine o dönemlerde Türklerin kaptan lakabını kullanmadıkları, ilk zamanlar bu isim yerine *derya* tabirini kullandıkları Parlak'ın eserinden anlaşılmaktadır.[4]

Fetih anlayışı, askerlik mesleğinin Türk toplumunda büyük gelişme kat etmesini sağlamıştır. Askeri alanda pek çok yöntem geliştiren Türk toplumu, kazandığı beceriyi karadan denizlere aktarmakta da oldukça başarılı olmuş, bu sayede denizyolu ile farklı topraklara ulaşabilmeyi başarmıştır. En parlak dönemlerinde Akdeniz'i bir "Türk Gölü" haline getirebilmeyi başaran Türkler, buradaki kontrolleri sayesinde büyük bir ekonomik getiriye de sahip olmuşlardır. Askeri becerilerin donanmadaki en üst seviyedeki temsilcilerinden biri de Turgut Reis'tir. Turgut Reis, Avrupalıların deyimi ile Dragut Rais, Osmanlı İmparatorluğunda Barbaros Hayreddin Paşa'dan sonra fetihleri ile adından en çok söz ettiren bir Osmanlı amiralidir. Turgut Reis'in silah arkadaşlığı ile Preveze'de 120 çektiri ile 600 parçalık Andrea Doria komutasındaki Haçlı donanmasını yenen Barbaros Hayreddin Paşa ise, döneminin en muktedir denizcileri arasında belki de ilk anılması gereken kişidir. Aynı zamanda Uluç Ali Reis, Kılıç Ali Reis, Seydi Reis, Sinan Paşa, Piyale Paşa gibi değerli donanma subaylarını ve yapmış olduğu harita ile tüm dünyada hayranlık uyandıran Piri Reis'i de unutmamak gerekir.

---

[3] M. Takan, *Bankacılık - Teori ve Uygulama*, Nobel Yayınları, Ankara 2002, s. 3.

[4] T. Parlak, *Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İstanbul 1979, s. 12.

Ancak Türklerin denizcilik konusunda gelişimleri daha çok askeri düzeyde kalmış, denizlerden ekonomik anlamda getiri elde etmenin farklı yolları üzerinde durmamışlardır. Bu yüzden donanma gelişirken, malların taşınmasında ya da farklı kaynakların kullanılmasında denizlerden yeterince istifade edilememiştir.

Osmanlılar, sınırlarını karada ve denizlerde geliştirirken donanmanın da büyütülmesi bir ihtiyaç halini almıştır. Ancak gemi sayısı askeri anlamda artarken ticari filoda belirgin bir artış görülmemektedir. Çünkü üretim olgusu, gelişebilmek için tercih edilen bir yöntem değildir, onun yerine askeri güç ile ele geçen topraklardan ve donanma sayesinde zapt edilen adalardan yüksek vergiler alınarak varlık artışı sağlanmıştır.

Bu anlayış, ticari filo üzerinde uzun zaman egemen olduğu için, deniz taşımacılığında belirgin farklar yaratan bir döneme, Osmanlıların son dönemlerindeki ekonomik yapıya ve kapitülasyonlara bakmakta fayda vardır.

Kapitülasyonlar dünyada pek çok devlet tarafından uygulanmış ekonomik temelli stratejik bir harekettir. Dış ticaretin geliştirilmesi ile beraber siyasete de hizmet eden bu yöntem tarihte pek çok uygulama alanı bulmuştur. Ancak Osmanlılarda kapitülasyonlar, bir süre sonra kendilerine dönmüş bir silah haline gelmiştir. Giderek zayıflayan imparatorluk, kapitülasyonların devamına muhtaç kalmıştır. Aynı zamanda, Avrupa'da gerçekleşen sanayileşmeye dönük hareketler, bu süreç sonrasında üretimin satılması ihtiyacı ve kapitülasyonlar, devleti ithalata mecbur bir hale sokmuştur.

Kapitülasyonlar, yerli üretime de büyük darbe vurmuştur. Bundan doğan zararı bertaraf etmek için Osmanlı'nın son döneminde pek çok girişim olmuş, ama sonuçsuz kalmıştır. Birinci Dünya Savaşı'na girilirken İttihat ve Terakki yönetimi kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmayı denemiş, ancak savaştan mağlup çıkılınca bu girişim de sonuçsuz kalmıştır. Kapitülasyonlar, ancak Lozan Antlaşması ile kaldırılmıştır.[5]

Osmanlı İmparatorluğu'nda ticari anlamda denizciliğe gereken önem verilmemiştir. Birinci Dünya Savaşı'na girmeden hemen birkaç yıl öncesine kadar Osmanlı limanlarında gerçekleşen taşıma faaliyetlerinin ancak % 10'u Türk gemileri ile yapılmıştır. Bu gemiler de düşük tonajlı ve oldukça eski gemilerdir. Ancak o dönemde kıyılarımızda başta Yunanlılara ait küçük tekneler ve pek çok yabancı kumpanya gemileri ticari faaliyette bulunmaktaydı.[6] Aşağıdaki tabloda, söz konusu döneme ait Osmanlı deniz ticari gücü hakkında veriler bulunmaktadır.

---

[5] O. Nebioğlu, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, İş Bankası Yayınları, Ankara 1986, s. 17.

[6] S. Barda, *Ulaştırma Ekonomisi*, Menteş Kitabevi, İstanbul 1985, s. 207.

Tablo 1: Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen önce, Osmanlı limanlarına kayıtlı Türk deniz vasıtaları

	Adet	Tonalito
Buharlı/Motorlu Gemi ve Deniz Vasıtaları	195	69.089
Yelkenli ve Yelkensiz Tekneler	19.088	124.900
Toplam	19.283	193.989

Kaynak: Mustafa Hergüner, *Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Yayınları no: 16, İstanbul, s. 31.

Tablodan da görüldüğü gibi asıl taşıma gücünü oluşturacak olan motorlu teknelerin sayısı, yelkenli ve yelkensiz teknelere göre oldukça düşüktür. Bu da, savaş öncesine kadar gelinen süreçte Osmanlı Devleti'nin ticari filoya ne kadar az değer verdiğinin ve bununla beraber kapitülasyonların ticari deniz taşımacılığına olumsuz etkilerinin ne boyutlarda olduğunun bir göstergesidir. Birinci Dünya Savaşı'nda ise ticari filomuzun % 70'ine yakını kaybedilmiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın Türk deniz ticari filosuna faturası çok ağır olmuştur. Cumhuriyet'e intikal eden taşıma kapasiteli motorlu deniz vasıtası sayısı 75 adete gerilemiştir.

2. Cumhuriyet'in İlanı ve Devralınan Yapı

Kurtuluş Savaşı sonrasında Misak-ı Milli sınırlarımız içerinde yeni bir Türk Devleti kurulmuştur. Kurtuluş Savaşı ile Anadolu'da Misak-ı Milli sınırlarına tutunarak yeni bir devlet kuralabilmiş olsak da çok büyük ölçekte toprak kaybı yaşanmıştır. Yeni Türkiye Cumhuriyeti, 8333 km kıyı şeridine sahip bir coğrafi konumdadır. Türkiye'de illerin yaklaşık % 35'inin denize kıyısı bulunmaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu'nun son zamanlarında donanma da ihmal edilmiştir. Bir zamanların Akdeniz'i bir Türk Gölü haline getiren o güçlü yapısı, modern çağa ayak uyduramamıştır ve zamana uygun sayılabilecek birkaç parçalık savaş gemisi ise Haliç'te çürümeye terk edilmiştir. Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen sürede limanlarımız arasında kabotaj hakkı tamamen kaybedilmiş durumdadır. Mevcut limanların işletilmesi ve bu limanlar arasında seyir hakkı neredeyse tamamen Yunanlıların elindedir.[7]

2.1. 1980 Yılına Kadar Durum

Cumhuriyet'in ilanı ile beraber Osmanlı'dan yeni Cumhuriyet'e bazı

[7] H. U. Sidal, *Türk Deniz Ticaret Sektöründe Taşıma İşletmelerinin Yeri ve Bu Tür İşletmelerin Modern Denizcilik İşletmeleri İle Karşılaştırmalı Analizi*, İzmir 1987, s. 43.

deniz ulaşım araçları intikal etmiştir. Farklı muhteviyatta bu araçların motorlu olanlarının toplam adedi 75 olup intikal eden bu filonun motorla çalışan kesiminin toplam taşıma kapasitesi 11 bin gros tondur. Daha sonra Lozan Antlaşması ile kapitülasyonlar tamamen kaldırılmıştır, ancak denizcilik ve taşımacılıkla ilgili bazı faaliyetlerin aksamaması, ayrıca Osmanlı'dan intikal eden deniz araçlarının eski ve yetersiz oluşu nedeniyle 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu ilan edilinceye kadar yabancıların Türk karasularındaki faaliyetlerine izin verilmiştir.[8]

Cumhuriyet'in ilanından sonra her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da reform çalışmaları başlatılmıştır. Kabotaj Kanunu bu doğrultuda çok önemli bir stratejik adımdır. Savaş meydanlarında kazanılan zaferin ekonomik alanda da taçlandırılmasını zaruri gören Cumhuriyetimizin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, kendi karasularımızda seyir ve ticaret yapma hakkının ulusal menfaatler için ne kadar zaruri olduğunu gördüğü için denizcilik alanında öncelikli olarak bu kanunun kabulünü sağlamıştır. Takip eden süreçte ulusal kaynak henüz birikme aşamasında olduğu için Cumhuriyet'in ilanından İkinci Dünya Savaşı'na kadar geçen zamanda, ulaştırma ve denizcilik alanında daha çok altyapının oluşturulması ve hukuk düzeninin oturtulmasına gayret edilmiştir. Araya giren savaş yıllarında ekmeğin bile karne ile satıldığı dönemler yaşandığından denizcilik alanında yine büyük atılımlar yapılamamıştır. Ulusal kaynak birikiminin henüz oluşmakta olduğu bu süreçte ticari denizcilik filosunda kapasite artışının yaşanması için gereken finansal destek de son derece yetersizdir. Gemi alımları için gerekli finansal destek ancak gelişmiş para ve sermaye piyasaları aracılığıyla sağlanabilir. Para piyasalarının en etkin kurumları olan bankalar, Türkiye gibi ülkelerde sürekli volatil olan faizler yüzünden yüksek likidite ve yüksek kaynak maliyeti ile çalışmak durumundadırlar. Maliyeti yüksek kaynağı ise mümkün olan en az riskle dağıtmaya çalışan bu kurumlar için denizcilik sektörü ve gemi alımı- yapımı için talep edilen finansal destek yüksek oranlı bir kredi riski anlamına gelmektedir. Bu yüzden de sektöre yerli bankaların kredi desteği oldukça sınırlı düzeydedir.

"*Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız*" vecizesi, önderimiz Atatürk'ün denizciliğe bakışının net bir özetidir. Cumhuriyet'in ilanının hemen ardından Kabotaj Kanunu'nun kabulü, bu alanda yapılan esaslı icraatlardan biridir. Yabancılara, deniz taşımacılığı alanında verilen imtiyazlar kaldırılmış, korumacı ekonomik model anlayışı ile denizcilik alanında yapısal düzenlemelere gidilmiştir. Bu anlayış doğrultusunda devlet sektörde sorumluluğu da üstlenmiş, Devlet Denizyolları 1933 yılında kurularak yaşlı ve yetersiz filonun niteliğinin değişmesi için adımlar atılmaya başlanmıştır. Ancak bu yılları takip eden süreçte dünyada yaşanmış bulunan ekonomik buhranının ve İkinci Dünya Savaşı'nın olumsuz etkileri, ticari deniz filosunda umulan gelişmeyi sekteye uğratmıştır.

---

[8] H. Sevimay, *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü: Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler*, İstanbul 1992, s. 11.

2.2. 1980 Yılından Günümüze

1980 öncesine bakıldığında karma ekonomik modelin de getirdiği kısıtlayıcı düzenlemeler yüzünden yurtdışı finansal piyasalardan kaynak tedarik etmenin son derece zor olduğu görülmektedir. İç piyasalarda yeterli kaynak birikememesi, ekonomik konjonktürün sürekli oynak olması, yurtiçinde faizlerin yüksek ve istikrarsız olması ve ülkede sıkı bir kambiyo denetimi uygulanması dış ticaretin de önünde önemli bir engel olmuştur. Döviz likiditesinin darlığı, döviz üzerinden alınacak kredilerin tahsisatını da cazip bir hale getirememiştir. Ayrıca, 1950'li yıllara kadar sürdürülen korumacı anlayış zamanla dejenere olmuş, yerli sanayi için harcanması gereken enerji ilgisini yurtdışına yöneltmeye başlamıştır. Bununla beraber, ulaştırma sektöründe temel strateji olarak demiryolu ve denizyolu ile ulaşımın geliştirilmesi benimsenmişken yine anılan tarihten itibaren ilgi karayoluna kaymıştır. Buradaki strateji değişikliği, denizyolu taşımacılığını ve ticari filonun geliştirilmesi gerekliliğini göz ardı ederek gerçekleşmiştir. Türkiye, bu yıllardan itibaren karayollarına bağımlı hale getirilmiştir.[9] 1960'lara gelindiğinde sağlıklı istatistiklerin de tutulmaya başlandığı görülmektedir. Bu dönemde gemi sayımız ile ilgili net bilgiler mevcuttur. 1961 yılında toplam taşıma kapasitemiz 925.000 grostondur ve ticari filomuzdaki gemi sayısı 2803 adettir. Rakam yüksek görünse de, gemilerin çoğunlukla yaşlı ve küçük tonajlı oluşu, ekonomiye bu sayıdaki bir filodan beklenen getiriyi yapmaktan uzak olunmasına neden olmuştur.[10]

Deniz ticari filosunda esaslı bir kapasite artışı için gerekli bir diğer mekanizma gelişmiş bir sermaye piyasasının varlığıdır. Sermaye piyasalarının Türkiye'de ancak 1980'li yıllardan itibaren teşkil edilmeye başlanması ve gelişim sürecinde olması, buradan da gerekli finansal kaynağın bulunamaması sonucunu doğurmuştur. 2013 yılı Türkiye'sinde bile henüz halka açılarak finansman kolaylığı bulmuş bir Türk şirketi yoktur. Zaten çoğunlukla aile şirketi şeklinde örgütlenen Türk Denizcilik Sektörü, beklenen kurumsal atağını henüz yapamadığından sermaye piyasaları yoluyla kaynak tedariki operasyonundan henüz uzaktır. Bu açıklamalar ışığında Türk deniz ticari filosunun yapısal değişikliğinin ancak ekonomik modelin değiştiği yıllardan itibaren söz konusu olduğu söylenebilir.

Türk deniz ticari filosunun asıl gelişim gösterdiği dönem 1980 sonrasıdır. Bu yıla gelene kadar 2.765.000 ton taşıma kapasitesine ulaşılmış olduğu halde[11] bu rakam 1982 yılına gelindiğinde neredeyse iki kat artar ve 4.105.996 tona ulaşır.[12] Bu artışın iki büyük nedeni olduğu söylenebilir. Bunlardan birincisi, serbest piyasa ekonomisine giriş sürecinin miladı olan bu yıllarda tüm sektörlerde

---

9 DPT, "Denizyolu Ulaşımı", *Dokuzuncu Kalkınma Planı*, Ankara 2007, s. 1.

10 N. A. Tarhanlı, *Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul 2006, s. 46.

11 S. Baran, *Ulaştırma Ekonomisi*, Menteş Kitabevi, İstanbul 1985, s. 45.

12 DTO *Deniz Sektör Raporu*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 29, İstanbul 1992, s. 125.

olduğu gibi denizcilik sektöründe de yaşanan serbestleşme hareketleridir. Teşviklerin ve piyasaya giriş-çıkışların artması beraberinde sektörün de büyümesi sonucunu doğurmuştur. İkinci bir neden olarak da, 21 Ocak 1982 tarih ve 17581 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 12 Ocak 1982 tarih ve 2581 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki" hakkındaki kanundur. Bu kanun, gemi imalatı, satın alınması ve kiralanmasını kolaylaştırmıştır.

İkinci Dünya Savaşı'nı müteakip süreçte dünyada cereyan eden siyasi olaylar ekonomik düzene de etki etmiştir. Teknolojik yenilikler üretimde ciddi artışlara neden olmuş bu üretim artışının taşınması da kitle taşınmasındaki sorunların aşılmasını zorunlu hale getirmiştir. Deniz taşımacılığı açısından "Konteyner Tipi" taşımacılığın bir milat olduğu söylenebilir. Ekonominin giderek küresel bir yapı halini alması ve ülkelerin ekonomik modellerinin birbirinin hemen aynı oluşu mal ve hizmet akımlarının artışını beraberinde getirmiştir. Daha çok gelişmiş üretici ülkelerden mamul ve az gelişmiş / gelişmekte olan ülkelerden hammadde transferi şeklinde cereyan eden bu döngüde taşımacılıkta konteynırların kullanılması bir devrim niteliğindedir.

Konteynır ile taşımacılık, gemi tiplerini de etkilemiştir. Konteynır ile beraber aşağıda gösterilmiş alanlarda yaşanan teknolojik gelişmeler de dünya ticari taşımacılığına doğrudan yönlendirmiştir.

Tablo 2: Ulaştırma alanında yaşanan değişiklikler

Ulaştırmada temel teknolojik ilerlemeler- (20. yy ın ikinci yarısı)		
YENİLİK	**ÖZELLİKLER**	**ROLÜ**
Süper Gemiler (1960-…)	Yarım milyon tona kadar yük taşıyabilen tekneler	Büyük ölçekli ekonomileri sonucu taşıma maliyetlerinin azalması
Konteyner Tekneleri (1968-…)	Konteyner taşımak için özel olarak tasarlanmış tekneler	Ana kara ulaşım sistemlerini karşılayacak kapasite ile başlıca mamul taşıma
Jet Uçağı (1958-…)	Ana kentsel merkezler arasında duraksız hızlı hizmet	Bankacılık, Finans ve Turizm gibi hizmet etkinliklerinin gelişmesi
Yakıtta etkin araçlar (1970-...)	Daha az ağırlık ve daha etkin motorlara bağlı olarak yakıt tüketiminde azalma	Karayolu ulaşımının kent ve kentler arası ulaşım payını artırmasını sağlaması
Yüksek hızlı trenler (1964-…)	200 km/s üstünde hız yapabilen trenler	Yüksek nüfus yoğunluklu bölgelerde kentler arası hava ve karayolu ulaşımı arasında etkili rekabet.

Kaynak: Sletma, G. K. (1989), "Shipping' s Fourth Wave: Ship Management and Vernon' s Trade Cycles", *Maritime Policy and Management*.

Taşımacılık alanında gerçekleşen bu yenilikler dünya deniz ticari filolarında da belirgin artışların yaşanmasını sağlamıştır. Bilinen taşıma modları olan havayolu, karayolu (raylı taşıma ve otoyol taşımacılığı) ve denizyolu ile taşımacılık bu yeniliklerden sonra hızla gelişme kaydetmiştir. Ancak ticaretin en önemli unsuru olan maliyetlerin düşürülmesi anlayışı bu üç moddan en ekonomik olanın üzerine yoğunlaşılması sonucunu doğurmuştur. Böylece denizyolu ile taşımacılık, bu gelişmelerden en fazla etkilenen yöntem olmuştur. Dünyanın ¾'ü sularla kaplıdır ve denizyolu ile taşımacılık tüm dünyada gerçekleşen mal ve hizmet transferinin % 90'lık bölümünün taşınmasını gerçekleştirmektedir. Tablo 3, yaşanan teknolojik gelişmelerden 1982 yılına kadar deniz ticari filolarının nasıl etkilendiğini göstermektedir.

Tablo 3: Ülkelere Göre Dünya Deniz Ticaret Filolarındaki Gelişme (1970- 1982)

Ülkeler	1970	1976	1982
Liberya	33.297	73.477	70.718
Japonya	27.004	41.663	41.594
Yunanistan	10.952	25.035	40.035
Panama	5.646	15.631	32.600
S.S.C.B	14.832	20.668	23.789
İngiltere	25.825	32.923	22.505
Norveç	19.347	27.944	21.862
A.B.D	18.463	14.908	19.111
Türkiye	697	1.107	2.014

Kaynak. Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İ.Ü Yayınları, No: 2053.

Adet bazında düzenlenmiş bu tabloda taşıma amaçlı kullanılan ve bağlama kütüğüne kayıtlı tüm deniz taşıtları yer almıştır. Türkiye'nin de dünyada yaşanan gelişmelere eş zamanlı olarak cevap veremese de müteakip süreçte yanıt verdiği görülmektedir. 1976 yılında 1.107 olan taşıma amaçlı deniz taşıtı 1982 yılına gelindiğinde neredeyse iki kat artmıştır. Bu artışın, ekonomik model dönüşümü sonucu serbestleşen piyasalar, yurtdışından gelen ve yurtdışına transfer olan mal ve hizmet akımlarındaki artış ve kambiyo denetiminin kalkması sonucu gerçekleştiği söylenebilir.

3. Türk Deniz Ticari Filosu Mevcut Durumun Analizi

Mevcut gemilerimizin sayısı, tonajları ve tipleri çalışacakları hatlara göre seçilmemiştir. Günün tekniği açısından da modern değildirler. Jeopolitik yönden

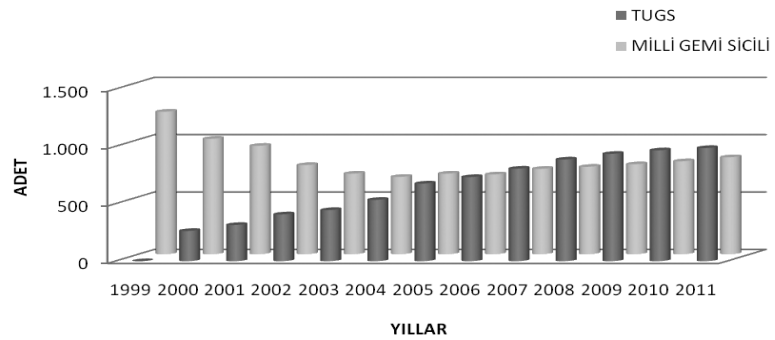
gelişmeye ve geliştirilmesine uygun olan ülkemiz deniz ticaretine gerekli önem verildiği takdirde döviz tasarrufu yanında ödemeler dengesi açıklarını karşılayan bir emniyet sübabı görevini görebilir. Ülke ekonomisi yönünden ele alındığında da petrole bağımlı olan ülkemiz, uluslar arası deniz taşımacılığı sayesinde maliyetlerde bir azalma sağlayabilir.[13]

Tablo 4: Yıl Bazında Türk Ticari Filo Gelişimi (adet olarak)

Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre Adet Bazında Gelişimi			
YIL	TUGS	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	TOPLAM
1999	0	1.242	1.242
2000	264	1.006	1.270
2001	316	945	1.261
2002	408	777	1.185
2003	446	702	1.148
2004	535	674	1.209
2005	677	702	1.379
2006	734	695	1.429
2007	807	744	1.551
2008	887	762	1.649
2009	936	784	1.720
2010	967	810	1.777
2011	987	845	1.832

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Daire Başkanlığı 2013.

Şekil 1: Türk Deniz Ticari Filosu Adet Bazında Gelişim.



Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Daire Başkanlığı 2013.

[13] L. Çakıcı, *Yeni Ekonomik Politikalar Açısından Ulaştırmanın Sektörel Önceliği, Sektörün Sorunları*, Tabiat, Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkez Yayınları, İstanbul 2011, s. 32.

Tablo 4, Türk uyruğunda olup yabancı sicile kayıtlı olan gemilerle doğrudan ulusal sicile bağlı olan gemilerin 150 gros ton ve üzeri olmak kaydıyla mevcut sayılarını vermektedir. Tablolardan da görüldüğü gibi ulusal sicile kayıtlı olan gemi sayısı 1999-2004 yılları arasında sürekli olarak gerilemiş, yani yabancı sicile doğru hızlı bir kopma yaşanmıştır. Daha önce de belirtilen avantajlardan faydalanmak isteyen Türk siciline sahip gemi sahipleri yabancı bayrak siciline dahil olmuşlardır. 2004 yılından 2009 yılına kadar yerinde sayan ulusal sicile kayıtlı gemi sayısı, 2010-2011 yıllarında küçük de olsa bir artış yaşamıştır. Ancak aynı şeyleri yabancı sicile kayıtlı Türk uyruklu gemiler için söylemek mümkün değildir. 1999 yılından başlamak kaydıyla yabacı sicile hızlı bir kaçış olmuş ve bu trend 2011 yılı dahil olmak üzere süreklilik arz etmiştir.

Her ne kadar dünya deniz ticaret filosunda ilk 30 ülke arasında yer alıp potansiyel arz eden bir konumda kendimizi değerlendirmiş olsak da, ölçek ekonomisi açısından yaklaştığımızda bu sektörde hala çok büyük israf içinde olduğumuzu söylemek yerinde olacaktır. Deniz kaynağından yeterince yararlanamadığımız, özellikle Yunanistan ile karşılaştırıldığımızda apaçık ortadadır. Nüfus potansiyelimizin % 20'sine sahip bu ülkeden deniz kaynağı açısından bir eksiğimiz olmamakla beraber, jeopolitik açıdan geçiş noktasında oluşumuzu ticarete ve beraberinde de denizciliğe yansıtamadığımız bir gerçektir. Filo yetersizliği sebebiyle dış ticaretimizin oldukça küçük bir kısmı ulusal sicile kayıtlı gemilerle taşınabilmektedir. İthalat ve ihracat mallarının taşınmasında Türk bandıralı gemilerin daha etkili olması için bu sektöre yeterli kaynak, hibe ve teşvik desteği sağlanmalıdır. Özellikle de yabancı sicile kaçışın durdurulması için gerekli özendirici tedbirlerin alınması şarttır.

Türk deniz ticaret filosunun yıllar bazında değişimine bakıldığında, özel sektöre ait gemi sayısının sürekli bir artış eğiliminde olduğu görülmektedir. Bu artış aynı zamanda tonaj açısından da geçerlidir. Ancak bu artışlar dünya taşımacılığında geçerli olan tonaja ulaşmaktan uzaktır. Tablo 5'te ağırlık bazında ticari filomuzdaki artış görülmektedir. Tonajdaki artış, filo sayısındaki artıştan daha yüksektir. Bunun sebebi, zaman içerisinde gelişen teknoloji ile beraber gemi yapım tekniklerindeki gelişmeler ve buna bağlı olarak meydana gelen gemi başına taşıma kapasitelerindeki artıştır.[14]

---

[14] H. Topuz, *Uluslar arası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*, Beta Yayınları, İstanbul 2010, s. 188.

Tablo 5: Taşıma Ağırlığına Göre Türk Deniz Ticari Filosundaki Gelişim (1999- 2011)

Türk Deniz Ticaret Filosunun Yıllara Göre DWT Bazında Gelişimi (150GT ve Üzeri Gemiler)			
YIL	**TUGS**	**MİLLİ GEMİ SİCİLİ**	**TOPLAM**
1999	0	10.322.000	10.322.000
2000	3.076.711	6.412.612	9.489.323
2001	5.216.867	4.090.220	9.307.087
2002	5.781.255	2.884.320	8.665.575
2003	5.145.251	2.481.596	7.626.847
2004	5.486.076	1.568.854	7.054.930
2005	6.753.346	849.944	7.603.290
2006	6.612.967	658.083	7.271.050
2007	6.758.218	511.523	7.269.741
2008	7.031.012	490.907	7.521.919
2009	7.674.388	476.200	8.150.588
2010	8.334.764	438.387	8.773.151
2011	8.950.157	808.779	9.758.936

Kaynak: www.dto.gov.tr (erişim tarihi 13.10.2013)

Tablo 6 ise, 2008 yılından günümüze Türk deniz ticaret filosunun ağırlık (DWT) ve adet cinsinden değişimini göstermektedir. Buna göre son dört yıllık zaman periyodunda 150 gross ton ve üzeri kuru yük gemi sayısında azalma olmuştur. Aynı ağırlık cinsinden dökme yük gemisi, konteynır gemileri ve konteynır-yük gemilerinin sayısında ise bir artış gözlenmektedir. Bunlar haricinde kalan gemi tiplerinde ise büyük değişiklikler olmamakla beraber genel olarak ve yılda yıla küçük bir artış eğiliminin olduğu gözlenmektedir.

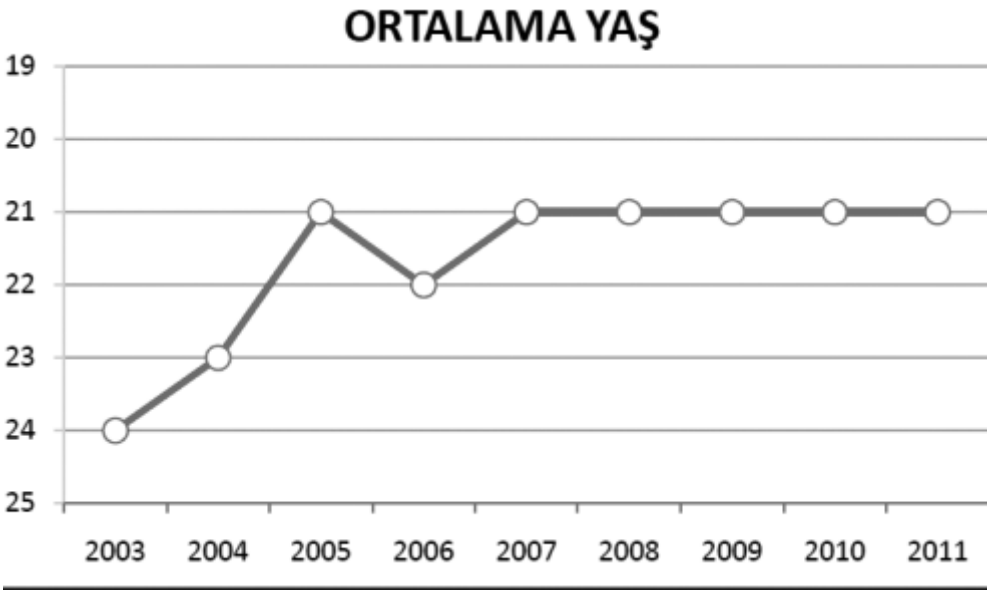
Tablo 6: Yıllar İtibariyle Türk Deniz Ticaret Filosunun Gemi Cinslerine Göre DWT ve Adet Gelişimi (X1000 / 150GT ve Üzeri Gemiler, 30'lu Grup)

GEMİ CİNSİ (30'LU GRUP)	YILLAR							
	2008		2009		2010		2011	
	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT	Adet	DWT
Kuru Yük Gemileri	430	1.547.329	431	1.550.319	422	1.514.872	416	1.523.871
Dökme Yük Gemileri	97	3.427.040	100	3.633.125	106	4.189.277	115	4.987.983
Konteyner Gemileri	40	542.572	42	592.060	42	620.959	44	718.463
Konteyner / Kuruyük Gemileri	18	134.945	23	169.417	27	204.467	26	195.473
Konteyner Ro-Ro	1	6.261	1	6.261	1	6.261	0	0
Ro-Ro Gemileri (Sadece Araç)	25	141.910	30	171.701	26	172.101	25	170.923
Ro-Ro / Yolcu Gemisi (Feri)	54	75.619	54	59.939	60	72.689	63	74.704
Tren Ferisi / Ro-Ro	4	7.566	4	7.566	4	7.566	8	8.326
Ham Petrol Tankerleri	3	467.372	2	303.622	2	303.167	2	303.167
Akaryakıt- İşlenmiş Ürün- Tankerleri	95	582.968	88	720.519	88	679.264	89	798.304
Kimyevi Madde Tankerleri	76	432.016	98	764.405	99	847.795	94	813.684
Lpg / Lng Tankerleri	7	27.906	6	25.888	6	25.888	7	34.568
Asfalt Tankerleri	1	1.862	2	4.632	1	2.770	1	2.770
Bitkisel Hayvansal Yağ Tankeri	1	518	1	518	1	518	1	518
Su Tankerleri	15	6.894	15	6.592	16	8.080	15	7.590
Yolcu Gemileri	83	11.876	85	9.632	88	9.582	90	9.617
Feribot (Yolcu-Araba-Kuruyük)	35	5.860	37	7.226	40	10.330	41	12.427
Şehir Hatları Deniz Otobüsü- Sadece Yolcu	19	1.531	25	1.531	26	1.617	24	1.207
Şehir Hatları Deniz Otobüsü - Yolcu/Araç	2	0	2	0	2	0	2	185
Yolcu Motorları	59	999	67	1.115	74	1.116	64	613
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri-Sadece Yolcu	0	0	0	0	0	0	0	0
Eğlence Amaçlı Yolcu Gemileri - Yolcu / Araç	1	72	1	72	0	0	0	0
Balıkcı Gemileri	201	28.370	205	28.409	209	27.915	216	8.759
Römorkörler	112	3.088	113	3.088	109	3.088	111	2.711
Hizmet Gemileri	76	62.045	77	47.722	80	59.001	86	74.643
Bilimsel Araştırma Gemileri	5	0	5	0	6	0	5	0
Deniz Araçları	94	2.846	107	2.826	118	2.586	123	5.261
Yüzer Havuz / Vinç	30	0	33	0	36	0	40	287
Ticari Yat	49	2.197	51	2.125	57	2.100	66	2.100
Özel Yat	16	277	17	277	31	141	58	781
TOPLAM	**1.649**	**7.521.919**	**1.722**	**8.150.588**	**1.777**	**8.773.151**	**1.832**	**9.758.936**

Kaynak: Deniz Ticaret Odası Denizcilik İst. (www.dto.org.tr/istatistikler, erişim: 13.04.2013)

Adet bazında dünya sıralamasında önemli kabul edilebilecek bir yere sahip olunsa da, ticari deniz filomuzun ciddi bir şekilde revize edilmesi, makinalarının modernize edilmesi gerekmektedir. Genellikle yaşlı gemilerden oluşan ticari filomuzun, neredeyse ekonomik ömrünü tamamlamak üzere olan yaşlı gemileri yüzünden Türk bayrağı çekmek büyük zorlukları beraberinde getirmektedir. Gittikleri limanlarda daha sık denetimden geçen, bu yüzden de limanlarda kalış süreleri kısalan gemilerimiz modernize edildikçe, uluslararası taşımacılık alanında da rekabet seviyesini artırmak mümkün olacaktır. Şekil 2'de Türk ticari filosuna ait gemilerin güncel ortalama yaş bilgileri verilmiştir.

Şekil 2: Türk Ticari Filosu (Yaş)



Kaynak: DTO, istatistikler (www.dto.org.tr/istatistikler, erişim: 17.10.2013)

Tablo 7 verileri, Türk deniz ticari filosunun dünya ölçeğinde yerini tespit etmektedir. Buna göre filomuz son yıllarda sıralamada üst seviyelere çıkma yönünde hareket etmiştir. Türk Ulusal Gemi Sicili'ne yapılacak kayıtların daha cazip hale getirilmesi, denizcilik ile ilgili bakanlık düzeyinde bir örgütlenmenin temellerinin atılması bu başarıda önemli birer etmendir. Ancak yine de gemilerimizin yaş ortalamalarının oldukça yüksek oluşu ve eski teknoloji kullanımı, maliyetlerin de yükselmesi sonucunu doğurmaktadır. Bu da gelişim ivmesinin düşmesine neden olmaktadır. Tablo 7'de ilk 20 ülkenin deniz ticari filosu ve bu filoların yaşları ile ilgili bilgiler verilmektedir. İlk 10'da yer alan ülke filolarının ortalama yaşlarının 14,2 oluşu oldukça dikkat çekicidir.

Tablo 7: Dünya Genelinde Deniz Ticari Filoları

Ülke filolarının DWT Bazında Dünya Sıra.				Ulusal Bayrak			Yabancı Bayrak			Kontrol edilen Toplam filo			2009-08 göre DWT değ.%	Yb. bay.alt.ülke fil.DWT payı
2009	2008	2007	Ülkeler	Adet	1000 Dwt	Ort.Yaş (yıl)	Adet	1000 dwt	Ort. Yaş	Adet	1000 DWT	Ort. Yaş		
1	1	2	Japonya	646	12.024	12,4	3.028	164.353	8,4	3.674	176.377	9,1	9,7	93
2	2	1	Yunanistan	733	54.361	14	2.361	121.123	16,8	3.094	175.485	16,1	-0,1	69
3	3	3	Almanya	442	17.620	9,6	3.034	87.256	8,8	3.476	104.875	8,9	11	83
4	4	4	Çin	1.657	36.237	22,8	1.491	54.955	17	3.148	91.192	20,1	9,8	60
5	12	9	İngiltere	342	13.056	9,4	646	37.783	12,6	988	50.839	11,5	93,9	74
6	5	5	Norveç	453	9.206	16,5	1015	34.443	15,3	1.468	43.650	15,7	-3,3	79
7	6	8	Kore	719	19.330	17	364	18.685	13,8	1.083	38.015	15,9	3,4	49
8	8	6	ABD	217	6.280	26,7	750	28.412	15,9	967	34.692	18,3	5,1	82
9	7	7	Hong Kong	286	17.560	7,9	326	15.074	16,5	614	32.635	12,5	-3,4	46
10	11	11	Singapur	454	16.001	11,5	307	11.436	13,2	622	30.014	13,8	13,9	86
11	9	10	Tayvan	86	4.152	17,9	536	25.862	20,3	761	27.438	15	-2,9	42
12	14	14	İtalya	527	12.757	14,3	218	6.185	16,6	745	18.943	15	12,3	33
13	15	30	Kanada	104	758	28,7	223	16.794	11,4	327	17.552	16,9	5,2	96
14	13	13	Rusya	945	5.104	25,7	473	12.198	20,4	1.418	17.302	24	-0,1	71
15	16	15	Hindistan	347	13.744	15,7	56	2.834	19,9	403	16.577	16,2	5,1	17
16	17	19	Türkiye	520	6.736	18.1	636	8.592	19,7	1.156	15.328	19	16,3	56
17	18	18	Suudi A.	55	1.255	22,9	64	13.335	11,2	119	14.590	16,6	12,9	91
18	21	20	İran	65	1.325	20,4	126	13.201	10,4	191	14.526	13,8	42,4	91
19	19	17	Belçika	68	5.890	11,8	109	6.660	15,5	177	12.550	14,1	8	53
20	10	12	Danimarka	193	4.040	12,6	362	7.710	13,3	555	11.751	13	-55,8	66

Kaynak: www.dto.gov.tr (erişim tarihi: 18.10.2013)

SONUÇ

Türk deniz ticari filosu, gelişme potansiyeli yüksek bir durum arz etmektedir. Özellikle son yıllarda kaydetmiş olduğu gelişme bu savı desteklemektedir. Bunun yanında, coğrafi konumu, ticaret yolları üzerinde oluşu, üç tarafının denizlerle çevrili olması, deniz kaynağının etkili kullanılması durumunda ülke ekonomisi için lokomotif bir sektör olacağı yönünde ipuçları vermektedir. Ancak denizcilik firmalarının henüz arzu edilen kurumsal örgütlenmeyi sağlayamamış, genelde aile şirketleri olarak kalmış olmaları, ortaklık yapılarının da ancak öz kaynaklar ile finansmana uygun oluşu, gelişimin önünde bir engel olarak durmaktadır.

Türk deniz ticari filosu, 2008 ekonomik krizinden de önemli ölçüde etkilenmiştir. Bu krizde dünya ticaret hacmi daralmıştır. Bu daralma, gemi arzının gemi talebinden yüksek olması sonucunu doğurmuştur. Böylece hem gemi fiyatlarında ve hem de navlun fiyatlarında ciddi düşüşler yaşanmış, beraberinde kontrat iptalleri görülmüştür. Tersanelerde yarım kalan gemiler olmuş, çok yeni gemiler zararına ikinci el piyasalarda satılmıştır. Öz kaynak yapısı zayıf ve aşırı borçlu olan firmalar el değiştirmiştir.

Tüm olumsuzluklara ve denizcilik alanında çok büyük yatırımlar yapılmamasına rağmen, ülkemizin coğrafi avantajı sayesinde denizcilik sektörü rutin bir gelişim içerisindedir. Deniz ticari filomuz, Cumhuriyet'in ilanından bu yana günden güne ağır bir gelişme göstermiş ve ivme her zaman yukarı doğru olmuştur. Ağır adımlarla gerçekleşen bu ilerlemeye hız kazandırmak, denizcilik sektörünün ülke ekonomisi için lokomotif sektör oluşunu perçinleyecektir.

Ticari filonun gelişiminin önündeki bir önemli engel de, yeni gemi alımlarının finansmanında karşılaşılan güçlüklerdir. Türkiye, zaten gelişmekte olan para ve sermaye piyasalarına sahip olduğu için, ulusal pazarlardan kaynak tahsisi pek kolay olmamaktadır. Yurtdışı finansal örgütler için de riski yüksek gruba dahil sayılan denizcilik firmalarımız, kaynak sorunu yüzünden gerekli yatırımları yapmakta zorlanmaktadırlar. Deniz ticari filosunun niteliğinin istenen seviyeye çıkarılabilmesi için devletin biraz daha sorumluluk alması gerekmektedir. Bu sayede filoda belirgin bir gelişim kaydedilebilir.

KAYNAKÇA

20. Yüzyıl Ansiklopedileri, Seri No: 5, Baksan Yayınları, İstanbul 1977.

BARAN, P., "Dünyada ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığının Halihazır Durumu, Sorunları, Geleceği", *Türkiye'nin Milletlerarası Deniz Ulaştırma Sorunları Semineri Bildirisi*, İAV Yayını, İstanbul 1982.

BARDA, S., *Ulaştırma Ekonomisi*, Menteş Kitabevi, İstanbul 1985.

ÇAKICI, L., *Yeni Ekonomik Politikalar Açısından Ulaştırmanın Sektörel Önceliği, Sektörün Sorunları*, Tabiat, Turizm, Ekonomi, Bilimsel Araştırma ve Tanıtma Merkez Yayınları, İstanbul 2011.

DPT, "Denizyolu Ulaşımı", *Dokuzuncu Kalkınma Planı*, Ankara 2007.

DTO *Deniz Sektör Raporu*, Deniz Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 29, İstanbul 1992.

HEATON, T. H., *Avrupa İktisat Tarihi*, Paragraf Yayınları, İstanbul 2005.

HERGÜNER, M., *Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi, İstanbul 2008.

NEBİOĞLU, O., *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1986.

PARLAK, T., *Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İstanbul 1979.

SEVİMAY, H., *Osmanlıdan Günümüze Denizcilik Sektörü: Politikalar, Uygulamalar, Sorunlar ve Çözümler*, İstanbul 1992.

SİDAL, H. U., *Türk Deniz Ticaret Sektöründe Taşıma İşletmelerinin Yeri ve Bu Tür İşletmelerin Modern Denizcilik İşletmeleri İle Karşılaştırmalı Analizi*, İzmir 1987.

SLETMA, G. K, "Shipping' s Fourth Wave: Ship Management and Vernon' s Trade Cycles", *Maritime Policy and Management*, Vol. 16, No. 4 (1989), s. 293-303.

TAKAN, M., *Bankacılık - Teori ve Uygulama*, Nobel Yayınları, Ankara 2002.

TARHANLI, N. A., *Denizcilik Sektörü ve Denizcilik Sektöründe Faaliyet Gösteren Bir Firmanın Halka Arzı* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, İstanbul 2006.

TOPUZ, H., Uluslar arası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri, Beta Yayınları, İstanbul 2010.

TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARETİN TAŞINMASI VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

TRANSPORTATION OF FOREIGN TRADE IN TURKEY AND MARITIME TRANSPORT

Elif Meryem YURDAKUL *

Özet:

Küresel ölçekte bakıldığında, dünya ticaretinin neredeyse % 90'ı denizyolu ile taşınmaktadır. Denizyolu ile taşımacılık faaliyeti, bilinen tüm taşıma modları içinde en düşük maliyete sahip olan yöntemdir. Türkiye de sahip olduğu ekonomik potansiyel ve coğrafi avantajları sayesinde denizyolu ile taşımacılık açısından oldukça önemli bir konumdadır. Bu çalışmada, Türk dış ticaretinde denizyolu ile taşımacılığın önemi irdelenmiş, güncel veriler ışığı altında mevcut durum analiz edilerek deniz taşımacılığının ülke ekonomisine katkısı ortaya konulmuştur.

***Anahtar Kelimeler**: İthalat, İhracat, Dış Ticaret, Denizyolu Taşımacılığı, Taşımacılık.*

Abstract:

Looking at the global scale, nearly 90 percent of world trade is carried by sea. Sea transport activity, which is known to have the lowest cost of all modes of transport method. In Turkey, due to its economic potential and geographical advantages for transportation by sea is very important. This study examined the importance of the Turkish Foreign Trade by sea transport, maritime transport by analyzing the current situation in the light of recent data contribution to the national economy have been introduced.

***Keywords**: Import, Export, Foreign Trade, Maritime Transport, Transportation.*

* Öğretim Görevlisi, Adnan Menderes Üniversitesi, Yenipazar Meslek Yüksekokulu, eyurdakul@adu.edu.tr

TÜRKİYE'DE DIŞ TİCARETİN TAŞINMASI VE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI

Elif Meryem YURDAKUL

Giriş:

Küreselleşme, üretim merkezlerinin pazara uzaklığı gibi nedenlerle ürünlerin tüketicilere ulaştırılmasını sağlama amacıyla ulaşım sektörünün gelişmesine katkı sağlamaktadır. Deniz yolu taşımacılığı yük ve yolcu taşımasında diğer ulaşım sistemlerine oranla daha ucuz ve daha büyük kapasiteli taşımadan dolayı tercih edilen bir taşıma türüdür.

Çalışmada, taşımacılık ve denizyolu taşımacılığı kavramları açıklanacak ve dünyada ve Türkiye'de deniz yolu taşımacılığının tarihsel gelişimi incelenecektir. Daha sonra Türkiye'de dış ticaretin gelişimi ve dış ticaretin deniz yolu ile taşınması konusunda istatistiksel bilgiler verilecektir.

A. TAŞIMACILIK KAVRAMI VE DENİZ YOLU TAŞIMACILIĞININ GELİŞİMİ

Ülkelerin birbirleriyle ekonomik ilişkilerinin kaçınılmaz olduğu ve sınırların ortadan kalktığı günümüzde, taşımacılık unsuru günden güne önem kazanmaktadır. Taşımacılık günümüzde kara yolu, deniz yolu, havayolu, demir yolu ve boru hattı gibi çeşitlilik arz etmektedir.

1. Taşımacılık Kavramı

Genel olarak taşımacılık, insan veya eşyanın ihtiyaçlarını tatmin etmek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirme işlemidir.

4925 Sayılı Karayolları Taşıma Kanunu'nun 3. maddesinde taşımacılık kavramı "*yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına götürülmesi*" şeklinde tanımlanmıştır. Konumuz gereği dış ticaret açısından bakıldığında uluslar arası taşımacılık açısından önem kazanmaktadır. Uluslar arası taşımacılık kavramı ticarete konu olan malların teslim yeri ile üretim yerinin iki ayrı ülke olması halinde bedel karşılığında malların teslim yerine taşınmasıdır.

Taşımacılık esasen eşyanın bir yerden bir yere taşınmasından çok beraberinde ciddi bir organizasyon gerektiren karmaşık bir sistemdir. Taşıma sistemleri, taşımada kullanılacak araçların hareket biçimi ve hareket yerlerine göre beş türden oluşmaktadır; karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu ve boru hattı taşımacılığı.

Karayolu taşımacılığı: Daha çok aktarma niteliği taşısa da mesafe arttıkça maliyetin artmasına rağmen tercih edilen bir yöntemdir. Karayolu taşımacılığının avantajlı yönleri;

- hızlı servis olanağı sağlar
- kapıdan kapıya taşımacılıkta en elverişli yoldur.
- yükleme boşaltmada kolaylık sağlar.

Dezavantajları ise;

- Enerji tüketimi fazladır.
- Kötü hava koşullarından olumsuz etkilenir.

Havayolu taşımacılığı: En pahalı ve en hızlı ulaşım türüdür. Güvenilirdir ve küçük miktardaki eşyanın nakliyesi için en uygun taşıma şeklidir.

Demiryolu taşımacılığı: Havayolu taşımacılığının aksine büyük hacimli taşımalarda en uygun yöntemdir. Karayolu taşımalığı ile karşılaştırıldığında ise daha az enerji ile taşımacılık gerçekleştirilmektedir. Hava, su ve toprağı kara ve havayollarına göre daha az kirletir ve karayoluna göre daha az arazi gerektirir. Dezavantajları ise diğer taşıma türlerine göre yükün ulaşım süresi daha fazladır ve ilk yatırım maliyetleri yüksek olduğundan genellikle devlet tarafından kurulup işletilmektedir.

Boru hattı taşımacılığı: Petrol, doğalgaz gibi ürünlerin taşınmasında kullanılan yöntemdir.

2. Denizyolu Taşımacılığı

Kıtalararası özellikle deniz aşırı ülkeler arasında kullanılabilecek en ucuz taşıma şeklidir. Güvenilirliği yüksek ve hız faktörünün çok önemli olmadığı deniz yolu taşımacılığı uluslararası ticarette en çok kullanılan yöntemdir. Tercih edilme sebeplerinden en önemlileri;

- Demiryoluna oranla 3,5 kat, karayolu taşımacılığına oranla 7 kat, havayoluna oranla ise 22 kat daha ucuzdur.
- Önemli miktarda ve büyük hacimli yüklerin taşınmasına olanak sağlar.
- Ülkelerarası politik sorunlardan diğer taşımacılık türlerine göre daha az etkilenir.

Deniz yolu taşımacılığı ülkemizde ve dünyada iki türde gerçekleşmektedir.

a) Kabotaj taşımacılığı

b) Uluslararası taşımacılık.

Kabotaj taşıma: Türkiye'nin liman ve iskelelerinden yüklenen ve Türkiye'nin liman ve iskelelerine boşaltılan ve Türk gemileri tarafından yapılan taşıma türüdür. Taşımacılığın başlangıç ve bitiş noktaları ile yolculuk ülke sınırları dışında gerçekleşmesi durumunda uluslararası taşımacılıktır.

Hizmetin sürekliliğine göre düzenli (layner) taşımacılık ve düzensiz (tramp) taşımacılık olarak iki şekilde gerçekleşmektedir. Layner taşımacılıkta düzenli ve sürekli bir hizmet söz konusudur. Yani gemiler seferlerini hizmetlerini belirli bir tarife dahilinde sürdürürler. Ne zaman hangi limana uğrayacağı sefer programlarında belirtilir. Tramp düzensiz taşımacılık ise yük temelli taşımacılıktır. Yük olan limanlar arasında hizmetin yapılması şeklinde ortaya çıkar.

Taşınan yükün türüne göre deniz taşımacılığı üç çeşittir; kuru yük taşımacılığı, sıvı yük taşımacılığı ve konteyner taşımacılık.

Kuru yük taşımacılığı: Maden cevheri, kömür, gübre, tahıl, fosfat gibi ürünler kuru yük taşımacılığının konusunu oluşturur. Yükleme, taşıma ve geminin güvenliği açısından bazı tehlikeler arz eder.

Sıvı yük taşımacılığı: ham petrol, petrol ürünleri, su, kimyasal maddeler ve sıvı gazların taşındığı taşıma türüdür. Tüm deniz taşımacılığının yaklaşık yarısını sıvı yük taşımacılığı oluşturur.

Konteyner taşımacılık: konteyner çeşitli boy ve yükseklik ve genişlikte, soğutmalı havalandırmalı gibi tipleri bulunan ve taşınabilen bir kaptır. Gemilerde bu kapların yerleştirilmesi için özel bölümler vardır. Konteyner taşıma, ekonomik, sigorta maliyetlerinde tasarruf, yükleri birleştirebilme gibi avantajlar sağlamaktadır.

3. Dünyada Denizyolu Taşımacılığının Gelişimi

Denizyolu taşımacılığının tarihi M.Ö. 3200 yıllarında Mısırlıların kullandıkları sahil botlarına dayanmaktadır. Denizyolu taşımacılığının gelişiminde, coğrafi keşiflerle yeni bölgelerin bulunması ve sanayileşme ile birlikte buhar teknolojisinin gemilerde kullanılmaya başlanmasının önemli etkisi olmuş ve bu sayede hem uzun rotalarla seyahat edebilecek hem de hem de daha fazla yük taşıma imkanına sahip gemiler inşa edilmeye başlanmıştır.

Günümüzde dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ının deniz yolu taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Bu da deniz yolu taşımacılığının ne kadar önemli konuma geldiğini göstermektedir.

Ülkelerarası taşımacılığın ayrılmaz bir parçası olan deniz yolu taşımacılığı 1950'lerden sonra ülkelerin denizcilik sektörüne yaptıkları yatırımları sonucu gelişmeye başlamış ve sürekli yenilenen teknolojilerle, daha modern olanaklarla önemi artmıştır. Özellikle 1956 yılında deniz taşımacılığının önemli bir icadı konteynerler ve daha sonraki yıllarda birçok teknolojik yenilik

deniz taşımacılığının gelişimine olanak sağlamıştır.

Dünya deniz ticaret filosunun yıllar itibariyle gelişimi Tablo 1.1'de gösterilmiştir. Deniz ticaretini gerçekleştiren gemi tipleri; konteyner gemileri, dökme yük gemileri, sıvı ve gaz tankerleri, genel kargo gemileri ve ro-ro gemilerdir.

Tabloda yer alan dökme yük gemileri, demir cevheri, kömür, tahıl vb maddelerin taşınmasında kullanılır. Tankerler ise ham petrol, kimyasallar ve petrol ürünlerini taşımakta kullanılır. Kombine taşıyıcılar konteyner gemileridir ve imal edilmiş ürünleri taşımaktadırlar. Taşıma araçlarını ifadede kullanılan DWT (dead weight ton); bir geminin yolcu, yakıt gemi malzemeleri, su dahil olmak üzere izin verilmiş taşıyabileceği en çok yükü ifade etmektedir.

Tablo 1.1 incelendiğinde 2000-2012 yılları arasında dünya ticaret filosunun gelişimi görülmektedir. Tabloda tankerlerin toplam filo içindeki payı 2000 yılında % 39 iken 2012 yılında % 31'e gerilediği görülmüştür. Dökme yük gemilerinin toplam filo içindeki payı % 2000 yılında % 36 iken 2013 yılında % 43'e yükselmiştir.

Tablo 1.1: Dünya Deniz Ticaret Filo Gelişimi (milyon DWT ve % payı)

Yıllar	Tankerler	% payı	Dökme Yük Gemileri	% payı	Kombine Taşıyıcılar	% payı	Diğerleri	% payı	Toplam
2000	289,50	39,32	267,40	36,32	15,20	2,06	185,90	25,25	736,20
2001	296,40	39,29	276,30	36,63	14,60	1,94	191,30	25,36	754,30
2002	290,00	37,86	277,10	36,18	14,10	1,84	205,40	26,82	765,90
2003	294,20	37,57	284,10	36,28	12,80	1,63	214,30	27,37	783,00
2004	305,20	37,67	306,80	37,86	12,20	1,51	189,60	23,40	810,30
2005	322,10	37,67	325,50	38,07	11,70	1,37	200,50	23,45	855,00
2006	344,60	37,74	336,00	36,80	11,60	1,27	213,30	23,36	913,10
2007	363,70	37,33	359,20	36,87	11,20	1,15	232,00	23,81	974,30
2008	352,30	33,79	387,10	37,13	11,20	1,07	251,80	24,15	1042,50
2009	369,00	33,34	415,00	37,50	10,40	0,94	312,30	28,22	1106,70
2010	396,20	33,16	453,40	37,94	9,60	0,80	335,70	28,09	1194,90
2011	413,10	31,81	527,70	40,63	6,80	0,52	351,20	27,04	1298,80
2012	439,00	31,01	609,20	43,03		0,00	367,40	25,95	1415,60

Kaynak: DPT 9. Kalkınma Planı ve www.platou.com

Tablo 1.2'de Dünya deniz ticaretinde taşınan yüklerim dağılımı incelenmiştir. Tabloda taşınan mal grupları petrol, kuru yük ve diğer olarak sınıflandırılmıştır. Kuru yük sınıflamasında demir cevheri, tahıl, kömür, boksit, alüminyum ve fosfat yer almaktadır.

Tablo 1.2: Dünya Deniz Ticareti Taşınan Yük (milyon ton)

Yıllar	Petrol ve gaz	% Payı	Kuru yük	% Payı	Diğer kuru yük	% Payı	Toplam
2000	2163	36,15	1295	21,64	2526	42,21	5984
2005	2422	34,07	1709	24,04	2978	41,89	7109
2006	2698	35,04	1814	23,56	3188	41,40	7700
2007	2747	34,19	1953	24,31	3334	41,50	8034
2008	2742	33,32	2065	25,09	3422	41,58	8229
2009	2642	33,62	2085	26,53	3131	39,84	7858
2010	2772	32,96	2335	27,77	3302	39,27	8409
2011	2796	31,96	2477	28,32	3475	39,72	8748

Kaynak: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

Tablo verileri göstermektedir ki dünya genelinde deniz taşımacılığında petrol ve gazın önemli bir yeri vardır. 2011 yılı itibariyle toplam taşımacılığın % 31,96'sını petrol ve gaz oluştururken, % 28,32'sini kuru yük, % 40 a yakınını da diğer kuru yükler oluşturmaktadır.

4. Türkiye'de Denizyolu Taşımacılığının Gelişimi

Türkiye'de denizyolu taşımacılığı ülkenin üç tarafının denizlerle çevrili olması, 8333 kilometreyi bulan sahil şeridi, boğazları ile Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlaması açılarından oldukça önemli bir yere sahiptir. Dış ticaretin yaklaşık % 84'lük kısmının denizyolu ile gerçekleştirildiği göz önünde bulundurulduğunda, deniz yolu taşımacılığındaki gelişmenin ne kadar önemli olduğu görülmektedir.

Türkiye'de deniz ticaret filosunun gelişiminde önemli bir adım, 1980 yılında alınan bir dizi ekonomik kararlarla açıklanan serbestleşme politikaları ile gerçekleştirilmiştir. 21 Ocak 1982 tarih ve 17581 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 12 Ocak 1982 tarih ve 2581 sayılı "Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki" kanunla gemi

imalatı, satın alınması ve kiralanmasını kolaylaştırmıştır. Bu yıldan itibaren Türk deniz ticaret filosunun büyüklüğü iki katına çıkmıştır.

Tablo 1.3: Türk Deniz ticaret filosunun gelişimi (150 Gt ve üzeri gemiler)

Yıllar	Gemi sayısı (adet)	DWT (1000)	Dünya Sıra
2000	1270	9489	18
2001	1261	9307	20
2002	1185	8666	17
2003	1152	7627	19
2004	1209	7055	18
2005	1379	7603	20
2006	1429	7271	19
2007	1551	7244	19
2008	1649	7521	17
2009	1722	8150	16
2010	1777	8773	15
2011	1832	9758	15

Kaynak: http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/YAYINLAR/20120810_150422_64032_1_64346.pdf

Tablo 1.3'de 2000-2011 yılları arasında Türk deniz ticaret filosuna ait gemi sayıları ve DWT'leri yer almaktadır. Tablo incelendiğinde yıllar itibariyle gemi sayısında artış olduğu gözlemlenmektedir. 2000 yılında gemi sayısı 1270 iken, 2006 yılında 1429'e, 2011 yılında ise 1832'ye yükselmiştir. DWT sıralaması açısından dünya sıralaması incelendiğinde, gemi sayısındaki artışla orantılı olarak dünya sıralamasındaki yerimiz de yükselmektedir. 2005 yılında dünya filoları arasında 20. sırada yer alırken, 2011 yılında 15. sıraya yükselmiş bulunmaktayız.

Tablo 1.4: Türk Uluslararası Gemi Siciline ve Milli Gemi Siciline Kayıtlı Gemilerin Yıllık Gelişimi

(150GT ve Üzeri Gemiler)					
YIL	TUGS	% Payı	MİLLİ GEMİ SİCİLİ	% Payı	TOPLAM
2000	264	21	1.006	79	1.270
2001	316	25	945	75	1.261
2002	408	34	777	66	1.185
2003	446	39	702	61	1.148
2004	535	44	674	56	1.209
2005	677	49	702	51	1.379
2006	734	51	695	49	1.429
2007	807	52	744	48	1.551
2008	887	54	762	46	1.649
2009	936	54	784	46	1.720
2010	967	54	810	46	1.777
2011	987	54	845	46	1.832
2012	1026	55	853	45	1.879

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti İstatistikleri

Tablo 1.4'de Türk uyruğunda olup yabancı sicile kayıtlı olan gemilerle doğrudan ulusal sicile bağlı olan gemilerin 150 Gros Ton ve üzeri olmak kaydıyla mevcut sayılarını vermektedir. Tablo incelendiğinde 2000 yılından 2005 yılına kadar milli gemi siciline kayıtlı olan gemi sayısı fazla iken, 2006 yılından itibaren Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne kayıtlı daha fazla hale gelmiştir. 2005 yılında toplam filomuz içerisinde TUGS'nin payı % 49 iken milli gemi sicilinin payı % 51'dir. 2012 yılında ise TUGS'nin payı % 55'e yükselmiş ve milli gemi sicilinin payı ise % 45'e gerilemiştir.

Denizcilik Müsteşarlığı verilerine göre gemi tiplerine göre dış ticaret filomuz incelendiğinde yıllar itibariyle kuru yük gemisi sayısında azalma, dökme yük gemisi, konteyner gemisi sayılarında artış gözlenmektedir.

B. TÜRKİYE'NİN DIŞ TİCARETİNDE DENİZ TAŞIMACILIĞININ YERİ

Bu bölümde Türkiye'nin 2000 sonrası dış ticaretinin gelişimine ve ayrıca ithalat ve ihracatın ülke ve mal gruplarına göre dağılımı güncel veriler ile incelenecektir.

1. Türkiye'de Dış Ticaretin Gelişimi

Türkiye'de dış ticaretin gelişimi, Cumhuriyetin ilanından günümüze kadar geçen süreçte iki dönem itibariyle incelenmektedir. 1960'lı yıllarda planlı dönemle dış ticaret politikasında değişikler olsa da, asıl kırılma 1980 Kararları ile gerçekleşmiştir. 24 Ocak 1980'de ortaya çıkan ekonomik programla içe dönük ithal ikameci kalkınma stratejisinin terk edilmesi ve bu stratejinin yerine daha fazla piyasa ekonomisine dayalı dışa açık bir strateji izlenmesi amaç olmuştur. 1980'li yıllardan itibaren yapılan çalışmalarda, ülkelerin ticaret stratejileri ve yönelimleri ile dışa açıklık dereceleri ortaya konulmaya başlanmıştır

1980 sonrası ihracata yönelik sanayileşme stratejileri dış ticarette belirleyici olmuştur. Bu dönemde başlayan ekonomide dışa açılma çabaları dış ticarette, özellikle ihracat lehine önemli gelişmelere yol açmıştır. Dış ticaret hacmi 1980 yılında 10,8 milyar dolar iken, 2006 yılında 225,1 milyar dolara yükselmiştir.

Tablo 2.1: Türkiye'de 2000-2012 Yılları Arasında Dış Ticaretin Gelişimi

Yıllar	DIŞ TİCARET - YILLIK (Milyon $)						İhr / İth
	İhracat	Değ.%	İthalat	Değ.%	Denge	Hacim	%
2000	27.775	4,5	54.503	34,0	-26.728	82.278	51,0
2001	31.334	12,8	41.399	-24,0	-10.065	72.733	75,7
2002	36.059	15,1	51.554	24,5	-15.495	87.613	69,9
2003	47.253	31,0	69.340	34,5	-22.087	116.593	68,1
2004	63.167	33,7	97.540	40,7	-34.373	160.707	64,8
2005	73.476	16,3	116.774	19,7	-43.298	190.251	62,9
2006	85.535	16,4	139.576	19,5	-54.041	225.111	61,3
2007	107.272	25,4	170.063	21,8	-62.791	277.334	63,1
2008	132.028	23,1	201.964	18,8	-69.936	333.990	65,4
2009	102.143	-22,6	140.929	-30,2	-38.785	243.071	72,5
2010	113.976	11,5	185.544	31,7	- 71.661	299.427	61,4
2011	134.906	18,5	240.841	29,8	-105.935	375.748	56,0
2012	152.461	13,0	236.545	-1,8	- 84 083	389.006	64,5

Kaynak: TUİK Resmi İnternet Sitesi, Dış Ticaret İstatistikleri.

Tablo 2.1'de Türkiye'de 2000-2012 yılları arasındaki dış ticaret rakamları yer almaktadır. Yıllar itibariyle ihracatın gelişimine baktığımızda 2009 yılı hariç pozitif bir büyüme gözlemlenmektedir. İthalatta da kriz yılları olan 2002 ve 2009 yılları haricinde büyüme görülmektedir. Dış ticaret hacmindeki artışla birlikte dış açıkta artmakta ve 2011 yılı itibariyle 105 milyar dolar rekor dış açık oluşmuştur.

Tablo 2.2'de ülke gruplarına göre ithalat yer almaktadır. 2012 yılı itibariyle ithalatımızın % 37'si Avrupa Birliği'ne üye ülkeler ile gerçekleştirilirken % 63'ü ise başta Asya ülkeleri olmak üzere diğer ülkelerden yapılmaktadır. Tablo detaylı olarak incelendiğinde 2000 yılından 2012 yılına kadar ithalat yapılan ülke grupları açısından yapısal değişiklik olduğu gözlemlenmektedir. 2000 yılı itibariyle ithalatın % 52'si Avrupa Birliği ülkelerinden gerçekleşirken, 2012 yılından bu oran % 37'ye düşmüştür. Asya ülkeleri açışından incelendiğinde ise 2000 yılında toplam ithalatın % 19'u bu ülkelerden gerçekleşirken, 2007 yılında % 26'ya, 2012 yılında ise % 30'a yükselmiştir.

Tablo 2.2: Ülke Gruplarına Göre İthalat (Toplam İthalat İçindeki % Payı)

ÜLKE GRUPLARI	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
A. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ (27)	52	48	50	51	49	45	43	40	37	40	39	38	37
B. TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0
C. DİĞER ÜLKELER	47	51	49	48	50	54	57	59	62	59	61	61	63
1- DİĞER AVRUPA	11	14	15	15	16	17	18	20	22	18	16	15	16
2- AFRİKA	5	7	5	5	5	5	5	4	4	4	3	3	3
Kuzey Afrika	4	5	4	4	3	4	3	2	3	3	2	1	1
Diğer Afrika	1	2	1	1	2	2	2	2	1	2	1	1	1
3- AMERİKA	9	9	8	7	7	7	7	7	9	9	9	9	9
Kuzey Amerika	8	8	7	5	5	5	5	5	7	7	7	7	6
Orta Amerika ve Karayip	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Güney Amerika	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2
4- ASYA	19	19	19	20	22	24	26	27	28	27	31	30	30
Yakın ve Ortadoğu	6	7	6	6	6	7	8	7	9	7	9	8	9
Diğer Asya	13	12	13	14	16	18	18	20	19	21	22	22	21
5- AVUS-TRALYA VE YENİ ZELANDA	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6- DİĞER ÜLKE VE BÖLGELER	2	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	4	5
Toplam	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Kaynak: TUİK Resmi İnternet Sitesi, Dış Ticaret İstatistikleri.

Tablo 2.3: Fasıllara Göre İthalat (Toplam İthalat İçindeki % payı)

Fasıllar	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler; bitümenli maddeler; mineral mumlar	18	20	18	17	15	18	21	20	24	21	21	22	25
Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler; bunların aksam ve parçaları	14	15	16	15	14	14	14	13	11	12	11	11	11
Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları;aksam-parça-aksesuarı	11	9	8	8	9	8	8	8	7	9	8	7	8
Demir ve çelik	5	4	6	7	8	8	8	10	11	8	9	8	8
Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça, aksesuarı	10	4	5	8	10	9	8	7	6	6	7	7	6
Plastikler ve mamulleri	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Organik kimyasal ürünler	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2
Hava taşıtları, uzay taşıtları ve bunların aksam ve parçalar	2	1	1	0	1						2	2	1
Optik, fotoğraf, sinema, ölçü, kontrol, ayar, tıbbi, cerrahi alet ve cihazlar; bunların aksam, parça ve aksesuarı	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Hububat	1												
Pamuk	2	2	3	2	2	2	1	2	1	1	2	1	
Kağıt ve karton; kağıt hamurundan, kağıttan veya kartondan eşya	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2			1
Eczacılık ürünleri	2	3	3	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2
İnciler, kıymetli veya yarı kıymetli taşlar,		3	3	4	4	4	3	3	3	1	2	3	4
Gemiler ve suda yüzen taşıt ve araçlar		2	1	0	0								
Bakır ve bakırdan eşya							2	2	2	1	2	2	2
Toplam	76	75	74	76	78	59	57	58	53	53	54	53	44
Diğer	24	25	26	24	22	41	43	42	47	47	46	47	56
İthalat Toplamı	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Kaynak: TUİK Resmi İnternet Sitesi, Dış Ticaret İstatistikleri.

Türkiye'de ithalat, her yıl resmi gazetede yayınlanan İthalat Rejim Kararları'na göre yürütülmektedir. Bu kararlarda I, II, III, IV ve V Sayılı listelerle fasıllar halinde ürün listeleri yer almaktadır. Tablo 2.3'de Türkiye'de 2000-2012 yılları arasında fasıllara göre ithalatın toplam ithalat içindeki payı yer almaktadır. Listede yer alan 15 ürün ithalatın yaklaşık % 50 ila 70'ini oluşturmaktadır. 2012 yılına göre yapılan sıralamada her yıl ithal edilen 15 ürün sıralamasında genellikle mineral yakıtlar ve yağlar ilk sırayı almaktadır. Mineral yakıt petrol ve doğal gaz iken, mineral yağ ise mazottur. Mineral yakıt ve yağların toplam ithalat içindeki payı 2000 yılında % 18 iken, 2012 yılında % 25'e yükselmiştir. Diğer en çok ithal edilen mallar; elektrikli makine ve aksamlar, demir çelik, motorlu kara taşıtlarıdır.

Tablo 2.4: Ülke Gruplarına Göre Yıllık İhracatın Toplam İçindeki % Payı

Ülke Grubu	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOPLAM	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
A. AVRUPA BİRLİĞİ (AB 27)	58	58	56	56	56	48	46	46	46	39
B. TÜRKİYE SERBEST BÖLGELERİ	4	4	4	3	3	2	2	2	2	2
C. DİĞER ÜLKELER	38	38	40	40	41	50	52	52	52	60
1-Diğer Avrupa (AB Hariç)	7	7	8	9	10	12	11	10	10	9
2-Kuzey Afrika	3	3	3	4	4	4	7	6	5	6
3-Diğer Afrika	1	1	1	2	2	2	3	2	3	3
4-Kuzey Amerika	8	8	7	6	4	4	4	4	4	4
5-Orta Amerika ve Karayipler	0	1	1	1	1	1	1	1	0	1
6-Güney Amerika	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
7-Yakın ve Orta Doğu	12	13	14	13	14	19	19	20	21	28
8-Diğer Asya	5	4	4	5	5	5	7	8	8	7
9-Avustralya ve Yeni Zelanda	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10-Diğer Ülke ve Bölgeler	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0

Kaynak: TUİK Resmi İnternet Sitesi, Dış Ticaret İstatistikleri.

Ülke gruplarına göre ihracatın yıllık ihracat içindeki payının gösterildiği Tablo 4.2 incelendiğinde ithalata benzer durumun yaşandığı gözlemlenmektedir. Yani Avrupa Birliği'ne üye ülkelere yapılan ihracat, toplam ihracatın yaklaşık % 40'ını, geriye kalanını ise diğer ülkeler oluşturmaktadır. Yine ithalatta olduğu gibi ihracatta da yıllar itibariyle Avrupa Birliği'ne üye ülkelere yapılan ihracatın azaldığı, Aysa ülkelerine yapılan ihracatın arttığı görülmektedir.

Tablo 2.5: Fasıllara Göre İhracatın Toplam İhracat İçindeki % Payı

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kıymetli veya yarı kıymetli metaller, kıymetli taşlar, inciler, taklit mücevherci eşyası, metal paralar	2	2	2	2	2	4	6	3	3	11
Motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları, bunların aksam, parça, aksesuarı	11	13	13	14	15	14	12	12	12	10
Kazanlar, makinalar, mekanik cihazlar ve aletler, nükleer reaktörler, bunların aksam ve parçaları	6	7	7	8	8	8	8	8	9	8
Demir ve çelik	6	8	7	4	8	11	7	8	8	7
Elektrikli makina ve cihazlar, ses kaydetme-verme, televizyon görüntü-ses kaydetme-verme cihazları,aksam-parça-aksesuarı	7	8	7	7	7	6	6	7	7	6
Örme giyim eşyası ve aksesuarı	12	10	9	8	7	6	7	7	6	6
Mineral yakıtlar, mineral yağlar ve bunların damıtılmasından elde edilen ürünler, bitümenli maddeler, mineral mumlar	2	2	4	4	5	6	4	4	5	5
Demir veya çelikten eşya	3	4	4	7	4	4	4	4	4	4
Örülmemiş giyim eşyası ve aksesuarı	8	7	7	6	5	4	4	4	4	4
Plastikler ve mamulleri	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3
Yenilen meyvalar ve yenilen sert kabuklu meyvalar, turunçgillerin ve kavunların ve karpuzların kabukları	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2
Tuz, kükürt, topraklar ve taşlar, alçılar, kireçler ve çimento	2	1	2	1	1	2	2	2	2	2
Kauçuk ve kauçuktan eşya	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
Mobilyalar, yatak takımları, aydınlatma cihazları, reklam lambaları, ışıklı tabelalar vb, prefabrik yapılar	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2
Aluminyum ve aluminyumdan eşya	1	1	1	1	2	1	1	2	2	1
Halılar ve diğer dokumaya elverişli maddelerden yer kaplamaları	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Toplam	76	79	76	78	79	79	78	77	75	78
Diğer	24	21	24	22	21	21	22	23	25	22

Kaynak: TUİK Resmi İnternet Sitesi, Dış Ticaret İstatistikleri.

Ürün gruplarına göre ihracatın yapısı Tablo 2.5'de gösterilmiştir. Tabloda en çok ihracatı yapılan 15 ürün mevcuttur. 2012 yılına göre yapılan sıralamada altın ihracatı ilk sırada yer almaktadır. Daha sonra % 10 ile motorlu kara taşıtları ihracatı ve kazanlar, makinalar şeklinde sıralanmaktadır. Son dönemdeki altın ihracatındaki artış dışında konfeksiyon malları ihracatındaki azalma göze çarpmaktadır.

2. Dış Ticarette Deniz Taşımacılığının Gelişimi

Dünya dış ticaretinin % 90'ı deniz yoluyla gerçekleşmektedir. 2000-2011 yılları arasında Türkiye'nin dış ticaretinin taşıma sistemleri içindeki % paylarının gösterildiği Tablo 2.6 incelendiğinde, Türkiye'nin deniz yolu taşıma payı % 70 ile % 93 arasında değiştiği görülmektedir. İthalatın 2000 yılında % 90'ı deniz yolu ile taşınırken, 2011 yılında bu oran % 92'ye yükselmiştir. İhracat açısından incelendiğinde ise geçen 11 yıllık süreçte deniz yoluyla taşıma % 84'den % 73'e gerilemiştir.

Tablo 2.6: İhracat ve İthalat İçinde Taşıma Sistemlerinin % Oranı

Yıllar	Deniz Yolu		Kara Yolu		Hava Yolu		Diğer	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
2000	84,4	90,7	14,8	5,9	0,2	0,1	0,6	3,3
2001	83,6	90,4	15,3	6,5	0,2	0,1	0,8	3,0
2002	82,7	89,9	16,2	6,4	0,2	0,1	0,9	3,6
2003	80,5	91,1	18,2	6,7	0,2	0,1	1,1	2,1
2004	77,6	92,5	20,8	4,9	0,2	0,1	1,4	2,5
2005	73,7	92,5	24,4	4,9	0,3	0,1	1,6	2,4
2006	76,1	93,3	21,5	4,8	0,2	0,1	2,2	1,8
2007	75,7	92,7	21,0	5,1	1,6	0,1	1,9	2,0
2008	75,6	93,6	20,8	4,6	1,7	0,1	1,9	2,1
2009	71,6	92,7	25,2	4,5	1,9	0,1	1,4	1,9
2010	73,9	93,1	24,3	5,0	0,7	0,1	1,0	2,2
2011	73,6	92,0	24,2	4,4	1,0	0,1	1,2	2,5

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti İstatistikleri.

Deniz yolu ile dış ticaret taşımalarının bayraklara göre dağılımı ise Tablo 2.7'de görüldüğü gibi, taşımanın çok önemli bir kısmı yabancı bayraklı gemilerle gerçekleştirilmektedir. İhracatın taşınmasında 2000 yılında % 26'sı Türk bayraklı gemilerle gerçekleştirilirken 2012'de bu oran % 13'e gerilemiştir. Yabancı bayraklarla taşıma oranı ise 2000 yılında % 73'den 2012 yılında % 86'ya yükselmiştir.

Tablo 2.7: Deniz Yolu Dış Ticaret Taşımalarının Bayraklara Göre Dağılımı (Ton, %)

YIL	İhracat					İthalat				
	Türk Bayraklı	% Payı	Yabancı Bayraklı	% Payı	Toplam	Türk Bayraklı	% Payı	Yabancı Bayraklı	% Payı	Toplam
2000	8.514.493	26,37	23.770.366	73,63	32.284.859	27.524.315	32,07	58.304.016	67,93	85.828.331
2001	10.022.452	24,67	30.611.304	75,33	40.633.756	25.174.302	34,59	47.606.300	65,41	72.780.602
2002	13.605.330	31,64	29.398.716	68,36	43.004.046	30.562.121	34,02	59.266.412	65,98	89.828.533
2003	12.816.745	27,83	33.237.787	72,17	46.054.532	30.864.219	29,84	72.566.763	70,16	103.430.982
2004	12.665.413	22,98	42.453.148	77,02	55.118.561	29.240.528	24,16	91.802.850	75,84	121.043.378
2005	11.297.612	20,73	43.196.613	79,27	54.494.224	31.577.200	25,03	94.591.907	74,97	126.169.107
2006	9.821.582	15,51	53.490.396	84,49	63.311.978	32.794.143	23,52	106.612.163	76,48	139.406.306
2007	9.804.237	14,28	58.856.033	85,72	68.660.270	27.187.904	17,72	126.211.445	82,28	153.399.349
2008	10.654.742	14,55	52.590.435	71,80	73.245.177	21.151.227	13,96	130.402.523	86,04	151.553.750
2009	9.578.520	12,98	64.191.743	87,02	73.770.263	20.387.046	14,58	119.475.045	85,42	139.862.090
2010	11.614.918	13,84	72.318.470	86,16	83.933.388	28.872.219	17,76	133.716.509	82,24	162.588.728
2011	12.273.915	15,01	69.502.777	84,99	81.776.692	30.120.033	17,36	143.426.365	82,64	173.546.398
2012	12.235.897	13,40	79.071.589	86,60	91.307.486	26.476.350	13,76	165.998.578	86,24	192.474.928

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti İstatistiği.

Bayraklara göre dağılımı ithalat açısından değerlediğimizde ise; 2000 yılında toplam ithalatın % 32'si Türk bayraklı gemilerle taşınırken, 2012 yılında bu oran % 13'e gerilemiştir. Yabancı bayraklarla taşımanın oranı ise 2000 yılında % 67 iken, 2012 yılında % 86'ya yükselmiştir.

Tablo 2.8: En fazla İhracat Yapılan 10 Yük Cinsi

2008		2009		2010		2011		2012	
Yük Cinsi	Toplam İhracat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İhracat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İhracat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İhracat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İhracat İçindeki % Payı
İnşaat Demiri	13,40	Portland Çimento	13,00	Portland Çimento	11,05	Portland Çimento	7,60	FuelOil	8,10
Portland Çimento	8,74	İnşaat Demiri	11,21	FuelOil	7,08	İnşaat Demiri	6,90	Portland Çimento	7,33
Feldispat	5,97	Klinker	4,92	İnşaat Demiri	6,65	FuelOil	6,47	İnşaat Demiri	7,01
FuelOil	4,44	FuelOil	4,72	Feldispat	4,38	Feldispat	4,70	Feldispat	4,35
Kurşunsuz Benzin	3,42	Feldispat	3,74	Kütük Demir	3,85	Kurşunsuz Benzin	2,83	Klinker	3,18
Klinker	3,27	Ham Petrol	3,31	Ham Petrol	3,69	Kütük Demir	2,75	Ham Petrol	3,08
Kütük Demir	2,83	Kurşunsuz Benzin	3,04	Klinker	3,21	Klinker	2,75	Kütük Demir	2,81
Profil Demir	2,66	Kütük Demir	2,49	Kurşunsuz Benzin	2,92	Rulo Saç	2,05	Kurşunsuz Benzin	2,72
Rulo Saç	1,22	Profil Demir	1,79	Buğday ve Mahlut	2,38	Profil Demir	1,56	Demir Çelik Ürüneri	1,93
Mermer ve Dier Süsleme Taşları	1,20	Rulo Saç	1,74	Profil Demir	1,51	Demir Çelik Ürüneri	1,40	Profil Demir	1,39
Toplam	47,15		49,96		46,72		39,01		41,89

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti İstatistikleri.

Tablo 2.8'de 2008-2012 yılları arasında deniz yoluyla ihracatı yapılan 10 yükün toplam ithalat içindeki payları gösterilmiştir. 2012 yılı itibariyle deniz yoluyla taşınan toplam ihracatın % 8,10'u fuel oil, % 7,33'ü çimento ve % 7,1'i inşaat demiri olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2.10: En fazla İthalat Yapılan 10 Yük Cinsi

2008		2009		2010		2011		2012	
Yük Cinsi	Toplam İthalat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İthalat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İthalat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İthalat İçindeki % Payı	Yük Cinsi	Toplam İthalat İçindeki % Payı
Ham Petrol	13,11	Taş Kömürü	12,92	Hurda Demir	11,93	Hurda Demir	12,22	Taş Kömürü	12,08
Taş Kömürü	12,89	Hurda Demir	11,19	Taş Kömürü	11,57	Taş Kömürü	10,16	Hurda Demir	11,58
Hurda Demir	11,28	Ham Petrol	8,99	Ham Petrol	9,18	Ham Petrol	8,54	Ham Petrol	8,62
Demir Cevheri	4,70	Motorin	5,49	Demir Cevheri	5,58	Motorin	4,68	Motorin	4,59
Rulo Saç	4,25	Demir Cevheri	4,49	Motorin	4,21	Kok Kömürü	5,00	Kok Kömürü	3,88
Motorin	3,39	Fuel Oill	3,40	LNG	3,58	Demir Cevheri	3,64	Demir Cevheri	3,86
LNG	2,52	Rulo Saç	3,14	Fuel Oill	3,53	Fuel Oill	2,87	Fuel Oill	3,55
Kütük Demir	2,33	LNG	3,00	Rulo Saç	3,30	Rulo Saç	2,83	LNG	2,89
Buğday ve Mahlut	2,33	GassOil	2,67	Kok Kömürü	2,70	Buğday ve Mahlut	2,72	Rulo Saç	2,83
GassOil	2,32	Buğday ve Mahlut	2,47	GassOil	2,48	LNG	2,65	Buğday ve Mahlut	2,13
Toplam	59,12		57,66		57,06		54,31		55,79

Kaynak: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti İstatistikleri

Deniz yoluyla ithal edilen yükler açısından durumun gösterildiği Tablo 2.9 incelendiğinde en çok ithal edilen ürünler arasında hurda demiz, taş kömürü, ham petrol ve motorin yer almaktadır. 2011 yılı itibariyle toplam ithalat arasında taş kömürünün payı % 12, hurda demirin payı % 11, ham petrolün payı ise % 8,62'dir.

SONUÇ

Dünya ticaret hacminin her geçen gün arttığı günümüzde, ekonomik bir taşıma sistemi olarak denizyolu taşımacılığı diğer taşımacılık sistemleri arasında oldukça önemli bir konuma sahiptir. Dünya toplam deniz ticaretin % 32'sini petrol ve gaz oluştururken, %28'ini ise kuru yük oluşturmaktadır. Türkiye deniz ticaret filosu gelişimde dünyada 15. sıradadır. 2011 yılı itibariyle dünya deniz ticaret filosu yaklaşık 1300 (milyon dwt) iken Türk deniz ticaret filosu yaklaşık 10000 (bin) dwt dir.

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır. Türkiye'de ise ihracatın % 70'i, ithalatın ise % 90'ı deniz yolu ile taşınmaktadır. İhracatın ve ithalatın yaklaşık % 86'sı, yabancı bayraklı gemilerle taşınmaktadır. 2012 yılı itibariyle deniz yolu ile ihracatı gerçekleştirilen fueloilin toplam ihracat içindeki payı ise % 8'dir. Toplam ithalat içindeki % 12,8 pay ile taş kömürü en fazla ithalatı yapılan üründür.

Ulaşılan rakamlar göstermiştir ki, hem dünyada hem de Türkiye'de denizcilik sektörü olmadan dış ticaretin sürdürülmesi olanaksızdır. Bu nedenle denizcilik sektörünün gelişimi, ithalat ve ihracat yüklerinin etkin ve verimli bir şekilde taşınması için, sektörün uluslararası standartlara uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

KAYNAKÇA

BAYINDIR, Tahir, "Türk Denizcilik Sektörünün Durumu ve Dünya Denizcilik Sektöründeki Yeri, http://www.denetde.org.tr/FileUpload/ds159275/File/turk_denizcilik_sektoru .pdf (Erişim Tarihi: 11.10.2013).

BRANCH, Alan, *Economics of Shipping Practice and Management*, J. W. Arrowsmith Ltd, Briston 2008 (4th Edition).

DPT, "IX. Kalkınma Planı (2007-2013)", *Deniz Yolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu*, Ankara 2006.

EREL, Ahmet – AY, S., "Lojistik ve Yük Taşımacılığı", *İnşaat Mühendisleri Odası, Teknik Dergi*, Ocak 2012.

KOL, Bihder, *Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığının Önemi ve Sorunları* (Yüksek Lisans Tezi), 9 Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2010.

KORKMAZ, O., "Türkiye'de Gemi Taşımacılığının Bazı Ekonomik Göstergelere Etkisi", *Business and Economics Research Journal*, Yıl: 3, Sayı: 2, 2012.

STOPFORD, Martin, "Maritime Economics", Cornwall: TJ International Ltd., 1997 (2th Edition).

TOPUZ, Hüseyin, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri*, Beta Yayınları, İstanbul 2010.

Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Yatırım Destek ve Tanıtım Ajansı, "Taşımacılık ve Lojistik Sektörü Raporu", Ankara 2010.

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, "Deniz Ticareti 2012 İstatistikleri", Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2013.

Türkiye İstatistik Kurumu, Resmi İnternet Sitesi, Dış Ticaret İstatistikleri, http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1046 (Erişim Tarihi: 07.10.2013).

ÜNSAN, Yalçın - İNSEL, Mustafa - HELVACIOĞLU, İsmail, "Dünya Deniz Ticareti ve Gemi Filosu Analizi", http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3122.pdf (Erişim Tarihi: 20.10.2013).

YENAL, Serkan, "Dünya'da ve Türkiye'de Deniz Yolu Taşımacılığının Gelişimi ve Değerlendirilmesi", http://www.tmo.gov.tr/Upload/Document/tmodanhaberler/deniz yolu.pdf (Erişim Tarihi: 10.10.2013).

http://www.kugm.gov.tr/BLSM_WIYS/DTGM/tr/YAYINLAR/20120810_15042_64032_164346.pdf (Erişim Tarihi: 14.10.2013).

www.platou.com (Erişim Tarihi: 17.10.2013).

DENİZ TİCARETİ VE KÜRESEL MALİ KRİZ

MARITIME TRADE AND THE GLOBAL FINANCIAL CRISIS

İrfan KALAYCI [*]
Nejat TARAKÇI [**]

Özet:

Dünya ticaretinin yaklaşık % 90'ı, diğer taşıma sistemlerine oranla daha ucuz olan denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Küresel deniz ticaretini etkileyen birkaç etmen vardır: Küreselleşme, dış ticaretteki büyüme, enerji güvenliği, petrol fiyatlarındaki istikrar/sızlık, gemi yapım finansmanı, navlun giderleri, mali krizler, vs. Bu etmenler içinden, deniz ticareti sektörünü en fazla etkileyen, kuşkusuz, 2008-2010 arasında yaşanan küresel mali krizdir. Kriz konjonktürüyle ülke filolarının DWT bazındaki dünya sıralaması değişti. Türkiye 2009'da 16. sırada yer buldu.

Anahtar Kelimeler: *Deniz Ticareti, Küresel Mali Kriz.*

Abstract:

The 90 % of world trade has done with the seaway which is the cheapest. There are some elements which are affecting maritime trade: Globalization, trade growth, energy safety, in/stability in fuel prices, financing of ship building, freight payments, financial crisis etc. The element of those which is affecting maritime trade is the global financial crisis between 2008-2010. Crisis has changed countries' DWT world rankings. Turkey find herself in 16th position.

Key Words: *Maritime Trade, Global Financial Crisis.*

[*] Doç. Dr., İnönü Üniversitesi, İİBF Öğretim Üyesi / Associate Prof., Inönü University, IIBF Lecturer; (irfan.kalayci@inonu.edu.tr).

[*] Dr., Deniz Tarihçisi ve Jeostratejist / Naval Historier and geostrategist; (ntarakci@gmail.com).

DENİZ TİCARETİ VE KÜRESEL MALİ KRİZ

İrfan KALAYCI
Nejat TARAKÇI

Giriş

Deniz ticareti dış ticaretin önemli bir bileşeni olup deniz taşımacılığı ile bir bütünlük arz eder. Dünya mallarının yaklaşık 5'te 4'ü gemilerle taşınmakta ve elleçlenmek* tedir. Küreselleşme ve liberalleşmeye bağlı olarak artan rekabeti kolaylaştıran gemi taşımacılığı, deniz ticaretinin düşük maliyetlerle yapılmasını sağlamaktadır. Taşımacılık sektörü ve ticari performans açısından şimdiye dek yapılan hesaplamalara göre, deniz taşımacılığı demiryolundan 3,5 kat, karayolundan 7 kat, havayolundan 14 kat daha ucuzdur.

Türkiye için de geçerli olmak üzere, dış deniz ticareti çeşitli etmenlerdeki gelişmelerin etkisi altındadır:[1] a) Küresel deniz ticareti ve taşımacılığındaki küresel yeni oluşumlar, b) enerji güvenliği, c) petrol fiyatları ve taşımacılık maliyetleri, d) uluslararası taşımacılıktan kaynaklanan karbon emisyonlarının azaltılması, e) iklim değişiklikleri önlemlerinin uygulanması, f) sürdürülebilir çevre güvenliği, g) sosyal sorumluluk konusunda işbirliği, viii-deniz haydutluğu ile buna ilişkin maliyetlerdir.

Bu makalede, Türkiye'de ve dünyada deniz ticareti sektörüne ilişkin veriler derlenmiş ve bu veriler ışığında 2008'de tüm dünyayı etkileyen mali krizin bu sektör üzerindeki etkileri ortaya konulmuştur

---

* **elleçlenmek: 1.** Depoda malzeme boşaltma, mal kabul, seçerek ayırma, teslim-tesellüm, paket açma, bölme, istifleme, yerleştirme, yerini değiştirme, yenileme-eksik tamamlama, toplama, ambalajma, yükleme vb. işlemlerdir; **2.** Gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması, karıştırılması ve benzeri işlemleridir.

1 J. Nur Ece, "Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler", *Deniz Haber,* 30 Temmuz 2012.

1. Türkiye'de ve Dünyada Deniz Ticareti Profili

Dış ticaretin omurgasını deniz taşımacılığı oluşturmaktadır. Uluslararası deniz taşımacılığı ile deniz ticareti bir bütünlük arz etmektedir. İkisi, uluslararası hizmetler sektöründe tarihsel planda önemli bir ağırlığa sahip olmasının yanısıra, bu sektörün yükselen bileşenlerini de temsil etmektedir. Dünyada ve Türkiye'de deniz ticareti ve dolayısıyla deniz taşımacılığına ilişkin şu veriler[2] konuyla ilgili yukarıdaki saptamayı pekiştirir niteliktedir.

► *Dünya deniz ticaret filosu:* 2012 yılı başında dünya filosundaki 300 gros ton (GT) ve üzeri toplam gemi sayısı 48.197 adede ulaşırken, toplam gemi tonajı 1.46 milyar DWT (deadweight, detveyt, Twenty-foot Equivalent Unit = 1.016 kg) ve toplam konteyner filo kapasitesi 15,3 milyon TEU'ya (= 20 feet'lik koyteyner, 34 m^3'lük bir hacim) ulaşmıştır. Bu tarih itibariyle DWT tonaj bazında toplam dünya deniz ticaret filosunun yaklaşık % 70'ini 10 ülke kontrol etmektedir. Bu kapsamda Yunanistan 217 milyon DWT (% 16,4) ile dünyada birnci, 210 milyon DWT (% 15,8) ile Japonya ikinci ve 125 milyon DWT (% 9,5) ile Almanya üçüncü, Türkiye ise 22,5 milyon DWT'luk filo kapasitesi ile onbeşinci sırada yer almaktadır.

► *Dünya deniz ticareti:* 1950 yılında 500 milyon ton olan dünya deniz ticaret hacmi bugün 18 kat artarak 9 milyar tona ulaşmıştır. Hacim olarak dünya ticaretinin % 75'i denizyolu, % 16'sı demiryolu ve karayolu, % 9'u boru hattı ve % 0,3'ü havayolu ile gerçekleştirilmektedir. 2011'de toplam deniz ticaret hacminin yaklaşık % 35'ini sıvı dökme yükler; % 28'ini demir, maden cevheri, kömür ve tahıl ticareti oluşturmaktadır. Bu dönemde toplam deniz ticaretinin % 17'si konteyner taşımacılığı ile yapılmıştır. Toplam 15 trilyon dolarlık dünya ticaretinin 9 trilyon dolarlık (= % 60'lık) bölümü denizyoluyla gerçekleştirilmiştir.

► *Navlun piyasaları:* Dünya büyüme rakamları ve ticaret hacmi denizyolu taşımalarını doğrudan etkilemektedir. Söz konusu etki, dünya ticaret hacmindeki dalgalanma, küresel iktisadi krizin etkilerinin halen devam etmesi ve petrol fiyatlarındaki artış ile kendisini göstermektedir. 2011'de 8,8 milyar ton olan dünya deniz ticaret hacmi bir önceki yıla göre % 5,6 büyürken, dünya deniz ticaret filosu ise bir önceki yıla göre % 8,4 büyümüştür. Dolayısıyla filo tonaj arzı, yük hacmindeki talep artışından daha yüksek olduğu için navlun fiyatları olumsuz etkilenmiştir.

► *Dünya tanker filosu:* Dünya tanker filosunun, 2008-2009 yılları boyunca yaşanan krize rağmen hem adet, hem de DWT bazında sürekli büyüdüğü görülmektedir. Dünya tanker filosu 2003 yılına göre 2011'de; adet bazında %

---

[2] UNCTAD'dan aktaran Ece, *a.g.m.*; DTGM, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti Analizleri*, Ankara 2012; İ. Hilmi Koçak, *Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları,* T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara 2012; T.C. Ekonomi Bakanlığı, *Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten*, S. 43, 28 Haziran – 4 Temmuz 2013.

29, DWT bazında % 58 artmıştır. Gemi başına düşen ortalama kapasite olarak ise 2003 yılına göre 2011'de % 22 artmıştır. Dünya tanker filosu 2003-2011 yılları arasındaki yıllık ortalama artışlarına göre; adet bazında yıllık ortalama % 3, DWT bazında ise yıllık ortalama % 6 büyüdüğü, gemi başına ortalama DWT bazında ise yıllık ortalama % 3 büyüme kaydetmiştir.

► *Konteyner sektörü:* Ocak 2011 itibariyle konteyner gemileri bir önceki yıla göre % 8,7 oranında büyümüştür. Dünya konteyner limanlarındaki elleçleme 2010'da 531,4 milyon TEU olup, büyüme bir önceki yıla göre % 13,3 oranında artmış; dünya konteyner elleçlemesinin yaklaşık % 47,9'u dünyanın önde gelen Çin, Singapur, G. Kore vb. limanlarında elleçlenmiştir. Dünya konteyner filosu, 2003 yılına göre 2011'de adet bazında % 64, TEU bazında % 139, gemi başına düşen ortalama kapasite % 45, adet bazında yıllık ortalama % 6, TEU bazında yıllık ortalama % 12, gemi başına ortalama TEU bazında yıllık ortalama % 5 büyüme göstermiştir. Ayrıca, konteynere bağlı dünya deniz ticaret filosu gemi cinsleri, adet ve kapasite bazında ciddi artışlar gerçekleştirmiştir.

► *Küresel rafineri elleçlemesi:* Petrol ürünleri taşımacılığı, dünya ekonomisindeki gelişmeler ve iklimsel değişmeler nedeniyle 2010'da bir önceki yıla göre % 3,7 oranında artarak 967,5 milyon tona ulaşmıştır. 2011'de ham petrol ticaretindeki büyüme azalmıştır. Petrol ürünleri taşımacılığında 2011'de küresel ekonomi ve petrol talebinin karşı karşıya kaldığı riskler, OPEC bölgesindeki siyasal belirsizlikler, Japonya gibi gelişmiş ülkelerde yaşanan büyük doğal afetler vb. nedenlerden dolayı azalma olmasına rağmen; tanker filosu kapasite artışı, ve küresel rafineri kapasite artışı sayesinde genel olarak olumlu bir süreç geçirmiştir.

► *Gemi fiyatları:* Gemi inşa maliyetlerini, taşımacılık hizmetlerine olan talep ve gemi arzının pazara yansıması belirlemektedir. 2010'da gemi inşa fiyatlarının tüm gemi türleri bazında düşmesi nedeniyle, kısa dönemde dünya ticaretini karşılamak için dünya ticaret filosunun yeterli kapasiteye sahip olacağı görülmektedir. Kuru dökme yük sektöründe orta ölçekli panamax gemilerin fiyatlarında düşüş, daha küçük ve daha büyük gemilerin fiyatlarında artış beklenmektedir. İkinci el tüm konteyner gemilerinin fiyatları 2010'da artmıştır. Bir önceki yıla göre en fazla konteyner-yük donanımlı (geared) (500 TEU) gemi fiyatlarında % 28,6, Dry Bulk Capesize (170 bin DWT) gemi fiyatlarında % 15,9 ve kimyasal tanker (12 bin DWT) gemi fiyatlarında % 15,2 oranında düşüş olmuştur. Küçük 500 TEU'luk konteyner gemilerin inşasına talep az ve ikincil el düzeyinde olmaktadır.

► *Gemi finansmanı:* İktisadi krizden dolayı birçok banka çok miktarda 'toksitli' aktifi bilançodan çıkartmak zorunda kalmakta olup yeni gemi inşası finansmanı sağlamakta çekincelidir. Yine de, çok kârlı olan bu sahada, 2008'in birinci çeyreğinde gemi finansmanı için bankaların verdiği kredi miktarı 14,1

milyardan, 2010'nun aynı döneminde 25,7 milyar dolara yükselmiştir. Ayrıca, navlun ücretleri ve gemi fiyatları ve kiralarının yüksekliği vb. nedenlerle deniz taşımacılığı talebindeki düşüş gemi sahipleri ve gemi operatörleri üzerinde baskı oluşturmaktadır. Dünyada gemi finansmanında kredi veren başlıca 25 banka olup, pazardaki başlıca oyuncular, gemi finasmanı portföy değeri 144 milyar dolar olan 8 Avrupa bankasıdır (örneğin; HSH NordBank, Deutsche Schiffsbank, DnB NOR, BNP Paribas, Llyods Banking Group vb).

► *Düzenli hat (liner) taşımacılığı:* Bağlantı Endeksi (Liner Shipping Connectivity, LSCI) UNCTAD tarafından kurulmuş olup, 162 kıyı devletini kapsamaktadır. LSCI şu 5 unsurdan oluşmaktadır: Gemi sayısı, bu gemilerin TEU bazında konteyner taşıma kapasitesi, şirket sayısı, sağlanan hizmet miktarı ve her ülkenin deniz limanına hizmet götüren en büyük gemilerin ölçütleri. Bu taşımacılık türünde önde gelen 30 liner taşıyıcı şirketin 2010'daki toplam kazancı 17 milyar dolardır. Düzenli hat taşımacılığında dökme yüklerin (sıvı ve kuru yük) payı % 10-30; konteynerlerin payı ise % 90-70 arasında değişmektedir.

► *Türk armatörlerin kontrolündeki deniz ticaret filosu:* 2012'de % 34 büyüyerek 30 milyon DWT'yi aşan toplam filoda yabancı bayrakta çalışan filo payı ise % 68,7'ye yükselmiştir. İktisadi kriz öncesi ve sonrasında verilen siparişlerin teslim alınması ve ikincil el gemi yatırımları Türk armatörün dünya sıralamasında basamak atlamasını sağlamıştır. 2012 başı itibariyle 22,5 milyon olan filo kapasitesi 2013 itibariyle 30,3 milyon DWT'ye çıkmıştır.

► *Türkiye'de kabotaj taşımaları:* Kabotaj, ülkemiz limanları arasında gerçekleştirilen yük ve yolcu taşımalarının yalnızca Türk bayraklı gemiler tarafından yapılması demektir. Kabotajda elleçlenen toplam yük 2004-2011 yılları arasında artış eğilimi göstermiş; 2011'de, 2004 yılına göre % 49 büyüyen kabotajdaki yük elleçlemelerimiz bu sekiz yıllık dönemde ortalama % 6 büyümüştür.

► *Türkiye'nin ülke gruplarıyla denizyolu dış ticareti:* 2008-2009 yıllarında Türkiye'nin dış ticareti tüm ülke grupları bazında düşüş göstermiş, 2010-11'de ise artmış; krizden çıkış sürecinde gelişmiş ülkeler ile MENA denilen Orta Doğu ve Kuzey Afrika ülkeleri bazında oransal artış gözlemlenmiştir. Yine kriz yıllarına kadar kesintisiz artan dış ticaret hacmimiz, özellikle ithalattaki daralmalarla 2009'da bir miktar azalmış, 2010'da kriz öncesi düzeyleri aşmıştır.

2. Küresel Mali Kriz

2007'de ABD'de bankacılık sektöründe başlayan ve mali krize dönüşen kredi riski, 2009'a kadar ABD ile mali ilişkisi bulunan tüm dünya ülkelerinde yayıldı. 1929'dan beri yaşanan en etkili kriz olduğu ileri sürülen bu küresel mali krizin ABD ve Türkiye ekonomisi boyutu şöyle özetlenebilir:[3]

---

[3] Aysu İnsel ve Ercan Sarıdoğan, "Krizin Türkiye'ye etkileri", *Vîra Haber*, 13 Nisan 2009;

Amerikan Ulusal İktisadi Araştırma Bürosu'nun (NBER), ABD ekonomisinin Aralık 2007 tarihinde durgunlukta olduğunu açıklamasından itibaren dünya bir mali kriz sürecine girmiş oldu. Krizin temel nedeni, ilk görüntü itibariyle, ABD ekonomisinde konut sektörüne verilen kredilerin geri dönüş trafiğinin tıkanmasıdır. Ortaya çıkan "*konut kredisi balonu*", daha derin sistemik sorunları gizleyen, dünya ekonomisindeki iktisadi dalgalanmanın bir yan sonucudur. Amerikan ekonomisinde mali sistem kendi yarattığı devasa yapay fonlarla birlikte konut sektöründe fiyatları ve kârları şişiren bir yapıya dönüşmeseydi, kriz ötelenebilirdi. Kredi dağıtımında eksik risk değerlemesi, başlangıçta çok düşük değişken faizli kredi uygulaması konut kredi talebini ve devamında enflasyonu arttırmıştır. FED'in faizleri yükseltmeye başlamasıyla birlikte kredilerin geri ödenememesine yol açarken mali sektörde başlayan sıkıntılar belirsizliği ve güveni azaltmış ve oluşan bankacılık zararlarının küresel olarak yayılmasıyla bu bankalarda fonları bulunan Avrupa ve Asya ekonomileri de bu zararlardan payını almıştır.

Türkiye ekonomisinin küresel krizden etkilenme kanalları ise daha çok, temelde küresel fon piyasalarından fon tedariğindeki ve ihracattaki sıkışma üzerinden kendisini göstermiştir. Mali ve ticari kanallardaki bu daralmanın büyüklüğü ekonominin büyümesindeki daralmayı belirlemiştir. Çünkü Türkiye ekonomisi ağırlıklı olarak dış kaynakla kendisini finanse edip buna bağlı olarak büyümeyi tercih etmiştir.

