

**T.C KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TARİH BİLİM DALI**

**OSMANLI MODERNLEŞMESİNDEN II. DÜNYA SAVAŞINA:
CUMHURİYET DONANMASI VE GÖLCÜK TERSANESİ'NİN
KURULMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Uğur ÖZTÜRK

KOCAELİ - 2017

**T.C KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI
TARİH BİLİM DALI**

**OSMANLI MODERNLEŞMESİNDEN II. DÜNYA SAVAŞINA:
CUMHURİYET DONANMASI VE GÖLCÜK TERSANESİ'NİN
KURULMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Uğur ÖZTÜRK

**Danışman
Doç.Dr. Esmâ Torun ÇELİK**

KOCAELİ - 2017


T.C
KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

OSMANLI MODERNLEŞMESİN'DEN II.DÜNYA SAVAŞINA
CUMHURİYET DONANMASI VE GÖLCÜK TERSANESİ'NİN
KURULMASI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tezi Hazırlayan: Uğur ÖZTÜRK

Tezin Kabul Edildiği Enstitü Yönetim Kurulu Karar ve No:..21.06.2017 / 16

Jüri Başkanı: Doç.Dr. Esma Toan Ueliş 

Jüri Üyesi: Prof.Dr. Enis SAHİN 

Jüri Üyesi Doç. Dr. Funda Selvak SİRİN 

ÖNSÖZ

Üç kıtaya hükmeden Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'i, Ege'yi, boğazları ve suyollarını elde tutabilmesi için iyi ve güçlü bir donanmaya sahip olması gerekiyordu. Peki, Osmanlı Devleti donanmasına ve Deniz Kuvvetleri'nin diğer unsurlarına yeteri kadar önem vermiştir diyebilir miyiz? Bu sorunun cevabını bulmaya çalışmak için Osmanlı Devleti'nin donanma politikalarını dönemsel olarak incelemekte fayda vardır. Genelde kişiler üzerinde şekillenen donanma politikaları Osmanlı Devleti'nin tarihi boyunca denizlere ve denizcilere bakış açısını açıkça ortaya koymaktadır.

Osmanlı İmparatorluğu için tam anlamıyla denizci bir toplum demek mümkün değilse de, özellikle son dönemlerinde kötü yönetilmiş bir donanma kuvvetinin varlığından rahatlıkla söz edebiliriz. Bu kötü yönetimin, dönemin sayıca önemli bir güce sahip donanmasının, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde kaybettiği savaşlardaki etkisizliğine neden olduğu söylenebilir.

Biz bu çalışmada; Osmanlı'nın son dönem donanmasının faaliyetlerini inceleyerek İstanbul tersanelerinin, Donanma Komutanlığı'nın ve Deniz Ana Üssü'nün neden İzmit Körfezi'nde ve Gölcük bölgesinde konuşlandırıldığını, bu yeni oluşturulan üssün kuruluş aşamalarının bölgeye ve donanmaya nasıl faydalar getirdiğinin üzerinde durmaya çalışacağız. Çalışmada, Osmanlı Donanması'nın genel durumunun değerlendirilmesinin ardından, Donanma Komutanlığı'nın Gölcük'e kurulmasının temellerinin nasıl atıldığı ve Gölcük Tersanesi'nin kurulması aşamaları değerlendirilmiştir. Şimdiye kadar akademik anlamda böyle bir çalışmanın tez konusu yapılmamış olması bizi bu çalışmanın hazırlanması yolunda teşvik etmiştir. Çalışmada donanma ve tersanenin Gölcük'e kurulması temel konu olarak alınsa da Osmanlı'nın donanma alanında son iki yüz yılında yaşadığı değişimleri, ıslahatları ve bu değişimlerin Osmanlı ve sonrasında Cumhuriyet Donanması üzerinde bıraktığı etki ile İzmit Körfezi ve Gölcük bölgesinde yaşanan değişimlerde incelenmiş konu hakkında geniş bir kaynakça kullanılmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde; Abdülaziz ve II. Abdülhamid dönemlerindeki Osmanlı Donanması'nın, Osmanlı bahriyesine olan olumlu ve olumsuz etkileri, Bahriye Nezareti'nin kuruluşu ve İzmit Körfezi'ne yeni bir tersanenin ilk defa kurulma girişimleri ile Osmanlı Donanması'nın son dönemlerinde yabancı ıslahat hareketleri anlatılmıştır. İkinci bölümde; Milli Mücadele döneminde donanmada yaşanan gelişmeler ile Gölcük Tersanesi'nin ve Cumhuriyet Donanması'nın kurulma süreci aktarılmıştır. Son bölümde ise; Bahriye Vekâleti'nin kurulmasından, Yavuz zırhlısının onarım sürecinden, Donanma Komutanlığı'nın

Gölcük'e kurulmasından, Cumhuriyet Donanması'ndan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulduğu döneme değin geçilen süreçten ve donanma ile tersanenin Gölcük'e kurulmasının bölgeye olan etkisinden bahsedilmiştir.

Araştırmada yazılı kaynakların dışında daha önce kullanılmamış olan Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA) ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA) belgelerinden de faydalanılmıştır. Gölcük Belediyesi'nde yapılan incelemelerde 1999 depreminde belgelerin enkaz altında kalmasından dolayı özellikle 1940 yılının öncesinde hemen hiç bilgi ve belgeye ulaşılamamıştır. Yine aynı döneme ait yerel düzeyde süreli yayın olmaması da sosyal açıdan birçok konunun incelenmesine engel teşkil etmiştir. Çalışmada, Gölcük Deniz Arşivi detaylı olarak kullanılmış ve Deniz Kuvvetleri dergilerinden de yararlanılmıştır. Özellikle daha önce bölgeyle ve konuyla ilgili bulgu ve belgelere dayalı olarak spesifik çalışmalarda bulunan Doç. Dr. Esmâ Torun Çelik, Yavuz Ulugün, Dr. Mustafa Hergüner ve Ahmet Nezh Galitekin'in eser ve yazılarından faydalanılmış, konuyla ilgili birçok yazılı kaynakla geniş bir bibliyografya oluşturulmaya çalışılmıştır.

Yaptığım çalışmada desteğini benden hiçbir zaman esirgemeyen başta danışman hocam Doç. Dr. Esmâ Torun Çelik'e, tarih bilincimin gelişmesinde büyük katkıları olan Kocaeli Üniversitesi'nin değerli Tarih Bölümü öğretim elemanlarına, çalışmalarımnda yardımlarını esirgemeyen Gölcük Deniz Arşivi çalışanlarına, donanma arşivini benimle paylaşan Yavuz Ulugün'e ve evde çalışmalarım sırasında desteğini hep hissettiğim eşime teşekkür eder, şükranlarımı sunarım.

Uğur ÖZTÜRK

Kocaeli, 2017

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
İÇİNDEKİLER.....	iii
ÖZET.....	vi
ABSTRACT	vii
KISALTMALAR	viii
GİRİŞ	1
1. BÖLÜM: OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE BAHİRİYE İLE İLGİLİ GELİŞMELER (1861-1918)	8
1.1. ABDÜLAZİZ DÖNEMİ	8
1.1.1. Deniz Politikası ve Donanmanın Genel Durumu	8
1.1.2. Yabancı Misyonlar ve Islahat Hareketleri.....	9
1.1.3. Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu	12
1.2. II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ.....	14
1.2.1. Deniz Politikası ve Donanmanın Genel Durumu	15
1.2.2. Yabancı Misyonlar ve Islahat Hareketleri.....	18
1.3. II. MEŞRUTİYET SONRASI OSMANLI DONANMASI'NIN GENEL DURUMU	22
1.4. DONANMA-YI OSMANÎ MUAVENET-Î MİLLİYE CEMİYETİ'NİN KURULMASI VE FAALİYETLERİ	26
1.5. II. MEŞRUTİYET'TEN MİLLİ MÜCADELE'YE BAHİRİYEDE YAPILAN ISLAHAT ÇALIŞMALARI VE GÖLCÜK BÖLGESİNDE YENİ BİR TERSANE KURMA ÇABALARI	30
1.6. CEMAL PAŞA'NIN BAHİRİYE NAZIRLIĞI DÖNEMİ VE İSTANBUL'DAKİ TERSANELERİN TAŞINMASI GİRİŞİMLERİ	37
1.7. I. DÜNYA SAVAŞI'NDA OSMANLI DONANMASI VE FAALİYETLERİ	40
1.7.1. SMS Goeben ve SMS Breslau	41
1.7.2. Çanakkale Deniz Savaşları.....	43
1.7.3. Marmara Denizi'nde Denizaltı Harekâtları	45
1.7.4. Karadeniz Harekâtı.....	48
1.7.5. I. Dünya Savaşı'nda Diğer Deniz Muhabereleleri ve Savaşın Sona Ermesi.....	49
2. BÖLÜM: MÜTAREKE DÖNEMİNDE BAHİRİYE ÇALIŞMALARI.....	52
2.1. MÜTAREKE DÖNEMİ.....	52
2.2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK DENİZCİLİĞİ.....	58
2.2.1. Marmara Denizi ve Diğer Liman ve Kıyı Savunmaları	60

2.2.2.	Milli Mücadele Döneminde Tersaneler.....	61
2.3.	DONANMANIN YENİDEN TEŞKİLATLANDIRILMASI	61
2.3.1.	Umur-u Bahriye Müdürlüğü.....	61
2.3.2.	Bahriye Dairesi Reisliği	63
2.3.3.	Milli Mücadele Döneminde Oluşturulan Diğer Donanma Teşkilatları.....	64
2.4.	İZMİT KÖRFEZİ'NDE ULUSAL MÜCADELE VE DENİZCİLİK	66
2.4.1.	Kocaeli Komutanlığı Bahriye Müşavirliği ve İzmit Bahriye Komutanlığı.....	66
2.4.2.	Marmara Bölgesi ve Kocaeli'nde Deniz Nakliyatı ile Diğer Faaliyetler	69
2.4.3.	Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı	69
3.	BÖLÜM: CUMHURİYET DÖNEMİNDE BAHİRİYEDEKİ FAALİYETLER VE GÖLCÜK.....	72
3.1.	LOZAN BARIŞINDA BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ.....	72
3.2.	CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA DONANMANIN GENEL DURUMU	74
3.3.	BAHRİYE VEKÂLETİ DÖNEMİ	75
3.3.1.	Bahriye Vekâleti'nin Kurulması ve Faaliyetleri	76
3.3.2.	Topçu İhsan (Eryavuz) Bey'in Bahriye Vekilliği Döneminde İsmet Paşa ile Olan Çekişmesi	81
3.3.3.	Yavuz – Havuz Davası.....	84
3.3.4.	Bahriye Vekâleti'nin Kaldırılması	87
3.4.	GÖLCÜK VE DONANMA	89
3.4.1.	Yavuz Zırhlısının Onarımı ve Gölcük.....	90
3.4.2.	Donanma İçin Gölcük Bölgesinin Seçilmesi	93
3.4.3.	Yavuz Zırhlısının Onarım Süreci ve Tersanenin Kurulması.....	97
3.4.4.	Donanmanın Gölcük'e Taşınması.....	104
3.5.	ATATÜRK VE DONANMA.....	112
3.6.	DENİZ MÜSTEŞARLIĞI/MÜŞAVİRLİĞİ DÖNEMİ.....	115
3.7.	DONANMA KOMUTANLIĞI'NIN TEŞKİLİ.....	118
3.8.	GÖLCÜK TERSANESİ'NDE İLK DÖNEMDE İNŞA EDİLEN GEMİLER.....	121
3.9.	ÜS KOMUTANLIKLARI	122
3.10.	II. DÜNYA SAVAŞINDA DONANMA VE ERDEK	126
3.11.	DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI'NIN KURULMASI.....	127
3.12.	DONANMA KOMUTANLIĞI VE TERSANENİN KURULMASININ GÖLCÜK'E ETKİLERİ.....	128
3.12.1.	Kocaeli Tarihine Kısa Bir Bakış	128

3.12.2. İzmit Körfezine Genel Bakış ve İzmit Tersanesi'nin Tarihi Gelişimi	130
3.12.3. Tarihte Gölcük.....	132
3.12.4. Donanma ve Tersane Kurulmasının Gölcük'e Etkileri	138
3.12.5. Donanmanın Gölcük'e Taşınmasından Sonra Bölgenin Gelişimi	143
3.12.6. Cumhuriyet Dönemi Sonrası Kocaeli'nin İktisadi Gelişimi	146
4. SONUÇ	149
5. EKLER	154
6. KAYNAKÇA	169
ÖZGEÇMİŞ	189



ÖZET

Türkler önce Selçuklu sonra da Osmanlı Devleti ile geldikleri Anadolu topraklarında denizlere karşı her zaman ilgili bir hayat sürmüşlerdi. Bu ilgi, tıpkı daha önceki medeniyetler gibi Marmara Denizi'nde ve özellikle İstanbul Boğazı ile İzmit Körfezi çevresinde yoğunlaşmıştı. 19. yüzyılın ortalarına kadar birçok ıslahat çalışması yapılmış olan donanma, özellikle Osmanlı'nın modernleşme sürecine girdiği son dönemde Abdülaziz ile ivme kazanmış olsa da II. Abdülhamid'in ve donanmadan habersiz üst düzey bürokratların elinde adeta çürümüşü. 20. yüzyılın başlarında İngiltere'den gelen donanma ıslah heyetleri ile I. Dünya Savaşı'na kadar gösterilen tersane ve donanma kurma yönündeki çabalar, donanmanın gücünü Osmanlı'nın Akdeniz'in hâkimi olduğu eski günlerine döndürememişti.

I. Dünya Savaşı sona erdikten sonra Mondros Mütarekesi ile adeta müsadere altına alınmış bir Osmanlı donanmasından modern Cumhuriyet Donanması'na geçiş süreci hiç de kolay olmamıştı. Ülkenin içinde bulunduğu harap ve bitap duruma maddi imkânsızlıklar da eklenince, Atatürk'ün çok istemesine rağmen donanmaya gerekli önem verilememişti. Buna rağmen yeni bir donanma kurma çalışmaları özellikle Bahriye Vekâleti'nin kurulması ve Yavuz muharebe kruvazörünün onarım faaliyetlerinin başlatılması ile belirli bir ivme kazanmıştı. Yavuz zırhlısının onarımı için seçilen İzmit Körfezi Gölcükler bölgesinde –o zamanki adıyla– yeni bir tersanenin ve Cumhuriyet Donanması'nın yeni ana üssünü oluşturacak altyapının da temelleri atılmıştı. Gölcük'te meydana gelen bu yeni oluşum her geçen gün katlanarak büyümüş ve günümüzde Gölcük ilçesinin adını “Donanma” ile eş anlamda kullanılmasını sağlamıştı. Bugün Gölcük Tersanesi, dünya çapında projelere imza atan bir yapıya dönüşmüşken, Cumhuriyet Donanması da Türkiye'nin deniz hak ve menfaatlerini her durumda savunabilecek büyüklükte bir güce ulaşmıştır.

Anahtar Kelimeler: Gölcük, Donanma, Tersane, İzmit Körfezi, Islahat

ABSTRACT

The Turks, came to the Anatolian lands first with Selcuklu and then the Ottoman Empire always had a life related to the sea. That interest of the Ottoman, like the civilizations that preceded herself, was concentrated in the Sea of Marmara, particularly in the Gulf of İzmit. The navy, which had many reform works until the middle of the 19th century, gained momentum with Abdulaziz in the last period, especially when the Ottoman Empire entered the modernization process. The Navy was almost rotten in the hands of Abdulhamid II and senior bureaucrats which knew nothing about Navy. Efforts to establish shipyards and navies as early as the World War I and naval correction committees from England in the early 20th century could not return the strength of the navy to its former days when the Ottoman Empire was the dominant of the Mediterranean.

After the end of World War I, the transition from a navy controlled by the Mondros Armistice to the modern Republican Navy was not easy. When you add financial problems and the situation in the country devastated and exhausted, despite strong willingness of Atatürk, it was failed to give the necessary attention to the Navy. Despite this, with the especially effort of start Navy Ministry and repairment activities of Yavuz, the establishment of a new Navy gained momentum. The foundation for a new shipyard and a new home base for the Republican Navy were also settled in the İzmit Bay's Gölcükler Region selected for the repair of the Yavuz armor.

This new concept has grown exponentially with each passing day and today the name of the Gölcük district was used synonymously with the "Navy". Today, while the Golcuk Shipyard has become a world-class project, the Republican Navy has reached a sizeable level that can defend Turkey's maritime rights and interests in all cases.

Keywords: Gölcük, Navy, Shipyard, Izmit Gulf, Reform

KISALTMALAR

A.g.e.	Adı Geçen Eser
A.g.b.	Adı Geçen Bildiri
A.g.m.	Adı Geçen Makale
A.g.t.	Adı Geçen Tez
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BCA	Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi
C.	Cilt
Çev.	Çeviren
Der.	Derleyen
Doç.	Doçent
Dz.	Deniz
Ed./Eds.	Editör/Editors
Ex.	Exitus (Ölüm)
Grp.	Grup
Gv.	Güverte
Haz.	Hazırlayan
İk.	İkmal
K.lığı.	Komutanlığı
MKE	Makine Kimya Endüstrisi
M.Ö.	Milattan Önce
M.S	Milattan Sonra
Prof.	Profesör
s.	Sayfa
ss.	Sayfa Sayısı
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	Türk Tarih Kurumu
A.DVN.MKL.	Sadaret Divân-ı Hümayûn Kalemî Mukâvele Kısmı Belgeleri
A.MKT.MHM.	Sadaret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî (Odası) Belgeleri
BE0	Bab-1 Ali Evrak Odası
C.ML.	Cevdet Maliye Tasnifi
DH.MKT.	Dahiliye Mektubi Kalemî Belgeleri
DH.ŞFR.	Şifre Kalemî Belgeleri
DH.SYS.	Dahiliye Siyasi
DH.EUM.SSM	Dahiliye Nezareti Emniyeti Umumiye Seyrüsefer Kalemî
DH.İD	Dahiliye Nezareti idare
DH.İ.UM	İdare-i Umumiye-i Dahiliye Müdüriyeti
DH.EUM.	Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Belgeleri
DH.H.	Dahiliye Nezareti Hukuk Evrakı
HR.İM.	Hariciye Nezareti İstanbul Murahhaslığı
HR.HMŞ.İŞO.	Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Belgeleri
İ.BH.	İrade Bahriye
İ.DÜİT.	İrade Dosya Usulü
MV.	Meclis-i Vükela Mazbataları
Y.MTV.	Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y.PRK.ASK.	Yıldız Perakende Askeri Mevzuat Evrakı
Y.PRK.UM	Yıldız Perakende Evrakı Umumi

GİRİŞ

Türklerin denizle ilk buluşması Anadolu'nun fethi ile olsa da Türkleri denizlerle kaynaştıran ilk öncü, Emir Çaka Bey* olmuştur. İzmir ve Efes'te tersane kuran Çaka Bey 17'si çekti ve 33'ü yelkenli olmak üzere 50 parçalık bir filo kurmuştu. Çaka Bey'in ölümünden sonra ve özellikle Haçlı Seferleri'nin 1096 yılından başlayarak Anadolu'da yoğunlaştığı dönemlerde, Türkler büyük baskı altında tutulmuşlardı. Bu gelişmeler, Anadolu Selçuklu Devleti'nin denizlere yönelik faaliyetlerini büyük ölçüde engellemiştir (Tezel, 1973: s. 6-8). Bu seferlerin Türk denizciliği üzerinde öyle etkisi olmuştur ki Selçuklular başkentlerini İznik'ten Konya'ya taşımak zorunda kalmışlar ve 1300'lü yılların başlarına kadar denizlerde boy gösterememişlerdi (Hatipoğlu, 2005: s. 91). Fakat yine de I. Alâeddin Keykubat döneminde yapılan tersaneler ve kurulan filolarla devam eden denizcilik faaliyetleri Anadolu Selçuklu Devleti'nin parçalanmasından sonra uç beylikleri vasıtasıyla devam etmişti (Tezel, 1973: s. 8). Selçuklulardan sonra Anadolu'nun batısına yerleşen Türkmen gazileri denize ulaştıkları bölgelerde Bizans İmparatorluğu'na ait deniz üslerini ele geçirmeleri, buraya yerleşen uç beyliklerinin denizcilik faaliyetlerinin gelişmesini sağlamıştı (İnalçık, 2009: s. 31-32). Bu uç beylikleri, (Karesioğulları, Saruhanoğulları, Aydınogulları, Menteşeoğulları, Candaroğulları) Türk Deniz Tarihi'nin gelişim sürecine yeni bir ivme, yeni bir heyecan kazandırmıştı. Balıkesir ve civarında kurulan Karesi Beyliği (1302-1361) döneminde denizlere büyük önem verilmiş, Edincik'te bir tersane kurularak, gemi inşa faaliyetlerine başlanılmıştı. Hatta Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye geçiş süreci de bu beyliğin donanması ile gerçekleşmişti (Bostan, 2006: s. 13). Aydınogulları Beyliği (1308-1390) özellikle Umur Bey döneminde denizcilikte büyük atılım yapmıştı (Dzkk, 2014).

Osmanlılar 13. yüzyılın sonunda Anadolu'da küçük bir kara beyliği olarak doğmasına karşın, 14. yüzyılın başlarından itibaren beyliğin sınırlarının denizlere ulaşmasıyla denizcilik konusunda da faaliyet göstermeye başladılar.** Bu faaliyetlerinde daha önce kıyı bölgelerinde yerleşmiş bulunan denizci uç beyliklerden de istifade ettiler. Özellikle Karamürsel ve İzmit'te kurulan tersanelerin ardından Yıldırım Beyazıt döneminde Gelibolu'ya üs kurulması ve Saruca

* Çaka Bey (Çağa Bey ya da Tekeş Bey): 1071 yılında yapılan Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'ya yerleşen Türkmen beylerinden biriydi. Smyrna'da kendi beyliğini kurmuş (Bugün İzmir ve civarındaki bölge olan bu beyliğin adı İzmir Beyliği idi. 1081-1097) olan Çaka Bey, Türklerin tarihinde ilk amirali olarak da bilinmektedir. İlk Türk donanmasını kuran Çaka Bey 1081 yılında İzmir'i fethetmişti. 1081 tarihi günümüzde de Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kuruluş yılı olarak kabul edilmektedir. Çaka Bey damadı olan Kılıçaslan tarafından 1097 yılında öldürüldü (Biyografi, 2015).

** Büyüktuğrul, Osmanlı Devleti'nin deniz tarihini yedi kısma ayırmıştır; 1- Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu, 2- Akın Donanma Devri, 3- İstila Donanmaları Devri, 4- Deniz Hâkimiyet Devri, 5- Kale Donanmalarının Devri, 5- Donanmasızlık Devri, 7- Türkiye Cumhuriyeti Donanması (Büyüktuğrul, 1963: s. 10).

Paşa'nın Kapudan-ı Derya olmasıyla ilk ciddi denizcilik faaliyetlerini de başlatmış oldular (Bostan, 2010: s. 9). Bu dönem ayrıca Osmanlı Devleti'nin Venedik ve Cenevizliler ile yakın ilişki içinde olduğu bir döneme denk gelmekteydi (Bostan, 2006: s. 207).

Fatih Sultan Mehmet döneminde Gelibolu Tersanesi daha da büyütülerek Osmanlı Devleti'ne yaraşır büyük bir donanmanın temelleri atılmak istenmişti (Nutki, 1993: s. 16). İstanbul fethedildikten sonra ilk önceleri Kadırga Limanı tersane olarak kullanılsa da daha sonra Haliç'te Tersane-i Amire kurulmuş ve Osmanlı Devleti İstanbul'un fethiyle artık yönünü açık denizlere doğru çevirmişti (Bostan, 2010: s. 7).

II. Beyazıt devrinde hem Akdeniz'de hem de Kızıldeniz'de mücadele veren donanmanın, Yavuz Sultan Selim döneminde tersanenin genişletilmesi, Kanuni Sultan Süleyman döneminde de Akdeniz'de korsanlık faaliyeti yürüten denizcilerle birleşmesi ve özellikle Barbaros Hayreddin Paşa'nın Donanma Komutanlığı'na getirilmesiyle (ilk deniz Beylerbeyi) 16. yüzyılda adeta bir deniz imparatorluğuna dönüşmüştü (Bostan, 2010: s. 15). Osmanlı Devleti, Barbaros Hayreddin Paşa döneminde gemicilik ve gemi yapıcılığı konusunda dönüm noktası sayılabilecek ilerlemeler kaydetmişti (Bostan, 2004: s. 68). Bu dönem Osmanlı gücü, Preveze'de kazanılan zafer ve Kıbrıs'ın fethedilmesiyle devam etse de Lepanto (İnebahtı) Deniz Savaşı'nın kaybedilmesiyle son bulmuştu.

İnebahtı Deniz Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti donanmasını tekrardan oluşturmuşsa da önemli başarılar elde edememiş, fakat yine de kadırgadan kalyona geçme çabaları içinde 17. yüzyılın ikinci yarısında Girit Adası'nın alınması süreci tamamlanmıştı. Aynı dönemde süren kara savaşlarındaki başarısızlık Osmanlı Devleti'ni Karlofça Antlaşması'nı imzalamak zorunda bırakmıştı. Artık kalyonların sahnelerden çekildiği bir dönemde Osmanlı Donanması İnebahtı'dan sonra ikinci bir darbeyi Çeşme baskınında almış ve neredeyse tüm donanması imha olmuştu. Özellikle Rus donanmasının Akdeniz'de görülmeye başlaması ve donanmanın neredeyse tamamının Çeşme'de imha edilmiş olması Osmanlı Devleti'ni bahriye konusunda daha kalıcı reform çabalarına doğru itmişti (Bostan, 2006: s. 207). Çeşme faciası sonrası Kapudan-ı Deryalığa getirilen Cezayirli Gazi Hasan Paşa döneminde donanmanın hem inşa hem de eğitim sürecinde önemli ıslahatlar yapılmıştı. Bu ıslahatlarda en çok söz sahibi olan kişiler Fransızlardı (Bostan, 2010: s. 56).

Osmanlı Devleti'nde askeri alanda ilk ıslahat hareketleri III. Ahmed döneminde Huguenot (Protestan) de Rochefort* adında bir Fransız subayı tarafından yapılan girişimlerle başlamıştı. Sonraları ordunun eğitimi için Prusyalı Albay von Goetze ve Peter von Sholten Osmanlı Devleti'nin hizmetinde bulundular (Yavuz, ty: s. 23). Bahriyenin içinde bulunduğu zor durumu ilk gören ise Fransızlar olmuştu. I. Mahmud döneminde Claude Alexander de Bonneval** (Bonneval Contu Claude Alexander) adlı Fransız (sonradan Humbaracı Ahmed Paşa adını almıştı) İstanbul'a gelerek incelemeler yapmış ve hazırladığı raporunda donanmanın durumuna ilişkin önemli bilgiler vermişti*** (Bostan, 1994: s. 178).

Çeşme Faciası sonrası III. Mustafa döneminde, bir başka Fransız Baron François de Tott**** Osmanlı Devleti'nin hizmetinde Fen Müşaviri olarak bulunmuş ve özellikle eğitim alanında***** önemli çalışmalar yapmıştı. İlk adı Hendeshane olarak bilinen Mühendishane-i Bahri Hümayûn, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Kapudan-ı Derya Paşalığı zamanında 1775 tarihinde Baron de Tott'un nezaretinde açılan ve mühendislik eğitimi veren ilk kurumdu (Kaçar, 2008: s. 53). Okul, hem Osmanlı ordusunun hem de Osmanlı modernitesinin çağdaşlaşması sürecinde etkin bir görev üstlenmişti.

I. Abdülhamid döneminde ıslahat çalışmalarının Halil Hamid Paşa, Koca Yusuf Paşa ve Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa ile birlikte daha yoğun bir şekilde sürdüğünü görmekteyiz. I. Abdülhamid yaptığı ıslahat çalışmalarıyla kendisinden sonra gelen padişahlar için adeta mihenk taşı niteliğindedir. Onun döneminde Fransız, İngiliz ve İsveçli yabancı uzmanlar Osmanlı Donanması içinde bazı çalışmalarda bulunmuşlardı.***** III. Selim zamanında da donanmaya

* De Rockhefort Projesi, Huguenot subayı De Rochefort'un Osmanlı Devleti'ne sunduğu 1718 yılı yenileşme tasarısıdır “*Babiali hizmetinde bir fen birliği kurulmasına ilişki yasa tasarısı*” (Berkes, 2015: s. 47; Şahin, 1999: s. 88).

** İlk dönemlerde Avusturya adına çalışan Bonneval daha sonradan Osmanlı Devleti'nin hizmetine girmişti. Osmanlı Devleti'nde o zamanlar yabancı birinin çalışmasının mümkün olamayacağından Müslüman olması ve adının da Ahmed olarak değiştirilmesiyle (Humbaracı Ahmed Paşa) görevine devam etti (Yalçınkaya, 2006: s. 385).

*** Bonneval bu raporunda; Osmanlı Devleti'nin Çeşme Faciasından bir ders çıkarmadığından, ilgisiz kişilerin donanmanın başına getirildiğinden, gemilerdeki başıbozukluk ve disiplinsizliklerden, personelin bilgisiz ve ilgisizliğinden bahsetmektedir (Tarakçı, 2009: s. 226-228).

**** 1733 yılında Fransa'da doğan Tott, eniştesi Vergennes'in elçilik yaptığı dönemde İstanbul'a geldi ve hem III. Mustafa hem de I. Abdülhamid dönemlerinde Osmanlı Donanması'nda önemli hizmetlerde bulundu. Tott ile beraber Fransız uzmanların Osmanlı Devleti'nde ıslahat çalışmalarında daha sık görev aldığı görülmektedir (Yalçınkaya, 2006: s. 385).

***** Baron de Tott'un Kasımpaşa'da 1773 yılında açtığı kurs ve verilen dersler ileride açılacak Deniz Harp Okulu'nun ilk adımlarıdır. III. Mustafa zamanında tersane hendeshanesi için görevlendirilen Tott aynı zamanda İstanbul ve Çanakkale Boğazlarında istihkâm inşası görevlerini de yapmıştır (Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 128-129).

***** Fransızlar ilk çalışmalarını Kalyon yapımında yapmışlardı. Brun'dan sonra gelen Fransızların sayısı Osmanlı Devleti içinde artmıştı. Fransızlardan sonra gelen İsveçli mühendis ve mimarlar daha çok Kasımpaşa bölgesinde havuz yapım işleri ile uğraştılar. Havuz yapım işlerinde Fransızlar ve İsveçliler arasında anlaşmazlık yaşansa da her iki ülkeden gelen uzmanların Osmanlı Donanması'na önemli katkıları olmuştu (Bostan, 1994: s. 178-185).

gereken önem verilmiş ve bahriyede Fransız etkisi hissedilmişti. Bu dönemde gelen Jacques-Balthazard Le Brun* ve Jean-Baptiste Benoit gibi Fransızların yanında İsveçli A.E.Rhode** reform çalışmalarına katkıda bulunmuşlardı. Fransa'nın Mısır'ı işgali sonrası Parale,*** Toussaint Petit**** gibi Fransız uzmanlar, Osmanlı Devleti'nde zor duruma düşmüş olmalarına rağmen, III. Selim'in de ısrarıyla Le Brun ve Benoit diğer Fransızlar gibi ülkelerine dönmeyerek Osmanlı Devleti'ne hizmetlerini sürdürmüşlerdi (Bostan, 2010: s. 56). Yine I. Abdülhamit ve izleyen yıllarda İngiliz uzmanların da***** Osmanlı Devleti içinde görev aldığını hatta bu Fransızlardan sonra en çok görev alan ülke olduğunu da söyleyebiliriz. Bunlardan başka İtalyan, İspanyol ve Polonyalı birçok uzman da İstanbul'da bulunmuşlar ve gerek donanma gerekse diğer alanlarda önemli ıslahatlar yapmışlardı (Yalçınkaya, 2006: s. 386-394).

II. Mahmud zamanında donanmada reform çabaları devam etmiş olsa da Navarin Faciası yapılan bütün birikimleri de beraberinde götürmüştü. Navarin Faciası sonrası Avrupa'nın güvenini kaybeden Osmanlı, Amerika ile yakın ilişki içerisine girmiş ve Henry Eckfort, Forster Rhodes ve Redhouse gibi misyonerler Osmanlı Devleti donanmasında görev almıştı (Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 130). Osmanlı – Rus yakınlaşmasının bir neticesi olan 1833'te imzalanan Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile İngiliz misyonerler de Osmanlı Devleti'nde ıslahat çalışmalarında rol alma gayreti içinde olmuşlardı (Lewis, 2015: s. 37). 1836 yılında Prusya ordusunda görevli Alman subay Yüzbaşı Moltke ve heyeti Osmanlı Devleti'nde bulunmuş ve birtakım sınır bölgelerinde harita çıkarma faaliyetlerini icra etmişti (Yavuz, ty: s. 57).

III. Ahmed döneminde başlayarak II. Mahmud dönemindeki Navarin Faciasının yaşandığı tarihe kadar, donanma alanında yapılan ıslahat çalışmalarına baktığımızda, genellikle Fransız uzmanların etkisini görmekteyiz. Fransız uzmanların yanında özellikle donanma alanı dışında İngilizlerin ve havuz yapım işlerinde de İsveçli mühendislerin katkıları önemli olmuştur. Osmanlı Devleti dönemin getirdiği siyasi ortamı da düşünerek tek bir ülkeye bağlı

* 1793 ile 1804 yılları arasında Osmanlı Devleti'nde havuz yapım işlerinde görev almış Fransız inşaa mühendisi. Benoit ve Petit ile ortaklık kurmuş, kardeşi Polid Le Brun'de kendisiyle beraber çalışmıştı. Selimiye'nin de içinde olduğu büyük ebatlı gemiler inşaa etmişti. Brun'un ayrılmasıyla Osmanlı Donanması'ndaki görevini 1800 ile 1819 yılları arasında aynı zamanda yardımcısı olan Benoit sürdürmüştü (Yalçınkaya, 2006: s. 385).

** 18. Yüzyılın sonunda mimarlığını Benois'in üstlendiği Rhode tarafından Haliç'e büyük bir taş havuz inşaa edilmişti (Bostan, 1992: s. 69-79).

*** Mühendishanede harita, coğrafya ve Seyr-i Sefain eğitimine dair ders veren Fransız mühendistir (Yalçınkaya, 2006: s. 385).

**** Fransız yöntemleriyle yapılacak olan kuru havuz sisteminden yararlanmak için önce Toulon Tersanesi'nden Grognard'ın getirilmesine çalışılmış fakat bu mümkün olmayınca yerine Petit gelmişti. Le Brun, Petit'i yanında işe aldı. Fakat havuz ihalesi İsveçli mühendislerce verince Petit önce Rodos limanında görevlendirildi. Daha sonrada başarısız olduğu gerekçesiyle gönderildi (Yalçınkaya, 2006: s. 385).

***** Bunların içinde donanma adına çalışmış önemli kişiler olarak Richard White, Daniel ve Spurring gibi mühendisler sayılabilir (Yalçınkaya, 2006: s. 391).

kalmamak adına çeşitli ülkelerden de donanma ıslahı için uzmanlar getirmiş ve uzmanların bazıları bu ülkelerde yaşanan dönemsel sorunlardan dolayı görevlerini terk etmek durumunda kalmışlardır. Bu dönem donanma açısından 19. yüzyılda ve 20. yüzyıl başlarında yapılacak olan diğer reform hareketlerinin ilk kıvılcımlarının yakıldığı ve dayanak noktası olarak görüldüğü bir dönem olarak düşünülebilir.

Cezayirli Gazi Hasan Paşa döneminden Navarin Faciasına kadar geçen sürede Osmanlı Devleti Doğu Akdeniz’de hala etkin bir güç konumundaydı. III. Selim zamanında donanma ve tersanede Türk ve Fransız işbirliğiyle yapılan ıslahat çalışmalarını II. Mahmut’un da devam ettirmesiyle ciddi sayılabilecek bir donanma gücüne ulaşmıştı. Aynı yıllarda patlak veren Rum isyanlarıyla meşgul olan Osmanlı, Ege’de Yunanistan’ın bir deniz devleti olarak oluşmasına da seyirci kalmıştı.* 1829 yılında Yunanistan’ın bağımsızlığını kazanması Osmanlı Donanması’nda görev alan Rumlarında azalmasına sebep oldu (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s. 9). 1827 yılında ise Navarin’de baskın sonucu neredeyse donanmanın tamamının kaybedilmesi Osmanlı Devleti’ni derinden sarsmıştı. Bu olay Osmanlı’nın Amerika ile yakınlaşmasına vesile olmuştu. Navarin’de sadece donanma kaybedilmemiş aynı zamanda yetişmiş donanma personeli de yitirilmişti (Büyüktuğrul, 1982: s. 273; Güngen, 2004: s. 132). Yelkenli gemilerin son savaşı olan ve yerini artık buhar teknolojisine bırakacak olan Navarin Faciası ile Osmanlı, Ege’deki güçlü imajını da kaybetmişti (Örenç, 2009: s. 78-79).

Amerika ile yakınlaşma sonrasında İstanbul’a gelen Amerikalı uzmanların içinde ilk buhar makinelerini yapan mühendis Rhodes’in ayrı bir yeri vardı.** İstanbul’a gelen ilk Amerikalı mühendis olan Rhodes, Henry Eckford’un da içinde bulunduğu Arjantinli Colman de Kay’ın komuta ettiği bir korvetle 1831 yılında İstanbul’a gelmişti. Geminin Osmanlı yönetimi tarafından satın alındıktan hemen sonra Eckford’ın ölmesine rağmen Rhodes yeni gemiler inşa etmek için İstanbul’da kalmıştı.*** II. Mahmud’un ölmesiyle birlikte ülkesine

* Yunanistan’ın bağımsızlığını kazanmasında İngiltere’nin rolü büyüktü. Akdeniz’de bulunan devletlerin birleşmesinden her zaman korkan İngiltere, Yunanistan ve Osmanlı arasında yarattığı gerilimle Osmanlı’nın bölgede güçlü bir konuma gelmesine her zaman engel olmaya çalışmıştı (Büyüktuğrul, 1975: s. 726).

** Stim döneminin açılmasıyla birlikte Osmanlı Devleti konudan uzak kalmamış ve Buğu adı verilen ilk stimli gemi 1827 yılında alınmıştı. Osmanlı Devleti’nde ilk yapılan buharlı gemi Eser-i Hayır’dır (1837). Daha sonra Mesir-i Bahri ve Tahir-i Bahri gemileri hizmete girmiştir. Buhar gücü ile çalışan ilk savaş gemileri Taif, Saik-i Şadi Feyza-i Bahri gemileriydi (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s. 9).

*** 1834 yılında Neveser gemisinin inşasıyla başladığı görevinde, 1835 yılında Nusretiye Kalyonu’nu, 1836 yılında Tarzıcedid’i, 1837 yılında Nizamiye ve Kavsızafer Brik’lerini ve Müjderes sürat teknelerini inşa etmişti. 1837 itibarıyla buharlı gemilere yönelen Rhodes, Aynalıkavak’ta Eser-i Hayır, Mesir-i Ferah ve Tair-i Bahri (1839) gemilerinin inşasını tamamlamıştı (Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 130).

dönen Rhodes yerine Riks adlı bir mühendise bırakmış, buna mukabil Osmanlı Devleti'nden de 1850 yılında Emin Bey Amerika'ya gönderilmişti (Şehsuvaroğlu, 1952: s. 29-32).

Donanmanın Navarin'de aldığı ağır darbe Rusların iştahını kabartmıştı. Ruslar zayıf gördükleri Osmanlı Devleti'ne karşı Yunanistan'a bağımsızlık kazandırma bahanesini de kullanarak savaş açmıştı (Büyüktuğrul, 1982: s. 364-366). Nitekim savaşı kaybeden Osmanlı, 1829 Edirne Anlaşması ile Yunanistan'ın bağımsızlığını tanımıştı. II. Mahmut'un ölümü üzerine tahta çıkan Abdülmecid'in döneminde Mustafa Reşit Paşa tarafından hazırlanan Tanzimat Fermanı daha çok denge siyasetini izlemek amacını gütmüş olsa da demokratikleşme adına ilk somut örnek olarak görülebilir. Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile Rusya yönünde bir politika sergileyen Osmanlı Devleti denge politikasını devam ettirerek 1841 yılında Londra'da düzenlenen Boğazlar Antlaşması ile İngiltere ve Fransa'nın da aralarında bulunduğu batılı devletlerle anlaşmalar yapmıştı.

1850'li yıllarda ise, hem eski gemiler makine takılması için Avrupa'ya gönderilmiş hem de hızlı gelişen teknolojinin bir sonraki aşaması olan zırhlı gemi projeleri üzerinde çalışılmaya başlanmıştı. Askeri alanda çarpık da olsa yapılmaya çalışılan yenilik hareketleri ticari gemi ve mantelitesinin gelişiminde aynı oranda ilerlemiyordu. Öylesine vahim bir durum vardı ki, denizcilik şirketi olmadığından taşıma işleri bile askeri gemiler tarafından sağlanmaktaydı (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s. 10).

1853-1856 yılları arasında süren Kırım Savaşı boyunca Osmanlılar ilk kez İngiltere ve Fransa Devletleri ile birlikte Rusya'ya karşı savaşmıştı. Osmanlı Devleti Kırım Savaşı boyunca Ruslara karşı ciddi başarılar kazanmış olsa da, 30 Kasım 1853 tarihinde Sinop baskınıyla neredeyse donanmasının tamamı yok edilmişti. Osmanlı Devleti Sinop Faciasının etkisini yalnız gemi kayıplarıyla değil aynı zamanda personel kayıplarıyla da hissetmişti. Sinop Faciası Osmanlı Devleti'nin donanma konusundaki acizini ortaya sererken, söz konusu aciz durumun ortaya çıkmasında sadece gemilerin yetersizliği değil, aynı zamanda eğitim konusundaki eksiklikler de etkili olmuştu (Karal, 1988 (a): s. 190).

Kırım Savaşı sonucunda, Osmanlı Devleti artık bir Avrupa ülkesi olarak görülmeye başlanmıştı. Bunun yanında savaşı kazanmış olmasına rağmen Osmanlı Devleti Islahat Fermanı'nı imzalamak zorunda bırakılmıştı. Osmanlı Devleti 1856 Kırım Savaşı ile beraber ilk kez borçlanma yoluyla ekonomisini düzeltmeye yönelmişti. Alışkanlık haline gelen borçlar sonucunda yabancı devletlerle verilen sözler tutulamamış alınan borçların anaparaları bile

ödenemez duruma gelmiş ve sonunda 1881 yılında Duyun-u Umumiye faaliyete geçmişti. Kırım Savaşı'nın bir sonucu da; donanması olmayan bir ülkenin kendi sınırlarını da korumakta ne kadar zorlanabileceğini göstermesidir. Bu sebeptendir ki; Osmanlı Donanması, Kırım Savaşı ve Sinop Felaketinden sonra ahşap olan gemilerini zırhlı ve buharlı* hale getirmişti.

Osmanlı denizciliği içinde İzmit Körfezi ve Marmara Bölgesi çok önemli bir yere sahipti. Osmanlılar ilk kurulduğu dönemlerde Selçuklu uç beylerinden özellikle Karesi ve Aydınoğulları beyliklerinin katkıları ile İzmit Körfezi ve civarında hâkimiyet sağlanmaya çalışılmışlardı. Osmanlı Beyliği'nin batıya doğru genişlemesiyle Osmanlı'nın ilk amirali olarak da bilinen Karesi Beyi Karamürsel Alp sonrasında da Orhan Gazi zamanında Kara Gazi Abdurrahman Bey önemli zaferler el etmişlerdi (Gürdal, 2016: s. 543-544). Karamürsel Bey bugünkü Pazar köyünün bulunduğu yere yerleşmiş ve Osmanlı Donanması'nın ilk temellerini de burada atmıştı (Ulugün, 2009: s. 19-20). Osmanlılarda denizcilik faaliyetleri Karesi Beyliği'nin katkılarıyla Marmara ve İzmit Körfezi'nde gelişme göstermişti. İzmit'in fethinden sonra kurulan İzmit Tersanesi Osmanlıların en büyük tersanelerinden biri olmuştu (Bostan, 2016: s. 19-20).

Osmanlılar Karamürsel'den sonra İzmit ve Edincik'te de tersane kurmuşlarsa da Gelibolu Tersanesinin yapılmasından sonra bu tersanelerin önemi azalmıştı. Fakat İzmit Tersanesi'nin faaliyetleri devam etmişti (Bostan, 2009: s. 85). 17. yüzyılda köprülüler devrinde önemi daha da artan ve büyüyen İzmit Tersanesi 18. yüzyılda İzmit Körfezi ve çevresinde yaşanan depremlerle hasar görmüştü. Daha sonradan onarımı yapılan tersane faaliyetlerini 19. yüzyılın sonlarına kadar aktif olarak sürdürmüştü (Kaya, 2015: s. 1522-1523).

İzmit Körfezi ve çevresinin donanmanın önemli yerlerinden biri olarak görülmesinin sebebi bölgenin coğrafik yapısı ve ormanlarının çokluğuuydu. Ayrıca İstanbul'a olan yakınlığı da bölgedeki deniz faaliyetlerinin gelişiminde önemli rol oynamıştı (Bostan, 2016: s. 20).

* Buharlı gemiler kadırgalar gibi istenilen yöne hareket kabiliyetine sahip gemilerdi. Buhar gücü ile birlikte yelkenliler ve diğer gemiler arasında ciddi bir farklılık yaratmaktaydı (Mahan, 2003: s.22).

BİRİNCİ BÖLÜM

1. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE BAHRIYE İLE İLGİLİ GELİŞMELER (1861-1918)

1.1. ABDÜLAZİZ DÖNEMİ

Üç tarafı denizlerle çevrili Osmanlı Devleti'nin, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'e hükmetmesine rağmen 18. yüzyılın ortalarına kadar düzenli bir donanma politikası olmaması, Kuzeyden Rusların tehdidini ciddi biçimde hissetmesi ve Balkanlarda çıkan karışıklıklarla beraber Yunanlıların donanmalarını güçlendirme çabasına girmesi Abdülaziz'i donanmaya önem vermeye zorlamıştı. Abdülmecid döneminde yapılan çabalar donanmanın gücünü çok ileri taşıyamamış, asıl dönüşüm, mali tablodaki zorluğa rağmen Abdülaziz döneminde gerçekleşmişti (Beşirli, 2004: s. 248).

Abdülaziz dönemi dünyada gemi teknolojilerinin değiştiği bir döneme denk düşmekteydi. Ahşap gemilerin yerini artık zırhlı gemiler almaya başlamıştı. Demir çeliğin ve buhar teknolojisinin gemi inşa teknolojisi üzerindeki etkisi hissediliyordu (Yavuz, 2002: s. 1806). Osmanlı Devleti Kırım Savaşı sonrası alınan dış borçlarla ekonomisi kötü bir duruma gelmesine ve Abdülaziz'in çevresindeki oluşan muhalefete rağmen güçlü bir donanma oluşturmak istiyordu. Bütün uğraşlara ve maddi olanaksızlıklara rağmen sayıca göreceli de olsa bilgi ve beceri yönünden güçlü bir donanma oluşturulamamıştı.*

1.1.1. Deniz Politikası ve Donanmanın Genel Durumu

1861 yılında ölen padişah Abdülmecid'in yerine geçen Sultan Abdülaziz (1861-1876) donanma tutkunu bir padişahtı. Tahta çıktığı ilk günden bu yana donanmayı güçlendirme çabalarına girmiş ve özellikle 1863 yılında gerçekleştirdiği Mısır seferinden sonra bu çalışmalarına hız vermişti. İlk olarak hükümetini değiştirmede ve donanmaya önem vereceğine dair güvenceler verdi (Karal, 1988: s. 1-3). Sadrazamın ve bakanlarının karşıt görüşlerine

* Karal bu durumu tam olarak şöyle açıklıyor: “*Osmanlı Donanmasında eksik olan ne vasıta ne de asker ve mürettebat idi. Eksik olan bilgi ve tecrübe idi*” (Karal, 1988 (b): s. 191).

rağmen* Abdülaziz döneminde kısa süre içinde tersanelere 20-25 adet büyük tonajlı gemi siparişi verilmişti.**

Abdülaziz döneminde donanmaya verilen önem kadar deniz ticaretine ve suyuollarına önem verilmemişti. Bu nedendir ki, Abdülaziz döneminde ekonomik bir kayıpta beraberinde gelmiş üstelik yeni gemilerin alınması Osmanlı'nın borç yükünü daha da arttırmıştı (Büyüktuğrul, 1968: s. 28). Maddi sıkıntılara rağmen dünyanın en büyük üçüncü donanmasının oluşturulması Osmanlı Devleti'ni ciddi bir borç krizinin içine sokmuştu.

Abdülaziz tahtta kaldığı sürece denizciliğe ve donanmaya çok önem vermişti.*** Onun döneminde Osmanlı Devleti mali olarak ciddi bir yük altına girse de geçmişteki tecrübelerin üzerine koyarak donanmanın ve denizciliğin geliştirilmesi konusunda çok hareketli bir dönem geçirmişti. Bunlardan en önemlileri Bahriye Nezareti'nin kurulması ve eğitim alanında yapılan faaliyetlerdi (Zorlu, 2009: s. 147-149).

1.1.2. Yabancı Misyonlar ve Islahat Hareketleri

1840 yılında kurulan Bahriye Şurası ve sonrasında devamı niteliğindeki 1845 yılında kurulan Daimi Bahriye Şurası denizcilik alanındaki ıslahat hareketlerinin önemli bir parçası olmuştu. Bu tarihten itibaren Osmanlı Devleti'nde İngiliz amirallerin etkisi görülecek ve 1914 yılına kadar yedi İngiliz amirali ıslahat çalışmalarında görev alacaktı. Bunlardan ilki 1845 yılına kadar Osmanlı Donanması'na hizmet eden ve özellikle Bahriye Mektebinin ıslah çabalarına

* Abdülaziz'in çevresindeki devlet adamlarının aksi yönde tavır takınmış olmalarına rağmen donanma kurma konusundaki bu kararlı, geri dönülmez tavır karşısında bazı yazarlar onu "Dolmabahçe'nin Çılgını" olarak tanımlamışlardı (Aktaran, Yavuz, 2002: s. 1807).

** XVIII. yüzyılın son çeyreğinde gerek Abdülaziz'in gerekse II. Abdülhamid'in saltanatlığı dönemlerinde birçok gemi Kasımpaşa Tersanesi'nde yaptırılırken bazıları da yurtdışından sipariş yoluyla temin edilmiştir. Abdülaziz döneminde donanmaya katılan büyük tonajlı gemiler; Zırhlı Fırkateynler: Aziziye(1864), Osmaniye (1864), Mahmudiye (1864), Orhaniye(1864), Asar-ı Tevfik (1863). Zırhlı Korvetler: Avnillah (1868), Muin-i Zafer (1868), Necm-i Şevket (1868), Asar-ı Şevket (1868), Hıfzurrahman (1868), Lütfü Celil (1868), İclaliye (1870), Mukaddime-i Hayr (1872), Hamidiye (1870), (Türk tersanelerinde yapılan ilk fırkateyindir. Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s. 13). Mesudiye (1875), (Bu gemi Türk tersanelerinde yapılan ilk zırhlı harp gemisidir). Tuna Nehri Gemileri: Fethülislam (1864), Semendere (1864), İşkodra (1864), Böğürtlen (1864), Potgoriza (1864). Skurlu Fırkateynler: Selimiye (1865), Ertuğrul (1863), Nasrul Aziz (1861), Hüdevendigar (1861). Diğer Gemiler: Feth-i Bülend (1870), Zuhaf (Büyüktuğrul, 1983: s. 63-64). Büyüktuğrul kitabında hem Hayati Tezel'in kitabından hem de Başbakanlık arşivindeki (Meclisi Mahsus) 2634 sayılı belgeye dayanarak bu bilgileri vermiştir. Birçok tarihçi Büyüktuğrul'un kitabını referans göstererek konuya kendi kitabında yer vermiştir Bkz (Tezel, 1973: s. 750). Konuyla ilgili yapılmış en geniş çalışma için ayrıca bkz (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s. 76-136).

*** Abdülaziz'in donanmaya verdiği bu büyük ehemmiyetin kaynağı, Avrupa'ya özellikle İngiltere'ye yaptığı seyahat sırasında gezdiği ülkelerin donanmalarından etkilenmesinden kaynaklanmış olabilir (Beşirli, 2004: s. 249). Büyüktuğrul ise Haluk Şehsuvaroğlu'nu referans göstererek Abdülaziz'in Marmara Denizi'nde gezdiği "Saikişadı" vapurunun kaptanı Binbaşı Vesim'in (daha sonra tümamiral) Abdülaziz'i güçlü bir donanma oluşturmak için etkilemiş olan yegâne kişi olarak gösteriyor (Büyüktuğrul, 1983: s. 62).

katkısı olan “Yaver Paşa” olarak da bilinen Sir Baldwin Wake Walker’dı* (Çoker, 1994 (a): s. 166). Bir diğeri ise genç bir İngiliz deniz subayı olduğu dönemde Akdeniz’de görevlerde bulunmuş ve Türk-Yunan ilişkilerini yakından incelemiş olan Amiral Sir Adolphus Slade (Müşavir Paşa) idi. Her iki ülkeyle yakın ilişkiler kuran Slade Yunanlıları sevmemiş, Türklere daha fazla yakınlık duymuştu (Şehsuvaroğlu, 1952: s. 39). 1849 yılında “Müşavir Paşa” olarak anılacak olan Sir Adolphus Slade danışman olarak görev almış ve birçok alanda Osmanlı Bahriyesine katkıda bulunmuştu (Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 130). Ferik Müşavir Paşa Kırım Savaşı’nda gösterdiği başarılar sayesinde 1859’da Liman Meclisi Başkanlığı’na kadar yükselmişti (Çoker, 1988: s. 167). Kendisine üçüncü rütbeden verilen Mecidiye nişanı 1863’te ikinci rütbeye çevrilmişti. Bununla birlikte Slade 1866 yılının Mayıs ayında fiilen emekliliğe ayrılmıştı (Badem, 2011: s. 136-137). Slade Türklerin iyi bir dostu olmuş ve Türkiye hakkında önemli eserler yazmıştı (Şehsuvaroğlu, 1952: s. 40-43).

Sultan Abdülaziz döneminde de genel olarak İngiliz yabancı danışmanların görevleri devam etmişti. Abdülaziz döneminde gelen İngiliz danışmanlar içinde en önemlileri olarak Slade, sonrasında Hobart Paşa** ve Sir Henry Felix Woods*** gelmektedir. Özellikle Girit ayaklanmasında etkin bir rol oynayan Hobart Paşa madalya ve nişanlarla ödüllendirilmişti. Girit ayaklanmasındaki başarısı İngilizler tarafından kabul edilememiş ve geri çağırılmıştı. Geri dönmeyen Hobart Paşa İngiliz İmparatorluk donanmasından çıkartılmıştı. Türklerle çok iyi bir diyalogu olan Hobart Paşa’nın Osmanlı Donanması’nda ise rütbesi oramiralliğe kadar yükseltilmişti (Yavuz, ty: s. 92-93). 1877-78 Osmanlı – Rus harbinde de görev alan Hobart Paşa’nın rütbesi 1881 yılında ise müşirliğe (Büyük Amiral) kadar yükseltilmişti.

* 1802 yılında İngiltere’de doğan Walker İngiliz donanmasında çeşitli görevlerde bulunmuştu. 1828 Yunan isyanında Osmanlı Devleti’ne karşı mücadele etmişti. 1839 yılında Osmanlı Donanması’nda çalışmaya başlayan Walker bir süre sonra amirallik rütbesine yükseltilerek “Yaver Paşa” unvanını almıştı. İlk olarak Mektebi Bahriye-i Şahane’nin ıslahat çalışmalarını ve donanma için yeni kitap basımı faaliyetlerinde bulundu. Mısır sorununun çözümüne katkı sağladı. İngiltere’ye döndükten sonra birçok görevde bulunan ve oramirallik seviyesine kadar yükselen Walker 1876 yılında ölmüştür. Ayrıntılı bilgi için bkz (Soydemir, 2007: s. 7-33).

** Augustus Charles Hobart-Hampden kısaca “Hobart Paşa” olarak bilinir. Aslen İngiliz olup 1867 yılından sonra Osmanlı Donanması’na hizmet etmiştir. 1867-69 Girit isyanını bastırmasıyla ün kazanmıştır. 1877-78 Osmanlı-Rus savaşında da görev alan Hobart Paşa 1881 yılında müşir rütbesine yükselen ilk yabancı askeri personel olmuştu. 1822 yılında Liecester’de doğan Hobart Paşa 1886 yılında Milano’da vefat etmiştir (Meydan Larousse, 1971: s. 925).

*** Sir Henry Felix Woods, kısaca “Woods Paşa” olarak anılmaktadır. Hem İngiltere hem de Osmanlı Devleti’nde komutanlık yapmıştı. 1843 yılında İngiltere’de doğan Woods Paşa 40 yıla yakın Osmanlı Bahriyesine hizmet ettikten sonra tekrar ülkesine dönmüştü. 1929 yılında Monte Carlo’da öldü. İlk olarak 1867 yılında Osmanlı bahriyesinde görev alan Woods Paşa II. Abdülhamid döneminde de önemli görevlerde bulunmuş 1886 yılında Ferik amiralliğe yükseltilerek, II. Abdülhamid ve sarayın çevresinde çeşitli görevler yürütmüştü. 1909 yılının Temmuz ayında ise Osmanlı Devleti’ndeki görevinden emekliye ayrıldı. Woods Paşa ile ayrıntılı olarak ayrıca bkz (Çoker, 1976: s. 11-16).

Sultan Abdülaziz borçla da olsa donanmanın güçlendirilmesi için çaba sarf etmesine rağmen personel yetersizliğini çözememişti (Beşirli, 2004: s. 250-251). Abdülaziz donanmayı geliştirmeye çalışırken deniz ticaretini geliştirmeyi arka planda bırakmıştı. Eğer denizcilik alanında donanma, tersane ve ticaret aynı anda gelişmiş olsaydı, şüphesiz Osmanlı İmparatorluğu çevre denizlerinde çok daha fazla söz sahibi olabilirdi. Deniz savaşlarındaki yenilgiler de bu konuda bir politika geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymasına rağmen, dönemin devlet adamları bu gerekliliği anlamaktan oldukça uzaktı. Bunda deniz politikasını bilmeyen devlet adamlarının denizcilik ve donanmanın üst kademelerinde görev yapmalarının da etkisi büyüktü (Büyüktuğrul, 1983: s. 54).

Abdülaziz'in yurtiçi ve yurtdışında yaptırdığı muazzam donanma Girit'te ve Mısır'da ayaklanmalara karşı başarılı görevler yapmışsa da özellikle Sadrazam Ali Paşa'nın ölümü sonrası gücünü yitirmeye başlamıştı. Bunun nedenleri arasında Bahriye Nazırının sürekli değişmesi, kömür üretiminin yeterli düzeyde olamaması, deniz ticaretinin neredeyse hiç gelişme kaydetmemesi, özellikle donanma konusunda yeterli beceriye sahip yöneticilerin olmaması gösterilebilir (Büyüktuğrul, 1983: s. 125).

Abdülaziz dönemi ayrıca gemi teknolojisinin de oldukça hızlı bir gelişme gösterdiği döneme rastlar. Abdülaziz döneminde yapılan bazı faaliyetler şöyle sıralanabilir. Tersane'nin Unkapanı Köprüsü'nü yenilemesi, gemilerde kullanılan toplar için torna makinaları alınması, demir ihtiyacının yerel kaynaklardan temin edilmesi, ispirotolu pusula ve çelik halat kullanımı, harita ve yeni seyir yardımcı cihazlarının kullanımı, gemi jurnalının düzenli olarak kullanılması (Zorlu, 2011: s.367-368). Yine Abdülaziz döneminde 1869 yılında Süveyş Kanalı açılmış, ilk zamanlar kanalın açılmasına karşı olan Osmanlı Devleti daha sonra izin vermiş olsa da kanalın önemini yeterince kavrayamamıştı.

Abdülaziz döneminde oluşturulan filo 30 zırhlı, 76 ahşap toplam 106 gemilik bir filo ve bu filo içinde zırhlı gemilerde 10.920 erat 173 top ve ahşap gemilerde 15.188 erat ve 486 top bulunmaktaydı. Dış borçlarla oluşturulan bu muazzam donanma zamanının üçüncü büyük donanması olarak anılıyordu* (Karal, 1988 (a): s. 191).

* Sıralama konusunda farklı yaklaşımlar mevcut olup genel olarak dünyanın ikinci veya üçüncü donanması olduğu yönünde tarihçiler birleşmişlerdir. İngiltere'nin tartışılmaz bir deniz üstünlüğü olduğu bir dönemde Osmanlı Donanması'nı ikinci büyük donanma olarak görsek de Fransa'nın güçlü donanmasını da göz ardı etmemek gerekir. Kanımızca Osmanlı Donanması Akdeniz'de ikinci, dünyada ise üçüncü büyük donanmaydı. Yüzyıl sonunda ise II. Abdülhamid'in politikalarına bağlı olarak sayıca dokuzuncu sıraya gerilemiştir (aktaran Batmaz, 2009: s. 170). Gencer'de konuya değinirken Abdülaziz döneminde Osmanlı Donanması'nın Yunanistan ve Rusya'ya nazaran

Donanmaya yeni gemilerin eklenmesinin yanı sıra bu dönemde birçok gemiye yeni seyrüsefer sistemleri eklenmiş, gemiler daha güçlü silahlarla donatılmıştı. Haliç Tersanesi'nde yapılacak olan büyük taş havuzun inşasına 1862 yılında başlanmıştı. Donanmanın geliştirilmesi için yurtdışından getirilen çalışanların yanına Türk gençleri yerleştirilerek eğitim alanında da gelişmeye çalışılmıştır (Gencer, 2006: s. 3-13).

1.1.3. Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu

Bahriye Nezareti'nin kuruluşu Abdülaziz dönemine rastlasa da aslında daha önceleri hem III. Selim hem de II. Mahmud dönemlerinde bahriyede reform çabalarını görmekteyiz. Bunlardan biri 1804 yılında kurulan Umur-ı Bahriye Nezareti'nin* kuruluşudur. Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile birlikte Bahriye'de yapılan ıslah çalışmaları kapsamında kurulan Bahriye Meclisi günümüzün üst düzey bahriye amiral ve subaylarından kurulmuş olan Amiraller Konseyi niteliğindedir (Düzcü 2009: s. 2). Tanzimat Fermanı'nın ilanının ardından donanma adına yapılan reform çabalarının en önemlisi olan ilk Bahriye Meclisi ömrü kısa olsa da ardından daimi Bahriye Meclisi'nin kurulması ile yapılan ıslahat çabalarının bir düzene kavuşturulması sağlanmıştı (Gencer, 2001: s. 134).

Fakat Abdülmecid döneminde, Bahriye Meclisi yeteri kadar çalışmamıştı. Kırım Savaşı'nın kazanılmasına rağmen Osmanlı Devleti'nin ağır borç yükü altına girmesi, memleketin birçok yerinde özellikle Balkanlarda meydana gelen isyanlar ve Islahat Fermanı devleti uzun süre meşgul etmişti. Abdülmecid'in ölümüyle yerine geçen Abdülaziz dönemi donanma için yeni bir dönemin başlangıcıydı.

Osmanlı İmparatorluğu'nda 1804 Umur-ı Bahriye Nezareti ve 1840 yılında kurulan Bahriye Meclisi'nden sonra yapılan en büyük reform 1867 yılında Bahriye Nezareti'nin kurulmasıdır. Bahriye Nezareti'nin teşkil edilmesiyle "Kaptan Paşalık" kurumu artık tarihe karışmıştı** (Gencer, 2001: s. 316).

çok ileri bir seviyede ve İngiltere ile Fransa'nın ardından en büyük üçüncü donanma olduğunu belirtmektedir (Gencer, 2006: s. 3-11).

* Donanma gemilerinde çalışan personelin yiyecek ve giyecek istihkaklarını karşılayan Tersane Eminliği 1804'te feshedilerek yerine Umur-u Bahriye Nezareti kurulmuştu (İslam Ansiklopedisi, 1994: s. 515). Bir diğeri de 1840 yılında Bahriye Meclisi'nin kurulmasıyla ilgili dönemin hem denizci hem de araştırmacı bir şahsı olan Savfet Bey önemli bilgiler vermiştir. Bunlar günümüzden bu güne hangi isimlerle anıldığı, meclisin il kuruluşunu gösteren vesika ile başkan ve üyelerini gösteren üye listesidir bkz (Savfet Bey, 1994: s. 41-42).

** Kapudan Paşalık görevi Karamürsel Bey ile başlayıp Damat Mehmet Ali Paşa'ya kadar geçen süre içinde Barbaros Hayreddin Paşa, Piyale Paşa, Kılıç Ali Paşa Cezayirli Gazi Hasan Paşa gibi ünlü komutanlarında

İsmail Hakkı Paşa'nın ilk nazırlığını üstlendiği Bahriye Nezareti'nin Kaptan Paşalık kurumundan farkı, emrinde Kumanda Makamı (Mesnedi-i Kapudani) altında Kumanda Meclisi'nin kurulmasıydı (Gencer, 2001: s. 319/325). Yapı itibarıyla Umur-ı Bahriye Nezareti'ne benzese de II. Abdülhamid dönemine gelindiğinde hem Kaptan Paşalık kurumunun yerine gelmesi hem de altında kurulan ve tersanenin satın alma işleriyle uğraşan “İdari Meclisi”, askeri işlerini yürüten “Kumanda Meclisi” ve “Bahriye Meclisleriyle” farklılık gösteriyordu (Düzcü, 2009: s. 2).

Bahriye Nezareti'nin esas amacı Tersane-i Amire'deki mali konuları belli bir yapıya sokmak olsa da Kaptanlık makamının kaldırılmasıyla mali konuların yanı sıra askeri konularda da bütün yetkileri bünyesinde toplamıştı. Bahriye Nezareti, donanmada yapılan faaliyetleri yürütmeyi meclisler sayesinde yapıyordu. En önemlisi “Bahriye Meclisi” olan bu meclisler Bahriye Nezareti'nin en önemli kurumlarıydı. Daha önce de bahsettiğimiz gibi Bahriye Meclisi 1840 yılında kurulan ve Amirallik Konseyi pozisyonunda olan bir kurumken Bahriye Nezareti'nin kuruluşuyla eski pozisyonuna devam ederek Bahriye Nazırının altında işlevini sürdürmeye devam etmiştir. Tabi ki mevcut konumunda bazı değişiklikler de olmuştur. Bunlardan en önemlisi meclisin bölümlere ayrılmasıdır. Meclis, Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla Bahriye, Levazım, İmalat ve Nizam adlı dairelere ayrılmıştı (Gencer, 2001: s. 324-328).

Netice olarak Abdülaziz devri, çok büyük paralar harcanarak oluşturulan sayıca dünyada ikinci ya da üçüncü olarak anılan donanmanın, bilimsel ve eğitim açısında sıralamanın çok uzağında kaldığı bir dönem olarak kayıtlara geçmiştir. Osmanlı'nın eriştiği bu güç kâğıt üzerinde kalmış ve Osmanlı donanması batı standartlarında bir yer edinmemiştir (Yakıtıl, 1981: s. 1345). Aynı zamanda dönemin buhar ve zırhlı devrine geçişin ve teknolojik değişimlerin hızlı olduğu bir dönem olması Abdülaziz'in bütün çabasına rağmen elde ettiği sayısal gücün gerçeğe dönüştüremediği bir devirdir (Hacıpoğlu, 2013: s. 102).

Güleryüz'e göre; Abdülaziz pratik buluşlarla hayali projeleri ayırt edebilecek yeterli eğitime sahip değildi. Her anlatılan ve sunulan projeye inandığı için ihtiyaç olsun olmasın birçok gemi aldı ve neticesinde hiç kullanılmayacak savaş gemileri Haliç'i doldurdu (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s. 11). Alınan çok sayıda geminin planlı bir şekilde alınmamasının da

bulunduğu 161 kişi tarafından (57'si Türk) yürütülmüştü. Bazı paşaların farklı birkaç kez aynı göreve gelmesinden dolayı 543 yıllık süre içinde 200 kez aynı makama atama yapılmıştır. Bahriye Nezareti'nde ise 57 yıl süresince, 40 Bahriye nazırı, 55 kez yapılan atama ile bu görevi sürdürmüşlerdir -Sadece Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa 22 yıl- (Tezel, 1973: s. 673-674).

donanmanın sadece nitelik olarak oluşmasında etken olduğu düşünülebilir. Sultan Abdülaziz döneminde donanma açısından bakıldığında çok iyi şeyler yapıldığı gibi çok olumsuz durumlarla da karşılaşmıştır. Bu sebeptendir ki bu dönemin donanma için verimli bir dönem olarak geçtiği söylenemez. Olumlu yönlerinden baktığımızda bahsedilecek bir konu, bu dönemde donanmada kurmay sınıfından subaylar yetiştirilmeye başlanmış olmasıdır. Fakat unutulmamalıdır ki sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesinde kendi meydana getirdiği donanmanın da etkisi olmuştur.

1.2. II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ

II. Abdülhamid 31 Ağustos 1876'da, Abdülaziz'in ölümünden sonra tahta geçen V. Murad'ın devrilmesi sonucunda tahta çıktı ve Osmanlı Devleti'nin 34. padişahı oldu. Padişah olmadan önce ülkedeki genel durum pekiyi değildi. Henüz bir sene önce iflasını vermiş bir bütçe, diğer yandan Sırbistan, Karadağ, Girit, Bosna-Hersek ile Eflak-Boğdan'daki gelişmeler, sürekli isyan içinde olan bir coğrafya içinde uğraşılacak sorunlar mevcuttu (Batmaz, 2002: s. 29).

Padişahlığının ilk yıllarında daha ılımlı bir politika izleyen* II. Abdülhamid'in daha sonra gelişen iç ve dış olaylarında bahanesiyle tutumunda bazı değişiklikler olmuştu. II. Abdülhamid'in ilk yılları özellikle dış sorunlarla başladı. Sırbistan-Karadağ ile yapılan savaşlar ve hemen ardından 93 harbi olarak bilinen Osmanlı ile Rusya arasındaki 1877-78 savaşları** çok sancılı geçmişti. Savaşın kaybedilmesi sonrası Ayastefenos Anlaşması ile Balkanlar'da ve Doğu Anadolu'da kaybedilen toprakların yanında Berlin Kongresi öncesi İngilizlerin Kıbrıs'ı adeta tehdit ederek bir süreliğine devralması Osmanlı Devleti'ni zor duruma düşürmüştü.***

* II. Abdülhamid tahta çıkmadan önce çok kısa bir veliahtlık dönemi geçirmişti. Bu sebeptendir ki sadrazamları Rüştü Paşa ve Mithat Paşa için olduğu gibi bütün Osmanlı halkı için bilinmeyen bir padişahı. Tahta çıktığı ilk dönemlerinde ılımlı ve yapıcı politikalar izledi. Hatta Mithat Paşa'nın çabalarıyla oluşturulan Kanun-i Esasiyi bile imzaladı (Karal, 1988 (b): s. 1-3).

** Osmanlı – Rus savaşında Osmanlı Donanması, Karadeniz, Akdeniz ve Tuna donanması olarak teşkil edilmişti (Tezel, 1973: s. 752).

*** Osmanlı-Rus savaşının sonrasında 3 Mart 1878 tarihinde imzalanan Ayastefanos Antlaşması'nın şartları Osmanlı Devleti için oldukça ağır olmuş, aynı zamanda batılı ülkelerin işine gelmeyecek ölçüde Rusya için önemli kazançlar sağlıyordu. Bunlardan en önemlisi Rusya'nın boğazlar ve Doğu Anadolu üzerinden sıcak denizlere inmesi gösterilebilir. Bunu engellemek isteyen başta İngiltere olmak üzere batılı devletler anlaşmayı tadil etmek üzere Berlin Konferansı'nın toplanmasına karar vermişlerdi. Osmanlı Devleti'nin böyle zor bir döneminde İngiltere, Osmanlı Devleti'ne yardımda bulunmasına karşılık Akdeniz'de artan Rus tehdidini bahane göstererek Kıbrıs Adası'nı Osmanlı'dan istemişti. Kıbrıs, İngilizler için Hindistan yolunun güvenceye alınabileceği önemli bir noktada bulunuyordu. Osmanlı hükümetinin Kıbrıs'ı askeri amaçla İngiltere'ye vermeye sıcak bakmaması üzerine İngiltere Berlin Konferansında Osmanlı Devleti'ne yardım etmemekle ve daha sonra adayı askeri güçle alma tehdidinde bulunmuştu. Sonuç olarak; baskılara dayanamayan Osmanlı Devleti 4 Haziran 1878 tarihinde yapılan anlaşmayla adayı İngiltere'ye devretmişti. Fakat 1 Temmuz 1878 tarihinde anlaşmaya konulan ek madde

Hemen ardından Fransızların Tunus'u (1881), İngilizler'in de Mısır'ı (1882) işgaline ve Duyun-u Umumiye'nin kurulmasına (1882) müdahale edecek gücü kendinde bulamayan Osmanlı İmparatorluğu olan bitene seyirci kalmıştı.

1.2.1. Deniz Politikası ve Donanmanın Genel Durumu

Osmanlılar batıda yaşanan teknolojik değişimlerin etkisini yakalamak için girdiği ıslahat çabalarının neticesinde 18. yüzyılın ortalarından sonra kapılarını Avrupa'ya açmış ve özellikle Navarin Faciasına kadar ıslahat çalışmaları konusunda Fransızları tercih etmişti. Fakat İngiltere ve Fransa gibi ülkelerle yaşanan dönemsel sorunlar* Osmanlı Devleti'nin tercihlerinde de önemli bir noktayı oluşturmaktaydı. 1877-78 Osmanlı-Rus savaşından sonra İngiltere ve Fransa gibi ülkelerin Osmanlı topraklarından pay kapma yarışı Osmanlı Devleti'ni, Avrupa'nın yeni yükselen gücü Almanya'ya yönlendirmişti. II. Abdülhamid döneminde de bu siyasi politikalar devam etmiş ve II. Abdülhamid'in kararlarında da etkili olmuştu. Fransız-Rus-Alman ilişkilerini sürekli takip eden sultan, nihayetinde Fransızlarında teklifini kabul etmemesi üzerine biraz da mecburiyetten Almanya'ya yönelmişti (Karal, 1988 (b): s. 365-366).

II. Abdülhamid dönemi donanmanın içinde bulunduğu durumu göstermesi açısından Ertuğrul fırkateyninin Japonya ziyareti de önemlidir. 1887 yılında Japon İmparatoru'nun İstanbul'u ziyaret etmesine karşılık, II. Abdülhamid tarafından Temmuz 1889 tarihinde İstanbul'dan Osman Bey komutasında Japonya'ya gönderilen Ertuğrul fırkateyni** 11 aylık uzun ve yorucu bir yolcuğun ardından Japonya'ya ulaşmış fakat dönüş yolunda Kuşimoto açıklarında fırtınaya yakalanıp, kayalıklarda parçalanarak batmıştı (Apatay, 2004: s. 25-35; Şimşek, 2006: s. 148). Sebebi her ne olursa olsun ahşap bir geminin göz göre göre Japonya seyri gibi uzun ve zor bir göreve gönderilmesi, II. Abdülhamid dönemi donanmasının bulunduğu aciz durumu açıkça göstermektedir.

ile Rusya'nın Doğu Anadolu bölgesinde işgal ettiği yerlerden çıkması halinde İngiltere'nin de Kıbrıs'tan çıkacağı taahhüt altına alınmış, böylece adanın İngiltere'ye sadece geçici olarak verildiği aslen Türk vatani olduğu kayıt altına alınmıştı. 12 Temmuz 1878 tarihinde de İngiltere adaya çıkarak geçici yönetimi devralmıştı (Uçarol, 2013: s. 404-414). Kıbrıs'ın İngilizlere devredilmesi ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz (Tarakçı, 2009: s. 255-257).

* Bu sorunlar siyasi olayların sonucunda gelişmişti. Örnek olarak; Fransa'nın Cezayir ve Yunan sorunlarına karşı olan tutumu Osmanlı Devleti'ni önce Rusya'ya yakınlaştırmış, sonrasında Kırım Savaşı'nın çıkmasıyla tekrar Fransa'ya dönüş yapmıştır. Bunu daha sonra alınan Sultan Reşat ve Sultan Osman dretnotlarına İngiltere tarafından el konulması konusunda da göreceğiz.

** Abdülaziz döneminde 1863 yılında yaptırılan geminin kazanları 1864'te İngiltere'de monte edilmiştir. 1865'te İstanbul'a dönen gemi bir süre Beşiktaş önünde demirli kalmış, sonra da Haliç'e kapatılmıştır.

Bu dönemde donanmada her şeyin kötüye gittiği de söylenemez.* 1897 Osmanlı – Yunan savaşından sonra Amiral Hasan Rahmi** tarafından hazırlanan “Donanma Layihası” ile donanmada reform yapma fikri ortaya çıktı. Hasan Rahmi Paşa bu raporunda Osmanlı hükümetinin mevcut toprakları üzerindeki egemenliğini sağlamasının tek yolunun etkili bir donanması olmasından geçtiğini yazmaktaydı. Bunun içinde Taşkızak Tersanesi yerine diğer ülkelerdeki gibi özel tersanelerin kullanılması gerektiğini savunuyordu (Öndeş, 2013: s. 180). Fakat yetersiz olan bu layiha üzerinde pek durulmadı. Büyüktuğrul’a göre Hasan Rahmi’nin savaş sonrası programda onarımı yapılacak gemilerin yurtdışında yapılması gerekliliğini vurgulaması Osmanlı Devleti’nde özellikle bahriyede ilerlemenin ve çağın gereklerini yakalamanın önüne geçmişti (Büyüktuğrul, 1983: s. 322; Gülen, 2001: s. 158).

