

T.C.  
GEBZE YÜKSEK TEKNOLOJİ ENSTİTÜSÜ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

146330

TÜRK DENİZ KUVVETLERİ TARİHİ VE  
21 NCİ YÜZYILDA DENİZ KUVVETLERİ  
STRATEJİSİ

Erdinç SANCAR  
YÜKSEK LİSANS TEZİ  
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI  
Prof.Dr. Abdülkadir AKÇİN

GEBZE  
2004



Erdinç SANCAR Yüksek Lisans tez çalışması, G.Y.T.E. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ~~07/04/2004~~ tarih ve ~~2004/1.5~~ sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından Strateji Anabilim Dalı'nda **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

### JÜRI

ÜYE(Danışman)

: Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN

ÜYE

: Doç. Dr. Aliekber AKGÜN

ÜYE

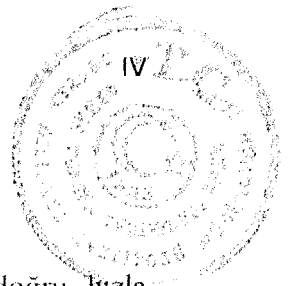
: Yard. Doç. Dr. Halit KESKİN

### ONAY

GYTE Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun ~~28/04/2004~~ tarih ve ~~2004/1.7~~ sayılı kararı.



İmza/Mühür



## ÖZET

Türkler, 1071 yılında Anadolu'ya girmelerini müteakip batıya doğru hızla ilerlemiş ve Ege Denizi'ne kadar ulaşmışlardır. Ege Denizinin cazibesi Türklerin karaya ilintili yaşamlarına farklı bir boyut getirmiş ve 1081 yılında Çaka Bey tarafından ilk donanma kurulmuştur.

Çakabey'in ölümünden sonra Türk Deniz Kuvvetleri duraklamaya girmiş ancak Anadolu Beylikleri döneminde Aydınolu Umur Bey, 1326 yılından itibaren Türk Denizciliği'ni yeniden canlandırmıştır.

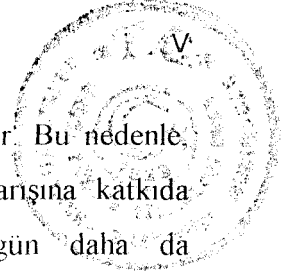
Osmanlı İmparatorluğu denizle İzmit'in fethinden sonra tanışmış, döneminde Türk Deniz Kuvvetleri inişli çıkışlı grafik yaşamış ancak genelde Akdeniz ve Karadeniz'i kontrol altında tutabilecek seviyede güçlü bir yapı arzemiştir. Tarihin yetiştirdiği en büyük denizci ve kumandanlardan biri olan Barbaros Hızır Hayrettin Paşa'nın 1532 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nun hizmetine girmesiyle birlikte Osmanlı denizciliği en görkemli ve başarılı yıllarını yaşamıştır.

1683 yılından itibaren Osmanlı imparatorluğunu gerilemeye başlaması üzerine deniz kuvvetleri de gerileme dönemine girmiş ve I. Dünya savaşından sonra da Osmanlı deniz gücü son bulmuştur.

Cumhuriyet'in ilanından sonra Ulu Önder Atatürk'ün destek ve direktifleriyle Türk Deniz Kuvvetleri yeni yapılanma sürecine girerek büyük gelişme kaydetti. 1974 yılında Kıbrıs'a yapılan amfibi harekâtı başarıyla icra ederek gücünü ve etkinliğini kanıtladı. Denizlerdeki hak ve menfaatlerimizin yegâne koruyucu olan Deniz Kuvvetleri, 1980 yılından sonra ise tam bir atılım içine girdi ve yurt dışından temin ettiği veya türk tersanelerinde inşa ettiği gemilerle Akdeniz'in en güçlü donanmalarından birisini oluşturdu.

Günümüzde küreselleşen ve küçülen dünyada, soğuk savaşın sona ermesiyle genel bir çatışma olasılığı azalır gibi gözükürken, çeşitli kritik bölgelerde, başta terörizm olmak üzere etnik, dini çatışmalar ve belirsizlikler artmaktadır. Bu durum devletlerin milli çıkarlarını büyük ölçüde etkileyerek devletlerarası arenada büyü

ıkar çatışmalarına neden olmakta ve dünya barışını tehdit etmektedir. Bu nedenle, devletin milli çıkarlarını korumak, caydırıcılık sağlayarak dünya barışına katkıda bulunmak maksadıyla deniz kuvvetlerinin önemi her geçen gün daha da artırmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'ye yönelik tehditler, uluslararası ve bölgesel gelişmeler dikkate alınarak belirlenmeli ve Türk Deniz Kuvvetleri stratejisi tespit edilmelidir.



## SUMMARY

In 1071, the Oguz Turks began to settle in Anatolia led by the Seljuk's Sultan Alparslan. The territories of the first Turkish principalities were extended to the coasts of the Aegean and within a short time they became accustomed to the seas and started to find a place for themselves on the blue waters. Emir Çaka Bey was the first pioneer, who introduced the maritime environment to the Turks. Çaka Bey constructed a shipbuilding facility, a kind of shipyard, deemed very modern for that era. After this phase, ship-constructing activities commenced and the first Turkish Fleet of 50 sailing boats and rowboats was built in 1081. That year is extremely important in the history of the Turkish Navy, since it has been regarded as the foundation year of the Turkish Naval Forces.

The sudden death of Emir Çaka Bey slowed down the development of the Turkish Maritime and this period continued to until the principality of Aydın in the period of Umur Bey. Umur Bey made significant progress in maritime issues especially after the year of 1326.

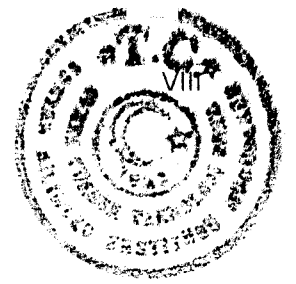
The Ottoman Empire had reached the sea of Marmara after the conquering of Izmit and during the Ottomans, the influence of Turkish Navy sometimes had risen sometimes had declined but usually the Ottoman Navy had accomplished to control The Black Sea and The Mediterranean. The Ottoman Navy reached the strongest and the perfect years under the guiding hand of the greatest sailor and commander in the history named Barbaros Hayreddin Pasha after the year 1532. The Ottoman Navy gradually declined in parallel with the Ottoman army losses after the year 1683 and finalized after the First World War.

After the foundation of the modern Turkish Republic, the support and orders of a genius like Atatürk, the Turkish Naval Forces progressed regularly. The 1980's were the years in which the Turkish Navy's development pace during the Republican Period was at its peak. Throughout these years, the Turkish Navy made great improvement by building ship in Turkish shipyards or purchasing numerous

modernization projects and constructed one of the strongest navies in the Mediterranean.

Although in the world, being global and smaller, global wars seems to reduced after after cold war but nowadays the ethnic, religous wars and especially terrorism raise critical regions especially middle east. This stiuation causes great effect on national benefits and treats the the peace of world. Becouse of this, the importance of naval forces raises higher than pas to protect national benefits and ton cotribute the peace of world. So the Turkish Naval Forces strategies must be identified under the conditions of international and regional relationships.





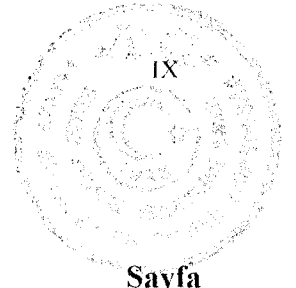
## TEŞEKKÜR

Bu çalışmada, türklerin Anadolu'yu yurt edinişinden itibaren, Deniz Harp Tarihi incelenerek, denizciliğin, deniz kuvvetinin dünya devleti olma yolundaki katkıları araştırılmış ve deniz kuvvetleri ile ilgili stratejik yaklaşımlar incelenerek Türkiye'nin güçlü bir deniz gücüne sahip olması için takip edilmesi gereken politika ve stratejiler belirlenmeye çalışılmıştır.

Bir deniz subayı olarak, bana deniz harp tarihimizi ve denizcilik stratejisini inceleme imkânı veren ve tez çalışmamın her aşamasında bana her türlü yardım, destek ve katkı sağlayan kıymetli hocam, tez danışmanım Prof. Dr. Abdülkadir AKÇİN'e ve kendileriyle yaptığım özel görüşmelerde bana yol gösteren değerli hocam Doç. Dr. Mesut Hakkı CAŞİN'e teşekkür eder saygı ve şükranlarımı sunarım.

Tezimin hazırlanması sürecinde ve üniversiteyle ilgili idari işlerde her türlü yardımda bulunan Strateji bölümü asistanlarından Gökmen KILIÇOĞLU'na, Serkan KEKEVİ'ye ve Yavuz CANKARA'ya ve isimlerinin saymadığım emeği geçen herkese teşekkür erdim.

Ayrıca müşterek hayatımızda maddi ve manevi fedakârlıktan kaçınmayarak her zaman destek ve yardımcı olan, yaşamıma renk katıp daha anlamlı kılan sevgili eşime ve bu günlere gelmemde çok büyük emekleri olan, ilgilerini ve desteklerini hiç esirgemeyen anneme babama ve tüm aile fertlerine teşekkürü bir borç bilirim.



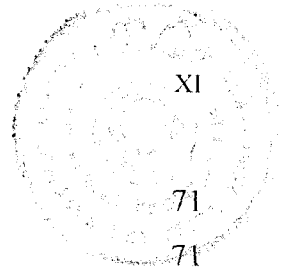
# İÇİNDEKİLER DİZİNİ

	<u>Sayfa</u>
ÖZET	iv
SUMMARY	vi
TEŞEKKÜR	viii
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	ix
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xx
ŞEKİLLER DİZİNİ	xxi
1. GİRİŞ	1
2. SELÇUKLU İMPARATORLUĞU VE ANADOLU BEYLİKLERİ DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ	7
2.1. Selçuklu İmparatorluğu Tarihine Genel Bakış	7
2.2. Anadolu Selçuklu İmparatorluğu Tarihine Genel Bakış	9
2.3. Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi	14
2.3.1. Türklerin Denizle İlk Karşılaşmaları	14
2.3.2. Çaka Bey ve Türk Donanmasının Kuruluşu	15
2.3.2.1. Çaka Bey'in Hayatı	15
2.3.2.2. Çaka Bey'in Deniz Stratejisi ve Deniz Savaşları	16
2.3.2.3. Çaka Bey'in Kişiliği	21
2.3.3. Türklere Karşı Haçlı Seferleri ve Denizciliğe Etkileri	22
2.3.3.1. Haçlı Seferleri'nin Denizcilik Bakımından Sonuçları	23
2.3.4. Anadolu Selçuklu Devleti'nin Denizcilik Politikası	23
2.3.5. Anadolu Beylikleri ve Türk Denizciliğine Katkıları	28
2.3.5.1. Anadolu Beyliklerinin Kurulma, Gelişme ve Dağılımları	28
2.3.5.2. Anadolu Beyliklerinin Türk Denizciliğine Katkıları	35
2.3.5.2.1. Karesi Beyliği ve Denizcilik Faaliyetleri	35
2.3.5.2.2. Saruhan Beyliği ve Denizcilik Faaliyetleri	37
2.3.5.2.3. Candaroğlu Beyliği'nin Denizcilik Faaliyetleri	38
2.3.5.2.4. Aydın Beyliği'nin Denizcilik Faaliyetleri ve Umur Paşa	39
2.3.5.2.4.1. Aydın Beyliği	39

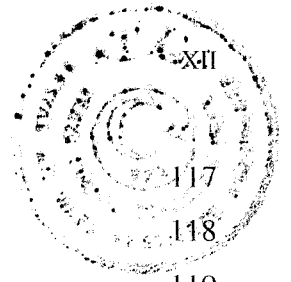




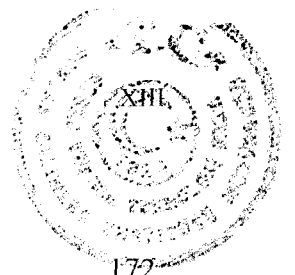
2.3.5.2.4.2. Umur Paşa ( 1329-1348 )	
2.3.5.2.4.3. Umur Paşa'nın Deniz Savaşları	
2.3.5.2.4.4. Umur Paşa'nın Yunanistan Seferleri	42
2.3.5.2.4.5. Umur Paşa'nın Epir Seferi	44
2.3.5.2.4.6. Umur Paşa'ya Karşı Haçlı Seferleri	46
2.3.5.2.4.7. Umur Paşa'nın Deniz Siyaseti	48
<b>3. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN KURULUŞ YILLARINDA TÜRK DENİZ KUVVETLERİ ( 1299 - 1451 )</b>	50
3.1. Osman Gazi ve Orhan Gazi Dönemi	50
3.1.1. Osman Gazi Dönemi	50
3.1.1.1. Osmanlıların Denizle İlk Temasları	52
3.1.1.2. İlk Osmanlı Amiralisi Karamürsel Bey	53
3.1.1.3. Kara Ali Bey	55
3.1.2. Orhan Bey Dönemi Ve Orhan Bey'in Fetihleri	55
3.1.3. Orhan ve Osman Bey'in Deniz Siyaseti	57
3.2. I.Murad ( Hüdavendigar ) Dönemi	59
3.2.1. I.Murad Hüdavendigar	59
3.2.2. I.Murad Hüdavendigar Döneminde İlk Düzenli Deniz Teşkilatı ve Tersaneler	60
3.3. Yıldırım Beyazıt Dönemi	61
3.3.1. Yıldırım Beyazıt	61
3.3.2. Yıldırım Beyazıt'ın Deniz Siyaseti	63
3.3.3. Yıldırım Beyazıt zamanında Deniz Savaşları ve Denizcilik Faaliyetleri	64
3.3.3.1. Ege Adaları'na Sefer Yapılması	64
3.3.3.2. Saruca Bey ve Gelibolu Deniz Üssü'nün Kuruluşu	65
3.3.3.3. Beyazıt'ın İstanbul Kuşatması Ve Savaş Taktiği	66
3.3.3.4. Osmanlı-Venedik İlişkilerinin Bozulması ve Niğbolu Savaşı	67
3.3.3.5. İstanbul'un Fetih Çalışmaları	66
3.3.4. Ankara Savaşı ve Fetret Döneminde Osmanlı Donanması	69



3.4. Mehmet Çelebi Dönemi	71
3.4.1. Sultan Mehmet Çelebi	71
3.4.2. Sultan Mehmet Çelebi Denizcilik Faaliyetleri	71
3.4.2.1. Venedik-Osmanlı İlişkileri	71
3.4.2.2. Osmanlı-Venedik Deniz Savaşları	72
3.5. II.Murat Dönemi	74
3.5.1. II. Murat Döneminde Denizcilik Faaliyetleri	74
4. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN YÜKSELME DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ	79
4.1. Sultan II.Mehmet Dönemi (1451-1481)	79
4.1.1. Sultan II.Mehmet (Fatih Sultan Mehmet)	79
4.1.2. Sultan II.Mehmet'in İstanbul'u Fethi	80
4.1.2.1. İstanbul'un Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar	81
4.1.2.2. İstanbul'un Fethi	83
4.1.3. Fatih Sultan Mehmet'in Deniz Siyaseti ve Dönemindeki Deniz Savaşları	88
4.2. Sultan II.Beyazıd Dönemi (1481-1512)	93
4.2.1. Sultan II.Beyazıd (1481-1512)	93
4.2.2. Sultan II.Beyazıd'ın Denizcilik Politikası	94
4.2.3. Sultan II.Beyazıd Döneminin Büyük Türk Denizcileri	96
4.2.3.1. Kemal Reis (1450-1511)	96
4.2.3.2. Burak Reis (?-1499)	97
4.2.3.3. Piri Reis (1470-1554)	99
4.2.3.4. Oruç Reis (1474-1518)	105
4.2.4. Sultan II.Beyazıd Dönemindeki Denizcilik Faaliyetleri	107
4.2.4.1. Burak Adası Savaşı	108
4.3. Yavuz Sultan Selim Dönemi (1512-1520)	111
4.3.1. Yavuz Sultan Selim	111
4.3.2. Yavuz Sultan Selim'in Doğu Siyaseti	112
4.3.3. Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyaseti	114
4.3.3.1. Dulkadiroğlu Beyliği'nin Ortadan Kaldırılması	114
4.3.3.2. Osmanlı-Memluk İlişkileri ve Merc-i Dabık , Ridaniye Savaşları	115



4.3.4. Yavuz Sultan Selim'in Batı Politikası	
4.3.4.1. Osmanlı-Venedik İlişkileri	117
4.3.4.2. Osmanlı-Macar İlişkileri	118
4.3.5. Yavuz Sultan Selim'in Denizcilik Politikası	119
4.4. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi (1520-1566)	122
4.4.1. Kanuni Sultan Süleyman	122
4.4.2. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Denizcilik Faaliyetleri	124
4.4.3. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Büyük Türk Denizcileri	125
4.4.3.1. Aydın Reis (?-1535)	125
4.4.3.2. Salih Reis	126
4.4.3.3. Seydi Ali Reis (?-1562)	127
4.4.3.4. Murat Reis (?-1603)	130
4.4.3.5. Turgut Reis (1485-1565)	131
4.4.3.6. Hızır Reis (Barbaros Hayrettin Paşa) (1478-1546)	
Preveze Deniz Savaşı	133
4.4.3.6.1. Preveze Deniz Savaşı (28 Eylül 1538)	138
4.4.3.7. Piyale Paşa (?-1578)	144
5. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN DURAKLAMA DÖNEMİNDE (1566-1683) TÜRK DENİZ KUVVETLERİ	145
5.1. Sultan II.Selim Dönemi (1566-1574)	145
5.1.1. Sultan II.Selim	145
5.1.2. Sultan II.Selim Döneminde Denizcilik Faaliyetleri	146
5.1.2.1. Kıbrıs'ın Fethi	146
5.1.2.2. İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı (7 Ekim 1571) Ve Sonuçları	150
5.2. Sultan III.Murat Dönemi Denizcilik Faaliyetleri (1574-1595)	157
5.3. 1595-1640 Yıllarında Denizcilik Faaliyetleri	159
5.4. 1640-1683 Yıllarında Denizcilik Faaliyetleri	160
5.4.1. Girit Savaşı ve Türk Denizcilik Tarihi Açısından Önemi	164
6. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN GERİLEME DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ (1683-1789)	169
6.1. Sultan II.Süleyman (1687-1691), II.Ahmed (1691-1695) ve II. Mustafa (1695-1703) Dönemleri	169