Krizden sonra pek çok ülke, serbest dış ticaret politikalarını gözden geçirerek sadece bazılarını askıya aldı ve birtakım korumacı önlemlere başvurdu. Bunun temel nedenlerden biri krizden dolayı karşılaştıkları kayıpları telafi etmek istemeleriydi. Diğer neden de, "IMF çapası" doğrultusunda liberal iktisadi yapılarını bozmadan dış ticaret pozisyonlarını kuvvetlendirmekti. Dolayısıyla korumacılık, bu ülkeler açısndan serbest dış ticareti "ikame eden" değil, "takviye eden" bir karakter taşımaktaydı. Türkiye'nin dahil olduğu gelişmekte olan ülkeler (GOÜ) için korumacı önlemlerin en güçlü yanı bebek sanayilerini korumak iken, gelişmiş ülkeler (GÜ) için ise işsizliği düşürmek olabilir. Küreselleşen dünyada cari dengeyi sağlayabilen bir korumacılık tüm ülkeler için güçlü bir özellik taşıyabilir. Korumacılık GÜ'ye anti-damping, GOÜ için adil ticaret ve iki taraf için de seçici ve esnek ticaret yapma fırsatları sunabilir. Korumacılığın zayıf yönleri de söz konusudur; örneğin, GÜ'yü rekabetçi ve GOÜ'yü düzenli yatırım mal girişi gibi sorunlarla karşı karşıya getirebilir ve her iki ülke grubunu kendi içinde ve çapraz bir şekilde korumacılıkta misilleme yarışına sokabilir. Ayrıca, GÜ açısından kur ve ticaret savaşı, GOÜ için mali korumacılık ve tüm dünya için küreselleşme pratiğine aykırı olarak iktisadi ve siyasal birliklerin çözülmesi ise korumacılık yüzünden oluşabilecek ciddi tehlikelerden bazıları sayılabilir.

İrfan Kalaycı, "2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarette Korumacılık: Paradigma Kayması (mı?)", *Maliye Dergisi,* S. 161, 2011(a), ss. 76-104; Kalaycı, "Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı", *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011(b), ss. 69-96.

3. Küresel Mali Krizin Deniz Ticareti Üzerindeki Etkileri

ABD kaynaklı küresel mali kriz, reel sektörü ve dolayısıyla deniz ticaretini, ülkelere göre değişmekle birlikte olumsuz etkilemiştir. Krizin deniz ticareti üzerindeki etkileri Türkiye açısından şu şekilde gözlemlenmiştir:[4]

► *Dış ticaret taşımaları:* Türkiye'nin 2009'da ithalat taşımalarının % 93,6'sı, ihracat taşımalarının % 72'si deniz yoluyla gerçekleştirilmiştir. İhracat taşımaları 2005'ten itibaren sürekli bir artış gösterirken, ithalat taşımaları ise 2007'den itibaren düşüş göstermiştir. 2009 verileri bir önceki yıl değerleri ile karşılaştırıldığında, ihracatta % 0,7'lik bir artışın, ithalatta % 7,7'lik bir düşüşün olduğu görülmektedir.

► *İthalat ve ihracattaki daralmalar:* İthalattaki (M) daralma Ağustos 2008'de başlayıp Şubat 2009'da en derin noktasına ulaştı. Derinleşen krizden bir yıl sonra çıkıldıysa da Eylül 2009'da yüzeysel yeni bir daralma konjonktürüne girildi. İhracattaki (X) daralma ise Temmuz 2008'de başlayıp Ocak 2009'da en derin noktasına ulaştı ve altı ay sonra, Ağustos'ta yeni bir daralma ile karşılaşılmak üzere bu krizden çıkıldı.

► *Dış ticarette parasal değerlerde değişme:* Deniz yoluyla taşınan M ve X yüklerinin parasal değerlerine göre, M ve X'de 2008 yılına kadar devam eden büyümenin, krizin etkisiyle 2009 yılında daralma olarak kendini gösterdiği görülmektedir. M, 120'den 80'e; X, ise 65'ten 50 milyar dolara kadar düşmüştür. 2003'te 61,5 milyar dolarlık toplam dış ticaret (X + M) yükü, 2009 kriz yılında 121 milyar dolarlık yük denizyoluyla taşınırken 2011'de bu rakam yılsonu itibariyle 207 milyar dolar olmuştur.

► *Navlun gelirlerinde değişme:* Kriz, Türkiye'nin net navlun gelirlerini de aşağıya çekmiştir. 2008'de navlun giderleri gelirlerinden daha fazla artarak net navlunun (-) 3 milyar dolara yaklaşmıştır. Krizin aşılmasıyla birlikte ödemeler dengesinde bir rahatlama sağlayacak şekilde navlun gelirleri giderlerinden daha fazla artmaya başlamıştır.

Türkiye'nin deniz ticaretindeki krizin etkilerini genel olarak şöyle sayısallaştırmak mümkündür. Özetle (DM-DTGM, 2010b):

Limanlarda elleçlenen yük miktarında;

- 2006 yılında; % 13,6 büyüme,
- 2007 yılında; % 17,5 büyüme,
- 2008 yılında; % 9,9 büyüme,
- 2009 yılında; % -1.6 daralma

---

[4] DM-DTGM, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Küresel Ekonomik Krizin Deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*, Ankara 2010; DM-DTGM, *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri,* T.C.Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara 2011; Metin Kalkavan, "Deniz Taşımacılığı", *İMEAK Deniz Ticaret Odası*, 9 Mayıs 2012.

Coğrafi bölgelere göre elleçlenen yük miktarında;

Karadeniz de (%) - Marmara da (%) - Ege de (%) - Akdeniz de (%)

- 2006 yılında; 16,6 büyüme, 11,5 büyüme, 11,6 büyüme, 20,7 büyüme,
- 2007 yılında; 5,1 büyüme, 10,2 büyüme, 8,3 büyüme, 44,2 büyüme,
- 2008 yılında; 3,9 büyüme, 2,6 büyüme, -1,2 daralma, 30,6 büyüme,
- 2009 yılında; - 6,7 daralma, -4,7 daralma, -15,0 daralma, 10,5 büyüme

Kabotajda elleçlenen yük miktarında;

- 2006 yılında; % 9,0 büyüme,
- 2007 yılında; % 16,7 büyüme,
- 2008 yılında; % 9,3 büyüme,
- 2009 yılında; % - 3,2 daralma

Kabotaj da taşınan yolcu miktarında;

- 2006 yılında; % 10,3 büyüme,
- 2007 yılında; % 10,7 büyüme,
- 2008 yılında; % 1,2 büyüme,
- 2009 yılında; % 4,7 büyüme meydana gelmiştir.

SONUÇ

Türkiye, küresel deniz ticareti ve taşımacılığının önemli bir parçası ve paydaşıdır. Üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkenin dünya deniz ticaretindeki payını arttırmaya çalışması kadar doğal bir hedef olamaz.

Deniz ticaretinin özelliklerinden biri, son küresel mali krizin de gösterdiği gibi, iktisadi krizlere karşı kırılgan-hassas olmasıdır. Türkiye, deniz ticareti sektörünü; yarattığı katma değerler ve istihdam miktarı ve ayrıca cari denge üzerindeki baskısı nedeniyle koruma şemsiyesi altına almalıdır.

Türkiye, bir yandan olası krizlere karşı deniz ticareti sektörünü iyileştirirken, diğer yandan bu sektörün gelişmesi ve dünya ile rekabet edebilmesi için de; salt parasal ve iktisadi birlik değil, aynı zamanda bir "*denizcilik entegrasyonu*" olan AB'nin ortak denizcilik politikasını rehber almalıdır. Ayrıca Türkiye bundan sonra limanlar gibi altyapı yatırım yenilemelerini ihmal etmemeli, inovatif gemi tasarımlarıyla marka değerler yaratmalı, verimlilik esaslı ve gemi ihracatı geliri kaynaklı ar-ge bütçesini kuvvetlendirmelidir. Örneğin, dünyada gemi üretimi ve ihracatında 'prestijli' ve 'sanayileşme ölçütü' sayılan "ro-ro" ve hammadde tanker tipi gemiler üretip ihraç edebilmelidir.

KAYNAKÇA

DM-DTGM, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Küresel Ekonomik Krizin deniz Ticaretine Yansımalarının Etkisel Analizi*, Ankara 2010.

DM-DTGM, *Deniz Ticaret İstatistikleri: Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma Ve Teşvik İstatistikleri,* T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara 2011.

DTGM, T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti Analizleri*, Ankara 2012.

ECE, J. Nur, "Deniz Ticareti ve Taşımacılığında Trendler", *Deniz Haber,* 30 Temmuz 2012.

İNSEL, Aysu - SARIDOĞAN, Ercan, "Krizin Türkiye'ye Etkileri", *Vira Haber*, 13 Nisan 2009.

KALAYCI, İrfan, "2008 Küresel Finans Krizi Sonrasında Dış Ticarette Korumacılık: Paradigma Kayması (mı?)", *Maliye Dergisi,* S. 161, 2011(a), ss. 76-104.

_____, "Küresel Finans Krizine Karşı Korumacılık: Bir GFZT Yaklaşımı", *Sayıştay Dergisi*, S. 83, 2011(b), ss. 69-96.

KALKAVAN, Metin, "Deniz Taşımacılığı", *İMEAK Deniz Ticaret Odası*, 9 Mayıs 2012.

KOÇAK, İ. Hilmi, *Dünyada ve Türkiye'de Ekonomik Gelişmeler ve Deniz Ticaretine Yansımaları,* T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara 2012.

T.C. EKONOMİ BAKANLIĞI, *Haftalık Sektörel Ekonomik Bülten*, S. 43, 28 Haziran - 4 Temmuz 2013.

DÜNDEN BUGÜNE KIRIM'IN STRATEJİK ÖNEMİ

Okan YEŞİLOT [*]
Elif ÇALIŞKAN [**]

Özet:

Günümüzde Ukrayna'ya bağlı bir özerk cumhuriyet olan Kırım, tarih boyunca pek çok devletin ilgisini çekti ve devletler arasında mücadele sahası oldu. Tarih boyunca Asya ile Doğu Avrupa ticaret yollarının bu bölgeden geçmesi ve ticaret merkezi olması sebebiyle önemini sürdüren Kırım'da 1475 yılında Osmanlı Devleti hakimiyeti başladı. 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşmasına kadar süren bu hakimiyet döneminde Osmanlı Devleti Karadeniz'de sağlam bir otorite kurdu. Halkı Türk ve Müslüman olan Kırım'ın 1783 yılında Rusya'ya ilhak edilmesi Osmanlı Devleti'nde büyük bir üzüntüye sebep oldu.

Karadeniz'e hakim olmak isteyen ve Osmanlı üzerinden sıcak denizlere inmek isteyen Rusya'nın konuşlanabileceği uygun bir bölge olan ayrıca ulaşım, iklim ve yeraltı kaynakları bakımından da önemli olan Kırım,1954'te Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne bağlandı. Soğuk Savaş döneminde Rus donanmasının önemli bir kısmının demir attığı ve günümüzde de Rusya'nın filosunun bulunduğu Sivastopol limanı Ukrayna-Rusya ilişkilerini etkilemesi bakımından önemlidir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin Kırım'a yönelik politikalarının, Türkiye, Ukrayna ve Rusya Federasyonu arasındaki siyasi ve ticari ilişkilerin hangi seviyede ve istikamette olacağını doğrudan etkilemesi açısından önemlidir.

Anahtar Kelimeler: *Kırım, Türkiye, Rusya, Ukrayna, Karadeniz.*

Abstract:

Crimea, now an autonomous republic within Ukraine, has been a center of attraction for many states through history. Crimea, where trade routes to Asia and Eastern Europe passed through, became an Ottoman province in 1475. During the Ottoman dominance which ended with the treaty of Küçük Kaynarca signed in 1774, The Ottomans gained the control of the Black Sea. Crimea having an Islamic population of Turkish nationality for the most part, its annexation by Russia in 1783 was sadly accepted by the Ottomans.

With its rich underground resources and its favorable climate and transportation facilities, Crimea, which may have given Russia an access to the Black Sea and other warm waters over the Ottoman territories, became a part of the Soviet Union in 1954. The port of Sevastopol, where a large Russian fleet is now based, as was in the years of cold war, has a profound influence on the relations between Ukraine and Russia.

The policies adopted by the Turkish Republic towards Crimea are of great importance in that they play an influential role in determining the level and the direction of the political and commercial relations between Turkey, Ukraine and Russia.

Key Words: *Crimea, Turkey, Russia, Ukraine, Black Sea.*

---

[*] Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü / Associate Prof., Marmara University, Faculty of Science and Letters, Department of History; (okanmarmara@gmail.com).

[**] Yüksek Lisans Öğrencisi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Genel Türk Tarihi Bölümü / Master Student, Marmara University, Institude of Turcic Researches, Department of Turkish History.

DÜNDEN BUGÜNE KIRIM'IN STRATEJİK ÖNEMİ

Okan YEŞİLOT
Elif ÇALIŞKAN

Batı ve güneyden Karadeniz, doğu ve kuzeyden Azak deniziyle çevrili 9 km. genişliğinde 20 km. uzunluğundaki bir berzahla karaya bağlanan Kırım yarımadası 26.140 km^2 genişliğindedir. Anakara ile irtibatını sağlayan Orkapı adlı berzah, yarımadaya anakaradan gelebilecek tehlikelere karşı doğal bir engel konumundadır. Bu dar bağlantı sebebiyle yarımada bir bakıma ada özelliği göstermektedir.[1]

Kırım, jeopolitik konumu, yani Asya ile Doğu Avrupa arasındaki ticaret yollarının bu bölgeden geçmesi ve ticaret merkezi olması nedeniyle daima önemli olmuş ve tarih boyunca birçok devlet ve topluluğun ilgisini üzerine çekmiştir. Özellikle Asya içlerinden gelen çeşitli kavimlerin uğrak yeri olan Kırım yarımadasının en eski sakinlerinin Taurlar olduğu ileri sürülmektedir. M.Ö. 8. yüzyılda Kırım'ın bozkır kesimi İskit göçebelerince iskan edildiği, daha sonra ise buraya Kimmerler'in geldiği bilinmektedir. Kırım'da ilk Yunan kolonileriyse, M.Ö. 6. yüzyılda kurulmuş ve Kerç'in olduğu yerde Pantikopeon, Akyar'ın yakınında Khersones (Kerson), Gözleve civarında Karkantida gibi limanlar teşekkül etti. Ancak bu Yunan kolonileri içerilere nüfuz edemedi. Sahil kolonileri M.Ö. 1. ve M.S. 4. yüzyıllarda Roma idaresindeyken içeride İskitler gibi göçebe bir hayat yaşayan ve çeşitli grupları bünyesinde barındıran Sarmatlar bulunmaktaydı.[2]

Kırım Yarımadası, 4. yüzyılda Hun İmparatoru Atilla'nın hakimiyeti altına girdi, göçler ve akınlarla gelen Türk boylarından; Hunlar, Hazarlar, Bulgarlar, Peçenekler, Kumanlar ve diğer adlarıyla Kıpçaklar, Moğollarla birlikte gelen Tatarlar, Kırım'ın içinde ve dışında yaşayan nüfusun büyük çoğunluğunu oluşturdular. 6. yüzyılda Avar Türkleri ve 8. yüzyılda Hazar Türkleri buraya geldi. Hazarlardan sonra Kırım, Hazarya adıyla 1083 yılına kadar bir devlet olarak kaldı.[3] Daha sonra ise bir Türk kavmi olan Peçeneklerden bir kısmı Balkanlara yönelirken, bir kısmı da 10. yüzyıl başlarında Kırım'a yerleşti. Bu yüzyılın sonunda ise Kıpçaklar, Peçenekleri yenerek Kırım'ı ele geçirdi ve 200 yıl kadar buraya hükmetti. Yine Kıpçak hakimiyeti döneminde

---

1 Halil İnalcık, "Kırım", *TDVİA*, s. 447.

2 Ayşegül Aydıngül - İsmail Aydıngül, *Kırım Tatarlarının Vatana Dönüşü Kimlik ve Kültürel Canlanma*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara 2004, s.13.

3 Oktay Aslanapa, *Sanatı, Tarihi, Edebiyatı ve Musikisiyle Kırım*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2003, s. 11.

İslamiyet, Kırım'da yayılmaya başladı.[4] 12. yüzyıl başlarında, Anadolu Selçuklu Devleti'nden Kırım'a ticaret yapmak için pek çok Türk tüccarı gitti. İlk Selçuklu-Kırım ilişkileri ise Emir Hüsameddin Çoban'ın 1221 Kırım Seferi ile başladı.[5] 1239 yılında Altın Ordu Devleti, Kırım'ı hakimiyeti altına aldı ve bu devlet içerisindeki Tatar kabileleri, Kırım'a yerleşerek buradaki yerli halkla karıştı.[6] Kırım'da yaşayan Türkler bu dönemde "Tatar" adını almıştır.[7] Timur akınları neticesinde Altınordu Devleti bölündü ve ortaya; Kırım, Kazan, Sibir, Astrahan, Hanlıkları ile Nogay Mirzalığı çıktı.[8]

15. yüzyılın ilk yarısında Kırım, müstakil hanlığını ilan etti. Bu hanlığın kurucusu Hacı Giray Han'dır.[9] Kırım'daki bu hanlığın, Osmanlı Devleti ile yakın münasebetleri oldu. Fatih Sultan Mehmet Han, 1475'te Gedik Ahmet Paşa'yı bir donanma ile gönderip Kefe'yi ve Kırım sahillerindeki Cenevizlilere ait bütün limanları fethettirdiğinde, Cenevizliler tarafından hapse atılan Mengli Giray kurtarılarak hanlığın başına getirildi ve O, Osmanlı Han'ına tabi olmayı kabul etti.[10] Bu dönemde başlayan Osmanlı hakimiyeti, 1769-1774 Türk-Rus savaşının sonunda imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile sona erdi. II. Katerina tarafından 1783'te yayınlanan bir manifesto ile Kırım Hanlığı ortadan kaldırıldı ve Rusya İmparatorluğu'na ilhak edildi.[11] Çarlık Rusyası döneminde Kırım Tatarları, buraya yapılan Slav göçleri neticesinde yerlerinden edildi ve Rus yöneticiler buradaki Tatar kültürünün silinmesine yönelik faaliyetlere başladılar.[12] Bu çerçevede II. Katerina döneminde tasarlanan "Yunan Projesi" doğrultusunda, Kırım'daki Türkçe yer adlarının yerini çoğu Yunanca kökenli isimler aldı. Örneğin; Gözleve Yevpatoriya'ya, Akmescit Simferopol'e, Akyar ise Sivastopol'a çevrildi.[13] Bununla birlikte II. Katerina döneminde, Rus politikaları yumuşama gösterdi. Bu politikalar ve gelişen ekonomik durum neticesinde, ilmi sahada ilerleme kaydedildi ve sonuçta "Cedidizm" denilen hareket ortaya çıktı.[14] 1880'li yıllarda gelişen bu hareket, yalnızca Kırım Tatarlarını değil tüm

---

4 Zafer Karatay, "Kırım'ın Önemi ve Kırım Tatar Milli Hareketi", *Yeni Türkiye*, S.16, 1997, s. 1510.

5 Kemal Çapraz, *Sürgünde Yeşeren Vatan Kırım*, Turan Kültür Vakfı Yayınları, İstanbul 1995, s. 5.

6 A. Aydıngün-İ. Aydıngün, *a.g.e.,*s.13.

7 İnalcık, "Türklük ve Tatarlık: Osmanlı Devleti ve Kırım Hanlığı", *Yeni Türkiye*, S.16, 1997, s.1506.

8 Çapraz, *a.g.e.*, s. 5.

9 Erdoğan Aslıyüce, *Ukrayna Toprağında Turan'dan Kırım'a*, Yesevi Yayınları, İstanbul 2001, s. 24.

10 Kemal Özcan, *Vatana Dönüş Kırım Türklerinin Sürgünü ve Milli Mücadele Hareketi (1944-1991)*, TATAV, İstanbul 2002, s. 1.

11 Hakan Kırımlı, *Kırım Tatarlarında Milli Kimlik Ve Milli Hareketler (1905-1916),* TTK, Ankara 1996, s. 5-6.

12 Alan W. Fisher, *Kırım Tatarları*, Selenge yayınları, İstanbul 2009, s. 9.

13 Kırımlı, *a.g.e.*, s.7.

14 Erdal Aksoy - İbrahim Maraş - İsmail Türkoğlu, *Günümüz Tataristan'ının Sosyal ve Kültürel Yapısı (Kazan Örneği)*, TİKA , Ankara 2003, s. 9.

Rusya Türklerini içine alacak, İsmail Gaspıralı önderliğinde bir milli uyanış hareketiydi.[15] 1910'lara gelindiğinde, Rus yönetiminden kurtulmak isteyen Kırım Tatarları, Rus Çarlığı'na karşı yer altı mücadelesini başlattı. İstanbul'da yaşayan Kırımlı öğrenciler de "Vatan" adlı bir teşkilat kurdu. Bu teşkilatın yönetiminde bulunanlar arasında; Numan Çelebi Cihan ve Cafer Seydahmet Kırımer gibi isimler vardı. 1917 yılında Rus Çarlığı dağıldığında Kırım, bağımsızlığını ilan etti ve Kırım Müftüsü Numan Çelebi de devlet başkanı seçildi. Ancak 1918'de Kırım, Ruslar tarafından ele geçirildi ve Numan Çelebi tutuklanıp, ardından idam edildi.[16] Daha sonra burada, 18 Ekim 1921'de, "Kırım Muhtar Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti" kuruldu. Ancak bu otonom cumhuriyetin kurulmasının bir nedeni vardı ki, o da Doğu halklarına Bolşeviklerin millî meseleleri adaletli bir şekilde çözebildiğini göstermekti. Bununla amaçlanan ise Doğu halklarını Bolşeviklerin yanına çekmekti.[17] Ancak 1920'lerin ikinci yarısında Stalin'in Sovyetler Birliği'nde iktidarı ele geçirmesinden sonra durum değişti. 1930'lardaki Stalin'in devlet teröründen Kırım Tatarları da paylarını aldılar. II. Dünya Savaşı'nda Alman-Sovyet Harbi'nin başlamasından kısa bir süre sonra Alman orduları 24 Ekim 1941'de Kırım'a girmeye başladılar. Alman XI. Ordusu 16 Kasım 1941'e kadar Akyar (Sivastopol) hariç bütün Kırım yarımadasını ele geçirmeyi başardı. Akyar ise çok şiddetli muharebeler sonucunda 4 Temmuz 1942'de ele geçirildi. Ancak savaşın Almanlar aleyhinde bir seyir takip etmeye başlamasıyla birlikte kaybettiği yerleri geri almaya başlayan Kızıl Ordu, 11 Nisan 1944 tarihinden itibaren Kırım'ı geri aldı.[18]

10 Nisan 1944'te Kırım'a yeniden hakim olan Ruslar, Kırım Türklerine karşı ağır baskılar uyguladı ve bir çok Kırım Tatarını öldürdüler. Bu faaliyetlerine Almanlarla işbirliğini yapıldığı gerekçesini gösterdiler. Hatta 20 Nisan 1944'te Kırım Komünist Partisi Bölge Komitesi, Almanlarla işbirliği yapanların tespiti için, "Olağanüstü Devlet Komisyonu" kurulmasına karar verdi. İşte bu komisyonun hazırladığı raporların, Kırım Tatarlarının sürgünü için bir zemin oluşturduğu düşünülmektedir. Rus hükümeti, Kırım'ın Alman hakimiyetinden kurtarılmasından sonra, bölgenin Slav olmayanlardan temizlenmesi faaliyetlerine başladı ve ilk olarak Kırım Tatarlarının sürgünü gerçekleşti. 18 Mayıs 1944'te saat 03.00 civarında başlayan Kırım Tatarlarının sürgünü, "potansiyel tehlikeli" olarak nitelendirilen kişilerin tutuklanmasıyla başladı. Bunların çoğunluğunu kadın, çocuk ve yaşlılar oluşturuyordu. Sürgüne gönderilenler arasında Kızıl Ordu mensubu Kırım Tatar askerleri de bulunuyordu. Sürgüne gönderilen Kırım Tatarları, nakliye araçları ile istasyona taşınarak buradan hayvan ve yük taşıyan vagonlara bindirildi. Bu yolculuk sırasında, birçok insan hastalandı ve

---

15 Kırımlı, *a.g.e*, s. 1.

16 Çapraz, *a.g.e.*, s. 8,9.

17 Mustafa A. Kırımlıoğlu, "Kırım'daki Siyasi Güçler ve Kırım'ın Geleceği", *Yeni Türkiye,* S.16 (1997), s.1489.

18 http://www.kirimtatarlari.org (30.09.2009).

hayatlarını kaybetti.[19] Sürgünden sonra 1967 yılına dek, Kırım Tatarları turistik amaçla dahi Kırım'a giremedi.[20]

Kırım Tatarları'nın sürgününden sonra, Rusya Sovyet Federal Sosyalist Cumhuriyeti Yüksek Sovyeti Prezidyumu 28 Temmuz 1946 tarihli bir kararla Kırım Muhtar Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ni lağvederek Kırım yarımadasını bir vilayet (oblast) statüsüne indirgedi. Kırım oblastı 19 Şubat 1954'te Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne bağlandı.[21]

18 Mayıs 1944'te vatanlarından sürülen Kırım Tatarları için olumlu sayılabilecek gelişmeler Hruşçev ile başladı. Bu dönemde yayınlanan 28 Nisan 1956 tarihli kararname ile, içinde Kırım Tatarlarının da bulunduğu bazı etnik gruplar, sürgünlükten azat edildi. Yine bu dönemde Stalin tarafından sürgüne gönderilen pek çok topluluk vatana dönüş hakkını elde etti. Ancak Kırım Tatarlarının bu haklardan mahrum edilmesi, vatana dönüş için mücadele sürecini başlattı. Nitekim bu amaçla, Taşkent'te bir 'Teşebbüs Grubu' meydana getirildi. Grubun ilk faaliyetleri arasında, vatana dönüş için müracaat mektupları yazmak bulunmaktaydı.[22] Bu faaliyetlerin bir sonucu olarak, vatana dönüş mücadelesinde olumlu bir gelişme, Ağustos 1965'te Kırım Tatarlarının tatillerini Kırım'da geçirmelerine izin verilmesi oldu. Yine 5 Eylül 1967'de yayınlanan bir kararname ile de, Kırım Tatarlarına haksızlık yapıldığı kabul edildi. Sovyet Hükümeti, Kırım Tatarlarına karşı haksızlık yapılarak suç işlendiğini ancak 1987 yılında, Kırım Tatarlarının Kızıl Meydanda bütün dünyayı şaşkına çeviren kitlesel gösterileri neticesinde açıkça kabul etti. Daha sonra ise; Kırım Tatarlarının Kırım'a dönmesine razı olundu ve Kırım Tatar probleminin çözümü için bir devlet komitesi kuruldu. Ancak bu komiteler ve dolayısıyla Sovyet hükümeti, Kırım Tatar meselesinin çözümü için ciddi bir adım atmadı.[23]

Kırım Tatar Milli Hareketi Teşebbüs Gurupları tarafından 2 Mayıs 1989 tarihinde Taşket'deki 5. Genel Kongresi'nde Kırım Tatar Milli Hareketi Teşkilatı kuruldu ve teşkilat başkanlığına Mustafa Abdulcemil Kırımoğlu getirildi. Bu teşkilat, 1989 yılı güzünden itibaren çadır şehirler kurarak Kırım'a göçü hızlandırdı.[24] 26 Haziran 1991 tarihinde Akmescit'te II. Kırım Tatar Milli Kurultayı'nın I. Toplantısı'nda alınan kararla kurulan Kırım Tatar Millî Meclisi, Kırım'da yaşayan Kırım Tatarları'nın en yüksek temsil ve yürütme organıydı ve başkanlığına Mustafa Abdülcemil Kırımoğlu seçildi.[25]

---

19 http://www.emelvakfi.org (30.09.2009).

20 Kırımoğlu, *a.g.m.*, s. 1490.

21 Hakan Kırımlı, "Kırım", *TDVİA*, s. 462.

22 Mustafa A. Kırımoğlu, *Kırım Tatar Milli Kurtuluş Hareketinin Kısa Tarihi*, Kırım Türkleri Kültür ve Yardımlaşma Derneği Yayınları, Ankara 2004, s. 18.

23 İsmet Yüksel, "Kırım'ın Etnik Yapısı ve Kırım Tatarlarının Problemleri", *Yeni Türkiye*, S.16 (1997), s. 1519.

24 http://www.msxlabs.org/forum/diger-turk-topluluklari/53379-kirim-ve-kirim-tarihi.html, (21.10.2009).

25 http://www.qurultay.org/, (22.10.2009).

Osmanlı Devleti Açısından Önemi

Osmanlı Devleti Kırım'ın kendine bağlılığı sayesinde Karadeniz'de hakimiyetini sağlam bir şekilde kurma imkanı buldu ve bu denizin güneyinde yer alan coğrafyada etkin bir politika izleme fırsatını elde etti. Bu durum onun aynı zamanda Karadeniz'in kuzeyinde yer alan step bölgelerini de kontrol etmesi imkanını sağladı. Osmanlı Devleti, Kırım Hanlığı'nı nasıl güneyden gelen tehlikelere karşı koruduysa, hanlık da Osmanlı Devleti için bir anlamda Karadeniz'in bekçiliğini yaptı ve Doğu Avrupa'da bu denizde Osmanlı hakimiyetini tehdit edebilecek her türlü siyasi gelişmeler karşısında imparatorluğun en etkili silahını teşkil etti. Osmanlı Devleti 18. yüzyılın sonlarına kadar Kırım vasıtası ile Rusları uzun süreli olarak Karadeniz'den uzaklaştırdı ve Rusları yine Kırım Hanlığı vasıtasıyla baskı altında tutabildi. Diğer bir ifadeyle Rusların Karadeniz'e inmesini önleyen başlıca kuvvet, Avrupalıların dediği gibi "imparatorluğun sağ kolu olan" Kırım Hanlığı oldu.[26]

Kırımlılar çok usta süvariler olarak, Osmanlı Devleti'ne 250 yıldan fazla, neredeyse bütün savaşlarında yardım ettiler ve büyük yararlılıklar gösterdiler. Özellikle 1595'te akıncı ocağının büyük darbe yemesiyle Kırım atlılarının önemi daha da arttı.[27] Kırım kuvvetleri Osmanlı Devleti'nin Avrupa ve İran seferleri sırasında Akıncı ve Pişdar Ordusu görevini üstlendi.[28] Osmanlı Devleti'nin Kuzey Avrupa politikasının merkezi sayılabilecek ve çok öncelerden beri devam eden Kırım'ın Osmanlı kuvvetlerine askeri desteği Kırım'ın elden çıkmasıyla son buldu. Bu ise, Karadeniz'in kuzeyinden güneylere doğru uzanacak olan Rusların askeri etkinliklerine karşı çıkacak güçlü bir direnişin kaybolmasına neden olmuştur.[29]

Kuzey Kafkasya'daki kabilelerle Osmanlı Devleti'nin irtibatını sağlayabilecek bir noktada bulunan Kırım'ın kaybedilmesi Kafkaslar için de son derece olumsuz bir yapının ortaya çıkmasına neden oldu. Rusya'nın Kırım'ı ele geçirdikten sonra Kuzeybatı Kafkasya'da savunma hatları kurarak buraya asker sevk etmesi, Gürcistan'ı kendine bağlayıp Dağıstan ve Azerbaycan taraflarına saldırılarda bulunmaya başlaması, Anadolu'nun güvenliği açısından ciddi bir tehlike teşkil etmeye başladı.[30]

Kırım, halkı Türk ve Müslüman olması sebebiyle de Osmanlı Devleti için önemli bir toprak parçasıydı. Bu nedenle kaybedilmesi Osmanlı Devleti

---

[26] İnalcık, "Yeni Vesikalara Göre Kırım Hanlığının Osmanlı Tâbiliğine Girmesi ve Ahidname Meselesi", *Belleten*, VIII/30, Ankara 1994, s. 185.

[27] Mehmet Maksudoğlu, *Kırım Türkleri*, İstanbul 2009, s. 77-81.

[28] İnalcık, "Türklük ve Tatarlık: Osmanlı Devleti ve Kırım Hanlığı", *Yeni Türkiye*, *Türk Dünyası Özel Sayısı*, II, Temmuz-Ağustos 1997, S.16, s. 1508.

[29] Alaaddin Yalçınkaya, "XVIII. Yüzyıl: Islahat, Değişim ve Diplomasi Dönemi (1703-1789)", *Türkler*, 12, Ankara 2002, s. 501.

[30] Mehmet Metin Hülagü, "Kırım Hanlığının Kuruluşu ve Türk-Rus İlişkilerindeki Yeri (1441-1783)", *Uluslararası Türkoloji Sempozyumu*, TİKA, 31 Mayıs – 4 Haziran 2004, Simferepol, Ukrayna, Kırım, s. 19-20; http://www.metinhulagu.com/icerikler.asp?id=84.

açısından büyük bir üzüntüye sebep oldu. Kırım'ın kaybedilmesiyle birlikte Karadeniz'in Türk gölü olma özelliği son buldu.

Rusya ve Ukrayna Açısından Önemi

Kırım 1475-1774 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne tabi olarak varlığını sürdürdü. Bu dönemde Çarlık Rusyası, Doğu Avrupa'yı batı pazarlarına ve dünya ticaret yollarına bağlayan Karadeniz, Hazar Denizi ve Baltık Denizi'ne hakim olmayı ve bu denizlerin giriş ve çıkış noktalarında egemenlik kurmayı istiyordu. Kırım'ın Osmanlı Devleti hakimiyetinde olması, Rusya'nın planlarının karşısında büyük bir engeldi. Ayrıca Kırım jeopolitik olarak düşünüldüğünde, Karadeniz'e hakim olmak isteyen ve Osmanlı üzerinden sıcak denizlere inmek isteyen Rusya'nın konuşlanabileceği uygun bir bölgedir.[31]

1774'te bağımsız olan Rusya'nın diğer bölgelerinden çok farklı olan emsalsiz iklimi ve tabiatıyla Ruslarda derin bir hayranlık uyandıran, çar ve çariçelerin tatil merkezi olarak uğrak yeri olan Kırım 1783 yılında Rusya tarafından ilhak edildi. Böylece Rusya hem Karadeniz'e hakim olarak, sıcak denizlere inme politikasını gerçekleştirme yolunda büyük bir adım attı ve Karadeniz'in kuzey sahillerini kontrol altına aldı, hem de doğu sahillerini kontrol edebilme imkanına kavuştu.[32]

Kırım yarımadasında çok çeşitli toprak parçaları bulunmaktadır. Yarımada'nın kuzey kısımları bozkır, step, çöl ve ova özelliği gösterirken, güney bölümü ise daha ziyade dağlık ve ormanlarla kaplı bulunmaktadır. Bunun yanında yarımadanın ısı ve nem miktarı buğday, mısır ve üzüm başta olmak üzere çok çeşitli meyvenin üretimini kolaylaştırmakta ve Kırım'ı dünyanın sayılı tarımsal üretim alanlarından biri haline gelmesini sağlamaktadır.[33]

Kırım'ın deniz kıyısı boyunca yapılan ulaştırma yolları Rusya, Ön Asya ve Güney Avrupa ülkeleri ile çok kullanışlı bağlantılar kurulmasını sağlamıştır. Yarımadada nehir ulaşımı hariç her tür taşımacılık gelişmiştir. Kırım'ın deniz kapıları durumunda olan Sivastopol, Yalta, Gözleve ve Kerç limanları aracılığıyla başta Rusya Federasyonu'nun Krasnodar bölgesi, Gürcistan, Volga-Donskoy gemi kanalları yoluyla Hazar Denizi, Beyaz Deniz ve Baltık Denizi ile Türkiye'de Trabzon, Samsun, İstanbul ve Çanakkale limanları, Romanya'nın Köstence limanı ve diğer ülke limanları ile bağlantı kurulmaktadır. Demiryollarının toplam uzunluğu 1.000 kilometrenin üzerindedir ve hava taşımacılığında istenilen seviyeye çıkılamamakla birlikte Kırım'ın tek uluslararası havaalanı Akmescit'te bulunan havaalanıdır.[34]

---

31 Kemal Olçar, *Karadeniz Politikaları ve Türkiye – Ukrayna Stratejik İlişkileri*, İstanbul 2007, s. 354.

32 Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya*, Ankara 1990, s. 36.

33 Olçar, *a.g.e.*, s. 340.

34 Olçar, *a.g.e.*, s. 340.

Kırım çok çeşitli yeraltı kaynaklarına sahiptir. Özellikle Kerç bölgesinde demir cevheri, Balaklava ve Agramus'ta kireç taşlarının oluşturduğu maden yatakları bulunmaktadır. Toprağı tuzlu olan Sivaş bölgesinde ve sayıları 400'ü aşkın çeşitli göllerinde bulunan tuz kaynakları ile Kırım'ın düzlük kısımları ve Kevkinitsky Bay'daki gaz kaynakları endüstriyel açıdan büyük önem taşımaktadır. Ayrıca enerji açısından 1996 yılında bulunan doğalgaz ülke genelinde 800 kilometrelik bir boru hattı şebekesiyle dağıtılmaktadır.[35]

Bu derece öneme sahip olan bir coğrafyayı elinde tutmak isteyen Rusya, Kırım'ı yerli halkından "temizleme" düşüncesiyle 18 Mayıs 1944'te Kırım Türklerini Nazilerle işbirliği yaptıkları gerekçesiyle topyekûn Orta Asya bozkırlarına sürgün etti.[36] Kırım Türklerinin sürgününden sonra, Rusya Sovyet Federal Sosyalist Cumhuriyeti Yüksek Sovyeti Prezidyumu 28 Temmuz 1946 tarihli bir kararla Kırım Muhtar Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ni lağvederek Kırım yarımadasını bir vilayet statüsüne indirgedi. Kırım oblastı 19 Şubat 1954'te Ukrayna Sovyet Sosyalist Cumhuriyeti'ne bağlandı.[37]

5 Eylül 1967'de kabul edilen ve SSCB Yüksek Sovyet Prezidyumu Başkanı Podgoniy ile Sekreter Georgadze'nin imzasını taşıyan kararnamede, Kırım'ın Almanlar tarafından işgali sırasında bir kısım Kırım Türkünün Alman ordularıyla işbirliği yapması yüzünden bütün Kırım Türklerinin 1944 yılında haksız yere suçlanarak vatanlarından sürgün edildiklerini itiraf edildi. Ayrıca Kırım Türk toplumuna mensup vatandaşların tümüne birden yüklenilen bu suçlamanın kaldırılması gerektiği belirtildi ve Kırım toplumunun hakları teslim edildiyse de vatanlarına dönüş aşamasında hala problemler mevcuttur.[38]

Kırım Tatarlarının anavatanlarına dönmesi konusundaki Rusların katı tutumu, büyük ölçüde Kırım'ın Rusya açısından önemiyle ilgilidir. Rus yöneticiler için, dünyanın en geniş ülkesinin başka bir yerinde görülmeyen, Akdeniz iklimine sahip bir dinlenme yeri olmasının ötesinde, Kırım'ın jeopolitik önemi de etkin olmaktadır. Soğuk Savaş döneminde Rus donanmasının önemli bir kısmı burada demir atmış, Azak Denizi ve diğer coğrafi özellikleri ile Rusya Federasyonu hinterlandı için son derece elverişli bir liman olarak görev yapmıştır.[39]

Ağustos 1991 darbesinden sonra Sovyetler Birliği'nin birlik cumhuriyetlerinin kopmaya başlaması ve nihayet 1991 sonunda Sovyetler Birliği'nin tamamen ortadan kalkması ile Kırım artık bağımsız bir devlet olan Ukrayna'ya bağlı bir muhtar cumhuriyet haline geldi. Ancak bu noktada

---

35 Kırım Yarımadası, http://www.vatankirim.net/yazi.asp?YaziNo=80.

36 Mustafa Abdülcemil Kırımoğlu, *Kırım Tatar Milli Kurtuluş Hareketinin Kısa Tarihi*, Ankara, 2010, s. 9-10.

37 Kırımlı, "Kırım", s. 462.

38 Kemal Özcan, *Kırım Dramı*, İstanbul 2010, s. 164.

39 Alâeddin Yalçınkaya, "Rus Jeopolitiğinin Ertelediği Sorun: Kırım", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 8 (Kış 2005), s. 108.

Kırım'daki Ruslar, Kırım'ın Ukrayna'dan bağımsızlığını kazanmasını ve bunu müteakip derhal Rusya'ya katılmasını savunmaya başladılar. Aynı şekilde Rusya'daki milliyetçi güçler de Kırım'daki Ruslara açık bir şekilde destek veriyorlardı. Eski Sovyet Karadeniz Filosu'nun ana üssünün Kırım'daki Akyar'da (Sivastopol) bulunması, Kırım'ın statüsünü Ukrayna ile Rusya arasında günümüze kadar sürecek bir anlaşmazlık konusu haline getirdi.[40]

9 Haziran 1995'te Sochi'de Boris Yeltsin ve Leonid Kuchma arasında imzalanan anlaşmaya göre Karadeniz Filosu ikiye bölünecekti. Ukrayna'nın payı, Rusya'ya olan enerji borcu karşılığı olarak Rusya'ya verilecekti. Daha önemlisi Kırım'ın, Ukrayna'nın bir parçası olduğunu belirten Sochi protokolü, ayrı bir belge olarak imzalandı.[41]

20-21 Nisan 2010 tarihinde dönemin Devlet Başkanı Dimitry Medvedev ile Ukrayna Cumhurbaşkanı Viktor Yanukoviç iki ülke arasında Sivastopol'daki eski Sovyet Karadeniz Donanması'na ait Sivastopol üssüyle ilgili sorunu çözdüler ve Rusya Sivastopol'daki Karadeniz filosu için 2017'de sona erecek üs kiralama imkanını 25 yıl daha uzattılar. 25 yılın sonunda tarafların uygun görmesi halinde, sürenin 5 yıl daha uzatılabilmesi konusunda anlaşıldı.[42]

Kırım Türkleri Açısından Önemi

Kırım Tatarlarının tamamı Sünni Müslüman olup, Hanefi mezhebine bağlıdırlar. Ana dili olarak konuştukları lehçelerin hepsi Türk dilidir.[43] Tarih boyunca oldukça stratejik bir öneme sahip coğrafyada bulunan Kırım ile asırladır bu topraklar üzerinde yaşayan Kırım Türkleri özellikle Osmanlı Devleti ve Ruslar arasında yaşanan; "bölgeye hakim olma yarışı"ndan etkilenmiştir.[44] Vatanlarına çok bağlı olan Kırım Türkleri yüzyıllar boyunca ait oldukları topraklarda yaşam mücadelesi verdiler ve bazen de bu topraklardan çok uzaklara sürgün edilerek vatan hasreti çektiler. Özellikle II. Dünya Savaşı'nın başladığı yıllardan itibaren yaşadıkları yerlerden defalarca sürüldüler ve bir kısmı bugün hala topraklarına kavuşamadı.

28 Nisan 1956 tarihli kararname ile Kırım Tatarları sürgün statüsünden kaynaklanan kısıtlama ve sınırlamalardan kurtulurlar, ancak vatanlarına dönme ve müsadere edilen mallarına kavuşma hakları konusundaki sorunlar devam etmektedir. Ülkede baş gösteren *destlinizasyon* siyasetinin etkisiyle Kırım

---

40 Kırımlı, "Kırım Tatarları Kimdir?", http://www.kirimdernegi.org.tr/sayfa.asp?id=456 (25.10.2013).

41 Maksudoğlu, *a.g.e.*, s. 199.

42 Celalattin Yavuz, "Sivastopol Üssü ve Güney Akım'da Hareket: Rusya'fan Stratejik Hamleler, http://www.turksam.org/tr/a2007.html, (22.10.2013).

43 Kırımlı, "Kırım Tatarları Kimdir?", http://www.kirimdernegi.org.tr/sayfa.asp?id=456, (25.10.2013).

44 Özcan, *Kırım Dramı,* s. 9.

Tatarlarının ileri gelenleri tarafından Taşket'te bir *Teşebbüs Grubu* meydana getirilir. Grubun amacı Kırım Tatarlarının toplu ve organize bir şekilde vatana dönmesi, milli özerkliklerinin yeniden kurulması ve müsadere edilen malların iade edilmesi idi. Bu grup Sovyetler Birliği'ne, vatana dönüş isteklerini bildiren toplu imzalı mektuplar ve Moskova'ya temsilciler yolladı.[45]

Kırım Tatarları seslerini duyurabilmek için kalabalık mitingler ve toplantılar tertip ettiler ve iletişime önem verip, daktilolarda bildiriler yazıp dağıttılar. Bu dönemdeki ısrarlı faaliyetler sonucu elde ettiklerini düşündükleri en önemli siyasi kazanım, 5 Eylül 1967'de kabul edilen kanun olmuştur. Bu kanun ile Kırım Tatarlarına yapılanların bir haksızlık olduğu kabul ediliyor ve onlar artık her Sovyet vatandaşının sahip olduğu hakka sahip oluyordu. Ancak bu kanunla çok az sayıda Kırım Tatarı vatanına dönebilmiştir.[46]

Kırım Tatarları kendilerine şiddet kullanılacağı tehdidine rağmen, 6 ve 23 Temmuz 1987 günleri Sovyet tarihinde ilk olmak üzere Kızıl Meydan'da açık gösteriler düzenlediler. Dünya basın, radyo ve televizyonları bu gösteriler ve bunların milis ve özel kuvvetler tarafından zor kullanılarak dağıtılması hakkındaki haberleri dünyaya duyurdular.[47] Bu tepkiler, Sovyet hükümetinde olumlu bir tesir bırakmış olmalı ki, 14 Kasım 1989'da Gorbaçov tarafından yayınlanan deklarasyonla vatanlarına dönüş yolu açılmış oldu. Bu deklarasyona göre sadece Kırım Tatarları değil, daha önce kendilerine haksızlık yapılan bütün Sovyetler Birliği vatandaşlarının hakları kendilerine iade edilerek devlet garantisi altına alındı. Kırım Tatarları ile vatanlarından uzakta yaşayan diğer toplulukların özgürce, hiçbir sınırlama olmadan vatanlarına dönebilmeleri için bütün hukuki ve suni engelleri ortadan kaldırmış oldu. Böylece kitleler halinde vatana dönüş başlamış oldu. 1987 yılında Kırım'a yerleşen Tatarların sayısı 2.300, 1988'de 19.300 kişi iken, bu sayı 1989'da 28.000'e, 1990'da 83.116'ya, 2001 nüfus sayımına göre ise 240.000 kişiye yükselmiştir.[48] Günümüzde ise Kırım'da yaşayan Tatarların sayısının yaklaşık 300.000 kişi olduğu bilinmektedir.

Kırım Tatarlarının vatanlarından sürgün edilişinin üstünden 69 yıl geçmesine rağmen öz vatanlarında ağır şartlar altında yaşamaktadırlar.[49] Günümüzde hala kültürel asimilasyon, dinsel asimilasyon, ana dilde eğitim,[50] barınma, istihdam, sağlık[51] sorunları bulunmaktadır. Tüm bu sorunlara rağmen vatanlarına dönüş mücadeleleri, vatanlarına sahip çıkmaları ve bugün Kırım'daki

---

45 Özcan, *Kırım Dramı,* s. 19-30.

46 Özcan, *Kırım Dramı*, s. 30-37.

47 Kırımoğlu, *a.g.e.,* s. 17-26.

48 Özcan, *Kırım Dramı*, s. 37-38.

49 Karatay, *a.g.m*., s. 1515.

50 Okan Yeşilot - Sibel Kılıç - Burcu Özdemir, "Kırım Tatar Türklerinin Tarihi ve Güncel Sorunları Perspektifinde Sosyo-Kültürel Yapısı, Ukrayna'daki Etnik Barışa Katkıları ve Türkiye'deki Akrabalarıyla Kültürel İlişkileri", *21. Yüzyılda Türk Dünyası Uluslararası Sempozyumu*, Lefke 2011, s. 101-107.

51 Yüksel, *a.g.m.*, s. 1519-1523.

Kırım Türkü nüfusu, Kırım'ın onlar için ne kadar büyük önem taşıdığını göstermektedir.

Türkiye Cumhuriyeti Açısından Önemi

Türkiye'nin Kırım'a yönelik politikalarına baktığımızda bunun daha ziyade kültürel, ekonomik ve sosyal alanlarla sınırlı kaldığını görüyoruz. Bu bakımdan Kırım'a yönelik politikalarda Rusya'nınkinde olduğu gibi herhangi bir ayrımcı girişimi destekleme siyaseti söz konusu değildir. Bu nokta oldukça önemlidir, çünkü Kırım'a yönelik siyaset, Ukrayna Devleti ile Türkiye arasındaki ilişkileri doğrudan etkileme özelliğine sahiptir.

Kırım'ın Türkiye'nin güvenliği ve Karadeniz politikaları açısından önemi unutulmamalıdır. Türkiye'nin ulusal güvenliği açısından Akdeniz'de Kıbrıs ne kadar önemli ise Karadeniz'de de Kırım yarımadası o denli önemlidir.

Türkiye için, Kırım meselesinin en önemli konularından biri de soy, dil ve gelenekler bakımından Türkiye Türklerine en yakın grup olan Kırım Tatarlarıdır. Kırım Tatarlarının, zengin geçmişleri olmakla birlikte, onların tarihi daima Türkiye'ninki ile birlikte olmuştur. Rusların Kırım'ı ilhakından sonra bile bu bağlar zayıflamamıştır. Bunun önemli sebeplerinden biri, Kırım Tatarlarının büyük dalgalar halinde, "Ak Topraklar" dedikleri Türkiye'ye göç etmiş olmalarıdır.[52]

Kırım Tatarları ile Türkiye Türkleri arasındaki ilişkiden söz ederken, incelenmesi gereken bir konu da dindir. Yarımada, Rusya'nın bir parçası olduktan sonra bile, dini çevrelerin etkinliği yoğun olarak sürmüştür: din öğretimi Ruslar tarafından denetlendiği için, Kırımlı Tatar gençleri, öğrenim için Osmanlı medreselerine gönderildiler. İslam, Kırım Tatarlarının hayatlarında ve Slav çoğunluğu içinde pek zor olan kimliklerini koruma çabalarında çok önemli bir unsurdur. İslam aynı zamanda Kırım Tatarlarının diğer Müslüman devletlerle, özellikle Türkiye ile bağlarını sağlayan bir nevi köprü olmuştur.[53] Kırım Tatarlarının sürülmüş oldukları yerlerden Kırım'a geri getirilmeleri ve yerleşmeleri meselesi, iki devlet arasındaki ikili görüşmelerde daima gündemde yerini almıştır.[54]

3 Şubat 2007'de Eskişehir Tepebaşı Belediyesi ve Simferopol Belediyesi arasında ekonomik, sosyal, kültürel, teknolojik bilgi alışverişi yaparak iki kent halkı arasında yakın dostluk ilişkileri geliştirmek suretiyle "kardeş belediye ilişkisi" kurulmuştur. İki şehrin belediye başkanları, belediye meclislerinin kendilerine vermiş olduğu yetkiyle resmi olarak Eskişehir Tepebaşı Belediyesi'nde kardeşlik protokolü imzalamıştır. Bu anlaşma ile iki şehir açısından şu faydaların sağlanması amaçlanmıştır;

---

[52] Maksudoğlu, *a.g.e.,* s. 200.
[53] Maksudoğlu, *a.g.e.*, s. 201.
[54] Maksudoğlu, *a.g.e.,* s. 201.

"Sivil toplum örgütleri arasında bilgi alışverişi kurulmak suretiyle sivil bağları güçlendirmek, nüfus yapısının benzerliğinin getirmiş olduğu kültür birikiminin dünyaya sunulmasında birliktelik sağlamak, eğitim, kültür, spor alanlarındaki beraberlikler ile karşılıklı ilişkileri güçlendirmek. İki şehir arasındaki ekonomik ilişkilerle, ticareti geliştirmek beraberinde ticari kurumlar arasındaki teknolojiye dayalı bilgi alışverişini güçlendirmek, bilimsel ve teknik işbirliği sağlamak, iki şehir arasındaki turizmi geliştirmek, çevre kirliliğine karşı tabiatın korunması gibi iki tarafı da yakından ilgilendiren alanlarda ortak çalışmalar yürüterek temiz bir dünyaya katkıda bulunmak".[55]

Türkiye ile Kırım arasındaki ticari ilişkilere bakıldığında, Nisan 2013'te Kırım Özerk Cumhuriyeti Parlamento Başkanı Vladimir Konstantinov, resmi ziyaret amacıyla Kırım'a gelen Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı Cemil Çiçek ile yaptığı görüşmede Konstantinov, "*Türkiye, Kırım'ın önemli dış ticaret ve yatırım ortaklarından birisidir. Bu nedenle biz Kırım Özerk Cumhuriyeti ile Türkiye'nin çeşitli bölgeleri arasında doğrudan bağların kurulmasını arzu ediyoruz*" demiştir. Halen Kırım Özerk Cumhuriyeti'nin dış ticaretinde Türkiye'nin aldığı payın yüzde 10'u geçmediğini kaydeden Konstantinov, iki tarafın coğrafi konumları ve ekonomik işbirliği potansiyeli dikkate alındığında bu göstergelerin yükselebileceğinden emin olduğunu, "*bunda iki ülke üreticilerinin de çıkarı olduğunu düşünüyorum*" diye ifade etmiştir.[56]

---

[55] http://www.tepebasi.bel.tr/kardes/SimferopolS.pdf, (25.10.2013).

[56] http://qha.com.ua/039-turkiye-kirim-in-onemli-bir-dis-ticaret-ve-yatirim-ortagidir-039-124680tr.html, (25.10.2013).

SONUÇ

Kırım yarımadası tarih boyunca birçok devlet için önemli olan bir coğrafya konumunda olmuştur ve günümüzde de bu önemini devam ettirmektedir. Osmanlı Devleti'nin hakim olduğu dönemde Karadeniz'de sağlam bir hakimiyet kurmak, Anadolu'da güvenliği sağlamak ve Rusların Karadeniz'e inmesini önlemek için oldukça önemli olan Kırım halkının Türk ve Müslüman olması açısından stratejik ve demografik önemini korumaktaydı.

Genel olarak, Rusya ve Ukrayna için doğal güzellikleri, turizm, ulaşım, iklim, toprak çeşitliliği, yeraltı kaynakları, limanları açısından önemli olan Kırım'da Rusya'nın Karadeniz filosunun bulunması Rusya için önemini bir kat daha arttırmaktadır. Kırım Türkleri için en fazla vatan önemini taşıyan, 18 Kasım 1944 sürgününden sonra Mustafa Abdülcemil Kırımoğlu öncülüğünde sancılı bir vatanlarına dönüş mücadelesi verdikten sonra vatanlarına kavuşabilen Kırım Türkleri günümüzde oradaki varlıklarını sürdürmeye devam etmekte ve kendilerini kabullendirme mücadelesi göstermektedir.

Soy ve tarih bağlarıyla Türkiye'ye sımsıkı bağlı bulunan Kırım Türklerinin Yarımada'daki durumu, Türkiye'nin güvenliği, Karadeniz politikaları, Türkiye, Ukrayna ve Rusya Federasyonu arasındaki siyasi ve ticari ilişkilerin hangi seviyede ve istikamette olacağını doğrudan etkilemesi açısından Kırım'ın önemi Türkiye Cumhuriyeti için büyüktür.

KAYNAKÇA

AKSOY, Erdal – MARAŞ, İbrahim - TÜRKOĞLU, İsmail, *Günümüz Tataristanının Sosyal ve Kültürel Yapısı (Kazan Örneği)*, TİKA, Ankara 2003.

ASLANAPA, Oktay, *Sanatı, Tarihi, Edebiyatı ve Musikisiyle Kırım*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2003.

ASLIYÜCE, Erdoğan, *Ukrayna Toprağında Turan'dan Kırım'a*, Yesevi Yayınları, İstanbul 2001.

AYDINGÜL, Ayşegül – AYDINGÜL, İsmail, *Kırım Tatarlarının Vatana Dönüşü Kimlik Ve Kültürel Canlanma*, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara 2004.

ÇAPRAZ, Kemal *Sürgünde Yeşeren Vatan Kırım*, Turan Kültür Vakfı Yayınları, İstanbul 1995.

FİSHER, Alan W., *Kırım Tatarları*, Selenge yayınları, İstanbul 2009.

HÜLAGÜ, Mehmet Metin, "Kırım Hanlığının Kuruluşu ve Türk-Rus İlişkilerindeki Yeri (1441-1783), *Uluslararası Türkoloji Sempozyumu*, TİKA (Türk İşbirliği ve Kalınma İdaresi Başkanlığı), Simferepol, Ukrayna, Kırım 31 Mayıs – 4 Haziran 2004.

İNALCIK, Halil, "Yeni Vesikalara Göre Kırım Hanlığının Osmanlı Tâbiliğine Girmesi ve Ahidname Meselesi", *Belleten*, VIII/30, Ankara, 1994.

_____, "Türklük ve Tatarlık: Osmanlı Devleti ve Kırım Hanlığı", *Yeni Türkiye*, *Türk Dünyası Özel Sayısı* II, Temmuz-Ağustos 1997, s. 16.

_____, "Kırım", *TDVİA*, Ankara 2002.

KARATAY, Zafer, "Kırım'ın Önemi ve Kırım Tatar Milli Hareketi", *Yeni Türkiye*, S.16, 1997.

KIRIMLI, Hakan, "Kırım Tatarları Kimdir?", http://www.kirimdernegi.org.tr/sayfa.asp?id=456.

_____, *Kırım Tatarlarında Milli Kimlik Ve Milli Hareketler (1905-1916),* TTK, Ankara 1996.

_____, "Kırım", *TDVİA*, Ankara 2002.

KIRIMLIOĞLU, Mustafa Abdülcemil, "Kırım'daki Siyasi Güçler ve Kırım'ın Geleceği, *Yeni Türkiye,* S.16, 1997.

_____, *Kırım Tatar Milli Kurtuluş Hareketinin Kısa Tarihi*, Kırım Türkleri Kültür ve Yardımlaşma Derneği Yayınları, Ankara 2010.

KURAT, Akdes Nimet, *Türkiye ve Rusya*, Ankara 1990.

MAKSUDOĞLU, Mehmet, *Kırım Türkleri*, İstanbul 2009.

OLÇAR, Kemal, *Karadeniz Politikaları ve Türkiye – Ukrayna Stratejik İlişkileri*, İstanbul 2007.

ÖZCAN, Kemal, *Kırım Dramı,* İstanbul 2010.

_____, *Sovyet Belgelerinde Kırım Dramı,* İstanbul 2007.

_____, *Vatana Dönüş Kırım Türklerinin Sürgünü ve Milli Mücadele Hareketi (1944-1991)*, Tatav, İstanbul 2002.

YALÇINKAYA, M. Alaaddin, "XVIII. Yüzyıl: Islahat, Değişim ve Diplomasi Dönemi (1703-1789)", *Türkler*, 12, Ankara.

_____, "Rus Jeapolitiğinin Ertelediği Sorun: Kırım", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 8.

YAVUZ, Celalattin, "Sivastopol Üssü ve Güney Akım'da Hareket: Rusya'dan Stratejik Hamleler, http://www.turksam.org/tr/a2007.html.

YÜKSEL, İsmet "Kırım'ın Etnik Yapısı ve Kırım Tatarlarının Problemleri", *Yeni Türkiye*, S.16.

YEŞİLOT, Okan - KILIÇ, Sibel - ÖZDEMİR, Burcu, "Kırım Tatar Türklerinin Tarihi ve Güncel Sorunları Perspektifinde Sosyo-Kültürel Yapısı, Ukrayna'daki Etnik Barışa Katkıları ve Türkiye'deki Akrabalarıyla Kültürel İlişkileri", *21. Yüzyılda Türk Dünyası Uluslararası Sempozyumu*, Lefke 2011.

http://www.emelvakfi.org (30.09.2009).

http://www.kirimtatarlari.org (30.09.2009).

http://www.metinhulagu.com/icerikler.asp?id=84.

http://www.msxlabs.org/forum/diger-turk-topluluklari/53379-kirim-ve-kirim-tarihi.html, (21.10.2009).

http://www.qha.com.ua/haber.php?id=42750 (08.10.09).

http://qha.com.ua/039-turkiye-kirim-in-onemli-bir-dis-ticaret-ve-yatirim-ortagidir-039-124680tr.html.

http://www.qurultay.org/, (22.10.2009).

http://www.tepebasi.bel.tr/kardes/SimferopolS.pdf.

http://www.vatankirim.net/yazi.asp?YaziNo=80.

Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu

TÜRK DENİZCİLİK TARİHİ VE KÜLTÜRÜ, KAYNAK, LİTERATÜR VE BİYOGRAFİ

RUMELİ KADIASKERLİĞİ RUZNAMÇELERİNE GÖRE 17. YÜZYIL KADI TAYİNLERİNDE DONANMA VE TERSANEYE YAPILAN HİZMETİN ROLÜ

ACCORDING TO THE RUZNAMCE REGISTERS OF RUMELI KADIASKER THE ROLE OF SERVICES GIVEN TO NAVY AND THE SHIPYARD IN APPOINTMENTS OF THE QADIS IN 17TH CENTURY

Ercan ALAN *

Özet:

Kadıasker ruznamçe defterleri; atanma yetkisi kadıaskerlerin elinde olan kadı ve müderrislerin her türlü tayin, terfi, azil, nakil ve özlük hakları işlemlerinin kaydedildiği Osmanlı ilmiye teşkilatı tarihi için çok önemli bilgileri ihtiva eden kaynaklardır. 17. yüzyıldaki en önemli hadiselerden biri ise, kuşkusuz yaklaşık çeyrek asır süren Girit savaşlarıdır. Askeri ve mali açıdan Osmanlı İmparatorluğu'nu oldukça zorlayan bu savaş esnasında, başta kürekçi bedelinin temininin tersaneye teslimi olmak üzere çeşitli şekillerde donanmaya hizmet eden kadıların tayin, azil ve terfileri hususunda ruznamçelerde ayrıntılı bilgiler mevcuttur. Burada, ruznamçelerdeki bilgilerden yola çıkarak, genel olarak 17. yüzyılda, özelde ise Girit savaşları esnasında kadı tayin, terfi ve azillerinde donanma ve tersaneye yapılan hizmetlerin ne kadar etkili olduğu açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Donanma, Girit Savaşları, Kadı, Kürekçi Bedeli, Tersane.*

Abstract:

Kadiasker ruznamce registers consist of valuable information about the history of Ottoman "ilmiye" (learned) organization and are very important sources which recorded the procedures of appointment, promotion, dismissal, transfer and personal rights of qadis and professors. Of course one of the most important events which happened in 17th century was the Cretan wars which lasted about a quarter of a century. During this war that militarily and fiscally put pressure upon the Ottoman Empire, there are detailed information in the ruznamce registers about the appointment, dismissal and promotion of qadis who served for the navy in various ways, especially in delivering the the rower's fee. Here based on the information gathered from the ruznamce registers we will try to explain how effective the services given to the navy and shipyards was the in appointment, promotion and dismissal of the qadis throught the 17th century in general and during the Cretan Wars in particular.

Key Words: *Navy, Cretan Wars, Qadi, Rower's Fee, Shipyard.*

---

* Doktorant Arş. Gör., Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü; Ph.D. Student, Assistant, Marmara University, Institude of Turcic Researches; (alanercan@gmail.com).

RUMELİ KADIASKERLİĞİ RUZNAMÇELERİNE GÖRE 17. YÜZYIL KADI TAYİNLERİNDE DONANMA VE TERSANEYE YAPILAN HİZMETİN ROLÜ

Ercan ALAN

Kadıasker ruznamçe defterleri, atanma yetkisi kadıaskerlerin elinde olan sancak ve kaza kadılıkları ile yevmiyesi 40 akçeye kadar olan müderrislerin her türlü tayin, terfi, azil, nakil gibi görevlendirme ile alakalı işlemlerinin kaydedildiği defterlerdir. İmparatorluğun Avrupa kıtasındaki toprakları, Akdeniz ve Ege Adaları, Kıbrıs ve Karadeniz'in kuzeyindeki bölgelere ilişkin atama yetkisi Rumeli kadıaskerliğinde; Anadolu, Mısır, Garp Ocakları ve Arap Yarımadası bölgelerininki ise Anadolu kadıaskerliğine aittir.[1]

Ruznamçelerde kadıların görevlendirilmeleriyle ilgili süreç ayrıntıları ile işlenmekte ve bununla alakalı bir hiyerarşi takip edilmekle beraber tersane ve donanmaya yapılan hizmetler veya yerine getirilemeyen yükümlülükler ve uzayıp giden Girit kuşatması ve bu esnada bölgeye yayılan Osmanlı-Venedik savaşı bu süreç için istisnai durumlar oluşturmaktadır.

Kadıların görev yaptıkları bölgenin ahalisi ve diğer yöneticileri ile ilişkileri, ordu ve donanmanın ihtiyaçlarını karşılayıp karşılayamamaları, savaşlar ile isyanlar görevlerini ve kariyerlerini etkileyen önemli faktörlerdi. Venediklilerin bazı Osmanlı topraklarını işgal veya yağma etmeleri de kadıların görev yapmaları önünde ciddi bir engel teşkil etmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun taşra teşkilatlanmasında birçok adli, idari, mali, beledi ve sosyal görevleri olan kadıların görevlerinden biri de Osmanlı donanması için çok önemli bir yeri olan kürekçilerin ya da bedellerinin toplanıp teslim edilmesi idi.[2] Neredeyse çeyrek asır sürüp giden ve Osmanlı ve Avrupa gündemini uzun süre meşgul eden Girit savaşları boyunca kürekçilerin ya da bedellerinin temini zarureti hat safhaya ulaşmıştı.

---

1 Kadıasker ruznamçeleri hakkında bkz. Cahit Baltacı, "Kadî-asker Rûznâmçelerinin Tarihi ve Kültürel Ehemmiyeti." İslam Medeniyeti Mecmuası, Cilt: 4, No:1, İstanbul (Temmuz 1979); İsmail Erünsal, "Nuriosmaniye Kütüphanesinde Bulunan Bazı Kazâsker Rûznâmçeleri", İslam Medeniyeti Mecmuası, Cilt:4, No: 3, İstanbul, 1980, s. 19-31. Halil İnalcık, "Kazasker Ruznamçe Defterine Göre Kadılık", *Adalet Kitabı*, (ed. Halil İnalcık, Bülent Arı ve Selim Aslantaş), Ankara, 2012, s. 121-143. Ayrıca 17. yüzyıl Rumeli Kadıaskerliği ruznamçeleri hakkında tarafımızdan bir doktora tezi hazırlanmaktadır.

2 Kürekçi temini hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire,* Ankara, 1992, s. 187-225, aynı yazar, "Osmanlı Donanmasında Kürekçi Temini ve 958 (1551) Tarihli Kürekçi Defterleri", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı: 37 İstanbul, 2002, s. 59-76; Ersin Gülsoy, *Girit'in Fethi ve Osmanlı İdaresinin Kurulması (1645-1670),* İstanbul, 2004, s. 201-209.

İncelediğimiz 17. asır kadıasker ruznamçelerine göre atanma yetkisi Rumeli kadıaskerliğinde olan en yüksek kadılık derecesi; yevmiyesi 300 akçe olan kadılıklardı ve bir kadının normal görev süresi 20 aydı. Bunun bir istisnası ise 1 Zilkade 1046 (27.03.1637) tarihli bir atama kaydına göre 300 akçe yevmiye ile Misivri kadısı olan Şaban'ın ferman olunan kürekçileri bizzat tersane-i âmireye teslim etmesi üzerine 400 akçe yevmiye ile 2 sene görev yapacak olmasıdır.[3] Çeşitli nedenlerle görev süresi iki seneye çıkarılan birçok kadı olmasına rağmen yevmiyesi 300 akçeden yukarı olan başka bir sancak ve kaza kadılığı bu yüzyıl ruznamçelerinde mevcut değildir.

Bu tarihten sonra buna benzer örnekler ruznamçelerde artarak devam edecektir. Mesela 1 Zilkade 1047 tarihli kayda göre (17.03.1638) Balçık kadısı Süleyman, kürekçileri zamanında tersaneye teslim ettiği için müddetine 2 ay zam yapılmıştır.[4] 20 Zilkade 1047 (05.04.1638) tarihli bir başka kayıtta ise Varna kadısı Esad'ın, kürekçileri zamanında tersaneye teslim ettiği için görev süresini 2 seneye tamamlamak üzere zam aldığı yazmaktadır.[5] Kürekçi temini emrini yerine getiren kadılar sadece müddetlerinin uzatılması şeklinde değil aynı zamanda yevmiyelerini artıracak şekilde de zam almışlardır. Mesela 10 Zilkade 1047 (26.03.1638) tarihli bir kayıtta 100 akçe ile Evreşe'de görev yapan Abdüllatif'in, kürekçileri zamanında tersaneye teslim ettiği için kendisine zam yapılarak 150 akçe yevmiye ile görev süresini 2 seneye tamamlaması kararlaştırılmıştır.[6]

Bu örnekler Girit savaşı öncesine ait döneme ilişkindi; Girit savaşının başlamasına ve uzamasına paralel olarak kayıtların sayısı da artacaktır.

Girit kuşatmasının başlamasından sonra tutulan 1 Muharrem 1057 (06.02.1647) tarihli bir kayıtta ise İlbasan kadısı Mustafa'nın zamanı az olup bu sene ferman olunan kürekçi teminine yetmeyeceği için kendisi ref olunduğu ve yerine Ahmed'in görevlendirildiği yazmaktadır.[7]

Bu konudaki belki de en dikkat çekici kayıt ise şu şekildedir:

"*1058 senesine mahsûb olmak üzere Girit seferi mühimmâtıçün umûmen k*ürekçi *kazâlarının* nısıf kürekçilerinin mu*'accelen ihrâcı fermân olunmakla her kazâya* lâ*zım olan kürekçi bedelini sonra ahâlî-yi vilâyetten cem' ve tahsîl etmek üzere mu'accelen tersâne-i* âmireye *kendi edâ eden kādîlara müncizen tevcîh ve muvakkat olanların tevkîti kasr ve tencîz olunmak için fermân* sâdır olduğundan *imtisâle'l-emr-i* âlî *bu mahalle sebt olundu. 1 Receb 1057*".[8]

---

3 Nuruosmaniye Kütüphanesi (NOK), Yeni Kayıt: 4569/6 Eski Kayıt: 5193/6, Vr. 18a. Burada geçen zam tabiri bir kadı için görev süresinin uzatılmasını; terakki ise yevmiyesinin artırılması anlamına gelmektedir.

4 Meşihat Arşivi (MA), Rumeli Kazaskerliği Ruznamçesi (RKR), Genel No: 203 Özel No: 26, Vr. 14a.

5 MA, RKR, 203/26, Vr. 14b.

6 MA, RKR, 203/26, Vr. 14b.

7 MA, RKR, 206/29, s. 6.

8 MA, RKR, 207/30, s. 3.

Bu kayıtta 1 Receb 1057 (02.08.1647) tarihli bir fermanın sureti yer almakta ve özet olarak 1058 (1648-1649) tarihinden sayılmak üzere Girit seferi için gerekli olan kürekçilerin bedellerinin yarısını daha sonra ilgili kazanın ahalisinden tahsil etmek üzere tersaneye kendi parasından veren kadıların görevlendirileceği yazmaktadır. Kaydın hemen altındaki sayfada ve defterin diğer sayfalarında kürekçi bedelini ödeyen kadılar hakkında ayrıntılı bilgi almaktadır.

Balçık kadısı Hasan'da kürekçi bedelini ödeyecek para bulunmadığı için ref olunmuş ve yerine muvakkaten kadısı olup kürekçi bedelinin yarısını cebinden veren Ali tevkiti kısaltılarak görevlendirilmiştir.[9]

Eğribucak kadısı İshak'ın, ihracı ferman olunan nısıf kürekçi bedelini kendi parasından tersaneye vermesinden ötürü müddetine 4 ay zam ile 2 sene görev yapması kararlaştırılmıştır.[10]

Halen Şehirköyü kadısı İbrahim'de mevcud olmayıp muvakkaten kadısı Ahmed Haldi'nin nısıf kürekçi bedeli olan 80.000 akçeyi kendi cebinden ödemesi üzerine ertelenmiş ve Ahmed Haldi'nin takdim olunarak görev yapması kararlaştırılmıştır.[11]

Çatalca kadısı Esseyyid Mehmed, bu sene vaki olan kürekçi bedelini ödemede acziyet gösterdiği için ve muvakkaten kadısı Mahmud, kazanın bedelinden 48.000 akçeyi kendi malından tersaneye teslim ettiğinden ferman mucibince Seyyid Mehmed ay sonundan ref olunmuş ve muvakkiti Mahmud'un tevkiti de ay sonuna kısaltılarak görev alması kararlaştırılmıştır.[12]

Kratova kadısı Abdullah, 40.000 akçeyi kendi malından tersaneye verdiği için müddetine 4 ay zam yapılarak görev süresini 2 seneye tamamlaması kararlaştırılmıştır.[13]

Hırsova kazasına lazım olan 51400 akçe bedelini kendi parasından ödeyen Musa'nın, 1 sene görev yapması kararlaştırılmıştır.[14]

Misivri kadısı Hüseyin Vehbi'de bu bedeli ödeyecek para olmadığı ve muvakkitleri de edadan aciz oldukları için kendi parasından tersaneye kürekçi bedeli için 132.000 akçe teslim eden Ebubekir görevlendirilmiştir.[15]

---

9 MA, RKR, 207/30, s. 3. Tevkit, kısaca mevcut kadının en son görev yapacağı tarihi ve yeni kadının göreve başlayacağı ilk günü ifade etmektedir. Tevkitin kısaltılması ise yeni atanan kadının göreve belirlenen tarihten önce başlaması anlamına gelmektedir. Muvakkaten atama ise atama bekleyen kadıların belli bir sıraya konarak atanmasıydı ve bir kadının görev bitiminden sonra 1., 2. ve 3. sıralarda hangi kadıların görev yapacağı önceden belirleniyordu.

10 MA, RKR, 207/30, s. 3.

11 MA, RKR, 207/30, s. 3. Takdim olunmak ise; muvakkaten bir kadı için, görev yapma önceliğinin kendine verilmesi anlamına geliyordu.

12 MA, RKR, 207/30, s. 3.

13 MA, RKR, 207/30, s. 3.

14 MA, RKR, 207/30, s. 3.

15 MA, RKR, 207/30, s. 3.

Muvakkaten İnebahtı kadısı Mustafa, kazanın bu seneki muaccelen ödenmesi emredilen yarı kürekçi bedelini kendi parasından tersaneye teslim ettiğinden yine İnebahtı'da olan Sultan Bayezid Medresesi ilhakı ile ve mevcut kadısının tehir edilmesi ile takdim olunmak suretiyle görevlendirilmiştir.[16]

Bergos kadısı Mehmed bu bedeli ödeyemediği için muvakkaten kadısı diğer Mehmed kendi parasından 2400 akçe bedeli tersaneye teslim ettiği için tevkiti ayın 10'una kısaltılarak görevlendirilmiştir.[17]

Yirgöğü kadısı Esseyyid Ahmed bedeli ödeyemediği için tehir edilip muvakkaten kadısı Esseyyid Hasan kendi parasından 20600 akçe bedeli tersaneye teslim ettiği için görevlendirilmiştir.[18]

Mankalya kadısı Mehmed ref olunmuş ve muvakkaten kadısı Ahmed tevkiti kısaltılarak görevlendirilmiş ve kendisinden sonra kazanın kürekçi bedelinden tersaneye 44.000 akçe teslim eden Mehmed'in görev alması kararlaştırılmıştır.[19]

Burada bu tip örnekleri çoğaltmak mümkündür; çünkü hem alıntı yaptığımız bu defterde hem de diğer bazı ruznamçelerde bu konu hakkında çok fazla bilgi ve detay vardır. Başka bir ruznamçede de bu sene (1064/1653-1654) ferman olunan kürekçileri tersaneye teslim etmeyip zaaf gösteren kadıların azil ve kendi parasından muaccelen tersaneye teslim edenlerin atanması bâbında hatt-ı hümayun ile ferman yazıldığına atıfla Pirlepe kadısı Halil'in kürekçi işindeki beceriksizliğinden ötürü ref olunup muvakkaten kadısı Ahmed'in de edaya kudreti olmadığı için tehir olunarak yerine Pirlepe'nin 97 kişilik kürekçi birliğini tersaneye teslim etme hizmetini yerine getiren El-hac Mustafa atandığından ve Mustafa'dan sonra tehir edilen Ahmed'in görev alacağından bahsetmektedir.[20] Aynı içerikli bir fermana atıf da 10 Cemaziyelahir 1065 (17.04.1655) tarihli olup Kratova kazasının kürekçi bedeli vaktinde gelmediği için ve kendi malından tersane-i amireye teslim edeceklere tevcih olunacağı yönünde çıkarılan ferman mucibince mevcut kadı Mehmed'in ref olunup yerine Kratova kazasının 340 hane bedelini tersâne-i âmireye ödediği için Kapıcızade Mehmed'in, 1 yıllığına Kratova'ya atanmış olmasıdır.[21]

Buradan devletin acil ihtiyaç duyduğu kürekçilerin ya da bedellerinin ödenmesi için fermanların çıkarıldığı ve görevi yerine getirenlerin ödüllendirildiği ve acziyet gösterenlerin ise görevden alındıkları ya da tehir edildikleri görülmektedir.

---

16 MA, RKR, 207/30, s. 3. Bir kadının tehir edilmiş olması görevinin tamamen sona erdiği anlamına gelmiyordu; tehir edilen kadı daha sonra aynı yerde tekrar göreve başlardı. Sadece görevdeki öncelik hakkının başka bir kadıya verilmesi anlamına geliyordu.

17 MA, RKR, 207/30, s. 3.

18 MA, RKR, 207/30, s. 3.

19 MA, RKR, 207/30, s. 3.

20 MA, RKR, 211/34, s. 29.

21 NOK, Yeni Kayıt: 4569/7 Eski Kayıt: 5193/7, Vr. 7b.

Bundan başka sefere serdar olan paşaların, kale muhafızlarının ve kaptan-ı deryanın da arzları üzerine kadıların görevlendirilmeleri ya da azilleri yapılabiliyordu. Hem Girit savaşı öncesi hem de savaş esnasında bunların örneklerini görmek mümkündür. XVI. yüzyılın sonlarında 25 Cemaziyelahir 1004 (25.02.1596) tarihli bir kayda göre; 150 akçe ile Midye kadısı olan Kerami, donanma mühimmatı için hizmet ettiğinden kaptan-ı derya Halil Paşa arzı ile kanun üzere terakki almıştır.[22] Girit savaşları esnasında ise; 1 Şevval 1057 (30.10.1647) tarihli bir kayda göre Benefşe kadısı Hızır, askere yaptığı hizmetten ötürü Kapdan-ı Derya Hüseyin Paşa'nın arzı üzerine 1 sene ibka olunmuştur.[23]

Uzayıp giden ve geniş bir alana yayılan Girit savaşları boyunca Venedik zaman zaman Osmanlı topraklarını tehdit etmeye başlamış; bu tehdit işgal ve yağma şekline dönüşerek kadıların görev yapmasına engel teşkil etmiştir. Nakşa,[24] Semadirek,[25] Bare,[26] Susam Adası[27] ve Bozcaada[28] kazaları Venediklilerin işgal ve tecavüzüne uğradığı için kadıların görev yapamadıkları hatta bazen esir bile düştükleri yerlerdir. Bu bölgelerde görev yapamayan veya esir düştükten sonra kurtulan kadılar hallerine merhameten başka kazalarda görevlendirilmişler ve kendilerine esaretlerinden dolayı "esîrî" lakabı verilmiştir. Bu konu hakkında ruznamçelerde çok sayıda kayıt olmasına rağmen birkaçını şu şekilde verebiliriz; Kırcova kazasına Esseyyid Abdullah atanmış ve kendisinden sonra Nakşa kazasında görev yaparken küffar esir düşen ve kurtulup mülazemete devam eden Mevlana "Esîrî" Abdülbaki'nin göreve gelmesi kararlaştırılmıştır.[29] Ergiri kazasına daha önce Nakşa kazasına atanıp buraya düşman gemilerinin tecavüzü sonucu görev yapamayan Emrullah atanmıştır.[30] Benzer bir şekilde Bozca Ada'da ikamet ederken düşman istilasıyla malı mülkü elden çıkan Ahmed haline acınarak, şeyhülislamın işareti ile Karinabad'da görevlendirilmiştir.[31]

Girit Savaşı'ndan sonraki yıllarda; donanmaya ve tersaneye, başta kürekçi temini olmak üzere çeşitli şekillerde hizmet eden kadıların tayin ve terfileri gibi bir durum görülmemektedir. Çünkü bu dönemde Kutsal İttifak Savaşları'na (1683-1699) kadar ciddi bir deniz savaşı yoktur ve artık Osmanlı donanmasında kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş dönemi başlamıştır.

---

22 MA, RKR, 183/6, s. 38.
23 MA, RKR, 207/30 s. 27. İbka olunmak; mevcut görevinin devam etmesi anlamına geliyordu.
24 MA, RKR, 206/29, s. 16 ve MA, RKR, 208/31, s. 6.
25 MA, RKR, 208/31, s.17.
26 MA, RKR, 210/33, s. 19.
27 MA, RKR, 214/37, s. 35.
28 MA, RKR, 214/37, s. 46.
29 MA, RKR, 206/29, s. 16.
30 MA, RKR, 208/31, s. 6.
31 MA, RKR, 214/37, s. 46.

SONUÇ

Kadıasker ruznamçe defterleri ilmiye teşkilatı hakkında bize ayrıntılı bilgi veren kaynaklar olmasının yanı sıra dönemin siyasi-askeri ve sosyo-ekonomik durumu hakkında da ayrıntılı veriler sunmaktadır. Burada dikkati çeken husus; çeşitli şekillerde tersane ve donanmaya hizmet eden ya da kaptan-ı deryanın teveccühünü kazanan kadıların bir şekilde ödüllendirilmesidir. Bu kayıtlardaki bilgilerden donanma ve tersanenin ihtiyaçlarını karşılama noktasında yararlılık gösteren kadıların mansıb ve zam aldıklarını; kusurlu görülenlerin ise ya görevlerine son verildiğini ya da ertelendiklerini görmekteyiz. Devlet, ihtiyaç duyduğu parayı, daha sonra görevlendirildiği kazadan toplamak üzere, kadıların kendi gelirlerinden karşılamış ve bunun karşılığında göreve atanma noktasında bir takdim ya da tehir söz konusu olmuş; bu durum da kadılık görev ve hiyerarşisini doğrudan etkilemiştir. Ayrıca Venediklilerin, bazı Osmanlı topraklarını işgal ve yağma hareketi de kadılık görevinin önündeki engellerden biri olmuştur.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

Rumeli Kadıaskerliği Ruznamçeleri

Meşihat Arşivi Rumeli Kazaskerliği Ruznamçeleri Genel No: 183 Özel No: 6; Genel No: 203 Özel No: 26; Genel No: 205 Özel No: 28; Genel No: 206 Özel No: 29; Genel No: 207 Özel No: 30; Genel No: 208 Özel No: 31; Genel No: 210 Özel No: 33; Genel No: 211 Özel No: 34; Genel No: 212 Özel No: 35; Genel No: 214 Özel No: 37.

Nuruosmaniye Kütüphnesi Yeni Kayıt: 4569/6 Eski Kayıt: 5193/6; Yeni Kayıt: 4569/7 Eski Kayıt: 5193/7.

B. ARAŞTIRMA - İNCELEME ESERLER

BALTACI, Cahit, "Kadî-asker Rûznâmçelerinin Tarihi ve Kültürel Ehemmiyeti." İslam *Medeniyeti Mecmuası,* Cilt: 4, No:1, İstanbul (Temmuz 1979).

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992.

_____, "Osmanlı Donanmasında Kürekçi Temini ve 958 (1551) Tarihli Kürekçi Defterleri", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, Sayı: 37 İstanbul 2002.

ERÜNSAL, İsmail, "Nuriosmaniye Kütüphanesinde Bulunan Bazı Kazâsker Rûznâmçeleri", İslam Medeniyeti Mecmuası, Cilt: 4, No: 3, İstanbul 1980.

GÜLSOY, Ersin, *Girit'in Fethi ve Osmanlı İdaresinin Kurulması (1645-1670)*, İstanbul 2004.

İNALCIK, Halil, "Kazasker Ruznamçe Defterine Göre Kadılık", *Adalet Kitabı*, (ed. Halil İnalcık, Bülent Arı, Selim Aslantaş), Ankara 2012.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nde İlmiye Teşkilatı*, Ankara 1998.

_____, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı,* Ankara 1988.

THE PHYSICAL STRUCTURE OF THE PORT OF CHIOS AND ITS IMPORTANCE IN THE EASTERN MEDITERRANEAN TRADE DURING THE 18TH CENTURY

18. YÜZYILDA SAKIZ LİMANI'NIN FİZİKİ YAPISI VE DOĞU AKDENİZ TİCARETİNDEKİ ÖNEMİ

Dilara DAL *

Abstract:

Coming to fore among hundreds of large and small islands in the Aegean Sea owing to its fertility and commercial capacity, Chios was occupied several times by different countries and fell under the domination of Ottoman Empire in 1566. Thanks to its geographical position, the port of the island was one the main stations, which was mostly preferred by European flagged trade ships, in the Eastern Mediterranean. In the 18th century, Chios played an important role as a crossroad in marine route between Izmir-Europe and Istanbul-North Africa. Accordingly, giving a summary of the brief description about the social-economic history of the island under the Ottoman dominance; the physical structure of the port, its position in the Eastern Mediterranean trade especially after the commercial rise of Izmir in the late 17th century and the main factors that affected the commercial relations will be analyzed based mainly on archival sources in this paper.

Key Words: *Port of Chios, 18th Century, Ottoman Empire, Eastern Mediterranean.*

Özet*:*

Verimliliği ve ticari kapasitesi sayesinde Ege Denizi'ndeki irili ufaklı birçok ada arasında ön plana çıkan Sakız Adası, farklı dönemlerde birçok kez işgal edilmiş ve 1566'da Osmanlı İmparatorluğu'na dahil edilmiştir. Coğrafi konumu sayesinde, ada limanı Doğu Akdeniz'de özellikle Avrupa bandıralı gemiler tarafından tercih edilen temel istasyonlardan biri olmuştur. 18. yüzyılda Sakız Adası, İzmir-Avrupa ve İstanbul-Kuzey Afrika deniz trafiğinde önemli bir kavsak noktası olarak göze çarpmaktadır. Adanın Osmanlı egemenliğindeki sosyal ve ekonomik tarihi üzerine verilecek kısa bir değerlendirmenin ardından, bu bildiride; limanın fiziki yapısı, özellikle 17. yüzyılın sonlarında İzmir'in ticari yükselişi sonrasında adanın Doğu Akdeniz ticaretindeki konumu ve ticari ilişkileri etkileyen temel faktörler arşiv belgeleri de değerlendirilerek ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Sakız Limanı, 18. Yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu, Doğu Akdeniz.*

---

* Ph.D. Student, University of Birmingham, Department of Ottoman Studies; Doktorant, Birmingham Üniversitesi, Osmanlı Çalışmaları Departmanı; (dxd000@bham.ac.uk).

THE PHYSICAL STRUCTURE OF THE PORT OF CHIOS AND ITS IMPORTANCE IN THE EASTERN MEDITERRANEAN TRADE DURING THE 18TH CENTURY

Dilara DAL

The main focus of this paper is to examine the position of Chios in the Eastern Mediterranean trade as an important station during the 18th century. In the first phase of our work, it aims firstly to give a brief summary about the historical background of the island as well as its administration, volume of trade and population characteristics in the same period. To have a better understanding about the international and domestic trade being carried out under which physical conditions, it focuses on the physical structure of the port by scrutinizing the primary sources and travellers' accounts in the following section. In section third, it investigates the main factors that affected the commercial relations, focussing on the commercial rise of Izmir in the late 17th century. Finally, the activities to accelerate the slow pace of the market in the second part of the 18th century, European flagged ships calling the port of Chios and the main commercial products will be analysed in this paper.

Historical Background

Being the fifth largest island of the Aegean Sea, Chios is situated in the group of islands called Eastern Aegean Islands with Lesbos and Samos. It is separated from Anatolia by the Chios Strait and the distance with the mainland is calculated as 8 miles. Coming to the fore among hundreds of large and small islands in the Aegean Sea owing to its fertility and commercial capacity, it was occupied several times by different states and fell under the domination of Genoese Government in 1346.

During the period of Genoese dominance, Chios was administered by the Mahone Company whose centre was the Guistiniani Palace in Genoa.[1] After the conquest, the Genoese Government divided the revenues of the island as shares in order to meet the expenditures of excursion and handed over their purchase and sale to the Genoese families called Mahons. While the profit obtained from the sale of the shares were directly transferred to the Genoese Government, Mahons, who were referred as *Sakız beyleri* (lords of Chios) in Ottoman archival documents, shared the financial and administrative tasks of the island between one another according to the value of their shares. For this

[1] This was the main reason why modern literature has named the Latin population in the island as Guistiniani family.

reason, it could be said that the purpose of Genoese Government on the large islands of the Eastern Mediterranean like Chios was connected with the control of trading routes and bases of the commercial network built by itself rather than with territorial domination.[2]

The Genoese Government sustained its dominance on Chios over two hundred years as the island provided secure transportation between distant colonies as well as having great sources of income. Depending on the acceleration of Ottoman naval excursions in the 15-16th centuries in the Aegean Sea, Ottoman Captain Piyale Pasha conquered the island and it was transformed into a *sanjack* centre in the province of *Cezâyir-i Bahr-ı Sefid* (islands of the 'white' sea) in 1566.

During the Ottoman dominance, the administrative structure of Chios was determined by the relations between Turkish administrators and representatives of the Christians. The head of Turkish officers in the island were s*anjack bey*s (governor and military commander). Apart from them, *qadi*s (lieutenant-governor) was responsible for operating all the city services and *muhassıl*s (tax collectors) were commissioned to administer the revenues and collect the taxes. In addition, there was a headquarters consisting of janissaries inside of the Chios city castle in order to protect the security as it was under the threat of constant pirate attacks. The Ottoman Empire tolerated the continuity of the local administrative systems of Christian islanders so as to increase their commitment and allowed the participation of their representatives in the administration of island under the control of Turkish officials. Christian officials called as *kocabaşı* or *çorbacı* in Ottoman documents were responsible for the collection of the taxes and declaration the problems of the Christian community to the Turkish administrators.

While the most important agricultural products were mastic, citrus, olive and fig; Chains generated a high income from industrial products such as silk, cotton fabrics, olive oil and wine. In the port of Chios, mastic, cloth, fruit and wine were exported to other islands and foreign merchants after reserving the share of Istanbul. The main importation product was cereal as the island faced with famine risks in number of times in the 18th century because of its mountainous characteristic. The cereal needs were met from the coastal towns such as mostly *Çandarlı*, Ilıca and Kuş*adası*.[3]

---

[2] William Heyd, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Z. Karal), T.T.K., Ankara 1975, pp. 553-555.

[3] For further information about the Ottoman dominance on Chios during the 18th century please see Dilara Dal, *18. Yüzyılda Sakız Adası* (Unpublished Master's Thesis), Adnan Menderes University, Department of History, Aydın 2008.

The Physical Structure of the Port

The famous Turkish Admiral Piri Reis describes the port of Chios in his "Book of Navigation", which is one of the most important works of the Ottoman Maritime History, with these following words:[4]

"*... There is a harbour built by people in front of the castle. Big carracks can enter here. They moor up at their bows and sterns and they deal with other works. The landmark of this harbour is this: Very big carracks, in order to be able to moor, drop a caisson at the mouth of the harbour and they constructed a building onto this caisson like a heap of grains rice. The ships coming to this harbour enter from the north at a distance of a galleys oar from this building. Elsewhere is covered with broken reefs even row boats cannot enter here. Only fishermen can enter here. To the north, eighteen miles away from this harbour there is a harbour called Tirfil. At the northeast cape of the island, to the east there is a harbour. Both sides of that harbour are mountainous that's why the water around it is very deep*".

In addition to Piri Reis' observations, the rocky structure of the port's entrance came into prominence with this feature in the 18th century travellers' accounts. Sieur Du Mont, who visited the island in 1690, noted the challenging nature of the port for the entrance and the exit of the ships. He also added that ship owners were moving very quickly in order to return the sea as spending a day in the harbour for maintenance and loading purposes cost too expensive.[5] Coming to the island in 1701, Joseph de Tournefort describes the port as a meeting point for all the vessels departing from Istanbul to Syria and Egypt. According to his recordings, the port of Chios was extremely dangerous with its narrow entrance and the cliffs just under the water. Thanks to Saint Nicolas Lighthouse, it was nearly possible to eliminate this danger and a galley fleet was always ready in the port for any kind of attack towards the island.[6] In parallel with Tournefort, traveller Pococke recorded two lighthouses which were situated on both sides of the harbour and the port was located in a shallow bay.[7] In the recordings of traveller Wittman, the port was characterized as an insecure area for the vessels

---

4 Pirî Reis, *Kitâb-ı Bahriye*, (ed. Bülent Arı), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Araştırma, Planlanma ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara 2002, pp. 137-138.

5 Sieur Du Mont, *A New Voyage to the Levant: An Account of the most Remarkable Curiosities in Germany, France, Italy, Malta and Turkey; with Observations relating to the Present and Ancient State of Those Countries*, Printed by T. H. For M. Gillyflower, London 1696, pp. 187.

6 Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, *I. Kitap*, (çev. Ali Berktay, ed. Stefanos Yerasimos), Kitap Yayınları, İstanbul 2005, pp. 244.

7 Richard Pococke, *A Description of the East and Some Other Countries*, vol. II, part II, Printed by W. Bowyer, London 1745, pp. 2.

when the wind blew from east and southeast.[8]

Illustrating the port and the castle in the year of 1713, the following engraving confirms the semicircle form of the port and the lighthouses located on the both side of it.

Fig. 1: Chios Port in 1713 (Koutsikas C. (ed.), *The Engravings of Chios*, 1994, pp. 111)

The Main Factors Affecting the Commercial Activities

Besides being the key point that provided the flow of the commercially valuable products in Levant, Chios kept its position as the centre of maritime trade in the same area. However, the financial figures started to have a falling tendency after the commercial rise of Izmir starting the late 17th century. Various factors played a role in İzmir's rising volume of trade and they can be listed as follows:

- Cotton was the most demanded product in the foreign trade and it was plentifully produced in Izmir hinterland with a good quality.
- The port was geographically closer to the harbour of Istanbul and it was safer in comparison to the port of Chios which had aforementioned structural disadvantages.

---

[8] William Wittman, *Travels in Turkey, Asia Minor, Syria and Across the Desert into Egypt during the years 1799, 1800 and 1801 in Company with the Turkish Army and the British Military Mission*, Philadelphia Published, United States-Pennsylvania-Philadelphia 1804, pp. 318.

- Mooring was safe enough thanks to the high level of landlocked water.
- The establishment of the Consulates of France, Britain and Nederland in the early 17th century provided a more secure commercial environment for the foreign merchants.
- The main route for silk trade was transferred from Aleppo to Izmir in the same period.[9]

The negative consequences of the rise of Izmir in the port of Chios can be observed in the customs revenues of Chios/Çeşme and Izmir Ports in the early 17th century[10]:

Table 1: The Customs Revenues of Chios/Çeşme and Izmir Ports in the early 17th century

(as *akçe*)

Port	03.05.1604-03.05.1605	03.05.1605-03.05.1606	03.05.1606-03.05.1607
Chios/Çeşme	1.064.025	859.005	600.192
Izmir	981.854	1.171.958	1.332.733

During this period, other factors with negative impact on commercial activities in the island were problems encountered by merchants of the island as well as recession in foreign trade. Hence in an ordinance dated 1753, Mustafa Efendi, counsellor of Chios customs, complained about janissary officers collecting 19 *para* _equivalent to 57 silver coin (*akçe*)_ from vessel owners in Chios for each vessel and claiming rights for goods on-board; Istanbul ordered such actions to be banned.[11] However, another ordinance sent in 1758, is the evidence for on-going nature of the problem. According to this ordinance, footmen of Chios guardsman and janissaries collected 19 and 3 *para* respectively from vessels of both Muslims and non-Muslims; they seized 4 oka of fish and various grains on-board as tax. This situation was informed by the same customs counsellor and a request was submitted for issuing another order so as to resolve the problem.[12] A document dated 1782 shows that the habit of collecting money from merchants under the name of tax continued until the end of the century. Although it was sent twenty-four years after the previous

---

9 Elena Frangakis–Syrett, *18. Yüzyılda* İzmir'de *Ticaret (1700–1820)*, (çev. Çiğdem Dikmen), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir 2006, pp. 19–20.

10 Daniel Goffman, İzmir *ve Levanten Dünya (1550–1650)*, (çev. Ayşen Anadol, Neyyir zalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, pp. 52-56.

11 BOA, *CZRK*, Nu. 2, pp. 52 (Evâsıt-ı Receb 1166/May 1753).

12 BOA, *CZRK*, Nu. 3, pp. 54 (Evâil-i Zilkâde 1171/July 1758).

document, same statements were used to inform that footmen collected money amounting from 3 and 19 *para* and; thus an ordinance was sent ordering that laws should be obeyed.[13] This situation provide evidence about the negative influence of problems on island`s trade caused by military recruits. On the other hand, there are other factors with negative impact on commercial activities.

Battle of Çeşme in 1770, which was a reflection of Ottoman-Russian Battle of 1768-1774, led to a remarkable recession during that period; only ten vessels stopped at Chios Port within a period of six months. Five of these vessels were loaded only with munitions. France benefited the most from attempts of Russian merchants to repel merchants from Ragusa from the Aegean Sea when they were granted right to trade freely in the Mediterranean as a result of *Küçük Kaynarca* Treaty in 1774; France seized 68.7 % of Chios traffic in 1772.[14]

One of the most important factors causing recession in commercial activities of the Island was plague. It is evident that the epidemic disease which started in Istanbul spread to Danube, Izmir, Thessaloniki, Syria, Aegean Islands, Morea, Crete and especially Egypt throughout territories of the Empire. Those carrying the disease to Chios were vessels cruising between Izmir and Chios and people came from Izmir to Chios during the plague.[15] In addition, it is possible to say that vessels departing from ports of Egypt were the main source of plague considering that Chios was an important stop for the vessels coming from North Africa. Destroying one third of the island`s population in 1741, the plague[16] led to a commercial recession in the island in 1762. 137 vessels touching at the port in 1761 declined to 91 in 1762. Plague in 1765 stopped merchant vessels from going to Chios between April and August.[17]

Eastern Mediterranean Trade

Although Chios lost its central position in sea traffic as a result of such developments experienced particularly during the first half of the century, it became prominent as an important station which managed to attract majority of vessels voyaging on Izmir-Europe and Istanbul- North Africa routes in the 18th century due to its strategic position.

Considering that the loads of vessels had a greater importance than the number of vessels stopping in the Island, the most important commodities exported in the port of Chios were fruits, wine, gum mastic and industrial goods

---

13 BOA, *CZRK*, Nu. 6, pp. 39 (Evâil-i Cemaziyülâhır 1196/May 1782).

14 Daniel Panzac, "L'escale de Chio: un observatoire privilégié de I'activité maritime en mer Egée au XVIIIe siècle", *Histoire* économie *et société*, Paris 1985, pp. 556.

15 Daniel Panzac, *Osmanlı* İmparatorluğu'nda *Veba (1700–1850)*, (çev. Serap Yılmaz), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, pp. 76.

16 Panzac, *a.g.e.*, pp. 170.

17 Panzac, *a.g.m.*, pp. 558.

(silk and cotton fabric, socks), which could be sold upon reserving share of the Sultan and subject to permission of customs. Imported goods were particularly grains, silk and cotton. This shows that Chios Port was a commercial junction point used by vessels cruising along different directions as a break point thus allowing intense commercial relations to be experienced. In 1719, an order was issued for keeping coffee in customs of Chios and Izmir ports since it was informed that merchants from Cairo loaded coffee from Egypt to Izmir and it was determined that some merchants cruising in this direction sold this coffee although it was ordered that such vessels should not be unloaded in Chios and Izmir and they should directly go to Istanbul.[18]

In 1761, an order was sent for allowing Ali Reis, captain of a galleon which stopped at Chios Port with rice and various commodities loaded from Egypt-Alexandria, to sell exportable goods upon carrying out an inspection and deducting the freight cost equal to the value of personal goods.[19]

It is possible to see such documents until the end of the century. Thus in a document dated 1798, it was ordered that 27 vessels loaded with coffee in Alexandria and departed to go to Izmir, Chios and Kuşadası should be sent directly to Istanbul without unloading and selling any goods in that ports.[20]

As is seen, Chios Port maintained its status as a break point for vessels coming from North Africa in the beginning and end of the century. Hence 50 of 131 vessels in total which departed from Maghreb between 1756 and 1772 and stopped at Anatolia, Egypt, Istanbul, Rumelia, Greece and Aegean Islands preferred the port of Chios; it ranked first among all such ports by outranking Izmir. The same situation applies to 71 vessels departing from Syria, thus 15 of these vessels departed to go to Chios.[21]

There were vessels which bypassed Chios after departing. The exclusion of Chios from some merchant routes plays an important role in this situation. Vessels cruising on Istanbul-Thessaloniki and Istanbul-Izmir route went to their arrival points directly and they did not feel the need to stop at Chios Port. European vessels stopped at Chios Port as a break point following a long voyage and they went to their own ports directly on the way back.[22]

Observations made on loads of vessels stopping at Chios Port show that they were vessels arriving at Chios Port due to change of position or dismissal of high rank Ottoman officers. Apart from this, presenting a dependent status with respect to grains, Chios received 17 vessels loaded with wheat between 1756 and 1772.[23]

---

18 BOA, *MD*, Nu. 129, pp. 96, Order Nu. 354 (Evâil-i Şevval 1131/August 1719).
19 BOA, *CZRK*, Nu. 3, pp. 310 (Evâsıt-ı Rebî'ülâhır 1175/November 1761)
20 BOA, *C.*İK., Nu. 1644 (Cemaziyülâhır 1213/November-December 1798).
21 Panzac, *a.g.m.*, pp. 546.
22 Panzac, *a.g.m.*, pp. 550.
23 Panzac, *a.g.m.*, pp. 550.

During the same period, France flagged ships ranked first among other European vessels stopping by Chios Port. It is possible to understand this situation clearly from the following table:[24]

Table 2: Ships Calling the Port of Chios between 1756 and 1772

Flag	Number of Ships	%	Flag	Number of Ships	%
France	762	48,4	Sweden	20	1,3
Ragusa	463	29,4	Tuscany	11	0,7
Aust-Hun	140	8,9	Nederland	8	0,5
Venice	105	6,7	Mahon	7	0,4
Britain	36	2,2	Denmark	2	0,1
Naples	21	1,3			

This table also shows that vessels sailing under the flag of France, Ragusa, Austria and Venice were the most important actors of the European part of the 18th century trade of the island.

This dynamism observed during the second half of the century brought about a new administrational organization as well. Chios Merchants Union established by merchants of Chios in 1782 to purchase large quantities of fabric for lower prices particularly from Dutch fabric suppliers; four representatives elected for a period of four months were given the responsibility of organizing fabric purchases from Dutch merchants. Maintaining its presence with the same policy for 36 years, the Union caused a concern about buying fabric directly from Europe by repelling fabric merchants of Holland from the market; it gained power in the beginning of the 19th century and Dutch merchants were asked to sell all fabric in their possession or bear with the consequences of a boycott decision.[25] In addition to this, Council of Demogerondia coordinating the relations between Greek subjects and Turkish Government in the island founded a commercial court with members assigned by Chios Merchants Union; each judge becoming a member of the court was given the title *Protomaïstores*. Although the Commercial Court with five members was totally independent from the Demogerondia Council, a new court was established in 1805 for cases between residents of Chios and foreigners as their independent judicial authority made Demogerondia Council uncomfortable. Judges of this new court were appointed directly by Demogerondia Council.[26]

Another factor which is worth mentioning about the role of Chios in the trade of the East Mediterranean is Chios Customs. Hence in a document dated

---

[24] Panzac, *a.g.m.*, pp. 552.