Osmanlı İmparatorluğu döneminin sonlarına doğru özellikle yönetimde bulunan kişilerin ilgisiz ve yeteneksizliğine bağlı olarak Osmanlı Donanması dünya donanmalarının gerisinde kalmıştı. Bunun sebeplerinden biri de kara kuvvetlerine ağırlık verilmesi olarak değerlendirilebilir. Fakat donanma her zaman diğer kuvvetlerin dışında ayrı olarak düşünülmelidir. Donanma, kara kuvvetlerinin gücünü artıran ve birliklerini daha iyi sevk ve idare edebilecek kudreti sağlayacak önemli bir güç olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun karşısında olan grup ise mükemmel bir donanma oluşturulamayacaksa –ki bu gruba göre oluşturulamayacaktır- hiç yapılmasın fikri hâkimdi (Büyüktuğrul, 1941: s. 118-119). Bu kapsamda düşünüldüğünde II. Abdülhamid döneminde meydana gelen savaşlarda donanmanın neden daha atıl durumda kaldığı daha iyi görülebilir. II. Abdülhamid’in tahttan indirilme korkusu da donanmanın Haliç’te kaderine terk etmesinin bir sebebi olarak düşünülebilir.

1897 yılında cereyan eden Osmanlı – Yunan savaşında eğitimsiz ve atıl durumda olan donanmanın hazırlık amacıyla boğazların korumasını yapmak için Çanakkale’ye intikali ve boğazı savunma görevi dışında hemen hiç etkili bir görev üstlenmediği söylenebilir (Hacıpoğlu,

* II. Abdülhamid’in saltanatının ilk yıllarında adı daha sonradan Şuray-ı Bahriye olarak değişecek olan Erkan-ı Bahriye Dairesi kurulmuştu. 1881 yılında “Bahriye Matbaası” hizmete girmişti. Yine aynı dönemde Rauf Bey tarafından batılı devletlerin donanmaları üzerinde tetkikler yapılmış ve bununla ilgili raporlar sunulmuştu. Donanmaya yeni gemiler alınmış kötü durumda olanların onarım faaliyetlerine girilmişti. 1887 yılında Bahriye Dikimevi, 1890 yılında da Deniz Gedikli Sınıfı kurulmuştu. Yine bu dönemde müzecilik ve kütüphanecilik alanında donanmada gelişmeler görülsede yetersiz kalmıştır (Hacıpoğlu, 2013: s. 208-211).

** Amiral Hasan Rahmi Paşa 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşına gemi komutanı olarak katılmış, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı’nda da donanmayı Çanakkale’ye götürerek Akdeniz Filosu komutanlığı görevini yürütmüştü. 1906 yılında Bahriye Nazırlığına atanmıştı. Meşrutiyet ilanı sonrası donanmanın içinde bulunduğu kötü durumdan sorumlu tutularak meslekten atılmıştı. Yaklaşık beş yıl İngiliz donanmasında kalan Hasan Rahmi Paşa, modern donanmanın nasıl olduğunu çok iyi biliyordu. Hasan Rahmi Paşa, Osmanlı Donanması’nın modernleşmesi için Amerika’dan yararlanılmasını uygun buluyordu. Bu kapsamda Amiral Bucknam Paşa’nın donanmanın daha iyi gelişmesi için tavsiyelerinden de faydalanılmasını istemişti (Beşirli, 2004: s. 256).

2013: s. 195-200; Büyüktuğrul, 1963: s. 19). Osmanlı Devleti'nin Harbiye Nezareti Çanakkale Boğazı'nı savunacak gemilerin tipini belirlemek adına bir komisyon kurmuştu. Bu da gösteriyordu ki düşman kuvvetleri açık denizlerde değil boğazda karşılanacaktı. Yani savaş kara ordusuyla kazanılmış olsa da donanmanın aciz kaldığı gözler önüne serilmişti. Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan sonra gemilerin onarılarak iyileştirilmesinin yanında daha modern ve güçlü gemilerin de oluşturulması için mevcut gemilerin yurtdışında bakımlarının yapılmasının (BOA, Y.PRK.ASK. 126.64 / 1314) yanı sıra yeni savaş gemilerinin de siparişleri verilmişti* (Hülagü, 2014: s. 830-844). Her ne kadar bu gemiler Osmanlı Donanması'na katılmış olsa da (Drama kruvazörü hariç), gemilerin eğitimsiz kalması ve boğazlar dışında pek görünmemesi, II. Abdülhamid'in bu gemiler ile donanmayı daha ileri bir seviyeye getirmeye amaçlamadığını da göstermekteydi** (Büyüktuğrul, 1975: s. 733).

1900'lü yılların ilk yıllarına kadar geçen yirmi beş yıllık bir süreç boyunca II. Abdülhamid'in donanma üzerinde bir baskısı olmuştur. Çoğunlukla bu dönemin Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın komutasında kaldığı görülen donanma ve donanmanın Osmanlı gücü üzerinde yeterli katkı yapmadığı görülmektedir. Donanmanın atıl kalmasında II. Abdülhamid kadar Bahriye Nazırının da etkisi olduğu düşünülebilir (Beşirli, 2004: s. 255).

II. Abdülhamid döneminde Fransızlarla olan yakınlığın yanı sıra Almanya ile münasebetlerde ciddi mesafe kaydedilmişti. Asar-ı Tefvik zırhlısının onarımının yapılması dışında Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpido kruvazörleri Almanya'ya sipariş edilen ilk gemiler olmuştu. Meşrutiyet döneminde bu iki gemiyi 1910 yılında Donanma Cemiyeti'nin katkılarıyla alınan Barbaros Hayreddin (Kürfürst Friedrich Wilhelm) ve Turgutreis (Weissenburg) gemileri ile Yadigar-ı Millet (Schihauboote) sınıfı dört adet torpidobotun alınması izlemişti. Meşrutiyet döneminde alınan son gemi ise Nusrat olmuştu (Besbelli, 1957: s. 13).

* Bu gemilerin büyük çapta olanları; İngiltere'ye sipariş verilen "Hamidiye" kruvazörü, Amerika Birleşik Devletleri'ne sipariş verilen "Mecidiye" kruvazörü, İtalya'ya sipariş verilen "Drama" kruvazörü ve Almanya'ya sipariş verilen "Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket" torpido kruvazörleriydi. Onarım için İtalya'ya gönderilen gemilerle beraber diğer bahse konu alman gemiler II. Meşrutiyet sonrasında donanma envanterine girmişlerdi (Hamidiye hariç) (Büyüktuğrul, 1983: s. 322-327; Beşirli, 2004: s. 249). Besbelli ise Amiral Teofanidis'in hatıralarına dayandırarak yazdığı makalesinde, Hamidiye, Mecidiye ve Drama kruvazörlerinin 1896 Ermeni olaylarından dolayı Osmanlı Devleti'nin ödeyeceği tazminata karşılık bu üç ülkeye bahse konu gemileri sipariş ettiğini belirtmektedir (Besbelli, 1962: s. 67).

** Aynı zamanda II. Abdülhamid Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihi boyunca Abdülaziz'den sonra yurtdışında en fazla gemi yaptıran ikinci padişahdır (Hülagü, 2014: s. 830-844).

1.2.2. Yabancı Misyonlar ve Islahat Hareketleri

Sultan Abdülaziz döneminde göreve başlayarak II. Abdülhamid dönemi de dahil olmak üzere 42 yıl Osmanlı devletine hizmet etmiş en önemli İngiliz misyonerlerden birisi Sir Henry Felix Woods'dur. Bahriye Mektebinde öğretmenlik yaptıktan sonra 1883 yılında amirallik rütbesine yükseltilmiş olan Wood, bahriyede torpido sınıfını kurarak bu konuda çalışmalarda bulunmuştu. (Çakıl, 1943: s. 88). 42 yıl boyunca Osmanlı Devleti'ne hizmet etmiş olan Woods kimine göre başarılı bir danışman kimine göre İngilizlerin "Splendid İsolation" (Muhteşem Yalnızlık)* politikasının bir ürünü olarak Osmanlı Devleti'nde kalmış bir misyonerdi. Büyüktuğrul ve Çoker konuyla ilgili olarak, Woods Paşa'nın 42 yıllık hizmet süresince kayda değer bir şey yapmadığını ve İngilizlerin büyük zırlı politikası yerine Osmanlı Devleti'ni Fransız ekolü olan küçük torpidobotlara yönlendirdiğini belirterek İngiliz Bahriye Nezareti'nin bilerek 42 yıl Woods Paşa'yı Osmanlı içinde tuttuğunu savunmaktadır (Büyüktuğrul, 1983: s. 121-123; Çoker, 1988: s. 170).

II. Abdülhamid tahta geçtiğinde Abdülaziz döneminden sayıca güçlü bir donanma kalmıştı. Tahta geçtiği ilk yıllar Osmanlı – Rus savaşına sahne olmuş savaşın sonunda donanmayı Haliç'e hapsedmiş ve yirmi yıl bir daha kullanmamıştı. II. Abdülhamit döneminde Avrupa'dan Afrika'ya kadar pek çok toprak kaybı da yaşanmıştı. II. Abdülhamid döneminde kalan muazzam donanmanın yanında bu donanmada çalışan çoğu İngiliz birçok yabancı personel bulunuyordu. Aynı dönemde İngiltere ve Almanya arasında yaşanan rekabet Osmanlı Devleti'ne de yansımış ve Sultan II. Abdülhamid zamanında Alman personelinde askeri konularda danışman olarak görev almışlardı. Özellikle silah ve cephane konusunda danışmanlık görevi yürütüyorlardı. Sultan özellikle Rus tehdidine karşı bir önlem olarak gördüğü Alman gücünü kullanmak istemesi Alman nüfuzunun Osmanlı Devleti'ne yerleşmesine vesile olmuştu (Yavuz, ty: s. 114-117).

II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Donanması'nda, Alman Von Starke ve Kalau Von Hofe'dan başka Amerikalı Amiral Ransford D.Bucknam'da hizmette bulunmuşur** (Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 133). Bucknam, Amerika'dan Mecidiye kruvazörünü getirmiş ve paşalık

* İngiltere'nin 19. yüzyılda uyguladığı dış politikayı sembolize eden görkemli, değerli ya da muhteşem yalnızlık olarak dilimize çevrilebilecek olan bir terimdir. Özellikle Woods Paşa'nın Osmanlı Devleti'nde danışmanlık yaptığı yıllara atfen de kullanılır.

** İngilizlerin iddia ettiği aksine Bucknam Osmanlı Devleti'nde paşalık ya da komutanlık görevi almamıştır. Sadece Amerika'dan Mecidiye kruvazörünü getirdikten sonra Rauf (Orbay) Bey'in emrinde kalarak ve Ege adalarının İtalya'ya devredilmesine kadar bu bölgede kaçak ticari faaliyetlerde bulunmuştu (Büyüktuğrul, 2006: s. 1).

rütbesi ile ödüllendirilmişti. Bucknam aynı zamanda Kiel'den Asar-ı Tevfik zırhlısını da almış bu görevinde Rauf Bey'de kendisine eşlik etmişti (Uyanıker, 2012: s. 109).

II. Meşrutiyetin ilan edilmesinin sonra donanmada yapılması gereken ıslah çabaları neticesinde Bahriye Şurası'nın girişimiyle 25 Ağustos 1908 tarihinde İngiltere'den bir heyet getirilmesine karar verilmişti. 11 Ekim 1908 tarihinde Londra büyükelçiliği aracılığıyla Dışişleri Bakanlığı'na gönderilen yazıda (BOA, İ.BH. 8.29 / 1326) Sir Edward Grey tarafından donanmayı yenileme görevinin başına Amiral Douglas Gamble'ın getirildiği belirtiliyordu (Çoker, 1988: s. 21; Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 133-134; Büyüktuğrul, 1983: s. 347).

II. Abdülhamid tahta çıktığında elinde bilgi ve tecrübeden yoksun Dünyanın üçüncü en büyük donanması bulunuyordu. 1877-78 Osmanlı – Rus savaşından sonra özellikle zırhlı gemiler Haliç'e çekilmiş ve o tarihten sonra adeta kaderlerine terkedilmişti. Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasındaki 1897 harbine kadar neredeyse yirmi yıl boyunca donanma hemen hiç varlık göstermemişti.

Besbelli, Haliç Tersanesi'nin durumunu II. Abdülhamid'in donanmayı çürümeye terk ettiği tarihten on beş yıl sonraki manzarasından bahsederken şöyle diyor (Besbelli, 1963: s. 25);

“Bir kısmı yeni, çoğu eski gemiler. Gemi bacalarından duman çıkması ve silah talimleri yasaklanmıştır. Bakımsız gemilerin çoğunda yağmurlu havalarda şemsiye ile oturulabilmektedir. Camialtı meydanındaki Tersane-i Amire Komutanlığı, yalnız adıyla yaşayan bir müessesedir. Bunun biraz daha ilerisindeki tersane memurluğu ve sabit maçuna çevresi bir sürü gemi ve eşya enkazı ile dolu, Taşkızak'taki Hüdevendigar teknesi yarı kalmış beklemekte ve Şahin-i Derya gemisi denize indirildiği yerde batmış durumdadır. 1886 yılında tersanede monte edilen Abdülhamid ve Abdülmecid adlı denizaltı gemileri de başarılı bir faaliyetten sonra burada çürümeğe terkedilmişlerdir. Tersanenin gemi bir tarafa, römorkör yapacak kudreti kalmamıştır...”

II. Abdülhamid'in neden donanmayı Haliç'e hapsediği konusunda farklı görüşler vardı. Donanmayı yenileme çabasının gelişen teknoloji karşısında yetersiz kalacağına inanmış olması, borç alarak bir donanma teşkil etmenin doğru olmayacağını düşünmesi, Osmanlı Devleti'nin yapı itibariyle kara ordusuna olan yatkınlığı ve önceliğin kara ordusuna verilmesi isteği ya da güçlü bir donanmanın kendisi saltanatı için tehdit oluşturduğu düşüncesi bunlardan bazılarına örnek olarak gösterilebilir (Batmaz, 2009: s. 165). Batmaz bu düşünceleri verirken birçok yazardan yararlanmıştır. Büyüktuğrul ise; konuya değinirken önemsiz maddeleri çıkartarak dört temel düşünce üzerine yoğunlaşmıştır. Bunlar; II. Abdülhamid'in Abdülaziz'in tahttan

indirilmesinde olduğu gibi (Ulubelen, 2009: s. 40-42) donanmanın kendisine de aynı uygulamayı yapabileceği düşüncesi, aşırı borç yükünü hafifletmek isteği, Ruslara taviz vermek ve İngilizlerle dost geçinmek (Büyüktuğrul, 1983: s. 242). Büyüktuğrul'a göre; II. Abdülhamid'in donanmayı Haliç'te atıl vaziyette tutması Osmanlı Donanması'na Navarin Faciasından bile daha fazla zarar vermişti (Büyüktuğrul, 1968: s. 24). Besbelli ise; II. Abdülhamid'in istibdat devrinden bahsederken şöyle diyor (Besbelli, 1963: s. 22);

“Tarihte Osmanlı Donanması, ya ehliyetsiz komutanların elinde olması ya üstün kuvvetler karşısında kalması veyahut ani olarak kahbece taarruza uğraması neticesi yenilmek felaketine maruz kalmış ve fakat bunların doğurduğu neticeler, hiçbir zaman 1878-1908 istibdat devrininki kadar feci olmamıştır.”

II. Abdülhamid yönetimindeki donanmaya en çok zarar veren etkenlerden biri de bahriye örf ve adetlerin bitmiş olmasıydı. II. Meşrutiyet sonrası bu yok olan ananeler sonucunda Osmanlı tercihini denizyolu yerine demiryolundan yana kullanmış ve donanmanın yapımında yaşanan bu gecikme etkisini Balkan savaşlarında da savunma yapmak dışında hemen hiç kullanılmamış olan donanmada kendini net olarak göstermişti* (Büyüktuğrul, 1968: s. 29). Güngen ise; bunun nedenini devletin deniz politikasına vermediği önem ve bizzat II. Abdülhamid'in donanmaya olan ilgisizliğine bağlamaktadır (Güngen, 2004: s. 151). Bunların hangisini ele alırsak alalım donanmanın II. Abdülhamid'in saltanatı boyunca** Haliç'te çürümeye bırakıldığı sonucu değişmeyecektir.

1880 yılından itibaren II. Abdülhamid yurtiçinde yapılmasını istediği küçük tipte gemilerin inşasını öngörmüştü. Fakat bu gemiler çeşitli sebeplerden dolayı faaliyete geçemediler. 1897'deki Osmanlı – Yunan savaşında sonra donanmanın içinde bulunduğu durumu kurtarmaktan ziyade küçük birkaç gemiyle donanmayı takviye etmek ve eski gemilerin bir kısmını onarıma sokmak için girişimler yapılmıştı. Bu konuyla ilgili Hasan Rahmi Paşa'nın donanmanın gelişmesine yönelik padişaha sunduğu raporlar bulunmaktaydı (Özel ve Kocatürk, 2009: s. 214).

* Balkan Savaşları'nda durumu pek iyi olmayan donanmaya verilen görevler şunlardı: 1- Karadeniz'de ulaşımı kontrol altına almak, 2- Varna ve Burgaz limanlarının kuşatılması, 3- Bulgaristan deniz gücünün ortadan kaldırılması, 4- Çatalca savunma hattının desteklenmesi, 5- Mürefte ve Şarköy'e yapılacak çıkarmayı savunmak (Besbelli, 1962: s. 73).

** II. Abdülhamid'in padişah olmasından sonra 20 yıl boyunca Haliç'te çürüyen gemiler 1896-1897 Osmanlı-Yunan savaşında kullanılmak istendiğinde sadece gemilerin değil eğitimsiz ve bilgisiz personeline ne kadar kötü durumda olduğu görülmüştü. Bu savaştan alınan dersler donanmada yeni bir hareketlilik getirmiş olsa da gerçekçi reformlar ve adımlar Cumhuriyete kadar atılamamıştı.

Bunun yanı sıra II. Abdülhamid daha az maliyetli ve küçük gemilerden oluşan Dünya'da henüz gelişimini tamamlamamış torpidobotu türü gemilerden bir donanma kurma çabası içine girmiş ve sınır güvenliğini sağlamayı düşündüğü bu gemilerden hem yurtiçinde hem de yurtdışındaki tersanelere sipariş vermişti. Fransız politikasının bir ürünü olan bu gemilerin donanmaya katılması donanmayı daha güçsüz ve diğer devletler karşısında iddiasız, sadece savunmayı düşünen bir pozisyona getirmişti. Yine onun döneminde dünyada henüz icat edilmiş Nordenfeldt firmasına ait ilk denizaltılar, Osmanlı kayıtlarına geçen dünyada ikinci denizaltılar olmuştu (Mercan, 2012: s. 164). II. Abdülhamid dünyada sualtından torpido atabilen (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s. 15) ilk denizaltı olarak dünya denizaltıcılığı arasında başköşede yerini almış olsa da (Hacıpoğlu, 2006: s. 27/40) hem Abdülhamid hem de Abdülmecid Sütlüce önlerindeki kızağa çekildiler. Bir daha faaliyete geçmeyen bu denizaltılarla Osmanlı'nın erken başlayan denizaltı macerası da son bulmuş oldu (Yakıtıl, 1988: s. 14).

Bununla birlikte Osmanlı – Yunan harbinde adeta hiç kullanılmayan donanma 20. yüzyılın ilk yıllarında Osmanlı Devleti'ni harekete geçirmiş ve Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın da teklifiyle, Sultan Abdülaziz döneminde görev yapan bazı gemilerin onarılmasına ve ilave olarak yeni gemilerin alınmasına karar verilmişti. Sultan II. Abdülhamid döneminde kısaca donanmanın onarım gören ve hizmete yeni giren gemilerin durumu şöyledir:

1904 ila 1907 arasında Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Mu'ın-i Zafer, Avnillah ve Feth-i Bülemlend gemilerinin onarımı yapılmıştı. Yine aynı tarihler arasında İtalya'ya Antalya, Ankara, Draç, Kütahya, Musul, Tokat, Urfa, Akhisar, Eliagad, Yunus, Abdülmecid torpidobotlarının siparişi verilmişti. 1907-1910 arasında ise Fransa'ya Taşoz, Basra, Samsun, Yarhisar muhriplerinin siparişi verilmiş aynı tarihler arasında Sivrihisar, Sultanhisar, Demirhisar ve Hamitabad torpidobotlarının inşası sürmüştü. Bunların yanında Marmaris, Ayıntab, Bafra, Ordu, Seddübahir, Kaş, Kerempe, Tekirdağ, Nevşehir, Malatya ve Antalya gambotları da Fransa'ya sipariş edilmişti (Beşirli, 2004: s. 257).

Bunlardan başka daha büyük tonajlı olarak Hamidiye kruvazörü İngiltere'ye, Mecidiye kruvazörü Amerika Birleşik Devletleri'ne ve Drama kruvazörü de İtalya'ya ısmarlandı. İtalya'nın Genova kentinde Ansaldo şirketi tarafından yapılacak Drama kruvazörü İtalyanlar tarafından Trablusgarp Savaşı bahane edilerek verilmemiş daha sonra da Libia adı ile İtalyan donanmasına hizmet etmiştir. Türkiye Cumhuriyeti yeni kurulduğunda İtalyan Ansaldo şirketine I. Dünya Savaşı öncesi siparişi verilen kruvazörün haklarından ve davasından vazgeçilmiş (BCA, 30.18.1.1, 11.54.7.1 / 1924) İtalya'dan yeni denizaltı gemileri siparişi de

gündeme gelmişti (BCA, 30.18.1.1, 12.66.7 / 1924). 1904 yılında Hamidiye, 1909 yılında ise Mecidiye Osmanlı Donanması'na katılmıştı. 1907 yılında da Almanya'dan Peyki Şevket ile Berk-i Satvet torpido kruvazörleri satın alınmıştı.

II. Abdülhamid devrinde Dünya donanmaları gelişim ve değişim içerisindeydi. Teknolojik gelişmeye dayalı olan bu gelişmeler (denizaltıların yapılması ve torpidobotlar gibi) sonucunda bahriye içerisinde çeşitli birimler meydana gelmişti. Benzer şekilde Bahriye teşkilatı da kendi içerisinde değişime gitmişti (Düzcü, 2009: s. 1).

Netice olarak; II. Abdülhamid dönemi, 18. yüzyıl sonlarından o zamana kadar geçen sürede donanmanın geliştirilmesi ve yenilenmesi adına yapılan bütün çalışmaların adeta yok saymış ve bu yok sayma Osmanlı Devleti'nin başına, çöküş sürecinde kaybettiği topraklarda donanmasını neredeyse hiç kullanamayacak duruma gelmesine sebebiyet vermişti. Osmanlı-Yunan savaşından sonra donanmanın yenilenmesi adına eski gemilerin onarımları ve yeni gemi alımları ile bir çaba görülse de bunun etkisinin Osmanlı Donanması'nın gücünün geri getirildiğine dair bir belirti olarak göremeyiz. Osmanlı donanma kültürü ve gelenekleri de Haliç'te unutulmuş gemiler ile yok olup gitmiş, geri gelmesi içinse Cumhuriyet Dönemi Donanması'nın kurulması beklenmişti.

1.3. II. MEŞRUTİYET SONRASI OSMANLI DONANMASI'NIN GENEL DURUMU

1908 yılında Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durumdan faydalanılarak Balkanlar'da yaşayan halk ayaklanmaya teşvik edilmişti. Rumeli'de başlatılan bu silahlı ayaklanma hareketi üzerine II. Abdülhamid harekete geçmişse de çıkan isyanı bastırma konusunda başarılı olamamıştı. İttihat ve Terakki Cemiyeti tarafından başlatılan bu ayaklanmayı II. Abdülhamid bastıramadığı gibi 23 Temmuz 1908 tarihinde Selanik, Manastır ve Rumeli'de hürriyet ilan edilmesine engel olamamıştı. Bu sebeple II. Abdülhamid Kanuni Esasi'yi yeniden yürürlüğe koyarak 24 Temmuz 1908 tarihinde II. Meşrutiyeti ilan etmişti.

İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin etkisiyle II. Meşrutiyet 24 Temmuz 1908 tarihinde ilan edilmişti. Ancak kısa zaman içinde İttihatçılara karşı Meclis içinde ve dışında muhalefet ortaya çıkmıştı. İttihatçılara karşı başlayan hoşnutsuzluk 31 Mart olayına yol açmıştı. İttihatçılar başlayan isyan hareketlerini Kurmay Başkanlığını Kolağası Mustafa Kemal'in olduğu Mahmut Şevket Paşa komutasında, Selanik'ten gelen Hareket ordusu ile bastırılmış, olaylardan sorumlu

tutulan II. Abdülhamid tahttan indirilerek yerine Mehmed Reşad yeni Osmanlı padişahı olmuştu. İttihat ve Terakki Partisinin hükümeti devraldığı 1912 seçimleri sonrasında başta Balkanlar olmak üzere Osmanlı Devleti'nin birçok yerinde isyanlar ve ayaklanmalar ile durum kötüleşmeye başlamıştı. Hızlı bir şekilde toprak kaybı yaşanıyordu. 31 Mart ayaklanmasında birkaç münferit isyanın dışında Türk donanması Hareket Ordusu'nun yanında durmuştu. II. Meşrutiyet'in ilanından hemen sonra Bulgarların bağımsızlığını ilan etmesi ve Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'nun Bosna Hersek'i ilhakı Osmanlı Devleti'nde büyük hayal kırıklığı yaratmıştı.

Osmanlı Devleti'nin çevresindeki ve diğer büyük devletler bu kötü gidişten yararlanmak için Osmanlı Devleti'nin topraklarına göz dikmişlerdi. Gerek İtalya ve Fransa'nın gözünü diktiği Kuzey Afrika toprakları gerek Akdeniz'deki yerler, ya da Rusların hayali boğazlar. Bunun yanında Yunanistan'ın ayrı bir güç haline dönüşmesi* ve Ege Denizi'nde söz sahibi pozisyona gelmesi de Osmanlı Devleti'ni daha güçlü bir donanma oluşturma konusunda adım atmasında etkili olmuştu (Özel ve Kocatürk, 2009: s. 214). Hepsi aslında birer deniz sorunuymuştu ve ancak iyi bir deniz gücüyle bertaraf edilebilirdi. Fakat ileri görüşlü olmayan üst düzey yöneticilerin donanmaya vermedikleri önem o dönemdeki yazarlar arasında Donanma mı? Demiryolu mu? sorularını sorduruyordu (Büyüktuğrul, 1983: s. 331-342). Bununla birlikte II. Meşrutiyet'in hemen ardından Bahriye Nazırlarının sürekli değişmesi düzenli bir donanma politikasının oluşmasına engel olmuştu.**

II. Meşrutiyet ilan edildiğinde Osmanlı Donanması ve teşkilatı hiçbir anlam taşımayan bir demir yığını ve sayıca çok ama değersiz personelden oluşmaktaydı (Besbelli, 1962: s. 68). Dönemin Bahriye Nazırı Hasan Rahmi Paşa zamanında hazırlanan cetvellerde bu durum açıkça ortaya konmaktaydı.***

* Yunanistan 1821 yılında Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklandığında bunu ilk olarak deniz gücü ile yapmak istemişti. Yunanistan'ın bağımsızlığını istediği dönemde sınırlarını da oluşturmaya başladığı yeni deniz gücü ile belirlemiştir. Dünyanın önde gelen devletlerinin de yardımıyla yeni bir Yunan Devleti ve donanması meydana getirilirken Osmanlı Donanması da özellikle Navarin Faciası sonrası ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır. Osmanlı Donanması üzerinde yapılan bu tahribatın etkilerini sonraki dönemlerde oldukça hissetmiştir. Aynı Yunanistan üçüncü ülkelerin katkısıyla geliştirdiği donanma gücünü Osmanlı'nın çöküş sürecinde İstanbul ve Karadeniz'de yaptığı harekâtlarla da göstermişti (Tarakçı, 2009: s. 461-462, 466).

** II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki üç yıllık dönemde dokuz nazır çeşitli sürelerle görev yapmıştı (Büyüktuğrul, 1983: s. 347).

*** 14 Temmuz 1908 tarihli hazırlanan donanmanın durumunu gösterir cetvelde Osmanlı Bahriyesi'nin toplam mevcudu 11627 olarak verilmekteydi. Yine aynı cetvelde gemilerin durumu şöyle belirtilmiştir. Zırhlı Fırkateynler: Hamidiye, Mesudiye, Asar-ı Tevfik, Mahmudiye, Aziziye, Orhaniye, Osmaniye, Zırhlı Korvetler: Mukaddeme-i Hayir, Avnullah (Avnillah), Muin-i Zafer, Feth-i Bülend, Necm-i Sevket, Asar-i Sevket (Kazanlan olmayip teknece tamire muhtaç), Hifzürrahman, Idaliye. Kruvazörler: Abdülhamid, Mecidiye, Heybetnüma (Tamire muhtaç), Hüdavendigâr (Taşkızak'ta). Torpido Kruvazörler: Berk-i Satvet (Samandıra'da), Peyk-i Sevket

II. Meşrutiyet döneminden önce olduğu gibi II. Meşrutiyet döneminde de Osmanlı Donanmasında yabancı misyonların özellikle İngiliz misyonerlerin etkisi oldukça önemli derecede hissediliyordu. Bu etki Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesine sebep olan Goeben ve Breslau gemilerinin İstanbul'a gelmesi ve Amiral Souchon'un bu gemilerle beraber Osmanlı Donanması'na katılması ile son bulmuştu. Bu yabancı misyonerler içinde Osmanlı Donanması ve deniz faaliyetleri açısından en önemlileri; Amiral Douglas Gamble (1909-1910), Amiral Hugh Williams (1910-1912) ve Amiral Arthur Limpus'tu (1912-1914).

1908 yılı itibarıyla atanıp, 1909 yılında Osmanlı Devleti'nde hizmete başlayan Douglas Gamble kısa bir süre görev yapmasına rağmen Osmanlı Donanması üzerinde önemli hizmetlerde bulunmuştu. Yaptığı işlerin neticesinde "Büyük Mecidiye Nişanı"na layık görülmüştü (Rooney, 2012: s. 75-76). Amiral Gamble ile yapılan sözleşme onun danışman olarak göreve başladığını gösterse de kendisine verilen yetkiler* onun aslında Donanma Komutanı vasıflarıyla donatılmış olduğunu ortaya koyuyordu.

Amiral Gamble zamanında "Donanma İnşa Programı" çalışmaları başlatılmıştı. İngiliz Bahriye Teşkilatı'nı model alan Gamble Osmanlı Donanması'nda hemen yeni düzenlemelere girişti.** Hem deniz teşküllerinde yenilikler yaptı hem de Deniz Kuvvetleri'ni düzene koymaya çalıştı. Bahriye Mektebi'nde de İngiliz eğitim sistemini uygulamaya koymuştu (Besbelli, 1962: s. 69). Gamble faydalı işler yapmış olsa da birçok konuda özellikle deniz subayları ile anlaşmazlığa düşmüştü (Rooney, 2012: s. 76). Özellikle Osmanlı Devleti'nin dretnot tipi gemide ısrarına karşılık on bin tonluk muhrip gemilerini tercih etmesi görev süresi bitmeden 11 ay önce, 26 Ocak 1910 tarihinde istifa etmesinde de etkili olmuştu (Yavuz, ty: s. 151; Büyüktuğrul, 1983: s. 348).

Gamble döneminde Bahriye Nezareti yeniden düzenlenmiş*** ve yeni teşkilatlanma kendisinden sonra gelecek olan Amiral Limpus döneminde rayına oturmuştur. Bundan başka

(Samandıra'da) Torpidogecerler: Peleng-i Derya, Sahin-i Derya, Yarhisar. Zirhli Duba: Hizber (Özel ve Kocatürk, 2009: s. 218).

* Bu yetkilerden bazıları: Donanmanın mevcudunu azaltmak ve yenilemek, doğrudan Bahriye Nezareti ile ilişki kurmak, reformlarda tek yetkili olmak, gemilerin ve kıyı birliklerinin denetimini yapmaktı. Bu yetkilerden de anlaşılacağı gibi Gamble bir danışmandan çok adeta Donanma Komutanı vasıflarını taşıyordu. Gamble'in bu yetkileri aldığı dönemde mevcut Donanma Komutanlığı'na İkinci Komutan olarak Albay Ramiz kumanda etmekteydi (Büyüktuğrul, 1983: s. 348). Tezel'e göre de, Amiral Gamble ile Bahriye Nezareti'nin ikinci makamı olan Donanma Komutanlığı kurulmuştur (Tezel, 1973: s. 683).

** İngiliz Amiral Douglas Gamble, Osmanlı hükümetinde görev aldığı süre içinde çok başarılı işler yapmıştı. Bunların başında özellikle 1909 yazında yerinden kalkamaz denilen donanmayı Ege denizinde üç buçuk ay gezdirmesi gelmektedir (Özel ve Kocatürk, 2009: s. 223).

*** İngiliz Bahriye Nezareti'nin kuruluş düzeni örnek alınan düzende Bahriye Nezareti 4 daireye ayrılıyordu. 1. Daire: Deniz Kurmay Başkanlığı, 2. Daire: Personel Şubeleri, 3. Daire: Materyal şubeleri, 4. Daire: Levazım

komodorluklar, müstahkem mevkiler ve tersanelerde de birtakım ıslahat çalışmalarında bulunmuştu. Haliç Tersanesi dışındaki diğer tersaneleri kaldırarak boş arazi olarak korunmasını sağlamıştı (Büyüktuğrul, 1983: s. 348; Yavuz, ty: s. 154-159; Güngen, 2004: s. 242).

Amiral Gamble'in ayrılmasıyla boşalan danışmanlık görevine 3 Mayıs 1910 tarihinde yine İngiltere'den iki yıl süreli olarak Amiral Sir Hugh Pigot Williams getirilmişti. Amiral Williams, Gamble gibi Donanma'ya kumanda etmemiş, 9 Nisan 1911 tarihinde Bahriye Nezareti'nde Fen Müşavirliği görevine atanmıştı* (BOA, BEO. 3879.290899 / 1329; BOA, İ.BH, 10.25 / 1329). Williams görevde kaldığı sürede Gamble'in programına sadık kalmıştı (Besbelli, 1962: s. 70). Özellikle Alman taraftarı olan Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Paşa ile anlaşamayan** (Albay Tahir'in Donanma Komutanlığı'na atanmasından dolayı küskündü) Williams'ın görevden ayrılmasından sonra Osmanlı Devleti'nin Gamble'ı tekrar getirme çabası olumsuz sonuçlanınca, İngiltere'den üçüncü İngiliz heyeti başında Amiral Arthur H.Limpus İstanbul'a gelerek danışmanlık görevine başlamıştı*** (Bedirhan ve Atabey, 2013: s. 163).

Uzun yıllar atıl durumda kalan donanma ve bunun neticesinde oluşan bir eğitimsizler ordusundan çok iyi bir donanma meydana getirmesini beklemek pek gerçekçi olmazdı. Oysa ki; Yunanistan donanmasının gittikçe güçlenmeye başlaması, Ege ve Akdeniz'de Osmanlı Donanması için ciddi tehlike oluşturuyordu (Özel ve Kocatürk, 2009: s. 214). Özellikle en yakın tehdit olarak görülebilecek Yunan hükümetinin Averof**** zırhlısını satın alması Osmanlı Donanması'nda tedirginliğe neden olmuştu. 16 Mayıs 1910 yılındaki tezkirede Yunan donanmasına katıldığı belirtilen Averof zırhlısına karşılık olarak 1912 yılında şiddetli olarak önlem alınması gerektiği üzerinde durulmuştur. Bu önlemler kapsamında ilk olarak Averof'a

şubeleri (Büyüktuğrul, 1983: s. 350-353). Bu kapsamda 16 Şubat 1910 tarihinde İngiliz Bahriye Kanunnamesi Türkçeye çevrilmişti. 28 Şubat 1910 yılında Mecliste kabul edilen on yıllık yenileme programının ardından kanunlaşan Bahriye Islahat Programı, Takvim-i Vekayi gazetesinde de yayımlanmıştı (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 303).

*Asıl görevi Bahriye Fen Danışmanı ve Donanma-yı Hümayun'un reysen komutanlığını yapmaktı (Osmanlı Bahriye Kronolojisi, 2004: s. 304).

** Amiral Williams döneminde Osmanlı üzerinde Alman baskısı oldukça artmıştı. İngiliz amirallerin, Osmanlı'nın büyük ebatlarda dretnot alma isteğine karşı çıkması ve Almanların bu konuya daha sıcak bakması Osmanlı hükümetini Almanlara biraz daha yakınlaştırmıştı. Neticesinde İngilizlerin Triumph ve Swiftsure gemilerini satmamasından dolayı Osmanlı Devleti Almanya'dan yeni gemiler satın almıştı. Almanya'dan sadece yeni gemiler değil bunların yanında donanımlı Alman subaylarda transfer edilmeye başlanmıştı. İngilizleri en çok rahatsız eden de bu olmuştu (Rooney, 2012: s. 78).

*** Albay Food'un Donanma İkinci Komutanı Albay Ramiz'in Kurmay Başkanı olduğu donanmada Amiral Williams'ın görevi "*Bahriye Nazırının Fen Danışmanlığı*" idi (Büyüktuğrul, 1983: s. 348).

**** 1909 yılında İtalya tersanelerinde yapılarak, 1911 yılında Yunan donanmasına katıldı. Hızlı ve ateş gücü yüksek bu yapısıyla Osmanlı Donanması'nın çok üzerinde bir gemiydi. Bu farkını kullanan Yunanlılar bölgede o dönem için daha fazla söz sahibi olmuşlardı. Yine Averof sayesinde Osmanlı Anadolu'daki askeri kuvvetlerini Rumeli yakasına geçirememişti. Averof aynı zamanda, Balkan Savaşı'nın, Osmanlı Devleti tarafından kaybedilmesinin en önemli sebeplerinden birisi olmuştur (Tarakçı, 2009: s. 267).

denk bir gemi alımı konusu gündeme gelmiş daha sonraki maddelerde ise eğitime önem verilmesi, donanmanın yapılanması konusunda istekli olunması üzerinde durulmuştu. Yine aynı yazıda genel bir donanma ıslah projesi olmasının gerekliliğini vurgulanmıştı (BOA, A.DVN.MKL. 89.27 / 1328).

Osmanlı donanmasında ileri görüşlü subaylarda vardı. Bu subayların donanmayı geliştirme çabaları hem İngiltere'den gelen danışman Amirallerin İngiliz çıkarlarını koruma hırslarının arasında hem de ileri donanma görüşünden uzak Harbiye Nezareti'nin donanma aleyhtarı bir görüntü çizmesi arkasında adeta kayboluyordu. İngiliz amirallerin kendi ülkelerinin çıkarları doğrultusunda istedikleri 10000 tonluk zırhlılar yerine Osmanlı Devleti'nin bu ileri gelen aydın görüşlü kesimi ise daha büyük (23 bin tonluk) dretnotlar üzerinde ısrar ediyordu (Büyüktuğrul, 1983: s. 371-372).

Donanmanın nispeten küçük ebatlarda gemilerden oluşmalarını istemesi ıslahatçı yabancı amiraller tarafından özellikle benimsenmek istenmişti (Yavuz, ty: s. 151; Büyüktuğrul, 1983: s. 348). Bu amirallerin donanma projelerinin altında yatan sebep Osmanlı Donanması'nın güçlenmesini önlemek ve kendilerine tehdit oluşmasına mani olmak olarak düşünülebilirdi (Büyüktuğrul, 1983: s. 371).

Osmanlı bahriye teşkilatında Fransız uyanlarla başlayan ve yaklaşık 150 yıldır devam eden ıslahat çabalarında II. Meşrutiyet döneminden sonra gelen İngiliz amirallerin etkisi önemli bir yer tutmaktadır. Osmanlı Donanması'nın neredeyse kullanılmaz durumda bulunduğu bir dönemde görev yapan bu amiraller donanmayı az da olsa ayağa kaldırmışlar ve Cumhuriyet döneminde İzmit Körfezi'nde kurulacak olan tersane ve donanmanın da ilk temellerini atmışlardır. Yaptıkları önemli ıslahatların yanı sıra dönemin Bahriye Nazırları ve bahriye teşkilatlarının ileri gelenleri ile düştükleri anlaşmazlıklar nedeniyle Osmanlı Donanması'nı ayağa kaldıracak reformları uygulamakta sıkıntı yaşamışlardır.

1.4. DONANMA-YI OSMANÎ MUAVENET-Î MİLLİYE CEMİYETİ'NİN KURULMASI VE FAALİYETLERİ

Adından da anlaşılacağı gibi Donanma-yı Osmanî Muavenet-î Milliye Cemiyeti, Osmanlı Donanması'nı içinde bulunduğu kötü durumdan kurtarmak ve daha modern hale sokmak için kurulmuştu. 1909 yılında Hafız İbrahim, İsmail Hakkı, Haşim Bey ve Petraki Papadopulos tarafından kurulduğunda en önemli dayanak noktaları Osmanlı halkının

yardımsaverliğıydi. Basının da desteğini alarak – özellikle Tercüman-ı Hakikat – faaliyetlerine başlayan cemiyet 19 Temmuz 1909’da çeşitli müteşebbislerden davet edilen ve Rasim Paşa’nın geçici başkanlığında toplanan 28 kişinin katılımıyla ilk çalışmalarına başlamıştı. Heyet başkanlığına Şefik Bey seçildi (S.Özçelik, 2000: s. 11-13).

4 Kasım 1909 tarihinde İdare Heyeti tarafından hazırlanan cemiyetin nizamnamesi, cemiyet daha sonraki tüm faaliyetlerinde temel dayanak olmuştu.* Cemiyetin en üst kademesi yılda bir kez toplanan “Meclis-i Umumi” (Umumi Kongre) idi. Cemiyetin her türlü faaliyetini yürüten organ ise bu kongrede seçilen “Merkez İdari Heyeti” idi. Bunların yanında teşkilatlanması “İstanbul Teşkilatı”** “Taşra Teşkilatı”*** ve “Yurt Dışı Teşkilatı” şeklinde olmuştu (S.Özçelik, 2000: s. 21). Bu teşkilatlanma ve teşkilatın görevleri cemiyetin nizamnamesinde belirtilmişti. Özellikle nizamnamenin 5. kısmında bahsedilen taşra teşkilatı Balkan ve I. Dünya Savaşları sırasında ciddi sıkıntılar yaşamış savaşlar sonunda terkedilen topraklarda cemiyetin görevlerini zorlukla da olsa o bölgede bulunan konsolosluklar ya da elçiler vasıtasıyla yürütülmeye çalışılmıştır (S.Özçelik, 2000: s. 84). Yurtdışında ise Amerika kıtasından Afrika’ya, Avrupa’dan Asya’ya ve Müslüman topluluklara kadar çok geniş bir coğrafyada faaliyet göstermiştir. Buradaki çalışmaları elçiler ve konsolosluklar yoluyla gerçekleştirmiştir. Bu şubelerin başında Paris ve Berlin gelmektedir. İslam coğrafyasında da teşkilatlanmış cemiyet daha çok kendilerini bir Türk yerleşimi olarak gören bölgelerde**** etkili olmuş, İran hariç uzak Müslüman coğrafya da tam bir faaliyet sağlanamamıştır (S.Özçelik, 2000: s. 113-116).

Donanma Cemiyeti birçok alanda faaliyet göstermişti. Neredeyse gelir getirebilecek her türlü faaliyeti icra etmeye gayret göstermiş, donanmanın güçlenebilmesi adına sürekli kendisine gelir kapısı yaratmaya çalışmıştı. Sadece maddi değil manevi anlamda da faaliyette bulunan cemiyetin asıl faaliyet alanı ve bizimde özellikle üzerinde durmaya çalıştığımız cemiyetin

* Nizamnamede en önemli nokta 2. maddesidir. Bu maddede şöyle denilmektedir. “*Donanma Cemiyeti, Osmanlı Devleti’nin büyük devletlerarasındaki yerini muhafaza, umumi menfaatleri ve ticari münasebetlerini temin için, ihtiyacımıza göre, bir deniz kuvveti meydana getirmek maksadıyla kurulmuştur. Bu maksadın gerçekleşmesi için maddi ve manevi her türlü tedbire ve meşru vasıtaya başvurmakla yükümlüdür.*” Nizamnamenin tam metni için bkz (S.Özçelik, 2000: Ek-1) Ayrıca nizamname aynı eserde özet olarak da verilmiştir (S.Özçelik, 2000: s. 15-20).

** İstanbul teşkilatı içinde genel merkeze bağlı olarak Beyoğlu, Üsküdar, Adalar, Beykoz, Bakırköy, Beyazıt, Sultanahmet, Fatih, Cerrahpaşa, Eyüp Sultan şubeleridir. Bu şubelerin dışında yazara göre başka bir yerde Merkez Livasına bağlı Merkez Kaza, Adalar Kazası, Bakırköy Kazası ve Şile Kazası, Üsküdar Livasına bağlı olarak Merkez Kaza, Gebze Kazası ve Kartal Kazası, Beyoğlu Livasına bağlı olarak da Merkez Kaza bulunmaktadır (S.Özçelik, 2000: s. 59).

*** Taşra teşkilatının ayrıntılı listesi için bkz (S.Özçelik, 2000: s. 87-90).

**** Bu bölgeler içinde en iyi şekilde teşkilatlanmış ve çalışan şubelerden en önemlisi Girit Şubesi olmuştu (S.Özçelik, 2000: s. 113-116).

askeri faaliyetleri ve bu faaliyetler içerisinde de cemiyetinde nizamnamesinin 2. maddesinde özellikle belirttiği donanmaya gemi satın alınmasıdır. Bu kapsamda cemiyet gemi alım programını –ki bu idare heyetinin vazifesidir – üç aşamada gerçekleştirmeyi planlamıştı. İlk aşama torpido muhriplerinin alınması, ikinci aşamada nakliye gemileri ve son olarak da büyük zırhlı savaş gemilerini almaktı (S.Özçelik, 2000: s. 149).

Asıl amaç donanmayı geliştirmek olsa da güçlenen Yunan donanmasının cemiyetin faaliyetleri üzerinde etkisi olduğu bir gerçektir. İlk olarak cemiyet Almanya'dan dört torpido muhribi, İngiltere'den beş adet nakliye gemisi ve son olarak yine Almanya'dan iki zırhlı muhrip almıştı.* Donanmanın daha da güçlenmesi çabalarını sürdüren hükümet donanmada düşündüğü reform programında iki dretnot** tipinde gemi almak vardı. Bu kapsamda İngiltere'de Brezilya adına inşa edilen Rio de Jenerio adlı dretnotun alınması yolunda girişimlere başlanmış, (Büyüktuğrul, 1975: s. 743) ve İngiliz Armstrong şirketine iki büyük dretnot siparişi verilmişti (BOA, A.MKT.MHM. 737.8 / 1329). Donanma Cemiyeti bu dretnotların alımına sadece maddi destek sağlamıştı (S.Özçelik, 2000: s. 167). Söz konusu gemilerin Yunanistan -İngilizlerin Yunanistan tarafında olmasına rağmen- yerine Osmanlı Devletine verilmesi Osmanlı tersanelerinin ve limanlarının yenilenmesi sürecinde İngiliz Vickers – Armstrong şirketini kendine koz olarak kullanmasına bağlı olabilirdi (Güvenç, 2011: s. 81-82). Fakat bir süre sonra dretnotlara İngilizlerin el koyacağı haberleri yayılmıştı. Konu kamuoyunda hassas bir şekilde takip ediliyordu. Yunanistan'ın da gemilerin Osmanlı'ya verilmemesi için çalışmalar yapması ayrı bir mesele oluşturmaktaydı.

Dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa, gemilerin I. Dünya Savaşı'ndan önce teslim almak istiyordu. Bunun için Rauf ve Vasıf Bey'lerle birlikte çekirdek bir kadroyu Londra'ya göndermişti. Hatta gemilerin Cebelitarık Boğazı sonrası izleyeceği rotalar Amiral Limpus'la müzakere edilerek belirlenmişti*** (Cemal Paşa, 1959: s. 102-108). Fakat gemilere İngiltere'nin el koymasıyla, hiçbir zaman Osmanlı Devleti'ne getirilememişti. İngiliz hükümeti tarafından el

* Torpido muhripleri: Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet ve Gayret-i Vataniye'dir. Nakliye Gemileri: Reşit Paşa, Mithat Paşa, Giresun Vapuru (Giresun halkının talebi üzerine bu isim konmuştu), Kemal Reis vapuru ve Piri Reis vapurudur. Zırhlı muhripler: Barbaros Hayrettin ve Turgurteis (S.Özçelik, 2000: s. 160; Güleriyüz ve Langensiepen, 2007: s. 26). Gemilerin ayrıntılı özellikleri için ayrıca bkz (Osmanlı'dan Cumhuriyet'e, 2010).

** Kelimenin İngilizcesi "dreadnought". İngiliz savaş gemisi HMS *Dreadnought* devrimsel bir yenilik getiren tasarımı; 305 mm'lik 10 ana batarya, tek ve çift namlulu 5 taret ve 24 küçük topla donatılmış silah sistemi ve buhar türbinli tahrik sistemi ile başta İngiltere ve Almanya donanmalarının sahip olmak istediği gemi tipi olmuştu. Bu yeni sınıf savaş gemileri ulusal gücün önemli bir simgesi oldu (Güvenç, 2005: s. 11).

*** Reşadiye ve Sultan Osman gemilerinin sipariş ve teslim edilmeme süreci ile ilgili daha ayrıntılı olarak bkz (Güvenç, 2005: s. 11).

konulan Reşadiye HMS Erin, Sultan Osman ise HMS Agincourt adıyla İngiliz bahriyesine katıldı (Gülyüz ve Langensiepen, 2007: s. 26-27). Parası ödendiği halde bu gemilerin verilmemesi Türk halkında büyük bir tepkiye neden olmuştu (BOA, DH.SYS. 39.65 / 1332). Ağustos 1914 tarihinde el konulan gemiler için daha sonraki yıllarda ödenen paraların geri talep edilmesi konusunda protesto yapılmış (BOA, BEO. 4304.322782 / 1332) fakat netice alınmamıştı.

Donanma Cemiyeti gemilerin yanı sıra ordu için gerekli olan birçok harp malzemesini temin etmek için çaba harcamıştı. Bunların içinde cephane, tıbbi malzeme, yiyecek-giyecekte dahildir. Bunun yanında cemiyet Türk Havacılığına da katkıda bulunmuştu. Askeri faaliyetleri yanında sivil faaliyetlerde de bulunan Donanma Cemiyeti, Donanma Dergisi* adı altında ilk sayısı 1910 yılının mart ayında yayınlanan bir dergi çıkararak hem donanmanın faaliyetlerini okuyuculara aktarmaya çalışmış hem de cemiyetin faaliyetleri hakkında bilgiler vermişti (S.Özçelik, 2000: s. 167).

Donanma Cemiyeti'nin kaynaklarının çoğu halktan toplanan yardımlar sayesinde olmuştur. Zaten en başta söylediğimiz gibi cemiyet halka güvenerek bu işe başlamıştı. Donanma Cemiyeti faaliyette bulunduğu süre içinde yaklaşık üç yüz elli üç milyon lira gelir elde etmiş, üç yüz iki milyon lira harcama yapmıştı.**

I. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle imzalanan Mondros Mütarekesi sonrasında Donanma Cemiyeti için zor günler başlamıştı. Özellikle kamuoyunda cemiyet karşıtı birçok yayın yapılıyor, Donanma Cemiyeti ile İttihat Terakki Partisi ilişkisi bu aleyhte yayınlarda etkili oluyordu. Nitekim Damat Ferit Paşa'nın sadrazamlığı döneminde hem Donanma Cemiyeti hem de aynı düşüncelere sahip Müdafaa-i Milliye Cemiyetleri kaldırılarak ikisi de Bahriye Nezareti'ne bağlanmıştı. Malları ise dönemin padişahı Vahdettin'in çıkardığı bir kararname ile Maliye'ye devredilmişti (S.Özçelik, 2000: s. 226-230).

Donanma Cemiyeti daha öncede belirttiğimiz gibi Anadolu'nun birçok bölgesinde teşkilatlanmıştı. Bu yerlerden biride İzmit Livası idi. İzmit Livası 31 Aralık 1909 tarihinde kurulmuştu. İzmit Livası; Merkez kazası ve Ermiş, Yalova Kazası, Karamürsel Kazası ve İznik nahiyesi şubeleri, Kandıra kazası ve Şenciler, Kımas, Akçaova nahiyeleri, Geyve, Akhisar,

* Donanma Mecmuasının ayrıntılı analizi için bkz (Çakmaktepe, 2002).

** Cemiyetin yaptığı bütün gelir ve giderlerini gösteren ayrıntılı tablo için bkz (S. Özçelik, 2000: s. 199-203). Aynı tabloda Şefik Bey'in Bahriye Nezareti'ne devredilmesinden sonra hazırladığı bilançoda teslim edilecek toplam tutar elli dört milyon lira olarak belirtilmiştir.

Taraklı, Adapazarı, Hendek, Karasu, Sapanca ve Akyazı beldelerinden teşkil edilmişti (Gök, 2007: s. 198).

İzmit Livası'nın teşkilatında bölgede sözü geçen kişilerin varlığına rastlamak mümkündür. İstanbul'a yakın olması münasebetiyle her zaman cemiyetin önemli merkezlerinden biri olma özelliğini sürdürmüş, cemiyete maddi katkısı da her zaman üst seviyede olmuştur. İzmit Livası'nda herkes Donanma Cemiyeti'ne yardım ediyordu. Bu yardımların çokluğunda isimlerin gazete ve dergilerde yayınlandığının önemli olduğu söylenilebilir (Bulut, 2015: s. 960-961). Yardım çeşitli şekillerde yapıyordu. Genelde gönüllü olarak yapılan yardımların yerine bazen de açık arttırma usulü yardım kampanyaları da yapılmıştır. Kurban derilerinin toplanması da cemiyetin önemli gelir kaynağını oluşturmaktaydı (S.Özçelik, 2000: 199-200).

Fakat 1917 yılı sonrasında Donanma Cemiyeti aleyhinde yayınların da artması ile teşkilatın İzmit şubesinde de durgunluk olmuş ve gelirlerde gerileme gözlenmiştir. Donanma Cemiyeti'nin İzmit Livası, İzmit halkının ülkenin içinde bulunduğu zor duruma rağmen fedakârca yaptığı yardımlarla her zaman önemli bir yere sahip olmuştur.

1.5. II. MEŞRUTİYET'TEN MİLLİ MÜCADELE'YE BAHİRİYEDE YAPILAN ISLAHAT ÇALIŞMALARI VE GÖLCÜK BÖLGESİNDE YENİ BİR TERSANE KURMA ÇABALARI

Tarihin her döneminde birçok medeniyete ve bu medeniyetlerin donanmalarına ev sahipliği yapmış olan İzmit Körfezi, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk kuruluş yıllarından son devirlerine kadar da aynı misyonu üstlenmeye devam etmişti. Henüz 1904 yılında İzmit Tersanesi'ne büyük gemileri de içine alabilecek büyüklükte bir havuz projesi olduğunu biliyoruz (BOA, Y.MTV. 263.198 / 1322). Benzer şekilde 1916 yılında hem İzmit Körfezi içinde hem de İstanbul'da Tersane-i Amire'de, gemi sanayini geliştirmek ve donanmayı güçlendirmek adına yüzer havuzlar yapılması ve özellikle İngiliz gemi şirketleri ile ilişkilerin arttırılması ve yapılması düşünülen havuzlar için kurulacak bu ortaklıklar neticesinde borç tahvillerinin çıkarılması da düşünülmüştü (BOA, MV. 232.10 / 1332). İzmit körfezi 19. yüzyılın sonlarında II. Abdülhamid döneminde dünyanın ilk torpido atan denizaltıları olan Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltıları için seyir tecrübelerine ve dalış denemelerine bile ev sahipliği yapmıştı. Körfez, bizzat Woods Paşa'nın emriyle torpido atış denemeleri için seçilmişti (Ulugün, 2009: s. 60).

I. Dünya Savaşı yaklaşırken Osmanlı Donanması'nın durumu pekiyi değildi. II. Meşrutiyet'in ilanı sonrası kurulan Donanma Cemiyeti'nin katkılarıyla Almanya'dan dört gemi alınmış olsa da donanmanın gücü istenilen seviyeye getirilememişti. Osmanlı-Yunan savaşında eksikliği fazlasıyla hissedilen donanmanın gelişimi için yapılan çabalar personelin yetersizliği ve donanmada yapılan yolsuzluklar nedeniyle bir sonuca ulaşamıyordu. Donanma atıl vaziyette Haliç'te kaderine terkedilmişti. Tam bu dönemde İngilizler, Osmanlı hükümetinin talebine istinaden* donanmanın yenilenmesi için 1909 yılından itibaren sırasıyla amiraller Douglas Gamble, Hugh Williams ve Arthur Limpus'u İstanbul'a göndermişti.**

İzmit Körfezi'ne ilk tersane kurma çabası adına 19. yüzyılın sonlarında deniz kuvvetlerinin güçlendirilmesi için yeni bir saç havuz inşası konusunda bazı görüşmeler yapılmış ve İngiltere'den bir saç havuz inşası için talepte bulunulması düşünülmüştü (BOA, Y.PRK.ASK. 260.94). II. Meşrutiyet yıllarında da İstanbul tersanelerinde (Dersaadet Limanında) gemi onarım faaliyetlerinin mevcut havuzların yetersizliğinden yapılamadığı ve bu sebepten yeni ve modern havuzların yapılması gerektiği anlaşılmıştı (BOA, BEO. 3099.232358 / 1325).

1909 yılında Haliç'in hem stratejik konumunun güvensizliği hem de yetersizliği İstanbul dışında bir tersane ihtiyacı zaten hasıl olmuştu. 1911 yılında İngiltere'ye sipariş edilen Reşadiye dretnotunun gelmesinden sonra havuzlanma ve bakım ihtiyacı olacağı değerlendirilmiş ve bu kapsamda bir tersane kurma fikri üzerinde yoğunlaşmıştı.*** Konuyla ilgili İngiliz amiral Gamble ve beraberindeki heyet tarafından yapılan çalışmalarda tersane yapımı için Gölcük ve Marmaris bölgeleri üzerinde mutabık kalınmış, nihayetinde Gölcük bölgesi tercih edilmişti (Işın, 1946: s.215-219; Çelik, 2002: s.121).

Amiral Gamble'dan sonra Donanma ıslahatı için Amiral Williams görevlendirilmişti. Williams, Gamble döneminde olduğu gibi gerek siyasi gerekse kişisel sorunlardan dolayı ıslahat çalışmaları sıkıntılı olarak ilerliyordu (Özel ve Kocatürk, 2009: s. 235). Amiral Hugh

* O dönemde Osmanlı Devleti dünyanın büyük güçleri tarafından hem ekonomik bir pazar hem de Doğu'ya doğru açılacak olan pencere olarak görülüyordu. Büyük devletler Osmanlı pastasını alabilmek için her türlü entrika faaliyetleri içinde bulunabiliyorlardı (Rooney, 2012: s. 75).

** Rooney İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na istediği amiralleri göndermesinin altındaki sebepleri şöyle sıralamaktadır; 1- Ruslar'ın boğazları ele geçirmesi ve dolayısıyla Ege ve Akdeniz'de etkin bir güç oluşturabilmesi ihtimalini ortadan kaldırmak için Osmanlı'nın güçlü bir donanmaya sahip olmasının gerekliliği. 2- Bu ıslahat çalışmasını İngilizlerin yapmaması durumunda Alman nüfuzunun Osmanlı Donanması üzerinde etkisinin artması ihtimaliydi (Rooney, 2012: s. 73/82).

*** Aynı dönemde İstanbul Boğazı'nda sivil ve ticari gemilerin onarımı maksadıyla havuz ve tersane inşası için girişimlerde bulunulmuş fakat bu girişimler bölgenin doğal yapısı itibariyle uygun görülmemişti (BOA DH.İD. 74.30 / 1329; BOA, BEO, 740.55442 / 1313).

Williams'ın Osmanlı Devleti'ndeki danışmanlık görevinden ayrılmasından sonra Amiral Gamble tekrar danışmanlığa getirilmek istense de (BOA, BEO. 3998.299809 / 1330) Gamble'ın bu görevi kabul etmemesi üzerine, İngiltere hükümeti tarafından Amiral Limpus Osmanlı-İtalyan savaşı olduğu dönemde Osmanlı bahriyesine danışman olarak gönderilmişti (Besbelli, 1962: s. 73). Osmanlı hükümeti de yeni tersane kurma faaliyetleriyle ilgili görevi bu yeni ıslah heyetine vermişti.* Amiral Limpus'a Osmanlı Donanması içinde Umur-u Bahriye Müşavirliği ve Donanma Komutanlığı görevleri verilmişti** (BOA, MV.227.106 / 1330). Amiral Limpus beş aylık bir çalışmadan sonra programını ve donanma için gerekli olan yöntemleri belirlemiştir. Limpus'a göre Osmanlı'nın güçlü bir donanmaya sahip olması komşuları üzerinde caydırıcı bir etki yaratacaktı (Gömleksiz, 2009: s. 182).

Amiral Limpus sert mizaçlı ve katı disiplin sahibi biri olduğunu daha ilk göreve başladığı zamanlarda bile hissettirmişti. Amiral Limpus Osmanlı Devleti'nde çalışmaya başladığı ilk dönemlerinde Türk – İtalyan ve Balkan Savaşları amiralin istediklerini yapması yönünde engel teşkil ediyordu. Bu dönemde çalışmalarına devam etmiş olan Limpus donanma üzerinde edindiği izlenimler yapılması gerekenler konusunda Bahriye Nezareti'ne bir rapor sunmuş, raporunda Bahriye Nezareti'nin düzenlenmesi ve donanmada yapılacak eğitim alanındaki yeniliklere ek olarak İzmit'te kurulması planlanan tersane ve tesisler içinde fikirlerini belirtmişti (BOA, A.MKT.MHM. 742.15 / 1330).

Amiral Limpus gemilerin boyutlarına göre yeni havuzlar yapılması konusunu çok önemli görüp ne tür bir havuz yapılacağı konusunda çok acil karar verilmesi gerektiğini raporunda belirtmişti. Yine İzmit Körfezi'nde bir tersane kurulması konusunda da havuz inşası gibi acele edilmesi gerektiğini belirtmiş sadece tersane değil tersane civarına cephane ve eğitim tesislerinin de eklenmesini istemiştir. Haliç'te mevcut tersanenin durumunu da değerlendiren Limpus, İzmit Körfezi'ndeki tersanesinin tamamlanmasını müteakip Haliç Tersanesi'nin kaldırılabilirliğini ve ticari faaliyetler için kullanılmasının çok faydalı olabileceğini söylemiştir. Amiral Limpus'a göre İzmit'e tersane yapılması düşüncesi komisyonlarda incelenmiş ve bu

* Limpus'un bu görevi almasında İngiliz Bahriye Bakanı Winston Churchill'in de önemli etkisi olmuştu. Amiral Arthur Limpus İstanbul'a gelirken yanında heyeti olarak sekreteri Stack, Binbaşısı Ashby ve Yüzbaşılar Elliot ve Hallifax'ı da İstanbul'a getirmişti (Rooney, 2012: s. 87).

** Nizamnameye göre Umur-u Bahriye Müşavirliği görevi verilen Limpus Bahriyeyi düzene koyacak ve subayları yetiştirecek, eğitim verecek biri sıfatıyla da görevlendirilmişti. Bunun yanında Amiral Limpus'a yardımcı olacak bir daire kurulmuştu. Bu dairede olan kişi Limpus'un yokluğunda Donanma Komutanlığı görevini deruhte edecekti. Yine bir tercüman amirale refakat edecekti. Nizamnameye göre amiral bahriyeye ait her durumu denetleyebilecekti. 25 Mart 1914 tarihinde dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından verilen genel emir ile İngiliz Amiral Limpus Paşa, fiili olarak Osmanlı Donanması'nın Komutanlığı'na atanmıştı (BOA, HR.HMŞ.İŞO. 103.20 / 1328).

tersanenin kurulması ve Haliç Tersanesi'nin akıbeti ile konularda yapılacak olan çalışmalar için İngiliz Mc Farlen'a danışılması gerektiğini savunmuştu (Yavuz, ty: s. 172-173). Limpus'un donanma ıslahı konusunda yaptığı çalışmalar Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nın etkisiyle zor olsa da ilerliyordu. Limpus'a göre Osmanlı Donanması için en gerekli konu yeni dok, tersane ve havuz inşalarıydı.

Amiral Limpus ve heyeti tarafından hazırlanan rapor doğrultusunda İngiltere'ye sipariş olunan dretnotların İstanbul'daki tersanelerde bakımının mümkün olamayacağından İzmit Körfezi içinde bugünkü Gölcük o zamanki adıyla Gölcükler –Gölçeğiz bölgesi- olan Kavaklı ve Değirmendere arasına mükemmel bir tersane kurulabilmesi için Bahriye Nezareti tarafından girişimlerde bulunulmuştu. Adı geçen yazıda İstanbul tersanelerinin de peyderpey Gölçeğiz burnunda yapılacak yeni tersaneye nakledilmesi ve istimlak edilecek yerlerin bedellerinin de Bahriye Nezareti'nin fevkalade bütçesinden sarfı öngörülüyordu (BOA, MV. 165.82 / 1330). Bahriye Nezareti'nden gönderilen yazıda hiç olmazsa otuz bin tonluk sabit bir havuzun yeni baştan inşasının donanma programına dahil edilmesi gerektiği belirtiliyor, bu girişimde kanun hükümlerine uygun olarak sazlık ve bataklıktan ibaret olan bu bölgenin kurutulması ve istimlak edilmesi, yeni bir tersane kurulması için de bu bölgeden daha iyi bir bölge bulunulamayacağı da belirtiliyordu* (BOA, BEO. 4063.604684 / 1330). 01 Temmuz 1913 tarihinde Gölçeğiz bölgesinde yeniden oluşturulacak tersane ve sac havuz yapım işleri için İngiltere'ye gönderilen Amiral Limpus burada Armstrong, Jhon Bravdon ve Dikris (Vickers) fabrikalarının yöneticileriyle görüşmeler yapmıştı. Bu kapsamda Osmanlı hükümeti tarafından projenin detaylarının belirlenmesi adına mevcut şirketlerin yöneticileri ile şartların konuşulması için görüşülmesi istenmişti (BOA, MV. 178.79 / 1331).

Bu konuda yapılan çalışmalar neticesinde bizzat Amiral Limpus'un başkanlığında ihale usulü yurtdışından teklif alınması gündeme gelmişti. Bu süreç içinde de "Societe Imperiale ottomane Co-interesse des Docks et Chantiers"*** kurulmuştu (Rooney, 2012: s. 87). Amiral Limpus'un İngiliz olması münasebetiyle 1 Aralık 1913 yılında İzmit Körfezi'nde yapılacak

* İzmit Körfezi'nde yapılması düşünülen yeni tersanenin nerelere yapılacağı konusundaki haritalar aynı belgenin eklerindedir.

** Osmanlı Ortak Menfaatler Doklar ve İnşaat Şirketi. Vickers –Armstrong şirketi aslında I. Dünya Savaşı'ndan önce kurulmuş olan "Societe Imperiale Otomane Cointeresse de Docks, Arsenaux et Constructions Navales adlı şirketin ortağı konumundaydı. Osmanlı Devleti ile yapılan antlaşma sonrası İzmit Körfezi ve İstanbul'da tersane ve liman tesisleri yapmayı planlamaktaydı. I. Dünya Savaşı başlamadan hemen önce tersanelerin modernleştirilmesi için kurulmuş olan "Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketi" Armstrong – Vickersin denetimindeydi. Gölcük bölgesinde sondaj faaliyetlerinde bulunacak olanda bu şirketti (Ulugün, t.y: 84).

tersane ve ek hizmet binalarıyla ilgili olarak Armstrong ve Vickers* şirketleriyle dört milyon liralık sözleşmeler yapılmıştı.

Kurulacak tersane için şirket bölgede incelemeler yapmış ve Gölcük ve çevre bölgesi tersane kurulması için elverişli olarak değerlendirilip aynı tarihte bölgede sondaj faaliyetlerine başlanmıştı** (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 4). Sondaj çalışmalarının sonucunda şirket, Gölcük'te yapılacak tersanede 30 bin tonluk yüzer havuz, 5 bin ve 10 bin tonluk gemiler için kızaklar, çeşitli fabrikalar, yollar, sosyal tesisler ve telsiz istasyonu yapmayı da taahhüt etmişti (Eyiceoğlu, 1962: s. 1-2).

Söz konusu projenin uygulanabilmesi için öncelikli yapılması gerekenler vardı. Bunlardan birisi gölcüklerin oluşturduğu bölgenin istimlaki ve bataklıkların kurutulmasıydı. 1911 yılında Bahriye Nezareti ve Dahiliye Nezareti arasında bu konuyla ilgili görüşmeler yapılmıştı (Torun, 2006: s. 91). Asıl hedef Kasımpaşa'daki Haliç Tersanesi'nin buraya taşınması olduğundan bu konuların çözülmesi önemliydi. Bahse konu yazının içeriğinde istimlaki yapılacak olan yerlerin bedellerinin ve yapılan çalışmalar sonunda ödenecek inşaat maliyetlerinin Bahriye Nezareti bütçesinden harcanması için Maliye Nezareti'ne ve bölgedeki bataklığın kurutulması için Nafia Nezareti'ne yazılması ve sonucun da Bahriye Nezareti'ne iletilmesi talep edilmişti (BOA, DH.İD, 151.12. / 1332).

İzmit Körfezi'nin Gölcük bölgesinde yeni tersane kurma çabaları sürerken Osmanlı Donanması'nın daha fazla güçleneceğinden endişe duyan Rus hükümeti Amiral Limpus'tan donanmanın merkezini İstanbul'dan İzmit'e taşınması yönünde elçisi Gies aracılığıyla bir talep iletmış olsa da İngilizler, donanmanın İzmit'ten idare edilmesinin zorluğunu bahane ederek bu konuyu kapatmışlardı (aktaran Ulugün, 2009: s. 61; Rooney, 2012: s. 94).

İzmit Körfezi'nde ilk zamanlar küçük atölyeleri içeren ve ufak tefek tamirat işlerinin halledilebileceği, onarım ve bakım faaliyetlerinin sürdürülebileceği bir tersane kurulması ve bunun yanında İstanbul'daki tersane ve havuzların yenilenmesi*** için Armstrong, Jhon Bravon

* Şirketin ismi bazı kaynaklarda Vickers – Armstrong olarak geçmektedir bkz (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 4).

** Sondaj çalışmaları kapsamında yedi adet kuyu açılmıştır. Bahse konu kuyuların mevkileri aynı tarihte bulunmaktadır. Şirket yetkilileri tarafından aynı yılın Aralık ayında Gölcük bölgesi tersane kurulabilecek en uygun yer olarak tespit edilmişti. Sondaj yapmak için tespit edilen kuyulardan birisi Gölcük Tersanesi Torpido Fabrikasının hemen yanındaydı (Eyiceoğlu, 1962: s.1).

*** Havuz projesi İngiltere'de Port Simot limanında bulunan havuza benzeyen 40000 tonluk saç bir havuzu içermektedir. Mevcut havuz ve civarında yapılacak yapılarla yaklaşık 550 bin İngiliz lirası maliyeti olacaktır (BOA, BEO. 4191.314283 / 1331).

ve Vigrisi (Vickers) fabrikalarının yöneticilerinden oluşan grupla bir mukavele yapılmıştı (BOA, BEO. 4191.314283 / 1331). Vickers Armstrong* şirketi ve ortakları, Osmanlı hükümeti ile yaptıkları sözleşmede hem İstanbul'daki tersanelerin iyileştirilmesi hem de İzmit Körfezi'nde Gölcük bölgesinde yeni bir tersane kurulması için çalışmalarına başlamıştı. Bu çalışmalar kapsamında inşa edilen havuz ve tersane inşası faaliyetlerinde kullanılmak üzere Sir V.C. Armstrong Vitvort (Muhtemel Vickers) and Company Limited şirketlerinden ustabaşı ve sanatkâr olan 55 kişinin getirilmesi Bakanlar Kurulu toplantısında da tartışılmıştı** (BOA, BEO. 4248.318538 / 1332).

Krupp ve Orlando Works gibi güçlü firmalar bulunmasına rağmen Armstrong – Vickers şirketi ihaleyi kazanmış ve tüm yapım ve bakım işleri otuz yıllığına bu şirkete devredilmişti. Bu İngilizler tarafından Amiral Limpus'un Osmanlı devletinde çalıştığı süre boyunca en büyük başarısı olarak görülmekteydi*** (Hacıpoğlu, 2013: s. 454-455). Armstrong şirketi bu sözleşmeden başka Haliç Tersanesi'nin hisselerinden de satın aldı. Armstrong ve Vickers şirketlerinin de ortaklık için teşebbüste buldukları (BOA, MV. 235.34 1332) söz konusu bu iki projenin adı "*Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirketi*" oldu (BOA, BEO. 4284.321253 / 1332).

1911 yılındaki İtalyan ve 1912/13 yıllarında yaşanan Balkan Savaşları ve bu savaşlarda yaşanan gelişmeler ve oluşan mali yetersizlik sebebiyle tersane kurma çabalarında yavaşlama görülmüştü. 1911 yılında Bahriye Nezareti tarafından Gölcük bölgesinde tersane kurulması için yapılan yazışmaların ardından İtalyan ve Balkan Savaşları'nın getirdiği olumsuzluklardan sonra ikinci bir belge 1914 yılında yine Başvekâletten Dahiliye Nazırlığı'na yollanan yazıda ortaya çıkmıştı (Torun, 2006: s. 92). Bu yazı Değirmendere bölgesinde kurulacak olan tersane için Bahriye Nezareti adına istimlak çalışmalarının Dahiliye Nezareti tarafından yapılmasını bildiriyordu (BOA, DH.İD. 151.12 / 1332).

* Şirket I. Dünya Savaşı'ndan önce kurulmuş olan "Societe Imperiale Ottomane Cointeresse de Docks, Arseneaux et Construction Navales (Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketleri)" adlı tersane ve gemi yapımı amacıyla kurulmuş olan şirketin ortağı konumundaydı (Ulugün, 2006: s. 61).

** Bahse konu kişiler: Müdür, inşaiye mühendisi, kalemiye ustası, marangoz ustası, tesviyeci ustası, elektrik ustası, demirci ustası, köşebentçi ustası, kaplamacı, marangoz, kurşuncu, tesviye ve tornacı, elektrikçi, bakırcı ve kazancıdır.

*** Bu durumun İngiliz hükümeti tarafından bir zafer olarak addedilmesi Limpus tarafından hoş karşılanmamıştı. Rooney'e göre Limpus belki de biraz safça böyle düşünüyordu. İngiliz şirketleri dışında bir başka ülke ihale sürecinde olsa tepkisi nasıl olur bilinmezdi. Limpus belki bilerek ya da bilmeyerek İngiliz hükümetinin menfaatleri için çalışmış oluyordu (Rooney, 2012: s. 89).

Fakat I. Dünya Savaşı'nın başlaması sadece tersane projelerini değil Fransa, İtalya ve İngiltere'ye verilen tüm gemi siparişlerinin de rafa kaldırılmasına neden oldu (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s. 27; Büyüktuğrul, 1983: s. 365). Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirketininde tümüyle feshedilmesi gündeme gelmişti (BOA, HR.HMŞ.İŞO, 115.23 / 1330).

Başvekâletten gelen bu yazıyı Dahiliye Nezareti de ekinde şimdi ve daha sonra tersane kurulması için Gölcükler bölgesinde istimlak edilecek yerleri kırmızı işaretleyerek İzmit Mutasarraflığı'na göndermişti. Bu kırmızı işaretleri yerlerin yabancı şirketlerin eline geçmemesi de özellikle isteniyordu (Ulugün, 2009: s. 62).

Fakat Gölcükler bölgesinde yapılacak istimlak faaliyetleri düşünüldüğü kadar kolay olmamıştı. 7 Temmuz 1914 tarihinde İzmit Mutasarraflığı'ndan çekilen bir telgraf istimlak edilecek alanların sahipleri ile yaşanan anlaşmazlıkları ortaya koyuyor ve sorunların giderilmesi için İzmit Belediye Meclisi'nin görevlendirildiğini gösteriyordu (BOA DH.İD, 161.2/11 / 1332). I. Dünya Savaşı sırasında tersane kurma fikri tekrar oluştuğunda tersanenin kurulması düşünülen Gölcük Değirmendere bölgesine ait arazinin bahriye adına istimlak edilmesi yeniden gündeme gelmişti (BOA, BEO. 4248.318578 / 1332).

I. Dünya Savaşı'nın yaklaşması, dünyada değişen şartlar ve ülkeler arasında yaşanan askeri ve siyasi sorunlar bu tersanenin yapımını imkânsız kılmıştı. İngiliz şirketinin Haliç Tersanesi'ni yapılandırma çabaları olumlu sonuç vermişse de Gölcük'te kurulacak tersanenin I. Dünya Savaşı öncesi maddi sorunlara da dayanıptali ile Vickers şirketi heyeti ülkesine dönmüş ve sözleşme 13 Kasım 1914 tarihinde iptal edilmişti (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 5).

Amiral Limpus iyi niyetli çalışmalarına rağmen Osmanlı Devleti içinde özellikle üst kademedeki subaylarla anlaşmazlığa düşmüştü. Osmanlı'da yenilik yapmanın zor bir süreç gerektirdiğini kendisinden önce bu görevi yapanlar gibi oda anlamıştı. Limpus bu düşüncesine örnek olarak Osmanlı Devleti'ni doğu mantalitesiyle hareket eden ve yeniliğe kapalı muhafazakâr ve geleneksel olmasını gösteriyordu. Fakat Hacipoğlu'na göre; Amiral Limpus dâhil ıslahat için çalışan tüm danışmanların aslında Osmanlı Donanması'nı ileri bir düzeye getirmek için mi yoksa İngiliz çıkarlarını korumaya mı çalıştıklarını anlamak zordu (Hacipoğlu, 2013: s. 455). Tüm olumsuzluklara karşın, Limpus'un çalıştığı dönem içinde Osmanlı Donanması'na önemli katkılar yaptığı söylenebilir (Rooney, 2012: 98-99).

Balkan Savaşı sonrası orduda yapılması zorunlu hale gelen yenilikler sonucunda Alman Liman von Sanders ve heyeti İstanbul'a geldi. Daha sonraki dönemde Cemal Paşa Bahriye Nazırlığı'na getirildi. Alman nüfuzunun arttığı bir dönemde İngiltere'nin parası ödenmiş Osmanlı gemilerine el koyması Almanlarla Osmanlı Devleti'ni daha da yakınlaştırmış ve akabinde İstanbul'a gelen Goeben ve Breslau zırhlıları, Yavuz Sultan Selim ve Midilli adını alarak satın alınmıştı. Bu gemilerin alınmasıyla Alman Amiral Souchon'da Osmanlı Bahriyesi hizmetine girmiş ve Amiral Limpus'un görevine son verilmişti* (Hacıoğlu, 2013: s. 480).