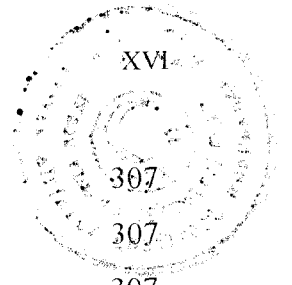


6.2. Sultan III.Ahmed, I.Mahmud, III.Osman ve Sultan III.Mustafa Dönemleri (1703-1774)	172
6.2.1. Çeşme Baskını (28 Temmuz 1770) ve Sonuçları	174
6.2.1.1. I.Mora İsyanı	176
6.2.1.2. Küçük Kaynarca Anlaşması (21 Temmuz 1771)	179
6.2.1.3. Greek Projesi ve II.Mora İsyanı	181
6.2.2. Mühendishane-i Bahri-i Hümayun (Deniz Harp Okulu'nun Tarihçesi)	182
6.3. Sultan I.Abdülhamit Dönemi (1774-1789)	186
7. OSMANLI IMPARATORLUĞU'NUN ÇÖKME DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ (1789-1922)	188
7.1. III.Selim Dönemi (1789-1807)	188
7.2. II.Mahmud Dönemi (1808-1839)	191
7.2.1. Navarin Baskını (20 Ekim 1827) ve Sonuçları	193
7.2.1.1. Navarin Baskınının Sonrası	198
7.3. Abdülmecit Dönemi (1839-1861)	202
7.3.1. Sinop Baskını (30 Kasım 1853) ve Sonuçları	204
7.3.2. Buharlı Gemiler Dönemine Geçiş	210
7.4. Abdülaziz Dönemi	212
7.4.1. Bahriye Nezareti'nin Kurulması	214
7.5. II.Abdülhamit Dönemi (1876-1909)	216
7.5.1. İlk Türk Denizaltıları	218
7.5.2. Ertuğrul Faciası	221
7.6. V.Mehmet Reşat ve Mehmet Vahdettin Dönemi (1909-1922)	223
7.6.1. Trablusgarp (Osmanlı-İtalya) Savaşı ve Deniz Harekatı	224
7.6.2. Balkan Savaşı ve Deniz Harekatı	227
7.6.2.1. Balkan Savaşı Öncesinde Genel Değerlendirme	229
7.6.2.2. Balkan Savaşı'nda Deniz Harekatı	233
7.6.2.2.1. Karadeniz ve Marmara Harekatı	233
7.6.2.2.2. Ege Denizi Harekatı	236
7.6.2.2.3. Adriyatik Denizi Harekatı	237
7.6.2.2.4. Osmanlı-Yunan Deniz Savaşları	237



7.6.2.2.4.1. Gökçeada (İmroz) Muharebesi	
16 Aralık 1912	
7.6.2.2.4.2. Mondros Muharebesi	
18 Ocak 1913	244
7.6.3. İngiltere'den Alınamayan Sultan Osman ve Reşadiye Gemileri	249
7.6.4. I.Dünya Savaşı'nda Deniz Harekatı	251
7.6.4.1. Çanakkale Savaşı	255
7.6.4.1.1. Çanakkale Deniz Harekatı	257
7.6.4.1.2. Nusret Mayın Gemisi'nin 18 Mart Zaferi	260
7.6.4.1.3. Çanakkale Savaşları'nın Sonuçları	262
7.6.5. I.Dünya Savaşı'ndan Sonra Osmanlı (1918-1922)	266
7.6.5.1. Milli Mücadele Döneminde Denizcilik Faaliyetleri	266
7.6.5.1.1. Düzenlenme, Teşkilatlanma ve Görev	270
7.6.5.1.1.1. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı	273
7.6.5.1.1.2. Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı	274
7.6.5.1.1.3. Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı	274
7.6.5.1.1.4. Samsun Bahriye Divan-ı Harbi Daimisi ve Ganaim-i Bahriye Mahkemesi	275
7.6.5.1.1.5. Batum, Tuapse ve Novrosiski Kıdemli Deniz Subaylıkları	275
7.6.5.1.1.6. İrkap ve İhraç Komutanlıkları	276
7.6.5.1.1.7. Fethiye Bahri İhtiyat Grubu	276
7.6.5.1.1.8. Amasra Bahriye Komutanlığı	276
7.6.5.1.1.9. İzmit Bahriye Komutanlığı	277
7.6.5.1.1.10. Kıyı Gözetleme İstasyonları	278
7.6.5.1.1.11. Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi Ve Erniş (Van) Tersanesi	278
7.6.5.1.1.12. Samsun Deniz Harp Okulu	279
7.6.5.1.2. Stratejik Savunma ve Deniz Ulaşımı	279

7.6.5.1.2.1. Deniz Nakliyatının Başlaması	279
7.6.5.1.2.2. Muavenet-i Bahriye Grubunun Çalışmaları	282
7.6.5.1.3. Taarruzi Harekat	283
7.6.5.1.3.1. Enosis Şilebinin Ele Geçirilmesi	283
7.6.5.1.3.2. Urania Şilebinin Ele Geçirilmesi	285
7.6.5.1.3.3. Pontus Çeteleri İle Mücadele	286
7.6.5.1.3.4. Yunan Helli Kruvazörünün Bombardıman Edilmesi	286
7.6.5.1.3.5. Deniz Hava Kuvveti Faaliyetleri	287
7.6.5.1.3.6. Rüşumat 4 No'lu Vapurun Batması	287
8. TÜRK TERSANELERİNİN TARİHÇESİ	289
8.1. Osmanlı İmparatorluğu Öncesi ve İmparatorluk Dönemi	291
8.1.1. İznikmid (İzmit) Tersanesi	291
8.1.2. Gelibolu Tersanesi	292
8.1.3. Sinop Tersanesi	293
8.1.4. Tersane-i Amire (İstanbul Tersanesi)	294
8.1.5. Süveyş Tersanesi	297
8.1.6. Birecik Tersanesi	299
8.1.7. Basra Tersanesi	299
8.1.8. Rusçuk Tersanesi	300
8.1.9. Samsun Tersanesi	300
8.1.10. Kefken Tersanesi	300
8.1.11. Gemi İnşa Tezgahları	301
9. TÜRKLERİN KULLANMIŞ OLDUĞU GEMİ TİPLERİ	302
9.1. Gemi Çeşitleri	305
9.1.1. Kalyon Tipi Gemiler	305
9.1.1.1. Kalyon	306
9.1.1.2. Firkateyn	306
9.1.1.3. Korvet	306
9.1.1.4. Burton	307
9.1.1.5. Barça	307



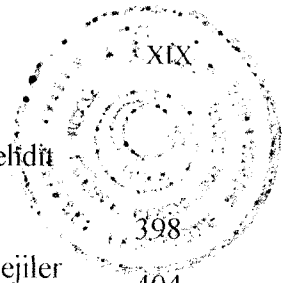
9.1.1.6. Uskuna	307
9.1.1.7. Angibar	307
9.1.1.8. Ateş Gemisi	307
9.1.1.9. Şalope	307
9.1.2. Çektiri	308
9.1.3. Kadirga	309
9.1.4. Başarda	311
9.1.5. Karamürsel	312
9.1.6. Uçurma	312
9.1.7. Varna Beş Çifteleri	312
9.1.8. Çamlıca	312
9.1.9. Aktarma	313
9.1.10. Üstüaçık	313
9.1.11. Çete Kayığı	313
9.1.12. Brolik	313
9.1.13. Celliye	313
9.1.14. Kütük (Orta Kayık)	314
9.1.15. At Kayığı	314
9.1.16. Kancabaş (Gagabaş)	314
9.1.17. Şayka (Çayka)	314
9.1.18. İşkampavya (İşkampoye)	315
9.1.19. Şahur	315
9.1.20. Kırlangıç	315
9.1.21. Çekelve	316
9.1.22. Firkate	316
9.1.23. Kalite	317
9.1.24. Pergende	318
9.1.25. Mavna	318
9.1.26. Gırap (Gırafa)	319
9.1.27. Kalyata	319
9.1.28. Kelek	319
9.1.29. Melekse	319
9.1.30. Tombaz	319



9.1.31. Diğerleri	
<b>10. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ TÜRK DENİZ KUVVETLERİ</b>	
(1923-2004)	321
10.1 Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Kalan Donanma	321
10.2. Bahriye Vekaleti Dönemi	323
10.3. Deniz Müsteşarlığı Dönemi	328
10.3.1. Deniz Müsteşarlığı Dönemi'nin Önemli Olayları	330
10.3.1.1. Refah Şilebi Faciası	330
10.3.1.2. Atılay Denizaltısı Kazası	331
10.4. Deniz Kuvvetleri Dönemi	332
10.4.1. 1980 Sonrası Deniz Kuvvetleri Dönemi	338
10.4.1.1. 1980 Sonrası Deniz Kuvvetleri'ne Katılan Gemiler	339
10.4.1.1.1. Harp Filosu'na Katılan Gemiler	339
10.4.1.1.2. Hücumbot Filosu'na Katılan Gemiler	341
10.4.1.1.3. Denizaltı Filosu'na Katılan Gemiler	342
10.4.1.1.4. Mayın Filosu'na Katılan Gemiler	343
10.4.1.1.5. Deniz Hava Filosu'na Katılan Uçak ve Helikopterler	344
10.4.1.1.6. Çıkarma Filosu'na Katılan Gemiler	344
10.4.1.1.7. Deniz Kuvvetlerine Katılan Diğer Gemiler	345
10.4.2. Deniz Kuvvetleri Döneminde Önemli Olaylar	346
10.4.2.1. Dumlupınar Denizaltısı Kazası	346
10.4.2.2. Kıbrıs Barış Harekatı	347
10.4.2.2.1. Kıbrıs Sorunu	347
10.4.2.2.2. Kıbrıs Barış Harekatı Hazırlıkları	351
10.4.2.2.3. Harekat Planı	353
10.4.2.2.4. Barış Harekatının Başlaması	356
10.4.2.2.5. Kocatepe Muhribinin Batırılması	358
10.4.2.3. 1980 Sonrası Önemli Kazalar	360
10.4.2.4. 1980 Sonrası Önemli Krizler	361
10.4.2.4.1. Kardak Kayalıkları Krizi	362
10.4.2.4.2. Avrasya Feribotu krizi	362



10.4.2.5. 1980 Sonrası Açık Denizlerde Türk Donanması	363
10.4.2.6. 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi Ve Deprem Sonrası Türk Deniz Kuvvetleri	365
10.4.2.6.1. 17 Ağustos Depreminde Türk Deniz Kuvvetleri	365
10.4.2.6.2. Yeniden Yapılanma Süreci	367
10.4.2.7. 21inci Yüzyılda Türk Deniz Kuvvetleri	368
<b>11.DENİZCİLİK GÜCÜ VE TÜRKİYE’NİN DENİZ KUVVETLERİ STRATEJİSİ</b>	<b>370</b>
11.1. Deniz Ve Denizin Önemi	370
11.1.1. Siyasi ve Hukuki Önemi	371
11.1.2. Ekonomik Önemi	372
11.1.3. Askeri Önemi	374
11.2. Denizcilik Gücü	375
11.2.1. Deniz Gücü	378
11.2.2. Deniz Kuvveti	379
11.3. Denizcilik Kuvvetinin Geliştirilmesi İçin Geleceğe Yönelik Politika ve Stratejiler	381
11.3.1. Soğuk Savaş Dönemi	382
11.3.1.1. Soğuk Savaş Döneminde Uluslararası Gelişmeler	383
11.3.1.2. Soğuk Savaş Döneminde Deniz Kuvvetlerinin Faaliyetleri	384
11.3.1.3. Soğuk Savaş Döneminde Tehditlere Karşı Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından Uygulanan Stratejiler	386
11.3.1.3.1. Türkiye’ye Yönelik Tehditler	386
11.3.1.3.2. Soğuk Savaş Döneminde Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi	388
11.3.2. Soğuk Savaş Sonrası Yeni Dünya Düzeni	390
11.3.2.1. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Dünyada Uygulanan Deniz Stratejileri	396
11.4. 21 nci Yüzyılda Türk Deniz Kuvvetlerince Uygulanacak Deniz Stratejisi	398

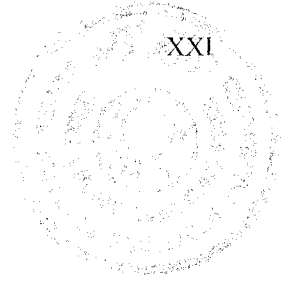


11.4.1. Türk Deniz Stratejisine Yön Verecek Gelişmeler Ve Tehdit Değerlendirmesi	398
11.4.2. Türk Deniz Kuvvetlerinin Uygulaması Öngörülen Stratejiler	404
11.4.2.1. Deniz Kuvvetleri ve Strateji İle İlgili Kuram ve Görüşler	407
11.4.2.2. Türk Deniz Kuvvetlerinin Görevleri	422
11.4.2.3. Türk Deniz Kuvvetlerini Etkileyen Faktörler	424
11.4.2.4. Güçlü Bir Türk Deniz Kuvvetleri İçin Öngörüler	430
11.5. Sonuç Ve Öneriler	436
11.5.1. Sonuç	436
11.5.2. Öneriler	439
KAYNAKLAR	442
ÖZGEÇMİŞ	450
EKLER	
EK-1 : Piri Reis'in Dünya Haritası	
EK-2 : Gemi İsimleri Sözlüğü	

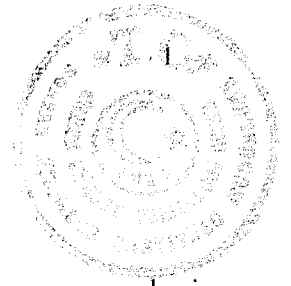
## SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

- AB : Avrupa Birliği
- ABD : Amerika Birleşik Devletleri
- AGİT : Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Birliği Teşkilatı
- AGSP : Avrupa Güvenlik ve Savunma
- BAB : Birleşik Avrupa Birliği
- BDT : Birleşik Devletler Topluluğu
- BİO : Barış İçin Ortaklık
- BM : Birleşmiş Milletler
- C4ISR : Komuta-Kontrol-Muhabere-Bilgisayar-İstihbarat-Gözetleme -Keşif
- EFTA : Avrupa Serbest Ticaret Alanı
- HARM: Yüksek Süratli Radyasyona Giden Füze
- IMO : Uluslararası Denizcilik Örgütü
- KEİB : Karedeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
- KİS : Kitleseİ İmha Silahları
- MEB : Münhasır Ekonomik Bölge
- NATO : Kuzey Atlantik Paktı
- OECD : Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
- RF : Rusya Federasyonu
- SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği
- TSK : Türk Silahlı Kuvvetleri
- VP : Varşova Paktı

# ŞEKİLLER DİZİNİ



<u>Sekil</u>	<u>Sayfa</u>
1.1. Uzun Dalgaların Zaman Tablosu	5
2.1. Alaiye Tersanesi	26
4.1. II. Mehmet Döneminde Osmanlı Haritası	80
4.2. Fatih Sultan Mehmet İstanbul Kuşatmasında	86
4.3. Burak Adası Savaşı	98
6.1. Kalyon Savaşı	171
9.1. Türk Kadırgası	311
9.2. Kırlangıç	316
9.3. Firkate	317
10.1. MEKO Sınıfı Firkateynler	341
10.2. Almanya'dan Temin Edilecek Mayın Avlama Gemisi	344



# 1. GİRİŞ

Bilindiği gibi, denizler, toprak altı zenginlikleri, sağladıkları sayısız besin kaynakları ve geniş kapasiteli ulaştırma imkânları ile insanlığın ortak hayat alanı olduğu gibi, önemli bir ekonomik mücadele zeminini de oluşturmaktadır. Denizcilik, ülkenin jeopolitik konumuna ve stratejik durumuna göre insanlığı en eski çağlardan beri meşgul eden önemli bir konu olmuştur.

20. yüzyılın en büyük deniz stratejistlerinden biri olan Amerikalı amiral Alfred T. Mahan, en önemli eseri olan “Influence of Sea Power Upon History – Deniz Gücünün Tarih üzerine Etkisi” adlı kitabında, “Kara kuvvetleri ile dünyada ancak belirli ölçüde yer işgal edilebilir, hâlbuki dünya egemenliği veya büyük imparatorluklar kurmak için denizaşırı nokta ve bölgelerin ele geçirilmesi ve bunlarla anavatan arasındaki irtibatı sürdürmek için de denizlerde egemen olmak gereklidir.” diyerek politik, stratejik ve ekonomik yönden denizlerin önemini belirtmiştir.

George Modelski'nin çerçevesini çizdiği ve meydana getirdiği ekolle diğer akademisyenlerin takip ettiği “dünya sisteminin evrimi” teorisi içinde; yüzyıl kadar sisteme hakim olan, düzeni korumak için askeri kaynakların monopoluna, global çapta ekonomik faaliyetlerini artırmak için yeterli ekonomik enerji ve yayılmaya ve dünya ölçüsünde eylemler için örgütsel yetenekler ve kapasiteye sahip devletler *global güç* (Büyük güç veya Modelski'nin tam ifadesiyle Dünya Gücü-World Power) olarak ifade edilmektedir.<sup>1</sup> Bu teori kapsamında dünya tarihinin uzun dönemler halinde tarifinde ve ortaya konulan analizlerde yükselen devletlerin başarılarının arka planı ile denizler arasında bir ilgi kurulmaktadır. Denizlerin kullanımı ve dünyada global güç olma hareketlerinin bağıntılı olduğu ileri sürülmüştür.

Modelski'ye göre 1494'den beri sistemde dört dönüşüm görülmüştür. 16. yüzyılın başında Portekiz Afrika'nın güneyinden Hint Okyanusuna ulaşarak Hint Okyanusu üzerinde dünya deniz gücünü ele geçirmiş yaklaşık bir yüzyıl boyunca Afrika ve Brezilya'yı sömüren, Japonya ve Çin'le iyi ilişkiler kuran, Asya içi ticareti monopollaştıran Portekiz deniz alanlarının kullanımı ve aşılmasıyla ilk global

<sup>1</sup> George Modelski, “Portuguese Sea Power and The Evolution of Global Politics.”, Academia de Marinha, s.44-45



sistemin taşlarını atmıştır<sup>2</sup>.