[25] Frangakis–Syrett, *a.g.e.*, pp. 90–91.

[26] Philip P. Argenti, *Chius Vincta Or The Occupation Of Chios By The Turks (1566) & Their Administration Of The Island (1566–1912)*, Cambridge University Press, London 1941, pp. cxci.

1739, informing that revenues of Istanbul, Edirne, Izmir, Chios, Sinob and other associated customs were given to İshak Ağa, revenues of Izmir were recorded as 18.211.050 akçe.[27] Another document dated 1747 shows that no problems were experienced with respect to customs duty collected from goods of merchants subject to Chios Customs, however this time some merchants abstained from paying customs duty for their goods by stating that "they are not for sale" and they transferred their goods by loading to boats approached to vessels at night. A definite solution for the problem and collection of customs duty were requested. Customs revenues of Chios were recorded as 2.587.472 akçe in the same document which indicates intense commercial activities starting from the mid-18th century and the remarkable increase in the revenues of Chios Customs which declined to 600.192 akçe in the beginning of the 17th century.

As it is seen, Chios appears to be a port attracting merchant vessels as a junction point in Izmir-Europe and Istanbul-North Africa sea traffic in the East Mediterranean trade of the 18th century. On the other hand commercial balance of the island had never been stable due to wars, plagues, problems among the population and competition between various countries. However, it acquired the status of a significant observation station for maritime trade and managed to maintain its position as a bridge between the Aegean Sea and Europe, Istanbul and North Africa until the 19th century.[28]

---

[27] BOA, *C.ML*., Nu. 7219 (3 Receb 1152/6 October 1739).

[28] Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 24, no. 2, 1992, pp. 195.

BIBLIOGRAPHY

A. ARCHIVAL SOURCES

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

CZRK, Nu. 2, 3, 6.

MD, Nu. 129.

C. İK., Nu. 1644 .

C.ML., Nu. 7219.

B. SECONDARY SOURCES

ARGENTI, Philip P., *Chius Vincta Or The Occupation Of Chios By The Turks (1566) & Their Administration Of The Island (1566–1912)*, Cambridge University Press, London 1941.

DAL, Dilara, *18. Yüzyılda Sakız Adası* (Unpublished Master's Thesis), Adnan Menderes University, Department of History, Aydın 2008.

DU MONT, Sieur, *A New Voyage to the Levant: An Account of the most Remarkable Curiosities in Germany, France, Italy, Malta and Turkey; with Observations relating to the Present and Ancient State of Those Countries*, Printed by T. H. For M. Gillyflower, London 1696.

KOUTSIKAS, C. (ed.) *The Engravings of Chios,* Costis M. Los Sons Foundation, 1994.

FRANGAKIS–SYRETT, Elena, *18. Yüzyılda* İzmir'de *Ticaret (1700–1820)*, (çev. Çiğdem Dikmen), İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları, İzmir 2006.

GOFFMAN, Daniel, İzmir *ve Levanten Dünya (1550–1650)*, (çev. Ayşen Anadol, Neyyir Kalaycıoğlu), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995.

HEYD, William, *Yakındoğu Ticaret Tarihi*, (çev. E. Z. Karal), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1975.

PANZAC, Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, vol. 24, no. 2, 1992, pp. 189-206.

_____, "L'escale de Chio: un observatoire privilégié de I'activité maritime

en mer Egée au XVIIIe siècle", *Histoire* économie *et société* , Paris 1985, pp. 541-561.

_____, *Osmanlı* İmparatorluğu'nda *Veba (1700–1850)*, (çev. Serap Yılmaz), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997.

PIRÎ REIS, *Kitâb-ı Bahriye*, (ed. Bülent Arı), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Araştırma, Planlanma ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı Yayınları, Ankara 2002.

POCOCKE, Richard, *A Description of the East and Some Other Countries*, vol. II, part II, Printed by W. Bowyer, London 1745.

TOURNEFORT, Joseph, *Tournefort Seyahatnamesi*, *I. Kitap*, (çev. Ali Berktay, ed. Stefanos Yerasimos), Kitap Yayınları, İstanbul 2005.

WITTMAN, William, *Travels in Turkey, Asia Minor, Syria and Across the Desert into Egypt during the years 1799, 1800 and 1801 in Company with the Turkish Army and the British Military Mission*, Philadelphia Published, United States-Pennsylvania-Philadelphia 1804.

19. YÜZYIL GİRİT'İNDEN BİR KESİT: MUSTAFA NAİLİ PAŞA DÖNEMİNDE GİRİT LİMANLARI VE GEMİLERİ

A SECTION OF 19TH CENTURY CRETE: CRETE HARBOURS AND SHIPS DURING THE REIGN OF MUSTAFA NAILI PASCHA

Kevser DEĞİRMENCİ *

Özet:

Akdeniz'in Kıbrıs'tan sonra en büyük adası olan Girit; Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında stratejik öneme sahip bir bölgededir. Savaş ve barış zamanlarında adaya ulaşımın ve haberleşmenin tek vasıtası olan gemiler ile Girit limanları ayrı bir ehemmiyet kazanmıştır.

Bu bildiride 1830-1850 yılları arasında Girit'te valilik görevinde bulunmuş olan Mustafa Naili Paşa döneminde Girit sahillerinden, limanlarından ve adaya gönderilen gemilerden bahsedilerek, Girit ölçeğinde 19. yüzyıl Türk denizcilik tarihine dair bir kesit aktarılmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Girit, liman temizliği, gemi, harita, denizcilik.*

Abstract:

Except for Cyprus, the largest island of Mediterranean is Crete and it is in area that has strategical importance between continents of Asia, Africa and Europe. Harbours of Crete and the ships which are the only mean of communication and transportation to the island became crucial during war and peace time.

This paper will deal with harbours, coasts of Crete and the ships sent to Crete during the period of Mustafa Naili Pascha who was the governor between 1830-1850 and a section will be expressed about 19th century Turkish marine history.

Key Words: *Crete, Harbour Cleaning, Ship, Map, Marine.*

---

* Dr., Dumlupınar Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü / Ph.D., Dumlupınar University, Faculty of Sciences and Letters, Department of History; (kevserdegirmenci@gmail.com).

19. YÜZYIL GİRİT'İNDEN BİR KESİT: MUSTAFA NAİLİ PAŞA DÖNEMİNDE GİRİT LİMANLARI VE GEMİLERİ [**]

Kevser DEĞİRMENCİ

Giriş

Girit, yüksek medeniyetlerin çok erken geliştiği bir adadır. Girit medeniyetleri, Minos Medeniyeti adı altında, Eski, Orta ve Geç Minos çağı olmak üzere üç döneme ayrılmıştır. Milattan önce 67 yılında Roma hakimiyetine giren Girit, uzun bir süre imparatorluğun buğday ambarı vazifesini görmüştü. Romalılardan sonra Bizanslıların hakimiyetine giren Girit, 825 yılında da Arapların eline geçmişti. Bir süre sonra tekrar Bizans egemenliğine giren Girit'in idaresi, bu defa 1204 yılında Venediklilerin eline geçmişti. Venedikliler Girit'te Romalıların uyguladığı iskan politikasını takip ederek anavatanlarından getirdikleri ahaliyi buraya yerleştirmişlerdi.

Stratejik önemiyle dikkatleri çekmekte olan Girit, Osmanlı Devleti tarafından topraklara katılması gereken bir yer olarak görülmüştü. Ancak Venedikliler, adayı savunmak için ellerinden gelen bütün tedbirleri almışlardı. Ada aynı zamanda, korsan gemileri için bir sığınak haline gelmişti. Bu durum Osmanlı deniz ulaşımını ciddi bir şekilde tehdit etmekteydi. Venedikliler ile yapılan 24 yıllık savaşın ardından 1669 yılında Girit, tamamen Osmanlı hakimiyetine girmişti.[1] Fetihten sonra Kandiye, Hanya ve Resmo sancaklarına ayrılmış olan ada, Osmanlı Devleti'nin mümtaz bir eyaleti olmuştu. 1850 yılına kadar merkez sancak Kandiye iken bu tarihten sonra Hanya'ya nakledilmişti.

Venedikliler zamanında zorlama ve şiddete dayanan sömürge yönetimi yerine Girit'te Osmanlı Devleti tarafından adil bir yönetim sergilenmişti.[2]

Adanın Osmanlı idaresine girmesiyle mal, can ve namus emniyeti sağlanmış, yerli ahalinin cemaat işlerine karışılmamış ve dini inançlarında serbestlik tanınmıştı. Bu derece dürüst ve yumuşak bir idarenin sağlamış olduğu huzur ve sükun ile adada yıllar boyunca bir barış dönemi yaşanmıştı.

Zamanla Rusya'nın tahrikleri, Fransız İhtilali'nin doğurduğu milliyetçilik hareketleri ve Yunanistan'ın bağımsızlık elde etmek için gösterdiği çabalara ilave olarak Osmanlı Devleti'nin zayıflamaya başlayan iç idaresinde görülen

---

[**] Bu bildiri metni, *Mustafa Naili Paşa'nın Hayatı ve Girit Valiliği* adlı doktora tezinden üretilmiştir.

---

[1] Girit'in Fethi ve Osmanlı idaresi hakkında geniş bilgi için bkz. Ersin Gülsoy, *Girit'in Fethi ve Adada Osmanl*ı İdaresinin Tesisi (1645-1670) (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 1997.

[2] Bekir Sıtkı Baykal, "Girit", *Türk Ansiklopedisi*, XVII, MEB, Ankara 1969, s. 378.

olumsuzluklar bir araya geldiğinde Girit'in Rum ahalisi 1821 yılında isyan etmişti. Bu tarihten itibaren Girit'te ayaklanmaların ardı arkası kesilmemişti. Dışarıdan gelen tahriklere kayıtsız kalamayan Rum ahali, fırsat buldukça Osmanlı yönetimine karşı ayaklanmıştı. 1821, 1831, 1841, 1859, 1866, 1878, 1885, 1896, 1905 senelerinde çıkarılmış olan bu isyanlar neticesinde 1913 yılında imzalanan Londra antlaşması ile Girit, Yunanistan'a bağlanmış ve üç asra yakın süren Osmanlı idaresi sona ermişti.[3]

Mustafa Naili Paşa, 1830-1840 yılları arasında Girit'in Kavalalı Mehmet Ali Paşa idaresinde olduğu dönemde Girit muhafızı unvanı ile adanın yönetimini üstlenmişti. Babıali'nin güvenini kazanmış olan Mustafa Naili Paşa'nın idareciliği, Girit'in yönetimi tekrar Osmanlı hakimiyetine geçtikten sonraki süreçte de devam etmiş, merkez tarafından vali olarak atanmıştır. 1840-1850 yılları arasında Girit adasında Osmanlı Devleti adına valilik görevinde bulunan Paşa, bu dönemde hem Rum isyanları ile hem de adanın siyasi, sosyal ve ekonomik meseleleri ile uğraşmak durumunda kalmıştır. Mustafa Naili Paşa, adada valilik görevinde bulunduğu dönem içerisinde Girit limanlarının güvenliği ve temizliği konularında hassasiyet göstermiştir.

1) Mustafa Naili Paşa Döneminde Girit Limanları

Yunanca (Krete), Araplar tarafından (İkritis), İtalyanlar tarafından (Candia) adı verilen Girit adası, Akdeniz'in Kıbrıs'tan sonraki en büyük adası ve Ege Denizi'nin de kilidi olma özelliğini taşımaktadır.[4] Girit, Asya, Afrika ve Avrupa kıtaları arasında stratejik öneme sahip bir bölgededir.[5] Uzunluğu 250 km, genişliği 7.800 km² olan Girit'in,[6] etrafı dik sahillerle çevrilmiştir. Özellikle güney sahilleri dik ve girintili çıkıntılı olmayan bir yapıda olduğundan limansızdır. Kuzey sahilleri ise oldukça girintili ve çıkıntılı olduğu için doğal limanlar mevcuttur.[7] Girit'in Kandiye, Resmo ve Hanya olmak üzere üç büyük kalesi ve kıyılarında da aynı adlı limanları yer almaktaydı. Bunlardan başka, Sevde, İsperlanka, Ayanikola gibi büyük limanları da vardı. Girit'in coğrafi yapısı nedeniyle dağlar denize doğru uzanmış vaziyetteydi. Bu yüzden sahilleri çok kıvrımlı idi ve pek çok burun oluşmuştu.[8]

---

3 İdris Bostan, "Girit'e Dair Bir Layiha", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 2 (1986'dan ayrı basım), İstanbul 1987, s. 19-20.

4 Cemal Tukin, "Girit", İ*slam Ansiklopedisi*, IV, MEB, Ankara 1955, s. 791.

5 Abdurrahman Velid Ebuzziya, *Girit'in Mazisi, Hali, İstikbali*, İstanbul 1328, s. 3.

6 Metin Hülagü, "Osmanlı İdaresinde Girit", *CIEPO Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XIV. Sempozyum Bildiri Kitabı,* (haz. Tuncer Baykara), Ankara 2004, s. 321.

7 Cemal Tukin, "Osmanlı İmparatorluğunda Girit İsyanları-1821 Yılına Kadar Girit", *Belleten*, IX/34, Ankara 1945, s. 163-164.

8 Hüseyin Kâmi Hanyevi, *Girit Tarihi,* Mühendisoğlu Ohanes Matbaası, Dersaadet 1288, s. 14-15; Şemseddin Sami, *Kâmûsü'l-A'lâm,* V, Mihrân Matbaası, İstanbul 1314, s. 3852; Ebuzziya, *a.g.e.,* s. 13.

Girit adasında Venedikliler tarafından sahillerde birçok kale ve kemer, limanlar için büyük taşlardan setler yapılmıştı. Fakat bunlar zamanla yetersiz kalmış ve hatta kullanılamaz hale geldiği için ulaşım zorlaşmıştı. Bu durum adada yetişen mahsulün -özellikle zeytinyağının- ihraç edilmesine mani olmaktaydı. Halbuki ticaret Girit için çok önemliydi. Ayrıca köylüler de mahsullerini çarşı ve pazarlara nakledemedikleri için, satış yapamamışlar ve dolayısıyla ihtiyaç duydukları senelik yiyecek maddelerini tedarik edememişlerdi.[9] Bu nedenlerden dolayı Mustafa Naili Paşa, Hanya ve Resmo Limanlarının girişlerine büyük taşlar koymak suretiyle setler inşa ettirmiş ve limanları temizletmişti.

Girit sahillerinin çok kıvrımlı olması dolayısıyla ada sahillerinin güvenliğini sağlamak zor olmuştu. Bu nedenle, Hanya, Kandiye, Resmo, Sevde ve İsperlanka'dan başka yerlere herhangi bir kayığın yanaşması ve başıboş turlamasına izin verilmemişti. Eğer bir mesele için herhangi bir kayık gidip-gelecek olursa bu ancak adı geçen beş yerdeki gümrük ve karantina memurları tarafından izin kağıdı verilmesiyle mümkün olacaktı. Önceden adaya gelen gemiler Hanya, Kandiye ve diğer yerlerde liman olmadığından Sevde Limanı'nda karantinada tutulmaktaydı.

Girit adası Balkanlar'dan Mısır'a giden Arnavut askerlerinin bir durak noktası olmuştu. Mustafa Naili Paşa, adaya gelen bu Arnavut askerlerini Mehmet Ali Paşa adına organize etmiş, askerleri Suriye ve Adana taraflarına göndermişti.[10]

Girit limanlarına ticaret için uğrayan tüccar gemileri, zaman zaman haydut saldırılarına maruz kalmıştı. Bu gemilerin haydut saldırılarından muhafaza edilmesine dair merkezden gelen emri Mustafa Naili Paşa titizlikle uygulamıştı.[11]

---

[9] Mustafa Naili Paşa'nın danışmanı olan Mösyö Kaporal tarafından bu duruma bir çözüm yolu planlanmış ve Babıali'ye arz edilmişti. Kaporal, bu planın önce Babıali tarafından daha sonra da Girit meclislerinde kabul edileceğini öngörmüştü. Mösyö Kaporal'in planına göre, yolların tamiri esnasında devlet bir akçe bile harcamayacaktı. Şöyle ki, Girit'in yaklaşık iki yüz bin nüfusunun altıda biri olan on beş yaşından altmış yaşına kadar işe yarar otuz yedi bin erkekten her biri beş altı sene boyunca yılın sekiz günü bizzat çalışacaktı. Zengin ya da ticaretle uğraştığı için bizzat çalışmaya vakti ve kudreti olmayanlar ise bu sekiz günün ücretini vereceklerdi. Ücretler özel bir sandıkta toplanacak, sandıkla ilgilenecek memur meclisin oylarıyla seçilecek ve Mustafa Naili Paşa'nın nezaretinde çalışacaktı. Kaporal, bizzat çalışmak isteyenlerden de seçmek suretiyle bu şekilde otuz yedi bin erkeğin, yılda sekiz günden üç yüz bin gün boyunca çalışmasıyla yolların tamiri ya da yeniden yapılmasının tamamlanacağını belirtmişti. Böylece eşya nakli, ticaret ve hatta askerlerin bir yerden başka bir yere nakli kolaylıkla yapılabilecekti. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İ. MTZ. GR. 1/4.

[10] David Barchard, "The Princely Pasha of Crete", *Cornucopia*, Sayı 30, 2003/2004, s.25; Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılışından sonra ihtiyaç duyulan insan kaynağı çeşitli yollardan karşılanmıştır. Örneğin, Arnavutlar, sözleşmeli ücretli savaşçı olarak istihdam edilmişlerdi. Gültekin Yıldız, *Neferin Adı Yok, Zorunlu Askerliğe Geçişi Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Siyaset, Ordu ve Toplum (1826-1839)*, Kitabevi, İstanbul 2009, s. 212.

[11] A. MKT. UM, nr. 8/66.

a) Mustafa Naili Paşa Döneminde Girit Sahillerinin Haritasının Çıkarılması

Mustafa Naili Paşa'nın valiliği döneminde 1850 yılı içerisinde Girit sahillerinin haritasını çıkarma çalışmalarına başlanmıştı. Paşa, Girit sahillerini ve sularını inceleyerek haritasını çıkaracak olan İngiltereli mühendisin çalışmalarına yardımcı olmak için gerekli bütün tedbirleri almıştı.[12]

İngiltere beylik gemilerinden bir vapur ile bir diğer küçük geminin kumandanı olan Tomas Esparat, Girit Adası sahilinin haritasını düzenlemeye memur edilmişti. İngiliz kaptan, bu vapurla adanın etrafını gezerek sahilleri keşif ve muayeneyle resimlerini çıkarıp haritalarını yapmaya İngiltere Devleti tarafından görevlendirilmişti. Bu kaptan ve göreviyle alakalı haberler, Mustafa Naili Paşa'ya bir mektupla bildirilmişti. Bu iş için biraz adam ve filika istihdam edileceğinden bu anlamda kendisine engel olunmaması talep edilmişti. Kendilerinin himaye ve korunmaları hususu İngiltere sefareti tarafından rica edilmişti. Daha önce de Akdeniz'de bulunan bazı adaların haritalarının tanzimine izin verilmiş olması sebebi ile bu konu genel bir bilgi birikimi gerektirdiği için buna engel olmaya çalışmak uygun olmayacaktı. Bu iş için bir izin belgesi verilmesi talebi sadrazam tarafından padişaha arz edilmiş ve daha öncesinden örnekleri olduğundan dolayı buna ruhsat verilmesi uygun görülmüştü.[13]

b) Mustafa Naili Paşa Döneminde Girit Limanlarının Temizlenmesi

Girit'te ulaşım, haberleşme ve ticaret için limanların hayati bir önemi vardı. Bu yüzden, ada sahillerinde 1844 yılı Haziran ayında liman temizliği yapılması gündeme gelmişti. Mustafa Naili Paşa Meclis-i Vâlâ'ya gönderdiği bir yazısında Hanya, Kandiye ve Resmo limanlarının kum ile dolu olduğunu, bu yüzden tüccar gemilerinin bu limanlara giremediğini ve ticaretle uğraşan ahalinin zarar gördüğünü, bundan dolayı adı geçen limanların temizlenmesi gerektiğini belirtmişti. Limanların temizliğiyle ilgili olarak daha önce Meclis kararıyla İngiltere'den iki çeşit alet getirilmişti fakat bunların hem kullanım süreleri dolmuştu ve hem de tamir ve bakıma ihtiyaçları vardı. İngiltere'den vapur kuvvetiyle işleyen mancınıklar kiralanmasıyla limanların kolay bir şekilde tahliye ve temizliği yapılabilirdi. Fakat bakım ve tamir masrafını ödemek ya da yenisini kiralamak yerine yeni temizleme makineleri almak daha uygun görüldü. İngiltere Konsolosu aracılığıyla mancınığın teknesiyle ve makinesi 600 kese akçeye kadar satın alınabileceği ve bir ayda ödenecek gümrük ücreti, tayfa ve mühendisin aylık masrafları 15 bin kuruş olacağı tahmin edilmekteydi. Mancınığın satın alınması fikri, hem daha az maliyetli ve hem de ileride gerekli durumlarda kullanılabilir olmasından dolayı daha faydalı olabilirdi. Bu anlamda Hanya, Kandiye ve Resmo Limanlarının temizliğinde kullanılmak

---

[12] A. MKT. UM, nr. 13/20.

[13] İ. HR, nr. 78/3818.

üzere İngiltere'den bir mancınık satın alınması 20 Mart 1844 tarihinde Meclis-i Vâlâ'da alınan karar ile uygun bulunmuştu.[14]

Konsolos ile görüşülerek İngiltere'de olan fabrikalardan mancınık teknesiyle temizleme makinesi aleti sipariş edilmişti. Limanların temizliğini yapacak vapur ve temizleme makinasının inşası için İngiltere konsolosunun Londra'daki bir adamına iş verilmişti. Bu kişinin maliyetin başta verilen fiyattan biraz fazla tutacağını beyan etmesi üzerine makinelerin imalatı biraz ertelenmiş, bu yüzden geminin inşası biraz gecikmiş ve dolayısıyla söz verilen zamanda gönderilmemişti.[15] 3 yük 18 bin 964 kuruş 25 paraya mal edilmiş olan makine Girit'e getirilirken mühendis, usta ve makineciler de birlikte gelmişti. Daha başka lazım olan aletler satın alınmak suretiyle tedarik edilmişti. Aletlerin denize indirilmesinin masrafı, 1 yük 3 bin 128 kuruş 6 para, limanlardan çıkarılacak kumun tahliyesi hariç denize çıkarılması hususunda gerekli görülen dört büyük tekneyle bir filikanın masrafları ise 40 bin 476 kuruş 32 para tutmuştu. Girit adasındaki Hanya, Resmo ve Kandiye Limanlarının temizliği için İngiltere'den satın alınan liman temizleme makinesinin parası ve makine kullanılırken yapılan bu masraflar, Mustafa Naili Paşa tarafından ada hazinesinin 1844 yılı gelirlerinden karşılanmıştı. Denizden çıkarılacak öteberi de devlet hesabına satılmıştı.[16]

Mustafa Naili Paşa limanların temizliği konusundaki hassasiyetini her vesileyle dile getirmişti. 9 Haziran 1845 tarihinde yayınladığı bir ilan ile Girit sahilinde bulunan limanlara gelen gemileri, safralarını liman içine dökmemeleri gerektiği konusunda uyarmıştı.[17]

Nihayet 1846 yılı sonbaharında Resmo Limanı'nın temizliğine başlanmıştı. Mancınık gayet kullanışlı olmasından dolayı hızlı bir şekilde işlemekte olduğu, usta ve makinecilerle özenli bir şekilde çalıştığı gözlemlenmişti. Daha önce liman temizliğinde kullanılmış olan mekanizmalar tamir edilmiş olsa idi hâlâ pek çok hasar meydana gelme ihtimali vardı. Ayrıca diğer limanların temizlenmesi birkaç seneyi bulabilirdi. Fakat bu şekilde, 6 ay zarfında limanların temizleneceği haber verilmişti. Resmo Limanı'ndan çok eski zamanlarda çıkarıldığı bilinen pek çok taş, bu sefer de yine mancınık makinasıyla uzun uğraşlar sonucunda tekrar çıkarılmıştı. Limanın tamamen temizlenmesi ve tahliyesi ancak söz konusu taşların tamamen çıkarılmasıyla mümkün olacaktı. Bu mesele temizlik işinin uzamasına sebep olmuştu. Kandiye ve Resmo Limanlarına gemi yanaşamaması nedeniyle, her sene daha fazla zarar edildiğinden dolayı bu zaman kaybı mazur görülmüştü. Bu şekilde temizleme makinesiyle önce Resmo ve daha sonra Kandiye Limanlarının 1847 yılı yaz sonuna kadar tamamen

---

[14] C. BH, nr. 74/3509.

[15] İ. HR, nr. 27/1264.

[16] C. BH, nr. 29/1365.

[17] A. MKT, nr. 24/77; Mahir Aydın, *Girit Sarı Kitap,* Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2008, s. 13.

temizlenmesi mümkün olacaktı. Hanya Limanı'na şimdilik gemiler rahat girip çıkabildiği için bu limanın temizliği en sona bırakılmıştı. Temizlik masrafı olarak her ay 10 bin kuruştan daha az akçe gideceği tahmin edilmişti. Resmo ve Kandiye Limanlarının temizliğinin bitmesinden hemen sonra Hanya Limanı'na başlanması kararlaştırılmıştı. Padişah, bundan sonra çeşitli yerlerdeki limanların temizliğinde de bu makinenin kullanılmasını emretmişti.

Mustafa Naili Paşa'nın liman temizliği konusundaki gayreti ve titizliği Babıali'nin de dikkatini çekmişti. Kendisine taltif ve teşvik yazıları gönderilmek suretiyle Paşa, daha da gayretlendirilmişti.[18]

2) Girit'te Ulaşımın Tek Adı: Gemiler

Sultan Abdülmecid, denizciliğe dolayısıyla donanmaya hayli önem vermişti. Bu dönemde pek çok geminin tamir ve bakımının yapılmasının yanı sıra, *Eser-i Cedid, Mecidiye, Taif, Eser-i Hayr, Peyk-i Zafer* adlarında yeni gemiler inşa edilmişti. Özellikle adalarda ve sahil kentlerinde, gemilerden yalnız savaş zamanlarında değil, barış dönemlerinde de istifade edilmişti.[19] Örneğin Girit adasında hem savaş, hem de barış zamanlarında gemiler ulaşımın tek vasıtası olmuştu. Ayrıca isyan dönemlerinde donanma sayesinde, ada abluka altına alınarak, dışarıdan gelme ihtimali olan yardımların engellenmesi sağlanmıştı.

Girit'te, merkezle devamlı haberleşmek ve adanın güvenliğini sağlamak için Tersane-i Amire'den bir vapur tahsis edilmesi gerekiyordu. Ada, İstanbul'a bir hayli uzak olup buna göre ek zaman verilmesi uygun olmayan, önemli bazı işler ve hassas hususların hemen İstanbul'a arz edilmesi gerektiğinde yelkenli gemiler kullanılmak zorunda kalınıyordu. Böyle bir durumda hava muhalefeti nedeniyle gidip-gelmek biraz zaman almaktaydı. Mustafa Naili Paşa tarafından bu sebeplerden dolayı, gerektiğinde derhal İstanbul'a gönderilmek ve diğer zamanlarda adayı dolaşmak üzere bir vapurun Girit'e gönderilmesi talep edilmişti. Talep edilen gemiler, 1841 yılı Haziran ayında adaya gönderilmişti. Bir süre sonra, Girit'te bulunan Osmanlı gemilerinden büyüklerinin İstanbul'a geri gönderilmesi söz konusu olmuştu. Girit adası yakınında bulunan Osmanlı gemilerinden büyük olanlara kış mevsiminin yaklaşması sebebiyle ihtiyaç kalmamıştı. Ancak üç gemiye Kaptan Ahmet Paşa tarafından uygun bir başbuğ tayiniyle havaların açık olduğu bazı zamanlarda adanın etrafında dolaşmak üzere kalmalarına izin verilmişti. Bunların dışındaki gemilerin, Kaptan Ahmet Paşa tarafından İstanbul'a gönderilmesi gerekmişti.[20]

Girit'e belli aralıklarla sürekli yeni gemiler gönderilmişti. Mesela, Girit

---

[18] İ. MVL, nr. 81/1605.

[19] Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Yeni Türkiye, Osmanlı-I (Siyaset ve Teşkilat),* S. 31, Ocak- Şubat 2000, s. 606.

[20] İ. MTZ. GR, nr. 3/31.

adası muhafazası için tayin edilmiş olan *Feth-i Bülend* ve *Ahter* adlı gemilerin süreleri dolduğu için yerlerine adayı boş bırakmamak için Tersane-i Amire'den *Pürzafer* ve Sürat adlı gemiler gönderilmişti.[21]

Mustafa Naili Paşa'nın talebiyle, Girit adası çevresinde dolaşmak ve meçhul şahısların o yöne gelmesini engellemek için tersane vapurlarından *Eser-i Hayr* isimli vapurun adayı korumak üzere gönderilmesine karar verilmişti. Fakat sonradan bu vapur, eski olduğu için fırtınalı denizlere pek uygun görülmemiş, bunun yerine hem hızlı gidecek hem de daha büyük bir firkateynin gönderilmesi düşünülmüştü. Nihayetinde *Eser-i Hayr* ve bundan başka iki vapur tamir edilerek birlikte adaya gönderilmesine karar verildi.[22] Yine 15 Haziran 1845 tarihinde de Girit adası için üç adet küçük gemiye ihtiyaç duyulmuş ve bu gemiler teçhiz edilerek adaya gönderilmişti.[23]

Aslında Girit'e devamlı gidip gelecek olan bir gemi tahsis edilmesi işleri daha da kolaylaştırabilirdi. Bu talep Mustafa Naili Paşa'dan gelmişti. Paşa, merkezden Girit'e ulaşımın kolaylığını sağlamak adına, devamlı işleyecek bir vapur gönderilmesini talep etmişti. Bu vapur Girit'in yanında aynı zamanda Rodos adasının ve diğer adaların zabıta işleri için devamlı surette işletilebilirdi. Bu husus Kaptan Paşa'ya havale edilmişti.[24]

Her türlü olumsuzluklara karşı ihtiyat tedbirleri almak üzere Akdeniz ve Karadeniz'de bazı güçsüz siperlerin güçlendirilmesi için padişahın emriyle Girit adasına vapur gönderilmesi planlanmıştı. Ayrıca Marmaris, İzmir, Selanik, Girit, Bartın, Arnavutluk, Trablusgarp, Tuna ve Basra'ya da gemiler gönderilecekti. Girit adasında görev yapması için 30 Nisan 1848 tarihinde gönderilmişti.[25] Girit adasında kullanılmak üzere vapurların gönderilmekte olduğu Mustafa Naili Paşa'ya da haber verilmişti.[26] Girit Adası'na vapur tayin edilmiş olması adada asayişinin sağlaması hususunda çok işe yarayacağından, ahali bu durumu memnuniyet ve şükranla karşılamıştı.[27] Bu arada Girit için satın alınan bir gemi, arızalanarak kullanılamaz hale gelmiş ve İstanbul'a geri gönderilmişti.

Mustafa Naili Paşa zamanında, bir süre sonra Girit tersanesinde gemi inşa edilmeye başlanmıştı. Mustafa Naili Paşa tarafından 20 Ocak 1846 tarihinde Girit'te bir gemi inşa ettirilmiş ve bu gemiye beylik sancağı çekilmişti.[28] Yine 1848 yılı Haziran ayında inşası tamamlanan bir vapur tersaneye teslim edilmişti.[29]

---

21 Bu sayede adada mevcut Redif askerinden bir miktarının Girit'ten ayrılacak olan gemilerle Anadolu taraflarında uygun yerlere gönderilmesi de sağlanmıştı. İ. MTZ. GR, nr. 4/42.

22 İ. MTZ. GR, nr. 4/52.

23 İ. MTZ. GR, nr. 4/55.

24 C. DH, nr. 7/339.

25 İ. MSM, nr. 67/1938.

26 A. MKT, nr. 27/22.

27 C. BH, nr. 181/8493.

28 İ. MVL, nr. 73/1404.

29 A. MKT, nr. 135/70; A. MKT, nr. 136/55; A. MKT, nr. 223/69.

Mustafa Naili Paşa, Girit iskelelerinde vapur inşası esnasında bu konuyla ilgili yayınlanmış olan nizâmnâmeye uygun davranıldığını ve bundan sonra da daima uyulacağını beyan etmişti.

a) İstanbul İle Haberleşmede Kullanılan Pesendîde Adlı Vapur

Girit Adası'nda görevli olarak tayin edilmiş olan Pesendîde (beğenilmiş, seçilmiş) adlı vapur, adayla ilgili işlerde İstanbul ile haberleşme ve mektuplaşmanın zamanında yapılmasına kolaylık sağlamak amacıyla 15 günde bir evrak torbasıyla Şira'ya gelirdi. Burada tüccar vs. mektuplarını Şira postanesine bırakır ve oradan alacağı mektupları diğer posta vapurları gibi alıp, aidatlarını öderdi. Bir müddet sonra Pesendîde vapuruna, tüccar gemisi muamelesi uygulanmak istenmişti. Gemiden, liman, karantina ve halat aidatları alınacağı Şira yöneticileri tarafından Mustafa Naili Paşa'ya ifade edilmişti. Paşa da bu durumu 13 Mayıs 1849 tarihinde yazdığı bir yazıyla hemen merkeze rapor etmişti. Bu raporda Paşa, vapur hakkında tüccar gemisi muamelesini icra edecek olunursa aidatlardan dolayı zarar edeceklerini, vapurun Girit'ten Şira'ya götüreceği mektupları ulaştırdığında diğer posta vapurları gibi postaneye teslim etmesini ve oradan verilecek mektupları postaneden alarak yalnız buna bağlı aidatları vermesinin uygun olduğunu belirtmişti. Atina Sefaretine, Fransa posta vapurlarına beylik muamelesi yapılırken Osmanlı Devleti'nin vapurunun bu imtiyazın dışında tutulmasının nedeni sorulmuştu. Gelen cevapta, Osmanlı Devleti ile Yunan Devleti arasında bir posta nizâmnâmesi hazırlanarak mektupların sebepleri açıklanacaktı. Yunanlıların bu teklifini yerine getirmek mümkün değildi. Bu yüzden Pesendîde vapuru için, bundan sonra Şira'ya uğramaksızın yeni bir yol oluşturulması gerekiyordu.[30]

Girit'ten Şira'ya gidip gelen Pesendîde adlı vapur Yunanlıların, bazı zorluklar çıkarmış olmalarından dolayı güzergah değiştirmek zorunda kalmıştı. Buna göre, postaların Girit'ten doğrudan doğruya Rodos'a ve oradan İzmir'e işleyen bir vapura teslim edilmesine dair Mustafa Naili Paşa'ya ve Cezayir Bahr-i Sefîd valilerine haber verilmişti. Bu emir Paşa'nın eline 27 Haziran 1850 tarihinde geçmişti. Buna göre, Girit Adası'nda bulunan Pesendîde adlı vapur Şira'ya uğramaksızın her 15 günde bir Hanya'dan doğru Rodos'a giderek postasını orada bulunan ticaret vapuruna verecekti. Bu vapur da her on beş günde bir İstanköy, Sisam ve Sakız adalarına uğrayarak İzmir'e gidip postasını teslim edecekti. Mustafa Naili Paşa, bu durum ile ilgili görüşlerini Bahriye Meclisi'ne gönderdiği yazısında belirtmişti. Paşa, Girit tüccarının Rodos ile hiçbir ticaret ilişkisi olmadığından emredildiği gibi vapurla Rodos'a hiçbir yolcu ve yük olmadan yalnız posta için gidip gelmesinin sakıncalarından bahsetmişti. Rodos Adası ile Hanya arasının 190 mil mesafede bulunduğu ve her seferin çok masraflı olacağına dikkat çekmek istemişti. Masrafların devlet tarafından

---

[30] İ. MTZ. GR, nr. 5/81.

ödenmeyecek olmasından dolayı vapurun postaya işlettirilmesinden ziyade bazı mühim acil işlerde kullanılmak üzere daima Girit'te ikamet etmesinin daha faydalı olacağını ifade etmişti. Pesendîde adlı vapurun daima ada üzerinde bulunduğu sürece çevre ve sahil durumu hakkında hızlı bir şekilde haberdar olunmasına ve ada muhafazasına kolaylık sağlayacağını belirtmişti. Kendilerine ani gelişen bir durumu haber vermek gerektiğinde yazılacak olan maruzatın hemen gönderilmesi ve gereken izinlerin alınmasında kolaylık sağlanacaktı. Vapurun geçmişte Şira'ya gönderilmesi faydalı olmuştu. Hem evrakların hızla ulaştırılmasını sağlamakta ve hem de Yunanlıların Girit aleyhinde olumsuz bir düşüncelerinin olup olmadığı hakkında bilgi toplamaya yardımcı olmakta idi. Ayrıca, vapur Şira'ya gidip gelirken kömür masrafına karşılamak için bulabildiği yolcu ve eşyayı da taşımıştı. Fakat bu metot da masrafları karşılamada pek faydalı olmamıştı. Bazen de vapurun gitmesine gerek duyulmayan zamanlarda özellikle kış mevsiminin başından sonuna kadar Şira'ya üç-dört defa gönderilmiş, sıradan işler ve evrak torbaları için 15 günde bir kiralık kayıklar Şira'ya gitmişti. İstanbul'dan Şira'ya giden evrak torbaları dahi bu kayıklar vasıtasıyla gönderilmişti. Mustafa Naili Paşa, posta işlerinin yine bu şekilde devam etmesini talep etmişti. Vapurun daima Girit'te bulundurulması ve adi işler için kayık kiralanarak 15 günde bir kere Şira'ya kadar gitmesi ve evrakın Şira'nın posta vapurlarına teslim edilmesini tavsiye etmişti. İstanbul'dan gelecek olan evrak torbalarının kayıkla Girit'e gönderilmesi ve yazılacak maruzatların hızlı bir şekilde Rodos'a götürülüp orada posta vapuruna teslim edilmesi konusundaki fikirlerini 24 Ekim 1850 tarihinde merkeze bildirmişti.

Rodos'tan İzmir'e posta işlemesinde hiçbir mesele yoktu ancak Girit'ten Rodos'a işleyip işlememesi hakkında olan düşünceler mecliste müzakere edilmişti. Aslında vapurun Rodos postasına tayini ticaret amacıyla olup politika gereği postaya işlettirilmişti. Mustafa Naili Paşa'nın bildirdiği üzere Yunanlılar daima reayanın zihinlerini bozma ve fesat çıkarma niyetinde olup, daha önce Girit adasında fesat olayları yaşandığından Paşa'nın Girit'te bir vapurun daima bulunması konusundaki ısrarına meclis hak vermişti. Yunanlılar, Girit sahiline gemiyle yanaşarak, gerek iskelelerde ve gerek civar köylerde ellerinden geldiği kadar uygunsuz hareketlere cüret ettiklerinden dolayı bu tür eşkıya ve fesadın men edilmesi, ahalinin isteği olan asayişin sağlanması için vapurun Rodos'a işlettirilmesinde bir fayda olmayıp, bilakis zarar olacağı düşünülmüştü. Vapurun Şira'ya değil de Rodos'a işlettirilmesinden vazgeçilmesi, daimi surette Girit sahillerinde ikamet etmesine karar verilmişti. Çok önemli evrakların bile adi tahrirat torbasıyla, küçük kayıklar vasıtasıyla Şira postasıyla gönderilmesi uygun bulunmuştu. Paşa'nın fikirleri Meclis-i Vâlâ'da müzakere edilmiş ve istenen sonuç elde edilmişti. Sonuç olarak adada bulunan vapurun planlandığı gibi 15 günde bir defa sadece yazışmalar için Rodos'a gitmesi masraflı olacağından acil bir yazının gönderilmesi durumunda evrak torbalarının kiralık bir kayıkla gönderilmesi ve vapurun daima adada bulundurulması uygun bulunmuş ve Mustafa Naili Paşa'ya bildirilmişti. Bahriye Meclisi'nde yapılan görüşmelerden de istifade edilerek vapurun sadece postaya tahsis edilmesine dair olan teklife

engel olunmuştu. Padişahın da uygun görmesiyle mesele 1850 senesi dahilinde halledilmişti.[31] Girit'te bulunan Pesendîde vapuru zaman zaman tamir ve bakım yapılmak üzere İstanbul'a gönderilmişti.

SONUÇ

Girit adası, sahip olduğu jeopolitik konum nedeniyle tarih boyunca stratejik önemini korumuştur. Adaya ulaşımın sağlanması noktasında gemiler, gemilerin adaya yanaşması konusunda da limanlar ve sahiller önem kazanmıştır. 1830-1850 yılları arasında Girit adasında idarecilik görevinde bulunmuş olan Mustafa Naili Paşa, bu durumu göz önünde bulundurarak ulaşım, haberleşme ve ticaretin yanında güvenliğin sağlanması için de gemilere olan ihtiyacın karşılanması konusunda çaba sarf etmiştir. Her fırsatta merkezden, devamlı adada kalmak koşuluyla gemi talebinde bulunmuştur. Paşa'nın bu talepleri genellikle merkez tarafından karşılanmış, Girit'e çeşitli adlarda gemiler gönderilmiştir.

Mustafa Naili Paşa, limanlar konusunda da hassasiyet göstermiştir. Girit limanlarındaki yoğunluk nedeniyle zamanla taş ile dolan sahiller, özel makinalar satın alınmak suretiyle temizletilmiş hatta gemilerin, atıklarını kıyılara bırakmaması sağlanmıştı.

[31] İ. MVL, nr. 168/4972.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İstanbul

A.MKT. UM, nr. 13/20; 8/66; 27/22; 135/70; 136/55; 223/69; 24/77.

C. BH, nr. 74/3509; 29/1365; 181/8493.

C. DH, nr. 7/339.

İ. HR, nr. 78/3818; 27/1264.

İ. MTZ. GR, nr. 5/81; 1/4; 3/31; 4/42; 4/52; 4/55; 5/81.

İ. MSM, nr. 67/1938.

İ. MVL, nr. 73/1404; 168/4972; 81/1605.

B. KAYNAK ESERLER, KİTAPLAR VE MAKALELER

AYDIN, Mahir, *Girit Sarı Kitap*, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2008.

BARCHARD, David, "The Princely Pasha of Crete", *Cornucopia*, Sayı 30, 2003/2004, s. 23-26.

BAYKAL, Bekir Sıtkı, "Girit", *Türk Ansiklopedisi*, XVII, MEB, Ankara 1969, s. 378.

BOSTAN, İdris, "Girit'e Dair Bir Layiha", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S.2 (1986'dan ayrı basım), İstanbul 1987, s. 19-20.

DEĞİRMENCİ Kevser, *Mustafa Naili Paşa'nın Hayatı ve Girit Valiliği* (Doktora tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi, İstanbul 2013.

EBUZZİYA**,** Abdurrahman Velid, *Girit'in Mazisi, Hali, İstikbali*, Matbaa-i Ebuzziya, İstanbul 1328.

GENCER, Ali İhsan, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Yeni Türkiye*, *Osmanlı-I (Siyaset ve Teşkilat),* S. 31, Ocak- Şubat 2000, s. 606.

GÜLSOY, Ersin, *Girit'in Fethi ve Adada Osmanlı İdaresinin Tesisi (1645-1670*) (Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 1997.

HANYEVİ, Hüseyin Kâmi, *Girit Tarihi,* Mühendisoğlu Ohanes Matbaası, Dersaadet 1288, s. 14-15.

HÜLAGÜ, Metin "Osmanlı İdaresinde Girit", *CIEPO Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XIV. Sempozyum Bildiri Kitabı*, (haz. Tuncer Baykara), Ankara 2004, s. 321.

TUKİN, Cemal, "Girit", İslam Ansiklopedisi, c. IV, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, Ankara 1955, s.791-804

_____, "Osmanlı İmparatorluğunda Girit İsyanları - 1821 Yılına Kadar Girit", *Belleten*, IX/34, TTK, Ankara 1945, s. 163-164.

SÂMİ, Şemseddin, *Kâmûsü'l-A'lâm*, V, Mihrân Matbaası, İstanbul 1314.

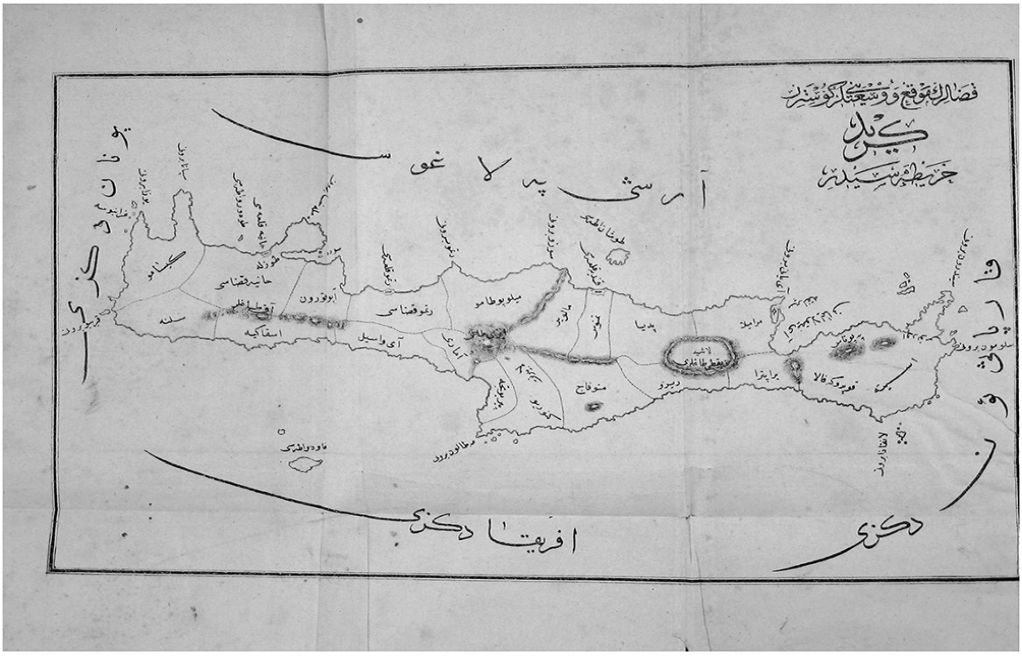
YILDIZ, Gültekin, *Neferin Adı Yok, Zorunlu Askerliğe Geçişi Sürecinde Osmanlı Devleti'nde Siyaset, Ordu ve Toplum (1826-1839)*, Kitabevi, İstanbul 2009.

EKLER

Ek 1: Girit Valisi Mustafa Naili Paşa (1830-1850)

Mustafa Naili Paşa

Ek 2: Girit Adası Haritası



Hüseyin Kami Hanyevi, *Girit Tarihi*, Dersaadet 1288.

Ek 3: Hanya'nın Bazı Bölgelere ve Oradan İstanbul'a Olan Mesafesini Gösteren Tablo:[32]

	İngiliz mili	İstanbul'a
Hanya'dan Şira'ya	130 mil	320
Hanya'dan Rodos'a	212 mil	424
Hanya'dan İzmir'e	280 mil	272
Hanya'dan Midilli'ye	265 mil	230
Hanya'dan Limni'ye	280 mil	260

[32] İ. MTZ. GR, nr. 5/81.

EGE'NİN DEPREMZEDE ADASI: 1867 MİDİLLİ DEPREMİ VE SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİ

EARTHQUAKE-STRICKEN ISLAND OF AEGEAN: 1867 MYTILENE EARTHQUAKE AND SOCIO-ECONOMIC IMPACTS

Metin ÜNVER *

Özet:

1462'de Osmanlı Devleti sınırlarına dahil olan Midilli Adası'nda XIX. yüzyılda meydana gelen ve adadaki sosyo-ekonomik hayat üzerinde etkileri bakımından önemli olan gelişmelerden biri de 1867 yılında yaşanan şiddetli depremdir. Esasında Ege Denizi aktif bir fay hattında yer almakta olup adalar ve Batı Anadolu şehirleri sıklıkla depreme maruz kalmaktadır. 19. yüzyıla baktığımızda bölgede Midilli Adası'nı da etkileyen çeşitli depremler yaşanmıştır. Büyüklüğü, yıkıcı etkisi ve sonrasında uzun süren sosyal ve ekonomik sonuçları itibariyle 1867 depremi Midilli Adası tarihinde dikkat çekici bir yere sahiptir.

Bu çalışmada 1867 depreminin yol açtığı zararlar, yardım faaliyetleri ve sonraki süreçte Osmanlı Devleti'nin depremden kaynaklanan sosyal ve ekonomik problemleri çözmek için aldığı tedbirler üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Midilli Adası, Osmanlı İmparatorluğu, 1867 Depremi, Ege Denizi, Yardım Faaliyetleri.*

Abstract:

One of the developments in the 19th century, which consequently brought about drastic impacts on the socio-economic life of Mytilene Island that was incorporated in the Ottoman domain in 1462, was violent earthquake of 1867. Since Aegean Sea sits on an active fault line, islands in this sea and neighbouring western Anatolian cities often experience earthquakes. As far as 19th century concerns there were various earthquakes hit the settlements in the region including Mytilene. In terms of its magnitude, devastation and following long lasted socio-economic impacts 1867 earthquake has a considerable place in the Island's history.

This paper deals with the extent of the damage caused by the earthquake, relief works, and measures subsequently taken by the Ottoman government in order to solve the social, economic and administrative problems created by the earthquake.

Key Words: *Mytilene Island, Ottoman Empire, 1867 Earthquake, Aegean Sea, Relief Works.*

---

* Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü; Assist. Prof. Dr., İstanbul University, Faculty of Letters, Department of History; (met.unver@gmail.com).

EGE'NİN DEPREMZEDE ADASI:
1867 MİDİLLİ DEPREMİ VE SOSYO-EKONOMİK ETKİLERİ

Metin ÜNVER

Midilli, adalar denizi Ege'de İzmir Körfezi'nin kuzeyi ile Edremit Körfezi arasında yer almakta olup coğrafi olarak Anadolu'nun tabii bir uzantısıdır. 1630 km^2 yüz ölçümüyle Ege'nin üçüncü büyük adasıdır. Doğu-Batı yönünde uzanan ada kaba bir üçgene benzemekte olup bu üçgenin güney ve güneydoğusunda adanın içlerine doğru genişleyen sırasıyla Kalonya ve Yera körfezleri yer almaktadır.[1] Midilli'nin yüksek sayılamayacak ancak oldukça dağlık arazi yapısı ada içi ulaşımda ciddi sıkıntılara sebep olmuştur.

Tektonik hareketlerin çokça yaşandığı bir bölgede olması nedeniyle Midilli Adası tarihin birçok döneminde depremlere maruz kalmıştır. Osmanlı hakimiyeti döneminde yaşanan depremlere birkaç örnek vermek gerekirse 1636, 1650, 1672, 1754, 1755, 1766, 1772 depremleri sayılabilir. Bunlardan bazıları Midilli merkezli depremler iken bazıları ise Sakız ve İzmir gibi Midilli'ye yakın bölgelerde gerçekleşmiş olup etkileri Midilli'de hissedilen depremlerdir.[2] 19. yüzyılda da Midilli Adası'nda çeşitli depremler yaşanmıştır. Bunlar 1867 ve 1889 depremleridir. Bu bakımdan çalışmanın başlığında kullanılan depremzede sıfatı iki yönlüdür. Birincisi tarih içinde birçok defa yıkıcı depreme maruz kalması bakımından Midilli Adası'nın genel olarak depremzedeliği ikincisi ise 1867 yılındaki depremden kaynaklanan durumdur.

1867 depremi üzerinde yakın bir zamanda yapılan teknik bir inceleme sonucunda merkezinin Midilli Adası'nda Kalonya Körfezi'nin hemen üzerinde, Aya Praskevi-Kalonya arasındaki bölge olup yedi şiddetinden büyük olduğu tespit edilmiştir.[3] Bu iki husus depremin yol açtığı maddi hasarın büyük olmasına sebep olmuştur.

Dünya genelindeki özellikle "yıkıcı" depremleri katalogladığı çalışmasında Milne 1867 Midilli depreminin etkili olduğu tarih aralığını 7-16 Mart olarak göstermiş; 3000 evin yıkıldığını kaydetmiştir.[4] Esasında Midilli'deki deprem geniş bir bölgede etkili olmuştur. Etkisi İzmir olmak üzere, Ayvalık, Çanakkale, Gelibolu ve en kuzeyde Edirne'ye kadar uzanmıştır. Bu bölgeler

---

1 Machiel Kiel; "Midilli", *DİA*, 30, İstanbul 2005, s. 11.

2 N. N. Ambraseys, C. F. Finkel, *The Seismicity of Turkey and Adjacent Areas. A Historical Review, 1500-1800*, İstanbul 1995, s. 62, 69, 85, 124, 133, 147, 154.

3 F. Fytikas, S. Lombardi, M. Papachristou, S. Pavlides, N. Zouros, N. Soulakellis, "Investigating of the 1867 Lesbos (NE Aegean) Earthquake Fault Pattern Based on Soil-Gas Geochemical Data", *Tectonophysics* (1999), s. 249-261.

4 J. Milne, *A Catalogue of Destructive Earthquakes, A. D. 7 to A. D. 1899* (1912), s. 71.

arasında Foça ve Midilli hariç depremin can ve mal kaybına yol açtığı başka bir yer olmamıştır. 1867 yılındaki depremden bahseden Lütfi Efendi Çanakkale, Gelibolu, Ayvalık ve Midilli'de deprem olduğunu, Midilli merkezinde bulunan cami ve evlerin üçte birinin yani sekiz bin binanın yıkıldığını, bölge sakinlerinin kırlara kaçtığını yazmıştır.[5]

Aynı zamanda Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'nin de merkezi olan Midilli Sancağı Mutasarrıfı Hüsnü Paşa depremi haber vermek için Bâbıâli'ye ilk telgrafı gece yarısında göndermiştir. Bu dönemde Midilli'nin Batı Anadolu ile telgraf bağlantısı Ayvalık üzerinden sağlanmaktaydı. Midilli'deki panik ve çaresizlik bu telgraf metnine yansımıştır.[6]

Biga Mutasarrıfı Hasan Bey yukarıdaki telgrafın altına düştüğü notta; depremin Biga'da da etkili olduğu ancak ciddi bir zarara yol açmadığını, diğer yandan Midilli'deki depremin büyüklüğü nedeniyle Biga'da tedarik edilebilecek iki yüz çadırın yeterli olmayacağını belirtmiştir. Asıl önemlisi altı güne kadar posta vapuru dahi bulunamayacağına ve eğer ki Boğazda var ise de tek bir vapurun bu kadar asker ve çadırın taşınmasında yetersiz kalacağına, İstanbul'dan özel bir vapur tahsis edilmesi gerektiğine işaret etmiştir.[7]

Yukarıdaki iki telgraf aynı zamanda depremin gerçekleştiği gün hakkında döneminde yaşanan bir tartışmayı da açıklığa kavuşturuyor. 8 Mart 1867 gece yarısı gönderilen telgrafta depremin Cuma gecesi olduğundan bahsediliyor. Osmanlı'da gece önce olduğu için depremin aslında bugünkü anlamıyla Perşembe akşamı yani 7 Mart'ta meydana geldiğini söylemek yanlış olmayacaktır.[8]

Deprem haberinin İstanbul'a ulaşması sonrası harekete geçen Bâbıâli depremde zarar görenlere acilen yardım ulaştırılmasının "*şan-ı merahim-nişan-ı hazret-i padişahiden*" olduğu bakışıyla hareket etmiştir. Bu kabilden olarak açıkta kalan ahaliyi geçici olarak yerleştirmek için derhal bin adet çadır ve yüz asker

---

5 *Vak'a-nüvis Lütfi Efendi Tarihi*, XI, (yay. haz. M. Münir Aktepe), Ankara 1989, s. 43.

6 "Bâbıâliye:
Cenâb-ı Hakk burasını tekrarından ve cemi'-i memaliki vukuundan muhafaza buyursun. İşbu Cum'a gecesi vakt-i gurupdan yirmi dakika mürurunda görülmemiş ve işitilmemiş derece şiddetle vukua başlayıp ala elân bazen şedid ve bazen hafif surette vuku bulmakta olan hareket-i arzdan Midilli Kasabasının ebniye-i mevcudesinden ekserisi külliyen ve maadası dahi durulamayacak derecede münhedim ve harab olarak cümlemiz meydanda kalmış olduğumuzdan muhafaza-i halk için üç bin kadar çadırın Allah için vapur-ı mahsus ile hemen bu tarafa yetiştirilmesi ve işe muavenet zımnında bir yakın mahalden iki yüz kadar asakir gönedrilmesi arz ve ihtar olunur.": Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade-Dahiliye (İ. DH.) 38977, Lef 2.

7 BOA, İ. DH. 38977, Lef 3.

8 Ünlü Fransız sismolog ve deprem katalogcusu Alexis Perrey Midilli depreminin 7 Mart akşamı saat 6:15 veya 6:30'da meydana geldiğini kaydetmiştir. Oldukça şiddetli deprem Anadolu'nun bir kısmını da etkilemiştir: Alexis Perrey, *Note Sur Les Tremblements de Terre en 1866 et 1867, Avec Suppléments Pour Les Années Antérieures, de 1843 à 1865*, (1870), s. 143-144.

hazırlanarak, Çanakkale'de hazırlanan iki yüz çadır ve yüz askerin de aldırılıp Midilli'ye ulaştırılması kararlaştırılmıştır. Gerekirse biraz baraka inşa edilmesi de düşünülmüş; bunun için Midilli'de yeterince kereste bulunamazsa İzmir ve Çanakkale'den tedarik edilmesi hususunda Midilli mutasarrıfına yardımcı olmaları için bu yerlerin vali ve mutasarrıflarına telgraf ile emir verilmiştir.[9]

Depremden sonra Midilli'ye ilk yardım karşı Anadolu sahillerinden gelmiştir. İzmir ve civarından birçok kişi ve müessese Midilli Adası'nın yardımına koşmuştur. İzmir'de yerleşik İngiliz tüccarlarından John Werry'nin oğlu doktor Augustus Werry adaya ilk ulaşanlardandır. İzmir'deki İngiliz konsolosu Cumberbatch'in isteği üzerine kaleme aldığı raporda Midilli'de depremden sonraki ilk günlerde depremin şiddeti ve depremzedelerin durumuna dair canlı tasvirler yer almaktadır.[10] Werry'nin raporu adada bulunan 86 köyden 30'u hakkında bilgi vermektedir.

Augustus Werry adaya 9 Mart gecesi 02.00'de ulaşır. Çok sayıda yaralı olduğunu görür. Vali Hüsnü Paşa ile bir görüşmede bulunan Werry doktor olduğunu ve kendisine en çok nerede ihtiyaç duyuluyorsa orada hizmet edebileceğini ifade etmiştir. Bunun üzerine Hüsnü Paşa Werry'den Midilli şehrinde kalarak yaralılarla ilgilenmesini rica eder. Henüz buraya dışarıdan bir cerrahi yardım gelmemiştir. Werry gün ağardığında adada bir gezintiye çıkar. Yanında kendisine yardım etmek için İzmir'den birlikte geldiği diğer bir İngiliz vardır. İlk dikkatini çeken Midilli şehrinin büyük ölçüde yıkıldığı, ayakta kalan onlarca evin ise oturulamayacak derecede zarar gördüğüdür. Sokaklar yıkılan duvar ve evlerden dolayı geçilemeyecek durumdadır. Werry depremin etkileri hakkında önceki tüm fikirleri altüst eden bazı gerçeklerle karşı karşıya kalmıştır. Örneğin tek katlı tahta yapılar zemine gömülmüşken üç katlı taş yapılar ayakta durmaktadır, ancak oldukça hasara uğramışlardır. Katolik kilisesinin gövdesi bir taş yığını haline dönmüşken, çan kulesi sapasağlam ayaktadır. Rum kiliselerinden birinin gövdesi de, çan kulesi de tamamen yerle yeksan olmuştur. Minareler ayakta iken camilerin kendisi yıkılmıştır. Şehrin alt bölümü en az üst bölümü kadar hasar görmüştür. Tepedeki eski Ceneviz kalesinin içinde bulunan hükümet konağı, hapishane ve diğer kamu binaları harabe halindedir. Kalenin istihkamları da bir düzine yerde yıkılmıştır. Werry insanların neredeyse tamamının tepe tarafından çadırlarda, bazılarının ise açık arazide bulunduğunu gözlemlemiştir. İnsanlar yaşadıkları şokla şaşkına dönmüşlerdi. Yaralıları ararken, insanların en yakın akrabalarından bazılarının dahi yaralandığını anımsamakta zorluk çekmekte olduğunu fark etmiştir. Werry bu zihin halinin devam eden artçı

---

[9] BOA, İ. DH. 38977, Lef 4; 3 Za 1283/9 Mart 1867. Daha önce yapılan bir çalışmada Midilli depreminin hem tarihi, hem de yardım sürecindeki gelişmeler hakkında ciddi biçimde yanlış ve eksik tespitlerde bulunulmuştur: bkz. Zeki Arıkan, "XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Midilli", *XV. Türk Tarih Kongresi (Ankara: 11-15 Eylül 2006), Bildiriler*, IV/1, Ankara 2010, s. 1050-1051.

[10] The National Archives (TNA), Foreign Office (FO) 195/883, No. 16. Werry'in 18 Mart 1867 tarihli raporu.

şoklar sebebiyle sürdüğü kanaatindedir. Ayın 7'sindeki depremden sonra hemen hemen her yarım saatte bir artçı şok gerçekleşmektedir. Her bir şok sonunda daha önce fazlasıyla hasar görmüş evlerin parçaları her yöne yıkılmakta ve bu şekilde bölge sakinlerinin endişe ve kaygısının sürmesine yol açmaktaydı. Her tarafta karşılaştıkları insanlar erzak getirip getirmediğini sormuştur. Birçok kişi ise battaniye gelip gelmediğini soruyordu. Çoğu kimse sadece canlarını kurtarabildikleri için evlerinden herhangi bir şey alamamıştı. Hissedilmeye başlayan diğer bir eksiklik ise şuydu: Adanın içlerinden şehre su getiren borular kırılmıştı.

Hüsnü Paşa Werry ile 9 ve 10 Mart'ta yaptığı görüşmede şehirdeki ölü sayısının 60 veya 70'i geçmeyeceğini ifade etmiştir. Katolik ve Rum kiliseleri, Avusturya, İngiliz, Fransız ve Rus konsoloslarından alınan bilgi de Hüsnü Paşa'nın verdiği bilgiyle paralellik gösteriyordu. Diğer taraftan Werry'ye göre çürüme kokusunun delil olarak ortaya koyduğu üzere çöküntülerin altında birçok ceset bulunuyordu. Midilli şehrindeki işinin sona erdiğini düşünen Werry, Hüsnü Paşa ile yaptığı ikinci görüşmede adanın içlerine giderek buradaki sayısız yaralıya yardım etmeyi düşündüğünü ifade etmiş ve bunun için gerekli ulaşım vasıtasının temininde yardımını istemiştir. Esasında Werry bu seyahat için at veya katır satın almayı denemiş, ancak bu mümkün olmamıştır. Vasıta temini konusunda Hüsnü Paşa'nın geç kalmasından dolayı Werry, bir gün önce İzmir'den Midilli'ye gelen Prusya ganbotu Blitz'e binerek 11 Mart'ta İzmir'e dönmüştür.

Augustus Werry İzmir'de depremzedeler için bir bağış kampanyası yürütüldüğünü görmüştür. Yardım komitesinin teklifi üzerine düzenlenen bir toplantıya katılarak, Midilli'deki durum hakkında bilgi vermiştir. Kendisinden toplanan yardımların dağıtılması için adaya gidecek olan Komite ile beraber tekrar Midilli'ye gitmesi istenmiştir. Bunun üzerine heyetle beraber 13 Mart sabahı İzmir'deki İngiliz tüccarlardan Paterson'a ait, yardım malzemesi dolu yat ile yola çıkmış, öğleden sonra adaya ulaşmıştır. Kendilerine eşlik eden Prusya fırkateyni Gazelle de büyük miktarda yardım malzemesini Midilli'ye ulaştırmıştır.[11]

Bu sırada İstanbul'dan yardım malzemesi ve çadır yüklü olarak yola çıkan ve Sultan Abdülaziz'in doktoru Marko Paşa başkanlığında ve on beş cerrahın da yer aldığı iki vapur Midilli'ye ulaşmak üzeredir.

İzmir'den gelen ikinci yardımın ada genelinde dağıtılmasında İngiliz şalopesi Promothee de yardım etmiştir. Augustus Werry'nin yer aldığı heyet,

---

[11] Werry, Gazelle'in getirdiği yardım malzemesinin ada etrafında dağıtılması için büyük bir gemi olduğunu söyleyerek Hüsnü Paşa'dan o sırada limanda demirli olup hükümet vapurunu 2 veya 3 gün için kendilerine tahsis etmesini rica ettiklerini ancak Hüsnü Paşa'nın, adaya bir şey olması durumunda ana kara ile haberleşmesini gerektirecek bir gelişmenin yaşandığı durumda vasıtasız kalacağını ileri sürerek bunu reddettiğinden yakınmaktadır: TNA, FO 195/883, No. 16. Werry'in 18 Mart 1867 tarihli raporu.

14 Mart sabahı depremden en fazla zarar gören Molova'ya hareket etmiştir. Molova'ya ulaştıklarında limanda demirli bir yat ve Marko Paşa başkanlığındaki heyet ile karşılaşmışlardır. Limanda demirli diğer bir Türk vapuru da bu sırada getirdiği erzakı boşaltmaktaydı. Komite Marko Paşa ile bir görüşme yaptıktan sonra, yarım saat mesafede bulunan ve oldukça zarar görmüş Petra bölgesine hareket etmiştir. Gözlemlerinden ve kendilerine verilen bilgilerden Molova şehrinde 250 veya daha fazla evin yıkıldığı, Molova kalesinin de oldukça zarar gördüğünü anlamışlardır. Tahrip olan evler daha çok yarı taş yarı tahtadan yapılmış olanlardır. Tamamen betondan inşa edilen bir sürü ev ise neredeyse yok denecek kadar az zarar görmüştür. Esasında depremden ciddi zarar gördüğü söylenen Kalonya Körfezi taraflarına gitmeyi düşünen Werry'nin rehberlik ettiği yardım heyeti Marko Paşa'nın Sultaniye yatıyla o tarafa gittiğini öğrenince, Yera Körfezi'nde Lutra köyüne gitmeye karar vermiştir. Promethee kaptanı kendilerine ciddi hasara uğramış Lutra'da büyük bir üzüntünün hakim olduğunu söylemiştir. 15 Mart öğleye doğru Lutra'ya ulaşılarak 40 çuval peksimet, bir fıçı havyar, 1 çuval pirinç ve soğandan oluşan yardım malzemesi dağıtılmıştır. Burada insanların dağıtılan yardım malzemesini alabilmek için adeta birbirini ezdiklerini gözlemlemişlerdir. Daha sonra, Promothoe gemisinin cerrahı tarafından önceki seferde tedavi edilmiş yararlılarla ilgilenmişlerdir. Buradan Dippi Skala tarafına gidilmiş ve burada gemide kalan 140 çuval peksimet, 45 peynir, 1 çuval soğan, 2 çuval pirinç, 1 fıçı havyardan müteşekkil erzak dağıtılmıştır. Genel itibariyle Yera Nahiyesi'ndeki can kaybının çok fazla olmadığına dikkat çeken Werry, bunu 7 Mart akşamı gerçekleşen ilk sarsıntının hafif olması ve uyarı görevi görerek insanların, bir dakika kadar sonra meydana gelen asıl yıkıcı depremden önce kendilerini evlerinin dışına atabilecek zamana sahip olmalarına bağlamaktaydı. İzmir'den gelen yardım heyeti Promothee ile 16 Mart öğleden sonra İzmir'e dönmüştür.

Gerek Augustus Werry, gerekse depremi kaydeden diğer gözlemcilerin dikkat çektikleri bir nokta, artçı şokların uzun sayılabilecek bir dönem sürmüş olmasıdır. Bunlardan bazıları gayet şiddetli olup daha önce hasar görmüş evlerin yıkılmasına da sebep olmaktaydı. Bu ise ahali arasında panik havasının devam etmesine yol açmıştır. Perrey de, Nisan'ın ilk haftasına kadar günde ortalama iki üç artçı şok yaşandığından, gazetelerden takip edebildiği kadarıyla adada şiddetli ya da şiddetsiz olsun sarsıntısız bir gün geçmediğini kaydetmektedir.[12]

Werry raporunda İngiliz şalopesi *Promothoe* ve Prusya ganbotu Blitz'in kaptan ve personelinin, özellikle yaralıların İzmir'e sevkindeki yardımlarını övmüştür.[13] Yukarıda da dikkat çekildiği üzere Midilli depremzedelerine ilk

---

[12] O kadar ki *Moniteur du Soir*'ın 26 Nisan tarihli haberine göre Midilli'de insanlar ada üzerindeki felaketlerin bitmesinden dolayı 5 Nisan'da bir şükür ayini düzenlemişlerdir: bkz. Perrey*, a.g.e.*, s. 146-156.

[13] Bunlar daha sonra Osmanlı Devleti tarafından nişan verilmek suretiyle taltif edilmişlerdir: BOA, İrade-Hariciye (İ. HR.) 13166.

yardım İzmir'den gelmiştir. Vali Süreyya Paşa iki yüz çadır, un ve ekmeği Midilli Adası'na göndermiştir. Yine Süreyya Paşa'nın girişimleri ile depremzedeler için yardım toplamak üzere kurulan ahalinin önde gelenleri ve banka müdürlerinden oluşan bir komisyon çalışmalara başlamıştır.[14]

Sultan Abdülaziz'in Midilli'deki depremzedelere yardım için 250 bin kuruş ihsanda bulunduğu ve doktoru Marko Paşa başkanlığında bir cerrah ve doktorlar heyetini Midilli'ye gönderdiğini görüyoruz. Bu gelişmeden sadaretin 11 Mart 1867 tarihli telgrafı ile haberdar olan Cezayir-i Bahr-i Sefid Mutasarrıfı Hüsnü Paşa, *mahzun* ve *meyus* olarak nitelediği ve bir merhamet ve lütuf beklentisi içindeki bulunduklarını söylediği ahaliye muhtemelen moral olması bakımından bu gelişmeyi münadiler kullanarak ilan etmiştir.[15] Hüsnü Paşa'nın tasvir ettiği ahalinin ruh halini ve kendisinin tutumunu şu şekilde değerlendirmek yanlış olmayacaktır. Depremin üzerinden birkaç gün geçtiği halde arzu edilen yardımın henüz ulaşmamış olması ümitsizliği artırmıştır. Hüsnü Paşa insanları bir bakıma karamsarlıktan kurtarmaya çalışmıştır. Diğer taraftan ulaşım hızı noktasında dönemin şartlarını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Nitekim depremden bir hafta sonra 13 Mart'ta, Meclis-i Vâlâ üyelerinden Mustafa Efendi beraberinde çadır, un gibi yardım malzemesi Midilli'ye ulaşmıştır. Bu arada Çanakkale'ye sipariş olunan kereste de yola çıkmıştır.[16]

İstanbul'dan gönderilen, Marko Paşa ve Yaver-i Harb Salih Bey'in de dahil olduğu yardım heyeti Midilli'ye 14 Mart'ta ulaşmıştır.[17] Gece Midilli'ye gelen *Sultaniye* vapurundakiler hemen dışarı çıkarak gerekli tahkikatta bulunmuşlardır. Kale ve diğer binaların ciddi biçimde harap durumda olduğunu ilk intiba olarak kaydetmişlerdir. Burada yapılan değerlendirmede ilk önce, yiyecek ve sair yardıma acilen muhtaç durumda olan Molova Kazası'na gidilmesi kararı alınmıştır.

Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Hüsnü Paşa merkezden gönderilen yardımlar hakkında yaptığı ilk değerlendirmede Kılıç Ali Paşa Vapuru ile beş yüz çadır gönderilmesinden memnun olsa da geri kalanının ne zaman geleceğini sormaktan kendini alamamıştır. Bunun sebebini ise şu cümle ile açıklamaktadır: "*Halkça o derece şiddet-i zaruret ve ihtiyaç vardır ki, gelen çadırları bizzat takdim eylediğim halde kesret-i tehacümden aciz kaldım. Bu halde kusur beş yüz çadır dahi gelip taksim olunsa ve her ne kıyasla tahmin edilse yalnız büsbütün açıkta kalan aceze ve fukara-i ahali için daha dört beş bin kıta çadır ve barakaya lüzum-i zarurî olduğu muhakkaktır*". Hüsnü Paşa, hükümetin baraka inşa ettirilmesi fikrine de katılmamaktadır. Açıkta kalanlar için baraka yaptırılması hazineye ciddi masraf getireceğinden, daha sonra geri alınabilme imkanı nedeniyle en azından iki bin

---

[14] İzmir'den 9 Za 1283 (15 Mart 1867) tarihli tahrirat-ı mahsusa: *Tasvir-i Efkâr*, No. 469 (18 Za 1283), s. 2. İzmir'de bulunan farmasonlar Midilli'ye 55 top Amerikan bezi ve yaralı ve hastaları tedavi için üç doktor göndermişlerdir: *Tasvir-i Efkâr*, No. 468 (14 Za 1283), s. 2.

[15] Hüsnü Paşa'nın Sadarete gönderdiği 12 Mart 1867 tarihli telgraf: BOA, İ. DH. 38993, Lef 1.

[16] BOA, İ. DH. 38998, Lef 4.

[17] BOA, İ. DH. 38998, Lef 2.

çadırın acilen temini ve gönderilmesini istemiş, bundan sonraki süreçte açıkta kalanlar için baraka yapılabileceğini ifade etmiştir.[18] Hüsnü Paşa'nın bizzat gerçekleştirdiğine dikkat çektiği çadır dağıtımı sırasında karşılaştığı manzara ile Doktor Augustus Werry'nin raporunda bahsettiği, Lutra Karyesi'nde 15 Mart'ta gerçekleştirilen erzak dağıtımı sırasındaki manzara oldukça benzerlik göstermektedir. Erzak ve çadır ihtiyacı üst düzeydedir.

Meclis-i Vâlâ azasından Mustafa Efendi, Midilli'ye geldikten iki gün sonra hazırladığı raporda Midilli'de depremzedelere yönelik yürütülen yardım faaliyetlerinin işleyişi hakkında değerlendirmelerde bulunmuştur. Mustafa Efendi adaya geldikten hemen sonra adadaki memurlar, önde gelenler, metropolit ve kocabaşılar ile bir toplantı yapıp depremde zarar görenler için gönderilen yardım malzemelerinden bahsederek, adanın maruz kaldığı musibetten dolayı merkezde duyulan büyük üzüntüyü kendilerine ifade etmiştir. Akabinde Müslüman ve gayrimüslimlerden meydana gelen komisyonlar kurularak çadır ve erzak Midilli merkezi, kasabalar ve köyler halkına dağıtılmaya başlanmıştır. Daha sonra Marko Paşa Midilli'ye ulaşmış ve beraberinde getirdiği beş bin *kıyyeden* fazla ekmek ve peksimet Kalonya ve Molova ahalisine dağıtılmıştır. Aynı şekilde depremde zarar görenlere yardım için padişah tarafından gönderilen iki yüz elli bin kuruş da dağıtılmaya başlanmıştır. Bu arada adanın depremde göçen zahire ambarları Vali Hüsnü Paşa tarafından açtırılmış, fırınlar temizlettirilip faaliyete sokulmuştur. Maddi durumu yerinde olanlar fırınlarda pişirilmeye başlanılan ekmekten satın alabilmişlerdir. Merkezden gönderilen erzak ve sair yardımlar sayesinde ise fakirlerin ihtiyaçları giderilmiştir. İstanbul'dan ve Çanakkale'den gelen hekim, cerrah ve eczacılar Marko Paşa'nın maiyetindekilerle birleştirilerek, iki kol halinde ada içlerine gönderilmiştir. Yaralılar için büyük çadırlar ve vapurlardan çıkarılan tenteler içinde kurulan hastanelerde tedavilerine başlanmıştır.

Mustafa Efendi adanın haraplığı noktasında, şehir merkezi, kasaba ve köylerde bulunan evlerin büyük bir kısmının yıkılmış olduğu, kalanların ise oturmaya elverişli olmadığı şeklinde bir değerlendirmede bulunmuştur. Bu nedenle bir miktar daha çadıra ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu sırada Girit'te süren ayaklanmayı bastırmaya yönelik olası bir askeri harekat nedeniyle askeri ambarlardaki çadırlar dağıtılmış bulunduğundan, alternatif olarak depremzedelerin yerleştirilmesi için baraka inşa edilmesi uygun görülmüştür. Bu amaçla Ayvacık'ta hazırlanan on beş bin adet tahta Midilli'ye getirtilmiştir. Durumu iyi olanlar Midilli'de bulunan keresteden satın alarak baraka inşa ettirmeye başlamışlardır. Bahsedilen Ayvacık kerestesi geldikten sonra hükümet vasıtasıyla baraka inşasının hız kazanacağı düşünülmektedir. Suyollarının ve terazilerin bir kısmı depremde zarar gördüğünden şehrin bir yakasından gelen su kesilmiş ise de, diğer taraflarda bulunanlar akmaya devam ettiğinden su sıkıntısı çekilmemektedir.[19]

---

[18] Hüsnü Paşa'nın Sadarete 14 Mart 1867 tarihli telgrafı: BOA, İ. DH. 38998, Lef 1.

[19] Mustafa Efendi'nin 15 Mart 1867 tarihli raporu: BOA, İ. DH. 39069, Lef 1.

Molova Kazası'na giden Marko Paşa ve Salih Bey başkanlığındaki yardım heyeti ilk etapta durum tespiti yapmıştır. Sonra Molova ve civar köylerdeki depremzedelerin ihtiyaç duydukları erzakın dağıtılması için bölgedeki önde gelen kişilerin yer aldığı bir komisyon kurmuşlardır. Yaralı ve hastalar için baraka inşasına yetecek kadar kereste de verilmiştir. Sonra Molova Kazası'na bağlı Petra, Petracık ve diğer bazı köylere gidilmiş, burada hasta ve yaralılar tedavi altına alınmıştır. Yine baraka için kereste verilmiş ayrıca doktor, cerrah ve eczacılardan bir kısmı orada bırakılmıştır. Marko Paşa ve Salih Bey yaptıkları değerlendirmede görebildikleri mahallerin oldukça fazla hasarlı bulunduğunu, hatta bazı köylerin tamamen yok olarak ahalisinin açıkta kaldığını bildirmişlerdir.[20]

Midilli Adası'nda yaşanan 1867 depreminin en önemli özelliği, yol açtığı büyük çaptaki maddi hasardır. Yukarıda Marko Paşa ve Salih Bey'in tamamen yok olan köyler hakkındaki tespiti Augustus Werry tarafından verilen bilgilerle teyit edilmektedir. Örneğin Molova Kazası'nda bulunan sekiz yüz civarındaki evin aşağı yukarı dört yüzü yıkılmıştır. Buraya bağlı Skamia köyünde bulunan üç yüz evden iki yüz yetmişi yok olmuştur. İşlemetopu köyünde bulunan dört yüz evden sadece dört tanesi ayakta kalmıştır. Klapados köyünde bulunan 50 evden geriye sadece bir ev sağlam kalmıştır. Adanın güney batısında bulunan Yera nahiyesine bağlı Prema köyündeki otuz evin tamamı yıkılmıştır. Aynı şekilde Plakathos'ta bulunan otuz evin tamamı yok olmuştur. Katatritos köyündeki yetmiş evin tamamı; Skouda köyündeki yaklaşık yüz yirmi evin tamamı yıkılmıştır. Bununla beraber Midilli Adası'nın en güneyinde bulunan Pilmar Kazası'nda durum biraz farklıdır. Burada bulunan yaklaşık bin ev hasar görmüş olmakla beraber, hiçbiri yıkılmamıştır. Çevredeki köylerde de çok az hasar söz konusudur.[21] Molova kazasının İşlemetopu köyünün Müslüman ve gayrimüslim sakinleri gönderdikleri bir arzuhalde, yüz seksen haneli köylerinde deprem sonucu tüm evlerin yıkıldığını, eşya ve zahirelerinin tamamen kullanılamaz hale geldiğini bildirmişlerdir. Yirmi beş ölü ve birçok yaralının olduğundan bahsederek, çoluk çocuk herkesin açıkta kaldığından yeniden ev inşası için devletten yardım istemekteydiler.[22] Diğer bir arşiv belgesinden depremde tamamen yerle bir olan Kalonya Kazası'na bağlı Afalonya köyünün ahalisinin tamamına yakını bir saat uzaklıktaki yeni bir yere göçerek burada yeni bir köy inşa ettikleri anlaşılmaktadır.[23]

Aşağıdaki tablo Midilli Adası genelinde ortaya çıkan maddi hasarın boyutunun anlaşılması noktasında bir fikir verebilir.

---

[20] Sadarete gönderilen 15 Mart 1867 tarihli telgraf: BOA, İ. DH: 38998, Lef 3.

[21] Werry halkın bu durumu köyün yüksekte bulunan konumuna bağladığını söylüyor. Ancak aynı yükseklikte kurulmuş birçok köyde ayakta hiçbir ev kalmadığını hatırlatarak bu görüşe katılmadığını göstermiştir: TNA, FO 195/883, No. 16.

[22] BOA, Mabeyn Evrakı (MB) (des) 113/10 (17 Mart 1867).

[23] BOA, İ. DH. 42989, Lef 1.

Tablo-1

1867 Midilli Depreminde Hasar Gören Evler

Kaza	Tamamen Yıkılmış	Yarısı Yıkılmış	Tamir Edilebilir
Midilli	624	539	360
Kalonya	1376	-	-
Molova	1500	-	1203
Toplam	3500	539	1563

Kaynak: BOA, İ. DH. 39056, Lef 1.

Tabloya konu olan belgede yer alan Kalonya kazasında yıkılan 1376 ev kadar da harap evin olduğu ve Midilli kazası için verilen bilgilerin tamamını değil, bazı köyleri içerdiği yönündeki işaret de dikkate alınacak olursa, toplam rakamın biraz daha fazla olması gerekmektedir. Nitekim belgede yıkılan ev sayısı toplam 3500, *harap* ev sayısı ise toplam 3478 olarak gösterilmiştir. Pratik bir hesaplama ile yaklaşık yedi bin evde yaşamakta olan yirmi sekiz bin kişinin depremde evlerini kaybederek, bir anda dışarıda yaşamak zorunda kaldıkları değerlendirilebilir. Diğer bir ifadeyle, bu sırada seksen bin nüfusu olan Midilli Adası'nda deprem nedeniyle ahalinin üçte biri açıkta kalmıştır.

Merkezden getirilen erzak ve padişahın ihsanı olan para yardımının dağıtılmasında yöntem olarak, bölgelerde ileri gelenlerden müteşekkil komisyonlar kurulması yoluna gidilmiştir. Marko Paşa ve Salih Bey Midilli merkezinde Müslüman-gayrimüslim eşraftan sekiz üyeden oluşan heyete, 54.500'ü ahaliden muhtaç ve fakir olanlar arasında paylaştırılmak ve 30.000'i depremde zarar gören suyollarının tamirinde kullanılmak üzere toplam 84.500 kuruşu, Vali Hüsnü Paşa huzurunda teslim etmiştir. Midilli'de bulunan Mevlevihâne ile Kadirî ve Sarıbaba dergâhlarına devam eden fukaraya dağıtılmak üzere toplam 2500 kuruş, aynı usul üzere, dergâhların postnişinlerine teslim edilmiştir. Kalonya'da yardıma muhtaç olanlara dağıtılmak üzere 45.000 kuruş Müslüman ve gayrimüslimler üyelerden oluşan yedi kişilik komisyona; Molova'da ise 40.000 kuruş aynı yapıdaki beş kişilik komisyona verilmiştir.[24] Bu itibarla depremzedeler için Sultan Abdülaziz tarafından gönderilen nakdi yardımın ilk etapta toplam yüz yetmiş iki bin kuruşluk kısmı dağıtılmıştır.

Bu arada yapılan bir düzenleme ile Midilli'ye gelen yardımlara kolaylık olmak üzere bir sonraki Nisan ayı sonuna kadar dışarıdan getirilecek zahire ve kerestenin gümrük vergisinden muaf tutulmasına karar verilmiştir.[25]

---

[24] BOA, MB 113/17 (Des); MB 113/20 (Des).

[25] 17 Mart 1867 tarihli irade: BOA, İ. DH. 38998, Lef. 5.

Daha önce de bahsedildiği gibi, çok sayıda evin yıkılması veya tamamen kullanılamayacak duruma gelmesi nedeniyle açıkta kalan kalabalık insan grubu için ihtiyaç duyulmakta olan çadırın tamamen tedariki mümkün olamamıştır. Bunun üzerine Midilli merkezinde birçok gözü olan beş büyük baraka inşa edilmiştir. Burada her bir aile bir göze yerleştirilmiştir.[26] Bu barakalara bin kişi yerleştirilir. Barakaların inşasında kullanılan keresteler İzmir, Ayvalık, Çanakkale, Edremit ve Ayvacık'tan gelmekteydi.[27]

Marko Paşa başkanlığındaki heyet barakalara yerleştirilenlerden toplanan yüz çadır ve gerektiğinde yeni baraka inşa edilmesi için ihtiyaç duyulacak kereste alarak, Kılıç Ali Paşa vapuru ile Kalonya ve Yera köylerine gitmişlerdir. Bu arada, tıbbi olarak gayet iyi organize olunduğu, adanın her tarafına yeterli cerrahın sevk edildiği Marko Paşa tarafından ifade edilmiştir.[28] Depremin üzerinden on gün geçtiği halde baraka inşası ve kurulan geçici hastanelerde yaralıların tedavisi devam etmekteydi.

Midilli'ye ulaşan yardımların Molova ve Kalonya gibi sahilde bulunan kaza ve köylere ulaştırılması için özel bir vapur tahsis edilmişti. Depremden sonra merkezden Kılıç Ali Paşa Vapuru dışında *Fevaid-i Osmaniye* şirketine ait Tuna vapuru da yardım malzemeleriyle Midilli'ye gönderilmiştir.[29] Bu iki vapurun ada içinde dağıtım işini de yürüttüğü anlaşılıyor. Özellikle Sultaniye vapurunun Midilli'ye gönderilerek depremzedelere yapılan yardımlarda kullanılması psikolojik olarak halkı rahatlatan bir rol oynadığı görülmüştür.[30]

Yardım için Midilli'ye gönderilen Meclis-i Vâlâ azasından Mustafa Efendi'nin 22 Mart tarihi itibariyle İstanbul'a döndüğü anlaşılıyor.[31] Marko Paşa ise 28 Mart'ta dönmüştür.[32] Depremden sonra yaralılara yapılan müdahalelerde Midilli'de görevli Topçu askeri cerrahı Osman ve karantinada görevli Aristidi efendiler gibi adadaki hekimler yanında Marko Paşa'nın beraberinde getirdiği

---

[26] Diğer bir belgede Midilli merkezinde inşa olunan baraka sayısını yedi olarak vermektedir (BOA, MB (des) 113/20. Bu bilgi ihtiyaç duyuldukça yeni barakalar inşasına devam edildiğini göstermektedir.

[27] Kereste temininde Biga Sancağı'na bağlı Ayvacık Kazası Müdürü Hüsnü Bey ile Ayvacık ve Edremit'ten tedarik olunan kerestenin Midilli'ye naklinde kendi vapur ve kayıklarıyla defalarca sevkiyat yapan vücuhtan Yusuf Ağa daha sonra söz konusu gayretlerinin karşılığı olarak beşinci dereceden Mecidî nişanıyla ödüllendirilmişlerdir: BOA, İ. DH. 39197, Lef 4 (23 Mayıs 1867).

[28] Marko Paşa ve Salih Bey tarafından Sadarete gönderilen 20 Mart 1867 tarihli telgraf: BOA, İ. DH. 39021, Lef 1.

[29] Tuna vapuruyla taşınan 3706 denk eşya ve erzak ile Midilli ahalisinden vapura binen 190 kişinin taşıma ücretleri olan 55.778 kuruş daha sonra Hazine tarafından karşılanmıştır: BOA, İ. DH. 39257 (9 Haziran 1867).

[30] Marko Paşa ve Salih Bey'in Sadarete 17 Mart 1867 tarihli telgrafı: BOA, İ. DH. 39069, Lef 3.

[31] BOA, İ. DH. 39056, Lef 4. Kendisinin Midilli'deki incelemeleri sırasında harcırah ve vapur masraflar için 9705 kuruş ödenmiştir: BOA, İ. DH. 39081, Lef 1.

[32] *Tasvir-i Efkâr*, No. 471 (25 Za 1283), s. 1.

Tıbbiyeli cerrah ve görevlilerin önemli gayretleri olmuştur.[33]

Vak'anüvis Ahmed Lütfi Efendi depremde ölenlerin sayısını 565 olarak vermektedir. Midilli'ye giderek depremde zarar görenlere yardımda bulunan August Werry ölü sayısını 900 ile 1000 arasında, yaralı sayısını ise 2000 olarak tahmin etmiştir. Konu hakkındaki Osmanlı arşiv belgeleri depremde 464 kişinin hayatını kaybettiğini, 885 kişinin ise yaralandığını bildirmektedir. Bunun kazalara göre dağılımı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.[34]

Tablo-2
1867 Midilli Depreminde Ölü Ve Yaralı Sayısı

Kazalar	Ölü	Yaralı
Midilli	148	525
Molova	88	132
Kalonya	228	138
Toplam	464	795

Kaynak: BOA, İ. DH. 39056, Lef 1.

Dönemin kaynakları tarafından verilen ölü ve yaralı sayısına ait bilgilerin farklılık göstermesi iki noktada açıklanabilir. Bunlardan birincisi Midilli Adası'nın arazi yapısı nedeniyle her taraftan sağlıklı bilgi alınamayışı, bilgilerin ada merkezine geç ulaşmış olma ihtimalidir. İkincisi ise enkaz altında kalanlara ulaşmanın zaman içinde mümkün olmasıyla söz konusu sayıların artan bir grafik çizmesidir. Werry'nin ölü sayısı olarak yaptığı bin sayısı bir çıkarım olup kendisi bütün köyleri gezmemiş, bizzat sadece otuz köyü görmüştür. Burada şu noktaya değinmek gerekmektedir. Oldukça şiddetli olan 1867 depreminde az önce verilen rakamlara bakılınca, can kaybının fazla olmadığı söylenebilir. Bunu dönemin kaynakları depremin meydana geldiği saate ve şekline bağlamaktadırlar. Buna göre depremin insanların zeytinliklerinden evlerine döndüğü bir saatte gerçekleşmiş olması ölü sayısının yüksek olmasını engellemiştir. Aksi halde can kaybı daha ciddi boyutlara ulaşabilirdi. Evlerde daha ziyade yaşlı ve çocuklar bulunuyordu. Evlerde bulunanlar ilk sarsıntının ardından kaçmak için yeterli

[33] Bu kişiler daha sonra söz konusu hizmetlerden dolayı nişanlarla taltif edilmişlerdir: BOA, İ DH. 39218 (30 Mayıs 1867).

[34] BOA, İ. DH. 39056, Lef 1; MB (des) 113/22. Toplam yaralı sayısı konusunda iki belgenin birbirinden farklı rakamlar verdiği görülüyor. Bunlardan ilk belge toplam sayıyı 885 olarak verse de kaza bazında verdiği rakamlar toplandığında yedi yüz doksan beş sonucu çıkmaktadır ki bu ikinci belgedeki kaza bazında ve toplam yaralı rakamıyla örtüşmektedir.

zamana sahip olmuşlardır.[35] İlk şok ile asıl yıkıcı olan ikinci şok arasındaki tahmini bir dakikalık zaman farkı da insanların kendilerini dışarı atmalarına imkan vermiş, can kaybının artmasını engellemiştir.

Mayıs 1867 depreminin Midilli'de yol açtığı büyük hasardan sivil yapılar yanında elbette kamu ve dini yapılar da etkilenmiştir. Midilli Kalesi, kale içinde başta Fatih Camii olmak üzere hapishane, hükümet konağı ve diğer yapılar, depremden kısa bir süre önce yapımı tamamlanarak faaliyete geçmiş olan Rüşdiye mektebi; Mevlevihâne, Rumlara ait hastane bunlardan bazılarıdır. Özellikle kamu binalarının tamir veya yeniden inşa edilmeleri maddi nedenlerle uzun zaman mümkün olmadığından söz konusu binalarda verilen hizmetlerde aksamalar olduğu dönemin belgelerine yansımıştır. Örneğin Rüşdiye binası yıkıldığı için öğrenciler aylarca çadırda eğitim almak durumunda kalmıştır.[36]

Midilli hapishanesinin duvarlarının depremde yıkılması üzerine mahkumlar firar etmiştir. Bunlardan elde kalanlar ve daha sonra yakalanabilenler, Midilli'de tutulabilecekleri uygun bir mahal olmaması nedeniyle Kıbrıs ve Akka'ya sevk edilmişlerdir.[37] Depremin bu şekilde Midilli'de güvenlik zafiyetine de yol açtığı anlaşılmaktadır. Midilli'de güvenliği sağlamakla görevli seksen kişilik *yerliden ve yaşlı* zaptiyenin yeterli olmadığı anlaşılarak İzmir'den yüz kişilik zaptiye askerinin geçici olarak istihdam edilmelerine karar verilmiştir.[38]

Depremde zarar gören hastanenin tamiri önemli miktarda finansman gerektirdiğinden, sadece halk tarafından bu maksatla yapılan bağışlar yetersiz kalmıştı. Nitekim tamir için gerekli paranın aradan bir yıldan fazla zaman geçmiş olmasına rağmen tedarik edilememesi nedeniyle hastane müdürü Midilli İdare Meclisi vasıtasıyla Osmanlı hükümetinden maddi destek istemiştir.[39]

1867 depreminde hasar gören Midilli Mevlevihânesi zaviyesi ve şeyhine mahsus hanenin tamiri için öncelikle yerel teşvikle para toplanması hükümet tarafından istenmiştir. Ancak, 18.500 kuruşa mal olacağı anlaşılan tamirat için gerekli para aradan iki sene geçmiş olmasına rağmen toplanamamıştır. Bunun üzerine Şeyh Mehmed Nazif Efendi'nin teklifi üzerine, daha önce bir

---

[35] İzmir'de İngiliz Konsolosu Cumberbatch'ten İstanbul'da Lord Lyons'a, TNA, FO 195/883, No. 14.

[36] 4 Ekim 1867 tarihli bir belgede Rüşdiye mektebi öğrencilerine yedi aydır çadırda eğitim verildiği ifade edilmektedir. Yapılan keşif çalışmaları sonucunda yeni bir Rüşdiye binasının 13.470 kuruşa mal olacağı görülmüştür. Yeni bir binanın yapımı için memleket mimarlarından Foti kalfanın görevlendirilmesi uygun bulunmuştur: BOA, Meclis-i Vâlâ İradeleri (İ. MVL.) 25964.

[37] Girit, Sisam ve diğer Ege adalarında kalabent ve kürek cezasıyla cezalandırılanların cezalarını çekmek üzere Rodos Adası'na gönderilmeleri Rodos hapishanesi yetersiz olduğu için Midilli'deki suçlular Akka ve Kıbrıs'a gönderilmiştir: İ. MVL. 25676, Lef 3.

[38] İstihdam edilecek yüz zaptiyeye maaş olarak aylık on beş bin kuruş tahsisat ayrılmıştır: BOA, İ. MVL. 25676, Lef 4.

[39] Tamir için "*canib-i saltanat-ı seniyyeden tahsisat-ı münasibe-i seniyye ihsan buyrulması*" talebi: BOA, Şura-yı Devlet-Müllkiye (ŞD-MLK) 2339/30, Lef 5 (5 Eylül 1868).

defa uygulandığı gibi masrafın *selatin-i azam evkafı gelirlerinden* karşılanmak durumunda kalınmıştır.[40]

Depremde zarar görerek harap olduğundan bahsettiğimiz Midilli Kalesi'ndeki Fatih Camii'nin tamiri ise ancak yedi sene sonra mümkün olmuştur.[41]

1867 depreminde en çok zararı Midilli Kalesi içinde yaşayan halk görmüştür. Yüz otuz dört aile önce geçici bir süre kale dışında çadırlara yerleştirilmiş ve bir süre sonra geri dönerek hanelerini tamir etmek istediklerinde kale binbaşısı ailelerin geri dönmesine itiraz etmiştir. Mahalli hükümet ise ailelere kale dışında yer göstererek yeni evler inşa etmelerini istemiştir.

Kale içindeki evlerinin Kanuni Sultan Süleyman döneminden beri mevcut olduğunu ileri süren aileler dışarıda yaşamak istememiştir. Depremin üzerinden bir yıl geçmiş olmasına rağmen sorun çözülmediği için aileler yol kenarlarına yapılan barakalarda hayatlarını sürdürmüş ve ciddi sıkıntı çekmiştir. Evleri tamamen yıkılan halkın tekrar kaleye dönmesi *Kale Nizamı*na aykırı bulunmuştur.[42]

Midilli Mutasarrıfı Mehmed Said Paşa, Cezayir-i Bahr-i Sefid Valiliği'ne tekiden yazılı müracaat ederek, evsiz kalan kale halkı sorununun çözümüne yönelik bir öneri getirmiştir. Buna göre ahaliye, kale içinde kalan arsaları ve yıkılan evlerinin taşlarına karşılık 50 bin kuruş yardımda bulunulacaktı. Kale dışında, şehir civarında gösterilecek boş araziye ev inşa etmeleri yolunda yapılacak teşvik ve inşa edilecek evlerinin teminat olarak kabul edilmesi ile yeniden kaleye dönmemeleri sağlanabilirdi. Bu arada, ada sakinlerinin geneline zarar ve hasarlarını gidermeleri için daha önce hazineden borç para verilmiş olduğu, ancak fakir kale halkı teminat gösteremediği için bundan yararlanamadığı belirtilmiştir.[43]

Zor durumdaki ahaliye yardım edilirken diğer taraftan kale güvenliğinin sağlanmasını iki yönlü bir kazanç olarak görmüş olan dönemin Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Ahmed Paşa, bu teklifi desteklemiştir. Midilli'de zengin ahalinin kale dışındaki kasabada ikamet etmekte olduğu, kale içinde yaşayanların tamamını fakir halkın meydana getirdiği tespitini yapan Ahmed Paşa, bu fakir halkın durumlarının giderek kötüleştiğini bunun ise Anadolu'ya göçü tetikleyeceği düşüncesindeydi.[44] Ada açısından dışarıya Müslüman göçü sosyal

---

40 Teklif Evkaf-ı Hümayun Nezareti tarafından da uygun bulunmuş ve gerekli irade çıkmıştır: 11 Mayıs 1869 tarihli irade: BOA, İ. DH. 41159.

41 Yapılan keşifte caminin tamirinin 47.284 kuruşa mal olacağı anlaşılmış ve bu masrafın 1290 senesi bütçesinden karşılanması için irade çıkmıştır: BOA, İ. DH. 47878 (7 Temmuz 1874).

42 Midilli Kalesi binbaşısına bu konuda merkezden çok sıkı emirler verilmiştir: BOA, Şura-yı Devlet İradeleri (İ. ŞD.) 80, Lef 3.

43 BOA, *a.g.b.*, Lef 1.

44 Ahmet Paşa'dan Sadaret'e 28 Şubat 1868 tarihli tahrirat: BOA, ŞD. 80, Lef 2.

dengeler açısından istenmeyen bir durum olup, teklif edilen öneri *Şura-yı Devlet* tarafından da benimsenmiştir.[45]

Evsiz kalan kale ahalisinin sorunlarının bu yolla çözülemeyeceği anlaşıldığından, hayata geçirilmesinden birkaç ay sonra vazgeçildiği görülmektedir. Bunun sebebi hem tahsis olunan elli bin kuruşun yeterli olmayacağının anlaşılması, hem de alacakları borç karşılığı ailelerin rehin gösterecek bir şeyler bulamamalarıdır. Zaten bu kişilerin çoğu berber, nalbant, gemi tayfası ve zaptiye neferi gibi yevmiyelerini çıkarmaktan aciz kimselerdir.

Bazı aileler kalede bulunan ve hasar görmüş olan evlerini tamir etmek amacıyla geri dönmeye teşebbüs dahi etmişler, ancak Binbaşı Mehmed Efendi'nin sözlü ve fiziki müdahalesi ile karşılaşmışlardır.[46] Duruma müdahale eden Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Ahmed Paşa, ailelerin kale dışında ev inşa edecek ekonomik güçleri olmadığı gerekçesiyle daha evvel kararlaştırılan programdan vazgeçilmesi için sadarete müracaat etmiştir. Ahmed Paşa'ya göre ailelerin kullanımına tahsis edilen elli bin kuruş, ihtiyacın karşılanması için yeterli olmayacaktır. Ortalama bir ev yaklaşık üç bin kuruşa mal olmakla, yüz otuz ailenin yeniden ev yapmaları için aslında üç yüz doksan bin kuruş tahsisata ihtiyaç duyulacaktır. Söz konusu miktar hazineye ciddi bir yük getireceğinden ailelere şimdilik kaleye dönerek, evlerini içine girecek kadar tamir etmelerine izin verilmesini istemiştir. Depremde büyük ölçüde zarar gören Midilli Kalesi'nin tamiri için on beş ile yirmi milyon kuruşa ihtiyaç duyulacağından, kalenin bir gün tamir edilmesi söz konusu olursa, o zaman maddi yardımda bulunularak ahaliden kale dışında gösterilecek bir mekana geçmeleri istenebilirdi. Ahmet Paşa bu şekilde halkın hasarlı evlerin tamir etmelerine izin verilmesi, tamir edilemeyecek durumda olan hane sakinlerinin ise kale içindeki medreselere yerleştirilmelerini sadarete teklif etmiştir.[47] Vali Ahmet Paşa seraskerliğe müracaat ederek bu konuda ters düştüğü Binbaşı Mehmed Efendi'yi azlettirmiştir.

Depremin sebep olduğu yıkım neticesinde ekonomik olarak zor duruma düşen Midilli Adası'ndaki üç kazanın sakinleri, kısa bir süre sonra Osmanlı hükümetine müracaat ederek yerle bir olan adanın ve hayatlarının tekrar düzene girebilmesi için bir takım isteklerde bulunmuşlardır. Bu istekleri maddeler halinde sıralamak gerekirse bunlar:

1. Öşür ve sair vergilerin bir süreliğine affıyla, kara gümrüğü uygulamasının lağvedilmesi;

2. Zeytin mahsulünün korunmasında kullanılan tuza uygulanan inhisarın kaldırılması;

---

[45] Bu yolun hayata geçirilmesi için 4 Mayıs 1868 tarihinde irade çıkmıştır: BOA, *a.g.b*, Lef 4.

[46] Ahmet Paşa'nın Sadaret'e gönderdiği 21 Temmuz 1868 tarihli tahrir: BOA, ŞD (MLK) 2339/8, Lef 3.

[47] BOA, ŞD (MLK) 2339/8, Lef 1.

3. Depremde yıkılan kiliselerin ve diğer dini müesseselerin tamiri için kolaylık gösterilmesi;

4. Midilli Adası dahilinde, uygun faizle borç verecek bir istikraz sandığı kurulması olmak üzere dört maddeden ibaretti. Bunlardan başka kendilerine karşı sert davranmakla suçladıkları Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Hüsnü Paşa'yı şikayet etmişlerdir.[48]

Meclis-i Vâlâ'da söz konusu taleplerin müzakeresi sırasında öncelikle Midilli Adası'nın maruz kaldığı durum bir *kaza-i nagihanî* olarak nitelenmiş ve usul ve emsali ölçüsünde bu taleplerin karşılanabileceği ifade edilmiştir.

Afetzede olan mahallere, hasarın büyüklüğüne göre vergi affı sağlanmasının başvurulan bir uygulama olduğu ve 1863'te Rodos Adası'nda yaşanan bir deprem sonrasında orada bir senelik vergi affı uygulandığı hatırlatılmıştır.[49] Midilli Adası'nda depremden etkilenen kaza ve köylerin 1867-1868 yılına ait *vergi*, *bedel-i askerî* ve *yevmiye-i dekakîn* vergilerinin bir yıllığına affedilmesi uygun görülmüştür. Aynı şekilde Midilli'de, Tuna Vilayeti'nde olduğu gibi bir ikraz sandığı kurulmasına yönelik teklif de olumlu karşılanmıştır. Ahaliye finansal destek sağlayacak böyle bir müessesenin teşkilinden, özellikle yıkılmış olan evlerin yeniden yapılması noktasında ciddi katkılar beklendiği anlaşılmaktadır. Hatta Molova ve Kalonya kazası ahalisinin, arzu ettikleri gibi kendi kazalarında ayrı sandıklar kurmalarına da izin verilmiştir. Depremde yıkılan kiliselerin tamirinde gerekli kolaylıkların gösterilmesi kabul edilen bir diğer maddedir.