Tamamen durdurulan tersane kurma çalışmaları bir daha I. Dünya Savaşı içinde Yavuz'un onarım ihtiyacı sırasında ortaya çıkmıştı. Dönemin İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne mensup yöneticilerinden Bahriye Nazırı Cemal Paşa ve Dâhiliye Nazırı Talat Paşa Hamidiye gemisiyle Marmara Denizi ve özellikle İzmit Körfezi'nde incelemelerde bulunmuşlar ve Körfez içerisinde Gölcük ve çevresinin yeni kurulacak tersane inşası için makul bir yer olduğunu değerlendirmişlerdir (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 5). Yavuz'u inşa eden Blohm Und Voss şirketi Yavuz ve Midilli gibi gemilerin onarımı için Gölcük'te bir tersane inşası amacıyla 1916 yılında içinde azda olsa Seyrisefain İdaresi'nin hisseleri de olan "Osmanlı Gemi İnşaatı ve Tamiratı Bahriye Anonim Şirketi"ni kurmuştu. İstanbul'daki tersaneleri de kullanmak isteyen Blohm Und Voss şirketine istekleri çerçevesinde** Gölcük bölgesinde tersane yapımı için araziler tahsis edilmiş olsa da savaşın Osmanlı ve müttefikleri aleyhine sonuçlanacağı belli olması üzerine bu girişimde ilkinde olduğu gibi sonuçsuz kalmıştı (Hergüner, 2003: s. 72-73).

1.6. CEMAL PAŞA'NIN BAHİRİYE NAZIRLIĞI DÖNEMİ VE İSTANBUL'DAKİ TERSANELERİN TAŞINMASI GİRİŞİMLERİ

Enver Paşa'nın Harbiye Nezareti görevine gelmesinden sonra Balkan Savaşı'ndan yenik çıkan silahlı kuvvetler yeni yönetim tarafından gençleştirme ve tasfiye çalışmalarına

* Amiral Limpus, Alman komutanın Osmanlı Donanması'nın başına geçmesinden önce de İngiltere'deki amirallik kariyerinin ilerlemediğini gördüğü için ayrılma girişimlerinde bulunmuştu. Limpus İngiltere'nin Osmanlı Devleti üzerinde kurmayı düşündüğü diplomatik kazancı elde etmek için gönderdiği amirallerin sonuncusu ve en başarılısı ve muhtemel en çok kendini sevdiğini olarak tarihe geçmişti (Rooney, 2012: s. 101-103).

** Alman Blohm Und Voss şirketinin isteklerine cevap olarak Osmanlı Devleti; kurulacak şirketin isminin değiştirilmesini, bedava verilebilecek arazilerin ancak devlet arazisi olduğu takdirde verilebileceğini, Haliç Tersanesi'nin kurulan şirkete verilmesinin mümkün olmadığını, vergi konusunda muafiyet yapılabileceğini ve İstinye Tersanesi'ni işleten Saint Nazaire şirketiyle olan münasebetine devletin karışmayacağını bildirmişti (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 5).

başlamıştı. * Donanmanın da dahil olduğu bu çalışmalar neticesini birkaç ayda vermiş ve silahlı kuvvetler çapında yeni bir ruh oluşmaya başlamıştı. Yine bu dönemde gerekli ıslahatları bir türlü devreye sokamayan Çürüksulu Paşa'nın yerine Bahriye Nazırlığı'na Cemal Paşa getirilmişti. Mahmud Paşa ise Nafia Nezareti'ne getirilmişti (BOA, BEO. 4267.319960 / 1332; BOA, İ. DÜİT 8.96 / 1332).

O dönemde reform çabaları içinde olan bahriyede İngiliz amiraller Arthur Limpus ve Douglas Gamble Paşalar görev yapıyordu. Bahriye Nazırlığı döneminde ilk olarak Limpus Paşa ile görüşmeler yapan Cemal Paşa, Limpus'un istekleri doğrultusunda çalışmalarını yürütmeye başlamıştı. Cemal Paşa sert ve disiplinli bir kişilikti. Amiral Limpus'un isteklerini hızlı bir şekilde yerine getirmişti. Yine onun döneminde limanlar Samsun, İstanbul, İzmir, Merkez ve Kızıldeniz olmak üzere altı farklı daireye ayrılmıştı. Donanmanın subayları da harp donanmasında çalışabilecekler, Sahil Güvenlik gemilerini kullanılabilecekler ve Liman Reislerinde kullanılabilecekler olarak üç sınıfa ayrılmıştı (Cemal Paşa, 1959: s. 94-98).

Bahriye Nezareti'ne Mahmut Paşa'nın nazırlık ettiği dönemde donanmanın ıslah çabaları kapsamında Haliç Tersanesi'nin yenilenmesinin yanında İzmit Körfez bölgesinde de yeni bir tersane kurma teşebbüsü de vardı. Aslında bu teşebbüs biraz daha önceleri İngiliz ıslah heyetinin donanmada görev aldığı dönemde Bahriye Nezareti tarafından hükümete sunulan layihalar arasındaydı. Sunulan layihada İngiltere'den ısmarlanan Sultan Osman ve Sultan Reşad gemilerinin bakımı için yeni bir havuz projesinin, İzmit Körfezi Değirmendere sahilinde yapılması öngörülmüştü. İlk zamanlar İstanbul'daki tersanelerin peyderpey taşınması daha sonrada yeni inşa edilecek tesislerle tersanenin büyütülmesi hedeflenmişti. Raporda tersane için düşünülen Gölcük-Değirmendere bölgesi içinde istimlak çalışmalarının bir an önce başlatılmasının altı çiziliyordu (Büyüktuğrul, 1983: s. 374-375). Bu yapılan çalışmalar için "Armstrong – Vickers" şirketiyle konu görüşülmüş hatta ön anlaşması bile yapılmıştı (Alpagut, 1932: s. 2). İstanbul'a gelen şirket yöneticileri ile yapılan görüşmeler sonucunda anlaşma imzalamıştı. Cemal Paşa bu anlaşma için şöyle diyor (Cemal Paşa, 1959: s.103);

"Bu mukavele her türlü mahzurlardan temiz bir mukavelename ismini vermesem de asri icablar ve şartlar ile mütenasib kızaklar, fabrikalar sahibi olabilmekliğimizi temin edeceğinden dolayı fevkalade sevincim mucib olmuştu."

* Bu kapsamda ilk önce "Rütbelerin Tasfiyesi Yasası" hemen akabinde de "Tensikat (Kadro) Yasası" çıkarılmıştı. Rakamlar farklı olsa da özellikle Enver Paşa'nın kendisine rakip olarak gördüğü subaylardan bu dönemde görevden uzaklaştırılan personel sayısı 1100 ila 2000 arasındadır (Yavuz, 2001: s. 69).

Yapılan anlaşma neticesinde Armstrong–Vickers şirketleriyle Bahriye Nezareti’nden oluşan bir heyete tersanenin ıslahı yönündeki işletmesi verilecek, bu heyetin başında da İngiliz Umum Müdürü olacaktı. Fakat bu İngiliz müdür her ne kadar Cemal Paşa’ya göre namuslu ve işinin ehli biri olarak görülse de,* Haliç Teranesi’nin konumunun çok iyi olduğunu, mevcut binaların ve fabrikaların elden geçirilerek çalışır konuma getirilebileceğini ve kısa zamanda büyük çapta gemiler yapabilecek seviyeye gelebileceğini söylüyordu. Büyük masraflara neden olacak İzmit’te yeni bir tersane kurmaktansa, daha küçük meblağlara Haliç’in yenilenmesi görüşünü savunuyordu (Cemal Paşa, 1959: s. 103-105).

Fakat I. Dünya Savaşı’nın rüzgârı her yerde etkisini hissettirirken tersane projesinin de ertelenmesine ya da iptal edilmesine sebebiyet verdi. Yavuz’a göre; İngiliz ıslah heyetleri bilerek ve isteyerek Osmanlı Donanması’nda pek bir şey yapmamışlardı. Türklerde ise genel kanı, İngiliz ıslah heyetlerinin ülkeden ayrılmadığı sürece Türk Bahriyesinin düzelmeyeceği yönündeydi (Yavuz, ty: s. 226-230).

Akabinde Osmanlı ordusundaki Alman etkisinin bir sonucu olarak Goeben (Yavuz Sultan Selim) ve Breslau (Midilli) gemilerinin kâğıt üzerinde de olsa Osmanlı Devleti’ne satılması ve Alman Amirali Suchon’un Osmanlı Donanması’nda görevlendirilmesiyle Amiral Limpus içinde yolun sonu yaklaşmıştı. Önce Amiral Limpus ardından da heyeti görevden ayrıldı ve Amiral Suchon komutasında Osmanlı artık Almanların yanında savaşa girmeye hazırdı (Hacipoğlu, 2013: s. 480).

Cemal Paşa, 4. Ordu Komutanlığı’na atanmasına rağmen donanma ile ilgili işleri bırakmamıştı. Mevcut gemilere ek Almanya’dan Moltke zırhlısını** almayı düşünüyordu. Onun düşüncesi, Osmanlı’nın savaşta etkili olabilmesi için daha fazla gemiye sahip olması ve bu konuda Almanlarla işbirliği yapılması yönündeydi. Kısa sürede iyi bir donanma

* Bu sonucu Cemal Paşa’nın hatırlarında yazdığı şu satırlardan çıkarabilir. “*Kim ne derse desin ciddiyet ve itina ile tatbik edildiği takdirde bu teşebbüsten memleket için büyük menfaat temin edilebileceği kanaatinde idim. Tersaneye Umum Müdürü tayin edilmiş olan zatın namuskârlığı, üzerine aldığı işte ihtisas ve maharet sahibi olması beni pek ferahlatıyordu.*” Dönemsel olarak baktığımızda tersanenin Haliç’te kalması fikri Cemal Paşa’ya belki daha cazip gelmiş olmalı. Fakat uzun vadede düşündüğümüzde bunun sağlıklı bir düşünce olduğunu söyleyemeyiz. Cemal Paşa’nın Umum Müdürü hakkında Alman gazetelerinde çıkan haberleri yalanlaması ve tekzip edilmesini istemesi Paşa’nın en azından o dönem için İngilizlere karşı bir sempati beslediği hissini uyandırıyor. Namuslu veya benzer ifadeleri Amiral Limpus içinde kullanmaktadır. Amiral Limpus ve heyetinin takdire şayan ve namuslu işler yaptığını düşünüyor. Hatta Amiral Limpus’un İstanbul Boğazı’nın Karadeniz kıyısına aldatici mayın koyma fikrini reddetmesine rağmen Çanakkale Boğazı için böyle bir talepte bulunmamasını bile İngilizlerin Çanakkale’den gelecek olmasını göz önünde bulundurarak bilimsel bir düşünce olduğunu düşünmekten kendini alamıyor bzk (Cemal Paşa, 1959: s. 105-106).

** SMS Moltke; Moltke sınıfı muhabere kruvazörlerinin ilk gemisiydi (Diğeri SMS Goeben-Yavuz) Kaiserliche Marine’de kullanılmıştı. SMS Von der Tonn sınıfı kruvazörün bir gelişmiş versiyonu olarak Blohm & Voss tersanesi/ Hamburg’da inşa edilmişti.

oluşturulabileceği konusunda ısrarcı davranmış ve bu konuda Alman Amiral Souchon'u sürekli sıkıştırmıştı. Almanlar ise yapılabilirliğini pek mümkün görmedikleri hem "Deniz Kuvveti Projesinin" sahibi Cemal Paşa'yı hem de İttifak yaptıkları Osmanlı Devleti'ni gücendirmeden çözmeye çalıştılar. Cemal Paşa'nın da bulunduğu görüşmeler sonucunda on iki denizaltı ve on iki muhripten oluşan bir filonun Türk Bahriyesi'ne kazandırılması konusunda anlaşılmalı olsa da Cemal Paşa'nın da bulunduğu Filistin cephesinden gelen yenilgiler ve yurdun dört bir yanında kaybedilen topraklar sonrası savaşın kaybedileceği anlaşıldıktan sonra, Cemal Paşa'nın projesi bir hayal olarak tarihteki yerini almıştı (Yavuz, 2001: s. 84-85).

I. Dünya Savaşı esnasında savaş sonrası için bir donanma programı yapılmaktan da geri kalınmamıştır. Cemal Paşa, Bahriye Nazırlığı'na ilaveten ayrıca Suriye'deki 6'ncı Ordu Komutanlığı görevlerini de yürütmüştür. Cemal Paşa'ya göre harbin sonunda imzalanacak barış antlaşmasından sonra da Osmanlı Devleti'nin düşmanlarını caydırabilmesi amacıyla ilave muhrip ve denizaltılara ihtiyacı vardı. Bu program üzerinde 1916 yılının yaz aylarında Almanya'ya bir seyahat yapan Bahriye Nazırı Cemal Paşa ile Alman makamları arasında görüşmeler olmuştur. Hatta bu gezide Cemal Paşa ve bakanlar Alman Amiral Von Copelle ve Maliye Bakanı ile bir anlaşma dahi yapmışlardı. Bu anlaşmanın şartları içinde yeni savaş gemilerinin ve denizaltıların alınmasının yanı sıra Goeben ve Breslau'nun da içinde olduğu 95 milyon liralık bir paketi kapsıyordu (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 350). Ancak savaşın sonunda Osmanlı Devleti'nin yenilen ülkeler arasında bulunması nedeniyle Cemal Paşa'nın "Deniz Kuvveti Projesi" de bir hayalden öteye geçememiştir (Yavuz, 2000: s.246).

II. Meşrutiyet sonrası gelen İngiliz amirallerden Amiral Arthur Limpus İttihat ve Terakki yönetiminde de görevlerini sürdürmüştü. Bu dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa da Osmanlı Donanması'nı daha güçlü yapacak ve ileriye taşıyarak diğer güçlü donanmaların seviyesine getirecek projeler üzerinde yoğun çalışmalar yapmış, bu konuda da kendi döneminde görev yapan Amiral Limpus ile yakın işbirliği içinde olmuştur. Her ne kadar I. Dünya Savaşı'nın etkisiyle rafa kaldırılmış olsa da Cemal Paşa dönemi, Gölcük'e yapılacak yeni tersane için somut adımların atıldığı bir dönem olarak görülebilir.

1.7. I. DÜNYA SAVAŞI'NDA OSMANLI DONANMASI VE FAALİYETLERİ

Henüz I. Dünya Savaşı başlamamıştı. Osmanlı'nın büyük toprak kaybettiği Trablusgarp ve Balkan Savaşları'ndan hemen sonra yeni bir dünya savaşına gidileceği ortaya çıkmıştı. Savaş

yaklaştıkça yorgun, zayıf ve güçsüz durumdaki Avrupalıların deyimiyle “Hasta Adam” Osmanlı Devleti siyasi olarak yanında bulunmak istediği ülkelerle temasa geçmişti. İngiltere ve Fransa artık parçalanması gerektiğini düşündükleri Osmanlı Devleti ile ittifak yapmaya yanaşmadıkları gibi, İngiltere tarafından İngiliz Savunma Bakanı Winston Churchill’in emriyle parasını ödemediğimiz Reşadiye ve Sultan Osman dretnotlarına, İngiltere Donanması’nın karşısına çıkmaması için, diplomatik bir krize neden olacağı bilinse de 12 Mart 1914 tarihinde el konulmuştu* (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 320). Amerika’nın da aynı dönemde Misisipi ve Idaho adlı kruvazörlerini Yunanistan’a satması, İngiltere, Fransa ve Rusya’ya yapılan ittifak tekliflerinin reddedilmesi nedeniyle, yaklaşan savaşta tarafsız kalmak isteyen Osmanlı Devleti’ni Almanya’ya daha da yakınlaştırmıştı. Enver ve Talat Paşaların çok istediği bu yakınlaşma sonunda 2 Ağustos 1914 yılında Almanya ile bir ittifak antlaşması yapıldı** (Uçarol, 2013: s. 594-597). Ancak buna rağmen Osmanlı Devleti tarafsızlığını ilan etmişti. Osmanlı Devleti yapılan bu antlaşmaya rağmen savaşa henüz katılmak niyetinde değildi.

1.7.1. SMS Goeben ve SMS Breslau***

Osmanlı Devleti savaşa girme konusunda çekingen bir tutum içerisindeyken iki Alman gemisinin (SMS Goeben ve SMS Breslau) Çanakkale önlerine gelmesi, Osmanlı Devleti’nin savaşa katılma sürecini hızlandırmıştı. Bu iki gemi Osmanlı hükümetinin emriyle Çanakkale Boğazı’nı geçerek önce Marmara’ya alınmış sonrasında da İstanbul önlerine demirletilmişti.

I. Dünya Savaşı öncesi Goeben muhabere kruvazörü, Breslau hafif kruvazörü ile birlikte Akdeniz’de Kuzey Afrika ve Avrupa kıtaları arasında yapılacak sevkiyatları önlemek gibi stratejik birçok görevde bulunmuşlardı. Fakat İtalya savaşta tarafsız kalınca İtalyan limanlarını

* Bu gemilerin yanında henüz kızağa konulan ve Fatih Sultan Mehmet adı verilecek olan geminin yanı sıra birkaç küçük çapta gemiye de İngiliz hükümeti tarafından el konulmuştu (Gülboy, 2002: s. 123).

** Anlaşmanın ayrıntılı maddeleri için bkz (Uçarol, 2013: s. 597).

*** Alman zırhlısı Moltke’nin kardeşi olan SMS Goeben zırhlısı, ilk İstanbul ziyaretini 1912 yılının sonbaharında Belçikalıların yardım için Almanları çağırması ile yapmıştı. İkinci kez yine ziyaret için 1914 Mayıs’ında İstanbul’a gelen Goeben, savaş çıkmamış olsa 1914 yılının güzünde Moltke ile görev değişimi yapacaktı (Ludwig, 1968: s. 7-9; Tunaboşlu, 2006: s. 9). Bu konuda farklı kaynaklarda farklı bilgiler bulunmaktadır. Makela’ya göre Goeben ikinci kez İstanbul’a geldiğinde tarih 8 Nisan 1913’tü. 3. gelişi ise Osmanlı’ya sığınma amacıyla olmuştu (Makela, 2006: s. 26), Bargut’a göre ise her iki geminin Balkan Savaşı sırasında 1912 yılının ilkbaharında İstanbul’a geldiğini hatta aynı günlerde rastlayan Taşkışla da bir yangına bile müdahale ettiğini yazmaktadır (Bargut, ty: s. 1). 16 Mayıs 1911 yılında A.G. Vulcan tersanelerinde Stettin de yapılan Alman Magdeburg sınıfı hafif kruvazör olan Breslau Almanların Akdeniz Filosu’nda görev yaptı. Ünlü Alman Amiral Donitz’de Breslau’da görev yapmıştı. Osmanlı Donanması’na katılıp Midilli adını aldıktan sonra, Yavuz zırhlısı ile birlikte İmroz Muhaberelerine katılan gemi burada çarptığı mayınlardan dolayı batmıştır. 4500 ton ağırlığı olan geminin boyu 136, genişliği ise 14 metreydi.

kullanamayan iki Alman gemisi zor duruma düşmüşlerdi. İtalyan desteğini alamayan Goeben muhabere kruvazörü ve Breslau hafif kruvazörü İngilizlerin Akdeniz'deki kuvvetleriyle karşılaşmamak için aldıkları telgraf mesajıyla rotalarını Çanakkale'ye çevirmişlerdi. 10 Ağustos 1914 tarihinde ise günü mayın tarlaları arasından geçerek Çanakkale Boğazı'na girmiş ve Nara önlerine demir atmıştı (Akkaya, 1987: s. 28). Goeben ve Breslau gemilerini takip eden İngiliz gemileri Çanakkale Boğazı'na girmeden bu iki zırhlıyı yakalayamamışlardı (İzzet, 1934: s. 327). Bu iki gemi hükümetin emri ile Çanakkale Boğazı'nı geçerek, Marmara Denizi'ne girmiş ve İstanbul önlerinde demirlemişti. Bu arada İngilizlerde boğazı geçmek istemişlerdir. 18 Ağustos'ta çekilen Türk bayrakları ile artık iki zırhlıda Osmanlı Devleti'nin birer gemisi olmuşlardır. İngilizler bu iki zırhlıdan önce boğaz önlerine gelmiş olsa ya da kendi gemilerini boğazdan ısrarla geçirmek istese Osmanlı Devleti iyimser bir tahminle belki de I. Dünya Savaşı içine sürüklenmeyecekti (Ludwig, 1968: s. 54-57).

I. Dünya Savaş'ı henüz başlamış ve Osmanlı Devleti hala tarafsızlığını korumaktaydı. Bu sebepten Goeben ve Breslau'nun 24 saat içinde Osmanlı sınırlarını terk etmesi gerekiyordu. Almanlarla ittifak yaptığını belli etmemeye çalışan Osmanlı Devleti mebus Halil Bey'in önerisiyle gemileri satın alınarak konuyu çözümlenmeye çalışmıştı. Osmanlı Devleti'ne 80 milyon marka göstermelik olarak satılan gemilere Yavuz ve Midilli isimleri verilerek personeline fes giydirildi. Kısa bir süre sonrada Amiral Limpus'un ayrılmasıyla Donanma Komutanlığı makamına Yavuz ile beraber İstanbul'a gelen Amiral Souchon getirilmişti (Tunaboşlu, 2006: s. 33-36). Gemilerin İstanbul'a gelmesi o dönemlerde İngilizlerin Reşadiye ve Sultan Osman dretnotlarını vermemesi sebebiyle kızgın ve üzgün Osmanlı halkı tarafından sanki o gemilere bayrak çekiyormuş gibi* coşkuyla karşılanmışlardı (Tunaboşlu, 2006: s. 9).

Gemilerde hem alman hem de Türk personel beraber çalışıyorlardı. Türk personel birkaç ay içinde Almanlardan çok şey öğrenmişlerdi. Gemilerin gelmesinden sonra gecen on hafta içinde alman ve Türk ilişkileri daha da gelişti. Ekim ayı geldiğinde ise Goeben zırhlısı, Yavuz Sultan Selim adı ve Türk sancağıyla Karadeniz'e açıldığında bütün halk coşku içindeydi. Başta Sivastopol olmak üzere birçok Rus limanını ve gemilerini bombalayan iki zırhlı İstanbul'a döndüklerinde aynı gittikleri coşkuyla karşılanmışlardı (Ludwig, 1968: s. 58-72).

Osmanlı Donanması'nın 29 Ekim 1914 tarihinde tatbikat bahanesiyle Karadeniz'e çıkan başta Yavuz gemisi olmak üzere, Rusya'nın güney kıyılarını bombalaması ve Prut isminde bir

* Bu iki geminin Osmanlı Devleti'ne katılmasına bir sebep olarak da Yunanistan'ın, Amerika Birleşik Devletleri'nden satın aldığı Lemnos ve Kalkış gemileri gösterilebilir (Ulugün, 2006: s. 103).

Rus gemisini batırması, Hamidiye, Midilli, Berk-i Satvet, Gayret-i Vatanîye ve Muavenet-i Milliye gemileriyle de Karadeniz’de birçok limanı bombardımana tutması Fransa ve İngiltere başta birçok ülke tarafından tepkiyle karşılanmıştı. İngiltere başta diğer İtilaf devletlerinin Osmanlı himayesinde bulunan bütün Alman personelin ülkeyi terk etmesini içeren verdikleri ultimatomu Osmanlı’nın reddetmesi savaş çanlarının artık çalmaya başladığını gösteriyordu. Osmanlı kaçınılmaz bir şekilde savaşın içine sürükleniyordu. Bu yaşanan olayların sonucunda 2 Kasım 1914 tarihinde önce Rusya, 5 Kasım’da da Fransa ve İngiltere Osmanlı Devleti’ne karşı savaş açtılar. Osmanlı ise 12 Kasım’da bu devletlere resmen savaş ilan etti (Uçarol, 2012: s. 601). I. Dünya Savaşı başladığında Osmanlı Donanması’nın* açık denizlerde savaş gücünden yoksun bir şekilde görevi; boğazların güvenliğini sağlamak ve Karadeniz’de nakliye ve ulaşım faaliyetlerini kontrol altında tutarak güvenli olarak yapılmasını sağlamaktan ibaretti (Bargut, ty: s. 1). Nitekim I. Dünya Savaşı başladıktan kısa bir süre sonra İtilaf devletleri gözünü boğazlara dolayısıyla İstanbul’a dikmişlerdi.

1.7.2. Çanakkale Deniz Savaşları

Çanakkale Boğazı taşıdığı stratejik önem ve İstanbul’a olan yakın konumu dolayısıyla tarih boyunca birçok deniz muhaberelerinin yaşandığı kilit bir nokta olma önemini sürdürmüştü. I. Dünya Savaşı’nda ise başta İngilizler ve Fransızlar olmak üzere İtilaf devletlerinin müttefikleri, Rusya’yı sıkıştırdığı alanda rahatlatmak,** Karadeniz’de etkili olarak Rusya’da ihtilal yapılma girişimini engellemek, Almanya’nın hareket alanını sıkıştırıp çembere almaya çalışmak, Osmanlı Devleti’ni savaş dışı bırakmak, (Uçarol, 2012: s.623) gibi sebeplerle Çanakkale’ye harekât yapılması uygun görülmüştü. İngiliz Bahriye Bakanı Winston Churchill ise; boğazların geçilmesini Mısır’ın savunulması ve Doğu Akdeniz’in güvenliği için çok önemli görüyordu. İngiltere Deniz Bakanı Winston Churchill’e göre; Osmanlı’nın büyük coğrafi

* Muhabere Kruvazörü: Yavuz, Zırhlar: Barbaros, Turgutreis, Mesudiye, Hafif Kruvazörler; Midilli Hamidiye, Mecidiye, Gambotlar: Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Pelengiderya. Korvetler; Avnillah, Fethi Bülent, Muin-i Zafer, Necmi Şevket, İclaliye, Zuhaf, Muhripler; Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vatanîye, Samsun, Taşöz, Yarhisar, Basra. Torpidobotlar; Berkefşan, Yunus, Akhisar, Musul, Draç, Kütahya, Antalya, Alpagut, Tokat, Ankara, Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamitabad, Hamideiye. Büyük tonajlı bu gemilerin dışında Kurtuluş Savaşı döneminde de önemli görevler yapan Aydınreis ve Preveze gemilerinin aralarında bulunduğu gambotlar, Nusret ve İntibah’ın da içinde bulunduğu Mayıs gemileri, yatlar, yardımcı gemiler ve nakliye gemileri bulunmaktaydı (Gülen, 2001: s. 261-262; Tezcan, 2005: s. 487).

** Çanakkale Boğazı’nın kapatılması Rusya için öldürücü bir yara almak anlamını taşıyordu. Rusya’nın denizlere çıkışı olan batı tarafındaki Baltık Denizi, Almanların kontrolündeydi. Doğudaki Vladivostok limanı dünya pazarlarına uzak, Kuzey Denizleri ise buzlarla kaplıydı. Çar Petro döneminden beri Rusların sıcak denizlere açılma politikası vardı (Mühlman, 1998: s. 36-38).

sınırları yanlıtıydı. Boğazlar ve İstanbul alındığında tüm ülkenin teslim olacağını düşünüyordu (Bargut, ty: s. 9).

Çanakkale Boğazı'nın savunması ve müstahkem mevkiilerin tahkim edilmesi için Alman Amiral Von Usedom atanmıştı. Beraberindeki Alman personelle beraber Çanakkale'ye geldiğinde Müstahkem Mevki Komutanlığı'nı Cevat Paşa yapıyordu (Bargut, ty: s. 15). İtilaf devletlerinin komutası Amiral Carden de idi. Boğaza ilk bombardıman 3 Kasım 1914 tarihinde başlamıştı. İlk bombardıman hücum etme amacından çok bir gösteri niteliği taşıyordu (Thomazi, 1997: s. 9). İtilaf devletleri yeni takviyelerle 19 Şubat 1915 tarihinde Çanakkale Boğazı'nı ikinci kez bombardımana tuttular. Bu bombardımandan önce ise 13 Aralık 1914 tarihinde mayın hatlarını aşarak boğaza giren İngiliz denizaltısı B-11 tarafından Sarısığlar koyunda sabit batarya olarak kullanılan Mesudiye Zırhlısı yakın mesafeden torpille vurularak batırılmıştı. Bu olay denizaltıların mayın hatlarının altından rahatlıkla boğaz geçişi yapabileceğini göstermesi açısından önemliydi. İtilaf kuvvetleri tarafından boğaz tahkimatlarına yönelik üçüncü bombardıman 25 Şubat 1915 tarihinde yapılmış fakat bir netice alınamamıştı. Üstelik Amiral de Robbeck ve Amiral Guepratte tarafından yapılan bu saldırıda Agamemnon ve Majestic zırhlısı zarar görmüştü. 18 Mart 1915 tarihine kadar müttefik donanma gücü aralıklarla boğaz tahkimlerini vurmaya devam etti. Bu dönemde Türk topçu bataryalarının yanı sıra birçok müttefik zırhlısı da zarar görmüştü (Bargut, ty: s. 15-20).

İngiliz Bahriye Bakanı Churchill sabırsızlıkla bir an önce boğazın geçilmesini ve topyekün bir harekât yapılmasını istiyordu. Bu arada Amiral Carden'in yerine Amiral de Robbeck atanmıştı. O güne kadar görülmüş dünyanın en büyük filosu Çanakkale'yi geçmek için hazırды. Fakat Nusrat* Mayın Gemisi'nin karanlık limana döktüğü 26 mayını hiç hesaba katmamışlardı. Yüzbaşı İsmail Hakkı komutasında Nusrat'ın döktüğü bu mayınlar** Türk deniz tarihinde görülen en büyük başarılarından biriydi.

* 1911 yılında Almanya'nın Kiel şehrinde kızığa konan gemi 1913 tarihinde hizmete girmişti. 03 Mart 1915 tarihinde Erenköy koyunda karanlık limana paralel döşediği 26 mayın I. Dünya Savaşı'nın seyrini değiştirmişti. 1937 yılında adı "Yardım" olarak değiştirilmişse de iki sene sonra ismi tekrar "Nusrat" olmuş ve zamanla "Nusret"e dönüşmüştü. 1955 yılında yardımcı sınıf statüsüne alınan gemi 1962 yılında özel bir şirkete satılmıştı. 1983 yılında tekrar satılan gemi "Kaptan Nusret" adıyla Mersin açıklarında battı. 1999 yılında denizden çıkarılan gemi omurgası hariç tamamen yenilenerek 2004 yılında Tarsus Belediyesi tarafından müze gemisi olarak hizmete açıldı (Cumhuriyet Donanması, 2005: s. 88).

** İngiliz Deniz Bakanı Churchill Nusrat mayın gemisinin döktüğü mayınların başarısı için; "Bugün Dünya denizlerinde görev yapmakta olan beş bini aşkın savaş gemisinden hiçbiri Nusrat ve onun döktüğü mayınlar kadar, harbin gidişine ve düşmanın geleceğine etkili olacak bir başarı gösterememiştir." demişti.

18 Mart 1915'te itilaf kuvvetlerinin donanmaları üç ayrı filo ve iki ayrı hat olarak harekete geçmiş ve boğazı geçmeye çalışıyorlardı. Triumph zırhlısından açılan ilk ateşle bombardıman başlamıştı. Kısa süre sonra topçu atışlarının başarısıyla isabet alan itilaf donanmasından Inflexible, Gaulois ve Suffren savaş dışı kalmışlardı. Bouvet'in Karanlık limanda mayına çarpıp batmasından sonra geri çekilen müttefik donanmada önce isabet alan sonrada mayına çarpan Irresistible ve ona yardıma gelen Ocean zırhlıları battılar. Yenilmez denilen İtilaf devletlerinin büyük donanması yenilmiş Çanakkale Boğazı'nı geçme harekâtı da sona ermişti.

Çanakkale Deniz Savaşları'nda Türk Donanması, özellikle Donanma Cemiyeti tarafından Almanya'dan alınan Turgutreis ve Barbaros gemileri tarafından Ege'de ve boğaz önünde bulunan gemilere aşirtma atışları yapmıştı (Besbelli, 2005: s. 20-21). Üstelik bu aşirtma atışlarında ciddi başarılar kazandırmışlardı. Barbaros zırhlısı boğazda böyle bir atış hazırlığı yaptığı sırada esnasında E-11 denizaltısı tarafından Gelibolu ile Bolayır arasında batırılmıştı. Yine Osmanlı Donanması için gurur verici olaylardan biride Yüzbaşı Ahmet Saffet komutasındaki Muavenet-i Milliye muhribinin Morto koyunda İngiliz Goliath* zırhlısını batırmasıdır (Bargut, ty: s. 30-32).

Çanakkale Savaşları sonucunda I. Dünya Savaşı'nın bitişi iki yıl uzamış** ve müttefiklerinden yardım alamayan Çarlık Rusya'sı Ekim 1917'de Bolşevik İhtilali sonrası komünist devrimin gelmesiyle savaştan çekilmişti. Osmanlı Devleti Çanakkale'de büyük moral bulmuştu. Aynı zamanda İngilizler küçük müttefikleri tarafından sorgulanmaya başlamışlardı. Denizden geçemeyen İtilaf güçleri karadan çıkartma yaparak Çanakkale'yi geçmeye çalışmışlardı. Bu kez de karşlarına Yarbey Mustafa Kemal çıkmıştı. Çanakkale Savaşları, büyük komutan Mustafa Kemal Atatürk'ün de bütün dünyada tanındığı bir savaş olarak kayıtlara geçmiştir.

1.7.3. Marmara Denizi'nde Denizaltı Harekâtları

Çanakkale Savaşları'nda Marmara Denizi'nden yapılan deniz ulaşımının çok büyük önemi vardı. Kara ve demir yolunun yetersizliği insan ve malzeme naklinde deniz yolunu

*Goliath zırhlısının batırılmasından sonra Alman denizaltılarının da Triumph ve Majestic gemilerini batırması İngiltere'de çok büyük yankılar uyandırmış ve İngiltere Deniz Kuvvetleri Komutanı Amiral Fisher ve Bahriye Bakanı Winston Churchill'in istifasıyla sonuçlanmıştır. Bu başarılar neticesinde deniz harekâtında nakliye gemileri ve küçük savaş gemileri dışındaki gemiler harekât alanından da çekilmişlerdi (Bargut, ty: s. 34-36)

** Bu değerlendirme 1922 yılında Lloyd George tarafından yapılmıştı (Kurat, 1987: s. 7)

mecbur kılıyordu. Çanakkale – İstanbul arasında deniz yolu ile karadandan Gelibolu ve Keşan üzerinden de karayolu ile sevkiyat yapılması hayati öneme sahipti (Türk Deniz Harekâtı, 1996: s. 268-270). Marmara Denizi sahip olduğu coğrafya ve deniz şartları ile Osmanlı Donanması'nın yeterli seviyede olamaması bu sevkiyatı denizaltı harekâtı ile önleyecek bir konuma getirmekteydi. Bu sebeptendir ki Marmara Denizi'nde müttefik denizaltılarla Osmanlı Donanması arasında çok önemli savaşlar yaşanmıştı (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004: s. 3). Bu savaşlarda Osmanlı, denizaltılara karşı Çanakkale Boğazı'nda mayın hatları döşeyerek, denizaltı ağları gererek, sahilinden gözetleme ile bulunan periskoplara topçu atışı yaparak ve devriye görevi yapan su üstü gemileri ile topçu atışı yaparak karşı koymaya çalışmışlardı (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004: s. 38-43). Bu tedbirlerin dışında Marmara Denizi'nde buharlı ve yelkenli gemilerin denize açılmalarına bazı kısıtlamalar ve şartlar getirilmişti. Denizaltıları yakından imha görevi verilen personelin de eğitimine önem verilmişti (Besbelli, 2005: s. 30).

Eylül 1914 tarihinde Çanakkale Boğazı ablukasını İngiliz Amiral Carden devralmıştı. İlk olarak önden keşif karakol yapmak için B-11 denizaltısı 13 Aralık 1914 tarihinde boğaza girmişti. B-11 denizaltısının Çanakkale Boğazı Sarısığlar koyunda Mesudiye zırhlısını batırması * (N.Özçelik, 2006: s. 3-59) denizaltı harekâtı için müttefiklerin iştahını kabartmıştı (Gülen, 2001: s. 279). Müttefik kuvvetlerin Marmara Denizi'nde düzenli olarak görülmeye başlaması 1915 yılının sonlarına rastlamaktadır. Kara savaşları sona erdiğinde ise Marmara'da denizaltı harekâtları da sonlanmıştı. 11 ay süren bu dönemde 14 denizaltı harekâtı gözlenmişti (Bargut, ty: s. 40).

İlk denizaltı harekâtını yapan Fransız Sapphire ve İngiliz E-15** denizaltıları boğazı geçmeyi başaramadan batırılmışlardı. Çanakkale Boğazı'nı geçip Marmara'ya giren ilk denizaltı ise Avusturalya'ya ait AE-2 idi. AE-2'nin Marmara'ya girmesi müttefik kuvvetlerine cesaret vermişti. AE-2 30 Nisan 1915 tarihinde Sultanhisar torpidobotu tarafından batırılmıştı (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004: s. 5). Fransız denizaltısı Joule mayına çarparak batarken bir diğer Fransız denizaltısı Bertulli boğaza hiç girememişti. E-14 İngiliz denizaltısı Nurulbahir gambotunu batırış, Aydınreis gambotuna da zarar verdikten sonra boğazdan yara almadan

* B-11 denizaltısı savaş boyunca kullanılmış ve İtalya'da 1919 senesinde hizmet dışına çıkmıştır (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004: s. 5).

** E-15 denizaltısı ilk önce Kepez önlerinde karaya oturtulmuştu. Personeli esir alınan gemi yüzdürülmeyince 26 Şubat 1915'de İngiliz Triumph ve Majestic gemileri tarafından batırılarak denizaltının Osmanlı'nın eline geçmesi engellenmişti (Bargut, ty: s. 40).

çıkmişti (Bargut, ty: s. 43). E-14 denizaltısı 28 Ocak 1918 tarihinde Çanakkale’de batırılmıştı (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004: s. 12).

Marmara Denizi’nde yapılan denizaltı harekâtlarında İngiliz denizaltıları birçok başarılar elde etmişti. Bunlardan en önemlisi de İstanbul’a en yakın noktaya sokulabilmiş ve asıl hedefi İstanbul Boğazı’nda demirli Yavuz zırhlısı olan E-11 denizaltısı tarafından Bolayır önlerinde Barbaros zırhlısının ve Haydarpaşa önlerinde Yarhisar torpidobotunun batırılmasıydı. E-11 denizaltısı budan başka yedi bin sahra mermisini cepheye götürmekle görevli bandırma vapurunu da batırmış bu kayıp Çanakkale Savaşları’ndaki en önemli kayıplardan biri olarak görülmüştü (Düner, 1933: s. 166-168). Biga açıklarında Peyk-i Şevket torpidobotunu da ağır olarak yaralan E-11 Çanakkale’de muhaberelelere katılmış en başarılı denizaltı olmuştu (Çanakkale Deniz Savaşları, 2004: s. 16). Bundan başka, E-12, E-7, E-2 ve H-1 İngiliz denizaltıları da başarılı muhabereleler yaptılar. E-2 Çanakkale Boğazı’nda Samsun Mayın gemisini ve Sakız adlı karakol gemisini batırmıştı. Fransızlar ise İngilizler gibi başarılı olamıyorlardı. Fransız “Mariot” denizaltısı boğazda denizaltı ağlarına takılarak battı. Fransız Sapphire sınıfından olan “Turquise” Çanakkale boğazında Akbaş önlerinde 30 Ekim 1915 tarihinde karaya oturunca Türk askerleri tarafından esir alındı. 13 Kasım 1915’de İstanbul’a getirilen gemiye “Müstecip Onbaşı”^{*} ismi verilerek Türk bayrağı çekildi. İngiliz E-7 ikinci girişinde Çanakkale’de denizaltı ağlarına takılarak batmıştı. E-20 ise Alman denizaltısı UB-14 tarafından Marmara’da batırılmıştı^{**} (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: s.42).

Netice olarak; yaklaşık dokuz ay süren Çanakkale Savaşları’nda Türk askeri Anadolu’dan İstanbul vasıtasıyla Çanakkale’ye yapılan sevkiyatın devam etmesi için mücadele ettiler. Mevcut kara ve tren hatların kötü durumda olması bu mücadeleyi zorunlu kılmıştı. Osmanlı Donanması’nın mevcut imkânları nazarında bu görevi kısmen de olsa yerine getirebildiği söylenebilir. Fakat Çanakkale Savaşları boyunca etkin bir donanma varlığından söz etmek te pek doğru olmaz. Büyük oranda savunma yapmaya çalışan Osmanlı Donanması kara gücü

* Müstecip Onbaşı savaş süresince herhangi Alman denizaltılarına akü desteği vermek dışında bir faaliyete katılmadı. Savaştan sonra tekrar Fransa’ya iade edilmişti.

** Çanakkale Deniz Muhaberelerinde Osmanlı Devleti, sekiz askeri gemi, iki yüzden fazla da askeri amaçla kullanılan ticari gemi kaybetmişti. Kaybedilen gemilerin toplam ağırlığı altmış bin tona yakındı. İtilaf devletlerinden ise beş İngiliz ve üç Fransız denizaltısı batırılmış, bir Fransız gemisi de esir alınmıştı (Türk Deniz Harekâtı, 1996: s. 276). Bu konuda farklı bilgiler mevcuttur. Bargut’a göre Fransızlar ve İngilizler (biri Avusturyalı) dört gemi kaybetmişlerdi. Bir İngiliz denizaltının daha Türk kaynaklarına göre batırıldığını fakat bunun İngiliz kaynaklarınca doğrulanmadığını belirtmişti. Bargut’a göre Osmanlı Devleti aynı muhaberelelerde irili ufaklı 214 gemi kaybetmişti (Bargut, ty: s. 50). İngiliz denizaltıları içine en başarılısı E-11 denizaltısıydı. E-11 muhabereleler boyunca Barbaros zırhlısını, Plengiderya gambotunu, Yarhisar muhribini ve Nara nakliye gemisini batırmıştı. Diğer büyük gemilere bakacak olursak; B-11 Mesudiye zırhlısını, E-14 Nurulbahar gambotunu, E-2 ise Samsun mayın ve Sakız karakol gemilerini batırmıştı (Besbelli, 2005: s. 32).

kadar etkin olsaydı savaşın seyrini daha farklı yönde değiştirebilir müttefik donanmanın etkisini daha aza indirebilirdi.

1.7.4. Karadeniz Harekâtı

Daha öncede bahsettiğimiz gibi 29-31 Kasım 1914 tarihleri arasında Yavuz muhabere kruvazörünün Sivastopol limanını, Hamidiye kruvazörünün Kefe limanını, Gayret-i Vataniye ve Muavenet-i Milliye muhriplerinin Odessa limanını, Midilli ve Berk-i Satvet hafif kruvazörlerinin Novorosiski limanlarını bombalaması ile Osmanlı devleti hem I. Dünya Savaşı'na dahil olmuş hem de Karadeniz'de Osmanlı-Rus deniz mücadelesi de başlamıştı.

Karadeniz'in en büyük kıyıya sahip olan ülkesi olan Rusya, kıyı şeridini Tuna'dan Kafkaslara on bölgeye ayırmıştı. Mevcut gemilerine ek tersanelerinde yeni yaptığı gemilerle birlikte Karadeniz'de ciddi bir güç oluşturmuştu. Karadeniz kıyılarında doğru dürüst bir limanı bile olmayan, Karadeniz'e en yakın kullanabileceği üssü İstanbul'da olan Osmanlı Donanması ise Karadeniz harekâtında Yavuz ve Midilli gemileriyle yeni bir güç kazanmıştı.*

I. Dünya Savaşı sonlarına doğru 1914 yılı içinde Rusların yaptığı ilk harekât Kagol ve Merkür kruvazörlerinin Zonguldak kıyılarını bombalaması ve üç ticaret gemisini batırması ile başlamıştı. Daha sonra Hamidiye kruvazörünün Poti ve Tuapse limanlarını bombalamasına Rus donanması Trabzon limanını bombalayarak cevap vermişti. Osmanlı ile Rus savaş gemileri arasındaki ilk savaş ise Kırım açıklarında Yavuz zırhlısı ile Rus Kruvazörleri Kagol ve Merkür arasında yaşanmıştı. Bu muhabereleden sonra Batum bombardımanına katılan Yavuz, İstanbul Boğazı girişinde Rusların tuzakladığı iki mayına çarparak yara almış ve üç ay harekât dışında kalmıştı. 1915 yılı içerisinde ise Karadeniz'de Rus ve Osmanlı gemileri arasında muhabere devam etmişti. 1915 Martında Müttefiklerin Çanakkale Boğazı'na yaptıkları taarruzla beraber Ruslar da İstanbul Boğazı girişinde bombardıman yapmışlar fakat kayda değer bir başarı elde edememişlerdi. Yine aynı sene içinde Osmanlı Donanmasına ait Mecidiye kruvazörü,**

* Karadeniz harekâtlarında Osmanlı Donanması'nda şu gemiler bulunuyordu: Zırhlılar; Yavuz, Barbaros, Turgutreis, Mesudiye. Kruvazörler; Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet. Muhripler; Yedigâr-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vataniye, Samsun, Taşöz, Yarhisar, Basra. Torpidobotlar; Draç sınıfı bot, Demirhisar sınıfı muhrip. Bunlardan başka Gambotlar, Yardımcı gemiler ve Mayın gemileri (Bargut, ty: s. 59-60).

** Hamidiye Sınıfı Kruvazör: 3800 ton ağırlığındaki gemi 112 metre boyunda, 14.5 metre eninde ve 22 mil hıza sahipti. 1903 yılında Abdülmecid adıyla Amerika Birleşik Devletleri'nde yaptırılan gemi Odessa bombardımanında limana yakın battığı için Ruslar tarafından tekrar çıkarılarak Sivastopol limanında onarım görmüş ve Prut adıyla I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar Rus donanmasına hizmet etmiştir. Sivastopol'un Osmanlı

Hamidiye ile birlikte katıldığı Odessa bombardımanında Ochakov bölgesinde mayına çarparak battı (Bargut, ty: s. 63-67).

1916 yılında Ruslar İmparatoriçe Maria gemisinin donanmaya katılmasıyla Karadeniz’de üstün konuma geçtiler. Maria gemisinin cephaneliğinin patlayarak batması sonrasında Ruslar hiç ara vermeden İmparatoriçe Katerina ve III. Alexander gemilerini yaparak üstünlüğü kaybetmediler. 1916 ve 1917 yılları çarpışmaların şiddeti daha da yavaşlayarak devam etti. 1917 yılı içinde en önemli Osmanlı kaybı ise uçakla vurulup batırılan Yedigâr-ı Millet muhribi olmuştu (Bargut, ty: s.70-74). Aynı yıl, aldığı mayın yaralarına rağmen Osmanlı Donanması’nın önemli bir güç kaybetmesine neden olmuş olan Yavuz’un, İstanbul Boğazı’nda ortaya çıkan caydırıcı bir güç olarak boy göstermesi hem İtilaf Devletleri hem de Rus kanadında şaşkınlıkla karşılanmıştı (BOA, DH.EUM 5.87 / 1333).

Karadeniz harekâtları diğer denizlerdeki nazaranda daha denk kuvvetlerin mücadelesi şeklinde devam etmişti. I. Dünya Savaşı’nda Osmanlı Devleti denizde en etkin mücadelesini Karadeniz harekâtlarında göstermişti. İtilaf devletlerinin Çanakkale Boğazı’na saldırdıkları dönemde, Ruslar daha çok İstanbul Boğazı’na karşı akınlar yaptılar fakat netice alamadılar. Rusya’da yapılan Bolşevik isyanı sonrası hükümet yönetimini Bolşevikler ele geçirmişti. Bolşevik iktidarın savaştan çekilmesi kararıyla Ruslar ile Osmanlı Devleti arasında Brest-Litowsk antlaşması yapılarak* Karadeniz’de ateşkes sağlanmıştı.

1.7.5. I. Dünya Savaşı’nda Diğer Deniz Muhabereleleri ve Savaşın Sona Ermesi

Amiral Souchon’un Donanma Komutanlığı görevinden ayrılmasından sonra yerine atanan Amiral Rebeur Van Paschwitz, Souchon’a göre daha saldırgan bir politika izliyordu. 1917 Eylülünde Osmanlı Donanması’nın başına geçen Paschwitz’in aklında sürekli Ege’de küçük akın harekâtları icra etmek vardı. Paschwitz bu harekâtlar için İmroz ve Midilli adalarını hedef olarak belirlemişti. Ocak 1918’de büyük bir gizlilik içinde yapılan harekât Yavuz’un aldığı üç mayın yarası ve Midilli’nin batması ile son bulmuştu (Tunaboşlu, 2013: s. 39-45).

ve Alman kuvvetlerince işgal edilmesi sonrası gemi 18 Mayıs 1918 tarihinde İstanbul’a getirilerek tekrar Osmanlı Donanması’na kazandırılmıştı. 1947 yılına kadar donanmada çeşitli görevlerde bulunan Mecidiye, 1950-1952 yılları arasında okul gemisi olarak da kullanılmış, 1952 yılında hurdaya ayrılmıştı (Cumhuriyet Donanması, 2005: s. 15).

* Bolşeviklerin hükümeti devralmasıyla Rusya savaştan çekilme kararı almış ve müttefiklerle mütareke yapılmasını istemişti. Bu kapsamda 15 Aralık 1917 tarihinde başlayan görüşmeler 3 Mart 1918 tarihinde Osmanlı ile Rusya arasında imzalanan Brest-Litowsk anlaşmasıyla son buldu (Armaoğlu, 1993: s. 140).

Yavuz zırhlısının Çanakkale'ye sığınarak kendisini güvenceye alması sırasında, Nara Burnu önlerinde karaya oturması, zaten onu takip eden İngiliz bombardıman uçakları tarafından açık bir hedef haline getirmişti. Yavuz'un kurtarılma çabaları altıncı günün sonunda sonuç vermiş, bu altı gün içinde Yavuz, İngiliz uçaklarının bombardıman girişimlerinden önemsiz bir isabetin dışında yara almadan kurtarılmıştı. İngiliz E-14 denizaltısı da Yavuz'u batırma girişiminde bulunmuş fakat Turgutreis'in yardımıyla buna engel olunmuştu (Tezcan, 2005: s. 482). Daha sonra İstanbul'a gönderilen zırhlı onarımının tamamlandığı 1930 yılına kadar Türk donanmasında hizmet dışında kalmıştı.

1918 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin savaşa dahil olmasıyla Almanların bütün cephelerde savunma hatları çöktü. İngilizlerin de güney cephesindeki başarıları ve Balkanlarda Bulgar ordularının çözülmesiyle savaş sona ermişti. Osmanlı Devleti'nde İttihat ve Terakki yönetimi istifa etti ve ardından da Osmanlı'nın talebi üzerine Mondros Ateşkes Antlaşması imzalandı (Armaoğlu, 1993: s. 142).

Osmanlı Bahriyesi İngiliz paşaların himayesinde geçirdiği ıslahat döneminden sonra I. Dünya Savaşı öncesinde Alman heyetlerinin etkisi altına girmişti. I. Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Donanması'nda altmış Alman subayı görev almıştı (Gençoğlu, 2015: s. 622). Liman von Sanders'in Osmanlı kara ordusuna katılmasıyla bu etkinin daha fazla görüldüğü söylenebilir. Balkan savaşının son günlerinde beraber çalışan iki heyet Goben ve Breslau'nun Osmanlı devletine katılması ve Amiral Limpus'un gönderilmesiyle ıslahat çalışmalarını Amiral Souchon komutasında sadece Alman heyeti sürdürmüştü (Gömleksiz, 2009: s. 183).

Yavuz zırhlısı ise savaş boyunca boğazlarda Ruslara karşı caydırıcı bir güç olma özelliğini fazlasıyla göstermiş, Midilli kruvazörü ile birlikte katıldığı İmroz baskını I. Dünya Savaşı'nda Osmanlıların son deniz harekâtı olmuştu. Son olarak Peyk-i Şevket, Mondros Mütarekesi'ne katılacak heyeti önce Bandırma'ya sonra da İstanbul'a getirmişti. Haliç'e hapsolan son gemiler ise Sakız ve Burakreis gambotlarıydı (Türk İstiklal Harbi, 1964: s. 5). Dört yıl süren I. Dünya Savaşı boyunca Osmanlı Donanması savaşta oldukça zarar görmüş ve savaş sonrası imzalanan Mondros Mütarekesi sonucunda elinde kalmış olan zayıf deniz gücü de İtilaf kuvvetlerinin eline geçmişti (Türk Deniz Kuvvetleri, 2003: s. 40-48).

I. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle birlikte Yavuz zırhlısının durumu da belirsizdi. Almanya gemiyi satmamakta ısrarcı olsa da daha sonra oluşacak kamuoyu baskısı sebebiyle bu kararlarından vazgeçmişlerdi. Almanlar giderken Yavuz'da bulunan birçok cihaz, teçhize ve

dokümanı da yanlarında götürmüşlerdi. Büyüklüğünden dolayı da Haliç'e alınamayan zırhlı İzmit Körfezi'ne çekilmişti (Tunaboşlu, 2006: s. 66).



İKİNCİ BÖLÜM

2. MÜTAREKE DÖNEMİNDE BAHİRİYE ÇALIŞMALARI

2.1. MÜTAREKE DÖNEMİ

Dört yıl süren I. Dünya Savaşı, İtilaf Devletleri'nin üstünlüğü ile bittiğinde Bulgaristan ile Neuilly, Avusturya ile Saint Germain, Macaristan ile Trianon ve Almaya ile Versaille anlaşmaları yapılmıştı (Armaoğlu, 1993: s. 145-148). Osmanlı Devleti ile de Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda İngilizlere ait Agamemnon Zırhlısında 25 maddeden oluşan Mondros Ateşkes Antlaşması, İtilaf Devletlerini temsilen Amiral Calthorpe (Somerset Arthur Gough), ile Reşat Hikmet Bey, Yarbay Sadullah Bey ve Rauf Bey'den oluşan Osmanlı heyeti arasında 30 Ekim 1918'de imzalanmıştı. Böylece Karlofça anlaşmasından beri süregelen Osmanlı'nın çöküş süreci tamamlanmış, I. Dünya Savaşı da resmen sona ermişti.

25 maddelik Mondros Ateşkes Antlaşması'na bakıldığında; donanma ile ilgili önemli maddeleri şunlardı;

Boğazların açılması ve müttefikler tarafından işgal edilmesi, Türk sularında bütün mayın/torpid tarlalarının torpido kovanlarının ve başkaca engellerin yerlerinin gösterilmesi ve bunların taranması ya da kaldırılması, Karadeniz'deki mayınlara/torpillere ilişkin bilgilerin verilmesi, Türk karasularında zabıta ve buna benzer maksatlarla kullanılacak küçük gemilerin dışında, bütün savaş gemileri teslim olunması ve bunlar gösterilecek limanlarda gözaltına alınması, bütün limanların ve demirleme yerlerinin müttefiklerce gemilerince özgürce kullanılması ve düşman tarafından kullanılmasının önlenmesi, bütün Türk limanlarında ve tersanelerinde her türlü gemi onarımı kolaylıklarından yararlanılması, hükümet haberleşmeleri dışında, telsiz telgraf ve kablo istasyonlarının bağlaşıklarca denetim altına alınması, denizciliğe, askerliğe ve ticarete ilişkin her türlü gereçlerin yok edilmesinin yasaklanması, Türk kaynaklarından kömür, akaryakıt ve deniz gereçleri satın alma kolaylıkları verilmesi, Trablus ve Bingazi'de işgal edilen limanların en yakın müttefik garnizonuna teslimi öngörülüyordu (Meray, 1977: s. 1-5; ayrıca bkz. Türkmen, 2000).

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı gibi Mondros Mütarekesi sonrası Osmanlı Donanması tamamen İtilaf Devletleri emrine veriliyordu. Neredeyse tamamen işgal edilmiş bir ülkede tersane ve limanlarının işlevselliğinin ortadan kaldırılmış, denizcilik faaliyetleri için

kullanılacak araç gereçlerin tamamına el konulmuştu. Mondros Mütarekesi sonrası Haliç'e hapsedilen gemiler şunlardı:

Kruvazör ve Zırhlılar: Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet. Muhripler: Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyyet, Samsun, Taşöz, Basra. Torpidobotlar: Berkiefşan, Yunus, Akhisar, Musul, Draç, Sultanhisar, Sivrihisar. Gambotlar: Aydınreis, Preveze, Sakız, Burakreis, Kemalreis, Hızırreis, İ sareis, Barıkazafer, Malatya. Denizaltı: Müstecip Onbaşı (Savaştan sonra Fransa'ya teslim edildi). Mayın Gemileri: İntibah, Nusrat, Selanik. Yatlar: Galata, Söğütlü, Ertuğrul. Korvetler: Muin-i Zafer, İclaliye, Necm-i Şevket. Vapurlar: Giresun, Reşitpaşa, Tir-i Müjgan. Bunlardan başka Motorgambotlar, Stimbotlar, Motorbotlar, Römorkörler, Algarnalar, Dubalar, Mavnalar..., Yavuz Zırhlısı ise İzmit Körfezi'nde, Zuhaf korveti de Yavuz'a aborda* olmuş vaziyette bulunmaktaydı (Türk İstiklal Harbi, 1964: s. 199-200).

Haliç'te enterne edilen Osmanlı Donanmasının toplam tonajı 62 bin ton, buna karşılık I. Dünya Savaşı'ndan galip olarak ayrılmış olan müttefik kuvvetlerin savaş gemilerinin ise toplam tonajı yaklaşık 250 bin ton civarındaydı (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 28). Bu veriler bize Osmanlı Devleti'nin kendisinden çok daha güçlü bir donanma karşısında mücadele ettiğini göstermesi açısından önemlidir.

II. Abdülhamid döneminde Haliç'te çürümeye terkedilen donanma Mondros Mütarekesi sonrasında** yine aynı yerde bu sefer İtilaf Devletlerince hapsedilmişti. Amiral Calthorpe, Mondros Ateşkesi'nin deniz ile ilgili maddelerine dayanarak (özellikle de altıncı madde donanmanın bütün gemilerinin suüstünde duran bir şamandıra gibi hareketsiz kalmasını sağlıyordu) birçok istekte bulunmuş ve donanmayı adeta yok hükmüne sokmuştu. Dönemin Donanma Komutanı Tuğamiral Arif Ahmed Paşa, (11.1918 – 04.1920) Turgutreis Zırhlısı'ndan makam forsunu arya etti*** ve Osmanlı Devleti adına Donanma Komutanlığı makamı da böylece son bulmuş oldu (Bargut, ty: s. 93). Yaralı Yavuz ise Haliç'e sığmamış, silahları sökülen zırhlı önce Heybeliada'ya sonra İstinye'ye en sonda yedekte çekilerek İzmit Körfezi'ne

* Aborda olmak: Bir geminin bordasını (kendi yan tarafını) tamamen vererek başka bir gemiye, iskeleye veya rıhtıma yanaşmak.

** I. Dünya Savaşı sonrası imzalanan Mondros Mütarekesi ile donanma Haliç'e hapsedilmiş, boğazlar ve limanlar ele geçirilmişti. Özellikle mütarekenin 6. Maddesi itibarıyla savaş gemileri kayıtsız teslim edilecek, 9. maddesi gereği ise de; Osmanlı Devleti'ne ait tüm tersaneler itilaf devletlerince kullanılabilirdi (Türk İstiklal Harbi, 1964: s. 6-10).

*** Arya Etmek: Bir halat yardımıyla direklere çekilmiş herhangi bir bayrak veya flamanın aşağıya indirilmesi için verilen emirdir.

demirletilmişti (Zuhaf gemisi de Yavuz zırhlısının bordasında bulunuyordu). Daha sonraki dönemlerde Marmara'nın düşman tarafından tamamen işgal edilmesi ise Yavuz'un da Tuzla'ya gönderilmesine neden oldu (Büyüktuğrul, 1984: s. 76). Mondros Mütarekesi sonrası Tuzla'da atıl vaziyette ve bazı topları sökülerek savaş dışına bırakılan Yavuz'da, zırhlının daha kötü bir hurda yığına dönüşmemesini sağlamak adına personel görevlendirilmişti (Işın, 1992: s. 69). Yavuz zırhlısının Yunanlılara verebileceği ihtimaline karşı Türk personeli tarafından batırılması bile gündeme gelmiş, fakat konu Türk halkı tarafından çok büyük bir tepkiyle karşılanmıştı. Bu tepkiye karşılık müttefikler tarafından konu tamamen kapatılmıştı. Diğer bütün gemiler Haliç'te alıkonulmuştu. Haliç'e çekilen gemiler dahil, hiçbir gemi izinsiz bakıma veya onarıma alınamıyordu. Sadece İtalyan Ansaldo şirketi ticari gemilerin ve yabancı savaş gemilerinin bakım onarım faaliyetlerini izinle yapıyordu (Mütercimler, 1992: s. 47). Mondros Mütarekesi'nin maddeleri çok sertti ve hemen uygulamaya konulmuştu. Gemilerin bütün cephane ve mühimmatı sökülüştü. Mevcut olan gemilerin personel sayısı ise minimum seviyeye indirilmişti (Gömleksiz, 2009: s. 187).

Yavuz zırhlısı 13 Mart 1911 tarihinde Almanya'da ilk denize indirilmesinden sonra birçok göreve katılmış ve bu dönemde hiç havuzlanamamıştı. Bu sebeple 7 Mayıs 1918 tarihinde Rusya'nın Sivastopol limanında kuru havuza alınan Yavuz zırhlısı aynı dönemde Rusya'da çıkan Bolşevik İhtilalinden ve Rus işçilerin yeterli çalışmamasından dolayı gerekli bakımı yapılamamış sadece mayın yaraları kısmen kapatılabilmiş ve lokal karina* temizliği yapılarak geri gelmişti (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 358). Savaş yıllarında üç mayın yarası alan Yavuz zırhlısının onarımı için bu dönemde İzmit Körfezi Gölcük bölgesinde bir yüzer havuz inşa edilmesi de gündeme gelmişti.

Yavuz Haliç'e sığmadığından İngilizler tarafından İzmit'te gözetim altında tutuluyordu. Yavuz'un İzmit'e çekilmesinin altında yatan sebepler şöyle sıralanabilir. 1-Geminin büyüklüğünden Haliç'e sığmaması, 2- Boğaz trafiğine engel teşkil edebileceği düşüncesi, 3- İstinye'de onarımının yapılabilme ihtimali (Türk İstiklal Harbi, 1964: s. 10). Diğer gemiler Haliç'e çekilmişti. Bu gemilerin kontrolünü İtalyan Sardunya Zırhlısı sağlıyordu. Haliç'e çekilmiş olan gemilerin personelinin durumu da perişandı. Eğitim adına hiçbir şey yoktu. Ne yönerge ne de kitap vardı (Büyüktuğrul, 1967: s. 6).

* Karina: Geminin su altı kesimi altında kalan dış kısmı.

Sevr anlaşmasının hükümlerine istinaden sadece kaçakçılıkla mücadele için Marmara denizinde Akhisar ve Draç torpidobotları, İzmir’de Hızırreis gambotu, Saros Körfezi’nde Nusret ve Tir-i Müjgan gemileri, Trabzon bölgesinde de Aydınreis ve Preveze gambotları* bulunuyordu (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 6).

Mondros Mütarekesi’nin ardından Osmanlı Devleti’nin adeta yok edildiğinin belgesi olan Sevr anlaşması imzalanmıştı. Osmanlı’nın İtilaf Devletlerince işgalini mümkün kılan Sevr Anlaşmasının maddeleri çok ağırdı. Sevr Antlaşması’nın donanma ile ilgili maddeleri şöyleydi:

Eterne edilmiş harp gemileri, müttefiklere teslim edilmiş sayılacaktır. Karakol görevinde en çok 7 Gambot 6 torpidobot kullanılacaktır. Bu gambotlar 7.7’likten küçük 2 top ve makinalı tüfek ve torpidobotlarda 7.7’likten küçük top taşıyacaklardır. İsmi geçen gemilerin yerine konacaklardan başka yeni harp gemisi inşa ettirilmeyecektir. Gambotlar 600 ve torpidobotlar 1000 tonu geçemeyecek, bunlarda ancak 20 yıl sonra yenileri ile değiştirilebilecektir. Reşit Paşa, Tir-i Müjgan, Giresun, Millet ve Akdeniz yardımcı gemileriyle 60, 61, 63, 70 numaralı şirket vapurları Seyrisefain İdaresine teslim edilecektir. İnşa halinde bulunan deniz üstü ve altı bütün harp gemileri sökülecektir. Deniz Kuvvetleri’ne ait, silah, cephane, malzeme müttefiklere teslim edilecektir. Müttefikler arası Bahriye Kontrol Komisyonu Türk Deniz Kuvvetleri’nin kullanılabileceği personel adedini tespit edecektir. Kadro dışında kalanlar iki ay içinde terhis edilmiş olacaktır. Mürettebat gönüllü olacak, subaylar aralıksız 25 yıl, astsubay ve erler 12 yıl hizmet edeceklerdir. Ticaret filosu personeli askeri eğitim görmeyecektir. Boğazlar Komisyonu idaresindeki bölgede bulunan telsiz telgraf istasyonları komisyona teslim edilecek ve yenileri kurulmayacaktır. Deniz ve Hava Kuvvetleri personeli iki ay içinde terhis edilip uçaklar teslim edilecektir. On iki ada İtalyanlara ve diğer Ege adaları Yunanlılara verilecektir (Büyüktuğrul, 1967: s. 2-3; Ersan, 2006: s. 5-77). Sevr anlaşmasının ayrıntılı metni için bkz (Erim, 1953).

İtilaf kuvvetlerince zorla zapt edilen gemilerde görev yapan donanma personeli gerek Anadolu’da gerekse İstanbul’da Kurtuluş Savaşı’na katılarak limanlardan silah ve cephane taşımada büyük mücadele vermişlerdi. İçlerinde kara kuvvetleri içine girerek düşmanla direkt olarak savaşanlar bile olmuştu. Fakat ülkede yaşanan karışıklıkları fırsat bilen birçok eşkiya grubu da İzmit Körfezi’nin güney kıyılarında ortaya çıkmıştı.

* Fransanın Toulon şehrinde aynı zamanda Cumhuriyet dönemi sonrası Yavuz’un onarımını da yapan Saint Nazaire şirketi tarafından yapılan bu gambotlar ulusal mücadelede içinde deniz faaliyetlerimizin en önemli kolunu oluşturmaktaydı (Hergüner, 2000: s. 65).

Kurtuluş Savaşı'nın henüz başında ve daha sonra da eklenenlerle birlikte meydana gelen donanmanın durumu pek parlak değildi. Hatta bir donanmadan söz etmek bile doğru olmazdı. Kurtuluş Savaşı öncesi donanmanın durumu özetle şöyleydi;*

AYDINREİS Gambotu	512 Ton
PREVEZE Gambotu	512 Ton
SAMSUN Vapuru (URANYA-Yunan)	3000 Ton
TRABZON Vapuru (ENOSİS-Yunan)	1200 Ton
ŞAHİN Vapuru (Abranasyon Şirketine ait)	1250 Ton
ALEMDAR Römorkörü	362 Ton
RÜSÜMAT No 4 Vapuru	85 Ton
BATUM Vapuru (PETROS-Yunan)	120 Ton
GAZAL Römorkörü (Samsam)	45 Ton
1 No Motor Gambot (Rus Yardımı)	40 Ton
2 No Motor Gambot (Rus Yardımı)	40 Ton
MEBRUKE Motoru	90 Ton
AYYILDIZ Motoru (Yunan teknesi)	120 Ton
AMASRA Motoru (ISLAVONYA - Beyaz Rusya)	70 Ton
İNÖNÜ Motoru	49 Ton
ARSLAN Motoru (Aslen bir Taka)	12 Ton
SİNOP Motoru	15 Ton
İKDAM Motoru	20 Ton
HÜDAVERDİ Motoru	6 Ton
DERYA Motoru	8 Ton
DANA Yelkenlisi	200 Ton
ŞİLE Yelkenlisi (Yunan)	250 Ton

* Gemi listesi ve listelenen gemilerin tonajları konusunda kaynaklarda farklılıklar görülmektedir (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 30-32). Gemi listesi hakkında her komutanlık için ayrı olarak belirtilmiş daha ayrıntılı bilgi için bkz (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 215-218).

KAHRAMAN Yelkenlisi	250 Ton
FULYA Motoru (Yunan motoru)	
EREĞLİ Motoru (INAPA - Beyaz Rusya)	100 Ton
ZONGULDAK Motoru	

Anadolu Donanması olarak da adlandırılabilir olan deniz gücü, Kurtuluş Savaşı'nda kullanılan gemiler ve savaşın sonunda ele geçirilen gemilerle birlikte toplam tonajı 7 bin ton dolaylarındaydı. Bu sayı 250 bin tonluk düşman donanmasının otuz altıda biri, sadece Yunanistan'a bağlı savaş gemilerinin ise yedide birine denk gelmekteydi (İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 32).

Haliç'e çekilmiş olan gemilerdeki personelin terhis edilmesiyle gemiler atıl durumda kalmıştı* (Gülen, 2001: s. 328). Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasını müteakip icra vekilleri heyeti oluşturulmuştu. Bunların içinde Milli Müdafaa Vekâleti ve Erkan-ı Harbiye Umumiye Reisliğinin Milli Mücadelenin deniz safhalarında etkisi oldukça fazla olmuştur. Milli Müdafaa Vekâleti personel, idari ve lojistik destek sağlarken Erkan-ı Harbiye Umumi Reisliği ise yapının kuruluşu, sevk ve idare ile koordinasyon görevlerini üstlenmiştir. Bunlardan başka ulusal mücadelede deniz faaliyetlerini destekleyen teşkilatlar ve gruplarda kurulmuştur. Bunlar içerisinde Müsellah Müdafaa-i Milli Grubu'nun (M.M.) içinde deniz faaliyetlerine katkı yapmak için kurulmuş olan Muavenet-i Bahriye Grubu Milli Mücadele içinde en çok katkısı olan teşkilat olmuştur.** Mondros Mütarekesi sonrasında karargâhı Kasımpaşa'daki Bahriye Nazırlığı binası olan Donanma Komutanlığı kurulmuştu. Boğazlarda ise, Umur-u Bahriye subaylıkları teşkil edildi. Yaralı durumda olan Yavuz İzmit'e, diğer gemiler ise bütün silahları sökülmüş ve cephaneleri alınmış olarak Haliç'e çekildiler (Hergüner, 2000: s. 62-63). Osmanlı'dan kalan donanmanın durumu çok kötüydü. İstanbul Bahriye Komutanlığı'nda konuşlu olan Donanma Komutanlığı'nın kısa vadedeki amacı gemilerin onarımını tamamlayarak faal hale getirmektir (Polat, 2008: s. 132)

* Mevcut gemilerin çoğu faal durumda değildi. Acil onarımları gerekiyordu. Donanmanın durumu öylesine kötüydü ki Büyüktuğrul bu durumu anlatırken; Cumhuriyet kutlamalarının yapılırken bile harap durumda olan Hamidiye'nin top atışlarını yapamadığından bahsediyor (Büyüktuğrul, 1967: s. 81-82).

** Umur-u Bahriye Müdürü Şevket Bey'in çabalarıyla, Yarbay Mehmet Nazmi Bey ve Binbaşı Haydar Abdullah Bey'in girişimleriyle kurulan Bahriye Yardım Kurumudur. Özellikle deniz subaylarının Anadolu'ya geçme girişimlerine sistematik biçimde yardım etmişti. İstanbul'daki silah ve cephanenin Anadolu'ya naklinde de önemli katkıları olmuştur (İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 67-70). Muavenet-i Bahriye Grubu İstanbul'da Felah grubu ile birlikte hareket etmiş ve İstanbul'un ambarlarından kaçırdıkları birçok cephane ve malzemeyi Karadeniz limanlarına gönderilmesine katkıda bulunmuşlardı (Sancar, 2009: s. 322).

2.2. MİLLİ MÜCADELE DÖNEMİ TÜRK DENİZCİLİĞİ

Mustafa Kemal Paşa 9. ordu müfettişi sıfatıyla Samsun'a ayak bastığında düşmana karşı durabilecek bir donanmanın varlığından söz etmek imkânsızdı. Donanma personeli terhis edilmiş, neredeyse bütün depolar ele geçirilmişti. Türk donanması tam bir hareketsizlik içinde duruyordu. Fakat bütün bu olumsuzluklara karşın vatani kurtarma aşkıyla yanan birçok asker bu heyecan içinde kurtuluş mücadelesine katılmak istemişti (Bayar, 2004: s. 4-5). Bu şevk içinde donanmayı da İstanbul'dan kaçıran Karadeniz'de ulusal mücadele içine götürmek isteyenler olmuş fakat Mustafa Kemal Paşa buna karşı çıkmıştı. Rauf Bey'in kendisine beyanından aktaran Büyüktuğrul, Mustafa Kemal Paşa'nın gemilerin Karadeniz'e kaçırlmasının, düşmanın burada sıkı tedbirler almasının ve Sovyet Rusya'sından gelecek yardımın sekteye uğramasının ihtimalini de düşündüğünden yarardan çok zarar vereceğini söylediğini belirtmektedir (Büyüktuğrul, 2006: s. 28).

Mondros Mütarekesi sonrası düşman kuvvetleri Anadolu'yu işgal etmişti. İşte bu işgal sebebiyle ülkelerin denizaşırı topraklarından Anadolu'ya açılan kapılarının denizden olması, Mondros Mütarekesi'nin altıncı maddesini gerekçe göstererek Osmanlı hükümetinin deniz faaliyetlerini tamamen kısıtlayarak kendilerine hareket serbestisi sağlamışlardı. Anadolu'daki ulusal hükümet ise deniz faaliyetlerini durdurma tedbirine karşılık İstanbul'dan kaçırılan gambotlar ve ele geçirilen/katılan gemilerle "Anadolu Donanması" (Milli Donanma da denilebilir) olarak da adlandırılabilir deniz gücü oluşturma çabasına girmişti.

Bu gemiler beş gruba ayrılmaktaydı: Birinci grup; İstanbul Hükümetinden kaçarak Milli mücadeleye katılanlar, İkinci Grup: Bizzat sahipleri tarafından teslim edilenler, Üçüncü Grup: Borçlanmak vasıtasıyla el konanlar, Dördüncü Grup: Sahipsiz gemilerin envantere alınması, Beşinci Grup: Tarafsız ülkelerden zorla ele geçirilenler (Hergüner, 1992: s. 79). Gruplara bazı örnekler verirsek, Samsun Vapuru, Gazal Römorkörü tarafından müsadere edilmiş olup, aslen Uranya isimli Yunan gemisidir. Trabzon Vapuru, aslen Enosis isimli Yunan gemisidir. Gambotlar tarafından müsadere edilmiştir. Alemdar, 1921 senesinin ilk ayında İstanbul'dan kaçmış, Fransızlar tarafından yakalanmış, fakat yine kaçmaya muvaffak olmuştur. Batum Vapuru, aslen Petros isimli Yunan gemisidir, müsadere edilmiştir. Ayyıldız aslen Yunan motoru olup, Gambotlarımız tarafından müsadere edilmiştir (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 5). Ele geçirilen gemilerle ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz (Türk İstiklal Harbi, 1964: s. 75-79).

İtilaf devletlerinin elinden kaçırılan bu gemiler Aydınreis (üs olarak Trabzon) ve Preveze (üs olarak Sinop) gambotlarıydı. İtilaf kuvvetlerinin filo komutanı Amiral Calthorpe'un onayıyla Ermeni çete hareketlerini önlemek maksadıyla Karadeniz'e açılmışlar ve Samsun Liman Başkanlığı'nın emrine girmişlerdi (Türk İstiklal Harbi, 1964: s. 11). İstanbul Hükümeti tarafından geri çağrılrsa da dönmeyen bu gemiler ulusal mücadelemizdeki deniz gücümüzün temelini oluşturmuştu. Kurtuluş Savaşı'nda birkaç gemiden oluşmasına rağmen deniz kuvvetinin gösterdiği başarıyı Mustafa Kemal şu sözlerle takdir etmişti (Demirel, 1983: s. 4).

“Düşman ablukasına ve malik olduğu kısıtlı deniz araçlarına rağmen, bahriyemiz mensupları, birkaç gemi ile harikalar göstererek, hiçbir şey kaybetmeksizin deniz nakliyatını sağlamak suretiyle teşekküre değer hizmetler yapmışlardır”.

Milli Mücadelenin başında düşman kuvvetlerince gemilere el konmasıyla bu gemilerde görevli denizciler ulusal mücadeleye farklı şekillerde hizmet etmişti. Bunları özetleyecek olursak;

1- Rusya'nın veya ülke içindeki limanlardan alınan malzeme ve cephaneyi kaçırmak suretiyle cepheye taşımak, 2- Pontus-Rum çeteleriyle mücadele etmek, 3- Muhaberelere fiilen katılmak, 4- Ulusal hükümette teknik görevler almak.* Bu hizmetlerin gerçekleştirilmesi adına çeşitli yerlerde bu subaylar tarafından komutanlıklar kurulmuş, Karadeniz'de düşman kuvvetlerine rağmen Rus limanlarından –özellikle Tuapse ve Novorosiski- silah, cephane ve malzeme taşımışlardı (Metel, 1981: s. 15). İki geminin yanı sıra Akhisar, Draç ve Yunus botları Marmara'da, Hızır Reis Botu İzmir'de, Nusret ise Saros'da sadece karakol amacıyla işgal hükümetince görevlendirilmişti. Bu savaş gemilerinin yanında ticaret gemileri de görev almıştı (Gülen, 2001: s. 328; Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 361).