Portekiz ve İspanyol revalizminin Portekiz'i zayıflatması aradan Hollanda'nın ikinci global güç olarak ortaya çıkmasını sağlamıştır. Hollanda 10.000 gemi ile 17. yüzyıl sonuna kadar Baltık ticaretini ve Avrupa ticareti taşımacılığını ele geçirmiş ve bu ticareti koruyup kollayacak bir deniz kuvvetini de tesis etmiştir. Donanma vasıtasıyla sahip olduğu ticaret gemileriyle Kuzey Amerika'dan Güney Amerika'ya ve Seylan'a kadar dünyada bir deniz imparatorluğu kurmuştur. Hollanda'nın bu mücadele süresince rakibi Fransa olmuştur.

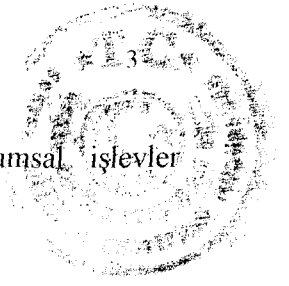
17 nci yüzyılın son çeyreğinde Hollanda-Fransa deniz rekabetinden faydalanan İngiltere deniz imparatorluğu yolunda dünya ticaretini yönetmeye başlamıştır. Güney Amerika'daki sömürgelere ekonomik yönden nüfuz ederek İspanya'yı etkilemiş ve Fransa'yı Kuzey Amerika'dan ve Asya'dan uzaklaştırmıştır. Avrupa içindeki kıtasal güç kavgalarından da dengeleyici olarak istifade edince global güç olması için çevrim tamamlanmıştır.

Amerikan ve Fransız devrimleri İngiltere'nin misyonunu etkilediğinden sarsıntı geçirmesine rağmen, İngiltere denizlerdeki güçlü örgütlenmesinin sonucunda etkilenmemiş ve bu özelliğini koloniyel bağlarını artırarak devam ettirmiştir. 20 nci yüzyıla kadar devam eden İngiliz Deniz İmparatorluğunun gücü I. Dünya Savaşı ile birlikte kaymaya başlamış ve dünya çapındaki dengesizliğin baş gösterdiği 20 nci yüzyılın ikinci yarısına kadar denizlerdeki denge sağlanamadığından bu dönem boşlukta kalmıştır. 2. Dünya Savaşı sonunda ortaya çıkan tablosu ile Amerika deniz imparatorluğu ve yeni dünya global gücü ortaya çıkmıştır.<sup>3</sup>

Amerika'nın global bir güç olmasında yeni bakir bir kıtanın sömürüye elverişli olması, teknolojiye sahip olunması, istikrarlı devlet yapısı, devleti idare edenlerle her türlü düşünce sahiplerinin işbirliğine gitmesi hususu da sayılmalıdır. Osmanlı Devletinin ve hatta tüm türk Devletlerinin yapısında bulunan istişare kurumları ve

<sup>2</sup> George Modelski, "Portuguese Sea Power and The Evolution of Global Politics.", Academia de Marinha, s.44-45

<sup>3</sup> Eric GROVE, Some Principals Of Maritime Strategy, sf. 104



danışma meclisleri hüviyetindeki değişik kurumların yaptığı kurumsal işlevler Amerika tarafından oldukça etkili tarzda uygulanmıştır.

ABD’li stratejist Mahan’ın tarzı ve yaklaşımı deniz kuvvetlerinin uygulayacağı stratejilerin harp prensipleri açısından değerlendirilmesi ve politikanın denizde uygulanması ile ilgili olarak görülmekte ise de, fikirlerinin dayanağı ve amacı hakimiyet sağlayacak global bir deniz imparatorluğu gücünün oluşturulması ve işletilmesidir. Mesleği askerlik olan bir şahsiyetin İngiliz Corbett’den ilham alarak geliştirdiği jeopolitik teori, ortamın elverişli olmamasına rağmen titizlikle devlet başkanı tarafından değerlendirildiğinde 19 ncu yüzyıl sonrası ve 20 nci yüzyıl başında dünyayı şekillendirecek yeni bir emperyal gücün doğmasına zemin hazırlamıştır. Alfred Thayer Mahan (1840-1914) denizlerden karalara doğru emperyal bir kuşatma öngörürken, Amerika yöneticilerine Monroe doktrininde de mevcut olan izolasyonizme ilave olarak Pasifik açılımı ve denizden Amerika’ya yönelecek tehlikelerin bertarafı için Hawaii Adasının önemi, Panama Kanalı’nın açılması, Karayiblerin kontrolü hususlarını dikte ettirmiştir. Tespit ettiği stratejik noktalar, iyi bir ittifaklar zinciri ve uzun kollu boksör misali kıtadan her türlü harbin uzaklaştırılması şeklinde desteklenecektir.

Mahan’ın denizlerin her açıdan değerlendirilmesi öğretisi, ilerde Spykman’ın “Kenar Kuşak” ve Cohen’in “Coğrafya Ayrımı” teorileriyle birleşecek, 1941 yılına kadar izolasyonist, daha sonra müdahaleci anlayışla günümüze kadar gelişen ve devam eden global güç olma mücadelesinin temel direğini oluşturacaktır.

Coğrafyanın Amerika’ya kazandırdığı avantajı en iyi şekilde değerlendiren ve İngiltere gibi sürekli denizlere dönük yaşayan Amerika’nın stratejistleri, kuşatma zihniyetini taşıyarak dünya sularını en iyi şekilde kullanmışlardır.

Bu noktada, kontinental bir güç olan Osmanlı İmparatorluğu’nun dünya güçlerinin mücadelelerine alınmadığı ve global güçler arenasında değerlendirilmediği hususu göze çarpmaktadır. Ancak kıtasal güç olan Osmanlı İmparatorluğu Habsburglar ile mukayese edilebilir ve edilmektedir<sup>4</sup>. Aynı coğrafi şartlara sahip

<sup>4</sup> Paul Kennedy, The Rise And Fall Of The Great Powers, 1500-2000. New York: Random, 1987. s.309

dengeler olarak böyle bir mukayese yapılabilir. Osmanlı İmparatorluğu deniz alanları oseanik<sup>5</sup> alanlar karşısında iç hatlarda mücadele eden ve oseanik alanlara açılımın sebeplerini üzerinde taşıyan bir global güçtür. Andrew Hess'in "Bir Deniz İmparatorluğu" olarak değerlendirdiği Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu gibi denizlerle bağlantılı olarak, Osmanlı Devleti'nin denizlere yönelik politikalarını belirleyen, sadece silah gücüne dayanmayan, denizcilik ilmi ve deniz ticaretiyle ilgili siyasî ve iktisadî duruşunu gösterecek çalışmalar incelendiğinde, zaaflarına rağmen denizlerin kullanımı dünyanın iç hatlarında meydana geldiğinden Modelski tarafından göz önüne alınmaması normal karşılanmaktadır.

Dünya güvenliği kapsamındaki bütün çalışmaların denizlerle olan ilişkisi nedeniyle Deniz Kuvvetlerinin tamamıyla özel bir statüsü olduğu kabul edilmektedir. Soğuk Savaş sonrasının krizlere müdahale araçları ve yöntemleri incelendiğinde Denizlerin güç aktarım rolü ve önemi ortaya çıkmaktadır. Uzun Dalgalar veya Kondratieff Dalgalar açısından tespit edilen global güçlerin denizleri iyi kullanan devletler olması bu açıdan tesadüfi değildir (Şekil-1)<sup>6</sup>.

Tarihin en eski topluluklarından biri olan türklerin denizcilik tarihi yaşadıkları coğrafya nedeni ile yenidir. Orta Asya'da kurulan türk devletleri kara devletleri olduğundan, denizcilikle ilgili bilgileri yoktu. Bu devletlerin Basra Körfezi, Hazar Denizi gibi denize ulaştıkları yerlerde ise, karşılarında denizden gelen bir tehlike bulunmadığından denizciliğe lüzum görülmedi. Türkler ancak Anadolu'ya geldikten sonra gerçek anlamda denizle tanıştılar.

Malazgirt'ten hemen sonra Anadolu'nun büyük bir kesimine hâkim olan türkler, Anadolu'yu elde tutmak için kuvvetli bir donanmaya sahip olmak gerektiğini fark ettiler. Bilhassa Batı Anadolu kıyılarını Bizans, Venedik, Ceneviz ve diğer Latin devletlerinin taarruzlarından korumak için denize açıldılar.

<sup>5</sup> Muhlis Nadas, *Geoastral Siyaset Boğazlar ve Deltalar*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1991, 1 inci Cilt, s. 24.

<sup>6</sup> George Modelski, "Portuguese Sea Power and The Evolution of Global Politics.", *Academia de Marinha*, s.65



FAZLAR				
Başlangıç	Koalisyon Tesisi	Büyük Karar	İcra	Liderlik / Karşıtlık
		<b>Başlangıç Batı Avrupa Çağı</b>		
1430	1460	1494	1516	Portekiz / İspanya
1540	1560	1580	1609	Hollanda. / Fransa
1640	1660	1688	1714	İngiltere I/ Fransa
1740	1763	1792	1815	İngiltere II /Almanya
		<b>Batı Avrupa Çağı Sonrası</b>		
1850	1873	1914	1945	ABD
1973	2000	2026	2050	

Şekil-1.1. Uzun Dalgaların Zaman Tablosu

1081 yılında, bir türkmen beyi olan Emir Çaka Bey'in 17 si çektiri, 33 ü de yelkenli olmak üzere toplam 50 parçadan müteşekkil ilk türk donanmasını İzmir'de denize indirdiği tarih türklerin denizcilik ve deniz harp tarihi başlangıcı olarak kabul edilir.

Osmanlı Devleti ilk yıllarında bir kara devleti ağırlığında idi. Ancak Osmanlı Devleti, Marmara Denizi yolu ile Rumeli kıyısında bazı yerleri işgal etmesi ve oralara yerleşmesi ile kendini denize dönük bir politika izlemek konusunda zorunlu hissetti. Ege, Karadeniz kıyıları ile Akdeniz sahillerindeki ülkeler, Osmanlı İmparatorluğu topraklarına katıldıkça, donanmaya ve deniz gücüne duyulan ihtiyaç daha fazla artmaya başladı. Osmanlı Devleti'nin II.Bayezid dönemiyle birlikte Yakınoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve türk denizciliğinin dünya çapında bir gelişme göstermeye başlamasının ardından Doğu Akdeniz hakimiyeti tesis edildi.

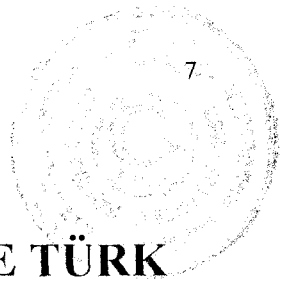
Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa, diğer Barbaros Kardeşler ve Turgut Reis'in dönemleri Osmanlı denizciliğinin ve Osmanlı imparatorluğu'nun en parlak dönemleridir. Türklerin denizcilik tarihi açısından bu en parlak dönemde dahi, denizlerdeki hakimiyetini kontinental saha dışına çıkaramayan türkler, Modelski tarafından global güç olarak kabul edilmemiştir.

Büyük, güçlü ve global bir dünya devleti olmak, güçlü bir denizci ülke olmaktan geçer. Günümüzdeki ve geçmişteki devletleri incelersek ülkeler denizde güçlendikçe siyasi, ekonomik ve askeri açıdan çok güçlenmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu'nun en güçlü olduğu dönemde dönemin en büyük denizcisi Barbaros Hayrettin Paşa deniz gücünü kısaca şu cümlelerle özetler: "Denize hâkim olan Cihana hâkim olur." Türk denizcilik gücünün geleceği her şeyden önce türklerin deniz tarihinin bilinmesiyle başlar. Günümüz ve geleceğe ait deniz politika ve stratejileri, tarihten alınan derslerle belirlenebilir.

Bu maksatla türklerin Anadolu'ya gelişinden itibaren Deniz Harp Tarihi incelenerek, denizciliğin, deniz kuvvetinin dünya devleti olma yolundaki katkıları araştırılacak deniz kuvvetleri ile ilgili stratejik yaklaşımlar ABD, Rusya başta olmak üzere komşu devletler üzerinde yoğunlaşacaktır.



## 2. SELÇUKLU İMPARATORLUĞU VE ANADOLU BEYLİKLERİ DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ



### 2.1. Selçuklu İmparatorluğu Tarihine Genel Bakış

Günümüzde Türkiye'de yaşayan türkler, Büyük Selçuklu İmparatorluğu'nu kuran Oğuz türklerinden gelmektedir. Oğuzlar, Göktürkler zamanında onların idaresine bağlı olarak Selenge Irmağı boylarında yaşayan, hayvan sürüleri peşinde göçebe bir hayat süren ve bu sayede çok geniş bir sahayı hükümleri altında tutan savaşçı bir millettir.<sup>7</sup>

Oğuzlar, uygurlarla birlikte Göktürk ailesinin saltanatını yıkarak türk devletine hâkim olduktan sonra, Kırgız boyundan gelen türklerin baskısıyla daha batıya, Seyhun Nehri civarına göçmek zorunda kaldılar ve oraya yerleştiler. İçlerinden büyük bir bölümü Kuzey Karadeniz üzerinden Ukrayna ve Balkanlar'a giderek oraya yerleştiler ancak Hıristiyan toplulukları arasında kimliklerini muhafaza edemediği için Doğu Avrupa'da yok olup gittiler.

Asya'da kalan Oğuzların büyük çoğunluğu, Onuncu yüzyıldan itibaren Aral Gölü ile Hazar Denizi arasında, Hazar Kağanlığı'na bağlı bir yabguluk halinde yaşamaya başladılar. Oğuz Yabguluğu güneyde müslüman ülkelerle çevrili olması ve müslümanların sürekli türk topraklarına akınlar düzenlemesi nedeniyle İslamiyet'le tanıştılar ve kısa zamanda müslümanlığı benimsediler.<sup>8</sup>

Müslüman olduktan sonra kendilerine "*türkmen*" denmeye başlayan Oğuzlar, Onuncu Yüzyılın sonlarında, Karahanlı Devleti'ne bağlı bir yabguluk haline geldiler. O tarihlerde, Oğuzlara sınır komşusu, Asya kıtasına hükmeden, o dönemin büyük türk devletlerinden Gazneliler ve Karahanlılar vardı.

<sup>7</sup> Erol Güngör, *Tarihte Türkler*, s.15

<sup>8</sup> Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s.38

Oğuzların Üçok dalından Dukak'ın oğlu Selçuk, adını hanedana veren büyük bir kumandandı. Oğuzlar, Selçuk'un torunları olan Tuğrul ve Çağrı (Çakır) Beyler döneminde tarihte Horasan'ı ele geçirdiler. Tuğrul ve Çağrı Bey, 2000 yıllık türk tarihinde, İstanbul'un Fethi ve Malazgirt'den sonra en önemli yeri işgal eden ve 1040 yılında yapılan Dandanakan Meydan Savaşını, Gazne İmparatoru Mesut'a karşı kazanarak Büyük Selçuk İmparatorluğu'nu kurdular. Oğuzlar, bu savaş sonunda bir hamlede, bin yıldır kapalı kıtalardan kurtularak, açık denizlere inme fırsatı bulmuşlardır.

Bu zaferden sonra Tuğrul Bey, Selçuklu İmparatorluğu'nun Büyük Sultanı oldu ve devletin merkezi Nişabur'dan, Rey (şimdiki Tahran bölgesi) şehrine taşıdı. Büyük Selçuklu devletinin başkomutanlığını Çağrı Bey yapıyordu. Tuğrul Bey'in oğlu yoktu. Bu yüzden Tuğrul sultan'dan sonra Selçuklu sultanlığı'na Çağrı Bey'in oğullarından Alparslan geçti.<sup>9</sup>

Selçuklular Dandanakan zaferinden sonra büyük bir hızla İran'ın tamamını fethedip oradan Doğu Anadolu'ya, Irak'a ve Suriye'ye yöneldiler.

Doğuda elde ettiği başarıların arkasından Batı'ya yönelen selçuklular, gözünü dönemin güçlü devleti Bizans'a çevirerek medeniyetin beşiği olarak nitelenen Anadolu topraklarına sahip olmak üzere fetihlere başladılar. Bizans İmparatoru, doğu sınırını sürekli tehdit eden bu türklere karşı büyük bir ordu kurarak sefere çıktı. Babası gibi çok dahi bir kumandan olan Selçuklu İmparatoru Alparslan, Bizans İmparatoru Romen Diyogen'i Malazgirt ovasında karşıladı. Çok çetin geçen savaş sonunda Bizans İmparatorunun ağır bir yenilgi alması, Anadolu topraklarını türklere karşı savunmasız ve korumasız bıraktı. Böylece, üç tarafı denizlerle çevrili, üç kıtanın kesişim yerinde bulunan Anadolu topraklarının kapıları türklere açılmış oldu.

<sup>9</sup> Şahabettin Tekindağ Osmanlı Devletini Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler, s.65-66



## 2.2. Anadolu Selçuklu İmparatorluğu Tarihine Genel

### Bakış

Selçuklu İmparatorluğu sultanı, Malazgirt zaferinden sonra Kutalmış'ınoğlu Süleyman Şah'ın önderliğinde Malazgirt savaşına katılan kumandan ve türkmen reislerine Anadolu'yu türkleştirme ve İslamlaştırma görevini verdi.

Malazgirt savaşının hitamında durmaksızın fetih harekâtına başlayan Süleyman Şah, Anadolu'ya Antakya'dan girerek 1074 yılında Konya ve havalisine ulaştı. Bu bölgeyi Rumlardan temizleyen Süleyman Şah, fetihlere devamla İznik önlerine kadar geldi. 1075 senesinde İznik'i fethederek, burayı emrindeki kuvvetlerin merkezi yapan Süleyman Şah, böylece Türkiye'de Anadolu Selçuklu Devletinin temelini atmış oldu.

Bizans'ın mahallî ve merkezi tekfurlukları arasındaki çekişmelerden faydalanarak, bölgedeki hâkimiyetini güçlendiren Süleyman Şah 1077 yılında Anadolu Selçuklu Devletini kurdu.