Kara gümrüklerinin lağvedilmesi ve aşar, ağnam vergisi ile canavar resmi, yani domuz besleyenlerinden alınan verginin affedilmesine dair talepler ise uygun bulunmamıştır. Bunlardan kara gümrüğü uygulamasının gerekçesi olarak konunun deprem ile alakası olmadığı ileri sürülmüştür.[50] Aşar, ağnam ve canavar resimlerinin ise aynı şekilde depremle alakalı olmadığı ileri sürülmüş; halkın bu ürünlerden elde ettiği gelirin zarar görmeyeceği düşünülerek, affedilmelerine gerek görülmemiştir. Tuz inhisarının kaldırılması isteği ise uygulamanın ülke genelinde yapıldığı ve üreticiden ziyade müşteriye ait bir bedel olmakla üreticiye zararı olmadığından aynı şekilde sürdürülmesi yerinde bulunmuştur.[51]

---

[48] BOA, İ. MVL. 25749, Lef 2. Patrikhanenin bu talepleri Hariciye Nezareti'ne sunduğu 29 Mart 1867 tarihli takriri: BOA, *a.g.b*., Lef 4.

[49] Bu deprem için bkz. Ali Fuat Örenç, *Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada*, İstanbul 2006, s. 402-406.

[50] Bu belgede tam olarak: "*(...) kara gümrüğü denilen şey mahsulat ve mamulat-ı mahalliyenin bir kazadan iskelesi olan diğer kazaya naklinde istifa kılınan rüsumattan kinayet olup bunun cihat-ı istihsaliyesine ise hareket-i arzın bi't-tabi tesiri olamayacağı (...)*" şeklinde ifadesini bulmuştur: BOA, İ. MVL. 25749, Lef 5.

[51] "*(...) Midilli adasının asıl sermaye-i ticaretleri zeytin mahsulü olmak mülabesesiyle bu yüzden olan taayyüşlerinin tevsi-i dairesini tuzun tagyir-i kaide-i idaresinde aramak istiyorlar ise de tuzun şimdiki bahası zeytin mahsulünün kıymet ve rayicine zamimeten müşterisine aid*

Diğer taraftan, kurulacak istikraz sandıklarına sermaye olmak üzere iki buçuk milyon kuruş nakit yardımda bulunulması kararı alınmıştır.[52]

Midilli halkının talepleri Osmanlı merkez bürokrasisi ve yöneticileri tarafından rasyonel bir bakış açısıyla değerlendirilerek 1.849.000 kuruş civarında vergi affı sağlamış ve halkın yaralarını daha hızlı sarabilmeleri için iki buçuk milyon kuruş faizsiz borç para vermeyi kabul etmiştir.

SONUÇ

7 Mayıs 1867 depreminin, şiddet bakımından, bizzat depreme maruz kalanlar tarafından "emsali bu zamanlarda olmamış ve kütüb-i vekayi-i maziyede dahi vukuu görülmemiş" ifadeleriyle tanımlanması biraz abartılı bulunabilirse de yerli ve yabancı kaynaklar birlikte değerlendirildiğinde Midilli Adası'nın sosyal, idarî ve ekonomik hayatında oldukça yıkıcı olduğu ve önemli bir maddi hasara yol açtığı anlaşılmaktadır. Özellikle hükümet konağı, hapishane, mahkeme gibi resmî müesseselerin yer aldığı Midilli Kalesi'nde meydana gelen hasar nedeniyle mülkî düzen adeta felç olmuştur. Dolayısıyla Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayet merkezinin 1862'den beri faaliyet gösterdiği Midilli Adası'ndan, 1867 Vilayet Nizamnamesi ile Çanakkale'ye taşınmasında depremin yol açtığı kargaşa ve problemler ayrıca tetikleyici olmuştur.

1850 yılındaki şiddetli kışın yol açtığı derin ekonomik yaralar[53] henüz kapanmış iken 1867'de meydana gelen depremin sebep olduğu tahribat XIX. yüzyılın geri kalan döneminde Midilli'de özellikle alt ve orta sınıfın ekonomik durumları, dolayısıyla sosyal hayatları üzerinde kalıcı etkiler bırakmıştır. Öyle ki depremin yaralarını sarmak için borçlanan bir kısım ahali bir süre sonra borçlarını ödeyemeyecek ve ev ve arazilerini kaybetmek tehlikesiyle karşı karşıya kalacaktır.[54]

---

olmasından ve umuma şamil olan işbu kaide-i inhisariyenin tagyiri caiz olamamasından dolayı ahali-yi merkumeye şu bahiste cevap verilmesi (...)": BOA, *a.g.b*.

52 Sadaret ile Maliye Nezareti arasında yapılan görüşme neticesinde söz konusu paranın tek seferde verilmesini gerektirecek bir durumun olmadığı anlaşılmış, dolayısıyla bu miktarın Midilli civarındaki Biga, Karesi, İzmir ve diğer sancakların Rumî 1283 vergi gelirlerinden faiz uygulanmadan parça parça Midilli'ye havale edilmesi münasip görülmüştür: BOA, İ. MVL. 25749, Lef 6. Alınan tüm bu kararların uygulanması için 28 Mayıs 1867 tarihinde irade çıkmıştır: BOA, *a.g.b*., Lef 5.

53 Bkz. Metin Ünver, "Osmanlı Vergi Politikası Karşısında"Köy Diplomatları": 1850'deki Şiddetli Kışın Ardından Midilli'de Tanzimatın Malî Reformlarının Revizyonu", *Prof. Dr. Ali İhsan Gencer Armağanı*, İstanbul 2014.

54 BOA, ŞD (ADL), 2340/16 (1 Kasım 1870).

TÜRK DENİZCİLİK TARİHİNDE ÖNEMLİ BİR BELGE: CERİDE-İ BAHRİYE

Aynur GÜNER *

Özet:

Bahriyemizin yayın hayatı *Ceride-i Bahriye* ile başlamıştır. Basım ve dağıtımındaki asıl amaç; bahriye subayları ile bahriyeye mensup memurların bahri muameleler ve bilgilere vakıf olmaları ve her yerde yayınlanmakta bulunan kitap ve dergilerden yararlı olan eserlerin nakli ve yazımı ile faydalanmaları yönünde idi. Daha sonra 1889 yılında buna denizcilik ve gemiciliğe ilişkin konuları da içine alacak *Mecmûa-i Fünûn-ı Bahriye* (Denizcilik İlimleri Dergisi) eklendi. Günümüzde ise Deniz Kuvvetleri Dergisi *Deniz* ismiyle devam etmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Bahriye, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Ceride-i Bahriye.*

* Arşiv Uzmanı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara-TÜRKİYE.

TÜRK DENİZCİLİK TARİHİNDE ÖNEMLİ BİR BELGE: CERİDE-İ BAHRİYE

Aynur GÜNER

Bahriyemizin yayın hayatı *Ceride-i Bahriye* ile başlamış, *Mecmûa-i Fünûn-ı Bahriye* ile devam etmiş ve günümüzde de Deniz Kuvvetleri Dergisi "Deniz" ismiyle sürmektedir.

Bahriyemizin yayın hayatı sırasıyla aşağıda isimleri verilen dergilerle devam etmiştir.

* Ceride-i Bahriye

* Mecmûa-i Fünûn-ı Bahriye

"Ceride-i Bahriye" (Bahriye Gazetesi), denizcilik ve gemiciliğe ilişkin konuları içine alacak "Mecmûa-i Fünûn-ı Bahriye" (Denizcilik İlimleri Dergisi) adlarında iki derginin yayımlanmasına 1889 yılında başlanmıştır.

Basım ve dağıtımındaki asıl amaç bahriye subayları ile bahriyeye mensup memurların bahri muameleler ve bilgilere vakıf ve her yerde yayınlanmakta bulunan kitap ve dergilerden yararlı olan eserlerin nakli ve yazımı ile faydalanmaları yönünde idi.

İçeriğinin bozulduğu ve esas neşrinde amaçlananın, bahri ilimlere hizmet hususuna bakılmadığı ve tarihe dair adi konular ile doldurulduğu ve bu halin devamı gayr-ı cair görülerek, gerekli ıslahatın yapılması için Şubat 1901 tarihinde uyarıda bulunulan mecmuanın 1903 tarihinde yayın hayatına ara verilir.

8 Eylül 1908 tarihli Şura-ı Bahriye kararı ile tekrar yayınlanmaya başlar. Her ayın sonunda çıkan fasikülleri yıllara göre ciltlenen ve tamamı 22 cilt olan mecmuanın yayın hayatı 1914 yılına kadar devam etmiştir.

Risâle-i Mevkute-i Bahriye (Belirli Günlerde Çıkan Deniz Mecmuası): Kasım 1914 yılında yayın hayatına başlamıştır. Derginin basımı İstanbul'da Bahriye Matbaası'nda yapılmıştır. İçeriğinde yerli ve yabancı gazetelerden yapılan tercümeler, makaleler ve hatıralar yer almıştır. Mayıs 1916 tarihinde dergiye "Şuûn-ı Bahriye" (Deniz Haberleri) adıyla bir sütun açılmıştır. Bu sütunda bir ay öncesine ait cephelerden haberler, yabancı devlet donanmalarındaki teknolojik gelişmeler, seyirler hakkında bilgi verilmiştir. Derginin 1920 yılında yayın hayatına ara verilmiştir. Ocak 1924 yılında en son yayınlandığı sayıdan itibaren yayın hayatına tekrar başlamıştır. *Risâle-i Mevkute-i Bahriye*'nin Mayıs 1928 tarihli 11. cildin 5. sayısı yayınlandıktan sonra mecmuanın adı "Deniz Mecmuası" olarak değiştirilmiştir.

Deniz Mecmuası: 1 Temmuz 1928 tarihinde 40. cilt ve 309 numara ile yayına başlayan derginin yeni adı *Deniz Mecmuası*'dır Başlangıçta üç ayda bir, 367. sayıdan itibaren dört ayda bir çıkmaya başlamıştır. 41. cildin 311. sayısından itibaren Latin harfleri ile basılmaya başlanmıştır.

Donanma Dergisi: 1 Nisan 1948 tarihinde 383. sayıdan itibaren *Donanma Dergisi* adını almıştır. Ocak 1968 yılına kadar faaliyet göstermiş, 79. yılına girerken *Deniz Kuvvetleri Dergisi* adını almıştır.

Deniz Kuvvetleri Dergisi: Deniz Kuvvetlerimizin geleneksel köklü yapısında devam eden süreli yayıncılığı 124 yıllık tarihi bir değer olarak yaşatılmaktadır. *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Personel Başkanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basım Yayım ve Müzeler Şube Müdürlüğü tarafından hazırlanmakta, makaleler dergi inceleme kurulu tarafından titizlikle incelenmekte, İstanbul Deniz Basımevi Müdürlüğü'nce basılmakta ve abonelik sistemiyle dört ayda bir yayınlanmaktadır. Eylül 2013 tarihinde 617. sayısı yayınlanacak olan 124 yıllık geçmişe sahip bu süreli yayın sadece ülkemizde değil, dünyada yayımı devam eden en eski süreli yayınlardan biridir. *Ceride-i Bahriye* ve *Mecmua-i Fünün-ı Bahriyye*'den *Deniz Kuvvetleri Dergisi*'ne kadar yayımlanan süreli yazım ve basım sürecinde emeği geçen komutanlarımıza ve bahriye personeline şükranlarımızı sunarız.

CERİDE-İ BAHRİYE

Padişah II. Abdülhamid döneminde 22 yıl bahriyenin kaderini tayin etmiş olan Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın bahriye nazırlığı zamanında, fen komisyonu üyesi olan Binbaşı Süleyman Nutki Bey'in gayretleriyle resmi ve özel her türlü bahriye olaylarından bahsetmek üzere "Bahriye Gazetesi" (Ceride-i Bahriye), denizcilik ve gemiciliğe ilişkin konuları içine alacak "Denizcilik İlimleri Dergisi" adlarında iki derginin yayınlanması için birer örnekle padişaha sunulmuştu. Bahse konu mecmua, kolağası rütbesinden üst rütbede bulunan subaylara mecburi, bu rütbeden aşağıdakilere isteğe bağlı olarak dağıtılacaktı. Yeni buluşlara ve gemiciliğe müteallik ilim ve fen ile diğer bahri konulardan bahsolunmak üzere ayda bir kere basılmasına izin verilen *Mecmûa-i Fünûn-ı Bahriye*, Hicri 27 Şevval 1306 / Miladi 26 Haziran 1889 tarihinden itibaren basılmaya başlanmıştır. Adı geçen belgede şöyle denilmektedir:

> "*Bâb-ı Âliye Sâye-i Tevfikat-ı vesile-i cenâb-ı padişahide her nevi vukuat-ı bahriyeden bâhis olarak onbeş günde ve ihtirâhât-ı cedide ve gemiciliğe müteallik ulûm ve fünûn ile mevâd-ı sâire-i bahriyeden bahs olunmak üzere dahi ayda bir kere tab'ı makrûn-ı müsâade-i seniyye-i Hazretleri Padişaî olan ceride ve mecmua-ı fünûn-ı bahriye bugünden itibaren mevki-i intişâre vaz olunarak birer nüshaları şerefyâb nâzar-ı meâli eser-i Hazret-i sadaret penâhileri olmak için leffen takdim kılınmış olmakla, ol babda.*" (Deniz Tarihi Arşivi, Mektubi Bölümü, Defter Nu.: 583, Sahife: 52).

Derginin yazı ve idari işleri, Bahriye Nezareti Erkân-ı Harb ve Fen Heyeti tarafından yürütülüyordu. Bu heyet aynı zamanda Bahriye Nezareti'nin Fen Komisyonu'nu teşkil etmekteydi. Basılmadan önce Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nce nazar-ı mütalaadan (incelemeden) geçiriliyor ve daha sonra bastırılıyordu. Derginin makalelerini genellikle yabancı mecmualardan çevrilen yazılar oluşturuyordu. Nitekim Osmanlı Devleti'nin yabancı ülkelerde bulunan askeri ataşelerine yabancı gazete, kitap ve dergilerde tesadüf edecekleri konuları, gezilerinde gördükleri olayları, deniz ilimlerine dair faydalı bilgileri, buluşları bahriye subaylarının bilgilerinin genişletilmesine yardımcı olunması bakımından mecmuaya yazılmak üzere vakit ve zamanıyla birbirinin ardı sıra göndermeleri hususunda bir yazı gönderilirdi.

Ceride-i Bahriye'nin muhteviyatı İncelendiğinde;

Bahriyenin Genel Durumu başlığı altında (İcmal-i Ahval-i Bahriye);

- Tayinler
- Terfiler
- Vefatlar
- Mükafatlar
- Cezalar
- Nişanlar
- Bahriye Mahkemesinin Kararları

İstatistikler Başlığı altında;

- Osmanlı ve dünyadaki diğer ülkelerin harp ve ticaret Gemilerinin İstatistikleri,
- Çanakkale'den ve İstanbul Boğazı'ndan geçen Osmanlı ve Yabancı gemilerin bandıra, adet ve tonajları,
- Süveyş Kanalı'ndan geçen Osmanlı ve yabancı gemilerin bandıra, adet ve tonajları,
- Dünya ticaret bahriyelerinin bir önceki yıllara göre kıyaslanması vb.

Dünya bahriyesindeki gelişmelerden;

- Yeni tip gemiler,
- Gemi inşaasındaki gelişmeler,
- Silah teknolojisindeki gelişmeler,
- Yabancı ülkelerin tersanelerindeki gelişmeler,
- Yabancı ülke tersanelerinde inşa edilen gemiler ve özellikleri,
- Denizaltı teknolojisindeki gelişmeler,
- Yabancı ülkelerin denizlerdeki tatbikatları,
- Yabancı basında bahriye ile ilgili haberler vb.

Osmanlı bahriyesindeki gelişmelerden;

- Yeni kızağa konan gemiler, kızaktan indirilen ve hizmete giren gemiler ile bu gemilerin bütün özellikleri,
- Bakımda olan gemiler ve hangi aksamlarının onarılıp yenilendiği,
- Torpido imalindeki gelişmeler,
- Havuza alınan gemiler ve ne işlemler yapıldığı,
- Hangi gemilerin hangi görevlerde olduğu,
- Seyirde olan gemilerden haberler,
- Osmanlı adına yabancı ülke tezgahlarına sipariş verilen gemiler,
- Gemilerin arızaları ve ne işlemler yapılacağı,
- Tatbikatlar ve denizde gemilerin manevraları,
- Bahriye eğitim kurumlarına ait malumatlar,
- Ateşeliklerimizden gelen raporlar,
- Yabancı limanlarda bulunan gemi komutanlarından gelen raporlar,
- Bahriye Nezareti'nin icraatı,
- İdare-i Mahsusa gemilerinin durumları ve seyirleri vb.

Limanlar ve denizlerdeki durumlardan;

- Denizlerdeki oşinografik durumlar,
- Deniz fenerleri,
- İskelelerin durumu,
- Şamandraların durumu,
- Limanlardaki elektrik tesisatının durumu,
- Batıklar ve tehlikeli sulara ait malumat,

Diğer müteferrik işlerden;

- Çeşitli ilanlar,
- Bayram vb. kutlamalar,
- Ulaşım hatları ve vapur saatleri (ülke içi ve dışına)

Arz edilen hususlar *Ceride-i Bahriye*'nin içeriğinin sadece özetidir. Yayın hayatına başladığından itibaren gerek Osmanlı coğrafyasında, gerekse dünya bahriyelerini çok yakından takip etmiş olan *Ceride-i Bahriye*'deki malumatın doğruluğunu bugün arşiv belgeleri ile eşleştirmekteyiz. Bu bakımdan Ceride-i Bahriye dönemin aynası niteliğindedir.

Bilgilerin çok hassas olması, tutulan kayıtlardaki titizliğin okuyucuya yansıtılması ise takdire şayandır. Örneğin tersanelerde imal edilen malzemelerin gram hassasiyetinde kaydının tutulmuş olması ve nerelere ne kadar sarf edildiğinin listesi de dikkat çekici hususlardan bir tanesidir.

Ceride-i Bahriye'nin bütün sayıları incelendiğinde, 1889 ila 1914 arasındaki Osmanlı bahriyesi ile dünya bahriyelerinin genel resmi ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla bu dönemi çalışacak olan araştırmacılar için çok önemli bir kaynaktır.

Ceride-i Bahriye ile süreli yayın hayatına başlayan bahriyemiz, bugün *Deniz Kuvvetleri Dergisi* ile aynı misyonu devam ettirmektedir.

DENİZE VE DENİZCİLİĞE ADANMIŞ BİR ÖMÜR: ABDÜLHAMİT NACİ ÖZDEŞ (VESİKA VE TEVATÜRLE İHYA EDİLMİŞ BİR BİYOGRAFİ DENEMESİ)

A LIFETIME DEDICATED TO THE SEA AND SEAMANSHIP: ABDÜLHAMIT NACI ÖZDEŞ (A BIOGRAPHICAL ESSAY REVIVED BY DOCUMENTATION AND RUMOUR)

Cem KARAKILIÇ *

Özet:

Ülkemizdeki ilk sivil kaptan ve çarkçı yüksek okulunun banisi olan Abdülhamit Naci Özdeş, Türk denizciliğine fikrî ve amelî sahada hizmet etmiş mümtaz bir şahsiyettir. Kurumsal manada ihya ettiği müesseselerin yanı sıra, nazari sahada neşrettiği mecmua ve kitaplarla da denizcilik kültürümüze ve irfan hayatımıza derinlik ve zenginlik kazandırmıştır. Bu çalışma, vesika ve tevatürle ihya edilmiş bir biyografik denemedir. Amacımız kusursuz bir portre çizmekten ziyade, Hamit Naci biyografisindeki eksiklikleri tamamlamak, bilinmeyenleri zikretmek ve onun Türk denizcilik tarihindeki mevkiini saptamaktan ibarettir.

***Anahtar Kelimeler**: Abdülhamit Naci Özdeş, Heybeliada, Mekteb-i Fünûn-ı Bahriye, Türk Denizcilik Tarihi, Sivil Kaptan ve Çarkçı Yüksek Okulu.*

Abstract:

Abdülhamit Naci Özdeş, who is the founder of the first civilian captain and engineer training college, is a distinguished person in the field of Turkish seamanship. While he revived institutions, he contributed our maritime culture and scientific life with his published books and reviews. This work is a biographical essay which is revived by documentation and rumour. Our aim is not to tell about a perfect character but it is to complete the deficiency in Hamit Naci's biography, to tell about the unknown and to determine his position in Turkish seamanship history.

***Key Words**: Abdülhamit Naci Özdeş, Heybeliada, Naval Academy, Turkish Maritime History, The School of Civil Captain and Machinist.*

---

* Doktorant, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü; Tarih Öğretmeni, M.E.B. / Ph.D. Student, Ankara University, Institute for the History of Turkish Revolution; History Teacher, Ministry of Education; (cemkarakilic@hotmail.com).

DENİZE VE DENİZCİLİĞE ADANMIŞ BİR ÖMÜR: ABDÜLHAMİT NACİ ÖZDEŞ

(VESİKA VE TEVATÜRLE İHYA EDİLMİŞ BİR BİYOGRAFİ DENEMESİ) **

Cem KARAKILIÇ

Giriş

Geçmek bir hükümdür, bir kaide, bir mana ve bir ilahi iradedir… Geçmek bazen bir saatin uğuldayan çınıltısıdır, bazen yitirilenin arkasından dökülen gözyaşı… Geçmek geç fiilinin mastarıdır bazen. Ya da lügatte bir geçme işinin adıdır… Kimi zaman gelmeyen, gelemeyen, gelmeyecek, gelemeyeceklerin tanımıdır… Geçen ve geçilen bir paradokstur. Geçilen ve geçen bir tenakuzdur. Hem geçme, hem de geçilme aslında bir yok oluştur… Bu hikaye çoktan geçmiş, geçilmiş sayısız küçük hikayelerden birini, o adsız kahramanlardan sadece birini resmedecektir. Bu hikaye, kavi bir ömrün muhtasar bir öyküsü durumundadır. Ve bu hikaye, bir milletin küllî mukadderatının cüz'î bir bünyede bütün teferruatıyla tecelli edişinin bir numunesi mesabesindedir. Tevatürle hakikati, vesikayla söylentiyi ve senelerce süren bilgi parçacıklarını derleyip mecz ettiğimiz bu çalışma, Abdülhamit Naci Özdeş'in muhtasar öyküsünü tahattur etmek ve denizcilik tarihindeki mümtaz mevkiini bir kere daha teslim ve zikretmek gayretidir.

Ailesi, Çocukluğu, Okul ve Meslek Hayatı:

Abdülhamit Naci, 1854 yılında Kasımpaşa'da mukim Yahya Kahya Mahallesi'nde bulunan 13 numaralı evde dünyaya gelir. Babası Giresun'un

** Araştırmamıza, hatıralarıyla ve vesikalarıyla derinlik kazandıran Hamit Naci ahfadından Emekli Büyükelçi Sayın Ahmet Müfit Özdeş ile bilim kurgu yazarı Sayın Ahmet Müfit Özdeş'e, Hamit Naci üzerine kaleme aldığı çalışmasını şahsımla paylaşma letafetini gösteren Sayın Sinan Çakır'a, arşiv çalışması sırasında zahmeti rahmete tahvil eden Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi'nden Ömer Bey, Emekli Sandığı Arşivi'nden Mehmet, İsmet ve Tevfik Beylere ve metnin kaleme alınmasındaki katkılarından dolayı sevgili Nilgül Aslaner Karakılıç'a minnettarım.

Keşap İlçesi Düzköy kütüğüne kayıtlı Hacızâde Ahmet'tir.[1] Çocukluğu, deniz ve denizcilikle hemhal olmuş bir semtte, Kasımpaşa'da geçer. 1870 yılında muhitin ve kaderin sevk-i tabiisiyle Bahriye Mektebi[2]'ne kaydolur.[3] 9 Mayıs 1877'de mezun olarak Osmanlı donanmasına katılır. Uzun yıllar hizmet edeceği Osmanlı donanmasındaki ilk görevi, Asar-ı Tevfik zırhlısı seyir memur muavinliği olur. Abdülhamit Naci Bey'in tahsilini ikmal ederek donanmaya iştirak ettiği 1877 yılı, aynı zamanda 93 harbi olarak tesmiye edilen büyük Osmanlı-Rus savaşının tüm şiddetiyle devam ettiği sancılı bir zaman dilimini işaret eder. Asar-ı Tevfik'le Osmanlı-Rus muharebesine iştirak eden Hamit Naci Batum'a hareket eder. Çürüksu muharebelerinde savaşır ve Sohum'un bombardıman edilerek zapt edilmesi ve karaya asker çıkarılmak suretiyle düşmanın altı saat kadar takip edilmesi ameliyesine katılır. Aynı mevkide cereyan eden Çamçira Muharebeleri'nde savaşır. Bir süre sonra Tuna ağzında mukim Sulina üssülharekesine vasıl olarak orada mevcut Osmanlı donanmasının emrine girer. Sulina önlerinde Necm-i Şevket, Muin-i Zafer, Avnullah, İclaliye ve Muzaffer adlı zırhlıların arasına sızarak saldırıya geçen Rus istimbotunun batırılması ve

---

1 Hamit Naci'nin torunu Mithat Özdeş, dedesinin ailesi hususunda kendisinden dinlediklerini şöyle ifade etmektedir: "… *Babam Dnz. Binbaşı İmam Rıfat Efendi, fizik yapısının ve sesinin güzelliğiyle ünlüydü. Zamanın padişahı Abdülaziz'in yatının imamıydı… Sultan Abdülaziz'in İngiltere seyahatine babam da katılmış, Ramazana rastlayan o günlerde Kraliçe Victoria, Abdülaziz'in gemisine iade-i ziyarete geldiği zaman iftar yemeğinden sonra teravih namazı kıldıran babamı görüp takdir ve tebrik etmiş. Daha sonra Kraliçe Sultan Abdülaziz'i İstanbul'da ziyarete geldiğinde babama da bir İsviçre cep saati armağan getirmiş*…". Bkz. Mithat Özdeş, "Hamit Naci Özdeş'ten Bize", *Denizatı*, Yıl: 5, S. 2-3, Şubat-Mart 1991, s. 11. Aynı husus Hamit Naci'nin torunu, Rifat Özdeş'in oğlu Ahmet Müfit Özdeş tarafından da dile getirilmekte olup Hamit Naci'nin babasının Tirebolulu bir kalyon imamı olduğu ve Abdülaziz'in seyahatine iştirak ettiği vurgulanmaktadır. Bkz. Cem Karakılıç, *09.03.2010 Tarihli Mülakat*. Aile efradı tarafından verilen bilgilerin sahih olmadığı kanaatindeyiz. Zira Abdülaziz tarafından gerçekleştirilen ilgili seyahate imam olarak Hayrullah Efendi ve Akşehirli Hoca Hasan Nami Efendinin iştirak ettiği vesika ile sabittir. Bkz. Cemal Kutay, *Avrupa'da Sultan Aziz*, İstanbul 1970, s. 26 ve Ali Kemali Aksüt, *Sultan Aziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati*, İstanbul 1944, s. 98-99. Elimizde mevcut bilgi parçacıklarının meseleye taalluk eden hususta kat'i bir hüküm ve isabetli bir karar vermek için yeterli olmadığı kanaatindeyiz. Bu durumda en azından şimdilik adı pek çok çalışmada zikredilen Hacızâde Ahmet'i, Hamit Naci'nin babası olarak zikretmenin daha doğru olacağı inancındayız.

2 Hamit Naci'nin rüşdiye tahsilinin ikmal ettiği mektep hakkında herhangi bir kayda tesadüf edemedik. Bahriye Mektebi'nin bilhassa Kasımpaşa Askeri Rüştiyesi öğrencilerini kabul ettiği bilgisi ise bizi bazı basit çıkarımlara sevk etti. Hamit Naci'nin ilgili muhitte ikameti Kasımpaşa Askeri Rüştiyesi'nde tahsil edebileceği ihtimalini kuvvetlendirdi. Bkz. Mahmut Şevket Paşa, *Osmanlı Askeri Teşkilatı ve Kıyafetleri*, (haz. Cem Karakılıç vd.), C. III, Gazi Kitabevi, Ankara 2010, s. 276.

3 Hamit Naci'nin ilgili mektebe giriş tarihi de ihtilaflıdır. Nitekim kaleme aldığı otobiyografisinde mektebe giriş tarihi olarak h. 1287 / m. 1873 tarihini zikretmektedir. Ancak bu tarih kendisi hakkında kaleme alınmış pek çok biyografide 1870 olarak kaydedilmektedir. Dönemin eğitim sistemi tetkik edildiğinde Bahriye Mektebi'nin 6 yıldan mürekkep olduğu ve mektebe giriş tarihinin 1870 olduğu görülecektir. Bkz. Mahmut Şevket Paşa, *a.g.e*, s. 276.

Yüzbaşı Kaptan Puşkin'in de içinde bulunduğu taifenin esir edilmesini sağlar.[4] Sivastopol ile Hucabey arasında bulunan Elmalı adlı şehrin bombardıman edilmesi ve tuz yüklü bir tüccar gemisine el konulması harekatına iştirak eder. Ancak Elmalı şehrinin müstahkem ve büyük bir savunma hattına sahip olması şehre asker çıkarılmasını engeller. Asar-ı Tevfik zırhlısının İstanbul'a avdeti üzerine Necm-i Şevket zırhlısı hesap memurluğuna atanır. Buradaki memuriyeti esnasında Rus ve Romanya kıyılarının ablukasına hizmet eder. Varna'ya gitmek üzere İstanbul Limanı'ndan hareket eden bir İngiliz şilebinin, Bulgar ablukası altındaki Köstence'ye vasıl olarak iaşe sevk etmesini kat etme seferine katılır. Burada cereyan eden Osmanlı-Bulgar müsademesinde kahramanlık gösterir. İlgili vazifenin ifasının ardından yeniden Sulina'ya avdet eder. Bu kez deruhte ettiği vazife, Sulina şehrinin savunulması için inşa edilecek olan istihkamlardır. Fakat bölgenin jeolojik yapısı istihkam inşasına son derece elverişsizdir. Bu namüsait duruma rağmen Hamit Naci on adet istihkamı inşa etme başarısını gösterecektir. Hamit Naci'nin Sulina imtihanı, Ayastefanos muahedenamesi mucibince Sulina'nın düşmana terk edilişine kadar devam etmiştir.[5] Nihai antlaşmanın ardından İstanbul'a avdet eden Hamit Naci, bir süre Bahriye kışlasında bulunan İngiliz subaylarının tercümanlığını deruhte etmiş, Martin tüfekleriyle alakalı tercümesi sebebiyle Eyüp Küçükköy'de mukim Birinci Fırka Kurmaylığı emrine verilmiştir. Bir süre sonra Kabataş önlerinde karakol gemisi vazifesini ifa eden Niveyt Fütuh isimli yelken gemisi hesap memurluğuna nakledilmiştir. Burada yaklaşık bir yıl kadar hizmet ettikten sonra Golos'ta bulunan Resmo Vapuru ile Necm-i Şevket ve Muin-i Zafer zırhlılarına seyir sefer memuru olarak atanmıştır. Ve nihayet 1891 yılında Golos'un Yunanistan'a teslimiyle İstanbul'a dönmüş[6], aynı günlerde hayatını birleştirdiği Emine Hanım[7]'dan Şayeste adlı ilk ve tek evladı dünyaya gelmiştir.[8]

1897'de Türk-Yunan Savaşı esnasında Mahmudiye zırhlısına atandıysa da sonradan azledilmiştir. 1889 yılında Japonya'ya gidecek olan Ertuğrul Firkateyni'ne seyrüsefer memuru olarak görevlendirilmiştir. Ancak irade çıkmadığı için tayini durdurulmuştur.[9] Böylece bu büyük faciadan son anda

---

4 *Deniz Mektepleri Tarihçesi 1928-1939*, C. 2, Deniz Matbaası, İstanbul 1941, s. 111.

5 Cemaleddin Saraçoğlu, "Yüksek Denizcilik Okulu Bugün 50 Yaşına Bastı", *Deniz*, Şubat 1963, s. 9.

6 Orhan Kızıldemir, "Yüksek Denizcilik Okulunun Kurucusu Merhum Hamit Naci Bey'in Kendi Kaleminden Hayat Hikayesi ve Biyografisi", *Deniz*, C. 11, Mart 1982, S. 3, s. 21.

7 Emine Hanım Kırşehir'den İstanbul'a hicret eden Tuzla eşrafından Hacı Hüseyin' Efendinin kızıdır. Emine Hanım aynı zamanda Sultan Abdülmecid'in altıncı kadını Bezmi Hanımın da kardeşidir. Çalışmamızın ilerleyen safhalarında görüleceği gibi Hamit Naci'nin Bezmi Hanım'dan tevarüs eden mihir ve Emine Hanım'ın babasından kalan mirası istimal ederek bir tüccar kaptan okulu küşad ettiği bilinmektedir. Bkz. Karakılı**ç,** *a.g.mül.*

8 Şayeste Hanım 1890 doğumludur. Bkz. "İkametgah ilmühaberi", Ahmet Müfit Özdeş Şahsi Dosyası, *Emekli Sandığı Arşivi.*

9 Mithat Özdeş'in oğlu Müfit Özdeş bu hususta şunları söylemektedir: "(Hamit Naci'nin)

kurtulmayı başarmıştır. Teselya'nın Yunanistan'a teslimine de tanıklık eden Hamit Naci, uzun bir süre İdare-i Mahsusa'ya ait posta vapurlarıyla Trabzon-Trablusgarp arasında asker ve yolcu taşımıştır. 1900 yılında yeniden donanmaya avdet ederek Erkan-ı Harp reisi Faik Paşa'nın emriyle Mesudiye zırhlısı bölük subaylığına getirilmiştir. Ve kendi talebiyle yaklaşık iki yıl kadar Hanya vapuruyla Selanik Limanı'nda görev yapmıştır.[10] Pederinin vefatı üzerine yeniden İstanbul'a avdet etmiştir. Hamit Naci, pederini kaybetmenin neden olduğu derin travma ile mesleğinden uzaklaşmıştır. Bu elim hadiseden sonra daha çok teorik mana ve sahada terakki ve ihtisasa say etmiş, meslek hayatının ve denizcilik kültürüne olan vukûfiyetinin inceliklerini, Heybeliada'da Mekteb-i Fünun-ı Bahriye'ye bağlı olarak açılmış olan Ticaret-i Bahriye Kaptan Mektebi'nde dersler vermek suretiyle müstakbel denizcilere aktarmıştır. Bu bağlamda ilgili okulda 'Devletler Deniz Hukuku', 'Deniz Ticaret Hukuku', 'Merasim', 'Teşrifat-ı Bahriye', 'İşaret-i Umumiye' dersleri ile Bahriye Mektebi'nde 'Topçuluk' ve 'Terbiye-i Askeriye' derslerini tedris ettirmiştir.[11]

Hamit Naci'nin Bahriye Mektebi ve Ticaret-i Bahriye Kaptan Mektebi'nde muallim olarak görev yaptığı bu süreç kendisi, ailesi ve aynı zamanda ülkesi için bir takım oluşumlara sahne olacak niteliktedir. Bu oluşum Hamit Naci ve ailesi çerçevesinde teşekkül edecektir. O günlerde Hamit Naci'nin kız kardeşi Zeynep Hanım Kırşehir'de Garipoğulları olarak tanınan ve Bahriye Mektebi'nden mezun bir deniz subayıyla evlenmiş ve Heybeliada'da abisi Hamit Naci ile yaşamını sürdürmüştür. Hamit Naci, kardeşinin eşine olan muhabbeti vesilesiyle, onun küçük yaştaki kardeşi olan ve okuması için abisinin yanına gönderilen Lütfi Müfit'i oldukça beğenir. Hamit Naci ve ailesinin bundan sonraki serüveni daha çok, Lütfi Müfit ve onun yakın çevresi dahilinde şekillenecektir. Bu küçük çocuk Mustafa Kemal'in Harp Okulu ve Harp Akademisi arkadaşı, Vatan ve Hürriyet Cemiyeti'nin kurucu azası, Şark İstiklal Mahkemesi üyesi ve Kırşehir mebusu Lütfi Müfit Özdeş'tir. Bu hadiseyle alakalı olarak Hamit Naci'nin torununun oğlu ve Müfit Özdeş'in torunu Ahmet Müfit Özdeş, ailesinden işittiklerini şöyle nakletmektedir: "*... Hamit Naci'nin kız kardeşi Zeynep ile dedemin abisi evleniyor. Zaten bunlar iki kardeşler. Hamit Naci ise babasının adı Hacı*

… geminin makine ve donanım olarak böyle bir yolculuğa uygun olmadığına dair verdiği rapor Zat-ı Şahaneye yakın çevrelerin tepkisini çekti. Geminin Yokohama'ya hareketinden birkaç gün önce Abdülhamid'in iradesiyle görevden alındı ve adalara sefer yapan yandan çarklı bir vapurun çarkçıbaşılığına verildi…". Bkz. *http://mufitozdesseyirdefteri.blogspot.com/2011/10/hayatm-kime-borcluyum.html.*

10 Eser Tutel, *Gemiler… Süvariler… İskeleler…,* İletişim Yayınları, İstanbul 1994, s. 376.

11 Hamit Naci'nin Bahriye Mektebi'nde icra ettiği muallimlik vazifesiyle alakalı olarak o dönemde Bahriye Mektebi öğrencisi olan Emin Yüce şu ifadeleri kullanmaktadır: "… *Sol Kolağası Hamit Kaptan, topçuluk muallimiydi. Malumatının pek mahdut olmasına mukabil şarlatan tabiatlı ve gayet allak idi. Derslerini alay ve hikaye ile geçirir ve daima kendisini methederdi…*". Bkz. Emin Yüce, *Abdülhamit Donanmasında Bir Bahriyeli*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 55-56.

Hüseyin olan zengin bir kızla evleniyor. Adı Emine olan bu hanımla Hamit Naci'nin Şayeste adlı bir de kızları oluyor. Hamit Naci erkek çocuk istiyor fakat olmuyor. Tam bu sırada dedem ailesi tarafından 5-6 yaşlarında iken okuması için abisinin yanına Heybeliada'ya gönderiliyor. Hamit Naci dedemi beğeniyor ve oğlu olmadığı için yanına alıp büyütüyor".[12]

Hamit Naci tarafından evlatlık olarak büyütülen Özdeş, okul çağına geldiğinde abisi ve hamisi gibi denizci olarak yetiştirilmek üzere Bahriye Mektebi'ne verilir. Bir süre sonra çocukta var olan istidadı fark eden Hamit Naci, kızı Şayeste'yi Müfit'le nişanlar.[13] Ancak bu andan itibaren yaşanan talihsizlikler Özdeş'in hayatını büsbütün değiştirir. Gelin bu süreci de torun Özdeş'ten dinleyelim: "*... Bahriye Mektebinin son sınıfında dedemin başına bir talihsizlik geliyor. Son sınıftayken imtihanlarını vermiş mezun olacakken hatta kılıç kuşanma töreni öncesi nöbetçi subayı dövüyor. Sanırım mezuniyetten dolayı yapılan bir kutlama esnasında dedem nöbetçi subay tarafından alkollü olarak yakalanıyor. O esnada nöbetçi subayı dövüyor. Sonradan nöbetçi subaya tutanak tutup şikayetçi olmaması hususunda ne kadar yalvarsa da bir netice alamıyor. Sonra da okulu terk ederek kaçıyor. Eğer kaçmasaydı yedi yıl süreyle bir gemiye verilerek çavuşluk yapmak suretiyle askerlik yaptıracaklarmış. İşte o andan itibaren herkes onun öldüğünü sanarak ümidini kesiyor. Onun yaşadığını tek bilen Hamit Naci'dir. Bu olay üzerine Hamit Naci İstanbul medresesinde görev yapan Ahmet Müfit'in*[14] *belgeleriyle dedemi Bursa Askeri Lisesi'ne yazdırıyor. Tabi bu durumdan kimsenin haberi yok. Dedemin bütün masrafları da Hamit Naci tarafından gizlice karşılanıyor. Sonra da harp okulunu bitirerek nişanlısıyla evleniyor*".[15] Bahriye Mektebi'nden ayrılan Müfit Özdeş tahsiline Bursa Askeri Lisesi'nde devam eder. Bu okuldan 1315 (1899) tarihinde mezun olur.[16] 1 Mart

---

[12] Bkz. Karakılıç, *a.g.mül.*

[13] "Umumi Bütçeden 1683 Numaralı Kanuna Göre Bağlanan Aylıklar ve Bir Defaya Mahsus Olarak Verilecek Paralara Mahsus Bordro", Ahmet Müfit Özdeş Şahsi Dosyası, 10.06.1940, No:2608/11058, *Emekli Sandığı Arşivi.*

[14] Emekli Sandığı Arşivi'nde yapmış olduğumuz araştırma esnasında, Lütfi Müfit Özdeş adına gerçekleştirdiğimiz bütün taramalar sonuçsuz kalmıştır. Çaresizce incelediğimiz Ahmet Müfit Özdeş dosyasının, Lütfi Müfit Özdeş'in bilgilerini ihtiva etmesi ise zihnimizi bir hayli meşgul etmiştir. Nihayetinde torun Ahmet Müfit Özdeş'le gerçekleştirdiğimiz mülakat bu meseledeki bilinmeyenleri aydınlatma hususunda oldukça verimli olmuştur. Nitekim Lütfi Müfit Özdeş'in bir akrabalarının belgeleriyle Bursa Askeri Lisesi'ne başvurması ve sonraki yaşamında hep bu ismi kullanması olayın üzerindeki sır perdesini kaldırmıştır. Ancak Kırşehir mebusu olarak görev yaptığı süreç içerisinde Lütfi Müfit Özdeş ismini kullanmayı tercih etmiştir. Bu nedenle Emekli Sandığı'na Ahmet Müfit Özdeş olarak kaydedilen şahıs Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde var olan bütün dosyalarında Lütfi Müfit Özdeş olarak anılmaktadır.

[15] Karakılıç, *a.g.mül.*

[16] Müfit Özdeş, 1846 yılında açılan Bursa Askerî İdadisi'ne 1312/1896 yılında kaydolan 82 kişiden biridir. Özdeş, adı geçen liseden 1312/1896-1313/1897 Eğitim-Öğretim yılında 'Cebir-i Adi', 'Hendese-i Mesaha', 'Coğrafya', 'Kitabet', 'Fransızca', 'Resim', 'Jimnastik',

1315'de ise İstanbul Harp Okulu'na kaydolur.[17] İstanbul Harp Okulu sıraları onun kader arkadaşı Mustafa Kemal'le tanışmasına vesile olur. Mustafa Kemal ve Müfit Özdeş o sene (1315) sınıf mevcudu bazı kaynaklarda 900 bazılarında ise 736 olan Harp Okulu'nun altı kısma ayrılan birinci sınıflarında tedrise başlar. Harp Okulu yılları Mustafa Kemal-Müfit Özdeş dostluğunun temellerinin atıldığı bir süreç olur. İlgili zaman dilimi Mustafa Kemal ile Hamit Naci Bey'in de tanışmasına vesile olacaktır. Zira Mustafa Kemal İstanbul'da bir taşralıdır ve hafta sonlarını bazı arkadaşlarının evlerinde geçirmektedir. Bu evlerden birinin Cebesoy'un ailesine ait olduğu malumdur. Ancak Mustafa Kemal'in Müfit Özdeş'le olan dostluğuna değinen olmamıştır. Halbuki Cebesoy ünlü hatıratında: *"Derslerimize muntazam çalışmakla beraber, kendimizi güzelim İstanbul'un eğlenceli muhitlerinden de mahrum bırakmıyorduk. Tatil günlerinde ve bazen de kaçamak olarak bunlara karışıyorduk. Kâh Mustafa Kemal ile baş başa, kâh Arif Adana, Müfit Kırşehir ve Tevfik Selanik'le beraber Beyoğlu'ndaki eğlence yerlerini dolaşır, hatta bir arada içer ve müzik dinlerdik. Bazen Adalara gittiğimiz de olurdu…"*[18] ifadesiyle adalara gidildiğini vurgulamaktadır. İşte bu ziyaretler esnasında Mustafa Kemal ve Hamit Naci tanışmış ve dostlukları ölünceye kadar devam etmiştir. Ahmet Müfit Özdeş bu hususta şunları söylemektedir: "*... dedem Bursa'dan sonra İstanbul Harp Okulu'na geliyor. Burada kimsenin bilmediği bir durum var aslında. Biz hep Mustafa Kemal'in hafta sonu tatillerinde, sanırım Perşembe günleri, Ali Fuat Cebesoy'un evine gittiğini biliriz. Ancak o dönemde Mustafa Kemal'in en çok geldiği evlerden biri de Hamit Naci'nin Heybeliada'da bulunan evidir. Çünkü Mustafa Kemal bir taşralıdır ve hafta sonraları bazı arkadaşlarının evine ziyaretçi olarak gider. Hamit Naci Mustafa Kemal'i çok sever. Hatta Mustafa Kemal ilk rakıyı bu yıllarda Hamit Naci'nin evine gerçekleştirdiği bir ziyaret esnasında içmiştir…*".[19]

Müfit Özdeş'in Harp Akademisi yılları Mustafa Kemal'le Harp Okulu sıralarında başlayan dostluğunun aynı samimiyetle devam ettiği bir zaman dilimidir. Harp Akademisi yılları aynı zamanda, Mustafa Kemal ve onun etrafında toplanan gizli bir grubun memleket meseleleriyle hemhal olduğu bir süreç olur. Mustafa Kemal, memleketin kurtuluş çareleri üzerine düşünmeye başlar. Tahammül edilemeyecek bir vaziyete tahvil eden Sultan Hamit istibdadına, ecnebi

---

'Tarih-i Umumi'; 1313/1897-1314/1898 Eğitim-Öğretim yılında 'Müsellesat', 'Hendese-i Mücesseme', 'Kitabet', 'Fransızca', 'Resim', 'Tarama', 'Tarih-i Umumi', 'Jimnastik'; 1314/1898-1315/1899 Eğitim-Öğretim yılında ise 'Makine', 'Kozmografya', 'Tarih-i Umumi', 'Tarih-i Osmani', 'Kitabet', 'Lisan-ı Fransevi', 'Resim', 'Tarama', 'Jimnastik' derslerini ikmal ederek 1315/1899 yılında mezun olan 69 kişiden biri olmuştur. Bkz. Yusuf Çam, *Atatürk'ün Okuduğu Dönemde Askeri Okullar Rüşdiye-İdadi-Harbiye 1892-1902*, Ankara 1991, s. 83-124.

17 "Askerlik Safahat Belgesi", *Ahmet Müfit Özdeş Arşivi.*

18 Ali Fuat Cebesoy, *Sınıf Arkadaşım Atatürk*, C. 1, Yeni Gün Haber Ajansı Yayınları, İstanbul 1997, s. 64.

19 Karakılıç, *a.g.mül.*

müdahalelerine ve tazyik idaresine karşı fikir teatisi yapmak maksadıyla, içinde Müfit Özdeş'in de bulunduğu yakın arkadaşlarından oluşan bir grup oluşturur. Bir süre sonra söz konusu grubun, Mekteb-i Harbiye talebesine lazım gelen fikirleri telkin etmek ve bu suretle memleket idaresindeki fenalıkları anlatmak maksadıyla talebe arasında okunmak üzere bir gazete çıkardığı görülür.[20] Söz konusu gazete bütün Harbiye talebesine hitap etmekte ve elden ele dolaşmakta, üstelik okul idaresi tarafından da bilinmektedir. Ancak bu faaliyet Abdülhamit'in Mekteb-i Harbiye'ye memur ettiği sadık bendelerinin nazar-ı dikkatini çoktan celp etmiştir. Hatta Rıza Paşa, Mustafa Kemal ve arkadaşlarının harekatına müsamaha ediyor düşüncesiyle saraydan uyarı bile almıştır. Bütün bu gelişmeler okul komutanı Rıza Paşa'yı bir baskın yapmaya sevk etmiş, mektebin veteriner kısmında yer alan boş bir sınıfta gazete için hazırlık yapan Mustafa Kemal ve arkadaşları ansızın yakalanmışlardır.[21] Bu baskın Müfit Özdeş, Mustafa Kemal ve diğer arkadaşları hakkında sarayın su-i zannını celb etmesine vesile olmuştur. Saray tarafından deşifre edilen idealist kurmaylar, aynı hatt-ı hareketi mezuniyetten sonra da sergileyince hapsedilmekten kurtulamamışlardır.[22] Yıldız Sarayı'nda bir süre mevkuf edildikten sonra Şam'da bulunan 5. Ordu'ya sevk edilmişlerdir. Ali Fuat Cebesoy ve Mustafa Kemal, Şam'a tayin haberini aldıkları günün akşamı İsmail Fazıl Paşa'nın Kuzguncuk'daki köşküne gelirler. Geceyi burada geçiren Mustafa Kemal, İsmail Fazıl Paşa'yla vedalaşır.[23] Bir süre sonra da Müfit Özdeş'le birlikte Heybeliada'ya gelir. Zira Heybeliada, Mustafa Kemal'in öğrencilik yıllarında hafta sonlarını geçirdiği yerlerden biridir. Heybeliada'da Hamit Naci'nin eli öpülür. Hamit Naci, kendisiyle vedalaşmaya gelen Müfit Özdeş ve Mustafa Kemal'i, bir kese altın vererek "*görev yerinizde gayr-i meşru işlere alet olmayın. Paraya ihtiyacınız olduğunda bana haber*

---

[20] Şevket Süreyya Aydemir, *Tek Adam*, C. I, Remzi Kitabevi, İstanbul 1969, s. 79.

[21] Kılıç Ali, *Atatürk'ün Hususiyetleri*, Yeni Gün Haber Ajansı Yayınları, İstanbul 1998, s. 30.

[22] Bu süreç Mustafa Kemal tarafından şu şekilde anlatılmıştır: "*Erkân-ı Harbiye sınıflarının nihayetine kadar bu işlere devam ettik. Yüzbaşı olarak mektepten çıktıktan sonra İstanbul'da geçireceğimiz müddet zarfında bu işlerle daha iyi iştigal için bir arkadaş namına bir apartman tuttuk. Ara sıra orada toplanıyorduk. Bu hareketlerimizin hepsi tâkip olunuyor ve biliniyordu. Bu sırada Fethi Bey namında eski arkadaşlardan zabit iken askerlikten tard olunmuş bir zat karşımıza çıktı. Kendisinin sefalet-i halinden (yoksul durumundan) muavenete (yardıma) muhtaç olduğundan, yatacak yeri bulunmadığından bahisle bize iltica etti (sığındı). Biz de bu zatı malik olduğumuz apartmanda yatırmaya ve muavenet (yardım) etmeye karar verdik. İki gün sonra kendisinin talebi üzerine bir yerde mülâki olacaktık. Gittiğim zaman yanında mâbeyne mensup bir de yâver gördüm. Apartmanda yatan İsmail Hakkı Bey namında bir zat vardı, derhal götürmüşler. Bir gün sonra da bizi tevkif ettiler. Fethi Bey meğer İsmail Paşa'nın hafiyesi imiş, bir müddet münferit surette mahpus kaldım. Sonra mâbeyne götürdüler. İsticvap edildim (sorguya çekildim). İsmail Paşa, başkâtip, bir de sakallı bir adam hazır bulunuyordu. İsticvaptan anladık ki gazete çıkardığımızdan, teşkilât yaptığımızdan, apartmanda çalıştığımızdan, hulâsa bütün bu işlerden dolayı maznun bulunuyorduk*". Bkz. Nurer Uğurlu, *Atatürk'le Konuşmalar*, Yeni Gün Haber Ajansı Yayınları, İstanbul 2000, s. 45-46.

[23] Cebesoy, *a.g.e.*, s. 110.

verin" diyerek uğurlar.[24] Bu vaka Mustafa Kemal-Hamit Naci dostluğunun önemli nişanelerinden biri olur.

Hamit Naci, meslek ihtisasının numunesi durumunda bulunan *Topçuluk ve Denizde İşarat-ı Umumiye*[25] adlı kitabını da bu günlerde kaleme alır. İlgili kitap dolayısıyla kolağalığına terfi eder. Ancak II. Abdülhamid'in istibdat idaresinin gittikçe şiddetlenmesinden dolayı mekteplerde serbest ders vermek imkanının kalmamış olduğunu görerek istifa eder. İstifasının kabul edilmemesi üzerine emekliliğini rica ile çok sevdiği askerlik mesleğinden ayrılır.[26]

Hamit Naci'nin Cemiyet Hayatımız ve Denizcilik Kültürümüze Katkıları

13 Kasım 1907'de emekliye ayrılan Hamit Naci, vefat ettiği tarih olan 1936 yılına kadar cemiyet hayatına fikri ve ameli sahada hizmet eder. Emekliliğinin ilk günlerinde Galata'da mukim bir handa dava vekilliği ve fen müşavirliğiyle iştigal olur. Meşrutiyetin ilanıyla başlayan özgürlük içerisinde örnek bir teşebbüs olarak telakki edilebilecek Bahriye İhtiyatları ve Tevsi-i Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti'ni tesis eder (1908).[27] Bahriye ticaret personeline ait ilk teşkilat olan bu cemiyet; bahriye emekçilerini bir araya getirmek, muhtelif tiyatro, konferans ve müsamereler vasıtasıyla deniz şehitlerinin evlatlarına sahip çıkmak maksadına hizmet etmiştir.[28] İlgili cemiyet, sahibinin ve müdürünün Hamit Naci olduğu *Mellah* adlı bir de mecmua neşretmiştir. Dört sayfadan mürekkep mecmuanın ilk ve son sayısı 18 Mart 1909'da yayımlanmıştır. Ticari, sanayi, fenni ve siyasi konuları havi *Mellah*[29], "*menafi-i mülk ve millete ve Bahriye İhtiyatları ve Tevsi-i Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti'nin terakkisine hadim*"dir. Mecmuanın yayın gayesi şu satırlarla ifade edilmiştir: "*Bütün Osmanlıların amal ve arzusu vatanın imarıyla vatandaşlarının temin-i menfaati için menabi-i servet husule getirmektir. İşte Mellah da böyle bir fikri vazife-şinasi ile Devlet-i Osmaniyemizin …… muhat bulunan mülk-i bahriyesini nazar-ı itibara alarak en ziyade muhtaç olduğumuz gemicilik sanat-ı mühimiyle altın akan oluk demeye layık olan ticaret-i bahriyenin tevsi-i vesaitini neşr ve ilan suretiyle say ve ikdam göstererek muntazıman devam edecektir. Bir de Mellah teferrukayı sevenlerden olmadığı ve terbiye ile ittihattan başka bir şey düşünmediği cihetle her güna mekasıd-ı şahsiyeden ari ve arz-ı*

---

[24] Karakılıç, *a.g.mül.*

[25] Abdülhamit Naci, *Bahriye Topçuluğu*, Bahriye Matbaası, İstanbul 1900. Bkz. Ek 8.

[26] Mithat Özdeş, "Hamit Naci Özdeş'ten Bize", *Denizatı*, Yıl: 5, S. 2-3, Şubat-Mart 1991, s. 12.

[27] Feridun Pirali, "Türkiye'de Deniz Ticareti", *Deniz*, S. 125-126, Ocak-Şubat 1946, s. 19.

[28] Bahriye İhtiyatları ve Tevsi-i Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti nizamnamesinin Cemiyetler Kanunu'na mugayir olması hasebiyle 1912 yılında kapatılmıştır. Bkz. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, D.N.: 3706, G.N.: 277927, F.K.: BEO, 10/S/1328.

[29] *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, D.N.: 330, G.N.: 131, F.K.: 2B, 17/?/1324 ve *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, D.N.: 2749, G.N.: 88, F.K.: DH.MKT, 13/S/1327.

avazdan beri olarak ancak menfaat-i vatan ve millet namına çalışacak ve meclis-i millimizin bahriyun ve bahriye hakkındaki müzakerat ve mukarraratını mufassak ve muvazzıh bir surette yazacaktır".[30] İlgili mecmuanın uzun ömürlü ol(a)maması hasebiyle 1911'de yine sahip ve müdürünün Hamit Naci olduğu *Gemici* adında bir başka mecmua neşredilir. 12 Ocak 1327 tarihli mecmuanın mahal-i idaresi Kule Kapısı'ndaki Çapalı Han'dır. Sermuharrir (Başyazar) Rıza Sühay'ın unvan ve kalemi altında yayınlanan ilk ve son sayı yine dört sayfadan mürekkeptir. "*Her şeyden bahis ve başlıca tevsi-i ticaret-i bahriye-i Osmaniye cemiyeti ile Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebinin terakkiyatına hadim haftalık bir ceridedir*" ibaresinin nakşedildiği mecmuada üstlendiği hedef hususunda şunları söylemiştir: "*... bizim gemici baba milletiyle, muhitiyle çok çalışmalı hatta o derecedeki, mümkün olursa sa'y ve gayretinde kudreti beşeri bile tecavüz etmeli gemicimizden bunu umarım. Çünkü vazifesine pek mukaddemdir. Tabiatını da çok severim. Şahsiyatla fuzuli şeylerle hiç iştigali sevmez. Şarktan Garba kadar takip edeceği hatt-ı hareket, doğruluk ve hakikattir. Gemici tamamıyla müstakbel bir kürsü-yi hitabettir. Mesleği, seyr ve hareketi mahdud değildir. Kendisi milletinin serbest müstesna bir hatibi olduğu için hele diyar-ı efkarın tahdidinden hiç hoşlanmaz. Her hal u karda itidali de unutmaz. Koca Mellah pek hezar aşinadır. Kendisinin yalnız bahri değil, ilmi, siyasi, edebi, fenni reftarı da var. Lakin diyorum hepsinde de meslek-i itidalcuyanesini takip-i hakikati kanuna itaati elden bırakmaz. Gemici her şeyi görür. Münasip bulursa gördüğü şeyler hakkında mütalaadan çekinmez. Fakat emin olmalı ki, onun …… nazarı, her türlü mütalaatı şahsiyat ve dedikodu şaibelerinden mu'arradır …*".[31]

Hamit Naci'nin vücuda getirdiği en büyük eser, şüphesiz ilk özel kaptan ve çarkçı mektebidir. Esasında tüccar gemilerinin vasıflı kaptan ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla küşat edilen ilk resmi mektep, leyli ve nehari olarak hizmet veren Tüccar Kaptan Mektepleri'dir. II. Abdülhamit'in desteğiyle inşa edilen bu kurum, Osmanlı deniz ticaretinin canlanması ve nitelikli kaptan ihtiyacının giderilmesine hizmet etmiştir. İlgili okul 5 Aralık 1884'de padişah buyruğuyla Heybeliada'da bulunan Bahriye Mektebi'ne bağlı bir şube olarak açılmıştır. Dört yıl devam eden tedrisatın akabinde şehadetnâme alan öğrenciler idare-i mahsusa ve Osmanlı ticaret gemilerinde kafi miktar maaşla çalışmışlardır. Toplam 153 mezun veren Tüccar Kaptan Mektebi kendisine bağlanan büyük ümitlerin aksine ilgili sahadaki boşluğu dolduramayarak 1908'de kapanmıştır.[32]

---

30 "İfade-i Meram", *Mellah*, 18 Mart 1325, s. 1.

31 "Gemici", *Gemici*, 12 Kanun-ı Sani 1327, s. 1-2.

32 *Yüksek Denizcilik Okulu*, İstanbul 1957, s. 3; Sinan Çakır, ""Hamit Naci (Abdülhamit Naci Özdeş) ve Okulu Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi'nin Türk Deniz Ticaretindeki Yeri ve Önemi", *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu II Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2010, s. 218; Cemalettin Yavaşça, "Tüccar Kaptan Mekteplerinin Kuruluş Ferman ve Nizamnamesi I", *Denizatı*, Yıl: 4, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1990, s. 45-47; Cemalettin Yavaşça, "Tüccar Kaptan Mektebinin Kuruluş Fermanı ve Nizamnamesi I", *Denizatı*, Yıl: 4, S. 7-8, Temmuz-Ağustos 1990, s. 20-22.

Meşrutiyetin ilanı deniz ticaretinin ihyasına vesile olmuştur. Bu süreçte deniz ticaretine olan alakanın tedricen arttığı görülmektedir. Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa'nın nezaret bütçesinden ayırdığı tahsisatla vapur ve şilep almak suretiyle İdare-i Mahsusa'yı ihya çabaları ve deniz ticaretinin ehemmiyetini idrak eden bir takım müteşebbis armatörlerin yolcu ve yük vapuru satın almaları kaptan ve makiniste olan ihtiyacın artmasına neden olmuştur. Ancak Osmanlı coğrafyasında ticaret gemilerini sevk ve idare edecek maharet ve maarife sahip denizci yok gibidir.[33] Bu zaruret ve fakat çaresizlik karşısında devlet de son derece acizdir. Zira deniz ticaret usul ve tekniğine vakıf yetkin eleman yetiştirmek son derece pahalı ve zahmetli bir iştir. Devletin bütçesi de son derece yetersizidir. Bu vazife feragat ve fedakar ve aynı zamanda maarifperver ve finansal meseleleri deruhte edecek müteşebbislere ihtiyaç duymaktadır. İşte bugünlerde vaziyetin ehemmiyetini anlayan ve meselenin hayatiyeti, hassasiyeti ve zaruretini teslim eden Hamit Naci, yakın arkadaşı Süleyman Nutkî ve Makine muallimi Seyit Ali Beylerle istişare ederek harekete geçmiştir.[34] Bu örnek girişim kendisi tarafından şu şekilde dile getirilmiştir: "*Daha evvel Heybeliada'da Mekteb-i Bahriyeyi Şahane padişahlık denizcilik okulu bahçesinde derme çatma ahşap bir binada sivil deniz subayları yetiştirmek üzere bir okul açılmıştı. Çok yerinde bir ihtiyaca cevap verebilecek olan bu okul ne yazık ki, kısa bir süre sonra muhtelif nedenlerle kapatılmıştı. İşte ben bir tutku halinde böyle bir okul açmaya sırf bana bağlı olarak evvelkinin akıbetine uğramamasını sağlama bağlamaya karar verdim. İlk iş olarak askerlikten istifa ederek özgürlüğümü kazandım. Ardından İstanbul çevresinde eşim, Emine Hanıma ailesinden miras kalmış olan taşınmazların önemli bir kısmını satarak bu işe gerekecek sermayeyi sağladım. Fakat bu yeterli değildi. Çünkü özel okul hele yüksek okul fikri toplumumuzda henüz hiç alışılmamış bir olay olduğu gibi zamanın padişahı Sultan Abdülhamit'in idaresi de buna şiddetle karşıydı. Epey düşündükten sonra dolaylı bir hareket planı çizdim. Evvela bir Osmanlı Kaptan ve Çarkçıları Derneğinin kurulmasını sağladım. Sonra bu dernek adına maarif nezareti celilesine açılış izni için başvurdum. Uzun tahkikat ve uğraşıdan sonra açılış izni alabildim… Bu arada ben de bu sivil işlerde bana gerekeceği düşüncesiyle hukuk mektebine devam etmiş, epeyce hukuki bilgiler elde etmiştim. Hemen Galata tarafından Azapkapı semtinde bir bina kiralayarak merasimle okulu açtım. İlk öğretim üyeleri emekli deniz subaylarından oluştu. Bu arada ben de ders veriyordum. İdare işlerini yürütmek üzere çok sakin ve terbiyeli bir kişi olan Mustafa Efendiyi görevlendirdim. Kendisine yardımcı olarak da öz yeğenim Dilsiz Osman Efendi ile yine Giresunlu akrabam olan Salih Reisi görevlendirdim. İlk sınıf daha ziyade Karadeniz deniz adamlarının çocuklarından oluştu ve tedrisat aksamadan yürümeye başladı. Ve başarı ile de*

33 Nemci Göktalay, "Yüksek Deniz Ticaret Mektebi Kısa Bir Tarihçe ve Bir Temenni", *Deniz*, S. 78, 1 Aralık 1941, s. 8-10.

34 Fethi Talay, "Hamit Naci İhtifali", *Deniz*, Ocak 1940, s. 3.

sürdü".[35] Bir dizi girişim neticesinde zaruri hazırlıkları ikmal eden Hamit Naci, ilk olarak Bahriye Mektebi'nin emekliye ayrılmış hocalarıyla irtibata geçmiş ve onları yeni açılacak mektebe fahri surette devam etmelerini rica ve temin etmiştir. Evini rehine vermek suretiyle Yüksekkaldırım mevkiinde tertip ve tadil ettiği binada ülkemizin ilk sivil kaptan ve çarkçı mektebi olan 'Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi'ni teşekküle muvaffak olmuştur.[36]

Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi ve Hususiyetleri

Ülkemizin ilk özel sivil kaptan ve çarkçı mektebinin tesisine dair bürokratik işlemler Hamit Naci tarafından Maarif-i Umumiye Nezaret-i Celilesi'ne gönderilen istida ile başlamıştır.[37] Maarif Nezareti, bir dizi bürokratik yazışma ve teftişin ardından, Beyoğlu Kule Kapısı Cadde-i Kebir mevkiindeki altı yüz iki numaralı binanın okul olarak kullanımına onay vermiştir.

Okulun açılışı Erkan-ı Harp Reis-i Sanisi Kaymakam Sıdkı Bey'in de iştirak ettiği resmi bir seremoniyle gerçekleşmiştir (7 Şubat 1922). Tören esnasında hazırûna hitaben bir nutuk irad eden Hamit Naci konuşmasında "*Ticaret-i Bahriyemizin tevsii ve terakkisi ve efrad ve sünuf-ı bahriyenin fen dairesinde talim ve terbiyesine hasr-ı himmetle lede'l-hace donanma-yı Osmaniyemizde istihdama elverişli mürettebat yetiştirilmesi*"ne değinmiştir. Hamit Naci, Sıdkı Bey tarafından takdir ve tebrik edilmiştir.[38]

Gündüzlü ve bedelli olarak hizmete giren Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi eğitim ve öğretim hayatına 25 öğrenciyle başlamıştır. Bu sayı 1911-12 Öğretim yılında 72, 1912-23 Öğretim yılında 195 ve 1913-14 Öğretim yılında 248'e kadar yükselmiştir. İlgili okulda 1914-15'de 224, 1915-16'da 218, 1916-17'de 206, 1917-18'de 61, 1918-19'da 64 ve 1919-20'de 97 öğrenci okumuştur.[39] Çok kısa sürede fevkalade değişiklikler ve gelişmeler arz

---

35 Mithat Özdeş, "Hamit Naci Özdeş'ten Bize", *Denizatı*, Yıl: 5, S. 8-9, Ağustos-Eylül 1991, s. 44.

36 Oktay Sönmez, *Anılarda Gemiler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, s. 149; Göktalay, *a.g.m*., s. 8.

37 Mutlu Karakaya, *Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981)* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2011, s. 248.

38 *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, D.N.: 1151, G.N.: 51, F.K.: MF.MKT, 16/R/1328; Mustafa Ergün, *İkinci Meşrutiyet Devrinde Eğitim Hareketleri (1908-1914)*, Ankara 1996, s. 399; "Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi", *Yeni Tanin*, 8 Şubat 1910, s. 2.

39 Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 25; Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair III", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 7-8, Temmuz-Ağustos 1995, s. 39; Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair IV", *Denizatı*, Yıl: 10, S. 3-4, Mart-Nisan 1996, s. 39.

eden okul, Birinci Dünya Savaşı'ndan oldukça olumsuz etkilenmiştir. 19156-16 Öğretim yılında okulda kayıtlı bulunan 218 öğrenciden 71'i, 1916-17 döneminde ise 206 öğrenciden 127'si silah altına alınmıştır. 1917 yılının güz döneminde ise okula herhangi bir öğrenci kaydı yapılamamıştır. 1913-14 Öğretim yılında 248 öğrencisi bulunan okulun, 1915-16'da 147, 1916-17'de ise 70 öğrencisi kalmıştır. İlgili dönemde yalnızca 55 öğrenci mezun olabilmiştir.[40] Okulun eğitim kadrosu; Bahriye Mektebi'nden mütekait Seyit Ali Bey, Tahsin Bey, Hulki Bey, Halil Bey, Kazım Bey, Kadri Bey ve Macit Bey gibi öğretmenlerden müteşekkildi.[41]

---

[40] Kuzay, III, s. 38. İlgili döneme ait malumat için ayrıca bkz. Sinan Çakır, "Hamit Naci (Abdülhamit Naci Özdeş) ve Okulu Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi'nin Türk Deniz Ticaretindeki Yeri ve Önemi", *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu II Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2010. Okuldan mezun olan öğrencilerin isimleri, bölümleri ve mezuniyet seneleri aşağıdaki gibidir: 1913-1914 Eğitim-Öğretim Yılında; Çarkçı sınıfından Necmeddin Efendi, Kamil Sıdkı Efendi, İsmail Saim Efendi, Mustafa Efendi, İsmail Ferit Efendi, Musa Kazım Efendi, Ali Galip Efendi, Burhanettin Efendi, İsmail Halit Efendi, Mehmet Hüseyin Efendi, Mahmut Efendi, Kadri Cemil Efendi, Ahmet Mesrur Efendi, Hüsamettin Efendi, Osman Nuri Efendi, İsmail Ruhi Efendi, Süleyman Sedat Efendi; Kaptan sınıfından Ahmet Nurettin Efendi, İsmail Nail Efendi, Ali Rıza Efendi, Hüseyin Neşe Efendi, Nemci Nuray Efendi, Seyfettin Efendi, Hayrettin Efendi, Kemalettin Efendi, Hüseyin Nasuhi Efendi, Hasan Rami Efendi, Atıf Efendi, Nusret Efendi, İsmail Efendi, Osman Sami Efendi, Şevket Efendi, Ziyaettin Efendi, Halit Şaban Efendi, Şerafettin Efendi. 1914-1915 Eğitim-Öğretim Yılında; Kaptan sınıfından Ahmet Seyfettin Efendi, Ömer Faruk Efendi, Cevdet Efendi, Mehmet Cemil Efendi, Hüseyin Hüsrev Efendi, Ali Rıza Efendi, Abdullah Sami Efendi, Abdullah Necmeddin Efendi, Mahmut Necmeddin Efendi, Ataullah Efendi, Mahmut Şevket Efendi, Mehmet Cevdet Efendi, Mehmet Süleyman Efendi, Mehmet Nazmi Efendi, Mehmet İhya Efendi, İsmail Efendi, Ahmet Bedrettin Efendi, Ahmet Fahrettin Efendi; Çarkçı sınıfından Ali Nizamettin Efendi, Rıza Sıdkı Efendi, Ali Kemal Efendi, Mehmet Hayri Efendi, Mehmet Şevket Efendi, Mehmet Şükrü Efendi, Akdem Efendi, Sami Efendi, Cevad Efendi, Bahri Efendi. 1915-1916 Eğitim-Öğretim Yılında; Kaptan sınıfından Ahmet Süreyya Efendi, Hasan Hayri Efendi, Emin Ahid Efendi, İsmail Cemil Efendi, Süleyman Nihat Efendi, Mehmet Bahtiyar Efendi, Hüseyin Sabit Efendi, Mehmet Şerafettin Efendi, Mehmet Rafet Efendi, Selahattin Efendi, Mustafa Sakıb Efendi, Salih Agah Efendi, Hüseyin Fuat Efendi, Mustafa Hıyan Efendi, Osman Şevki Efendi, Mehmet Esat Efendi; Çarkçı sınıfından Mehmet Lütfü Efendi, Mehmet Cemal Efendi, Ahmet Süreyya Efendi, İsmail Efendi, Abdurrahman Vasıf Efendi. 1916-1917 Eğitim-Öğretim Yılında; Kaptan sınıfından Mehmet Süleyman Efendi, Mehmet Aziz Efendi, Kahraman Efendi, Selahattin Efendi; Çarkçı sınıfından Salih Fuat Efendi, Mustafa Ferit Efendi. 1917-1918 Eğitim-Öğretim Yılında; Kaptan sınıfından İsmail Hakkı Efendi, Mehmed Gıyaseddin Efendi, Ali Efendi, Bekir Sıdkı Efendi, Ahmed Şevki Efendi, İbrahim Sadi Efendi, Hasan Kadri Efendi, Hasan Remzi Efendi, Cemal Sa'deddin Efendi; Çarkçı sınıfından Mehmed Bahaeddin Efendi, Hüseyin Kenan Efendi, Mehmed Zeki Efendi, Salih Efendi, Yunus Efendi, Ali Kemal Efendi, Ahmed Edip Efendi, İsmail Efendi, İsmail Hayreddin Efendi, İbrahim Şeci Efendi, Ali Ulvi Efendi, Ahmed Neyir Efendi, İbrahim Halil Efendi, Mehmed Enver Efendi, Ahmed Zekeriya Efendi, Rıfkı Efendi, İhsan Halis Efendi, Hüseyin Hamid Efendi, Mahmud Seyfullah Efendi, Osman Esad Efendi, Ahmed Mithad Efendi, İhsan Hasan Efendi, Münir Zeki Efendi; Çarkcı sınıfından Ahmed Naim Efendi, Mehmed Fahri Efendi, Bekir Kemaleddin Efendi, Hüsrev Efendi. 1918-1919 Eğitim-Öğretim Yılında; Kaptan sınıfından Hüseyin Kemaleddin Efendi, Necmeddin Efendi, Sâ'demin Efendi, Ahmed Midhad Efendi; İhsaniye Çarkçı sınıfından Mehmed Mesud Efendi. 1919-1920 Eğitim-Öğretim Yılında; Kaptan sınıfından Mahmud Tayyar Efendi, Burhaneddin Efendi, Sadreddin Efendi, Ahmed Namık Efendi. Bkz. Kuzay, II, s. 28; Kuzay, III, s. 38-39; Kuzay, IV, s. 39 ve *Yüksek Denizcilik Okulu Mezunları 1909-1969*, İstanbul 1969, s. 1.

[41] Orhan Kızıldemir, "Memleketimizde Denizcilik Okullarının Tarihçesi", *Denizatı*, C. 11, S. 9-10, Eylül-Ekim 1981, s. 5.

Tablo 1: Mektebin 1910/11, 1911/12 ve 1912/13 Yıllarına Ait Öğrenci Sayısı

1326-1327-1328	Birinci Sene	İkinci Sene	Üçüncü Sene	İkmal Sınıfı	Makine Sınıfı	Toplam
1910-1911	25	-	-	-	-	26
1911-1912	29	20	-	23	-	72
1912-1913	60	29	17	64	25	195

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 25.

Tablo 2: Mektebin 1913/14 Yılına Ait Öğrenci Sayısı

1329	Kaptan		Makine		İdadi		İkmal Sınıfı	Toplam
1913-1914	İkinci Senesi	Birinci Senesi	İkinci Senesi	Birinci Senesi	İkinci Senesi	Birinci Senesi	65	248
	19	24	22	20	54	54		

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 25.

Tablo 3: Mektebin 1914/15, 1915/16 ve 1916/17 Yıllarına Ait Öğrenci Sayısı

Öğretim Yılı	Kaptan		Makine		İdadi		İkmal		Toplam
	II. Sınıf	I. Sınıf	II. Sınıf	I. Sınıf	II. Sınıf	I. Sınıf	II. Sınıf	I. Sınıf	
1914-1915	18	28	10	10	28	60	44	26	224
1915-1916	21	35	9	7	52	50	33	11	218
1916-1917	20	46	10	11	53	47	19	-	206

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair III", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 7-8, Temmuz-Ağustos 1995, s. 39.

Tablo 4: Mektebin 1917/18, 1918/19 ve 1919/20 Yıllarına Ait Öğrenci Sayısı

Öğretim Yılı	Âli				Tâli		İbtidai				
	IV. Sınıf	III. Sınıf	II. Sınıf	I. Sınıf	II. Sınıf	I. Sınıf	IV. Sınıf	III. Sınıf	II. Sınıf	I. Sınıf	Toplam
1917-1918 (1332-1333)	Kap. Mak. 8+1	3+1	9+2	9+3	15	6	-	-	3	1	61
1918-1919 (1333-1334	4+1	5+1	5	10	16	-	-	15	3	4	64
1919-1920 (1334-1335)	26+4	8	8	13	5	7	7	4	6	9	97

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair IV", *Denizatı*, Yıl: 10, S. 3-4, Mart-Nisan 1996, s. 39.

Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi, talebe sayısının artması üzerine Azap Kapısında bulunan Meyyit Yokuşu'na taşınmıştır. Talebe miktarının artması ve tedrisat için lüzum arz eden alet ve edevatın temin gayesi masrafların da artmasına neden olmuştur. Maişet problemi zaman zaman Hamit Naci'yi son derece bizar etmiştir. Buna rağmen okula muayyen miktarda kimsesiz çocuk kaydedilerek parasız olarak okutulmaya devam edilmiştir. Yaşanan maddi sıkıntılar neticesinde öğretmenlerden bir kısmının okulla olan irtibatını kestikleri görülmüştür. Okul Hamit Naci ve Seyit Ali Hoca gibi fedakar, vefakar ve idealist muallimler vasıtasıyla ayakta kalabilmiştir.[42]

Mektebe ait müfredat son derece muasırdır. 1914'de idadi sınıfının tesis edildiği okul daha sağlam bir temele oturtulmuştur. 1911-12 yıllarında Çarkçılık için bir ikmal sınıfı teşekkül edilmiştir. 1914'den itibaren branşlaşma başlamıştır. Bu bağlamda idai, kaptan, makine ve ikmal sınıfları oluşturulmuştur. Bir süre sonra ikmal sınıfı, idadinin alt sınıfı konumuna getirilmiştir. İkmal I-II ve İdadi I-II. sınıflarını bitirenler dördüncü seneden sonra branşlaşarak, kaptan veya makine I-II sınıflarında okuduktan sonra mezun olabilmişlerdir. 1917 Öğretim yılından itibaren eğitim süresi on yıl olmuştur.[43]

---

42 Göktalay, *a.g.m.*, s. 8-10.

43 Kuzay, II, s. 26-27; Kuzay, III, s. 39-40; Kuzay, IV, s. 40.

Tablo 5: 1910/11 Eğitim Yılı Müfredatı

Yılı Birinci Sene Dersleri
Coğrafya
İngilizce
Kavaid
Ahlak-ı Medeniye
Cebir
Tarih
Hendese
Kitabet

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 26.

Tablo 6: 1911/12 Eğitim Yılı Müfredatı

Birinci Sene Dersleri	**İkinci Sene Dersleri**	**İkmal Sınıfı Dersleri**
Coğrafya-yı Umumi ve Hususi	Coğrafya	Coğrafya-yi Umumi
İngilizce	İngilizce	İngilizce
Kavaid-i Osmani		Ahlak
Ahlak-ı Medeniye ve Diniye	Ahlak-ı Medeniye ve Diniye	Hesap
Hesap ve Cebir	Ulum-ı Cebir	İmla
Tarih-i Ticaret-i Bahriye	Hendese	Karait
Hendese	Resim ve Münazır	
Karakalem Resim	Müsellesat-ı Müsteviye	
Hıfzü'l-sahh	Hikmet-i Tabiyye	
Kimya		
Kitabet		

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 26.

Tablo 7: 1912/13 Eğitim Yılı Müfredatı

Birinci Sene Dersleri	İkinci Sene Dersleri	Üçüncü Sene Dersleri	İkmal Sınıfı Dersleri	Makine I. Sınıf Dersleri
Coğrafya-yı Hususi	Coğrafya	İngilizce	Coğrafya-yi Umumi	Resim-i Makine
Coğrafya-yı Umumi	İngilizce	Taarifat-ı Makine	Ahlak	Kuvvet-i Tahmiliyye
İngilizce	Ahlak-ı Medeniye ve Diniye	Gemicilik	Hendese	Hikmet-i Tabiye
Ahlak	Ulum-ı Cebir	Usul-i Defter-i Bahriye	Lisan-ı Osmani	Kimya
Mükemmel Hesap ve Cebir	Hendese	Sulu Boya Resim	Tarih-i Osmani	Hendese
Tarih-i Ticaret-i Bahriye	Resim ve Münazır	Ekip ve Alat	Hat	Buhar Makineleri
Hendese	Müsellesat-ı Müsteviye	Heyet-i Felekiye	Karakalem Resim	İngilizce
Karakalem Resim	Hikmet-i Tabiyye	Seyr-i Sefain	Hesap	Kitabet
				Ahlak
Hıfzü'l-Samm	Kitabet	Müsellesat-ı Küreviye		
AKitaber		Coğrafya-yi Tabiye		
		Elektrik		

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 26.

Tablo 8: 1913/14 Eğitim Yılı Müfredatı

İdadi Birinci Sınıf Dersleri	İdadi İkinci Sınıf Dersleri	İkmal Birinci Sınıf Dersler	Kaptan Birinci Sınıf Dersleri	Kaptan İkinci Sınıf	Makine Birinci Sınıf Dersleri	Makine Birinci Sınıf Dersleri
Ülum-ı Diniye	Ülum-ı Diniye	İngilizce	Gemicilik	Gemicilik	Taarifat-ı Makine	Hendese
İngilizce	Kitabeta	Hesap	İngilizce	Hukuk-ı Bahriye-yi Düvel	Hikmet-i Tabiye	Kitabet
Coğrafya-yi Hususi	Hikmet-i Tabiye	Lisan-ı Osmani	Elektrik	Telsiz Telgraf	İngilizce	Telsiz Telgraf
Coğrafya-yi Umumi		Tarih-i Osmani	Ameliyat-ı Harbiye	İşaret-i	Elektrik	Hesabat-ı Makine
Hendese-i Kitabet	Cebir	İmla ve Karait-i Fenniye	Usul-i Defteri	Hukuk-ı Ticaret-i Bahriye	Hesap	Cebir
Coğrafya-yi Bahri	İngilizce	Hendese		Hıfzü'l-Samm	Cebir	Makine Ameliyatı
Hesap ve Cebir	Coğrafya	Ahlak	Coğrafya-yi Tabii	Akaid-i Diniye	Makine Ameliyatı	Deniz Çarhçılığı ve Tarifi
Hızü'l-Samm ve Teşbih	Hendese	Ülum-ı Diniye	Akaid-i Diniye	Sagir Ticaret-i Muamelat	Kimya	Akaid-i Diniye
Tarih-i Ticaret-i Bahriye	Kümya	Coğrafya-yi Umumi	Taarifat-ı Makine	Hayet-i Bahriye	Akaid-i Diniye	Resm-i Makine
Ahlak ve Malumat-ı Medeniye	Münazır	Karakalem Resim	Hikmet-i Felekiye	İngilizce	Hendese	İngilizce
Karakalem Resim			Seyr-i Sefain	Telhis-i Kavanin	Resm-i Makine	Telhis-i Kavanin
			Sulu Boya Resim			

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 27.

Tablo 8: 1914/15 Eğitim Yılı Müfredatı

Âlî				Tâlî		İbtidaî			
IV	**III**	**II**	**I**	**II**	**I**	**IV**	**III**	**II**	**I**
Heyet-i Bahriye	Lisan-ı Osmani	Lisan-ı Osmani	Lisan-ı Osmani	Hendese	Hesab ve Cebir	Tarih	Kur'an-ı Kerim	Kur'an-ı Kerim	Kur'an-ı Kerim
Müsellesat-ı Küreviye	Müsellat-ı Müsteviyye	Müsellat-ı Müsteviyye	Hendese	Cebir	Hendese	Coğrafya	Tarih	Hüsn-ü Hatt	Karait
Makine	Hendese	Gemicilik	Cebir	Hesap	Türkçe Harfler	Kur'an-ı Kerim	Coğrafya	Dürus-ı Eşya	Malumat-ı Diniye
Tabiyat	Kimya	Cebir	Gemicilik	Gemicilik	Tabiyat	Dürus-ı Eşya	Hüsn-ü Hat	Tarih	Dürus-ı Eşya
İşaret	Gemicilik	Tabiyat	Tabiyat	Harfler	Heyet-i Â'diye	Karait	Dürus-u Eşya	Coğrafya	El işleri ve resim
Akaid-i Diniye	Tabiyat	Akaid-i Diniyye	İşaret	Tabiyat	Akaid-i Diniyye	Hesap	Karait	El işleri ve resim	Müsanyat-ı Ahlakiye
İngilizce	Cebir	İşaret	Akaid-i Diniyye	Akaid-i Diniyye	İngilizce	Hendese	Hesap	Müsahıyat-ı Ahlakiye	Hesap
Hukuk	İngilizce	Tarih-i Umumi	Coğrafya	Coğrafya	Coğrafya	İngilizce	Hendese	Karait	Gemicilik-i Ameli
Gemicilik	Hukuk ve Malumat-ı Bahriye	İngilizce	İngilizce	Tarih	Tarih	Türkçe Harf ve Yazı	İngilizce	İmla	Talim
Ameli Gemicilik	Ameli Gemicilik	Coğrafya	Hesap	Ameli İşaret	Gemicilik	El işleri, Resim	İmla	Türkçe harf	
Talim	Tarih	Talim	Tarih	İngilizce	Talim ve Ameli Gemicilik	Ahlak	Türkçe Harf	Malumat-ı Diniye	
Kitabet	İşaret	Ameli Gemicilik	Talim	Hafzü'l Sahh	Ameli İşaret	Malumat-ı Medeniye	El İşleri ve resim	Bahriye	
Tarih-i Umumi	Akaid-i Diniyye	Hendese	Ameli Gemicilik	Talim	Hafz ül Sah-ı Ümümi	Bahriye	Ahlak	Ameli Gemicilik	
Ameliyat-ı Makine						Ameli Gemcilik	Malumat-ı Diniye	Talim	
İlm-i Makine							Talim		

Kaynak: Koray Kuzay, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair III", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 7-8, Temmuz-Ağustos 1995, s. 40-41.

Mektep binası, Dünya Savaşı esnasında Üsküdar Paşa Limanı Caddesi'nde mukim bir yalıya nakledilmiştir. Bilahare Ortaköy'e taşındığı bilinmektedir.[44] Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi, 1919 yılında Hamit Naci tarafından devlete hibe edilmek istenmiştir. "*Ben bu mektebi bir mefkure adına kurdum. Ahfadımın kar amaçlı kullanmasından endişe ediyorum*" ifadesiyle bir vatandaşlık ve insanlık örneği sergilemiştir. Hamit Naci'nin bu vefakar ve fedakar tavrına rağmen devir işlemi gerçekleştirilememiştir. Ve nihayet mektep 1 TL mukabilinde devlete satılmıştır.[45] İlgili okul 16 Ağustos 1928'de İktisat Vekaleti'ne bağlanarak devletleştirilmiştir.[46] Yüksek Denizcilik Okulu adını alan kurum, sonradan Denizcilik Fakültesi unvanıyla İstanbul Teknik Üniversitesi'ne bağlanmıştır.

Milli Mücadele ve bu dönemin istihbarat faaliyetlerine değinmeden eksiksiz bir Hamit Naci portresi çizmek neredeyse olanaksızdır. Zira Mütareke dönemi İstanbul'unun en önemli figürlerinden biri Özdeş ailesidir. 1919 yılı Özdeş ailesinin, vatan hizmetinde gerçekleştirdiği bir takım fedakarane gayretlerine sahne olmuştur. İstanbul Merkez Kumandan Muavinliği'nin kendisine sağladığı imkanları Karakol Cemiyeti bünyesinde istimal eden Müfit Özdeş, Cemiyete bağlı 'Yavuz Grubu' içinde Mustafa Muğlalı, Binbaşı İbrahim, Yüzbaşı Filibeli Abdülhalim Cavit, Yüzbaşı İstipli Kemal, Gümrük memurları Sabit, Abidin, Haydar Beyler ile Gümrük İhracat Müdürü Pertev Bey, Gümrük İhracat Müdür yardımcısı Nuri Bey ve Gümrük İthalat Müdürü Memduh Beyle birlikte haber alma ve istihbarat faaliyetlerinde bulunmuştur.[47] Hamit Naci ve damadı Müfit Özdeş, İstanbul'un işgalinden sonra tesis edilen Müsellah Müdafaa-yı Milliye Grubu'nun da de üyesi durumundadır. Söz konusu teşkilatın başkanlığını Süvari Miralayı Esad Bey, yönetim kurulu üyeliklerini ise Topçu Yarbay Kemal Bey, Piyade Kaymakamı Hafız Besim Bey, Sayıştay'dan İhsan Bey, Topkapılı Mehmet Bey yürütmektedir. Bir süre sonra örgütün genişlediği ve bir Merkez Heyeti oluşturulduğu görülmüştür. Merkez Heyeti Hamdi Bey (Baba), İstanbul Polis Müdürü Esat Bey ile Polis Müdür Muavini Sadi Bey, Mehmet Bey (Topkapı), Hafız Kemal Bey (Muallim), İhsan Bey, Hamdi Bey, Vehbi Bey (Avukat), Binbaşı Ferhad Bey ve Müfit Özdeş'den mürekkeptir.[48]

M.M. Grubu'nun vazifesi İstanbul'dan Anadolu'ya silah sevkiyatı

---

44 Osman Ergin, *Türkiye Maarif Tarihi***,** C. 1-2, İstanbul 1977, s. 666.

45 *http://mufitozdesseyirdefteri.blogspot.com/2011/10/hayatm-kime-borcluyum.html.*

46 Nejat Gülen, *Heybeliada*, İstanbul 1982, s. 127; "Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Alisi Esas Talimatnamesi", *T.C. Resmi Gazete*, 19 Eylül 1928, s. 1-2.

47 İsmet Görgülü, *On Yıllık Harbin Kadrosu*, TTK Yayınları, Ankara 1993, s. 209. Philip Stoddard, eserinde Müfit Özdeş'i Teşkilât-ı Mahsusa ajanı olarak zikretmektedir. Bkz. Stoddard, *Teşkilât-ı Mahsusa*, (çev. Tansel Demirel), Arba Yayınları, İstanbul 1993, s. 147.

48 Ergün Hiçyılmaz, *"Bozkurt" Yazarı Ajan Armstrong ve Casusluk Örgütleri*, Kamer Yayınları, İstanbul 1997, s. 106; Kemal Koçer, *Ulusal Kurtuluş Savaşında M.M. Örgütünün Gizli Eylemleri*, Özne Yayınevi, Tarihsiz, s. 85-86.

gerçekleştirmektir. İstanbul'dan Anadolu'ya idari tecrübesi olan şahıslar ve subayların geçirilmesi de bu gizli gruplar vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Bu sayede Anadolu'daki askeri ve idari kadrolar takviye edilmiştir.[49] Anadolu hükümetinin İstanbul'daki irtibat ve ikmal vazifesi layıkıyla gerçekleştirilmiştir.[50] Hamit Naci ve Müfit Özdeş, Karakol Cemiyeti'nde olduğu gibi M.M. Grubu bünyesinde de derin bir alaka ile çalışmıştır.[51] Ancak bu gayretkeş ve hamiyetkar mücadele, Mustafa Sagir Vak'ası nedeniyle darmadağın olmuştur. Özdeş ve ailesinin hayatını tepeden tırnağa değiştiren ve deşifre eden bu olay şöyle gerçekleşmiştir.

İngiliz istihbaratı tarafından özel bir surette yetiştirilerek Mısır, Almanya, İran ve Afganistan'da İngiltere adına casusluk yapan Hintli Mustafa Sagir, istihbarat hususunda büyük bir maharet göstermiş ve uhdesine tevdi edilen bütün vazifeleri başarıyla yerine getirmiş bir hafiyeydi. İngiliz hariciyesi tarafından kedisine verilen vazife bu kez Anadolu'daki milli harekatı akamete uğratmak ve tatbik edilecek suikastları ihzar etmekti. İngiliz istihbaratı kanalıyla İstanbul'a gelen ve Aksaray'da mukim mütevazi bir eve yerleşen Mustafa Sagir, Hint Müslümanlarının murahhası olarak, onların verdikleri bir buçuk milyon altın ile Anadolu'da mektepler yaptıracağını, milli ordunun noksanlarını ikmaline çalışacağını söyleyerek kendisini saf, mütevazı, kalbi Türk milletine muhabbetle ve Müslüman dünyasının uğradığı cefa ile çarpan bir dindaş olarak tanıttı. Milli harekete samimi alakasını göstererek Erkan-ı Harp binbaşılarından Filibeli Ali Rıza Bey'le münasebet tesis etti ve bu zatın daha ilk günden güvenini kazandı. Ali Rıza Bey'in delaletiyle süvari kaymakamlığından emekli Aziz Bey, Hamit Naci ve Binbaşı Müfit'le de temasa geçmeyi başardı. Zira Sagir'in amacı Kuva-yı Milliyeciler ve bilhassa Karakolcularla irtibat tesis ederek Anadolu'ya geçmek, Mustafa Kemal Paşa'ya karşı bir suikast tertip etmek ve milli Türk hükümetinin esrarını öğrenerek düşmana bildirmekti. Nitekim bir süre sonra Filibeli Ali Rıza Bey'e gelip: "*Müteferrik çalışmak olmaz. İstanbul'da Türk-Hint Yardımlaşma Cemiyeti namıyla bir cemiyet teşkil edelim, bu sayede alem-i İslam ile münasebet tesis edelim*" diyerek gizli planını uygulamaya koydu. Filibeli Ali Rıza, Aziz Bey, Bahriye Mektebi Müdürü Hamit Naci, Erkan-ı Harp binbaşısı Müfit Özdeş ve Hamit Naci Bey'in damadından mürekkep bir heyet, adı geçen cemiyeti kurmak için Mustafa Sagir'in Aksaray'daki evinde toplandı.[52] Bu vak'a Vahdettin Engin'in tarihi bir roman olarak kaleme aldığı *Casustur Casus* adlı eserinde şöyle anlatılmaktadır:

---

[49] Bülent Çukurova, "Kurtuluş Savaşı'nda İstanbul Gizli Grupları", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. II, S. 5, Ankara 1986, s. 523.

[50] Emrullah Nutku, "İstanbul'da Yeraltı Çalışmaları", *Yakın Tarihimiz*, S. 1, s. 377.

[51] "Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne Üçüncü Devrede Aza İntihab Olunan Zevat-ı Kirama Mahsus Muhtasar Tercüme-i Hal Varakası", 1 Teşrin-i Sani 1927, No.38/564, Ahmet Müfit Özdeş Dosyası, *T.B.M.M. Arşivi.*

[52] Kılıç Ali, *İstiklal Mahkemesi Hatıraları*, Sel yayınları, İstanbul 1955, s. 82-83.

"Aziz Bey, Ali Rıza Bey'in evine tam zamanında gelmişti. Kendisine kapı açıldığı sırada, Mustafa Sagir de gelmiş bulunuyordu. Fevkalade temsilci çok neşeli görünüyordu. Aziz Bey kapı önünde ihtiyaten bir aşağı, bir de yukarı baktıktan sonra içeri girmişti. Mustafa Sagir, Aziz Bey'e iltifattan sonra şunları söylemişti:

- Bu günkü görüşmelerimizde inşallah İslam dünyası için hayırlı sonuçlara yaklaşırız. Bendenizin pek çok ümidim vardır. Göğsüm sevinç ve övünçle kabarıyor.

Daha sonra basamakları gıcırdayan merdiveni çıkarak yukarıdaki odaya girdiler. Odada Ali Rıza, Hamid, Müfit ve Hakkı Beyler bir masa etrafında oturmuşlardı. Toplantı masasının solunda ikinci bir masa daha vardı. Üzerinde bir kalem takımı ve beyaz kağıtlar göze çarpıyordu. Aziz Bey'in içeri girdiğini gören arkadaşları, ayağa kalkarak kendisini saygı ile selamlamışlardı. Aziz Bey'i çok merak etmiş, rahatsız olabileceği kaygısını duymuşlardı. Güler yüzlü bir kişi olan Aziz Bey, herkesin ellerini teker teker sıkarak bir köşeye geçip oturmuştu. Odadakiler hep birden bu duruma itiraz ederek, Aziz Bey'i ısrarla başkanlık makamına davet etmişlerdir. Aziz Bey böylece ilk toplantıya başkanlık etmek üzere yerini almıştı.

Mustafa Sagir, ellerini oğuşturarak toplantının başlamasını bekliyordu. Gözlüğünün altında kedi gözü gibi bakan gözleri ışıldıyordu. Aziz Bey ortada basılı bir metin görmüştü. Eline alarak yakından bakınca, bunun cemiyet tüzüğü olduğunu anlamıştı. Bunun anlamı geçen gün kendisine gösterilen tüzük taslağının tartışılmaksızın basılmış olmasıydı. Bunun sebebi ne olabilirdi? Hintli zat mı kendiliğinden bastırmıştı? Yoksa Ali Rıza Bey veya diğer arkadaşlar basımını uygun görüp matbaaya mı vermişlerdi?

Aziz Bey, yanında oturan Ali Rıza Beye dönerek sordu:

- Bu tüzük basılmış. Oysa evvelki gün müsvedde halinde görmüştüm.

Ali Rıza Bey cevap verdi:

- Birader, sen ne söylüyorsun. İşimiz aceledir. Onun için bastırdık. Görüşmelerle geçirilecek zamanımız mı var? Esasen sen de görmüş, onaylamıştın.

Aziz Bey daha fazla bir şey söylemek istemedi. Olan olmuştu "Şimdi hemen görüşmelere başlamamız gerekli midir?" diye sordu. "Vakit geçirmeyelim. Bir an önce kurul çalışmaya başlamalıdır" dediler. Mustafa Sagir Han hazretleri yemin ederek cemiyete resmen katılmak üzere hazır bekliyordu. Mesele ciddiydi. İlk kuruluşta cemiyete alınacak kişi hakkında kesin güven gerekiyordu. Aziz Bey ondan kuşkulanmamakla beraber, ihtiyaten kendisinden belge isteme gereğini

duymuştu. Ne olur olmaz, fevkalade temsilcinin belgelerini bu vesileyle görmek daha yararlı olacaktı.

Aziz Bey bir an düşündükten sonra yüzünü kızarttı ve Mustafa Sagir Han'a şöyle dedi:

- Zatıalinize saygımız vardır. Yüce bir amaç i yanıyoruz. Size çok teşekkürler çin teşrif ettiğinizden eminiz. Hep bizler de o kutsal amaç için coşuyoruz. O aşkla ederiz. Fakat bir belgeniz olsa daha iyi olmaz mı?

Mustafa Sagir, Aziz Bey'in hiç beklemediği bir anda belge istemesine şaşırmıştı. Zaten kırmızı olan yüzü, boğazına kadar kızarmıştı. Ne cevap vereceğini bilemiyordu. Elinde bir mektup, bir de pasaportundan başka belgesi yoktu. Sagir, en çok Aziz Bey'den endişe ediyordu. Çünkü onun Arabistan vb. İslam muhitlerinde uzun süre kaldığını biliyordu. Önemsiz bir hata her şeyi altüst edebilir, kendisini ele verebilirdi. Şimdi bu cin fikirli emekli süvari yarbayına ne cevap verecekti? Aziz Bey öyle kolay aldanarak kanacak bir adama benzemiyordu. Ali Rıza Bey, Hintlinin zor durumda kaldığını fark etmişti. Onu bu zor durumdan kurtarmak düşüncesiyle araya girdi:

- Azizim. Hint Hilafet Cemiyeti başkanı Muhammet Ali Han'dan mektupları vardır. Mektupları bizzat gördüm. Sonra pasaportunun arkasında Hint Hilafet Cemiyeti'ne mensup olduğuna dair resmi kayıtta vardır. Onu da gözlerimle gördüm.

Bütün bunlar, Aziz Bey'e söyleyecek bir şey bırakmıyordu. Artık bu durumda geriye araştırılacak bir şey kalmıyordu. Aziz Bey "Pekala kabul ediyorum" diyerek cevap vermişti:

- Fakat kendileri de, bu zorunluluğu hoş görmelidir. Af buyursunlar, mesele önemlidir. İslam dünyasının menfaatine hizmet edecek bir Türk-Hint dostluk cemiyeti kuruluyor. Bu itibarla kendilerine bir derece daha güvenimizin artmış olmasına memnunum.

Mustafa Sagir ağır bir yükten kurtulmuş, rahat bir nefes almıştı. Artık amacına tamamen ulaşıyor demekti. Yavaşça mırıldanarak muhterem kardeşlerine teşekkür etti. Bunun üzerine mesele kalmamıştı. Ali Rıza Bey tüzüğü resmen ortaya çıkardı. Tüzükte beş kişilik bir yönetim kurulundan söz ediliyordu. Toplantıda hazır bulunanlar da beş kişiydi. Mustafa Sagir altıncı kişi oluyordu. O, yönetim kuruluna dahil olmuyordu. Orada fevkalade temsilci sıfatıyla hazır bulunuyordu. Cemiyetle resmen bağlantı görevini yerine getirecekti. Tüzük üzerinde uzun boylu konuşmaya gerek yoktu. Durum açıktı ve basımı bile sağlanmıştı. Asıl mesele tüzükte açıkça belirtilen başkan ve üyelere verilecek maaş meselesiydi. O da bittikten sonra cemiyet resmen faaliyete geçmiş olacaktı.

Mustafa Sagir Han Hazretleri aylıklar konusunda kesinlikle endişe edilmemesini ısrarla yineliyordu:

- Aman efendim, para meselesi için endişe edilmesin. Arkada koca hilafet cemiyeti vardır. Bendeniz buraya on beş liranın görüşülmesine gelmedim. Bizlere naçizane Anadolu'ya yardım için milyonlar vermeye hazırız. Tabi cemiyetimiz veyahut cemiyetiniz resmi bir cemiyettir. Birçok gideri olmak gerektir. Hilafet komitesi emrime gereken parayı daima hazır bulunmaktadır. Merak etmeyiniz. Aylık oranları kabul edilsin, derhal ve övünçle takdime hazırım.

Aziz Bey ve arkadaşları dikkatle dinliyordu. Başkanlık seçimi yapılacaktı. Sonra aylık işi de halledilecekti. Aziz Bey genel kurula sordu:

- Başkan ve üyelere ne kadar aylık verilecektir. Değerli arkadaşlarımın görüşleri nedir?

Kimse ses çıkarmıyordu. Söz konusu olan aylık olduğundan, bir şey söylemeye çekiniyorlardı. Bu gibi işler paradan çok, millî onur için yapılıyordu. Fakat paraya da ihtiyaç yok değildi. Vapur, tramvay ücreti vb. mütareke döneminin en yoksunluk devresinde inceden inceye hesaplanacak ayrıntılardı.

Mustafa Sagir'in beklediği an gelmişti. Kimse para konusunda konuşmak istemiyordu. Gururlarına yediremedikleri gün gibi açıktı. Sagir parmaklarını masa üzerinde tıkırdatarak söz istedi.

- Aylık meselesi için bir önerim vardır. Başkana her ay için yüz, üyelere de 40'ar lira uygun görüyorum. Henüz ülkenizin durumunu bilmiyorum. Miktar azsa lütfen beni aydınlatın.

Aziz Bey bir şey söylemiyordu. Diğerleri de kesin cevap vermek istememişlerdi. Mustafa Sagir fırsatını bulduğu düşüncesiyle tekrar söz aldı:

- Değerli arkadaşlar uygun görülürse önce başkan ve üye seçimleri yapılmasını önereceğim. Aylık işini daha sonra kararlaştırmak uygun olacaktır.

Sagir'in önerisi uygun karşılanmıştı.

Ali Rıza Bey "Şu halde başkan seçelim, mesele kalmamış olur" deyince bu öneri de benimsenmiş, sıra başkanı seçmeye gelmişti. Mustafa Sagir'in başkanlık seçiminin gizli oyla değil, açık oyla yapılması önerisi de benimsenmiş; içlerinden biri uzun boylu tartışmaya gerek görmediğini, en uygun adayın Aziz Bey olduğunu söylemişti. Aziz Bay tecrübe ve yaş bakımından da en

uygun kişiydi. Toplantıda bulunanların tümü "çok uygun" diyerek hep birden onaylamışlardı. Aziz Bey böylece cemiyet başkanlığına ittifakla seçilmişti. Esasen kendisi başkanlık mevkiinde görüşmeleri yönetiyordu. Mustafa Sagir'in büyük sevinci gözlerinin parıltısından anlaşılıyordu… Asıl mesele cemiyet başkanı ve üyelerinin aylıklarının belirlenmesi, ilk maaşların peşin olarak ödenmesiydi. Bunun için ayağa kalkarak söz aldı:

- Muhterem din kardeşlerim. Hepinize şükranlarımı sunarım. Amaç kutsaldır. Allah'ın yardımıyla bedbaht İslam dünyasına büyük hizmetler yapacağımıza inanıyorum. Yalnız halledilmeyen bir işimiz kaldı ki, o da bildiğimiz gibi aylık durumudur. Az önce aylık miktarları hakkında bir öneride bulunmuştum. Önerim uygun görülüyorsa, bunu da halledelim ki, amaca daha emin adımlarla yürüyebilelim.