Ege'de ise; Yunanlılar başta Averoff Zırhlısı olmak üzere birçok İngiliz, Fransız, İtalyan ve Amerikan gemileri birlikte İzmir'i işgal etmişler, arkasından limanda bulunan Hızırreis Gambotuna el koymuşlardı. İstanbul'un resmen işgal edildiği dönemde ise Kasımpaşa'ya İngilizler çıkarma yaparak bölgede bir İngiliz müfrezesini konuşlandırmışlardı. Bu müfreze tersanede hapsolmuş donanma gemileri denetim altına almıştı. Fakat bu müfreze birliğine

* Hergüner bu subayların hizmet şeklini katılanlar üzerinden değil de tüm subaylar üzerinden yaklaşımla farklı anlatıyor: 1-Anadolu'ya geçip kara veya deniz savaşlarına katılanlar, 2-İstanbul'da kalıp Anadolu'ya yardımcı olanlar, 3- Osmanlı da ya da yabancı bandralı gemilerde çalışarak destek olmaya çalışanlar, 4- Tamamen bağımsız kendi işlerine bakanlar (Hergüner, 1992: s. 70).

rağmen Kasımpaşa'daki depolar, cesur Türk donanma personeli tarafından Anadolu'ya taşımayı başarmışlardı (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 17).

Tüm yurdun işgal altında olduğu bir dönemde Anadolu'dan Batı cephelerine malzeme ve cephane taşımak hayati önem taşıyordu. Düşman işgaline karşı koyamayan ulusal hükümetin artık deniz kuvveti olarak tek hedefi özellikle Karadeniz'den kaçak yollarla yapılacak nakliyatı düzenle hale getirmektir ki bu 1920 yılı itibariyle başlamıştır (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 21).

2.2.1. Marmara Denizi ve Diğer Liman ve Kıyı Savunmaları

Milli Mücadele döneminde liman ve kıyı savunmaları savaşın gidişatını etkileyecek derecede önem arz ediyordu. Yurdun birçok bölümündeki limanlar ve denizyollarında özellikle Marmara Denizi ve çevresi başta olmak üzere tüm çevre denizlerde hemen her yeri İtilaf kuvvetleri ele geçirmişti. İzmit Körfezi'nin işgali sonucu bölgede, İşgal kuvvetlerince ilk zamanlar İzmit Üssü Bahri Kumandanlığı kurulsa da sonradan kaldırılmıştır. 26 Şubat 1919 tarihinde Amiral Calthorpe tarafından yapılan plan neticesinde Marmara Denizi'nde Draç, Akhisar ve Yunus torpidobotları genelde kaçakçılık ve eşkıyalık olaylarına müdahale için görev yapmıştı* (Hergüner, 1992: s. 97).

Ulusal güçlerinde denetiminde gemiler Karadeniz'de devriye görevi yapıyordu. Bu devriyenin amacı; bölgedeki kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi, özellikle Rum çetelerinin bölücü hareketlerinin engellenmesi ve Rus limanlarından gelen yardımın güvenli ulaştırılabilmesiydi. Karadeniz'de itilaf devletleri çok yoğun bir karakol faaliyeti içerisindeydiler.** Yunan donanması da başta Averoff olmak üzere hemen bütün gemileriyle Karadeniz'de faaliyet halindeydi (Hergüner, 1992: s. 90-95). İzmir bölgesinde Hızırreis Gambotu, 14 numaralı motorbot, Seyrisefin İdaresine bağlı Tir-i Müjgan vapuru, Deniz Komodorluğu emrinde Ege Denizi ve civarındaki limanlarda mayın temizleme görevi verilmiş olan Nusret Mayın Gemisi bulunuyordu. Sonraları Reşitpaşa ve Giresun vapurlarında bunlara

* Bu gemiler bir süre sonra kömür sıkıntısı çekmeye başladılar. Aynı zamanda çok sık arızalanan bu gemiler 10 Eylül 1920 tarihinde işgal güçleri tarafından Haliç'te enterne halde tutulmuştur (İstiklal Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 35).

** Alman denizaltılarına karşı yapılan bu karakol görevlerine Zafer Gambotu ve Musul Torpidobotu katılmıştı. Daha öncede belirttiğimiz gibi Aydınreis ve Preveze Gambotları da İstanbul'dan Karadeniz'e gelmişlerdi.

eklenmiş, Hızırreis gambotu ise Yunanlıların İzmir'i işgali sonrasında ele geçirilmişti (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 15).

Verilen emirlere liman başkanlıklarının uyması üzerine kıyı şeridi ikiye ayrıldı. Birinci bölge; merkezi "Samsun Liman Başkanlığı" olmak üzere Karadeniz'in orta ve doğu kıyılarını, İkinci bölge; Mesenler'den batıya kadar "Merkez Liman Reisliği" olarak belirlendi (Mütercimler, 1992: s. 86).

2.2.2. Milli Mücadele Döneminde Tersaneler

Osmanlı devletinde Tersane-i Amire yetkisinde Haliç tersanelerin en yoğun olduğu bölge olurken (Taşkızak ve Haliç tersaneleri) I. Dünya Savaşı'ndan sonra ülkenin belli başlı yerlerinde kurulan küçük tezgâhları saymazsak İzmir'de Alaybey Tersanesi* ve İstanbul Boğazi'nde İstinye Tersanesi** kurulmuştu. Başta Haliç olmak üzere kıyı bölgeleri ve limanlar işgal altında olduğu için Ankara hükümeti tarafından kullanılamıyordu. Sadece Karadeniz kıyılarında kısmi olarak Ankara hükümetinin denetimi söz konusuydu. Savaşın koşullarından dolayı tersanelerde yeni gemiler değil sadece bakım onarım faaliyetleri sınırlı olarak sürdürülüyordu.

2.3. DONANMANIN YENİDEN TEŞKİLATLANDIRILMASI

2.3.1. Umur-u Bahriye Müdürlüğü

İstanbul ve Anadolu'nun düşman tarafından işgal edilmesi sonrası donanma resmen atıl durumda, adeta harap durumda bırakılmıştı. Donanmayı bulunduğu bu durumdan kurtarmak için bir şeyler yapmak gerekiyordu.

Ankara'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kurulmasıyla Milli Savunma Bakanlığı bakanlığın içinde de Genelkurmay Başkanlığı teşkil edilmişti. Fakat denizcilikle ilgili

* Gifret şirketi tarafından işletilmiş, Ulusal Mücadele döneminde de Yunanlıların kontrolünde kalmıştır. 1933 yılında Gifret şirketiyle birlikte tüm hakları satın alınan tersane, Kurtuluş Savaşı süresince Türk gemilerine hizmette bulunmuştur.

** Fransızların Nazaire şirketi tarafından "Boğaziçi İstinye Dok Şirketi" adıyla 1912 yılında inşa edildi. Şirket, savaş süresince İtilaf Devletleri'nin kumandasında Fransızlar tarafından yönetilmiş, savaş sonrasında da 1991 yılına kadar varlığını devam ettirmişti. 850 tona kadar gemilerin havuzlanabildiği İstinye Tersanesi'nde Yavuz zırhlısı da bakım geçirmişti (Hergüner, 2000: s. 210-278).

faaliyetlerin artmasıyla yeni bir teşkilatlanmaya ihtiyaç duyuldu. Bu amaçla Umur-u Bahriye Müdürlüğü (Genel Bahriye İşleri ya da Denizciliğe İlişkin Faaliyetler) Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasından yaklaşık iki buçuk ay kadar sonra 10 Temmuz 1920 yılında Ankara Samanpazarı mahallesinde kurulmuş* (Büyüktuğrul, 1984: s. 76) -Cebeci'de bir Lise binası- ve müdür olarak da Yüzbaşı Şevket** (Doruker) atanmıştı (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006: s. 4). Beş subay ve iki gemi ile göreve başlayan Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün esas sorumluluğu donanmanın gelecekte ulaşabilecek en iyi seviyeye gelmesi adına bir başlangıç yapmasını sağlamak ve "Anadolu Donanmasını" oluşturmaktı. Bu kuruluş aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri'nin kurulmasının ilk adımı da sayılabilir (İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 48).

Umur-u Bahriye Müdürlüğü içerisinde Daire Reisliği, Zati İşleri Şubesi, Harekât Şubesi ve Levazım Müdürlüğü birimleri bulunmaktaydı. Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün esas görevleri; Anadolu hükümetinin elinde bulunan liman ve kıyılarda örgütlenebilmek, Rusya'dan gelecek yardımları Türk limanlarına taşımak ve teşkilatı her türlü donanımla desteklemektir. İlk icraatı da liman başkanlıklarına ulusal hükümetin emrine girmeleri çağrısında bulunmak olmuştu*** (Cumhuriyet Dönemi, 2002: s. 8).

Umur-u Bahriye Müdürlüğü vefâkar bir şekilde, korkusuzca Karadeniz'de yürüttüğü mücadele ulusal savaşın kazanılmasında yadsınamayacak bir etki yapmıştır. Umur-u Bahriye Müdürlüğü bünyesinde –Bahriye Dairesi döneminde de- teşkil edilmiş olan komutanlıklar şunlardır;

- 1-Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı
- 2-Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı
- 3-Amasra Bahriye Komutanlığı
- 4- Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı (Samsun Bahriye Divanı Harbi Daimisi, Samsun Ganaim-i Bahriye Mahkemesi, Samsun Bahriye Mektebi)
- 5-Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi Komutanlığı

* Gömleksiz'e göre; Umur-u Bahriye Müdürlüğü Ankara Mekteb-i Sultanisinin geniş bir odasının tahta perdelerle ayrılmasıyla kurulmuştu (Gömleksiz, 2009: s. 188). Benzer bilgi Bargut'un eserinde de bulunmaktadır (Bargut, ty: s. 98).

** Trabzon milletvekili Ali Şükrü'nün kardeşidir. Aslında rütbesi iki rütbe arttırılmış yüzbaşı anlamına gelen Ön Yüzbaşıydı. Ulusal mücadeleyi Yarbay rütbesiyle bitirdi. O dönemde Kara Kuvvetleri'nde birçok albay ve general rütbesinde asker varken Yüzbaşı Şevket denizcilere bağlı önemli bir şubede bütün sorumluluğu üstlenmişti.

*** Bu görevleri yerine getirebilmek için "Deniz Ulaştırma Müfrezesinin Yöntem Sureti" adlı 12 maddelik bir yönergeyi uygulamaya koymuştur (Gömleksiz, 2009: s. 188).

- 6- Ernis Tersane Komutanlığı
- 7-İzmit Bahriye Komutanlığı
- 8-Fethiye Bahriye İrtibat Komutanlığı
- 9-İzmir Bahriye Komutanlığı
- 10-İstanbul Bahriye Komutanlığıydı.

Bu komutanlıklar ulusal mücadelede kara gücü olarak aktif savaşın içinde bulunmamış olsalar da, özellikle Ruslardan alınan yardımın cepheye silah ve cephane olarak taşınması ile kıyı gözetleme faaliyetlerinde önemli katkılar yapmışlardı. Kesin ve bitirici sonucu kara ordusu sağlamış olsa da deniz kuvvetinin orduya verdiği destek savaşın kazanılmasında belirleyici olmuştur.

2.3.2. Bahriye Dairesi Reisliği

Milli Mücadele içinde deniz cephesinin etkinliğinin artmasından dolayı Umur-u Bahriye Müdürlüğü artık yetmemeye başlamıştı. 1 Mart 1921 tarihi itibarıyla müdürlüğün adı Milli Müdafaa Vekâleti'ne (şimdiki Milli Savunma Bakanlığı) bağlı Bahriye Dairesi olarak değiştirilmişti* (Işın, 1946: s. 12). Deniz Kuvvetleri'nin en büyük makamı olan Bahriye Dairesi Reisliği, bütün dikkatini gemilerin onarılmasına vermiş eğitimi ikinci planda tutmuştu (Büyüktuğrul, 1967: s. 7). Bu dairenin göreve başlamasıyla Karadeniz kıyılarında ulusal hükümetin etkinliği artmıştı. Mütercimler'e göre; başına yine Yüzbaşı Şevket'in getirildiği Bahriye Dairesi Reisliğinin kurulmasının nedenleri olarak; İngiliz ve Yunanlıların Karadeniz'de denetimlerini sıklaştırmasını ve zaman zaman halka korku salmak amacıyla kıyı bölgelerini bombalamalarını göstermektedir (Mütercimler, 1992: s. 159).

Bahriye Dairesi Reisliği, donanmanın yeniden yapılandırılması faaliyetlerine Lozan Barışını müteakiben başladı. Donanmanın her konuda gelişmesi için "Bahriye Komisyonu" kuruldu. Osmanlı Devleti'nden kalan Necm-i Şevket, İclaliye, Muaveneti Milliye, Numuneyi Hamiyet, Akhisar, Draç, Zuhaf ve Malatya gemileri hurdaya ayrılırken kalan gemilerin onarımı içinde 1924 yılında 5 milyon liralık bir ödenek ayrılmıştı. Bu miktarın büyük bir kısmının

* Bahriye Dairesi'nin kurulmasıyla donanmanın tüm şubeleri idari olarak Milli Müdafaa Vekâleti'ne, eğitim ve hareket olarak da Erkan-ı Harbiye'ye bağlanmıştı. Aynı dönemde Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı olarak Sadullah Bey'in müdürlüğünü yaptığı Sevkiyat ve Nakliyat Umum Müdürlüğü kurulmuştu. Bu müdürlüğün esas görevi limanlardan cephane ve malzemeyi batı cephesine aktarmaktı (Hergüner, 2011: s. 187).

personel giderlerinde kullanılmasından dolayı devam eden yıllarda bu ödenek miktarı daha çok arttırılarak gemilerin onarım faaliyetlerine hız verilmişti (Çoker, 1994 (b): s. 63-64).

Bahriye Dairesi Reisliği zorluklar içinde Karadeniz bölgesi başta olmak üzere Anadolu'nun birçok kıyı bölgesinde yaklaşık dört yıl boyunca mücadele etmiş ve ulusal savaşın kazanılmasına katkıda bulunmuştur (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 30; Mütercimler, 1992: s. 159).

Kalyon Kaptanı* Abdurrahim Fevzi Bey'in başkanlığında neredeyse üç yıldan fazla bir süre hem ticari yönden hem de askeri yönden denizcilik alanlarındaki gelişmeleri yöneten Bahriye Dairesi, Personel, Lojistik, Harekât, Limanlar ve Ticareti Bahriye, Sıhhiye ve Muhasebe ve Tahakkuk İşleri şubelerinden teşkil edilmişti (Hergüner, 2003: s. 5). İlk önce kurulan Umur-u Bahriye Müdürlüğü ve akabinde teşkil edilen Bahriye Dairesi'nden sonra deniz faaliyetlerinin başarılı bir şekilde icra edilmesi amacıyla Anadolu'nun birçok kıyı bölgesinde ve Rusya'da bazı teşkilatlar kurulmuştu (Sancar, 2006: s. 312).

2.3.3. Milli Mücadele Döneminde Oluşturulan Diğer Donanma Teşkilatları

Rus limanlarından gönderilecek her türlü silah, cephane ve malzemenin Karadeniz limanlarına güvenli bir şekilde getirilmesi için "Batumi, Tuapse ve Novorossiyski Kıdemli Deniz Subaylıkları" adlı teşkilat kurulmuştu. Yine aynı dönemde kurulan "İrkap ve İhraç Komutanlıkları" gemilerin yüklerini boşaltmak ve yüklemek görevlerini üstlenmişti. Bundan başka düşman gemilerinin hareketlerini gözetlemek için "Kıyı Gözetleme İstasyonları" Anadolu sahillerinin birçok noktasına** kurulmuştu. Eğridir gölünde nakliyatın sağlıklı yapılabilmesi adına "Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi" ve Van'da kurulan "Ernis Tersanesi" ile eğitim eksikliklerinin giderilmesi adına 1921 Martında kurulan "Samsun Deniz Harp Okulu" milli mücadelenin kazanılmasında önemli paya sahip diğer komutanlıklardır.

1920 yılı Mayıs ayında yapılan anlaşma ile Rusya ile nakliyat 1920 yılı Eylül ayında başlamış olsa da*** 1921 yılından itibaren, denizden gelebilecek olan Yunan tehdidine rağmen

* Kalyon Kaptanı: Rütbe isimleri değiştirilmeden önce, günümüzde "Albay" anlamına gelen bahriye rütbesidir.

** Bahsedilen Kıyı Gözetleme İstasyonları; Bababurnu, Amasra, Kerempe, İnceburun, Sinop, Papazburnu, Kalemevkii, Kemerburnu ve Absalah mevkiilerine kurulmuştur (Erenoğlu, 2003: s. 67).

*** İlk zamanlarda yapılan taşımalar ücreti karşılığında tutulan sivil teknelerle sağlanmış, yılsonuna doğru Rüşumat No:4 vapurunun da katılmasıyla Rus limanı Tuapse'den düzenli olarak devam etmişti (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006: s. 4).

daha düzenli bir şekilde devam etmişti. Sadece Rus limanlarından değil Anadolu'nun diğer kıyılarından da ulusal mücadeleye çok yoğun bir destek sürüyordu. 1921 yılında çıkartılan Tekâlif-i Milliye emirleri* de bu desteği arttırmıştı.

24 Ağustos 1920 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi ve Sovyetler Rusya arasında yapılan dostluk anlaşması bu yardımların deniz yoluyla ve daha hızlı bir şekilde gelmesine katkıda bulunmuştu. Rusya'dan alınan silah ve cephane yardımlarının dışında, Milli Mücadelenin en önemli gemileri Aydınreis ve Preveze gemileri Rusya'nın Novoroski limanında onarımı bile yapmıştı (Gürdeniz, 2013: s. 65).

Milli Mücadele döneminde Türk Deniz Kuvvetleri, denizde düşman kuvvetlerine karşı etkili olamamışlar muharip olarak bir varlık gösterememişlerdi. Fakat özellikle lojistik konuda gösterdikleri başarı ve gayretli çalışmaları sayesinde savaşın kazanılmasında kilit rol oynamıştı.

Büyük taarruzun tamamlanmasını müteakip önce 11 Ekim 1922 tarihinde Mudanya Ateşkes Antlaşması imzalanmış ve donanma ile denizcilik konularında herhangi bir görüşme olmamıştı. Daha sonra Lozan Barış Anlaşması'na kadar geçen süre içinde Anadolu kıyılarında deniz faaliyetleri yoğun bir şekilde devam etmiş bu faaliyetler özellikle Ege ve Marmara bölgelerinde yoğunlaştığından, Bahriye Dairesi tarafından Marmara'da İstanbul ve İzmit Bahriye Komutanlıkları, Ege'de ise İzmir Bahriye Komutanlığı kurulmuştu.** Bunlardan özellikle İzmit Bahriye Komutanlığı hem büyük taarruzdan önce hem de sonrasında önemli görevler üstlenmişti. Lozan görüşmelerinin aksaması üzerine İzmit Körfezi'ne, Dil iskelesi ve Darıca arasına mayın döşenmişti. İntibah gemisi de emre intizar bekletilmişti. Seyyar iskeleler sayesinde taşıma işinde bir aksama olmamıştı (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 99-100). Lozan görüşmelerinde çıkan bazı sorunlardan dolayı Türk heyetinin geri gelmesi ve konferansa ara

* Deniz ile ilgili maddeleri 1921 yılı Eylül ayında yayınlanmıştı. Bu emirlere göre 10 ton ve daha büyük tekne sahipleri her ay yüz millik mesafeye taşıma yapacaklardı. Ayrıca Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün yayınladığı bir emirle, on tondan büyük tekne sahiplerinin tekneleri alınacak, üç tonluk kayıklar ise duruma göre İnebolu ve Samsun limanlarına alınacaklardı. Bu teknelerin ücretleri çalıştıkları bölgelerdeki ya liman ya da nakliye komutanlıkları tarafından ödenecekti (Hergüner, 1992: s. 157).

** İzmir Bahriye Kumandanlığı 10 Eylül 1922 tarihinde, İstanbul Bahriye Kumandanlığı 14 Kasım 1922 tarihinde ve İzmit Bahriye Kumandanlığı ise 28 Haziran 1922 tarihinde kurulmuştu. Bu komutanlıklar daha çok deniz ticareti kısmından sorumlu tutuldular. 23 Aralık 1922 tarihinde Alb. Ahmet Hamdi Denizmen Donanma Komutanlığı Vekili olarak atandı. 21 Temmuz 1923 seçimlerinde milletvekili seçilen Denizmen'in yerine ise Yarbay Mehmet Ali Dalay getirilmişti (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006: s. 9).

verilmesinden dolayı önlem amacıyla İzmit Körfezi ticari faaliyeti aksatmayacak şekilde mayın döşenerek* kapatılmıştı.

2.4. İZMİT KÖRFEZİ'NDE ULUSAL MÜCADELE VE DENİZCİLİK

İzmit Körfezi stratejik bir mevkide olması sebebiyle ulusal mücadele boyunca çok önemli bir yer tutmuştur. I. Dünya Savaşı'nın sona ermesi ve ardından imzalanan Mondros Ateşkesi ile birlikte Osmanlı Donanmasının personeli çoğunlukla İstanbul'da bulunuyordu. Cephane ve malzeme transferi için kullanılan yollardan biri de İstanbul-İzmit-Batı cephesi hattıydı. Bunun dışında İstanbul hükümeti tarafından Kuvay-i İnzibatiye'nin sevkinde de İzmit kullanılıyordu. Ayrıca Yalova'da da Müdafaa-ı Hukuk Cemiyeti kurulmuştu. Kocaeli bölgesinde Karakol Cemiyetinin güdümünde birçok milis gücü de bulunuyordu. Bunlar arasında bazıları; Dr. Fahri Can, Yahya Kaptan, Küçük Aslan, Büyük Aslan, İpsiz Recep, Bulgar Sadık, Yüzbaşı Nail, Kara Fatma, Gebzeli Rıfat, Kuşçubaşızade Eşref müfrezeleri sayılabilir. Ulusal mücadele boyunca özellikle İstanbul ve İzmit üzerinden cephaneye ve mühimmat sevk edilmiştir. Bunların neredeyse %23'ünün İzmit Körfezi'ndeki limanlara getirilmiş olması da İzmit Körfezi'nin bu mücadeledeki rolünü göstermesi bakımından oldukça önemlidir (Ulugün, 2009: s. 73).

2.4.1. Kocaeli Komutanlığı Bahriye Müşavirliği ve İzmit Bahriye Komutanlığı

Milli Mücadele döneminde yurdun birçok noktasında bahriye komutanlıkları kurulmuş ve özellikle nakliyat ve sevkiyat faaliyetleri bu komutanlıklar aracılığıyla icra edilmiştir. Bu komutanlıklar Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı,** Ereğli Nakliyat-ı Bahriye

* Bu mayınlar 1923 yılında İzmit Körfezi'nde kılavuz kaptan almadan seyir yapan bir İtalyan gemisinin batmasına ve sekiz denizcinin hayatını kaybetmesine neden olmuştur. Bahse konu mayınlar 1924 yılının Şubat ayında Lozan Anlaşması'nın onaylanmasının ardından temizlenmiştir (Ulugün, 2006: s. 189).

** 1920 yılında ilk olarak kurulan komutanlığın adı Trabzon Kaçakçı Müfrezesi idi. 26 Ekim 1920 tarihinde ise adı Trabzon Nakliyat-ı Bahriye müfrezesi olarak değiştirildi. 9 Şubat 1921 tarihinde ise adı son şeklini almıştır (Erenoğlu, 2003: s. 60-64). Özellikle ulaştırma konusunda yaşanan sorunlar bu komutanlık kurulduktan sonra daha düzenli bir döneme girmiştir.

Komutanlığı,* Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı,** Amasra Bahriye Komutanlığı,*** Fethiye Bahri İhtiyat Grubu,**** ve İzmit Bahriye Komutanlığı idi.

28 Haziran 1921 tarihinde İzmit Körfezi ve çevresinin düşman işgalinden temizlenmesinden sonra İzmit Körfezi, Ulusal mücadele de daha etkin ve rahat bir şekilde kullanılmaya başlandı. Sevkiyatın karmaşıklaşması ve artması sebebiyle İzmit'te "Kocaeli Komutanlığı Bahriye Müşavirliği ve İzmit Bahriye Kumandanlığı" kuruldu (Işın, 1946: s. 60). Komutanlığına Bnb. Celal İbrahim Bey yardımcılığına da Yzb. Zeki Işın atandı (Ulugün, 2009: s. 78). Fakat İzmit ve çevresinin düşman işgalinden kurtulması Yunan tehlikesinin tamamen geçtiği anlamına gelmiyordu. Bu sebeptir ki Bahriye Dairesi tarafından İzmit Körfezi'nde bazı önlemlerin alması kaçınılmaz olmuştu. Bu kapsamda körfezin kilit noktalarına topçu bataryaları ve mayınlar yerleştirildi (Mütercimler, 1992: s. 248).

1. I. Ordu Komutanlığı'na danışmanlık yapmak (müşavirin kelime anlamı)
2. İzmit Körfezi'nin denizden savunulması ve denizcilik faaliyetlerinin işletilmesi.
3. Marmara Denizi'nde yapılan sevkiyatın emniyetini sağlamak.

İzmit Bahriye Komutanlığı Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında önemli bir konumda bulunmaktaydı. Özellikle İzmit'in coğrafi olarak bulunduğu stratejik önemi bu komutanlığı daha önemli hale getirmişti. Bu bağlamda İstanbul'dan Anadolu'ya kaçırılan silah ve cephaneler için İzmit yolu kullanılmaktaydı. İstanbul'dan getirilen mayınlar, toplar ve

* 17 Nisan 1921 tarihinde Ereğli'de kurulan komutanlık Trabzon'dan başlayıp Akçakoca'ya ve oradan da İstanbul'a uzanan hat üzerinde deniz nakliyatını kontrol altına almak ve güvenliğini sağlamak amacıyla güdüyordu. Batı Karadeniz için en önemli üs konumunda bulunan Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı mücadelenin kara birlikleri ile adeta dirsek teması halinde cephaneye ve malzemenin nereye indirileceği hakkında koordinasyonu sağlamaktaydı (Büyüktuğrul, 1984: s. 507). Komutanlık Şubat 1922'de Amasra'ya taşınmıştı. 1922 Ekim ayından itibaren ise Karadeniz'de sadece Amasra ve Trabzon'da Bahriye komutanlıkları görevlerine devam etmişti (Hergüner, 1992: s. 204). Bu komutanlıktan önce bölgede düşman gemilerini ele geçirip Trabzon'a gönderen Ereğli Bahriye Müfrezesi adı altında küçük bir birlik vardı. Ele geçirilen gemilerden arasında adları sonradan değiştirilen Gazal, Dana, Rüsumat ve Mebruke'de bulunmaktaydı (Mütercimler, 1992: s. 160).

** Temelleri 1920 yılında Umur-u Bahriye Müdürlüğü zamanında atılan komutanlık, Milli Müdafaa Vekâleti'nin emriyle Samsun'da konuşlu 10. Tümen tarafından kurulmuş, esas olarak çalışmaya 1920 yılının Ağustos ayında başlamıştı. Daha çok eğitim işi ile ilgileniyordu. Bunun yanı sıra Pontusçu çetecilerle de mücadele eden Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı gözcü şebekesi kurup işaret istasyonları kurarak milli mücadele döneminde çok fazla katkı sağladı. Ayrıca Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı altında sorunları çözüp karar bağlamada yardımcı olan Samsun Bahriye Divan-ı Harbi Daimisi ve Ganaim-i Bahriye Mahkemesi de kurulmuştu (Erenoğlu, 2003: s. 60-64).

*** Trabzon'dan Batı Karadeniz'e nakledilen malzeme ve teçhizatı taşıyan gemilerin sığınmaları amacıyla oluşturulmuş aynı zamanda bünyesinde İstanbul'dan kaçırılan üç adet keşif uçağını da barındıran bir komutanlıktı (Büyüktuğrul, 1984: s. 508). Amasra ticari faaliyetlerde Ereğli'den küçük olsa da deniz uçaklarının havalanması ve inmesi için uygun ortam barındırıyordu. Bu uçaklar ilkel keşif uçaklarıydı. Temmuz 1922 itibarıyla Amasra etkin bir üs haline gelmişti. 1923 yılı sonuna kadar kullanılan üs Lozan Barışı sonrası İzmit'e taşınmıştı (Mütercimler, 1992: s. 231-235).

**** 16 Mart 1921 tarihinde kurulmuş olan Fethiye Bahriye İhtiyat Grubu ile Liman Reislikleri, kıyı kontrolü, istihbarat toplama, nakliye ve sahil güvenlik görevleri icra etmişti (Oran, 2012: s. 191)

torpidolar İzmit bölgesinde depolanmış, bu maksatla da İzmit'te Torpido Regüle İstasyonu kurulmuştu. Bu torpidoların kullanılması için de İzmit körfezinin en dar yeri olan Dil İskelesi bölgesi uygun görülmüştü. Bundan başka Yunan savaş ve ticaret gemilerinin yerleri tespit edilmeye ve bu gemilere küçük teknelerle asimetrik tehditlerde bulunmak üzere önlemler alınmaya çalışılmıştır (İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 63).

Ayrıca köprü ve demiryolu onarım faaliyetlerinde de bulunuyorlardı. İlk zamanlar birkaç küçük tekneyle yapılan nakliyat daha sonra kaçırılan İntibah ve Galata gemileriyle 3 römorkör, 3 motorbot ve bir istimbot ile gerçekleştirilmişti.

İzmit Bahriye Komutanı olan Binbaşı Cemal daha önceki görevlerinde yine körfez ve civarında nakliyat faaliyetlerinin yürütülmesi görevlerinde bulunmuştu. İzmit Bahriye Komutanlığı'nın başına geçtikten sonra da İzmit-Geyve tren yolu üzerinde hasar görmüş köprülerin onarım faaliyetlerine öncelik vermişti. İzmit Bahriye Komutanlığı bunun dışında Sakarya nehri üzerinde de nakliyat faaliyetleri icra etmeye çalışmıştı (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 33).

İzmit Bahriye Komutanlığı ilk kurulduğunda elinde hiç deniz gücü yoktu. İzmit Körfezi'nde batmış durumda olan iki motor çıkarılmış ve onarımı yapılarak deniz faaliyetlerinde kullanılmıştır. Kurtuluş savaşının ilerleyen dönemlerinde (Eylül 1922) İstanbul'dan kaçırılarak İzmit'e getirilen gemiler komutanlığın emrine girmiştir. Bu gemiler; İntibah Mayın Gemisi, Sarım Römorkörü, Saika Römorkörü, Kasımpaşa Römorkörü, Rehber İstimbotu, Haliç Motoru, Beykoz Motoru, Darıca Motoru, Galata Yatı ve dört adet mavna (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 33).

İzmit Bahriye Komutanlığı'na bağlı olarak kurulan Karamürsel Liman Başkanlığı'na 20 Temmuz 1921 tarihinde Binbaşı Hulusi Bey getirilmişti. Karamürsel Kurtuluş Savaşı boyunca en yoğun olarak sevkiyatların yapıldığı liman olmuştu. Karamürsel'de bulunan silah ve cephaneler İzmit'e sevk edilmişti. İzmit'in düşman işgalinden kurtulmasından sonra özellikle Yunan donanması tarafından sürekli taciz edilmesi sonrasında Anadolu hükümeti tarafından Peyk Torpido kruvazöründen ve Sakız Gambotundan sökülen toplar Değirmendere bölgesine yerleştirilerek emniyet sağlanmaya çalışılmıştı. Ayrıca Yavuz gemisinin toplarından bazıları da sökülerek Karamürsel'e getirmişti (İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 136-140).

İşgal kuvvetlerinin –Yunanlıların- bıraktığı malzemeler İzmit Körfezi'ne getirilmişti. Ayrıca denizaltıların İzmit Körfezi'ne girişini engelleyecek ağlar yapılmış Tavşancıl ile

Karamürsel arasında kalan Hersek bölgesi emniyet altına alınmıştı. İzmit Bahriye Komutanlığı tarafından ayrıca birliklerin transferleri Değirmendere, Tavşancıl, Derince, Kazıklı ve Seymen limanlarından deniz yoluyla gerçekleştirilmişti (İstiklâl Harbinde Bahriyemiz, 2003: s. 145).

2.4.2. Marmara Bölgesi ve Kocaeli’nde Deniz Nakliyatı ile Diğer Faaliyetler

Kurtuluş Savaşı’nda özellikle “Muavenet-i Bahriye Grubu”nun da çabalarıyla yürütülen gizli çalışmalar ile İstanbul’dan kaçırılan silah ve cephaneler Marmara Denizi’ndeki limanlar vasıtasıyla Anadolu’ya sevk edilmekteydi. Bu sevkiyat içinde en önemli sıkıntılar nispeten daha dar olan ve düşman gemilerinin daha sık devriye faaliyetlerini yürüttükleri Dilburnu bölgesinden, İzmit Körfezi içlerine yapılan nakliyelerde yaşanmaktaydı. Bunun için sahte sevkiyat evrakları ve yabancı bandıra gemileri kullanılarak sorun aşılmaya çalışılmıştı.

İstanbul ile Karamürsel arasında yapılan nakliyat Kocaeli’ndeki faaliyetlerin en önemli kısmını oluşturuyordu. Genelkurmay Başkanlığı bu nakliyata önem verdiği için İstanbul’dan gelen mayınları daha çok Mudanya bölgesine yerleştirmişti. Yavuz gemisinden sökülen topların da bu bölgeye monte edilmesi kararlaştırıldıysa da Samsun Limanı’na sevk edilmişti. Yunan gemileri Averoff ve Kılış’ın bölgede faaliyetleri de devam etmekteydi. Bölgenin Türk askerlerinin denetimine girmesinden sonra Yunan savaş gemilerinin kıyı bölgelerine taarruzları devam etmiş ve bunun içinde yeni getirilen toplarla İzmit Körfezi takviye edilmişti. Düşman kuvvetlerinin çekilmesinden sonra yakıp yıkılan birçok köprü ve tren yollarının onarımı yapılmıştı. Öncelikle İzmit-Geyve arasındaki tren hattındaki köprüler onarılmıştı. Bunun dışında İzmit’te yapılan tekneler ile Sakarya nehrinde ve İznik gölünde cephane ve mühimmat taşınması faaliyetleri icra edilmişti (Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 55-57).

2.4.3. Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı

Lozan Antlaşması gereği boğazların silahsızlanması sebebiyle donanmayı İstanbul’dan, daha uygun ve emniyetli bir yere taşımak gerekiyordu. İzmit Körfezi bu konuda en uygun yer olarak görülmüş ve İzmit’e, Deniz Üssü, Darıca’ya da Müstahkem Mevkii Komutanlığı kurulmuştu. Bu bölgelerin sınırlarının belirlenmesi için de “Yasak Bölgeler Kanunu” çıkarılmış, üs ve müstahkem mevkii bölgelerinin kamulaştırılma süreci de başlatılmıştı. Netice olarak; İzmit’in merkezinde bulunan ve kullanılmayan atıl durumdaki eski İzmit Tersanesinin -1905

yılında faaliyetlerini durdurmuştu- içinde İzmit Bahriye Komutanlığı kurulmuştu (Gökçay, 2009: s. 34; Türk Kültürü, 1973: s. 96). Eski İzmit Bahriye Komutanlığı'nın yetkileri daha da artırılmıştı. Kurulan bu yeni komutanlığın daha ziyade stratejik sebeplerle kurulduğu düşünülebilir. Şöyle ki; Lozan barışı sonrası boğazların durumu özel bir komisyona bırakılmış ve tarafsız ve silahsızlandırılmış bir bölge olacağından Marmara Denizi çevresinde donanma kurulabilecek en makûl yerin İzmit Körfezi ve çevresi olduğu kanısına varılmış, mevcut komutanlıkta bu sebepten buraya kurulmuştu. Bünyesinde İzmit Deniz Komutanlığını ve 10. Topçu alayını barındıran Marmara Üssü Bahri ve Müstahkem Mevkii Komutanlığı ilk zamanlar İzmit Tersanesi'ne ait bir binada faaliyetlerini yürütmüştü. İzmit Körfezi de bu planlama kapsamında; Kullar ilçesindeki Çulhane bölgesi* torpido ve bakım işleri için, Derince bölgesi cephane işleri için, Seymen bölgesi kömür depolama işleri için (BCA, 30.18.1.2, 96.89.12 / 1941) ve en önemlisi Gölcük bölgesi yeni ve büyük tersane sahası olarak kullanılmaya başlandı (Gökçay, 2009: s. 33; Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 5).

İzmit'te eski tersane içinde konuşlu komutanlık bünyesinde Mania Ağları Grubu, Munizafer Zırhlı Korveti, Top Bakım Atölyesi, Sefain Onarım Atölyesi, Levazım ambarları ve top ambarı bulunmaktaydı (Gökçay, 2009: s. 36). Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı (Karargâhı Derince'de) İzmit Körfezi'nin donanma üssü haline getirilmesi adına daha önce kurulmuş olan İzmit Bahriye Komutanlığı'nın yerini almıştı. 21 Ağustos 1923 yılında kurulan komutanlık (Hergüner, 2011: s. 190) ilk zamanlarda eski İzmit Tersanesi'nin içinde kullanılmayan binalara yerleşmiş, 1930 yılından itibaren ihtiyaçlar doğrultusunda İzmit Acısu'da bulunan Fransız Papaz Okuluna** taşınmıştı. İzmit Bahriye Komutanlığı da erat kışlası olarak kullanılmaya başlanmıştı (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 13). Komutanlığına*** da Albay Halim Babacan getirilmişti (Çam, 2001: s. 445). Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı idari konularda Bahriye Dairesine, diğer konularda ise I. Ordu Müfettişliği'ne bağlıydı (Büyüktuğrul, 1967: s. 12; Çam, 2001: s. 441). Komutanlığa bağlı olarak;

* Burada daha önceleri su enerjisi ile çalışan bir "Çuha Fabrikası" mevcuttu. Kurtuluş Savaşı'nda İtilaf Devletleri gemileri tarafından zarar verilen bu fabrikanın sahası 1923 yılından sonra Bahriye Dairesinin envanterine geçirilmişti (Büyüktuğrul, 1967: s. 11).

** Komutanlık binası olarak kullanılan College Français St. Barbe adlı Fransız Papaz Okulu günümüzde hala ayakta. Fenerbahçe Latin kilisesinden o dönemlerde kiralanmış olan okul 20 Mayıs 1931 tarihinde 42.000 liraya satın alınmıştır (aktaran Gökçay, 2009: s. 35). İnşaat süreci olaylara sahne olmuş olan mektep İzmit'in kurtuluş günlerinde gayrimüslim halkın sığındığı bir yer olmuştu. Savaş bittikten sonra da Gölcük'te onarımı süren Yavuz zırhlısında görevli Fransız çalışanlara verilmiş olan okul sonradan komutanlık olarak kullanılmıştır (Çam, 2001: s. 448; Ünlü, 1996: s. 76).

*** Kuruluşundan bu yana görev yapan komutanları: Mustafa Necati Bey, Abdurrahim Fevzi Bey, Mustafa Fahri Tümbilen, Mehmet Ali Dalay, Mehmet Fahri Engin, Mehmet Hulusi Gökdalay, Mehmet Ali Ülgen, Mehmet İhsan Özel.

İzmit Deniz Komutanlığı, Top Fabrikası, Kocaeli Deniz Fabrikaları, Mayın Komutanlığı ve Müstahkem Mevkii Komutanlığı bulunuyordu. Komutanlık emrine ayrıca Nusret mayın gemisi de verilmişti.

Ulusal mücadele boyunca Karadeniz’de gerçekleştirilen deniz faaliyetleri 26 teknenin katılımıyla yapılmış ve bu dönemde 300 bin ton malzeme Anadolu’ya aktarılmıştı. Aynı zamanda bu dönemde Karadeniz sahillerinde kaçakçılıkla mücadele içerisinde olunmuştu (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 11-12). Bu dönemde İstanbul’daki donanma personeli de İstanbul’da hükümet adına istihbarat faaliyetleri içinde bulunmuşlardı (Kayabalı ve Arslanoğlu, 1976: s. 549).

Ulusal mücadele sona erdikten sonra 14 Kasım 1922 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması ile İstanbul Bahriye Komutanlığı karargâh haline getirilerek, Cumhuriyete kalan Osmanlı Donanması’nın bakım onarım faaliyetlerine başlanmıştı. İzmit Bahriye Komutanlığı ise zarar görmüş tren ve köprüleri onarma faaliyetlerini icra ediyordu.

Mustafa Kemal Paşa önderliğinde başlayan kurtuluş mücadelesi sırasıyla I. İnönü, II. İnönü, Sakarya savaşları ve nihai olarak Dumlupınar Meydan Muhaberesi ile Türk milleti lehine neticelenmiş ve önce Mudanya Mütarekesi yapılmış ardından da Lozan Barışı ile bu zafer taçlandırılmıştı. İki aşamada gerçekleşen Lozan Konferansı sonrasında olağanüstü durum da ortadan kalkınca Türkiye Cumhuriyeti tam bağımsız bir ülke olarak bütün dünyada tanınmıştı. Barış antlaşması sonrasında Türkiye Cumhuriyeti’ne bırakılan Bozcaada ve Gökçeada, Hızır Reis gambotunun götürdüğü heyet tarafından Yunanistan’dan teslim alınmıştı. Lozan Barışı sonrasında emniyet amacı ile İzmit Körfezi’nde yapılan hazırlıklar kaldırılmış, feshedilen İzmit Bahriye Komutanlığı yerine Marmara Üssü Bahri Komutanlığı kurulmuştu. Körfezde alınan tedbirler de 1924 yılında kaldırılmıştı (Hergüner, 2003: s. 210-211). Bundan sonraki süreçte ise İzmit Körfezi artık donanmanın gelecekte doğacağı bir üs haline gelecekti (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 11-12; Türk İstiklâl Harbi, 1964: s. 25). Görevleri Bahriye Vekâleti’nin 1 Şubat 1925 yılında yayınladığı Teşkilatı Bahriye Talimnamesinin 25. maddesiyle belirlenmiş olan komutanlık, harekât konularında Genelkurmay Başkanlığı’na, idari konularda ise Bahriye Vekâleti’ne bağlıydı. Adı Darıca Müstahkem Mevkii Komutanlığı’nı da bünyesine katmasıyla “Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı” olarak düzenlenmişti (Gökçay, 2009: s. 35).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. CUMHURİYET DÖNEMİNDE BAHRİYEDEKİ FAALİYETLER VE GÖLCÜK

3.1. LOZAN BARIŞINDA BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

22 Ocak 1923 tarihinde İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Yunanistan, Rusya, Sırp-Hırvat-Sloven Devleti ve Türkiye arasında imzalanmıştır (Uçarol, 2013: s. 769). 20 madde ve eklerinden oluşan Boğazlar Sözleşmesi'nde önemli maddelerin bazıları şunlardır: (Meray, 2003: s. 51-58).

4.Madde: Çanakkale boğazı ile Karadeniz boğazının her iki kıyısında sınırlandırılmış bölgeler oluşturulacaktır. Karadeniz Boğazı Güneydoğuda; kıyı ile Bozcaada karşısındaki eski İstanbul burnundan başlayarak Marmara Denizi üzerinde hemen Karabiga kuzeyinde bulunan kıyıda bir noktada sona ermek üzere kıyıdan 20 km uzaklıktan geçen bir çizgi arasındaki bölge, Doğuda; Karadeniz Boğazı'nın kıyısından 15 km uzaklıkta çizilmiş bir çizgiye kadar uzanan bölge, Batıda; Karadeniz Boğazı'nın batı kıyısından 15 km uzaklıkta çizilmiş bir çizgiye kadar uzanan bölge ve adalar askerden arındırılacaktır.

5.Madde: Boğazlardan geçecek olan savaş gemileri ile askeri uçaklar ve ticaret gemilerinin geçişlerini yönetmekle görevli olacak uluslararası bir "Boğazlar Komisyonu" kurulacaktır. Komisyon başkanı Türk temsilcisi tarafından yürütülecek, sözleşme anlaşmaya imza koyan diğer devletlerin temsilcilerinden kurulacak ve komisyon Milletler Cemiyeti'nin güvencesi altında çalışmalarını sürdürecektir.

6.Madde: Askerlikten arındırılacak bölgelerde ve adalarda, hiçbir istihkâm, sabit topçu tesisleri, ışıldak tesisleri, denizaltı işleyen araçlar, hiçbir askeri havacılık tesisi ve hiçbir deniz üssü bulunmayacaktır.

8.Madde: İstanbul ve çevresinde en çok 12.000 kişilik bir kuvvet bulunabilecektir. İstanbul'da bir tersane ve bir deniz üssü bulundurulabilecektir.

10.Madde: İstanbul'da 12. Maddede belirtildiği gibi*, bir uluslararası komisyon kurulacak ve bu komisyon "Boğazlar Komisyonu" adını alacaktır.

* 12.Madde: Komisyon bir Türk temsilcisinin başkanlığı altında iş bu sözleşmenin imzacı devletleri olmaları bakımından Fransa, İngiltere, Japonya, İtalya, Bulgaristan, Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Rusya ve Sırp-

11.Madde: Komisyon yetkilerini Boğazların suları üzerinde kullanacaktır.

Başkanı Türk olacak olan bu komisyon günümüzde Birleşmiş Milletler örgütünün bir sürümü olan Milletler Cemiyeti'nin himayesinde görevini sürdürüyordu. Uluslararası bir kuruluş çerçevesinde kurulan bu komisyon sayesinde boğazlara Türk ordusunun girmesi de yasak hale getirilmişti. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin bu hükümleri ancak Montrö Sözleşmesiyle, 1936 yılında değiştirilebilmiştir.

Lozan Antlaşması'nın dördüncü maddesi gereğince Türkiye Cumhuriyeti'nin artık İstanbul'daki tersaneleri ve üsleri kullanması mümkün değildi. 15 kilometrelik alan içine özellikle Haliç Tersanesi'nin girmesi sebebiyle yeni kurulacak tersane arayışlarının İstanbul'a yakın ama aynı zamanda Lozan hükümlerine ters düşmeyecek bir nokta olan İzmit Körfezi ve civarında yoğunlaştığı görülmektedir.

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin maddeleri arasında şüphesiz en dikkat çeken ve bağlayıcılığı en fazla olan 6. madde, Türkiye Cumhuriyeti'nin hareket alanını en çok kısıtlayan hükümlerden birisiydi. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. ve 6. maddeleri Türkiye Cumhuriyeti'ni yeni bir donanma üssü arayışları yolunda ciddi değişikliklere sevk etmişti. Bu değişikliklerin ardından imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi* ile kazanılan eski haklara rağmen tersaneler ve donanma merkezinin Gölcük'te kalması, Lozan Antlaşması'ndan sonra tercih edilen İzmit Körfez bölgesinin tersane ve donanma kurma konusunda ne kadar isabetli bir karar olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Hırvat-Sloven Devleti temsilcilerinden kurulu olacaktır. Amerika bu sözleşmeye katılırsa, komisyonda bir temsilci bulundurmaya hak kazanacaktır. Aynı haklar diğer devletler içinde saklı tutulacaktır (Meray, 2003: s. 55).

* "Montreux Boğazlar Sözleşmesi" uluslararası hukuk kurallarını gözeterek Türkiye Cumhuriyeti'nin güvenliğini zafiyete uğratmayacak şekilde yabancı devletlerin savaş ve ticari gemilerinin boğazlardan nasıl geçeceğini ve nasıl kullanılabileceğini düzenleyen uluslararası bir sözleşmedir. Sözleşme aslen Çanakkale ve İstanbul Boğazları ile Marmara Denizi ve Karadeniz için düzenlenmiş hukuksal bir sistemdir. 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmış 9 Kasım 1936 tarihinde de yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeyi imzalayan Japonya 8 Eylül 1951 tarihinde anlaşmadan ayrılmış İtalya ise Lozan anlaşmasına taraf olan ülke sıfatıyla 2 Mayıs 1938 tarihinde anlaşmaya tabi olmuştur (Kurumahmut, 1992: s. 86). 1936 yılında Atatürk'ün de büyük çabası ile imzalanan Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile boğazlar rejimi Türkiye lehine değişmiş, günümüzde de güncelliğini koruyan mükemmel bir anlaşmadır. Montreux Boğazlar Sözleşmesi, bölge ülkelerine gerek askeri ve gerekse ticari açıdan büyük avantajlar sağladığından, günümüzde dahi anlaşma içinde olan ve olmayan ülkeler tarafından değişiklik teklifi yapılmayan bir anlaşma olarak durmaktadır (Karaca, 1993: s. 59).

3.2. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA DONANMANIN GENEL DURUMU

Milli Mücadele sona erip Cumhuriyet kurulduğunda Türk Donanması adeta bir enkaz halinde harap vaziyette idi (Büyüktuğrul, 1967: s. 6). Cumhuriyete kalan donanmada bulunan gemiler: Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Berk, Peyk, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Taşöz, Basra, Samsun, Sultanhisar, Sivrihisar, Yunus, Akhisar, Draç, Berk-i Efşan, Musul, Burakreis, Hızırreis, Kemalreis, İsareis, Aydınreis, Preveze, Sakız, Zuhaf, İntibah, Nusret, Tir-i Müjgan, Muin-i Zafer, İclaliye, Necm-i Şevket, Ertuğrul, Söğütlü ve 9 adet motorbottan ibaretti (Ünlü, 2009: s. 196; Metel, 2005: s. 42). Osmanlı imparatorluğunun 600 yıllık saltanatı bitmiş ve Cumhuriyet ilan edilmişti. Fakat elde 600 yılın ihtişamından kalan kayda değer bir donanma bulunmuyordu. * Denizcilik tecrübelerinden uzak zihinlerce yapılmış, modası tamamen geçmiş bir donanmadan başka bir şey ortada yoktu (Fuat, 1933: s. 420). Fakat yine de 24 Temmuz 1923 tarihi itibarıyla dış güçlerden tamamen bağımsız Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kumanda ettiği (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 14) bu donanmanın adı "Cumhuriyet Donanması" olarak anılmaktaydı (Büyüktuğrul, 1967: s. 6).

Donanmada yaşları neredeyse otuza ulaşmış irili ufaklı kırk civarında (Çekmecelgil, 1983: s. 29) gemi bulunuyordu. Adeta hurdaya dönmüş gemiler Haliç'te çürümeye bırakılmıştı. Donanmanın en önemli gemisi olan Yavuz zırhlısı da Tuzla önlerinde yaralı bir halde bulunmaktaydı** (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 14).

Neredeyse yok sayılacak kadar az olan Türk Deniz Kuvvetleri, Milli Mücadelenin kazanılmasından sonra yeniden kurulmaya çalışılmıştır. Donanmanın yeniden kurulması sürecinde en büyük sıkıntı, Osmanlı'dan harap durumda kalan gemilerin onarımları sırasında yaşanmıştı. Özellikle Yavuz'un karinasındaki üç büyük mayın yarası böylesine büyük bir geminin bakımı için büyük bir havuza alınmasını gerektiriyordu. Sadece Yavuz zırhlısının devasa boyutları değil aynı zamanda Lozan Barışı sonrası boğazların silahsızlanması ve Haliç'in yetersiz alanı bu durumun daha da güçleşmesine zemin hazırlıyordu.

Cumhuriyet Donanmasına kalan gemilerin bir kısmı Türk Bahriyesinin Subay, Astsubay, Er, Memur ve işçileriyle insanüstü bir çaba gösterilerek onarıldı, bir kısmı hizmet dışına ayrıldı

* Cumhuriyet dönemine kalan donanmanın tonajı 45 bin ton civarındaydı. 1939 yılına kadar yaklaşık 10 bin tonluk gemi alımı ve 25 bin tonluk yüzer havuz alımı yapılmıştı. 1939-1945 yılları arasında yeni katılan gemilerle birlikte artan tonaj hizmetten ayrılan gemilerden sonra değişmiş ve Türkiye'nin gemi tonaj büyüklüğü II. Dünya Savaşı'na girdiğinde 59 gemi 54 bin tonajlık bir büyüklüğe ulaşmıştı (Olgaç, 2006: s. 140-141).

** Tam olarak Yavuz zırhlısının demirli olduğu yer, Sedef Adası ile Büyükkada arasındaydı (Saner, 1975: s. 95).

(Çekmeceligil, 1983: s. 29). 1924 ile 1928 arası donanmanın gemilerinin onarıma girdiği bir süreçti. Donanma 1928 yılına kadar toplu hareket edememiş, Yavuz ise 1930 yılından sonra donanmanın faaliyetlerine katılabilmıştır. Aynı şekilde personelin ataleti de düzeltilmeye çalışılmış ve bu konuda Bahriye Dairesi tarafından genelgeler yayınlanarak yeni dönemde donanma personelinden yeni bir ruh ile çalışmaları istenmiştir (Ünlü, 2009: s. 196).

Cumhuriyet Donanması'nın Boğazlar dışına çıkan ilk gemisi, Lozan Barışı'nda Türkiye'ye verilen boğaz önü adalarından Bozcaada ve Gökçeada'yı teslim almak için 21 Eylül 1923 tarihinde Ege'ye açılan Hızırreis gambotuydu.* Daha sonra İtareis ve Kemalreis gambotları onarımlarını müteakip Samsun ve İzmir'e gönderilmiş, (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 15) Hamidiye kruvazörü seyahat ve görev amaçlı birçok seyir yapmıştı. Hamidiye'nin onarımı 1924 yılında tamamlanmış aynı yıl Mayıs ayında Turgutreis tarafından Cumhuriyet Donanması'nın ilk top atışları gerçekleşmişti (Büyüktuğrul, 2006: s. 39).

3.3. BAHİRİYE VEKÂLETİ DÖNEMİ

Mustafa Kemal Paşa, Cumhuriyet'in ilanından sonra donanmaya olan ilgisini gemilerle yaptığı seyahatlerde de göstermişti. Bunlardan biri de Hamidiye gemisiyle yaptığı gezi ve gezi sırasında gemide yaptığı konuşmalardı. Mustafa Kemal Paşa bu konuşmalarda, donanmanın ancak iç dinamiklerin harekete geçirilerek oluşturulabilecek bir yapı olduğunu özellikle vurguluyordu. Yani Mustafa Kemal Paşa daha çok gemi yetersizliğinden bahsediyordu. Mustafa Kemal Paşa donanmanın ihtiyaçlarını gözler önüne sererken donanmanın gelecekte olması gereken yeri de işaret ediyordu. Bu Mustafa Kemal Paşa'nın donanma konusundaki ileri görüşlülüğünü de ortaya koymaktaydı (Ünlü, 2009: s. 199). Bu gezi donanma tarihimizde önemli bir yer teşkil etmişti. Mustafa Kemal Paşa'nın donanmayı ve deniz subaylarını tanıması için fırsat olmuş ve Cumhuriyet Donanması hakkında da bir fikir sahibi olmasını da sağlamıştı. Nitekim bu gezi aynı zamanda Bahriye Vekâleti'nin kurulmasına giden süreci de başlatmıştı.** (Saner, 1975: s. 84).

Mustafa Kemal Paşa'nın Hamidiye ile yaptığı inceleme gezisinde birçok fikir ortaya koymuştur. Bu fikirlerin bazıları donanmanın bağımsız bir idari yapılması, ekonomik zorluklar

* Her iki adanın da teslim alınması sırasında Hızırreis gambotu tarafından 21 adet top atışı yapılmıştı (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 367).

** Mustafa Kemal Paşa'nın Hamidiye kruvazörü ile yaptığı geziyle ilgili daha ayrıntılı olarak bkz (Metel, 2005: s. 58-101).

göz önüne alınıp ona göre donanmanın yapılması gerektiğini, onarımların zamanında yapılarak çağdaş donanmalarla eşit seviyeye getirilmesi gibi birçok konu üzerinde durmuştur (Ünlü, 1996: s. 14). Mustafa Kemal Paşa özellikle Hamidiye'nin seyir defterine yazdığı “*Büyük Türk Milletinin donanması da büyük olur*” sözleriyle donanmaya verdiği önemi açıkça gösteriyordu. Fakat Mustafa Kemal Paşa ülkenin savaş sonrası içinde bulunduğu durumu da değerlendirerek aşamalı bir şekilde donanmayı geliştirecek politikalar üzerinde duruyordu (Büyüktuğrul, 1981: s. 10).

Mustafa Kemal Paşa'nın bahriye ile ilgili sözleri, 1 Kasım 1924'deki meclis açılışındaki şu konuşmada kendini göstermişti (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1997: s. 351).

“Efendiler bahriyemizi esaslı ve ciddi bir surette islah etmek düşünülmelidir. Bu bapta hizmet bilhassa güzide anasır-ı bihakkın t-yetiştirip ondan memleketin müstacel ihtiyacında istifade temin etmek ve herhalde memleketin takat-i fevkinde hayalattan münezzeh kalmak olmalıdır.”

Mustafa Kemal Paşa'nın gösterdiği bu hedef donanmanın geleceğini şekillendirmek adına önemli olmuştu. Bu hedefler doğrultusunda ilk olarak coğrafi yönden yakın komşularımızın deniz gücü potansiyelini geçmek hedef olarak seçilmişti. 1925 yılından sonrada bu yolda çaba harcanmaya başlanmıştı (Çekmecelgil, 1983: s. 30).

3.3.1. Bahriye Vekâleti'nin Kurulması ve Faaliyetleri

1924 yılının Mart ayında yeni Cumhuriyet hükümeti Osmanlı'dan kalan ve atıl vaziyette olan donanmanın bir an önce harekete geçirilmesi gerektiğini düşünüyordu. Yavuz zırhlısı da dâhil olmak üzere diğer kalan tüm gemilerin onarılmasının bir an önce yapılması gerekmektedir. Bu hareket Bahriye Vekâleti'nin kurulmasının gerektiği yönünde kamuoyunda bir algı oluşturmuştu. Cumhuriyet Donanmasını ayağa kaldıracak büyük bir proje için Bahriye Vekâleti iyi bir çözüm yolu olarak görülmekteydi (Güvenç, 2010: s. 226).

İsmet (İnönü) Paşa ise, Bahriye Vekâleti'nin kurulması konusuna daha dikkatli yaklaşmıştı. İsmet Paşa yorgun genç Türkiye'nin yabancı devletlere karşı daha az saldırgan ve daha çok ılıman bir tavır sergilenmesini istiyordu. Bahriye Vekâleti'nin kurulması, özellikle başta İngiltere, Fransa ve İtalya'yı tahrik edebilirdi. Zaman bu yeni Cumhuriyet'in en önemli düşmanı gibiydi. Bu şartlar altında İsmet Paşa, Bahriye Vekâleti'nin oluşturulması ihtiyacının

tetkik edilmesi gerektiğini savunuyor ve zamansız atılacak adımların ülkenin bağımsızlığını tehlikeye düşürme ihtimali olduğu endişesini taşıdığına inanıyordu (Oran, 2012: s. 202-203; Mehmetefendioğlu ve Gürel, 2014: s. 239). İsmet Paşa'nın bu olumsuz bakışı nedeniyle Bahriye Vekâleti'nin kurulması hakkındaki yasa önerisi onun başkanlıktan ayrıldığı bir dönemde meclis gündemine alınmıştı.

Bahriye Vekâleti'nin kurulması için Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne kanun teklifi Kastamonu milletvekili Ali Rıza Bey tarafından 2/328 numaralı kanun teklifi ile verilmişti* (TBMM Zabıt Ceridesi, 1961: s. 287:294,303:304). Bahriye Vekâleti kurulma aşamasında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde iki temel düşünce ortaya çıkmıştı. Milletvekilli olan generaller Deniz Kurmay Başkanlığı'nın Genelkurmay'a bağlanmasını, diğer subaylar ise Deniz kurmay Başkanı'nın Bahriye Nezareti'ne bağlanmasını istemişlerdi. Ali Rıza Bey ise vekâletin kurulmasına çekingen bir tavırla yaklaşmıştı. Ali Fethi (Okyar) Bey ise Genelkurmay Başkanının sadece ülke savunması ile uğraşan bir yapısı olacağını söyleyerek, Ali Rıza Bey'in çekincelerini ortadan kaldırmaya çalıştı (Büyüktuğrul, 1967: s. 23).

Mecliste Bahriye Vekâleti'nin olacağı pozisyon ve görevleri hakkında uzun tartışmalar yaşanmış ve nihayetinde 30 Aralık 1924 gün ve 539 sayılı kanunla Bahriye Vekâleti'nin kurulduğuna dair dört maddelik kanun Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilmişti. Kabul edilen maddeler (TBMM Zabıt Ceridesi, 1975: s. 216-218):

“1- Bahriye Umuru Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nden tefrik edilerek bu umurla meşgul olmak üzere Bahriye Vekâleti teşkil edilmiştir. 2-Bahriye Erkan-ı Harbiye'si, bir Bahriye Erkan-ı harbiye reisinin tahtı emrinde olarak, re'sen, Erkan-ı Harbiye Umumiye riyasetine raptedilmiştir. 3-İş bu kanun tarihi neşrinden itibaren mer'iyülicradır. 4- İş bu kanun icrasına İcra vekilleri heyeti memurdur.”

Müdafaa-i Milliye Kurulu ilk başta öneriyi yetersiz bulmuş olsa da daha sonra değişiklikler yapılacağı taahhüdü ile kabul etmişti. Öneri ilk başta olumsuz olarak düşünülürdü. Bahriye Vekâleti'nin kurulmasının ne kadar gerektiği konusunda tartışmalar vardı. Bu tartışmalardan biri de Mustafa Kemal Paşa'nın, Fevzi (Çakmak) Paşa'nın askeri hâkimiyetini

* Kastamonu Mebusu Ali Rıza Bey ve rüfekasının; Bahriye Vekâleti teşkiline dair (2/328) numaralı teklifi kanunisi ve Müdafaa-i Milliye ve Muvazene-i Maliye Encümenleri mazbataları. Ali Rıza Bey'in bu önerisi Bahriye Vekâleti'nin kurulması ve Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası arasında bir ilişki olduğu izlenimi yarattı (Güvenç ve Barlas, 2010: s. 227).

azaltmak için Bahriye Vekâleti'ni desteklediğini düşündürüyordu. Zaten vekâlet Cumhuriyet Halk Fırkasının oylarıyla kurulmuştu (Güvenç ve Barlas, 2010: s. 227).

Yasa tasarısı kabul edildikten sonra Başbakan Ali Fethi Bey Bahriye Vekilliğine Cebelibereket* milletvekili İhsan (Eryavuz) Bey'i atamıştı (Büyüktuğrul, 1967: s. 23). Ünlü'ye göre; İhsan Bey'in Bahriye Vekâleti'ne seçilmesinden Mustafa Kemal Paşa haberdardı. Fakat deniz ve donanma ile ilgisi olmayan bir topçu subayının bu makama getirilmesi tamamen Fethi Bey'in düşüncesinden kaynaklanmıştı. Bahriye Vekâleti'nin kurulması Fethi Bey hükümetine denk gelmiş, 14 Ocak 1925 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanmıştı (Güngen, 1986: s. 23).

Güvenç'e göre ise; Mart 1924'de gündeme getirilen fakat İsmet Paşa'nın etkisiyle olsa gerek pek kabul görmeyen yasa tasarısını Aralık 1924'de iktidar tarafından getirilmesi anlamlı olmuştu. Getirilen bu öneri esnasında dönemin muhalefet partisi olan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkasının kurucuları arasında yer alan Rauf Bey'in bahriye üzerinde etkisini de göz önünde bulundurarak Bahriye Vekâleti'nin kurulmasının siyasi mi yoksa askeri gereksinimlerden mi dolayı olduğunun yabancı devletler tarafından düşünüldüğünü belirtmektedir. Bu düşüncede Mustafa Kemal Paşa'ya yakınlığı bilinen ve donanma dışından birinin atanmasının da etkili olduğu söylenebilir (Güvenç, 2003 (a): s. 5).

Bu kısımda olan olayların Fethi Bey dönemine denk gelmesi, İsmet Paşa'nın bakışının olumsuz olmasına sebep olmuş olabilir. Ayrıca üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkede Bahriye Vekâleti'nin kurulması olağan sayılabilir. Kaldı ki Osmanlı'da da bir Bahriye Nezareti vardı. Kişi konusunda ise Mustafa Kemal Paşa, bahriye üzerinde Rauf Bey'in etkisini düşünerek böyle bir tercih yaptırmış olabilir. Böylesine bir vekâlete Fethi Bey'in tek başına birini seçip ataması düşüncesi de gözden kaçmamalıdır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne verilen önergede Bahriye Vekâleti'nin kurulması hakkındaki kanunun gerekçesi özet olarak şöyleydi;

Mondros Mütarekesi sonrasında müsadere altına alınmış olan donanmadan sadece iki geminin kullanılmasına izin verilmişti. Bunun yanında İstanbul ve çevre bölgelerden kaçıp Anadolu'ya gelen donanma personeli Milli Müdafaa Vekâleti altında görev yapmaktaydı. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılması sonrası deniz hak ve menfaatlerimizi korumak ve güçlü bir donanmaya sahip olmak ancak ayrı bir vekâlet kurulmasıyla mümkündü. Donanma ve deniz

* Osmaniye, Dörtöyl ve Yumurtalık'ın eski adıdır. 1933 yılında lağv olundu (2197 sayılı kanun) tüm ilçeleriyle Adana'ya bağlandı. Sonradan Osmaniye tekrar il yapıldı.

faaliyetlerinde bu gücü oluşturmak sadece Bahriye Vekâleti'nin kurulmasıyla mümkündür (Güngen, 1986: s. 23).

Bu oluşan yeni durumda Bahriye Erkan-ı Harp Reisliği kolordu komutanı seviyesinde Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmış, Donanma Komutanlığı birimi işlevini yürütmeye devam etmişti (Ünlü, 2009: s. 202).

Bahriye Vekâleti aslında yeni kurulan Fethi Bey hükümetinde vücut bulmamıştı. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde Bahriye Vekâleti'nin kurulması yönünde çalışmalar devam etmekteydi. Deniz politikalarına uzak olan İsmet Paşa ile Mustafa Kemal Paşa arasında vekâletin kurulması yönünde görüş farklılıkları vardı* (Ünlü, 1996: s. 19).

Bahriye Vekâleti'ne bağlı birimler; Kolordu seviyesinde Gölcük bölgesine konuşlandırılan (etkisi azda olsa) Donanma komutanlığı, İstanbul'da bünyesinde Ertuğrul ve Söğütlü yatlarını bulunduran İstanbul Bahriye Komutanlığı (Komutanı Yarbay Celal), İzmit'te Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı (komutanı Yarbay Halim Babacan), önce Amasra'da olup daha sonra Samsun'a taşınan ve kuruluşunda Kemalreis gambotu da olan Karadeniz Bahriye Komutanlığı (Komutanı Yarbay Şevket Ahmet) ve kuruluşunda İhareis gambotu ile İntibah mayın gemisi olan Ege ve Akdeniz'den sorumlu İzmir'de Akdeniz Bahriye Komutanlığı (Komutanı Binbaşı Necip) idi (Büyüktuğrul, 1967: s. 25). Daha sonra yapılan düzenlemelerle 10 Eylül 1925 tarihinde donanmayı oluşturan gemiler şu şekilde konuşlandırılmıştı;

İzmit'te: Yavuz, Turgutreis, Peyk, Taşöz, Yunus, Akhisar ve Nusret gemileri,

İstanbul'da: Hamidiye, Mecidiye, Berk, Basra, Samsun, Hızırreis, İhareis, Kemalreis, Aydınreis, Burakreis, Preveze ve Sakız gemileri,

İzmir'de: İntibah gemisi,

Mustafa Kemal Paşa'nın girişimleri ile kurulmuş olan Bahriye Vekâleti'nin ilk zamanlar karşılaştığı en büyük sorun maddi konulardaki sıkıntıydı. Savaştan yeni çıkmış Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni kurulma sürecinde donanmaya ayırdığı kaynak sınırlıydı. Bu vesileyle Bahriye Vekâleti ilk icraatlarını mali olanaklar doğrultusunda donanmayı geliştirmek ve donanmayı en etkin biçimde kullanılacak seviyeye çıkarmaya çalışarak yapmıştı. Bahriye

* Ünlü burada Mustafa Kemal Paşa ile İsmet Paşa arasındaki kıyaslamayı anlatırken, İsmet Paşa'nın Mustafa Kemal Paşa'ya göre daha durağan, inisiyatif almayan, daha klasik bir lider olduğunu ve özellikle deniz politikalarında Mustafa Kemal Paşa kadar uzak görüşlü olmadığını belirtmektedir. Hatta İsmet Paşa'nın, Fevzi Paşa ile benzer özellikler gösterdiğini de söylemektedir (Ünlü, 1996: s. 17).

Vekâleti'nin aldığı ilk kararlar arasında Yavuz Zırhlısını tamir ettirmek, elde mevcut kullanılabilir gemilerden teşkil edilen bir donanma oluşturmak, iki adet denizaltı gemisi siparişi vermek, yabancı uzman getirterek personelin gelişmesini sağlamak ve en önemlisi Gölcük'te bir tersane kurmak vardı (Büyüktuğrul, 1967: s. 25-26; Çam, 2001: s. 441).

Donanmanın yenilenmesi programı kapsamında, Yavuz zırhlısının onarımı ve yeni denizaltı gemilerinin alınması için Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 5 Nisan 1925 tarihinde kabul edilen 599 sayılı kanun ile beş yıl süresince eşit miktarlarda harcanmak üzere Bahriye Vekâleti emrine sipariş edilecek ya da onarılacak gemiler için kullanılmak üzere 15.145.000 liralık "Tahsisatı Fevkalade" verilmişti (TBMM Zabıt Ceridesi, 1967: s. 86-120). Bahriye Vekâleti bunların dışında Türkiye Cumhuriyeti adına 22 Ekim 1926 tarihinde I. Dünya Savaşı'nda paraları ödenmiş olan fakat İngiliz hükümeti tarafından el konulan Sultan Osman ve Sultan Reşad gemilerini alamadığı için İngiliz mahkemelerine davalar açtı ama sonuç alamadı. Lozan Anlaşması'nda borç olarak kabul edilmiş olan bu parayı zamanında almış olan İngiliz gemi inşa şirketleri ödemek istemiyordu. Bahriye Vekâleti tarafından İngiliz şirketlerine açılan yedi ayrı davadan bir sonuç elde edilememişti (Büyüktuğrul, 1967: s. 35-36).

29 Aralık 1924 – 21 Ocak 1928 tarihleri arasında faaliyet gösteren Bahriye Vekâleti döneminde; Yavuz zırhlısının onarımı ve yenileştirmesinin yanında, dış ülkelerde 3 hücumbot, 4 denizaltı ve 4 muhribin inşaları ile, Gölcük'ün bir deniz üssü haline getirilmesi sağlanırken, eğitim için de Almanya'dan ekipler temin edilmişti (Hergüner, 2011: s. 26). Türkiye Cumhuriyeti kurulduktan sonra İngiltere'den yabancı eğitimcilerin getirilmesi düşünülmüşse de bu mümkün olmamış, 1926 yılına gelindiğinde ise siyasi bir kararla aslında Alman eğitim uzmanları tercih edilmişti (Güvenç, 2003(a): s. 7). Aslında 1920'li yıllardan itibaren donanma içinde çeşitli görevlerde bulunmuş olan Alman danışma heyetleri Türk donanmasını kısa sürede eğitmiş ve 1926 yılından itibaren Ege ve Akdeniz'e çıkabilecek seviyeye getirmişlerdi. Bahriye Vekâleti'nin kuruluşunun bir amacı da Lozan'da kararlaştırılan "Kabotaj Hakkımız" için alt yapı oluşturmaktı. Nitekim denizcilikle ilgili pek çok kurum ve kuruluşlarda radikal yapılanmalar Bahriye Vekâleti döneminde gerçekleşmişti (Hergüner, 2011: s. 26).

Bahriye Vekâleti döneminde yapılan bazı düzenlemeleri kısaca maddelersek (Ünlü, 1996: s. 59-60; Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 21-22);

- 1- Darıca Müstahkem Mevkii, Marmara Üssü Bahri Komutanlığına bağlandı.
- 2- İtareis tipi gambotlar gümrük idaresine devredildi.

- 3- Yavuz'un, Gölcük'te onarımına başlandı.
- 4- Hollanda'dan iki denizaltı alındı.
- 5- Kasımpaşa tersaneleri 1927 yılında Seyrisefain idaresine bırakıldı.
- 6- Bütün gemilerin onarımı yapıldı.
- 7- Alman danışman heyeti Türkiye'ye geldi.
- 8- Donanma emirnameleri ve talimnameler yeniden yapıldı.
- 9- Yurtdışına personel gönderildi.
- 10- İlk manevra ve atışlar başladı.
- 11- Hamidiye savaş gemisi Odessa'ya gönderildi.
- 12- Şapka devriminin öncüsü oldu.
- 13- Kabotaj hakkı 1 Temmuz 1926'da alındı.

6 milyon liralık dönemin şartlarında az bir bütçe ile donanmayı geliştirmek amacıyla ciddi bir yükün altına giren Bahriye Vekâleti aynı zamanda kendi döneminde Gölcük ve çevresinin adını donanma ile bütünleştirmişti. Gölcük bölgesinde istimlak çalışmaları, yolu dahi olmayan arazi ve bataklıkları kurutma çabasının yanında kırk bin lira gibi çok az bir parayla tersane kurma teşebbüsü içinde olması sadece donanmaya gönül vermiş ve özverili insanların yapabileceği bir şeydi. Vekili yüce divanda yargılanıp ceza almış olsa da Cumhuriyet Donanması Bahriye Vekâleti döneminde çok fazla yol kat etmiş, Türk donanmasının geleceğinin temellerini atmıştı (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 9).

3.3.2. Topçu İhsan (Eryavuz) Bey'in Bahriye Vekilliği Döneminde İsmet Paşa ile Olan Çekişmesi

1877 yılında Üsküdar'da doğan İhsan Bey'in babası İshak Ağa'dır. İlk ve orta öğrenimini Üsküdar'da tamamladıktan sonra babasının isteği üzerine Toptaşı Askeri Lisesi'ne girmiştir. Buradaki eğitiminin ardından 1897 yılında topçu sınıfına ayrılarak, Mühendishane-i Berri Hümayun'da (Topçu Harbiyesi) eğitime başlamış ve 26 Ocak 1901'de üsteğmen rütbesi ile mezun olmuştur. İhsan Bey'in ilk görevi, Kırcaali'deki topçu taburunda öğretmenlik olmuştur. Burada bir yıl süre ile çalıştıktan sonra Edirne'deki II. Ordu Birliği'nde göreve başlamış ve II. Meşrutiyet'in ilanına kadar bu vazifesini sürdürmüştür (Çoker, 1995: s. 250). II. Meşrutiyet sonrası İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne girmiş ve cemiyetin önde gelen isimlerinden biri olmuştur. I. Dünya Savaşı'nda Doğu cephesinde daha sonrada Batı Cephesi'nde savaşmıştır.

Sonrasında ise Erzurum cephesinde Topçu öğretmeni olarak görevlendirilmiştir (Mehmetefendioğlu ve Gürel, 2014: s. 241). Savaşın sona ermesinin ardından emekliye ayrılan İhsan Bey Karakol Cemiyeti ve Teşkilat-ı Mahsusa'nın önemli isimleri arasında yer aldı. Ulusal mücadele içinde bulundu. Yeni kurulan Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde 1., 2. Ve 3. dönemlerde Cebelibereket Mebusu olarak görev almıştı. İstiklal Mahkemeleri'nin kurucu başkanı oldu. 1924 ve 1928 yılları arasında Bahriye Bakanlığı görevini icra etti. Türkiye İş Bankası kuruculuğunu üstlendi. İhsan Bey Bahriye Vekili olmadan önce de son olarak 31 Temmuz 1922 tarihine kadar Ankara İstiklal Mahkemesi Başkanlığı yapmıştır (Aybars, 2006: s. 36-56). Soyadı kanunu ile aldığı Eryavuz soyadını Yavuz-Havuz davasından sonra Topçu olarak değiştirmişti (Maman, 2014: s. 13).

İhsan Bey iyi bir konuşmacıydı. Meclis görüşmelerinde bu hitap yeteneğini her zaman göstermişti. Meclis çalışmalarından başka Türkiye İş Bankası'nın kuruluşunda kurucu yönetim kurulu üyesi olarak görev almıştı. İhsan Bey, Kurtuluş Savaşı'nın ilk günlerinden itibaren gösterdiği başarıyla Mustafa Kemal Paşa'nın ilgisini çekmiş ve yakın arkadaşları arasında olmuştu. Milli mücadeleden Cumhuriyet'e uzanan sancılı bir dönemin sonunda İhsan Bey'in alacağı son görev 29 Aralık'ta 1924'te kurulan Bahriye Vekâleti'ne atanması olmuştur (Ağaoğlu, 1998: s. 61).

İhsan Bey Bahriye Vekili olduğu ilk günden beri donanma personeline karşı gösterdiği olumsuz ve sert davranışlar donanma içindeki personel, özelliklede subaylar arasında hoşnutsuzluk yaratmıştı. Bahriye Vekili olduğundan kendisini denizciler içinde uzun yıllar donanmada çalışmış tecrübeli bir amiral gibi görmeye başlamış ve yetkisini aşan konulara* müdahale etmişti (Tunaboşlu, 2006: s. 72). Bahriye Vekili olarak atanmasından sonra donanma birimlerini sürekli denetlemelere tabi tutmuştu. Özellikle genç subaylar arasında personele karşı gösterdiği sert tutum ve davranışları hoşnutsuzluk yaratmıştı. Bu olayların cereyan ettiği sıralarda ise Başbakanlığa Fethi Bey'in yerine İsmet Paşa getirilmişti (Saner, 1975: s. 85). İsmet Paşa ile çekişmeleri ve Yavuz'un havuzlanması sırasında yaşananlar bardağı taşırılmış,

* Bu konuya bir örnek olarak donanmanın harbe hazırlık seviyesini ölçmek için yaptığı denetlemeleri verebiliriz. Her ne kadar ülkesini seven ve ülke menfaatlerini düşünen bir kişi gibi olarak bu denetleme faaliyetlerini yürütse de bu donanma içindeki subaylar ile vekâlet arasında dengeleri sarsıyordu. Kasımpaşa'da Şükrü Paşa'nın birliğine yaptığı bu denetlemelerin biri paşayı rahatsız etmiş ve Şükrü Paşa durumu Genelkurmay Başkanlığı'na iletmişti. Bundan başka kılık kıyafet konusunda da başına buyruk emirle vererek personeli huzursuz ediyordu. Aslında İhsan Bey'in özellikle kıdemli sayılan donanma personeli ile belki de bu kadar uğraşmasının sebebi Binbaşılık gibi erken bir rütbede ordudan emekli olması olabilir (Ünlü, 1996: s. 27).

neticesinde İhsan Bey'in yüce divanda yargılanması ve iki sene ceza alarak Bahriye Vekâleti'nin de kapatılması ile sonuçlanmıştı.