İznik'te yeni bir türk devletinin kurulması, Anadolu'ya gelen türkmenlerin birleşmesine ve doğudaki müslüman türklerin büyük topluluklar halinde bölgeye gelmelerine sebep oldu. Bölgede türk nüfusu artarak devlet güçlendi ve bu sayede Anadolu Selçuklu Devleti sağlam bir temele oturdu. Hürriyet ve adalete kavuşan yerli halk, kısa zamanda severek Anadolu Selçuklu Devletini desteklemeye başladı.<sup>10</sup>

Çeşitli gayelerle bölgeye gelen türkmenleri emrinde birleştiren Kutalmışoğlu Süleyman Şah, Anadolu'da birlik ve hâkimiyetini güçlendirmek, Fırat boylarında ve Kilikya taraflarında toplanmaya çalışan Ermeni gruplarına mani olmak için harekete geçti. 1082 yılında Çukurova'ya giden Süleyman Şah, Adana, Tarsus ve Misis dâhil tüm bölgeyi zapt etti. 1084 yılında Hıristiyanlardan Antakya'yı aldı. 1086 yılında, Suriye Selçuklu meliki Tutuş'la yaptığı savaşta yenilen Süleyman Şah, savaş meydanında vefat etti. Oğulları, Selçuklu Sultanı Melikşah'ın yanına gönderildi. Bu

<sup>10</sup> Osman Turan, *Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi*, s.114

süre zarfında, Devlet bir süre Süleyman Şah'ın İznik'te vekil bıraktığı Ebü'l-Kasim tarafından yönetildi.<sup>11</sup>

Selçuklu Sultanı Melikşah'ın 1092 yılında vefatından sonra, İran'dan kaçarak gelen Kılıçarslan, İznik'te merasimle karşılanıp, Türkiye Selçuklu tahtına çıkarıldı.

I. Kılıç Arslan tahta çıkar çıkmaz, devleti yeniden teşkilatlandırdı ve İznik'i mamur bir duruma getirdi. İçte otoriteyi sağladıktan sonra, hemen fetihlere başlayan Kılıç Arslan, öncelikle Marmara sahillerine yerleşmeye çalışan bizanslıları bu bölgeden çıkardı. Batıyı emniyete aldıktan sonra rotasını doğuya çevirdi ve 1096 yılında Malatya'yı kuşattı. Fakat I. Kılıç Arslan, bu sırada büyük bir Haçlı ordusunun Batı Anadolu'ya girdiğini haber alması üzerine kuşatmayı kaldırıp geri döndü. Çok iyi bir kumandan ve lider olan I. Kılıç Arslan, 600.000 kişilik haçlı ordusuna vur-kaç taktiğiyle büyük kayıplar verdirerek tarihteki ilk gerilla savaşını yaptı. Uyguladığı gerilla taktiğiyle çok büyük başarılar kazanan Kılıçarslan, İznik'in elden çıkmasına engel olamadı ve Konya'ya çekilerek Konya'yı başkent yaptı.<sup>12</sup>

Bizans imparatoruyla antlaşma imzaladıktan sonra doğu fetihlerine başlayan Kılıçarslan, fethi yarım kalan Malatya şehrini 1103 yılında kuşatarak ele geçirdi. Daha sonra Musul'u da topraklarına kattı. Emir Çavlı, Artukoğlu İlgazi ve Suriye meliki Rıdvan'ın kuvvetleriyle Habur Nehri kenarında yaptığı muharebede yenilerek, nehre düşüp boğuldu. Kılıç Arslan'ın büyük oğlu, Musul valisi Şehinşah, Emir Çavlı tarafından esir alınarak İsfahan'a götürüldü.<sup>13</sup>

I. Kılıç Arslan'ın ölümü ve oğlunun esir düşmesi, Türkiye Selçuklularını parçalanma eşiğine getirdi. Bu durumu fırsat bilen düşmanlar, vakit kaybetmeksizin ülke topraklarına saldırıya başladı. Bizanslılar, Batı Anadolu sahillerini tekrar ellerine geçirerek selçukluları İç Anadolu'ya kadar sürdüler. Konya yöresinde zor tutunan selçukluların imdadına 1110 yılında esaretten kurtulan Kılıçarslan'ın oğlu Şehinşah yetişti. Konya'ya gelerek tahta geçen Şehinşah ve Kayseri emiri Hasan Bey bizanslılarla büyük mücadeleye girdi. Ancak büyük gayretlere rağmen, bizanslıların

<sup>11</sup> Osman Turan, a.g.e. s.69

<sup>12</sup> Şahabettin Tekindağ Osmanlı Devletini Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler. s.23

<sup>13</sup> Şahabettin Tekindağ, a.g.e..s.23-24

zulumünden kaçan Batı Anadolu'daki türklerin, Orta Anadolu yaylalarına çekilmesine engel olmadı.

1116 yılında Danişmendliler, Sultan Şehinşah'ı tahttan indirip, Şehzade Mesud'u sultan ilan ettiler. Sultan Mesud, Danişmendli tahakkümünden kurtulmaya, bizanslıları Anadolu'dan atmaya ve birliği sağlamaya çalıştı. 1182 yılında, Batı seferine çıktı. Sonra doğuya seferler düzenledi. Bizanslılar, türklerin Batı Anadolu'da ilerlemelerini durdurmak için, İmparator Manuel komutasında bir orduyla Konya üzerine yürüdüler. Bu tehlikeli durum üzerine, Sultan Mesud'un oğlu II. Kılıç Arslan, Aksaray'da bir ordu hazırlayarak, Konya önündeki Bizans ordusunun karşısına çıktı. Bizans ordusunu pusu ve taarruzlarla 1145 senesinde ağır bir yenilgiye uğrattı.

Bu sırada İkinci Haçlı Seferiyle Anadolu'ya giren Avrupalılar da türk kılıçları önünde fazla duramadı. Selçuklu ordusu, Haçlılar karşısında büyük başarılar elde edince istikrar ve yükselme devri selçuklular için tekrar başladı. Halka adaletle muamele etmesi sebebiyle, Hıristiyanların birçoğu, bizans yerine türk idaresini tercih etti. Birçok eser inşa ettiren Sultan Mesud, kırk yıl saltanatta kaldıktan sonra, 1115 senesinde vefat etti. Yerine oğlu II. Kılıç Arslan tahta çıktı. O da babasının yolunda giderek, Anadolu'nun siyasi birliğini kurmak, ekonomik ve kültürel yükselişini sağlamak üzere büyük hamleler yaptı. Doğu seferine çıkarak, devletin hudutlarını Fırat nehrine kadar genişletti. Bizanslılar ve yardımcı kuvvetlere karşı, 1176 yılında Düzbel/Karamukbeli (Miryakefalon) Meydan Savaşını kazanarak, Anadolu'yu yurt edinen türklerin bölgeden atılamayacağını ispatladı. Akıncılarını, Batı Anadolu'nun fethiyle görevlendirerek 1182 yılında, Uluborlu, Kütahya ve Eskişehir havalileri fethedilmesini sağladı. Denizli ve Antalya kuşatıldı. Danişmend arazisi ve Çukurova zapt edildi.

Kazanılan zafer ve başarılarla siyasi birlik ve sınır emniyeti sağlandığı gibi ekonomik ve kültürel yükselme de başladı. Bir süre sonra II. Kılıç Arslan, mücadeleyle geçen uzun saltanat yıllarındaki yorgunluğu ve ihtiyarlığını mazeret gösterip istirahatata çekildi. Sahip olduğu toprakların idaresini onbir oğlu arasında taksim etti. Kendisi Konya'da büyük sultan olarak kaldı. Oğullarının her biri bir vilayette yönetimi ele aldı. Bu sırada Selahaddin Eyyubî'nin Kudüs'ü zapt etmesi, Üçüncü Haçlı Seferinin başlamasına neden oldu. Anadolu'dan geçmeye çalışan

kalabalık Haçlı ordusu, şehzadelerin gerilla savaşlarıyla karşılaştı. Çok Gerilla savaşlarında çok büyük kayıp verilmeyi başaran Şehzadeler, haçlıların Filistin'e ulaşmasına engel olamadılar.

II. Kılıç Arslan'ın, 1192 senesinde Konya'da vefat etmesi üzerine yerine büyük oğlu Gıyaseddin Keyhüsrev geçti. Fakat kardeşleri onun iktidarını kabul etmeyince, aralarında saltanat mücadelesi başladı. Tokat meliki Rükneddin Süleyman Şah, 1196 yılında Konya'yı zapt etmeyi başararak saltanatını ilan etti. Birliği sağladıktan sonra Bizans İmparatorluğu'nu tekrar senelik vergiye bağladı.

Rükneddin Süleyman Şah, iç mücadelelerden yararlanarak hudut tecavüzlerine başlayan ve türklere eziyet eden Ermenileri cezalandırdı. Saltukluların zayıflamasından istifade ederek, Erzurum'a kadar gelen Gürcülere dur demek üzere Doğu seferine çıktı ve 1201 yılında, Saltuklu Devletine son verdi. Artuklular ve Mengüçüklerden aldığı yardımla, Erzurum'dan Gürcistan üzerine sefere çıktı ancak beklediği anda, Sarıkamış yakınlarında, Gürcü-Kıpçak ordusunun baskınına uğrayınca mağlup oldu. Tekrar toparlanarak, Gürcistan üzerine yeni bir sefer düzenlediyse de, yolda hastalanarak 6 Temmuz 1204 yılında vefat etti. Yerine oğlu III. Kılıç Arslan geçti. Fakat çok geçmeden Gıyaseddin Keyhüsrev, türkmen beylerinin davetiyle, küçük yaşta yeğeni Kılıç Arslan'ın yerine, tekrar Türkiye Selçukluları sultanı oldu. Gıyaseddin Keyhüsrev, devletin hudutlarını emniyete almak için, öncelikle bizanslılar ve ermenilerle mücadele etti.

Dördüncü Haçlı Seferiyle (1204) İstanbul, Latin hâkimiyetine girmesi üzerine Bizans hanedanı Anadolu'ya kaçıp, İznik ve Trabzon'da iki devlet kurdu. Böylece bizanslılar, Karadeniz kıyılarına yerleşerek, selçukluların ticaret yollarını kapatmış oldu. Gıyaseddin Keyhüsrev, bizanslıları bu bölgeden atarak ticaret yolunu açmak için, 1206 yılında sefere çıktı ve Karadeniz sahillerini eline geçirmeyi başardı.

Sultan Keyhüsrev'in, ertesi sene rotayı Akdeniz'e çevirerek Antalya sahillerini ve Batı Anadolu'da birçok yerleşim yerini alması İznik bizanslılarını çok telaşlandırdı. Bu fetihlere dur demek isteyen bizans ordusu 1211 senesinde Sultan Keyhüsrev'in üzerine yürüdü. İki ordu arasında, Alaşehir önlerinde yapılan muharebeyi Selçuklu ordusu kazandı ancak savaş bittikten sonra, Gıyaseddin



Keyhüsrev meydanı dolaşırken bir düşman askeri tarafından şehit edildi. Yerine oğlu İzzeddin Keykavus geçti.

İzzeddin Keykavus, saltanatının ilk yıllarında taht mücadelesi sorununu hallettikten sonra devletin daha çok iktisadî meselelere, ülkenin imarına ve kültür faaliyetlerine yöneldi. Kervansaray, cami ve medreseler inşa ettirerek günümüze Selçuklu mimarisinin kalmasını sağlayan Sultan Keykavus Verem hastalığına yakalanarak, 1220 yılında Viranşehir'de vefat etti.

İzzeddin Keykavus'un yerine geçen Sultan Alâeddin Keykubad, Türkiye Selçuklularına en kudretli, en müreffeh ve en parlak devrini yaşattı. Anadolu'nun emniyeti içi başta Konya, Kayseri ve Sivas olmak üzere, şehirleri surlarla tahkim ettirerek Moğol tehlikesine karşı hudutlarda tedbir alırken diğer taraftan da fetihlere de devam etti. Askerî ve ticarî önemi büyük olan Kolonoras kalesini muhasara altına alan Keykubad, 1221 senesinde kaleyi fethetti. Buraya, sultanın ismine nispetle Alâiye denildi.<sup>14</sup>

Moğol tehlikesine karşı tahkim ve askerî tedbirler yanında diplomatik yola da başvuran Keykubad, Moğol Ögedey Kağan'a elçi göndererek barış yaptı. Alâeddin Keykubad, saltanatı zamanında Türkiye Selçuklu Devletini, Moğol istilâ ve zulmünden korudu. Alâeddin Keykubad, 1 Haziran 1237 tarihinde Kayseri'de vefat etti. Yerine İzzeddin Kılıç Arslan'ı veliaht tayin etmesine rağmen, büyük oğlu Gıyaseddin Keyhüsrev tahta geçti.

II. Gıyaseddin Keyhüsrev (1237-1246), Moğollara Köseadağ savaşında yenilince (Temmuz-1243), devletin yıkımı başladı. Köseadağ bozgunundan, Anadolu Selçuklu Devletinin yıkılışına kadar olan devrede (1243-1308), Selçukluları büsbütün sindirmek için, Moğol faaliyet ve zulmü devam etti. 1259 yılında, Kızılırmak hudut olmak üzere devletin ikiye ayrılması, 1262'de Karamanlıların isyan ederek Konya üzerine yürümeleri, 1276 yılında Moğollara karşı Hatiroğlu İsyanı, 1277 yılında Mısır Memlûk Sultanı Baybars'ın, Hatiroğlu'nu desteklemek için Anadolu'ya girip Kayseri'ye kadar gelmesi, Karamanoğlu Mehmet Beyin 1277

<sup>14</sup> Hayati Tezci, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, C I, İstanbul, 1973, s.127

yılında Konya'da yeni bir sultanı tahta çıkartma girişimiyle, Cimri hadisesi gibi çeşitli siyasî, ekonomik ve sosyal çalkantılar meydana geldi. Anadolu Selçuklu Devletinin çöküşü başlayınca, Moğol zorbalığının önüne geçmek için türk beyleri ve Anadolu halkının yer yer mücadelesi görüldü.<sup>15</sup>

Çökmekte olan devletin yıkıntıları üzerinde çeşitli Oğuz boyları, türkmen ve kumandanlar, beylikler kurmaya başladı. Bu beyliklerden, Bizans İmparatorluğu hududunda kurulan Osmanlı Beyliğinin, Batı Hristiyan âlemine açık fütuhât cephesiyle diğerlerinden farklı stratejik mevkide bulunması; o yönde sürekli genişleme imkânı bulduğu gibi, dar ve sıkışık beyliklerin reislerine yerine göre dostça, bazan da baskı yaparak, bütün Anadolu'yu kendi idaresinde toplamasını, 20. yüzyılın başlarına kadar üç kıtaya hâkim olmasını sağladı.

Anadolu Selçuklu Devleti toprakları üzerinde Moğollar, Haçlı istila hareketi neticesi gibi korkunç katliâm, yıkım ve dehşet saçıcı hadiselerle bölgeyi işgal ettiler. Moğol istilasıyla, Anadolu Selçuklu Devleti, 14. yüzyılın başında yıkıldı. Anadolu, Moğol kontrolüne girdiyse de, 14. yüzyıldan sonra bölgede Osmanlı hâkimiyeti başlayıp, Haçlıların ve Moğolların açtığı yaraları kapamaya çalıştı.<sup>16</sup>

## 2.3. Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi

### 2.3.1. Türklerin Denizle İlk Karşılaşmaları

Anadolu'da türklerin denizle tanışmaları, 1075 senesinde İznik'in Süleyman Şah tarafından fethedilerek Marmara kıyılarına yerleşmesi ile başlamıştır. İzmit'in fethinden kısa bir süre sonra Süleyman şah, Anadolu'da birliği sağlamak, fetihlere devam etmek maksadıyla yerine Ebulkasım'ı vekil tayin ederek Anadolu seferine çıktı.

Ebulkasım, İznik kalesini tekrar geri almak isteyen bizanslılara mücadele ettiği gibi, Bizans'ın elinde bulunan Gemlik (Kios) kasabasını zapt etti ve burada ilk türk

<sup>15</sup> Hayati Tezel. a.g.e..s.130-131

<sup>16</sup> Hayati Tezel. a.g.e.. s.134

tersanesini 1088 yılında inşa etti. Ancak, kuvvetli bizans donanması ve kara ordusu Gemlik'i kuşatarak, henüz yeni tesis edilen türk gemi tezgâhlarını yaktılar. Bu suretle Selçukluların Marmara Denizi'ne çıkma yolunda ilk çabaları 1088 yılında neticesiz kaldı. Fakat buna rağmen İznik şehri, Bizans İmparatorluğu'nun kalbine doğrudan doğruya yapılacak taarruzlar için ileri harekâtın ana üssü olarak türklerin elinde kaldı. Selçuklu Türkleri, Marmara Denizi'nde güçlü bizans donanmasıyla karşılaşınca Ege kıyılarına yöneldi<sup>17</sup>.

Diğer taraftan, Anadolu türk fütuhât hareketi, büyük bir hızla ilerliyordu. Anadolu'nun hızla fethedilmesi sonucu türkler kısa zamanda Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz sahillerine erişti. 1084 senesi içinde Selçuklu kumandanlarından Karatekin Bey Sinop'u zapt ederek, Karadeniz sahillerine ulaştı. Aynı zamanda bu tarihlerde, Efes şehri ve Ege sahilleri Tanrıvermiş Bey'in İzmir ve havalisi ile adalardan bir kısmı Emir Çaka'nın hâkimiyeti altına girdi.

Türkleri, gerçek anlamda deniz tarihi sayfalarında yer edinmesini sağlayan ilk türk, Emir Çakabey'dir. Ege Denizi'nden gelecek olan askeri harekâtın, Boğazlar ve İstanbul için ciddi bir tehlike arz ettiğini anlayan Çaka Bey, İzmir ve havalisinde ilk türk Donanması'nı meydana getirmiştir.