Emekli yarbay Aziz Bey Mustafa Sagir'in sözünü keserek şöyle dedi:

- Önerinize teşekkür ederiz. Yalnız kendi adıma bazı hususları belirtmek isterim. Bendeniz "açıklar maaşı" adıyla elli lira aylık alıyorum. Başkan olarak önerdiğiniz yüz lira çok fazladır. Altmış lira yeterlidir. Onun da kırk lirasını cemiyet kasasına bırakıyorum. Esas olan para değil, yüksek amacı gerçekleştirmektir. Altmış buradan, elli de açıklar aylığından yüz on lira eder ki, bu parayla gidip gelebilirim.

Mustafa Sagir, Aziz Bey'in feragatine hayran kalmıştı. Bu nasıl adamdı ki, elli lira resmi maaşı olduğu halde, önerdiği yüz lirayı çok görüyordu. Aziz Bey'in önerisi esas olarak benimsenmişti. Üyelerin aylıkları kırk lira olarak kabul edilmişti. Mustafa Sagir "müsaadenizle" diyerek güya orada cemiyet kasasından para veriyormuş gibi, ilk maaşlarını cebinden çıkardı. İki yüz yirmi lirayı bir tomar halinde eline alarak tebessümle Aziz Bey'e uzattı:

- Buyurun efendim. Cemiyetin kuruluşunu Allah mübarek etsin. Zatıalinizin bir maaşı olan altmış lira ile değerli üyelerin kırkar liradan ibaret birer maaşları dedi.

Aziz Bey ve arkadaşları maaşlarını gönülsüz bir tavırla aldılar. Çünkü zorunluluk vardı. Her biri bir tarafta oturuyordu. Tramvay, vapur, hatta gerektiğinde araba parası ödemeye mecburdular. Tekrar iki gün sonra toplanma kararı aldılar.

Aziz Bey yazı masasının başına geçerek Ankara'ya ayrıntılı bir mektup yazmaya başladı. Mektupta Türk-Hint Dostluk Cemiyeti'nin kurulduğunu bildiriyor, ayrıca mektubuna basılı tüzüğü ekliyordu. Mektubu Ankara'ya özel

bir vasıtayla gönderecekti".[53]

Sagir'in İstanbul'daki çalışmaları gayet olumlu sonuç verince İngiliz Servisi'nin hazırladığı ikinci plan yürürlüğe kondu. Kurmaca bir baskınla tevkif edilerek Arapyan Han'ındaki zindana atıldı. 17 gün sonra kaçarak kurtulmayı başardı. Bu olay Türk-Hint Dostluk Cemiyeti azalarının kendisine olan safiyane duygularını daha da güçlendirdi. Mustafa Sagir'in İstanbul'da kalamayacağını düşünen cemiyet azaları, kendisini Ankara'ya ulaştırmayı başardı. Mustafa Sagir, daha İnebolu'ya ayak bastığı anda birçok ileri gelen tarafından pek muteber, muhterem ve kıymetli dindaş misafirimiz 'Hint Hilafet Komitesi murahhası Mustafa Sagir hazretleri' olarak karşılandı. Sagir ilk olarak, Adliye vekili Adnan Bey'i ziyaret etti. Kendisini meclisteki riyaset odasında kapıda karşılayarak kabul eden Adnan Bey'e evvela Hindistan Hilafet Komitesi'nin suret-i mahsusada gönderdiği mektubu takdim etti. Hindistan Müslümanlarının kardeş ve dindaş Türk milletine candan selamlarını tebliğ ettikten sonra, Hint Müslümanlarının Türk kardeşlerine yardım için beş milyon İngiliz altını topladıklarını ve daha da toplamakta olduklarını tebşir etti. Sagir, mazhar olduğu büyük iltifatlar ve teveccühlere teşekkür ederek Adnan Bey'in yanından ayrıldı. Mustafa Sagir, Adnan Bey vasıtasıyla Mustafa Kemal Paşa'yı da ziyaret etti. Büyük bir saygıyla Paşa'nın ellerini öpen Sagir, Hindistan Müslümanlarının selam ve muvaffakiyet dileklerini söyledi. Hindistan'da toplanan beş milyon altından bahsetti. Mustafa Kemal Paşa hepsini sükunetle dinledi. Kendisini ziyarete gelmiş bir yabancı misafire karşı gösterilmesi gereken nezaketi, iltifatı esirgemedi. Fakat daha önce hiç bir muhabere, hiç bir yazı ve herhangi bir tanınmış makam veya şahsiyetin aracılığı olmadan elinde bir mektupla çıkagelen, adı sanı malum olmayan bir Mustafa Sagir Han'ın, gerçekten Hint Hilafet Cemiyeti murahhası olup olmadığı bilinmiyordu. Buna rağmen kendisini hiç bir şey hissettirmeden aynı sükunet, nezaket ve iltifatla dinlemeye devam etti. Bir süre sonra Mustafa Sagir'in İstanbul'a gönderdiği mektuplardan şüphelenen Adnan Bey, mektupları gereken makamlara muayene ve tahlil ettirerek eczalı mürekkeple yazılmış olduğunu tespit etti. Hemen tevkif edildi. İlk sorgu neticesinde Sagir'in kaleme aldığı mektupları Hindistan'a değil, İstanbul'daki İngiliz İstihbarat şefi Albay Nelson'a gönderdiği anlaşıldı. Yapılan muhakeme neticesinde İstiklal Mahkemesi kararıyla idama mahkum edildi. Beyaz gömlekli göğsüne takılan yaftada: "*Mustafa Sagir'in bir İngiliz casusu olduğu, Ankara'ya Mustafa Kemal Paşa'ya karşı bir suikast tertip etmek ve milli Türk hükümetinin esrarını öğrenerek, bunları düşman devletlere bildirmek kararıyla geldiği, bu kasıt ve niyetlerinin bizzat kendi el yazısı ve eczalı mürekkeple yazdığı mektuplarla anlaşıldığı, esasen kendisinin de her şeyi itiraf ettiği için İstiklal Mahkemesi kararıyla idama mahkum edilerek asıldığı*" yazıldı.[54]

---

[53] Sabahattin Özel, *Casustur Casus*, Derlem Yayınları, İstanbul 2009, s. 94-98.

[54] Feridun Kandemir, *İstiklâl Savaşında Bozguncular ve Casuslar*, Ercan Matbaası, İstanbul 1964, s. 137-149; Salahi Sonyel, *Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisinin*

Mustafa Sagir'in aralarında Hamit Naci ve Müfit Özdeş'in de bulunduğu bir ekip tarafından yeterli tetkik ve tahkik yapmadan Ankara'ya gönderilmesi Mustafa Kemal tarafından tepkiyle karşılandı. Özellikle grup mührünün İngilizlerin eline geçmesi ve bu mühürle sadık birçok kişinin Anadolu'ya gönderilmesi, grubun büsbütün gözden düşmesine neden oldu. Bir süre sonra cemiyetin bazı üyelerinin işgal kuvvetlerine ait casus teşkilatları ile işbirliği yaptığı düşünüldü.[55] Bu durum Mustafa Kemal'in yakın arkadaşı ve cemiyetin mühim simalarından biri olan Hamit Naci ve damadı Müfit Özdeş'le de münasebetinin sarsılmasına neden oldu.[56]

Sagir Vak'ası'ndan sonra istihbarat tarafından deşifre edilen Özdeş ailesi, İngiliz istihbaratının yakın takibine maruz kaldı. Ailenin Heybeliada'da bulunan evi, Fransız askerleri tarafından basılarak Rus mültecilere verilmek

---

Türkiye'deki Eylemleri, TTK Yayınları, Ankara 1995, s. 183; Salih Kış, "İşgal ile İstiklal Arasında Anadolu'da Bir İngiliz Casusu: Mustafa Sagir", *Tarihin Peşinde*, 2009, S. 1, s. 199-207; Ramazan Kurt, "Atatürk'ü Öldürmek İsteyen İslamcı İngiliz Ajanı Mustafa Sagir ve Mehmet Akif", *Ortadoğu Gazetesi*, 04.06.2008; Esat Arslan, "1921 Yılı İlk Yarısında Türk, Fransız, İtalyan Yakınlaşması Karşısında İngiliz Politikası ve Mustafa Sagir Olayı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,* C. XI, S. 31, Mart 1995; Mustafa Eski, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya Gelen Önemli Kişiler", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XV, S. 45, Kasım 1999; Erdal İlter, *Millî İstihbarat Teşkilâtı Tarihçesi*, Ankara 2002, Ek No:16; Nurettin Peker, *1918-23 İstiklal Savaşının Vesikaları ve Resimleri*, İstanbul 1955, s. 272-275; Aysun Gültekin, *Milli Mücadele Döneminde Hindistan Müslümanları ile Ankara Hükümetleri Arasındaki Münasebetler* (Yüksek Lisans Tezi), Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir 2009, s. 79-80.

55 Serdar Yurtsever, *Millî Mücadele Dönemi İstihbarat Faaliyetleri Örnek Olay İncelemeleri (1919-1922)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2008, s. 54.

56 Hüsamettin Ertürk, *İki Devrin Perde Arkası* adlı hatıratında: "… *vazifesini bir tarafa bırakarak bizim gibi vatan için çalışanların kurtarılmasına hayatını vakfetmişti. Mütareke yılları devam ettiği sırada, nihayet onun Anadolu'ya geçmesine, Mustafa Kemal Paşa nezdinde temize çıkarılmasında da kendisine hizmetlerim olmuştu. Paşa, sınıf arkadaşı olmasına rağmen Müfid Bey'i affetmek istemiyordu. Nihayet kani oldu …*" ifadesi ile Mustafa Kemal ile Müfit Özdeş arasındaki derin münasebetin sarsıldığını dile getirmektedir. Sınıf, silah ve dava arkadaşı olan ikili arasındaki en önemli mesele Mustafa Sagir vak'ası olmuştur. Mustafa Sagir'in gerekli tetkik ve tahkik yapılmadan Karakol Cemiyeti'nin mührü ile Anadolu'ya gönderilmesi ve bilhassa muhakemesi esnasında Türk-Hint Yardımlaşma Cemiyeti azalarından bahsetmesi bu gerginliğe sebebiyet vermiş olabilir. Nitekim bu olay sonrasında Ankara'dan İstanbul'a keşide edilen telgraflarda Hafız Besim ve Müfit'n teşkilatla herhangi bir irtibatının kalmadığı, kendilerine itimat edilmemesi ve ellerindeki mührün bütün teşkilatı tehlikeye sokacak şekilde kullanılabileceği hususu ehemmiyetle vurgulanmıştır. Söz konusu yazışmalar için bkz. *TİTE Arşivi*, S.N.457, K.N.298, B.N.33; *TİTE Arşivi*, S.N.611, K.N.304, B.N.3; *TİTE Arşivi*, S.N.1007, K.N.307, B.N.33; *TİTE Arşivi*, S.N.883, K.N.303, B.N.40; *TİTE Arşivi*, S.N.472, K.N.46, B.N.134; *TİTE Arşivi*, S.N.909, K.N.43, B.N.131; *TİTE Arşivi*, S.N.922, K.N.43, B.N.130; *TİTE Arşivi*, S.N.318, K.N.57, B.N.125; *TİTE Arşivi*, S.N.353, K.N.53, B.N.221; *TİTE Arşivi*, S.N.720, K.N.59, B.N.12; *TİTE Arşivi*, S.N.334, K.N.46, B.N.169; *TİTE Arşivi*, S.N.37, K.N.42, B.N.154; *TİTE Arşivi*, S.N.1050, K.N.48, B.N.31; *TİTE Arşivi*, S.N.1232, K.N.43, B.N.114.

istendi.[57] Müfit Özdeş, artık dayanılamayacak bir vaziyete tahvil eden bu takibattan kurtulmak ve ulusal savaşa katılmak için Ankara'ya kaçmaya karar verdi. 29 Temmuz 1921'de Erkan-ı Harp Kaymakamı Ali Rıza Bey ve Hamit Naci tarafından büyük bir ihtimamla yetiştirilen oğlu Rifat Özdeş[58] ile birlikte

---

[57] *Başbakanlık Osmanlı Arşivi*, D.N.: 39, G.N.: 62, F.K.: DH.EUM.AYŞ., 12 Ş. 1338.

[58] **Rifat Özdeş:** 1903 yılında İstanbul Heybeliada'da dünyaya geldi. Müfit ve Şayeste Özdeş çiftinin ilk evladı olan Özdeş, Bahriye Mektebi'ni bitirdi. İstiklal Savaşı'na katılan en genç bahriye subayı oldu. Genç yaşına rağmen Fethiye'de Yunan donanmalarına karşı insanüstü bir fedakarlık göstererek İstiklal Madalyası'yla taltif edildi. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'ndan amiral nasbıyla emekli oldu. Kırşehir Milletvekilliği ve Kocaeli senatörlüğünü ifa etti. Türk Hava Kurumu Genel Merkez Kurulu Başkanlığı ve Türk Donanma Cemiyeti Yönetim Kurulu Üyeliği yaptı. *Coşima Deniz Meydan Muharebesi ve Bu Güne Olan Tesirleri* adlı bir de kitabı bulunan Özdeş, 1 Ocak 1966 tarihinde kalp krizi geçirerek kaldırıldığı Kasımpaşa Deniz Hastanesi'nde hayatını kaybetti. 4 Ocak 1966 Salı günü Şişli Camii'nde kılınan öğle namazını müteakip Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedildi. Bkz. "DP Meclis Grubu Yarın Toplanıyor", *Milliyet***,** 11.05.1954, s. 7; "Re'isi Cumhur Gölcük'e Gitti", *Milliyet*, 22.07.1954, s. 1; "Bayar Yassıada'yı Ziyaret Etti", *Milliyet*, 22.07.1954, s. 3; "Acı Bir Kayıp", *Milliyet*, 06.01.1966, s. 7; "Celal Bayar", *Milliyet*, 18.08.1950, s. 5; "Cumhurbaşkanı Harekat Sahasına Bugün Geliyor", *Milliyet*, 11.09.1950, s. 1; "DP'nin Aday Listesi", *Milliyet*, 13.04.1954, s. 7; "Partiler Adaylarını Seçti", *Milliyet*, 16.09.1961, s. 3; "Celal Bayar'ın Mersin ve Tarsus'taki Mühim Hitabesi", *Milliyet*, 23.05.1951, s. 1; "Kırşehirliler: Bölükbaşındanık", *Milliyet*, 23.09.1957, s. 3; "Komünizm İçin Tedbir", *Milliyet*, 07.11.1950, s. 1; "Celal Bayar Dün Karacabey'e Gitti", *Milliyet*, 20.11.1950, s. 1; "CHP'nin Haksız İktisap Ettiği Mallar", *Milliyet*, 13.12.1950, s. 1; "Dış Siyasette Enerjik Hareketimize Uygun Bir yol Takip Edilecek", *Milliyet*, 19.07.1950, s. 1; "Refah Faciası İçin DP Grubuna Takrir Verildi", *Milliyet*, 24.06.1950, s. 1; "Kesin Sonuç Senato", *Milliyet*, 17.10.1961, s. 5; "Meclis Hey'eti İngiltere'ye Gitti", *Milliyet*, 19.11.1952, s. 1; "Cumhurbaşkanı Kırşehir'de", *Milliyet*, 12.07.1950, s. 5; "Celal Bayar Gölcük Tesislerini Gezdi", *Milliyet*, 18.08.1950, s. 1; "Kore'de Harbe Katılmak İsteyen Bir Milletvekili", *Milliyet*, 10.12.1950, s. 1; "Bayar Ankara'da", *Milliyet*, 31.05.1951, s. 3; "Hava Kurumu Merkez Hey'eti Seçimi Yapıldı", *Milliyet*, 14.07.1951, s. 3; "Bayar'ın Dünkü Tetkikleri", *Milliyet*, 15.07.1951, s. 1; "Bayar'ın Dünkü Tetkikleri", *Milliyet*, 15.07.1951, s. 1; "Milletlerarası Trafik Kazası", *Milliyet*, 05.01.1963, s. 2; "Vefat", *Milliyet*, 02.01.1966, s. 7; "Deniz Nakliyatı Hakkında Senato Soruşturması Açılıyor", *Milliyet*, 23.12.1964, s. 1; "Türk Donanma Cemiyeti Genel Merkezinden", *Milliyet*, 03.01.1966, s. 7; "Teşekkür", *Milliyet*, 09.01.1966, s. 7; Sezai Okan, "27 Mayıs", *Milliyet*, 03.06.1989, s. 11; "Dumlupınar Faciası", *Milliyet*, 17.04.1953, s. 7; "Yoklamaya Giren CHP ve Adayları", *Milliyet*, 13.09.1961, s. 5; "Seçimleri Kazananlar", *Milliyet*, 03.05.1954, s. 7; "Demokrat Parti Adayları", *Milliyet*, 08.10.1957, s. 5; "DP Dün Gece Yarısı 41 Vilayette 370 Mebusluk Kazanarak Çoğunluğu Aldı", *Milliyet*, 16.05.1950, s. 5; "Hüküm Erkin'in Güvertesinde Verildi", *Cumhuriyet*, 16 Eylül 1993, s. 12; "Teşekkür", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1966, s. 2; "Teşekkür", *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1966, s. 7; "Acı Bir Kayıp", *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1966, s. 5; "Rifat Özdeş Toprağa Veriliyor", *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1966, s. 7; "Türk Donanma Cemiyeti Genel Merkezinden", *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1966, s. 7; "Senatör Rifat Özdeş Vefat Etti", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1966, s. 7; "Türk Donanma Cemiyeti Ana Tüzüğü", *Cumhuriyet*, 31 Mayıs 1965, s. 7; "AP 72, CHP 54, CKMP 7, YTP 17 Senatör Çıkardılar", *Cumhuriyet*, 17 Ekim 1961, s. 1; "Osman İçin Kara Sevdaya Tutulmuşsunuz", *Cumhuriyet*, 16 Ekim 1957, s. 1;"Kırşehir'in Bayramı Dün Öğleden Sonra Başladı", *Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1957, s. 1;

"Kırşehirliler Bayram Yapıyor, Büyük Şenlikler Tertiplendi", *Cumhuriyet*, 13 Haziran 1957, s. 5; "İstanbul'dan Kazanan D.P. ve C.H.P. Adayları", *Cumhuriyet*, 29 Mart 1954, s. 1; "Eski Bir Denizaltıcıya Cevap", *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1953, s. 6; "Parlamento Heyetimiz Bugün İngiltere'ye Hareket Ediyor", *Cumhuriyet*, 18 Kasım 1952, s. 2; "Parlamento Heyetimiz Londra'ya Salı Günü Hareket Edecek", *Cumhuriyet*, 14 Kasım 1952, s. 2; "Londra'ya Gidecek Parlamento Heyetimiz Dün Seçildi", *Cumhuriyet*, 13 Kasım 1952, s. 3; "Ecnebi Memleketlere Gidecek Parlamento Heyetleri", *Cumhuriyet*, 12 Kasım 1952, s. 6; "Amiral R. Özdeş Kore'ye Gönüllü Gitmek İstiyor", *Cumhuriyet*, 10 Aralık 1953, s. 3; "Partilerin Dünkü Grup Toplantıları", *Cumhuriyet*, 6 Aralık 1950, s. 3; "Milli Müdafaamız ve Türk Donanması", *Cumhuriyet*, 15 Temmuz 1950, s. 1; "Donanmamızın Marmara'da Bu Geceki Tatbikatı", *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1950, s. 1; "Celal Bayar Dün Uçakla Ankara'dan İzmir'e Gitti", *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1950, s. 1; "Parti Merkezlerinden Gösterilecek Adaylar", *Cumhuriyet*, 17 Nisan 1950, s. 1; "Amiral Rifat Özdeş D.P.'ye Girdi", *Cumhuriyet*, 15 Aralık 1949, s. 1; "Senatörler Ankara'ya Gittiler", *Cumhuriyet*, 1 Kasım 1949, s. 1; "Dün Şehrimize Gelen Amerikan Senatörleri", Cumhuriyet, 29 Ekim 1949, s. 1; "Genel Kurmayda Tayinler", *Cumhuriyet*, 19 Temmuz 1949, s. 1; "Deniz Kuvvetleri Kumandanı Ankara'ya Gitti", *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1949, s. 3; "Donanma Komutanımız Ankara'dan Döndü", *Cumhuriyet*, 21 Haziran 1949, s. 1; "İlk Donanma Günü Dün Coşkun Tezahüratla Kutlandı", *Cumhuriyet*, 28 Eylül 1948, s. 1; "Ölüm", *Cumhuriyet*, 3 Ocak 1948, s. 4; "Asker Terfi Listesi", *Cumhuriyet*, 29 Ağustos 1943, s. 1; "Türk-İngiliz Konuşmaları", *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1936, s. 1; Rifat Özdeş**,** *Coşima Deniz Meydan Muharebesi ve Bu Güne Olan Tesirleri*, Deniz Matbaası, İstanbul 1936. İstiklal Savaşı'na katılan en genç Bahriyeli olan Rifat Özdeş, savaş esnasında pek çok kahramanlık göstermiştir. Özdeş'in Yunan Kruvazörü Elli karşısındaki mücadelesi ile Samsun'daki başarıları muhtelif eserlerde takdirle yad edilmiştir. Aşağıda bu eserlerden yaptığımız alıntılar yer almaktadır: "… *Kuşadası Yunanlılar tarafından işgal edildikten sonra Sisamlı Rumlar çeteler teşkil edip kayıklarla Fethiye, Bordu ve havalisini tehdide başladılar. Bu tecavüzlere karşı İstanbul'dan kaçak olarak top getirilip tabiye etmek ve sandallardan mürekkep bir karakol müfrezesi yapmak tedbirleri düşünüldü. Grup komutanlığı evvela müfrezeyi meydana getirdi, sonrada İstanbul'dan değirmen taşı ve levazımatı diye sandıklarla 5.7'lik ve 3.7'lik iki top parçalar haline getirildi. Topların ikisi de Fethiye Körfezi ağzına yerleştirildi. Teşkil olunan bataryaya Yüzbaşı İhsan ile Mühendis Rifat Müfit Beyler tayin olundu. Batarya mürettebatı süratle talim ve terbiye edildi ve toplar atışa hazırlandı. 23 Temmuz 1922 günü Yediburun'daki gözcülerimiz telefonla bir düşman harp gemisinin gelmekte olduğu raporunu verdiler. Bu gelen Elli Kruvazörü'ydü. Elli, 3000 metre açıkta Fethiye'ye kaçan bir Marmaris kayığını kovalamaktaydı. Düşman gemisi arma tente vaziyetinde ve hazırlıksızdı. Hedefi aciz bir kayığı batırmak olduğu görülüyordu. Epeyce yaklaştı. 2500 metreye gelince İhsan Bey hazırlattığı bataryasıyla ilk salvoyu gönderdi. Yunan kruvazörü beklemediği bu ateş karşısında afalladı. İlk sükutlar uzundu, hemen tashihat yapılarak salvoların birbiri ardınca gönderilmesine ve isabetler alınmasına başlandı. Elli'nin güvertesinde eratın birbirini çiğneyerek kaportalardan içeri kaçıştıkları görülüyordu. Bir müddet sonra düşman kruvazörünün iki adet 15'lik ve dört adet 10.5'lik topundan vasat bataryasının Fethiye grubuna cevabı başladı. Küçük sahil bataryasıyla kruvazör arasındaki muharebe gittikçe kızıştı. Düşman hiçbir isabet kaydedemiyor, mütemadiyen uzaklara düşürüyordu. Nihayet Elli, düellodan yıldı. Marmaris kayığını takipten ve kahraman Türk bataryasıyla savaştan vazgeçti, uzaklaşmaya başladı. Buna sebep 3.7'lik ve 5.7'liklerimizin tam dokuz isabet temin etmeleriydi. Mermilerin küçüklüğü geminin hayati kısımlarına nüfuz imkanını vermemişti. Bu topların çapı biraz büyük olsaydı, Elli Kruvazörü daha o harpte batmak talihsizliğine uğrayacaktı. Bu savaş düşman maneviyatını kırmış ve deniz haydutluğuna mani olmuştur. O*

Anadolu'ya geçti.[59]

Son Günleri ve Ölümü

1928 yılında Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi'ni devlete hibe ederek emekliye ayrılan Hamit Naci, hayatının bundan sonraki safhasını Heybeliada Lozan Caddesi'nde mukim evinde ailesi ile geçirmiştir. Soyadı Kanunu sırasında Atatürk'ün, damadı Miralay Lütfi Müfit'e verdiği 'Özdeş' soyadını almıştır. Deniz Harp Okulu'nun 161. yıldönümü kutlamalarına en kıdemli mezun unvanıyla iştirak etmiştir. Burada irad ettiği nutukta şunları söylemiştir:

"*Deniz Okulu ve Lisesi Komutanlığının bana gönderdiği kartı alınca çok sevindim. Bugünü görmek ve bugünün müteşebbislerine şükranlarımı sunmak için bekledim. Mesleğe olan sevgi ve aşkımın ve arkadaşlarımın bana gösterdiği yakınlığın tesiriyle hasta halimle içinize geldim. Arkadaşlar ben de bu mektepten çıktım. O zaman Avrupa düvel-i bahriyesi arasında üçüncü derecede olan donanmamıza geçtim. Harplerde bulundum, buraya hoca tayin edildim. Fakat o müstebit hükümet zamanında donanma kıçtan kara bağlanmış, bereketsiz bir*

bakımdan hususi bir kıymet taşır …" Bkz. Nahit Çapaner, *Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943, s. 40-41. "*…Samsun'da Bahriye Mektebinin mezunları genç mühendisler çok enerji gösterdiler ve Rum çeteleriyle göğüs göğse çarpıştılar. Bu Rum eşkıyaları köyleri basıyor, halkı soyuyor, öldürüyor ve her şeyi yakıp yıkıyorlardı. Emelleri, çapulculuk olduğu kadar da siyasiydi. Bu havalide bir Rum devleti kurmaya kadar varıyordu. Sonra karakol gezen Yunan gemilerine mükemmel casusluk ediyorlar, onlara sahilden işaretler vererek nakliyatı ihbar ediyorlardı. Samsun'daki mücadelede faaliyet gösterenler bilhassa deniz komutanı Binbaşı Hayrettin, muavini merhum Yüzbaşı Şevki, Yüzbaşı Eşref, Yüzbaşı Faruk Beylerdir. O sıralarda deniz talebesi bulunan Edip Muhtar, Tevfik, Mukadder, Rifat Lütfi, Şükrü Seyfi, Zühtü, Münci, Seyfettin Naci, Sadi, Kemal Salih, Ali Ali, Zeynelabidin, Sururi, Burhanettin, Baki, Hamit, Fahrettin, Necati, Zeki Beyler Pontusçularla mücadelenin genç elemanlarıydı. Mıntıkada tedip hareketinin memuru olan piyade yarbayı merhum Pire Mehmet Bey, her takibe çıkarken genç denizcilerden bir kısmını yanına almayı ihmal etmezdi. Lütfi Bey, Mezarlık denen yerde karakol komutanıydı, bilhassa bu genç denizci kahramanca çarpıştı, birçok Pontusçu Rumu telef etti ve harpte tam manasıyla yararlılık gösterdi. Bu sınıf bila-istisna eşkıya takibinde şehrin asayişinin muhafazasında, düşman gemilerinin bombardımanına mukabelede, mayın ihzar edip liman müdafaasında, nakliye gemilerine er yetiştirilmesinde, Rusya'dan gemilerle gelen harp malzemesinin çıkarılış ve sevkinde hizmetler görmüşler ve şerefli başarılar elde etmişlerdir. Hepsinin mesaisi takdire şayandır*". Bkz. *a.g.e.*, s. 42-43. Rifat Özdeş'in Milli Mücadele'deki faaliyetleri için ayrıca bkz. *Türk İstiklal Harbi-Deniz Cephesi ve Hava Harekatı,* C. V, Genel Kurmay Başkanlığı Harb Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara 1964, s. 70; Bülent Donbaloğlu, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi* (Yüksek Lisans Tezi), Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze 2007, s. 242-244.

[59] "Müfit Özdeş'in 18 Mayıs 1923 Tarihli Mektubu", *Ahmet Müfit Özdeş Arşivi.*

hale gelmişti. Biz de burada dar bir saha içinde çalıştık. Bugün öyle mi ya? Atatürk, programları tavzih, bütün vesaiti ikmal etti. Yaşasın Atatürk bize yepyeni bir mektep gösterdi, rahat yaşamanın usullerini gösterdi. Yaşasın Atatürk. Bize yepyeni bir memleket gösterdi, rahat yaşamanın usullerini gösterdi". Özdeş konuşmasını "*Gene yaşasın Atatürk diyorum*"[60] nidasıyla tamamlamıştır.

Hamit Naci, 23 Aralık 1937'de Heybeliada'da vefat etmiştir. Cenazesi deniz bandosunun hazin nağmeleri arasında Deniz Harp ve Deniz Ticaret Mektebi talebelerinin omuzlarında taşınmıştır. Heybeliada Mezarlığı'nda icra edilen bir merasimle ebedi istirahatgâhına defnedilmiştir.[61] Merhumun mezar taşına nakşedilen birkaç satır, şümullü bir ömrün muhtasar bir öyküsü mesabesindedir: "*Ey Denizci! Bütün ömrünü denize ve denizcilere veren Hamit Naci Özdeş burada yatıyor. Onu hatırla. 22 Birincikânûn*".[62]

---

[60] "Deniz Okulu'nun 161. Yıl Dönümü Kutlandı", *Cumhuriyet*, 10 Kasım 1936, s. 7.

[61] "Denizcilerin Babası Hamit Naci'yi Kaybettik", *Deniz*, S. 31, 1 Ocak 1938, s. 41-42; "Kaptan Hamit Naci İçin İhtifal", *Deniz*, S. 43, 1 Ocak 1939, s. 12; "En Eski Bahriyelimiz Dün Vefat Etti", *Cumhuriyet*, 23 Aralık 1937, s. 8.

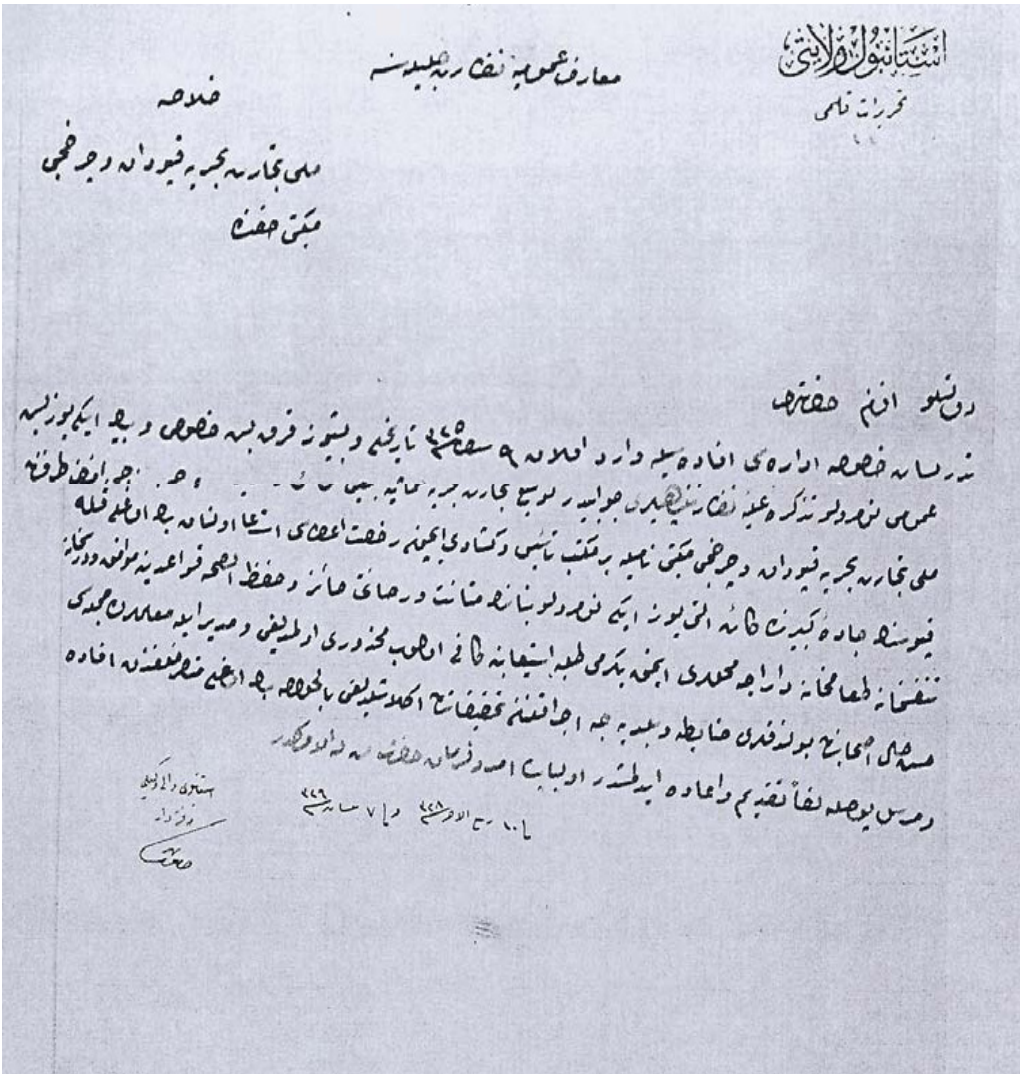
[62] Bkz. Ek 14.

EKLER

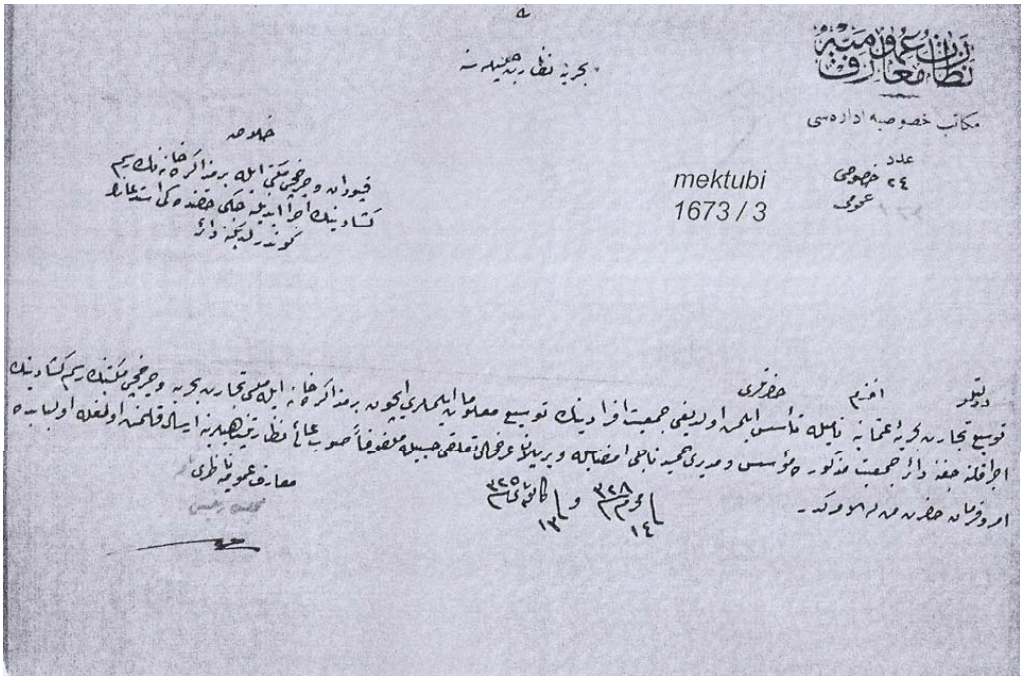
Ek 1: Hamit Naci Özdeş

Ek 2: Hamit Naci Özdeş'in Heybeliada Lozan Caddesi'nde İkamet Ettiği Köşk

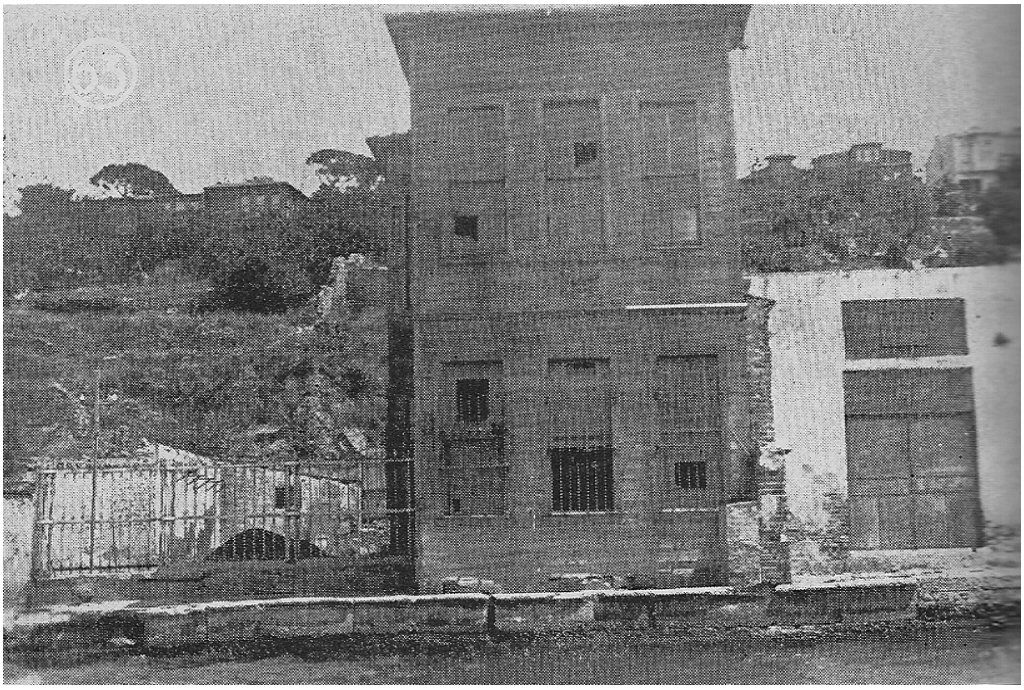
Ek 3: İstanbul Vilayeti Tahrirat Kaleminden Maarif Nezaretine Gönderilen Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan Ve Çarkçı Mektebine Ait Yazışma



Ek 4: Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan Ve Çarkçı Mektebine Ait Yazışma



Ek 5: Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan Ve Çarkçı Mektebinin Üsküdar Paşa Limanındaki Binası



Ek 6: Hamit Naci Özdeş Tarafından Neşredilen *Gemici Mecmuası*'nın İlk ve Son Nüshası

نومرو ۱ — ۶ صفر الخیر ۱۳۳۰ پنجشنبه ۱۲ کانون ثانی ۱۳۲۷

گیجی

صاحب امتیاز و مدیر مسئولی
حمید ناجی

محل ادارهسی :
قوله قپوسنده (چیالی خان)

درج ولفیان اوراق اعاده اولنماز.

نسخهسی (۱۰) پارهدر.

سر محرری علی رضا بهای

آیونه بدلاتی
سنهلکی (۲۰) غروشدر.

امور تحریریه و اداره انجمون
مدیر مسئوله مراجعت اولنور

تعقب ایلدیکمز مسلکه افق ایدن
آثاره صحیفهلریمز آچیقدر

هر شیدن باحث و باشلوجه توسیع تجارت بحریهٔ عثمانیه جیقیله ملی تجارت بحریه قپودان وچرخچی مکتبنك ترقیاته خادم هفتهلق جریدهدر

گیجی

بوده انقلاب عثمانینك بر محصول نوپیدری. گیجی، مشروطیتمزك اوچنجی سالی اواخرینه دوغرو ظهور ایدیور. طالعندهده موسم پك اویغونسز فراش طبیعی بو گونلرده او قدر لایسئل بر سرکردهٔ معندکه الك اوفق بر جزؤ فردهدن الك بیوك برهیولایه قدر بتون کائناته شدتیله، حدتیله حکمفرما؛ زمین او قدر قایغین، دریا او قدر متلاطم که قرهده استناد، کاهسز، دکزده رهنماسز حرکت قابل دکل؛ نه پایام اوده کندینی قوللانسین، ابحارك سطح سکون آورنده کیم اولسه سواریلك ایدر؛ معرفت قره صولریله طپش دکزلرك طوفاندن نشانه نما اولدیغی زمانلرده گیجی حسن اداره ایتمك مع مافیه بزم قوجه ملاح هم تئوریك هم پراتیك بر قیدانمدر.

یالکز تأسف ایدیلهجك بر شی وارسه زواللی خارقهٔ صنعتله بردن بره کرکی گیجی برزمین تطبیق بوله میه جق! فیشته بعضاً بویله آت بولنورده میدان بولونمز. نه پایلی طالعنه کوسوندده شمدیلك اولوریله اداره و دها مکمللینکده وجودیزیر اولمسنه جالیشیور، توسط ایتمین. پك قصوره باقیجق اولورسه محیطمزده بو قدر ایرکن گلهملی ایدی دیرم نه دیهم بز، بکرمنجی تون مدنیده، عصرلرك کثیرهرك وجوده کتیردیکی بر یغین انقاض آرهسنده کندیسنی بولمش بر ملتز. غیب دکل آ، بکرمنجی عصر غربلیلر ایچون عصر بر لوجهٔ تکمل ایسه بز شرق قریب متوطنلریمك تعالیسنده رنکین بر ابتدا اولسون. نقصانلرمزك تاریخ تراکمی اوزاق ماضیلرك ناصیهٔ سیاهنده منقوشدر. ذاتاً ماضی حالك حالده استقبالك مادری دکلی؟ ایشته او ماضیلر درکه هرج و مرجیهٔ حالیزك ساللخورده سیلری آنلرك آغوشنه معرفتده! یشدی، بیودی. ایشته یالکز برنلك عصرلق لاقیدینك مظالمك بر شاهد عادلدهه قورن دور مزارلیدر. قادر مطلق حضرتلری، ظالمهنك قهر و غدرینه علی طریق الاشتکا جاداتی انطاق ایتمهی لازمکلیرسه هیچ شبهه یوق که باشده بزم خلیج نشینلر کیلر بولنوردی، حاصلی دینك ایسترم که باشمزی کوکلره قدر دوقوندیران بو تصورات بو تناقض درون و بو کوتك محصولی اولدیغی ایچون اکمال و تنظیمیده بارین اوبر کونه میسر اولهمز.

زمان انسانه نه آچیلر کوستریور! کیم دیردی که وقتیله گیلرینی دوله بدنجه پیشکاهندن بر گیجهده براً بلاط اوکلرینه اینه بردرك تاریخ عالمه حیرهرس عقول بر صحیفهٔ عظمت دها علاوه ایدهن او قوجه فاتحك احتشامات بحریهسنه جلوکاه اولان قاسم پاشا دکزنده بنه عین دولتك سفائی اوتوز بو قدر سنه محکوم نفسخ اولسون! کیم امید ایدهردی که وقتیله ویانه قپولرینه قدر ـ دهشت انگیز سطوت اولان قوجه بر دولت معظمهنك بربرستانك الك پارلاق بر نقطهسنی تشکیل ایدن ملك وسیعی بردن بره پامال هجوم اولسونده هجراً بوسبتون محروم مدافعه قالسون برآده آچیق برآوج... غضنفرك سایهٔ جناحنه صغینسین!

کیمك خاطرینه کلهردی که بر زمان بندك آمرالارینی لیماناردنده خفقان قلبه دوچار ایدهرك جهوریتی پایا و اسپانیانك آغوش حمایتنه قدر قوغالدقدن، غرباك نامدار آندریاسنه اوتوتمز بر درس انتباه ویردکدنصوکره بحر سفیدك باشدن باشه آزادهٔ رقابت قالان حاکمیت مطلقهسنی احراز ایدهن باربارروس کبی بر شیر بحرینك قوملدا ایتدیکی عثمانلی دونمامی بوکون نرون، بورژیا احفادینك تکمکلری قارشیسنده مجبور سکوت اولسون!

آنك ایچوندرکه بزم گیجی بابا ملتیله، محیطیله چوق جالشملی حتی اودرجهدهکی ممکن اولورسه سی وغیرمنده قدرت بشری بیله تجاوز ایتمك کیبجمزدن بوندی اومادم چونکه وظیفهسنه پك مقدهدر. طبیعتی دهچوق سوهدم شخصیاتله فضولی شیلرله هیچ اشتغالی سومهز. شرقدن غربه قدر تعقب ایدهجکی خط حرکت، دوغرولق و حقیقتدر. گیجی تامیله مستقبل برکرسی، خطابتدر. مسلکی، سیر و حرکتی محدود دکلدر. کندیسی ملتنك سرپرست مستقبلنه بر خطیبی اولدیغی ایچون هله دیار افکارك تحدیدندن هیچ خوشلانمهز هر حال وکارده اعتدالیدهه اوتوتمز. قوجه ملاح پك هزار آشنادر. کندیسنك یالکز بحری دکل علمی، سیاسی، ادبی، فنی رفتاری ده وار، لکن دیهورم هپسندهده مسلك اعتدالجویانهسنی تعقیب حقیقتی. قانونه اطاعتی الدهن براقماز. گیجی هرشئی کورر. مناسب بولورسه کوردیکی شیلر حقنده مطالعهدن چکنمز فقط امین

1962-SC 154
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ

Ek 7: Hamit Naci Özdeş Tarafından Neşredilen *Mellah Mecmuası*'nın İlk ve Son Nüshası

نومرو ۱ — چهارشنبه — ۱۸ مارت سنه ۱۳۲۵ — برنجی سنه

صاحب ومدیری : حمید ناجی

هرخصوص ایچون مدیره مراجعت اولنور

محل اداره‌سی : قوله قپوسنده « چپالی‌خان » در

درج اولنمیان اوراق اعاده اولنماز

سنه‌لك ابونه‌سی : هرطرف ایچون ۲۰ غروشدر

نسخه‌سی (۱۰) پاره‌در

اعلاناتك فیأتی ارباب مراجعتله قرارلشدیریلور

اقبال‌ملت مطبعه‌سی : وزیرخانی نومرو ٤٥

(منافع‌ملك وملته وبحریه احتیاطلری وتوسیع تجارت بحریهٔ عثمانیه جمعیتنك ترقیاتنه خادمدر)

افادهٔ مرام

بسم‌الله‌الرحمن‌الرحیم

بتون عثمانلیلرك آمال وارزوسی وطنك اعماریله وطنداشلرینك تأمین منفعتی ایچون منابع ثروت حصوله کتیرمکدر . اشته «ملاح»ده بویله بر فکر وظیفه شناسی ایله دولت عثمانیه‌مزك ملك بریسنی مخاط بولنان ملك بحریسنی نظر اعتباره آله‌رق اك‌زیاده محتاج اولدیغمز کمیجیلك صنعت مهمیله آلتون آقار اولوق دینمکه لایق اولان تجارت بحریه‌نك توسعی وسائطنی نشرواعلان صورتیله سعی‌واقدام کوستره‌رك منتظماً دوام ایده‌جکدر .

برده « ملاح » تفرقه‌یی سونلردن اولمدیغی وتربیه ایله‌اتحاددن بشقه برشی دوشونمدیکی جهتله‌هرکونامقاصد شخصیه‌دن عاری وغرض عوضدن بری اوله‌رق آنجق منفعت وطن‌وملت نامنه چالیشه‌جق‌ومجلس ملیمزك‌بحریون‌وبحریه حقنده‌کی مذاکرات ومقرراتنی مفصل‌وموضح برصورتده یازه‌جقدر .

کوپریلیده ارامسازیکرمنجی‌الایك‌ایکنجی طابور امرا وضابطانی طرفندن کوندریلان مضبطه‌صورتیدر.

بحریه‌احتیاطلری وتوسیع تجارت بحریهٔ عثمانیه‌جمعیت علیه‌سنه

بتون‌امللری‌یکانه مقصدلری‌وطنك‌سلامت ومحافظه‌سنده معطوف‌اولان قهرمان‌عسکرلریمزك حدوداوزرلرنده ، خط‌بویلرنده تحت‌الصفر اون‌بش‌یکرمی‌درجه‌یی بولان تحملفرسا صوغوقلرده قارتیبلرنده بلاآرام ایفای وظیفه وخدمت ایلمکده‌اولدقلرینی کوره‌ن‌واوته‌دنبری سماحت‌وعلوجناب کبی مزایا وفضائل قومیه‌سیله ممتازبولنان عثمانلی حمیتمندانی درحال بووطن یاورولرینك‌وبواراوغلی ارلرك‌حیاتلرینی محافظه‌یه شتابان اولمشلر ودرعقب هرطرفدن هدیهٔ شتائیه نامیله اعانه‌لر یاغدیرمغه باشلامشلردر . بومیانده محضاوطن‌ومملکتك ترقی‌وتعالیسی مقصدیله‌درسعادتده‌تشکل ایدن‌بحریه‌احتیاطلری وتوسیع تجارت‌بحریهٔ عثمانیه جمعیتی طرفندن وبالخاصه بوجمعیت محترمه‌نك مؤسسی بولنان بحریه دعوی وکیلی وفن‌مشاوری حمیدناجی بکك‌دلالت وتشویقات خیر خواهانه‌سیله اوچیوز قرق‌یدی عدد مکمل یوك‌شیاقدن آوجی‌یلکی یاپدیریله‌رق طابوریمز قوماندانلغنه تعیین‌بیوریلان ارکان‌حرب قول اغاسی مفیدبکه بالتسلیم طابوریمزه کوندرلمش‌وبوکون مواجهه‌مزده‌بووطن‌قهرمانلرینه داغیدیله‌رق جمله‌سنك بادیٔ شکرانی‌اولمشدر . بز ، طابوریمزك امرا وهیئت ضابطانی دخی‌جمعیتك بوحمیت کارلغنه ومؤسس محترمیله رئیسنك بوبابده‌کی دلالت وطنپرورانه‌لرینه تشکرلر ایده‌رك اشبو مضبطهٔ تشکریه‌مزله‌احتراماتمزی تقدیم ایله‌کسب‌مباهات ایلرز .

۳۱ کانون‌ثانی سنه ۳۲٤

شرکت خیریهٔ حمیدیه مؤسسلرینك نظر حمیتلرینه

شرکت خیریهٔ حمیدیه یتمش بش بیك لیرا ایله تشکل ایتمش وبوسرمایه مؤسسلر طرفندن نه صورتله وتره‌لره ونه‌یولده صرف ایدلمشدر. ادارهٔ حاضره‌کیملردر. هیئت سابقه‌دن اکثریسی‌موجود اولمدیغی‌حالده سرمایه‌یی نه صورتله تسلیم آلمشدر .

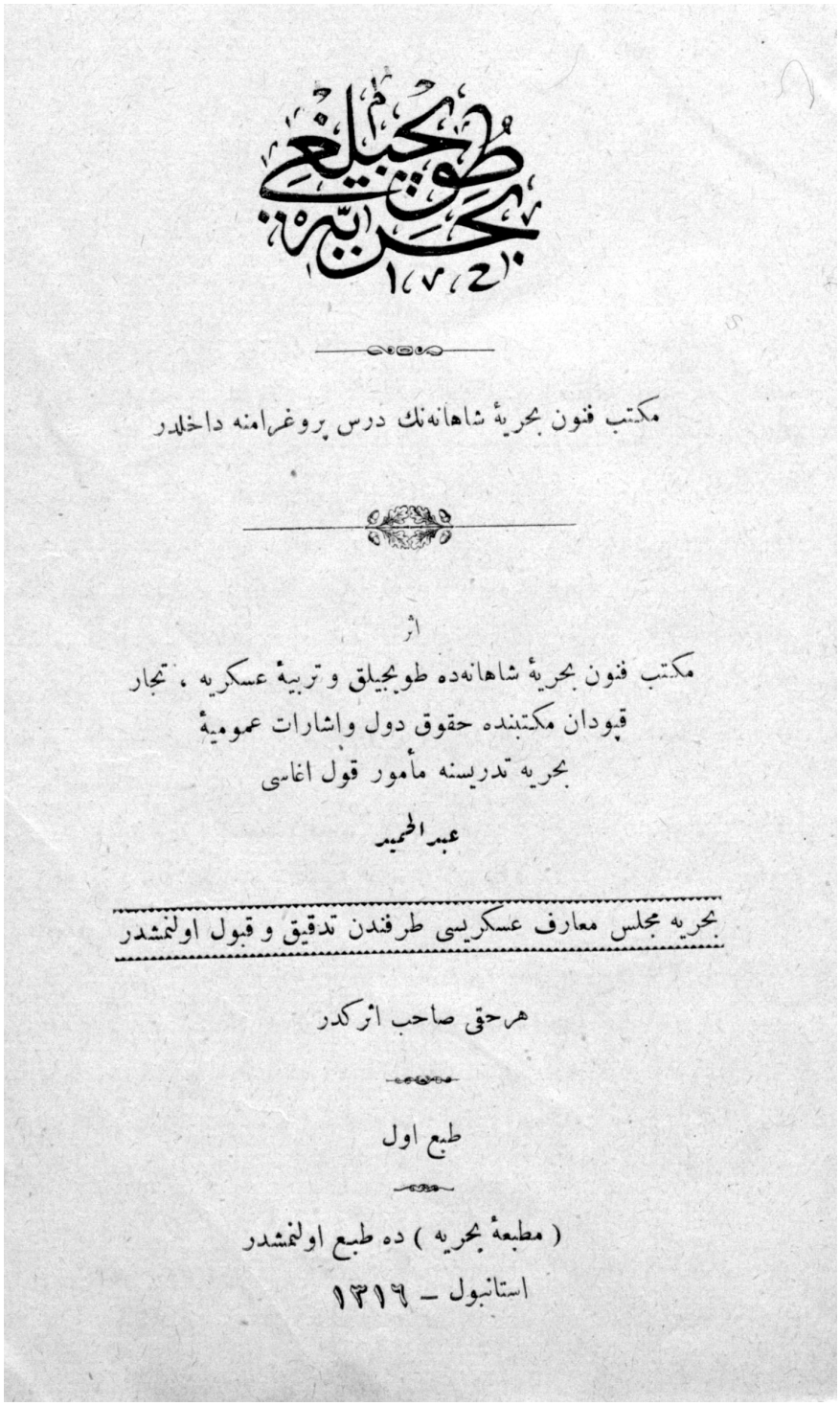
شرکت مذکوره ایچون مبایعه اولنان واپورلرقاچ بیك لیرایه مال اولمش وبوواپورلر هانکی فابریقه‌لردن آلنمش واهل خبره کیملر ایمش‌ولوندره‌یه اولاد ودامادلردن کیملر کیدوب بازارلقده بولنمش وبو اهل خبره بولنانلرك بوجهتله اقتدارلرینی مبین بحریه نظارتندن شهادتنامه‌لری وارمیدر ؟

شرکت خیریه اداره‌سی شرکت حمیدیه‌یی آلتی‌سنه اداره ایده‌جکنی‌درعهده ایتدیکی‌حالده

1962 SC 223

MİLLÎ KÜTÜPHANE - ANKARA 1946

Ek 8: Hamit Naci Özdeş Tarafından Kaleme Alınan *Bahriye Topçuluğu* Adlı Kitabın Kapak Sayfası



بحریه طوپجیلغی

مکتب فنون بحریهٔ شاهانه‌نك درس پروغرامنه داخلدر

اثر

مکتب فنون بحریهٔ شاهانه‌ده طوپجیلق و تربیهٔ عسکریه ، تجار
قپودان مکتبنده حقوق دول واشارات عمومیهٔ
بحریه تدریسنه مأمور قول اغاسی

عبدالحمید

بحریه مجلس معارف عسکریسی طرفندن تدقیق و قبول اولنمشدر

هرحقی صاحب اثرکدر

طبع اول

(مطبعهٔ بحریه) ده طبع اولنمشدر

استانبول ـ ۱۳۱۶

Ek 9: Hamit Naci Özdeş ve Ailesi

Ek 10: Hamit Naci Özdeş ve Ailesi

Ek 11: Özdeş Ailesi Bir Tenezzüh Esnasında

Ek 12: Hamit Naci Özdeş ve Kardeşi Zeynep Hanım

Ek 13: Şayeste ve Müfit Özdeş

Ek 14: Hamit Naci Özdeş'in Heybeliada Bulunan Kabri

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1. Emekli Sandığı Arşivi
Ahmet Müfit Özdeş Dosyası

2. Başbakanlık Osmanlı Arşivi
D.N.: 3706, G.N.: 277927, F.K.: BEO, 10/S/1328
D.N.: 330, G.N.: 131, F.K.: 2B, 17/?/1324
D.N.: 1151, G.N.: 51, F.K.: MF.MKT, 16/R/1328
D.N.: 2749, G.N.: 88, F.K.: DH.MKT, 13/S/1327
D.N.: 39, G.N.: 62, F.K.: DH.EUM.AYŞ., 12/Ş/1338.

3. Ahmet Müfit Özdeş Arşivi

4. T.B.M.M. Arşivi
Lütfi Müfit Özdeş Şahsi Dosyası

5. TİTE Arşivi
S.N.457, K.N.298, B.N.33
S.N.611, K.N.304, B.N.3
S.N.1007, K.N.307, B.N.33
S.N.883, K.N.303, B.N.40
S.N.472, K.N.46, B.N.134
S.N.909, K.N.43, B.N.131
S.N.922, K.N.43, B.N.130
S.N.318, K.N.57, B.N.125
S.N.353, K.N.53, B.N.221
S.N.720, K.N.59, B.N.12
S.N.334, K.N.46, B.N.169
S.N.37, K.N.42, B.N.154
S.N.1050, K.N.48, B.N.31
S.N.1232, K.N.43, B.N.114

B. SÜRELİ YAYINLAR

Resmi Gazete, 19 Eylül 1928, S. 993.
Mellah, 18 Mart 1325, S. 1.

Gemici, 12 Kanun-ı Sani 1327, S.1.

Yeni Tanin, 8 Şubat 1910, N.

Milliyet, 11.05.1954; 22.07.1954; 06.01.1966; 11.09.1950; 18.08.1950; 13.04.1954; 16.09.1961; 23.05.1951; 23.09.1957; 07.11.1950; 20.11.1950; 13.12.1950; 19.07.1950; 24.06.1950; 17.10.1961; 19.11.1952; 31.05.1951; 14.07.1951; 15.07.1951; 05.01.1963; 02.01.1966; 23.12.1964; 03.01.1966; 09.01.1966; 03.06.1989; 17.04.1953; 13.09.1961; 03.05.1954; 08.10.1957; 16.05.1950; 16.09.1953; 11.01.1966; 09.01.1966.

Cumhuriyet, 06.01.1966; 03.01.1966; 02.01.1966; 31.05.1965; 17.10.1961; 16.10.1957; 01.07.1957; 13.06.1957; 29.03.1954; 16.07.1953; 18.11.1952; 14.11.1952; 13.11.1952; 12.11.1952; 10.12.1953; 06.12.1952; 15.07.1950; 14.07.1950; 17.04.1950;15.12.1949; 01.11.1949; 29.10.1949; 19.07.1949; 16.07.1949; 21.06.1949; 28.09.1948; 03.01.1948; 29.08.1943; 19.12.1936.

Deniz, Temmuz 1941, S. 73; 1 Kanun 1941, S. 78; İkinci Kanun 1939, S. 43; Temmuz 1939, S. 49; 1 Ağustos 1939, S. 50; 1 Kanun 1939, S. 54; İkinci Kanun 1940, S. 55; 1 İkinci Kanun 1938, S. 31; 1 Mayıs 1937, S. 23; 1 Kanun-ı Evvel 1937, S. 30; Ocak-Şubat 1946, S. 125-126; Mart-Nisan 1946, S. 127-128; 1 Birinci Kanun 1936, S. 18.

Denizatı, Temmuz-Ağustos 1990, S. 7-8; Mayıs-Haziran 1990, S. 5-6; Şubat-Mart 1991, S. 2-3; Ağustos-Eylül 1991, S. 8-9; Mart 1982, S. 3; Eylül-Ekim 1981, S. 9-10; Kasım-Aralık 1981, S. 11-12; Mart-Nisan 1995, S. 3-4.

C. KİTAP VE MAKALELER

Abdülhamit Naci, *Bahriye Topçuluğu*, Bahriye Matbaası, İstanbul 1900.

AKSÜT, Ali Kemali, *Sultan Aziz'in Mısır ve Avrupa Seyahati*, İstanbul 1944.

ARSLAN, Esat, "1921 Yılı İlk Yarısında Türk, Fransız, İtalyan Yakınlaşması Karşısında İngiliz Politikası ve Mustafa Sagir Olayı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi,* C. XI, S. 31, Mart 1995, s. 74-88.

AYDEMİR, Şevket Süreyya, *Tek Adam*, C. I, Remzi Kitabevi, İstanbul 1969.

CEBESOY, Ali Fuat, *Sınıf Arkadaşım Atatürk*, C. 1, Yeni Gün Haber Ajansı Yayınları, İstanbul 1997.

ÇAKIR, Sinan, "Hamit Naci (Abdülhamit Naci Özdeş) ve Okulu Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi'nin Türk Deniz Ticaretindeki Yeri Ve Önemi", *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu II Bildiriler Kitabı*, İstanbul 2010, s. 214-232.

ÇAM, Yusuf, *Atatürk'ün Okuduğu Dönemde Askeri Okullar Rüşdiye-İdadi-Harbiye 1892-1902*, Ankara 1991.

ÇAPANER, Nahit, *Kurtuluş Savaşında Deniz Kahramanları*, Deniz Matbaası, İstanbul 1943.

ÇUKUROVA, Bülent, "Kurtuluş Savaşı'nda İstanbul Gizli Grupları", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. II, S. 5, Ankara 1986, s. 38-54.

"Deniz Okulu'nun 161. Yıl Dönümü Kutlandı", *Cumhuriyet***,** 10 Kasım 1936, s. 7.

Deniz Mektepleri Tarihçesi 1928-1939, C. 2, Deniz Matbaası, İstanbul 1941.

"Denizcilerin Babası Hamit Naci'yi Kaybettik", *Deniz*, S. 31, 1 Ocak 1938, s. 41-42.

DONBALOĞLU, Bülent, *Balkan Harbinden Kurtuluş Savaşına Türk Deniz Stratejisi* (Yüksek Lisans Tezi), Gebze Yüksek Teknoloji Enstitüsü Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze 2007.

"En Eski Bahriyelimiz Dün Vefat Etti", *Cumhuriyet*, 23 Aralık 1937, s. 8.

ERGİN, Osman, *Türkiye Maarif Tarihi***,** C. 1-2, İstanbul 1977.

ERGÜN, Mustafa, *İkinci Meşrutiyet Devrinde Eğitim Hareketleri (1908-1914)*, Ankara 1996.

ESKİ, Mustafa, "Mütareke Sonrasında Kastamonu'ya Gelen Önemli Kişiler", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, C. XV, S. 45, Kasım 1999, s. 22-38.

GÖKTALAY, Nemci, "Yüksek Deniz Ticaret Mektebi Kısa Bir Tarihçe ve Bir Temenni", *Deniz*, S. 78, 1 Aralık 1941, s. 8-10.

GÖRGÜLÜ, İsmet, *On Yıllık Harbin Kadrosu*, TTK Yayınları, Ankara 1993.

GÜLEN, Nejat, *Heybeliada*, İstanbul 1982.

GÜLTEKİN, Aysun, *Milli Mücadele Döneminde Hindistan Müslümanları ile Ankara Hükümetleri Arasındaki Münasebetler* (Yüksek Lisans Tezi), Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir 2009.

HİÇYILMAZ, Ergün, *"Bozkurt" Yazarı Ajan Armstrong ve Casusluk Örgütleri*, Kamer Yayınları, İstanbul 1997.

İLTER, Erdal, *Millî İstihbarat Teşkilâtı Tarihçesi*, Ankara 2002.

KANDEMİR, Feridun, *İstiklâl Savaşında Bozguncular ve Casuslar*, Ercan Matbaası, İstanbul 1964.

"Kaptan Hamit Naci İçin İhtifal", *Deniz*, S. 43, 1 Ocak 1939, s. 12.

KARAKAYA, Mutlu, *Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981)* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul 2011.

Kılıç Ali, *Atatürk'ün Hususiyetleri*, Yeni Gün Haber Ajansı Yayınları, İstanbul 1998.

Kılıç Ali, *İstiklal Mahkemesi Hatıraları*, Sel yayınları, İstanbul 1955.

KIŞ, Salih, "İşgal ile İstiklal Arasında Anadolu'da Bir İngiliz Casusu: Mustafa Sagir", *Tarihin Peşinde*, 2009, S. 1, s. 199-207.

KIZILDEMİR, Orhan, "Memleketimizde Denizcilik Okullarının Tarihçesi", *Denizatı*, C. 11, S. 9-10, Eylül-Ekim 1981, s. 4-5.

KIZILDEMİR, Orhan, "Yüksek Denizcilik Okulunun Kurucusu Merhum Hamit Naci Bey'in Kendi Kaleminden Hayat Hikayesi ve Biyografisi", *Deniz*, C. 11, S. 3, Mart 1982, s. 20-22.

KOÇER, Kemal, *Ulusal Kurtuluş Savaşında M.M. Örgütünün Gizli Eylemleri*, Özne Yayınevi, Tarihsiz.

KURT, Ramazan, "Atatürk'ü Öldürmek İsteyen İslamcı İngiliz Ajanı Mustafa Sagir ve Mehmet Akif", *Ortadoğu Gazetesi*, 04.06.2008.

KUTAY, Cemal, *Avrupa'da Sultan Aziz*, İstanbul 1970.

KUZAY, Koray, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair II", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1995, s. 25-27.

_____, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair IV", *Denizatı*, Yıl: 10, S. 3-4, Mart-Nisan 1996, s. 39-40.

_____, "İ.T.Ü. Denizcilik Fakültesi Tarihine Dair III", *Denizatı*, Yıl: 9, S. 7-8, Temmuz-Ağustos 1995, s. 39-41.

Mahmut Şevket Paşa, *Osmanlı Askeri Teşkilatı ve Kıyafetleri*, (Haz. Cem Karakılıç vd.), C. III, Gazi Kitabevi, Ankara 2010.

NUTKU, Emrullah, "İstanbul'da Yeraltı Çalışmaları", *Yakın Tarihimiz*, S.1, s. 77-80.

ÖZDEŞ, Mithat, "Hamit Naci Özdeş'ten Bize", *Denizatı*, Yıl: 5, S. 2-3, Şubat-Mart 1991, s. 64.

_____, "Hamit Naci Özdeş'ten Bize", *Denizatı*, Yıl: 5, S. 8-9, Ağustos-Eylül 1991, s. 11.

ÖZDEŞ, Rifat, *Coşima Deniz Meydan Muharebesi ve Bu Güne Olan Tesirleri*, Deniz Matbaası, İstanbul 1936.

ÖZEL, Sabahattin, *Casustur Casus*, Derlem Yayınları, İstanbul 2009.

PEKER, Nurettin, *1918-23 İstiklal Savaşının Vesikaları ve Resimleri*, İstanbul 1955.

PİRALİ, Feridun, "Türkiye'de Deniz Ticareti", *Deniz*, S. 125-126, Ocak-Şubat 1946, s. 19-22.

SARAÇOĞLU, Cemaleddin, "Yüksek Denizcilik Okulu Bugün 50 Yaşına Bastı", *Deniz*, Şubat 1963, s. 9-10.

SONYEL, Salahi, *Kurtuluş Savaşı Günlerinde İngiliz İstihbarat Servisinin Türkiye'deki Eylemleri*, TTK Yayınları, Ankara 1995.

SÖNMEZ, Oktay, *Anılarda Gemiler*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008.

STODDARD, Philip, *Teşkilât-ı Mahsusa*, (çev. Tansel Demirel), Arba Yayınları, İstanbul 1993.

TALAY, Fethi, "Hamit Naci İhtifali", *Deniz*, Ocak 1940, s. 3.

TUTEL, Eser, *Gemiler... Süvariler... İskeleler...*, İletişim Yayınları, İstanbul 1994.

Türk İstiklal Harbi-Deniz Cephesi ve Hava Harekatı, C. V, Genel Kurmay Başkanlığı Harb Tarihi Dairesi Resmi Yayınları, Ankara 1964.

UĞURLU, Nurer, *Atatürk'le Konuşmalar*, Yeni Gün Haber Ajansı Yayınları, İstanbul 2000.

YAVAŞÇA, Cemalettin, "Tüccar Kaptan Mektebinin Kuruluş Fermanı ve Nizamnamesi II", *Denizatı*, Yıl: 4, S. 7-8, Temmuz-Ağustos 1990, s. 20-22.

YAVAŞÇA, Cemalettin, "Tüccar Kaptan Mekteplerinin Kuruluş Ferman ve Nizamnamesi I", *Denizatı*, Yıl: 4, S. 5-6, Mayıs-Haziran 1990, s. 45-47.

YURTSEVER, Serdar, *Millî Mücadele Dönemi İstihbarat Faaliyetleri Örnek Olay İncelemeleri (1919-1922)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2008.

YÜCE, Emin, *Abdülhamit Donanmasında Bir Bahriyeli*, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

Yüksek Denizcilik Okulu, İstanbul 1957.

Ç. İNTERNET KAYNAKLARI

http://mufitozdesseyirdefteri.blogspot.com/2011/10/hayatm-kime-borcluyum.html.

D. SÖZLÜ KAYNAKLAR

KARAKILIÇ, Cem, *Ahmet Müfit Özdeş İle Gerçekleştirilen 09.03.2010 Tarihli Mülakat.*

RODOS ADASINDA TANASSUR HAREKETLERİ VE NAMIK KEMAL

APOSTASY MOVEMENTS IN RHODES ISLAND AND NAMIK KEMAL

Cihan ÖZGÜN *

Özet:

Namık Kemal 1884- 1887 yılları arasında Rodos adasında mutasarrıflık yapmış, bu görevi sırasında adanın sosyal ve ekonomik hayatında dikkate değer icraatlarının yanı sıra kültürel açıdan da övgüye değer çabalar sergilemiştir. Namık Kemal'in bu çabalarından biri de, Rodos'taki Müslüman nüfusunun tanassur etmesi yani din değiştirerek Hıristiyanlığa geçmesini önlemek için ibadet, eğitim, öğretim gibi faaliyetlere önem vermesidir. Çalışmamızda, Namık Kemal'in Rodos mutasarrıflığı döneminde tanassur hareketlerini önlemeye çalışarak, Akdeniz dünyasında stratejik açıdan hayli önemli bir konumda bulunan Rodos adasının sosyal dinamizmine, tarihi ve kültürel mirasına sağladığı katkı üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Rodos, Namık Kemal, tanassur, nüfus, kültür.*

Abstract:

Namık Kemal served as a governer of Rhodes island from 1884 to 1887, during this task he not only did important works on the island's social and economic life but also exhibited culturally laudable efforts. One of his efforts was that he gave importance to worship, education, schooling in order to prevent Muslims from changing religion, known as "tanassur". In this study, we will focus on issue that Namık Kemal tried to prevent apostasy movements during his task, thus he contributed social dynamism, history, cultural heritage of Rhodes which was a highly important strategic position in the Mediterranean world.

Key Words: *Rhodes, Namık Kemal, apostasy, population, culture.*

* Dr., Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, İzmir-TÜRKİYE / Ege University, Faculty of Letters, Department of History, İzmir-TURKIYE; (cihan.ozgun@ege.edu.tr).

RODOS ADASINDA TANASSUR HAREKETLERİ VE NAMIK KEMAL

Cihan ÖZGÜN

Namık Kemal, 21 Aralık 1840'da Tekirdağ'da doğdu. 1860'ların başından itibaren Tercüme Odası'ndaki memuriyetine başladı ve ardından Tasvir-i Efkâr, Hürriyet, İbret gazetelerinde görevler alarak yayın hayatında kayda değer bir şöhrete ulaştı. 1876'da II. Abdülhamid tarafından, Şûra-yı Devlet azalığına (Danıştay üyeliğine) getirildi. Ardından Mithat Paşa başkanlığında kurulan Kanun-ı Esasi Encümeni'ne (Anayasa komisyonuna) üye seçildi. 1879 da Midilli'ye mutasarrıf tayin edildi, Midilli'de yaklaşık yedi buçuk yıl kalan Namık Kemal, Rum halkının ve bazı memurların şikayet ve çeşitli iftiraları üzerine 1884'te Rodos mutasarrıflığına nakledildi. Namık Kemal adalardaki Türklerin seviyesini yükseltmeye önem vermekle birlikte, Midilli'de yirmiye yakın ilkokul, bir cami; Rodos'ta bir ortaokul açtırdı. 1877 yılında Sakız mutasarrıflığına atanan Namık Kemal 1884 yılında zatürre hastalığından vefat etti.[1]

Namık Kemal, idareci olarak görev yaptığı yerlerin sorunlarıyla yakından ilgilendi ve bu ilgisini mektuplarına dökerek akrabaları, arkadaşları, devlet ricalinin önde gelen isimleri ve dahi II. Abdülhamid'le paylaştı. Özellikle Akdeniz adalarındaki görevi boyunca adaların Yunanistan tarafından ilhakı tehlikesine yakından şahit oldu. Bu tehlikenin sadece askeri ya da siyasi olmadığı, kültürel boyutuyla da gittikçe büyüyen bir hal aldığını fark etti. Adalardaki Türk nüfusunun korunması, Osmanlı tabiiyetine olan bağlılıklarının artırılması, kültürel kalıtların eğitimle pekiştirilmesi gibi çok zor çabaları sergilemeye çalıştı. 15 Ekim 1884 - 24 Kasım 1887 yılları arasında Rodos'taki mutasarrıflığı sırasında devlet yönetiminin dikkatini çekmeğe çalıştığı en önemli konulardan biri de adanın Müslüman nüfusunun Hıristiyanlaştırılma tehlikesi oldu.

Tanassur kelimesi Hıristiyan olma, Hıristiyanlığı kabul ile İslam'dan çıkma anlamına gelmektedir. İrtidatın özel bir türü olarak da kabul edilen[2] bu durum karşısında Namık Kemal, konunun sadece Türk-Müslüman kimliğinin korunması açısından değil, sosyal ve idari açıdan da hayli önemli bir sorun teşkil ettiğine dikkat çekti. Din değiştirerek Hıristiyanlaşan Türklerin adalar üzerinde

---

1 Abdurrahman Küçük, *Namık Kemal - Renan Müdafaanamesi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul 1988, s. 42- 48.

2 Buradaki en önemli ayrım, irtidatın cezası ölüm iken tanassur edenler bulundukları yerlerden uzaklaştırılmışlardır. Halide Aslan, "Tanzimat Döneminde Dini Değişim Halleri: İhtida-Gizli Din-Tanassur ve Osmanlı", *Toplum Bilimleri Dergisi,* 6/12, Temmuz-Aralık 2012, s. 58 ve 69.

canlı tutulmaya çalışılan Yunanlılık iddiası için çok büyük bir tehlike arz ettiğini fark etti ve alınacak tedbirlerin en başatının eğitim olduğunu savundu.

Tanzimat Fermanı'nın ilanı, gayrimüslimlerin hayatında önemli bir takım gelişmeleri de beraberinde getirmişti. Müslümanlar ve gayrimüslimler arasındaki hukuki farklılıklar kalkmış, eğitim alanında reformlar yapılmaya başlanmıştı. Yeni eğitim sisteminin planladığı komisyonlarda gayrimüslim üyeler de yer aldı. Eğitim teşkilatının kapsamlı olarak düzenlendiği 1869 tarihli Maarif-i Umumiye Nizamnamesi'nde gayrimüslimlerin kendi cemaatleri için ayrıca özel okullar açmalarına izin verildi.[3] Ruhani örgütler ve ruhani reislerin devlet karşısındaki konumlarında da farklılaşmalar yaşadı. Bu gelişmenin sonucunda Rum-Ortodoks kilisesinin diğer cemaatler karşısında üstün durumunu kaybederken, bütün Hıristiyan cemaatlerde laik unsurlar güçlendi, cemaatlerin yönetiminde ruhani elitin eski nüfuzu sarsıldı. Osmanlı Devleti'nde laik eğitim güçlenirken bu eğitime gayrimüslim gençlerin girmesiyle kilise eğitimi geriledi. Kilise ve gayrimüslim okulların sayısı arttı, yeni kiliseler, okullar ve yetimhanelerin inşasına izin verildi. Bu gelişmelerin içinde en dikkate değeri ise dini ve vicdani serbestlik imparatorlukta o güne kadar görülmeyen ve tarihçiliğin de gözünden kaçan bir gelişme daha ortaya çıkardı; o zamana kadar dinini gizleyen ve şeklen Müslümanlığı kabul etmiş bazı gizli Hıristiyan cemaatler asıl dinlerini açıklamakta bir sakınca görmediler. İslam şeriatına göre bir tanassur sayılabilecek bu olayın ise pek de öyle değerlendirilmediği ve hatta göz yumulduğu görüldü.[4] Bireysel ya da topluca tanassur hareketinde bulunanların çoğunun benzer nedenleri vardı. Ekonomik durum ve askerlikten kaçmak bu nedenlerin en başında gelmekteydi. Ayrıca yaşanılan çevrenin kendisi/kendileri üzerinde oluşturduğu olumsuz etki, ailevi durum, kendisini/kendilerini korumaya muktedir olunamayış, babanın aile yönetimindeki zaafı, müste'men tüccarların etkisi, yabancı konsolosların müdahaleleri de bu nedenler arasında yer alıyordu.[5] Söz konusu bu dönemde batılı devletlerin büyükelçilikleri, konsoloslukları, misyonerleri veya diğer kurum ve kuruluşlarıyla Osmanlı devletinin iç işlerine müdahale ettiği bir dönemdir.[6] Bu bakımdan tanassur hareketlerinin Tanzimat sonrası dönemde sıkça görülmesi tesadüfî olmasa gerektir.

Tanzimat döneminde tanassur edenler arasında, bazı durumlarda Müslümanlığı kabul eden eski bir Hıristiyan'ın tekrar asli mezhebine veya başka bir kiliseye dönmesi gibi olaylara da rastlanmıştır ve hatta aslında yasak olan bir dinden başka bir dine geçme olayları da görülmüştür. İslam devletinde ve Osmanlı toplumunda bir gayrimüslimin sadece ihtida etmesi, yani İslam dinine

---

3 Zeki Salih Zengin, "Tanzimat ve sonrası Dönemde Osmanlı Toplumunda Gayri Müslimler ve Din Eğitimi", *Değerler Eğitimi Dergisi*, C. 6, No. 15, Haziran 2008, s. 139.

4 İlber Ortaylı, "Tanzimat Döneminde Tanassur ve Din Değiştirme Olayları", *Tanzimat'ın 150. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu - 31 Ekim 3- Kasım 1989*, TTK, s. 481.

5 Aslan, *a.g.m.,* s. 67 ve 72.

6 Celal Erdönmez, "Şeriyye Sicillerine Göre Tanzimat Döneminde Kıbrıs'ta Bir İrtidat ve Tanassur Vakası", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt X, Sayı 1, Haziran 2008, s. 108.

geçmesi mümkündü.[7] Bu türden durumlarda, Osmanlı devlet yönetiminin Müslümanlığa geçen toplulukları sosyal açıdan ödüllendirdiğine de şahit olunuyordu. Örneğin Bitlis'in Garzan kazasında bulunan bir köyün ahalisinden otuz altı kişi ihtida ederek Müslümanlığa geçmişlerdi. Bu köyün sakinlerinden "*...batıl dini terk ve rücû edip hakk-i din olan din-i islamı*" kabul ettikleri için ritüele uygun olarak kendilerinin eski dinine ait giysisini değiştirmesi istendi ve devlet Müslüman kıyafeti giymesini beklediği bu mühtedilere yüzer kuruş "*kisve bahası*" ödedi. Bununla birlikte köylerine hızla yeni cami ve mektep inşasına da başlandı.[8] Osmanlı hukukunun fayda gözetilerek tatbik edilmesi usulüne uygun olarak, bazı durumlarda Hıristiyanlıktan Müslümanlığa geçen birinin/birilerinin ekonomik açıdan iyileştirilmesine de çalışıldı. 19. yüzyılın ikinci yarısında Kıbrıs'ta bir mürted mahkeme önünde irtidadından vazgeçip Müslüman olmayı tekrar kabul ettiği için kendisine günlük iki çift nan-ı aziz (ekmek) ile aylık iki kıyye revgan-ı sade (sade yağ), 1 kıyye revgan-ı zeyt (zeytin yağı), 5 kıyye pirinç, 1 kıyye lahm (et), yarım kıyye sabunun kaymakamlık kileri tarafından tahsis edilmesine karar verildi.[9]

Gerçi İslam'a geçiş sadece o ferdi bağlamaktaydı ve ne usul ne de füruğu, yani ebeveyni ve evlatları ve eşi bağlamamaktaydı. Dahası Hıristiyan sipahilerden ihtida edenlerin oğullarının eski dinlerini muhafaza ettiği de görülmekteydi. Bu bakımdan tanassur olayları ihtida hareketlerinden farklı olarak Tanzimat döneminin ilginç bir uygulama ve yeni anlayışına konu teşkil ediyordu. Kuşkusuz tanassur İslam devletinde ölümle cezalandırılacak kadar büyük bir suç teşkil etmektedir. Yerel ve tekil olmayan, ancak bir uygulamayı yansıtan çok sayıdaki örnek ise, Babıâli'nin tanassur edenlerin canına ve malına zarar gelmeden, hadise çıkaramayacak bir mahale naklini sağlamaya özen gösterdiğini ortaya koymaktadır. Kaldı ki, özellikle Tanzimat sonrasında tanassur hareketleri azımsanmayacak kadar çoktur ve Memalik-i Osmaniye'de şeklen ihtida etmiş görünen gizli Hıristiyan cemaatler hakiki inançlarını açıklamaya başlamış, Musevilikten Hıristiyanlığa, Hıristiyanlıktan Museviliğe geçiş gibi dinden dine dönmeler de görülmüştü. Eldeki veriler tanassur hareketlerinin Balkanlar, Karadeniz'in bazı yerleşim yerleri ve özellikle Akdeniz adalarında dikkate değer oranda olduğunu ortaya koymaktadır. Dahası ehl-i İslam'ın sanıldığının aksine bu türden olaylara ciddi tepkiler vermediği de anlaşılmaktadır. Daha da ilginç olanı, Tanzimat devrinde tanassur olaylarına Osmanlı Devleti'nin göz yumduğu ve bu konuda diplomatik ve idari kademelerde tartışıla gelen ölüm cezasının pek uygulanmadığı, fakat resmi bir tolerans ya da umursamazlığın da gözle görülür şekilde gösterilmediği tespit edilmektedir.[10]

---

7 Ortaylı, *a.g.m.,* s. 481.
8 BOA., *DH. MKT*., 1486/ 64, 1305 (1888).
9 Erdönmez, *a.g.m*., s. 117.
10 Ortaylı, *a.g.m*., s. 482- 485.

Burada önemle belirtilmesi gereken ayrıntı ise şudur. Tüm temel hak ve hürriyetlerde olduğu gibi, din ve vicdan özgürlüğünün de bir sınırı vardır. Bu sınır kamu düzeni ve kamu güvenliğinin korunması olarak tespit edildiğinde, Osmanlı Devleti gibi temeli dine dayandırılmış Müslüman bir devlette din değiştirerek Hıristiyanlığa geçmek, devletin yakından ilgilendiği bir hakkın kötüye kullanılması şeklinde yorumlanabilir. Aynı zamanda Müslüman bir kişinin İslamiyet'i terk ederek Hıristiyanlığa geçmesi ilk bakışta inanç özgürlüğünün bir sonucu olarak algılansa da, İslamiyet'te din ve milliyet aynı kavram olduğu için bu kişi aynı zamanda Osmanlı tabiiyetinden de çıkmış olacaktır.[11]

Burada önemle belirtilmesi gereken bir başka ayrıntı da, açıklamaksızın ve propoganda yapmaksızın Müslümanlıktan Hıristiyanlığa geçen ya da geçenlerin ölümle cezalandırılmamasıdır. Nitekim irtidat ile münferit şekilde Rodos'ta geçekleşen tanassur hareketleri bu bakımdan birbiriyle karıştırılmamalıdır. Üstelik mevcut içtihat ve uygulamalardan, tanassur hareketlerinde cezanın devlet tarafından ahirete bırakıldığı sonucuna da ulaşılabilir. Daha açık bir ifadeyle İslam, toplumun kimliğini korumak, varlığını ve temellerini muhafaza etmek maksadıyla, yalnızca irtidatını açıkça ilan eden ve özellikle bunun propagandasını yapan kimseyi cezalandırmıştır.[12] Bu yüzden Osmanlı Devleti'nin Rodos'ta karşılaşılan Müslümanlıktan Hıristiyanlığa geçişi din özgürlüğü içinde değerlendirmemekle birlikte, zaman zaman bu durumu umursamazca karşılamasında söz konusu ayrıntının etkisi büyük olmalıdır.

Namık Kemal'in tanassur hareketleri karşısında Rodos adasındaki tavır ve tutumu devletin resmi ilgisini çekmeye ve bu soruna kalıcı çözümler üretmeye yöneliktir. Namık Kemal'in soruna yaklaşımında hareket noktasını ise, bir insanın dinin mefkûreleştirdiği insan telakkisine eş olarak, ilahi iradeye bağlı yapıcı irade sahibi bir varlık olarak düşünmesinde aramak gerekir.[13] İnsan ve cemiyet planında Namık Kemal tanassur hareketlerine karşı iyi bir eğitim ve İslam dinine olan bağlılıkla direngen bir tutum sergilenmesi gerektiğini savunmuştur. Bu düşüncesinin gelişimindeki temel argüman ise 1700'lerden itibaren gerilemeye başlamış bir imparatorluğun, sürekli kaybedilen savaşların, elden çıkan toprakların yarattığı zafiyet ortamına, gelişmekte olan Batılı devletler karşısında uğranılan bu yenilgilere karşı İslamcılığın canlı tutularak Müslüman toplumu içten ve dıştan gelen sayısız tehdide karşı korumak ve canlı tutmaktır. Üstelik Namık Kemal'in bu argümanı imparatorluğun dağılmasını

---

[11] Belkıs Konan, "Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonlar Çerçevesinde Yabancıların Din ve Vicdan Özgürlüğü", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Yıl 2008, s. 178. Konuya ilişkin bir değerlendirme de Müslümanlığın vatandaşlık kavramı ile eş tutulduğunu, bundan vazgeçenin bir nevi devlete ve vatana ihanet suçu işlediği yönündedir. Selahattin Özçelik, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Müretd Maddesi)", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 11, Ankara 2000 (2001), s. 350.

[12] Yusuf el- Kardavi, *İrtidat Sorunu: Yaşanan Sosyal Değişimler ve Tehdit Boyutu*, (çev. Osman Güner), Din Bilimleri Akademik Araştırma Dergisi, V/2, 2005, s. 265.

[13] Necip Fazıl Kısakürek*, Namık Kemal- Şahsı, Eseri, Tesiri,* TDK, Ankara 1940, s. 205.

önlemenin *his*leri harekete geçirmekle mümkün olacağı inancının da bir uzantısıdır.[14] Aynı zamanda toplumun Türk-İslam kimliğini korumak, varlığını ve temellerini muhafaza etmek, toplumun devletle olan aidiyet ve mensubiyet bağlarının zarar görmesini engellemek amacıyla hareket eden Namık Kemal için vatan sevgisi ile İslamcılık, Türklükle İslam bir ve beraber yürümektedir. Biri diğerinin bütünleyicisidir. Bunları birbirinden ayırmayı düşünmediği gibi karşı karşıya da getirmemiştir. Namık Kemal İslam birliğini, Osmanlı İmparatorluğu'nun parçalanmasını önleme tedbiri olarak düşünmüştür. Onun fikirlerinin belkemiğini *İttihat-ı İslam*, *Osmanlılık* ve *İslam* teşkil etmektedir. Rusya'da Pan-İslavizm, Avrupa'da Pan-Latinizim, Pan-Cermanizim ve benzeri Pan cereyanları, Osmanlı İmparatorluğu'nda "İttihat-ı İslam" olmuştur.[15] Bu bağlamda Namık Kemal yazdığı pek çok yazısında sınırları hayli geniş olan imparatorluk coğrafyasında İttihat-ı İslam'ı, siyasal ve sosyal birliğin referansı olarak ön planda tutmuştur. Namık Kemal'e göre "*...Bir kere Asya halkına mukaddemat-ı maarif ve usul-i akait talim olununca herkes tabiatıyla anlar ki şeriat-ı Muhammediye hiçbir vakit iki arşın bir dağ veya harita üzerinde iki karış bir çizik iki takım insanı birbirinden ayırmakla veya onlardan bir takımı olmaz yerine nebaşet demekle veya bir takımı yumru yanaklı, diğer takımı çatık kaşlı bir nesilden gelmekle aralarında olan uhuvvet-i insaniye ve ittihat-ı İslamiyeyi unutmalarına hiçbir vakit cevaz vermez. (...) Zahirdir ki cinsiyet gibi, lisan gibi, mezhep gibi rabıtalar bir cemiyette nokta-i içtima olabilir, fakat hiçbir vakit içtimaa katiyen karşı durur bir sedd-i mümanaat olamaz...*".[16]

Bu temel çerçevede Namık Kemal sosyal ve politik açıdan korumaya ve temellendirmeye çalıştığı his ve İslamcılık yaklaşımlarını göz önünde tutarak tanassur hareketlerine karşı ciddi ve tutarlı bir direngenlik sergilemiştir. Bu direngenliği özünde, adaların Yunanlılık iddiasına karşı duruşta bir savunma hali olarak görmek mümkündür.[17]

Namık Kemal'in Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı adalarda Yunan siyaseti ile alakası 1866'daki büyük Girit isyanı ile başlamıştır. Bu ilgi sonucunda Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne bağlı diğer adalarda mesela Sakız, Rodos ve çevresinde Müslümanların iskanını, nüfusunun artırılmasını sağlamak amacıyla Mabeyn başkâtibine, Rodos Mutasarrıfı Agâh Efendi'ye ve hatta Sultan Abdülhamid'e yazdığı mektuplarda yer vermiştir.[18] Adalardaki Türk nüfusunun artırılması, Türk-İslam kültürünün varlığını koruması için çabaları devlet

---

[14] Alev Erkilet, "Namık Kemal'in İslamcılığına Dair", *Namık Kemal (1840- 1888)*, Namık Kemal Üniversitesi, Tekirdağ 2012, s. 41-47.

[15] Küçük, *a.g.e*., s. 51 ve 58.

[16] Mustafa Nihat Özön, *Namık Kemal ve İbret Gazetesi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1997, s. 88 ve 92.

[17] Fevziye Abdullah Tansel, *Hususi Mektuplarına Göre Namık Kemal ve Abdülhak Hamid*, Güneş Matbaası, Ankara 1949, s. 125.

[18] Tansel, "Akdeniz Adalarının Elimizden Çıkmaması İçin Hususi Mektuplarına Göre Namık Kemal'in Mücadele ve İkazları", *Belleten*, XXIII/ 89-92, Ankara 1959, s. 479.

yönetimi tarafından dikkatle izlenmiştir. Din ile ilmi beraber yürüttüğünün delili olarak Rodos'ta bir ortaokul, üç caminin yapılmasında gösterdiği gayretten dolayı II. Abdülhamid tarafından Kasım 1886 yılında "imtiyaz madalyası" ile taltif edilmiştir.[19]

Rodos mutasarrıfı iken 1884-1887 tarihleri arasında Rodos'ta Müslüman nüfusu gittikçe azaldığından, Müslümanların irtidadından, halkın dini ve fikri terbiye bakımından geriliğinden doğacak tehlikeleri, alınacak tedbirleri hususi mektupları ile sultan Abdülhamid'e, Maarif Nazırlığı'na; Besim Bey'e, sadrazam Said Paşa'ya, Dahiliye nazırına arz etmiş, bunların birçoğu göz önüne alınarak mektepler, camiler inşasına çalışılmıştır.[20] Adalardaki eğitim durumuna önemle dikkat çeken yazılarından anlaşıldığına göre, adalarda sıbyan ve rüştiye mekteplerinin sayıları yetersizdir. Üstelik "*...İslamların dini ve ilmi müesseselerine ait ne kadar para ve bina mevcutsa hepsi mütevelliler tarafından zapt olunmuştur; mekteplerin haraplığı, hoca sıkıntısı, dolayısıyla okuyup yazma bilenlerin azlığının başlıca sebebi budur*".[21] Buna bağlı bir başka sorun ise, eğitimin istenilen talim ve terbiyeyi vermekten uzak oluşudur. Namık Kemal konuya ilişkin bir başka makalesinde şunlara değinmektedir: "*...Bizim çocuklar beş-altı yaşında mahalle mektebine verilip, iki üç senede bir hatm indirdikleri ve birkaç senede dahi Tecvid ile bu hatmler tekrar olunduğu ve beş altı yıllar sülüs ve nesh karaladıkları halde ellerine bir gazete verilse okuyamazlar. İki satır bir tezkere kaleme almak nerede... Yazılmış tezkireyi bile çıkaramazlar. Çocuklar da bir tarafa. Ânları okutan hoca efendilerin içinde gazete ve tezkire okur ve birkaç satır mektup ve tezkire yazabilir yüzde-beş nefere çıkmaz. Hâlbuki Ermeni ve Rum ve Yahudi etfali mahalle mektebine girdikten altı ay sonra kendi lisanınca gazete ve mektup okumağa ve bir sene sonra kendisi mektup yazmağa başlarlar. İkinci sene mukaddimat-ı hisabiyyeden ve üçüncüde coğrafyadan elzem olan ufak-tefek şeyleri öğrenirler. İmdi bizim çocukların fıtrat ve fetanetçe bir eksiklikleri mi vardır ki anlar gibi tahsil-i fevaid edemiyorlar. Hayır, çocuklarda hiç kabahat yoktur; yolsuzluk bilcümle usul-ü tahsilindir*".[22] Namık Kemal, adaların her köyünde iptidai mekteplerin açılması ve ilk eğitimin mecburi tutulması, kasabalardaki rüştiyelerde tatbik edilen eğitim tarzının lüzumuna önemle dikkat çekmektedir. Tanassur hareketiyle mücadelede sözü edilen bu türden sorunların çözümünü gerekli görmekte, adaların Türk-İslam kültürünün korunmasının dini ve ilmi terbiye ile yönündeki hareketlerin başarıya ulaşmasıyla mümkün olacağına inanmaktadır. Adaların, Büyük Yunanistan emelleri için Rumların iştahını kabartan durumunu izah ve bunu önlemek için halefi Agâh Efendi'ye ikaz ve tavsiyelerde bulunan Namık Kemal'in, Rodos Mutasarrıflığı'na tayininden iki ay kadar sonra Sultan Abdülhamid'e gönderdiği mektubu hayli dikkate değer tavsiyelerle doludur.

---

19 Küçük, *a.g.e.*, s. 48 ve 54.

20 Tansel, *a.g.m.*, s. 479.

21 Tansel, *a.g.m.*, s. 487.

22 Tansel, *Namık Kemal'in Midlli Mektupları- II*, TTK, Ankara, 1969, s. 184.

Namık Kemal'in Rodos'ta görev yaptığı sıralarda adada yaklaşık altı bin kadar Müslüman mevcut olup, bunlardan bini köylerde yaşamaktadır.[23] 1831 yılında Rodos'ta 10.515 toplam nüfusun yaklaşık üçte biri Müslümanlara aittir. 1881-1882 yıllarına gelindiğinde ise, Rodos sancağının 6.467 kişilik Müslüman nüfusu adanın genel toplam nüfusu olan 30.609 sayısıyla orantılandığında, söz konusu yıllarda adadaki gayrimüslim nüfus, Müslüman nüfusun yaklaşık dört katı kadardır.[24] Osmanlı İmparatorluğu'nun hiçbir yerinde İslamlar burada olduğu kadar süratle azalmış değildir ve nüfusun bu şekilde az oluşu Rodos adasının elden çıkma tehlikesini artırmaktadır. İslam nüfusunun çoğalabilmesi için alınacak tedbirlerin başında askerlik meselesi gelmektedir. Askere alınan gençler bulundukları yerlerden uzak olan kale dahilinde vazifelendirildiğinden nüfusun artmasına hizmet edememektedirler. Müslümanların bir kısmı da askere alınmamak için Yunanistan, Sisam gibi yerlere giderek irtidat etmektedirler.

Bunun başlıca sebeplerinden biri Rodos'ta okul ve camilerin azlığı, dolayısıyla halkın fikren yükselmemiş, dini terbiye almamış olmasıdır. Rodos'un iki köyünde birer okul açılmış ise de, köylerin üçünde ne cami ne de okul vardır. Rodos'un bütçesi, halkın fakirliği, cami ve okul inşasına imkan vermediğinden Namık Kemal hükümetten yardım istemektedir. Askerlik meselesi nedeniyle din değiştirenlere ve nüfusun azalmasına engel olabilmek için, Rodos İslam'ı ile buraya dışarıdan gelip yerli kadınlarla evlenenlerin kuranın dışında tutulması fikrindedir.[25] Kura ise yirmi yaşını dolduran gençlerin asker olmak için çektikleri kağıttır. Kağıt beyaz olursa o sene için kura çeken kişi askere gitmeyecektir. Kaf harfli yazılı kağıdı çeken kişi ise askere gider.[26]

Böyle bir tedbirin özellikle adadaki tanassur hareketlerinin önüne geçilebilmesi için gerekli olduğuna işaret eden Namık Kemal'in Rodos'un elden çıkmaması, Osmanlı İmparatorluğu'nun burayı siyasi bakımdan takviyesi düşüncesi ile arizasını takdime cesaret ederek Sultan Abdülhamid'e 25 Aralık 1884 tarihli bir mektup yazarak, sorunu tüm ayrıntısıyla ve çözüm önerileriyle birlikte bildirmiştir. Söz konusu bu mektupta Rodos'un stratejik konumuna vurgu yaparak, etrafında bulunan adaların hiç birinde İslam olmadığından ve "*…iradeleri de hükümet-i devlet-i aliyye'ye merbut olunamıyacak bir hal-i istisnada bulunduğundan, bu sancak dahilinde devletin ittirad-ı idaresine dahil olan yalnız Rodos adasıdır…*" demektedir. Namık Kemal, Rodos adasındaki Müslüman nüfusun kırk elli yıldır, yani 1830'lardan itibaren hızla azaldığına işaret ederek, tanassur hareketleri nedeniyle Müslüman nüfusun adadaki varlığının içine girdiği tehlikeyi göz önüne sermektedir. Bir vakitler 200 asker

---

23 Tansel, *a.g.m*., s. 487 ve 499.

24 Kemal Karpat, *Ottoman Population 1830-1914*, *Demographic and Social Characteristics*, The University of Wisconsin Press, USA, 1985, s. 115 ve 130.

25 Tansel, *a.g.m*., s. 497- 498.

26 Rahime Baş, *Namık Kemal'in Rodos ve Sakız Mutasarrıflıkları (1879- 1888)* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi SBE, İzmir 2008, s. 71.

veren Rodos'taki bir nahiyenin, şimdi toplamda Müslüman nüfusu 400 kadar kalmıştır. Nüfusun azalması ya da Müslümanlar arasındaki nüfus artış seyrinin zayıflığının başat nedeni kuşkusuz askerlik meselesidir. Namık Kemal'in konuya ilişkin yönündeki tespiti şu şekildedir: "*Vakıa Cezayir-i Bahr-i Sefid'deki İslamın inkırazından muhafazası için bunlardan alınan askerin bulundukları kalelerden başka bir tarafa gönderilmemesi hakkında bir nizam vaz'olunmuş ise de, yine bunlar (asker olanlar) tesis-i beyt için en müsait zaman olan gençliklerini karye ve mahallelerinden dür olarak kaleler derununda ve bekârlık âleminde geçirmekte oldukları cihetle, bu nizamın dahi maksad-ı asli olan teksir-i nüfusa hizmet edemeyeceği, nazar-ı teessüf ile müşahade olunmaktadır. Rodos'ca en ziyade can-hiraş olacak bir faciada, köylülerden bir takım esafilin kura korkusu ile Yunanistan'a veyahut Sisam gibi müstesna bir mahalle giderek, tenassur etmekte olmalarıdır. Rodos bir hayli müddet vilayet merkezi dahi olmuş iken o mertebelerde müsahama (ile idare) olunmuştur ki cezirenin 11 karyesinde Müslüman bulunduğu ve fakat bir takımında cami ve hiç birinde mektep olmadığı halde iki sene evvele gelinceye kadar bunlara birer hoca (olsun) göndermek kimsenin hatırına gelmemiş ve hoca irsaline teşebbüs olunduğu zaman dahi köylerin bir takımı yine açıkta bırakılmıştır. Bu müsahama seyyiesi ile din ve mezhep farkından bütün bütün kurtulmak için, kâfi görünce (bütün bütün gafil kalan cahiller bir müddet Yunanistan'a giderek ismini değiştirmeyi kâfi görünce) nazarlarında sırf ahval-i adiyeden madud olan bir hareketi ihtiyardan tabi çekinmiyorlar ki, dehşet-i bahş efkar olacak hallerdendir ki şimdiye kadar tahriri hitam bulan Rodos köylerinin yalnız sekenesinde erkek kadın 340 nüfus-u İslamiye bulunuyor. Bunların ise 24'ünün irtidad eylediği sabit olmuştur*".[27]

Rodos'taki Müslüman nüfusun tanassur ile Hıristiyanlığa geçmesini önlemek amacıyla gerekli tedbirlerin alınması için büyük çabalar sarf eden Namık Kemal, özellikle tanassur hareketlerinin en çok yaşandığı Rodos'un iki köyüne birer okul inşa ettirmiştir. Dahası elli seneden beri ezan sesinden mahrum Rodos'un üç köyüne de dörder beşer bin kuruş masrafla birer caminin inşasına başlanmasına ön ayak olmuştur. "*Askerliğin gerek irtidad ve gerek taklil-i nüfusça olan tesirini izaleye Rodos islamının ve bir de hariçten Rodos'a gelerek yerliden kadın alarak tevattun edenlerin kuradan müstesna tutulması, çare-i münferid hükmündedir. Bir vakit buraca İslam nüfusunun sayısını artırmak için muhacir iskânı düşünülmüş ve bu yolda bazı ufak tefek teşebbüsler de edilmiş ise de hayfâ ki gerek hariçten ve gerek memalik-i padişahîlerinin bir tarafından diğer tarafına geçen muhacirler, doğru yalan her neden ise pek fena şöhret kazanmış olduklarından Hristiyanların desayis-i şikayatı, bu maksatın istihsaline hail olmuştur. Şimdi mesela ya beş ve belki üç sene içinde hanesini Rodos'a nakledenlerin kuradan müstesna tutulacağına dair bir kanun neşrolunmak lazım gelse de buraca asabiyet-i islamiyenin az bir zaman içinde arzu olunduğu kadar kuvvet ve kesret bulacağında şüphe yok*

---

[27] Tansel, *a.g.m.*, s. 499.

ise de, devletçe böyle bir tedbir-i fevkaladeye müracaat için hariçte bir zaruret gösterilmeyeceğinden bu suret bittabi, bazı guft-gûyu mucib olabilir; fakat yalnız Rodos halkı kuradan müstesna tutulmak ve cezirede teehhül edenler dahi ahaliden addolunmak, nazar-ı dikkate çarpacak kadar ehemniyeti haiz değildir. Rodos'un senede verdiği asker yirmi kişiden ibaret olarak (…) kıyasen bu miktar deryaya nispet katre kabilinden olması cihetiyle silah altından eksilmesinde hiç hükm olmaz; mamafih bunların silah altına alınması ile askerlikten bütün bütün mahrum edilmesi de lazım olmayıp, yalnızca kuraya idhal edilmekten ise kaffesi birden redife naklolunsalar da senede bir iki ay talim ettirilseler ve bir de kura zamanları olan yirmi yaşına kadar teehhül etmeyenler bu müsaadeye mazhar edilmeseler buranın islamından cezireyi hin-i hacette düşmen-i hanegi şerrinden himaye için bir ihtiyat fırkacığı meydana gelir. Hem de imkân dairesinde olarak nüfus-u islamiye teksir edilmiş olur. Rodos islamının şehirlileri gerek servet ve gerek miktar-ı emlakçe Hıristiyanlara galip olduklarından, kuradan müstesna tutulmakla, tedenniden kurtulmağa ve bir taraftan da hariçten gelenlerle tezayüd etmeye başlayınca asabiyet-i devlet hiç hissolunmaz bir tarz ile Rodos'ta tekarrür etmiş ve ileride Hristiyanlara galebe etmeğe istidad peyda eylemiş olur".[28]

Namık Kemal'in Rodos'ta İslamların azlığından, fikirce geriliğinden, Rodos'un hali hazırda üç köyünde cami bulunmadığından, buranın elden çıkmaması için alınacak tedbirlerden bahseden bu mektubu Sultan Abdülhamid'i yakından alakadar etmiştir. Kurena'dan Besim Bey'in Namık Kemal'e çektiği telgrafta Rodos köylülerini cehaletten kurtarmak, tanassur etmelerini yani din değiştirmelerini önlemek maksadıyla yalnız üç köyde dört-beş bin masrafla cami açılmasına değil, Cuma namazı da eda olunmak üzere 15.000 kuruş masrafla cami inşasına irade-i seniyyenin zuhur ettiği anlaşılmaktadır. Abdülhamid, Rodos'un Osmanlı hakimiyetinde kalması için Müslüman nüfusun sayı ve varlığının gerekliliği ve bunun için de cami ve okul inşalarının gerekliliğine ilişkin önerileri ciddiye almış olması, toprak bütünlüğünün korunması yolunda devlet politikasına ilişkin açık ipuçlarını ortaya koymaktadır.[29]

Rodos Müslümanlarının veya sonradan gelip de yerli kadınlarla evlenenlerin nüfusun azalmasını önlemek için kuradan hariç tutulmalarına dair isteğin de Teftiş-i Askeri heyetine havale edildiğini bildirmesi, bu yakın alakanın bir delili olarak görülebilir. Bu ayrıntılar Namık Kemal'in Sultan Abdülhamid'e yolladığı 16 Ocak 1885 tarihli teşekkür mektubunda yer almaktadır.