İhsan Bey ve İsmet Paşa arasında yaşanan çekişmeler ve aynı dönemde yaşananlar birkaç olay üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu olayların ilki "Ali İhsan Paşa Olayı"dır (Sançar, 1973: s. 295). Olay kısaca şöyledir: Ali İhsan Paşa, sürgüne gönderildiği Malta adasından bir İtalyan şilebi sayesinde firar ederek Anadolu'ya gelir ve Mustafa Kemal Paşa'nın de izniyle Batı cephesinde Milli Mücadele içinde yer almak ister. Dönemin Batı cephesi komutanı İsmet Paşa da Mustafa Kemal Paşa'nın sınıf arkadaşı Ali İhsan Paşa'nın Batı cephesinde gelip bu cephede kendisine ortak olmasını istemez ve Mustafa Kemal Paşa üzerindeki etkisini de kullanarak Ali İhsan Paşa'nın Batı cephesi altında kurulan I. Ordu Komutanlığı'na atanmasını sağlar. Fakat aralarındaki anlaşmazlık ve husumet devam eder. Sonradan gelişen bir olayda Ali İhsan Paşa'nın talebiyle cephe karargâhının yerinin Polatlı'dan Bolvadin'e taşınması İsmet Paşa'yı çok kızdırır. İsmet Paşa kendisinden kıdemli olan Ali İhsan Paşa'yı kendine rakip olarak görmeye başlar ve Ali İhsan Paşa'yı bertaraf etmek için hem kamuoyu hem de Atatürk nezdinde birtakım girişimlerde bulunur. Sonunda Ali İhsan Paşa, I. Ordu Komutanlığı görevinden ayrılır. İsmet Paşa'nın özellikle Mustafa Kemal Paşa'ya kendisi hakkında yaptığı olumsuz değerlendirmeler sonucunda, Ali İhsan Paşa, İhsan Bey'in başkanlığını yaptığı İstiklâl Mahkemesi'nde yargılanır. İhsan Bey işte bu yargılama sonucunda Ali İhsan Paşa'yı suçsuz bularak beraat ettirir, teklifi de Meclise geri gönderir.* Ali İhsan Paşa'nın mahkûm olmasını isteyen ve bu duruma oldukça sinirlenen İsmet Paşa ile İhsan Bey arasındaki bu olay, münakaşa ve rekabet sorunlarının başlangıcı olarak kabul edilebilir. İki kişiyi ikinci kez karşılaştıran olay ise; Cumhuriyetin kurulmasını müteakip halifeliğin kaldırılması ile ilgili yaşanan tartışmalarda İngiltere'den gelen Ağa Han ve Emir Ali imzalı ve halifeliğin sürdürülmesini talep eden mektubun, İsmet Paşa'dan önce Tanin, İkdâm ve Tevhid-i Efkâr gibi gazetelerin eline geçerek yayınlandığı "Gazeteciler Davası"dır. Bu haberi yayımlayan gazetecilerin davasına mahkeme başkanı olarak yine İhsan Bey seçilir ve gazetecilerin hepsi İsmet Paşa'nın ceza almalarını beklemesine rağmen beraat eder. İsmet Paşa ve İhsan Bey arasındaki sorunların bir diğerini de idam edilen Hintli casus Mustafa Sagir olayı oluşturur. Hintli casusun asılmasını Halide Edip (Adıvar) Hanım'ın isteği üzerine engellemeye çalışan İsmet Paşa'nın karşısında yine İhsan Bey'i bulur. İngiliz ajanı olan Hindistan vatandaşı Mustafa Sağır'ın başında İhsan Bey'in

* Aynı zamanda konunun Anayasa Mahkemesi'nin alanına girmediğinin altını çizen İhsan Bey konuyla ilgili olarak da Ali İhsan Paşa'nın suçu olmadığına dair bir belgeyi de Mustafa Kemal Paşa'ya vermişti. Kurtuluş Savaşı'nın bitmesiyle Ali İhsan Paşa dosyasını tekrar açan İsmet Paşa, Ali İhsan Paşa'yı divan-ı harbe vererek yine görevinden uzaklaştırmıştır (Tunaboş, 2006: s. 74).

bulunduğu İstiklâl Mahkemesi tarafından idamına karar verilir ve Mayıs 1921’de idam gerçekleşir. İkili bu olayda da yine karşı karşıya kalmıştı (Ünlü, 1996: s. 29-32). İkili arasında bunların dışında Türkiye Büyük Millet Meclisi içinde oluşturulan farklı gruplar sebebiyle de husumetler dinmemişti. İsmet Paşa’nın kurduğu hükümette İhsan Bey Bahriye Vekili olmasına rağmen aralarındaki husumet artarak devam etmişti. İkili arasında yaşanan son olay ise; İhsan Bey tarafından Kürt meselesinde İsmet Paşa’nın vasıfsız olduğunu ima eden sözleriydi (Tunaboğlu, 2006: s. 75). İsmet Paşa ve İhsan Bey arasındaki bu davalar ikilinin arasının daha da açılmasına sebep oldu. İsmet Paşa ise; yolsuzluk olayının ortaya çıkmasından sonra bu davayı İhsan Bey ile aralarında geçen bu olayların hesaplaşması için kullandığı düşünülmekteydi (Uyar, 1998: s. 223).

Bu bölümde İsmet Paşa ile İhsan Bey arasındaki kişilik farklılıklarından da bahsetmek gerekir. İhsan Bey’in dinamik hayat tarzının aksine İsmet Paşa daha durgun ve plancı bir yapıya sahipti. İsmet Paşa ölçülü ve hesaplı hareket ederken İhsan Bey zeki olsa da düşünmeden hareket eden bir yapısı vardı (Ünlü, 1996: s. 37). İsmet Paşa ile İhsan Bey arasındaki rekabet İhsan Bey’in Bahriye Vekili olmasından sonra artarak devam etmişti. Birçok kimseye göre İhsan Bey’i İnönü’nün gazabından Mustafa Kemal Paşa bile kurtaramamıştı (Akkaya, 1987: s. 30).

3.3.3. Yavuz – Havuz Davası

Tarihte her dönem yolsuzluk ve görevi kötüye kullanma ile ilgili olaylar yaşanmıştır. Yavuz – Havuz davası her türlü zorluğa rağmen Kurtuluş Savaşı’nı kazanan Türk ulusu için istenmeyen bir olay olarak tarih sahnesinde yerini almıştır.

Yavuz zırhlısını taşıyacak havuzun yapımının Alman şirketi Flander’e, onarımının ise Fransız Saint Nazaire şirketlerine verilmesi onarım sürecini zaman ve maddi olarak etkilemekteydi. Nitekim Saint Nazaire, Yavuz’un havuzlanması sırasında zarar görmesini gerekçe göstererek sigorta primlerinin arttırılmasını talep etmişti. Bütçenin böyle bir talebe cevap verecek durumu olmamasına rağmen Bahriye Vekâleti’nin tavrı Fransız şirketinden yana olmuştu. 29 Ağustos 1927 tarihinde Yavuz’un onarımı başlamış olsa da Bahriye Vekâleti ile ihale sürecindeki şirketlerin ilişkilerindeki çarpışık yapı özellikle İsmet Paşa’yı rahatsız etmişti. Nitekim İsmet Paşa Bahriye Vekâleti’nin tamamen kaldırılması gerektiği yönündeki düşüncesini İhsan Bey’e iletmişti. Bu dönemde İhsan Bey hakkında birtakım söylentiler

dolaşmaya başlamış ve bu söylentiler Mustafa Kemal Paşa'ya kadar ulaşmıştı (Kandemir, 1954: s. 3408). İsmet Paşa Bahriye Vekâleti kaldırılmadan önce kurduğu 4. hükümete İhsan Bey'i almamış ve bu göreve vekâleten Mustafa Abdülhalik Bey (Renda)'i atamıştı. Hatta daha da ileri giderek 24 Aralık 1927 tarihinde meclise yazdığı yazıyla İhsan Bey hakkında yargılanması için başvuruda bulunmuştu.* İsmet Paşa'nın soruşturma talebi şöyledir (İslam, 1966: s. 51):

“Sabık Bahriye Vekili Cebelibereket Mebusu İhsan Bey'in Vekâleti'nin son günlerinde Yavuz'un tamir mukavelelerinin değiştirilmesi meselesinde emniyete hile karıştırarak bir biçimde İcra Vekilleri heyetinin kararı hilafına ve bu kanuni selahiyetinin dışında hareket ettiği ve hazinenin menfaatlerini korumadığı anlaşılmıştır. Vekâleti esnasında ve Vekâlet vazifesinden meydana gelen bu davranışlar kendisinin mesuliyetinin ve Yüce Divana sevkinin gerektirmektedir. Dahili nizamnamenin 169. Maddesine göre hakkında soruşturma talep ederim. Malatya Milletvekili Başvekil İsmet”

İsmet Paşa, Yavuz'un onarımı süresince anlaşmaya varılan şirket yöneticileri ve Bahriye Vekâleti arasındaki şüphe uyandıran bir münasebetten bahsetmekteydi. İsmet Paşa ayrıca bu durumun Mustafa Kemal Paşa'yı da derinden etkilediğini belirtmekteydi (Türk Parlamento Tarihi, t.y: s. 250). İhsan Bey'de bu suçlamalar karşısında kendisini savunmuş ve bütün suçlamaları kesinlikle reddetmişti.

Mustafa Kemal Paşa ise esasen İhsan Bey hakkındaki duyguları pozitif olmasına rağmen bu konuda tarafsız kalmayı tercih etmişti. Bunda İsmet Paşa'nın Mustafa Kemal Paşa'ya karşı sergilediği ya o ya ben tavrı da etkili olmuştu (Tunaboşlu, 2006: s. 80). İhsan Bey ise kendisinin suçsuz olduğu yönünde yüce divanda konuşmalar yaptı. Yüce divanda aynı şekilde İsmet Paşa'da farklı görüşlerde konuşmalar yapmıştı. Dönemin Cumhuriyet gazetesinde çıkan bir yazıda şöyle deniyordu (Cumhuriyet, 1927);

“Cumhuriyetin en büyük kuvvetini, en büyük mesnedini fazilet teşkil ettiğine, hatta Cumhuriyet'in bizzat faziletin ta kendisi olduğuna göre, yeni iradenin, iffet ve fazileti hakim kılmak için açtığı mücadele, cumhuriyet uğruna açılmış bir mücadele demektir. Cumhuriyet idaresi, eski devirlerin manen ve maddeten sukut ve inhidamını hazırlayan suistimallere göz yumamaz, yolsuzlukları lakaydi ve müsamaha ile karşılayamaz”

* İnönü'nün Söylev ve Demeçleri, 1967: s. 165. 1 Kasım 1927 tarihinden itibaren Bahriye Vekâleti'nin kaldırıldığı -16 ocak 1928 tarihinde kabul edilen 1198 sayılı kanun- tarihe kadar olan iki buçuk aylık sürede vekâlete, Milli Müdafaa Vekâleti Mustafa Abdülhalik Bey vekâlet edecekti. İhsan Bey ise; kabinenin dışında kalmıştı (TBMM Tutanak Dergisi, 1982: s.157-164).

Bu yazı İhsan Bey'in kamuoyu önünde de zor durumda olduğunun artık göstergesiydi.

24 Aralık 1927'de Hamdullah Suphi Bey (Tanrıöver)'in başkanlığında kurulan Teşkilatı Esasiye ve Adliye üyelerinden oluşan bir tahkikat heyeti Yavuz-Havuz davasını incelemek için kurulmuştu (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 255). Detaylı olarak bakıldığında İhsan Bey hakkında soruşturmalar dört noktada toplanmaktaydı.

- 1-Amiral Arif Hikmet Paşa'yı görevi ve yetkisi olmadığı halde İngiltere'den alınacak havuz ihalelerinde görevlendirmek,
- 2-Flander firmasının ihalede seçilmesi için Dr. Fikret ve Ömer Nazım Bey ile anlaşarak rüşvet almak,
- 3-Onarım faaliyetleri sırasında İcra vekilleri heyetinin kararlarının dışına çıkmak,
- 4-Ziya Beyi kanun dışı olarak emekliye göndermek.

İhsan Bey'in ise mahkeme süresince en önemli isteği suçlamaların asılsız olduğunu ispat ederek şerefini kurtarmaktı (Türk Parlamento Tarihi, t.y: s. 254). Bu konuşmaların birinde İhsan Bey şöyle diyordu (Kandemir, 1954: s. 3410):

“Masum olduğuma inancım katidir. Fakat soruşturmayı yürüten başkanın benim hakkımda gazetede çıkan yazılarını gördükçe endişe içinde oluyorum. Bana bu yapılanlarla İsmet Paşa'nın kamuoyu gücünü gördüğümde endişelerim daha da artmaktadır.”

Muğla milletvekili Yunus Nadi başkanlığında oluşturulan ve hükümet tarafından kurulan “Tahkikat Heyeti” İhsan Bey'in Yavuz'un onarımı sırasında yaptığı değişikliklerden, Ziya Bey'in haksız yolla emekliye sevkinden ve havuz alım ihale süreçlerinden dolayı İhsan Bey'in Yüce Divan'da yargılanmasına karar verdi ve yazıyı Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne gönderdi (Resmi Gazete, 17 Ocak 1928).

İhsan Bey Mecliste kendini savunmak adına yaptığı konuşmada; “Haksızlıkla suçlandığını söylüyordu. Hatta kurmaca olduğuna inandığı bu olayın bir an önce bitirilmesi için kendisinin Yüce Divana gönderilmesini isteyen alaycı bir konuşma bile yapmıştı. İhsan Bey herkesi ahlaksızlıkla suçluyordu. İhsan Bey 26 Ocak 1928 tarihinde Yüce Divana gönderildi (Kandemir, 1954: s. 3410-3411).

İki ay süren mahkeme sonucunda İngiltere ve Almanya'dan getirilen bilirkişi heyetlerinin İhsan Bey ve yargılananlara herhangi bir ceza verilebilecek bulguya rastlamadıklarını söylemiş

olmalarına rağmen, hakkında verilen kararla İhsan Bey suçlu bulunmuş ve iki yıl hapis cezasına mahkûm edilmişti. İhsan Bey'in dışında yargılananlar beraat ettilerse de (Resmi Gazete, 28 Nisan 1928) subaylar arasında Mehmet Ali Ülgen dışında kalanlar emekliye ayrıldılar. İhsan Bey ise 10 Kasım 1930 tarihinde hapisshaneden tahliye olduktan sonra aldığı Eryavuz soyadını Topçu ile değiştirdi. Kendini bütün işlerden çekerek balıkçılığa verdi. Atatürk'ün onu bu davada yalnız bırakmasını bir türlü anlamlandıramamıştı. Bir gün itibarını geri alacağını umuyordu. Fakat o gün hiç gelmedi. 1944 yılında karısının da ölmesinden sonra dayanacağı bir dal kalmamıştı. Bir süre sonra da 6 Mart 1947 tarihinde vefat etti (Maman, 2014: s. 19-22).

Yapılan incelemeler sonucunda Bahriye Vekili İhsan Bey hakkında genel olarak; Londra'da havuz ihalesi teşebbüsünden, Flander'e havuz ihalesi vermekten ve Yavuz'un tamiri sırasında yapılan anlaşmaların tadil edilmesinden sorumlu tutularak Türk Ceza Kanunu'nun 13, 61 ve 205. maddeleri uyarınca iki sene ağır hapsine ve ayrıca rütbe ve memuriyetten mahrumiyetine karar verilmişti (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s.301-303). Bu karar Yüce Divan'ın aldığı bir karardı. Fakat bu kararın altında yatan sebep elbette ki İsmet Paşa'nın husumet içinde olduğu İhsan Bey'i ortadan kaldırmak adına hem Mustafa Kemal Paşa hem de diğer meclis üyeleri üzerinde ağırlığını önemli ölçüde kullanmasıydı.

3.3.4. Bahriye Vekâleti'nin Kaldırılması

16 Ocak 1928 tarihinde kabul edilen 1198 sayılı kanunla* birlikte Bahriye Vekâleti ve bağlı olduğu tüm birimler tamamen kaldırılmıştı (BCA, 30.18.1.1, 26.65.12 / 1928). Aynı gün kabul edilen 1199 sayılı kanunla da Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı Deniz Müsteşarlığı, Genelkurmay Başkanlığına bağlı da Deniz Müşavirliği/Muavinliği kurulmuştu** (Hergüner, 2003: s. 40).

* İlgili kanuna göre; 1- Bahriye Vekâleti teşkiline müteadire 29 Kanunvevel 1340 tarihli kanun ilga edilmiş ve Bahriye Umuru Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne devrolunmuştur. 2- 1927 senesi maliyesi Bahriye Vekâleti bütçesi senei maliye nihayetini kadar meridir. 3- Bu kanun neşri tarihinden muteberdir. 4- Bu kanun ahkâmını icraya İcra Vekilleri Heyeti memurdur (TBMM Zabıt Ceridesi, 1967: s.48-49; TBMM Tutanak Dergisi, t.y: s. 355).

** Bu tarihten sonra Yavuz, Gölcük'te Turgutreis üzerine aborda olmuştu. Silah ve cihazlarıyla ilgili kısmi onarımları da devam etmişti (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 7-8). Yavuz zırhlısı onarım süreci sonunda tecrübe seyirlerine çıkan gemi personelinin de tamamlanmasından sonra ancak 11 Ağustos 1930 tarihinde donanmaya katılmıştı (Cumhuriyet, 12 Ağustos 1930). Yavuzun katılmasıyla donanmanın kuruluşunda değişikliğe gidilmişti.

Bahriye Vekâleti'nin kaldırılması ile ilgili ilgili birçok sebep gösterilebilir fakat bunların başında en önemli sayılabilecek sebepler şunlardır;

- 1-Dönemin üst rütbeli komutanlarının özellikle Mareşal Fevzi Paşa'nın öngöründen uzak ve kara zihniyetiyle yoğrulmuş deniz politikası,
- 2-Bahriye subayları içindeki abartılı istek ve davranışların vuku bulması ve Deniz Kuvvetleri ile Kara Kuvvetleri arasındaki bağlar,
- 3-Deniz Kuvvetleri'nde henüz kurmay eğitimi görmüş personel olmaması,
- 4-Vekâletin üst kademesindeki* subayların rütbelerinin buldukları mevkiye göre düşük olması (Büyüktuğrul, 1967: s. 38-39),
- 5-Vekâlet içinde Genelkurmay Başkanlığı ile Milli Savunma Bakanlığı arasında kalan personel arasındaki uyum sorunları,
- 6-İhsan Bey'in bulunduğu makama tam olarak uygun olmaması,
- 7-Fevzi Paşa'nın yanında İsmet Paşa'nın da bakanlığı istememesi (Ünlü, 1996: s. 65).

Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasından sonra İstanbul'daki tersanelerin Seyrisefain yönetimine (Denizcilik İşletmeleri) bırakılması gündeme gelmişti. Cumhuriyet döneminde Seyrisefain İdaresi'nin yönetiminde Sadullah Bey bulunuyordu.** Onun yönetiminde ticaret filosuna birçok gemi kazandırılmış fakat bu gemilerin bakım ve onarım faaliyetleri için İstinye Tersanesi yetersiz kalınca kendisi tarafından Bahriye Vekâleti'ne bağlı Haliç'teki İstanbul Tersanelerinin Seyrisefain Dairesi'ne bağlı gemileri de ücreti karşılığında onarması için 1 Temmuz 1927'de "Vekilleri Heyeti Kararnamesi" çıkartılmıştı. Dönemin hükümetinin bu değişen ve yenilenen ticaret filosu için yeni bir ticari tersane kurma girişimleri öngörüsüzlükten dolayı gerçekleşmeyince daha kolay olan bir yol izlenmiş ve İstanbul Tersaneleri Seyrisefain idaresine bağlanmış, Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasını fırsat bilen Seyrisefain yetkilileri 27 Temmuz 1927 yılında İstanbul'daki (Kasımpaşa'daki fabrika ve havuzlar) tersaneleri kendi üzerlerine aldıkları bir anlaşmayı imzalamışlardı. Dönemin Genelkurmay Başkanı ise kırılmış denizcilerin gönüllerini almak adına Gölcük'te büyük bir tersane yapılacağını söylese de bu kısa vadede mümkün olmamıştı. Yapılan anlaşma metninden kısaca bahsedecek olursak; İstanbul

* Bahriye Vekili İhsan Bey dışında, Bahriye Vekâleti Müsteşarları; Yarıbay Hüsametdin, Yarıbay M. Fahri, Yarıbay Mustafa Necati, Erkan-ı Harbiye Bahriye Reisleri; Albay Ahmet, Yarıbay Mustafa Necati, Yarıbay Mustafa Fahri üst kademe yönetiminde bulunmaktaydı.

** Kapitülasyonların Lozan'da kaldırılmasından sonra Atatürk önderliğinde ticari denizciliğimizde yeni atılımlar yapılmıştı. Deniz Kuvvetleri'ne bağlı olan Ereğli Demir Çelik Fabrikası ve ticari deniz filosu Deniz Kuvvetleri'nden ayrılmış ve başına da Sadullah Bey getirilerek özel bir kurum pozisyonuna getirilmişti. Fakat Sadullah Bey'in Türkiye'nin kendi filosunu kendi yapması konusundaki fikirleri uygulamaya konamadı (Eyiceoğlu, 1962: s. 8).

tersanelerinin Seyrisefain İdaresine verileceği fakat sadece Valide Kızağı* ve çevresindeki fabrikalarının Deniz Kuvvetleri'nde kalacağı, Yavuz'un tamiri sonrası İstanbul Tersanesi'nin Gölcük'e taşınacağı ve Seyrisefain Dairesi'nin üç milyon liralık bir yardımı Deniz Kuvvetleri'ne tersane yapmak için yapacağı belirtilmekteydi (Büyüktuğrul, 1967: s. 36-37). Bu durumun neticesi olarak Fatih Sultan Mehmet zamanında ilk temelleri atılan Haliç Tersanesi artık emektar bir tersane haline dönüşmüştü. 1928 yılında başlamış 1930 yılında hızlı bir ivme kazanmış olsa da (Eyiceoğlu, 1962: s. 8) Gölcük bölgesinde henüz tersane yapılmadan Haliç Tersanesi Seyrisefain Dairesine devredilmişti (Ulugün, 2009: s. 87).

3.4. GÖLCÜK VE DONANMA

Gölcük'e modern anlamda* gemi inşa ve onarım faaliyetlerini yapabilecek bir tersane kurma fikri yüzyılın başında İngiliz islah heyetlerinin Osmanlı donanmasında görev aldığı dönemde doğmuştu. Yeni tersane kurmak için, ilk olarak 1911 yılında fikri olarak başlayan süreç, İngiliz şirketleriyle yapılan anlaşmalarla ve 1913 yılında Gölcük bölgesinde yapılan sondaj faaliyetleriyle icraata geçmeye başlamıştı. Ne yazık ki yaklaşan I. Dünya Savaşı bu oluşumun henüz başlamadan bitmesine neden olmuştu. I. Dünya Savaşı içinde Alman ittifakında yer alan Osmanlı'da söz konusu projenin Alman firmalarına yaptırılması fikri gündeme gelmişti. 1916 yılında Alman Blohm und Voss şirketiyle benzer bir anlaşma yapılmışsa da savaşın ağır ekonomik koşullarından dolayı bu proje gerçekleşmemişti. Bu projenin gerçekleştirilmesi için Cumhuriyet döneminin beklenilmesi gerekecekti. Bu dönem aynı zamanda Yavuz zırhlısının onarım süreciyle başlamış oluyordu.

* Nakil olmayan bina ve sabit tesisler onarıldı. Seyrisefain idaresine devri ile ilgili bazı bina ve tesisler verilmedi. Bu binalar bir süre atıl durumda kaldı. Hatta Valide Kızağı bile harabe halini almıştı. Bu Valide Kızağı 1936 ve sonrası denizaltı inşaları için Milli Savunma Bakanlığı tarafından kullanıldı (Eyiceoğlu, 1962: s. 8) 1940 yılında Başbakanlık tarafından yayınlanan kararnamede burada yaptırılan 3 denizaltı gemisi inşaatının ve Gölcük'te yapılması düşünülen mazot tanklarının anlaşmalarının yürürlüğe konamaz bir hal almasından dolayı emaneten yaptırılmasına karar verilmişti (BCA, 30.18.1.2. 91.59.19. / 1940)

** 1911 tarihinden de önce 1904-1906 yıllarında İzmit Tersanesi içine daha büyük gemileri de içine alabilecek bir havuz yapım ihalesinin olduğunu biliyoruz (BOA, Y.MTV. 263.198 / 1322). Ancak kanımızca yüzyıl başında dahi birçok ağaç gemiye sahip olan Osmanlı Devleti için bu projenin modern anlamda bir tersaneyi işaret ettiğine dair kuşkular vardır.

3.4.1. Yavuz Zırhlısının Onarımı ve Gölcük

Yavuz zırhlısı I. Dünya Savaşı başında Ruslara karşı boğazlarda caydırıcı bir güç olmuşsa da, savaşı aldığı mayın yarası sonucunda atıl vaziyette limanda geçirmişti. Amiral Souchon'un yerine geçen Pasiwitz'in (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 355) Gökçeada'daki İngiliz üssüne baskın yapma isteği Midilli hafif krüvazörünün batmasına Yavuz zırhlısının da üç büyük mayın yarası almasına sebep olmuştu. I. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru Rusların savaş dışı kalmasıyla Yavuz'un Karadeniz'in kuzeyinde Sivastopol limanında havuza alınması düşünülmüş, fakat bu gerçekleşmeyince* Yavuz harekât dışında kalmış vaziyette limanda komuta gemisi olarak kullanılmaya devam etmişti (Büyüktuğrul, 2006: s. 66).

I. Dünya Savaşı'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun aleyhine sonuçlanmasıyla Yavuz zırhlısı da kendi kaderine adeta terkedilmişti. Bakımının yapılabileceği bir havuz bulunmaması onu çürümeye karşı bırakmaya mecbur etmişti. Sadece teknesi değil her türlü silah ve sistemleri de aynı makus kaderi yaşıyordu. Tuzla'da atıl vaziyette yatan geminin eğitimsiz ve az sayıda personeli ve üç büyük mayın yarası vardı. Gemi İngiliz muhriplerinin kontrolünde ve kıyıya çok yakın duruyordu. İzmit Körfezi'ne giriş tamamen yasaklanmıştı. Donanmanın diğer gemileri de Haliç'teydi.

Kurtuluş Savaşı'nın başlamasıyla denizcilik faaliyetlerini düzene koymak adına 1920 yılında Umuru Bahriye Müdürlüğü ve sonrasında da 1921 yılında Bahriye Dairesi kurulmuştu. Mustafa Kemal Paşa 1 Mart 1923 tarihinde meclisin açılışında, Kurtuluş Savaşı'nda donanmanın gösterdiği olağanüstü mücadeleyi aktarırken, Mondros Mütarekesi sonrasında İstanbul'a sıkıştırılmış olan donanmanın düşman kuvvetlerin ablukasına rağmen çok büyük ve başarılı hizmetler gösterdiğini söylemişti (TBMM Zabıt Ceridesi, 1961: s. 15).

Kurtuluş Savaşı'nın sona ermesiyle bir donanma üssü kurma zorunluluğu doğmuştu. İmzalanan Lozan Anlaşması sonrası İzmit Bahriye Komutanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Müstahkem komutanlığına dönüşmüş ve Lozan barış antlaşmasındaki kısıtlamalar gereği İzmit Körfezi donanmanın gelecekteki üssü haline gelmeye başlamıştı.

Savaştan yorgun çıkmış Cumhuriyet hükümeti için donanmanın iyileştirilmesi kapsamında en önemli konuların başında Yavuz zırhlısının onarımının bir an önce yapılması ve

* Rusya'da çıkan Bolşevik İhtilalinden ve Rus işçilerin yeterli çalışmamasından dolayı gerekli bakımı yapılamamış sadece mayın yaraları kısmen kapatılabilmiş ve lokal karina temizliği yapılarak geri gelmişti (Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 358).

tekrar donanmaya kazandırılması geliyordu. Tuzla önlerinde demirli Yavuz zırhlısı, onarımı yapılmak üzere daha önce uygun olarak seçilmiş olan Gölcük bölgesine getirilmişti. Cumhuriyetin genç hükümetine göre; her ne pahasına olursa olsun Yavuz'un onarımı mutlaka yapılmalıydı (Erdem, 1991: s. 36-37). Bunun için hükümet her türlü adımı atmalı ve önceliğini bu onarım faaliyetine vermeliydi (Kandemir, 1954: s. 3408). Yavuz zırhlısının onarımı ve daha sonra yapılacak modernizasyonu için Gölcük'te bir "Fen Müşavirliği (Yavuz Tamirat Komisyonu Başkanlığı)" oluşturulmuştu (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 21). Bu kurulan komisyonla Bahriye Vekâleti kurulmadan önce Yavuz zırhlısının onarımı üzerinde durulmuş fakat herhangi bir netice alınamamıştı (Kandemir, 1954: s. 3408-3414; Erdem, 1991: s. 37).

Gölcük'e tersane kurma çabaları İsmet İnönü hükümetinin, 1925 ile 1927 yılları arasında Yavuz zırhlısını havuzlayacak yüzer bir havuz ve daha sonradan onarımında kullanılacak ve Gölcük Tersanesi'nin temelini de oluşturacak tesis ve fabrikaların inşası için verdiği öneme rağmen bir türlü hızlı gelişim gösteremiyordu. 27 Kasım 1924 Bahriye Vekâleti'nin kurulması ve 30 Aralık 1924 yılında İhsan Bey'in başına geçmesi bile (Oran, 2012, 207) bu süreci hızlandıramamıştı. Bu sorun için birkaç sebep gösterilebilir:

- 1- Haliç Tersanesi'nde çalışan personelin (ustalar ve işçiler) dağıtılarak yeni oluşum içine gidilmesi ve tersanenin tamamının sökülerek Gölcük'e taşınmasının zor bir iş olması
- 2- Bu oluşumun sorumluluğunu kimsenin üstüne almaması,
- 3- Genç Cumhuriyetin mali konularda sıkıntılı bir süreçte olması (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 10).

Kocaeli Üssü Bahri Komutanlığı ile Bahriye Vekâleti arasında yapılan yazışmalar sonucunda tersanenin Gölcük bölgesinde yapılmasının uzun zaman alacağı, hazır olan İzmit Tersanesi'nde yapılacak iyileştirmelerle gemilerin onarımlarının rahatlıkla yapılabileceği konusunda talepler oluşmuştu. Bu kapsamda eski İzmit Tersanesi "Kocaeli Deniz Fabrikası"na dönüştürülmüş ve Haliç'ten getirilen malzemelerle donatılan fabrika birçok geminin bakımını üstlenmişti (Hergüner, 2003: s. 72-73). İlk zamanlar Gölcük'te yapılacak bir tersanenin maliyetinin çok olacağı ve İzmit Üssü Bahri Komutanlığı emrinde olan "Kocaeli Deniz Fabrikalarının" (Eski İzmit Tersanesi) bu iş için kullanılabilmesi düşünülmüş olsa da hem Çulhane arazisinin çok büyük olması hem de İtilaf Devletlerince bombalanarak kullanılamaz duruma getirilmiş olması sebebiyle bu fikirden vazgeçildi. Bu arazi sonraları Torpido Fabrikası olarak kullanılmıştı (Ulugün, 2009: s. 86).

Gölcük bölgesinin tersane olarak seçilmesinden sonra ilk olarak Elektrik Santral binasının temeli 1924 yılında atılmıştı. İstanbul'dan ve özellikle Haliç bölgesi tersanelerinden getirilen öncelikli ihtiyaçları karşılayacak malzemeler ileride yerini alacak modern fabrikalar kurulana kadar ilk yapılan santral binasının çevresine monte edilmiş ve Gölcük Tersanesi'ni gelecekte büyük bir tersaneye dönüştürecek ilk adımlarda atılmıştı. Yine Yavuz zırhlısının onarımı esnasında da büyük bir torna tezgâhı Haliç'ten Gölcük'e getirilmişti. Aynı dönemde kurulan birçok fabrika (Ağaç, Döküm gibi) bugün halen aynı yerinde çalışmaya devam etmektedir (Erdem, 1991: s. 31).

Bahriye Vekâleti'nin kurulması ile Yavuz'un onarım faaliyetlerinde yaşanan sıkıntıların giderilememesi ve onarımın yapılması konusunda istenilen sonucun alınamaması Mustafa Kemal Paşa'yı rahatsız etmişti. Konuyu yerinde incelemek isteyen Mustafa Kemal Paşa 21 Eylül 1925 günü Yavuz zırhlısını ziyaret etmişti.* Gemi komutanı Eğrikapılı Yarbay Necati'ye, ilk defa geldiği Yavuz'un en kısa zamanda Türk ulusunun ihtiyacı olan sağlam ve güçlü bir zırh haline sokulacağını söylemiş, denizciliğe ve dış politikaya önemli katkıları olacağını vurgulamıştı. Nitekim talimat gibi sözleri Yavuz'un onarım faaliyetlerini hızlandırmıştı.

Mustafa Kemal Paşa donanmanın gelişmesine çok önem veriyordu. Her fırsatta bunu dile getiriyor ve yapılabilecekler için talimatlarını veriyordu. Hamidiye gemisiyle çıktığı Karadeniz gezisinde Hamidiye komutanı ile yaptığı konuşmada da aynı konuda demeçler vermişti. Mustafa Kemal Paşa; donanmanın Türkiye'nin geleceği için şart olduğunu bunun yanında politik bir güç olarak da unutulmaması gerektiğini söylemiş fakat iyi bir donanma yapmanın deniz sanayisinin gelişmesine bağlı olduğunu da eklemişti. Mustafa Kemal Paşa uzak görüşü ile yurtdışına bağımlı bir donanmanın gelişemeyeceğini önceden sezmişti. Mustafa Kemal Paşa 'ya göre deniz sanayi ise ancak tersaneler kurularak gelişim gösterebilirdi. Bu gelişim sadece gemi sanayini geliştirmekle kalmaz aynı zamanda Gölcük Tersanesi'nde olduğu gibi sıfırdan bir şehrin kurulmasını sağlayabilirdi (Büyük Atamız, 2006: s. 42).

Yeni kurulan Bahriye Vekâleti Yavuz gemisinin onarımı ile ilgili bir program yapmıştı. Bu programa göz attığımızda Yavuz'un Midilli ile beraber 1918 yılında İmroz'a yaptığı baskında aldığı büyük başta olmak üzere diğer onarım ve bakımlarının yapılması ve bir tersane

* Atatürk, Yalova ve Bursa'ya yapacağı bir gezinin güzergâhında, İzmit'e bulunan Yavuz zırhlısına uğramıştı. Bu büyük Atatürk'ün Hamidiye kruvazöründen sonra ziyaret ettiği ikinci harp gemisi idi (Büyüktuğrul, 2006: s. 86). Daha ayrıntılı bilgi için bkz (Metel, 2005: s. 111-116).

kurulması gerekliliği yer alıyordu. Yavuz'un yurtdışında onarımının yapılması gündeme geldiyse de Bahriye Vekâleti tarafından donanmanın içinde bulunacağı gelecek dönemler de düşünülerek ve güvenlik gerekçesi ile (Türk Parlamento Tarihi: 1994: s. 249) yurtiçinde onarımının yapılmasına karar verilmiş; bunun içinde Gölcük bölgesinde önce bir havuz yaptırılması sonrada Yavuz'un havuzlanarak onarımının yapılması öngörülmüştü (Büyüktuğrul, 1967: s. 26).

3.4.2. Donanma İçin Gölcük Bölgesinin Seçilmesi

Gölcük bölgesinde bir tersane kurma fikrinin tam olarak nereden geldiğini bilemiyoruz. Torun bu durumdan bahsederken; öncelikle bölgenin coğrafi ve stratejik önemine değinmektedir. Haliç Tersanesi'nin dar olması ve İzmit Körfezi'nin gemi yapım faaliyetlerinde daha uygun olacağını değerlendirmektedir. Torun'a göre; bundan başka savunmanın kolay yapılabilmesinin yanı sıra İzmit bölgesinin Osmanlı'dan bu yana ormanlarının bol olmasından ötürü İzmit Tersanesi'nin de etkisiyle tersane kültürü açısından önemli bir yer haline getirmesi de tersane ve donanmanın Gölcük'e kurulması konusunda önemli etkenler arasında gösterilmiştir (Torun, 2006: s. 94).

Büyüktuğrul da; çağdaşı birçok denizci amiral gibi Mareşal Fevzi Paşa'nın yanlış askeri stratejiler uyguladığını ve boğazlar sorununun hep Lozan Barışı'nda yapılan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki gibi kalacağını düşündüğünü (Oysaki Atatürk ölümüne kadar geçen sürede hep bu konuyu çözmeye çalışmıştı) ve Kocaeli Yarımadası'nı çok korunaklı bir bölge haline getirmeye çalıştığını söylemektedir. Öylesine ki; Büyüktuğrul'a göre, bu dönemde donanmanın İzmit Körfezi'ni dışında kumanda yetkisine Donanma Komutanı bile haiz değildi (Büyüktuğrul, 2006: s. 45).

Gürdeniz ise; neden Gölcük'ün donanmanın merkezi olarak seçildiğini anlamak için dönemin şartlarının iyi okunması gerektiğini belirtmektedir. Gürdeniz şöyle devam etmiştir; Lozan'dan kaynaklanan yaptırımlar İstanbul'a yakın ve derinlemesine bir savunma stratejisinin geliştirilebileceğini, aynı zamanda yolların kesişme noktasında bulunan rüzgâra fazla tabi olmayan İzmit Körfezi'nde Gölcük bölgesinin tersane ve üs olarak kurulmasının nedenleri olmuştur. Fakat günümüz şartlarında Gölcük üssünden bir geminin açık denizlere çıkması ancak oldukça dar boğaz ve geçitlerin aşılması ile mümkün olmakta ve bu durum da donanmanın Gölcük'teki varlığını tartışmaya açmaktadır (Gürdeniz, 2013: s. 72).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin 4. , 6. ve 8. maddeleri gereği ve aynı zamanda Haliç'in dar olması sebebiyle yapılacak yüzer havuzun Gölcük bölgesine yapılmasına karar verildiğinden bahsetmiştik. Aslında tersane kurulması için Gölcük bölgesine yakın İstanbul civarında da bazı yerler önerilmiş olsa da Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın tersanenin Gölcük bölgesinde kurulması için kesin talimatından dolayı bu öneriler dikkate alınmamıştı. Ünlü'ye göre; Fevzi Paşa'nın Gölcük'ü istemesinin altında yatan sebep bölgenin bir iç deniz olması ve Kara Kuvvetleri mantığıyla kolay savunulabileceğini düşünmesinde yatmaktadır (Ünlü, 2009: s. 203/209-210).

Donanma Komutanlığı'nın yayınladığı tarihtede ise; Gölcük bölgesinin seçildiği kısımdan söz ederken; Osmanlı döneminde beri İzmit Körfezi ve çevresinde gemi onarımlarının yapıldığı, onarım için gerekli olan ağaç ihtiyacının bölgeden sağlandığı vurgulanmaktadır (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 1).

Tersane kurulması için İzmit Körfezi'nin seçilmesi konusunda ortak ve en mantıklı görüşün İzmit Körfez bölgesinin doğal bir liman olma özelliği ile bölgenin yaklaşık 500 yıllık tersane ve gemi inşa tecrübesinin etkisi olduğu söylenebilir. Kanımızca Gölcük'ün İstanbul'a yakın olması da bölgenin seçilmesinde etken olabileceği değerlendirilmektedir.

Aslında İzmit Körfezi'ne yeni bir havuz inşa etmek fikri daha da eski tarihlere dayanmaktadır. 1904 yılında Bahriye Nezareti'nce hükümete yazılan bir yazıda İzmit Tersanesi'nde yeni vebüyük gemileri de içine alabilecek büyük hacimde bir havuz inşasının yapılması düşünüldüğü belirtilmekteydi. Hatta bu proje için girişimlerde bile bulunulmuştu (BOA, Y.MTV. 263.198 / 1322). Çünkü büyük gemiler için artık Haliç yeterli gelmemeye başlamıştı. Yeni bir yer bulunması zorunluluk haline gelmişti.

Birazda tersane yapılması düşünülen bölgenin genel hatlarına bakalım. Bugünkü Gölcük'ü düşünürsek hali hazırda kullanılan Astsubay orduevinden Değirmendere'nin Yüzbaşılar semtine kadar uzanan bölgede herhangi boyda bir geminin yanaşacağı bir liman yoktu. Bu bölgede Rauf Bey Oteli (Bugünkü Liman Emniyet komutanlığı ile Harp Filosu Komutanlığı arasında bir bölgedeydi) diye bilinen Rauf Bey'in sahibi olduğu otelden başka bina dahi yoktu. Rauf Bey bugün Gölcük Anıtpark olarak bilinen arazinin de içinde olduğu Poyraz limanını da içine alan bütün tersane sahasını kapsayan çiftliğin de sahibiydi.* Öncelikli

* Flander şirketinin personel sayısı gün geçtikçe artıyordu. Rauf Bey otelinin çevresine daha sonra başka yerlere taşınabilecek tekerlekli evler yapılmış ve sahile doğru sıralanan bu evlerden bir "Alman Mahallesi" ortaya çıkmıştı (Erdem, 1991: s. 36).

olarak Rauf Bey'e ait çiftliğin istimlak edilmesi gerekiyordu. Kısmen meyve ve kestane ağaçlarının kapladığı, kısmen de bataklık olan bu bölge de havuz yapımını üstlenen Alman şirketinin bu sürede kurduğu barakalar, daha sonradan Gölcük'ün ilk askeri tesisleri olarak kullanılmışlardı * (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006: s. 22).

Gölcük bölgesi, tersane kurmak için oldukça geniş ve uygun bir alana sahipti. Bölge çok eski bir çiftlik olduğundan içinde kullanılabilir durumda binalar bulunmaktaydı. Söz konusu alan, 1924 yılında Bahriye Dairesi tarafından satın alınınca adı “Bahriye Çiftliği” olarak anılmaya başlanmıştı. Yine Bahriye Dairesi tarafından 1925 yılında Derince'deki eski kışla binası ve alanlar satın alınarak cephanelik haline getirilmişti. Mahmut Şevket Bey'in de çabalarıyla zamanla İstanbul'dan İzmit'e fabrika ve depo tesislerin taşınma işlemleri de başlamıştı (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 5). 1924 yılında Deniz Kuvvetleri içinde ilk taşınan birimlerin başında torpido depo ve fabrikaları gelmekteydi. İlk geldiği zamanda bu birimler kurulamamış olduğundan yer problemi doğmuş** ve bir süre gemilerde bekletilen malzeme ve cephaneler Çulhane'de torpido fabrikası kurulmasıyla buraya taşınabilmiştir. Adı daha sonraları “Kocaeli Deniz Fabrikası” olarak değişecek olan “Kocaeli Bahriye Fabrikası” kurulmuş (aynı zamanda bir Torpido Regüle Fabrikası da kuruldu), Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı bu birimin yanında aynı bölgede torpido deposu da teşkil edilmişti. 1924 yılında İzmit Tersanesi'nde, Mayın Komutanlığı ve Elektrik Santrali de kurulmuştu. Top fabrika ve tezgâhları ise 1926 yılında İzmit'e taşınmış ve tersane içindeki barakalara yerleştirilmişti (Büyüktuğrul, 1967: s. 12).

Tersanenin kurulmaya başladığı dönemlerde Gölcük ve çevresinde herhangi bir yerleşim yeri yoktu. Bahriye Vekâleti 22 Şubat 1925 tarihinde Marmara Üssü Bahri Kumandanlığına gönderdiği 461 sayılı yazıyla Gölcük bölgesine tersane yapımı için çalışmalara başlanılmasını

* Ulugün, tersanenin kurulması muhtemel “Gölcükler” bölgesiyle ilgili konudan bahsederken; Mimar Vedad Tek tarafından yapıldığı düşünülen Gölcük Çiftlik evinin yer aldığı alanın aslında o dönemde İsmail Paşa Çiftliği olarak anılmakta olan deniz kenarında iki gölden oluşan bir bölge olduğunu belirtmektedir bkz (BOA, Y.PRK.ASK. 153.31 / 1317; BOA, Y..PRK.ASK. 168.62 / 1318; BOA, Y.PRK.UM, 15.109. / 1307 aktaran Ulugün, 2009: s. 85). Ulugün tarafından aktarılan Onur'un doktora tezinde, çiftliğin Milli Savunma Bakanlığı tarafından kamulaştırıldığı bkz (aktaran Ulugün, 2009: s. 85) Uluç'un tezinde ise çiftliğin Harp Filosu Komutanlığı'nın barınağı olarak ve Deniz Fabrikaları tarafından kullanıldığını belirtmektedir bkz (aktaran Ulugün, 2009: s. 85). Bahriye Vekâleti döneminde Alman şirketi tarafından Gölcük bölgesine inşa edilen otel ise subayların kullanılması için Deniz Kuvvetleri'ne bırakılmış, hatta bir dönem Donanma Komutanlığı binası olarak da kullanılmıştı (Büyüktuğrul, 1967: s. 26). Rauf Bey Otelini ise; Yavuz'un onarımı sırasında Flander şirketinin çalışanlarına verilmiş daha sonra birçok hizmette kullanılan otel 1980'li yıllarda yıkılmaktan kurtulamamıştı (Erdem, 1991: s. 36).

** Bakanlar Kurulu kararıyla Haliç tersanesinin Gölcük bölgesine taşınmasına karar verilmiş olsa da malzemeleri koyacak bir bina bulunmadığından taşınma işleminde büyük aksaklıklar oluşmuştu. Bu konuyla ilgili Seyr-i Sefain idaresiyle yapılan yazışmalarda yapılması istenilenler ortaya konmuştu (BCA, 30.18.1.1, 28.23.11'den aktaran Torun, 2006: s. 104).

istiyordu. Bu çalışmaların ilk ayağında gelen kırk bin lirayla bölgedeki bataklıkların kurutulması, yeni yolların inşa edilmesi, rıhtım yapılması süreci tamamlandı. İstanbul'dan getirilen malzemeler Gölcük'ün durumu müsait olana kadar İzmit Tersanesi'nin yerine kurulan Kocaeli Fabrikaları'na gönderildi* (Eyiceoğlu, 1962: s. 4).

Yavuz'un onarımının ilk olarak 1924 yılında, Bahriye Dairesi döneminde Kasımpaşa'daki kuru havuzlarda yapılması düşünülmüştü. Fakat bunun teknik olarak mümkün olmadığı anlaşılınca bu fikirden hemen vazgeçilmişti.** 1924 yılı bütçesinden ayrılan 2 milyon lira ile hem Yavuz havuzlanacak hem de taksitle denizaltı siparişi verilecekti.*** Üstelik bütçeye konulan bu ödenekten başka gelecek yıllarda onarım ve denizaltı alımı için başka ödenek verilemeyeceği de belirtilmişti (BCA, 30.18.1.1., 9.27.13. / 1924).

Yavuz'un onarımına girmesi başta Yunanlılar olmak üzere Rusları, İtilaf Devletleri'ni ve çevredeki düşmanları tedirgin etmişti. Yunan hükümetinin Yavuz'un onarılmasından dolayı duyduğu derin endişe Türkiye'nin Atina Büyükelçisi'nin Dışişleri Bakanlığı'na yazdığı 3 Kasım 1927 tarihli yazıda açıkça ortaya konmaktaydı**** (BCA, 030.10.0.0, 63.422.6 / 1927). Yunan hükümeti bu endişe içinde Türkiye ile ortak hareket edip silahsızlanma ve gemi tonajlarını sınırlama konusunda anlaşma yapmak istemişti (Poyrazın Getirdikleri, 2004: s. 323; BCA, 30.18.1.2, 15.80.14 / 1930). Dönemin Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın donanmayı kullanma konusundaki dar görüşleri sayesinde (BCA, 30.10.0.0, 62.420.3 / 1925) Yunanlılar rahat bir nefes almışlar ve dar görüşlere mâhkum Türk Donanması'nın bir süre daha Marmara'dan çıkamamasını Çanakkale Boğazı kıyısından seyretmişlerdi (Gürdeniz, 2013: s. 71). Bu konu uluslararası kamuoyunda da üst sıralarda gündem oluşturmuştu (aktaran Güvenç, 2003 (a): s. 6). İngilizler ise Türkiye'nin bu onarım maliyetini karşılayamayacağını ve bu onarımdan vazgeçeceğini değerlendiriyorlardı (Güvenç, 2003 (b): s. 89).

* Aslında yeni yapılacak tersanenin İzmit'e kurulmasını savunanlar vardı. Bu konuda İzmit Üssü Bahri Komutanlığı'nın Bahriye Vekâleti'ne 23 Haziran 1925 gün ve 796/1175 sayılı yazısı ile tersanenin İzmit'te kurulma teklifi bile vardır. Bu teklif Kocaeli Fabrikaları'nın gelişmesini sağlamak adına şimdiki Başiskele bölgesindeki Çuhane Fabrikası'nın tersane olması yönündeydi (Hergüner, 2003: s.73-74).

** Umur-u Bahriye Müdürlüğü'nün verdiği raporda Yavuz zırhlısının harp sırasında zedelenecek bir bölmesine giren suyun diğer tarafa alınarak dengelenebildiği ve geminin çürümelerden kaynaklı alabora olma tehlikesine karşı bir an önce havuzlanması gerektiği üzerinde duruluyordu (BCA, 30.18.1.1, 10.42.10 / 1340).

*** Bu paranın denizaltı alımı ve Yavuz'un onarımı için yeterli olmadığı düşünüldüğünden hiç olmazsa bir milyon yüz bin lirasına zaruri taksitlerin ödenmesine karar verilmişti (BCA, 30.18.1.1, 10.42.10 / 1340).

**** Yunan hükümeti Türkiye'ye karşı hemen bir üstünlük çabası içine girmiş ve bu konuda bir rapor hazırlanarak Cumhurbaşkanı'na takdim edilmişti. Bu kapsamda ayrıca Limni ve Leon zırhlılarının da tamiri gündeme gelmişti.

3.4.3. Yavuz Zırhlısının Onarım Süreci ve Tersanenin Kurulması

Henüz I. Dünya Savaşı yıllarında mayın yarası almış Yavuz zırhlısının onarımında kullanılacak havuzun 1916 yılında inşası için Alman Blohm Und Voss şirketiyle ön anlaşma yapılmıştı. Alman şirket yöneticileri ile Bahriye Nazırı Ferik Amiral Kraft arasında yapılan görüşmeler neticesinde yapılan anlaşmanın fiyatında indirim ağılanması için girişimlerde bulunulmuştu. Bu konuda dönemin 4. Ordu Komutanı ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa da bilgilendirilmişti (BOA, SFR. 71.110 / 1335). Anlaşma gereği yüzer havuzun birinci taksiti olan 3 milyon mark civarında paranın Deutsche Bank aracılığıyla ödenmesi istenmiş, ödemenin hala yapılmaması konusunda yapılan yazışmalar neticesi Cemal Paşa'ya bildirilmişti (BOA, DH.SFR. 78.214 / 1335). Şirkete anlaşma için bir milyon mark 26 Temmuz 1917 tarihinde ödenmişti.* Aynı şirket 1916 yılında aldığı bu para karşılığını 1924 yılında geri vermek ve Yavuz zırhlısını Almanya'da bakıma sokmak istiyordu. Fakat Bahriye Dairesi Yavuz'un Almanya'da havuzlanmasına razı değildi. Yavuz'u yurtiçinde havuzlatmak istiyordu.

Yavuz zırhlısının onarımı için yapılacak olan havuz ihalesine 26 Kasım 1924 yılında dört şirket teklif sunmuştu. Bunlar; İngiliz Armstrong-Vickers, Alman Dockbau, Blohm und Voss ve Flander firmalarıydı. Bu teklifler içinde Blohm Und Voss firmasının teklifi pahalı bulunduğu gerekçesiyle iptal edilmişti. Flander firmasının havuz yapım şekli ise beğenilmemişti. İlk etapta Armstrong-Vickers şirketinin hazır havuz projesinde karar kılınmıştı.** Birazda mali konulardaki sıkıntılardan dolayı elinde hazır havuz olan Vickers Armstrong şirketi ile bir anlaşma yapılmış ama tam o dönemde konu Bahriye Vekâleti'ne devredilmişti (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 260). Bununla birlikte Yavuz zırhlısının onarımı için Armstrong Vickers'in hazır havuzun*** satın alınması teklifine Türkiye Cumhuriyeti Devleti tarafından görevlendirilen İngiltere Büyükelçisi'nin olumsuz rapor vermesi üzerine bu fikirden de vazgeçilmişti.****

Hazır havuz fikrinden vazgeçildiği bir dönemde Flander şirketinden havuz yapımı için yeni teklifler gelmişti. Flander şirketi, 12 ayda teslim etmek şartıyla 25 bin tonluk bir yüzer

* Şirket işi yapmamış ve parayı da geri vermemişti (aktaran Hergüner, 2003: s. 37).

** I. Dünya Savaşı'nda Armstrong-Vickers şirketinin Almanya'dan aldığı söylentisinin yayılmasıyla önceden belli bir miktar parası ödenmiş olmasına rağmen hazır halde olan bu havuzun alınmasından vazgeçilmişti (Erdem, 1991: s. 37).

*** Yüzer havuzlar genelde en ucuz yerlerde inşa edilir ve daha sonra çekiciler vasıtasıyla esas konacağı yere götürülürdü. Bu havuzlar parça parça yapılıp daha sonra konuşlanacağı yerde birleştirilirdi. Gölçük havuzu da bu şekilde inşa edilen bir yüzer havuzdu (Burak, 1939: s. 41).

**** Bu vazgeçme kararında donanmadan alınan ve Yavuz'un bir yıl daha olduğu gibi durabileceğini gösteren raporda etken olmuştur (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 263).

havuzun 240 bin İngiliz lirasına yapılabileceğini ve bu havuza ek olarak hiçbir ücret talep etmeden 6 ay içinde mayın üretimine başlayabilecek bir mayın fabrikasının da teslim edilebileceğini deklare ediyordu. Flander firmasına havuz dışında bir Mayın Fabrikası yaptırılmasından başka Hollanda'nın "Föye North" şirketine de iki denizaltı siparişi düşünülmüştü (BCA, 30.10.0.0, 62.418.1, / 1925). Flander firmasının teklifi ile beraber, Flander'den daha güçlü olan Dokbau (Dokbav) firmasının verdiği altı parçalık havuz teklifi de değerlendiriliyordu. Dokbau şirketi altı parçalı havuz için 234 bin İngiliz lirası talepte bulunmuştu. Flander ile Dockbau firmaları arasındaki kıyasıya bir rekabet başlamış ve sonunda Yavuz zırhlısını içine alabilecek büyüklükte bir havuzun İzmit'te yapılabilmesi için mevcut imkânların yeterli olmayacağı sebebiyle havuzun yeniden siparişine karar verilmişti.

Şartlar düzenlenerek yapılan ikinci ihalede en iyi şartları sunan Flander şirketi 225 bin İngiliz lirasına havuz ihalesini almıştı* (BCA, 30.18.1.1, 13.28.12 / 1925). Alman Flander şirketinin havuz yapım ihalesini 1.200.000 Türk Lirasına (225.000 İngiliz Lirası) aldığı Bahriye Vekâleti tarafından 9 Mayıs 1925 tarihinde duyurulmuştu (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 272). İçinde ayrıca Gölcük bölgesine bir Mayın Fabrikasının ücretsiz olarak yapılacağı maddesini de içeren anlaşma Türkiye Cumhuriyeti adına Bahriye Vekili İhsan Bey, Flander şirketi adına ise Mösyö Holds Müller tarafından 15 Temmuz 1925 tarihinde imzalanmış, imzalanan belge 8 Ağustosta Bahriye Vekâleti'ne iletilmişti.** Alman şirketi Flander 1926 yılında bitirdiği havuz inşasının yanı sıra birçok bina*** ve sosyal tesiste yapmıştı. Bu bina ve tesislerin yapımında kullanılmak üzere Bahriye Vekâleti tarafından talep edilen 2870 metreküp kerestelik ağaç bedeli mukabilinde başvekâletçe tahsis edilmişti (BCA, 30.18.1.1, 17.82.8 / 1341).

28 Mayıs 1924 tarihinde yayınlanan 514 sayılı kararname ile 1925 bütçesinden Yavuz'un onarımı için çıkan iki milyon lira ödenek yetersiz olduğundan Yavuz'un onarımı 1926 yılına

* Flander ayrıca 7500 İngiliz lirası değerinde bir Mayın Fabrikası kurmayı da taahhüt etmişti -Tabiki yaptığı her mayın için bir bedel belirleyecekti- (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 264-274).

** "Yavuz'un tamiri için TBMM'de yapılan müzakerelere ait vesikalar" TBMM Yayınları, Ankara. Kitap İstanbul Ticaret Odası kitaplığında 226 numara ile mevcuttur. TBMM'de anayasa ve adliye komisyonları tarafından kaydedilmiştir. 8 bölüm halindedir. Meclis konuşmaları ve tutanaklar, diğer yazışmalarla birlikte iki cilt olan bu dokümanda mevcuttur (Hergüner, 2003: s. 38).

*** Proje kapsamında tersane için genel müdürlük binası, güverte müdürlüğü binası, leylek tip kreyn, mayın fabrikası, yüzer havuz iskeleler, yollar, ambarlar, kantin ve gazino binası ile dizel kuvvet ve su santrali yapılması öngörülmüştü. Bu binalardan günümüze kalan olmamıştır (Eyiceoğlu, 1962: s. 4). Su santralinin yapılmasının önemini Ulugün arşiv belgelerinde şöyle aktarmaktadır. Donanma 1926 yılında su sıkıntısı çekmiş ve bunu giderebilmek için Anadolu Demiryolları'nın Derince'de bulunan depolarından karşılamak için girişimde bulursa da ücretsiz bunun olamayacağı cevabını almıştı (BCA, 30.10.0.0, 15311, 152.75..11, / 1926; BCA, 30.10.0.0, 1554, 153.80..4, / 1926).

kalmıştı. Ayrıca Yavuz onarımının yapılmasının yanı sıra modernize de edilecekti. Genelkurmay Başkanlığı tarafından 7 Temmuz 1927 gün ve 371-7221 sayılı yazı ile Gölcük bölgesinde yapılacak tersane için şu emirler verilmişti. Gölcük'te bir tersane kurulması, önceliğın fabrikalara verilmesi, İstanbul'daki tersanelerden ihtiyaç fazlası malzemelerin alınması, Saint Nazaire şirketinin yapacağı tesisatın bu faaliyet planına uygun olması gerektiğı (Eyiceoğlu, 1962: s. 6).

Flander şirketinin yapacağı havuz altı parçadan oluşuyordu. Havuzun her parçası ayrı olarak havuzlanma kabiliyetine sahipti. Havuzun yapımında kullanılacak malzemeler ise Almanya'nın Ludvik kentinden Gölcük'e gönderilmiş fakat gönderilen malzeme ile ilgili sigorta konusunda anlaşmazlık yaşanmıştı (BCA, 30.18.1.1., 17.81.18 / 1341). Aynı dönemde Gölcük'te yapılacak olan saç havuz yapımında kullanılacak olan baraka ve binaların yapımında kullanılacak çimentonun milli sınırlar içinde tedariki mümkün olamayacağından Avrupa'dan 70 ton çimentonun ülkeye sokulmasına izin verilmişti (BCA, 30.18.1.1., 20.47.13 / 1926).

Flander şirketi 1925 yılının ekim ayında havuzu kurmak için ilk atölyeleri ve personelin kalacağı yerleri inşa etmeye başladı. Havuzun yapımında kullanılacak vinç de aynı tarihlerde Gölcük'te hazır bulundurulmuştu. Binbaşı Süreyya Denizeri emrindeki bir grup asker Flander şirketinin havuzu inşa edeceği bölgedeki ormanlık alanı temizlediler. Böylece havuzun denize indirilmesi için ihtiyaç duyulan eğim de sağlanmıştı. Havuzun inşa edileceğı bölgede gerekli deniz dibi taraması yapılması için de yurt dışından gerekli malzemelerin satın alınması talep edilmişti (BCA, 30.18.1.1, 18.16.16 / 1926). Anlaşma yapıldıktan sonra ise, 1926 yılında Almanya'dan, İstanbul Bahriye Komutanlığı'na Gölcük'te yapılacak olan yüzer havuza ait planlar da gönderilmişti (BOA, HR.İM. 199.15 / 1926; BOA, HR.İM. 199.61 / 1926).

Flander şirketi tarafından 1925 sonlarında başlanılan havuz yapım projesi, 22 Ağustos 1926 tarihinde hava muhalefeti nedeniyle yapılacak havuza ait malzemenin getirilememesi nedeniyle Flander şirketinin isteğıyle 75 gün daha uzatılmış (BCA, 30.18.1.1, 20.54.20 / 1926) ve nihayetinde 1926 yılı sonu geldiğinde tamamlanmıştı. Havuzun yanı sıra ihtiyaç duyulan kıyı tesisleri ve atölyeler de bölgeye yayılmaya başlamıştı. Fakat Yavuz'un havuzlanması sırasında zarar gören havuzun teslim tarihinde değışikliğe gidilmiş -22 Haziran 1926 tarihinde imzalanan 4039 sayılı kararname uyarınca- Aralık 1926 da tamamlanan havuz (Altun, 2003: s. 7-9) ancak 29 Ağustos 1927 tarihinde Bahriye Dairesine teslim edilebilmişti (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 9).

Havuzun yapımının tamamlanmasından sonra sıra Yavuz zırhlısının önce havuza alınmasına sonra da onarılmasına gelmişti. 1926 yılına sonuna kadar donanmaya ait gemilerin onarım işlerini Marmara Üssü Bahri Komutanlığı yapıyorken, Yavuz zırhlısının onarım ihalesi 5 Aralık 1926 tarihinde Fransız “Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire – Penhoed” şirketine verildi* (Torun, 2006: s. 101). Yavuz’un onarımı için Bahriye Vekili İhsan Bey üç milyon liralık bir yetki almıştı.

Havuz yapımı işinin Almanlara verilmesinden sonra Fransızları da memnun etmek adına, Atatürk’ün, 20 ay süren havuzun yapımı tamamlandığında da Yavuz’un onarım işini Fransızlara verdiği düşünülmekteydi (Güvenç, 2003 (a): s.7). Saint Nazaire (Penohed) ile yapılan sözleşme gereği Yavuz’un 1927 yılı sonuna kadar onarımın tamamlanması öngörülmüş, şirket tarafından sigortalanan gemiye, bunun için de şirkete iki yıl süren bir ödeme planı sunulmuştu** (İnönü’nün Söylev ve Demeçleri, 1946: s.162-175). Saint Nazaire şirketinin, çalışanları içinde Türkiye’ye gelişlerinde kolaylık gösterilmesi konusunda yardımcı olunması yönünde istekleri olmuştu (BCA, 30.10.0.0, 234.575.2 / 1926).

Alman Flander şirketinden kalan yerlerin satın alınması dışında Gölcük bölgesine birçok atölye ve binalar inşa eden St. Nazaire şirketinin*** Yavuz’u onarmaya başladığında, Milli Savunma Bakanlığı da ayrı bir Müşavirlik birimi oluşturarak Gölcük’te sondaj faaliyetlerine başlamıştı. Bundan başka müşavirlik, merkezi Lübeck şehrinde olan Almanların Flander şirketi temsilcisi olan Holtis Müller ile Milli Savunma Bakanlığı arasında yapılan sözleşme uyarınca daha önceden devredilmiş olan (BCA, 30.18.1.1, 26.54.9’dan aktaran Torun, 2006: s. 101) tesisleri de St. Nazaire tarafından satın almıştı (Ulugün, 2009: s. 89).

Saint Nazaire şirketiyle yapılan anlaşmada zırhlının onarımının bir senede bitirilmesi ve onarım boyunca da geminin sigortalınması öngörülmüyordu. Havuz daha sonra olarak çıkarmış farklı gemi tipleri için ve kendisinin de bakımının yapılabilmesi için altı farklı parçanın birleştirilmesiyle oluşturulmuştu. Günün şartları için zor bir görev olan bu denli büyük bir

* Şirketin asıl adı Penohed’dir. Penohed Fransa’nın Saint Nazaire kentinde konuşlu olduğundan Türkiye’de Saint Nazaire (Sentnazar) olarak biliniyordu ve birçok kaynaktaki şirket adı Saint Nazaire olarak geçmektedir. Şurası ilginçtir ki Yavuz (Ex. Goeben) Alman yapımı bir gemiydi. Fakat bir Fransız şirket tarafından onarımı yapılacaktı (Eyiceoğlu, 1962: s. 8).

** Saint Nazaire şirketine ihale edildiğinde şirket hakkında bazı şüpheler vardı. Bu şüpheler üzerine sigorta şartları biraz daha ağırlaştırılmıştı. Aynı zamanda geminin tamirinin tamamlanmasından sonra tecrübesi yapılarak ve tekrar havuzlanarak karinası kontrol edilecekti (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 286-289).

*** Onarımın tamamlanmasını müteakip onarımı yapan Fransız Saint Nazaire şirketi 250 personeliyle Türkiye’den ayrıldı ve yerini Türk personele bıraktı. Gölcük Tersanesi Tarihçesinde Fransız işçilerin sayısı 400 olarak verilmiştir (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 12).

havuza böylesine dev bir gemiyi havuzlama işi hiç te kolay değildi. Yavuz'un havuzlanması için Almanya'dan mühendis getirilmiş fakat Yavuz zırhlısı, havuzlanma sırasında kızakların kırılmasından dolayı havuzun içine düşmüştü (Ünlü, 2009: s. 203). Bu olaydan sonra Flander şirketi tarafından havuz tekrar onarıma alınmış ve onarımı için otuz haftalık bir uzatma dilimi uygun görülmüştü (BCA, 30.18.1.1, 24.37.9 / 1927). Böylesine devasa bir zırhlının havuzlanması kolay değildi. Nitekim bu olay daha sonradan bahsedeceğimiz ve literatüre Yavuz-Havuz davası olarak geçecek İhsan Beyin yargılanma sürecinin başlangıcı, Bahriye Vekâleti'nin ise sonu olacaktı.

Yavuz, havuzun onarılmasından sonra 20 Eylül 1927 tarihinde İsveçli mühendis Ebalmilad ile birlikte Cavit Bey tarafından tekrar havuzlanmıştı. Saint Nazaire şirketi tarafından onarımı öncesinde sigorta priminin yüzde 1'den yüzde 5'e çıkartılması ve bunun da Bahriye Vekâleti tarafından karşılanması teklifi Bahriye Vekâleti tarafından uygun görülmemişse de (BCA, 30.18.1.1, 26.57.7 1927) sorun Yavuz zırhlısının sigortalanma kısmının Yavuzun onarımının en tehlikeli döneminde yapılmasına karar verilmesiyle çözülmüştü (Türk Parlamento Tarihi, 1994: s. 288-290).

Bahriye Vekâleti Yavuz'un onarımı ve diğer tersane tesislerin yapımıyla ilgilenmesine rağmen 1928 yılına kadar her iki konuda da gerekli ilerlemeyi gerçekleştirememişti. Özellikle Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasından sonra İngilizler Yavuz'un onarımının tamamlanamayacağını düşünmüş olsalar da yanılmışlardı. Gecikmelide olsa Yavuz'un onarım süreci ilerliyordu (Güvenç, 2003 (a): s. 8). 27 Eylül 1929 tarihinde Yavuz'un onarım çalışmalarını yerinde denetlemek için bizzat İsmet Paşa ardından 7 Aralık 1929 tarihinde de Atatürk, Gölcük'e gelmişti (Cumhuriyet, 1929).

Yavuz zırhlısının onarımı devam ederken, onarım faaliyeti sırasında acil alınması gereken malzemelerinde tersane tarafından belirlenerek pazarlıkla satın alınması yoluyla temin edilmeye çalışılmaktaydı (BCA, 30.18.1.2, 3.27.1 / 1929). Yavuz zırhlısının havuzdan çıkarılması için Almanya'dan iki ay süre ile Her Palmblat ve bir dok öğretmeni de Gölcük'e getirilmişti (BCA, 30.18.1.2, 4.40.14 / 1929). 10 Ekim 1929 tarihinde onarım süreci kısmen tamamlanan gemi 25 Şubat 1930 tarihinde denize indirilmiş (Hergüner, 2003: s. 51-52) ve Bahriye Vekâleti döneminde başlayan onarım süreci yenilenme süreci de dahil 25 Şubat 1930 yılında sonlandırılmıştı. Yavuz'un ilk komutanlığına da Albay Fahri Engin tayin edilmişti*

* Fahri Engin aynı zamanda Donanma Komutanlığı görevini de sürdürüyordu.

(Büyüktuğrul, 1967: s. 58). Yavuz zırhlısının onarımın bitip donanmaya katılmasıyla donanmada yeniden teşkilatlanma ihtiyacı doğmuştu.

Ayrıca Yavuz zırhlısının emniyetini sağlamak adına bir uçaksavar ve birde ağır makineli taburu Gölcük'te konuşlandırılmıştı. Turgutreis zırhlısı da Derince önlerine demirlemiş ve Yavuz personeli için tahsis edilmişti. Bu faaliyetler sırasında Yavuz'un onarımından da sorumlu olan Marmara Üssü Bahri ve Müstahkem Mevki Komutanlığına bağlı olarak "Gölcük Komutanlığı" teşkil edilmişti* (Türk Tarihinde Yavuz, 2008: s. 193).

1930 yılına kadar devam eden onarım süreci sonunda Yavuz, Donanma Komutanı'nın sancak gemisi olmuş ve ismi de Yavuz Selim (ilk adı Yavuz Sultan Selimdi) olarak değiştirilmişti (Makela, 2006: s. 131). Yavuz aynı zamanda diplomatik birçok görevde de kullanılmıştı. 1933 yılında İsmet Paşa'yı Varna'dan İstanbul'a getirmiş,** İran Şahı Rıza Pehlevi'yi de Trabzon'dan Samsun'a götürmüştü.

Yavuz'un tekrar göreve dönmesinde Atatürk'ün Yavuz'u ziyaret etmesinin ve uzak görüşlü fikirlerinin etkisinin büyük olduğu zırhlının hizmete girmesiyle Yunanistan üzerinde oluşturduğu etkiden daha iyi anlaşılmıştı (Ünlü, 1996: s. 43-44).

Gölcük Tersanesi'nin yapım faaliyetleri Yavuz'un onarımını müteakip özellikle 1934-35 yıllarında gelişme göstermişti. Her ne kadar Hollanda projesi uygulamaya konamamış olsa da tersane, liman ve diğer binalara ait inşa faaliyetleri devam ediyordu. Bu faaliyetlerde kullanılacak malzemelerin yurtdışından getirilmesi konusunda Genelkurmay Başkanlığı'nın teklifi üzerine Başbakanlık tarafından çıkarılan kararnamede Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı'na verilen emirde, tersane ve liman inşası için gelen gemilerle gelen malzemenin İzmit Körfezi'ne girmesine izin verilmesi konusu belirtilmişti (BCA, 30.18.1.2, 77.69.2 / 1937).

1938 yılında yeni bir onarım daha geçiren Yavuz zırhlısı Tümamiral Şükrü Okan'ın imzaladığı programla 19 Kasım 1938 günü Atatürk'ün naaşını İzmit'e getirmişti. 1941 yılında uçaksavar topları yenilenmiş olan zırhlı 1948 yılına kadar Kavaklı sahilinde mania ağları içinde

* Ayrıca aynı tarihlerde Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı olarak "İnşaat Kontrol Komisyonu" kurulmuş Yavuz Zırhlısının modernizasyonunu müteakip lağvedilmiştir (Torun, 2006: s. 102).

** Balkan Paketi yapılmadan önce Bulgaristan ile önce bir saldırmazlık anlaşması yapılması ve 1929 tarihinde yapılan "Türk-Bulgar Dostluk ve Tarafsızlık Antlaşması"nın 5 yıl daha uzatılması isteniyordu. Bunun üzerine 19 Eylül 1933 tarihinden beri Sofya'da bulunan Başvekil İ. İnönü ve Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras'ı almaya Yavuz kruvazörü ile iki muhrip gönderilmişti. 23 Eylül günü Varna limanına demirleyen Yavuz ve iki muhrip şehri top ateşi ile selamlamıştı. Bu selam elbette ki maksatlı idi ve etkisini gösterdi. Ertesi günü Bulgar Hükümeti antlaşmayı 5 yıl daha uzatacağı (Hergüner, 2011: s. 28).

bütün görkemiyle durmuştu. 1948 yılında yurtiçi ve yurtdışı tatbikatlarına katılan zırhlı tekrar Gölcük'e dönmüştü (Kayarlar, 1976: s. 33-34). Daha sonra Gölcük Poyraz Rıhtımına çekilmiş ve 1950 yılına kadar da Donanma Komutanlığı komuta gemisi olarak (Komutanı Mehmet Ali Ülgen) görev yapmıştı.* Yavuz zırhlısı son olarak 1950 yılının Eylülünde bir tatbikatta yer almıştı. Daha sonraları Kavaklı sahiline alınan geminin borda numarası da B-70 olarak değiştirilmişti. 20 Aralık 1950 tarihinde hizmet dışına çıkarılmış olan gemi 1954 yılında ise donanmanın aktif olan gemiler listesinden de çıkarılmıştı (Tunaboğlu, 2006: s. 94-97).

Gölcük, Yavuz zırhlısının onarımı için kurulan havuz ve diğer tesislerle birlikte donanmanın önemli bir merkezi olmuştu. Fakat bölgenin bir tersaneye dönüştürülebilmesi için ilk girişimler bir müddet daha sonraya, 1927 yılına denk gelmişti. Tersanenin ve fabrikaların temeli bu sene atılmıştı. Alman şirketi Flander barakaların yanı sıra onarım atölyeleri, mayın, akümülatör ve torpido fabrikası da inşa etti. 1930 yılında Çulhanedeki Torpido Fabrikası Gölcük'e taşındı. Aynı yıl hizmete giren ve denizaltılar için üretim yapan akü fabrikası zamanla deforme olmuş ve Almanya'da Sürt fabrikasında monte edilen parçalarının 4 yıl sonra değiştirilme yoluna gidilmişti (BCA, 30.18.1.2, 46.49.7 / 1934). Fakat Mayın Fabrikası Akü Fabrikası kadar kifayetli kullanılamamıştı (Büyüktuğrul, 1967: s. 34/58).

Yavuz zırhlısının onarımıyla başlayan süreçte Gölcük Tersanesi hızlı bir değişim gösteriyordu. Tersanede gemilerin onarımının yanı sıra birçok tesiste bölgeye kazandırılıyordu. Bu tesislerin önemli bir kısmını oluşturan mazot tanklarının inşası için gerekli malzeme de hem yurtdışından (BCA, 30.18.1.2. / 81.106.2 / 1937; BCA, 30.18.1.2. / 82.11.12. / 1938; BCA, 30.18.1.2. / 82.26.16. / 1938; BCA, 30.18.1.2. / 83.40.17 / 1938; BCA, 30.18.1.2. / 84.69.16. / 1938; BCA, 30.18.1.2, 90.11.11 / 1940: BCA, 30.18.1.2, 78.71.6 / 1937) hem de yurtiçinden (BCA, 30.18.1.2. / 82.11.7. / 1938) temin edilmek yoluyla getirilmişti.

Alman ve Fransız şirketlerinin Yavuz'un havuzlanması ve ilk tersane kurulması yönünde yaptıkları çalışmalarda kullanılan barakalardan 4 Ağustos 1930 yılında "Gölcük Deniz Fabrikaları" meydana getirildi.** Alman şirketlerinin yaptığı baraka ve binalar müdürlük binalarına dönüştürüldü. Fransızların Yavuz'un tamiri akabinde sözleşmeleri gereği bıraktıkları baraka ve binalar önce hükümete devredilmiş daha sonra da tersanede çalışan subaylara verilerek subay lojmanları olarak kullanılmıştı (BCA, 30.18.1.2, 23.62.20 / 1931) Alman müdür

* Gemide, Donanma Komutanını Koramiral Mehmet Ali Ülgen'in yanı sıra Harp Filosu komutanı Tümamiral Rıdvan Koral ve Kurmay Başkanı Tuğamiral Burhaneddin Erilkun olmak üzere üç amiral bulunuyordu (Kayarlar, 1976: s. 35).

** Gölcük Tersanesi'nin ilk temel atma töreninin yapıldığı tarihtir (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2004: s. 27).

için yapılan bina Donanma Komutanlığı binasına dönüştürülmüştü. Çerkeş İsmail Paşa'nın yaptırdığı Gölcük'ün üst kısmındaki bölge ve içindeki ahşap bina da Gölcük Hastanesine çevrilmişti.* Alman şirketinin havuz dışında yaptığı Akü, Torpido, Mayın santralleri de subay misafirhanesine çevrildi (Büyüktuğrul, 1967: s. 57).

Yavuz zırhlısı Almanlardan sembolik olarak alındığı günden beri halkın her zaman sevgisini kazanmış ve övündükleri bir gemi olmuştu. Halkın sevmesinin yanında düşmanlara gözdağı vermek ve Cumhuriyet Donanması'nın duruş ve vuruş gücünü arttırmak için onarımının yapılması çok önemliydi. Dönemin şartları içinse bu hiçte kolay olmamıştır. Savaştan yeni çıkmış fakir ve yorgun Türkiye Cumhuriyeti varlığını sürdürebilmek ve denizlerinde söz sahibi olabilmek için şartlarını sonuna kadar zorlayarak bu zırhlıyı donanmaya kazandırmak istemişti. Yavuz'un donanmaya kazandırılması belki donanmada kaldığı sürece caydırıcı olması dışında bir şey kazandırmamış olabilirdi. Fakat yaşlı geminin onarılması süreci Türkiye Cumhuriyetine günümüzde halen kullanılan yeni ve modern bir tersanenin anahtarını bırakmıştı.

3.4.4. Donanmanın Gölcük'e Taşınması

1928 yılı tersane kurma çabaları açısından ivme kazanılan bir yıl olmuştu. Milli Savunma Bakanlığı'nın 4 Nisan 1928 gün ve 2484/89 sayılı yazısı ile (Genelkurmay Başkanlığı'nın 18 Nisan 1928 yılında Milli Savunma Bakanlığı'na gönderdiği yazıyla) Haliç Tersanesi'nin İktisat Bakanlığı'na devredilmesinin uygun görüldüğü ve tersanenin kalan kısmının da İzmit Körfezi'ne taşınması kararı alınmıştı. Kararnameye göre Lozan Anlaşması gereği artık boğazların silahlanamayacağı ve donanmanın İzmit Körfezi'ne taşınacağı belirtilerek bu konuda yapılması gerekenler belirtilmişti (BCA, 30.18.1.1, 28.23.11'den aktaran Torun, 2006: s. 104).