### **2.3.2. Çaka Bey ve Türk Donanmasının Kuruluşu**

#### **2.3.2.1. Çaka Bey'in Hayatı**

Çaka Bey, İzmir'in ilk fatihi ve İzmir Beyliği (1081-1097)'nin kurucusudur. Büyük bir teşkilatçı, güçlü bir Kumandan, siyasi görüş kudretine sahip büyük bir devlet adamı olan Çaka Bey'in denizcilik tarihi bakımından önemi; ilk türk Derya Kaptanı oluşu ve bir donanma meydana getirerek Ege Denizi'nde hâkimiyet kurmasından ileri gelir.<sup>18</sup> 1081 yılında, Çaka Bey'in 17 si çepektiri, 33 ü de yelkenli olmak üzere toplam 50 parçadan müteşekkil ilk türk donanmasını İzmir'de denize

<sup>17</sup> Hayati Tezel, a.g.c. . s.135-136

<sup>18</sup> Yaşar Yücel: Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar (Cilt 2). İstanbul. s.104



indirdiği tarih türklerin Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Tarihi başlangıcı olarak kabul edilir.<sup>19</sup>

Çaka Bey, Oğuzların Çavuldur boyundandır. Anadolu'nun fethi sırasında, Danişmend Gazi'nin kumandanlarından biri olarak Malatya dolaylarında yaptığı savaşlarda önemli başarılar kazandı. Türk tarihçilerinin adından pek az bahsettiği Çaka Bey'in hayatı, Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos'un kızı Anna'nın yazdığı bir eserden öğrenilmektedir<sup>20</sup>:

*“Anadolu'ya akın eden gazilerin en genci olan Çaka Bey önce Kastamonu ve Bolu taraflarında savaştı daha sonra İzmir taraflarına gitti. Bu bölgedeki savaşlarda gösterdiği cesaret ve başarılar nedeniyle ün saldı.*

*Bizans İmparatoru, İzmir'den türkleri atmak üzere bu bölgeye meşhur Bizans komutanlarından Kabalika Alexander komutasında bir kuvvet gönderdi. İzmir'e gelen türklerle muharebe eden Kabalika Alexander, Çaka Beyi esir almayı başardı. Asil bir soydan gelen Çaka Bey, üstün yetenekleriyle kısa zamanda komutanların dikkatini çekti. Bizanslılar tarafından hakkında yapılan araştırma somucunda türkmen beylerine mensup olduğu anlaşılan Çaka Bey, Bizans İmparatoru Nikaforos'a çıkarıldı. İmparator Çaka Beyi, diğer esirler gibi ağır işlerde kullanmayıp, saraya aldı ve soyluluk unvanı ile bazı imtiyazlar verdi. Çaka Bey sarayda bulunduğu sürede Bizans'ın güçlü ve zayıf taraflarını öğrendiği gibi Homeros'un “İlyada” adlı meşhur eserini okuyacak kadar Yunanca da öğrendi.*

*1081 yılında, İmparator Nikaforos yerine Bizans tahtına I. Aleksios Komnenos'un geçmesi üzerine Çaka Bey'in hayatında yeni bir devir açıldı. Çaka Bey'in saraydaki varlığından rahatsız olan İmparator, Çaka Bey'i bütün imtiyazlarından mahrum ederek saraydan uzaklaştırdı. Aslında bu durum, kabına sığmayan Çaka Bey için zaten çoktan beri arzu ediliyordu. Bir fırsatını bularak İstanbul'dan İzmir'e kaçmaya başaran Çaka Bey tekrar bizanslılarla mücadeleye başladı.”*

<sup>19</sup> Hayati Tezel, A.g.e., s.145

<sup>20</sup> Erol Güngör, Tarihte Türkler, s.25-30

Çaka Bey, İzmir'e gelir gelmez, türkmen oymaklarından birçok yiğidi etrafına toplayarak bir kuvvet oluşturdu. Bu kuvvetle, Bizans'taki kargaşalıktan yararlanarak, İzmir şehrine taarruz etti ve burayı Rumların elinden aldı. Bu suretle Çaka Bey, İzmir'in ilk fatihi olmayı başardı.<sup>21</sup> Çaka Bey fethettiği İzmir şehrinde 1081 yılında İzmir Beyliğini kurarak beyliğini ilan etti.

O tarihlerde Efes şehrini de yine türkmen beylerinden olan Tanrıvermiş Bey zapt etti.<sup>22</sup>

### 2.3.2.2. Çaka Bey'in Deniz Stratejisi Ve Deniz Savaşları

Büyük devlet adamı ve güçlü bir kumandan olan Çaka Bey, türk tarihinin yetiştirmiş olduğu en büyük deniz kumandanlarından. Çakabey, yurdunun emniyetini ve iktisadi refahını denizlerde görüyor, Beyliği'nin güvenliğini sağlamak için İzmir'i çevreleyen Ege ölü adalarını sınırları içine almanın zaruretini hissediyordu.

Ege Denizi'nden yapılacak bir askeri harekâtın, Boğazlar ve İstanbul için ciddi bir tehlike yarattığını değerlendiren Çak Bey, Bizans'a karşı Ege'de deniz hâkimiyetini şart görüyordu. Bu maksatla Çakabey, Ege ve Marmara'da kati üstünlük sağlayacak bir donanma hazırlamaya başladı.

İzmir Beyi Çaka Bey, bir deniz kuvveti meydana getirmek maksadıyla, her yöreden yerli ustaları toplayarak kendi kontrolü altında bulunan İzmir Efes'te, ilk türk tersanesini kurdu ve ilk türk deniz kuvvetini teşkil edecek gemilerin inşasına başladı. Tersane çalışmaları, bizzat Çaka Bey'in şahsi direktifleri ile geliyordu. Tekne tiplerini dahi kendisi şekillendiriyordu. Meydana getireceği, türklerin bu ilk deniz kuvvetini de yine kendisi sevk ve idare edecekti.<sup>23</sup>

Ege'de deniz hâkimiyetini tutma gayesi ile hareket eden Çaka Bey, İzmir ve Efes Tersaneleri'nde üretilen 17 çektiri, 33 yelkenliden oluşan türk Filosu'yla 1089

<sup>21</sup> Fuat Canım, Türklerin Denizciliği, İstanbul, 1965, s.54

<sup>22</sup> Yaşar Yücel, a.g.e., s.98

<sup>23</sup> Fuat Canım, a.g.c., s.119

yılında İzmir'den Ege'ye açıldı. Çaka Bey, böylece türk deniz tarihini açacak ve ilk sayfalarını işlemeye başladı.

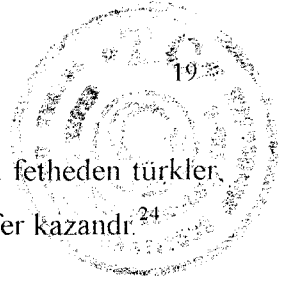
Türk Filosu'nun Ege'ye bu ilk açılışı, hem eğitim, hem de Çaka Bey'in Ege'de yapmayı tasarladığı fütühatını planlamasına yol açacak bir keşif seferi idi. Buna aynı zamanda, o asırdaki ticaret harbinin karakterine göre ganimet seferi de denilebilir.

Çaka Bey, kendi inşa etmiş olduğu bu donanması ile ilk defa Foça şehrini zaptetti. Daha sonra gemileriyle Midilli adası önüne gelerek donanmayı harp düzeninde dizdi. Midilli Valisi Alpos'a, adanın teslimi için haber gönderdi ve kan dökülmeden bu adanın tesliminin kendisi için hayırlı olacağını bildirdi. Midilli Valisi, türk donanmasından korkarak bir gemi ile İstanbul'a kaçtı ve adayı türklere bıraktı. Türk askerleri Midilli Adasına girerek şehrin kalelerine türk bayrakları çektiler.

Çaka Bey'in çıktığı ilk seferde, kazandığı bu başarılar onun Ege adalarının fethi konusunda arzusunu daha da artırdı. Çaka Bey Midilli'den sonra rotasını Sakız Adasına çevirdi ve Sakız adasını da kısa sürede fethetti.

Çaka Bey'in Ege adalarını birer birer zapt etmesi üzerine Bizans İmparatoru Aleksi Komnen, harekete geçti. Niketa Kastamonita komutasındaki bir bizans donanmasını Akdeniz'e gönderdi. Bu vesileyle, türkler ilk defa Akdeniz'de bizanslılarla deniz savaşı yapma fırsatı elde ettiler.

Çaka Bey'in, bu savaşta uyguladığı taktik, o devrin usta denizci kumandanların yaptığı taktiklerden biriydi. Çakabey donanmasını, Bizans Donanması'na rampa ederek gemileri birbirine kenetledi ve karşısındakini yok etmek hedefini güden bir savaşa girişti. Çok kanlı geçen çarpışma gece yarısına kadar sürdü. Sonuçta Çakabey, Bizans'ın kaçıp kurtulabilen beş on teknesi dışında, geri kalanların bir kısmını zapt etmeyi, bir kısmını da batırmayı başardı. Böylece türklere bu ilk Deniz Savaşı, Bizans Donanması'nın büyük yenilgisi ile sona erdi. Kara



savaşlarında her zaman muzaffer olan ve kısa zamanda Anadolu'yu fetheden türkler, denizle tanışmalarından kısa bir süre sonra denizde çok büyük bir zafer kazandı.<sup>24</sup>

Çaka Bey, 1091 yılında tekrar denize açılarak Sisam ve Rodos Adaları'nı ele geçirdi, bu arada yolu üzerindeki küçük adaları da vurarak bir hayli ganimet elde etti. Bu suretle Ege Denizi'nin irili ufaklı birçok ada İzmir Türk Beyliği'ne geçti.

Çaka Bey'in bitmek bilmeyen bu başarıları, Bizans İmparatorunu tekrar harekete geçirdi. Bizans İmparatoru, Konstantin komutasında oluşturduğu daha güçlü bir donanmayı, türklerin üzerine ikinci defa gönderdi. Bizans Donanması, Sakız Adasına yanaşarak asker çıkardı, kaleyi muhasara etti. Bu esnada Çaka Bey, İzmir'de bulunuyordu. Çakabey, düşmanın geldiğini duyar duymaz, donanmasıyla Sakız Adasına hareket etti ve adayı tekrar ele geçirdi.<sup>25</sup>

Çaka Bey, bu zaferlerden sonra İzmir Sultanı olarak anılmaya başlandı ve Batı Anadolu'nun en kudretli bir hükümdarı oldu.

İzmir Sultanı Çaka Bey, artık İzmir Beyliği sınırları içine sığamıyordu. Midilli, Sisam, Sakız ve Rodos Adaları'nı zaptetmiş olması ona yeterli gelmemeye başladı. Bu nedenle, büyük bir fütihat arzusuyla Bizans İmparatorluğu'nun karşısına dikilmeye ve İstanbul'a hücum etmeye karar verdi. Bu emelini gerçekleştirmek için de stratejik bir plan yaparak ön hazırlıklara başladı.

Çaka Bey, Bizans İmparatorluğu'nun fethi için öncelikle, İzmir'den Çanakkale'ye kadar olan yerlerin ele geçirilmesi gerektiğine inanıyordu. Daha sonra da Çanakkale kesiminden Gelibolu Yarımadası'na geçerek, Bizans İmparatorluğu'nun Trakya kısmını zapt edecek ve Bizans'ı güneyden ve doğudan kuşatma altına alacaktı. Bunun için hemen hazırlıklara başladı.<sup>26</sup>

Çaka, bu muazzam planının başarıya erişmesini kolaylaştıracak teşebbüslerinden de olumlu sonuçlar aldı. O asırlarda Balkanlar'da yaşayan Peçenek

<sup>24</sup> Hayati Tezel, a.g.e., s.195

<sup>25</sup> Fuat Canım, a.g.e., s.129-130

<sup>26</sup> Yaşar Yücel, a.g.e., s.105

ve Hıristiyan Oğuzlardan bir ordu vücuda getirerek İstanbul'u zapt etmeğe karar verdi. Bu planını yerine getirmek için Balkanlardaki Peçeneklerle anlaştı. İzmir ve Efes Tersaneleri'ni de büyük bir armada meydana getirecek şekilde faaliyete geçirdi. Droman denilen hücum gemilerinin inşasına başlandı. Droman tekneler, iki ve üç sıra kürekli teknelerdi.

Çaka Bey, türkler için her zaman tehlike oluşturmuş bizans tehlikesini kaldırmının kolay olmayacağını biliyordu. Bu nedenle, Anadolu Selçuklu Devleti'nin de desteğini almak için çalışmalara başladı. Öncelikle o tarihte genellikle siyasi vasıtalarından biri olan evlilik bağlarını göz önüne alarak, kızını Selçuklu Sultanı I.Kılıçarslan'a vererek onunla 1092 yılında yakın bir akrabalık kurdu.

1095 yılında Çaka Bey, öncelikle Çanakkale ve Trakya'nın zaptı, sonra da İstanbul'un fethi için ordusunun başında harekete geçti. İzmir'de son hazırlıkları ile meşgul olan türk Donanması da sonradan Çanakkale'de Çaka Bey'e katılacaktı. Böylece türklerin Ege ve Marmara Denizleri kıyılarına dayanmaları, özellikle Çaka Bey'in İzmir'de bir türk filosu oluşturması, Bizans'ı ilk defa sadece karadan değil denizden de bir türk tehdidi ile karşı karşıya bırakıyordu.

Her ne kadar Bizans daha önceleri Araplar tarafından denizden iki defa muhasara edilmiş ise de, Çaka Bey'in üçlü planı ile Bizans ilk defa tam bir türk kısıkağı içine alınmış oluyordu. Çaka Bey'in planına göre kuzeyden Peçenek türkleri, güneyden Anadolu Selçuklu Devleti, Çanakkale yolu ile denizden Bizans'ı kuşatılacaktı.

1095 yılında Çaka Bey'in ordusu, Edremit dahil olmak üzere yolu üzerindeki Bizans merkezlerini zapt ederek, Çanakkale sınırlarına vardı ve planlamış oldukları şekilde, İznik Sultanı Kılıçarslan'ın kuvvetleriyle buluştu. İzmir Sultanı ile İznik Sultanı, Abidos Kalesi'ni kuşattılar. Akdeniz Boğazı'nın bu çetin kalesi ele geçirildi ancak bu türk kuvvetlerine biraz pahalıya mal oldu. Türkler, Çaka Bey gibi muhteşem bir insanı kaybettiler. İzmir Sultanı Çaka Bey, aldığı yaraların etkisi ile



hayatını kaybetti. Fakat Çaka Bey'in ne şekilde ölmüş olduğuna dair kesin bir şey yoktur. Bizans kaynaklarına göre, damadı Kılıçarslan tarafından öldürülmüştür.<sup>27</sup>

Çaka Bey, planlarını gerçekleştiremeden hayatını kaybetti ve hareket başarısızlıkla sonuçlandı. Harekatın başarısız olmasında İmparator II.Aleksi Komnen'in büyük rolü vardır. Bizans entrikaları sonucu Peçenek tehlikesi bertaraf edildi. II. Aleksios önce Balkanlardaki Kuman türklerini elde ederek Peçenek türklerinin üzerine saldırtmış ve Peçenekleri tamamen imha ettirmiştir. Diğer taraftan I.Kılıçarslan ile Çaka Bey'in arasını da açmaya başarmış ve ikisi arasındaki dayanışmayı azaltmıştır. Ayrıca bizans donanması ile yaptığı ileri hareketle Çaka Bey'i Çanakkale Boğazı'ndan dışarı atmaya muvaffak olmuştur. Böylece Ege Adaları tekrar Bizans'ın eline geçmeye başlamıştır.<sup>28</sup>

Çaka Bey'in ölümü ile türk deniz tarihi, XIV. yüzyılın başlarına kadar iki asırdan fazla bir zaman için kapanacaktır. Bunda Çaka Bey'in hayatını kaybetmesinin başlıca rolü olduğu bir gerçektir. Bunun yanında, Anadolu'daki Selçuk türklerine karşı bütün bir Hıristiyan dünyasının 1096 yılından 1291 yılına kadar kurdukları haçlı orduları, peş peşe sekiz sefer düzenlemeleri türklerin denizcilik faaliyetlerine çok büyük sekte vurdu.

### 2.3.2.3. Çaka Bey'in Kişiliği

Çaka Bey, yaptığı işlerden açıkça görüldüğü üzere, kabiliyetli, teşkilatçı ve mahir bir Kumandan idi. Kısa bir zamanda, ilk türk donanmasını meydana getirmesi, türk denizcilik tarihinde ona büyük bir şan kazandırmaktadır. Batı Anadolu'yu ele geçirdikten sonra, donanmasına dayanarak Trakya'yı ve hatta İstanbul'u ele geçirmek isteği Çaka Bey'in siyasi planlarının ne kadar geniş olduğunu açıkça belirtmektedir. Bu planların kendisinden ancak 360 yıl sonra Fatih Sultan Mehmet tarafından gerçekleştirildiği düşünülürse, İzmir'in ilk Türk Beyi'nin kafasındaki planların büyüklüğü kolayca anlaşılır. Ege Denizi'ndeki türk hâkimiyeti, Çaka Bey'den iki yüzyıl sonra Umur Bey zamanında yeniden gerçekleştirilmiş olmakla,

<sup>27</sup> Erol Güngör, a.g.e., s.182

<sup>28</sup> İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, Harp Akademileri Yayınları, 1999, İstanbul,s.15

İzmir Beyi Çaka Bey bu suretle ne yönden ele alınırsa alınsın, Batı Anadolu'daki türk hâkimiyeti, askerlik dehası, siyasi görüşlerinin genişliği bakımından, hem Osmanoğullarından hem de Aydınoğullarından -bir kaç yüzyıl önce yaşamasına rağmen- çok ileri düşünce seviyesi olduğunu göstermektedir.<sup>29</sup>

### 2.3.3. Türklere Karşı Haçlı Seferleri ve Denizciliğe Etkileri

Hıristiyan âlemin için siyasi ve içtimai bir tehlike haline gelmiş olan türklere ve islamiyeti durdurmak, tehlikeye düşen baharat ve diğer ticaret yollarını sağlama bağlamak, Katolik Kilisesi'nin tebaasını arttırmak, kudretini ve kilisenin servetini genişletmek, yeni ve zengin memleketleri idare altına almak, Ortodoks Kilisesi'ni yok ederek, rekabeti tasfiye etmek, tanrıya hizmet etmek, günah affettirmek, hürriyetini kazanmak, zengin olmak, yeni memleketler görmek, meşhur olmak, moda, propaganda ve taklit nedenlerle türklere karşı ilki 1096 yılında olmak üzere toplam 8 haçlı seferi düzenlendi.<sup>30</sup>

Orta çağda şövalyelik teşkilatı ve Papa'ya itaat fikrinin halk üzerinde çok kuvvetli tesiri bulunuyordu. Fransız ırkına mensup olan Papa II.Urbain (Ürben), bu durumdan istifade ederek, Kudüs'ü almak, ruhani nüfuzunu Bizans ahalisine ve bütün Asya halkına kabul ettirmek üzere türklere karşı bir sefer tertibine karar verdi.