Namık Kemal 1885 Kânunusanisinde Maarif Nazırı Mustafa Nuri Paşa'ya da yine Rodos Müslümanlarının hicretini önlemek maksadıyla bir mektup göndermiştir. Esasen daha Midilli'deyken Mustafa Nuri Paşa okullara

---

[28] Tansel, *a.g.m*., s. 500- 501.

[29] Osmanlı devletinin son asrına ait olmakla birlikte din değiştirmenin devletin güvenliği açısından teşkil ettiği mahzurlar Ermenilerin ayrılıkçı ve tedhişçi hareketlerinde ya da Rusya'dan gelip Müslüman olan ancak tekrar Hıristiyanlığa geçen grupların faaliyetlerinde açıkça görülmüştü. Özçelik, *a.g.m*., s. 351.

ait mütalaalarını özel olarak kendisine bildirmesine müsaade etmiştir. Namık Kemal'in Midilli'deyken eğitim sahasında çalışmaları Müslümanların tanassurunu önlemek içindir. Rodos'ta ise tanassur başlamıştır. Rodos Müslümanlarının eli kalem tutanlarının geçim derdiyle buradan uzaklaşmalarına mani olmak maksadıyla Süleymaniye Medresesi'ne bir sanayi şubesi açılmasını düşünmüştür. Bunun için Maarif Nezareti'nin maddi yardımına da ihtiyaç yoktur. Kanuni Sultan Süleyman'a ait Rodos vakıflarından birinin bu medreseye bırakılması ve bu vakfa ait 24 Kânunuevvel 1884 tarihli arizasının tasvibi masraflarının karşılanmasına yetecektir. Bunlar dışında tayini istenilen hocaların kabul ve tasdikini bir inha ile istenilen hoca maaşının bir an evvel ihsanını talep etmiştir. Söz konusu mektubun ayrıntıları şöyledir: "*... Rodos sancağı maarifçe Midilli'den çok daha fazla himmet ve inayet-i münimanelerine müftekardır. Oradaki saylerin birinci sebebi, Müslümanlar tanassura başlayacaklar korkusuydu; burada (Rodos'ta) ise başlamışlardır. Bir surette eli kalem turan Rodos Müslümanlarını teharri-i maişet ile şuraya buraya dağıtıp da İslamı bir kat daha azaltmamak için Süleymaniye Medresesine bir de sanayi şubesi açmak en çok çalışılan maksatlardandır. Bu leyli sınıfıyla sanayi şubesini vücuda getirmek için Maarif Nezaretinden bir fedakârlık ihtiyarına ihtiyaç görünmez. Bununla birlikte Süleymaniye Medresesinin iradının tezyidi ile uğraşılmakta olduğu gibi birinci sınıfı talebesinin ekmek ve donu da yine Gazi Sultan Süleyman Han hazretleri evrakından olan imaretten verileceğine nazaran, bu tasavvurun imkânı hisab ile dahi sabit olmuştur. O halde dahi zükur mekatip-i ibtidaiyesince arzu olunacak bir şey kalır ki o da tayin olunan hocaların kabul ve tasdiki ve bir de Meis kazasında tesis olunan ibtidaiye mektebi için hoca maaşlarının ihsanıdır*".[30]

Namık Kemal, Rodos Müslümanlarının din değiştirmesine ve başka yerlere göç etmesine engel olmak için, dini bir terbiyenin de takviyesine ihtiyaç olduğundan Sultan Abdülhamid'e gönderdiği 25 Aralık 1884 tarihli mektubunda cami inşası lüzumundan bahsetmiş, bu konuda derhal irade-i seniyye gereğince bu dini müesseselerin yaptırılmasına karar verilmişti. "*...Üç köyde dörder beşer bin guruş mesarifle vücuda gelebileceğini arz ettiği[m] mesacidler yerine Cuma namazı eda olunmak üzere on beşer bin guruş mesarifle birer cam-i şerif inşasına*" dair bir teklifte bulunan Namık Kemal, Rodos'un köylerinde hızla artan tanassur hareketlerini önlemek için cami ve mescit yapılmasına irade edilmesi dolayısıyla Abdülhamit'e bir teşekkür mektubu yazdı".[31]

Namık Kemal bundan bir yıl kadar sonra 27 Ekim 1886 tarihinde, camilerin açılış merasimi münasebetiyle ilgili Abdülhamid'e bir mektup daha gönderdi. Bu mektupta Ertuğrul, Tiri-i Müjgan ve Sultan Abdülhamid'in namına *Hamidiye* adı verilen camilerin bulundukları yerleri tasvir eden Namık Kemal, bu hususta ihtiyaç duyulan şeyleri de sultana bildirmiştir.

---

[30] Tansel, *a.g.m*., s. 502-503.

[31] BOA., *Y.EE.,* 40/ 76, 29 Ra 1302 (1885).

Bu mektubun ayrıntıları şöyledir: "*... Rodos mülhakatından belki asırlardan beri ezan-ı Muhammedi istimaından mahrum olan Çayır ve Kalamine ve Gırınta karyelerinde mesarifinin efdal-i celile-i mülükanelerinden tesviyesi ile inşası..."* gerçekleşmiştir. *..."Cevami-i şerifenin küşadı münasebetiyle köylerde bulunan etfal-i müsliminin sünnet-i hitanı icra edildiği gibi, inayet-i mala-nihaye-i hazret-i mülükanelerinden ihsan buyrulan tahsisat ile her birinde birer Mevlid-i Şerif kıraet ettirilmiş ve o münasebet ile fukaraya, belki müddet-i ömürlerinde görmedikleri surette pilav ve zerde ikram edilmiş olduğundan, biçareler umur-u diniyelerinin takviye ve ıslahı ile beraber bir de ziyafet-i seniyyeye nail olunca hayret ve mefharetten ibaret bir hal ile saatlerce girye-riz-i mesar oldular ve dillerinin döndüğü yolda, deavat-ı tezayüd-i ömr-ü şevket-i şahanelerini tekrar eylediler. Ertuğrul ve Tir-i Müjgan cami-i şeriflerinin mevkileri [de] pek güzel ise de, mazhariyet-i mahsusa-i cenab-i şehryarileri asarından olarak Hamidiye cami-i şerifi, üç saatte dolaşılamayacak derecelerde vasi bir arızalı zeminin en yüksek mevkiine tesadüf ederek o sahra-yı rengini, latafet-i manzarası ile bir kat daha tezyin etmekte ve öyle, cezirenin en ücra mahallinde bi-kes-ü garip kalan aceze-i İslam hakkında zat-ı şevket-simat-i cenab-ı hilafet-penahilericanib-i akdesinden ne kadar ali bir himayet cari olduğuna alem-i baladan inmiş bir burhan-i mücessem gibi görünmektedir*".

Sonuç olarak, Rodos adasındaki tanassur hareketlerinin merkezden uzaklıkla ve bulunan siyasal coğrafyayla yakından bir ilgisinin olduğuna ilişkin güçlü ipuçları söz konusudur. Aynı zamanda devlet yönetiminin mesafe baskısı ve siyasal konjonktür nedeniyle otorite, yönetim, denetim ve takip güçlüğü yaşadığı Rodos adasında Türk Müslüman kimlik ve kültürüne yönelik ciddi zaaflar içinde olduğu da tespit edilmektedir. Namık Kemal uyarılarıyla devletin resmi ilgisini Rodos asındaki tanassur hareketlerine çekmeyi başarmış ve merkezde bu konuya ilişkin bir kamuoyunun oluşmasına katkı sağlamıştır. Osmanlı Devleti tanassur hareketlerini daha münferit ve kişisel bir tercih olarak algılamış olmalı ki, çoğu zaman cezalandırma amacına yönelik değil ıslah etmek gayesiyle karşılık vermiş, bu haliyle irtidat hareketlerinden ayrı değerlendirmeyi tercih etmiştir. Namık Kemal'in ise tanassur hareketlerini irtidat olaylarından ayrı değerlendirmediği açıktır. Namık Kemal'in tanassur hareketlerini önlemek amacıyla sarf ettiği icraatları sadece kültürel anlamda Türk-İslam kimliğinin Rodos'ta sürdürülmesi veya tekrar hakim kılınmasına yönüyle değil, aynı zamanda Rodos gibi stratejik açıdan önemli bir adanın Avrupalı devletlerin müdahalesine açık bir konuma gelmesini engellemesi açısından da değerlendirilmelidir.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA):

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH. MKT.), 1486/ 64, 1305 (1888).

Yıldız Esas Evrakı (Y.EE.), 40/ 76, 29 Ra 1302 (1885).

B. KİTAP VE MAKALELER

ASLAN, Halide, "Tanzimat Döneminde Dini Değişim Halleri: İhtida - Gizli Din - Tanassur ve Osmanlı", *Toplum Bilimleri Dergisi*, 6/12, Temmuz-Aralık 2012, ss. 55-82.

BAŞ, Rahime, *Namık Kemal'in Rodos ve Sakız Mutasarrıflıkları (1879- 1888)* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi SBE, İzmir 2008.

ERDÖNMEZ, Celal, "Şeriyye Sicillerine Göre Tanzimat Döneminde Kıbrıs'ta Bir İrtidat ve Tanassur Vakası", *Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt X, Sayı 1, Haziran 2008, ss. 99-123.

ERKİLET, Alev, "Namık Kemal'in İslamcılığına Dair", *Namık Kemal (1840-1888)*, Namık Kemal Üniversitesi, Tekirdağ, 2012.

KARPAT, Kemal, *Ottoman Population 1830-1914*, *Demographic and Social Characteristics*, The University of Wisconsin Press, USA, 1985.

KISAKÜREK, Necip Fazıl, *Namık Kemal - Şahsı, Eseri, Tesiri*, TDK, Ankara 1940.

KONAN, Belkıs, "Osmanlı Devleti'nde Kapitülasyonlar Çerçevesinde Yabancıların Din ve Vicdan Özgürlüğü", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Yıl 2008, ss. 167-182.

KÜÇÜK, Abdurrahman, *Namık Kemal - Renan Müdafaanamesi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, İstanbul 1988.

ORTAYLI, İlber, "Tanzimat Döneminde Tanassur ve Din Değiştirme Olayları", *Tanzimat'ın 150. Yıldönümü Uluslararası Sempozyumu*, *31 Ekim - 3 Kasım 1989*, TTK, ss. 481-487.

ÖZÇELİK, Selahattin, "Osmanlı İç Hukukunda Zorunlu Bir Tehir (Müretd Maddesi)", *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Sayı 11, Ankara 2000 (2001), ss. 347-438.

ÖZÖN, Mustafa Nihat, *Namık Kemal ve İbret Gazetesi*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1997.

TANSEL, Fevziye Abdullah, *Hususi Mektuplarına Göre Namık Kemal ve Abdülhak Hamid*, Güneş Matbaası, Ankara 1949.

_____, "Akdeniz Adalarının Elimizden Çıkmaması İçin Hususi Mektuplarına Göre Namık Kemal'in Mücadele ve İkazları", *Belleten*, XXIII/ 89-92, Ankara 1959, ss. 479-511.

_____, *Namık Kemal'in Midlli Mektupları*, II, TTK, Ankara 1969.

Yusuf el- Kardavi, "İrtidat Sorunu: Yaşanan Sosyal Değişimler ve Tehdit Boyutu", (çev. Osman Güner), *Din Bilimleri Akademik Araştırma Dergisi*, V/2, 2005, ss. 259-273.

ZENGİN, Zeki Salih, "Tanzimat ve Sonrası Dönemde Osmanlı Toplumunda Gayri Müslimler ve Din Eğitimi", *Değerler Eğitimi Dergisi*, C. 6, No. 15, Haziran, 2008, ss. 139-170.

"SİVİL AMİRAL" ABİDİN DAVER'İN KALEMİNDEN TÜRK DENİZCİLİĞİ

TURKISH MARITIME SECTOR WRITTEN BY "CIVIL ADMIRAL" ABİDİN DAVER

Eminalp MALKOÇ *

Özet:

Gazeteci Abidin Daver (1886-1954), siyasetten denizciliğe kadar birçok farklı alanda yazmıştı. Kitaplarının yanında özellikle tarihi, siyasi, ekonomik ve teknik bilgilerle donanmış denizcilik yazılarını halka zevkle okutmayı başarmıştı. Köşesinde Osmanlı/Türk denizcilik tarihini ele alarak dolaylı, bazense doğrudan Türklerin denizci kimliğini sorgulamıştı. Hem öncesinde hem de II. Dünya Savaşı sonrasında askeri, ticari vb. sorun, hata ve eksikleri göstererek veya önerileriyle Türkiye'de denizciliğin ufkunun açılması için çabalamıştır. Bu çalışma, O'nun denizciliğe bakış açısını inceleyerek Türk denizcilik tarihi alanına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: *Abidin Daver, Basın, Donanma, Tersane, Türk Denizciliği.*

Abstract:

Journalist Abidin Daver (1886-1954) wrote about several topics from politics to seamanship. In addition to his books, he managed to find an ambitious audience for his articles on naval issues equipped with historical, political, economic, and technical information. In his column, he focused on the Ottoman/Turkish maritime history, questioning the naval identity of Turks either implicitly or explicitly. Both before and after the 2nd World War, he endeavored to open up the horizon of seamanship in Turkey by mentioning the military and commercial problems, errors, and deficiencies as well as giving suggestions. This study aims to contribute to Turkish maritime history by examining his perspective of naval issues.

Key words: *Abidin Daver, Media, Navy, Dockyard, Turkish Maritime Sector.*

* Dr., İstanbul Teknik Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü / Dr., Istanbul Technical University, Department of Ataturk's Principles and the History of Revolution; (malkocem@itu.edu.tr).

"SİVİL AMİRAL" ABİDİN DAVER'İN KALEMİNDEN TÜRK DENİZCİLİĞİ

Eminalp MALKOÇ

Giriş

Türk basın tarihinin önemli isimleri arasına girmeyi başaran Abidin Daver,[1] mesleki açıdan yaklaşık yarım asırlık çalışmaları ve ortaya koyduğu tarzıyla popülerlik sağlayabilmiş basın mensuplarındandı.[2] O, Peyami Safa'nın sözleriyle "*İnkılabın gazeteciliğini yaptıkları için daha dinamik ve atılgan bir nesil*"in temsilcilerindendi.[3] Spor, basın, siyaset, magazin gibi farklı alanların içinde aktif düzeyde bulunmasından ve devlette çeşitli kademelerde görev almasından dolayı renkli bir mizaca sahip olduğu kolaylıkla söylenebilir. Abidin Daver, renkli hayatının paralelinde siyasetten spora, kültüre ve tarihe kadar birçok farklı alanda yazmıştı. Ahmet Cemaleddin Saraçoğlu'nun ifade ettiği gibi özellikle Türk basınında denizcilik konularını, "*gemicilik maceralarını bilgi ile kaleme alan, bunları zevkle, alaka ile heyecanla okutan*" ilk gazeteci olmuştu.[4]

Abidin Daver, kaleme aldığı denizcilik hakkındaki eserlerini her türlü bilimsel ve teknik konularla donatmaya özen göstermişti. Kitaplarıyla köşe yazılarında denizcilik tarihini hem dünyadaki genel çizgisiyle hem de Türk denizcilik tarihi açısından değerlendirmişti. Bunların yanında sivil ve ticari denizciliği, ulaştırma alanını da kapsayacak şekilde ele almıştı. Böyle çalışma ya da makalelerinde Osmanlı/Türk denizcilik tarihinin yanında coğrafi konumlarını da gözeterek bazen dolaylı, bazense doğrudan Türklerin denizci kimliğini sorgulamıştı.

Yaşamı boyunca denizciliğe ilgisini kaybetmeyen ve bundan dolayı "*Sivil Amiral*", "*Tatlısu Amirali*", "*Kara Amirali*", "*Karada Kaptan*" gibi lakaplar takılan[5] Abidin Daver, gerek yazılarıyla gerek ileri sürdüğü önerileriyle

---

1 Hıfzı Topuz, Daver'i *Cumhuriyet* gazetesi kadrosunun önde gelen ünlülerinden biri olarak değerlendirmişti. Hıfzı Topuz, *II. Mahmut'tan Holdinglere Türk Basın Tarihi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2003 (2.basım), s. 163, 188.

2 Attila İlhan, Abidin Daver ve Burhan Felek gibi gazeteciler hakkında "*sahib-i sütun olabilmeleri, sahib-i üslup olmaları sayesinde gerçekleşmiştir*" görüşüne sahipti. Attila İlhan, "Muhbir, Muhabir, Muharrir Derken…", *Milliyet*, 1 Şubat 1987, s. 10.

3 Peyami Safa, "Objektif - Üç Gazeteci Nesli", *Milliyet*, 31 Ekim 1955, s. 2.

4 Ahmet Cemaleddin Saraçoğlu, *Gazeteler, Gazeteciler ve Olaylar Etrafında Mütareke Yıllarında İstanbul*, (haz. İsmail Dervişoğlu), Kitabevi Yayınları, İstanbul 2009, s. 193.

5 Kendisine "*Türk Matbuatı'nın Bahriye Vekili*" de deniyordu. Saraçoğlu, *a.g.e.*, s. 193; Hikmet Feridun, "Sivil Amiral A. Daver Bize Denizcilik ve Gazetecilik Hayatını Anlatıyor",

gerekse de aktif olarak çeşitli çalışma ya da organizasyonların içinde bulunarak Türk denizciliğinin gelişimi için çabalamıştı. Hatta O'nun Türk denizciliğinin gelişmesine ömrünü adadığı rahatlıkla ileri sürülebilir. Bu araştırma, Türkiye'de denizciliğin ufkunun açılmasına uğraşan Abidin Daver'in eserleri ve yazıları kanalıyla denizciliğe bakış açısını inceleyerek Türk denizcilik tarihi alanına katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

A. ABİDİN DAVER'İN HAYATI VE ESERLERİ

Ahmet Cemaleddin Saraçoğlu tarafından "*Bahrî makaleler yaratıcısı*" olarak tanımlanan Abidin Daver, 1886 yılında doğmuş ve Galatasaray Lisesi'nden şahadetname (diploma) aldıktan sonra Sanayi-i Nefise Mektebi'ne (Güzel Sanatlar Akademisi) devam etmişti. Öğrenimini sürdürdüğü dönemde Matbuat Umum Müdürlüğü'nde memuriyete başlayacaktı. Bir süre sonra Meclis-i Mebusan Zabıt Katibi olmuş, çok geçmeden henüz 22 yaşında iken bu kalemin müdürlüğüne yükselmişti.

Okul yıllarında, 1905'ten itibaren gazete ve dergilere yazılar gönderen Daver, 1908'de Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte *Servet-i Fünun* ile *Saadet* gazetelerine makaleler yazacaktı. Abidin Daver, meclis görüşmelerini yazarak ilk defa *Tasvir-i Efkar*'da profesyonel gazeteciliğe adım atmıştır. Birinci Dünya Savaşı yılllarında Meclis-i Mebusan Zabıt Kalemi Müdürü olduğundan askerliği tecil edilmiş, aynı dönemde *Tasvir-i Efkar*'ın Heyet-i Tahririye Müdürlüğü'nü (Yazı Kurulu Müdürlüğü) üstlenmişti.[6]

Galatasaray Kulübü'nün ilk üyelerinden olan Abidin Daver,[7] Galatasaray-

7 Gün, C. 5, No: 110, 1 Nisan 1935, s. 14; Refii Cevat Ulunay, "Takvimden Bir Yaprak-Denizcilik Bankasını Tebrik", *Milliyet*, 7 Ağustos 1958, s. 3; *Milliyet*, 31 Temmuz 1960, s. 1.

6 Saraçoğlu, *a.g.e.*, s. 193-197; Feridun, *a.g.m.*, s. 16; *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s. 7. TBMM kayıtlarına göre Ali Vahi Bey ile Fatma Revan Hanım'ın çocuğu olan Zeynelabidin Daver, Sanayi-i Nefise Mektebi'ni terk etmiş ve Matbuat-ı Dahiliyye Kalemi memurluğunda bulunmuştu. Meclis-i Mebusan zabıt katipliğinden şeflik ve müdürlüğe yükselmişti. Meclis-i Mebusan ve Meclis-i Ayan evrak muhasebe memurluğu görevinde de çalışmıştı. Bir süre İstanbul İstihbarat ve Matbuat Müdürlüğü görevini yürütmüştü. Bkz. *TBMM Albümü - 1920-2010*, C. 1: 1920-1950, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2010, s. 330.

7 Cem Atabeyoğlu, "Yokuştan Gelip Geçenler: 17, Abidin Daver", *Pirelli*, Sene: 13, Sayı: 146, Kasım 1976, s. 16. Ruhdan Uzun, Abidin Daver'i Galatasaray'ın ilk kurucu ve futbolcularından biri kimliğiyle öne çıkarmış ve onu kulüp yazarlığı başlığı altında Galatasaray'ın basındaki savunucusu olarak değerlendirmişti. Bkz. Ruhdan Uzun, "Türkiye'de Spor Basınının Etik Anlayışı", *Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 19, Yıl: 2004, s. 7. Bu konu açısından kullanılabilecek örneklere Burhan Felek'in yazılarında rastlanmaktadır. Nitekim 1919'da *Tasvir-i Efkar*'da bugünkü anlamda spor muhabiri olarak çalışmaya başladığında

Tamsvar (Macar takımı) maçını *Tasvir-i Efkar*'da yayınlatarak bir futbol maçının ilk defa günlük bir gazetede yer almasını gerçekleştiren kişi olacaktı.[8] Ayrıca gazetecilik açısından yeteneğini Birinci Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı Devleti'nin askeri sansürünü, Mütareke Devri'nde ise İngilizlerin başını çektiği işgalci İtilaf Devletleri'nin sansürünü atlatmayı başararak sergileyecekti.

Servet-i Fünun, *Saadet*,[9] *Tasvir-i Efkar*, *Yenigün*, *Tercüman-ı Hakikat*, *İkdam* ve *Cumhuriyet*[10] gibi gazetelerde çalışan Daver, bu gazetelerin belli dönemlerde yazı işleri müdürlüğünü yürütmüştü.[11] 1930'lu yıllarda ise *Cumhuriyet* gazetesinin yazı işleri müdürlüğünü üslenmişti.[12] Ayrıca *Spor Alemi*,[13] *İdman*,[14] *Deniz*,[15] *Donanma*[16] ve *Her Hafta*[17] gibi birçok dergide yazıları yayınlanmıştı.[18]

Abidin Daver, 1939-1943 yılları arasında yani TBMM'nin altıncı döneminde İstanbul'dan milletvekili seçilmişti.[19] Bu arada Basın Birliği

---

Abidin Daver'in Galatasaraylı, Ali Naci Bey'in ise Fenerbahçeli olduğunu yazmıştı. Bkz. Burhan Felek, "Milliyet 25 Yaşında", *Milliyet*, 7 Mayıs 1975, s. 2.

8 Hamza Çakır, "Türk Basınında İlk Spor Gazetesi 'Futbol,", *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, Sayı: 26 (Kış-Bahar 2008), s. 171; Hakan Aydın, "İdman (1913-1914): İlk Kapsamlı Spor Dergisi Üzerine Bir İnceleme", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl: 2009/2, Sayı: 27, s. 154.

9 Saraçoğlu, *a.g.e.*, s. 194, 197-200.

10 *TBMM Albümü 1920-2010*, s. 330.

11 *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s. 7; Edward Weisband, "2. Dünya Savaşında İnönü'nün Dış Politikası" (çev. M. Ali Kayabal), *Milliyet*, 11 Ocak 1974, s. 5. Burhan Felek, Abdi İpekçi ile yaptığı röportajda, *Tasvir-i Efkar*'da çalışmaya başladığı sıralarda iki yazı işleri müdürü bulunduğunu, bunlardan birinin Galatasaraylı Abidin Daver, diğerinin Fenerbahçeli Ali Naci Bey olduğunu söylemişti. Ayrıca kendisinin gazetede işe başlamasında Abidin Daver'in yardımcı olduğunu anlatmıştı. Bkz. Abdi İpekçi, "Her Hafta Bir Sohbet: Bu Haftaki Konumuz: Şeyh-ül Muharririn, Konuğumuz: Burhan Felek", *Milliyet*, 17 Mart 1975, s. 9. Burhan Felek, birçok yazısında gazetede işe başlamasını ve bu desteği tekrarlayacaktı.

12 Feridun, *a.g.m.*, s. 15. Sinan Levent, tezinde Abidin Daver'in İkinci Dünya Savaşı'yla birlikte *Cumhuriyet* gazetesinin yazı işleri müdürlüğünü üstlendiği yazmaktadır. Bkz. Sinan Levent, *Cumhuriyet Gazetesine Göre II. Dünya Savaşı Öncesi Türk Basınında Japonya (1933-1939)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Japon Dili ve Edebiyatı Anabilimdalı, Ankara 2009, s. 65-66.

13 Zafer Toprak, "Spor Alemi Dergisi Türkiye Spor Tarihi İçin Önemli Kaynaklardan Biri", *Milliyet-Gazete Pazar*, 9 Ağustos 1998, s. 15.

14 Aydın, *a.g.m.*, s. 156.

15 Yaşar, "Çanakkale Denizaltı Savaşı (Nisan-Mayıs 1915), Sultanhisar ve Muâvenet-i Milliye'nin Başarıları", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Yıl:2009, Sayı: 9, s. 398.

16 Burhan Felek, "Geçmiş Zaman Olur ki - Zekeriya Sertel ve Ben", *Milliyet-Magazin*, 20 Mart 1977, s. 14.

17 *Her Hafta*, C. 6, No: 76, 13 Aralık 1943.

18 Atabeyoğlu, *a.g.m.*, s. 16.

19 Bu dönemde TBMM'deki milletvekillerinin % 4.9'u basın-yayın mensuplarından oluşmuştu.

Kanunu[20] çerçevesinde kurulan Türk Basın Birliği'nin 3-5 Ocak 1941 tarihli ilk kongresinde Merkez İdare Heyeti üyeliği için tercih edilen isimlerden olmuştu.[21] İkinci Dünya Savaşı yıllarında savaşan taraflar arasındaki denge gözetilerek Almanya ile Müttefik Devletlere gazeteci grupları gönderilmiş ve müttefik yanlısı bazı gazetecilerden oluşan bir heyet de İngiltere ile ABD'ye gitmişti.[22] Abidin Daver, İkinci Dünya Savaşı yıllarında Müttefik Devletlere gönderilen Türk gazeteci grubu içinde yer almıştı.[23]

Faaliyet gösterdiği ve yazı yazdığı gazetelerin (*İkdam* ve *Cumhuriyet*) savaş yıllarında takip ettiği politika ve kişisel görüşlerinin iktidarla uyuşmaması nedeniyle[24] Meclis'in yedinci döneminde CHP tarafından aday gösterilmemişti.[25] Milletvekilliği sona eren yazar, 1943 yılında İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü'ne atanacaktı.[26] 1945 Haziran'ında yapılacak ara seçimlerde aday olacağına dair basında söylentiler çıktığında bizzat kendisi bu söylentileri tekzib etmişti.[27] Daver, 1951 yılında son görev yeri olan Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü'nden emekli olduktan sonra[28] *Milliyet*'in ifadesiyle "*kendisini*

Bkz. Ahmet Demirel, *Tek Partinin İktidarı, Türkiye'de Seçimler ve Siyaset (1923-1946)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013, s. 257, 396, 436.

20 Kanun, TBMM'de 27 Haziran 1938 tarihinde kabul edilmişti.

21 Cemil Koçak, *Türkiye'de İki Partili Siyasi Sistemin Kuruluş Yılları (1945-1950), İkinci Parti,* C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2010, s. 413-415.

22 Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945),* C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2008 (4.basım), s. 709. Abidin Daver, yazılarında Müttefik yanlısı bir tutum sergilemiş ve bu çizgisini savaş sonuna kadar korumuştu. Bkz. Murat Kılıç, *Cumhuriyet Gazetesine Göre Türkiye'nin II. Dünya Savaşına Girişi ve Savaşın Sonuçları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilimdalı, İzmir 2010, s. 40, 47, 269-270; Fırat Kozok, *1938-1946 Yılları Arası Cumhuriyet Gazetesi'nin Genel Yayın Politikası* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Gazetecilik Anabilimdalı, Ankara 2007, s. 31, 49, 96.

23 Ahmet Emin Yalman, *Havalarda 50000 Kilometre Seyahat Notları*, *Forma 1*, Vatan Matbaası, İstanbul 1943 s. 8-9, 152, 181; Ahmet Emin Yalman, *Havalarda 50000 Kilometre Seyahat Notları*, *2 nci cilt*, Vatan Matbaası, İstanbul 1943, s. 5, 60, 66 vd.

24 *Cumhuriyet*, Almanya yanlısı bir politika takip etmişti. Bkz. Şerafettin Pektaş, *Milli Şef Döneminde (1938-1950) Cumhuriyet Gazetesi*, Fırat Yayınları, İstanbul 2003, s. 23, 72, 79. Altan Öymen, Abidin Daver'in "*Bir tarafla dost olmak, öteki tarafla düşman olmak değildir*" formülünü bulduğunu ve bunu diğer gazetelerin de kullandığını yazmıştı. Bkz. Altan Öymen, "İkinci Dünya Savaşında Türkiye-17", *Milliyet*, 17 Eylül 1967, s. 5.

25 Cemil Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945),* C. 2, İletişim Yayınları, İstanbul 1996, s. 293.

26 *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s. 7.

27 Koçak, *İkinci Parti*, s. 385, 389.

28 30 Mart 1951 tarihli bir haberde Abidin Daver'in yerine Rakım Ziyaoğlu'nun getirildiği yazıyordu. *Milliyet*, 30 Mart 1951, s. 2. Ancak *Milliyet*'teki başka bir yazıya göre 1949 yılında Fahrettin Kerim Gökay, *Cumhuriyet*'e geçen Abidin Daver'in yerine - yine Daver tarafından gelişimine katkı da bulunulan - Rakım Ziyaoğlu'nu getirmişti. "İstanbul'un Canlı Tarihi", *Milliyet*, 9 Ağustos 1991, s. 10.

büsbütün Cumhuriyet'e ver"ecekti.[29]

1953 yılında gazetecilikte elli yılını dolduran isimler arasında idi ve aynı konumdaki meslektaşları ile birlikte 30 Mayıs 1953'te jübilesi yapılacaktı.[30] Gazetecilik mesleğinin yanında popüler[31] ve renkli yaşamına[32] öğretmenliği de eklemiş olan Abidin Daver[33] 8 Şubat 1954 günü bir kalp krizine bağlı olarak hayatını kaybetmişti. Onun vefatı basın organlarınca "*Türk basını Abidin Daver'in ölümüyle yeri doldurulamayacak bir kayba uğramıştır*" şeklinde yorumlanacaktı.[34] Abidin Daver, vefatından yıllar sonra Burhan Felek tarafından "*rahmetli Daver bey, deniz işini denizcilerden daha iyi bilirdi*" ifadeleriyle tanımlanacaktı.[35] Vasiyeti üzerine kütüphanesi Galatasaray Lisesi'ne hediye edilmiştir.[36]

Abidin Daver, *Cumhuriyet*'in kamuoyunda popülerlik ve saygınlık

---

29 *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s. 7.

30 "Gazeteciler Jübilesi", *Milliyet*, 26 Mayıs 1953, s. 2.

31 *7 Gün* gibi dergilerde hakkında yazılar çıkması popülaritesi açısından göstergeydi. *7 Gün* dergisinde yayınlanan bir röportajda denizle denizciliğe olan ilgisini, kaynaklarıyla anlatmıştı. Sahip olduğu tüm lakaplara rağmen 1930'lu yılların başlarına kadar yüzme bilmediğini ve kendisini deniz tuttuğunu da açıklamıştı. Hatta Sultan Hamit döneminde amirallerin çoğunu deniz tuttuğunu sözlerine eklemişti. *7 Gün*, C. 5, No: 110, 1 Nisan 1935, s. 14-17. Bkz. Oktay Sönmez eserinde onun renkli-popüler yönlerine vurgu yapmıştı. Oktay Sönmez, *Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008 (2. basım), s. 331-333.

32 Feridun, *a.g.m*., s. 15-16; Atabeyoğlu, *a.g.m.*, s. 16. Abidin Daver, basın hayatının oldukça renkli simalarından biriydi. Fıkra yazarı olarak da adı geçenlerdendi. Bkz. Çetin Altan, "Şeytanın Gör Dediği - Nankör Mesleklerden Bazıları", *Milliyet*, 14 Kasım 1980, s. 5. Abidin Daver, Radyo'da Sanatkar Bedia Statzer ya da 30 Ağustos Zafer Bayramı hakkında konuşurken dinlenebildiği (*Milliyet*, 25 Ağustos 1950, s. 4; *Milliyet*, 30 Ağustos 1950, s. 4) gibi güzellik yarışmalarında görülebilirdi ("Pazar Sohbetleri", *Milliyet*, 6 Eylül 1953, s. 2). 1932'de dünya güzeli seçilen Keriman Halis, yarışmaya babasının arkadaşı Abidin Daver aracılığı ile katıldığını *Milliyet* gazetesine anlatmıştı. "İlk Güzelden Son Güzele: Yaşayan Kraliçeler", *Milliyet*, 16 Mart 1985, s. 8.

33 Abidin Daver, Musevi Lisesi, Pangaltı Notre Dame De Sion, Merkez Rum Kız Ortaokulu'nda öğretmenlik yapmıştı. *TBMM Albümü-1920-2010*, s. 330. Yazar, 1940'lı yıllarda Yüksek Denizcilik Okulu'nda (1934-1946 yıllarında Yüksek Deniz Ticaret Mektebi, 1946-1981 yılları arasında ise Yüksek Denizcilik Okulu olarak adlandırılmıştı) denizcilik tarihi dersi vermişti. Abidin Daver, "Denizcilik Bahisleri (DB) - Ansoldada Yapılan Yeni Gemilerimiz", *Cumhuriyet*, 26 Aralık 1949, s. 2; Sönmez, *a.g.e.*, s. 331; M. Mutlu Karakaya, *Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981)* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilimdalı, İstanbul 2011, s. 99, 221, 315 - Ek 81 (Yazarın *Yüksek Denizcilik Okulu* adlı bir eseri yayınlanmıştır: Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, Kastaş Yayınları, İstanbul 2012).

34 "Abidin Daveri Dün Kaybettik", *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s. 1, 7.

35 Burhan Felek, "Denizciliği Sevdirmek", *Milliyet*, 10 Aralık 1970, s. 2.

36 Refii Cevat Ulunay, "Takvimden Bir Yaprak - Bir Umumi Kütübhâne", *Milliyet*, 12 Mart 1954, s. 2.

açısından en yüksek seviyelere ulaştığı bir dönemde (1938-1950) gazetenin yazarları arasında bulunmuş ve 1945-1950 yılları arasında Nadir Nadi ve Yavuz Abadan ile birlikte gazetenin başmakalelerini kaleme almıştı.[37] Bunların yanında gazetenin "*Hem Nalına Hem Mıhına*" adlı köşesini çoğunlukla kendisi doldurmuştu.[38] Türk basın tarihinin geçmişi uzun ve önemli gazetecilerinden biri olan Abidin Daver, bir çok alanda yazmıştı.[39] Basınla ilgili gelişmeler,[40] ekonomi,[41] siyaset,[42] diplomasi, dış politika,[43] uluslararası ilişkiler,[44]

---

[37] Bu dönemde Abidin Daver, Yavuz Abadan ile gazetenin dış politikaya ilişkin başyazılarını da yazmıştı. Pektaş, *a.g.e.*, s. 4, 71, 81.

[38] Atabeyoğlu, *a.g.m.*, s.16; Pektaş, *a.g.e.*, s. 74, 103.

[39] Örneğin Askeri Müze hakkında 1953 sonlarında yazdığı bir yazı bu alanda en azından basın düzeyinde bir hareketlilik yaratacaktı. H. Emir Erkilet, "Günün Meseleleri - Askeri Müze, Askeri Tarih", *Milliyet*, 8 Kasım 1953, s. 2.

[40] 1931 Temmuz'unda Basın Yasası çıkmak üzereyken düzenlemeyi eleştirmekten geri durmamıştı. Bkz. İ. Ceyhan Koç, *Tek Parti Döneminde Basın İktidar İlişkileri (1929-1938)*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2006, s. 29. 1942'de ise Türkiye'de basın özgürlüğü olduğunu ileri sürmüştü. Bkz. Ahmet Çelik, *İkinci Dünya Savaşı Sürecinde (1939-1945) Muhalif Basın* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Tarih Anabilimdalı, Isparta 2011, s. 41-42.

[41] Koçak, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi*, C. 2, s. 450; Pektaş, *a.g.e.*, s. 161, 168, 174, 192-193, 276.

[42] Pektaş, *a.g.e.*, s. 6, 18, 175, 211, 213, 248, 292; Kılıç, *a.g.t.*, s. 188, 203.

[43] Sovyet Rusya'nın Türkiye üzerinde baskı oluşturduğu sıralarda Montreux (ve dolayısıyla Boğazlar Meselesi) ile ilgili yazılar yazmıştı. Abidin Daver, "Günün Mevzuları - Montreux Andlaşması ve Boğazlar Meselesi", *Cumhuriyet*, 22 Temmuz 1945, s. 2; *aynı yazar*, "Günün Mevzuları - Boğazlarda Üs İsteyen Rusya, Akdenizi İstiyor Demektir", *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1945, s. 2; *aynı yazar*, "Türk Boğazlarını Yalnız Türkler Müdafaa Eder", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1946, s. 1, 3; *aynı yazar*, "Günün Mevzuları - Boğazların Müştereken Müdafaası mı? Asla!", *Cumhuriyet*, 23 Ağustos 1946, s. 2.

[44] Abidin Daver, 1930'lu yıllarda Rusya, Japonya ve ABD gibi devletlerin askeri ve politik çizgilerini izleyen makaleler kaleme almış; bu ülkeler arasında karşılaştırmalara gitmişti. Aynı dönemde Türkiye'nin dış politikasıyla ilgili konularla birlikte özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan önce Almanya'nın politikasını değerlendiren yazılar yazmıştı. Müttefiklere yakın görünmeye çalışan Abidin Daver'in savaş ve savaşın farklı tarafları hakkında da yazıları çıkmıştı. Savaş sırasında ve savaşın ardından Türkiye'nin dış politikasını ele alan yazılar kaleme almıştı. Dış politika açısından yazıları, savaş sonrasında Sovyet Rusya ile Ermeni Sovyet Sosyalist Birliği'nin Doğu Anadolu illerine yönelik talepleriyle Türk-Amerikan ilişkilerine ve dolayısıyla Truman Doktrini'ne kadar geniş bir yelpaze oluşturuyordu. Bu yelpaze kaçınılmaz bir şekilde Marshall Planı'yla birlikte Türkiye'nin Atlantik Paktı'na katılması konularını da içerecekti. Abidin Daver yazılarında savaş sonrası dönemin uluslararası aktörlerini de değerlendirmişti. Onun yazıları doğrudan ya da dolaylı düzeyde birçok araştırmaya kaynak teşkil etmişti. Yukarıdaki konu dizisine uygun şekilde onun yazılarını yorumlayan ya da referans olarak kullanan çalışmalardan bir kısmı şöyle sıralanabilir: Sinan Levent, *Cumhuriyet Gazetesine Göre II. Dünya Savaşı Öncesi Türk Basınında Japonya (1933-1939)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Japon Dili ve Edebiyatı Anabilimdalı, Ankara 2009, s. 77-79, 107-109, 117, 121-124, 128-130, 132, 134-136, 147-149, 172-173, 177, 187-188, 194, 220-228, 251, 257; Halil Şimşek, "Çanakkale Bağlamında 1934 Trakya Yahudi Olayları", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları*

sağlık,[45] spor, denizcilik ve daha bir çok farklı konudaki yazılarıyla kamuoyunda belli bir popülarite sağlamış kalem sahiplerindendi.[46] Hatta yazılarında turizmle ilişkilendirilebilecek konulara bile yer vermişti.[47]

Abidin Daver, kitap haline getirilecek bir çok çalışmaya yazılarıyla katkıda bulunduğu gibi kendi adını taşıyan eserler de üretmişti. Bunlar *Kanatların Zaferi*,[48] *Deniz*, *Gemi*, *Mülazımın Romanı*, *Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul* ve *Radyo Konferansları* olarak sıralanabilir.[49] Ayrıca *Türk Kahramanları Serisi*'nin üçüncü yayını olan *Barbaros Hayrettin Paşa* kitapçığını yazmıştı.[50] Vefatından sonra kendisinin "*Deniz Kahramanlarının Hakiki Hikayeleri*" adlı basılmamış bir çalışmasına daha ulaşılmıştır. Abidin Daver tarafından yapılan bu önemli araştırma, Mesudiye Zırhlısı içinde kapalı kalan ve daha sonra kurtarılan denizcilerle kendisinin yaptığı ve 2005 yılına kadar yayınlanmamış görüşme tutanaklarından oluşuyordu.[51]

Dergisi, Yıl: 5, Sayı: 9, Bahar 2009, s. 139; Pektaş, *a.g.e.*, s. 91, 102, 117, 148-149, 156, 162, 163-165, 167-170, 173-177, 179, 181-185, 187, 189-190; Çelik, *a.g.t.*, s. 56, 73; Kılıç, *a.g.t.*, s. 17, 22-24, 36, 40, 47-48, 51, 60, 90, 98, 118-119, 181-183, 220-221, 223, 233, 235, 245, 251-252, 257-258, 267; Koçak, *İkinci Parti,* s. 108, 596; Eminalp Malkoç, "Türk Basınında Truman Doktrini ve Türkiye'ye Amerikan Yardımları (1947-1950)", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 5/2006, Sayı: 9, s. 92, 119-120; Cüneyt Akalın, "Missouri'nin Ziyaretinin Tarihsel Anlamı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 2/2003, Sayı: 3, s. 6; İbrahim Bozkurt, "II. Dünya Savaşı Sonrası Amerikan Missouri Zırhlısı'nın İstanbul Limanı'nı Ziyareti Üzerine Değerlendirmeler", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* (*ÇTTAD*), VI/15, 2007/Güz, s. 264, 267-268; Mim Kemal Öke, *Unutulan Savaşın Kronolojisi Kore-1950-1953*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1990, s. 65-66; Ercan Haytoğlu, "Kore Savaşı ve Denizli Kore Şehitleri ile Gazileri", *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Yıl: 2002/1, Sayı: 11, s. 83.

45 Koçak, *İkinci Parti,* s. 61.

46 Saraçoğlu, *a.g.e.*, s. 193.

47 Zakir Avşar-Mehmet Yüksel, "Türkiye'nin İlk Turizm Rehberi 'Türkiye Kılavuzu' ve Hazırlayıcısı Hüseyin Orak", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23, Sayı: 1, Bahar 2012, s. 42.

48 Abidin Daver tarafından çevrilmişti: Louis Bleriot-Edouard Romond, *Kanatların Zaferi*, (çev. Abidin Daver), Ankara 1930, 352 s.

49 *Milliyet*, 9 Şubat 1954, s. 7. Abidin Daver, *Dünkü Bugünkü Yarın ki İstanbul, İstanbul Radyosunda Konuşmalar*, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü Yayını, İstanbul 1944. Abidin Daver, *Mülazımın Romanı*, Kanaat Kitabevi, İstanbul 1936, 306 s. Atatürk döneminde (1936) yazılmış ve Milli Mücadele'ye değinen bir romandı. Canan Sevinç, "Atatürk Dönemi (1923-1938) Türk Romanında Milli Mücadele", *Turkish Studies*, Volume: 4/1-2 Winter 2009, s. 2020-2021. Milli Kütüphane kayıtlarında Abidin Daver'in isminin geçtiği şu kayda rastlanmaktadır: *Güzelleşen İstanbul: XX.nci Yıl*, (haz. Abidin Daver-Safa Günay), İstanbul 1944, 152 s.

50 Abidin Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, Üstünel Yayınevi-İzmir Matbaası, İstanbul 1953, 31 s.

51 Oğuz Otay, *Mesudiye Zırhlısı, Osmanlı'nın Son 40 Yılının Tanığı (1874-1914), Efendi Kaptan Kurtar Bizi!*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005, s. 8.

B. ASKERİ AÇIDAN TÜRK DENİZCİLİĞİ

1. Türk Tarih Tezi ve Türk Denizciliği

Abidin Daver çalışmalarında, insanoğlunun yaşamında deniz ve deniz araçlarının oldukça gerilere gittiğini, denizciliğin beşeri hayat ile vücut bulmuş olması gerektiğini ileri sürmektedir. Yazar - bu görüşlerini pekiştirecek şekilde - denizin toplumların hayatındaki geçmişini ve önemini, mitolojiyle ve din kurumuna dayandırmaktadır. Nitekim bu çizgiye uygun olarak mitolojideki 'Neptün (denizlerin hakimi)' ve 'Nuh'un gemisi' örneklerini vermektedir.[52]

Yazar, tarih biliminin rivayetlere ya da din kitaplarına değil vesikalara önem verdiğini belirttikten sonra Atatürk döneminde yazılan kitaplarda Asur medeniyetinin Sümer Türk medeniyetinin bir zinciri olarak değerlendirildiğini hatırlatmıştı. Buna dayanarak Asurlulara kayığı Sümerli Türklerin öğrettiklerinin kabul edilebileceği çıkarımına ulaşmıştı. Yine aynı yaklaşımın paralelinde Mısır yazılı kaynaklarında kayık resimlerinin bulunduğunu, Türk Tarih Tezi'ne göre Mısır medeniyeti, Orta Asya'dan göç eden Türklerden sıçrayan bir kıvılcımdan doğduğu için Mısır denizciliğinde en eski Türk medeniyetinin bir payını aramanın hata olmayacağını ileri sürmüştü. Bu kapsam içine "*... Milattan dört, beş bin yıl önce vücuda getirdikleri kayıkcıkların üstadı da, hiç şüphe yok ki, şimalden inerek kendilerine bir takım yenilikler getiren eski Türklerdir*" sözleriyle Çinlileri de alacaktı. Bu çizgi, Ege adaları ile özellikle Girit'e geçen ve beş altı bin yıl önce oldukça ilerledikleri düşünülen Türklerin Ege medeniyetine katkıları ve Finikelileri etkilemelerine kadar uzanıyordu.[53]

Daver, ticari açıdan denizleri etkin kullanan Finikelilerin ihtiraslarının deniz savaşlarını tetiklediğini dolayısıyla denizciliğe askeri bir kimlik kattıklarını düşünüyordu. Öte yandan Türklerin hemen hemen Osmanlı dönemine kadar denizcilik açısından adlarının anılmamasını, yedi bin yıl içinde denize ilk açılan ve hatta şerefli, gayretli uluslara gemicilik öğretmiş bir millet olmalarına rağmen göç dönemi bittikten sonra Türklerin faaliyetlerini karalarla sınırlamalarına bağlayacaktı.[54]

---

[52] Yazar, Yunan mitolojisindeki [Roma mitolojisi olmalı] Neptün olarak yansıtmıştı. Ayrıca yukarıdaki örneklere gemiciliğin mucidi olarak Persus'u [Paraios olmalı] da eklemiştir. Abidin Daver, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947, s. 3.

[53] Türklerin, keşfedilmesinden önce Amerika'ya gittiklerinin iddia edilebileceğini düşünüyordu. Bkz. Daver, *Türk Denizciliği*, s. 3-6. *Cumhuriyet*'te yayınladığı "Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri (TBDM)" adlı uzun tefrikasında denizcilik tarihini oldukça detaylı anlatmıştı. Burada "Denizde Türkler" adlı bölümü, "*Yeni tetkiklere göre, Türk denizciliği Türkler kadar eskidir*" ifadesiyle başlatmış ve Sümerlere vurgu yapmıştı. Bkz. *aynı yazar*, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 56, *Cumhuriyet*, 6 Ocak 1939, s. 2.

[54] Yazar sırasıyla Hiyung-Nular, Hunlar, Hazarlar, Avarlar, İskitler, Samanoğulları, Gazneliler, Karahatalar, Selçuklular, Harzemşahlar ve Timurluları bu kapsam içinde saymıştı. Bkz. Daver, *Türk Denizciliği*, s. 5-7.

2. Selçuklular ve Beylikler Döneminde Denizcilik

Abidin Daver, Anadolu Türklerinin denizciliğini Selçuklular devrinde Müslüman Türklerin Anadolu sahillerine ilk ayak basmalarına kadar götürmektedir ki bu, 1076'da Süleyman Şah'ın İznik'i alarak Marmara kıyılarına yerleşmesine denk düşmektedir. Ebulkasım'ın donanma oluşturma girişimi ardından Kılıç Arslan'ın kayınpederi Çaka Bey [Tekeş Bey şeklinde yazmıştı] ile denizlerdeki etkinlikler başlamıştı. Fakat Kılıç Arslan'ın kayınpederini boğdurması bu etkinlik sürecini askıya alacaktı.[55]

Gemi inşaatı açısından da Türklerin yine bu dönemlerden itibaren varlık gösterdiklerinin altını çizmişti. Bu kalın çizgileri, Selahattin Eyyubi'nin gemileri arasında büyük bir savaş gemisiyle Emir Yakup'un bulunmasını, İzzettin Keykavus'un Anadolu'daki denizcilik faaliyetlerini ve 'Sultanülberreyn velbahreyn' ünvanıyla kendisini karalarla denizlerin sultanı saymasını sıralayarak desteklemişti.

Anadolu Beylikleri döneminde Aydınoğulları'nı ve özellikle Umur Bey'i ön plana çıkarmıştı. 300 gemiyi kara yoluyla Korent geçidinden aşıran Umur Bey'in Fatih Sultan Mehmed'e örnek olduğunu, üstelik Umur Bey'in karadan daha uzun mesafe kattettiğini vurgulamıştı. Aydınoğullarının denizciliğinin Umur Bey'den sonra zayıfladığını belirtmişti.[56] Bu arada aynı konuları daha detaylı işlediği tefrikalarında Umur Bey'in İzmir'i geri alırken ölümünün sonrasında yeni Aydın hükümdarı Hızır Bey ile Haçlılar arasında bir anlaşma yapıldığını, bu anlaşma ile Haçlıların siyasi, mali, dini, adli ve ticari kapitülasyon sahibi olduklarını, dolayısıyla bu uygulamayla kapitülasyonların temelinin atıldığını

---

[55] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 8-10. Ali İhsan Gencer, Türk denizcilik geleneğinin, Anadolu'nun 1071'de Malazgirt Zaferi'nden sonra Türk Yurdu olmasıyla başladığını yazmaktadır. Zamanla gelişen bu gelenek, Türklerin tarihin en güçlü ve uzun ömürlü bir deniz imparatorluğunu kurmalarını sağlamıştır. Bkz. Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi, İstanbul 1986, s. 11.

[56] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 10-15. Anadolu'da Bizans ve Haçlılara karşı Türklerin deniz mücadelelerini detaylı olarak *Cumhuriyet*'te yayınlamıştı. Bkz. *aynı yazar*, "TBDM", Tefrika No: 41, *Cumhuriyet*, 22 Aralık 1938, s. 2 – "TBDM", Tefrika No: 49, *Cumhuriyet*, 30 Aralık 1938, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 61, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 62, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939, s. 2. Selçuklularla Anadolu Beylikleri'nin denizcilik faaliyetlerini detaylı bir şekilde yine bu tefrikada aktarmıştı. Özellikle Umur Bey'in faaliyetlerine ağırlık vermişti. Bkz. *aynı yazar*, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 57, *Cumhuriyet*, 7 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 58, *Cumhuriyet*, 8 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 59, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 60, *Cumhuriyet*, 10 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 61, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 62, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939, s. 2.

vurgulamıştı.[57] Bununla birlikte yazarın saptaması, Selçuk Türklerinin deniz kenarına varır varmaz hemen denizciliğe yöneldikleri doğrultusundaydı.[58]

3. Osmanlı Dönemi

Ünlü gazeteci - doğaldır ki - Türklerde denizcilik tarihi açısından Osmanlı dönemini ön planda tutmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk amiralinin Karasili bir Türk beyi olduğunu, Sultan Murat döneminde Osmanlı Türklerinin gemi inşasına başladıklarını (h. 763) ve Yıldırım Bayezid döneminde bir yandan savaş gemileri yapılırken bir yandan da gemilere savaşçı olarak bindirilecek Azep [azap] adlı bahriye askeri sınıfının/teşkilatının oluşturulduğunu aktarmıştı. Daver, azap sınıfını İngiltere ve Amerika gibi devletlerdeki 20. yüzyılın deniz piyadelerine (Marine) benzetmiş; bunların azapların modern şekli olduğunu ileri sürmüştü. Osmanlı Türklerini Akdeniz'e hakim hale getirecek deniz siyaseti ve deniz gücünün, düşünce açısından 1390'da doğduğunu vurgulamıştı. Venediklerle ilk temasları da anlatan Daver, Fatih Sultan Mehmed devrinde İstanbul'un alınmasına kadar geçen 150 yıllık dönemde "*Türk denizciliği*[nin] *büyük ölçüde bir kıymet alamamış*" olduğunu yazıyordu.[59]

Fatih döneminde Osmanlı'nın büyümesini değerlendiren yazar,[60] İkinci Bayezid döneminde donanmanın Bağdat Seferi ile Mısır'a karşı yürütülen mücadeleye katılması nedeniyle Endülüs müslümanlarının yardım taleplerine Osmanlı İmparatorluğu yerine Kemal Reis'in karşılık verdiğini, o dönemde Türk denizciliğinin devlet nüfuzu ve devlet himayesi haricinde geliştiğini, Antalya'dan İzmir'e kadar uzayan sahillerde oturan Türklerin korsanlık aracılığıyla Akdeniz'de bir Türk denizciliği yarattıklarını, hatta şöhret kazandıklarını vurgulamıştı. Ona göre "*Kemal Reis ile arkadaşları Türk denizciliğine Kemali getirecekti*". Bu dönemde Türk denizciliği, korsan gemileri aracılığıyla Avrupa ve Britanya'ya kadar tanınmıştı.[61]

---

[57] Daver, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 62, *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1939, s. 2.

[58] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 12.

[59] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 16-20. Karasi Beyliği'nin Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna katkısı ve erken dönem Osmanlı denizcilik tarihi hakkındaki değerlendirmeleri için bkz. *aynı yazar*, "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 59, *Cumhuriyet*, 9 Ocak 1939, s. 2; Abidin Daver, "TBDM - Denizde Osmanlı Türkleri", Tefrika No: 63, *Cumhuriyet*, 13 Ocak 1939, s. 2 – "TBDM - Denizde Türkler", Tefrika No: 68, *Cumhuriyet*, 18 Ocak 1939, s. 2.

[60] Yazarın Fatih dönemi Osmanlı denizciliği hakkında detaylı anlatımı için bkz. Daver, "TBDM - İstanbulun Zaptı", Tefrika No: 69, *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1939, s. 2 – "TBDM - İstanbulun Zaptı", Tefrika No: 74, *Cumhuriyet*, 24 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No: 75, *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1939, s. 2 – "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No: 77, *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1939, s. 2; "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No: 84, *Cumhuriyet*, 6 Şubat 1939, s. 2.

[61] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 22-23. Yazar, Kemal Reis'e eserlerinde ve köşesinde genellikle

Yavuz'un denizin önemini anlamayacak bir padişah olmadığının altını çizen Daver,[62] Fatih'in donanmayı kurarken Yavuz'un "*kemale getir*"diğini yazacaktı.[63] Bununla birlikte şehzadelerle (Ahmed ve Korkut) İran ve Mısır seferleri nedeniyle denizde faaliyet gösteremediğini, kardeşlerinin kaçmasını önlemek amacıyla Türk korsanlarının sefere çıkmalarını yasakladığını ancak bu yasaklamanın Türk korsanlarının Kuzey Afrika'ya yönelmelerini tetiklediğini değerlendirmektedir. Onun yaklaşımıyla Yavuz'un bu politikasına bağlı olarak Osmanlı Devleti'nin denizcilik bakımından en parlak ve güçlü döneminin Kanuni Sultan Süleyman devrine rastladığını belirtecekti.[64] Öte yandan 16. yüzyıl başlarında Kuzey Afrika'daki Arapların siyasi açıdan parçalanmışlıklarını anlatmış ve Endülüs'e son veren İspanya'nın Arapları birbirine düşürdüğünü aktardıktan sonra ilginç bir yoruma yönelmişti. Avrupa'da müstemlekecilik şeklinde ifade ettiği sömürgeciliğin başladığını, denizcilerin uzak yerleri ele geçirirken devletlerinden yardım gördüklerini, Osmanlı İmparatorluğu'nun ise aksine Afrika kıyılarını ele geçiren bir avuç Türk'ün arkasından oralara donanma gönderdiğini ve Akdeniz'deki bu denizcileri kendi hizmetine çağırdığını belirterek aslında Yavuz dönemine eleştirel yaklaşan bir yorum yapmıştı.[65]

Abidin Daver, Türk deniz tarihi açısından Barbaros'u bir örnek olarak görmektedir. Bu açıdan onun için "*Barbaros, deniz kadar büyük ve deniz kadar ölmez bir şahsiyettir*" cümlesini kullanması şaşırtıcı değildir.[66] *Barbaros*

özel bir yer ayırmıştı. Bkz. *aynı yazar*, "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 89, *Cumhuriyet*, 11 Şubat 1939, s. 2 – "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 90, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1939, s. 2.

62 Daver, *Türk Denizciliği*, s. 26.

63 Daver, "TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No: 86, *Cumhuriyet*, 8 Şubat 1939, s. 2.

64 Daver, *Türk Denizciliği*, s. 26-27. Fatih sonrasında Kanuni dönemine kadar Türk denizciliğinin temel tarihsel gelişmeleri, Kemal Reis'in faaliyetleri ve Osmanlıların Venediklilere karşı yürüttükleri mücadelenin Daver tarafından detaylı anlatımı için bkz. "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No: 77, s. 2 – "TBDM - Osmanlılarla Venedikliler", Tefrika No: 83, *Cumhuriyet*, 5 Şubat 1939, s. 2; "TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No: 85, *Cumhuriyet*, 7 Şubat 1939, s. 2 – "TBDM", Tefrika No: 86, s. 2; "TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No: 88, *Cumhuriyet*, 10 Şubat 1939, s. 2; "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 91, *Cumhuriyet*, 13 Şubat 1939, s. 2.

65 Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, s. 13-14; *aynı yazar*, "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 90, *Cumhuriyet*, 12 Şubat 1939, s. 2 – "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 98, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1939, s. 2; "TBDM - Bir İmparatorluğu Yenen Beylik", Tefrika No: 120, *Cumhuriyet*, 14 Mart 1939, s. 2 – "TBDM - Bir İmparatorluğu Yenen Beylik", Tefrika No: 121, *Cumhuriyet*, 15 Mart 1939, s. 2.

66 Daver, *Türk Denizciliği*, s. 36; *aynı yazar*, "Günün Mevzuları - Preveze Zaferi", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1945, s. 2. Kanuni döneminin deniz gelişmelerini, genellikle Barbaros üzerinden ancak yine detaylı bir şekilde *Cumhuriyet*'teki tefrikasında anlatmıştı. Bkz. "TBDM - Akdenizde Türk Hakimiyeti", Tefrika No: 87, *Cumhuriyet*, 9 Şubat 1939, s. 2; "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 98, *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1939, s. 2 – "TBDM - Akdenizde Türk Korsanları", Tefrika No: 104, *Cumhuriyet*, 26 Şubat 1939, s. 2; "TBDM

Hayrettin Paşa isimli kitapçığında da bu ünlü denizcinin hayatının "*ruhlarımızı heyecanlandıran bir hamaset ve şehamet destanı*" olduğunu yazmıştı.[67] Barbaros kardeşlerin hem Endülüs Müslümanlarını Afrika'ya taşıyarak kurtarmalarını[68] hem de Kanuni devrinde Osmanlı hizmetine girmelerini din ve devlet bağlılığı kadar milliyetçilik yaklaşımını öne çıkartarak değerlendirecekti.[69]

Yazar, Barbaros kardeşlerin tarihsel etkinliklerini anlatırken "*İkinci dünya harbinden evvel Akdenize Mare Nostrom-bizim deniz diyenler, Türk kahramanlardan o kadar yılmışlardı ki tasavvur edemezsiniz*" cümlesiyle İtalyanlara atıfta bulunmuştu.[70] Üstelik Mare Nostrum, eserlerinde bazen yer açtığı ifadelerdendi. Türk Denizciliği adlı kitabında da Kanuni dönemi için "*Hakikaten o dönemde Akdeniz (Bizim Deniz) olmuştu*" cümlesine yer vermişti. Kuşkusuz bu ifadeyi özellikle kullanmaktaydı. Çünkü; onun gözünde Barbaros "*Türk denizciliğinde bir merhale değil bir şafaktır. O şafaktan doğan süreli bir gündüz vardır ve bu gündüzün ışığı Kızıldenizde Umman denizinde, Hint Okyanusunda da uzun yıllar göz kamaştırmıştır. Selman Reisler, Murat Reisler, Sinan Reisler, Aydın Reisler, Piri Reisler, Kurdoğlu Muslihiddin Reisler, Turgut Reisler, Seydi Aliler hep Türk denizciliği satvet devrinin parlak semasında ışıldayan yıldızlardır*".

Abidin Daver, Menteşeli bir çiftçinin oğlu olan Turgut Reis'i de eserlerinde tanıtmıştı. Onu, Barbaros'un yolunda gidenler arasında ele almış; ayrıca Preveze ve Cerbe gibi katıldığı savaşların yanında Rüstem Paşa nedeniyle uğradığı haksızlıkları da anlatmıştı. Turgut Reis'in Malta adasına düzenlenen sefer sırasında 1565'te 80 yaşında şehit düşmesini, Umur Bey'in İzmir Kalesi'ni Haçlılardan geri almaya çalışırken 1348'de şehit düşmesine benzetmiştir.[71]

Yazarın denizcilik tarihi açısından önem verdiği konular arasında Hindistan seferleri dikkat çekmektedir. Hadım Süleyman Paşa, Piri Reis, Murat

---

- Barbarosun Muharebeleri", Tefrika No: 105, *Cumhuriyet*, 27 Şubat 1939, s. 2 – "TBDM - Barbarosun Muharebeleri", Tefrika No: 110, *Cumhuriyet*, 4 Mart 1939, s. 2; "TBDM - Preveze Zaferi", Tefrika No: 111, *Cumhuriyet*, 5 Mart 1939, s. 2 – "TBDM - Preveze Zaferi", Tefrika No: 119, *Cumhuriyet*, 13 Mart 1939, s. 2; "TBDM - Barbarosun Fransa Seferi", Tefrika No: 122, *Cumhuriyet*, 16 Mart 1939, s. 2 - "TBDM - Barbarosun Fransa Seferi", Tefrika No: 125, *Cumhuriyet*, 19 Mart 1939, s. 2.

67 Adeta yabancı dilin önemini vurgular nitelikte, Barbaros'la ilgili kitapçığın en sonunda onun Rumca, Fransızca, İtalyanca ve Arapça bildiğini kaydetmişti. Bkz. Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, s. 3, 31.

68 Daver, 70.000 kişinin taşındığını yazmaktadır.

69 Zaten "*Milliyetçiliğin pek revaçta olmadığı bir devirde tecelli eden bu feragat, sade Barbaros değil, onun mensup olduğu millete de şeref verir*" diyecekti. Bkz. Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, s. 4, 12, 18-20.

70 Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, s. 10.

71 Daver, *Türk Denizciliği*, s. 15, 34, 36-41; *aynı yazar*, "Denizcilik Tarihimizden Altın Sahifeler - Barbarosun Preveze Zaferi", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1948, s. 2.

Reis ve Seydi Ali Reis'in bölgedeki faaliyetlerini anlatırken[72] Osmanlıların denizcilikte kazandıkları eşsiz üstünlüğün 16. yüzyıl Türklerini geniş bir ülke olarak Hindistan'a bağladığını ancak tabiatın tayfunlarının Türk denizciliğinin önüne çıktığını dolayısıyla bu doğal olayların tarihin yönünü değiştirmesine engel olduğu yorumuna başvurmuştu. Bu arada Portekizlilerin Hindistan Türklerinin bölünmüşlüğünden yararlandıklarını ancak Türklerin onları sarsmasının sonucu olarak İspanyolların bölgedeki etkinliğinin arttığının altını çizmişti. Yazar II. Selim'in Kanuni gibi Hindistan'a hakim olma girişiminde bulunmadığını da değerlendirmelerine eklemişti.

Anlamlı ve önemli analizlerden biri, Osmanlı devrinde zirveye ulaşan Türk denizciliğinin bilimsel ve fenni çalışmalarla desteklendiği doğrultusundaydı. Kemal Reis'in yeğeni olan Piri Reis'in *Bahriye* adlı eseriyle - Türk Tarih Kurumu tarafından bastırılan - haritası, Katib-i Rumi lakabıyla anılan Seydi Ali Reis'in *Mir'âtü'l-Memâlik* ve diğer eserleri bu analizin verileri olarak sunulmuştu.[73] Yazar, bu analizlerinin devamında İkinci Selim dönemiyle denizcilikte durgunluğun başladığını anlatırken yine bu dönemde en büyük deniz kuvvetine ulaşıldığını, Kılıç Ali Paşa zamanında denizciliğin en yüksek seviyesine çıktığını sonra ise gerileme sürecine geçildiğini yazmıştı. Bu dönemin gelişmeleri içinde Kılıç Ali Paşa'nın faaliyetlerini, Kıbrıs'ın fethini ve Lepanto Savaşı'nı öne çıkartacaktı. Kılıç Ali Paşa'ya gereken değerin verilmiş olması halinde Lepanto'nun bir Türk zaferi olarak tarihe geçeceği ihtimalini de belirtme gereği duymuştu. Öte yandan Lepanto Deniz Savaşı'nda çarpışan altı galeasın varlığına bağlı olarak bu süreci, yelken devri savaş gemilerinin başlangıcı olarak kabul ediyordu.

Kılıç Ali Paşa'dan sonra Türk denizciliğinin gerileyişinin başladığına işaret eden yazar, bu süreci "*Osmanlı sarayı cehalete, sefahat ve dalâlete karârgah olduktan ve imparatorluğun idaresi çığırından çıktıktan sonra, donanma işleri de tabiatiyle ihmale uğramıştı. Artık Barbarosların, Turgutların, Piyalelerin, Kılıç Alilerin yerinde Hammarzadeler, Çerkes Osmanlar gibi bir takım nadanlar*[cahiller] *ehliyetsizler görülüyordu*" diye özetlemişti. Osmanlı bahriyesi değer kaybederken "*Türk ruhundaki denizcilik aşkı*"nın Cezayir'de

---

[72] Daver, "*Hadım Süleymanın teşebbüsünü Piri Reisi, Murat Reisi, Seydi Ali Reisi devam ettirdiler. Fakat Portekizlilerden ziyade, tabiatın mukavemeti önünde meramlarına eremediler ve sadece Türk ordularının Viyana önüne kadar götürdükleri bayrağı Acem körfezinde, Hint Okyanusunda dolaştırmak şerefini kazandılar. Fakat Hint Okyanusu gibi müthiş bir denizde, Akdeniz gibi nispeten sakin dar ve kapalı bir deniz için yapılmış narin kadırgalarla sefere çıkan Türk denizcileri bütün yüksek kabiliyetlerine rağmen, azgın tabiatı yenmek imkanını bulamamışladır*" diyecekti.

[73] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 41-46. Ali İhsan Gencer, Osmanlı denizciliğinin sadece silah gücüyle değil bilim, ekonomi, siyasetle gelişme göstererek üstün bir evreye ulaştığını değerlendirmektedir. Piri Reis, Kılıç Ali Reis gibi isimlerin "*bugün dahi ilim alemini hayrete düşüren eserler meydana getirmiş*" olduklarına dikkat çekmiştir. Bkz. Gencer, *a.g.e.*, s. 11.

korsanlık kanalıyla yaşadığını hatırlatmıştı. Küçük bir memleketteki bir avuç Türk denizcisinin bütün Avrupa'ya meydan okumasını inanılmaz bir başarı olarak kaydetmişti. Cezayir'deki bu yapılanmanın büyük savaş gemilerinin ortaya çıkışıyla Avrupalılar ve hatta Amerikalılarca oradan kaldırıldığını aktarmıştı.

Abidin Daver'e göre Cezayir'de Türk denizcilik varlığı son bulmamıştı. Kaybedilen denizcilik kabiliyeti ve ruhu değil sadece filolarla denizcilerdi. Nitekim Abdülaziz döneminde çağdaş ve modern bir donanma hazırlanmasıyla Avrupa ikincisi durumuna yükselen Türk denizciliğinin kıpırdanışa geçtiğini belirtmişti. Sonrasında ise "*İkinci Abdülhamit o meşum vehmine mağlubolarak donanmayı Haliç'te çürütmese ve denizcilikteki inkılapları takibederek donanmayı tekamül yolunda yürütseydi, Trablusgarp, Balkan harblerinin önü alınırdı*" ifadeleriyle keskin bir yorum ortaya koymuştu.[74] Donanmanın Haliç'te tutulmasıyla ilgili değerlendirmeleri bunlarla sınırlı değildi. Aksine "*…ötede beride karakol hizmetini gören çürük, küçük tekneler müstesna olmak (üzere) bütün Osmanlı Filosu Haliç'in çamurlu suları üstünde çürümeye mahkum edildi. Abdülhamit, Bozcaadalı Hasan Paşa ile beraber, Osmanlı donanmasını, Kasımpaşa ile Hasköy arasında boğdular, öldürdüler ve mezara gömdüler…*" diyordu.[75] Abidin Daver, basılmamış bir eserinde Türk-Yunan Savaşı sonrasında Haliç'ten Çanakkale-Nara'ya (sürgüne) gönderilen donanma ile mürettebatın kötü şartlarını aktarmıştı. Yazar, kötü şartlardan dolayı donanmanın yenilenmesi gereği çerçevesinde Mesudiye Zırhlısı'nın onarıldığını ve ardından yenilenme sürecindeki donanma ile zırhlının yeniden "*Haliç Mezarlığı*"na çürümeye terk edildiğini belirtmişti. Aynı eserde Mesudiye Zırhlısı ile Osmanlı deniz gücünün 31 Mart Hadisesi sırasındaki durumunu ve Hareket Ordusu'na desteğini değerlendirmişti. Abdülhamit'in hal edilmesinden sonra donanmanın talim ve terbiyesi için İngiliz Amiral Douglas Gamble'ın (Gamble Paşa) İstanbul'a gelişi ile Sultan Mehmet Reşat'ın Mesudiye'yi ziyareti gibi gelişmeleri de anlatmıştı. Bunları "*Donanma ba's-ü ba'd-el mevt sırrına mahzar oluyor* (ölümden sonra dirilme)" cümlesiyle yorumlamıştı. Balkan Savaşları sırasında Mondros Muharebesi'ne katılan Mesudiye'deki eksiklikleri "*atış kontrol tertibatı bulunsa ve kullanılsaydı ... bu gemi talimde imiş gibi rahat rahat nişan alarak Averof'a bir sürü isabet sağlayabilirdi ve 24'lük mermileri de Yunan zırhlı kruvazörünü haklamaya kafi idi*" sözleriyle eleştirel nitelikte ortaya koymuştu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun güçlü bir donanmaya ihtiyacı olup olmadığı

---

[74] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 46-56.

[75] Abidin Daver, 1897-1898 Türk-Yunan Savaşı nedeniyle donanmanın Haliç'ten çıkışı hakkında filo komutanı Müşiramiral Hasan Rahmi Paşa'nın görüşlerine yer vermişti. Paşa, donanmanın bu çıkışını tüm eksiklik ve sorunlara rağmen ilerisi için önemli/ümit verici bir adım kabul ediyordu. Otay, *a.g.e.*, s. 77, 91, 92. *Cumhuriyet*'teki bir yazısında Abdülhamit'i Türk denizciliğinin katili olarak tanımlamıştı. Daver, "Tarihimizin Şanlı Sahifeleri - Barbarosun En Büyük Zaferi: Preveze", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1946, s. 2. Bu tanımlamaya birçok yazısında başvuracaktı.

sorusunu Abidin Daver şöyle cevaplandıracaktı: "…*Osmanlı Saltanatı'nın o zaman kuvvetli bir donanmaya ihtiyacı vardı. Trablusgarp, Girit, Cezayir, Akdeniz, Yemen, Asur gibi denizaşırı topraklar vardı. Hicaz, Arnavutluk, Suriye, Filistin, Irak gibi uzak ve yolsuz memleketlere giden en kolay yol, denizden geçiyordu. Günden güne büyüyen Karadeniz Rus Donanmasına karşı sahilleri müdafaa edecek, yegane kuvvet donanma idi*".[76]

Eserlerinde Osmanlı denizcilik teşkilatını da ana hatlarıyla ele almıştı. Öncelikle deniz kuvvetlerini tersane halkı[77] ve azaplar[78] olmak üzere kategorilendirerek tanıtmıştı. Kanuni devrinde merkezi Gelibolu sancağı olmak üzere Kaptanpaşa Eyaleti'nin kurulduğunu, savaşlarda eyaletlerden gelen askerlerle donanmada "*10,000 cenkçi asker bulun*"duğunu, leventleri, kalyoncu sınıfını (h. 1093'te kuruldular) ve deniz teşkilatı ile gemilerdeki komuta zincirini/hiyerarşisini anlatmıştı. Bu hiyerarşideki kademelerin kelime olarak kökenleri üzerinde de durmuştu.[79] Ayrıca teşkilat yapısı ile birlikte donanmadaki gemileri, personel, tonaj ve vurucu güçlerini gözeterek aktarmıştı. Kırlangıç, firkata, pergende, kalite, kadırga, baştarda, paşa baştardası, mavnai güke (ya da güve) ve kalyon sıralamasını yaptıktan sonra[80] filoların hangi gemilerden ne kadar sayıda oluşturulduğu[81] konusunda da bilgi vermişti.[82]

4. Cumhuriyet Yılları

Abidin Daver, Cumhuriyet devrine geçişle Bahriye Vekaleti'nin kurulduğunu ve Haliç Tersanesi ile deniz üssünün Boğazlar'ın silahsızlandırılmış olması nedeniyle İzmit Körfezi'ne nakledildiğini ve donanmanın geliştirilmesinde çok programlı bir çizgi takip edilmediğini, bazı gemilerin satın alınmasıyla birlikte bu programsız çizginin korunduğunu vurgulamıştı.[83]

---

[76] Otay, *a.g.e.*, s. 77, 98-99, 127, 135-136, 138, 162-164.

[77] "*... tersanenin esaslı erkanı idiler. Muvazzaflar sınıfı diyebileceğimiz bu sınıf, kaptanlar, reisler, kalafatçılar, kumbaracılar, marangozlar vesaireden mürekkep*".

[78] "*gemilerdeki cenkçi askerler idi*".

[79] İtalyanca'dan alınan *kaptan*, *patrona* ve *levanti*, İspanyolca'dan gelen *reale* gibi. Bkz. Daver, *Türk Denizciliği*, s. 27-31.

[80] Bazı gemi adlarının kökenleri hakkında bilgi vermişti. Güve (Latince *guka*), kalyon (Latince *gallion*), kalita (*galita*), kadırga (*galera*), firkata (*frigata*), mavna (*mahon*) ve baştarda (*batardes*) gibi.

[81] 40 kadırga, 6 mavna ve 1 baştarda ile 10.500 kürekçi ve 5300 cenkçi ile bir filo oluştuğunu; bunlara 20 bey gemisinin eklendiğini anlatmıştı.

[82] Daver, *Türk Denizciliği*, s. 31-33

[83] Ticari denizcilik açısından da benzer bir duruma işaret etmişti. Ticari filonun 1929'da 102.310 safi ton iken 1936'da 116.745 safi tona çıktığını ve 1939'da ise yaş itibariyle yaşlı olmakla birlikte filonun 196.773 gayri safi tonluk 171 gemiden ibaret kaldığını yazmıştı. Daver, "DB - Bir Deniz Siyasetimiz ve Programımız Var mı?", *Cumhuriyet*, 1 Haziran 1948,

1932 yılında yayınladığı *Gemi* adlı kitapta Türkiye'nin savaş filosunu Yavuz savaş kruvazörü, Kocatepe, Adatepe, Tınaztepe, Zafer muhripleri, Birinci İnönü, İkinci İnönü, Sakarya, Dumlupınar denizaltı gemileri ve Denizkuşu, Doğan, Martı hücum botları şeklinde isimleriyle sıralamıştı. Yavuz'u silah, sürat ve muhafazaya (dayanıklılık) sahip oldukça güçlü bir savaş gemisi hatta bu açılardan en üst seviyeye ulaşmış, dayanıklılık açısından rekor sahibi bir gemi olarak tanımlamıştı. Bütün gemilerin tek tek yapım tarihlerini, tonajlarını, genel ve tüm teknik özelliklerini sıraladıktan sonra Türkiye'nin Hamidiye, Mecidiye, Berkısatvet, Peykişevket gemileriyle Samsun, Basra, Taşoz torpitobotlarını kapsayan ihtiyat filosunu yine kısa geçmişleri, genel ve teknik özellikleriyle aktarmıştı.[84]

1940'lı yıllarda hem gazetelerdeki[85] hem de *Her Hafta* gibi dergilerdeki makalelerinde Türkiye'nin deniz gücünü, donanmanın eski ve unsurlarıyla birlikte halka tanıtmaya çalışmıştı. Bunlarda da modern Türk donanması ve donanmanın sahip olduğu gemiler hakkında bilgiler vermiş; yapım tarihleri, işlevleri ve üzerlerindeki ekipmanlardan bahsetmişti. Yazılarında donanma hakkındaki görüşlerini ortaya koymayı ve deniz kuvvetlerinin ihtiyaçlarına değinmeyi ihmal etmemişti.[86] Abidin Daver, donanmaya yeni katılan gemiler hakkında da benzer tanıtıcı yazılar kaleme alacaktı.[87]

Abidin Daver, Cumhuriyet rejimi ile birlikte alınan muhripler, arama-tarama gemileri ve denizaltılar aracılığı ile donanmanın geliştirilmesine önem verildiğini ancak İkinci Dünya Savaşı'nın gelişimi engellediğini belirtmişti. 1947 sonbaharı itibariyle donanmanın Yavuz hariç 8 muhrip, 10 denizaltı,

---

s. 2; *aynı yazar*, "DB - Programsız Gayretlerle Takviye Edilen Donanma", *Cumhuriyet*, 10 Haziran 1948, s. 2.

84 Daver, *Gemi*, Kanaat Kütüphanesi, 1932, s. 97-101.

85 Daver, "Günün Mevzuları - Bir Donanma Günü veya Haftası İstiyoruz", *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946, s. 2.

86 Bu yazıların içeriği hakkında fikir vermesi açısından bir yazısının özetlenmesi yerinde olacaktır. Nitekim *Her Hafta*'nın 13 Aralık 1943 sayısında A sınıfı arama-tarama gemilerini (Alanya, Antalya, Amasra, Ayancık ve Ayvalık gemileri), B sınıfı arama-tarama gemilerini (Bakır, Bandırma, Bartın), Ç-E sınıfı arama-tarama gemilerini (Çandarlı, Çeşme, Çardak, Çarşamba, Ereğli, Edincik, Erdemi, Erdemli), K sınıfı arama-tarama gemilerini (Kirte, Çekmeli, Kemer, Kerempe, Küllük, Kuşadası, Kozlu, Kaş) ve M.T.B. arama-tarama gemileriyle eski arama tarama gemilerini işlevlerinin yanında teknik özellikleriyle yazmıştı. Ayrıca hücum botlarla (İtalyan tipi: Doğan, Martı, Denizkuşu-Türk hücum botları: Yıldırım, Şimşek, Kasırga, Tufan) avcı botlarını anlatmış, yazısını mayın, ağ ve yardımcı gemilerle tamamlamıştı. Daver, "Donanmamız", *Her Hafta*, C. 6, No: 76, 13 Aralık 1943, s. 6, 15.

87 Daver, "DB - Yeni Arama-Tarama Gemilerimize Dair", *Cumhuriyet*, 31 Ağustos 1946, s. 2. Bunların yanında batan Atılay denizaltısının çıkarılmasına yönelik projeleri de halka tanıtmıştı. Bkz. *aynı yazar*, "DB - Atılayı Çıkarma Projesi", *Cumhuriyet*, 11 Kasım 1946, s. 2.

13 filo arama-tarama gemisi, 8 avcı botu ve hücum botlardan ibaret olduğunu yazmıştı.[88] 1948'in bilançosunu ise ABD'den alınan 15 gemi ile birlikte hesaplayacaktı. Daver, bu dönemde iki kruvazöre daha ihtiyaç duyulduğunu belirtmişti.[89]

Genelde Abidin Daver, ABD yardımlarını yadsımamakla beraber Türkiye'nin her türlü ihtimale karşı güçlü bir donanmaya ihtiyacı olduğunu[90] ve donanmanın bir program çerçevesinde takviyesini savunmuştu.[91] Bu yaklaşımının doğruluğunu göstermek için 1949 yazında Türk donanması ile Karadeniz'deki Rus filosunun karşılaştırmasını yapacaktı ki bu karşılaştırma Rusya tarafının kesin bir üstünlüğe sahip olduğunu gösteriyordu.[92] İkinci Dünya Savaşı'nın tecrübelerine dayanarak müstakil bir deniz-hava gücünün oluşturulması gereği üzerinde de sık sık durmuştu.[93] Demokrat Parti (DP) devrinin ilk yıllarında da donanmanın güçlendirilmesini savunmuş ve bu açıdan ABD yardımlarının yetersizliğini vurgulamıştı.[94]

---

88 Amerikalıların donanmanın ihtiyacını görerek Türkiye'ye gemi vermeyi kararlaştırdıklarını yazmıştı. Bu konuda "*kendi deniz siyaset ve stratejimize, kendi ihtiyacımıza uygun gemileri elde etmeye çalışmalıyız*" diyecekti. Daver, "Türk Donanması Bir Programla Takviye Edilmelidir", *Cumhuriyet*, 23 Eylül 1947, s. 1, 3. 1948 başlarında ABD devletinin vereceği gemiler (4 denizaltı, 8 arama-tarama gemisi, 3 yardımcı gemi) konusunu yeniden gündeme alırken donanmanın takviyeye ihtiyacı olduğunu tekrarlamıştı. Bkz. *aynı yazar*, "Amerikanın Bize Verdiği Harb Gemileri", *Cumhuriyet*, 12 Ocak 1948, s. 1, 3.

89 Yazıda 1948 yılı itibariyle sayısal verileri, yedeklerle 15 denizaltı, küçük büyük toplam 24 arama-tarama gemisi, 10 tane liman arama-tarama motoru olarak aktarmıştı. ABD'den alınan/alınmak üzere olunan gemileri de gözeterek donanmanın yağ, atölye, ağ gemileriyle birlikte detaylı bir bilançosunu çıkarmıştı. Bu detaylara kızaklarda yapım ya da tamir aşamasında bulunan gemileri de eklemişti. Abidin Daver, "Türk Denizciliğine Aid Bir Senelik Bilânço", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1949, s. 2. 1949 yazında ABD'den askeri yardım çerçevesinde alınan gemileri 4 muhrip, 4 denizaltı, 8 arama-tarama gemisi, 1 atölye gemisi, 1 benzin ve 1 ağ gemisi olarak sıralayacaktı. Amerikan yardımları çerçevesinde deniz kuvvetlerine 20.900.000 dolar ayrıldığını, bunun 11.955.334 dolarının kullanıldığını belirtmişti. Bkz. *aynı yazar*, DB - Oramiral Ülgenin Yanıldığı Nokta", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1949, s. 2.

90 Hatta Oramiral Ülgen'i gerektiği kadar yardımı istememesi nedeniyle eleştirecekti. Bkz. Daver, "DB - Donanmamızın Kuvvetlenmesini Biz Niçin İstiyoruz?", *Cumhuriyet*, 3 Mart 1949, s. 2; *aynı yazar* "DB-Oramiral Ülgenin Yanıldığı Nokta", s. 2.

91 Daver, "Türk Donanması Bir Programla Takviye Edilmelidir", s.1, 3; *aynı yazar*, "Amerikanın Bize Verdiği Harb Gemileri", s. 1, 3.

92 Daver, "DB - Türk-Rus Filoları Arasında Bir Mukayese", *Cumhuriyet*, 6 Temmuz 1949, s. 2.

93 Daver, "DB - Müstakil Bir Deniz-Hava Kuvvetine Kesin İhtiyacımız Var", *Cumhuriyet*, 14 Kasım 1948, s. 5; "DB - Müstakil Bir Deniz-Hava Kuvveti Lâzımdır", *Cumhuriyet*, 19 Kasım 1948, s. 2; "DB - Türkiyeye Mutlaka Bir Deniz-Hava Kuvveti Lâzımdır", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1949, s. 2.

94 "Hem Nalına Hem Mıhına", *Cumhuriyet*, 30 Temmuz 1951, s. 2; Daver, "Milli Müdafaa Meseleleri - Donanmamızın Takviyesi Halâ Niçin Lâzımdır", *Cumhuriyet*, 5 Ekim 1951, s. 2.

C. TÜRK DENİZ TİCARETİ VE ULAŞTIRMA

Abidin Daver'in eserlerinde deniz, insanların müşterek yurdu olan toprakları saran şoselerdi.[95] Öte yandan eski zamanlarda "*yürüyen yol*" şeklinde tasvir edilen nehirler, insanların ilk "*yaklaşma ve mübadele vasıtası*" olmuş ve onları denizlere taşımıştı. Dolayısıyla gemicilik hemen hemen beşeriyet kadar eskiydi.[96]

Yazarın düşüncesine göre denizciliğin medeniyetin hemen hemen bütün yeniliklerini içerdiği gözönüne alınırsa denizcilikte uygulanmayan teorik ya da pratik hiçbir bilimsel gelişme yoktur. Yine onun değerlendirmeleri çerçevesinde her devirde su üzerinde gezmek ihtiyacı birçok bilimsel, teknolojik ve sanayi ile ilgili sorunların çözümünü gerektirdiğinden medeniyetin ilerlemesinde denizin ve denizde ulaşımın önemli bir yeri vardı.[97] Üstelik zamanın ilerlemesine ve teknolojinin gelişmesine hatta uçakla hava nakliyatının modernleşerek yaygınlaşmasına rağmen deniz nakliyatı ve savaş açısından geminin önemi değişmemişti.

Denizcilik, ticaret hırsıyla bir meslek ve sanata dönüşmüştü[98] ki bunun kaynağında insanların bir taraftan kendi sefer ve ticaretlerini geliştirme diğer taraftan rakiplerini ortadan kaldırma düşüncesi yatmaktaydı. Yazar, bu bağlamı ön planda tutarak saldırı amaçlı savaş gemilerinin aksine ticaret gemilerinde yük kapasitesinin ve ucuz nakliyatın önemli olduğunun altını çizmişti. Öte yandan 18. yüzyılda bile savaş ve ticaret gemileri arasında ciddi bir tasarım farkı bulunmazken yakın dönemlerde savaş gemileri, daha yoğun bilimsel buluş ve yeni teknolojilerle donatıldıklarından bu benzerlik çizgisinden ayrılmışlardı.[99]

Abidin Daver, ticari gemileri (ve dolayısıyla ticari denizciliğini) yolcu taşımacılığı, yük taşımacılığı[100] ve balıkçılıkla[101] turizmi gözeterek sınıflandırmış ve ticaret gemilerinde verimliliğin esas olduğunu hatırlatmıştı. Nitekim modern çağlarda en önemli unsur ticaret gemilerinin rekabet ortamından karlı

---

95 Daver, *Türk Denizciliği*, s. 3.

96 Daver, *Gemi*, s. 7-9.

97 Zaten bu düşüncelerinin paralelinde olsa gerek Gemi adlı 103 sayfalık çalışmasında *pirog*tan (içi oyulmuş ağaç kütüğü) itibaren hem savaş (denizaltılarla gemilere bağlı hava saldırı araçları dahil olmak üzere) hem ticaret gemilerini ve bunların evrimini hemen bütün teknik yönleriyle irdeleyecekti. Bu gelişim sürecinin köşe noktalarını, teknik yeniliklerle, bunları üreten mühendislerin isimleriyle ve ortaya çıktığı coğrafya ile hatta gemilerin adıyla - adeta günümüzdeki belgesel filmleri gibi - işaretlemişti. Bkz. Daver, *Gemi*, s. 11, 13-75.

98 Daver, *Türk Denizciliği*, s. 3, 5.

99 Daver, *Gemi*, s. 12-14, 76-77.

100 Yük taşıyan gemilerin taşıdıkları mallara göre inşa edildiğinin altını çizmişti.

101 İzlanda açıkları ve Kuzey Denizi'nde balıkçılık şartlarının ağır olduğunu anlatmıştı ki günümüzde bu konu televizyon kanallarında belgesel dizilerinin doğmasını sağlamıştır.

çıkabilmesidir. Abidin Daver için bu rekabet şartları doğrultusunda armatörlük çok zor bir işti ve bu sektörde, rakiplerin sadece milli değil aynı zamanda uluslararası çapta olmasından dolayı ülke içinde koruma amaçlı yapılacak "*fazla himayekar kanunlara lüzumundan fazla belbağlamaya gelmez*"di. Ancak bilgi, ihtisas sahibi, öngörülü ve planlı bir idareyle deniz ticaretinde kar elde edilebilirdi. Zaten "[son dönem Osmanlısı ve Cumhuriyet'in ilk yılları için olsa gerek] *Bizim vapurculuğumuzun geçirdiği buhranlar düşünülünce bu mütaleanın doğruluğu tezahür eder*" diyerek düşüncelerinin/önerilerinin sağlamasını yapmıştı.[102]

1930'lu yıllarda İstanbul tersanesinin geliştirilmesini, ticaret ve savaş gemilerinin burada yapılmasını ısrarla savunan - isimlerden olan - Abidin Daver'in[103] çalışma, eser ya da yazılarında zaman zaman kullandığı Türk Armatörler Birliği'nin verileri aracılığı ile Cumhuriyet'in ilk yıllarındaki deniz ticaretinin tablosu çizilmektedir.[104] 1 Temmuz 1946'da Denizcilik Bayramı münasebetiyle kaleme aldığı *Cumhuriyet*'in başmakalesinde Türk deniz ticaretinin geri kalışının temel faktörü olan kapitülasyonlar nedeniyle "*Cumhuriyet rejimine Türk denizciliğini yoktan varetmek vazifesi*"nin düştüğünü ifade etmişti.[105] Lozan Antlaşması ve kabotaj hakkının kazanılmasıyla Türk deniz ticaret filosu 1933'e kadar uzanan süreçte 35.000 tondan 111.000 tona ulaşmıştı. Ancak "*eski adı ile Seyrisefain, yeni ismile Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme İdaresini korumak için inhisarcılık yoluna girildikten sonra duraklama devri*"ne girilmişti. Bu uygulamanın paralelinde 1940'ların sonlarına kadar uzanan süreç armatörleri ve deniz ticaretini olumsuz etkilemişti.[106] Nitekim Türk ticaret filosu 1923'te 34.902, 1928'de 88.069, 1933'te 110.774 ve 1936'da 116.745 tona ulaşmıştı. 1933'ten 1936'ya 6000 tonluk artış yaklaşık bir gemi anlamına gelmekteydi. Armatörlerin elinde 1939'da 102.000 tonluk şilep var iken bu oran savaşında etkisiyle 1947'de 53.433 tona düşmüş ancak 1948'de 60.000 tona yükselmişti. Bu tablo içinde 1933'te çıkan 2239 sayılı Denizyolları İşletme Kanunu'nu gelişmeyi durduran faktör olarak değerlendirmişti. Kabotaj

---

[102] Daver, *Gemi*, s. 77-96.

[103] "Kendi Gemilerimizi Kendimiz Yapalım", *Cumhuriyet*, 11 Mart 1939, s. 8; "Türkiye'de Vapur İnşaiyeciliği", *Cumhuriyet*, 6 Nisan 1939, s. 2.

[104] Türk Armatörler Birliği'nin devletin üst makamlarına gönderdiği deniz ticaretinin geliştirilmesi doğrultusunda öneri ve dileklerinden oluşan küçük broşürden hareket eden Daver, deniz ticaret filosunu ve gelişim çizgisini Yunanistan ile karşılaştırarak durum belirlemesine gitmişti. Ayrıca armatörlerin korunması ve faaliyetlerinin sınırlanmaması gerektiğini sürekli yazdığını hatırlatmıştı. Bkz. "Deniz Ticaretimizi Geliştirmenin Tek Yolu", *Cumhuriyet*, 20 Şubat 1948, s. 1, 3.

[105] Daver, "Denizciliğimize Aid Dilekler", *Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1946, s. 1, 3.

[106] Daver, "Deniz Ticaretimizi Geliştirmenin Tek Yolu", s. 1, 3. Fevâid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa, Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi, Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi, Devlet Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, AKAY, Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Müdürlüğü, Denizbank Umum Müdürlüğü ve Denizcilik Bankası TAŞ gibi kuruluşların kısa geçmişleri için bkz. Ayhan Yüksel, *Geçmişten Günümüze Tirebolulu Denizciler*, Bengi Yayınları, İstanbul 2010, s. 13-20.

inhisarı kanununun armatörlerin faaliyetlerini taşıyacakları mallara kadar sınırladığını, yolcu taşımacılığı gibi işlerle uğraşma olanaklarını kaldırdığını ve bunların denizcilik sahasında çalışan özel sektörü gerilettiğini ileri sürmüştü.[107] Ayrıca çeşitli başarılara rağmen denizciliğin yeterince ön planda tutulmaması, denizciliğin önemini denizci olmayanların tam değerlendirememesi ve kararsızlıklar nedeniyle denizcilikte kalkınma hedefine ulaşılamadığını düşünüyordu.[108] Nitekim 7 Mart 1939 tarihinde İsmet İnönü'nün Taşkızak Tersanesi'ni gezdiği sırada söylediklerini hatırlatan Abidin Daver, bu konuşmada bahsedilen atılım hazırlıklarının ve kararlılığının İkinci Dünya Savaşı nedeniyle ortadan kalktığını belirtmişti.[109]

1940'lı yıllarda da Türkiye'deki denizcilik faaliyetlerinin her açıdan yetersiz olduğunu düşünüyordu. Bu noktada, deniz ticaretinin sadece kabotaj hakkından ibaret olmadığı, deniz ticaretine sınırlı bir çerçeveden yaklaşılmaması gerektiği ve Haliç'te karşıdan karşıya yolculuk ya da yük taşımakla denizciliğin geliştirilemeyeceği içeriğine sahip oldukça eleştirel bir analiz yapmıştı.[110] Türkiye'de denizciliğin geriliğinden yakındığı bu dönemde önerisi, "*büyük düşünmek*" ve dünya denizlerine açılmak, şilepçiliğe önem vererek özel sektörü desteklemek ve armatörlere uzun vadeli krediler vermekti.[111]

1946 yazında denizciliğe yönelik savaş döneminden gelen (yurtdışı sefer yasağı gibi) sınırlamaların kaldırılmasını ve dahili seferlere yönelik armatörlerin kendi aralarında işbirliği yapmalarını gündeme getirmişti.[112] Yazar, 1 Temmuz 1946 tarihinde Denizcilik Bayram münasebetiyle yayınladığı yazısında denizcilik hakkındaki beş yıllık planın uygulanmasını, armatörlere destek olunmasını ve özel sermayenin teşvikini, her türlü geminin yapılabileceği

---

[107] Daver, karşılaştırma amacıyla Danimarka ve Norveç'in deniz ticareti ile ilgili verilerini aktarmaktadır. Danimarka ve Norveç ticaret filolarının 1938-1939'daki yıllık artış oranının 45.388 ve 270.638 ton olduğunu, Yunanistan'ın ise 1925 ile 1938 arasındaki hacmini 994.000 ton artırdığını belirtmişti. Bkz. "DB - Kabotaj İnhisarının Denizciliğimize Zararları", *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1948, s. 2.

[108] Daver, "Denizciliğimize Aid Dilekler", s. 1, 3.

[109] Daver, "Taşkızakta 5000 Tonluk 4 Gemi Yapabiliriz", *Cumhuriyet*, 25 Kasım 1945, s. 2.

[110] Daver, "Biz, Denizci Millet miyiz?", *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947, s. 2. 1945 yazında Devlet Denizyolları vapurlarından sağlanan gelirin yarısının İstanbul halkını taşımaları münasebetiyle İstanbul Belediyesi'ne tahsisini önermişti. Bkz. *aynı yazar*, "Günün Mevzuları - İstanbulun İmarı İçin Lüzumlu Milyonları Nasıl Bulabiliriz?", *Cumhuriyet*, 6 Haziran 1945, s. 2.

[111] Daver, "Biz, Denizci Millet miyiz?", s. 2. Kendi görüşlerini destekleyecek farklı yazılar yazmıştı. Bkz. *aynı yazar*, "Günün Mevzuu - Japon Denizciliği Nasıl Doğdu", *Cumhuriyet*, 20 Kasım 1941, s. 2. Abidin Daver, 1946 baharı itibariyle görüşlerindeki çizgileri korumuş ve armatörlere ağırlık verilerek onların desteklenmesini savunmuştu. Bkz. *aynı yazar*, "DB - Türk Şilepçiliğini Geliştirme Şartları", *Cumhuriyet*, 9 Mayıs 1946, s. 2.

[112] Daver, "Türk Şilepçiliğini İnkışaf Ettirmek İçin", *Cumhuriyet*, 26 Haziran 1946, s. 1, 3.

bir tersaneyle birlikte liman ve iskelelerin inşa edilmesini gerekli görüyordu.[113] Zaten Haliç'te gemi yapılabileceğini düşündüğünden bunun kanıtı olarak 1945 sonlarında köşesinde Devlet Denizyolları'nın İstanbul'daki tesislerinde tamiri yapılan gemilerin dökümünü köşesinde vermişti. Ayrıca Camialtı, Hasköy ve İstinye'deki tesislerde romorkör gibi araçların inşa edildiğini hatırlatmış ve buralardaki diğer faaliyetleri de anlatmıştı.[114]

Yazar, 1945'te devletin denizcilik için 150.000.000 lira ayırmasını ve 1946 bütçesine bu miktarın yarısını koyma kararını sevinçle karşılamıştı. Çünkü Türkiye sınırlı sayıdaki gemileriyle Fransız limanlarına yapılan seferlerden 5.000.000 sterlin kazanç elde ettiğine göre yatırım yapıldığında çok daha fazlasını kazanabilirdi. Zaten bunları sadece birer karşılaştırma verisi olarak ortaya koymuştu. Daver'e göre Türkiye 1945'te 500.000 tonluk ticari gemiye ihtiyaç duyuyordu ve buna karşılık ülke Taşkızak Tersanesi'nde gemi yapma kapasitesine sahipti. Özetle Türkiye'nin gemi yapabileceğini savunuyordu. Devlet Denizyolları'nın Haliç'teki tesislerinin de aynı yeterliliğe sahip olduğunu belirtmişti. Üstelik Türk çalışanına bu olanağın verilmesi gerektiğini savunuyordu.[115] Ayrıca savaş sonrasında Taşkızak'ta 5000 tonluk gemi yapılabileceği iddiasını çeşitli verilerle (bu tersanede Teknik Üniversite'nin de desteği ile yararlı çalışmalar yapıldığını ve Binbaşı Ata Nutku'nun bir tanker inşa ettiğini belirterek) desteklemişti.[116]

Hemen savaş sonrası dönemde görüşlerindeki ısrarı sürdürecekti. Nitekim 1945 Aralık ayında dönemin Ulaştırma Bakanı Ali Fuat Cebesoy, CHP Meclis Grubu'nda yaptığı konuşmada ticaret filosunun yetersizliğini açıklamıştı. Mevcut şartlar altında önce gemi alımına yönelinerek ticaret filosunun açıklarının kapatılması ve ikinci aşamada tersane yapılması öngörülmüştü. 1946 Sonbaharı'na gelindiğinde Daver, birinci aşamanın kısmen gerçekleştiği düşüncesi ile tersane yapımına geçilmesini savunacaktı.[117]

---

[113] Daver, "Denizciliğimize Aid Dilekler", *Cumhuriyet*, 1 Temmuz 1946, s. 3. Temmuz sonunda beş yıllık hükümetin planının eksiklerini sıralamıştı. Tersanelerden ve gemi sanayinden bahsedilmediğini belirtmiş; gemi inşası için gereken alt yapı, dinamik ve hammaddelerin farklı bakanlıkların elinde kalmasını eleştirmişti. Bkz. *aynı yazar*, "Memleket Sanayi İçin Değil, Sanayi Memleket İçin", *Cumhuriyet*, 27 Temmuz 1946, s. 1, 3.

[114] 19 posta gemisi (açık deniz gemileri), şehir hatları vapurları (18 vapurdan büyük kısmı tamir görmüş ya da görmekte idi), Boğaziçi vapurlarından 8 tanesi, Haliç vapurlarından 8 tanesi (tamir edilmiş bir tane kızağa çekilmişti), Denizyolları'nın 4 şilebi (tamir edilmiş ya da edilmekte idi) tamir edilmişti. Bunların arasında İstinye yüzer havuzu da vardı. Bkz. Daver, "DB - Halicde Yeni Gemiler Yapabileceğimizin Delilleri", *Cumhuriyet*, 19 Aralık 1945, s. 2.

[115] Daver, "Gemilerimizi Kendimiz Yapabiliriz ve Yapmalıyız", *Cumhuriyet*, 27 Kasım 1945, s. 1, 3.

[116] Daver, "Taşkızakta 5000 Tonluk 4 Gemi yapabiliriz", s. 2. Ata Nutku ve Abidin Daver'in onun hakkında yazdıkları için bkz. Aydın Eken, *Ord. Prof. Ata Nutku*, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul 2013, 591 s.