Hükümet tarafından alınan kararlara ve verilen sözlere rağmen Seyrisefain İdaresi gereken depoları İzmit Tersanesi içine yapmamıştı. Saint Nazaire şirketi Yavuz'un onarımını ancak 1930 yılında yaptığı 7 milyon liralık masrafla tamamlayabilmişti. Gölcük'te ise bu firmalardan kalanlarla yeni bir tersanenin de temelleri atılmış oldu.

* Bu bina "Hükümet Konağına" çevrildi. Bugün hali hazırda kullanılan askeri hastane yapılıncaya 1954 yılında Maliyeye devredilmiş ve uzun bir dönem de hükümet konağı olarak kullanılmıştı (Ulugün, 2009: s. 69).

Donanmanın taşınmasına Vekiller Heyeti karar vermiş olsa da ancak 1931 yılında Haliç Tersanesi'nin İzmit Körfezi'ne taşınmasına başlanmış ve aynı yılın sonunda taşınma işlemi gerçekleştirilebilmiştir. 1931 Ekiminde Gölcük'te yapılacak harp liman ve tersanesinin inşaatını yapmak isteyen Pieux Franki şirketi temsilcisi mühendis mösyö Louis Jessen'in ülkeye girişine izin verilmiş, (BCA, 30.18.1.2, 24.71.2 / 1931) aynı zamanda donanma da Mareşal Fevzi Çakmak tarafından denetlenmiştir (BCA, 30.10.0.0, 199.360.10 / 1931).

Bunun dışında İstanbul tersanelerinde kullanılabilecek malzemelerin Gölcük bölgesine taşınması 1932 yılına kadar devam etti (Hergüner, 2003: s. 74). Bu tarihte o zamana kadar yapılan çalışmalar neticesinde 10.000 tona kadar gemilerin inşa ve onarım faaliyetlerinin yürütülebileceği "Gölcük Tersanesi Şartnamesi"* oluşturulmuştu.

Gölcük'te yapılacak olan liman ve tersaneyle ilgili sözleşme kapsamında bölgeyi incelemek üzere yurtdışındaki firmalardan gelen personelin ülkeye girmesine ve incelemelerde bulunmasına izin verilmişti (BCA, 30.18.1.2, 42.2.3 / 1934). Gölcük'e kurulacak tersane için ihale açılacak ve bu ihaleye istinaden kazanan şirket donanmanın yeni evi olacak Gölcük Tersanesi'ni, Poyraz limanını ve Gölcük şehrini oluşturacaktı.

Gölcük'te yaptırılacak olan tersanenin kapalı yapılan ihalesinde Netherlands Harbour Works dışında Fransız Schnieder ve Alman Hohtif firmalarının da katılması sağlanmıştı (BCA, 30.18.1.2, 84.65.2 / 1938). Sonradan da Emlakbank Yapı İşleri Limited şirketi (BCA, 30.18.1.2, 84.84.15 / 1938) ve Julius Berger Consorsium ile Sanayi ve Ziraat Makinaları T.A.Ş (BCA, 30.18.1, 85.91.18 / 1938) şirketleri ve Alman Grün und Bilfinger AG firmasının da (BCA, 30.18.1.2, 82.30.19 / 1938) kapalı zarf usulü yapılan ihaleye davet edilmişlerdi. Aynı zamanda Gölcük'te yapılacak tersane için ihale sonucunda anlaşılan mukaveleye, inşa sürecinde çıkacak sorunların hakem yoluyla giderilmesi hükmü de konmuştu (BCA, 30.18.1.2, 85.92.12. / 1938). İhale Netherland Harbour Works şirketiyle beraber beş Alman şirketi daha kazanmıştı. Ancak bu kazanan şirketlerle anlaşma yapabilmek için 1939 yılı beklenecekti (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 16).

* 1932 yılında tamamlanmış olan şartname 10 bin tona kadar her türlü donanma gemisinin inşa ve onarımını yapabilecek kapasitede tesis ve fabrikaları içeren bir şartnamedir. Şartnamede ayrıca kurulacak tersanenin yanı sıra merkezi Gölcük olarak belirlenen donanmanın altyapısının da temelini oluşturacak olan diğer tesisler şartnamede belirtilmişti (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 12).

Şartname neticesinde açılan ihaleyi dört Alman firmasının da içinde bulunduğu* Hollandalı Netherlands Harbour Works şirketi “Hollanda Projesi”** adıyla bilinen ve içerisinde Gölcük Deniz Üssünde bulunduğu 86 gruptan oluşan bir proje ile kazanmış ve 14 Haziran 1934 tarihinde sözleşme yapılmış olsa da ilk etapta 13 gruptan oluşan ilk kısmı ihale sürecine dahil edilebilmiştir.*** Hollanda projesi diye bilinen bu tersane projesi dönemin şartlarında hemen uygulanmasa da 1942 yılından sonra ivme kazanmış olan çalışmalara referans olduğu söylenebilir. Fakat Gölcük’ün şehirleşmesi adına projenin tavsiyelerine ne kadar uyulduğunu şu anda söylemek ise oldukça güçtür.

Yapılacak olan tersane ülke menfaatleri açısından muazzam önem taşımaktaydı. Milli Savunma Bakanlığı bu projenin gerçekleşmesi için çok çalışsa da proje oldukça yavaş ilerliyordu. Milli Savunma Bakanlığı projenin önemini şu maddelerle açıklamıştı:

- 1- Ülkede gemi inşa sektörünü canlandırmak,
- 2- Karabük gibi büyük fabrikaların ürettikleri demir çelik malzemeyi kullanıma sokmak,
- 3- Temininde güçlük yaşanan savaş gemisi ihtiyacını karşılayabilmek,
- 4- Ülkeyi dünya çapında bir tesise kavuşturarak siyasi sahnede etkili olmasını sağlamak.

Bu büyük projenin gerçekleştirilmesi için çeşitli önlemler almaya çalışılmıştı. Bunlardan bazıları 1- Tersane yapımında kullanılacak malzemelerin gümrüksüz olarak ülkeye sokulması,

* Bu firmalar; Philips Holman, Gulte Hafnung, Julios Berger, Siemens Bad Union’dur (Körfezde Bahriye, 2002: s. 146).

** Gölcük Liman, Tersane ve Üssübahri Muvakkat (Geçici, devamlı olmayan) Projesi” sadece tersanenin ve limanların planlarını içermemişti. Bu proje kitabında tersane ile beraber bir şehir imarının nasıl olması gerektiği de en ince detayına kadar anlatılmıştı. Gölcük’ün henüz boş bir araziden ibaret olduğu o yıllarda tersane ve sonrasında donanma üssü olarak büyük bir gelişim içinde nasıl kurulması gerektiği planlanmıştı. Hollanda şirketinin planını inceleyecek olursak; Kurulacak şehir merkezinin tersanede çalışacak işçilerin oturacağı dikkate alınarak tersaneye ve iskelelere yürüyüş mesafesinde yakın olması ve gerektiğinin, havadan veya karadan bir saldırı ihtimali göz önünde bulundurularak iyi gizlenmiş olması gerektiği, çevresinde bulunan gölcükler ve bataklıklardan dolayı sağlığı tehdit edecek bir durumun olmamasına özen gösterilmesi, lüzumsuz harcamalardan kaçınmak ve rantçılara izin vermemek için toprağının ucuz olması gerektiği üzerinde durulmuştu. Bugünkü Kavaklı olarak bilinen doğu tarafı hükümet kanadınca bataklık olarak değerlendirilirken, Hollanda şirketi batı tarafının –şimdiki Değirmendere tarafı- tersane kapısına daha uzak ve istimlak ücretlerinin fazla olmasından dolayı doğu bölgesinin tersane kurmak için daha uygun olduğu yönde fikir belirtmişti. Donanma gemilerinin Kazıklı koyunda –bugünkü poyraz rıhtımı ile Kavaklı arasında- konuşlanmasının daha fayda sağlayacağı belirtilmişti. Bahse konu muvakkat projesinde Gölcük’te yapılacak evlerin tiplerinden kanalizasyon sistemlerine, yollardan parklara ve bahçelere, okullardan camilere kadar her şey planlı bir şekilde anlatılmıştı. Gölcük Liman, Tersane ve Üssübahri Muvakkat Projesi, Netherland Harbour Works Co, 22 Ocak 1935. Kitap 2013 yılında komutanlık binası altındaki arşivde tesadüf eseri olarak bulunmuş ve tersanenin gerçek bir tarihçesini çıkarmak ve araştırmalarda kullanılmak üzere Gölcük Tersanesi Komutanlığı tarafından çoğaltılmıştı. Kitabın orijinal nüshası halen Gölcük Deniz Arşivinde 212-F2-211 numaralı arşiv kaydıyla bulunmaktadır. Mevcut proje hayata geçirilememiş olsa da tersanenin sonraki dönemleri için ana kaynak teşkil etmiştir.

*** 1934 yılının Haziran ayında 2/782 sayılı tersane kurulmasını içeren kararnameye düzenlenen ek kararname ile yapılan anlaşmanın bir sonraki seneyi de içerecek şekilde değiştirilmesi kararlaştırılmıştı (BCA, 30.18.1.2, 46.46.1 / 1934).

- 2- Oluşabilecek itilafların mahkemeye taşınmadan yerinde bilirkişiler tarafından çözülmesi,*
3- Gölcük'te serbest bölge kurulması (BCA, 30.10.0.0, 63.422.14 / 1938). Fakat projenin sözleşmesi ancak 1939 yılında yapılabildiği.**

Bahse konu ihalelerin yanında Proje sonunda gerekli makinalar ve inşaat malzemesinin takas yoluyla alınması konusu görüşülmüştü (BCA,30.18.1.2, 82.21.12 / 1938). Tersaneye ek olarak Gölcük Deniz Üssü'nde aşağıdaki kısımlar hizmete sokulmuştu (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 12);

1. Kömür Deposu	29. Ağaç İşleri Fb.
2. Subay Otel	30. Malzeme Ambarı
3. Bot Hangarı	31. Kazan Fabrikası
4. 2000 kişilik Er Okulu	32. Gemi İnşa Mahalli
5. 2000 kişilik Er Kışlası	33. Köşebent İstif Bölmeleri
6. Tarla	34. Demirhane
7. Kruvazör Kışlası (100 kişilik)	35. Dökümhane
8. Destroyer Kışlası (100 kişilik)	36. Makine Fabrikaları
9. İtfaiye Garajı	37. Mot.Gen. Şarj İst. Ve Elk.Atl.
10. Garaj	38. Santral (Buhar Kuvvet)***
11. Denizaltı Kışlası (100 kişilik)	39. Akü Fabrikası
12. Liman Komutanlığı	40. Fen Bürosu ve Resimhane
13. Donanma Komutanlığı	41. Yemekhane
14. Üssü Bahriye Komutanlığı	42. Deniz Talebe Okulu
15. Mezbağa	43. 600 kişilik Kışla
16. Çamaşırhane	44. Hastane
17. Mayın Kışlası	45. Dizel Elektrik Kuvvet Santrali

* Merkezi Amsterdam'da bulunan Nederladsche Maatshappij Voor Havenwerken firmasına ihale edilmiş olan (Hollanda projesi olarak bilinen) projede aksaklık yaşanmaması adına "Fenni İhtilafların Mütihazsıs Heyetler Marifeti ile Halli" maddesinin sözleşmeye ek olarak konması üzerinde anlaşılmıştır (BCA, 30.18.1.2, 45.39.2 / 1934).

** Ayrıca Bakanlar Kurulu tarafından Gölcük'te yaptırılacak bina ve tersanenin projelerinin hazırlanması için gereken aletlerin gümrüksüz yurda sokulmasına izin verilmesine ilişkin olarak kararname çıkarılmıştı (BCA, 30.18.1.2, 47.58.11 / 1934). Bakanlar Kurulu tarafından projenin daha rahat yürütülmesi kapsamında alınan önlemlere istinaden Gölcük'te liman ve tersane projesini yapacak olan yerli ve yabancı mühendislerin daha rahat bir şekilde çalışabilmesi için Gölcük bölgesinde oluşturulan birinci dereceden yasak bölgenin geçici olarak kaldırılmasına ilişkin karar yürürlüğe konmuştu. İkinci dereceden yasak bölgeye de yabancı girişine ve fotoğraf çekimine kısıtlama konulmuştu (BCA, 30.18.1.2, 48.66.8 1934'den aktaran Torun, 2006: s. 105; Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 14-16).

*** Buhar Kuvvet Santrali tersane için hayati öneme sahip bir birimdir. Bu birimin malzemeleri de yurtdışı siparişi ile ülkeye getiriliyordu (BCA, 30.18.1.2, 35.26.7 / 1933).

18.	Mayın ve Torpido Komutanlığı	46.	Gazino
19.	Torpedo Ambarları	47.	Torpedo Fabrikası
20.	Yağ Deposu	48.	Mayın Fabrikası
21.	Tren İstasyonu	49.	Ağaç Ambarı
22.	Lojmanlar	50.	Kontrol Tezgâhı
23.	Muhabere Merkezi	51.	Motor Botlar Hangarı
24.	25.000 Tonluk Sabit Havuz	52.	Torpedo Poligonu
25.	1 Nolu Kızak	53.	Yağ Tankları
26.	2 Nolu Kızak	54.	1 Nolu Tulumba Dairesi
27.	Kompresör Binası	55.	2 Nolu Tulumba Dairesi
28.	Denizaltı İnşa Doku		

Haliç Tersanesi'nden getirilen ve Yavuz zırhlısının onarımı için yapılan tesislerin bırakılmasıyla oluşturulan küçük tersanenin başına geçen Bnb. Emrullah Bey (Apak) Gölcük Tersanesi'nin – o zamanki adı Gölcük Deniz Fabrikaları-- ilk müdürü oldu. 1930 yılında 1100 kişi çalışan Gölcük Tersanesi'ne Müh.Yzb. Ata Nutku'nun tayin olmasıyla tersanenin faaliyetleri de ivme kazanmıştı. Yaklaşık elli yıldır gemilerini yurtdışında yaptıran ülkenin, Gölcük Tersanesi'nin faaliyete geçmesiyle birlikte artık kendi gemisini de yapabileceğine inanılmaktaydı. İstanbul'dan getirilen malzemelerle oluşturulan Deniz Fabrikaları donanmanın onarımının yanı sıra yeni gemiler de imal edebilirdi. Tersanenin bu kapasitesini ortaya koymak adına Milli Savunma Bakanlığı Başbakanlığa Ata Nutku önderliğinde 1250 tonluk bir yağ gemisi yapmayı teklif etmişti. Kabul edilen teklif sonrası (BCA, 30.10.0.0, 63.422.13 / 1934) 26 Mayıs 1934 tarihinde kızağa konulan (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006: s. 31) 1250 tonluk “Gölcük Yağ Gemisi”* Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiş olan ilk gemi olmuş ve 1938 yılında faaliyete geçmişti (Hergüner, 2003: s. 75). Gölcük yağ gemisi Gölcük tersanelerinde inşa edilen ilk gemi olması münasebetiyle çok önemli bir yere sahipti. Birçok amaç için kullanılan gemi aynı zamanda Akdeniz'in birçok limanından mazot taşımak amacı ile de kullanılmıştı (BCA, 30.10.0.0, 62.417.37 / 1945).

1932-1933 yılları arasında tersaneye personel temin etme amacıyla Mükellef Çırak Okulu yapılmıştı (Ulugün, 2009: s. 58-59). Bundan başka 21 Nisan 1938 tarihinde Bakanlar Kurulunca kabul edilen 2771 sayılı yasanın 94. maddesine göre düzenlenmiş olan “Deniz Dahili Hizmet

* İnşasına başlanan “Gölcük” yağ gemisi için yapım aşamasında alınacak malzemeler için ihale ve sözleşme süreçleri devam etmekteydi (BCA, 30.18.1.2, 43.20.4. / 1934; BCA, 30.18.1.2, 58.78.9. / 1935).

Talimnamesi” kabul edilmiş ve bu düzenlemeler ile donanmanın daha da güçlendirilmesi ve düzenli bir program dahilinde çalışması sağlanmak istenmiştir (BCA,30.18.02. 83.34.13 / 1938’den aktaran Torun, 2006: s. 106).

1939 yılı II. Dünya Savaşı’nın seslerinin duyulduğu yıllardı. Savaşın patlak vermesi projenin gerçekleşmesi için önemli bir engel teşkil ediyordu. Sadece savaş değil, maddi ve siyasi konulardaki sıkıntılar da tersane projesinin gerçekleşmesinin zor olduğuna bir işaretti. 1939 yılının sonlarında inşaatı yapacak olan müteahhit grubunun avansın ödenmediği gerekçesiyle sözleşmeyi tekrardan tadil etmek istediğine dair verdiği dilekçeye istinaden Milli Savunma Bakanlığı tarafından sözleşmenin devam ettirilebilmesi için gerekli ödemelerin kredi ya da başka bir yolla mutlaka ödenmesi yönünde değerlendirme yapıldığı bildirilmekteydi. Alman hükümeti tarafından kredi anlaşmasının onaylamaması ve müteahhit grubun teminat mektubunu getirememesi avansın ödenmesi önünde diğer engeller olarak düşünülmüştü.* Bir Alman grubu ile Başbakanlık arasında Gölcük Tersane ve Liman mukavelesinin gerçekleşmesinin Funk kredi anlaşmasının ödeme şartlarından dolayı sıkıntı yarattığını ve anlaşmanın devam etmesinin pek mümkün olmadığını gösteren yazışmalar buna bir örnek olarak gösterilebilir (BCA, 30.10.0.0, 63.423.3 / 1940). Maddi konuların yanında siyasi konular ve anlaşma yapılan şirketlerle yaşanan sorunlar da projenin yapılamamasında önemli bir etken olarak görülmüş, anlaşma yapılan şirketlerin daha sonraları bu projeyi maddi imkânlar elde etseler bile tamamlayamayacağı kanaatine varılmıştı (BCA, 30.10.0.0, 63.423.9 / 1941). Alman şirketleri ile Gölcük’te bir tersane kurma düşünceleri ile ilgili yaşanan sıkıntılar 1943’lü yılların ortalarına kadar devam etmiş fakat her iki taraf adına sorunlar giderilemediğinden anlaşma sağlanamamıştı. Bahse konu firma tarafından Başbakanlığa verilen dilekçeye verilen cevap yaşanan sıkıntıları ortaya koyuyordu (BCA, 30.10.0.0, 63.423.11 / 1943).

Genelkurmay Başkanlığı çok önem verdiği projenin gerçekleşebilmesi için ilk zamanlar İngiliz şirketlerine başvurulması gerektiğini savunurken Milli Savunma Bakanlığı bunun pek olanaklı olmadığı görüşündeydi (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 17). Hatta Genelkurmay Başkanlığı, Milli Savunma Bakanlığında İstinye Tersanesini de kullanılacak şekilde Türk firmalarının ihale sürecine dâhil edilmesini bile istemişti. Milli Savunma Bakanlığı’nın uygun gördüğü teklife istinaden refakatçi Bnb. Ata Nutku ile birlikte İngiliz amiraller Davis ve Morgan 1941 yılında hem Gölcük hem de Haliç tersanelerinde incelemelerde

* 16 Eylül 1939 tarihinde Milli Müdafaa Vekâleti, Başvekâlete yazdığı yazıda Alman şirketlerinin maddi sıkıntılar çektiğini ve tersane kurma çabalarının dikkatle izlenmesi gerektiği görüşünü bildiriyordu (BCA, 30.10.0.0, 63.422.16 / 1939).

bulunmuşlardı. İncelemeler neticesinde “Hollanda Projesi” adıyla bilinen Netherlands Harbour Works şirketinin projesinin birkaç küçük değişiklikle uygulanabileceğini, tersanenin ve çevresine inşa edilecek sosyal tesis, hastane, bina ve atölyelerin de, İngiliz ve Amerikan desteğiyle yapılabileceğinin sonucuna varılmıştı (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 16-17).

1942 Ağustosunda İngiltere’den gelen heyet tarafından tersanenin son durumu ile ilgili bir rapor düzenlenmişti. Milli Savunma Bakanlığı da yayınlanan bu rapora istinaden oluşturduğu komisyon ile tersanede yapılacak yeni fabrikalar için 1942 yılının Ekim ayında ihale sürecini başlatmıştı (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 17). Bu tarihten itibaren Gölcük tersanesine yurtdışından birçok malzeme ihracı gerçekleştirilmişti (BCA, 30.18.1.2, 101.23.10 / 1943). Gölcük tersanesinin en azından donanmanın mevcut durumunu idame edebilmesi adına makine, tekne inşa ve döküm fabrikalarının yapılmasının uygun olacağı değerlendirilmişti. Bunun yanında tersanede çalışan işçiler için önemli bir ihtiyaç haline gelen işçi evlerinin de bir an önce yapılması gerekiyordu.* Bahse konu fabrikalar ve evlerin yapımı için kullanılacak malzemenin nakli ve monte işlemi için İngiltere’den Breset firması ile anlaşma sağlanmış ve firmayla mukavele yapılmıştı (BCA, 30.10.0.0, 63.423.12 / 1943). Daha sonra da fabrikanın temel kısımlarına ek inşaat ilavesi pazarlık yoluyla yaptırılmıştı (BCA, 30.18.1.2, 102.38.8 / 1943).

Fakat dönemin şartlarında tersane ve üs inşaatları çok hızlı yapılamıyordu. Gölcük’te yapılacak yeni tersane projesinin II. Dünya Savaşı’ndan alınan dersler neticesinde gerekli olan değişikliklerin yapılması gerekmekteydi. Bunun için bu planları daha önce yapmış olan, (BCA, 30.18.1.2, 104.1.6 / 1943) İngiltere’nin adına İskenderiye’de çalışan Hollanda’lı yüksek mühendis Bloum (bazı kaynaklarda Blom, Blohm veya Blezum olarak da geçmektedir) 25 Ekim 1943 tarihinde Ankara’ya gelmiş ve bir ay süreyle Türkiye’de kalmıştı (BCA, 30.18.1.2, 104.18.19 / 1944). Bloum gelmeden önce İngiliz ataşesinin Ankara’ya yaptığı yazışmalarda yüksek mühendis Bloum’a Türkiye’ye girişte vize kolaylığı sağlanması ve gerekli harcırah ve maaşının ödenmesi konusunda kolaylık yapılması isteniyordu** (BCA, 30.18.1.2, 104.18.19 / 1944). Bloum’un*** 1943 yılında verdiği konferansa istinaden proje üzerinde bazı tadilatlarla

* Gölcük Tersanesi bünyesine yeni kazandırılacak 3 fabrikanın (dökümhane, makina ve tekne inşa) ve bu fabrikalarda çalışacak işçiler için işçi evlerinin yapımı ile ilgili olarak bölgede istimlak çalışmaları devam etmişti (BCA, 30.18.1.2, 98.39.8 / 1942). Bahse konu evlerin ve tesislerin emaneten yaptırılması için Mart 1942 tarihinde kararname yayınlanmıştı (BCA, 30.18.1.2, 97.125.3 / 1942).

** Türkiye hükümeti tarafından Bloum’a gerekli kolaylıklar sağlanmış ve İstanbul ile Gölcük bölgelerine yaptığı ziyaretlerin ücretlerinin de 1944 yılında alınan kararla ödenmesi kararlaştırılmıştı (BCA, 30.18.1.2, 104.18.19 / 1944).

*** Bloum (Blohm, Blom veya Blezum) 1943 yılında Türkiye’ye gelmiş Gölcük’te kurulacak bir tersane hakkında bir konferans ve detaylı bir rapor sunmuştu. Bloum’un raporunda en dikkat çekici noktalardan biri Üssü Bahri

gidilmişti. Hem II. Dünya Savaşı'nın yükü hem de maddi sıkıntılardan dolayı tersanenin gelişimi yavaş gitmiş, ancak Marshall yardımlarından sonra belli bir ivme kazanabilmişti (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 17).

Aslında kuruluş tarihi çok daha eskilere dayandırılan 1912 yılında ve 1916 yıllarında iki kez kurma teşebbüsü gerçekleşmiş olan Gölcük tersanesinin asıl kurulma süreci bu tarihten sonra müthiş bir ivme kazanacaktı. Tersanenin asıl inşa süreci 1942 yılında kurulan bir komisyonla başlamış ve günümüze gelene kadar birçok fabrika ve tesis tersaneye kazandırılmıştı. 1938 ile 1955 yıllarında tersane ve donanmanın gelişiminin hızla artış gösterdiği bir dönemde hem tersanede hemde donanmanın ve Deniz Kuvvetleri'nin farklı birliklerinde görev alan birçok yabancı danışman ve temsilcinin Türkiye'ye girişine izin verilmişti.*

1938 yılından itibaren on yıllık dönemde tersane tahsisatı için 18 milyon liraya yakın bir para ayrılmıştı. 1945 yılında Tewkesbury'nin raporuna göre tersanenin durumu şu şekildeydi (Eyiceoğlu, 1962: s. 11-15); Tekne İnşaa Fabrikasının %15'i, Dökümhanenin, Kışlaların, Denizaltı Batarya ve Monte Fabrikası'nın tamamı bitmiş, Subay gazinosu ve yolların yapımı devam etmekte, işçi evlerinin 12'si tamamlanmıştır. Yeni plan dahilinde Elektrik ve Mayın fabrikaları da kurulacaktır.

İtalya, Balkan ve I. Dünya Savaşları gösterdi ki deniz gücünün olmaması savaşların kaybedilmesinde ve Osmanlı Devleti'nin parçalanma sürecine girmesinde en önemli etkenlerden biri olmuştu. Atatürk ileri görüşlülüğü sayesinde bu problemi net olarak görebilmiş fakat dönemin şartları doğrultusunda hayalcilikten uzak bir kalkınma programı üzerinde yoğunlaşmıştır. Donanmanın artık Haliç'ten taşınması zaruri bir hal almıştı. Bu kapsamda düşünülen İzmit Körfezi, tersane taşınma girişimlerine ev sahipliği yapmıştı. Hollanda

Komutanlığının yerinin Erdek, Gemlik ve Pendik bölgelerinden birine taşınması fikriydi. Bu yerler içinde de İstanbul'a yakınlığı da değerlendirerek Pendik bölgesi uygun görülmüştü. Fakat II. Dünya Savaşı'nın başlaması bu projelerin de hayata geçmesini engelledi. Bu metnin ayrıntıları için bkz (Eyiceoğlu, 1962: s. 11-15).

* (BCA, 30.18.1.2, 84.63.13 1938; BCA, 30.18.1.2, 95.61.12 1941; BCA, 30.18.1.2, 94.18.13 1941; BCA, 30.18.1.2, 99.59.5 1942; BCA, 30.18.1.2, 98.25.15 1942; BCA, 30.18.1.2, 99.64.6 1942; BCA, 30.18.1.2, 101.29.4 1943; BCA, 30.81.1.2, 109.69.4 1945; BCA, 30.18.1.2, 107.94.19 1945; BCA, 30.0.18.1.2, 112.70.3 1946; BCA, 30.18.1.2, 112.64.19 1946; BCA, 30.18.1.2, 114.67.12 1947; BCA, 30.18.1.2, 114.67.12 1947; BCA, 30.18.1.2, 114.67.10 1947; BCA, 30.18.1.2, 114.44.11 1947; BCA, 30.18.1.2, 115.70.5 1947; BCA, 30.18.1.2, 115.76.11 1947; BCA, 30.18.1.2, 117.72.7 1948; BCA, 30.18.1.2, 121.86.6 1949; BCA, 30.18.1.2, 117.62; 5BCA, 30.18.1.2, 118.105.4 1949; BCA, 30.18.1.2, 119.34.4 1949; BCA, 30.18.1.2, 120.62.4 1949; BCA, 30.18.1.2, 121.95.11 1950; BCA, 30.18.1.2, 121.95.12 1950; BCA, 30.18.1.2, 124.106.1 1951; BCA, 30.18.1.2, 126.44.1 1951; BCA, 30.18.1.2, 127.90.20 1951; BCA, 30.18.1.2, 127.88.18 1951; BCA, 30.18.1.2, 125.25.17 1951; BCA, 30.18.1.2, 126.69.2 1951; BCA, 30.18.1.2, 130.81.15 1952; BCA, 30.18.1.2, 128.18.11 1952; BCA, 30.18.1.2, 140.65.1 1955).

projesinin kabulü, gerçekleştirilebilmiş olsa sadece tersanenin değil aynı zamanda tüm bölgenin kaderini değiştirecekti. Hollanda Projesi gerçekleştirilemese de daha sonraki çabalara temel oluşturmuştu. Ata Nutku'nun önderliğinde yapılan projeler Deniz Kuvvetleri'nin geleceğinde neler yapabileceğini göstermesi açısından da önemliydi. Daha sonraki yıllarda İngiltere ve Amerika ile olan yakınlaşmalar tersane alanında önemli gelişmelerin olmasını da sağlamıştı.

3.5. ATATÜRK VE DONANMA

Atatürk'ün donanmaya olan ilgisinin Trablusgarp Savaşı sırasında başladığı söylenebilir. Rauf Bey ile olan münasebeti de bu dönemde daha da artmıştı. I. Dünya Savaşı'ndan sonra işgal edilen Anadolu'da, Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasına rağmen ülke harap ve bitap düşmüştü. Cumhuriyetin ilanı ile ülkenin kalkınma hamlesi de başlamıştı. Fakat Atatürk'ün nutkunda bahsetmediği donanmadan bu zor şartlarda beklenti içinde olmak olanaksızdı. Nitekim donanma ile ilgili fikirleri sadece durum ve şartlar itibariyleydi. Atatürk donanma ve denize olan ilgisini ve verdiği önemi, yaptığı gemi gezilerinde ve meclis konuşmalarında her zaman hissettirmişti. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1937 yılı açılışında söylediği şu sözler onun denizciliğe verdiği önemi göstermesi bakımından değerlidir (Dzkk, 2014).

“En güzel coğrafi durumda ve üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirebilme yeteneğine sahiptir. Bu yetenekten yararlanmayı bilmeliyiz; denizciliği, Türk'ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız”

Atatürk güçlü bir donanmanın ülkelerin varlıklarını sürdürmek açısından hayati olduğunun farkındaydı. Çanakkale muhaberelelerinden sonra söylediği şu sözler bu farkındalığı ortaya koymaktadır (Tarakçı, 2009: s. 475);

“Biz Çanakkale'de İstanbul'u kurtardık. Ama karşımızda denizlere hâkim olmanın sağladığı üstünlükle, manevra kabiliyetinidaima elinde bulunduran ve bundan geniş ölçüde faydalanan bir düşman vardı.” Boğazları ve Çanakkale'yi tıkamakla Rusları karadeniz'e kapatmış oldum ve eninde sonunda çökmeye mâhkum ettim. Ama bizde, Kızıldeniz'in ve Hint Okyanusunun eteğinde olduğumuz halde, aynı nedenden dolayı çökmeye mâhkumuz. Herhangi bir okyanusa açılmıyoruz. Deniz Kuvveti'nin yardımından yoksun olan bir kara kuvveti olarak yarımadamızı, kendi kara kuvvetlerini çekinmeden getirecek bir düşmana karşı hiçbir zaman savunamayız.”

Mustafa Kemal Atatürk Cumhuriyet'in ilanından sonra Karadeniz'e seyahat yapmak istemişti. Donanmanın elinde iki ahşap gambot ve birkaç çekici dışında kullanılabilecek durumda bir gemi bulunmuyordu (Saner, 1975: s. 81). Okul gemisi olarak faal bir şekilde kullanılan Hamidiye ve Berk (Berk-i Satvet) gemileri gazinin bu seyahati için kullanılacaktı. Atatürk Hamidiye gemisine 11 Eylül 1924 günü Mudanya'dan katıldı. Sonradan gruba Berk-i Satvet muhribi de dahil olmuştu. 12 Eylül'de boğazdan çıkan gemi, 16 Eylül'de Trabzon'a, 17 Eylül'de Rize'ye, 18 Eylül'de Giresun'a ve 20 Eylül'de Samsun'a uğradı. Buradan Erzurum'a geçen Atatürk kara yoluyla Ankara'ya döndü. Atatürk'ün bu seyahatinin önemi onun deniz ile ilgili konuları birebir görmesinde ve bizzat yetkili kişilerin ağzından sorunları duymasındadır. Atatürk de denizcilerle yaptığı bu sohbetler sonrasında dış pazarlardan alınan gemilerle donanma yapılamayacağını, deniz sanayinin ve teknolojisinin geliştirmesinin gerekliliğinden söz etmiştir. Atatürk şöyle demişti (Dzkk, 2014):

“Evvvela çekirdek bir donanma tedarik etmekle yetinip, deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra memleket sanayiinden fişkıracak donanmayı yapmak da daha kolay olacaktır.”

Atatürk Hamidiye gezisi sırasında denizcilerin sorunlarını ve taleplerini dinleme imkânı bulmuştu. Fakat hem ülkenin içinde bulunduğu durumu bildiğinden ve hem de denizcilerin taleplerini geri çevirmek istemediğinden Hamidiye komutanına donanmanın yeniden yapılandırılmasına ilişkin şunları söylemişti (Büyüktuğrul, 2006: s. 50).

“Dış pazarlardan satın alınan gemilerle donanma yapılamadığını siz de biliyorsunuz. Donanma, sadece kıyı koruyacak bir kuvvet değil, bundan daha önemli olarak, deniz yollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir. Anadolu'da yaşadıkça, bu bakımdan, ihtiyacımız daha büyüktür. Önce çekirdek bir donanma sağlanmakla yetinip, deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra ülke sanayiinden fişkıracak donanmayı yapmak daha kolay olacaktır”

Atatürk gemide subaylarla yaptığı konuşmalarda sürekli olarak Anadolu'nun güçlü bir donanma olmadan kesinlikle savunulamayacağını ve donanma politikasının devlet politikası ile beraber yürütülmesi gerektiğinin altını çizmiştir. Onun Hamidiye şeref defterine yazdığı şu sözü donanmanın Türkiye Cumhuriyeti açısından önemini göstermektedir.

“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”

Atatürk 27 Temmuz 1933 tarihinde İtalya'dan alınmış dört muhripten biri olan Adatepe muhribiyle kendisini ziyaret edecek olan Afgan kralı Emanullah Hanı karşılamak için Yalova'dan İstanbul'a geçmişti. Bu kısa gezide yeni gemilerin süratlerini görmek istemiş ve bizzat köprüüstünden* de çevresini seyretmişti. Gemiden ayrılırken de gemi hatıra defterine şu notu düşmüştü (aktaran Metel, 2005: s. 138).

“Adatepe ile yaptığım kısa yolculuğun değerli hatırasını unutmuyacağım. Yakından tanımak fırsatına malik olduğum seçme deniz kumandanlarımız, genç zabitlerimiz ve denizcilerimizle iftihar ettim.”

Atatürk ayrıca Zafer muhribiyle de Akdeniz'de seyahat etmiştir. 1-2 Eylül 1928 tarihinde bizzat verdiği harekât emriyle de Türk donanmasının Çanakkale'de gerçekleştirdiği ilk manevrayı Ertuğrul yatından takip etmiştir. Son gemi yolculuğunu ise 19 Kasım 1938 tarihinde Yavuz gemisiyle son yolculuğuna uğurlanırken yapmıştır** (Dzkk, 2015). Atatürk aynı zamanda Lozan'da aleyhimize imzalanan Boğazlar Sözleşmesini de üstün zekâ ve diplomatik becerisiyle 1936 yılında Montrö anlaşmasıyla değiştirmeyi başarmıştı (Tarakçı, 2009: s. 477).

Cumhuriyet Donanması'ndan miras kalan gemiler eski ve neredeyse kullanılamaz durumdaydılar. Yavuz yaralı bir halde İzmit Körfezi'ndeydi. Turgut Reis*** onarımının tamamlanmasını müteakip okul gemisi olmuştu. Hızır Reis gambotu atış gemisi olarak görev yapmış, İsa Reis ve Kemal Reis gambotları 1927 yılında Gümrük idaresi emrine verilmiş daha sonra Hızır Reis ile birlikte arama tarama filosunun gövdesini teşkil etmişlerdi. Munizafer korveti önce atış gemisi sonrada denizaltılara karargâh gemisi yapılmıştı. Preveze, Burak Reis, Sakız ve Aydın Reis tahta gambotları ise yatak gemilerine dönüştürülmüşlerdi (Büyüktuğrul, 2006: s. 98).

* Köprüüstü: Donanma gemilerinde, gemi komutanın gemiyi yönettiği, geminin üst katında bulunan bölüm. Sivil denizcilikte kaptan köşkü olarak da geçmektedir.

** Atatürk'ün donanma gemileriyle yaptığı geziler için daha ayrıntılı olarak bkz (Gün, 2007). Ayrıca bkz (Metel, 2005).

*** Turgutreis gemisinin silahları Cumhuriyet döneminde sökülerek Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na daha sonra da Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na verilmişti. Geminin kalan tekne kısmı Gölcük Tersanesi'nde otel olarak kullanılmıştı (Büyüktuğrul, 2006: s. 98).

Atatürk döneminde donanmaya birçok gemi katılmıştı. 1928 yılında I. ve II. İnönü denizaltıları Hollanda'dan alınmıştı. Bununla beraber İtalya'dan Zafer, Tınaztepe, Adatepe ve Kocatepe muhripleri, Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları ile Denizkuşu, Martı ve Doğan hücumbotları alınmıştı. 1935 yılında Gür denizaltısı* ve 1936 yılında Erkin Ana Gemisi donanmaya katıldı.** 1936 yılında 5 denizaltı gemisinin daha donanmaya kazandırılması düşünülmüştü. Fakat maddi imkânsızlıklar sebebiyle bu sayı dörde düşürülmüş, alınacak bu dört denizaltının parasının karşılamaması durumunda ise aynı dönem tersane kurulması için ayrılan ödenekten karşılanmasına karar verilmişti (BCA, 30.18.1.2, 63.29.19 / 1936). Bu kapsamda 1939 yılında Almanya ile ortak proje kapsamında Atılay, Saldıray, Yıldırday ve Doğanay denizaltıları donanmaya katıldı (Büyüktuğrul, 1981: s. 11).

1 Temmuz 1926 yılında ulu önder Atatürk'ün öncülüğünde ve ileri görüşlülüğü ile gelişen donanma ve denizcilik faaliyetlerine “Kabotaj Kanunu”*** da eklenerek emperyalist güçlerin denizcilik üzerindeki baskıcı faaliyetlerini yansıtan anlayış da yıkılmıştı. Türk karasularında yabancı şirketlerin yük ve yolcu taşımalarını yasaklayan bu kanunla genç Türkiye Cumhuriyeti denizcilik alanında daha hızlı bir ivme kazanmıştı (Gürdeniz, 2013: s. 69).

3.6. DENİZ MÜSTEŞARLIĞI/MÜŞAVİRLİĞİ DÖNEMİ

Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasından sonra 16 Ocak 1928 tarihinde çıkarılan bir kanunla Bahriye Müsteşarlığı kurulmuş ve Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlanmıştı. Deniz Müsteşarlığı'na bağlı bulunan altı şubesi mevcuttu. Bu şubeler; Levazım, Sıhhiye, Fen ve İmalat, Teçhizat, Personel ve Donanma şubeleriydi. Bunların yanında Gölcük'te bulunan ve altı şubeden oluşan Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı da Deniz Müsteşarlığı'na bağlıydı (Ünlü, 2009: s. 206).

* Almanya tarafından İspanya için yapılan E-1 denizaltısının İspanya'daki siyasi sorunlar nedeniyle alınmayacak olması neticesinde Deniz Müsteşarlığı tarafından Almanya'ya gönderilen bir heyetin raporu doğrultusunda bahse konu denizaltının alınmasına karar verildi. Denizaltıya 29 Aralık 1936 tarihinde Valencia'da Türk Sancağı çekilerek Gür adı verilmişti. Seyir ve dalış tecrübelerini İzmit Körfezi ve İstanbul önlerinde yapan (BCA, 30.18.1.2, 53.21.13 / 1935). Gür denizaltısı 1949 yılına kadar hizmette kalmıştı.

** Yeni alman gemiler için peyderpey onarım ve bakım işleri için Almanya'dan uzman personel ülkeye getirilmekteydi. Bunlardan biri de Gür denizaltısının torpido kovanlarının tadil edilmesi ve değiştirilen kovanlarında atış tecrübeleri yapmak için yabancı personelin ülkeye girmesine izin verilmesiydi (BCA, 30.18.1.2, 76.54.13 / 1937; BCA, 30.18.1.2, 78.77.20 / 1937).

*** Kabotaj; yakın kıyılarda, özellikle bir ülkenin kendi limanları arasında yapılan ticari denizciliktir. 20 Nisan 1926 tarih ve 815 sayılı yasa ile Türkiye kabotaj hakkına kavuşmuştur. Türkiye kıyılarının birinden bir diğerine ticari deniz taşımacılığı Türkiye'nin tekelindedir (Büyük Larousse, 1986: s. 6145).

Üç kısımdan oluşan Donanma Şubesi'nin ilk kısmı "Kadro ve Deniz Okulları", ikinci kısmı "Seferberlik ve Er/Erbaş" konularıyla, üçüncü kısmı ise "Kanun ve Protokol" faaliyetleri ile ilgilenmekteydi. Müsteşarlığın ikinci şubesi atama, terfi, sicil ve emeklilik işleriyle ilgilenen Personel şubesiydi. Teçhizat Şubesi silah işlerine bakıyordu. Dördüncü kısımda tekne ve makine işleriyle ilgili Fen ve İmalat şubesi bulunuyordu. Sıhhat şubesi müsteşarlığa bağlı tüm birimlerin sağlık işleri ile meşguldü. Son olarak da Levazım Şubesi Müdürlüğü altında Levazım Şubesi kurulmuştu (Ünlü, 1996: s. 69).

Diğer taraftan altı şubeden teşekkül Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığının ilk şubesi Derince, Ulaşlı, Bekirdere ve İzmit bölgelerine yayılmış halde bulunan "Top Şubesi"ydi. Bundan başka Derince ve Konca bölgelerinde "Mayın Şubesi", Başiskele ve Çulhane bölgelerinde "Torpedo Şubesi", haritacılık ve seyir işleriyle uğraşan "Seyir ve Muhabere Şubesi", maaş ve iaa işleriyle ilgili "Levazım Şubesi" ve "Ağ İşleri Şubesi" de bulunmaktaydı (Ünlü, 1996: s. 70-71). Deniz Müsteşarlığı bununla birlikte gemilerin kömür ve diğer ikmal ihtiyacını karşılamak üzere "Deniz Askeri Nakliye Komiserliği" adı altında bir birimi de bünyesinde teşkil etmişti (Hergüner, 2011: s. 189).

Deniz Müsteşarlığı'nın başına ilk olarak Güverte Albay Mehmet Ali Dalay* getirilmişti. Deniz Müsteşarlığı'nın ilk yılları özellikle 1932'ye kadar olan kısım donanmaya yeni gemilerin katıldığı donanmanın adeta dönüşüm süreci geçirdiği bir dönem olmuştu.

Daha önce bahsi geçen 1925 yılında çıkan 599 sayılı kanun, daha da genişletilerek 1928 yılında 1244 sayılı kanun ile "Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu"na dönüştürüldü (Resmi Gazete, 1928). 1934 yılında yürürlüğe girmiş olan 2590 sayılı kanunla Silahlı Kuvvetler çapında ortaklık çerçevesi çizilmiş ve kanunlar İç Hizmet Kanunu altında birleştirilmiştir. Bu dönemde donanmada kullanılan rütbe isimlerinde de değişiklik olmuştu (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 25).

Deniz Kurmay Başkanlığı adıyla da anılan Deniz Müşavirliği,** Bahriye Reisliği'nin kaldırılmasından sonra Genelkurmay Başkanlığı genelinde yapılan değişiklik neticesinde ilk

* Güverte Albay Mehmet Ali Dalay, Cumhuriyet'in kurulmasından sonra amirallik rütbesine ulaşan ilk kişidir. 1934-1936 yılları arasında Boğazlar Komisyonu Başkanlığı'nı da yapmış olan Dalay, 5 Mart 1928 ile 17 Şubat 1932 tarihleri arasında Bahriye Müsteşarlığı görevini deruhte etmişti (Hergüner, 2003: s. 41) Sonrasında bu görevi Albay Ahmet Hulusi Gökdalay, Albay Mahmut Sait Halman, Tuğamiral Hüseyin Hüsnü Gökdeniz, Tuğamiral Ahmet Hulusi Gökdalay, Tuğamiral Emin Cevat Ülmen, Tuğamiral Rıdvan Koral ve Tuğamiral Ahmet Tacettin Talayman deruhte etmişlerdi (Hergüner, 2011: s. 190).

** Bu görevi yürüten komutanlar Yarbay İbrahim Münir Argun'la başlamış ve sırasıyla Albay Hüseyin Hüsnü Gökdenizler, Tuğamiral Emin Cevat Ülmen, Albay Seyfettin Daçada, Tuğamiral İhsan Özel, Tuğamiral Emin

olarak muavinlik adıyla 1928 yılında kurulmuş, (BCA, 30.10.0.0, 45.292.18 / 1928) 1934 yılında ismi müşavirlik olarak değiştirmiştir. Deniz Müşavirliği, Deniz Kuvvetleri'nin Genelkurmay Başkanlığı ile irtibatını sağlayan birimiydi (Ünlü, 2009: s. 207).

Müşavirliğin Genelkurmay Başkanlığı çapında deniz konularındaki yardımcılığını, Harekât ve Eğitim Yarbaşkanlıkları yapıyordu (Türk Kültürü, 1973: s. 769). Bu dönemde Deniz Kuvvetlerini oluşturan komutanlıklar şunlardı (Hergüner, 2011: s. 187);

Donanma Komutanlığı

Karadeniz Bahriye Komutanlığı

Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı (Bugünkü Kuzey Deniz Saha Komutanlığı)

İstanbul Deniz Komutanlığı

İzmir Deniz Komutanlığı (Bugünkü Güney Deniz Saha Komutanlığı)

Cumhuriyet döneminde yapılan planlamalar doğrultusunda İtalya'dan alınan gemilerle* donanmadaki gemi sayısı artmış ve bu bağlamda gemilerin ihtiyaçları da çoğalmıştı. Özellikle Rotterdam Feyenoord Tersanesi'nde inşa edilen Alman UB III tipi I. ve II. İnönü denizaltılarının (Cumhuriyet döneminde ilk alınan gemilerdi) 9 Haziran 1928 tarihinden sonra envantere girmesi ve (Ulugün, 2009: s. 90) Lozan Anlaşması'nın da sebebiyle denizaltı gemilerinin konuş yerinin İstanbul'dan Gölcük'e taşınmasını gündeme gelmişti. Alman Gulte Hafnung firmasına Gölcük bölgesinde denizaltılar için kullanılmak üzere binaların ihalesi yapıldı.** Sonuçta, Gölcük burnunun Değirmendere tarafına yakın olan bölgesine 1930 yılında denizaltı gemileri için ambar olarak kullanılan barakaların ve iskelelerin yapılması ile denizaltılar Gölcük bölgesine taşınmış oldu. Burası aynı zamanda yeni yapılmakta olan tersane bölgesinin hemen bitişiğindedi (Büyüktuğrul, 1967: s. 61).

Cevat Ülmen, Tuğamiral Sadık Altıncan ve Tuğamiral Necati Özdeniz bu görevi deruhte etmişlerdir (Hergüner, 2011: s. 189).

* 10 Eylül 1931 tarihinde Martı, Denizkuşu ve Doğan hücumbotları, 18 Ekim 1931 tarihinde Adatepe ve Kocatepe muhripleri, 6 Haziran 1932 tarihinde Zafer ve Tınaztepe muhripleri ve 6 Kasım 1931 tarihinde de Dumlupınar ve Sakarya denizaltıları donanmaya katılmıştı. Daha sonradan Saldıray, Atılay, Yıldırıy ve Batıray denizaltıları Almanya'dan satın alındı (Hergüner, 2003: s. 47).

** 1930 yılında teslim alınan ve 1.700.000 liraya mal olan bu tesisler şunlardı: Buhar Kuvvet Santrali, Akümülatör Fabrikası, Torpido İmla İstasyonu ve Donanma Komutanlığı'nın yeni binası idi (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s.14). Günümüzde Donanma Komutanı'nın konutu olarak kullanılan Donanma Komutanlığı binasını da bu şirket inşa etmiştir (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 10).

3.7. DONANMA KOMUTANLIĞI'NIN TEŞKİLİ

Bahriye Vekâleti'nin lağvedilmesi sonrası donanma içindeki yapıda da bazı belirsizlikler yaşanmıştı. Kurulan birçok başkanlık ve müşavirlik makamlarından sonra Donanma Komutanlığı kurulmuş, fakat uzun ömürlü olmadan o da kapatılmıştı. Kaldırılan Donanma Komutanlığı 1935 sonrası tekrar kurulmuştu (Ünlü, 2009: s. 207). Bu tarih aynı zamanda donanmanın ilk defa bir kıyı birliğinde ayrı bir binaya operatif bir komutanlık olarak kurulduğunu göstermesi açısından önemliydi (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s. 23).

Aslında Donanma Komutanlığı'nın teşkil edilmesi yapıda çok büyük değişiklikler oluşturmamıştı. Donanma Komutanlığı Kurtuluş Savaşı sonrasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kuruluncaya kadar geçen süre içinde özellikle Gölcük'te konuşlandırılarak Ege ve Karadeniz'den gelecek tehdidi bertaraf edebilecek şekilde teşkilatlandırılmış, Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak da Türk deniz gücünün merkezini oluşturmuştu. 23 Aralık 1922 tarihinde Güverte Albay Ahmet Hamdi Denizmen* ile başlayan Donanma Komutanlığı görevinde 45 subay görev almıştı (Hergüner, 2011: s. 190).

Cumhuriyetin ilanından sonra yapılanmaya gidilen donanma için Deniz Müsteşarlığı tarafından yurtdışından su üstü gemileri ve denizaltıların siparişleri verilmiş bununla birlikte yurtiçinde kullanılamaz durumda olan gemilerde hurdaya ayrılmak ve satılmak suretiyle elden çıkarılmıştı.** Bu dönemde Yavuz zırhlısının komutanı aynı zamanda Donanma Komutanlığı görevini de sürdürüyordu (Hergüner, 2003: s. 42).

Cumhuriyet ilanından sonra Yavuz'un onarım sürecinde donanma Hamidiye ve Mecidiye (onarımı 1928'de tamamlandı.) kruvazörlerinden ile Taşöz, Basra, Samsun muhripleri, Berk ve Peyk torpido kruvazörlerinden oluşmuştu.*** Yavuz onarım sürecinde olduğundan müstakil bir şekilde komuta ediliyordu. Turgutreis gemisi ise hem donanma komutanlığı görevini hem de

* Donanma tarihçesinde 23.12.1922 ile 17.07.1923 tarihleri arasında Donanma Komutanı Alb. Ahmet Hamdi Bey (Denizmen) olarak gözükmektedir. Tarihçede Denizmen'in milletvekili seçilmesiyle görevi Yarbay Mehmet Ali Bey'e bıraktığı belirtilmektedir (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 2).

** Bahse konu gemilerden Turgutreis, Necmi Şevket, Numune-i Hamiyet, Draç ve Akhisar gemileri Bahriye Müsteşarlığına, İsareis ve Kemalreis gambotları Gümrük İdaresine devredilmiş, Yunus, Zuhaf, Preveze, Sakız ve Burakreis botları da hurdaya ayrılmıştı.

*** Kömür temininin kolaylığından dolayı Cumhuriyet bahriyesinde ilk önce Taşöz, Peyk ve Berk gemilerinin onarımına öncelik verilmişti. Hamidiye ise okul gemisi olarak kullanılmak üzere bakıma alınmıştı (Erdem, 1991: s. 40).

eğitim gemisi görevini üstlenmişti.* (Cumhuriyet Dönemi Türk, 2002: s. 27; Büyüktuğrul, 1967: s. 42).

Donanmanın sürekli geliştiği 1928 ile 1931 arası dönemde donanma müsteşarlık kanalından Milli Savunma Bakanlığı'na, muavinlik kanalından ise Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştı. Yavuz'un onarımının tamamlanmasını müteakip yeni gemilerin de alınmasıyla Donanma Komutanlığı teşkilinde bir kez daha değişikliğe gidildi. 24 Kasım 1931** tarihinde Donanma Komutanlığı kaldırılarak (aslında adı değiştirilerek) Harp Filosu Komutanlığı adıyla tekrar düzenlendi.*** Yavuz zırhlısı doğrudan Genelkurmay Başkanlığına bağlanmış, donanma ise Yavuz dışında kalan gemilerden teşkil edilmişti.**** Donanmanın eğitim merkezi Gölcük, denizaltılar içinse Erdek olmuştu (Büyüktuğrul, 1967: s. 62; Fahri Engin Hatıratı, 2004: s. 35). Donanmanın kaldırılmasında dönemsel yaşanan teknik gelişmelerin ve Yavuz gemisinin hizmete girmesinin etkisi olduğu söylenilebilir (Ünlü, 1996: s. 76; Ulugün, 2009: s. 91).

24 Kasım 1931 tarihinde kaldırılan Donanma Komutanlığı'nın yerine, Harp Filosu Komutanlığı kurulmuştu.***** Ancak bu değişiklik çok uzun sürmemişti. Üstelik Donanma Komutanlığı makamının kaldırılması özellikle deniz subayları arasında hoşnutsuzluğa neden olmuştu. Gerek bu sebep gerek Hızırreis, İsareis ve Kemalreis gambotlarının mayın gemisine çevrilmesinden, gerek de rütbe değişikliklerinden dolayı Donanma Komutanlığı 30 Eylül 1935 tarihinde tekrar kurulmuştu. Donanma Komutanlığı'nın tekrar kurulmasında donanmanın lağvedildiği dönemdeki faaliyetleri de örnek olarak gösterilebilir. Adatepe muhribinin Atatürk ile yaptığı gezi, Zafer, Tınaztepe ve Yavuz gemisinin hem Yugoslav Kralına hem de Rus

* Cumhuriyetin kurulduğu ilk yıllarda Donanma Komutanlığı'nın kuruluş şeması şu şekildeydi: Donanma ve Yavuz Komutanı: Yarbay Fahri Engin, Hamidiye: Kd. Binbaşı Ertuğrul, Mecidiye: Kd. Binbaşı Sait Halman, Filotilla: Yarbay Mehmet Ali Ülgen, Peyk: Binbaşı Naci Akalın, Berk: Binbaşı Mahmut Gökboro, Taşöz: Kd. Yüzbaşı Necati Özdeniz, Samsun: Kd. Yzb. Nedim Ülseven, Basra: Kd. Yüzbaşı Mithat Işın. 1928 yılında alınan iki denizaltı I. ve II. İnönü ilk başta Donanma Komutanlığı teşkili içinde düşünülmüş olsalar da sonradan özellikle Yarbay Şükrü Okan'ın Yarbay Fahri Engin'den de kıdemli olması sebebiyle Denizaltı Gemileri Komutanı olarak ayrı bir birlik altında teşkilatlanmasına karar verildi (Büyüktuğrul, 1967: s. 42).

** Bu tarihten önce Albay Fahri Engin hem onarımdaki Yavuz Komutanlığı hem de Donanma Komutanlığı görevini beraber yürütüyordu. Donanma Komutanlığında alt birimler de; Kurmay Başkanlığı, Topçu Erkanı Harplığı, Torpido Erkanı Harplığı, Seyir Erkanı Harplığı, Telsiz Erkanı Harplığı, İşaret Mütahassıslığı, Makine Mütahassıslığı ve Donanma Sertabipliğinden oluşuyordu (Ünlü, 2009: s. 207).

***Yeni kardo düzeninde Samsun, Taşöz ve Basra muhripleri artık iş göremez durum geldiğinden envanterden çıkarılmıştı (Hergüner, 2011: s. 194).

**** Donanma Komutanlığı vekilliğine Albay Şükrü Okan getirildi. Okan, Donanma Komutanlığı görevinin yanı sıra Denizaltı Gemilerinin de komutanıydı fakat bu göreve onun adına Bnb. İbrahim Rıza deruhte ediyordu.

***** Harp Filosu Komutanı: Alb. Şükrü Okan, Yavuz: Alb. Hüsnü Gökdeniz, Filotilla Komodoru: Yarbay Cevat Ülmen, Zafer: Yarbay Cevat Ülmen, Tınaztepe: Yarbay Bilal Talu, Kocatepe: Bnb. Hilmi Üler, Adatepe: Bnb. Nedim Ülseven, İhtiyat Filo: Alb. Mehmet Ali Ülgen, Hamidiye: Yarbay Lütfi Çekiç, Mecidiye: Yarbay Osman Aksu, Peyk: Bnb. Nevres Tümer, Berk: İbrahim Rıza Ülman, D/A Gemileri Komutanı: Alb. Şükrü Okan, Dumlupınar: Bnb. Ziya Özel, Sakarya: Bnb. Zeki Işın, I. İnönü: Yzb. Abdurrahman Benlioğlu, II. İnönü: Yzb. Lütfi Kerman, (Büyüktuğrul, 1967: s. 62).

Mareşallerine refakat etmesi, Başta İran Şahı olmak üzere ülkeye gelen yabancı misafirlerin ağırlandırılmasında gösterilen özen gibi örnekler bu faaliyetler arasında sayılabilir (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 14). Harekât, personel, muhakim (mahkemeler), levazım, sıhhat ve makine şubelerinden oluşan Donanma Komutanlığı'nda gemilerde de düzenlemeye gidilmişti. 30 Eylül 1935 tarihinde Harp Filosu kaldırılarak tekrar oluşturulan Donanma Komutanlığı kurulmuştu.*

O tarihe kadar Yavuz gemisi bünyesinde teşkil edilen Donanma Komutanlığı karargâhı da yeni düzenleme ile Gölcük'te eski subay misafirhanesine nakledilmişti. İki katlı olan binanın alt katı hem karargâh hem de personel için sosyal tesis niteliğindediydi (Erdem, 1991: s. 40). Üst kat ise Donanma Komutanı makamı için, binanın arka kısmı ise komutan lojmanı olarak ayrılmıştı. Donanma Komutanlığı adına körfeze giren gemilerle muhabere tesis etmek için bir de işaret istasyonu yaptırılmıştı (Ünlü, 1996: s. 79). Donanma Gölcük bölgesinde artık bir üs haline gelmişti.

1944 yılı Donanma için değişikliklerin yaşandığı bir yıl oldu. Donanma Karargâhı 1935 sonrası bir kez daha kuruluş değişikliğine gitti. 1935 yılındaki kuruluştan farklı olarak Başçarkçılık şubesi açılmıştı. 1944 yılındaki Donanma Karargâhı'nın yapısı değişen dünya düzenine ayak uydurmak adına 1953 yılından** tekrar revize edilerek yeniden düzenlendi. Bu değişim donanmanın genişlemeye başladığı dönemi de ifade etmekteydi. Dünya donanmalarındaki değişim Cumhuriyet Donanması üzerinde de etkisini gösteriyor ve donanma yapılan modernizasyon çalışmaları ve yeni gemi alımlarında teşkilatında da değişikliklere gidiyordu. Bunun neticesinde de Donanma Komutanı'nın konutunda konuşlu Donanma Karargâhı*** da her türlü koşula cevap verecek yeni binasına taşınmıştı (Donanma Komutanlığı

* Donanma Komutanı: Tuğamiral Şükrü Okan, Harp Filosu: Tuğbay (Tugay Komutanlığı yapan Albay) Fahri Engin, (Yavuz) Filotilla Komodorluğu (Zafer, Tmaztepe, Kocatepe, Adatepe), İhtiyat Filosu: Tuğbay Mehmet Ali Ülgen, (Hamidiye, Mecidiye, Peyk, Berk), Mayın Arama Tarama Filotillası: Yzb. Nedim Ülseven, (Hızırreis, İsareis, Kemalreis), Hücumbot Filotillası: Bnb. Kemal Enginol, (Doğan, Martı, Denizkuşu) (Büyüktuğrul, 1967: s.63). Denizaltı Filotilla Komodorluğu bu dönemde de daha önce olduğu gibi ayrı tutulmuştu. Komutanlığını aynı şekilde Şükrü Okan olmasına rağmen filoyu Yarbay İbrahim Rıza Ümandı sevk ve idare ediyordu. Bu komutanlığın emrine ayrıca yatak gemisi olarak kullanılması için Marmara gemisi, hedef gemisi olarak kullanılması için Rasit römorkörü tahsis edilmişti (Büyüktuğrul, 1967: s. 63).

** 1953 yılında Donanma Komutanlığı bağlılı birlikler; Denizaltı Filosu Komutanlığı, Harp Filosu Komutanlığı ve Arama Tarama Filosu Komutanlığı idi.

*** Donanma Komutanlığı karargâh binası "Kalyon Villa" adıyla anılan Donanma Komutanın konutundan 1964 yılında geçtiği yeni binasında 35 sene kaldıktan sonra 1999 yılındaki büyük Marmara depreminde çadırda konuşlanmıştı. 17 Temmuz 2000 yılında yapılan ve halen kullandığı yeni binasına geçene kadar da Preveze Harp Oyunları Merkezinde varlığını sürdürmüştür (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 7-9).

Tarihçesi, 2002: s. 4). Yine aynı tarihlerde donanmada çalışan subaylar için bir kütüphane ve konferans salonu inşası da gündeme gelmişti (BCA, 30.18.1.2, 107.83.1 / 1944).

3.8. GÖLCÜK TERSANESİ'NDE İLK DÖNEMDE İNŞA EDİLEN GEMİLER

Gölcük Tersanesi'nde gemi inşa edilebileceği konusundaki ilk fikirler özellikle Yüzbaşı Ata Nutku* tarafından Yavuz zırhlısının onarımından sonra, ortaya atılmıştı. Milli Müdafaa vekili tarafından da uygun görülen Nutku'nun düşünceleri doğrultusunda Gölcük adı verilecek ilk geminin yapımı 26 Mayıs 1934 yılında başlamıştı. Proje 1935 yılında tamamlanmış olsa da montesinde yaşanan sıkıntılardan dolayı "Gölcük" adlı yağ gemisi ancak 17 Eylül 1937 tarihinde hizmete girmişti (Eken, 2003: s. 103-106). Gölcük Yağ Gemisi'nden başka tersanede kısa zamanda "Bekirdere" cephanes gemisi, Konca Römorkörü** (Büyüktuğrul, 1967: s. 89-90), altı adet Torpido İkmal Tenderi ve Atak Mayın gemisi*** de yapılmıştı. Gölcük Tersanesi'nde gerçek anlamda bir harp gemisi için inşa kızığının yapımına ise 1955 yılı itibarıyla, denizaltı iskelelerinin yapımı ile beraber başlanmıştı (BCA, 30.18.1.2, 138.112.19 / 1955). Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk harp gemisi ise 10 Mayıs 1965 tarihinde inşa edilen TCG Koçhisar

* Ata Nutku, babası Süleyman Nutku'nun sürgüne gönderildiği Preveze Deniz Üssü'nde 1904 yılında dünyaya geldi. Annesi Firuze Hanımdır. II. Meşrutiyet sonrası ailesiyle birlikte İstanbul'a dönmüş ve Bahriye Mektebi'nin çarkçı sınıfına girmişti. Dedesi Süleyman Nutku (Ertuğrul Faciasını anlatan ve aynı zamanda Ceride-i Bahriye dergisini çıkaran kişidir.) gibi denizci olma hayalleri olan birisiydi. Gemi mühendisi olarak okuduğu yıllarda yeni kurulmaya başlayan Gölcük Tersanesi'nde Flander şirketi Yavuz için havuz inşa ederken donanmada staj yapmaya başladı. Stajının bir bölümünü geçirdiği Rotterdam Fijenoord (Feyenoord) Tersanesi'nde Alman mühendislerden aldığı bilgiler hayatının dönüm noktasını oluşturmuştu. Türkiye'ye döndükten sonra Yavuz zırhlısının onarım komisyonunda Saint Nazaire firmasıyla beraber çalıştı. Gölcük Tersanesi'nde birçok geminin onarım işiyle uğraşan Nutku'nun en büyük başarısı kendi dizaynı olan "Gölcük Yağ Gemisi"dir. Dönemin şartlarında neredeyse imkânsız denilen bir işi başarmış ve Osmanlı'dan kalan değerlere karşı müthiş bir zafer kazanmıştı. Yine kendi eseri Atak gemisinin denize indirildiği dönemde Naciye Hanımla evlendi. 56 yıl evli kalan ve çocuğu hiç olmayan Nutku, İstanbul Teknik Üniversitesi'nde öğretim görevliliği yanı sıra birçok proje ve kitaba imza atmıştı. Nutku, 1994 yılında vefat etmiştir (Tok, 1997: s. 71-77). Ata Nutku hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz (Eken, 2003).

** Dizaynı Müh.Yzb. Ata Nutku'ya ait olan "TCG Gölcük" gemisinin (A 573 – Y1207) yapımına 1931 yılında başlanmış ve 1935 yılında bitirilmişti. Çeşitli sebeplerden dolayı ancak 1937-38 yılında hizmete sokulabilen gemi, ilk olarak donanma gemilerinin yakıt ihtiyacını gidermek için yapılmışsa da 1960 yılında yağ gemisine daha sonraları da su gemisine çevrilerek 1983 Eylülüne kadar donanmada hizmette kalmıştır. Geminin boyu 59 metre, deplasman tonajı 1250 ton ve sürati de 11.5 deniz mili idi. TCG Bekirdere gemisinin (Y1005 – Y 1196 – Y 94) yapımına 1941 yılında başlanmış ve 1944 yılında hizmete girmiştir. 44 metre boyundaki gemi, 1992 yılında hizmet dışına ayrılmıştır. TCG Konca (Y 1006 – Y 1099 – Y 118) gemisi ilk olarak İngiltere'de inşa edilmiş ve I. Dünya Savaşı sürecinde Çanakkale'de mayın dökme faaliyetlerinde bulunmuştu. Savaştan sonra İzmit Körfezi'ne çekilen geminin adı "Gonca" olmuştu. Uzun zaman İzmit-Gölcük arasında işçi taşıyan römorkör 1959 yılında Gölcük Tersanesi tarafından yolcu gemisine çevrildi. 1992 yılında hizmet dışına ayrılan gemi günümüzde Rahmi Koç müzesinde sergilenmektedir (Cumhuriyet Donanması, 2005: s. 136/149/159).

*** Türkiye Cumhuriyetindeki "Atak" isimli iki gemiden biridir. Gölcük Tersanesi'nin inşa ettiği ikinci gemidir. Mühendis Yzb. Ata Nutku tarafından dizaynı yapılan gemi mayın dökme özelliğini kaybettikten sonra tadil edilerek personel taşıma işlerinde kullanılmak üzere uzun yıllar Heybeliada'da kalmıştır (Cumhuriyet Donanması, 2005: s. 79/89).

karakol botuydu (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s. 29). Gölcük Tersanesi'nde 1931 yılından 1950 yılına kadar inşa edilen gemiler şunlardı (Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 83);

Gölcük Tankeri (Yağ gemisi)	1934-1938
6 Adet Torpido Şalopası	1936-1938
Dalgıç Motoru	1936-1938
Atak Mayın Gemisi	1936-1938
Alçıtepe ve Yıldız motorları	1938
Taşıt Römorkörü	1941
Yıldırım, Şimşek, Bora ve Kasırga Hücüm botları	1941-1942
Bekirdere Cephane gemisi	1941-1944
Onarım Kaynak Motoru	1946-1948
2 Adet Çamur Dubası	1949
Nakliye Aracı	1949

3.9. ÜS KOMUTANLIKLARI

Daha öncede bahsettiğimiz gibi 1911 yılında başlayan tersane kurma çabalarıyla birlikte süregelen bir dönem içinde Gölcük ve çevresi öncelikle tersanenin gelişimine sonrasında ise donanmanın bir üs olarak bu bölgeye konuşlanmasına sahne olmuştu. Gölcük'ün donanmanın üssü olarak seçilmesinde Lozan Barış Antlaşması ve akabinde imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi* ve Gölcük bölgesinin stratejik konumu (Boğaz savunmalarına yakınlığı) en önemli etken olarak karşımıza çıkmaktadır (Torun, 2006: s. 96).

Lozan görüşmeleri henüz sürerken körfezdeki askeri deniz faaliyetlerini kontrol etmek için İzmit Bahriye Komutanlığı kurulmuştu. Lozan Antlaşması sonrasında, Marmara'nın askerden arındırılması kapsamında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti aldığı kararla Marmara Denizi'nin uzantısı konumundaki bölgeleri yasak saha olarak ilan etmişti. Aynı zamanda burada Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı kurulmuştu. Montreux

* Donanmanın Gölcük bölgesine taşınması ile ilgili olarak gösterilen sebep; Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nde boğazların askersizleştirilmesi ve İstanbul bölgesindeki müesseselerin İzmit Körfezi'ne taşınmasıdır (BCA, 30.18.1.1, 28.23.11'den aktaran Torun, 2006: s. 98).

Boğazlar Sözleşmesi'ne kadar varlığını sürdüren komutanlık kaldırıldıktan sonra Gölcük bölgesinde konuşlanan Donanma Komutanlığı, bölgenin en stratejik gücü olarak görev varlığını sürdürmüştü (Hergüner, 2011: s. 191).

Yavuz zırhlısının onarımını müteakip Gölcük aynı zamanda yeni kurulan bir şehir olarak, donanmanın yeni üssü haline gelmeye başlamıştı. Yeni fabrikalar kuruluyor binalar inşa ediliyordu. Rauf Bey Otelı diye bilinen (günümüzde Poraz Limanı içinde bulunan Harp Filosu Komutanlığı'na yakın bir yede) otel 1930 yılında kurulmuş olan Gölcük Komutanlığı'nın ilk personeline ev sahipliği yapmıştı. 3 katlı otel daha sonraları ise Liman Emniyet Komutanlığı olarak da kullanılmıştı. Gölcük Tersanesi'nin taşınma faaliyetleri tamamlanınca donanma üssünün artık Gölcük'e kurulması konusu gündeme gelmiş ve 1 Mayıs 1933 tarihinde verilen yasa önerisine (BCA, 30.18.1.2, 33.10.16, 13872, / 1933) istinaden aynı ayın 8'nde 2173 sayılı kanunla donanma üssünün Gölcük'te kurulması kabul edilmişti. Gölcük artık Cumhuriyet Donanması'nın yeni ana üssü olmuştu. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde kabul edilmiş olan 2173 sayılı yasanın içeriği şöyleydi; Muharip ve yardımcı sınıf gemilerin bakım ve onarım faaliyetleri için Gölcük bölgesinde liman ve tersane yapılması gerekmektedir. Bahse konu olan tersanenin yapılması konusunda da Müdafaa Milliye ve Maliye Vekilleri görevlendirilmiştir. Aynı zamanda Maliye Bakanlığı'na Gölcük bölgesinde yapılacak tersane binalarının maliyetlerini karşılamak için 4 milyon liralık bono çıkarma yetkisi vermiştir (aktaran Torun, 2006: s. 105). İlk zamanlar Marmara Üssü Bahri içinde bulunan ve gelecekte Gölcük Deniz Ana Üssü haline gelecek olan "Gölcük Komutanlığı" ise 1937 yılında Donanma Komutanlığına bağlı olarak çalışmaya başlamıştı.

Daha önce kurulmuş olan Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı ile Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı birleştirilerek 1947 yılında aynı binada "Ana Üs Komutanlığı" teşkil edildi. Bu komutanlığa bağlı İzmit Tersanesi meydan kapısında "İzmit Deniz Komutanlığı" Bekirdere'de "Top ve Mühimmat Komutanlığı" , "Konca'da "Mayın Komutanlığı" , Derince'de "Mania İşleri Komutanlığı" Üs binasında da "İkmal Gemileri Komutanlığı" vardı (Büyüktuğrul, 1967: s. 95-96). Aynı yıl gemilerin isimlerinin önüne de TCG (Türkiye Cumhuriyeti Gemisi) ibaresi ilk kez getirilmişti (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2010: s. 25).

İzmit Deniz Komutanlığı, faaliyetlerini yüzyıl başlarında durdurmuş İzmit Tersanesi'ndeki eski binaya yerleşmişti. Asıl karargâhı İstanbul'da olan ve Körfez bölgesine taşınma süreci devam eden İstanbul Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü, ismini değiştirerek

“Deniz Fabrikaları Müdürlüğü” ismiyle Marmara Üssü Bahri teşkilatına dahil olmuştu. 1931 yılında kadro ve teşkilat yapılarında eklemeler olan üssü bahri binasına Askeri mahkeme, Deniz Kimya Evi, Levazım Satın alma ve Muayene Heyeti de eklenmişti. 15 Temmuz 1931 yılında Deniz Hastanesi Başhekimliği, Donanmanın Gölcük’e intikal sürecinde Üssü Bahri kontrolüne geçmişti. 1936 yılında ise Mayın ve Torpido Komutanlığı’nın ismi Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı olarak değiştirilmişti.*

Meydana getirilen bu üssün adı 1949 yılına gelindiğinde Marmara Deniz Ana Üssü** olarak yeniden düzenlenmişti. Ana üsse bağlı birlikler şu şekilde oluşmuştu; (Gökçay, 2009: s. 39-40).

İzmit Deniz Komutanlığı	: Eski tersane içindeki binasında
Torpido Komutanlığı	: Başiskele’de
Top ve Mühimmat Komutanlığı	: Bekirdere’de
Mayın Komutanlığı	: Konca’da
Mania Komutanlığı	: Derince’de
İkmal Gemileri Komutanlığı	: Eski tersane içinde
Ana Üs Arşiv Müdürlüğü***	: Konca’da

Kurulan Ana Üssün ilk ve en önemli görevi donanmaya ait olan silah/malzeme ve gıdanın yanı sıra kömür, su ve mazot ikmalini yapmaktı. Bunun yanında kıyı emniyetini sağlamak için telsiz istasyonlarına da kumanda ediyordu. Zamanla bünyesindeki komutanlıklarda yer değişiklikleri olmuş bu kapsamda top fabrikaları Bekirdere’den, torpido atölyeleri de Başiskele’den, Gölcük’te yapılan yeni tersane içine taşınmıştı. Yine ana üssün içinde bulunan subay gazinosu daha sonraları Askeri Mahkeme olarak kullanılmıştı (Gökçay, 2009: s. 40).

Donanmanın ana üssü artık Gölcük’tü. Yavuz gemisinin onarım süreciyle başlayan tersane kurma çabaları artık daha ileri bir seviyeye gelmişti. Fabrikaların bulunduğu alanlar

* 1942 yılında Marmara Üssü Bahri ve Müstahkem Mevkii Komutanlığı’na bağlı olarak İzmit Deniz Komutanlığı Satınalma Başkanlığı, Levazım Muayene Heyeti Başkanlığı, Melbusat ve Askeri Teçhizat Deposu Memurluğu, Mazot Tankları Müdürlüğü, Deniz Aktarma Ambarı Müdürlüğü, Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı, Denizaltı Müdafaa Okulu Müdürlüğü, Gaz ve Maske Transit Deposu ve Atölyesi Müdürlüğü ve Levazım Deposu Müdürlüğü bulunmaktaydı (aktaran Gökçay,2009: s. 38).

** Top, Torpido, Mayın, Mania ağı işlerinin bulunduğu Harekât, Personel, Teknik ve İkmal şubelerinden teşkil edilmişti (Gökçay,2009: s. 15).

*** Askeri arşiv deposu olarak ilk önce 1943 yılında İzmit’te Tersanesi içinde bir bina yapılması için Bakanlar Kurulu’ndan gerekli arazinin istimlak edilmesi için talepte bulunulmuş, Ana üssün Gölcük’e taşınmasının ardından Arşiv Müdürlüğü Konca’ya taşınmıştı (BCA, 30.10.0.0, 48.310.10 / 1943).

kapatılmaya başlanmıştı. Yeni ve daha büyük gemiler yapabilmek için art arda yeni fabrikalar kuruldu. Bir yandan da tersanede çalışan işçiler için sosyal tesisler yapılmaktaydı. Gölcük Tersanesi'nin onarım faaliyetlerini yapacağı doklarının* açılışı da 6 Ekim 1952 yılında yapıldı. Aynı yıl Poyraz rıhtımı da inşa edilmeye başlanmıştı (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s.27).

İzmit Tersanesi Gölcük'e taşınmasını müteakip bir süre atıl durumda kalmıştı. İzmit'in gelişmesine binaen ihtiyaç duyulan İstanbul – Ankara karayolunun geçeceği güzergâh üzerinde bulunan İzmit Tersanesi de zamana ve şehirleşmeye yenik düşmüş ve şimdiki D-100 karayolunun geçebilmesi maksadıyla duvarları yıkılmıştı. Ana üs adı ise 1952 yılında “Gölcük Üs Komutanlığı” olarak değiştirildi.

Gölcük Tersanesi'ne yapılan yeni fabrikaların dışında ise şimdiki geniş donanma ana caddesi üzerine bugün hala varlığını sürdüren İtfaiye, Mahkeme, Kara araçları bakım atölyesi, Ordonat binası, Üs Komutanlık binası ve İşçi Çırac Okulu ile İstihkâm binaları yapıldı. Ana üssün artık tamamen Gölcük bölgesinde konuşlanmasıyla İzmit Tersanesi'nde ve İzmit çevresinde bulunan Deniz Kuvvetleri'ne ait tüm birlik ve donanımlar da peyderpey Gölcük'e taşınmaktaydı. 1947 yılına gelindiğinde eski İzmit Tersanesi içinde bulunan Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı ve Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı kaldırılarak bir “Ana Üs Komutanlığı” oluşturulmuştu.** Komutanlık ilk olarak 1930 yılında Yavuz gemisinin onarımı sırasında Rauf Orbay tarafından otel amacıyla yaptırılmış olan binaya taşındı. Üs Komutanlığının önüne de “Poyraz Rıhtımı” adı verilen iskeleler yapıldı. Tüm donanma gemileri, bugünde halen aynı şekilde olduğu gibi o yıllarda da bu limanda bulunmuştu.*** Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kurulduktan sonra ikmal teşkilatlarında da değişiklik yapılmış ve Deniz Ana Üs İkmal Merkezi Komutanlığı İzmit Tersanesi içinde kurulmuştu. Ordonat Bölge Komutanlığı ise Silah Grup Başkanlığı'nın adının değiştirilmesi sonucunda İzmit Tersanesi içinde 1 Eylül 1951 yılında teşkil edilmişti. Bölge İstanbul-Ankara yolunun geçirileceği en uygun yer olarak seçildikten sonra (BCA, 30.10.0.0. 156.95.27 / 1952; BCA, 30.18.1.2, 101.15.11 / 1943; BCA, 30.18.1.2, 90.21.2 / 1940) İzmit Tersanesi içinde bulunan Ana Üs Komutanlığına ait tüm kışla ve binalar da Gölcük'e taşınmış ve 1952 yılında

* Dok: Gemilerin onarımlarının yapıldığı aynı zamanda yük aldıkları ve yüklerini boşalttıkları iskeleler.

** Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı sınırları içinde bulunan karargâh binası çevresindeki ahşap evlerden dolayı yangın tehlikesi ile karşı karşıya bulunmaktaydı. Bu maksatla binanın çevresindeki yerler istimlak edilmek istenmişti (BCA, 30.10.0.0, 48.311.5 / 1942; BCA, 30.18.1.2, 105.43.1 / 1944).

*** Poyraz rıhtımının ve çevre düzenlemelerinin yapımı 1940'lı yılların sonunda başlamış olsa da (BCA, 30.18.1.2, 114.61.1 / 1947) gemi ihtiyacı ve gelişen teknolojiye paralel olarak her dönem yenilenme ihtiyacı duyulmuş, 1996-97 yıllarında büyük bir değişimden geçirilen liman 1999 Gölcük depremi sonrası tekrardan yenilenmiştir.

Deniz Ana Üs Komutanlığı da lağvedilerek “Gölcük Üs Komutanlığı” kurulmuştur (Büyüktuğrul, 1984: s. 688; Gökçay, 2009: s. 42). Ordonat Komutanlığı ise deniz üssünün boşalttığı yerlere yerleşmişti (Gökçay, 2009: s. 42).

3.10. II. DÜNYA SAVAŞINDA DONANMA VE ERDEK

Lozan Barış Anlaşması sonrasında Anadolu yarımadasında üç tarafı denizlerle çevrili ve dünyanın en önemli boğazlarından ikisine sahip genç Türkiye Cumhuriyeti artık bir deniz devleti olma özelliği ile karşı karşıya kalmıştı. Lozan’da sınırları belirlenmiş boğazlar meselesi Türkiye Cumhuriyeti’nin istediği gibi olmasa da Boğazlar Sözleşmesi ile çözülmüştü. Lozan’dan sonra elde edilen kabotaj hakkı denizcilik alanında üstünlük getirmiş yaklaşık 12 yıl sonra Montreux anlaşmasıyla Boğazlar ve Hatay sorunu Türkiye’nin lehine düzenlenmişti. 14 Eylül 1937 tarihinde imzalanan Nyon anlaşmasıyla da genç Türkiye Cumhuriyeti Ege ve Akdeniz’de bende varım demekteydi.

Türkiye’nin taraf bile olmadığı II. Dünya Savaşı’nın 1939 yılı Ağustos ayında başlaması Deniz Kuvvetleri’ni de etkilemişti. Savaşın başlarında Türkiye Cumhuriyeti Devleti donanmasını da Ege Denizi’ne ve boğazlara yakın olması nedeniyle Erdek’te konuşlandırılmıştı. Donanma burada savaş hazırlığı kapsamında 4-6 saatlik hazırlık durumunda tutulmuştur (Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi, 2006: s. 43). Artık Erdek sadece denizaltıların değil aynı zamanda donanmanın tüm gemilerine de ev sahipliği yapmaktaydı. Soğuk kış döneminde bile donanma Erdek’te kalmıştı. 1939 – 1940 senelerini Erdek’te geçiren donanma gemileri için Gölcük sadece gemilerin bakım onarım işleriyle ilgilenen tersane maksadıyla kullanılan bir merkezdi (Erdek ve Deniz Kuvvetleri, 2006: s. 31-35).

II. Dünya Savaşı’nın başlamasıyla ülke çapında verilen seferberlik ile birlikte donanmada seferber edilmişti. Türkiye her ne kadar savaşa dahil olmamış olsa da savaş nedeniyle donanmanın eğitim faaliyetleri de Marmara Denizi’ne kaydırılmıştı. Bu dönemde Erdek’te “Deniz Komutanlığı” oluşturulmuştu (Demirel, 1983: s. 4).

Erdek’te savaş gemilerinin kış mevsimini geçirmeleri onarım ve bakım zorluklarını beraberinde getirmişti. Sadece tersane faaliyetleri açısından değil güvenlikte Erdek’te donanma için önemli bir sorundu. Çünkü Erdek’i gemilerin bakımını sağlayacak bir liman haline getirmek mümkün olmadığı gibi muhtemel düşmanın hava ve denizaltı taarruzlarına karşı savunmasını da sağlamak mümkün değildi. Bu nedenle, Genelkurmay Başkanlığı’nın emriyle

donanmanın 05 Temmuz 1940 tarihinde tekrar Gölcük'e alınmasına başlandı. Gölcük, bakım faaliyetleri kadar donanmanın eğitimi için de bir konuş limanı haline getirilmişti (Erdek ve Deniz Kuvvetleri, 2006: s. 33).

3.11. DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI'NIN KURULMASI

15 Ağustos 1948 tarihinde, Yüksek Askeri Şura'da alınan bir kararla Genelkurmay Başkanlığı altında yerleşmiş olan kuvvetler, Kara, Deniz ve Hava kuvveti olarak üç ayrı komutanlık şeklinde ayrılarak yeni bir oluşuma gidilmişti. Bu teşkilatlanma ile kuvvetler Genelkurmay Başkanlığı'nın emir komutası içinde daha özerk bir yapıya bürünmüşlerdi (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 18).

Yine aynı dönemde Genelkurmay Başkanlığı bünyesinde çalışan Deniz Kurmay Başkanlığı makamı kaldırılmıştı. 3 Haziran 1949 tarihli ve 7223 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan ve 1 Temmuz 1949 tarihinde yürürlüğe giren 5398 sayılı Milli Savunma Bakanlığı'nın kuruluş ve görevlerine ilişkin yasa ile Kara, Deniz ve Hava müsteşarlıkları kaldırılmış (TBMM Zabıt Ceridesi, 1967: s. 1009-1078), 15 Ağustos 1949 tarihinde yayınlanan kararname ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kurulmuştu. Dönemin Donanma Komutanı olarak görev yapan Koramiral Mehmet Ali Ülgen* (Çoker, 2000: s. II.93-III-12) 1 Temmuz 1949 tarihinde yeni kurulmuş olan Deniz Kuvvetleri'nin ilk komutanı olmuştu. Donanma Komutanlığı da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanmıştı. Yeni teşkilat yapısı içinde Donanma Komutanı olarak atanan ilk komutan ise Tümamiral Sadık Altıncan olmuştu. Genelkurmay Başkanlığı altında oluşturulan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve ona bağlı Donanma Komutanlığı teşkilat yapısı bazen yeni ilaveler yapılmış ya da lağvedilen kısımları olsa da günümüze gelene kadar işlevini sürdürmüştü (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 1995: s. 18).

Cumhuriyetin ilanından sonra yeni tersane kurma çabalarında oldukça yol kat etmiş olan Gölcük ve civarı gün geçtikçe donanmanın da merkezi olma yolunda ilerliyordu. Gelişim zaman zaman hızlı bazen de çok yavaş oluyordu. Milli Savunma Bakanlığı'nın yayınladığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlı birliklerde devam eden büyük inşa faaliyetlerini gösteren rapor, donanmanın ve tersanenin merkezi olan Gölcük başta olmak üzere deniz kuvvetlerindeki

* Mehmet Ali Ülgen tarafından 27 Eylül 1948 tarihinde Preveze Deniz Zaferi ilk defa donanma günü olarak kutlanmaya başlandı (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s. 25).

ilerleme çabalarını göstermesi açısından önemliydi. Raporda Gölcük ve çevresindeki birliklerde yapılan altyapı, tesis, fabrika ve lojmanların yapımına yoğun bir şekilde devam edildiği görülmektedir (BCA, 30.1.0.0, 58.357.8 / 1957).

Gölcük'ün donanmanın yeni üssü konumuna gelmesinden dolayı 1952 yılında Deniz Kuvvetleri'ne ait olan İzmit ve İzmit Tersanesi içindeki bina, ambar ve kışlalar boşaltılarak Gölcük'e taşınmıştı. Aynı dönemde, 1923 yılında kurulmuş olan Marmara Üssü Bahri ve Müstahkem Mevki Komutanlığı bünyesinde kurulan Marmara Üs Komutanlığı lağvedilerek yerine Gölcük Üs Komutanlığı kurulmuştu. İzmit'te bulunan Üs Komutanlığı Binası ve bu binaya bağlı Subay gazinosu Kocaeli Valiliği'nin dairelerine tahsis edildi. Halen İl Defterdarlığı tarafından sosyal amaçlı olarak kullanılmaktadır. 1960'lı yıllarda E-5 karayolu geçerken Tersane'nin bir kısmı yıkıldı. Yolun güneyinde kalan bölüm 15 nci Kolordu tarafından Fırın ve Sahil Gazinosu, Merkez Komutanlığı olarak kullanıldı. Demir yolunun sahilden geçirilmesi üzerine kalan kısımları da yok oldu (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 18).

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın kurulmasıyla Donanma daha kurumsal bir yapıya bürünmüştü. Gölcük bölgesi donanmanın başkenti sayılabilecek bir konuma gelmiş ve donanma başlığı birçok kurumu bünyesinde toplamıştı. Gölcük Tersanesi'nin de Deniz Kuvvetleri Komutanlığının kurulmasından sonra modern gemi inşası olarak daha ileri bir seviyeye ulaştığı da söylenebilir.

3.12. DONANMA KOMUTANLIĞI VE TERSANENİN KURULMASININ GÖLCÜK'E ETKİLERİ

3.12.1. Kocaeli Tarihine Kısa Bir Bakış

Kocaeli ili, Marmara Bölgesi'nin Çatalca-Kocaeli bölümünde, 29° 22'—30° 21' doğu boylamı, 40° 31'—41° 13' kuzey enlemi arasında yer alır (Yurt Ansiklopedisi, 1983: s. 4978). Doğu ve güneydoğusunda Sakarya, güneyinde Bursa illeri, batısında Yalova, İzmit Körfezi, Marmara Denizi ve İstanbul, kuzeyde de Karadeniz'le çevrilidir. Kocaeli ilinin yüzölçümü 3.505 kilometrekaredir. Asya ile Avrupa'yı birleştiren önemli bir yol kavşağında bulunmaktadır. Doğal bir liman olan İzmit Körfezi işlek bir deniz yoludur. İlin kuzeybatı yüzündeki İstanbul il sınırı, Darıca ile İstanbul arasında akan Kemiklidere'nin doğusundan geçer. Güneybatıda İstanbul-Kocaeli sınırı İzmit Körfezi'nin karşı kıyısında Yalova topraklarıyla son

bulur. Bursa sınırını Samanlı Dağları'nın tepelerinden geçen hat oluşturmaktadır (Dünden Bugüne Kocaeli, 2010: s. 152).

Anadolu, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapmıştır. Tarihin en önemli uygarlıkları Anadolu'da, Anadolu'nun da günümüzde Marmara Bölgesi olarak bilinen Marmara Denizi ve çevresine yerleşmiştir. Bizim inceleyeceğimiz konumuzun içinde bulunan İzmit Körfezi de uygarlığın ilk dönemlerine ev sahipliği yapmış önemli merkezlerden biri olmuştur.

Bugünkü İzmit ve civarına yerleşen ilk topluluklar Frigler olduğu tahmin edilmektedir. İzmit Körfezi'ne yerleşmiş şehirler arasında ilk bilinenleri bugünkü Başiskele civarında olduğu tahmin edilen, Astakos ve Megaralılar tarafından kurulan Oblia kentleriydi (Öztüre, 1981: s. 1). Ünlü Trak komutanı Lysmakhos'un Astakos'u yok etmesinden sonra I. Nikomed tarafından kurulan ve bugünkü İzmit merkezini şekillendiren Nikomedia şehrinin adı ön plana çıkmıştı (Ulugün, 2004: s. 86-91). Eski dönemlerde Bithynia olarak bilinen bölge tarih boyunca da stratejik konumuyla her zaman önemli bir geçiş yolu olma özelliğini sürdürmüştü (Ross, 2007: s. 9). Roma döneminde bölgeye hükmeden imparator Diocletianus tarafından tetrarkhia yönetim sistemini getirmiş ve Nikomedia (İzmit) M.S 286 yılında Roma'nın doğudaki başkenti olmuştu. Roma başkenti olduktan sonra da Nikomedia'nın önemi zamanla daha da artmıştı (Sayar, 2010, s. 220). Roma döneminde önemli merkezlerden biri olarak görülen Nikomedia kenti Konstantinapolis'in (İstanbul) başkent olmasından sonra önemini sürdürmüştü. M.S. 358 yılında çok büyük bir depremle yerle bir olan şehir bir kez daha İmparator I. Justinianus döneminde eski önemine tekrar kavuşmuştu. Deniz kıyısında yaşayan diğer Romalı halklar gibi genel olarak Nikomedia'da da yaşanan insanlar da deniz ve denizcilik konularıyla ilgileniyorlardı (Ulugün, 2009: s. 12-17).

Selçuklu döneminde İzmit'in başkent olmasından sonra önemi iyice artmış olan kentin Osmanlı döneminde de durum pek farklı değildi. İzmit Körfezi ve Marmara Osmanlı Devleti için de çok önemli bir bölge olarak görülüyordu. Karesi Beyliği'nin ve Kara Mürsel Bey'in de yardımlarıyla Osmanlı'nın bölgede hâkimiyeti başlamıştı. Sırasıyla körfez çevresindeki birçok yer ele geçirilmiş ve Osmanlı'nın ilk tersanesi de bu bölgede kurulmuştu. Karamürsel'de kurulan ilk tersanenin dışında İzmit'te de bir tersane kurulmuş ve tersanelerin merkezi olarak sayılabilecek bölgenin ancak Osmanlı'nın Rumeli'ye geçmesi sonrasında Gelibolu'da ve İstanbul'un fethi sonrası Kasımpaşa'da yapılan tersanelerden sonra bu konumu değiştirmişti (Ulugün, 2009: s. 19-23).

Akçakoca'nın 1337 tarihinde Osmanlı bünyesine kattığı İzmit şehrinin ilk adı Nikomedia idi. Araplar şehri önce Nikumidiye sonradan da İznikumid olarak adlandırmışlardı. Türklerin fethi sonrası ismi önce İznikumid'e sonradan da İzmit'e dönüştürülmüştü (Hayat Tarih Mecmuası, 1961: s. 318). İzmit 16. yüzyıla kadar oldukça parlak bir dönem geçirmişti. 1867 yılında Bursa'ya bağlı olarak yaşayan İznikumid şehri bu tarihten sonra önce İstanbul'a bağlanmış sonrasında da 1888 yılında İzmit Müstakil Mutasarrıflığı ismiyle bağımsız bir sancağa dönüşmüştü (Öztüre, 1981: s. 117). İzmit özellikle İstanbul – Ankara demiryolunun yapılmasından sonra ticari olarak da önemli bir merkez haline gelmişti. 1888 yılında bağımsız bir ile dönüşen İzmit'in adı Akçakoca'nın vatanı anlamına gelen Kocaeli (Kocaili) olarak değiştirilmişti (Kocaeli, 2015).

I. Dünya Savaşı bittikten sonra 6 Temmuz 1920 tarihinde işgal edilen şehir, 28 Haziran 1921 tarihinde kurtarılmış ve Cumhuriyet döneminde gelişen sanayisi ve İstanbul'a olan yakınlığı ile Türkiye ekonomisinin adeta temeli haline gelmişti. 11 Şubat 1922 tarihinde İl Genel Meclisi Hendek üyesi İbrahim Bey tarafından verilen değişiklik teklifi kabul görmüş ve İzmit Sancağı 20 Nisan 1924 tarihinde Kocaeli adını alarak il statüsüne yükseltilmişti. Teşkilat-ı Esasiye yasınının 491. Maddesinde yapılan değişiklikle de Kocaeli ilinin merkezi İzmit olarak kabul edilmişti. 1954 yılında Sakarya ilinin Kocaeli'nden ayrılmasıyla Kocaeli'nin ilçeleri Gölcük, Gebze, Derince, Körfez, Kandıra ve Karamürsel'den meydana gelmişti* (Yurt Ansiklopedisi, 1983: s. 5008).

3.12.2. İzmit Körfezine Genel Bakış ve İzmit Tersanesi'nin Tarihi Gelişimi

İzmit Körfezi ve çevresi, Marmara Denizi içinde hem korunaklı ve güvenli bir bölge olması hem de İstanbul gibi çok eski çağlardan bu yana Dünya'nın en önemli merkezlerinden biri olan büyük bir şehrin yanında olması itibarıyla, medeniyetin her döneminde gözde merkezlerden biri olmuştur. Bu durum eski çağlardan bu yana bu şekilde olagelmışken Anadolu'ya daha sonradan gelen Selçuklular ve Osmanlılar zamanında da aynı şekilde devam etmiştir. Sadece stratejik önemiyle değil her dönem kurulmuş olan tersaneleriyle de önemli bir merkezdi İzmit Körfezi. Roma ve Bizans dönemlerinden bu yana da bu özelliğini devam ettirmişti.

* Öztüre ise; İzmit Sancağının Akçakoca'nın anısına "Kocaeli" olarak Vali Vehbi Demirel'in teklifiyle 28 Ocak 1923 tarihinde değiştirildiğini belirtmektedir (Öztüre, 1981: s. 149).

Türklerin Anadolu'ya girdiklerinde denizle olan ilk tanışmaları, Ege'de o zamanki adıyla Adalar denizinde ve Akdeniz'de başlamış, Osmanlı'nın ilk döneminde ise yoğun olarak Marmara'da devam etmişti. Körfez bölgesinin coğrafik yapısının yanı sıra özellikle İzmit ve çevresinin hem stratejik konumu hem de orman bakımından zengin olması,* bölgeye birçok tersane kurulmasına etken olmuştu. Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk deniz üssünü kuran ve aynı zamanda ilk denizci komutanı Kara Mürsel Bey burada bir tersane inşa ederek kendi adını taşıyan gemiler imal etmişti (Bostan, 2016: s. 19).

İzmit'te kurulan ilk tersane o zamanki adıyla İznikmid Tersanesi 1337-1338 yılları arasında inşa edilmişti. İlk dönemler aktif olarak kullanılan tersane Gelibolu ve İstanbul tersanelerinin yapılmasından sonra da faaliyetlerine devam eden tersanenin eski durumu Defterdar Abdusselam tarafından 1530 yılında alınarak tekrar yenilenmesiyle sürmüştü. (Kaya, 2015: s. 1522 ; Fıratlı, 1971: s. 30). İlk yeri ve şekli kesin olarak bilinmeyen** İznikmid Tersanesi Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılma sürecine kadar faaliyette bulundu. Özellikle III. Selim zamanında yenilenmiş II. Mahmud zamanında da genişletilmişti (Öztüre, 1969: s. 109-111). Her döneminde yoğun bir faaliyet içinde olan tersanede Sultan Abdülaziz döneminde de 23 gemi inşa edilmişti. 1905 yılından itibaren hizmet vermeyen tersanenin karşı kıyısındaki Değirmendere bölgesine, 1912 yılında yeni ve modern bir tersane kurulması için çalışmalar yapılmışsa da bu çabalar sonuçsuz kalmıştı (Çam, 1993: s. 442-444). Genelde küçük gemilerin inşa edildiği tersane sebebiyle bölgede deniz ve denizcilik kültürünün oldukça geliştiği söylenebilir (Ulugün, 2009: s. 25-27).

On yedinci yüzyılın ilk çeyreğinde özellikle IV. Murad zamanı İzmit ve çevresi için önemli gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmuştu. İzmit adı Kocaeli Sancağı*** olarak değiştirilmişti. Kanuni Sultan Süleyman ve sonrasında II. Mahmud döneminde İzmit gelişimini daha da arttırmış ve İstanbul'a yakın bir bölge olmasına rağmen o dönem için dikkate değer bir gelişme göstermişti. 1888 yılında kurulan İzmit Sancağı'nın ardından İzmit Tersanesi ve bölgenin gelişimi daha da hızlandı. Fakat buhar teknolojisinin gelişmesine paralel olarak

* Kocaeli ve çevresinde ağaçların bolluğu ve genişliği her zaman önemli olmuştu. Bu bölgeye "Ağaç Denizi" ya da "Orman Denizi" adı verilir.

** Ulugün'e göre; İzmit Tersanesi, İzmit merkezinde Hünkâr Sarayı yanında bulunmaktaydı. Tersane dönem dönem çeşitli bakımlardan geçmiş ve tadil edilmişti (Ulugün, 2009: s. 25-27).

*** Kocaeli Sancağına bağlı olan yerleşimler şunlardı; Üsküdar, İznik, Yalakabad (Bugünkü Yalova), Sapanca, İznikmid (Bugünkü İzmit merkez), Sapanca, Pazarsuyu, Geyve, Sarıçayır, Akyazı, Göreler ve Abı Safi. 1846 yılında Kocaeli, Kastamonu eyaletine bağlı bir ildi. 1867 yılında Kocaeli Sancağı İzmit, Adapazarı, Geyve, Akhisar, Taraklı, Kandıra, Kaymas, Şeyhler, Akabad ve Ağaçlı olmak üzere 10 ilçeden teşkil edilmişti. 1888 yılında ise İzmit, Karamürsel, Kandıra, Adapazarı ve Geyveden oluşan müstakil olarak İzmit Mutasarrıflığı kurulmuştu. İznik kazası daha sonradan eklenmişti (Yurt Ansiklopedisi, 1983: s. 4997-4998).

tersanenin de faaliyetlerinde azalma görülmüş hatta kısa bir süreliğine de tersane kapatılmıştı (Ulugün, 2009: s. 27-51). 1867 yılında Bahriye Nezareti'nin kurulması ile donanmada istenilen ivme sağlanamayınca modern anlamda Donanma Komutanlığı'nın kuruluşu ancak 1897 yılında gerçekleşmişti (Torun, 2006: s. 89).

Osmanlı Devleti'nin ilk dönemlerinden itibaren faaliyet gösteren İzmit Tersanesi 1905 yılına kadar bu özelliğini aktif olarak sürdürmüş, Cumhuriyet döneminde ise bu görevini Gölcük'e devretmişti (Çam, 2001: s. 441).

İzmit Tersanesi Osmanlı Devleti için her dönemde önemli bir tersane olarak hizmet vermişti. 1800'lü yıllarda faaliyetlerinde azalma yaşanan tersane 1900'lü yıllara gelindiğinde gelişen teknolojiye de bağlı olarak neredeyse tamamen durma noktasına gelmiş ve Gölcük'te yapılan tersaneden sonra tamamen durmuştu. Tersanenin birçok binası farklı amaçlar için kurulmuş olsa da 1952 yılında bölgeden geçen İstanbul-Ankara yolunun (BCA, 30.10.0.0. 156.95.27 / 1952) yapılması ve Merkez Bankası inşası sebebiyle tamamen ortadan kalkmıştı (Ulugün, 2009: s. 54).

3.12.3. Tarihte Gölcük

Gölcük ilçesi; Marmara Denizi'nin güneydoğusunda İzmit Körfezi içerisinde kalan, Kocaeli iline bağlı ve Marmara bölgesinin güney kesiminde yer alan bir ilçedir. Coğrafi koordinatları 40 derece 41 dakika kuzey paraleli ile 29 derece 31 dakika doğu meridyenleri arasındadır. 200 kilometre karelik bir alan üzerine kurulu olan ilçenin güneyini kaplayan Samanlı Dağları* silsilesi İzmit Körfezi'nin sularım arasında düz bir ovidan teşekküldür. Samanlı Dağları ile deniz arasında genelde engebeli arazilerden oluşan ilçede birçok tepe ve yükselti bulunmaktadır. Mevsimsel yağışlardan beslenen akarsulardan başka her dönem akan büyük nehirlere sahip değildir. Mevsimsel olarak dolan küçük nehirlerin oluşturduğu alüvyon özellikle Değirmendere'den İzmit'e kadar olan nispeten düz kıyılarda küçük gölcükler ve lagünler meydana getirmiştir. Gölcük'e ismini veren ve bugün hali hazırda denizaltılarının

* Samanlı Dağları, Marmara Bölgesi'nde kuzeyde İzmit Körfezi, güneyde İznik Gölü ve Gemlik Körfezi ile sınırlanan yörede, batıda Bozburun, doğuda Sakarya Nehri'nin Geyve Boğazı arasında yer alan dağlara verilen isimdir. Samanlı Dağları, doğuda Bolu Dağı'ndan (Alpsöfu Dağı, Keremali Dağı) Geyve Boğazı yarıntısıyla ayrılır. En çok yüksekliği bu kesimde (Gökdağ kesimi) Sapanca, güneybatısında Keltepe 1.601 m'ye varır. Kartepe 1.699 m yüksekliği ile en yüksek tepesidir. Batı'ya doğru yükselti azalır. Gölcük-İznik arasında Naldöken Tepesi'nin yüksekliği 1.330 m'dir. Daha batıda iki yerde dağların ekseni alçalır. Birincisinden (Yalakdere Havzası) Karamürsel-İznik, ikincisinden de Yalova-Orhangazi yolları geçer. Daha batıda, dağlık eksen Dumanlıtepe (870 m) doruklarını taşır ve Armutlu Yarımadası'nda sona ermeden önce Taz Dağı'nda 922 m'ye ulaşır.

bulunduğu limanı oluşturan küçük gölcükler bu şekilde oluştuğu değerlendirilmektedir. Gölcük, Akdeniz ikliminin daha değişik bir formunu sergilemektedir. Akdeniz iklimine göre daha soğuk bir iklimi vardır. Samanlı Dağları ve civarı önemli bir orman nüfusunu barındırır (Yıldırım, 1991: s. 9).

Gölcük, meyvecilik ve fındık üretiminin yaygın olduğu bir bölgededir. İlk yerleşimlerinin tersane ile beraber 1930'lu yıllarda başladığı kentin ilk kurulduğu yıllardaki oluşan köyleri İhsaniye beldesine bağlıydı. 1936 yılında belediye statüsüne 1953 yılında ise ilçe statüsüne geçen Gölcük'te nüfus çok hızlı bir şekilde artarak 1940 yılında 5115, 1945 yılında 8834'e yükselmişti. 1944-1954 yılları arasında hükümet teşkilatının Değirmendere'ye taşınmasından sonra düşüş göstererek 1950 yılında 4153 olmuştu. Bu tarihten sonra devamlı olarak artış gösteren Gölcük'ün nüfusu 1955 yılında 13789'a çıkmıştı. 1980'li yıllarda ise 50 binlere ulaşan ilçenin nüfusu ile sürekli artış göstermeye devam etmiş (Yıldırım, 1991: s. 5049-5050) ve bugün yaklaşık 150 binlere ulaşmıştır (Yurt Ansiklopedisi, 1983: s. 5049-5050).

Gölcük ilçesi merkez bugünkü merkezi olarak düşündüğümüzde yaklaşık 1940'lı yıllara kadar yerleşim yeri olmayan kısmen bataklık kısmen meyve bahçeleri ve fundalıklarla çevrili bir arazi iken bu tarihten sonra gösterdiği büyük gelişme ile günümüzde Türkiye'nin en büyük ilçelerinden biri haline dönüşmüştür. Gölcük'ün bu boş arazisi Değirmendere kumsalından Kazıklı köyüne kadar uzanmaktaydı.* Çoğu Gölcük'ün yukarı köylerindeki yerel halka ait olan bu arazinin kaderi Yavuz firkateyninin onarımı maksadıyla tersanenin buraya taşınması ile tamamen değişmişti.

Gölcük'ün ismini nereden aldığı tam olarak bilinmemekle beraber Osmanlı'nın son dönemlerinde -bölgedeki küçük gölcüklerden dolayı gölcük isminin geçtiği (tabiki sadece küçük gölcüklerin kastedildiği) belgeler bulunmaktadır. Galitekin bir belgeden şöyle bahsetmektedir (Galitekin, 2006: s. 14);

“Değirmenderesi nam mahalinde üçtarafı da bölge halkının bağ ve bahçeleri ile kaplı ve iki yanı deniz kıyısı, Kavak iskelesine kadar (Kazıklı) Gölcük gölü diye bölgede balık avlanmak...”

* Kazıklı köyü (Kavaklı), Değirmendere'den sonra sahil üzerinde İzmit'e doğru tek tük evlerin ve birkaç çiftliğin oluşturduğu çok küçük bir köydü (Aslında köyden ziyade birkaç çiftlik evinin bulunduğu ve Osmanlılar zamanında Bostancılar'ın oturduğu bölge demek daha doğru olur) Zaman zaman burada bulunan çiftlik sahipleri ile çevresinde bulunan arazilerde oturan bostancılar arasında sorunlar yaşanmıştı (BOA, DH.H. 61.68 / 1331).

Galitekin'in bahsettiği belgeden de anlaşılacağı üzere şimdiki Kavaklı (o zamanki adıyla Kazıklı)* sahilinin bittiği noktadan yani bugünkü Deniz Astsubay Orduevi'nin bulunduğu bölgeden, bugünkü Yüzbaşılar mahallesine kadar olan sazlık ve boş arazi bulunuyordu. Bu bölgenin içinde gölcüklerden oluşmuş sazlık bir alanın balık avlanmak için kullanıldığı bazı belgelerden de anlaşılmaktaydı. 19. yüzyılın ortalarında özellikle İzmit çevresinde devlet arazisi olarak geçen sahipsiz ırmakların bulunduğu Değirmendere bölgesinde Gökçek-Göncük (Gölcük) olarak adlandırılan bölgede dalyan ağlarının kurulduğu ve balık avlandığı bilinmektedir (BOA, C.ML.549.22581 / 1257). Galitekin'in bahsettiği belgede tarif edilen bölgenin, bugünkü Gölcük Tersanesi'nin Tri güverte doku ile Denizaltı Filosu ve İkmal Merkezi üçgeninde kalan yer olduğu anlaşılmaktadır. Bugün hala Gölcük burnu diye anılan Denizaltı Filonun bulunduğu burunun arkasında doğru baktığımızda bu göletin varlığını hissederiz.

İşte Gölcük ismini bu küçük gölcüklerden ve buruna verilen Gölcük isminden almıştır desek doğru bir yorum yapmış oluruz. Donanma ve tersane buraya kurulmadan önce buraya tarihin hiçbir döneminde Gölcük denilmemiştir. Yerleşim olmadığından bu bölge Kazıklı ve Değirmendere arasında kalan sazlık bir bölge olarak bilinmektedir (Galitekin, 2006: s. 19).

Gölcük bölgesinde yerleşimler Osmanlı öncesinde olanlar ve Osmanlı dönemi sonrası bölgeye muhacirlerin gelmesiyle oluşan yeni köylerinde bulunduğu Osmanlı Devleti'nin bölgeye gelmesinden sonra oluşan yerleşimler olarak iki farklı kategoride değerlendirilebilir. Antikçağdan bu yana varlığını sürdürdüğü bilinen ve kuzeyde daha körfez bölgesine yakın olan Değirmendere, Saraylı, Örcün, Kazıklı (Kavaklı), Halidere, Ulaşlı, Hisareyn ve Yazlık bölgeleri bu ilk kısmı oluştururlar. Daha güney bölgelerde sonradan oluşturulan bölgeler ise daha çok Kırım ve Kafkasya'dan gelen göçlerle oluşan köylerden meydana gelmektedir. Bunlar arasında Ayvazpınarı, Hamidiye, Siretiye, İhsaniye, Ferhadiye, Selimiye, Şevketiye sayılabilir (Tarihte Gölcük, ty: s. 43-49).

Şunu belirtmekte fayda var ki Cumhuriyet dönemine hatta Yavuz zırhlısının onarımının yapılmasına kadar (ki bu 1930'lu yıllara kadar dayanmaktadır) Gölcük adında bir yerden bahsetmek olanaksızdır. Kimi belgelerde gölcüklerden bahsetse de bu bildiğimiz anlamda küçük su birikmelerinden başka bir şey olamaz. Gölcük belki yoktur ama hem doğusunda hem

* Günümüzden takriben 200-250 yıl öncesine kadar uzanan geçmişle bir Türk köyü olan Kazıklı, Günümüzde artık Kavaklı diye bilinmektedir. 1953 yılında Belediye kararı ile Kazıklı ismi Kavaklıya çevrilmiştir.(Galitekin, 2006: s. 215)

de batısında Değirmendere ve Kazıklı denilen bölgelerde çok eski zamanlardan bu yana az da olsa bir meskenin varlığından söz edilebilir. Bunun en önemli göstergelerinden biri de Cumhuriyet dönemine kadar belli dönemlerde buralara gelen gezginlerin yazdıkları seyahatnamelerdir. Ulugün'ün "Seyahatnamelerde Gölcük ve Çevresi" adlı yazısında belirttiği gibi bölgeyi birçok seyyah ziyaret etmiş ve bölge hakkında önemli betimlemeler yapmıştır. Mısır seferine sultan I. Selim'in yanında çıkan Haydar Çelebi 1509 yılındaki büyük depremin ardından 1514 yılında Değirmendere ve Kavaklı limanlarına uğramıştı. Tarihçi şahsiyeti ile tanınan Matrakçı Nasuh'ta 1534 yılında Kazıklı'ya uğrayarak bu bölgenin minyatürlerini yapmıştı. Bölgeyi ziyaret eden seyyahlardan biri de Alman imparatoru Ferdinand'ın büyükelçiliğini yapan Ogier Ghiselin ve seyahatlerinde her zaman yanında olan yardımcısı Derscwham'dır. 1885 yılında bölgeye gelen Busbecquius'un seyahatnamesinde Kazıklı, "Kasochli" olarak belirtilmiştir. Derscwham ise; bugünkü Kervansaray bölgesinde incelemeler yapmış ve bölgeyle ilgili değerlendirmelerde bulunmuştur. Bunlardan başka Kazıklı'yı "Casilik" olarak tarif eden ve 1628 yılında bölgeyi gezen Lubenau ile 17. yüzyılın ortalarında İzmit Körfez'i ve civarını gezen ve Kazıklı'dan "Kazıklıbel" olarak bahseden Katip Çelebi'de bölgeye uğrayan önemli seyyahlar arasındadır (Tarihte Gölcük, ty: s. 50-54). Fransa'nın İzmir konsolosu olan Peyssonel 1745 yılında geldiği bölgeden bahsederken bugünkü Gölcük ve çevresi için şu ifadeleri kullanmıştı (Ulugün, t.y: 55);

İzmit'ten yarım fersah uzaklıkta Mikaliti (Mihalcık/Gündoğdu) kasabası var, daha uzakta neredeyse İzmit'in tam karşısında eski Olbia olduğunu sandığım Olvacık (Ovacık/Yuvacık) bulunmakta, bana oradaki köprü üzerinde oldukça güzel bir yazıt bulunduğunu garanti ettiler ancak gitmeye vaktim olmadı. Daha sonra Neocorio ya da Yeniköy var. Neocorio'dan bir saat uzaklıkta Kazıklı (Kavaklı) var, burada Sultan'ın hizmetindeki çok sayıda değirmeni çeviren bir küçük dere ya da suları yönlendiren bir kanal olmalı. Bu değirmenlerde sarayın ya da yeniçeri ocağının ihtiyacı için un imal ediliyor. Buranın işletmecileri bu değirmenlerin civarında küçük bir köy oluşturmuş olan Mora'dan gelme Rumlar. Burada iki saat uzaklıkta Değirmenderesi Köyü var, burada da Maralı Rumlar tarafından yönetilen değirmenler bulunmakta, yalnızca Türklerin oturduğu köy, değirmenlerden bir saat ötede, iç tarana. Papaz Panayoti 'nin dediğine göre aşağı yukarı buralarda Türklerin Frenk Camiisi dedikleri bir yer olmalı, inanışa göre Aziz George'un (Aya Yorgi) kafası burada kesilmiş. Artık incelenecek iki güzel sütundan başka bir şey yok. Papaz Theodoros ise bana bu yer hakkında hiçbir şey söylemedi, dediğine göre Değirmendere'den yarım fersah uzaklıkta bir dağın üzerine doğru altmış Türk ailesi'nin oluşturduğu Palaandra (Aşağı-Yukarı Halidere), buradan yarım fersah ötede yaklaşık yüz

Rum ailesinin oturduğu Koncessi (Konca) bulunmakta (...) Karamürsel'den itibaren körfezin tüm güney kıyısı boyunca uzanan ve bana İran'a kadar gittiği söylenen Sultan Murat tarafından yaptırılmış ve Bağdat' giden birlikler nedeniyle yeni tamir edilmiş taş biryol bulunmakta. "

Ayrıca Kanuni Sultan Süleyman ve IV. Murad'da ordusu ile Kazıklı'da bulunmuştur. Bundan başka bölgede 16. yüzyılda hatta Tökeli İmre zamanından önce bile Macar varlığından da söz etmek mümkündür (Uluğün, t.y: 50-56).

Gölcük, tarihi süreç içerisinde milattan öncesinde eski Yunanlıların ve Romalıların Bitinya adı verilen bölgenin sınırları içerisinde Megaralıların, Bitinlerin, Bebrüklerin, Mislerin ve Atina göçmenlerin birleşerek, zamanla Bitinyen adındaki bir ulusu oluşturdukları bir bölgede bulunmaktaydı (Gölcük, 2016).

Milattan önce bölgeye olan ilk göçler Frigler zamanında başlamıştı. Hititleri yenerek bölgeye yerleşen Frigler bölgeyi kendilerine yurt edinmişlerdi. Bu göçler bugünkü Başiskele-Seymen civarında yoğunlaşmıştı. Önceleri Astakoz adını alan bu kent sonradan Bithinya'lılar tarafından zaptedilmiş ve Nikomedia adını almıştı. Bütün yoların adeta kesişim yerinde olan Nikomedia'da Bağdat yolu adını alan ve her bir şehre ve köye uzanan bir yolda bulunmaktaydı. Bu yolun bir kolu da bugün Gölcük'ten Yazlık beldesine doğru gitmekteydi. Yazlık ılıcası ve civarındaki buluntular Roma dönemine aittir. M.S. 4 yüzyılda İzmit Tersanesi'nden başka İzmit ve Seymen arasına bir başka tersane kurulduğu da düşünülmektedir. Nicomedia ise Bizanslılar döneminde oldukça önem verilen bir şehirdi. Gölcük ve çevresinde yapılan kazılarda Sorei ve Limnai adlı Bizans şehirlerinin varlığı saptanmış, Astakoz'a komşu olduğu düşünülen bu köylerin bugünkü Değirmendere ve Gölcük olduğu da değerlendirilmektedir. Eski çağda Gölcük şehrinin bugün Şirinköy-Saraylı civarında denizden gelecek tehlikelerden korunma, çevresindeki ormanlardan faydalanma ve su pınarlarının yakınında olma sebebiyle nispeten daha yüksek bir mevkide konuşlandığı düşünülmektedir (Yıldırım, 1991: s. 5/12-15).

Bölge yıllar boyu Avrupa ve Asya geçiş yollarında bulunduğu için çok sık saldırı ve işgallere gebe bir bölgedeydi. 1075 yılında Selçuklu hâkimiyetine geçen şehir 1228'de Bizans hâkimiyetine girdikten sonra 1326 yılında Osmanlılar tarafından fethedilmiştir. Osmanlılar hüküm sürdüğü yıllarda bölgede birçok köy olduğu sanılmakta ve bölgede ortaya çıkan birçok kalıntıda Osmanlı dönemi öncesine ait kalıntılar bile görülmektedir (Galitekin, 2006: s. 22-23). Bu kalıntıların biri de bugün Gölcük'ün doğu kıyısında küçük bir mahalle olan ve Kavaklı olarak bilinen yerden İzmit'in merkezine doğru uzanan körfez sularının altında bulunan ve özel

olarak taşlarla döşenmiş bir tapınak yoludur. Konca vapurunun çarpması sonucu ortaya çıkan bu kilise kalıntılarının devamında bulunan ve Şerafettin Erdem'in anılarında kalan bu yolun günümüzde derelerin getirdiği kumlarla kaybolduğu düşünülmektedir (Erdem, 1991: s. 36).

Osmanlı beyliği kurulduktan sonra ilk genişlemesini Yalova ve çevresine yapmıştı. İzmit Körfezi'nin güney kıyılarının fethi de, Osmanlı'nın kuruluşundan yaklaşık 27 yıl sonra Kara Mürsel Bey tarafından gerçekleştirilmişti. Bu fetihle birlikte Gölcük ve çevre arazisinde birçok Türk köyü kurulmuş,* ve bu köylerin birçoğu günümüze kadar bile varlıklarını sürdürmüşlerdir (Galitekin, 2006: s. 25-26).

Osmanlı döneminde Gölcük henüz bir yerleşim yeri değildi. Değirmendere ve çevresi halkın ikamet ettiği yerler arasındaydı. 19. yüzyılın sonlarına doğru özellikle Değirmendere bölgesi deniz ticaret ve ulaşımına açık haldeydi. Bu tarihlerde Değirmendere bölgesine yeni bir iskele ve gümrük daireleri inşası düşünülmüş (BOA, DH.MKT. 1678.116 / 1307) fakat iskelelerin yapılacağı yerlerin henüz mera olduğu, Değirmendere ve çevresinde iskele yapılacak yerlerin tespitinde yaşanan sıkıntılar (BOA, DH.MKT. 1709.26 / 1307) ve istimlak süreci (BOA, DH.MKT. 1744.1 / 1307) hükümetin bu konuda ilerleme sağlamasını engellemiştir.

Gölcük'ün kurulmasındaki ilk tetikleyici etken belki de yegâne sebep donanma ve tersanenin burada faaliyetlerine başlamış olmasıydı. Gölcük'ün boş bir araziden, bataklık ve fundalıktan ibaret olduğu yirminci yüzyılın ilk dönemlerinde (Yalçın, 1984: s. 49) yani I. Dünya Savaşı'ndan sonra, şuanda Gölcük'ün komşusu o zamanlar en eski yerleşim yerlerinden biri olan Değirmendere'nin merkez olması düşüncesi doğmuştu. Bu düşünceye hükümeti sevk eden sebeplerin başında bölgede yaşanan eşkıyalık ve çete faaliyetlerini kontrol altında tutmaktı (Galitekin, 2006: s. 29). O dönemde proje olarak kalmış bu düşüncenin gerçekleşmesi Gölcük'e donanmanın gelmesiyle mümkün olabilmişti.

Gölcük'te donanma kurma düşüncesi henüz oluşmadan tersane kurma düşüncesinin varlığını biliyoruz. Henüz I. Dünya Savaşı'ndan önce Osmanlı'da bulunan İngiliz ıslah heyeti tarafından girişimleri yapılan tersane çalışmaları neticesinde İzmit Körfezi'nin Kazıklı ile

* Bu köylerden Değirmendere, Halidere, Hisareyn, Örcün, Saraylı ve Ulaşlı halen varlığını sürdüren eski köylerden olup, Delallar, Karanca, Melekşah, Kazıklı, Konca, Kulfallu ve Sığırlık gibi köyler ise eskiden kurulmuş fakat günümüzde artık olmayan köylerdendi. Bunların dışında bölgede sonradan gelen göçlerle de kurulan köyler vardır. Bunların bazıları; Kırmımlı göçmenler tarafından kurulan İhsaniye, Gürcü, Abaza ve Mohtilerin kurduğu Ayvazpınarı, Hamidiye, Hasaneyn, İcadiye, İrşadiye, Lütfiye, Mamuriye, Mesruriye, Nimetiye, Nüzhetiye, Selimiye, Siretiye, Sofular, Şevketiye ve Ummiye'dir. Şirinköy, Yazlık ve Panayır ise yeni kurulan yerleşimlere örnek olarak verilebilir (Galitekin, 2006: s. 25-26).

Değirmendere tarafındaki gölcükler bölgesi arasına bahse konu tersanenin kurulması amacıyla gerekli incelemeler yapılmış hatta sondaj faaliyetleri bile yapılmıştı. Fakat bu proje maddi yetersizlikler ve yaklaşan I. Dünya Savaşı'nın ağır şartları altında gerçekleştirilememişti (Galitekin, 2006: s. 29). Galitekin'in aktardığı belgelerde o dönemde 24 Mayıs 1330 tarihinde Dahiliye Nezareti'ne çekilen Ali Galib imzalı telgraf, tersane kurulacak Gölcük civarındaki arazinin istimlakı için teşebbüse geçildiğini bize gösteriyor. Fakat fiyat konusunda Nezaret ile anlaşılamayınca anlaşmazlığın çözülmesi için İzmit Belediye Meclisi görevlendirilmiş, İzmit Belediye Meclisi'nin arabuluculuğuna rağmen netice alınamamıştı (BOA, DH.İD. 161.2.11'den aktaran Galitekin, 2006: s. 33). I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla da tersane projesi rafa kaldırılmıştı.

3.12.4. Donanma ve Tersane Kurulmasının Gölcük'e Etkileri

Gölcük'te tersane sanayisi hızlı bir şekilde gelişirken, şu anki haliyle bildiğimiz bir merkezi yerleşme bulunmuyordu. Tersaneye çalışmaya gelen usta işçiler ise İstanbul'dan getiriliyor ve civarda bulunan baraka ve evlere yerleştiriliyordu. Fakat daha önce de belirttiğimiz gibi birçok yeri bataklık olan bu bölgede işçiler arasında birçok hastalık baş göstermişti. Bu salgın hastalıklar İstanbul'dan gelen usta işçilerin kaçmasına sebep olurken, ihtiyaç duyulan işçi sıkıntısı da Gölcük çevresindeki civar köylerden sağlanmıştı. Aynı zamanda 1933 yılında kurulan Çırac Okulu da tersaneye usta eleman yetiştirmek amacıyla kurulmuştu (Galitekin, 2006: s. 38-39).

Alman ve Fransız şirketleri tarafından yapılan tesis ve barakalar daha sonra birçok amaç için kullanılmıştı. Fransızlardan kalan barakalar lojman olarak kullanılmış, Alman yöneticiler için yapılan ev Donanma Komutanı'nın konutu haline dönüşmüş, tersane arazisinin en üst tepesinde yapılan çiftlik evi de Gölcük Hastanesi olarak kullanılmıştı. Gölcük bölgesinde bahriye tarafından yaptırılan ilk bina hastane binasıydı.*

Tersane olarak seçilen Gölcük bölgesinin İzmit ile bağlantısı olan yol sahilden giden ve bataklıktan ibaret bir patikadan oluşuyordu. Deniz yükseldiğinde sular altında kalan bu patika yol Sultan Abdülaziz zamanında Sapanca ile Körfez arasında açılması planlanan bir kanalın

* Deniz Hastanesi'nin ilk yapıldığı yer bugün yangın okulu olarak kullanılan bölgenin daha batısında bir tepe üzerindeydi. Hastane altı olarak da bilinen bu bölgedeki hastane binası daha sonra hükümet konağı olarak kullanılmıştı. Askeri hastane yapıldıktan sonrada Maliye'ye devredilmiş ve sonrada Hükümet binası olarak kullanıldıktan sonra yıktırılmıştı (Galitekin, 2006: s. 43)

yapımını üstlenen yüklenici tarafından çalışma amaçlı doldurulmuş fakat daha sonra proje rafa kalkınca bu önceden bataklık olan ve doldurulan bölge önceleri Gölcük ile İzmit Tersanesi arasında kullanılmış, daha sonrada düzenlenerek halen kullanılan İzmit – Bursa yolunun altyapısını oluşturmuştu (Erdem, 1991: s. 32; BCA, 30.18.1.2, 5.43.16 / 1929). Bu yolun öneminden bahsederken Kocaeli valisinin 1957 tarihinde bıraktığı nota göz atabiliriz. Vali şöyle diyor (BCA, 30.1.0.0, 74.470.15 / 1957);

“İzmit-Yalova yolu: Bu yol Gölcük, Karamürsel ve aynı zamanda Bursa ve hatta bütün Ege'nin İstanbul'la muvasalasını temin eyleyen yegâne karayoludur. Gölcük'teki donanma ve askeri tesislerle Karamürsel'deki Hava Meydanı inşaatı yolun ehemmiyetini artırmaktadır. Bu yolun ıslahı Devlet Karayolları ile Nato arasında muallakta kalmaktadır.”

İzmit Körfezi'nin Gölcük ile Karamürsel arasındaki kıyı şeridi yurdun en güzel manzaralarındandı. Bu kıyı şeridinde bahçeler, korular, fındıklıklar ve meyve bahçeleri bulunuyordu (Yalçın, 1984: s. 25). Gölcük'ten İzmit'e kadar olan kısım ise tarım açısından oldukça verimli bir bölgeydi. SEKA kâğıt fabrikasının kurulmasıyla bu bölgeye kâğıt üretiminde kullanılmak için dikilen kavaklar bu bölgenin adının Kavaklı olarak değişmesine neden olmuştu. Tersane ise bataklık ve küçük gölcüklerden* oluşan bölgeye kurulmaya başlanmıştı. İzmit Körfezi'nde sahil boyunca kullanılmaya çalışılan patika yolların dışında deniz yoluyla da körfez boyunca vapur seferleri ile taşımacılık yapılıyordu. Bu yolculukta vapur İzmit'ten kalkarak Kavaklı iskelesine gelir oradan da Değirmendere'ye geçirdi (Erdem, 1991: s. 33).

Şu anda Gölcük merkezinden Yüzbaşılar semtine giden donanma yolunun alt tarafında kalan ve tersaneler bölgesinin hemen yanındaki akaryakıt tanklarının olduğu yerde küçük yükseltiler bulunmaktaydı. Buranın alt tarafı bataklık olan bölgede Donanma ve Harp Filosu Komutanlarının ikamet ettikleri konutlar bulunuyordu. Bugünlerde gemilerin giriş çıkışlarını kontrol eden işaret istasyonunun olduğu yerde o zamanlar bir hastane bulunuyordu. 1950 yıllarından sonra bugünkü Subay Orduevinin önünde sahile doğru Amerikalıların oturduğu baraka tipi evlerden bir mahalle oluşturulmuştu. Bu mahalle zamanla Amerikalılara yetmemiş ve Yüzbaşılar mahallesinden evler kiralanmıştı. Bu bölgenin batısında bugün Değirmendere merkezine doğru olan kısım tersane ve donanmanın gelişmesiyle personelin yerleştiği

* Buraların “Gölcük” olarak anılmasının sebebi şimdiki Kavaklı sahiline/burnuna dökülen (o zamanki adıyla Kazıklı) nehirlerin bu bölgeye taşıdığı toprakların deniz dibine yayılmasıyla oluşturduğu küçük gölcüklerdir.

Yüzbaşılar* adlı semt güzel ve nezih yerlerden biri olmuştu (Erdem, 1991: s. 38). 1952 yılından itibaren yerini Poyraz rıhtımı inşa edilmeye başlanmıştı (Türk Bahriyesinin İlkleri, 2014: s. 27). Poyraz rıhtımının inşası belli dönemlerde devam etmiş parmak iskelelerin yapımı ise 1977 yılından sonra gerçekleşebilmişti (BCA, 30.18.1.2, 368.69.16 / 1977).

Gölcük'ün bir üs bölgesine dönüşmesinin ardından sosyal yatırımlarında bölgeye arttığını görmekteyiz. Dönemin şartlarında 1945 yılında başlanıp zorda olsa 1950 yılında tamamlanan Gölcük Orduevi'ni takiben Bekâr Subay Misafirhanesi ve Astsubay Orduevi de tamamlanmıştı. Bundan başka Gölcük'te görev yapan personel ve aileleri için inşa edilen evlerden yeni bir mahalle oluşturulmuştu. Gölcük 'e askeri hastane inşası tamamlanınca eski revir binası Gölcük kaymakamlığına devredildi (Büyüktuğrul, 1967: s. 118-119/123-124; Hergüner, 2011: s. 193).

Savaş Baran ilk kurulduğu yıllarda Gölcük'le ilgili şunları yazar (Baran, 1981: s. 40-41);

“Çamurlu yollarına geldiğim zaman Gölcük'te ilkokulu yeni bitirmiştım. O zaman neden Gölcük demişler belliydi. Eski bir denizaltı gemisinden yapılmış iskeleden, gonca römorkörüne binerdik İzmit'e gitmek için. Poyrazın planlara haritalara geçmediği günlerdi. Okulumuz, fabrikalar genel müdürlüğü sahasındaydı. Yavuz'u tamir eden Fransız şirketi çocukları bu sınıflarda okumuştı. Başka okul yoktu civarda. Dekovil hattı fındıklıklar, kestane ağaçları ve gölcükler. Erkin, Turgutreis ve Hamidiye poyrazın olduğu yeri süslerdi. Yavuz demirliydi. Kavaklı açıklarında balık bile tutulurdu etrafındaki mania ağlarında. Sonra poyraz rıhtımı yapıldı. Yeni yapılar yükseldi etrafta ve şehrin girişinde. Cumaları vapur iskelesi bir sel gibi denizcilerle dolardı. Sonra yollarımız asfalt olmaya başladı. Trafik ışıkları bile takılmıştı. G sınıfları en gözde gemilerdi sonra paşa sınıfları. Balıkçıyla manaviyle berberiyile ilk süpermarketti kantin kestane ağaçları arasında. Sonra bir fırın kaldı. Gün geçti ismi de yeri de değişti. Yeni lojmanlar yapıldı, apartmanlar iki katlı oldu. O güzel bahçeleriyle 20 evler bile eskidi. Çekilen evler tümü ile yok oldu. Spor müsabakaları yapılırdı yüzbaşılarda yüzme yarışları yapılırdı. Bir gün geldi deniz fabrikalarının adı tersane komutanlığı oldu. Sonra yeni gemiler yükselmeye başladı.”

* İlk olarak donanmada çalışan subayların kurmuş oldukları bu mahalleye Yüzbaşılar Mahallesi adı verilmişti. İlk kurulduğu dönemde (1932ten yaklaşık 1945 yılına kadar geçen bir süre) sadece 80 haneden meydana gelen mahalle elektriğini bile Amerikalıların barakalarını besleyen elektrik jeneratörlerinden kullanılmış daha sonraları gelişmiş bugün bile en çok donanama personeli tarafından tercih edilen nezih bir yere dönüşmüştü (Erdem, 1991: s. 39). Yüzbaşılar semtini de içine alan Değirmendere köyü bölgenin en büyük yerleşim yerlerinden biriydi. Tersane yapılırken çalışan birçok yabancı firma yetkilileri aileleri ile birlikte Yüzbaşılar mahallesini de içine alan Değirmendere beldesinde oturmasına izin verilmişti (BCA, 30.18.1.2, 77.67.4. / 1937). Bu ailelerden biride Gölcük'te mazot tankları inşa eden Holtsman şirketinde çalışan Pol Hazer'in kız kardeşi Marta Hazel'in Değirmendere civarında oturmasına izin verilmesiydi (BCA, 30.18.1.2, 88.75.9 / 1939).

Şerafettin Erdem'in anılarında ise Gölcük'e ilk tersane kurulma çabalarından sonra bölgenin nasıl hareketlendiğini ve canlandığını anlatmakta ve dönemin Gölcük'ü hakkında bize fikirler vermektedir (Erdem, 1991: s. 33).

“Bugün Rauf Beyin oteli olarak bilinen yerden yukarı doğru giden cadde o zamanlar adeta patika bir yol halindeydi. Bu yol köylere ulaşmak için kullanılırdı. Şimdiki anıt parkın olduğu yer kestane ve çınar ağaçları ile kaplı bir ormandı. Hafta sonları buralarda Pazar kurulur alışveriş yapılırdı. Meydanın sol tarafı tersane sağ tarafı ise spor alanları için ayrılmıştı. Bugün donanma komutanlığının olduğu bölge şahıslara ait tarlaların bulunduğu yerlerdi. Gölcük bölgesinde donanma tarafından yapılan ilk bina bugün adliye(eski) olarak kullanılan hastane binasıydı. İlk olarak bugünkü işaret kulesinin bulunduğu yerde daha önce bahsettiğimiz hastane bu yeni yapılan binasına taşınmıştı. Bugünkü hastane binası yapılıncaya kadar mevcut bina maliyeye devredilmişti. Hükümet binasından Rauf Bey'in oteline doğru inen yol üzerine tersane kapısına kadar 20 ev sağlı sollu yapılmış ve 20 evler diye anılmaya başlanmıştı.”

Öndeş ise hatıralarında Gölcük ile ilgili şu bilgilere yer vermektedir (Öndeş, 2009);

“Çocukluğumun çok önemli yılları İzmit'te ve Gölcük'te geçmiştir. Dedem Ordulu Nazif Ayyıldız İzmir Üssü Bahri Komutanlığı'nda güverte zabiti olarak görevli olduğu yıllarda, babam da Kocatepe, Tinaztepe, Adatepe gibi İtalyan Ansaldo inşa muhriplerden birinde makine zabiti olarak görevli olduğundan dedemin evinde kalırdık. Gölcük'te Yavuz'un havuzlanması için zamanında Fransız personel adına inşa edilmiş Yeşil Evler denilen kestane ağaçlarından oluşan Rauf Bey İskelesi'ne çok yakın bir ormanlık alanda kurulu evlerden birinde oturduk. Hamidiye, Turgut Reis, Muin-i Zafer'i çok berrak çizgileriyle ve diğer intikal etmiş gambotları da hayal meyal hatırlarım.”

Vehip Engin ise Gölcük'te yeni bir tersane kurulması konusuna değinirken şöyle diyor; (Engin, 1952: s. 137-138).

“Dünyanın en güzel sahilinde bir nümune tersane kurmak yolundayız demekle mübalağa etmiş olmayacağız. Büyük Atatürk'ün buyurmuş olduğu gibi, çok işler başardık, fakat daha mühimleri henüz önümüzde bulunmaktadır. Şüphesiz eksiler ve dertler mevcuttur. Fakat istikbale ümitle bakmak için inşirah verici birçok belirtiler vardır. Onbeş sene evvel en iptidai bir Afrika kasabası gibi kirli suları açıkta akan sekiz on salaştan ibaret o gecekondu Gölcük'ten; bugün bir mamure, bir endüstri anıtı yaratıldı. Kuzeybatı Anadolu'nun büyük elektrik şebekesinden, vilayet merkezlerine bile “Rantabl Değildir” diyerek enerji verilmezken, Gölcüğümüze binlerce kilovatlık enerji verecek müstakil kan

damarı çekilmektedir. Bu kuvvet kaynağı, şimdi bile pek seri olan inkişafı daha da hızlandıracaktır. Orası artık mahrumiyet bölgesi değil de, sinesinde barındırdığı vatandaşlar için “ne mutlu” denilecek derecede müterakki, şişşirin bir yurt köşesi durumuna yükselmiştir. Bu neticenin sağlanmasında hizmet etmiş ve etmekte bulunanlara minnet ve şükran hislerimiz sonsuz olmalıdır.”

Gölcük tam manasıyla Cumhuriyetin ilanından sonra kurulmuştur diyebiliriz. O zamanlar için düşünersek bugünkü Gölcük’e bağlı yerleşimlerden olan Halidere, Ulaşlı ve Yazlık dışındaki yirmi bir yerleşim İzmit sancağına bağlı Bahçecik Nahiye Müdürlüğü’nce yönetiliyordu. Yavuz muhabere kruvazörünün onarımı sebebiyle meydana getirilen tesis ve atölyelerde İstanbul tersanelerinden gelen işçi ve aileleriyle Gölcük’ün nüfusu çok hızlı bir şekilde artmaya başladı (Gölcük, 2016).

Gölcük 09 Haziran 1936 tarihinde kabul edilen ve 15 Haziran 1936 tarihinde yürürlüğe giren 3012 sayılı kanun ile ilçe statüsü kazanmıştır. 19 Eylül 1936 tarihinde Başbakanlık tarafından yayınlanan kararname ile de Gölcük’te yeni oluşturulan memuriyetler Kocaeli ili denklik cetvellerine eklenmişti (BCA, 30.18.1.2, 68.77.3 / 1936). Gölcük’ün ilçe statüsü kazanmasına rağmen Gölcük Belediyesi faaliyetlerini, merkezde hükümet binası olarak kullanılacak bir bina olmadığından 1938 yılında yeni bina yapılana kadar Değirmendere Yalı mahallesinde geçici binada sürdürmüştü. Hükümet binasının yapılması sonrası Gölcük Belediye teşkilatı tekrar Gölcük’e gelmişti. Fakat 1940 yılında çıkan kanunla Gölcük Hükümet binasının Deniz Fabrikaları için istimlak edilecek arazi içinde kalması, Gölcük Tersanesi’nde çalışan işçi ve memurun ev yetersizliği* nedeniyle daha büyük olan Değirmendere köyünde oturması ve ticari faaliyetlerin daha iyi geliştirilebilmesi sebebiyle 1944 yılında tekrar geçici bir süre Değirmendere’ye nakledilmiş (BCA, 30.11.1.0, 166.6.11 / 1944) ve 1954 yılına kadar görevini burada sürdürmüştü. 04 Mart 1954 tarihinde ise çıkarılan 6322 sayılı kanun gereğince tekrar Gölcük’e taşınmıştı (Galitekin, 2006: s. 46). 21 köyü olan Gölcük’ün Halidere ve Ulaşlı köylerinin Karamürsel’den alınarak bu sayı 23’e yükselmiştir. Fakat Değirmendere’nin nahiye olmasıyla köy adedi 22’ye inmiştir. Saraylı köyünün ve Damlar mahallesinin 1959 yılında müstakil köy haline gelmesi köy sayısını tekrar 23’e çıkarmıştır. İhsaniye köyünde 06.09.1966 tarih ve 4636 sayılı Bakanlar Kurulu kararıyla Belediye Teşkilatı kurulmuştur. Bugün Gölcük ilçesi 50 mahalleden oluşmaktadır (Gölcük, 2016).

* Gölcük tersanesinde çalışan Subay, Astsubay, Sivil Memur ve İşçiler dönemin önemli merkezlerinden olan halkevlerinden de faydalanıyorlardı (BCA, 490.1.0.0, 242.963.4 / 1945).

Galitekin'in İller Bankası Yıllığı'ndan aktardığı bilgiler şöyledir; Gölcük, Kocaeli iline bağlı bir ilçedir. Körfezin güney sahillerinde bulunan ve vapurların körfez boyunca seferler düzenlediği ilçenin adı Gölcük fakat merkezi Değirmendere'dedir. 657 hanesi olan ilçenin dört adet mahallesi vardır. Nüfusu 1945 yılı sayımlarına göre 2637'dir. İlçenin iktisadi durumuna gelince ilçede deniz kuvvetleri adına tersane ve birçok fabrika bulunmaktadır. Haftada bir gün pazarları Pazar kurulmaktadır. Belediyesi 1936 yılında kurulan ilçenin 1946-1949 yılları arasında ilçenin toplam gelirleri yaklaşık 154 bin lira (1946-46357 / 1947-32086 / 1948-37855 / 1949-37770) aynı tarihte giderleri ise 154 bin lira civarındadır (1946-49105 – 1947-25037 / 1948-41824 / 1949-37770). İlçenin imar planı yapılmış haritası çıkarılmıştır. İlçenin içinden İzmit'i Yalova ve Karamürsel'e bağlayan şose* geçmektedir. İlçenin suyu halen su kuyularından sağlanmaktadır. Henüz elektrik tesisatı çekilmemiştir. İlçede bu tarihlerde doktor veya eczane yoktur (Askeri tersane bölgesi hariç). Genel kullanıma açık bir tuvalet bulunan ilçede, çöp toplama faaliyetleri yapılmaktadır. Bir askeri bir de belediyeye ait sivil iskele bulunmaktadır. Yangın söndürme faaliyetleri Askeri imkânlarla yapılmaktadır. İlçede bir halkevi ve birde ilkokul bulunmaktadır. İlçenin ilk belediye başkanı Mustafa Kuzu'dur (Galitekin, 2006: s. 46-48)

3.12.5. Donanmanın Gölcük'e Taşınmasından Sonra Bölgenin Gelişimi

20 yüzyılın başlarından itibaren önce İzmit Körfezi ve civarında proje olarak başlayan süreç 21. yüzyılın başlarında dünyadaki rakipleriyle yarışacak seviyede bir tersaneye dönüşmüştü. Elbette ki bu sürecin nasıl zorlu yollardan geçtiğinden bahsettik. Tersane kurulması sonrasında bölgenin gelişimi de hızlı bir şekilde devam etti. Daha 1900'lü yıllarda Gölcük diye bir yer haritada bataklık ve sazlıktan ibaretken, önce deniz fabrikalarının ardından Cumhuriyet Donanması'nın ev sahipliğiyle yoktan var olmuş bir şehre dönüşmüştü. Gölcük ve çevresinin bu kadar büyümesi ve gelişmesinin tek sebebi olarak sadece tersane ve donanmayı işaret etmemiz yerinde bir kanı olacaktır.

Gölcük ilçe statüsünü 1936 yılında kazanmış olmasına rağmen tersane bölgesinde düzenli bir yerleşim alanı oluşturulmuş değildi. Çoğu ilçe sakini sahil kesiminden daha uzakta oturuyordu. 1940 yılına kadar sadece yeni kurulmakta olan Gölcük tersanesine ait işçilerin daha sonra da donanmanın kurulması ile birlikte donanmada görev yapan personelin kullandığı o

* Şose: Genellikle taş kırıkları üzerine kum döşenip silindir geçirilerek yapılan yol.

zamanki adıyla “Baraka” tipi evler* ve bu personelin sosyal ihtiyaçlarını giderecek birkaç tesis bulunmaktaydı. Ancak 1940’lı yıllardan sonra Gölcük’ün bugünkü bildiğimiz merkezine yakın yol çevrelerinde bir yerleşimden söz edilebilir. Gölcük ilçe statüsünü kazandıktan sonra merkezde ilk kurulan mahalleleri Merkez (ilk), Dumlupınar, Yenimahalle ve Kavaklı idi. Gölcük’te ilk yerleşik olarak şehir planlamalarının yapılmasında donanma ve tersanenin pozisyonel faktörü önemli rol oynamıştır. Gölcük’te ilk imar planı ise ancak 1955 yılında yapılabilmıştır (Yıldırım, 1991: s. 36/42).

Tersane kurulmasını müteakip sosyal hayat tada ciddi anlamda değişiklikler ve yenilikler yaşanmaya başlanmıştır. Gölcük köy havasından şehir havasına bürünürken şüphesiz sosyal hayatta aynı hızda bir devinim gösteriyordu. Gölcük’ün 1950 yılındaki nüfusu 4153, 1955 yılında 14176 ve 1980’de ise 45 bine ulaşmıştı (Yalçın, 1984: s. 51).

Bu dönemden sonra şehrin nüfusunda da düzenli bir artış görülmektedir. Özellikle Gölcük’te tersane ve donanmanın kurulmasına bağlı olarak nüfusta ciddi artışlar olmuştur. Tersane ve donanma kurulmadan önce fındık bahçeleriyle dolu olan Gölcük’te sanayileşme sonrası binalar ve yollar yapılmış, bunlara ek tersanede çalışan işçiler ve diğer donanma personeli için lojmanlar, sinema ve gazino gibi sosyal tesislerde eklenmiştir. Oysa Gölcük tersane kurulmadan önce köy bile değildi (Yalçın, 1984: s. 10).

Tersanenin kurulmasından sonra İzmit ve çevresinde meydana gelen değişikli kliklere bir örnek olarak Nail İnal’ın anılarından bir alıntıyı burada anlatabiliriz. İşçilerin yurtdışından yoğun olarak geldiği bu dönemi anlatırken İnal şöyle diyor;

*“Yavuzun havuzunu yapan Fransızlar** Gölcük’te barınacak bir yer olmadığı için bir mevsim İzmit’te kaldılar. Babam hemen balık pazarında cazlı gazino açtık. O zaman sadece demir yolunda elektrik vardı. Teller çekilerek iki dükkânın birleştirilmesiyle ortaya çıkan gazino aydınlatıldı. Fransızlar, cumartesi akşamları belediye bahçesinde ziraat*

* Tersane ve Donanma personeli için yapılan bu evler bugünkü Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnşaat Emlak ve İstihkâm Komutanlığı ile Tersane Komutanlığı güneyi arasında bitişik sıra ile yapılmış ve beş barakadan oluşuyordu. Tersanenin genişletilmesi sürecinde 1940’lı yıllarda buldukları yerden bugünkü Astsubay Orduevi civarına taşınmışlardı. İşte ilk Gölcük mesken yerleşimleri bu barakaların çekildiği yerin güney kısmında oluşmuştu. İç Gölcük olarak adlandırılan yer ise bugünkü İkmal Merkezi Komutanlığı ile Gölcük’e ismini veren küçük gölcük ve sazlık kısımlardan oluşuyordu. Buradan bugünkü işaret istasyonu bulunun ve ilk olarak Deniz Hastanesi’nin kurulduğu tepeye (Hastane altı olarak da anılan yer) geçmek için bir kara parçası bulunuyordu. Buradan da Değirmendere’ye kara yoluyla irtibat sağlanmıştı. Gölcük Belediyesi’nin geçici bir süre için Değirmendere’ye taşındığında bu güzergâh çok sık kullanılmıştı (Dökmen, ty: 124-130)

** Nail İnal burada karıştırmış olmalı. Çünkü Yavuz zırhlısının onarımının yapılacağı havuzu Alman Armstrong-Vickers şirketi havuzun yapımını müteakip Yavuz’un onarım işini ise Fransız Saint Nazaire (Penohed) şirketi üstlenmişti.

bankasının olduğu yerdeki mahfelde ve bizim gazinoda eğleniyorlardı. Ben ilk defa Noel ağacını pastayı orada gördüm. Bandolarda görevli müzisyenler özel izinle çalışıyorlardı. Fransız aileler pazar günleri ovaya yayılır kaplumbağa toplarlardı. Onlar olduğu sürece balık pazarındaki istakozlar ve salyangozlar tezgâhta görüldü. Levrek gibi pahalı balıklar acele Ankara'ya gönderilirdi. Fransızların Gölcük'e taşınmalarından sonra bizde gazinoyu devrettik.”

Gölcük küçük bir köy olarak başladığı hayatında artık ilçe olma yolunda hızla ilerliyordu. Buna paralel şehirleşmenin getirdiği etki devlet kurumlarının da birer birer Gölcük'e gelmesini tetikliyordu. PTT Genel Müdürlüğü adına Gölcük PTT binasının inşasına 1942 yılında başlanmış ve süresi uzatılan inşaat 1943 yılında tamamlanmıştı (BCA, 30.10.0.0, 159.120.10 / 1942). Tersanenin gelişmesiyle tersanede çalışan işçilerin sayısında da hızlı bir artış meydana gelmişti. İlk zamanlar İstanbul'dan ve civar köylerden tersaneye çalışmak için getirilen işçilerin yerini Gölcük ve civarına yerleşmiş daha merkezi bir nüfus oluşturmaya başlamıştı. Bu gelişim Gölcük'te, ülkede de gelişen demokrasi ve insan hakları kazanımlarına paralel olarak birçok sendika ve kooperatifin de kurulmasının önünü açmıştı. İlk olarak 1938 yılında memur ve işçilere temel ihtiyaç maddelerini toptan ve ucuza temin etmek için on yıl süre ve 1250 lira sermaye ile “Gölcük Memur ve İşçiler Kooperatif Şirketi” kurulmuştu (BCA, 30.18.1.2, 83.50.17 / 1938). 1951 yılında da merkezi Gölcük olarak belirlenen “Gölcük Tersanesi Memur ve İşçileri İstihlak (Tüketim) Kooperatifi” en az 10 yıl süre ve 5000 TL sermaye ile kurulmasına Bakanlar kurulunca izin verilmişti (BCA, 30.18.1.2, 127.81.4 / 1951). Müteakip yıllarda buna benzer kurumlarda artış olmuş ve 1950 yılında merkezi Ereğli olmak üzere “İzmit Körfezi Balık Avcıları İstihlak, Kredi İşletme ve Satış Kooperatifi”nin, (BCA, 30.18.1.2, 122.27.14 / 1950) 1953 yılında merkezi yine Gölcük olan ve 20 yıl süreyle ve 2000 lira sermaye ile kurulan “Gölcük Deniz Fabrikaları Yapı Kooperatifi”nin, (BCA, 30.18.1.2, 132.60.17 / 1953) 1954 yılında “Gölcük Deniz Fabrikaları Subay ve Memur Yapı Kooperatifi”nin (BCA, 30.18.1.2, 106.16 / 1954), 1956 yılında ise Gölcük merkezli ve üyelerini ev sahibi yapmayı amaçlayan 20 yıl süreli ve 12 bin lira bedelli “Bahriye Yapı Kooperatifi”nin (BCA, 30.18.1.2, 143.43.6 / 1956) kurulmasına izin verilmişti.

1949 yılında Deniz Kuvvetleri'nin kurulmasından sonra Gölcük'te konuşlu donanmaya ve bölgeye verilen önem daha da artmıştı. 1950'li yıllardan sonra şehirleşmede yaşanan gelişmelerdeki artış beraberinde istihlak faaliyetlerinin de artmasına neden olmuştu. Deniz Kuvvetleri namına inşa edilen Gölcük-Karıncadere (Bugünkü Yazlık-Yeniköy civarındaki

bölgedir) taş ocakları yolunun kamulaştırılması aynı dönemde gerçekleşmişti (BCA, 30.18.1.2, 128.34.9 / 1952).

Donanma ve tersanenin kurulması sonrası Gölcük'ün gelişiminden bahseden Hürsöz gazetesi yazarı Selahattin Telser 16 Ocak 1954 tarihli yazısında 1950'lerden sonra bölgenin kalkınmasından şöyle bahsetmektedir (Hürsöz'den aktaran Koç, 2010: s. 67-68).

“1950 senesinden sonra Kocaeli’nde büyük çalışmalar olmuş ve eski çalışmalara yenileri katılmıştır. Gebze’nin en büyük sorunu olan elektrik halledilmiş burada hayat normale dönmüştür. Gölcük askeri olmakla beraber suya kavuşmuştur. Değirmendere suya ve elektriğe kavuşmuştur. Geyve elektrik-su-köprü ve yollara kavuşmuştur. Akyazı elektriğe kavuşmuştur. Karasu köprüsüne, Adapazarı şeker fabrikasına kavuşmuştur. İzmit fabrikalarına yeni fabrikalar ilave etmiş. İstanbul-İzmit yoluna kavuşmuş, Çatalağzı elektriğini sinesine toplamış, memleket hastanesine sahip olmuş. Gölcük İzmit arasında büyük köprülere sahip olmuş ve bir mezbaha, hal binası, 2 ilkokul, bir yetiştirme yurduna sahip olmuş. Karakaya suyu getirilerek su hal olmuştur. Kandıra-Geyve ve diğer kazalara hastaneler yapılmış, olanlar takviye edilmiştir. Köylere içme suları için yardım yapılmıştır. Ziraat Bankası köylüye ciddi yardımlar yapmış. Gölcük’e bir şube açmış diğer kazalardaki durumu da takviye edilmiştir.”

3.12.6. Cumhuriyet Dönemi Sonrası Kocaeli’nin İktisadi Gelişimi

Cumhuriyet dönemine kadar Kocaeli ve çevresinde çok önemli bir sanayi olduğundan bahsedemeyiz. İzmit Tersanesi, Osmanlı Devleti zamanında kurulan, Kocaeli’nin ilk kurumlarından biriydi. Aynı zamanda Kocaeli –o zamanlar Adapazarı’nı da içine alan İzmit sancağı olarak anılmaktaydı- Osmanlı’nın önemli konaklama ve ulaşım merkezlerinden biri olmuştu (Kocaeli, 2001: s. 56).

İzmit sanayisinin önemini göstermesi açısından, bölgenin doğusunda bulunan ve günümüzde de en önemli sanayi merkezlerinin bulunduğu bölgenin bataklıklarının kurutulması sanayiye açılmasının önemini belirten Sabunje imzalı rapor örnek olarak gösterilebilir. Sabunje bu raporda Kocaeli’nin doğu bölgesi üzerinde yapılacak çalışmalarla İzmit’in önemli bir sanayi ve ticaret merkezi haline gelebileceğinden bahsetmektedir (Kocaeli, 2001: s. 57-58; Öztüre, 1981: s. 145-147).

Bundan başka İzmit'te bulunan, Osmanlı Devleti döneminde önemli fabrikalardan biri olan ve Milli Mücadele dönemine kadar önemli bir sanayi merkezi olarak dikkat çeken “Çuha Fabrikası” bulunmaktaydı. Bu fabrikanın dışında Karamürsel Kumaş Fabrikası, daha sonradan Sümerbank'a devredilen Hereke Çuha Fabrikası, Darıca'da Çimento Fabrikaları ve çeşitli merkezlerde Un Fabrikaları Cumhuriyet dönemi öncesi sanayi kuruluşları arasında sayılabilir (Yüce, 2007: s. 175).

Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte ülkenin her yerinde başlayan iktisadi kalkınma hamlelerinden en çok payı alan şehirlerden biri Kocaeli olmuştu. 1927 yılında ülke istihdamının yaklaşık %2'lik bir kısmını oluşturan Kocaeli'nde ilk ve en önemli atılım Mehmet Ali Kâğıtçı tarafından kurulan aynı zamanda ülkenin ilk olma özelliğini de taşıyan kâğıt fabrikasının* kurulması olmuştur. Bu fabrika Kocaeli'nin sanayi hamlesinin ilk ve en önemli bacağına oluşturmuştur. İlk üretimini 18 Nisan tarihinde yapan fabrikanın daha sonraki yıllarda 2. ve 3. fabrikaları da açılmıştı (SEKA Tarihi, 1996: s. 61-79).

SEKA'nın yanında diğer fabrikalarında kurulmuş olması şehirdeki nüfusunda artmasına neden olmuştu. İzmit şehir olarak bu fabrikalar çevresinde gelişmiştir. Kâğıt fabrikasında çalışan işçilerin maaşlarında yaşanan hızlı artış (1936 yılında maaşlar yaklaşık 200 bin lira iken, 1951 yılında bu rakam 5 milyon 200 bin gibi bir rakama ulaşmıştı) şehrin de ekonomik ve sosyal yönden büyümesine pozitif bir katkıda bulunmuştu. 1937 yılında 9650 ton olan kâğıt üretimi 1951 yılında 23 bin tona, 1953 yılında ise 45 bin tona ulaşmıştı (Yalçın, 1984: s. 16-18).