İlki 1096-1099 yılları arasında düzenlenen haçlı seferlerine kilisenin desteğiyle katılım oldukça yüksekti. Haçlılar 1096 yılında İzmit önlerine geldiğinde mevcudu toplam 600.000'i buluyordu. Bu nüfusun 100.000'i süvari, 300.000'i piyade ve geri kalan 200.000 nüfus ise kadın, çocuk vs.den ibaretti. İlk haçlı seferine karşı Kılıçaslan vur kaç taktiği uygulayarak çok başarılı muharebeler çıkarmasına rağmen İznik'in elden çıkmasına engel olamadı.<sup>31</sup>

Bu haçlı seferi, türklere sahillerden Anadolu'nun iç kısımlarına çekilmeye mecbur bıraktı. Bu durum başşehirin İznik'ten Konya'ya nakledilmesine yol açmış;

<sup>29</sup> Fuat Canım, a.g.e. s.90

<sup>30</sup> Raşit Erer, Türklere Karşı Haçlı Seferleri, Ahmet Halit Kitabevi, s.17

<sup>31</sup> Raşit Erer, a.g.e, s.21-22

ayrıca türk denizciliğini bir yüzyıl kadar kesintiye uğratmıştı. Orhan Gazi 1330 yılında İznik'i almaya kadar, bu şehir 233 yıl bizanslılarda kaldı<sup>32</sup>.

### **2.3.3.1. Haçlı Seferleri'nin Denizcilik Bakımından Sonuçları**

Birinci Haçlı Seferi'nin en olumsuz sonucu türklerin Marmara ve Ege Denizi ile ilişkilerini kesmeleri şeklinde kendisini göstermiş ve bu sulara XIII. yüzyılın sonuna kadar türk denizciliği ortadan kalkmıştı. Yine Birinci Haçlı Seferi ile Bizans, Batı Anadolu'daki topraklarını tekrar kazanmıştı. Selçuklular ile olan sınırları Denizli, Kütahya, Eskişehir hattına kadar ilerlettiler. Selçuklular yeni başkentlerini Konya yaparak, Orta Anadolu'da tutunmak zorunda kaldılar.

XII. yüzyılda Bizans-Selçuklu münasebetleri bu sınır üzerinde bir mütareke ve akınlar serisi şeklinde devam ederken, Haçlı askerlerini Orta Doğu'ya ulaştıran Venedik ve Ceneviz gemileri, aldıkları navlunlarla hazinelerini kabartarak Anadolu sularına da girdiler.

Haçlı Seferleri, İtalyanlar için o zamana kadar görülmemiş imkânlar hazırladı. Birinci Haçlı Seferi ile Suriye kıyılarında Hıristiyanlar hâkim oldu ve Batılı tüccarlar önceden ödemek zorunda oldukları vergilerden 1193 yılına kadar kurtuldular. Üçüncü Haçlı Seferi'nin (1189-1193) neticesinde müslümanların tekrar Suriye'ye hâkim oldukları zaman, kazanılan vergi imtiyazın kaybolması üzerine, Batılılar, Ege Denizi başta olmak üzere ticaret kasabalarını kurmak için dikkatlerini Anadolu kıyılarına çevirdiler. Bu nedenle, Ege sularında da Ceneviz-Venedik rekabeti başladı. Bu durum özellikle Dördüncü Haçlı Seferi'nden sonra Venedik lehine gelişti.

### **2.3.4. Anadolu Selçuklu Devletinin Denizcilik Politikası**

1071 yılındaki Malazgirt zaferinden sonra, Anadolu'nun kapılarının kesin olarak türklerle açılmasından sonra, Selçuklu türklerinin denizle tanışmaları, 1075 senesinde İznik'in Süleyman Şah tarafından fethedilmesi ile olmuştur. Türkler, İznik'in fethinden sonra ilk defa olarak Marmara kıyılarına yerleşti. Fetihlerin ve

<sup>32</sup> Raşit Erer, a.g.e., s.25

savaşların sadece karadan yapılamayacağını farkına varan Süleyman Şah'ın komutanlarından Ebulkasım, Gemlik (Kios) kasabasını 1088 yılında zapt eder etmez, burada ilk türk tersanesini inşa etti. Ancak, kuvvetli Bizans donanması ve kara ordusu Gemlik'i kuşatarak, henüz yeni tesis edilen türk gemi tezgâhlarını yaktılar. Böylece, Selçukluların, denizlere açılma ve denizde hâkimiyet sağlama yolundaki ilk çabaları neticesiz kaldı.<sup>33</sup>

Anadolu'nun hızla fethedilmesi sonucu türkler kısa zamanda Ege Denizi, Akdeniz ve Karadeniz sahillerine erişti. 1084 senesi içinde Selçuklu kumandanlarından Karatekin Bey Sinop'u zapt ederek, Karadeniz sahillerine ulaştı. Aynı tarihlerde Efes şehri ve Ege sahilleri Tanrıvermiş Bey'in İzmir ve çevresi Emir Çaka'nın hâkimiyeti altına girdi.<sup>34</sup>

Selçuklu devletinin XI ve XII nci yüzyılları, Anadolu'yu yurt edinme çabaları, haçlı savaşlarının başlaması, diğer türk devletleri ve bizanslılarla mücadelesi gibi nedenlerden ötürü denizcilik faaliyetleri açısından çok verimli geçmedi.

XII. yüzyılda Selçuklular; batıda Bizans, doğuda (Malatya bölgesinde) Danişmendliler arasında Anadolu hâkimiyeti mücadelesine girdiler. Eskişehir-Denizli sınırındaki Selçuklu tehlikesini ortadan kaldırmak isteyen bizanslılar, Çardak Meydan Muharebesinde (Myriokefalon) ağır bir yenilgiye uğradı (1176). Danişmentliler de 1180 yılında yenilerek Anadolu'daki hâkimiyet iddialarını kaybettiler. Selçuklular, böylece Anadolu birliğini kurmak için çok önemli bir fırsat yakalamış oldu.<sup>35</sup>

Selçuklu sultanı I.Gıyaseddin Keyhüsrev, 1207 senesinde Antalya'ya ve Antalya Körfezi'ndeki önemli iskeleleri fethederek türklerle denizcilik yollarını açtı. Bu fetih, Ege kıyısına uzanamayan Selçukluların gerek Anadolu hâkimiyetlerini kuvvetlendirmek, gerek dünya ticaret alemiyle bağlantı kurmak için gösterdikleri gayretin bir örneğidir.<sup>36</sup> Antalya o dönemde, islâmiyetin yayılmasından sonra deniz

<sup>33</sup> Hayati Tezci, a.g.e., s.33

<sup>34</sup> Erol Güngör, a.g.e., s.24

<sup>35</sup> Fuat Canım, A.g.e., s.60

<sup>36</sup> Fuat Canım, A.g.e., s.67

ticareti artmış önemli bir yerleşim merkezi idi. Antalya, ticari önemi dolayısıyla araplar, bizanslılar ve Kıbrıs Krallığı arasında sık sık el değiştirmişti. Çok uzakta olmayan Satalia (Side), İstanbul Lâtin İmparatorluğu'nun kuruluşuna kadar Bizans'a ticaret anlaşmalarıyla bağlı bulunan bütün memleketlere açıktı.

XIII. yüzyılın başlangıcında Selçuklularda deniz düşüncesi başladı ve denizin önemini anlayan Selçuklular, devlet teşkilatında deniz ümerasını kurdu. "Emirü's Sevahil" adı verilen bu memuriyet devlet ricali arasında mühim bir mevki işgal etmeye başladı.

Böylece Selçuklular kendi tüccarlarını destekledikleri gibi, yabancı tüccarlara da kapılarını kapamadıklarından ticaret, Selçuklu iktisadi hayatının temeli olmuştu. Stratejik düşünceler yanında ticari imkânlardan da faydalanmak için denizlere çıkmak gereği anlaşılmıştı.

Ancak Sultan İzzettin Keykavüs'ün (1211-1217) tahta geçeceği sırada meydan gelen kargaşalıklardan faydalanan Kıbrıs Krallığı, Antalya ve Side'deki yerli Rumlar ile anlaşarak bu iskelelere çıkartma yapıp, oradaki türkleri kılıçtan geçirmek suretiyle Antalya körfezindeki kıyı boylarına hakim oldu. Güneydeki deniz penceresini kaybetmek istemeyen Sultan Keykavüs ise, derhal karşı taarruza geçti (1211). Antalya kalesi savunmaya iyi hazırlandığından ve deniz cephesi de Kıbrıs Krallığı gemileriyle tutulup destek ve ikmal gördüğünden uzun zaman dayanabildi. Bu nedenle Antalya'nın tekrar fethi iki yıl sürdü (1213). Bundan sonra kuzeyde bir ikinci pencere açmak için Karadeniz'e yönelen oğlu İzzeddin Keykavüs, Pontusluların elindeki Sinop'u 14 Ekim 1214 tarihinde alarak, Karadeniz'de bir türk filosunun kurulmasına imkan hazırladı.<sup>37</sup>

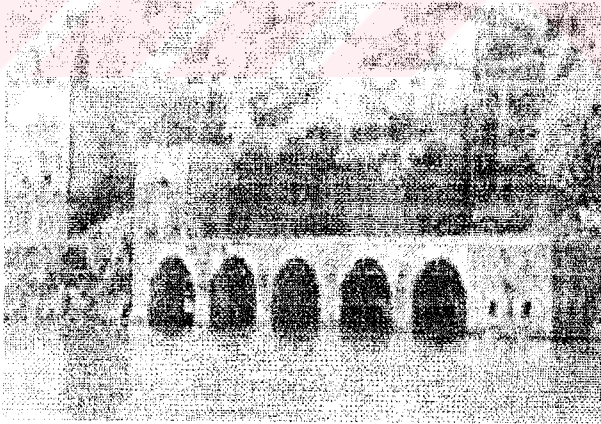
Bu tarihten itibaren Karadeniz'de türk deniciliği süratle gelişmeye başladı. Denizcilik bakımından Sinop'un ilerlemesi için de zaten her türlü imkân vardı. Burası Karadeniz'deki yegane tabi liman olup, uzun zamandan beri korsan yatağı olarak şöhret bulduğundan, halkı gemicilik ve deniz kültürüne çok yatkındı. Selçukluların burasını ele geçirmesi üzerine Hıristiyan tüccarların ayağı çekilmiş ve

<sup>37</sup> Fuat Carrm. a.g.c.s.70

onların yerini türk tüccarlar almıştı. Trabzon ve Samsun'daki iskelelerden ticaret gemileriyle Rusya seferlerine başladılar.

“İki Denizin Sultanı” unvanını alan I.Alaeddin Keykubat zamanında türk denizciliği parlak bir dönem yaşadı. Selçuklularda deniz politikası bir devlet politikası olarak tam manasıyla I.Alaeddin Keykubad (1217-1238) döneminde uygulanmaya başlandı. Bu dönemde işlerinde tam bir istikrara kavuşmuş olan hükümet, kuvvetli bir Karadeniz ve Akdeniz Donanması'nın kurulmasına önem vererek Sinop ve Antalya Tersaneleri'ni harekete geçirmişti. I.Alaeddin Keykubat 1220 senesinde, Alanya'yı alarak kendi adıyla anılan ve bugün bile ayakta duran Alaiye Tersanesinin<sup>38</sup> inşasına başladı. Sultan Alaaddin Keykubat'ın, Akdeniz Filosunu oluşturmak, Akdeniz sahillerini ve Akdeniz'de ticaret yapan esnafı korumak amacıyla inşasına başladığı Alaiye Tersanesi 1228 yılında tamamlanmıştır.

Alaiye tersanesinin inşası esnasında Sinop'ta ikinci bir tersane daha kurulmuş ve burada inşa edilen filo ile tarihte “Sudak Seferi” olarak bilinen sefere çıkıldı. Bu sefer, Kırım'da Rusların baskısı altında bulunan Kıpçakların kurtarılması maksadıyla Hüsameddin Çoban emrindeki filo ile 1223 yılında gerçekleştirildi.<sup>39</sup>



Şekil-2.1. Alaiye Tersanesi

<sup>38</sup> Alaiye Tersanesi, 56,5m uzunluğu ve 44m derinliğinde üzeri tonozlarla örtülü olan tersanenin her gözü 7,70m genişliğinde 42,30m boyundadır. Duvarları kesme taştan, kemer ve kubbeleri tuğladan yapılan tersanenin tavanlarından ışık almasını sağlayan pencereler mevcuttur.

<sup>39</sup> İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, HAK Yayınları, 1999, İstanbul,s.20

Selçukların gerek Karadeniz’de, gerekse Akdeniz’de ticaret ve savaş filosu oluşturması, onu bahse konu denizlerde bir takım mücadelelerle karşı karşıya bıraktı. Selçuklular Karadeniz’de Ceneviz ve Trabzon-Rum İmparatorluğu ile, Akdeniz’de ise, Kıbrıs Latin Krallığı ile rekabete ve mücadeleye başladılar. Karadeniz’deki bu rekabet daha çok ekonomik, Akdeniz’deki rekabet ise, daha çok stratejik bir nitelikte oldu. Ancak Selçuklular, Akdeniz’in en güçlü filolarına sahip venediklilerle denizde rekabete girmediler.

Selçukluların deniz hâkimiyeti mücadelesinde venediklilerle düşmanca bir temasta bulunmamaları çok dikkat çekici ve stratejik bir husustur. O dönemde venedikliler Akdeniz’in en güçlü filosuna sahipti. Eğer Selçuklular venediklilerle mücadeleye girseydi, Akdeniz’de zayıf ve yalnız olan filosu gelişmeden durdurulabilecekti. Bu nedenle Selçuk-Venedik münasebetleri 1211-1237 yılları arasında dostane bir şekilde gelişti. Güney Anadolu kıyılarında Kıbrıs Krallığı ile yapılan şiddetli mücadele yüzünden, Hristiyan tüccarlarına hiç de kolaylık göstermeyen Selçuklular, venediklilerin Side iskelesini kullanmalarına izin verdi. Sultan I.Keyhüsrev zamanında venediklilerle ticaret anlaşması imzalandı. Bu anlaşma İzzettin Keykavüs ve Alaeddin Keykubad tarafından da yenilendi.<sup>40</sup>

Anadolu Selçuklu Devleti’nin 1308 senesinde Moğolların bir kolu olan İlhanlıların baskısına dayanamayarak parçalanmasından sonra Batı Anadolu’da bir takım türk beylikleri kurulmuştur. Bu beyliklerin Osmanlı İmparatorluğu altında tekrar birleşmesi tam 200 sene almıştır.

Bu beyliklerden Aydınoğulları, Selçuklu Devleti’nin deniz ananesini devam ettiren bir beylik olarak, türk denizcilik tarihinde önemli bir yer işgal etmektedir. Özellikle Aydınoğlu Umur Bey’in, Çaka Bey’den iki yüz sene sonra türk denizciliğini Ege sahillerinde yeniden başlatması bir dönüm noktası teşkil etmesi bakımından önem taşır.

<sup>40</sup> Etüt; TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi İstanbul 1995, s.112

## 2.3.5. Anadolu Beylikleri Ve Türk Denizciliğine Katkıları

### 2.3.5.1. Anadolu Beyliklerinin Kurulma, Gelişme ve Dağılımları

Türkiye tarihinde, XIV. yüzyıl başlarından XVI. yüzyıl başlarına kadar ki dönem “Beylikler Dönemi” olarak isimlendirilmektedir. Bu dönemde Anadolu türklere siyasi açıdan parçalanmış bir manzara görünümünde idi. Türkiye tarihinde önemli bir dönemi kapsayan Beylikler Dönemi'nin ortaya çıkışını Anadolu Selçuklu Tarihi çerçevesinde açıklamak gerekmektedir.

XIII. yüzyılın sonunda Anadolu Selçuklu Devleti'nin zayıflaması üzerine Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde birtakım beylikler ortaya çıkmıştır. Anadolu türklüğünün yayılmasını ve güçlenmesini sağlayan, siyasal hanedanlar, eski kaynaklarda “Tevaif-i Maluk” diye anılıp sayıları büyüklü küçüklü olmak üzere 20'yi geçmektedir. Başta merkezi otoritenin zayıflaması olmak üzere birçok siyasi ve toplumsal olaylar sonucunda meydana çıkan bu beylikler, XIII. yüzyılın sonundan başlayarak hemen hemen -Dulkadir ve Ramazan Oğulları Beylikleri'nin egemenliklerini kaybettikleri- XVI. yüzyılın başına kadar gelen bir süre içinde Anadolu'nun tarihi çehresini karakterize etmişlerdir.<sup>41</sup>

XI. yüzyılda başlayan Selçuklu fetihleri Anadolu'ya çok sayıda Oğuz kitlelerinin akmasına sebep oldu. Başlarında liderleri olduğu halde birçok savaşçı türk boyları bu yeni fethedilen ülkeye geçtiler. Selçuklu Devleti, Bizans İmparatorluğu ile devamlı çarpışma halinde bulunduğu için, batı sınırlarının güvenliğini sağlamak için bu boyları “Uç” denilen hudut bölgelerine yerleştirdi.<sup>42</sup>

Milli geleneklerini koruyan ve merkeze sıkı sıkıya bağlanamayan bu uç beyleri, düşman saldırılarını önler ve karşı akınlarla düşman yöreleri içine ilerlerlerdi. Ardı arkası kesilmeyen bu hudut çarpışmaları kendilerini liderleri olan beylere sıkı sıkıya bağlamış ve imkân nispetinde bağımsızlık ister bir hale getirmişti. Bu gaziler hükümetle aralarındaki münasebetlerinde kendi ehemmiyetlerini bilerek

<sup>41</sup> Abidin Daver, a.g.e..s.44

<sup>42</sup> Yaşar Yücel, a.g.e., s.89



hareket ederlerdi. Hele ağır idari müdahalelere karşı koymaya çalışırlar ve vergilere dayanamazlar aksine devletten yurtluk, ulufe ve askeri yardım isterlerdi.<sup>43</sup>

XIII. yüzyılın başlarında I.Alaeddin Keykubad zamanında merkezi devlet otoritesi uç savaşıları üzerinde de kendini kuvvetle hissettirmiş, batı sınırlarının oldukça istikrarlı hale gelmesi ve Bizans'a karşı bir barış siyaseti güdülmesi uç beylikleri hareketsiz bırakmıştı. Bu durum üzerine Alaeddin Keykubad, tamamen devlet emrine giren bu beylikleri, Ermenistan'a, Trabzon Rum Devleti'ne ve Gürcistan'a karşı harekete geçirmiş ve bu beyliklerin kontrolünü sağlamıştır.