[117] Cebesoy, mevcut 500 tondan büyük yolcu vapurlarının 64.000 ton, şileplerin ise 82.000 ton

Yine savaş sonrası dönemde, 300.000.000 liralık tahsisatla beş yıllık bir sanayi hamlesi gündeme geldiğinde[118] bütün sanayi çalışmaları ile tüm kurumların merkezi bir çatı içinde tek elden yönetilmesini teklif etmiş, o günlerde TBMM'de de bu yönde adımların atılması üzerine bütün gemi sanayisinin (askeri ve ticari) endüstriyi idare eden bakanlığa (Ekonomi ve Endüstri Bakanlığı ismi düşünülüyordu) bağlanmasını teklif etmişti. Demir-çelik sanayi ile gemi yapımının paralelliğine dikkat çeken yazar, gemi işletmeciliğini uzmanlık açısından farklı bir sektör olarak ayırıyordu. Onun önerisinin temelinde, bu farklı alanların birbirlerini tamamlayacak şekilde aksamadan yürümeleri için tek elde toplanmış, planlı ve verimli bir karar mekanizması yatıyordu.[119]

1947 Haziran'ında ise savaş sonrasında deniz ticaretinin artırılması için iki program hazırlandığını, acil planın 5 yıllık olduğunu kısa süre içinde bunun tahsisatının 150.000.000 liraya çıkarılması kararının alındığını belirtmişti. Bir yandan da gemi alımına hız verildiğini hatırlatmıştı. Ayrıca 38 gemininin daha satın alınacağını ya da yaptırılacağını anlattığı yazısında yine tersane yapılması; bunun yan sanayinin gelişmesi, döviz girdisiyle istihdam sağlaması gibi yararları üzerinde durmuştu.[120] CHP'nin 1947 tarihli kurultayında Turgud Alpkartal'ın denizcilikle ilgili önergesinin olumlu karşılanarak 72. maddenin kabul edilmesini, yıllardır savunduğu kendi görüşlerinin parti programına girmesi olarak yorumlamıştı. 72. madde dış seferlere de öncelik verilerek ticaret filosunun geliştirilmesi, havuz ve tersanelerin iyileştirilerek sayılarının artırılması, armatörlere yolcu ve mal taşıma hakkı tanınarak sınırlamaların kaldırılması, küçük taşıt araçlarının desteklenmesi hakkındaydı.[121]

Abidin Daver, Teknik Üniversite'de ders veren Ata Nutku ile beraber Türkiye'deki motorlu-yelkenli deniz taşıtlarıyla mavnaların ıslahına yönelik bir proje üzerinde çalışmışlardı. Sonuçta Daver, küçük motorlu tekneler için motor güçlerini de gözeten modellerin oluşturularak yapımlarına başlanmasını, mavnaların yerine büyük teknelerin geçirilmesini önermişti. Ayrıca böyle deniz araçlarında çalışanlar için kabul edilen hayat, çalışma ve sosyal yardım esaslarının uygulamaya konulmasını hatta bu çizgide bir meslek teşkilatı oluşturulmasını tavsiye etmişti.[122] 1949 baharında yine denizcilikte özel sektörün önünün açılması ve armatörlere yönelik sınırlamaların kaldırılması hakkında yazmış; armatörlerin bu yöndeki girişimlerini kamuoyuna aktarmış ve

olduğunu söylemişti. Bkz. Daver, "Artık, Sıra Tersaneye Geldi", *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1946, s. 1, 3.

118 Daver, "Beş Yıllık Sanayi Hamlesi", *Cumhuriyet*, 21 Ocak 1946, s. 1, 3.

119 Daver, "Sanayimizin Bir Elden İdaresi Lazımdır", *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1946, s. 1, 3.

120 Daver, "Türk Gemi İnşa Sanayiini Kurmak Şerefi", *Cumhuriyet*, 16 Haziran 1947, s. 1, 3.

121 Daver, "DB - Kabotaj İnhisarının Denizciliğimize Zararları", s. 2.

122 Daver, "DB - Türk Denizcileri Ortaçağ Hayatından Kurtarılmalıdır", *Cumhuriyet*, 22 Ağustos 1947, s. 2.

Denizcilik Bankası'nın kurulması üzerinde durmuştu.[123]

1949 başlarında *Ulus* gazetesinin verilerine dayanarak mevcut ve hizmette olan devlet gemilerinin 151.899 ton, armatör gemilerinin 89.945 ton ve toplam tonajın 241.394 tona ulaştığını, 1948'de ticaret filosuna armatör gemileri ile 2 şehir hatları vapuru dahil olmak üzere 72.107 tonluk 16 geminin katıldığını belirtmişti.[124] Aynı yıl Kasım Gülek (eski Ulaştırma Bakanı), ihtiyacı karşılamayan Haliç'teki tezgah ve fabrikaların iyileştirilerek genişletilmelerini gündeme taşımıştı. Abidin Daver, - yıllardır her türlü ticaret ve savaş gemisi yapılabilecek bir tersane kuruluşunu savunduğundan - bu yaklaşımı çok olumlu karşılamıştı. Bu noktada Daver, bir kerede büyük bir tersane inşa etmek amacıyla mevcudun ihmali ya da parçalanması yerine varolan yapıların mükemmelleştirilmesini önermişti.[125] Hemen ardından Ocak sonlarında, daha önce üzerinde durduğu görüşlerini dile getirmiş; Türkiye'nin kendi kaynakları ile kendi gemilerini yapması ve geniş sahalarda, uluslararası sularda ticarete yönelmesi üzerinde durmuştu. Ayrıca tesisat, malzeme ve uzman açısından gereken alt yapının bulunduğunu, eksiklerin ise zamanla tamamlanabileceğini savunmuştu.[126]

1950 baharında Ulaştırma Bakanı Kemal Satır'ın Türkiye'de gemi yapılabileceği fakat bunun zaman alacağı ve pahalıya mal olacağı yönündeki demeci üzerine Daver, kendisine açık bir mektup yayınlamıştı. Burada Teknik Üniversite pofesörlerinden Muhittin Etingü ve Ata Nutku'nun ortaya koydukları verilerle, bakanın söylemlerini çürütmeye çalışmıştı. Hatta, gemi inşa edilmeyecekse, Teknik Üniversite'de neden bir gemi inşa etmek amacını taşıyan bir şubenin açıldığını ve niçin bu iş için mühendisler yetiştirildiğini sorgulayacaktı. Bu yaklaşım içinde sürekli başkalarına muhtaç kalınacağının özellikle altını çizmişti.[127]

1950'de DP iktidara geldiği zaman Cumhurbaşkanı Celal Bayar'a

---

[123] Daver, "Denizciliğimizin Beklediği Himmet", *Cumhuriyet*, 12 Nisan 1949, s. 1, 3.

[124] Daver, "Türk Denizciliğine Aid Bir Senelik Bilânço", s. 2.

[125] Yazar, Haliç, Paşabahçe, Pendik gibi yerlerde yeni sivil tersane kurma rüyasının kovalandığını söyleyerek, Haliç'teki tersanenin Devlet Denizyolları, Devlet Limanları İdaresi ve Bahriye arasında bölünmesini eleştirmişti. Ayrıca Haliç fabrika ve havuzlarının gelişememesini ABD'den modern makine ve motor atölyesi ile 12.000 tonluk gemi kaldırabilecek yüzerhavuzun alınmasını gerçekleştirmeyen Genel Müdür Yusuf Ziya Erzi'ye bağlamıştı. Bkz. Daver, "DB - Yeni Gemiler Yapacak Tersane Meselesi", *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1949, s. 2.

[126] Daver, "DB - Gemilerimizin Bir Kısmını Kendimiz Yapmalıyız", *Cumhuriyet*, 25 Ocak 1949, s. 2, 4.

[127] Daver, son noktayı "*Sayın Kemal Satır, bu defa ısmarlanacak gemileri Marshall planının tiraj hakkından istifade etmek mecburiyetinden dolayı ecnebi fabrikalarına sipariş etmeğe mecburuz; demiş olsaydı beni, bilmem kaçıncı defa, bu mevzu üzerinde kalem sallamaktan kurtarmış olurdu*" sözleriyle koymuştu. Daver, "DB - Gemilerimizi Mutlaka Kendimiz Yapmalıyız - Ulaştırma Bakanı Sayın Kemal Satıra", *Cumhuriyet*, 26 Nisan 1950, s. 2.

yönelik yayınladığı açık mektubunda da aynı görüşlerini savunmuş; gemi yapımına bir an önce başlanmasını ve tersanenin zamanla gelişeceği fikrini ileri sürmüştü. Bunların yanında denizcilik işleri için bir komisyon oluşturulmasına cumhurbaşkanının ön ayak olmasını istemişti.[128] Türkiye'de iktidarın yeni değiştiği bu dönemde, sürekli yaptığı eleştirileri yinelerken Ulaştırma Bakanı Tevfik İleri'nin denizcilikle ilgilenmesini ve bir deniz şurası toplanması önerisini çok olumlu karşılamıştı.[129] Kısa bir süre sonra Tevfik İleri'nin yerine Seyfi Kurtbek'in bakanlığa atanmasını da yine olumlu bir gelişme olarak değerlendirecekti.[130] O sıralarda Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme İdaresi'nin yeniden yapılandırılarak yeni bir ticari hüviyete kavuşturulmasının gerektiğini yazmıştı. Ona göre, bu genel müdürlüğün çatısı altında toplanan ve farklı işleri yürüten kurumların birbirleriyle bağlantıları denizde ya da deniz kenarında olmalarından ibaretti.[131]

Abidin Daver, DP'nin ilk iktidar yıllarında armatörlerin desteklenmesi, geniş alanlarda ticaret yapmak gibi daha önce de ileri sürdüğü görüşlerini ana hatlarını koruyacak şekilde tekrarlamıştı. Bu arada Bayar'ın başbakanlığı sırasında, 1937'de açılan Denizbank'ın 1939'da kapatılmasını, yerine Devlet Denizyolları ve Limanları İdaresi'nin kuruluşunu hatırlatarak bunları eleştirirken "*Bugün Denizcilik Bankası, serbest bir ticaret şirketi ve müessesesi halinde çalışmağa, hususi teşebbüs de, tahdidlerden kurtularak inkışafa müsaid bir vaziyete girmiş bulunuyorlar*" diyerek olumlu gelişmelere işaret etmişti. Ayrıca armatörlere yolcu taşıma sektörüne girmeleri ve birleşik şirketler oluşturmaları doğrultusundaki tavsiyelerini yineleyecekti.[132]

---

[128] Daver, "Tersane Davamız", *Cumhuriyet*, 24 Temmuz 1950, s. 1, 3. Taşkızak tankerinin denize indirilme töreni sırasında Abidin Daver, Ata Nutku, Muhittin Etingü, Cumhurbaşkanı Celal Bayar ve Başbakan Adnan Menderes ile sohbet etmişlerdi. Sohbet sırasında Bayar'ın tavsiyesiyle Menderes bu komisyonun kurulmasına olumlu yaklaşmıştı. Daver, bunları anlattığı yazısında Türkiye'nin gemi inşa tarihinden kısaca bahsetmiş ve hükümetten icraata geçmesini istemişti. Bkz. *aynı yazar*, "Gemi İnşa Sanayii Kurmak Bir Zarurettir", *Cumhuriyet*, 1 Eylül 1950, s. 1, 3.

[129] Daver, "Deniz Şurası", *Cumhuriyet*, 5 Ağustos 1950, s. 1, 3.

[130] "Hem Nalına Hem Mıhına", *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1950, s. 2.

[131] Daver, "Devlet Denizciliğinde Doğru Yol", *Cumhuriyet*, 14 Ekim 1950, s. 1, 3.

[132] Daver, "Türk Denizciliği İçin Hayırlı Bir Kanun", *Cumhuriyet*, 13 Ağustos 1951, s. 1, 3; "Denizciliğimizde Armatörlere Düşen Vazife", *Cumhuriyet*, 20 Ağustos 1951, s. 1, 3. 1950'lerin ilk yıllarında Türk ticaret filosunda özel şahsiyetlere ait büyük ve küçük olmak üzere 81 yük gemisi bulunuyordu. Yolcu nakliyatı eski Seyrüsefain, sonra Denizyolları ve o günlerde Denizcilik Bankası'nın yetkisinde olduğundan özel girişimciler bu tip gemileri almamışlardı. "Ticaret Filomuza Katılan Armatör Gemileri", *Milliyet*, 13 Nisan 1953, s. 6.

D. TÜRKLER DENİZCİ MİDİR?

Cumhuriyet'in - büyük ihtimalle Abidin Daver tarafından yazılan - "*Hem Nalına Hem Mıhına*" adlı köşesindeki tanımlamaya göre "*denizci millet, ezelden ebede kadar hürdür*", esirliğe tahammül edemez ve kayaları aşındıran dalgalar gibi güçlüdür. Zaten denizi, denizciliği seven, denizcilikte önde giden milletler "*mes'ud, müreffeh, zengin ve ileri milletlerdir*".[133] Daver, birkaç yıl sonra bu tanımlamayı "*Denizci millet tabirinin en kısa tarifi…: Denizden faydalanmağı bilen millet*" demektir şeklinde formüle edecekti[134]. Bu tanım - biraz da kaçınılmaz şekilde - "*Türk milleti denizci midir?*" sorusunu akla getirmektedir. Zaman zaman bizzat Abidin Daver bu soruyu ortaya atmış ve doğrudan cevaplandırmaya çalışmıştır. Hatta bütün yazı ve kitaplarında bu soruya cevap teşkil eden izlerin bulunduğu ileri sürülebilir.

Abidin Daver bu soruyu birkaç noktadan hareketle cevaplandırmaya çalışmıştır. Öncelikle "*Türk milleti denizci midir?*" sorusunun tarihsel bir bakış açısı ve analizle cevaplanabileceğini düşündüğü anlaşılmaktadır. Yazar, Türklerin Osmanlı İmparatorluğu'ndan daha önce denizin değerini anlayarak denizci olduklarının altını çizmektedir.[135] Ayrıca muhtemelen kendisinin yazdığı "*Hem Nalına Hem Mıhına*" adlı köşede - Reşid Saffet Atabinen'in Yeniçağ dergisinde çıkan "*Emil Ludwig ve Akdeniz*" başlıklı yazısına dayanarak - Emil Ludwig'in "*Türkler denizci kavim değillerdir*" yaklaşımına tepki göstermişti. Bu iddianın gülünç ve içinin boş/kof olduğunu değerlendirmişti. Ludwig'in görüşüne karşı "*etrafı denizlerle çevrilmiş bir memlekette yaşayan bir millet, mutlaka denizci olmak zorundadır. Ludwig 'denizci' derken galiba yalnız bugünkü büyük gemileri inşa, sevk ve idare edenleri düşünüyor. Halbuki denizde çalışan ve hayatını denizde kazanan adam demektir. Bu bakımdan, kıyı uşaklarının çoğu, denizde*

---

[133] "Hem Nalına Hem Mıhına - Türk Gençliği Denize!", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1942, s. 2. Aynı köşede 1937 sonbaharında Atatürk'ün TBMM'yi açış nutkunda söylediği "*En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile, en ileri denizci millet kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği, Türkün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli, ve onu az zamanda başarmalıyız… Ekonomik bünyemizdeki inkişaf, deniz nakliye vasıtaları ihtiyaçlarını hergün artırmaktadır… Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filomuz için, hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lazımdır.*" gibi sözleri Abidin Daver'in 1940'larda savundukları ile paralellik gösteriyordu. O konuşmada Atatürk kısa süre içinde Su Mahsulleri ve Deniz Bank hakkında Meclis'in ilgisini çekecek bir tasarının gündeme geleceğini söylemişti. "Hem Nalına Hem Mıhına - Denizcilik Türk Milletinin Ülküsü", *Cumhuriyet*, 3 Kasım 1937, s. 3. Celal Bayar, 8 Kasım 1937 tarihinde hükümet programını okuduğunda İstanbul Tersanesi'nin yeni savaş ve ticaret gemileri yapılacak hale getirileceğini, Deniz Bank'ın kurulacağını, deniz ve kara yollarının birleştirileceğini ve limanların inşa edileceğini açıklayacaktı. Bkz. "Programın Ana hatları", *Cumhuriyet*, 9 Kasım 1937, s. 1.

[134] Daver, "Biz, Denizci Millet miyiz?", *Cumhuriyet*, 11 Aralık 1947, s. 2.

[135] Daver, "Türk Denizciliğini Geliştirmenin Tek Çıkar Yolu", *Cumhuriyet*, 3 Eylül 1948, s. 1.

yaşıyan Türk milleti, denizci bir millettir" savunmasını ortaya koymuştu. Ayrıca tarihsel açıdan böyle bir yaklaşımın gerçeklik sorunu taşıdığını hatırlatmış ve Osmanlı döneminden tarihsel örnekler vermişti.[136]

Türklerin denizci kimliklerinin Barbaros ve kardeşi Oruç'un faaliyetlerinin gözönüne alınmasıyla önemli derecede belirginleştiğini düşünmekteydi. Nitekim "*Bu iki Türk denizcisinin Tunus ve Cezayir'de kurdukları devlet, onların yalnız cesur ve kahraman birer levend değil, aynı zamanda idarecilik ve teşkilatcılık; bakımından çok yüksek bir medeni kudret ve kabiliyete sahip bulunduklarını gösterir*" ifadeleri nasıl düşündüğü hakkında kesin bir fikir vermektedir.[137] Bunlardan çıkan sonuç; Türk milletinin geçmişte denizci olduğu idi. Üstelik Türk milleti bu açıdan gereken bütün özellikleri sergilemişti. Ancak 1946 baharında yazdığı gibi "*Osmanlı saltanatının inhitat devrinde modern denizcilikten geri kalmışlar*"dı ki bu "*onların fıtri kabiliyetsizliklerinden değil o devrin idaresizliğinden ve aczinden*" kaynaklanmıştı.[138]

Yazarın anlatımıyla iki yarımadadan oluşan Türkiye, denizlerin serbestliği ilkesi çerçevesinde bütün okyanusların Türk gemilerine açık olmasına rağmen 20. yüzyılın ortalarında "*denizin nimetlerinden*" faydalanamıyordu. Bu sonuçtan yakınan Daver'e göre Barbaros'un torunları, denizin ve denizciliğin kıymetini kavrayamamışlardı. Üstelik Türklerin denizcilik faaliyetleri 7000 km'den fazla olan kıyıların bile ihtiyacını karşılayamamaktaydı.[139] Bir servet kaynağı olan denizden[140] Türkiye'nin yararlanması son derece düşük seviyedeydi. Büyük ticaret filolarıyla ticari ve askeri ihtiyacı karşılayacak gemi sanayi bulunmamaktaydı. Hatta yazarın ifadeleriyle "*Amerikadan satın aldığımız 10 yeni gemiyi süratle tamir ve tadil edebilecek bir tersanemiz bile yoktur*".[141] Üstelik Daver, 1947 yılında kaleme aldığı bir yazısında Danimarka, Yunanistan, Norveç gibi ülkelerin denizciliğini nüfus ve yüzölçümleriyle ilişkili olarak

---

136 "Hem Nalına Hem Mıhına - Türkler Denizci Değillermiş!", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946, s. 2. Osmanlı dönemi denizciliği hakkında son yıllarda yapılan bazı çalışmalar için bkz.: Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918*, (ed. Gültekin Yıldız), Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 121-168; Levent Düzcü, "Osmanlı Denizciliğinde Teknolojik Transformasyon: Yelkenliden Buharlı Gemiye Geçiş Dönemi (1828-1862)", *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi, Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar*, (haz. Kahraman Şakul), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013, s. 182-199; Tuncay Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatürü Dergisi*, C. 2, S. 4, Güz 2004, s. 297-353.

137 Daver, *Barbaros Hayrettin Paşa*, s. 3.

138 Daver, "Gemilerimizi Kendimiz Yapabiliriz ve Yapmalıyız", s. 1; "Hem Nalına Hem Mıhına - Türkler Denizci Değillermiş!", *Cumhuriyet*, 4 Mayıs 1946, s. 2.

139 Daver, "Türk Denizciliğini Geliştirmenin Tek Çıkar Yolu", s. 1.

140 Daver, "Gemilerimizi Kendimiz Yapabiliriz ve Yapmalıyız", s. 1.

141 Bu büyük gemilerin alınmasına çok eleştiri geldiğini ancak aslında çok olumlu bir adım atıldığını yazmıştı.

ticari deniz filolarının tonajları üzerinden karşılaştırmıştı.[142] Bu karşılaştırmaya Letonya ve Estonya gibi küçük Baltık devletlerini de eklemiş ve Türkiye'nin ne kadar geri kaldığını ısrarlı bir şekilde vurgulamıştı.[143] Türkiye'de balıkçılığın yanında ülke limanları arasında yolcu ve eşya nakliyatı yani deniz ulaştırması da yetersizdi.[144] Son olarak - muhtemelen kendisinin yazdığı - "*Hem Nalına Hem Mıhına*" köşesinde, Türkiye'de deniz sporlarının bile Meşrutiyet ilan edildikten sonra oldukça geç bir dönemde başladığını hatırlatmıştı.[145] Daver'in teşhisi, şanlı denizcilik tarihine sahip modern Türkiye'nin denizciliği ve deniz ticareti ruhunu kavrayamadığı yönünde idi.[146]

E. TÜRK DENİZCİLİĞİNE KATKILARI

Abidin Daver, denizcilik çizgisinde kalem sahibi olmak suretiyle Türk denizciliğine kültürel ve teorik ya da düşünsel denilebilecek katkılarda bulunmuştu. Denizcilikle ilgili birçok farklı konuda makaleler ya da köşe yazıları yazmıştı. Zaten askeri açıdan denizcilik tarihi hakkındaki yazılarıyla ve bu alana katkılarıyla tanınmış bir gazeteciydi. 7 Kasım 1938 tarihinden itibaren *Cumhuriyet*'te "*Tarihte Büyük Deniz Muharebeleri*" başlığı altında uzun süren bir tefrikası yayınlanmıştı.[147] Bu dizi 19 Mart 1939 tarihinde 125. sayısında tamamlanmıştı.[148] Bu diziyi Mehmet Şükrü Bey (Esfar-ı Bahriye-i Osmaniye), Ali Haydar Alpagot (Denizde Türkiye), Sait Talat Halman (Umman ve Hind Denizlerinde Türkler), Deniz Albay Ertuğrul (Akdeniz Hakimiyeti ve Türkler), Jurien de la Graviere (Dorya ile Barbaros), Fevzi Kurdoğlu (Barbaros Hayreddin Paşa), Ali Rıza Seyfi (Barbaros Hayreddin) gibi isimlerin eserlerinden yararlanarak hazırlamıştı.[149] Tefrikanın Türklerle ilgili kısmı, 22 Aralık'ta 41. sayısında başlamıştı. Bu sayısında "*Hilâle Karşı Salib*" başlığını taşıyan[150] tefrika 6 Ocak 1939'da "*Denizde Türkler*" (tefrika no:56) başlığı ile devam

---

142 Yunanistan'ın toplam tonajı 1925'te 895.000 ton, 1939 yılında ise 1.780.000 ton, aynı yıllarda Türkiye'nin toplam tonajları 130.000 ton ve 224.000 ton idi.

143 1939'da Letonya'da 192.000, Estonya'da 200.410 tonluk ticaret filoları vardı. Finlandiya'nın ticari filosu ise 625.000 ton idi.

144 Daver, "Biz, Denizci Millet miyiz?", s. 2.

145 "Hem Nalına Hem Mıhına - Türk Gençliği Denize!", *Cumhuriyet*, 15 Haziran 1942, s.

146 Daver, "Biz, Denizci Millet miyiz?", s. 2.

147 Daver, "TBDM", Tefrika No: 1, *Cumhuriyet*, 7 Kasım 1938, s. 2. Salamin, Aksiom, Atina-Isparta, Roma-Kartaca, Bizanslılar-Araplar, Eklüz Deniz Muharebesi gibi konuları işlemişti. 11 Kasım 1938, 22 Kasım 1938 gibi bazı günlerde tefrika yayınlanmamıştı.

148 Yazar, dizinin çok uzadığını yabancı devletlerin büyük deniz savaşlarını anlatmak üzere bu kısmı bitirdiğini yazmıştı. Daver, "TBDM", Tefrika No: 125, s. 2.

149 Kâtib Çelebi'nin *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr* adlı eserini de kullanmıştı.

150 Daver, "TBDM", Tefrika 41, s. 2 - "TBDM", Tefrika 49, s. 2.

edecekti.[151] Bunlardan sonra tefrika dizisi önce "*Denizde Osmanlı Türkleri*"[152] sonra "*İstanbulun Zaptı*"[153], "*Osmanlılarla Venedikliler*",[154] "*Akdenizde Türkler*",[155] "*Akdenizde Türk Korsanları*",[156] "*Barbarosun Muharebeleri*",[157] "*Preveze Zaferi*",[158] "*Bir İmparatorluğu Yenen Beylik*"[159] ve "*Barbaros'un Fransa Seferi*"[160] başlıklarını taşıyacaktı. Muavenet-i Milliye Muhribi'nin Çanakkale Savaşı sırasında gösterdiği başarılar hakkında da aynı gazetede yazıları çıkmıştı.[161]

Deniz adlı kitabı "*Denizler ve Coğrafya*", "*Denizlerin Derinliği ve Bu Derinliğin Ölçüsü*", "*Deniz Suyu*", "*Denizlerin Harareti ve Buzları*" ve "*Dalgalar, Soluğan, Meddücezir*" başlıklarıyla kolay anlaşılır ama kültür yüklü, ciddi ve teknik bir çalışma idi.[162] Benzer bir değerlendirme "*Eski Zaman Gemileri*", "*Zırhlı Gemiler*", "*Ticaret Filoları*" ve "*Yeni Türk Donanması*" başlıklarından oluşan Gemi adlı eseri için de geçerliydi.[163] *Türk Denizciliği* kitabı ise gayet açık seçik ve anlaşılır bir tarzda halka Türkiye denizcilik tarihini ulaştırıyordu.[164] Böyle birçok farklı içeriğe sahip eserleri ya da tarihsel nitelikli gazete yazılarıyla denizcilik tarihine bilimsel düzeyde katkıları olmuştu. Nitekim *Türk Denizciliği* adlı eserinde "*Gerek Fatih ve gerekse Fatihin oğlu Bayezid devrinde Türk donanmasından bahseden bazı tarih kitaplarımız, üç sıra kürekli gemiler bulunduğu yazarlar. Bu, bir hatadır ki ecnebi tarihlerinde de sık sık görülür. Bunlarda 10, hatta 40 sıra kürekli gemilerden bile bahis vardır*" şeklindeki ifadelerinden sonra üst üste üç sıra kürekli kadırganın Üçüncü Napolyon zamanında yapıldığını ve yüzdürülemediğini hatırlatmıştı.[165]

---

151 Daver, "TBDM", Tefrika 56, s. 2 - "TBDM", Tefrika 62, s. 2.
152 Daver, "TBDM", Tefrika 63, s. 2 - "TBDM", Tefrika 68, s. 2.
153 Daver, "TBDM", Tefrika 69, *Cumhuriyet*, 19 Ocak 1939, s. 2 – "TBDM", Tefrika 74, s. 2.
154 Daver, "TBDM", Tefrika 75, s. 2 - "TBDM", Tefrika 84, s. 2.
155 Daver, "TBDM", Tefrika 85, s. 2 - "TBDM", Tefrika 88, s. 2.
156 Daver, "TBDM", Tefrika 89, s. 2 - "TBDM", Tefrika 104, s. 2.
157 Daver, "TBDM", Tefrika 105, s. 2 - "TBDM", Tefrika 110, s. 2.
158 Daver, "TBDM", Tefrika 111, s. 2 - "TBDM", Tefrika 119, s. 2.
159 Daver, "TBDM", Tefrika 120, s. 2 - "TBDM", Tefrika 121, s. 2.
160 Daver, "TBDM", Tefrika 122, s. 2 - "TBDM", Tefrika 125, s. 2.
161 Semiz, *a.g.m.*, s. 395.
162 Daver, *Deniz*, Kanaat Kütüphanesi, 1932, 87 s.
163 Daver, *Gemi*, Kanaat Kütüphanesi, 1932, 103 s.
164 Daver, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947, 56 s.
165 Daver şunları yazmıştı: "*Bizim ve ecnebi tarihlerin kullandıkları sıra tabiri bir küreği çeken adamların sayısını gösterir. Yani üç, beş ve dokuz kişi tarafından çekilen kürekler bahis mevzuudur. Deniz Harb Okulumuzun denizcilik tarihi öğretmeni rahmetli Fevzi Kurdoğlu da (Türklerin Deniz Muharebeleri) eserinde bu hataya düşmüştür. Venedik tersanelerinde çalışmış Yani isminde bir gemi mimarı tarafından tersanelerimizde yapılan yelkenli ve kürekli, 1000 kişi mürettepli, üç güverteli iki büyük gemiden -ki birini Kemal Reis, ötekini de Burak Reis idare etmişlerdir- bahsederken bunların beheri 9 kişi tarafından çekilen 25 çift kürekleri olduğunu kitabının 162inci sahifesinde söylüyor- böylece belki de farkına varmadan hatasını tashih ediyor. Farkına varmadan diyoruz: Çünkü aynı eserin 125inci sahifesinde Fatihin*

Çalışmaları kapsamında önemli katkılarından birisi Mesudiye Zırhlısı'ndan kurtarılan denizcilerle yaptığı görüşmelerdi. Bunların yazılı halde hazırlanması geminin batışı, kurtarma çalışmaları, mürettebatın yaşadıkları ve kurtarılanların sonraki yaşamlarına ışık tutulmasını sağlayacaktı. Bu çalışmasında hayatta kalanların sonraki yaşamlarını aktarırken alanında uzmanlaşmış bu mürettebattan Cumhuriyet'in ilk yıllarında yararlanılmamasını elim bir durum olarak yorumlamıştı.[166]

Abidin Daver, (genelde denizcilikle ve) Türk denizciliği ile ilgili tarihsel mekan, eser ve değerleri de izlemişti. Nitekim 1930'ların ikinci yarısında gündeme getirdiği konular arasında Turgut Reis'in Trablusgarp'taki mezarı vardı. Mezarın Trablusgarp'ta iyi durumda olmadığı için İstanbul'a nakledilmesini önermişti. Bu konu, İstanbul'daki yabancı gazeteler (*Fransızca Beyoğlu* ve *İl Messaggero degli İtaliani*) tarafından araştırılarak Trablusgarp valisinden sorulmuştu. Daha sonra türbenin durumunun iyi olduğu haberi *Cumhuriyet*'e de yansıyacaktı.[167] Deniz Müzesi ve geçmişiyle de ilgilenmişti. Deniz Müzesini tanıtan yazılar yazan Daver, Deniz Müzesi'nin Barbaros Meydanı'nın bir tarafında yapılmasını istemiş ve bu bina tamamlanıncaya kadar Dolmabahçe Camii'nin müze olarak kullanılmasını teklif etmişti.[168]

1938'de ise Preveze Zaferi'nin 400. yılında 27 Eylül gününün bayram şeklinde kutlanması önerisini hükümet kabul etmişti. Hatta ilk tören sırasında halk adına konuşma yapmıştı. O bu günü "*Barbaros Bayramı*" olarak adlandıracaktı. Ayrıca Recep Peker'e yazdığı açık mektupta halkın büyük sevgi duyduğu donanma için bir donanma günü ya da haftasına ihtiyaç duyulduğundan bahsetmişti.[169] Buna bağlı olarak 27 Eylül 1948 tarihinde yani Preveze Zaferi'nin 410. yıldönümü 'Donanma Günü' olarak kutlanacaktı.[170] Böyle törenler kanalıyla ya da yaptığı konuşma ve söyleşilerle bir yandan kamuoyunu

---

amirali Hamza Beyin filosunda 25 adet üç sıra,52 adet iki sıra ve 100den fazla tek sıra gemiler bulunduğunu yazıyor. Halbuki eserindeki kadırga ve galer resimlerinin hiçbirinde tek sıradan fazla kürek yoktur. Fatihin amirali Hamza Beyin filosundaki gemiler 1455 tarihinde, İkinci Bayezidin deniz kumandanlarından Kemal ve Burak Reislerin gemileri ise 1495 sıralarında yapıldığına göre 40 yıl içinde üç sıra kürekli gemilerin tek sıraya inmesini mantık kabul etmez. Dediğimiz gibi (sıra) tabiri (kürekçi) den başka bir şey değildir". Bkz. Daver, *Türk Denizciliği*, s. 24-25.

166 Otay, *a.g.e.*, s. 8, 12, 301-303.

167 "Turgud Reisin Mezarı", *Cumhuriyet*, 2 Ocak 1937, s. 6.

168 Konu hakkında Yüksek Mimar Fikret Ergören ile çeşitli temaslarda bulunduğundan bahsetmişti. Bkz. Abidin Daver, "DB - Deniz Müzemiz", *Cumhuriyet*, 1 Ekim 1946, s. 2.

169 Önerisinin kabul edilmesinden itibaren her 27 Eylül günü Barbaros Meydanı'nda tören yapılacaktı. Bkz. Daver, "Günün Mevzuları - Bir Donanma Günü veya Haftası İstiyoruz", *Cumhuriyet*, 2 Eylül 1946, s. 2; *aynı yazar*, "Tarihimizin Şanlı Sahifeleri - Barbarosun En Büyük Zaferi: Preveze", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1946, s. 2.

170 Abidin Daver, "Donanma Günü ve Donanmamızın Takviyesi", *Cumhuriyet*, 27 Eylül 1948, s. 1, 3.

denizcilik hakkında aydınlatırken bir yandan da denizciliğin gelişimine katkıda bulunmuştu. Nitekim 1 Temmuz 1950 tarihli Denizcilik Bayramı'nda Taksim'deki törenden sonra Beşiktaş'ta Barbaros anıtı önünde gerçekleştirilen organizasyonda konuşma yapmıştı.[171] 1940'larda Halkevleri'nde denizcilikle ilgili (ve kültürel açıdan değerlendirilebilecek) çeşitli konferanslar vermişti. 5 Nisan 1945'teki "*Okyanuslarda Türk Denizcileri*", 15 Nisan 1946 tarihindeki "*Missouri'de Neler Gördüm*" ve 15 Kasım 1948 tarihli "*Türk Donanması*" konulu konferansları, onun denizcilikle ilgili çeşitli bilgileri doğrudan topluma yansıtması bakımından önemli örneklerdi.[172]

1930'lu yıllarla 1940'larda Türkiye'nin kendi gemi inşa sanayisini kurmasını, özellikle gemicilik sanayi açısından merkezi bir yapıyı, tersane ve liman inşasını, denizcilikte armatörlerin desteklenmesini savunan Daver, 1950'lerde Türkiye'de denizciliğin geliştirilmesi çizgisinde aktif roller üstlenmişti. Türk denizciliğinin her yönüyle (donanma, ticaret filosu, gemi sanayii ve su sporları) geliştirilmesi amacıyla faaliyete geçirilmeye çalışılan Türk Denizcilik Cemiyeti'nin kurucu ve öncü üyelerinden olmuştu.[173] 1952 baharında dönemin Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın fahri başkanlığını kabul ettiği Türk Denizcilik Cemiyeti senelik kongresini toplayarak yeni bir idare heyeti seçmişti. Bu idare heyetinin reisliğini Abidin Daver yürütecekti.[174] Abidin Daver 1952 Şubat sonlarında, faaliyete geçirilmesi düşünülen Denizcilik Bankası'nın İdare Meclisi üyeleri arasına da girmişti.[175] 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası İdare Meclisi toplanmış ve İdare Meclisi adına Abidin Daver basın açıklaması yapmıştı. Burada reis (Amiral Necati Özdeniz) ve reis vekilinin (Profesör Ata Nutku) seçildiğini, idare komitesinin asıl ve yedek üyeleriyle belirlendiğini (kendisi yedek üye idi), bankanın işlemesi bakımından üç ay için eski çalışma şeklinin benimsendiğini açıklamıştı.[176] Bu faaliyetleriyle son yıllarında bile

---

171 "Denizcilik Bayramı", *Milliyet*, 2 Temmuz 1950, s. 1, 3.

172 Bunlardan başka Kadıköy Halkevi'nde 23 Aralık 1943 tarihinde "Hemşerilik Adabı", 17 Şubat 1944'te ise "Sinemacılık ve Amerikan Filim Teknikleri" konulu konferansları sunmuştu. Eminalp Malkoç, Ali Şahin, Silvart Malhasyan, Sertaç Solgun, "Kadıköy Halkevi ve Faaliyetleri 1935-1951", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 5/2006, Sayı: 10, s. 138-141; Eminalp Malkoç, *Devrimin Kültür Fidanlığı, Halkevleri ve Kadıköy Halkevi*, Derlem Yayınevi, İstanbul 2009, s. 144-149. Kendi anlatımına göre 18 Mart Çanakkale Zaferi'nden birkaç gün önce Türk Ocağı'nda konferans vermiş ve burada Çanakkale Boğazı'nın geçilemeyeceğini söylemiştir. Feridun, *a.g.e.*, s. 17.

173 "Türk Denizcilik Cemiyeti Kuruldu", *Milliyet*, 30 Aralık 1950, s. 2. Sönmez, Abidin Daver'in 1950'de Donanma Vakfı'nın kurulmasında büyük emeği geçtiğini yazmaktadır. Bkz. Sönmez, *a.g.e.*, s. 331.

174 Reis Vekili Yusuf Ziya Öniş, Umumi Katip Yüksek Mühendis Ata Nutku, Emekli Deniz Albayı Celal Orhan, Emekli Deniz Albayı Saip Caner olarak idare heyeti belirlenmişti. "Kısa Haberler", *Milliyet*, 15 Nisan 1952, s. 2.

175 "Denizcilik Bankası", *Milliyet*, 26 Şubat 1952, s. 1, 7.

176 "Denizcilik Bankası İdare Meclisi İçtimaı", *Milliyet*, 2 Mart 1952, s. 1, 7.

denizcilikle ilgili düzenlemelerin içinde bulunduğunu göstermişti.

Hayatının her aşamasında denizciliğin gelişimine destek olmaya çalışan Abidin Daver'in askeri açıdan Türk Denizciliği'ne katkısını Amiral Afif Büyüktuğrul şu sözlerle ifade etmişti: "*Donanma sorunlarını sayın kamuoyuna tanıtmak görevini, uzun yıllar, sadece rahmetli Abidin Dâver ve kısmen sayın Cemal Saracoğlu yapmıştı. Biz askerlere konu hakkında yazı yazmak yasaktı. Abidin Daver'e asistanlık yapardık; fikirlerimiz onun değerli tarafsızlık terazisinden geçtikten sonra kamuoyuna hizmet edecek hala gelirdi*".[177]

F. ABİDİN DAVER'İN ANISINA…

Cumhuriyet gazetesindeki günlük sütununda sık sık deniz ticareti ve deniz güçlerindeki aşamaları ele alarak kamuoyuna denizciliği taşıması nedeniyle ve denizcilik alanındaki çabalarına duyulan saygıdan dolayı[178] Denizcilik Bankası'nın Camialtı Tersanesi'nde güvertesinden sintinesine kadar Türk yapımı olan ilk şilebe Abidin Daver adı verilmişti. Şilebin 1 Temmuz 1955 Denizcilik Bayramı münasebetiyle törenle denize indirilmesi planlamıştı.[179] Ancak 6500 tonluk şilep, 1 Temmuz tarihli tören sırasında denize indirilmemişti. *Milliyet* gazetesinin anlatımıyla "*uzun bir nutkun kurbanı olan*" şilep denizle buluşturulamamıştı. Bu gelişme törendeki milletvekillerinin uzun konuşmalarından dolayı kızaklardaki yağın sıcak havada erimesinden kaynaklanmıştı. Şilep bir hafta sonra törensiz dolayısıyla sessiz sedasız denize indirilmiş fakat bu kez de maddi olanaksızlıklar nedeniyle yerinden kıpırdatılamamıştı.[180] Doğal olarak yaşananlar basında

---

[177] Afif Büyüktuğrul, "Düşünenlerin Düşünceleri - Türkiye'ye Deniz Gücü Gereklidir", *Milliyet*, 16 Mart 1970, s. 2.

[178] Çetin Altan, "Şeytanın Gör Dediği - Süper Teknoloji, Sayın Thatcher ve BBC", *Milliyet*, 16 Mayıs 1982, s.7; Sönmez, *a.g.e.*, s. 334.

[179] "Denizcilik Bankası 13 Şilep Satın Aldı", *Milliyet*, 1 Aralık 1954, s. 3; "Abidin Daver Şilebi Denize İndiriliyor", *Milliyet*, 9 Mayıs 1955, s. 2; *Milliyet*, 23 Haziran 1955, s. 2 (bu haberde şilep 5500 ton gösterilmişti); "Bir Denizcilik Tutkusu Öyküsü: Abidin Daver", *Çelebice*, Çelebi Holding A.Ş. Yayını, İstanbul, Ağustos 2009, s. 38-40. Oktay Sönmez, 15 Ağustos 1953 tarihinde geminin yapımına başlandığını yazmaktadır. Ayrıca gemileri ve denizi yazan Abidin Daver gibi bu geminin bir ilk olduğunu belirtmişti. Bkz. Sönmez, *a.g.e.*, s. 333-334. 1955 yazında makinelerinin getirtilmesinde sorun yaşandığı ve Ekim ayında şilebin makinelerinin henüz gelmediği gazetelerden izleniyordu. Bkz. *Milliyet*, 21 Temmuz 1955, s. 2; *Milliyet*, 24 Ekim 1955, s. 2.

[180] "Abidin Daver Şilebi Dün de Denize İndirilemedi", *Milliyet*, 3 Temmuz 1955, s. 7; "Abidin Daver Şilebi Bugün Denize İndiriliyor", *Milliyet*, 7 Temmuz 1955, s. 2. Özel bir holdingin yayınında yazım hatasıyla olsa gerek törenin 7 Temmuz 1955'te yapıldığı belirtilmiştir. Aynı yazıya göre şilep beş yıl Haliç'te kalmıştı. 1960 Ağustos'unda Denizcilik Bankası Deniz Nakliyat T.A.Ş.'ye teslim edilmiş ve ancak bundan sonra 30 yıl Türkiye'ye hizmet verecek şilebin motoru takılabilmişti. Bkz. "Bir Denizcilik Tutkusu Öyküsü: Abidin Daver", s. 38-40.

eleştirilere yol açacaktı.[181] Bu gelişmeden sonra Denizcilik Bankası'nın büyük tonajda gemi yapmayacağı haberleri gazetelere yansımıştı.[182]

Gazetelere karikatür malzemesi haline gelen[183] bu olayı, 1956 başlarında Cemaleddin Saraçoğlu, Abidin Daver'in "*aziz hatırasını taziz için inşa edilen Abidin Daver gemisinin hala makinesinin bile konamamış olmasını*" büyük bir beceriksizlik olarak değerlendirirken merhum gazetecinin ruhundan af dilediğini yazacaktı.[184] Aynı sıralarda şilebin yedek parça yokluğu nedeniyle tamir edilemediği basına yansımıştı.[185] 1956 Nisan'ında Denizcilik Bankası İdare Meclisi Reisi ve Umum Müdür Vekili Enver Tekand şilep için İtalya'dan makine getirtileceğini açıklamıştı.[186] O dönemde, 1956 yılında Denizcilik Bankası'nın yeni gemi inşa ettirmek istemediği ve Abidin Daver şilebinin İtalya'ya sipariş edilen makinelerinin bir yıl sonra monte edilebileceği haberleri de gazetelerde yer almıştı.[187] 1950'lerin sonlarında şilebin tamamlanması için çalışmalar yürütülmüş[188] ve 1959 yılı Mart ayında, makine-motor noksanları giderilerek sefere çıkarılması öngörülmüştü.[189] Fakat *Milliyet*'in 1960 baharında, o yaz sefere girecek şilebin motor montajının sona erdiğini haber yapması öngörülerin tutmadığını gösteriyordu.[190]

Abidin Daver Şilebi'nin başına gelenler bunlarla sınırlı kalmamıştı. Henüz suya indirilmesinden birkaç gün sonra Taşkızak'ta demirli olan şilep fırtına nedeniyle demir tarayarak Unkapanı Köprüsü'ne kadar sürüklenmişti.[191] Bu olanlar adeta ilerleyen yıllar için bir işaretti. Nitekim sekiz senede inşa edilen şilebin 1960 Temmuz sonlarındaki deneme seferleri sırasında motor yatakları

---

181 Refii Cevat Ulunay, "Takvimden Bir Yaprak - Rahmete Vesîle…", *Milliyet*, 3 Temmuz 1955, s. 3; Çetin Altan, "Taş-Şaka Maka ama…", *Milliyet*, 10 Mart 1960, s. 2. Çetin Altan birkaç kez daha bu olayı yazılarına taşıyarak eleştirecekti.

182 "Denizcilik Bankası, Büyük Tonajda Gemi Yapmayacak", *Milliyet*, 15 Temmuz 1955, s. 2.

183 *Milliyet*, 5 Temmuz 1955, s. 1. Dört saatlik konuşmadan sonra geminin yüzdürülememesi hakkında böyle yaklaşımlar basına sık sık yansımıştı. Nitekim Refii Cevat "*Merhum arkadaşım kara amiralı olduğu için şilep bir türlü karayı terk edip denize açılamamıştı*" diyecekti. Bkz. Ulunay, "Denizcilik Bankasını Tebrik", s. 3. *Milliyet*'e yansıyan "*Rahmetli yazar Daver'i de bilirsiniz, Kara Amirali derlerdi. Onun için adının konduğu şilep de bir türlü yüzmez oldu*" ifadeleri bu açıdan başka bir örnekti. "Şey… Müsemma", *Milliyet*, 31 Temmuz 1960, s. 1.

184 Saraçoğlu, *a.g.e.*, s. 200.

185 *Milliyet*, 2 Nisan 1956, s. 2.

186 *Milliyet*, 13 Nisan 1956, s. 2.

187 *Milliyet*, 17 Eylül 1956, s. 2.

188 *Milliyet*, 19 Ekim 1957, s. 2; *Milliyet*, 12 Temmuz 1958, s. 2; *Milliyet*, 12 Kasım 1958, s. 2.

189 "Şehir Hatları 2 Milyon Zarar Etti", *Milliyet*, 11 Ocak 1959, s. 2.

190 "Abidin Daver Şilebi 1960'da Hizmete Giriyor", *Milliyet*, 20 Temmuz 1959, s. 2; "Abidin Daver Şilebi Yazın Sefere Giriyor", *Milliyet*, 6 Nisan 1960, s. 2; "A. Daver Şilebi 1 Temmuza Yetişecek", *Milliyet*, 3 Mayıs 1960, s. 2.

191 "Fırtına Şehirde Ağır Tahribat Yaptı", *Milliyet*, 28 Temmuz 1955, s. 7.

yanmıştı.[192] Seferlerine başlayan şilep 1962 yılının son aylarında Thames nehri ağzında İspanyol bandıralı Isabel Flores adlı gemi ile çarpışmıştı.[193] 1960'ların ortalarında şilebin adı kaçakçılık davaları münasebetiyle basında geçmişti.[194] 1960'ların sonlarında Abidin Daver Şilebi, Denizcilik Bankası Deniz Nakliyatı T.A.Ş. Genel Müdürlüğü tarafından birinci sınıf süratli şilepler kategorisinde ele alınacaktı.[195] 1980 baharında onarım için bekleyen şilebin bir bölümü yanmıştı.[196] 1981 yılında ise Florya-Ciroz mevkiinde karaya oturmuştu.[197] Abidin Daver Şilebi, 23 Mart 1982 günü Küba bandıralı Las Mercedes adlı gemi ile İstanbul Boğazı'nda çarpışmış ve bu kaza bir dava konusu olmuş; hatta bu dava uluslararası nitelik kazanmıştı.[198] 1988 yılı sonlarında yaşı nedeniyle navlun bulamayan ve Yenikapı açıklarında bekleyen Türkiye Deniz Nakliyat Şirketi'ne ait şilepte yangın çıkmıştı.[199] Sonuçta Abidin Daver Şilebi de bir hayli maceralı bir geçmişe sahip olmuştur.

---

[192] *Milliyet*, 29 Temmuz 1960, s. 2. 22 Temmuz tarihli bir haberde şilebin yedi yıl sonra tamamlandığı haber yapılmıştı. *Milliyet*, 22 Temmuz 1960, s. 2. Ağustos ayında Denizcilik Bankası Umum Müdürü şilebin zabitan salonunda basın toplantısı yapacaktı. *Milliyet*, 5 Ağustos 1960, s. 1. Ağustos ortalarında gazetelerde şilebin Haliç'te bekletildiği haberleri çıkmıştı. *Milliyet*, 15 Ağustos 1960, s. 2.

[193] 18 Ekim tarihli bu haberde geminin tonajı 4.339 ton olarak verilmişti. Bkz. *Milliyet*, 18 Ekim 1962, s. 3. Dava hakkında basında ilanlar çıkmıştı. *Milliyet*, 1 Aralık 1962, s. 5.

[194] *Milliyet*, 6 Şubat 1964, s. 7.

[195] İlan için Bkz. *Milliyet*, 4 Temmuz 1969, s. 11.

[196] *Milliyet*, 24 Mart 1980, s. 10.

[197] *Milliyet*, 21 Ağustos 1981, s. 1.

[198] "İngiliz Lordlar Kamarası Boğaz'daki Kaza Konusunda Türkiye Lehine Karar Verdi", *Milliyet*, 2 Şubat 1984, s. 5.

[199] *Milliyet*, 30 Kasım 1988, s. 3, 10. Şilep 1991 yılında sökülmek üzere Aliağa'ya gönderilmişti. Eken, *a.g.e.*, s. 239. Oktay Sönmez ise - yanlışlıkla olsa gerek - geminin 1960'da Aliağa'da bekleyen gemi bozmacılarından birine satıldığını yazmaktadır. Bkz. Sönmez, *a.g.e.*, s. 337-338.

SONUÇ

Abidin Daver, denizcilikle ilgili konuları gazete sütunlarına taşıyan Türkiye'deki ilk gazeteciydi. Denizcilik ve her anlamda denizden yararlanma anlayışının gelişmesi için kitaplarıyla, yazılarıyla ve konferanslarla Türkiye'deki kitleleri bilinçlendirmeye çalışmıştı. Zaten onun ciddi derecede teknik bilgi ve kültür yüklü yazı ya da kitapları güçlü birer araştırma niteliğine sahiplerdi. Bu yönleriyle onun yazı ya da çalışmaları denizcilik ve deniz tarihi ile ilgili akademik düzeydeki çalışmaların izlenmesine de yardımcı olmuştur.

Abidin Daver'in denizcilik alanına katkısı sadece gazetelerdeki yazıları ya da kitaplarıyla teorik düzeyde kalmamıştı. 1950 ve sonrasında yaşadığı DP'nin iktidar yıllarına denk düşen birkaç yıllık dönem bir kenara bırakılırsa CHP'nin iktidar yıllarında yani Tek Parti Dönemi'nde denizci kesimin sözcüsü durumundaydı. Bununda ötesine geçmiş ve vefat tarihine kadar Türkiye'de denizciliğin kalkınmasına yönelik girişim ya da organizasyonların içinde doğrudan bulunmuştu. Bu etkinliği, onun bu alana yönelik düşüncelerle ortaya koyduğu hedeflere inancının ve samimiyetinin bir göstergesi olarak kabul edilebilir. Üstelik denizcilik alanındaki çalışmalar önem ve hız kazanıncaya kadar ciddi bir boşluğu doldurmuş olduğu hatta denizciliğe yönelik girişimleri tetiklediği de rahatlıkla söylenebilir.

Anadolu coğrafyasının bir deniz ülkesi olduğu mantığından hareket ederek hem savunma hem de ekonomi-üretim açısından denizlerden yararlanılmasını savunmuştu. Daver'in denizcilikteki kalkınmayı, uygarlık seviyesinin ileriliği ile ilişkili olarak değerlendirdiği anlaşılmaktadır. Zaten bu yönde "*Her denizci Türk milletine sıhhat ve servet temin eder*" sözünü Avrupa'daki atasözlerinden hareketle formüle etmişti.[200] Osmanlı denizciliğinin zirveye ulaşmasını Anadolu tabanından gelen bir alt yapı desteğinin yanında bilimsel, teknolojik ve kültürel gelişmeyle birlikte ele almıştı. 20. yüzyılda da denizciliğin gelişmesi ve bu sürecin sürekliliğinin sağlanabilmesi için ulusal kaynaklara dayanan bir üretkenliği/üretimi savunmuş; Türkiye'de hem askeri hem de sivil-ticari alanlarda gemi inşasının gerçekleştirilmesini önermişti. Öte yandan bu hedeflere ulaşılabilmesi için gerekli motivasyonu Türk tarihinde bulduğu ve bunu halka yansıtmaya çalıştığı rahatlıkla ileri sürülebilir.

---

[200] Daver, *Gemi*, s. 93.

KAYNAKÇA

A. SÜRELİ YAYINLAR

Cumhuriyet: 4540, 4841, 4847, 5205-5332, 5350, 6172, 6404, 7471, 7517, 7583, 7600, 7639, 7641, 7663, 7696, 7700, 7799, 7804, 7852, 7857, 7883, 7900, 7910, 7916, 7918, 7943, 7947, 7985, 7996, 8203, 8268, 8300, 8376, 8408, 8447, 8549, 8558, 8642, 8643, 8667, 8712, 8717, 8761, 8770, 8784, 8821, 8861, 8925, 8946, 8989, 9115, 9236, 9325, 9337, 9344, 9364, 9407, 9696, 9710, 9717, 9760.

Milliyet: 61, 115, 120, 239, 328, 646, 651, 695, 1053, 1096, 1198, 1257, 1350, 1381, 1630, 1789, 1832, 1842, 1844, 1846, 1854, 1860, 1867, 1952, 1959, 2113, 2124, 2276, 2671, 2932, 2958, 3055, 3115, 3300, 3534, 3559, 3586, 3649, 3656, 3658, 3663, 3673, 4452, 4495, 4919, 7118, 7762, 8012, 8297, 9405, 9828, 9879, 11637, 11867, 12143, 12408, 13016, 13420, 14088, 14742, 15711.

Milliyet - Gazete Pazar: 79.

Milliyet - Magazin: 10551.

B. KİTAP VE TEZLER

BLERIOT, Louis - ROMOND, Edouard, *Kanatların Zaferi*, (çev. Abidin Daver), Ankara 1930.

ÇELİK, Ahmet, *İkinci Dünya Savaşı Sürecinde (1939-1945) Muhalif Basın* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Tarih Anabilimdalı, Isparta 2011.

DAVER, Abidin, *Barbaros Hayrettin Paşa*, Üstünel Yayınevi-İzmir Matbaası, İstanbul 1953.

_____, *Deniz*, Kanaat Kütüphanesi, 1932.

_____, *Dünkü Bugünkü Yarın ki İstanbul, İstanbul Radyosunda Konuşmalar*, İstanbul Belediyesi Neşriyat ve İstatistik Müdürlüğü Neşriyatı, İstanbul 1944.

_____, *Gemi*, Kanaat Kütüphanesi, 1932.

_____, *Mülazımın Romanı*, Kanaat Kitabevi, İstanbul 1936.

_____, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul 1947.

DEMİREL, Ahmet, *Tek Partinin İktidarı, Türkiye'de Seçimler ve Siyaset (1923-1946)*, İletişim Yayınları, İstanbul 2013.

EKEN, Aydın, *Ord. Prof. Ata Nutku*, İTÜ Vakfı Yayınları, İstanbul 2013.

GENCER, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi, İstanbul 1986.

Güzelleşen İstanbul: XX.nci Yıl, (haz. Abidin Daver-Safa Günay), İstanbul 1944.

KARAKAYA, M. Mutlu, *Cumhuriyet Döneminde Ticari Denizcilik Eğitiminin Tarihsel Gelişimi (1928-1981)* (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilimdalı, İstanbul 2011.

_____, *Yüksek Denizcilik Okulu*, Kastaş Yayınları, İstanbul 2012.

KILIÇ, Murat, *Cumhuriyet Gazetesine Göre Türkiye'nin II. Dünya Savaşına Girişi ve Savaşın Sonuçları* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilimdalı, İzmir 2010.

KOÇ, İ. Ceyhan, *Tek Parti Döneminde Basın İktidar İlişkileri (1929-1938)*, Siyasal Kitabevi, Ankara 2006.

KOÇAK, Cemil, *Türkiye'de İki Partili Siyasi Sistemin Kuruluş Yılları (1945-1950), İkinci Parti,* C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2010.

_____, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945),* C.1, İletişim Yayınları, İstanbul 2008 (4.basım).

_____, *Türkiye'de Milli Şef Dönemi (1938-1945),* C.2, İletişim Yayınları, İstanbul 1996.

KOZOK, Fırat, *1938-1946 Yılları Arası Cumhuriyet Gazetesi'nin Genel Yayın Politikası* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Gazi Üniversitesi Gazetecilik Anabilimdalı, Ankara 2007.

LEVENT, Sinan, *Cumhuriyet Gazetesine Göre II. Dünya Savaşı Öncesi Türk Basınında Japonya (1933-1939)* (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Japon Dili ve Edebiyatı Anabilimdalı, Ankara 2009.

MALKOÇ, Eminalp, *Devrimin Kültür Fidanlığı, Halkevleri ve Kadıköy Halkevi*, Derlem Yayınevi, İstanbul 2009.

OTAY, Oğuz, *Mesudiye Zırhlısı, Osmanlı'nın Son 40 Yılının Tanığı (1874-1914), Efendi Kaptan Kurtar Bizi!*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2005.

ÖKE, Mim Kemal, *Unutulan Savaşın Kronolojisi Kore-1950-1953*, Boğaziçi Yayınları, İstanbul 1990.

PEKTAŞ, Şerafettin, *Milli Şef Döneminde (1938-1950) Cumhuriyet Gazetesi*, Fırat Yayınları, İstanbul 2003.

SARAÇOĞLU, Ahmet Cemaleddin, *Gazeteler, Gazeteciler ve Olaylar Etrafında Mütareke Yıllarında İstanbul*, (haz. İsmail Dervişoğlu), Kitabevi Yayınları, İstanbul 2009.

SÖNMEZ, Oktay, *Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008 (2.basım).

TBMM Albümü-1920-2010, C.1: 1920-1950, TBMM Basın ve Halkla İlişkiler Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2010.

TOPUZ, Hıfzı, *II. Mahmut'tan Holdinglere Türk Basın Tarihi*, Remzi Kitabevi, İstanbul 2003 (2.basım).

YALMAN, Ahmet Emin, *Havalarda 50000 Kilometre Seyahat Notları*, *Forma 1*, Vatan Matbaası, İstanbul 1943.

YALMAN, Ahmet Emin, *Havalarda 50000 Kilometre Seyahat Notları*, *2 nci cilt*, Vatan Matbaası, İstanbul 1943.

YÜKSEL, Ayhan, *Geçmişten Günümüze Tirebolulu Denizciler*, Bengi Yayınları, İstanbul 2010.

C. MAKALELER

"Bir Denizcilik Tutkusu Öyküsü: Abidin Daver", *Çelebice*, Çelebi Holding A.Ş. Yayını, İstanbul, Ağustos 2009, s. 38-40.

AKALIN, Cüneyt, "Missouri'nin Ziyaretinin Tarihsel Anlamı", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 2/2003, Sayı: 3, s. 1-13.

ATABEYOĞLU, Cem, "Yokuştan Gelip Geçenler: 17, Abidin Daver", *Pirelli*, Sene: 13, Sayı: 146, Kasım 1976, s. 16.

AVŞAR, Zakir - YÜKSEL, Mehmet, "Türkiye'nin İlk Turizm Rehberi 'Türkiye Kılavuzu' ve Hazırlayıcısı Hüseyin Orak", *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 23, Sayı: 1, Bahar 2012, s. 33-44.

AYDIN, Hakan, "İdman (1913-1914): İlk Kapsamlı Spor Dergisi Üzerine Bir İnceleme", *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl: 2009/2, Sayı: 27, s. 153-169.

BOZKURT, İbrahim, "II. Dünya Savaşı Sonrası Amerikan Missouri Zırhlısı'nın İstanbul Limanı'nı Ziyareti Üzerine Değerlendirmeler", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi* (*ÇTTAD*), VI/15, 2007/Güz, s. 251-274.

ÇAKIR, Hamza, "Türk Basınında İlk Spor Gazetesi 'Futbol' ", *İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, Sayı: 26 (Kış-Bahar 2008), s. 169-196.

DAVER, Abidin, "Donanmamız", *Her Hafta*, C: 6, No: 76, 13 Aralık 1943, s. 6-15.

DÜZCÜ, Levent, "Osmanlı Denizciliğinde Teknolojik Transformasyon: Yelkenliden Buharlı Gemiye Geçiş Dönemi (1828-1862)", *Yeni Bir Askeri Tarih Özlemi, Savaş, Teknoloji ve Deneysel Çalışmalar*, (haz. Kahraman Şakul), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2013, s. 182-199.

FERİDUN, Hikmet, "Sivil Amiral A. Daver Bize Denizcilik ve Gazetecilik Hayatını Anlatıyor", *7 Gün*, C. 5, No: 110, 1 Nisan 1935, s. 14-17.

HAYTOĞLU, Ercan, "Kore Savaşı ve Denizli Kore Şehitleri ile Gazileri", *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, Yıl: 2002/1, Sayı: 11, s. 76-115.

MALKOÇ, Eminalp - ŞAHİN, Ali - MALHASYAN, Silvart - SOLGUN, Sertaç, "Kadıköy Halkevi ve Faaliyetleri 1935-1951", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Yıl: 5/2006, Sayı: 10, s. 105-165.

MALKOÇ, Eminalp, "Türk Basınında Truman Doktrini ve Türkiye'ye Amerikan Yardımları (1947-1950)", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Dergisi, Sayı: 9, Yıl: 5/2006, s. 89-127.

ÖRENÇ, Ali Fuat, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri, 1792-1918*, (ed. Gültekin Yıldız), Timaş Yayınları, İstanbul 2013, s. 121-168.

SEMİZ, Yaşar, "Çanakkale Denizaltı Savaşı (Nisan-Mayıs 1915), Sultanhisar ve Muâvenet-i Milliye'nin Başarıları", *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 2009, Sayı: 9, s. 393-398.

SEVİNÇ, Canan, "Atatürk Dönemi (1923-1938) Türk Romanında Milli Mücadele", *Turkish Studies*, Volume: 4/1-2 (Winter 2009), s. 2011-2040.

ŞİMŞEK, Halil, "Çanakkale Bağlamında 1934 Trakya Yahudi Olayları", *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 5, Sayı: 9 (Bahar 2009), s. 137-150.

UZUN, Ruhdan, "Türkiye'de Spor Basınının Etik Anlayışı", *Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi Dergisi*, Sayı: 19, Yıl: 2004, s. 1-23.

ZORLU, Tuncay "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatürü Dergisi*, C. 2, S. 4, Güz 2004, s. 297-353.

Turgut Reis
Turgutreis - Bodrum
2.
1 - 4 Kasım 2013
Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu

DENİZCİLİK MÜZECİLİĞİ OTURUMU

TURGUTREİS DENİZCİLİK MÜZESİ

TURGUTREİS MARITIME MUSEUM

Ali Rıza İŞİPEK *

Özet:

Türkiye deniz trafiği ve ticaretinin yapılmasını sağlayan birçok denizin ortasında eşsiz bir konumdadır. Tarihin akışını değiştiren büyük savaşlar da yine Türkiye kıyılarındaki denizlerde cereyan etmiştir. Buna rağmen donanma tarafından işletilen dört Deniz Müzesi haricinde bu uzun ve zengin denizcilik mirasını genç nesillere aktaracak bir Denizcilik Müzesi henüz kurulmamıştır. Bu bildiri Turgutreis'de bir Denizcilik Müzesi kurulması olasılıklarını ve bunun konseptini ortaya koyacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Turgutreis, Deniz Müzesi, Denizcilik Müzesi, Deniz ticareti, Denizcilik Mirası.*

Abstract:

Turkey is uniquely situated between several navigable seas which greatly facilitated the influence of maritime traffic and commerce. Great battles have been also fought in the seas off of Turkey that changed the course of history. However there is no maritime museum except four naval museum operated by Navy in Turkey which could convey this long and rich maritime heritage to younger generations. So this paper examine the possibilities and concept of establishing a maritime museum in Turgutreis,

Keywords: *Turgutreis, Naval Museum, Maritime Museum, Maritime Trade, Maritime Heritage .*

* Dz. Kur. Albay (Em.), Piri Reis Üniversitesi / Navy Captain (Ret.), Piri Reis University; (ali.isipek@gmail.com).

TURGUTREİS DENİZCİLİK MÜZESİ PROJESİ

Ali Rıza İŞİPEK

Beş sene önce Sayın Şevket Sabancı tarafından halen Kültür Merkezi olarak açılmış bulunan binanın Turgut Reis Müzesi olabilme olasılığı ve bu konuda bir proje hazırlanması talep edilmiş, dönemin Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Metin Ataç tarafından da bu görev bana tevdi edilmişti.

Yaptığımız iki aylık yoğun bir çalışma sonucunda müze projemizi hazırlamış ve Turgutreis'e gelerek Sn. Şevket Sabancı ile Belediye Başkanımız Mehmet Dinçberk ve meclis üyelerine sunmuştuk. Projeyi çok beğenen Sn. Sabancı da tüm mali kaynağı kendisinin sağlayacağını ifade ederek derhal projeye başlanmasını istemişti.

Ancak o tarihte hala İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı görevde olduğumdan Turgut Reis'te projeyi uygulamaya sokmak üzere kalamamış ve İstanbul'a geri dönmüş, proje de bu nedenle gerçekleşememişti. Bina daha sonra malumunuz Şevket Sabancı Kültür Merkezi olarak açılmıştı.

Bu sempozyumun geldiği noktayı, gösterilen ilgiyi ve desteği gördükten sonra Turgut Reis müzesinin de artık en kısa süre içinde kurulacağına olan inancımın tam olduğunu ifade etmek isterim.

Çoğu denizcilikle ilgili olmak üzere yirminin üzerinde müze projesi hazırlamış biri olarak, bu tür projelerin başlangıcında her zaman için aynı endişeler veya sorulara muhatap olduğumuzu ifade etmek istiyorum.

- Müze olabilecek bir binayı nereden bulacağız?

- Binayı bulsak dahi bizim bu binada sergileyebilecek hiç tarihi eserimiz yok ki?

- Sergilenecek eserleri nereden bulacağız?

- Müzeyi nasıl işleteceğiz?

- Tarihi eserleri veya tabloları satın alabilecek milyonlarca doları nasıl bulacağız? Bizim bu kadar bütçemiz yok ki?

- Müze projesini kime yaptıracağız, bu konuda tecrübeli insanları nasıl bulacağız ?

Biz de bir yerde müzecilik konusunda yanlış veya eksik bilgilerden kaynaklanan bu tür endişe ve sorulara günümüz müzecilik anlayışı ve uygulamalarından örnekler vererek açıklamalarda bulunur ve uygulama konseptlerimizi aktararak aslında müze kavramından ne algılanması gerektiğini anlatırız.

Size çarpıcı bir örnek vermek istiyorum. 16 milyonluk nüfusa ve 41.500 km^2lik, yani Konya kadar bir yüzölçümüne sahip olan Hollanda'da 32 adet denizcilik müzesi bulunmaktadır. Çaka Bey ile 1081'de donanmasını kurmuş olan Türk denizciliği en azından bir Hollanda kadar denizcilik mirasına sahip olması gerekmez mi?

Yani nüfusu esas alırsak 144 denizcilik müzesi, yüzölçümünü esas alırsak sadece 640 denizcilik müzesine sahip olduğumuzda göğsümüzü gere gere "biz de en az Hollanda kadar denizci bir ülkeyiz" diyebiliriz.

Peki dönüp bakalım bizim şu anda kaç tane denizcilik müzemiz var?

Bildiğim kadarıyla Bodrum Sualtı Arkeoloji Müzesi haricinde bir denizcilik müzemiz maalesef mevcut değil. Sadece Deniz Kuvvetleri bağlı 4 deniz müzesi (naval museum) ve 7 müze gemimiz mevcut.

Bence Arkas tarafından açılan Deniz Tarihi Merkezi çok güzel bir denizcilik müzesi, Rahmi M. Koç Müzesi ise birçok açıdan Avrupa ve dünyanın en zengin denizcilik müzelerin başında gelmektedir. Ancak onlar da kendilerini Endüstri Müzesi olarak tanımlıyorlar.

Kısacası bu kadar köklü bir denizcilik mirasına sahip ülkemizin henüz bir denizcilik müzesi mevcut değildir. Üyesi olarak katıldığım Akdeniz Denizcilik Müzeleri Derneği toplantılarında bunu duyan müze direktörlerinin şaşkınlığını halen hatırlarım.

İşte bu nedenlerden dolayı diyorum ki, eğer biz bu güzel beldemizde Turgut Reis Denizcilik Müzesi'ni kurabilirsek bunun Türkiye'nin ilk denizcilik müzesi olacağını da ifade edebilirim.

Toplumdaki değeri her gün başka bir boyutla karşımıza çıkan müzeler, geçmişi koruyup, bugünü yaşatarak geleceği de hazırlamaktadır.

Günümüzde müzecilikte, çağdaş fonksiyonlar doğrultusunda farklı biçim ve estetik anlayışlar gelişmiştir.

Müzelerin esas amacının toplum yararına ve sürekli hizmet olduğu unutulmamalı,

Müze toplumun eğitim, öğretim gereksinimi yanında, kültür, sanat, eğlenme ve dinlenme gereksinimlerine de cevap vermeli,

Fazlalıklardan ve ayrıntılardan arınmış ilgi çekici bir dış görünüme, içeride ise çağdaş, rahat, güvenli özelliklere sahip olmalı,

Gelişmeye ve büyümeye uygun bir saha üzerinde ve planda yapılmalı,

Dekoratif öğeler, fonksiyonel öğelere tercih edilmemeli, yapı mali kaynak yaratacak öğelerle (kültür-sanat merkezleri, sergi salonları, restoran-kafeterya, hediyelik eşya v.b.) desteklenmelidir. Kültür ve eğitim faaliyetlerinin bulunduğu bölüm (konferans, seminer, konser, eğitim, atölyeleri v.b.) bulunmalıdır.

Konferans salonuna ilave olarak atölye ve dershaneler de planlanmalıdır. Kültür ve eğitim hizmeti olarak sunulan atölyelerde resim ve gemi modelciliği kursu/eğitimi, dershanelerde ise deniz izciliği ve gemicilik eğitimi verilebilecektir.

Müzede yer alması gerekli diğer bir birim ise kütüphane olacaktır. Bu kütüphanede Bodrum, Turgut Reis ve Denizcilik Tarihi ile ilgili kitapların bulundurulmasına öncelik verilmelidir.

Müze için gelir getirici diğer bir bölüm ise "Admirals veya Commodores Cabin" salonu olacaktır. Bu salon çok özel misafirler veya önemli toplantılar için denizci konseptine uygun olarak maun – pirinç aksesuar – deri koltuk ve notik dekoratif obje ağırlıklı olarak tasarlanacaktır.

Admirals Cabin girişindeki küçük oda ise kitap ve hediyelik eşya satış reyonu olarak hizmet verecektir. Turgut Reis ve Denizcilik ile ilgili objelerin satışına öncelik verilecektir.

Bu temel mülahazalar kapsamında müze yeni bir bina projesi olarak ele alınabileceği gibi mevcut bir binanın tadil edilerek kullanılması sayesinde de gerçekleştirilebilir.

Müzelerde alan ve bütçe açısından üst sınır tayin etmek çok kolay değildir. Özellikle bir tablonun dahi 20-30 milyon dolarlara satılabildiği sanat piyasasında, bu değerde on tabloyu müzeye kazandırmaya kalktığınızda 200-300 milyon dolarlık bütçelerle sadece küçük bir salonu dahi dolduramayabilirsiniz. Buna karşılık 500.000 dolarlık bir bütçeyle de belli bir temada müze açmak mümkündür.

Bugün dünyada sadece 100 m^2lik alana sahip müzeler olduğu gibi, binlerce m^2lik sergi salonlarına sahip müzeler de bulunmaktadır. Burada önemli olan doğal olarak açılması düşünülen müzeden beklentiler, bu konu için ayrılabilecek bütçe ve tahsis edilebilecek mekandır.

Bu üç husus belirlendikten sonrası ise müzecilere yani küratörlere düşmektedir. Çekirdek koleksiyon oluşturulur, bir yandan da bu doğrultuda sergi salonlarının ve müzenin genel konsepti belirlenir.

Bodrum ve Turgut Reis beldemizde açılacak bir Turgut Reis Denizcilik Müzesinde aşağıdaki bölümlerin olması gerektiği düşünülmüştür:

1. Sergileme Alanları
2. Konferans Salonu
3. Sanat Galerisi
4. Danışma, Gişe - Vestiyer
5. Kitap ve hediyelik eşya
6. Kütüphane
7. Ofis alanları
8. Dershane
9. Atölyeler
10. Admirals Cabin
11. Toplantı Odası / Dershane
12. Depolar
13. İnteraktif Salonlar

Oluşturulacak Müze Konsepti:

a. Genel konsept olarak statik sergilemenin yanı sıra özellikle gençler için dijital teknoloji de yoğun olarak kullanılacaktır. Tüm salonlarda LCD ekranlar ve kiosklar bulunacak, ziyaretçiler gereksinim duydukları her türlü bilgiye buradan ulaşabileceklerdir.

b. Müzenin bir "Denizcilik Müzesi" olması dolayısıyla sadece donanma değil, deniz ticareti, balıkçılık gibi denizcilikle ilgili her türlü temanın işlenmesi hedeflenmektedir.

c. Müzenin ana sergi salonu Turgut Reis, 16. yüzyıl denizciliği, Preveze, Cerbe ve Malta Kuşatması temalı olacaktır. Bu katta 16. yüzyıl yaşamı, gemileri, silahları, kıyafetleri sergilenecektir. Turgut Reis'in yapmış olduğu savaşlar, zaferleri ve ölümü yine bu katta ziyaretçilere anlatılacaktır.

ç. Müze girişine ahşap oyma altın varaklı büyük armaların takılması ve böylece görsel açıdan önemli bir zenginliğin yakalanması hedeflenmiştir.

d. Diğer bir salon ise; Doğu Akdeniz Denizciliği, Osmanlı Donanma Tarihi ile Piri Reis ve haritacılığın kronolojik olarak sunulacağı mekan olarak kullanılacaktır. Bu bölmelerde özellikle, tablo, büst, maket, sancak, kostümlü mankenler ve bilgi verici panolar yer alacaktır.

e. Bodrum, asırlarca tekne yapım merkezi olarak ün yapmış bir yerdir. Bu nedenle bu hususa ağırlık verilmesi düşünülmektedir. Bir tersanedeki veya kızaktaki yaşam ve gemi inşa faaliyetleri diaroma ve mankenlerle canlandırılacak, kullanılan teknikler ve el aletleri tanıtılacaktır. Bu hem gezenlerin son derece ilgisini çekecek hem de tersanenin işlevselliği görsel olarak anlatılmış olacaktır.

f. Bodrum ve Turgut Reis'in gemi inşa geçmişi ile Turgut Reis'i bütünleştirecek bir projenin de bu kapsamda düşünülmesi gerektiği kıymetlendirilmektedir. Perkende veya kalite türü bir çektiri tipi seçilerek inşa edilmelidir. Burada inşa edilecek tekne tüm dünyaya Turgut Reis'in gemisi olarak lanse edilecektir. Bu konuda çok kapsamlı bir çalışma yapılacak, tekne ile ilgili detaylı dokümanlar hazırlanacak, inşa süresince çekilen video görüntüleri ve fotoğraflar kullanılacak, suya indirilen tekne personel ile donatılacak ve seyir yapılacak, dünya üzerinde yapılan büyük festivallere iştirak edilecek ve son derece önemli bir tanıtım hizmeti görülecek, yurtiçi ve yurtdışı medyanın ilgi odağı haline gelecektir.

g. Bir diğer salon ise Sanat Galerisi ve Geçici Sergi Salonu olarak kullanılacak şekilde tanzim edilecektir. Çok maksatlı bu salonda sanatçıların sergileri açılabilecek ve müzeye bir gelir kaynağı olabilecektir. Ayrıca geçici sergilerde yine bu salonda açılabilir.

h. Müzede bulunacak diğer bir bölüm ise, denizcilikte kullanılan objelerin tanıtıldığı salon olacaktır. Burada fener, pusula, usturlap, sextant, dürbün, palanga, makara, fıçı, yelken, demir, top, gibi objeler sergilenecek; bunların nasıl kullanıldığı grafik tasarımlar ve kiosklar marifetiyle ziyaretçilere anlatılacaktır.

ı. Turgut Reis'in dönemindeki savaş gemileri tamamen kürekli gemilerden oluşmaktaydı. Bu süreç içinde doğal olarak en büyük gereksinim kürekçi olmuş, bu maksatla da genellikle köleler ve esirler kullanılmıştır. Oldukça ağır bir yaşam şekli olan ve cezaların en şiddetlisi olarak kabul edilen forsalığı Turgut Reis de yaklaşık 3 sene süreyle icra etmiştir. Orijinal ölçülere sadık kalınarak bir kadırgadaki forsa oturağı imal edilecek ve hareketli mankenler kullanılarak forsaların kürek çekmesi canlandırılacaktır. Ayrıca ses, ışık, duman ve koku efekti ile ziyaretçilere o çağın gerçekleri daha yaşatılmaya çalışılacaktır. Bir projeksiyon makinası da kullanılarak görsellik arttırılacaktır.

i. Bir kadırganın baş kasarası yine orijinal ölçülerde canlandırılacaktır. Bu canlandırmada baş kasaradaki 3 adet top modellenecek, merkez hattaki takip topu, ateş edildiğinde yaklaşık 50 cm geri tepecek şekilde hareketli olacak, çevresinde 6 adet hareketli manken bulunacaktır. Kadırganın savaşması ve toplarını ateşlemesinin canlandırılacağı bu mekanda ayrıca ses, ışık, duman, koku efektleri kullanılacak ve projeksiyon makinası da kullanılarak görsellik arttırılacaktır.

Sergilemede İşlenebilecek Konular:

1. Doğu Akdeniz Deniz Ticareti Tarihi
2. Denizle Buluşma, Beylikler Dönemi
3. İstanbul'un Fethi
4. Turgut Reis ve Hayatı, Cerbe, Malta
5. Preveze Deniz Zaferi ve Barbaros
6. Piri Reis ve Haritacılığımız
7. Çanakkale Deniz Savaşı
8. Tersane-i Amire ve Gemi İnşa Tarihimiz
9. İstiklal Harbi'nde Bahriyemiz,
10. Seyir ve Gemicilik Aletleri
11. Bodrum ve Turgut Reis'in Tarihi
12. Sualtı Arkeolojisi
13. Balıkçılık
14. Deniz Turizmi
15. Sünger Avcılığı

konularının işlenebileceği değerlendirilmektedir.

Denizcilik Parkı:

Denizciliğin sevdirilmesi ve yaygınlaştırılması amacıyla Denizcilik Parkı ile Deniz İzciliği faaliyeti başlatılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda öncelikle Milli Eğitim Bakanlığı ile koordine kurularak Deniz İzcisi Lider Temel Kursunun açılması gerekmektedir. Konuyla ilgili müfredat programı, kitap ve diğer gerekli bilgiler temin edilebilecektir.

Denizcilik Parkı, müzenin bitişiğinde teşkil edilecek açık bir alanda oluşturulacak şekilde tasarlanmıştır. Hedef, çocukların denizi sevmelerini ve ondan zevk alınabileceğini gösterebilmeyi ve güzel bir vakit geçirmelerini sağlamaktır. Çocukların Denizcilik Parkı'nda geçirecekleri hoş vakit sayesinde, ebeveynlerini daha sık müzeye gelmeleri doğrultusunda zorlayacakları değerlendirilmektedir.

Müzenin Realizasyonu:

a. Mevcut mali imkanlar, mimari düzenlemeler için gerekli zaman, eserlerin oluşturulma ve toplanma süreleri göz önüne alınarak, müzenin aşamalı

olarak tesis edilmesinin en uygun hal tarzı olacağı benimsenmektedir.

b. Öncelikle bir çekirdek koleksiyon oluşturulacak ve müze bu koleksiyon etrafında oluşturulacaktır. Bu koleksiyon her şeyden önce müze olarak bakanlıktan tanınabilmek için gereklidir.

c. Müzenin kuruluşundan sonra, yöre halkından dedelerine ait silah, madalya, berat v.b. objelerin müzeye bağış yoluyla destek sağlayabileceği ve böylelikle müze envanterinin zenginleşeceği değerlendirilmektedir.

d. Müzenin envanterini zenginleştirmek maksadıyla ayrıca diğer müzelerin atıl koleksiyonlarından da faydalanılması yoluna gidilecektir.

e. Müzede dekoratif olarak kullanılmak üzere kostüm, mancınık, silah, vitrin gibi bazı imalatlar belediye imkanları ile yapılabildiği takdirde maliyetler daha da düşebilir.

f. Müze için denizcilik objeleri kazandırılması amacıyla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından kullanım dışına çıkarılmış hurda statüsündeki malzeme için tahsis talebi yapılacaktır.

- Özetlemek gerekirse; şu ana kadar anlattıklarımı gerçekleştirebilmek için:
- Öncelikle bu projenin sahibi veya sorumlusunun belirlenmesi gerekmektedir. Bu belediye veya diğer bir makam olabilir.
- İkinci olarak müze olarak kullanılacak mekan tespit edilmelidir. Mevcut bir bina veya arsa olabilir.
- Müzenin gerçekleştirilmesinden sorumlu kurucu küratör veya proje koordinatörü belirlenmeli,
- Müzenin gerçekleştirilebilmesi için gerekli bütçe belirlenmeli,
- Bütçe için kaynaklar tespit edilmeli, sponsorlar belirlenmeli,
- Çekirdek koleksiyon oluşturulma çalışmasına başlanılmalı,
- Paralel olarak müze binasının inşaatına veya mevcut binanın tadilatına başlanılmalı,
- Müze personeli istihdam edilmeli,
- Müze açılış programı ve tanıtım faaliyetleri organize edilmelidir.

TURGUT REİS
DENİZCİLİK MÜZESİ

DENİZ MÜZELERİ VE MÜZE GEMİLER

MARITIME MUSEUMS AND MUSEUM SHIPS

Osman ÖNDEŞ *

***Özet**:*

Denizlerin ekonomik ve sosyal olarak vazgeçilmez önemini idrak etmiş ülkelerde özellikle deniz müzelerine bağlı olarak, ya da bizzat geminin adını taşıyan *Tarihî Müze Gemileri* yeralmaktadır. Müze Gemiler, özellikleri nedeniyle korumuş olabilirler veya aslına uygun olarak aynen inşa edilirler. Bu gemiler bakımları devamlı yapılarak limanlarda, karada veya kapalı alanlarda sergilenirler.

Anahtar Kelimeler: *Deniz Müzeleri, Müze Gemiler, Replika Gemiler, Müze Gemilerin ve Deniz Müzelerinin bağlı olduğu Dernekler (ICMM), Vakıflar.*

Abstract:

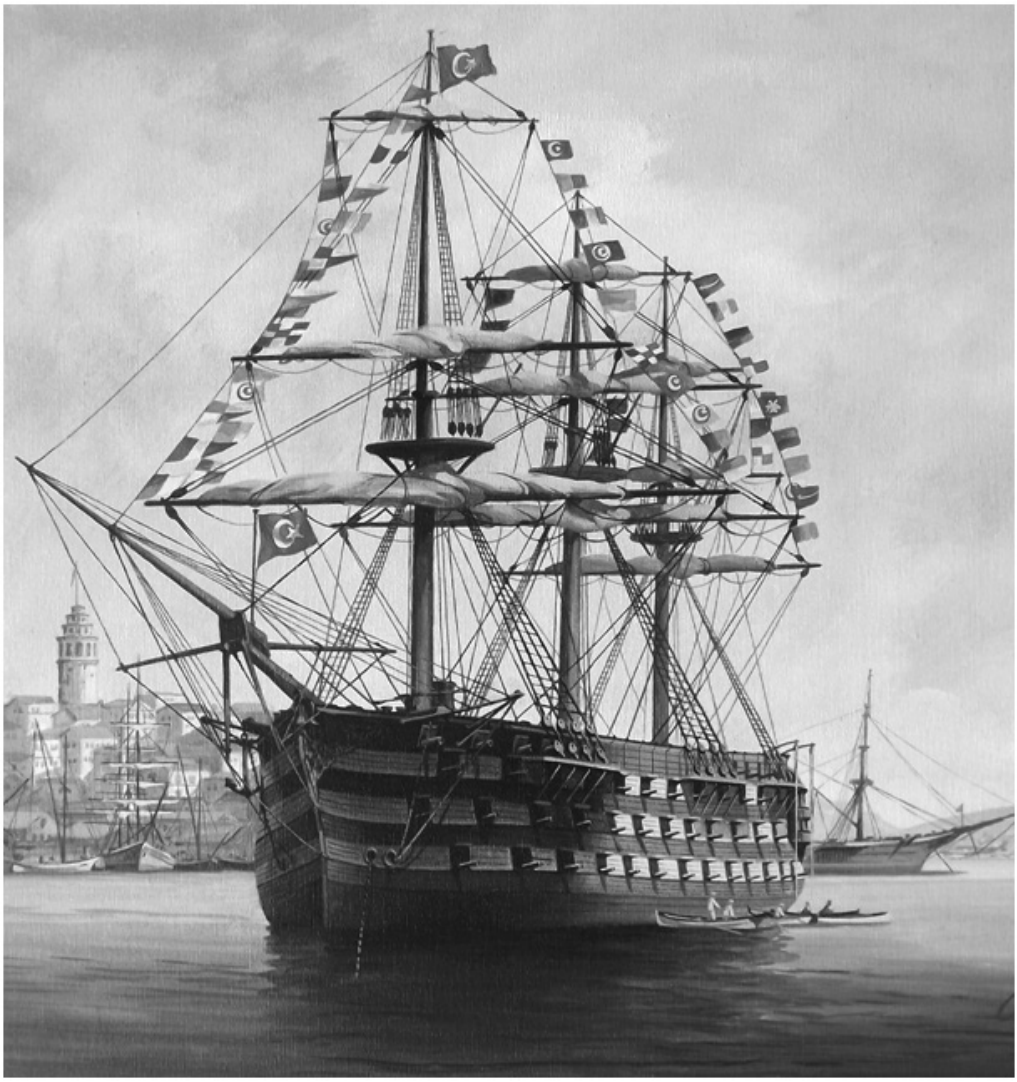
A Maritime museum is a museum specializing in the display of objects relating to ships and travel on large bodies of water. A subcategory of maritime museums are Naval Museums, which focus on navies and the military use of the sea. A Museum Ship, is a ship that has been preserved and converted into a museum open to the public, for educational or memorial purposes.

Key Words: *Maritime Museums, Museum Ships, Replica, ICMM, Foundations.*

* Araştırmacı, yazar / Researcher, author.

DENİZ MÜZELERİ VE MÜZE GEMİLER

Osman ÖNDEŞ



Denizlerin ekonomik ve sosyal olarak vazgeçilmez önemini idrak etmiş ülkelerde özellikle deniz müzelerine bağlı olarak, ya da bizzat geminin adını taşıyan *Tarihî Müze Gemileri* yeralmaktadır.

Deniz müzeleri, tarih boyunca denizlerdeki yaşamı gerçek objelerle sergileyen müzelerdir. Deniz müzeleri kavramında tamamiyle askeri denizciliğe ait savaş gemileri ve bağlantılı olayları belgeleriyle sergileyen Askeri Deniz Müzeleri ayrı bir sıralamada yeralırlar.

Deniz müzeleri için tarihi gemiler son derece önemli bir sunuş objesidir. Ancak müze gemilerin idame edilmesi, büyük ve devamlı bütçeleri gerekli kılar. Bu müzelerin önemli kısmı Uluslararası Deniz Müzeleri Kongresi (ICMM) üyesidirler.

Müze gemiler, özellikleri nedeniyle korumuş olabilirler veya aslına uygun olarak aynen inşa edilirler. Bu gemiler bakımları devamlı yapılarak limanlarda, karada veya kapalı alanlarda sergilenirler.

Dünya genelinde müze gemilerin birçoğu, deniz müzeleri dışında yer alırlar. Deniz müzesine ve müze gemiye sahip olmak uygar ülkelerde bir kültür anlayışıdır, tarih bilincidir ve kentlerin, beldelerin turizmin etkinliklerine katılan renklerdir.

Deniz müzeleri dünya genelinde sayıları bini aşmasına karşın, çok özgün deniz müzesi sayısal olarak 200 civarındadır. Bu müzelerin bazıları askeri deniz müzeleridir.

Askeri ve sivil denizcilik tarihi objelerini sergileyen müzeler genel kavramdaki denizcilik müzeleridir. Bu müzeler büyük oranda sahil kentlerinde ve sahil bölgelerinde kuruludur.

Müze gemiler, özellikleri nedeniyle askeri veya ticaret gemileri olmak üzere korumaya alınmış tarihi gemilerdir. Müze gemi kavramında; buzkıran, fener gemisi, römorkörler, yüzer vinçler de yeralmaktadır.

Bazı müze gemiler, deniz müzeleri'ne bağlıdılar. Bu müzeler, diğerlerine nazaran çok daha fazla ilgi görürler.

Müze gemiler çoğunluğu başlı başına bir mahalde yeralırlar; bunlar bir rıhtım, bir nehir kenarı, bir göl olabileceği gibi, karaya çekilerek veya battığı yerde sergilenen müze gemiler de vardır.

Yaşları bir asrı geçtiği halde, halen çalışır vaziyette tutulan bazı müze gemiler, özellikle Avrupa'da iç suyollarında turistik amaçlı yolcu taşımacılığında çalıştırılmakta veya kiraya verilmektedirler. Bunlar arasında özellikle Hollanda'da römorkörler görülmektedir. Bunlara *Klasik Gemiler* denilmektedir.

Turistik yolcu gemisi olup da, müze gemi kavramında korumaya alınmış, örneğin Rotterdam ve Queen Mary gibi gemiler, otel ve restorant olarak da hizmet vermektedirler.

Deniz müzeleri salt gemi maddesiyle sınırlı kalmamaktadır; deniz ürünleri gemi maketleri, deniz eskisi gibi objelerin ağırlık kazandığı müzeler de vardır; Bodrum Deniz Müzesi bu alanda mükemmel bir örnek olmaktadır.

Deniz eskisi, gemi maketleri ve ünlü deniz ressamlarının tabloları koleksiyonuyla Lucien Arkas'ın Bornova'daki Arkas Deniz Tarihi Merkezi aslında bir deniz müzesidir.

En derin ilgiyi, tarihi yelkenli gemiler çekmektedir; *HMS Victory, USS Constitution* gibi devirlerinin tarihi deniz zaferlerini yaşatan kalyon tipi harp gemileri yanında, sayıları yüzleri aşan gerçek veya replika müze gemiler dünya genelinde birçok ülkede korunmakta, milyonlarca kişi tarafından ziyaret edilmektedir.

İngiltere'nin Portsmouth'daki tarihi tersane alanında Amiral Nelson'un 1765 inşa sancak gemisi *HMS Victory*, 1860 yılında inşa edilmiş dünyanın ilk sac gövdeli stimli gemisi *HMS Warrior* gibi, 1545 yılında inşa edilmiş Mary Rose'un battığı yerden çıkartılarak yeniden müze gemi olarak sergilenmesi gibi, Stockholm'daki *Vasa Museet,* Danimarka'da Ebeltoft'ta sergilenen müze gemi *Jylland fırkateyni*, James Cook'un ünlü gemisi *Endeavor* replikası, 1757 inşa *HMS Rose* fırkateyni replikası, HHollanda'nın 1628 inşa bir diğer ünlü kalyonu *Batavia,* Londra Bilim Müzesi'nde sergilenen 1340 inşa *Kampen,* Paris Musée National de la Marine, Madrid Museo Naval, Bremerhaven'deki Schiffahrtsmuseum, Münih'teki Deutsche Museum, Lisbon'daki Museu de Marinha, Kopenhag'daki Orlogsmuseet, Danimarka Roskilde'deki Vikingeskibsmuseet , Venedik'teki Museo Storico Navale, Stockholm'daki Sjöhistoriska Museet, Hamburg'daki Internationales Maritimes Museum, Londra Greenwich'deki British National Maritime Museum, İstanbul'daki İstanbul Deniz Müzesi ve Haliç'teki Rahmi Koç Sanayi Müzesi, Oslo'daki Norsk Sjofartsmuseum, yine Hamburg'daki Museum Fuer Hamburgische Geschichte ve diğerleri, deniz müzesi kimliğiyle ve birçoğu müze gemilerle çok daha engin değerler kazanmış olarak, uygarlığın denizlerdeki özünü ve gücünü anlatmaktadırlar.

Bu müzelerde, gemilerin asırlar boyunca geçirdikleri evreleri gemi modellerinden oluşan koleksiyonlarından da görmek mümkün olmaktadır. Bu bakımdan Paris'teki *Musée National de la Marine*, dünyanın en zengin model gemi koleksiyonuna sahip müze sayılmaktadır.

Yine gemi modelleri, tablolar, gemi objeleri koleksiyonu ile birinci sırada yeralan Tayvan Taipei'deki *Evergreen Maritime Nuseum* ile ikinci sırada yeralan *Newyork Seaport Street Denizcilik Müzesi* gibi, Türkiye'de Arkas Holding Onursal Başkanı Lucien Arkas'ın Bornova'daki *Arkas Deniz Tarihi Merkezi* giderek çok daha zengin gemi modelleriyle dünya sıralamasındaki yerini almaktadır. Yöresel gemi modelleriyle ve muhteşem deniz kabukları koleksiyonuyla Bodrum Deniz Müzesi, deniz müzeleri arasında çok değerli bir yer almaya namzettir ve hem yöresel gemi modelleri ve hem de özellikle Hasan Güleşçi Bey'in armağan ettiği deniz kabukları koleksiyonuyla binlerce

kez takdire layıktır. Eminim süratle Dünya Deniz Müzeleri ve Müze Gemiler Koruma Vakfı'na ve ilgili diğer kurumlara kendilerini duyuracaklardır.

Bir müzede korumaya alınmış M.Ö. devirlere ait bazı gemi kalıntıları da müze gemiler sınıfında yeralmaktadır. Örneğin Bronz Çağı'ndan kalmış bir gemi, İngiltere'de Dover Müzesi'nde teşhir edilmektedir. Bodrum Müzesi'ndeki Uluburun Batığı da bu tür müze gemilere bir diğer örnektir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun dünya denizlerindeki bir devir hakimiyeti dikkate alındığında, Osmanlı donanmasından hiç olmazsa bir geminin aslı veya replikası Haliç'te müze gemi olarak yer almalıydı. Devrinin en büyük harp gemisi olan ve Haliç Tersane-i Amire kızaklarında inşa edilmiş *Mahmudiye Kalyonu* replikası, bu anlamda görsel ve kültürel zenginlik ve şenlik yaratırdı. Çok geç kalınmış olmasına rağmen, bunlar hep mümkün.

Dünyanın ilk denizaltılarından olan *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* denizaltıları da bloklar halinde Tersane-i Amire kızaklarında inşa edilmişti.

Averof zırhlısını müze gemi yaparak yaşatan Yunanistan'dan ders alarak, aslını hurdacıya verip yok ettiğimiz *Hamidiye* kruvazörünün replikasına bile sahip değiliz.

"Yok Edilen Deniz Tarihimiz" başlıklı bir makeleden çok düşündürücü bir bölümü nakletmek isterim;

"Çanakkale Savaşı'nın yıldızı Muavenet-i Milliye ve I. Dünya Savaşı'nın simgesi Yavuz'dan Kurtuluş›un bayrağı Bandırma'ya kadar Türk tarihinde önemli yeri olan 10 geminin 8'i artık yok. Tarihimizle övünmeyi genellikle seviyoruz ama ona saygı göstermeyi nedense pek beceremiyoruz. Bunun en iyi örn*eği tarihimize mal olmuş gemiler...*

Kırım Savaşı'na katılan Mahmudiye'den, Kurtuluş'un simgesi Bandırma'ya, Çanakkale Savaşı'nda ünlü İngiliz gemisi Goliath'ı batıran Muavenet-i Milliye'den I. Dünya Harbi'nin simgesi haline gelmiş Yavuz'a kadar tarihte çok önemli görevler üstlenmiş gemilerden geriye hiçbir şey kalmadı.

Onlar müze yaptı. Türkiye tarihe mâlolmuş bu efsane gemilerin yok olmasına gözyumarken, birçok ülke böylesi manevi değerlerine sahip çıkıyor. Yunanlılar, I. Dünya Harbi'ndeki ünlü gemileri Averof Zırhlısı'nı, Bulgaristan da Hamidiye Kruvazörünü bir torpido ile yaralayan Drutsky torpidosunu Müze Gemi yaptı. *Rusya'da Aurora, İngiltere'de Victory, Belfast ve Cutty Sark, ABD'de Texas, Intrepid, Constitution ve sayılamayacak daha niceleri günümüzde birer müze-gemi olarak hizmet vermeye devam ediyor.*

1890'da Japonya'da batan Ertuğrul Firkateyni'nin adını alan Ertuğrul yatı, 1903'te İngiltere'de inşa edildi. 1904'te İstanbul'a geldi. *Yat 1933'te hizmetten çıkarılarak söküldü.*

İlk transatlantiğimiz Gülcemal, 1875'te İngiltere'de Atlantik Okyanusu›nu geçmek üzere inşa edilen iki transatlantikten biriydi. 1900'lerin

başlarında bir Kanada şirketi Avrupa'dan göçmen taşımada kullandı. 1911'de Sultan Reşad satın aldı. Gemiye, Sultan'ın annesinin adı olan Gülcemal ismi verildi. *Ekonomik ömrünü doldurmuş olmasına rağmen onarıma alındı ve 1937'ye kadar kullanıldı.* Türk Denizciliğinin amiral gemisi oldu. *Atatürk'ün de seyahat etmekten büyük keyif aldığı gemi, 1930'lu yılların sonunda Haliç'e çekilip depo olarak kullanıldı. 1945'te sökülmek üzere İtalya'ya götürüldü. Nusret'le birlikte savaşta çok kritik bir rol oynayan iki savaş gemisinden biri oldu.* Bu torpidobot, 1923'de hizmet dışı kaldıktan sonra 1953'te hurdaya ayrılarak söküldü."

Dünyanın Son Dretnotu "Yavuz"

Yavuz Zırhlısının yüzüncü yılında Gölcük'teki Donanma Komutanlığı'nda bir anma töreni yapılmış ve davetlilere Öğretmen Binbaşı Ersan Baş'ın hazırladığı *Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü* başlıklı bir eser armağan edilmişti.

Bu eser, Yavuz'un başlangıç noktası diyeceğimiz SMS Goeben adıyla Alman donanmasındaki yıllarından gelerek, hizmetdışı bırakılmasını takiben "*Başka alıcıların bulunamaması nedeniyle 25 milyon liraya MKE Kurumu'na satılışını*" ayrıntılarıyla anlatmaktaydı.

TCG Yavuz, Cumhurbaşkanı ile yurtgezisine katılan Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Kemal Kayacan'nın bulunamadığı, Donanma Komutanı Koramiral Hilmi Fırat ve Alman Deniz Kuvvetleri Ateşesi Von Rodbertus'un katılımıyla 7 Haziran 1973 tarihinde yapılan son ve hizmetten ayrılış töreninden sonra, Gölcük'te Poyraz Rıhtımı'ndan römorkörlerle yedeklenerek İzmit Körfezi'nde Seymen'de sökümü için 6.5 milyon lira masrafla tesis edilen kıyıya giderek yokluğa intikaline dek bu sahilde sessizce ölümünü beklemişti.

Yavuz 1973'de hurdaya gönderildiğinde, Almanya imparatorluk donanmasından kalmış son harp gemisiydi. Goeben/Yavuz Dreadnought sınıfı harp gemileri arasında 50 yıl gibi en uzun süre hizmette kalmış bir harp gemisi idi. Karşılaştırma yapılırsa, dreadnought sınıfında Iowa sınıfı muharebe gemisi USS New Jersey 21 yıl hizmette kalmıştı. Yavuz hurdaya gidince, dünyanın en eski drednotu 1912 inşa USS Texas oldu ve bu unvanı ile müze gemi olarak korumaya alındı.

Deniz tarihçisi, araştırmacı yazar Reuben Goossens, Türkiye'de müze gemi olması gereken gemileri işaret ederken, Paşabahçe Vapuru'nu da saymıştır. Paşabahçe vapuru daha seferlerine devam ederken, Almanya'da inşa edilmiş ve dünyanın bu özellikteki tek yolcu gemisi idi.

Şöyle soruyordu; "*Türk denizciliğinin herbiri bir dünya mirası olan bu klasik gemileri, gelecek kuşaklara miras bırakmak yerine, hurdaya mı gönderecekler... Hurdaya mı gönderilmeli?*

*Paşabahçe'yi ve Akdeniz yolcu vapurunu korumak i*çin harekete geçmenin zamanıdır".

Nostaljik Geziler Yapılabilir

Dünyanın yaşayan en son şehir tipi stimli vapurları TDİ-Şehir Hatları İşletmesi'nde bulunuyordu ve Glasgow kenti adına iki vapuru satın almaya hazırdılar. Genel Müdür Muzaffer Akkaya Bey'i makamında ziyaret ettik. Bu vapurların işletme maliyetinin dizel motorlu vapurlara nazaran yüksek olmasına rağmen, Karaköy-Kadıköy arasındaki yolcu trafiğinin en yüksek kısmını bu vapurların taşıdığını ve bunların yerine koyabilecekleri başka bir vapur da olmadığını belirterek çaresizlik içinde, olumsuz cevap verdi.

Glasgow, Fairfield'in yaşayan son eserleri olan Şehir Hatları vapurlarına kavuşamadı. Bu vapurlar ise, yine büyük bir alçakgönüllülükle yüzbinlerce yolcu taşımaya ve kalanları da Haliç'te bağlanmaya devam ettiler. Bu vapurlardan geriye dördü kaldığında, akıbetlerine kararlar verildi; Glasgow Tarihi Gemiler Koruma Birliği'nin satın almak istediği Şehir Hatları vapurlarından İnkılap Vapuru halen Yalova'da karada sergilenmekte.

Yüzdürülmesi de sorun oluşturan İnkılap, sonunda kentin bir meydanına taşındı. İnkılap Vapuru gibi son dört vapurdan biri olan Turan Emeksiz, Mudanya Güzelyalı'da "*Turhan Emeksiz Otantik Oteli*" olarak yaşamını sürdürmektedir.

SS United States transatlantiğinin Tuzla'daki Sadıkoğlu Tersanesi'ne bağlandığı günlerden, yeniden ABD'ye yedeklendiği günlere kadar Kahraman Sadıkoğlu'nun çabalarına tanık oldum. Bu muhteşem transatlantiği ülkelerine geri getirmek, korumak için çılgınca çaba sarfeden "*SS United States Preservation Association*"e görsel ve yazılı bilgiler aktararak yardımcı olmaya çalıştım. Karşılığında, onların bana gönderdikleri bir hayli arşivim oluştu ve derneğin üyesi seçildiğime dair bir belge gönderildi. SS United States, toplumun baskısı sonunda asıl vatanına geri götürülmüştür.

Ülkemizde çok zengin bir mazi hurdacıların elinde yok edildi. Dünyanın en büyük ve yerli inşa Mahmudiye Kalyonu'nu yok ettiler. Hamidiye kruvazörünün çeke çeke Paşabahçe'de parçaladıklarında ben ortaokuldaydım. Bu gemiye neden "Şanlı Hamidiye!" dedikleri kimsenin aklına gelmedi! Nusret Mayın Gemisi'ni eskidi diye Maliye'ye verdiler.. Sonunda sattılar ve hatta su gemisi bile yaptılar ve Mersin'de yarıbatık durdu senelerce.

Eğer Rahmi Koç Bey olmasaydı, demek ki, Haliç'te Lengerhane harabe halde kalacak, ya da daha da yokluk içinde gözlerden uzak kalacaktı. Yine de, çok önemli bir eksik ile karşı karşıya olduğumuzu görememiz gerekiyor. Dünya sahil kentlerinin onurla, gururla sundukları müze gemiler, adlarına müze kurulmuş olan müze gemiler var. Olabilecek her türlü korumaya alınmış, ama el'an çalışan müzelik gemiler var; Bunların yaşları 100'ü üstünde! Hatta yandan-çarklı gemilerin müzelik gemiler oluşu, o kente renk katıyor, deniz kavramına zenginlik getiriyor, kentlisine gurur veriyor, övgü kaynağı oluyor.

Turgutreis Beldesi için Müze Gemi Projesi oluşturulursa, eminim Turgut Reis devrinin bir kadırgası veya benzer bir tip geminin replikası inşa edilerek bu değerli beldenin tarih, kültür, turizm kavramına çok farklı bir renk katar, beldeye evrensel bir değer kazandırır diye düşünürüm. Turgutreis Beldesi aynı zamanda Dünya Deniz Müzeleri ve Müze Gemiler Koruma Vakfı listesinde yeralır.

Müze gemilerin oluşumuna ait belgeleri incelediğimde, özellikle Amerika'da kent beldeleri için seçilen müze gemiyi, gerçek bir gemi ise onarılması, eğer aslına uygun olarak inşa edilecek ise replikası için çoğunlukla dernekler, vakıflar kurduklarını veya ilgili belediyelerin bir fon hesabı oluşturarak halkın küçük katkılarıyla müze geminin inşaatına ait giderleri büyük oranda halkın küçük katkıları sayesinde karşıladıklarına tanık oldum.