Kocaeli'nde sanayinin gelişmesi sadece kendi dinamiklerine bağlı değildir. Aynı zamanda İzmit Körfezinin doğal bir liman olma özelliğini taşıması, Marmara ve Karadeniz ile Avrupa Anadolu arasında bağlantı yollarının geçiş ve kavşak noktalarını oluşturması açısından da önemlidir. SEKA'nın başlattığı atılım süreci arkasından petrokimya şirketlerinin etkisi görülmeye başlandı. 1960'lı yıllarda Petkim ve Tüpraş'ın kurulmasıyla sadece Kocaeli değil

* Bugünkü adıyla SEKA olarak bilinen kâğıt fabrikasının ilk kurulduğu dönemlerde adı “Sümerbank Selüloz Sanayi Müessesesi” idi. 1954 yılına kadar ham madde teminindeki güçlüklerden dolayı oldukça yüksek maliyetlerde üretim yapan fabrika 13 Mayıs 1955 tarihinde kısa adı SEKA olarak “Türkiye Selüloz ve Kâğıt Fabrikası” adıyla nispeten daha bağımsız bir yapıya dönüştürüldü. 1980'lerde dünyanın en büyük 100 kâğıt fabrikasından biri olan SEKA, 2000'li yıllara gelindiğinde zamana yenik düşmüş ve eskimişti. 1 Ocak 2005 tarihinde yorgun makinaları tamamen durdu ve kapatıldı. Yerine Sekapark adıyla modern ve çok büyük bir park alanı kuruldu. Ayrıntılı bilgi için bkz (SEKA Kâğıt Fabrikası ve Sekapark, ty).

aynı zamanda tüm Marmara bölgesi bu kalkınma hareketinden etkilenmişti. 1960 sonrasında Kocaeli, Marmara bölgesinin ve Türkiye'nin en önemli sanayi merkezinden biri olmuştu.

4. SONUÇ

Türkler Anadolu'ya girdikleri 1071 yılından sonra, önce Selçuklular ve denizlere yakın yerlerde kurulan uç beylikleri vasıtasıyla, daha sonrada tüm Anadolu'ya hâkim olan Osmanlı Devleti ile deniz ve denizcilik alanında etkili olmaya çalışmışlardı. Özellikle 15. yüzyıldan sonra zirveye çıkmış bu etki sonraki yüzyıllarda etkisini azaltsa da Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemine kadar devam etmişti. Yeni Türkiye Cumhuriyeti de Osmanlı'dan aldığı bu mirası, modern dünya standartlarına taşımak için kurulduğu yıldan itibaren büyük çaba sarf etmişti.

Üç kıtada hakimiyet kuran Osmanlı Devleti denizci devlet olma yönündeki arzusunu henüz imparatorluğun ilk yıllarında denizci komutanları vasıtasıyla göstermişti. Osmanlı Donanması'nın ilk tersanesini kuran Karamürsel Bey'in ardından II. Beyazıt zamanında İzmit ve Gelibolu'da da tersaneler kurarak donanmanın gelişmesini ve Akdeniz'in bir Türk gölü haline gelmesini sağlamıştı. II. Mehmed döneminde İstanbul'da kurulan Haliç Tersanesi ise Osmanlı donanmasına yaklaşık 470 yıl bilfiil hizmette bulunmuştu. Osmanlı Donanması Fatih Sultan Mehmed döneminden sonra yıkıldığı döneme kadar Kasımpaşa ve Haliç Tersanesi bölgesini donanmanın merkezi haline getirmişti. Haliç Tersanesi'ne kadar geçen zamanda İzmit ve çevresinde kurduğu tersanelerle gemi inşa faaliyetlerini sürdürmüştü. Karamürsel'den sonra kurulan İzmit Tersanesi, kapılarını tamamen kapattığı 1905 yılına kadar Osmanlı Devleti'ne hizmet vermiş, İzmit ve çevresinin tersane kültürü ile anılmasını sağlamıştı. İzmit'in sık ormanları ve İstanbul'a olan yakınlığı bu kültürün oluşmasında önemli bir etkendi. Yaklaşık 500 yıl bu kültüre ev sahipliği yapan İzmit Körfezi yeni kurulan Cumhuriyetle birlikte günümüze kadar bu özelliğini korumuştur.

İzmit Körfezi ve çevresi sadece Osmanlı İmparatorluğu zamanında değil Milli Mücadele yıllarında da cephane, mühimmat ve asker sevkiyatında önemli rol oynamıştı. Milli mücadelenin sona ermesinden sonra imzalanan Lozan Barışından sonra ise donanmanın kaderinin tamamen değiştiği bir yer olmuştu. Aslında İzmit Körfezi'ne yeni bir tersane yapmak fikri Cumhuriyetin kurulmasından 12 yıl önceye İngiliz ıslah heyetlerinden Amiral Limpus zamanına kadar uzanmaktaydı. İngiliz Vickers-Armstrong ile bugünkü Gölçük bölgesinde yeni bir tersane kurmak için anlaşma yapan Osmanlı Devleti yaklaşan I. Dünya Savaşı sebebiyle bu projeyi gerçekleştirememişti. Benzer projeyi I. Dünya Savaşında Alman Blohm und Voss şirketi de yapmak istemiş fakat bir netice alınamamıştı. İzmit Körfezine üçüncü tersane kurma girişimi ise Cumhuriyet döneminde Yavuz zırhlısının onarımı ile olmuştu.

Aslında Osmanlı Devleti donanma kurma ve tersane yapmak konusunda tecrübesiz bir devlet değildi. Ancak dünyada hızlı gelişen teknolojik ve siyasi gelişmelere pek uyum sağladığı söylenemez. Özellikle gemilerin zırh, pervane ve modern ateşli silah yeteneği kazandığı dönemde teknolojik olarak üstün konuma gelmesinden sonra kendi tersanelerinde artık gemi yapamaz duruma gelen Osmanlı devleti çareyi yurtdışından gemi almakta bulmuştu. Gemi alımlarında yaşadığı sorun ise; siparişi verilen gemilerin siyasi sebeplerden dolayı parasını ödemesine rağmen alamaması olmuştur. Zaten aldığı gemiler çoğunlukla yüksek maliyetle alınmış ya da ekonomik yönden güçlü devletlerin artık kullanılamaz duruma gelen (neredeyse hurdaya ayrılmış) modası geçmiş gemileriydi. Bu sebeptir ki, nicelik olarak üstün ama nitelik olarak zayıf bir donanma karşımıza çıkmaktaydı. Sadece gemilerin kifayetsizliği değildi Osmanlı Donanması'nın sorunu. Personel kifayetsizliği ve dar görüşlü denizci komutanlarında olumsuz etkisi Osmanlı Donanmasının gelişim göstermesinin önünde engel olarak durmaktaydı. Tabi ki bu konuda sadece II. Abdülhamid ve döneminin kötü yönetimini sorumlu tutamayız ama II. Abdülhamid zamanında donanmanın hareketsiz bırakılması, Balkan Savaşları'ndan başlayarak tüm savaşlarda ve hatta Cumhuriyet kurulduktan sonra bile deniz gücünü olumsuz etkilemiştir.

Donanma kurmak sadece gemi yapmak veya gemi sayısını sipariş yoluyla arttırmak mıdır? Elbette değildir. Donanma demek hele ki Osmanlı İmparatorluğu gibi neredeyse dört bir yanı denizlerle çevrili büyük bir toprak parçası üzerinde olan devletler için adeta bir kültürdür. Personeliyle, gemileriyle ve eğitimiyle bu kültür de geçmişten gelir ve geleceğe aktarılır. Bu süreç kısa bir zamanda da oluşmaz. Denizci Devlet tarifini bir ülkeye yaptığımızda o ülkenin deniz ve donanma konusunda her yönden ileri olduğunu kastetmiş oluruz. Deniz ticaretine önem vermesi ve tersaneler kurması buna örnek gösterilebilir. Fakat Osmanlı Devleti 18. yüzyıla kadar getirdiği bu donanma kültürünü sonrasında kaybetmiş, deniz ticareti yok olma noktasına geldiği gibi donanma kurma konusunda ise tamamen dışa bağımlı hale gelmiştir.

Osmanlı Devleti'nde 18. yüzyıldan sonra yoğun bir şekilde başlayan batılılaşma hareketlerinden donanması da nasibini almış ve Fransızlarla başlayan ıslahat heyetlerine daha sonra da İngiliz, İsveçli ve Alman uzmanlarda eklenmişti. Yetersiz bilgi ve teknoloji zafiyeti dışa kapalı Osmanlı Devletinin çağı yakalamasına engel olduğu en önemli göstergelerinden biri yaklaşık 200 yıl boyunca Osmanlı Donanması'nda görev alan bu ıslahat heyetleri olmuştur. Hiçbir imparatorluğun donanma, silah teknolojisi ve personel yetersizliği bakımından bu kadar yurtdışına bağılı olarak silahlı kuvvetlerini güçlendirmeye çalışması tabi ki kabul edilemez. Kaldı ki; gelen ıslahat heyetlerinin tabi olduğu ülkelerin Osmanlı Devleti ile tarih boyunca

süregelen mücadelesi ve topraklarındaki emelleri düşünürsek, gelen yabancı misyonların Osmanlı Donanması'nı güçlendirmesi ve yenilemesi için ne kadar samimi olabileceğini de rahatlıkla anlayabiliriz. Kendi teknolojisini üretemeyen, çağın gereklerine ayak uyduramayarak gelişen teknolojiyi yakalayamayan ve sanayi devrimini dışardan izleyen Osmanlı Devleti'nin de Çeşme'de, Navarin'de ve Sinop'ta yaşadığı felaketlere çok şaşırılmaması gerekir. Tabii ki Osmanlı Devleti'nin ekonomik olarak gücünün çok zayıfladığı Kırım Savaşı sonrasında adeta iflasa sürüklendiğini oysaki tam bu dönemde dünyada gemi teknolojisinde tarihin en büyük değişimlerinin yaşandığını da söylemeden geçmemeliyiz. Osmanlı Devleti bir teknoloji aldığında batılı devletler, ya o teknolojinin bir üstünü bulmuş oluyor (bu arada eski gemileri elden çıkartıyorlar) ya da Osmanlı Devleti yeni teknolojiyi ilk alan ama kullanamayan bir unsur olarak kalıyordu. 1890 yılı gibi batılıların dretnot tipi devasa zırhlı gemiler üretmeye başladıkları nispeten erken bir dönemde, ağaçtan yapılmış ve Japonya gibi bugün bile uzak sayılabilecek bir yere hem de muhalefetteki yöneticilerin bütün itirazlarına rağmen gönderilmesi, sadece bir kişinin dar görüşlü olması ile açıklanamaz. Bu daha öncede belirttiğimiz gibi Osmanlı Donanmasının esas problemi, “Denizci Devlet” olma özelliklerini, kültürünü kaybetmiş bir devletin sorunudur. Arada iyi yöneticilerin çıktığını kabul etmekle beraber Osmanlı Devleti'nin donanmasının son dönemlerde kötü yönetilmiş olmasının cezasını Trablusgarp'ta, Balkanlar'da ve I. Dünya Savaşında fazlasıyla hissetmiştir. Donanmanın gelişimini ülkedeki yerli sanayi ve sermaye ile birlikte teknolojinin gelişmemesi önemli ölçüde etkilemektedir. Osmanlı ekonomisi ve teknolojik yetersizlik donanma gücünü olumsuz etkilemiştir.

Bu kapsamda değerlendirecek Osmanlı Devleti'nde hiçbir şey yapılmamış olduğunu da söylemek doğru olmaz. İngiliz ıslah heyetinin başında bulunan Amiral Limpus zamanında yeni bir tersane kurma fikri olmuştu. 1911 yılında yapılan bu çalışmanın sonucunda İngiliz şirketlerinden Vickers-Armstrong'a yapım işinin verilmesinin Limpus ile bağlantılı olmadığını düşünmekte biraz saflık olur. I. Dünya Savaşı ile birlikte rafa kalkmış bu projenin I. Dünya Savaşı içinde Alman Blohm und Voss şirketine verilmesinde, o dönemde Osmanlı Devleti üzerindeki Alman nüfuzunun etkili olduğunu düşünebilir. Bunu Amiral Limpus zamanında İngiliz çıkarları ile karşılaştırıp benzer sonuçlara da ulaşabiliriz.

I. Dünya Savaşı'nın yitik bir donanmayla Osmanlı Devleti için bir hüsrana olduğunu kabul etmek gerekir. Tabii ki kahramanca ve cesaretle elindeki imkânları kullanıp düşmanla savaşan kahraman Türk askerinin elindeki kısıtlı bir donanma ile elde ettiği başarıları da küçümseyemeyiz. Ancak bir donanma varlığından söz etmemiz için topyekûn bir donanma

anlayışı içinde olmalıyız. Bu da ortak hareket etme kabiliyetine sahip ve silah gücünü en iyi kullanabilen bir donanma anlamına gelir ki bu yetenek Osmanlı Donanmasının neredeyse son iki yüz yıldır hiç beceremediği bir şeydir.

Mondros Ateşkesi sonrası Milli Müdafaa Vekâleti'nin elinde olan birkaç gemi parçasıyla artık bir donanma varlığından bile söz etmek çok mantıklı olmaz. Eldeki birkaç küçük gemiye rağmen özellikle Karadeniz'de silah ve cephane nakliyatında kahramanca görevler icra eden denizciler için belki de savaşın kaderini değiştirmiştir.

Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasının önemi kadar daha sonra yapılacak kalkınma hamleleri de henüz kurulan Türkiye Cumhuriyeti için hayati öneme haizdi. Çünkü Kurtuluş Savaşıyla birlikte fiziksel ve zihinsel yorgunluğun yanında maddi yetersizliklerde donanmanın yenilenmesi konusunda oldukça sıkıntı yaratıyordu. Kara Kuvvetleri zihniyetinin hâkim olduğu (Kurtuluş Savaşında bütün komutanların kara kuvvetlerinden olduğunu düşünürsek) bir ülkede üstelik para yokken donanmaya yatırım yapılması pek beklenemezdi. Fakat burada Mustafa Kemal Atatürk'ün çağdaş ve ileriye gören anlayışı, bütün maddi olumsuzluklara rağmen başta Yavuz zırhlısı olmak üzere bütün donanmayı elden geçirerek diğer donanmalarla en azından yakın düşmanlarımızla (Yunanistan) yarışacak kadar güçlenmesini sağlamıştı. Bırakın gemi sanayisini 1-2 fabrikanın dışında sanayisi bile bir hiçten ibaret Türkiye Cumhuriyeti bunu Mustafa Kemal Atatürk ve onun gibi düşünen insanlar ile beraber başarmıştı.

Yavuz ile başlayan tersane kurma girişimleri donanmanın da bölgeye taşınmasıyla Gölcük artık donanma ile anılır olmuştu. Donanma kurmak için Gölcük bölgesinin seçilmiş olması bugün haritaya bakan birine çok mantıklı gelmeyebilir. Körfeze sıkışmış pozisyonda duran ve dar bir coğrafyada hareket eden gemiler için bu üs o zamanki kara zihniyetli düşünce ürününün bir sonucu da olmuş olabilir. Üstelik donanma kurulduktan yaklaşık 30 sene sonra körfezin ağır sanayi şirketleriyle dolması ve neredeyse ülkenin en yoğun sanayi alanına sahip olması ve yoğun gemi trafiği İzmit Körfezi'nde donanmanın varlığını da tehdit etmektedir. Gölcük'te donanma ve tersanelerin kurulmasından sonra ülkenin birçok yerinde tersane ve limanlar faaliyete geçmişti. Fakat yapılan bütün bu limanlara rağmen Gölcük günümüzde bile popüler varlığını ve donanmanın kenti olmayı sürdürmektedir.

Denizci bir ülkenin donanmasının ülkeye getirdiği katma değeri göstermesi açısından Gölcük örnek bir şehirdir. Yavuz zırhlısı havuzlanma ve onarım maksadıyla bölgeye getirilene ve tersane kurulmaya başlayana kadar Gölcük diye bir yerleşim yoktu. Değirmendere ve

Kazıklı arasındaki boş araziden kurulu bu kent donanmanın kurulmasıyla yeniden dünyaya gelmişti. Gölçük donanma ile dünyaya gelmişti. Bugün bile Türkiye Cumhuriyeti'nde "Donanma Kenti" olarak bilinmektedir.



5. EKLER

EK-I Donanma Komutanları*

<u>KOMUTANLIK YAPTIĞI TARİH</u>	<u>KOMUTANLIK YAPAN</u>
1877 – 1894	Bozcaadalı Hasan Hüsni Paşa
1894 – 1897	Hüseyin Hüsni paşa
1897 – 1908	Hasan Rahmi paşa
10.1908 – 8.02.1910	Tuğ. Sir Douglas Gamble
02.1910 – 04.1910	Fot bey
04.1910 – 10.1910	Tuğa. Hugh Williams
20.12.1910 – 24.07.1912	Alb. Tahir Mehmet Bey
24.07.1912 – 18.08.1912	Alb. Sermet Fazlı Bey
18.08.1912 – 29.11.1912	Alb. Tahir Mehmet Bey
29.11.1912 – 06.02.1913	Alb. Ramiz Numan Bey
06.02.1913 – 14.11.1913	Alb. Tahir Mehmet Bey
14.11.1913 – 03.08.1914	Tuğa. Arthur Limpus
03.08.1914 – 03.09.1914	Yb. Arif Mehmet Bey
03.09.1914 – 24.08.1917	Amiral Souchon
24.08.1917 – 11.1918	Amiral Rebeur Paschwitz
11.1918 – 22.04.1920	Tuğa. Arif Ahmet Paşa
23.12.1922 – 23.01.1924	Alb. Hamdi Tefik Bey (Denizmen)
29.01.1924 – 11.05.1924	Yb. Hasan Fuat Bey (Kayacan)
11.05.1924 – 27.07.1924	Bnb. Aziz Mahmut Bey
11.08.1924 – 29.01.1925	Alb. Ahmet Saffet Bey (Ohkay)
29.01.1925 – 18.09.1926	Yb. Mustafa Necati Bey
18.09.1926 – 26.04.1928	Yb. Mustafa Fahri Bey (Tümbilen)**
26.04.1928 – 13.03.1930	Yb. Mehmet Fahri Bey (Engin)

* Tezel, 1973: s. 717-718; Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 1-74.

** 29 Ekim 1923 tarihinde Cumhuriyet'in ilan edilmesinden sonra Bahriye Vekâleti'nin kurulmasıyla Deniz Kuvvetleri'nin birinci makamı, Donanma Komutanlığı olarak belirlenmişti. 1949 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kurulana kadar mevcut durum bu şekilde devam etmiş ve Yarbay Mustafa Fahri Bey (Tümbilen)'den sonraki dört komutan aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri'ni de birincil makam olarak yönetmiştir (Tezel, 1973: s. 716).

13.03.1930 – 14.07.1945	Alb.-Kora. Mehmet Şükrü Bey*
30.08.1945 – 01.07.1949	Kora. Mehmet Ali Ülgen
02.07.1949 – 13.06.1950	Tüma. Mehmet Sadık Altıncan
23.06.1950 – 17.08.1952	Tüma. Ziya Rıdvan Koral
17.08.1952 – 26.08.1955	Tüma.-Kora. Kemalettin Bozkurt
26.08.1955 – 29.08.1956	Tüma. Fahri Sabit Korutürk
27.08.1956 – 27.08.1958	Kora. İbrahim Aziz Ulusan
27.08.1958 – 02.09.1959	Kora. Ahmet Zeki Özak
02.09.1959 – 22.06.1960	Kora. Rafet Arnom
22.06.1960 – 23.06.1961	Tuğa.-Tüma. Mehmet Emin İlker
23.06.1961 – 21.08.1964	Tüma.-Kora. Haydar Olcay Noyan
29.08.1964 – 05.09.1966	Kora. Bahattin Özülker
06.09.1966 – 21.08.1968	Kora. Celal Eyiceoğlu
27.08.1968 – 25.08.1969	Kora. Mehmet Kemal Kayacan
25.08.1969 – 27.08.1970	Kora. Turgut Kunter
29.08.1960 – 25.08.1972	Ora. Mehmet Kemal Kayacan
25.08.1972 – 28.08.1973	Kora. Mehmet Hilmi Fırat
28.08.1973 – 20.08.1974	Kora. Saim Bülend Ulusu
20.08.1974 – 23.08.1976	Kora. Arif Akdoğanlar
23.08.1976 – 10.08.1980	Kora-Ora. Nejat Tümer
10.08.1980 – 24.08.1981	Kora. Nejat Serim
24.08.1981 – 23.08.1983	Kora.-Ora. Zahit Atakan
23.08.1983 – 21.08.1986	Kora.-Ora Emin Göksan
21.08.1986 – 18.08.1988	Ora. Orhan Karabulut
18.08.1988 – 17.08.1990	Ora. İrfan Tınaz
17.08.1990 – 18.08.1992	Ora. Vural Beyazıt
18.08.1992 – 16.08.1995	Kora.-Ora Güven Erkaya
16.08.1995 – 22.08.1997	Kora.-Ora. Salim Dervişoğlu
22.08.1997 – 16.08.1999	Kora.-Ora. İlhami Erdil
16.08.1999 – 15.08.2001	Kora./Ora. Bülent Alpaya

* Mehmet Şükrü Bey; 1931 yılında Donanma Komutanlığı'nın kapatılmasından önce Mehmet Şükrü (Ültanır) Bey olarak 13.03.1930 ile 24.11 1931 yılları arasında ve 1935 yılında Donanma Komutanlığının tekrar kurulmasından sonra da Şükür Okan ismiyle de 30.09.1935 ile 14.07.1945 tarihleri arasında iki kez Donanma Komutanlığı görevi yapmıştır (Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002: s. 19).

15.08.2001 – 15.08.2003
15.08.2003 – 19.08.2005
19.08.2005 – 15.08.2007
15.08.2007 – 14.08.2009
14.08.2009 – 09.08.2011
09.08.2011 – 29.01.2013
29.01.2013 – 19.08.2013
16.08.2013 – Devam

Kora./Ora. Özden Örnek
Kora./Ora. Yener Karahanoğlu
Kora./Ora. Metin Ataç
Kora./Ora. Uğur Yiğit
Kora./Ora. Emin Murat Bilgel
Kora./Ora. Nusret Güner
Kora. Bülent Bostanoğlu
Kora./Ora. Veysel Kösele



EK-II**Gölcük Tersanesi Komutanları*****KOMUTANLIK YAPTIĞI TARİH**

23.03.1931 – 11.12.1933
11.12.1933 – 11.11.1934
11.11.1934 – 18.08.1938
18.08.1938 – 15.08.1941
15.08.1941 – 28.07.1942
28.07.1942 – 23.10.1942
13.10.1942 – 20.09.1943
20.09.1943 – 29.08.1947
29.08.1947 – 01.07.1949
01.07.1949 – 28.04.1950
28.04.1950 – 19.04.1951
19.04.1951 – 24.04.1954
24.04.1954 – 13.11.1955
13.11.1955 – 21.09.1957
21.09.1957 – 25.08.1959
15.08.1959 – 12.10.1960
12.10.1960 – 11.09.1965
11.09.1965 – 29.08.1968
29.08.1968 – 15.08.1972
15.08.1972 – 08.08.1975
08.08.1975 – 07.08.1979
07.08.1979 – 20.08.1980
20.08.1980 – 15.08.1986
15.08.1986 – 15.08.1988
15.08.1988 – 15.08.1990
15.08.1990 – 16.08.1991
16.08.1991 – 16.08.1994
16.08.1994 – 22.08.1996
22.08.1996 – 30.08.1999

KOMUTANLIK YAPAN

Bnb. Emrullah Apak
Yb. İsmail Hakkı Önduygu
Alb. Naim Arnas
Alb. Mustafa Sağlam
Alb. Safiyettin Dağada
Alb. Kemal Ülsenin
Tüma. Ertuğrul Ertuğrul
Tüma. Mustafa Sağlam
Tuğa. Kemalettin Bozkurt
Tuğa. Tarık Ersuna
Alb. Cevdet Mutuk
Tuğa. Kazım Meriç
Tuğa. Adnan Kaynar
Tuğa. Kazım Ögel
Tuğa. Namık Taçkın
Tuğa. İzzettin Gögen
Tuğa. Şerif Oskay
Tüma. Fikri Boran
Tüma. Abdülkerim Olcay
Tüma. Nejat Özgece
Tüma. İsmail Kılıkış
Tuğa. Rüchan Arkan
Tüma. Nezih İşeri
Tüma. Ömer Şentürk
Tüma. Naci Gözübüyük
Tuğa. Ersan Tezmen
Tuğa. Erol Yüksel
Tuğa. Nejat Güldiken
Tuğa. Ersin Güler

* Gölcük Tersanesi Tarihçesi, 1999: s. 81-82.

30.08.1999 – 10.08.2001
10.08.2001 – 09.08.2002
09.08.2002 – 25.08.2003
25.08.2003 – 17.08.2005
17.08.2005 – 21.08.2009
21.08.2009 – 12.08.2015
12.08.2015 – Devam

Tuğa. Mazlum Savaş Onur
Tuğa. Mehmet Ali ınar
Alb. Cem Parlar
Alb. Doğan zdemir
Tuğa. Nurhan Kayhaoğlu
Tuğa. Mehmet Şevki Őekerefeli
Tuğa. Aydın Eken





İzmit Donanma Cemiyeti Heyeti İdarresi
 1- İzmit merkez şubesi reisi Hacı Ali Bey. 2- azadan belediye reisi Abidin Bey. 3- azadan müderrisiyyinden Rafet Bey. 4- azadan meclis idare azasından Ahmet Efendi. 5- azadan belediye azasından Eşraf Efendi. 6- azadan Reji memurlarından Hüseyin Efendi. 7- azadan belediye azasından Cemal Efendi. 8- azadan belediye azasından Karabet Efendi. 9- Reji kâtibi Şevki Efendi.

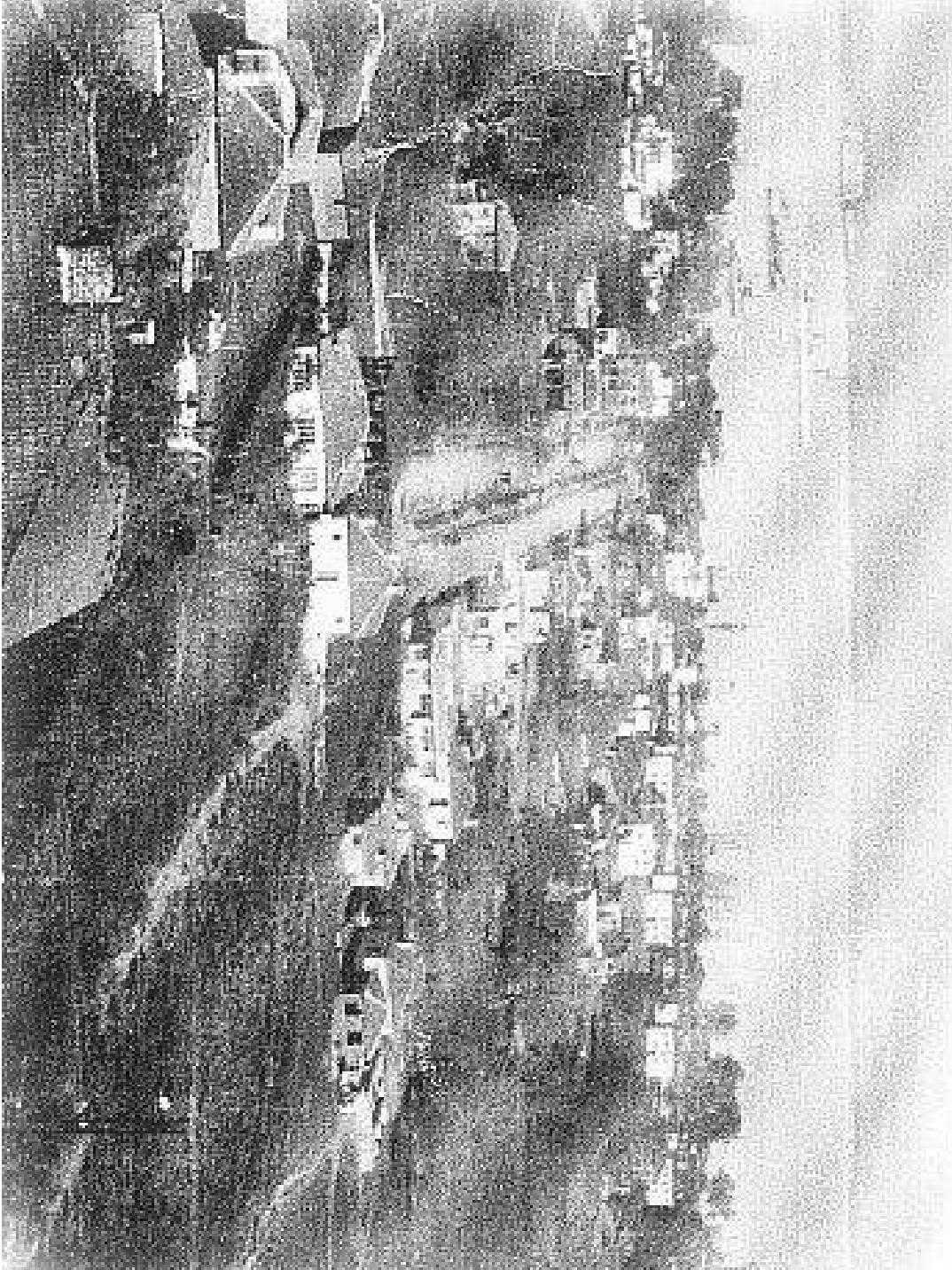
İZMİT DONANMAYI OSMANİ CEMİYETİ HEYET İDARESİ

- 1-İzmit merkez şubesi reisi Ali Bey. 2-azadan belediye reisi Abidin Bey. 3-azadan müderrisiyyinden Rafet Bey. 4-azadan meclis idare azasından Ahmet Efendi. 5-azadan belediye azasından Eşraf Efendi. 6-azadan Reji memurlarından Hüseyin Efendi. 7-azadan belediye azasından Cemal Efendi. 8-azadan belediye azasından Karabet Efendi. 9-aza Reji kâtibi Şevki Efendi.



EK-V

İlk Kurulduğu Zamanlar Gölçük (Tarihsiz)



EK-VI Rauf Bey Oteli - Gölcük Limanı



EK-VII Gölcük (Tarihsiz)

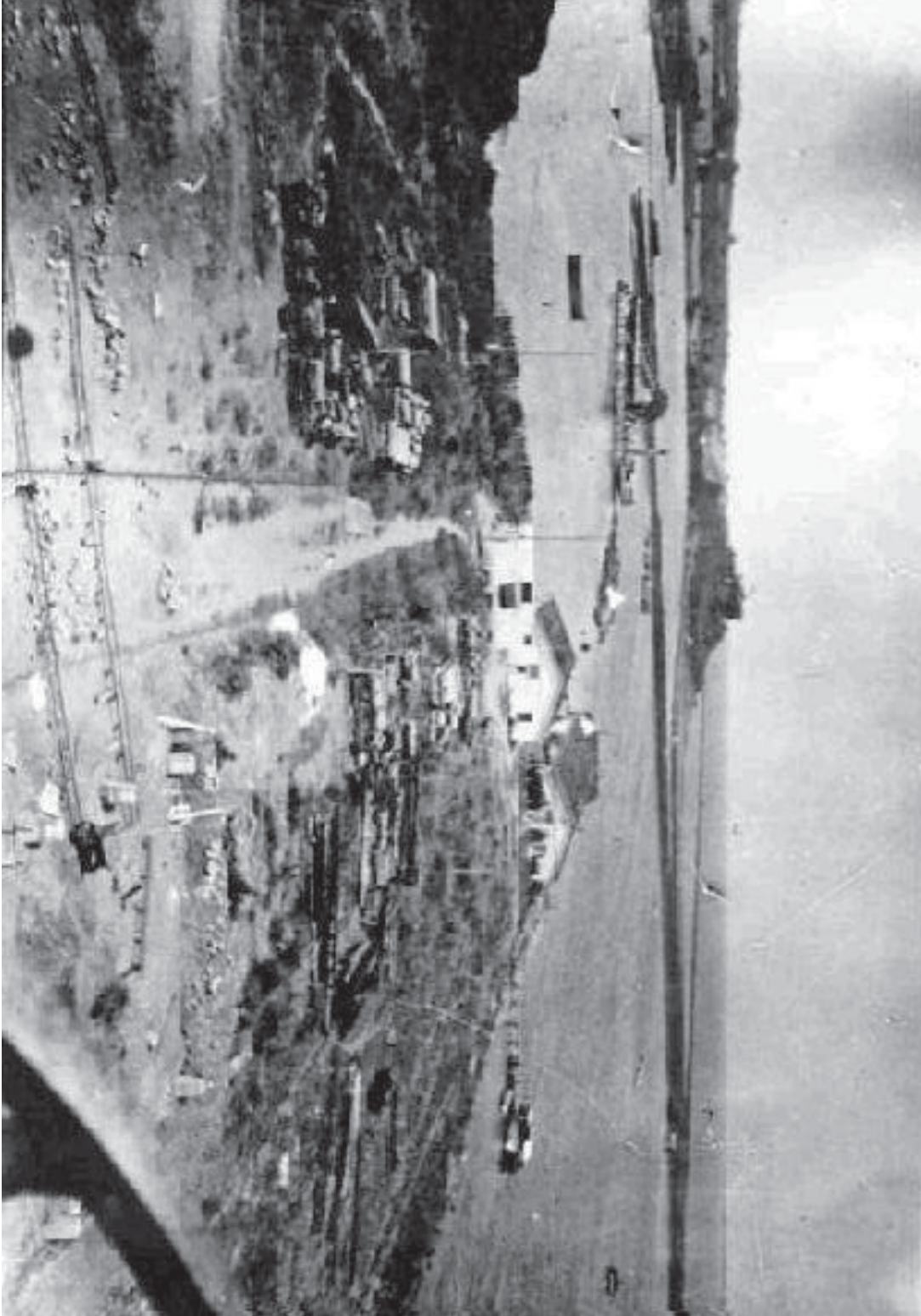


EK-VIII 1929 - Gölçük



EK-IX

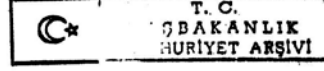
Gölcük tersanesinde Flander Şirketinin İnşa Ettiği Barakalar



EK-X Gölükler Bölgesi – Gölük (Tarihsiz)



Projesinin Hollanda Şirketine İhale Edilmesi



T. C.
BAŞVEKÂLET
MUAMELÂT MÜDÜRLÜĞÜ

KARARNAME

Şube:
Sayı: 2

782 Millî Müdafaa Vekâletinden yazılan 3.haziran.934 tarih ve 41068 numaralı tezkerede ; Gölcükte yapılacak liman tersanesi projelerinin inzarı işi Amsterdam'da kâin Nederladsche Maatshappij Voor Havenwerken Firmasına 9/5/934 tarihinde ihale edildiği bildirilmiş ve ancak seri ve salim bir şekilde intacını temin maksadile bu husustaki mukaveleye "fennî ihtilâfların Mütihassıs Heyetler marifetile halli" için bir fıkra ilâvesi hakkında bir karar ittihazı teklif edilmiştir. Bu iş İcra Vekilleri Heyetince 4/6/934 te görüşülerek Hazineyi alâkadar eden teahhüdattan mütevellit ihtilâfların tahkim yoluna gidilmeyerek mahakimin nazarı halline arzı 13/8/340 tarih ve 806 numaralı kararname iktizasından ise de bu projelerin ayrı bir ehemmiyet ve hususiyeti olduğu ve teklif edilen usulün, idarî ve hukukî mahiyeti haiz olmayıp münhasıran fennî hususlara müteallik bulunduğu ve Maliye Vekâletinin de bu hususa muvafakat ettiği anlaşıldığından yalnız bu işe maksur kalmak kaydıla "fennî ihtilâfların Mütihassıs Heyetler marifetile halli" için mukaveleye bir fıkra ilâvesi muvafık görülmüştür.

4/6/934

REİSİCÜMHUR

Jazir M. Kemaly

Bş. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

Jazir

S. Sarı

Ö. Ö. Ö.

S. Kaya

Ha. V. V.

Ma. V.

Mf. V.

Na. V.

S. Kaya

V. V. V.

M. M.

İk. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

u. C. C.

S. M. M.

M. M. M.

M. M. M.

030 18 01 02 45 39 2

6. KAYNAKÇA

A. Arşiv ve Ana Kaynaklar

1. Arşivler

Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri

BOA, C..ML. 549.22581 / 1257
BOA, Y.PRK.UM., 15.109 / 1307
BOA, DH.MKT. 1678.116 / 1307
BOA, DH.MKT. 1709.26 / 1307
BOA, DH.MKT. 1744.1 / 1307
BOA, BEO, 740.55442 1313
BOA, Y.PRK.ASK. 126.64 / 1314
BOA, Y.PRK.ASK. 153.31 / 1317
BOA, Y..PRK.ASK. 168.62 / 1318
BOA, Y.MTV. 263.198 / 1322
BOA, BEO. 3099.232358 / 1325
BOA, İ..BH. 8.29 / 1326
BOA, A.DVN.MKL. 89.27 / 1328
BOA, HR.HMŞ.İŞO. 103.20 / 1328
BOA, A.MKT.MHM. 737.8 / 1329
BOA DH.İD. 74.30 / 1329
BOA, BEO. 3879.290899 / 1329
BOA, İ..BH, 10.25 / 1329
BOA, BEO. 4063.304684 / 1330
BOA, MV. 165.82 / 1330
BOA, MV.227.106 / 1330
BOA, A.MKT.MHM. 742.15 1330
BOA, HR.HMŞ.İŞO, 115.23 / 1330
BOA, BEO. 3998.299809 / 1330
BOA, BEO. 4191.314283 / 1331
BOA, MV. 178.79 / 1331
BOA, DH.H. 61.68 / 1331
BOA, BOA, DH.İD. 151.12 / 1332

BOA, DH.İD. 161.2.11 / 1332
BEO. 4248.318538 / 1332
BOA, BEO. 4267.319960 / 1332
BOA, BEO. 4284.321253 / 1332
BOA, BEO. 4304.322782 / 1332
BOA, DH.SYS. 39.65 / 1332
BOA, İ. DÜİT 8.96 / 1332
BOA, MV. 235.34 / 1332
BOA, MV. 232.10 / 1332
BOA, BEO. 4248.318578 / 1332
BOA, DHEUM 5.87 / 1333
BOA, SFR. 71.110 / 1335
BOA, DH.SFR. 78.214 / 1335
BOA, HR.İM. 21.154 / 1923
BOA, HR.İM. 21.64 / 1923
BOA, HR.İM. 21.161 / 1923
BOA, HR.İM. 199.15 / 1926
BOA, HR.İM. 199.61 / 1926
BOA, Y.PRK.ASK. / 260.94

Başbakanlık Cumhuriyet Arşiv Belgeleri

BCA, 30.18.1.1, 28.23.11
BCA, 30.18.1.1., 9.27.13 / 1340
BCA, 30.18.1.1, 10.42.10 / 1340
BCA, 30.10.0.0, 62.420.3 / 1341
BCA, 30.18.1.1., 13.28.12 / 1341
BCA, 30.18.1.1., 17.81.18 / 1341
BCA, 30.18.1.1, 11.54.7 / 1924
BCA, 30.10.0.0, 62.418.1 / 1925
BCA, 30.18.1.1, 18.16.16 / 1926
BCA, 30.10.0.0, 15311, 152.75.11 / 1926
BCA, 30.10.0.0, 1554, 153.80.4 / 1926
BCA, 30.18.1.1, 17.82.8 / 1926
BCA, 30.18.1.1., 20.47.13 / 1926

BCA, 30.18.1.1, 20.54.20 / 1926
BCA, 30.18.1.1., 24.37.9 / 1927
BCA, 30.18.1.1, 26.54.9 / 1927
BCA, 030.10.0.0, 63.422.6 / 1927
BCA, 30.18.1.1, 26.57.7 / 1927
BCA, 30.10.0.0, 45.292.18 / 1928
BCA, 30.18.1.1, 26.65.12 / 1928
BCA, 30.18.1.2, 3.27.1 / 1929
BCA, 30.18.1.2, 4.40.14 / 1929
BCA, 30.18.1.2, 5.43.16 / 1929
BCA, 30.18.1.2, 15.80.14 / 1930
BCA, 3018.1.2, 24.71.2 / 1931
BCA, 30.10.0.0, 23710, 199.360.10 / 1931
BCA, 30.18.1.2, 23.62.20 / 1931
BCA, 30.18.1.2, 35.26.7 / 1933
BCA, 30.18.1.2, 33.10.16.13872 / 1933
BCA, 30.10.0.0, 63.422.13 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 45.39.2 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 47.58.11 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 48.66.8 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 43.20.4 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 46.49.7 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 46.46.1 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 43.16.4 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 42.5.11 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 42.2.3 / 1934
BCA, 30.18.1.2, 53.21.13 / 1935
BCA, 30.18.1.2, 58.75.8 / 1935
BCA, 30.18.1.2, 58.78.9 / 1935
BCA, 30.18.1.2, 63.29.19 / 1936
BCA, 30.18.1.2, 68.77.3 / 1936
BCA, 30.18.1.2, 76.54.13 / 1937
BCA, 30.18.1.2, 77.69.2 / 1937
BCA, 30.18.1.2. / 77.67.4 / 1937

BCA, 30.18.1.2. / 81.106.2 / 1937
BCA, 30.18.1.2, 78.77.20 / 1937
BCA, 30.18.1.2, 84.63.13 / 1938
BCA, 30.18.1.2, 84.84.15 / 1938
BCA, 30.18.1.2, 83.50.17 / 1938
BCA, 30.18.1.2, 82.21.12 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 82.11.12 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 82.11.7 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 82.26.16 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 82.30.19 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 83.40.17 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 84.69.16 / 1938
BCA, 30.18.1.2. / 85.92.12 / 1938
BCA, 30.18.1.2, 84.65.2 / 1938
BCA, 30.18.1.2, 85.91.18 / 1938
BCA, 30.10.0.0, 63.422.14 / 1938
BCA, 030.18.02. 83.34.13 / 1938
BCA, 30.10.0.0, 63.422.16 / 1939
BCA, 30.18.1.2. / 88.75.9 / 1939
BCA, 30.18.1.2. / 91.59.19 / 1940
BCA, 30.10.0.0, 63.423.3 / 1940
BCA, 30.18.1.2, 90.21.2 / 1940
BCA, 30.18.1.2, 90.11.11 / 1940
BCA, 30.18.1.2, 95.61.12 1941
BCA, 30.18.1.2, 94.18.13 1941
BCA, 30.18.1.2, 94.11.17 / 1941
BCA, 30.18.1.2, 96.89.12 / 1941
BCA, 30.18.1.2, 99.59.5 1942
BCA, 30.18.1.2, 98.25.15 1942
BCA, 30.18.1.2, 99.64.6 1942
BCA, 30.18.1.2, 98.39.8 / 1942
BCA, 30.18.1.2, 97.125.3 / 1942
BCA, 30.10.0.0, 63.423.9 / 1942
BCA, 30.18.1.2, 98.50.7 / 1942

BCA, 30.10.0.0, 48.311.5 / 1942
BCA, 30.10.0.0, 63.423.11 / 1943
BCA, 30.10.0.0, 63.423.12 / 1943
BCA, 30.10.0.0, 159.120.10 / 1943
BCA, 30.18.1.2, 101.23.10 / 1943
BCA, 30.18.1.2, 104.1.6 / 1943
BCA, 30.18.1.2, 101.15.11 / 1943
BCA, 30.18.1.2, 102.38.8 / 1943
BCA, 30.10.0.0, 48.310.10 / 1943
BCA, 30.18.1.2, 101.29.4 1943
BCA, 30.18.1.2, 105.43.1 / 1944
BCA, 30.18.1.2, 107.83.1 / 1944
BCA, 30.18.1.2, 107.83.8 / 1944
BCA, 30.11.1.0, 166.6.11 / 1944
BCA, 30.18.1.2, 104.18.19 / 1944
BCA, 30.10.0.0, 62.417.37 / 1945
BCA, 490.1.0.0, 242.963.4 /1945
BCA, 30.81.1.2, 109.69.4 1945
BCA, 30.18.1.2, 107.94.19 1945
BCA, 30.0.18.1.2, 112.70.3 1946
BCA, 30.18.1.2, 112.64.19 1946
BCA, 30.18.1.2, 114.61.1 / 1947
BCA, 30.18.1.2, 114.67.12 1947
BCA, 30.18.1.2, 114.67.12 1947
BCA, 30.18.1.2, 114.67.10 1947
BCA, 30.18.1.2, 114.44.11 1947
BCA, 30.18.1.2, 115.70.5 1947
BCA, 30.18.1.2, 115.76.11 1947
BCA, 30.18.1.2, 117.72.7 1948
BCA, 30.18.1.2, 121.86.6 1949
BCA, 30.18.1.2, 117.62.5 1948
BCA, 30.18.1.2, 118.105.4 1949
BCA, 30.18.1.2, 119.34.4 1949
BCA, 30.18.1.2, 120.62.4 1949

BCA, 30.18.1.2, 121.95.11 1950
BCA, 30.18.1.2, 121.95.12 1950
BCA, 30.18.1.2, 122.27.14 / 1950
BCA, 30.18.1.2, 127.81.4 / 1951
BCA, 30.18.1.2, 124.106.1 1951
BCA, 30.18.1.2, 126.44.1 1951
BCA, 30.18.1.2, 127.90.20 1951
BCA, 30.18.1.2, 127.88.18 1951
BCA, 30.18.1.2, 125.25.17 1951
BCA, 30.18.1.2, 126.69.2 1951
BCA, 30..10.0.0. 156.95.27 / 1952
BCA, 30.18.1.2, 128.34.9 / 1952
BCA, 30.18.1.2, 130.81.15 1952
BCA, 30.18.1.2, 128.18.11 1952
BCA, 30.18.1.2, 132.60.17 / 1953
BCA, 30.18.1.2, 134.106.16 / 1954
BCA, 30.18.1.2, 140.65.1 1955
BCA, 30.18.1.2, 138.112.19 / 1955
BCA, 30.18.1.2, 143.43.6 / 1956
BCA, 30.18.0.0, 74.470.15 / 1957
BCA, 30.1.0.0, 58.357.8 / 1957
BCA, 30.18.1.1, 12.66.7 / 1966
BCA, 30.18.1.2, 368.69.16 / 1977

2. Zabıt Cerideleri

TBMM Zabıt Cerideleri

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre III, Cilt II, İçtimai sene I, 32. Birleşim.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre II, Cilt XI, İçtima II

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, 8. Dönem, 19. Cilt

Türkiye Büyük Millet Meclisi Zabıt Ceridesi, Devre I, Cilt XVIII

B. Süreli Yayınlar

1. Gazeteler

Milliyet Gazetesi

Cumhuriyet Gazetesi

Resmi Gazete

2. Mecmualar

Deniz Kuvvetleri Dergisi

Donanma Dergisi

Deniz Mecmuası

Türkiye Büyük Millet Meclisi Tutanak Dergisi

TDK Sözlüğü

C. Araştırma Eserleri

1. Kitaplar, Hatıratlar, Tezler

Kitaplar ve Hatıratlar

Ağaoğlu, Samet (1998). **Babamın Arkadaşları**, İstanbul: İletişim Yayınları.

Aksel, Atilla (2001). **Kocaeli 2001** Kocaeli: Altan Matbaası.

Alpagut, Ali Haydar Emir (1932). **Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi**, İstanbul: Deniz Matbaası.

Apatay, Çetinkaya (2004). **Türk Japon İlişkileri ve Ertuğrul Firkateyninin Öyküsü**, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.

Atabey, Figen (2002). **Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâh Basımevi.

Aybars, Ergun (2006). **İstiklal Mahkemeleri**, İzmir: Zeus Kitapevi.

Armaoğlu, Fahir (1993). **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-1980**, Ankara: İş Bankası Kültür Yayınları.

Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (1997). Cilt: 1, Bölüm: 5, Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu.

Bargut, Şemsettin (t.y.) **I. Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekâtı (Seferberlikten Lozan'a)**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.

Baş, Ersan (2008). **Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü**. İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi, Deniz Basımevi.

Batmaz, Şakir (2009). **"II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi"** Haz./Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Türk Denizcilik Tarihi, Cilt 2, İstanbul: Deniz Basımevi. ss. 159-173

Bayar, Methi (2004). **İstiklâl Savaşında Türk Denizcileri**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.

Berkes, Niyazi (2015). **Türkiye'de Çağdaşlaşma**, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

Besbelli, Saim (2005). **Çanakkale'de Türk Bahriyesi (1914-1918)**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.

Birinci Dünya Harbinde Türk Deniz Harekâtı (1996). Cilt: 8, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Yayınları.

Bostan, İdris (1992). **Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I, Tersanede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)**, 150. Yılında Tanzimat'tan Ayırbasım, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

----- (2006). **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, İstanbul: Kitap Yayınları.

----- (2009). **"Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği"**, Haz./Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Türk Denizcilik Tarihi, Cilt:1, İstanbul: Deniz Basımevi, ss. 85-97

----- (2010). **Osmanlılar ve Deniz**, İstanbul: Küre Yayınları.

Büyüktuğrul, Afif (1982). **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, Cilt 2**, İstanbul: Deniz Basımevi.

----- (1983). **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt.3**, İstanbul: Deniz Basımevi.

----- (1984). **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt.4**, İstanbul: Deniz Basımevi.

----- (1967). **Cumhuriyet Donanması**, İstanbul: Deniz Basımevi.

----- (2006). **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, İstanbul: Deniz Basımevi.

Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedisi, (1986). **"Kabotaj"**, İstanbul: Gelişim Yayınları, Cilt: 8, s. 6541

Cumhuriyet Donanması (2005). İstanbul: Deniz Basımevi, İstanbul 2005

Çam, Yusuf (1993). **Milli Mücadelede İzmit Sancağı**, İstanbul: İzmit Rotary Kulübü Yayınları.

Çanakkale Deniz Savaşları 1915 (2004) (Haz. Çanakkale Boğaz Komutanlığı), İstanbul: Deniz Basımevi.

Çelik, Y. Necdet, (2002). **Körfezde Bahriye**, Gölcük: Donanma Komutanlığı Basımevi.

Çoker, Fahri (1976). **Sir Henry. F. Woods'un Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909**, İstanbul: Milliyet Yayınları.

----- (1994 (a)). **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhı Basımevi.

----- (1995) **Türk Parlamento Tarihi, TBMM III. Dönem 1927-1931, Cilt III**, Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları.

----- (2000) **Deniz Harp Okulumuz**, Ankara: Deniz Basımevi.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi 1923-1935, Ankara: Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü

Deniz Ticaret Odası (1990). **Ulusal Deniz Ticaretimizin Sektörel Bir Değerlendirilmesi**, İstanbul

Donanma Komutanlığı Tarihçesi (2002). Gölcük: Donanma Basımevi.

Eken, Aydın (2003). **Ord. Prof. Ata Nutku Türk Gemi İnşa Endüstrisi ve Mühendislik Eğitiminin Önderi**, İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Vakfı Yayınları.

Deniz Kuvvetleri Erdek (2006). Erdek Basımevi.

Erim, Nihat (1953). **Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri, Cilt:1**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Dökmen, Erol (t.y). **Anılarda Donanma, Tersane ve Gölcük**, Tarihte Gölcük Gölcük'te Tarih, (Haz. Tülin Bozkurt Cengiz), Gölcük: Gölcük Belediyesi Kültür Yayınları, ss. 124-129

Fahri Engin Hatıratı, (2004) (Der. Afif Büyüktuğrul), Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.

Fıratlı, Nezih (1971). **İzmit Şehri ve Eski Eserleri Rehberi**, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

Galitekin, Ahmet Nezih (2006). **Gölcük Tarihçe ve Kültür Mirası Eserler**, Gölcük: Gölcük Belediyesi Kültür Yayınları.

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

----- (2001). **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Gökçay, Namık (2009). **İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri 1530-1952**, İstanbul, Deniz Basımevi.

Gölcük Liman, Tersane ve Üssübahri Muvakkat Projesi, (1935). Netherland Harbour Works Co, Gölcük: Gölcük Proje Bürosu.

Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi 1926-1999, (1999). Gölcük.

Gömlüksiz, Eda Gülşen (2009). “**II. Meşrutiyet’ten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği**” Haz./Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Türk Denizcilik Tarihi, Cilt:2, İstanbul: Deniz Basımevi, ss. 175-191

Gülen, Nejat (2001). **Şanlı Bahriye**, İstanbul: Kastaş Yayınları.

Gülyüz, Ahmet, Langensiepen Bernd, (2007). **Cumhuriyet Donanması 1828-1923**, İstanbul: Denizler Kitabevi.

Gürdeniz, Cem (2013). **Hedefteki Donanma**, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul 2013

Güngen Coşkun, **Denizlerdeki Türk Bilinebilenden Osmanlı’nın Sonuna Kadar**, İstanbul: Deniz Basımevi.

Güvenç, Serhat (2011). **Osmanlı’nın Drednot Düşleri**, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.

----- (2005). **Drednot Ateşi ve Osmanlı Devleti Reşadiye ve Sultan Osman Savaş Gemilerinin Öyküsü**, İstanbul: Deniz Basımevi.

Güvenç, Serhat, Barlas Dilek (2010). **Bir Cumhuriyet Kurumu Yaratmak: Atatürk’ün Donanması, 1923-1931, Tarihsel Perspektiften Türkiye’de Güvenlik Siyaseti, Ordu ve Devlet**, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Hacıoğlu, Doğan (2013). **Tanzimat’tan I. Dünya Harbine Osmanlı Bahriyesi**, İstanbul: Deniz Basımevi.

Hatipoğlu, Halil N (2005). **Anadolu’da İlk Türk Denizciliği**, İstanbul: Deniz Basımevi.

Hergüner, Mustafa (1992). **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları.

----- (2000). **Kurtuluş Savaşında Deniz Şehitlerimiz ve Kahraman Gemilerimiz (Aydın Reis ve Preveze Gambotları)**, İstanbul: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi.

----- (2003). **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)**, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayın No:62.

----- (2011). **II. Dünya Savaşında Türk Denizciliği**, İstanbul: Kastaş Yayınları.

Işın, İ. Bülent (2004). **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.

Işın, İ. Bülent (2004). **Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi 1923'ten 2005'e**, İstanbul: Deniz Basımevi (2006).

Işın, Mithad (1946). **Balkan Savaşı Deniz Cephesi**, İstanbul: Deniz Basımevi.

----- (1946). **Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi**, Ankara: Genelkurmay Basımevi.

İnönü'nün Söylev ve Demeçleri-I (1946). İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

İnal, Nail (2005). **Bir İzmit'linin Hasan Tahsin Elbeyoğlu'nun Anıları**, İzmit: Kocaeli Dokümantasyon Merkezi

İslam, Nadir Latif (1966). **Türkiye'de Gensoru ve Meclis Tahkikatı**, Ankara.

İnalçık, Halil (2009). “**Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gâzî Beylikleri, Bizans ve Haçlılar**” Ed. İdris Bostan, Salih Özbaran. **Türk Denizcilik Tarihi**, Cilt I, İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, ss. 31-49

İstiklal Harbinde Bahriyemiz (2003). Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.

Karal, Enver Ziya (1988 (a)). **Osmanlı Tarihi Cilt VII. Islahat Fermanı Devri**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

----- (1988 (b)). **Osmanlı Tarihi VIII. Cilt Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri (1876-1907)**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Karavar, Hilal (2007). **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İzmit Çuha Fabrikası 1844-1920**, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayınları.

Lewis, Bernard (2015). **Modern Türkiye'nin Doğuşu**, İstanbul: Arkadaş Yayıncılık.

Ludwig, Emil (1968). **Yavuz ve Midilli**, İstanbul: Burçak Yayınevi.

Mahan, Alfred Thayer (2003). **Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi**, İstanbul: Q-Matris Yayınları.

Makela, Matti E (2006). **Yavuz (Goeben)'un İzinde**, İstanbul: Deniz Basımevi.

Maman, Kamîl (2014). **Kara Defter, Atatürk'ün Silah Arkadaşı İhsan Eryavuz Anlatıyor, Milli Mücadele ve Lozan**, İstanbul: Timaş Yayınları

- Meray, Seha L, Olcay Osman (1977). **Osmanlı İmparatorluğu'nun Çöküş Belgeleri**, Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Meray, Seha L, (2003). **Lozan Barış Konferansı Tutanaklar ve Belgeler**, Cilt: 2 İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Metel, Raşit (1960). **Türk Denizaltıcılık Tarihi**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- (2005). **Atatürk ve Donanma**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Mühlman, Carl (1998). **Çanakkale Savaşı: Bir Alman Subayının Notları**, İstanbul: Timaş Yayınları.
- Mütercimler, Erol (1992). **Kurtuluş Savaşı'na Denizden Gelen Destek**, İstanbul: Yaprak Yayınları.
- Olgaç, Necmettin (2006). **Türk Deniz Tarihi Özeti**, İstanbul: Deniz Basımevi
- Osmanlıdan Cumhuriyete Adlarıyla Süregelen Gemiler** (2010). İstanbul: Deniz Basımevi.
- Öndeş, Osman (2013). **Hasan Rahmi Paşa ve Hatıratı**, İstanbul: Alfa Yayınları.
- Özcan, Besim (2008). **Sinop Deniz Felaketi**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- Özçelik, Selahittin (2000). **Donanma-yı Osmanî Muavenet-î Milliye Cemiyeti**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Öztüre, Avni (1969). **Nicomedia İzmit Tarihi**, İstanbul: Çeltüt Matbaacılık Kollektif Şirketi.
- (1981). **Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi**, İstanbul: Öztüre Yayınları.
- Paşa, Cemal (1959). **Hatıralar**, İstanbul: Selek Yayınları.
- Polat, Soner (2008). **Denizin Koruyucuları Deniz Kuvvetleri Tarihi**, Ankara: Deniz Kuvvetleri Basımevi.
- Poyrazın Getirdikleri, Atatürk ve Deniz Politikamız** (2004). Der. Cem Gürdeniz, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Ross, Ayşe Çalık (2007). **Ancient İzmit Nicomedia**, İstanbul: Delta Publishing.
- Sancar, Erdinç (2006). **21.yy Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi**, İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- Sancar, Erdinç (2009). **“Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Kurulması, Yeniden Yapılandırılması (1921-1949)”** (Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar) Türk Denizcilik Tarihi, Cilt: İstanbul: Deniz Basımevi, ss. 237-245
- Sancar, Nejdet (1973). **İsmet İnönü ile Hesaplaşma**, Ankara: Afşin Yayınları.

- Saner, Nejat (1975). **Atatürk Dönemi 19 Altın yılın Öyküsü**, İstanbul: Milliyet Yayınları.
- Savfet Bey (1994). **Bahriye Tarihimizden Filesalar** , İstanbul: Deniz Basımevi.
- Sayar, H. Mustafa (2010). **Roma Tarihi**, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Uzaktan Eğitim Fakültesi.
- SEKA Kâğıt Fabrikası ve Sekapark, Bir Dönüşümün Öyküsü** (t.y.). Kocaeli: Kocaeli Belediyesi, Tarihsiz
- Şimşek, Erdoğan (2006). **Dünden Bugüne Ertuğrul Firkateyni**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Tarakçı, Nejat (2009). **Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi**, Denizci Stratejinin Tarihi Analizi, İstanbul: Deniz Basımevi.
- (2009). **Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri**, Ankara: Deniz Basımevi.
- Tezcan, Sadullah (2005). **Türk Deniz Tarihi**, Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Matbaası.
- Tezel, Hayati (1973). **Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Thomazi A., (1997), **Çanakkale Deniz Savaşı**, (Çev. H. Işık), Ankara: Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.
- Tunaboşlu, İskender (2006). **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz (Goeben) Zırhlısı**, İstanbul: Deniz Basımevi.
- Türk Bahriyesinin İlkleri** (2004). Haz. Hasan İlhan, F. Emre Ülger, İstanbul: Deniz Basımevi,
- Türk Deniz Kuvvetleri** (2003). Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.
- Türk İstiklal Harbi, Cilt: 5, Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı (1964)**, (Saim Besbelli – İhsan Göymen), Ankara, Genelkurmay Basımevi.
- Türk İstiklal Harbi Mondros Mütarekesi ve Tatbikatı I (1992)**, Ankara, Genelkurmay Basımevi.
- Türk Parlamento Tarihi**, 1919-1923, Cilt III, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları
- Türk Parlamento Tarihi**, (1994) TBMM 3. Dönem 1927-1931, 1. Cilt, Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları, No:8
- Uçarol, Rıfat (2013). **Siyasi Tarih (1789-2012)**, İstanbul: Der Yayınları.
- Ulubelen, Erol (2009). **İngiliz Belgelerine Göre Türkiye Tarihi**, İstanbul: Cumhuriyet Kitapları.

Ulugün, F. Yavuz (2009). **Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi**, İzmit: İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları.

----- (2004). **Tarih Öncesi ve Helenistik Dönem Kocaeli ve Çevresi**, İzmit: Kocaeli Yüksek Öğrenim Derneği Yayınları.

----- (t.y.). **Seyahatnamelerde Gölcük ve Yakın Çevresi**, Tarihte Gölcük

Ünlü, Rasim (2009). “**Atatürk Döneminde Denizcilik**” (Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar). Türk Denizcilik Tarihi, İstanbul: Deniz Basımevi, ss. 195-213

Yalçın, Osman (1984). **Kocaeli ve Marmara Bölgesi**, Özyürek Yayınları, 1984

Yavuz, Celalettin (ty). **Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar: Çeşme Faciasından I. Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesinde Çağdaşlaşma Gayretleri**, Kasımpaşa: Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi.

Zorlu, Tuncay (2009). “**Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği**” Türk Denizcilik Tarihi, Cilt 2, İstanbul: Deniz Basımevi.

Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, Türk Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul 1994, Cilt 40

Yurt Ansiklopedisi, Cilt 7, Anadolu Yayıncılık, 1983

Yüce, Rıfat (2007). **Kocaeli Tarihi ve Rehberi**, (Haz. Atilla Oral), İstanbul: Demkar Yayınevi.

Yavuz Ulugün Arşivi

Tezler

Batmaz, Şakir (2002). “**II. Abdülhamid Devri Cumhuriyet Donanması**” , Doktora Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kayseri

Çakmaktepe, Zehra (2002). “**Donanma Mecmuası İnceleme, Tahlili Fihrist ve Seçme Metinler**”, Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Gök, Nurşen (2007). “**Donanma Cemiyetinin Anadolu'da Örgütlenmesi**” , Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Gün, Taner (2007). “**Atatürk'ün Donanma Gemileri ile yaptığı Geziler**” , Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir.

Koç, Hülya (2010). “**Hür Söz Gazetesi Çerçevesinde İzmit Şehrinin Siyasi, Ekonomik Ve Sosyal Yapısı (1951–1955)**” , Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Oran, Erdoğan (2012). “**Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti**”, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara.

Soydemir, Selman (2007). “**Cumhuriyet Donanması’nda Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18. ve 19. yüzyıllar)**”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Uyar, Hakkı (1998). “**Türkiye’de Tek Parti Döneminde İktidar ve Muhalefet (1923-1950)**”, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir

Ünlü, Rasim (1996). “**Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci**”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.

Yıldırım, Özlem (1991). “**Garnizon Şehri Gölcük**”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Beşeri ve İktisadi Coğrafya Fakültesi, İstanbul.

2. Makaleler, Bildiriler

Makaleler

Akkaya, İbrahim (1987). “Yavuz Geliyor Yavuz”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, sayı: 535, ss. 27-32

Altun, Mehmet (2003). “Havuz-Yavuz Olayı”, **Toplumsal Tarih**, Sayı 110, ss. 36-39

Badem, Candan (2011). “Amiral Adolphus Slade'in Cumhuriyet Donanmasındaki Hizmetleri ve Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Gözlemleri”, **Türkiyat Mecmuası**, cilt 21, ss. 115-140

Baran, Savaş (1981). “Gölcük”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 512, 40-44

Bedirhan, Yaşar, Figen Atabey (2013). “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”, **Turkish Studies – Türk Çalışmaları Dergisi 8**, Sayı: 5, ss. 127-139

Besbelli, Saim (1962). “Meşrutiyet Donanması”, **Donanma Dergisi**, Sayı: 437, ss. 67-73

----- (1957). “İki Dost Bahriye”, **Donanma Dergisi**, Cilt: 69, Sayı: 417, ss. 12-16

----- (1963). “İstibdat Devrinde Cumhuriyet Donanması”, **Donanma Dergisi**, Sayı: 440, ss. 20-28

----- (1973). “Tarih Yapan Gemi Yavuz”, **Derya Dergisi**, Sayı: 70, ss. 8-15

Beşirli, Mehmet (2004). “Sultan Abdülaziz'den I. Dünya Savaşı'na Cumhuriyet Donanması”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi**, Sayı 25, ss. 243-274

----- (1994). “Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)”, **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, Sayı: 35

- Bostan, İdris (2004). “Kadirga'dan Kalyon' a XVII. Yüzyılın İkinci Yansında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi” , **Osmanlı Araştırmaları**, Sayı: XXIV, ss. 65-86
- Burak, Selahattin (1939). “Sabih Havuzlar Nereden Çıktı ve Bu Güne Kadar Ne Safhalar Geçirdi” , **Deniz Mecmuası**, Sayı: 351, ss. 40-44
- Büyüktuğrul, Afif (1941). “Memleket Müdafaası ve Donanma” , **Deniz Mecmuası**, Sayı: 361, ss. 118-120
- (1963). “Deniz Tarihimizin Ana Çizgileri” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 440, ss. 10-20
- (1975). “Osmanlı (Türk) –Yunan Deniz Silahlanma Yarışı” , **Bellekten**, Sayı:156, ss. 725-774
- (1968). “İstiklal Savaşı ve Cumhuriyetin Deniz Gücü” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 463, ss. 24-30
- (1981). “Büyük Atatürk’ün Deniz Politikası” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 514, ss. 9-17
- Çakıl, Suat (1943). “Woods Pasha” **Deniz Mecmuası**, Sayı: 368, ss. 87-92
- Çekmecelgil, Ömer (1988). “Türk Deniz Tarihi Özeti” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 522, ss. 28-32
- Çoker, Fahri (1988). “Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:541, ss. 166-178
- (1994(b)). “Cumhuriyet Bahriyesi Nasıl Kuruldu” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 560, ss. 60-66
- Demirel, Ergun (1983). “Cumhuriyetin 60. Yılında Türk Deniz Kuvvetleri” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 523, ss. 1-7
- Düzcü, Levent (2009). “Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları (1876-1922)” , **Gazi Akademik Bakış**, Cilt 3, Sayı 5, ss. 1-20
- Engin, Vehip (1952). “Tersanemiz” , **Donanma Dergisi**, Sayı: 401, ss. 137-140
- Eyiceoğlu, Celal (1962). “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları” , **Donanma Dergisi**, Sayı: 439, ss. 1-17
- Erdem, Şerafettin (1991). “Anılarda Gölcük” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 55, ss. 28-40
- Fuat, Sermet (1933). “Donanmamız ve Deniz Ticaretimiz” , **Deniz Mecmuası**, Sayı: 330, ss. 409-434

- Gençoğlu, Mustafa (2015). “Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı” , **Tarih Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 34, Sayı:58, ss. 603-628
- Gülboy, Burak (2002). “1909-1914 Yılları Arasında Osmanlı İmparatorluğu ile Yunanistan Arasındaki Donanma Yarışı ve Bu Yarışın Doğu Akdeniz Güç Dengelerine Etkileri” , **Trakya Üniversitesi Bilimsel Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 2, Sayı:1, ss. 120-128
- Güngen, Coşkun (1986). “Bahriye Vekâleti” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı:531, ss. 21-26
- Güvenç, Serhat (2003 (a)). “Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 586, ss. 3-11
- Hergüner, Mustafa (2011). “Atatürk Döneminde Denizciliğimiz” , **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, Sayı 195, ss. 23-40
- (2001). “Kurtuluş Savaşında Karamürsel” , **Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi**, Sayı:134, ss. 37-58
- Hülagü, Metin (2014). “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Cumhuriyet Donanması Hakkında Bir Değerlendirme (1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde)” , **Türkler**, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, ss. 830-844
- Işın, Bülent (1992). “İstiklal Savaşı’nda Türk Bahriyesi” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı 552, ss. 66-72
- İzzet, Afif (1934). “Akdeniz’de Yavuz ve Midilli” , **Deniz Mecmuası**, Sayı: 333, ss. 315-330
- Kaçar, Mustafa (2008). “Tersane Hendesehânesinden Bahriye Mektebi’ne Mühendishâne-i Bahrî-i Hümayûn” , **Osmanlı Bilimi Araştırmaları Atilla Bir Armağanı**, Cilt: 9, ss. 50-53
- Kandemir, Feridun (1954). “Yavuz - Havuz Davası” , **Resimli Tarih Mecmuası**, Sayı: 8, ss. 3408-3415
- Karaca, Oğuz (1993). “Boğazlar ve Montreux Sözleşmesi” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 558, ss. 59-61
- Kayarlar, Fikret (1976). “Yavuzdan Anılar” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 493, ss. 33-38
- Kayabalı İsmail, Cemender Arslanoğlu (1976). “Çağdaş Donanma Anlayışı Bakımından Türk Deniz Kuvvetlerinin Tarihçesi ve Bugünkü Durumu” , **Doruk Dergisi**, Sayı: 1, ss. 546-550
- Kurumahmut, Ali (1992). “Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği’nin Dağılması ve Montreux Boğazlar Sözleşmesi” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 553, ss. 80-88
- Mehmetefendioğlu Ahmet, Cemal Necip Gürel (2014). “Yavuz-Havuz Davası” , **Tarih Okulu Dergisi**, Sayı: 19, ss. 234-267

- Mercan, Evren (2012). “Osmanlı Bahriyesinde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid” , **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Yıl:8, Konu:15, ss. 163-184
- Metel, Raşit (1981). “Milli Mücadele ve Atatürk’ün Donanma Gemileri İle Yaptığı Geziler” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 514, ss. 13-20
- Örenç, Ali Fuat (2009). “1827 Navarın Deniz Savaşı ve Cumhuriyet Donanması” , **Tarih Dergisi**, Sayı: 46, ss. 75-82
- Özel Sabahattin, Önder Kocatürk (2007). “II. Meşrutiyet’ten I. Dünya Savaşı’na Osmanlı Bahriyesine Ait Notlar” , **Tarih Dergisi**, Sayı:46, ss. 205-271
- Rooney Chris. B., Osmanlı İmparatorluğu’na Gelen İngiliz Deniz Misyonları’nın Uluslararası Önemi, 1908-1914, (Çev. Önder Kocatürk), **Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları**, Sayı: 13-14, İstanbul 2012, ss. 73-105
- Şahin, Mustafa (1999). Osmanlı Devleti’nde Yabancı Uzmanlar Aracılığıyla Batılılaşma Çabaları, **Milli Eğitim**, Sayı: 143, Ankara: Milli Eğitim Basımevi, ss. 87-91
- Şehsuvaroğlu, Haluk Y (1952). “İstanbul Tersanesine Gelen İlk Amerikan İnşa Mühendisi ve Amerika’ya Gönderilen Birinci Deniz Subayımız” , **Donanma Dergisi**, Sayı: 400, ss. 26-33
- (1952). “Müşavir Paşa” , **Donanma Dergisi**, Sayı: 401, ss. 38-43
- Tok, Gökhan (1997). “Türkiye’nin Gemi Yapan Adamı: Ata Nutku” , **Bilim ve Teknik Dergisi**, Sayı: 354, ss. 70-78
- Tunaboylu, İskender (2013). “Midilli’nin Sonunu Hazırlayan İmroz Harekâtı” , **Studies Of the Ottoman Domain**, Cilt: 3, Sayı: 4, ss. 37-49
- Türkmen, Zekeriya (2000). “30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Antlaşmasına Göre Türk Ordusunun Kuruluş ve Kadrosuna Bir Bakış” , **Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi**, Sayı: 11, ss. 615-632
- Uyanıker, Ferdi (2012). “Osmanlı’nın Amerikalı Paşası Amiral Ransford D. Bucknam” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 613, ss. 108-114
- Yakıtıl, Emin (1988). “Dünya’da ve Türkiye’de İlk Denizaltı Gemileri” , **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 539, ss. 11-18
- Yavuz, Celalettin (2000). “I. Dünya Harbi Sırasında Osmanlı ve Alman Deniz Subayları İlişkileri” , **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri I (Sunulmayan Bildiriler)**, Ankara: Genelkurmay Basımevi, ss. 225-253

Bildiriler

- Başaran, Selami (1987). “Çanakkale Muharebesi’nin Nedenleri, Deniz ve Kara Harekâtına Genel Bir Bakış”, Der. Mete Tunçoku, **Çanakkale Savaşlarının Askeri ve Siyasi Yönü**

- Sempozyumu Bildirileri 18 Mart 1986**, Ankara: Ortadoğu Teknik Üniversitesi Yayınları, s. 73-80
- Bostan, İdris (2016). “Karamürsel ve Osmanlı Denizciliğinin Gelişim Süreci” , **Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, ss. 17-20
- Boyana, Hülya (2015). “Nikomedia Kenti ve Men Kültürü” , **Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, ss. 61-71
- Bulut, Sedef (2015). “Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti: İzmit Müstakil Livası Şubesinin Çalışmaları” , **Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, ss. 959-967
- Çam, Yusuf (2001). “İzmit Tersanesi ve Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı” , **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II (Sunulmayan Bildiriler)**, Ankara: Genelkurmay Basımevi, ss.441-456
- Erenoğlu, Melih (2003). “Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekâtı” , **Deniz Harp Tarihi Semineri Bildirileri-1**, Ankara: Ankara Deniz İkmal Komutanlığı Basımevi, ss. 60-66
- Ersan, Erol (2006). “1924-1938 Arası Dönemde Türk Deniz Kuvvetleri” , **Donanma Komutanlığı 3. Deniz Harp Tarihi Semineri**, Ankara: Ankara Deniz İkmal Komutanlığı Basımevi, ss. 75-88
- Gencer, Ali İhsan (2006). “Abdülaziz Donanması ve Özellikleri” , **Donanma Komutanlığı 3. Deniz Harp Tarihi Semineri**, Ankara: Ankara Deniz İkmal ve Grup Komutanlığı Basımevi, ss. 5-16
- Gürdal, Ekrem (2016). “Karamürsel İskeleyi'nin Osmanlı Denizciliğindeki Yeri” , **Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, ss. 543-554
- Güvenç, Serhat (2003(b)). “Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri” ,**Deniz Harp Tarihi Semineri Bildirileri-1**, Ankara: Ankara Deniz İkmal Komutanlığı Basımevi, ss. 85-93
- Hacıpoğlu, Doğan (2006). “Türk Denizaltıcılığın Doğuşu” , **3. Deniz Harp Tarihi Semineri**, Ankara: Ankara Deniz İkmal ve Grup Komutanlığı Basımevi, Gölçük 2006, ss. 27-41
- Kaya, Şennur (2015). “Görsel Belgelerle İzmit Tersanesi” , **Uluslararası Gazi Akçakoca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri**, Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Yayınları, ss. 1521-1539
- Kurat, Yuluğ Tekin (1987). “Çanakkale Savaşları'nın Askeri ve Siyasi Yönü” , (Der. Mete Tunçoku), Ankara: **Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sempozyum Bildirileri**, ss.7-34

- Özçelik, Necmettin (2006). “Çanakkale Harbinde Deniz Kuvvetleri ve Denizaltılarla Mücadele” , **Donanma Komutanlığı 3. Deniz Harp Tarihi Semineri**, Ankara: Ankara Deniz İkmal Komutanlığı Basımevi, ss. 3-59
- Torun, Esmâ (2006). “Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesi ilk Faaliyetler” , **Donanma Komutanlığı 3. Deniz Harp Tarihi Semineri**, Ankara: Ankara Deniz İkmal Komutanlığı Basımevi, ss. 88-111
- Yakıtâl, Emin (1981). “Abdülaziz Donanması’na Dair Bir İnceleme” , **VIII. Türk Tarih Kongresi**, Cilt: 9, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınevi, ss. 1333-1358
- Yalçınkaya, Mehmet Alaaddin (2006). “Osmanlı Devleti’nin Modernleşme Sürecinde Avrupalıların İstihdam Edilmesi (1774-1807), XI. ve XVIII. Yüzyıllar İslam-Türk Medeniyeti ve Avrupa” , **İslam Türk Medeniyeti ve Avrupa Uluslararası Sempozyumu** 24-26 Kasım 2006, ss. 377-395
- Yavuz, Celalettin (2001). “Ahmet Cemal Paşa’nın Bahriye Nazırlığı Döneminde Osmanlı-Türk Bahriyesinde Reform Arayışları” , **Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II (Sunulmayan Bildiriler)**, Ankara: Genelkurmay Basımevi, ss. 69-89
- (2002). “Sultan Abdül Aziz Donanması-Yelkenli Teknelerden Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları” , **XIII. Türk Tarih Kongresi, 4-8 Ekim 1999**, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, ss. 1805-1837
- Zorlu, Tuncay (2011). “İstanbul As a Center of Ottoman Naval Modernization “Deniz Teknolojisinin Gelişmesinde bir üs olarak İstanbul” , **İstanbul Throughout History International Symposium, 4-17 December**, Proceedings (Eds. Davut Hut, Zekeriya Kurşun, Ahmet Kavas), İstanbul: Mtt İletişim Yayınları, ss. 357-372

3. İnternet Kaynakları

- Erişim: 02. 07. 2016 www.tarihin.com.
- Erişim: 11. 11. 2016 www.gölcük.bel.tr
- Erişim: 18. 01. 2017 www.kocaeli.bel.tr
- Erişim: 16. 02. 2017 www.biyografi.net
- Erişim: 05. 03. 2017 www.dzkk.tsk.tr
- Erişim: 19. 02. 2017 www.tdk.gov.tr

ÖZGEÇMİŞ

Uğur Öztürk 01.01.1978'de İstanbul/Bakırköy'de doğdu. İlk ve orta öğrenimini İstanbul'da tamamladı. 1991 yılında girdiği Askeri Liseden 1995 yılında Deniz Astsubayı olarak mezun oldu. Uzun yıllar Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bünyesinde çeşitli gemilerde çalıştıktan sonra 2012 yılında Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı'na atandı. Halen burada branş öğretmenliği görevini sürdürmektedir.