Ancak, Alaeddin Keykubad'ın saltanatının son yıllarında uçlarla devlet merkezi arasındaki bu denge bozulmaya başladı. 1220 yılından sonra Yakın Doğu'da etkilerini hissettiren Moğol baskısı, gerek Selçuklu Devleti'nin, gerekse uçların bünyesinde birçok değişikliklere sebep oldu. Moğolların önlerinden kaçan türk göçebelerinin büyük kısmı ve başıboş kalmış Harzemşah orduları kalıntıları, kendisini Moğol istilasından korumaya çalışan Selçuklu ülkesine sığındı. Bunlar Selçuklu Devleti'nin batı hudut boylarına yerleştirildiler. Moğol istilasından kaçan türklerin uç beyliklere katılması ile uç beylikler oldukça güçlendi ve merkezi devlete karşı muhalefet unsurları arttı.

1240 yılında çıkan Baba İshak ayaklanması, devlet ile uçlar arasındaki ayrılığı büsbütün derinleştirdi ve devleti bu değerli savaşçı unsurların yardımından yoksun etti. Nihayet II.Gıyaseddin Keyhüsrev'in 1243 yılında Köseadağ Savaşı'nda Moğollara yenilmesi, yeni bir durum yarattı. Köseadağ bozgunundan, Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılışına kadar olan dönemde (1243-1308), Selçukluları büsbütün sindirmek için, Moğol faaliyet ve zulmü devam etti.<sup>44</sup>

Aralarında şiddetli taht kavgaları olan Selçuklu Sultanları, gitgide otoritelerini kaybettiler ve doğrudan doğruya İlhanlı Devleti'ne vergi vermeye mecbur bir tabi haline geldiler. İlhanlıların Anadolu'ya gönderdikleri Ordu Kumandanları bile Selçuklu Sultanları'ndan daha çok nüfuza sahip bulunuyorlardı. Bilhassa Selçuklu Veziri Muinüddin Pervane'nin ölümünden sonra memlekette muntazam bir idare

<sup>43</sup> Yaşar Yücel; a.g.e., s.92

<sup>44</sup> T. Yılmaz Öztuna; Türkiye Tarihi 2.CİLT. Hayat Kitapları, 1964.s.71

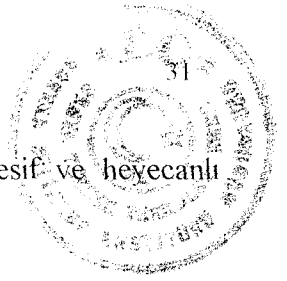
teşkilatı kalmadı. Moğol kumandanlarının zulmü, ağır vergiler halk arasında büyük huzursuzluk ve hoşnutsuzluk yaratmıştı. Moğolların nüfuzlarını o kadar kuvvetle hissettiremedikleri hudut bölgeleri ise bu durum karşısında bağımsızlıklarını elde etmeye çalıştılar ve gitgide Konya ile olan bağlarını gevşettiler. Selçuklu Sultanları, onların bağımsız olarak yaptıkları çeşitli hareketlere, hele Bizans ülkelerine yönelttikleri gaza akınlarına engel olamıyorlardı.<sup>45</sup>

Bizans'a karşı yapılan akınların bu sırada uçta oturanlar için önemi her zamankinden fazladır. Oldukça uzun süren bir barış çağı boyunca hudut savaşçıları belli bölgelere yerleşmişler ve nüfus bakımından çoğalmışlardı. Selçuklular fatih seferlerini hazırlayamayacak hale gelince bunların durumu kararsızlaşmıştı. Bundan başka, Moğollar önünden kaçmak zorunda kalan halk kitleleri, ağır vergilere dayanamayan köylü ve şehirliler, sürülerinin yağmaya uğramasından çekinen ve buralarda sığınmak arayan göçebeler uçlara doğru akmaya başlamışlardı. Bunlar arasında, Anadolu'nun yeni hakimlerinin gözünden düşmüş olan ve siyasi sebeplerden dolayı kendi güvenliklerini sağlamayı düşünen Selçuklu Devleti'nin belli başlı ileri gelenleri de vardı. Bu suretle sınır boyları, artık idareye ehliyetli ve siyasi şahsiyet sahibi unsurları da kazanmış bulunuyordu.<sup>46</sup>

Alışık oldukları hayattan ayrılan ve birbirlerine aykırı unsurların birleşmesinden meydana gelerek gittikçe çoğalan bu kitleler arasında uç gazileri, diğerleri adına karar verecek bir unsur durumundaydılar. Bunlar yeni gelenler arasındaki askeri kuvvetler ve maiyetleriyle beraber buraya sığınan Selçuklu Devleti'nin önemli şahsiyetleriyle birleştiler. Bu arada uçlarda büyük rol oynayan diğer bir unsur da meydana çıktı: İran ve Türkistan'dan Anadolu'ya kaçan şeyhler ve dervişler, kendi memleketlerindeki halkın dini ve aynı zamanda siyasi önderleri olmaları dolayısıyla, Moğollara karşı dayanmakta ön saflarda bulunuyorlardı. Tabii olarak Moğolların önünden kaçmak zorunda kalan bu kimseler, zaten Moğolların kontrolü altında bulunan Selçuklu şehirlerinde iyi karşılanmadılar, fakat uçlarda çok

<sup>45</sup> T. Yılmaz Öztuna; a.g.e..s.75

<sup>46</sup> T.Yılmaz Öztuna; a.g.e..s.78-79



iyi kabul gördüler; kısa bir zaman içerisinde din gayretini bu kesif ve heyecanlı kitlelerin içine soktular.<sup>47</sup>

Bizans topraklarına yöneltilen yeni akınlar, gazilere, düşmanlarının eskisi kadar dayanamadıklarını gösterdi. Huduttaki muhafız askerler türk fatihlerine kolaylıkla boyun eğmeye razı oluyorlardı. Zaten bu sıralarda Bizans İmparatorluğu siyasetinin ağırlık merkezi de batıya yönelmişti.

Hareketsizlik ve yurtsuzluk sıkıntısının, ayrıca cihat gayretinin sürüklediği türk kitleleri hayret verici bir kuvvet ve hızla Anadolu'nun batı bölgelerine yerleştiler. Bu gaziler, XIII. yüzyılın sonunda bütün bu bölgeyi ele geçirmiş bulunuyorlardı. Hemen hemen bütün Batı Anadolu etnik bakımdan türk unsurları tarafından doldurulmuş olduğu gibi siyasi bakımdan da türkleşmişti. Yalnız sahilde Bursa, İznik, Alaşehir (Philadelphia), sahilde de Foça (Phokaia), İzmir, ve Karadeniz Ereğli (Pontos Heraklia) gibi kaleler zorlukla tutunabiliyordu.

Anadolu Beylikleri'nin çoğu, bu şartlar altında fethedilen bu bölgelerde kuruldu. Beyliklerin kurucuları olan gaziler ve onlara katılan çeşitli unsurlar, elde edilen toprakların fethinde önemli rol oynayan Selçuklu Devleti büyüklerinden, yahut daha eski Uç Beylerinden biri veya bu fetih yıllarının karışıklığı içinde ortaya çıkan kudretli bir şahsiyet olan liderlerini o yerin hâkimi tanıdılar, bunlar da birer küçük hanedan kurucusu olmuşlardır.<sup>48</sup>

Bu tarzda kurulan beyliklere, bilhassa Aydın, Karesi, Menteşe, Saruhan, Germiyan, Hüsameddin Çoban ve Osman Oğulları Beylikleri karakteristik birer örnektirler. Selçukluların Klikeya yani küçük Ermenistan Krallığı sınırlarında bulunan Karamanoğulları, ayrıca Kırım'a ve Trabzon Rumlarına karşı cüretkar akınlar yapan Gazi Çelebi Beyliği de aşağı yukarı bu karakteri taşır.<sup>49</sup>

Diğer bazı beylikler de Selçuklular ve İlhanlılar tarafından çeşitli hizmetlerine mükafat olarak kendilerine "malikane" tarzında yerler verilmiş bulunan "ümera" ve

<sup>47</sup> Yaşar Yücel, a.g.e..98

<sup>48</sup> Yaşar Yücel, a.g.e..s.101

<sup>49</sup> Yaşar Yücel, a.g.e..s.102

“aşiret” liderleri tarafından, siyasi durumdan faydalanarak merkezle bağlarını koparmak suretiyle kurulmuştur. Bunlar arasında Eşref, Sahip-Ata, İnanç, Hafit ve Candar Oğulları Beylikleri sayılabilir.<sup>50</sup>

Orta Anadolu'daki Eretna Beyliği ise İlhanlıların Anadolu'daki “Eyalet-i Rum” Valiliği'nin sonradan bir devlet şeklini alması suretiyle meydana çıkmıştır. Kadı Burhaneddin de hizmetinde bulunduğu bu devletin zayıflığından faydalanarak egemenliğini ilan etmiştir.

Güney Anadolu'da XIV. yüzyıl ortalarında meydana çıkan Dulkadir ve Ramazan Oğulları ise buralara evvelce yerleştirilmiş bulunan türk aşiretlerini, liderlikleri etrafında toplamak ve Memluklu Devleti'nin geçirdiği sarsıntıdan faydalanarak beyliklerini kurmuşlardır.

Kuruluşlarından hemen sonra Anadolu Beylikleri'nin buhranlı bir dönem geçirdikleri görülür. Bu hususta İlhanlıların meşhur Anadolu Genel Valisi olan Emir Çoban ve oğlu Demirtaş önemli rol oynamıştır. Demirtaş 1322 yılında İlhanlılara karşı isyan ettikten ve Ebu Said Bahadır Han tarafından affedildikten sonra ikinci defa Anadolu'ya Vali olarak atanmış ve bu ülkeyi tamamıyla Moğolların egemenliği altına sokmak isteyerek İlhanlılara karşı bağılıklarını kesen veya gevşeten Anadolu Beyliklerini ortadan kaldırmaya çalışmıştır. Fakat buna tamamen muvaffak olamamıştır.

Bu döneme ait kaynaklardan Osmanlı Beyliği de dâhil olmak üzere hemen hemen bütün Anadolu Beylikleri'nin İlhanlılara vergi verdikleri ve bazı beyliklerin İlhanlı Hükümdarı adına para bastırdıkları anlaşılmaktadır. Moğol nüfuz alanından oldukça uzakta bulunan beyliklerin de bu tarzda hareket etmelerinin en mühim sebebi, doğrudan rahatsız edilmemelerini ve kendilerinin batıya karşı yönelttikleri akımların kesintiye uğramamasını sağlamaktan ibaret olmalıdır.<sup>51</sup>

Anadolu'da İlhanlı egemenliği çöktükten sonra, beylikler rahat bir nefes almışlar ve bir taraftan yeni aldıkları şehirlerin bayındırlığına önem verdikleri gibi

<sup>50</sup> Yaşar Yücel, a.g.e.,s.105-106

<sup>51</sup> Hayati Tezel, a.g.e.,s.77



ilmi ve edebi çalışmaları korumuşlar, diğer taraftan da Anadolu dışındaki ülkelere akınlar yapmaya başlamışlardır. Aydınoğulları Beyliği, Karesi Beyliği, Saruhan Beyliği ve Menteşe Beylikleri'nin Karadeniz kıyısında; Çandaroğulları'nın küçük de olsa birer deniz gücü mevcuttu. Bilhassa, Osmanlılardan başka bu beylikler de Trakya'ya ve Ege Adaları'na deniz seferleri yapmışlardır.<sup>52</sup>

Fakat Osmanlı Beyliği, gerek Anadolu'da ve gerekse Rumeli'de hızla genişlemesi sonucunda diğer beylikler arasında sivrilmiş ve dolayısıyla diğer beyliklerin mukadderatı belli olmuştu. Şöyle ki, ünü sınırları dışına yayılan Osmanlı Beyliği'nin Hıristiyan ülkelere karşı yapılan akınların kısa bir zamanda en faal ve başarılı bir mümessili haline gelmesi, Anadolu'daki savaşçı yiğitleri, sergüzeşt, ün, ganimet ve din savaşlarının heyecanı ile yaşayan unsurları kendisine çekmiştir. Böylece artan kuvvetleriyle Osmanlı Beyliği her bakımdan büyüyüp giderken, diğer beylikler yavaş yavaş kuvvetten düşmüşlerdi.

Diğer taraftan denizci Anadolu Beylikleri'ne nazaran daha ziyade bir kara devleti görünümünde temelleri atılan Osmanlı Devleti, Marmara Denizi ile alakası ve Rumeli kıyısında bazı yerlerin fethi ve oralara yerleşmesi ile denize dönük bir politika izlemeye mecbur kalmış veya kendini buna mecbur hissetmiştir. Nitekim Ege Denizi ve Karadeniz kıyıları ile Akdeniz sahillerindeki memleketler Osmanlı topraklarına katıldıkça donanmaya veya deniz gücüne duyulan ihtiyaç artmaya başlamıştır.<sup>53</sup>

Gittikçe zayıflayan ve Karesi Oğulları arazisinin birdenbire Osmanlıların eline geçmesinden dolayı karşısında korku duymaya başlayan bu beylikler, kendilerinin de ortadan kaldırılacakları günün yaklaşmakta olduğunu anlayarak, aralarında en kuvvetlileri olan Karaman Oğulları Beyliği etrafında toplandılar. Beyliklerin bu ümitsiz teşebbüsü Osmanlıların kendilerine saldırmaları için iyi bir sebep oldu ve neticede beyliklerin hayatına son verildi. Bilhassa Yıldırım Beyazıt'ın yaptığı seferler sonunda Karaman, Germiyan, Hamit, Menteşe, Aydın, Saruhan ve Candar Oğulları Beylikleri ortadan kalktı ve hüküm sürdükleri yerler Osmanlı ülkesine katıldı.

<sup>52</sup> Hayati Tezel, a.g.e..s.79

<sup>53</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi,deniz Basım Evi, 1995. İstanbul.s.55

Osmanlı'nın ilk zamanlarında Karamürsel'de ve Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılması ile Ayduçuk (Edincik)'de tersane kurulmuştur. Daha sonra İzmit'in Bizans'tan alınmasıyla İzmit (Kocaeli) tersanesi teşkil edilmiştir.

Bu sırada Timur'un Yakın Doğu'ya karşı saldırgan bir siyaset güttüğünü gören Anadolu beyleri birer birer ona sığınarak yardımını dilediler. Timur bunları gayet iyi karşılayarak Anadolu seferinde yanında bulundurdu. 28 Temmuz 1402 tarihinde yapılan Ankara Savaşı neticesinde, Yıldırım Beyazıt'ın Timur tarafından yenilerek esir edilişi ve Osmanlı Devleti'nin zayıflaması bunlar için iyi bir fırsat teşkil etti. Yukarıda adı geçen beylikler, Candaroğullarının Sinop kolu ile Hamitoğullarının Eğridir kolu hariç olmak üzere, Timur'un yardımıyla yeniden kuruldu.<sup>54</sup>

Fakat Osmanlı Devleti'ne eski kuvvetini kazandırmaya muvaffak olan Çelebi Mehmet ve II.Murat zamanında Anadolu'nun siyasi birliğinin sağlanması amacıyla beylikler yeniden teker teker ortadan kaldırıldı. Fatih Sultan Mehmet 1451 yılında tahta geçtiği zaman Anadolu'da Candar, Karaman, Dulkadir ve Ramazan Oğulları ve küçük Alaiyye Beylikleri'nden başka hiçbir beylik kalmamıştı. Bu beylikler de eskisi gibi Osmanlılara karşı ayaklanmak kudretine sahip bulunmuyorlardı. Anadolu'yu tamamıyla egemenliği altına almak isteyen Fatih Sultan Mehmet, 1461 yılındaki Trabzon Seferi esnasında Candaroğlu Beyliği'ni ortadan kaldırdı. Biraz sonra da Karaman ülkesinin büyük bir kısmını eline geçirdi. Son Karaman Beyi İbrahim'in oğulları, ayrıca Kastamonu'da Sancak Beyi olarak bırakılan Candaroğlu Kızıl Ahmet Bey, İran'ın batısı ile Doğu Anadolu'da kurulan Akkoyunlu Devleti'nin kudretli Hükümdarı Uzun Hasan'ın yanına sığınarak yardım diledilerse de tekrar beyliklerinin başına geçmeye muvaffak olamadılar. İshak, Pir Ahmed ve Kasım Beylerin birer birer tenkilinden sonra 1471 yılında bütün Karaman Beyliği toprakları Osmanlılara geçti. Ertesi yıl da Alaiyye şehri ile İshak Bey'in sığındığı Silifke Kalesi alındı. Karaman Oğulları'nın hukukunu korumaya çalışan Uzun Hasan ise 1473 yılında Otlukbeli Savaşı'nda ağır bir yenilgiye uğratıldı.<sup>55</sup>

Maraş, Elbistan ve Malatya dolaylarında hakim olan Dulkadiroğulları ile Adana ve Tarsus'taki Ramazanoğulları da Yavuz Sultan Selim tarafından İran ve

<sup>54</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, Bir Heyet, İskit Yayın Evi, İstanbul, 1957, s.36

<sup>55</sup> Yaşar Yücel; a.g.e..s.124

Mısır Seferleri'nden sonra egemenliklerinden mahrum edilerek Osmanlı himayesine girdiler.

Böylece Anadolu'da Beylikler Dönemi sona ermiş ve bu ülke Osmanlı idaresi altında tam bir siyasi birliğe kavuşmuştur.