Amaç her bireyin ille de büyük meblağlar ödeyerek katılması değil, "*Ben beldemi seviyorum, böyle bir tarihi gemiyi beldemize kazandırmakta benim de katkım olsun*" heyecanını yaratmak. İnanıyorum ki, böyle bir proje ortaya çıktığında, duyurulan, duyan pek çok deniz kültürü, tarihi ve mazi bilinci sahipleri küçük katılımlarla *Müze Gemi - Turgut Reis Kadırgası*'nın inşaatında yer almaktan onur duyacaklardır.

EK-1

MÜZE GEMİLER

Bu listede yeralan müze gemiler, replika olmayan gemilerdir. Yani tamamiyle gerçek gemiler korunmaya alınmış ve müze gemi olarak sergilenmektedirler. Bu nedenle müze gemi oldukları halde replika olanlar, bir de anlam bakımından müze gemi olacak kadar tarihi değeri olan, fakat çoğunlukla gezilerde kullanılan veya şahısların sahiplendiği ve restorasyonunu yaptırdıktan sonra, yine özel amaçla kulanıldıkları gemiler ise "*Klasik Gemiler*" olararak ayrı bir listede verilmişlerdir.

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
HNLMS *Abraham Crijnssen*	Netherlands	North Holland	Den Helder	Netherlands	1936	Jan van Amstel class	Minesweeper	Surabaya
B.A.P Abtao	Peru	Lima Metropolitan Area	Callao harbour	Peru	1954	Abtao class submarine	Submarine	
USCGC *Acacia*	United States	Illinois	Chicago	United States	1944	Class C (Iris)	USCG seagoing buoy tender	
CSS *Acadia*	Canada	Nova Scotia	Halifax	Canada	1913	Hydrographic-Research ship	Auxiliarypatrol vessel	Maritime Museum of the Atlantic
HMAS *Advance*	Australia	New South Wales	Sydney	Australia	1967	*Attack* class	Patrol boat	
af Chapman (1888)	Sweden	Stockholm County	Stockholm	United Kingdom	1888	Full rigged	Ship	
Akishio SS-579	Japan	Hiroshima	Kure	Japan	1985	Yushio class	Submarine	
USS *Alabama*	United States	Alabama	Mobile	United States	1942	*South Dakota* class (1939)	Battleship	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
USS *Albacore*	United States	New Hampshire	Portsmouth	United States	1953	Teardrop hull	Submarine	National Register of Historic Places
Alexander Henry	Canada	Ontario	Kingston	Canada	1958	Canadian Coast Guard	Icebreaker	Marine Museum of the Great Lakes
HMS *Alliance*	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom	1945	Amphion class	Submarine	Royal Navy Submarine Museum
Alma	United States	California	San Francisco	United States	1891	Scow	Schooner	San Francisco Maritime National Historical Park
Alose	France	Bouches-du-Rhône	Marseille	France	1904	Naiade class	Submarine	COMEX
HNoMS *Alta*	Norway	Greater Oslo Region	Oslo	Norway	1953	Sauda class	Minesweeper	
Aluminaut	United States	Virginia	Richmond	United States	1964	Aluminium	Submarine	Science Museum of Virginia
Sir Alexander Grantham	China	Hong Kong	Hong Kong	China	1953	Steel-hulled	Fireboat	
SS *American Victory*	United States	Florida	Tampa	United States	1945	Victory Ship	Victory Ship	National Register of Historic Places
Ambrose	United States	New York	New York	United States	1952	US Coast Guard	Lightvessel	South Street Seaport
MS Ancerville	China	Guangdong	Shekou	China	1962	Ocean liner	Ocean liner	Minghua Sea World Plaza

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
PLAN *Anshan 101 (formerly Soviet Destroyer Rekordny)*	China	Shandong	Qingdao	China, Soviet Union	1941	Gnevny class	Destroyer	Chinese Naval Museum
Arctic Corsair	United Kingdom	England	Kingston upon Hull	United Kingdom	1960	Deep sea	Trawler	
Arctic Penguin	United Kingdom	Scotland	Inveraray	United Kingdom	1910	Steel-hulled	Lightvessel	
Argonaute (S636)	France	Île-de-France (region)	Paris	France	1957	Arethuse class	Submarine	Cité des Sciences
USS *Arizona* (BB-39)	United States	Hawaii	Pearl Harbor	United States	1915	*Pennsylvania* class	Battleship	USS *Arizona* Memorial
Arthur Foss	United States	Washington	Seattle	United States	1889	Wooden-hulled	Tugboat	
Aurora	Russia	Northwestern Federal District	St. Petersburg	Russia	1900	Pallada class	Protected cruiser	
USCGC *Alert*	United States	Washington	Seattle	United States	1927	125' Active class	Coast Guard Patrol Boat	
B 15	Canada	British Columbia	New Westminster	Soviet Union	[*citation needed*]	Foxtrot(641) Class	Submarine	
B 39	United States	California	San Diego	Soviet Union	1967	Foxtrot(641) Class	Submarine	Maritime Museum of San Diego
B 80	Netherlands	North Holland	Amsterdam	Soviet Union	1957	Zulu(611) Class	Submarine	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
B-143	Belgium	West Flanders	Zeebrugge	Soviet Union		Foxtrot(641) Class	Submarine	
B-413	Russia	Kaliningrad	Kaliningrad Oblast	Soviet Union	1968	Foxtrot(641) Class	Submarine	Museum of the World Ocean
B-427	United States	California	Long Beach	Soviet Union	1971	Foxtrot(641) Class	Submarine	
B-430	Russia	Vologda Oblast	Vytegra	Soviet Union	1971	Foxtrot(641) class	Submarine	
Balclutha	United States	California	San Francisco	United States	1886	Steel-hulled	Tall ship	
Barnegat LV 79/WAL 506	United States	New Jersey	Camden	United States	1904		Lightvessel	Formerly Chesapeake Bay Maritime Museum and Penn's Landing. Currently Pyne Poynt Marina.
USS *Barry*	United States	District of Columbia	Washington	United States	1955	*Forrest Sherman* class	Destroyer	Washington Navy Yard
USS *Batfish*	United States	Oklahoma	Muskogee	United States	1943	*Balao* class	Submarine	Muskogee War Memorial Park
ORP *Batory*	Poland	Pomerania	Gdynia	Poland	1932		Patrol boat	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Bauru	Brazil	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Brazil	1943	*Cannon* class	Destroyer escort	USS *McAnn* (DE-179)
USS *Becuna*	United States	Pennsylvania	Philadelphia	United States	1944	*Balao* class	Submarine	Independence Seaport Museum
HMS *Belfast*	United Kingdom	England	London	United Kingdom	1938	Town class	Light cruiser	Imperial War Museum
RV *Ben Franklin*	Canada	British Columbia	Vancouver	United States	1966	Research vessel	Submarine	Vancouver Maritime Museum
Bergantim Real	Portugal	Lisboa	Lisbon	Portugal	1778	Royal	Barge	Maritime Museum (Lisbon)
Berkeley	United States	California	San Diego	United States	1898	Double-ended steam-powered	Ferryboat	Maritime Museum of San Diego
Biber 90	United Kingdom	England	London	Nazi Germany	1944	Biber	Submarine	Imperial War Museum
Biber 105	United Kingdom	England	Gosport	Nazi Germany	1944	Biber	Submarine	Royal Navy Submarine Museum
HNoMS *Blink*	Norway	Vestfold	Horten	Norway	1965	Storm class	Patrol boat	Royal Norwegian Navy Museum
USS *Blueback*	United States	Oregon	Portland	United States	1959	*Barbel* class	Submarine	Oregon Museum of Science and Industry
Bluenose II	Canada	Nova Scotia	Lunenburg,	Canada	1963	Racing	Schooner	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
ORP *Błyskawica*	Poland	Eastern Pomerania	Gdynia	Poland	1936	Grom class	Destroyer	
HNLMS *Bonaire*	Netherlands	North Holland	Den Helder	Netherlands	1877	Fourth Class Screw	Steamship	Dutch Navy Museum
USS *Bowfin*	United States	Hawaii	Pearl Harbor	United States	1943	*Balao* class	Submarine	USS Bowfin Submarine and Memorial Park
Brandtaucher	Germany	Saxony	Dresden	Germany	1850	Experimental	Submarine	Militärhistorische Museum der Bundeswehr
USCGC *Bramble*	United States	Michigan	Port Huron	United States	1943	Class C (Iris)	Cutter/ Buoy tender	
MS Brazil Maru	China	Guangdong	Zhanjiang	China	1954	Cargo-passenger	Ocean liner	MS Pearl Maru
HMS *Bremön* (M55)	Sweden	Blekinge County	Karlskrona	Sweden	1940	Arholma class	Minesweeper	National Maritime Museums of Sweden
HMY *Britannia*	United Kingdom	Scotland	Edinburgh	United Kingdom	1953	Hospital ship	Royal Yacht	Elizabeth II of the United Kingdom
Brocklebank	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom	1964	Seagoing	Tug	Merseyside Maritime Museum
HMS *Bronington*	United Kingdom	England	Birkenhead	United Kingdom	1951	Ton class	Minesweeper	Warship Preservation Trust
HNLMS *Buffel*	Netherlands	South Holland	Rotterdam	Netherlands	1868	Iron-clad	Ram (ship)	Maritime Museum of Rotterdam

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
USS *Cairo*	United States	Mississippi	Vicksburg	United States	1862	City class	Gunboat	Vicksburg National Military Park
MS *Cap San Diego*	Germany	Hamburg	Hamburg	Germany	1961	Break bulk	Freighter	
HMS *Caroline*	United Kingdom	Northern Ireland	Belfast	United Kingdom	1914	C Class	Cruiser	
Carpentaria	Australia	New South Wales	Sydney	Australia	1917		Lightvessel	
USS *Cassin Young*	United States	Massachusetts	Boston	United States	1943	*Fletcher* class	Destroyer	Boston National Historic Park
HMAS *Castlemaine*	Australia	Victoria	Williamstown	Australia	1941	Bathurst class	Corvette	
C.A. Thayer (1895)	United States	California	San Francisco	United States	1895	West coast lumber trade	Schooner	San Francisco Maritime National Historic Park
USS *Cavalla*	United States	Texas	Galveston	United States	1943	*Gato* class	Submarine	Cavalla Historical Foundation
HMS *Cavalier*	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom	1943	C Class	Destroyer	Chatham Historic Dockyard
Cervia	United Kingdom	England	Ramsgate	United Kingdom	1945	Steam	Tug	East Kent Maritime Museum
Charles W. Morgan	United States	Connecticut	Mystic Seaport	United States	1841	Wooden	Whaler	Mystic Seaport

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
MS Charlesville	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Rostock	Belgium	1951	Belgian Congo	Ocean Liner	Compagnie Maritime Belge
USS *Charrette*	Greece	Islands	Poros	United States	1942	*Fletcher* class	Destroyer	HNS Velos (D-16)
Chi Lin (103)	China	Shandong Province	Qingdao	Soviet Union	1940	Gnevny class	Destroyer	Chinese Naval Museum Qingdao
City of Adelaide	United Kingdom	Scotland	Irvine	United Kingdom	1864		Clipper	Scottish Maritime Museum
City of Milwaukee	United States	Michigan	Manistee	United States	1931	Great Lakes	Railroad Car Ferry	S..S. City of Wilwaukee National Historic Landmark
USS *Clamagore*	United States	South Carolina	Mount Pleasant	United States	1945	*Balao* class	Submarine	Patriots Point Naval and Maritime Museum
HM *CMB 4*	United Kingdom	England	Duxford	United Kingdom	1916	45 Foot	Coastal Motor Boat	
USS *Cobia*	United States	Wisconsin	Manitowoc	United States	1943	*Gato* class	Submarine	Wisconsin Maritime Museum
USS *Cod*	United States	Ohio	Cleveland	United States	1943	*Gato* class	Submarine	U.S.S. Cod Submarine Memorial
Colbert	France	Gironde	Bordeaux	France	1956	Missile	Cruiser	
USS *Constellation*	United States	Maryland	Baltimore	United States	1854	Wooden	Sloop	U.S.S. Constellation Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Coronet (yacht)	United States	Rhode Island	Newport	United States	1885	Schooner	Yacht	Clipper
USS *Constitution*	United States	Massachusetts	Boston	United States	1797	Wooden	Frigate	U.S.S. Constitution Museum
HMS *Courageous*	United Kingdom	England	Plymouth	United Kingdom	1970	Churchill class	Submarine	
USS *Croaker*	United States	New York	Buffalo	United States	1943	*Gato* class	Submarine	Buffalo and Erie County Naval and Military Park
Cutty Sark	United Kingdom	England	Greenwich	United Kingdom	1869		Clipper	Cutty Sark Trust
D-2 Narodovolets	Russia	Northwestern Federal District	Saint Petersburg	Soviet Union	1929	Dekabrist class	Submarine	Central Navy Museum
Daniel Adamson	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom	1903	Steam tug	Tender	Daniel Adamson Preservation Society
Dar Pomorza	Poland	Pomerania	Gdynia	Poland	1909	Full rigged	Ship	
Delfin (S-61)	Spain	Valencia	Torrevieja	Spain	1973	Daphné class	Submarine	
De Wadden	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom	1917	Trading	Schooner	Merseyside Maritime Museum
HNLMS *De Ruyter*	Netherlands	North Holland	Den Helder	Netherlands	1974	Tromp class	Frigate	Dutch Navy Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Deutschland	Germany	Bremen	Vegesack	Germany	1927	Steel-hulled	Tall ship	
HMAS *Diamantina*	Australia	Queensland	Brisbane	Australia	1944	River class	Frigate	Queensland Maritime Museum
RRS *Discovery*	United Kingdom	Scotland	Dundee	United Kingdom	1901	Wooden	Barque	Dundee Heritage Trust
Dom Fernando II e Glória	Portugal	Lisbon	Lisbon	Portugal	1843	Wooden	Frigate	
Drazki	Bulgaria	Varna Province	Varna	Bulgaria	1907	steam-powered	Torpedo boat	
USS *Drum*	United States	Alabama	Mobile	United States	1941	*Gato* class	Submarine	USS Alabama Battleship Commission
Duchesse Anne	France	Nord	Dunkerque	France	1901	Full rigged ship	Training vessel	
Edmund Gardner	United Kingdom	England	Liverpool	United Kingdom	1953		Pilot boat	Merseyside Maritime Museum
USS *Edson*	United States	Michigan	Bay City	United States	1958	*Forrest Sherman* class	Destroyer	
Edwin Fox	New Zealand	Marlborough	Picton	New Zealand	1853	Convict ship	Barque	
TCG Ege	Turkey	Aegean Region	Izmir	United States, Turkey	1972	*Knox* class	Frigate	ex-USS *Ainsworth*; at İnciraltı Sea Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Elissa	United States	Texas	Galveston	United States	1877	Three-masted	Barque	
Emma C. Berry (sloop)	United States	Connecticut	Mystic Seaport	United States	1866	Fishing	Sloop	Mystic Seaport
Enrico Toti (S 506)	Italy	Lombardy	Milan	Italy	1968	Toti class	Submarine	Museo della Scienza e della Tecnologia
Eppleton Hall (1914)	United States	California	San Francisco	United States	1914	Paddlewheel	Tugboat	
Espadon S637	France	Loire-Atlantique	Saint-Nazaire	France	1960	*Narval* class	Submarine	
USS *Everett F. Larson*	South Korea	Gangwon-do	Gangneung	United States	1945	*Gearing* class	Destroyer	ROKS *Jeong Buk* (DD-916)
Eureka (ferryboat)	United States	California	San Francisco	United States	1890	Side-wheel paddle	Steamboat	San Francisco Maritime National Historic Park
USS *Eversole*	Turkey	Kocaeli Province	İzmit	United States	1946	*Gearing* class	Destroyer	TCG *Gayret* (D352)
SS *Explorer*	United Kingdom	Scotland	Edinburgh	United Kingdom	1955	Steam-powered	Research vessel	Triple expansion steam engine
ORP *Fala*	Poland	Middle Pomerania	Kołobrzeg	Poland	1965	Project 912 class	Patrol craft	
Falls of Clyde	United States	Hawaii	Honolulu	United Kingdom	1878	Iron-hulled	Full rigged ship	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Fenian Ram	United States	New Jersey	Paterson	United States	1881	Experimental	Submarine	Paterson Museum; designed byJohn Philip Holland
Finngrundet	Sweden	Stockholm County	Stockholm	Sweden	1903	Baltic Sea	Lightvessel	Vasa Museum
Finnmarken	Norway	Nordland	Stokmarknes	Norway	1956		Coastal Steamer	Hurtigruten Museum
SS *Forceful*	Australia	Queensland	Brisbane	Australia	1925	Ocean going	Tugboat	Queensland Maritime Museum
Fram	Norway	Oslo	Oslo	Norway	1892	Wooden	Ship	Fridtjof Nansen Roald Amundsen
Fireboat No. 1	United States	Washington	Tacoma	United States	1929	Port of Tacoma	Fireboat	National Historic Landmark
Le Fougueux P641	Netherlands	South Holland	Hendrik-Ido-Ambacht	France	1953		Submarine chaser	
Frieden	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Rostock	Germany	1957		Cargo ship	
MS *Fryken*	Sweden	Västergötland	Gothenburg	Sweden	1938	Coastal	Freighter	
HMS *Gannet*	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom	1878	*Dotterel* class	Sloop, steam powered	Chatham Historic Dockyard
Garlandstone	United Kingdom	England	Morwellham Quay	United Kingdom	1903	Cargo ship	Ketch	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Georgios Averof	Greece	Faliro	Faliro	Greece	1910		Armored cruiser	
Gipsy Moth IV	United Kingdom	England	Greenwich	United Kingdom	1962		Yacht	Francis Chichester
Gjøa	Norway	Oslo	Bygdøy	Norway	1872		Sloop	Roald Amundsen
Glenlee	United Kingdom	Scotland	Glasgow	United Kingdom	1872	Steel	Barque	
Gorch Fock	Germany	Stralsund	Stralsund	Germany,Soviet Union ,	1933	Three masted	Barque	School ship
Granma	Cuba	Ciudad de la Habana	Havana	Cuba	1943	Motor yacht	Cabin cruiser	Fidel Castro
SS *Great Britain*	United Kingdom	England	Bristol	United Kingdom	1843	Iron hull	Ship	Isambard Kingdom Brunel
EML Grif	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia	1976	Zhuk class	Patrol boat	Seaplane Harbor, Estonian Maritime Museum
USS *Growler*	United States	New York	New York City	United States	1958	*Grayback* class	Submarine	Intrepid Sea-Air-Space Museum
HA. 19 (Japanese Midget Submarine)	United States	Texas	Fredericksburg	Japan	1941	Ko-hyoteki class	Submarine	Pearl Harbor
HMCS *Haida*	Canada	Ontario	Hamilton	Canada	1942	Tribal class	Destroyer	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Hajen no 1	Sweden	Blekinge County	Karlskrona	Sweden	1904	Ubåt No. 1	Submarine	
PNS *Hangor*	Pakistan	Sindh	Karachi	Pakistan	1968	Daphné class	Submarine	INS Khukri
USS *Hazard*	United States	Nebraska	Omaha	United States	1944	*Admirable* class	Minesweeper	National Historic Landmark
MV *Heland* (M5V)	Norway	Møre og Romsdal	Sunnmøre	Norway	1937		Shetland bus	Shetland bus
Hercules	United States	California	San Francisco	United States	1907	Deep sea	Tugboat	
RV *Hero*	United States	Washington	Bay Center	United States	1968	Antarctica	Research vessel	
Hiddensee	United States	Massachusetts	Fall River	East Germany	1984	*Tarantul I*	Missile Corvette	
Hikawa Maru	Japan	Kanagawa Prefecture	Yokohama	Japan	1929		Ocean Liner	
HNoMS *Hitra*	Norway	Vestfold	Horten	Norway	1942	Submarine chaser	Shetland bus	
HMS *Holland 1*	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom	1901	*Holland*	Submarine	John Philip Holland
USS *Hornet*	United States	California	Alameda	United States	1943	*Essex* class	Aircraft carrier	Battle of the Philippine Sea
Huáscar	Chile	Chile	Talcahuano	Peru, Chile	1865	Armored turret ship	Monitor warship	War of the Pacific

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Huron	United States	Michigan	Port Huron	United States	1920	Great Lakes	Lightvessel	List of lightvessel museums in the United States
USCGC *Ingham*	United States	Florida	Key West	United States	1936	Treasury class	Cutter	
USS *Intrepid*	United States	New York	New York City	United States	1943	*Essex* class	Aircraft carrier	
USS *Iowa*	United States	California	San Pedro	United States	1942	*Iowa* class	Battleship	as of 7 July 2012
Jacinta	United Kingdom	England	Fleetwood	United Kingdom	1972		Trawler	
MS Jadran	Canada	Ontario	Toronto	Canada	1956		Ocean Liner	Converted to floating restaurant, not a museum
James Caird	United Kingdom	England	London	United Kingdom	1912		Whaleboat	*Endurance*
James Craig	Australia	New South Wales	Sydney	United Kingdom	1874	Iron hulled	Barque	
Jarramas	Sweden	Karlskrona	Bleckinge	Sweden	1900	Three masted	Tall ship	
SS *Jeremiah O'Brien*	United States	California	San Francisco	United States	1943		Liberty ship	
PLAN *Nan Chong* 502	China	Shandong	Qingdao	China		Jiangnan class	Frigate	Chinese Naval Museum Qingdao

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
PLAN *Yintang* 531	China	Shandong	Qingdao	China		Jiangnan class	Frigate	Chinese Naval Museum Qingdao
John H Amos	United Kingdom	Chatham	Kent	United Kingdom	1931	Paddlewheel	tugboat	Chatham Historic Dockyard
SS *John W. Brown*	United States	Maryland	Baltimore	United States	1942		Liberty ship	
Joseph Conrad	United States	Connecticut	Mystic	United States	1882		Sailing ship	Alan Villiers
USS *Joseph P. Kennedy, Jr.*	United States	Massachusetts	Fall River	United States	1945	*Gearing* class	Destroyer	Joseph P. Kennedy Jr.
Joshua	France	Charente-Maritime	La Rochelle	France	1962	Single handed sailing	Ketch	Bernard Moitessier
Jylland	Denmark	Region Midtjylland	Ebeltoft	Denmark	1860	Wooden	Screw frigate	Battle of Heligoland
K-19	Russia	Murmansk	Snezhnogorsk	Soviet Union	1959	Hotel-class	Submarine	Vladimir Romanov
K-21	Russia	Murmansk	Severomorsk	Soviet Union	1938	K-class submarine	Submarine	
EML *Kalev*	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia	1966	Frauenlob class	Minesweeper	Seaplane Harbor, Estonian Maritime Museum
FNS Karjala	Finland	Finland Proper	Turku	Finland	1968	Turunmaa class	Corvette	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
SS *Keewatin*	United States	Michigan	Douglas	United States	1907	Great Lakes	Passenger ship	Category:-Canadian Pacific Railway Steamships
Keihässalmi	Finland	Finland Proper	Turku	Finland	1957		Minelayer	
Khufu ship	Egypt	Cairo	Giza pyramid complex	Egypt	2500 BCE	Funerary	Solar barge	Khufu
USS *Kidd*	United States	Louisiana	Baton Rouge	United States	1943	*Fletcher* class	Destroyer	Kamikaze
Kiev	China	Tianjin	Tianjin	Soviet Union	1972	Kiev class	Aircraft carrier	
Kon-Tiki	Norway	Oslo	Bygdøy	Norway	1947	Balsa	Raft	Thor Heyerdahl
Kosmonavt Viktor Patsayev	Russia	Kaliningrad	Kaliningrad	Soviet Union	1968	Space Communications	Ship	Museum of the World Ocean
MV *Krait*	Australia	New South Wales	Sydney	Japan	1941 or earlier	Z Special Unit	Commando Boat	Operation Jaywick
Kranich P6083	Germany	Lower Saxony	Bremerhaven	Germany	1959	Jaguar class	Fast Attack Craft	
Krasin	Russia	Northwestern Federal District	Saint Petersburg	Russia	1917	Minesweeping	Icebreaker	Arctic convoys of World War II
Kruzenshtern	Russia	Kalningrad	Kaliningrad	Russia	1926	Flying P-Liner	Barque	Padua

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
MS *Kungsholm*	Sweden	Gothenburg Municipality	Gothenburg	Sweden	1966		Ocean Liner	Swedish American Line
INS Kursura S-20	India	Andhra Pradesh	Visakhapatnam	India	1969	Foxtrot (641) Class	Submarine	
L. A. Dunton	United States	Connecticut	Mystic	United States	1921	Sailing-Fishing	Schooner	National Historic Landmark
USS *Laffey*	United States	South Carolina	Charleston	United States	1943	*Allen M. Sumner* class	Destroyer	National Historic Landmark
SMS *Leitha* / *Lajta Monitor Museumship*	Hungary	Budapest	Budapest	Hungary	1871	Maros class	Monitor	
SS *Lane Victory*	United States	California	San Pedro	United States	1945		Victory ship	U.S. Merchant Marine
LCS 102	United States	California	Mare Island	United States	1944		Landing Craft Support	U.S. Navy
HMS *LCT (3) 7074*	United Kingdom	England	Birkenhead	United Kingdom	1945	Landing craft tank	Amphibious assault ship	
SS *Lehigh Valley 79* (barge)	United States	New York	New York City	United States	1914	Lehigh Valley Railroad	Railroad car float	
EML Lembit	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia	1936	Kalev class	Submarine	Seaplane Harbor, Estonian Maritime Museum
USS *Lexington*	United States	Texas	Corpus Christi	United States	1942	*Essex* class	Aircraft carrier	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Lenin	Russia	Murmansk	Murmansk	Soviet Union	1957	Nuclear-powered	Icebreaker	
Lettie G. Howard	United States	New York	New York City	United States	1893	Fishing	Schooner	South Street Seaport Museum
USS *Ling*	United States	New Jersey	Hackensack	United States	1943	*Balao* class	Submarine	
USS *Lionfish*	United States	Massachusetts	Fall River	United States	1943	*Balao* class	Submarine	
USS *Little Rock*	United States	New York	Buffalo	United States	1943	*Cleveland* class	Light cruiser	
LR 3	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom	1982	Deep sea	Submersible	
USS *LST-325*	United States	Indiana	Evansville	United States	1942	LST Mk.3	Landing Ship, Tank	
USS *LST-1008*	China	Shangdu	Qingdao	United States	1944	LST	Tank landing ship	
Lightship Portsmouth	United States	Virginia	Portsmouth	United States	1915	LV 101	Lightvessel	List of lightvessel museums in the United States
Lightship Chesapeake	United States	Maryland	Baltimore	United States	1930	LV 116	Lightvessel	List of lightvessel museums in the United States
Lydia Eva	United Kingdom	England	Great Yarmouth	United Kingdom	1930	Steam powered	Fishing ship	Herring drifter

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
HMS *M 33*	United Kingdom	England	Ports-mouth	United Kingdom	1915	M29 class	Monitor	
M 261	Russia	Krasnodar Krai	Krasnodar	Soviet Union		Quebec class	Subma-rine	
M 302	Ukraine	Odessa Oblast	Odessa	Soviet Union		Quebec class	Subma-rine	
HTMS *Maek-long*	Thailand	Samut Prakan province	Amphoe Phra Sa-mut Chedi	Thailand	1936		Corvette	
PS *Maid of the Loch*	United Kingdom	Scotland	Loch Lomond	United Kingdom	1953		Paddle steamer	Not a Museum ship
Maillé-Brézé (D627)	France	Pays de la Loire	Nantes	France	1957	T47 class	Destroyer	
USCGC *Mac-kinaw*	United States	Michigan	Macki-naw City	United States	1943	*Wind* class	Icebrea-ker	
USS *Marlin*	United States	Nebraska	Omaha	United States	1953	Macke-rel class	Subma-rine	
Mary Rose	United Kingdom	England	Ports-mouth	United Kingdom	1509	Tudor	Carrack	
MAS-15	Italy	Lazio	Rome	Italy	1916		Torpedo boat	SMS *Szent István*
MAS-96	Italy	Lake Garda	Gardone Riviera	Italy			Torpedo boat	Vittoria-le degli Italiani
USS *Massac-husetts*	United States	Massac-husetts	Fall River	United States	1941	*South Dako-ta* class (1939)	Battleship	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
May Queen	Australia	Tasmania	Hobart	Australia	1867	Sailing	Ketch	
USCGC *McLane*	United States	Michigan	Muskegon	United States	1927	125' Active Class	Patrol Boat	List of United States Coast Guard cutters
Medea (yacht)	United States	California	San Diego	United States	1904		Steam yacht	
Mercator	Belgium	Ostend	Ostend	Belgium	1932		Barquentine	
SS *Meteor*	United States	Wisconsin	Superior	United States	1896	Whaleback	Steamer	
Micalvi	Chile	Magallanes y la Antártica Chilena Region	Puerto Williams	Germany , Chile	1925		Freighter	Museum ship and yacht club. Garbage ship in Germany. Micalvi participated in the founding of Puerto Williams.
USS *Midway*	United States	California	San Diego	United States	1945	*Midway* class	Aircraft carrier	
Mikasa	Japan	Yokosuka	Yokosuka	Japan	1900	Pre-dreadnought	Battleship	Admiral Togo
Mikhail Kutuzov	Russia	Novorossiysk	Novorossiysk	Soviet Union	1952	Sverdlov class	Cruiser	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
SS *Milwaukee Clipper*	United States	Michigan	Muskegon	United States	1905	Great Lakes	Passenger Steamer	Pennsylvania Railroad
Minsk	China	Shenzhen	Sha Tau Kok	Soviet Union	1975	Kiev class	Aircraft carrier	
USS *Missouri*	United States	Hawaii	Pearl Harbor	United States	1944	*Iowa* class	Battleship	Japanese surrender
Modesty	United States	New York	West Sayville	United States	1923	Gaff-rigged	Sloop	National Register of Historic Places
Mölders	Germany	Lower Saxony	Wilhelmshaven	Germany	1967	Lutjens class	Guided missile destroyer	Charles F. Adams class
USCGC *Mohawk* (WPG-78)	United States	Florida	Key West	United States	1934	378' Treasury Class (WPG)	Cutter	List of United States Coast Guard cutters
HMS *Najaden*	Sweden	Halland	Halmstad	Sweden	1897	Sailing ship	Sail trainingship	List of tall ships
USS *Nautilus*	United States	Connecticut	Groton	United States	1954	Nuclear-powered	Submarine	North Pole
Nantucket LV-112	United States	New York	Oyster Bay,	United States	1936		Lightvessel	RMS Olympic
Nash (harbor tug)	United States	New York	Oswego	United States	1943		Tugboat	Normandy landing
Nazario Sauro (S 518)	Italy	Liguria	Genoa	Italy	1976	Sauro class	Submarine	Galata - Museo del mare
Ned Hanlan	Canada	Ontario	Toronto	Canada	1943	Steam-powered	Tugboat	Normandy landing

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
MV *Nelcebee*	Australia	South Australia	Port Adelaide	Australia	1883	Diesel, originally steam-powered	Tug lighter	South Australian Maritime Museum
USS *New Jersey*	United States	New Jersey	Camden	United States	1942	*Iowa* class	Battleship	New Jersey
Nippon Maru	Japan	Yokohama	Yokohama	Japan	1930		Tall ship	
SS *Nomadic*	United Kingdom	Northern Ireland	Belfast	United Kingdom	1911	Steamship	Tender	RMS *Titanic*
MS *Norgoma*	Canada	Ontario	Sault Ste. Marie, Ontario	Canada	1950	Great Lakes	Ferry	
HMS *Nordkaparen*	Sweden	Västra Götaland County	Gothenburg	Sweden	1962	Draken class submarine	Submarine	
USS *North Carolina*	United States	North Carolina	Wilmington	United States	1940	*North Carolina* class	Battleship	
Nusret	Turkey	Mersin Province	Tarsus	Turkey	1915		Minelayer	Mersin Çanakkale
O'Brien	Chile	Los Ríos Region	Valdivia	Chile	1972	*Oberon* class	Submarine	
HMS *Ocelot*	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom	1962	*Oberon* class	Submarine	Chatham Historic Dockyard
USS *Olympia*	United States	Pennsylvania	Philadelphia	United States	1892	Steel-hulled	Protected cruiser	Commodore Dewey's flagship,Independence Seaport Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
HMCS *Onondaga*	Canada	Quebec	Rimouski	Canada	1965	*Oberon* class	Submarine	
HMAS *Onslow*	Australia	New South Wales	Sydney	Australia	1968	*Oberon* class	Submarine	
HMS *Onyx*	United Kingdom	England	Sydney	United Kingdom	1966	*Oberon* class	Submarine	Falklands War
SS *Orion*	Sweden	Stockholm County	Stockholm	Sweden	1929	Steamship	Pilot ship	
HMAS *Otama*	Australia	Victoria	Hastings	Australia	1973	*Oberon* class	Submarine	
HMS *Otus*	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Sassnitz	United Kingdom	1973	*Oberon* class	Submarine	
HMAS *Ovens*	Australia	Western Australia	Fremantle	Australia	1967	*Oberon* class	Submarine	
HMAS *Otway*	Australia	New South Wales	Holbrook	Australia	1966	*Oberon* class	Submarine	
SS La Palma	Spain	Canary Islands	Tenerife	Spain	1912	Inter-Island	Steamship	
USS *Pampanito*	United States	California	San Francisco	United States	1943	*Balao* class	Submarine	National Historic Landmark
KRI Pasopati (410)	Indonesia	East Java	Surabaya	Indonesia	1952	Whiskey class	Submarine	Indonesian Navy Submarine Monument
Passat (1911)	Germany	Travemünde	Travemünde	Germany	1911	Flying P-Liner	Barque	*Peking* sister ship

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
HDMS Peder Skram	Denmark	Hovedstaden	Copenhagen	Denmark	1965	Peder Skram	Frigate	
Peking	United States	New York State	New York City	United States	1911	Flying P-Liner	Barque	*Passat* sister ship
Peral	Spain	Murcia	Cartagena	Spain	1887	Experimental	Submarine	Isaac Peral
Persephone	Canada	Gibsons	British Columbia	Canada	1965	salvage	tugboat	Used in TV series The Beachcombers
USS *Philadelphia*	United States	District of Columbia	Washington	United States	1776		Gunboat	Battle of Valcour Island
Pietro Micca	Italy	Rome	Fiumicino	Italy	1895	Schooner class	Tugboat	
Pilgrim	United States	California	Dana Point	United States	1825	Schooner class	Brig	Richard Dana
TCG Pirireis	Turkey	Aegean Region	Izmir	United States, Turkey	1951	*Tang* class	Submarine	ex-USS *Tang*; at İnciraltı Sea Museum
HMS *Plymouth*	United Kingdom	England	Birkenhead	United Kingdom	1959	Rothesay class	Frigate	Falklands War
RAM Poderoso	Chile	Bío Bío Region	Talcahuano	Chile	1911		Tug	Now half destroyed by the earthquake and tsunami of February 27, 2010.

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Polly Woodside	Australia	Victoria	Melbourne	Australia	1885	Three-masted	Barque	
Pommern	Finland	Åland	Mariehamn	Finland	1903	Flying P-Liner	Barque	
USS *Potomac*	United States	California	Oakland	United States	1934	Presidential	Yacht	Franklin D. Roosevelt
ARA *Presidente Sarmiento*	Argentina	Buenos Aires	Buenos Aires	Argentina	1899	Frigate	Training ship	
SAS Pretoria, M1144	South Africa	Hout Bay	Hout Bay	South Africa	1954	Ton class	Minesweeper	SAS *Pretoria* (ex HMS*Dunkerton*; ex HMS *Golden Firefly*)
Priscilla	United States	New York	West Sayville	United States	1888	Oyster	Sloop	
PT 617	United States	Massachusetts	Fall River	United States	1945	80’ Elco Type	PT Boat	
PT 796	United States	Massachusetts	Fall River	United States	1945	78’ Higgins Type	PT Boat	
Motor Torpedo Boat PT-658	United States	Oregon	Portland, Oregon	United States	1945	78’ Higgins Type	PT Boat	
USS *Pueblo*	North Korea	South Pyongan	Pyongyang	United States	1944	*Banner* class	Technical research ship	
Puglia	Italy	Lake Garda	Gardone Riviera	Italy	1898		Pre-dreadnought	Vittoriale degli italiani

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Pyronaut	United Kingdom	England	Bristol	United Kingdom	1934		Fireboat	
RMS *Queen Elizabeth 2*	United Arab Emirate	Dubai	Palm Jumeirah	United Kingdom	1967	Cunard Line	Ocean Liner	
RMS *Queen Mary*	United States	California	Long Beach	United Kingdom	1934	Cunard Line	Ocean Liner	
Quinnipiack (schooner)	United States	Connecticut	New Haven	United States	1984	Freight	Schooner	Biloxi, Mississippi
Ra II	Norway	Oslo	Bygdøy	Egypt	1970	reed	Raft	Thor Heyerdahl
Radium King	Canada	Northwest Territories	Fort Smith	Canada	1937	Uranium	Oreboat	Northern Life Museum (Fort Smith, NWT)
Ralph J. Scott (fireboat)	United States	California	Los Angeles	United States	1925		Fireboat	Los Angeles Maritime Museum
Rau IX	Germany	Lower Saxony	Bremerhaven	Germany	1939	Harpoon	Whaler	Deutsches Schiffahrtsmuseum
HNoMS *Rap*	Norway	Vestfold	Horten	Norway	1873		Torpedo boat	Royal Norwegian Navy Museum
USS *Razorback*	United States	Arkansas	Little Rock	United States	1944	*Balao* class	Submarine	
Reaper	United Kingdom	Scotland	Anstruther	United Kingdom	1901	Fifie	Herring drifter	Scottish Fisheries Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
SS *Red Oak Victory*	United States	California	Richmond	United States	1944		Victory ship	
Redoutable	France	Manche	Cherbourg	France	1971	Redoubtable class	Submarine	Cité de la Mer
USS *Requin*	United States	Pennsylvania	Pittsburgh	United States	1945	*Tench* class	Submarine	
Riachuelo	Brazil	Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	Brazil	1975	Oberon class	Submarine	Navy Cultural Center
Rickmer Rickmers	Germany	Hamburg	Hamburg	Germany	1896	Three masted	Bark	Tall ship
SS *Robin*	United Kingdom	England	London	United Kingdom	1890	Coastal	Steamship	West India Quay
SS Rotterdam	Netherlands	South Holland	Rotterdam	Netherlands	1958		Ocean Liner	Holland America Line
S 194	Thailand	Nakhon Pathom Province	Amphoe Nakhon Chai Si	Soviet Union		Whiskey class	Submarine	Jesada Technik Museum
S 359	Denmark	Region Sjælland	Nakskov	Soviet Union		Whiskey class	Submarine	
HMCS *Sackville*	Canada	Nova Scotia	Halifax	Canada	1941	Flower class	Corvette	
RCMPV *St Roch*	Canada	British Columbia	Vancouver	Canada	1928	Royal Canadian Mounted Police	Schooner	Northwest Passage
Sabino (passenger steamboat),	United States	Connecticut	Mystic	United States	1908	Steamboat	Ferry	Mystic Seaport Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
USS *Salem*	United States	Massachusetts	Quincy	United States	1943	*Des Moines* class	Heavy cruiser	
Sand Man	United States	Washington	Olympia	United States	1910	Wooden	Tugboat	
Sang-O	South Korea	Gangwon-do	Gangneung	North Korea		Heroj class	Submarine	Korean People's Navy
SS *Sankt Erik*	Sweden	Stockholm	Stockholm	Sweden	1915		Icebreaker	
NS *Savannah*	United States	Maryland	Baltimore	United States	1959	Nuclear-powered	Nuclear merchant ship	Nuclear-powered civilian ship
HNLMS *Schorpioen*	Netherlands	North Holland	Den Helder	Netherlands	1868		Ram ship	Dutch Navy Museum
Sigyn	Finland	Finland Proper	Turku	Finland	1887	Wooden	Barque	Forum Marinum
USS *Silversides*	United States	Michigan	Muskegon	United States	1941	*Gato* class	Submarine	
KNM *Skrei*	Norway	Vestfold	Horten	Norway	1965	Tjeld class	Motor torpedo boat	Royal Norwegian Navy Museum
USS *Slater*	United States	New York	Albany	United States	1944	*Cannon* class	Destroyer escort	
HMS *Småland*	Sweden	Västra Götaland County	Gothenburg	Sweden	1956	Halland class destroyer	Destroyer	Gothenburg Maritime Centre
SS *Soldek*	Poland	Pomeranian Voivodeship	Gdańsk	Poland	1949	Project B 30	Freighter	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Sölve	Sweden	Västra Götaland County	Gothenburg	Sweden	1875	Monitor	Warship	Gothenburg Maritime Centre
SAS Somerset	South Africa	Western Cape	Cape Town	South Africa	1941		Boom defense vessel	Victoria & Alfred Waterfront
Southern Actor	Norway	Vestfold	Sandefjord	Norway	1950		Whale catcher	Sandefjord Museum
HDMS *Springeren* (S324)	Denmark	Region Nordjylland	Aalborg	Denmark	1963	Delfinen class	Submarine	Aalborg Maritime Museum
HMS *Spica*	Sweden	Stockholm Municipality	Stockholm	Sweden	1966		Torpedo boat	Vasa Museum
Spurn Lightship	United Kingdom	England	Kingston upon Hull	United Kingdom	1927		Lightvessel	Hull Marina
Star of India	United States	California	San Diego	United Kingdom, United States	1863	Tall ship	Barque	National Historic Landmark
Stettin	Germany	Hamburg	Hamburg	Germany	1933		Icebreaker	German invasion of Denmark
Stralsund	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Wolgast	Germany	1933		Train ferry	
USS *Stewart*	United States	Texas	Galveston	United States	1942	*Edsall* class	Destroyer escort	Seawolf Park
USCGC *Sundew*	United States	Minnesota	Duluth	United States	1942	USCG Seagoing Buoy Tender	Cutter	Great Lakes Floating Maritime Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Li-man	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Sundowner	United Kingdom	England	Ramsgate	United Kingdom	1912		Motor yacht	Charles Lightoller
Suomen Joutsen	Finland	Finland Proper	Turku	Finland	1902	Steel hulled	Full rigged ship	
Suur Tõll	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia	1914		Icebreaker	Seaplane Harbor, Estonian Maritime Museum
EML Suurop	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia	1956	Rihtniemi class	Patrol boat	Seaplane Harbor, Estonian Maritime Museum
USS *Tacoma*	South Korea			United States	1943	*Tacoma* class	Frigate	
USCGC *Taney*	United States	Maryland	Baltimore	United States	1935	Treasury class	Cutter	Pearl Harbor attack
Tarmo	Finland	Southern Finland	Kotka	Finland	1907		Icebreaker	
USS *Texas*	United States	Texas	La Porte	United States	1910	*New York* class	Battleship	
USS *The Sullivans*	United States	New York	Buffalo	United States	1943	*Fletcher* class	Destroyer	
Tiburón-I SA-51	Spain	Catalonia	Barcelona	Spain	1957		Submarine	
Tiburón-II SA-52	Spain	Region of Murcia	Cartagena	Spain	1957		Submarine	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Ticonderoga (steamboat)	United States	Vermont	Shelburne	United States	1906	Lake Champlain	Steamboat	Shelburne Museum
HNLMS *Tonijn*	Netherlands	North Holland	Den Helder	Netherlands			Submarine	Dutch Navy Museum
PVL Torm	Estonia	Harju County	Tallinn	Estonia	1966	Storm class	Patrol boat	Seaplane Harbor, Estonian Maritime Museum
USS *Torsk*	United States	Maryland	Baltimore	United States	1944	*Tench* class	Submarine	Baltimore Maritime Museum
Trieste	United States	District of Columbia	Washington, D.C.	Italy	1953		Bathyscaphe	Naval Historical Center
Trieste II (DSV-1)	United States	Washington	Keyport	United States	1969		Bathyscaphe	Naval Undersea Museum
HMS *Trincomalee*	United Kingdom	England	Hartlepool	United Kingdom	1817	Leda class	Frigate	
Turbinia	United Kingdom	England	Newcastle upon Tyne	United Kingdom	1894	Steam turbine	Steamship	
USS *Turner Joy*	United States	Washington	Bremerton	United States	1958	*Forrest Sherman* class	Destroyer	
SM *U-1*	Germany	Bavaria	Munich	Germany	1906		Submarine	Deutsches Museum
U-9	Germany	Rhineland-Palatinate	Speyer	Germany	1967	Type 205	Submarine	Technikmuseum Speyer

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
U-10	Germany	Lower Saxony	Wilhelmshaven	Germany	1967	Type 205	Submarine	
U-475	United Kingdom	England	Strood	Soviet Union		Foxtrot class	Submarine	
U-461	Germany	Mecklenburg-Vorpommern	Peenemünde	Soviet Union		Juliett class	Submarine	
U-505	United States	Illinois	Chicago	Nazi Germany	1941	Type IXC	Submarine	Captured in 1944
U-11	Germany	Schleswig-Holstein	Fehmarn	Germany	1968	Type 205	Submarine	
U-534	United Kingdom	England	Birkenhead	Nazi Germany	1942	Type IXC/40 U-boat	Submarine	Sunk 1945 Raised 1993
U-995	Germany	Schleswig-Holstein	Laboe	Nazi Germany, Norway	1943	Type VIIC/41	Submarine	Norwegian KNM *Kaura*
U-2540/*Wilhelm Bauer*	Germany	Lower Saxony	Bremerhaven	Nazi Germany, Germany	1945	Type XXI U-boat	Submarine	Deutsches Schiffahrtsmuseum
Uluçalireis	Turkey	Koç Müzesi	Istanbul	United States, Turkey	1944	*Tench* class	Submarine	USS *Thornback*
HMS *Unicorn*	United Kingdom	Scotland	Dundee	United Kingdom	1824	Leda class	Frigate	
ARA *Uruguay*	Argentina	Buenos Aires	Buenos Aires	Argentina	1874	Corvette	Barque	Steamship
HnoMS *Utstein*	Norway	Vestfold	Horten	Norway	1991	Ula class	Submarine	Royal Norwegian Navy Museum

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
HMS *Valiant*	United Kingdom	England	Plymouth	United Kingdom	1963	*Valiant* class	Submarine	Nuclear marine propulsion
SS Valley Camp	United States	Sault Ste. Marie	Michigan	United States	1917	Great Lakes	Bulk freighter	
HMAS *Vampire*	Australia	New South Wales	Sydney	Australia	1956	*Daring* class	Destroyer	
Vasa	Sweden	Stockholm Municipality	Stockholm	Sweden	1628	Sailing	Galleon	Salvaged 1961
Vesikko	Finland	Southern Finland	Helsinki	Finland	1933	Type II U-Boat	Submarine	
VIC 18, also known as "Spartan"	United Kingdom	Scotland	Irvine	United Kingdom	1940	Clyde puffer	Steamboat	Scottish Maritime Museum
VIC 27, also known as "Vital Spark", "Auld Reekie", and "Maggie"	United Kingdom	Scotland	Inveraray	United Kingdom	1943	Clyde puffer	Victualling Inshore Craft	Inverary Maritime Museum
VIC 56	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom	1946	Steamboat	Ammunition vessel	
VIC 72, also known as "Vital Spark", formerly "Eilean Eisdeal"	United Kingdom	Scotland	Inveraray	United Kingdom	1944	Clyde puffer	Victualling Inshore Craft	Inverary Maritime Museum
HMS *Victory*	United Kingdom	England	Portsmouth	United Kingdom	1765	First rate	Ship of the line	Battle of Trafalgar
MV Vita(H95B)	Norway	Sør-Trøndelag	Hitra	Norway	1939		Shetland bus	Kystmuseet i Sør-Trøndelag

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
Vityaz	Russia	Kaliningrad Oblast	Kaliningrad	Soviet Union	1981		Research vessel	Russian Academy of Sciences
Vikrant	India	Maharashtra	Mumbai	India	1945	*Majestic* class	Aircraft carrier	Formerly HMS Hercules (R11)
HMS *Warrior*	United Kingdom	England	Portsmouth	United Kingdom	1860	Ironclad	Armored Frigate	
Weilheim M1077	Germany	Lower Saxony	Wilhelmshaven	Germany		Class 331 B German	Minesweeper	
HMAS *Whyalla* (J153)	Australia	South Australia	Whyalla	Australia	1941	*Bathurst* class	Minesweeper	
SS *William A Irvin*	United States	Minnesota	Duluth	United States	1938	Great Lakes	Lake freighter	
William M. Black	United States	Iowa	Dubuque	United States	1934	Dredger	Paddle steamer	National Mississippi River Museum & Aquarium,
SS *William G. Mather*	United States	Ohio	Cleveland	United States	1925	Great Lakes	Bulk freighter	
USS *William R. Rush* (DD-714)	South Korea	Jinhae	Gyeongsang-nam-do	United States	1945	*Gearing* class	Destroyer	ROKS *Kang Won* (DD-922)
SS *Willis B Boyer*	United States	Ohio	Toledo	United States	1911	Great Lakes	Bulk freighter	
HMS *Wilton*	United Kingdom	England	Leigh-on-Sea	United Kingdom	1972	Ton class	Minesweeper	Glass-reinforced plastic

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
PS *Wingfield Castle*	United Kingdom	England	Hartlepool	United Kingdom	1934		Paddle steamer	Hartlepool's Maritime Experience
USS *Wisconsin*	United States	Virginia	Norfolk	United States	1943	*Iowa* class	Battleship	
WT Preston	United States	Washington	Anacortes	United States	1929	Dredger	Paddle steamer	
HMS *X24*	United Kingdom	England	Gosport	United Kingdom	1944	X class	Submarine	Royal Navy Submarine Museum
HMS *X51* "Stickleback"	United Kingdom	England	Duxford	United Kingdom	1954	*Stickleback* class	Submarine	Imperial War Museum Duxford
HMS *XE8* "Expunger"	United Kingdom	England	Chatham	United Kingdom	1945	XE class submarine	Submarine	Chatham Historic Dockyard
Yavari	Peru	Puno Province	Puno	Peru	1861	Lake Titicaca	Steamship	
USS *Yorktown*	United States	South Carolina	Mount Pleasant	United States	1943	*Essex* class	Aircraft carrier	
Zhongshan	Çin Halk Cumhuriyeti	Hubei	Jiangxia District,Wuhan	Republic of China	1913		Gunboat	Sunk in the Battle of Wuhan in 1938, raised in 1997, moved to purpose-built museum in 2011
CG 36500	ABD	Massachusetts	Orleans	United States	1946	36-foot lifeboat	Lifeboat	

Gemi İsmi	Ülke	Bölge	Liman	Bayrak	İniş	Sınıfı	Tipi	Açıklama
USS *LCI(L)-1091*	ABD	California	Eureka	United States	1944	LCI(L)-351 class LLC	Large Landing Craft	Humboldt Bay
HDMS Sehested (P547)	Danimarka	Region Hovedstaden	Copenhagen	Denmark	1977	Willemoes Class	Fast Attack Craft	
HDMS Sælen	Danimarka	Region Hovedstaden	Copenhagen	Denmark	1965	Tumleren Class	Submarine	Ex HNoMS Uthaug
HDMS Søbjørnen	Danimarka	Region Nordjylland	Aalborg	Denmark	1965	Søløven Class	Motor Torpedo Boat	
ARA *Irigoyen*	Arjantin	Buenos Aires	San Pedro	Argentina	1944	*Navajo* class	Aviso	

EK-2

MÜZELERDE KORUNAN MÜZE GEMİLER

1. Dover Bronz Çağı Gemisi: Dover Museum, İngiltere.

2. Nemi ships: Caligula's Romalılara ait gemiler. 1944'de bombardımanlar sırasında yandı.

3. Gokstad ship: 9.cu Asır Viking Gemisi -Viking Ship Museum (Oslo)

4. HMS *Holland* 1: 20.ci Yüzyıl başları Hollanda Deniz Kuvvetleri'ne ait denizaltı. Royal Navy Submarine Museum, Gosport

5. Khufu ship: Firavunlar zamanından kalma Mısır Gemisi (MÖ 2500) Giza Primidi yanında yeralmakta.

6. EML *Lembit*: Estonia Deniz Kuvvvetleri için inşa edilmiş Kalev sınıfı iki mayın gemisi

7. *Mary Rose*: early 16.cı Yüzyıl kalyonu, Portsmouth Traihî Tersane Rıhtımlarında.

8. *Nonsuch*: 17.ci Yüzyıl İngiliz Ticaret gemisi replikası- Manitoba Museum

9. Newport ship: 15.ci Yüzyıl klinker gövdeli gemi, Newport.

10. Oseberg ship: 9cu yüzyıl Viking Gemisi, Viking Ship Museum (Oslo)

11. *St. Roch*: 20.ci Yüzyıl başları Skunası, Kuzey Amerika.

12. Tune ship: 9.cü Yüzyıl sonları Viking Gemisi.,Viking Ship Museum (Oslo)

13. *Vasa*: 17ci Yüzyıl gemisi, Vasa Museum, Sweden

14. *Vridni*: Çelik pervaneli 1894 inşa römorkör, Hırvatistan.

15. Uluburun Batığı- Bodrum Müzesi

16. USS *Philadelphia*: ABD 1776 Champlain Gölü gondolü. Valcour Adası Muharebesi'nde batmış. Yeniden yüzdürülerek korumaya alınmış, U.S. National Museum of American History (Washington, DC)

EK-3

DENİZCİLİK MİRASI KORUMA VAKIFLARI VE DERNEKLERİ

American Sail Training Association

Email: asta@sailtraining.org

http://tallships.sailtraining.org/

Association for Great Lakes Maritime History

Email: odonnell521@aol.com

http://www.aglmh.org/

International Congress of Maritime Museums

Secretary-General Stuart Parnes

Email: stuparnes@aol.com

http://www.icmmonline.org

National Historic Ships (United Kingdom)

Email: info@nationalhistoricships.org.uk

http://www.nationalhistoricships.org.uk/

National Maritime Alliance
Email: runyant@mail.ecu.edu
nam.htm

National Maritime Historical Society
Email: nhms@seahistory.org
http://www.seahistory.org/

North American Society for Oceanic History
Email: nasoh@mail.ecu.edu
http://www.nasoh.org/

World Ship Trust
Email: lynnmallet@worldshiptrust.org
http://www.worldshiptrust.org/

EK-4
DÜNYA GENELİNDE DENİZ MÜZELERİ

Asya ve Okyanus

1. Australian National Maritime Museum, Sydney, New South Wales, Australia
2. Hong Kong Maritime Museum, Central, Hong Kong
3. Hoods Tower Naval Museum, Trincomalee, Sri Lanka
4. Museu Marítimo, Macau
5. Maritime Museum of Indonesia, Jakarta, Indonesia
6. Museum of Maritime Science, Tokyo, Japan
7. National Maritime Museum, Auckland, New Zealand
8. National Maritime Museum, Galle, Sri Lanka
9. Torpedo Bay Navy Museum, Auckland, New Zealand
10. Western Australian Maritime Museum, Fremantle, Western Australia, Australia
11. Pakistan Maritime Museum, Karachi, Pakistan

12. National Research Institute of Maritime Cultural Heritage, Mokpo, South Korea

13. National Maritime Museum, Busan, South Korea

Avrupa

13. Maritime Center Vellamo, Kotka, Finland

14. Cité de la Mer, Cherbourg-Octeville, France

15. Dutch Navy Museum, Den Helder, Netherlands

16. Víking, Maritime Museum in Reykjavík, Iceland

17. National Maritime Museum of Ireland, Dún Laoghaire, Ireland

18. Galata Museo del Mare in Genoa, Italy

19. Museo Storico Navale in Venice, Italy

20. Museo Tecnico Navale in La Spezia, Italy

21. Nederlands Scheepvaart Museum , Amsterdam, Netherlands

22. Maritime Museum in Szczecin, Poland

23. Museu de Marinha, Lisbon, Portugal

24. Museum of the World Ocean, Kaliningrad, Russia

25. Maritime Museum Ria de Bilbao, Bilbao, Spain

26. Maritime Museum Rotterdam, Rotterdam, Netherlands

27. Maritime Museum, Stockholm, Sweden

28. Naval Museum of Madrid

29. Museo Storico Navale, Venice, Italy

30. Vasa Museum, Stockholm, Sweden

31. Turkish Naval Museums, Istanbul, İskenderun, İzmit, Mersin, İzmir, **Turkey**

32. Eyemouth Maritime Centre, Eyemouth, Scotland, United Kingdom

33. Hull Maritime Museum, Kingston upon Hull, United Kingdom

34. Museum of Hartlepool, Hartlepool, England, United Kingdom

35. National Maritime Museum, Greenwich, England, United Kingdom

36. Portsmouth Historic Dockyard, Portsmouth, England, United Kingdom

37. Southampton Maritime Museum, Southampton, England, United Kingdom

38. Scottish Maritime Museum, Irvine, Scotland, United Kingdom

39. Royal Danish Naval Museum, Copenhagen, Denmark
40. Aalborg Søfarts- og Marinemuseum, Aalborg, Denmark
41. Danish Maritime Museum, Kronborg Castle, Helsingør, Denmark
42. The Fisheries and Maritime Museum, Esbjerg, Denmark
43. The Frigate Jylland, Ebeltoft, Denmark
44. Rauma Maritime Museum, Rauma, Finland
45. German Shipping Museum, Bremerhaven, Germany
46. Russian Navy Museum, Saint-Petersburg, Russia

KuzeyAmerika

47. Baltimore Maritime Museum, Baltimore, Maryland, US
48. Bermuda Maritime Museum, Sandys Parish, Bermuda
49. Columbia River Maritime Museum, Astoria, Oregon, US
50. Coral World Ocean Park, St. Thomas, U.S. Virgin Islands
51. Dossin Great Lakes Museum, Detroit, Michigan, US
52. Florida Maritime Museum, Cortez, Florida, US
53. Great Lakes Floating Maritime Museum, Duluth, Minnesota, US
54. H. Lee White Marine Museum, Oswego, New York, US
55. Hampton Roads Naval Museum, Norfolk, Virginia, US
56. Herreshoff Marine Museum, Bristol, Rhode Island, US
57. Lake Champlain Maritime Museum, Basin Harbor, Vermont, US
58. Long Island Maritime Museum, Long Island, New York, US
59. Los Angeles Maritime Museum, Los Angeles, California, US
60. Mariners' Museum, Newport News, Virginia, US
61. Maritime & Seafood Industry Museum, Biloxi, MS, US
62.Maritime Museum of British Columbia, Victoria, British Columbia, Canada
63. Maritime Museum of San Diego, San Diego, California, US
64. Maritime Museum of the Atlantic, Halifax, Nova Scotia, Canada
65. Maritime Museum, San Francisco Maritime National Historical Park, California, US
66. Mystic Seaport, Mystic, Connecticut, US
67. National Museum of Naval Aviation, Pensacola, Florida, US

68. Nauticus, Norfolk, Virginia, US
69. Naval Undersea Museum, Keyport, Washington, US
70. Naval War College Museum, Newport, Rhode Island, US
71. New Bedford Whaling Museum, New Bedford, Massachusetts, US
72. PT Boat Museum, Fall River, Massachusetts, US
73. Salem Maritime National Historic Site in Salem, Massachusetts.
74. Santa Barbara Maritime Museum, Port Hueneme, California US
75. Site historique maritime de la Pointe-au-Père, Rimouski, Quebec, Canada
76. South Street Seaport, New York, New York, US
77. Tahoe Maritime Museum, Homewood, California, US
78. Tuckerton Seaport, Tuckerton, New Jersey, US
79. United States Naval Academy Museum, Annapolis, Maryland, US
80. U.S. Navy Museum, Washington, D.C., US
81. U.S. Navy Submarine Force Library and Museum, Groton, Connecticut, US
82. USS Constitution Museum, Boston, Massachusetts, US
83. Vancouver Maritime Museum, Vancouver British Columbia, Canada
84. Wisconsin Maritime Museum, Manitowoc, Wisconsin, US

Orta Amerika

85. Maritime Museum (Belize)

Güney Amerika

86. Museo Nao Victoria (Chile)
87. Peruvian Naval Museum
88. Naval Museum of Montevideo

Orta Doğu

89. Maritime Museum of Kuwait

Afrika

90. South African Naval Museum

TURGUT REİS'İN HATIRASINI YAŞATMAK VE TANITMAK: DÜNDEN BUGÜNE TURGUT REİS ANITLARI , AKDENİZ DENİZCİLİK TARİHİ KİTAPLIĞI VE TURGUT REİS MÜZESİ

Tarık Eray ÇAKIR [*]

Pembegül YILDIZ[**]

Özet:

Turgutreis Beldesinin Karabağ Köyünde dünyaya gelen ünlü Türk Denizcisi Turgut Reis'in anısı yaklaşık 65 yıldır Bodrum Yarımadası için sembol bir eser olan Turgut Reis Anıtı ile yaşatılmaktadır. Türk Deniz Kuvvetlerinin katkıları ve yöre halkının girişimleriyle, ilk olarak 1949 yılında açılan; 1972 ve 2005 yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri ve Turgutreis Belediyesi tarafından yenilenen Turgut Reis Anıtı ve rekreasyon alanı, özellikle yaz aylarında yerli ve yabancı turistler tarafından ziyaret edilmektedir.

Bu çalışmada Turgut Reis Anıtlarının tarihsel gelişimi ile birlikte, Turgut Reis'in anısının yaşatılması ve tarihi kişiliğinin gelecek kuşaklara doğru bir şekilde aktarılması misyonuna eklenecek, Turgut Reis Akdeniz Denizcilik Tarihi Kütüphanesi ve Turgut Reis Müzesi projelerinin planlanıp, sonuca ulaşılmasına katkı vermek amacıyla, konunun tartışmaya açılması hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Turgut Reis, Turgut Reis Anıtları, Akdeniz Denizcilik Tarihi Kitaplığı ve Turgut Reis Müzesi.*

[*] Turgutreis Belediyesi Meclis Üyesi, Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi Koordinatörü, Turgutreis/BODRUM / tarikeraycakir@gmail.com

[**] Turgutreis Belediyesi Yazı İşleri Müdüresi, Turgutreis / BODRUM / pembegulyildiz@hotmail.com

TO INTRODUCE AND CHERISH THE MEMORY OF TURGUT REİS: MONUMENTS OF TURGUT REİS FROM PAST TO TODAY, THE MEDITERRANEAN MARITIME HISTORY LIBRARY AND TURGUT REİS MUSEUM

Tarık Eray ÇAKIR [*]

Pembegül YILDIZ[**]

Abstract:

The memory of the renowned Turkish Seaman Turgut Reis, who was born in the Karabağ village of Turgutreis Town,is being cherished with the Turgut Reis Monument that has become a symbol in the Bodrum Peninsula for almost 65 years.

The Monument of Turgut Reis which was erected in 1949 with the support of the Turkish Naval Forces and initiatives of the locals, was renovated in 1972 and 2005 by the Turkish Naval Forces and Turgutreis Council. Turgut Reis Monument and the recreation area are being visited by many foreign and domestic tourists, especially during the summer season.

In addition to the historical development of Turgut Reis monuments, it has also been aimed in this study to discuss the support to be given to the planning and realization of the Turgut Reis Mediterranean Maritime History Library and Turgut Reis Museum projects which will realize the mission of carrying the heritage of Turgut Reis' memory and his historic character to the next generations.

***Key Words**: Turgut Reis, Turgut Reis Monuments, Mediterranean Maritime History Library and Turgut Reis Museum.*

[*] Turgutreis Council Member, TurgutreisMunicipality ŞevketSabancı Culture and Art Center Coordinator, Turgutreis / BODRUM / tarikeraycakir@gmail.com

[**] Turgutreis Municipality Chief Clerk, Turgutreis/BODRUM / pembegulyildiz@hotmail.com

TURGUT REİS'İN HATIRASINI YAŞATMAK VE TANITMAK: DÜNDEN BUGÜNE TURGUT REİS ANITLARI , AKDENİZ DENİZCİLİK TARİHİ KİTAPLIĞI VE TURGUT REİS MÜZESİ

Tarık Eray ÇAKIR
Pembegül YILDIZ

GİRİŞ

Anıt, önemli bir olayın yada tarihe mal olmuş önemli bir kişinin hatırasını devam ettirmek, için yapılan, göze çarpacak büyüklükte ve sembol niteliğindeki yazıt, sütun, mimari eser ve/veya heykelden oluşan yapı olarak tanımlanabilir. Anıt ve abide kelimeleri genel olarak ortak anlamda kullanılmaktadır. Türkçe de 'anıt' sözcüğü anmak fiiline bağlanarak: Birşeyin (olay, kişi) anılması amacı ile yapılan yapıt anlamına geliyor. Osmanlıcada 'Abide' sözcüğü ise değişik kökenli Abid (sonsuz, ebedi) kökünden geliyor olup anıyı sonsuzlaştırmak anlamını içermektedir.[1] Anıtlar, insanlık tarihine, ülkelerine veya kentlerine büyük yararı dokunmuş insanları yada ülke ve kent için tarihte önemli bir yeri bulunan olayın anısını canlı tutup gelecek kuşaklara nakletmek amacı ile yapılırlar. Bu nedenle konuyla ilgili yapılabildiği gibi önemli kamusal alanlarda, meydanlarda ve herkes tarafından görülebilecek çevreye egemen konumlarda inşa edilirler. Tarihteki önemli mezar anıtları örnekleri; Mısır piramitleri ve mozolelerdir. Çeşitli ülkelerdeki zafer takları orduların kazandıkları savaşların anısına dikilen anıtlardır. Ulu Önder Atatürk'ün ebedi istirahgahı olarak yapılan Anıtkabir ve Çanakkale Şehitler Abidesi Türkiye'nin en önemli ve tanınan anıt mezar ve abidesidir. Dünyanın pek çok ülkesinde, meydan ve caddelerde tek bir kişinin anısına dikilmiş anıtlara sıklıkla rastlanır. Türkiye'nin her kentinde bulunan Atatürk anıtları, ABD'nin Washington kentindeki George Washington anıtları, İngiltere'de Londra'daki Trafalgar Meydanı'nda bulunan Nelson Sütunu olarak anılan ve İngiliz Amiral Horatio Nelson anısına dikilen anıt örnek olarak verilebilir.[2]

Tarihi miras ve geleneğe sahip olan Türk Denizciliği, Akdeniz denizcilik tarihinde özellikle XVI. Yüzyılda önemli bir güç haline gelmiştir. İlk filizlenmeye

---

1 Doğan Kuban, *''Anıt Kavramı Üzerine Düşünceler''*, Mimarlık Dergisi, sayı 7, Temmuz 1973

2 http://wikipedia.org

başladığı 11. yüzyıldan günümüze kadar Akdeniz, Ege Denizi, Karadeniz ve Kızıldeniz de deniz gücü olmak adına pek çok mücadele vermiştir. . Kemal Reis, Burak Reis, Oruç Reis. Kaptan-ı Derya Barbaros Hayettin Paşa, Piri Reis, Turgut Reis, Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa, Cezayirli Gazi Hasan Paşa gibi Akdeniz de nam salmış denizciler yetiştirmiştir. Tarih boyunca pek çok deniz savaşı ve harekatı gerçekleştirmiş, büyük zaferlerle birlikte ders alınacak baskınlara da uğramış ve tarih boyunca pek çok deniz şehitleri vermiştir. Ülkemiz, denizcilik geçmişini deniz şehitlikleri, anıtlar ve son yıllarda sayısı artış gösteren deniz ve denizcilik ile ilgili müzeler ile hatırlamak ve bu şekilde gelecek kuşaklara aktarmaktadır.(Tablo 1,2) Bu çalışma da Bodrum Turgutreis Beldesinde bulunan, aynı alanda 3 defa inşa edilen Turgut Reis Anıtlarının tarihi anlatılmakta, Turgut Reis'in hatırasını yaşatmak ve gelecek kuşaklara doğru bir şekilde aktarma misyonu adına Turgut Reis Akdeniz Denizcilik Tarihi Kitaplığı ve Turgut Reis Müzesi projelerinin hayata geçirilmesine katkı vermek amacıyla konunun tartışmaya açılması ve çalışmalar konusunda bir ivme yakalanması hedeflenmiştir.

Tablo 1: Türk Deniz Şehitlikleri ve Anıtları[3]

ANITIN ADI	YERİ	AÇILIŞ TARİHİ	ANIT HAKKINDA BİLGİ
Refah Şehitler Anıtı	Mersin	23/06/1972	1941 Refah Faciası Şehitleri
Sinop Deniz Şehitleri Anıtı	Sinop	24/07/1923	1853 Sinop Baskını Şehitleri
Barbaros Şehitliği	Çanakkale	1954	Barbaros Zırhlısı Şehitleri
Barbaros Anıtı	Beşiktaş İstanbul	1942	Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa Anısına
Deniz Şehitleri Anıtı	Gölcük Kocaeli	09/03/1967	Atılay Ve Dumlupınar Denizaltıları Şehitleri Anısına
Turgut Reis Anıtı	Turgutreis Bodrum	16/06/1949 19/06/1972 23/06/2005	Turgut Reis Anısına

[3] http://dzkk.tsk.tr *'Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Web Sitesi'*,2013

Cezayirli Gazi Hasan Paşa Anıtı	Çeşme İzmir	12/05/1975	Ünlü Türk Denizcisi Cezayirli Gazi Hasan Paşa Anısına
Deprem Şehitleri Anıtı	Gölcük Kocaeli	26/07/2000	17/08/1999 Gölcük Depreminde Şehit Olan Personel Anısına
Kıbrıs Barış Harekatı Deniz Şehitleri Anıtı	Girne Kıbrıs	27/06/1975	Kıbrıs Barış Harekatı Deniz Şehitleri Anısına
Rodos Türk Şehitliği	Rodos Yunanistan	---	1522, Ve 1912 Yılları Şehitleri Ve Murat Reis Türbesi
Portsmouth Türk Deniz Şehitliği	Portsmouth İngiltere	1902	1850 Yılı Mirat-I Zafer Ve Serağ-Bahri Fırkateynleri Şehitleri Anısına
Ertuğrul Şehitliği Anıtı ve Müzesi	Oflima Japonya	03/06/1937 14/12/1974	1890 Yılı Ertuğrul Fırkateyni Faciası Şehitleri Anısına
Odesa Bölgesi Türk Şehitliği	Odesa Ukrayna	---	1. Dünya Savaşı Mecidiye Kruvazörü Şehitleri Anısına

Tablo 2: Türkiye'de Bulunan Deniz ve Denizcilik ile ilgili Müzeler ve Merkezlerden Bazıları[4]

MÜZE / MERKEZ vb.	**YERİ**	**MÜZE / MERKEZ** vb.	**YERİ**
İstanbul Deniz Müzesi	İstanbul	Ege ve Piri Reis Müze Gemileri	İzmir
Çanakkale Deniz Müzesi	Çanakkale	Gayret ve Hızırreis Müze Gemiler	Kocaeli
İskenderun Deniz Müzesi	İskenderun	Kıbrıs Barış Harekatı Müzesi	Foça
Deniz Harp Silah ve Araçları Müzesi	İstanbul	Denizciliği Tanıtma, Sevdirme ve Yaygınlaştırma Merkezi	Foça

[4] Aras, Serhan , 'Deniz Müzeleri ve Deniz Müzeciliği, Dünyada ve Türkiye'de', Deniz Basımevi 2011

Mersin Deniz Müzesi	Mersin	Bandırma Vapuru	Samsun
Tarsus Belediyesi Nusret Mayın Gemisi	Tarsus	Gelibolu Piri Reis Müzesi	Gelibolu
Çeşme Kalesi Müzesi 1770 Çeşme Deniz Savaşı Salonu	Çeşme	Korsan Gemisi Modeli	Eskişehir
Kunt Model Müzesi	Bodrum	Bodrum Deniz Müzesi	Bodrum
Alanya Belediyesi Denizcilik ve Gemi Müzesi	Alanya	Şile Deniz Feneri Müzesi	Şile
Arkas Deniz Tarihi Merkezi	İzmir	Türkiye Deniz Canlıları Müzesi	İstanbul
Denizcilik İşletmeleri Tarih ve Sanat Merkezi Müzesi	İstanbul	Sualtı Arkeoloji Müzesi	Bodrum
Arslan Eyce Özel Amfora Müzesi	Tarsus	Yenikapı Batıkları	İstanbul
Türkiye Sualtı Kültür Mirası Sanal Müzesi	İnternet	Can Geyran Deniz Kabukları Merkezi	İstanbul
Saros Körfezi Yapay Resif Projesi ve Su Altı Tarih Müzesi	Çanakkale	Arslan Eyce Özel Amfora Müzesi	Tarsus

1. TURGUT REİS ANITI

Açılış Tarihi: 16 Haziran 1949

II. Dünya Savaşı sırasında Bodrum Yarımadasının batısında bulunan o zamanki adıyla Karatoprak[5] , Karabağ, Kadıkalesi ve Peksimet Köylerinin (Bu günkü Turgutreis Beldesi) karşı kıyılarında bulunan Ege Adaları (İstanköy, Kalimnos, Leros ve Patmos Adaları) çok şiddetli deniz ve hava muharebelerine sahne oldu. Adalar ve Türkiye kıyılarını çevreleyen sulara savaş sırasında pek çok mayın yerleştirildi. II. Dünya Savaşından 4 yıl sonra her devletin kendi

[5] Turgutreis Beldesinin eski ismi

sularındaki mayınları temizlemesine dair yapılan antlaşmalar gereğince, 1949 yılında Türk Deniz Kuvvetlerine ait Amiral Tarık Ersuna komutasındaki mayın arama tarama hücum filosu savaştan kalma mayınları temizlemek ile görevli olarak o zamanın Karatoprak Köyü önlerine gelir. 17 Mayıs 1949 Pazar günü Amiral Tarık Ersuna'nın izniyle gemiler halkın ziyaretine açılır. Köyün ileri gelenlerinden Karabağ Köyünden Mehmet Hilmi Tengiz, Haris Tengiz ve Çelebi Çavuş namı ile bilinen bir Deniz Gazisi Filo Komutanı Amiral Tarık Ersuna'yı gemide makamında ziyaret ederler. Ziyaret sırasında Turgut Reis'in doğduğu Karabağ Köyü kıyısında Turgut Reis'in hatırası için bir abide yapılmasını önerirler. Amiral tarafından memnuniyetle kabul edilen bu öneri üzerine o zaman Kurmay Binbaşı rütbesindeki Çeşme gemisinin komutanı Kemal Kayacan görevlendirilir. Ertesi gün anıtın yapılacağı yer Köyün İmamı ve halk tarafından sevilen bir kişi olan Numan Pekdemir tarafından tesbit edilir. Abidenin inşaatına halkın ve donanma mensuplarının gayretleriyle başlanarak yaklaşık bir ay içerisinde tamamlanır. Nihayetinde ilk Turgut Reis anıtı; 16 Haziran 1949 yılında Arama Tarama Filosu Hücum Filosu Amirali Tarık Ersuna ve subayları ile kalabalık halk kitlesinin katılımı ile törenle açılır.[6] Mütevazi de olsa Turgut Reis Anıtının açılması köyde coşkuyla karşılanır. Halk arasında; Türk Deniz Kuvvetleri ile birlikte inşa edilen anıt, Turgut Reis'in tapusu olarak algılanır ve sembolik olarak Büyük Türk Denizcisi Turgut Reis'in Karabağ Köyünde doğduğunu, Karatopraklıların ve Karabağlıların Turgut Reis'in hemşerisi ve akrabaları olduğunun tescili olarak kabul edilir.[7]

Foto1: 1. Turgut Reis Anıtı[8]

---

6 " Turgud Reis Anıtı ", Cumhuriyet gazetesi, 16.06.1949, s. 3; Haris Tengiz, " Turgut Reis'in Memleketi ve Çatal Adaları Önünde Bir Buluşma ", Hayat Tarih Mecmuası, Haziran 1977, s. 93-94.

7 Haris Tengiz, Sinan Pekdemir ve Cengiz Mandalinci tarafından sözlü tarih çalışması sırasında nakledilmiştir.

8 Tarık Eray Çakır Arşivi

Foto2: 1. Turgut Reis Anıtı[9]

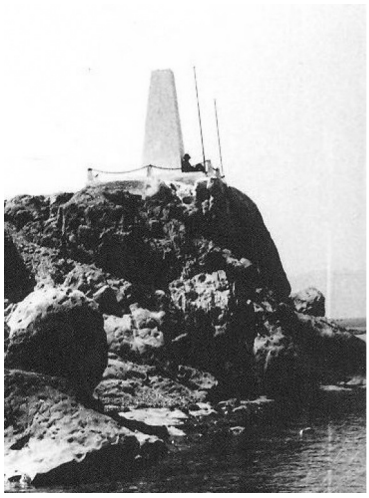


Foto3: 1. Turgut Reis Anıtı[10]

2. TURGUT REİS ANITI

Açılış Tarihi : 19 Haziran 1972

1969 yılında dönemin donanma komutanı Oramiral Celal Eyicioğlu'nun Bodrum ziyaretinde Turgut Reis anıtının yeniden yapılması dönemin mahalli idaresinden istenmiş ve bu konuda yardımın yapılacağı belirtilmiştir. Bunun üzerine dönemin Karatoprak (bu günkü Turgutreis Beldesi) Belediye Başkanı Hüseyin Süzen Karatoprak Turizm Tanıtma Derneği vasıtasıyla yardım hesabı açmış ve çalışmalara başlanmıştır. Tekne Barınma Yeri ve İskele İnşaatı sebebiyle Karatoprak'ı tanıyan Limanlar 3. Bölge Müdürü Burhanettin Ergül anıtın projelendirilme işini üstlenmiş ve Tatbiki Güzel Sanatlar Okulu Öğretim Görevlisi Mazhar Resmor[11]'dan yeni anıt projesini çizmesini rica etmiştir. Resmor teklifi memnuniyetle kabul eder ve anıtın tasarımlarını hiçbir ücret talep etmeden tamamlayıp Limanlar 3. Bölge Müdürlüğüne gönderir. Anıtın uygulama projelerinin tanzimi ve arazi ölçüm işleri Bölge Müdürlüğü elemanları tarafından yapılır. Ayrıca anıt projesinin uygulanması için teknik bilgi desteği ve inşaatın denetimi de Limanlar 3. Bölge Müdürlüğü tarafından üstlenilir.[10]

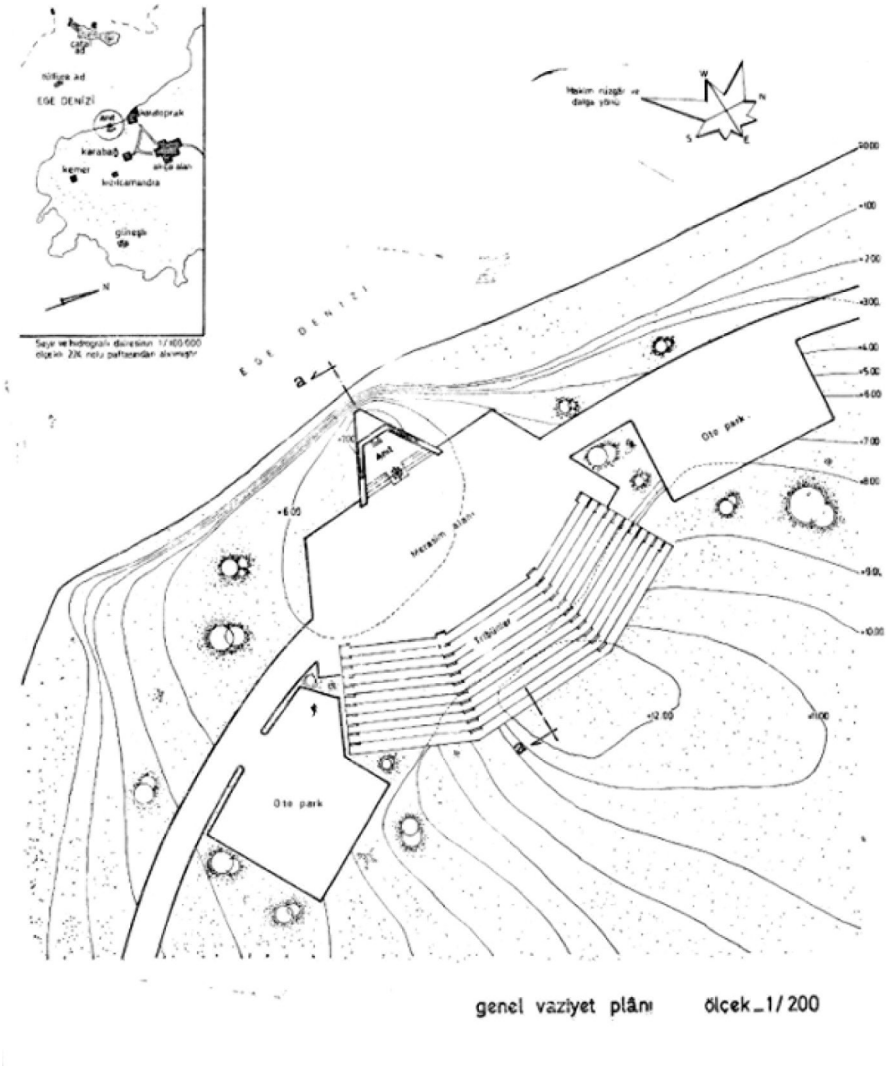
---

9 Sinan Pekdemir Arşivi

10 Anılarla Bodrum Sohbetleri Grubu Arşivi

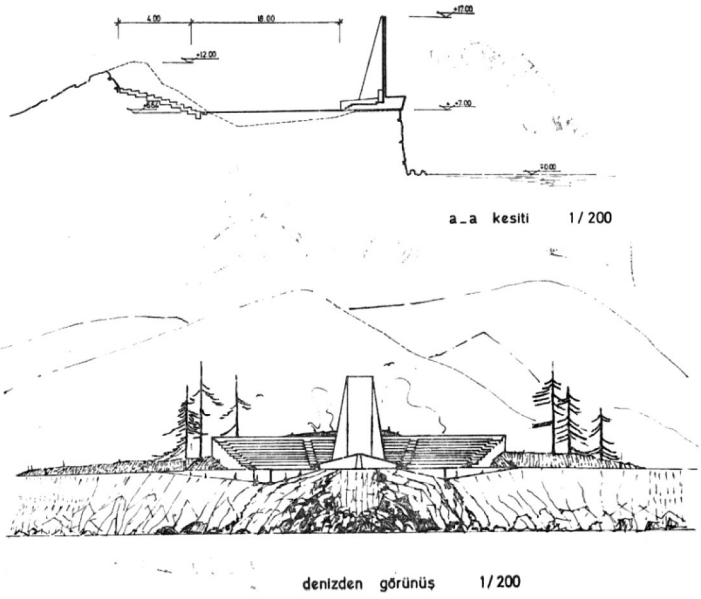
11 Tatbiki Güzel Sanatlar ve Kız Sanat Enstitülerinde yıllarca hocalık yapan Mazhar Resmor (1901-1977) uzun yıllar pek çok öğrenci yetiştirmiştir. Türkiye'ye kurşunlu vitray tekniğini getirmiş olan Resmor'un ülkenin pek çok köşesinde vitray kompozisyonları bulunmaktadır.

Anıtın tasarımına göre; anıtın kaidesi denizden tekne görünüşlü ve üzerinde 10m yüksekliğinde beyaz yelkenin sembolize edilmiş heybetli halini, Karatoprak nahiyesi karşısındaki yabancı adalar ve seyir halindeki gemiler rahatlıkla görebileceklerdir. Anıtın karaya bakan kısmında ise Turgut Reis'in bronz büstü, pusula ve pusula üstünde milli bayramlarda yanacak bir meşale bulunmaktadır. Ayrıca anıtın önünde merasim alanı, tribünler, tribün yanlarında otoparklar ve tiribün altlarında WC ve küçük çapta müştemilatlar da bulunmaktadır.[12] (Şekil1,2,3)

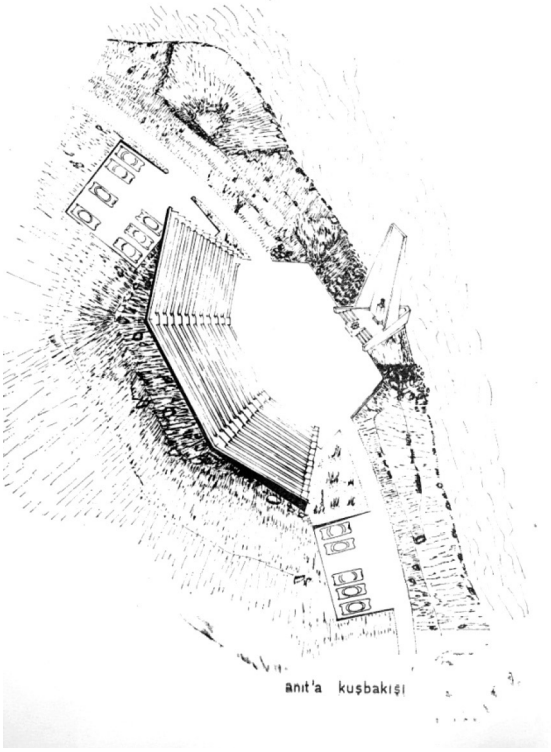


Şekil 1: **2. Turgut Reis Anıtı Vaziyet Planı**[12]

[12] *Turgut Reis Anıtı 1971*, Bayındırlık Bakanlığı Limanlar 3. Bölge Müdürlüğü, Ankara, 1971, s. 1.



Şekil 2**: 2. Turgut Reis Anıtı Kesit ve Görünüşü**[12]



Şekil 3**: 2. Turgut Reis Anıtı Görünüşü**[12]

Limanlar 3. Bölge Müdürlüğü tarafından yapılan maliyet hesabında 1971 yılı fiyatlarına göre anıt projesinin maliyeti 150 bin liradır. Bodrum ve Karatoprak Turzim Tanıtma Dernekleri vasıtası ile 20 bin lira toplanmıştır. Karatoprak Belediye Başkanı Hüseyin Süzen, Beldenin ileri gelenlerinden Ali Haydar Pekdemir ve Turgutreislilerin gayretleri ile inşaat çalışmalarına başlanarak 1971 yılının sonbaharında anıtın temeli atılır. (Foto 4) İlk etapta anıtın kaidesi, yelkeni sembolize eden kısmı ve Turgut Reis büstünün bitirilmesi hedeflenir.

Foto 4: 2. Turgut Reis Anıtı Temel Atma Hatırası[13]

Sol taraftan itibaren Foto 4 teki Karatopraklıların isimleri;

1: Ahmet .Akalan	6: Süleyman Pekdemir
2: Ali Birol	7: Hüseyin Süzen
3: Hocaoğlu	8:-
4: Mustafa Özşeker	9:Cemil Usta
5: Ali Pekdemir	10:-

Türk Deniz Kuvvetlerinin, Limanlar 3. Bölge Müdürlüğünün, Karatoprak ve Bodrumluların katkılarıyla 2. Turgut Reis Anıtının açılışı 19 Haziran 1972 günü gerçekleşir. Açılışa Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Celal Eyiceoğlu, Donanma Komutanı Oramiral Kemal Kayacan, Güney Deniz Saha Komutanı Koramiral Cemal Süer, Muğla Valisi Özer Türk, Turgutreis Belediye Başkanı Hüseyin Süzen, donanma mensupları, davetliler ve Geniş bir halk kitlesi katılım gösterir.[14].(Foto 5,6,7,8,9) Açılışa halkın göstermiş olduğu çoşkulu ilgi, Muğla Valisinin katılımı ve Türk Deniz Kuvvetlerinin en üst düzeyde temsil

---

[13] Mustafa Alkan Arşivi

[14] " Turgut Reis ve Refah Anıtları Açıldı ", Deniz Kuvvetleri Dergisi, C.: 78, Sayı: 478, Temmuz 1972, s. 96.

edilmiş olması Turgut Reis anıtının açılışına verilen önemi göstermektedir. Açılışta iki dikkat çeken nokta daha vardır: ilki 1949 yılında 1. Turgut Reis anıtının yapılmasında büyük emeği olan Kurmay Binbaşı Kemal Kayacan, 2. Turgut Reis anıtının açılışına Oramiral rütbesinde Donanma komutanı olarak katılır. Diğeri ise 1953 yılında Dumlupınar Denizaltısında şehit düşen bahriye askeri Emin Süzen'in annesi Fatma Süzen ile Türk Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Celal Eyiceoğlu 'nun sevgi ve hüzün dolu kucaklaşmasıdır. (Foto 10)

Foto 5: 2. Turgut Reis Anıtı Açılış Töreni[15]

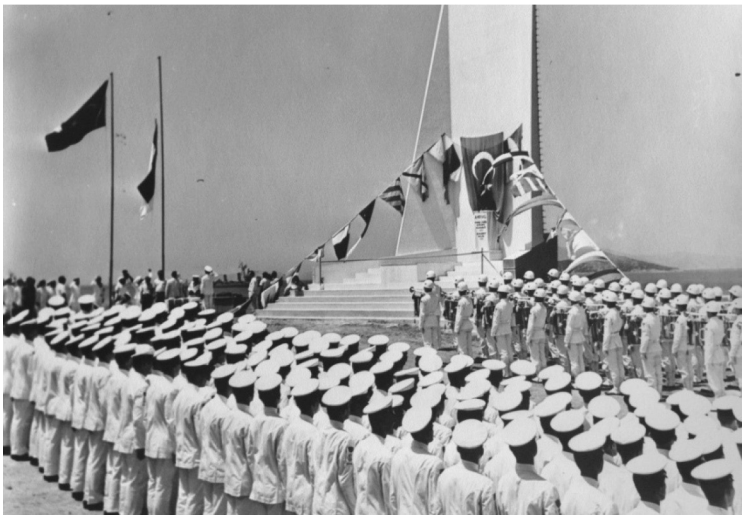


Foto 6: 2. Turgut Reis Anıtı Açılış Töreni[15]

15 Sinan Pekdemir Arşivi

Foto 7: 2. Turgut Reis Anıtı Açılış Töreni[15]

Foto 8: 2. Turgut Reis Anıtı Açılış Töreni[15]

Foto 9: 2. Turgut Reis Anıtı Açılış Töreni[15]

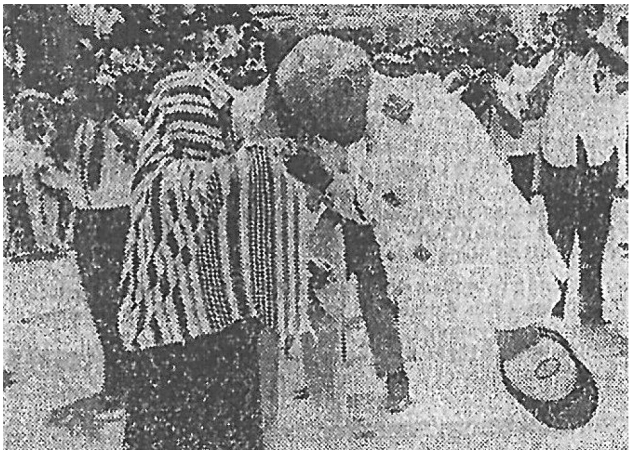


Foto 10: 2. Turgut Reis Anıtı Açılış Töreni[16]

3. TURGUT REİS ANITI

Anıt Açılış Tarihi : 23 Haziran 2005

Turgut Reis anıtının bulunduğu yeri de kapsayan, geniş bir alana yapılması planlanan Şevket Sabancı Parkı çalışmaları kapsamında Turgut Reis Anıtının da yeniden inşa edilmesine karar verilir. Bu kapsamda Heykeltraş Tülin Atalay tarafından tasarlanan 14 metre boyundaki 3. Turgut Reis Anıtı, 23 Haziran 2005[17] tarihinde Muğla Valisi Hüseyin AKSOY, İşadamı Şevket Sabancı, Kara Kuvvetleri Komutanı Emekli Org. Aytaç Yalman, Bodrum Kaymakamı Osman Ekşi, Güney Deniz Saha Komutanı Koramiral Lütfü SANCAR, TCG Bandırma Komutanı Deniz Kurmay Kıdemli Binbaşı Ahmet Çakıroğlu, TCG Bodrum Komutanı Deniz Binbaşı İhsan Aslaner, Turgutreis Belediye Başkanı Ali Server Yazgan, ve Turgutreis halkının katılımları ile açılır.[18] (Foto 11a-b, Foto 12a-b) Şevket Sabancı Parkındaki Turgut Reis Anıtı ve çevresindeki rekreasyon alanı Bodrum Yarımadasının deniz kenarındaki en güzel ve bakımlı park alanıdır. Park alanı konumu itibari ile Turgut Reis'in doğduğu Karabağ Köyünün eteklerinde, Çatal Adaların karşısında ve Turgutreis Marinasına gelen tekneleri karşılar gibi duran bir konumda bulunmaktadır. Ayrıca her sene 23 Haziran da Türk Deniz Kuvvetlerinin savaş gemileri ve Marmaris Aksaz Donanma Üssü Komutanlığı Bandosunun katılımıyla gerçekleşen geleneksel hale gelmiş olan Turgut Reis'i anma töreni bu park alanında gerçekleştirilmektedir.

---

16 Cumhuriyet Gazetesi, 22 Haziran 1972 , sayfa:1, 'Turgut Reis Anıtı önünde bir şehit anası'

17 Erdoğan Kayalar, " Türk Deniz Tarihine Şan Veren Amiral Turgut Reis ", Bodrum Bülten dergisi, Yıl: 16, Sayı: 157, Haziran 2010, s.31

18 Bodrum Online gazetesi, Yıl: 2, Sayı: 63, 27.06.2005, s. 12.

Foto 11a-b : Turgutreis Şevket Sabancı Parkı

Foto 12a-b : Turgutreis Şevket Sabancı Parkında bulunan Turgut Reis Anıtı

TURGUT REİS AKDENİZ DENİZCİLİK TARİHİ KİTAPLIĞI VE TURGUT REİS MÜZESİ ÇALIŞMALARI

Bodrum Yarımadasının en önemli tarihsel kişilerinden biri olan Büyük Denizcimiz Turgut Reis ile ilgili bir kütüphane kurulması fikir ilk defa 1972 yılında, o dönemin liman başkanlığı binasında kurulan Bodrum Turgut Reis Anıtı Yaptırma, Yaşatma ve Koruma Derneği[19] vasıtayla olur. Derneğin çalışma alanı ve amaçları dernek tüzüğünde '*Bodrum merkezinde büyük hemşehrimiz Amiral Turgut Reis'in şan ve şerefine yaraşır bir anıt yapmak ve anıtın senelerce sürecek bakımı ile uğraşmak, maddi imkanlar elverdikçe Turgut Reis adına bir kütüphane kurmak; yaşatmak ve bütün dillerde Turgut Reis hakkında* çıkmış ve çıkacak kitap, dergi, resim ve tabloları toplamak ve muhafaza etmektir' olarak belirtilir.

İlgi çekici olan; derneğin Bodrum'da bir Turgut Reis anıtı yaptırmayı hedeflemesi ve dernek ismini bu doğrultuda oluşturmasına rağmen Turgut Reis adına oluşturulacak olan bir kütüphanede Turgut Reis hakkında çıkmış tüm dillerdeki kitap, dergi, resim ve tablo gibi eserleri toplamak ve muhafaza etmek gibi önemli bir amacı da benimsemiş olmasıdır. Bu amacı ne oranda gerçekleştirdiği konusunda şu an için bilgi sahibi olmasak da böyle bir amaç için bir araya gelen Bodrum Turgut Reis Anıtı Yaptırma, Yaşatma Ve Koruma Derneği Kurucuları[20]; Liman Başkanı Ahmet Beyaz, Emekli İlköğretim Müdürü Osman Nuri Bilgin, Mimar Kıral Nalbantoğlu, Emekli Fener Memuru Ahmet Tarık Tengiz, Sahil Sağlık Memuru Rüştü Gür, Kaptan İsmail Kasa, Tüccar İbrahim Şakar, Kaptan Kemal Barut, Acenteci Süleyman Cahit Uysal, Tüccar Recep E. Cingöz, Tüccar Hakkı Güney ve Serbest Meslek Erbabı Mustafa Birol'u saygı ile hatırlıyoruz.

27-28 Mayıs 2011 tarihlerinde Turgutreis Belediyesinin ana sponsorluğunda " *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu* " gerçekleştirilmiştir. Bu sempozyum kapsamında ülkemizin Türk denizcilik tarihi konusunda uzman akademisyenleri tarafından sunulan tebliğler sonucunda; Turgut Reis'in Türk denizciliğine yaptığı önemli katkılar anılmakla birlikte, Bodrum tarihi, denizcilik kültürü ve bölge turizmi açısından potansiyeli de ortaya çıkmıştır. Turgut Reis, XVI. Yüzyılda Akdeniz de egemenlik mücadelesi veren İspanya, Venedik ve Fransa gibi devletlerin elçi raporlarında, kitaplarda, vakayinamelerde ve mektuplarda farklı dillerde pek çok kere konu edilmiş ve anlatılmıştır. Bu durum bize Amiral Turgut Reis'in Akdeniz Denizcilik tarihi açısından da önemini göstermektedir. Bu bağlamda Bodrum'un ve Turgutreis

---

[19] Dernek hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız: Melengeç Gazetesi, 21 Nisan 1972, s. 3-5.

[20] Melengeç gazetesi, 21.04.1972, s. 3.

Beldesinin en önemli şahsiyetlerinde birisi olan Turgut Reis adına Turgutreis Beldesinde Akdeniz Denizcilik Tarihi Kütüphanesi ve Müzesi kurulması oldukça önemlidir.

Turgutreis Beldesinde Turgut Reis ile ilgili bir müze kurulması için ilk ciddi çalışma 2010 yılında gerçekleştirilmiştir. Şu anda Turgutreis Belediyesi Şevket Sabancı Kültür ve Sanat Merkezi olarak kullanılan ilk hizmet binasının kaba inşaat aşamasında Kültür ve Sanat Merkezi veya Turgut Reis Denizcilik Müzesi olması durumları ile ilgili etüd çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu etüd çalışmaları üzerinden yapılan değerlendirmeler sonucunda mevcut binanın kültür ve sanat merkezi olarak kullanılmasına karar verilerek, Turgut Reis Müzesinin Belediyeye ait olan başka bir arsada projelendirilip gerçekleştirilmesine karar verilmiştir.

Turgut Reis Akdeniz Denizcilik Tarihi Kütüphanesi kurulması ile ilgili ilk çalışma; 2011 yılında gerçekleştirilen 1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumundan sonra Bahçeşehir Üniversitesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Özlem Kumrular danışmanlığında oluşturulan bir çalışma grubu tarafından gerçekleştirildi. Turgut Reis ve Akdeniz Denizcilik Tarihi konulu Osmanlıca, Türkçe, İngilizce, Fransızca, İspanyolca, İtalyanca ve Latince kitaplar ve makaleler tespit edilerek bir kısmının temini gerçekleştirildi. Ayrıca İspanya'da bulunan Avrupa'nın önemli ve zengin arşiv merkezlerinden birisi olan Simancas Arşivlerinden (Archivo General de Simancas) Turgut Reis ile ilgili 16. Yüzyıla ait tüm arşiv belgeleri temin edilerek çevirisi ile ilgili çalışmalar başlatıldı. Aynı şekilde Başbakanlık Osmanlı Arşivlerinde bulunan Turgut Reis ile ilgili arşiv belgelerinin de temin edilmesi çalışmaları devam etmektedir.

SONUÇ

2010 yılından itibaren aralıklarla üzerinde çalışılan Turgut Reis Akdeniz Denizcilik Tarihi Kütüphanesi ve Turgut Reis Müzesi projelerinin hayata geçirilmesi ile ilgili öncelikle konusunda uzman kişilerden oluşacak istikrarlı bir çalışma gurubunun kurularak daha planlı, sistematik ve sürdürülebilir bir çalışma yöntemi ile yol alınması gerekmektedir. Müzecilik, kütüphanecilik ve arşivcilik özel bir uzmanlık dalıdır. Projeler ile ilgili konunun uzmanı üniversite ve kurumlardan mutlak süretle faydalanılmalı ve destek alınmalıdır. Turgut Reis Müzesi konseptinin nasıl olması gerektiği, finansmanı, Bodrum Yarımadasında bulunacağı konum ve projenin yapılacağı arazinin özellikleri gibi projeye etkisi olacak tüm parametrelerin göz önünde bulundurulup değerlendirmesi sonucunda çağdaş müzecilik kriterlerinin gerektirdiği standartlar mutlaka sağlamalıdır.

Bodrum Yarımadasının turizm potansiyeli, tarihi ve kültürel geçmişi Turgut Reis Müzesini destekler niteliktedir. Müze yerli ve yabancı ziyaretçilere turizm amaçlı hizmet vermekle birlikte çocuklara ve gençlere yönelik oluşturulacak eğitim alanları ve programlarıyla, aynı zaman eğitim ortamı olarak da planlanmalı ve kullanılmalıdır.

KAYNAKÇA

Ali Rıza Seyfi, *Turgut Reis*, Resimli Ay Matbaası T.L.Ş., İstanbul, 1933.

AYDIN, Murat, *Sosyal Politika ve Yerel Yönetimler*, Yedirenk:7, İz Yayıncılık, 2009

Bodrum Online gazetesi, Yıl: 2, Sayı: 63, 27.06.2005, s. 12.

BOSTAN, İdris, " Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası ", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. I, Editörler: İdris Bostan - Salih Özbaran, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 175.

BOSTAN, İdris, " Turgut Reis ", *TDV İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, C.41, s.417.

ÇETİN, Atilla, " Trablusgarp Fatihi Büyük Türk Denizcisi Turgut Reis ", *Türk Dünyası Tarih Dergisi*, Yıl:7, Sayı:77, Mayıs 1993, s.45.

DİLLİ, Rukiye, *Doğa Tarihi Müzelerinin Eğitimdeki Rolü*, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 40, Nisan 2014

DÖNMEZOĞLU, Deniz, *Günümüz Müzeciliğinde Sergileme Tekniklerinin Sanal Teknolojiler İle Desteklenmesi ve Uygulama Örnekleri*, T. C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü, Uzmanlık Tezi, Şubat 2013, Ankara

GİRGİN, Alaaddin , " Turgut Reis ", *Mavi Meltem Bodrum* gazetesi, 14.06.1968, s.3.

İNCİ, Tevfik, " Denizlerin Pervasız Çocuğu Turgut Reis ", *Resimli Tarih Mecmuası*, C. 2, Sayı: 13, Ocak 1951, s. 523.

KAZANKAYA ARAS , Serhan , *'Deniz Müzeleri ve Deniz Müzeciliği, Dünyada ve Türkiye'de'*, Deniz Basımevi, 2011

KAYALAR, Erdoğan, " Türk Deniz Tarihine Şan Veren Amiral Turgut Reis ", *Bodrum Bülten* dergisi, Yıl: 16, Sayı: 157, Haziran 2010, s.31.

KURUOĞLU MACCARİO, Nihal, Müzelerin Eğitim Ortamı Olarak Kullanımı, Uludağ Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Dergisi, Cilt XV, Sayı 1, 2002

Melengeç Gazetesi, 21 Nisan 1972, s. 3-5.

ONUR, Bekir, *Yeni Müze Bilim – Demokratik Toplumu Yaratmak*, İmge Kitapevi

Yayınları, 1. Baskı: Ankara, 2014

ORAL, Özgür, *17. Yüzyılda Akdenizde Osmanlı Korsanlığı* (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul, 2004.

ÖZTAŞ, Cemal, ZENGİN, Eyüp, *Yerel Yönetimler ve Kültür Hizmetleri*, Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi, Sayı:54, 2008

Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.I, Yayına Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1992.

PEKGÖZLÜ KARAKUŞ, *Derya, Müzelerde Uygulanabilecek Müze Eğitim Etkinlikleri, Mediterranean Journal of Humanities*, II/1, 2012, 131-138

" Sabancı'dan Turgutreis'e Kültür ve Sanat Merkezi ", *Bodrum Bülten* dergisi, Yıl: 18, Sayı: 169, Ekim-Kasım 2011 , s.53.

SİLİER, Orhan, *Dünyada ve Türkiye'de Kent Müzeleri*, Ege Mimarlık Dergisi, Temmuz 2010

TENGİZ, Haris , " Turgut Reis'in Memleketi ve Çatal Adaları Önünde Bir Buluşma ", *Hayat Tarih Mecmuası*, Haziran 1977, s. 93-94.

" Turgud Reis Anıtı ", *Cumhuriyet* gazetesi, 16.06.1949, s. 3.

Turgut Reis Anıtı 1971, Bayındırlık Bakanlığı Limanlar 3. Bölge Müdürlüğü, Ankara, 1971.

" Turgut Reis ve Refah Anıtları Açıldı ", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, C.: 78, Sayı: 478, Temmuz 1972, s. 96.

Türk ve Dünya Ünlüleri Ansiklopedisi, Cilt: X, Anadolu Yayıncılık, İstanbul, 1983.

www.turgutreiskultursanat.org, 17.12.2013.