### 2.3.5.2. Anadolu Beyliklerinin Türk Denizciliğine Katkıları

Selçuklu Devleti ile Bizans İznik Devleti'nin 1261 yılındaki komşu hudutları, Sinop şehrinin batısından başlayarak Kastamonu, Kütahya, Denizli'nin batısından geçip Fethiye şehrine kadar ulaşmıştı. Selçuklu Devleti tarih sahnesinden silinip yok olmaya başladığı zaman, uçlarda yerleşen Selçuklulara tabii ufak beylikler, özgürlüklerine kavuştular. Sayıları 20'yi bulan bu beyliklerden sadece Karesi, Aydın, Saruhan ve Candar Oğulları beyliklerinin, denizlere açılmaya çalıştığı görülür. Bu beylikler bulunduğu sınır Venedik, Ceneviz ve Rodos Adası Saint Jean Şövalyeleri gibi denizcilerin saldırılarına karşı durabilmek için denizlere açılan ve denizlere doğru genişletmek isteyen beyliklerdir.<sup>56</sup>

#### 2.3.5.2.1. Karesi Beyliği (1303-1345) ve Denizcilik Faaliyetleri

Karesioğulları, Dânişmendoğulları hanedanındandır. Karesi Bey'in babası Kalem Şâh Bey, onunki Yağdı Bey, onunki 1250 yılı içinde ölen Nizâmeddin Suhrâb Bey, onunki Muzaffereddin Mahmud Bey, onunki Melik Yağdıbasan, onunki Melik Gazi, onunki de Melik Dânişmend Gazi'dir. Dânişmendoğulları, devletlerini kaybettikten sonra, Bizans sınırında uç beyi olmuşlardı. Karesi Bey'le babası Kalem Şâh Bey, bu suretle Kuzeybatı Anadolu'da birçok yerleri Bizans'tan fethetmişler ve türkçeleştirmişlerdir. Karesi Bey, Balıkesir ve Bergama'yı fethederek, Balıkesir, devletin merkezi yapmıştır.<sup>57</sup>

1303 yılından 1345 yılına kadar takriben 42 yıl devam eden bu Türkmen Beyliği, 1303–1308 yılları arasında Selçuklu uç beyi olmuş, 1308–1335 yılları

<sup>56</sup> Yaşar Yücel, a.g.e.s.132

<sup>57</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.93

arasında İlhanlılara, 1335–1345 yılları arasında da Osmanoğulları'na yani Orhan Gazi'ye tabî olmuştur.

Karesioğulları, zamanla kuzeye doğru ilerlemişler, Bizans'ı tamamen Güney Marmara'dan atmışlar ve bu suretle bugünkü Balıkesir vilâyetine, Çanakkale vilâyetinin Asya topraklarına (Bozcaada hariç), Bergama, Dikili, Soma kazalarına hâkim olmuşlardır.

Karesi Bey'den sonra torunu Demir Han Bey, hükümdar olmuştur. Karesi Bey'in oğlu Yahşihan Bey ise Bergama beyi olmuştur. Yahşihan Bey, 1344 yılına kadar takriben 19 yıl Bergama'da kalmıştır.<sup>58</sup>

Yahşihan ve Demirhan Bey 1331 yılında 71 pare tekneyle Gelibolu'ya gelmiş, Enez topraklarını da talan etmiş ve Bizans donanmasının filolarına karşı başarılı savaşlar yapmıştır.

Yahşihan Bey, 1341 ve 1342 yıllarında iki kere Gelibolu'ya asker çıkarmış, ancak Gelibolu'da başarı kazanamamıştır. Ancak, Marmara Denizi'nin güney sahillerindeki kaleleri ve Marmara Denizi'ndeki ufak adaları ele geçirmiş ve Yassı Ada'ya yakın sularda bizanslılara ait bir filoyu yenebilmiştir. Aslında, Yahşihan Bey'in yapmış oldukları bu deniz harekâtları, türk kıyılarına saldıran Hıristiyan korsanlarına karşı yapılan bir karşıt harekâttan başka bir şey değildir. O sıralarda venedikliler türk denizcilerinin bir kuvveti temsil edemeyeceği kanaatini taşıdıkları için bu ufak deniz harplerine önem vermiyorlardı.<sup>59</sup>

Yahşi Bey'in oğlu olduğu sanılan Süleyman Bey (?-1361) de 1343 yılında Karesioğulları'nın 3. Gelibolu seferini yapmıştır. Süleyman Bey, 1345 yılında Osmanlılara katılarak Çanakkale beyi olmuştur.

Bizans İmparatorluğu'na bağlı kaleler teker teker elden çıkıp, Osmanlı'nın kontrolüne geçince, Karesi Beyliği Osmanoğulları'na iltihak etti ve 1359 yılında da

<sup>58</sup> Yaşar Yücel, a.g.e.,s.138

<sup>59</sup> T. Yılmaz Öztuna: a.g.e.,s.98



I.Murat zamanında Burhaniye, Edremit ve Çanakkale Boğazı kıyılarına kadar olan kısımlar Osmanlı Devleti'nin oldu.

### 2.3.5.2.2. Saruhan Beyliği ve Denizcilik Faaliyetleri

Selçukluların uç beyliği olarak Saruhan Bey tarafından 1313 yılında Manisa'da kurulmuş; Manisa vilayeti ile Menemen, Kemalpaşa ve Foça dolaylarında hüküm sürmüştür. Saruhanoğulları, önce 1300 yılından 1390 yılı arasında 90 yıl, sonra 1402 yılından 1410 yılına kadar 8 yıl olmak üzere toplam 98 yıl hüküm sürmüş olup hükümlerince devletin merkezi Manisa olmuştur. 1308 yılına kadar Selçukoğulları'nın uç beyi, 1335 yılına kadar ise İlhanlılara tabii bulunmuşlar, daha sonra bağımsız olarak hüküm sürmüşlerdir. Ankara muharebesinden sonra da 8 yıl, Osmanlılara tabii olarak yaşamışlardır.<sup>60</sup>

Saruhan, önceleri Germiyanogulları'na bağlı bir uç beyi idi. 1313 yılında Manisa'yı fethederek hudutlarını genişletti. Saruhan Beyliği'nin o yörede 15 şehri ve oraları koruyan 20 kalelik garnizonunda 10.000 kadar asker bulunuyordu. Saruhan Beyi'nin kardeşi olan Ali Paşa o sıralar Nif Beyi olup, kendisine ait 8 şehir ve 30 kalesi ile gemileri vardı. Kendi sahillerini bu kuvvetlerle düşmanlarından koruyordu.<sup>61</sup>

Saruhan Beyi bir donanma meydana getirerek Ege Denizi'ndeki adalar ve Balkanlara seferler yaptı. Saruhan'a bağlı kuvvetlerin baskısıyla Foça'da yaşayan Rûmlar ve Lâtinler her yıl 15.000 gümüş dirhem vergi vermeye başladılar. Saruhan Beyi, Osmanlılara karşı Bizans ve Aydınogulları ile birleşerek Gelibolu'ya hücum ettiler. Daha sonra Bizans'taki taht mücadelesine karıştılar. Saruhan'ın oğlu Süleymân Bey, Aydınogullarından Umur Bey ile birleşerek Rumeli'ye geçti ve Küçükçekmece civarında 1345 yılında öldü.<sup>62</sup>

1356 yılında Saruhan Beyi Orhan Bey idi. Daha sonraları dahili ihtilaflar neticesi beyliğin başına İlyas Bey geçip idareyi eline aldı. Osmanlıların

<sup>60</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, Bir Heyet, İskit Yayın Evi, İstanbul, 1957, s.74

<sup>61</sup> Abidin Daver, a.g.c. s.97

<sup>62</sup> T. Yılmaz Öztuna, a.g.c., s.104



kuvvetlenmesi ve Rumeli'de fetihler yapması, Saruhanlılara savaş yollarını kapatmıştı. Yıldırım Beyazıt tahta geçtiği zaman Karamanoğullarının Osmanlılara aleyhine meydana getirdiği ittifaka Saruhanoğulları da katılmıştı. Osmanlılar 1390 yılında Manisa'yı almış ve bu şehir ile Karasi'yi birleştirerek bey sancağı yapmışlardı. Ankara Savaşı'na (1402) Osmanlılar ile beraber katılan Saruhan askerleri, sonradan Timur'un yanında olan eski beyleri Orhan Bey'in yanına geçmişti. Savaşı kazanan Timur, Saruhan Beyliği'ni Orhan Bey'e vermiştir.

Timur sayesinde tekrar canlanan Saruhanoğulları uzun süre yaşayamadı. Osmanlıların fetret devrinde Çelebi Mehmed aleyhine bir ittifaka girdiler. Çelebi Mehmed onları mağlûp ederek, süratle Manisa üzerine yürüdü ve 1410 yılında Saruhan Beyliği'ni tekrar Osmanlı Devleti'ne dahil etti.

### 2.3.5.2.3. Candaroğlu Beyliği'nin Denizcilik Faaliyetleri

Beyliğin kurucusu Demir Yaman Candar Bey Oğuzların Kayı boyundandır. Selçuklu Sultanı II. Gıyâseddin Mes'ûd, taht mücadeleleri sırasında Çobanoğullarının karıştığı bir savaşta esir düşmüş, fakat 1292 yılında kurtarılmıştı. Sultan Mes'ûd, kurtarılması sırasında yararlığı görülen Şemseddin Demir Yaman Candâr'a Kastamonu ve havalisini vermiş ve böylece Candaroğlu Beyliği'nin kurulmasını sağlamıştı.

Candaroğlu Beyliği, 8. beyi İsfendiyar Bey'den sonra (1392 yılından itibaren) itibaren hanedan İsfendiyaroğulları olarak anılmıştır. Candaroğulları, devamlılık ve Osmanlılarla son derece sıkı münasebetleri bakımından mühim bir beylik olmuş, 1291-1461 yılları arasında 170 yıl süre ile hüküm sürmüştür.<sup>63</sup>

1308 yılına kadar Selçuklulara, 1335 yılına kadar İlhanlılara tabî olan Candaroğulları, bu tarihten 1383 yılına kadar 49 yıl süreyle bağımsız yaşamışlar, 1383 yılından sonra ise Osmanoğlu I. Murat'a tabî olmuşlardır. 1392 yılından 1402 yılına kadar 10 yıl, alelade Osmanlı valisi durumuna düşmüşler, Ankara felâketinden sonra tekrar istiklâl kazanmışlar, fakat 1413 yılında tekrar Osmanlı tâbiyetine

<sup>63</sup> Yaşar Yücel; *Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar*,s.56

girmişler, 1417 yılında ve sonraki yıllarda bu tâbiyet bağları gittikçe artmıştır. 1461 yılında ise, Fatih Sultan Mehmet bu beyliğin hükümlerine son vermiştir.

Beylik, Karadeniz'e kıyısı olan Kastamonu, Sinop, Samsun, Çankırı, Zonguldak vilayetlerinde hüküm sürmesi nedeniyle Osmanlı Devleti'ne zaman zaman denizden gemilerle ve kara askeriyle yardımlarda bulunmuş, Sinop tersanesinde inşa ettiği gemileri Osmanlı Devleti'ne vererek Osmanlı'nın deniz gücüne katkı sağlamıştır.

#### **2.3.5.2.4. Aydın Beyliği'nin Denizcilik Faaliyetleri ve Umur Paşa**

##### **2.3.5.2.4.1. Aydın Beyliği**

Aydınoğulları, Batı Anadolu'yu, Ege kıyılarını açan fâtilh türkmen beylerindedir. Gazi Umur Bey gibi Türkiye tarihinin büyük şahsiyetlerinden birini yetiştirmiştir. Aydınoğulları önce 1300 yılından 1390 yılının nisan ayına kadar 90 yıl, sonra 28 Temmuz 1402 yılından 1425 yılına kadar da 23 yıl olmak üzere toplam 116 yıl hüküm sürmüştür<sup>64</sup>.

Aydınoğulları Beyliği, Selçukluların uç beyliği olarak Aydın Bey tarafından kurulmuştur. 1308'den 1335'e kadar İlhanlılara tabi olmuş, daha sonra bazen bağımsız, bazen Osmanlılara tabi olarak yaşamışlardır. Aydın, İzmir'in bazı havzaları, Alaşehir, Salihli ve dolaylarında hüküm sürmüşlerdir.

Denizde daha fazla kuvvetli olmayı arzu eden Aydın Bey, kendi bölgesinin kıyılarındaki Selçuk ve Birgi şehirlerini işgal etmiş, derhal iki tersane kurarak hafif Kadırgalar inşasını tamamlayarak mukabil deniz akınlarına başlamıştı. Onun yapmış olduğu deniz baskınlarında, almış olduğu ganimetler sonucunda Germiyan Beyliği'nden daha kuvvetli hale geçmiştir. Bir zaman sonra geçimsizlik neticesi Aydın Bey ile Sasa Bey arasındaki ihtilaf harp yapmalarını gerektirdi. Sasa Bey ölünce galip gelen Aydınoğlu Mehmet Bey herşeye hakim oldu.

<sup>64</sup> Hayati Tezel, a.g.e., s.83

Ufak filosuyla Ceneviz, Rodos ve venediklilere ait adaları ve gemilerini vurmaya başladı. Bu deniz harekâtlarından en önemlisi kardeşi Orhan Bey'in Rodos Adası'nı işgal teşebbüsü gösterilebilir. Her ne kadar bu harekâta başarı kazanılmamışsa da, dönüşte Sakız Adası'nı basarak çok büyük ganimetlerle kendisinin deniz üssü olan Ayaslog Limanı'na sağ salim dönmüş ve bu başarısı Hıristiyan korsanların dikkatini çekmiştir.

Bu beyliğin en ünlü hükümdarı Gazi Umur Bey'dir. Kuvvetli bir donanma ile Adalar Denizine (Ege) hâkim olmayı başaran Umur Bey 1425 yılında Osmanlı topraklarına katıldı. Beyliğin en önemli iskelesi olan Selçuk'ta hazırlanan donanma ile etrafa baskınlar yapıyor, Çaka Bey'den sonra türk donanmasının denizlere açılışına öncülük ediyordu.

Mehmet Bey'in oğlu Umur Bey, 1328 yılında, donanma ile Sakız, Bozcaada, Semadirek adası, Gümölcine havalisi, Adalar Denizi ve Mora sahillerine başarılı akınlar yapmış ve İzmir sahilini ele geçirmişti. Onun bu başarılı faaliyetleri babasının ölümünden sonra beyliğin başına geçmesine zemin hazırlamıştı(1334).

Umur Bey'in gayesi Ege Denizi'ndeki Hıristiyan korsan gemileri ve Adalarındaki kuvvetleriyle mücadele etmektir. 1312 yılından başlayarak Venedik Kıbrıs Krallığı, Rodos Şövalyeleri, Ceneviz ve Venedik Cumhuriyetleri ile Katalanların deniz ve kara kuvvetlerine karşı yaptığı harpleri, 1348 yılında İzmir muhasarasında şehit oluşuna kadar devam etti<sup>65</sup>.

Çaka Bey'den sonra asırdan fazla bir zaman duraklamaya giren türk deniz gücü Umur Paşa sayesinde tekrar toparlanmış ve yükselmiştir.

#### **2.3.5.2.4.2. Umur Paşa (1329-1348)**

Aydın Hükümdarı Mehmet Bey'in 1334 yılında vefat etmesi üzerine, Aydın tahtı, 26 yaşında olan Umur Paşa'ya verilmiştir.

<sup>65</sup> Selim S. Altier, Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri Ve Türk Korsanları, Boğaziçi Yayınları, s.86

Muhteşem Aydın Denizciliği'ni meydana getirmek suretiyle, Çaka Bey'in ölümü ile, XI. yüzyılın sonlarından XIV. yüzyılın ilk yarısına kadar kapanmış bulunan türk deniz tarihini yeniden açan ve Türkiye'yi denizlerde yeniden hareketlendiren büyük insan, Umur Paşa'dır.

Yeniden doğan türk denizciliği, her biri ayrı birer deniz kuvvetine sahip olan Bizans, Kıbrıs Krallığı, Rodos Şövalyeleri, venedik ve cenevizliler ile mücadele zorunda idi. Bu arada, Bizans'ın parçalanışı sırasında Ege'nin bir kısım adaları ile Mora kıyılarına yerleşerek buralarını birer korsan yuvasına çevirmiş ve vurgun sahaları türk yalı boyları olan Haçlı Seferleri'nin artıkları birtakım Prenslikler de türk denizciliğinin hedefi olacaktı.

Aydın Denizciliği, öylesine bir kudret ile doğmuştur ki, bir zaman sonra 300-400 parçadan mürekkep yenilmez bir armada olarak Ege ve Akdeniz'de kendini göstermiştir.

Umur Bey, Bizans ile mücadele etmesine rağmen, bu devletle bazen dostane bir münasebet de tesis etmiştir. Bizans imparatoru ile yaptığı antlaşma gereği, karadan ve denizden ona yardım etmiş, müştereken Rumeli'ye bir takım seferler de düzenlemiştir.<sup>66</sup>

### 2.3.5.2.4.3. Umur Paşa'nın Deniz Savaşları

Umur Paşa, Türkiye'yi yeniden denizlerde hareketlendirmek üzere, Aydın Devleti'nin Amirali olarak ilk seferini, kendi eseri olan İzmir Tersanesi'nin meydana getirdiği Gazi adını vermiş olduğu bir Kadırga ve yedi Kayıktan oluşan filosu ile 1329 yılında yaptı. İzmir'den hareket ederek Akdeniz Boğazı'na kadar yükselen türk filosu, Bizans'a ait Bozcaada'yı tahrip ettikten sonra rastladıkları, Göke Sınıfı çok yüksek bordalı beş parçalık bir Bizans filosunu, iki gün iki gece süren çok kanlı bir savaştan sonra mağlup etmeyi de başardı.

<sup>66</sup> Fuat Carrm, a.g.c.s.134-135

1330 yılında 28 parçası İzmir ve 22 parçası Efes üssüne ait olmak üzere 50 parçadan mürekkep bir filo ile denize açılan Umur Paşa, gücünü Midilli ve Sakız Adaları'nda göstererek, bu iki adayı vergiye bağladı.

Güdeceği deniz siyasetini çizerek hedeflerini tespit eden Umur Paşa, bunları hayata geçirmek üzere Efes ve İzmir Tersaneleri'nin çalışmalarını hızlandırdı. Anadolu'da türk birliğini kurma yolunda ilk adımını da atarak, kuzey komşusu Saruhan, güney komşusu Menteş Devletleri'nin deniz kuvvetlerini de Aydın Denizciliği'nin bayrağı altında toplamayı başardı.

İlk hedefi, -Yunanistan ve adalarda doğmuş olan Latin Prenslikleri'ni Aydın Devleti'nin nüfuzuna ve vergiye bağlamak üzere girişeceği mücadelede hareket serbestisine kavuşmak için- Bizans oldu.

Böylece ön planda Bizans'ı hedef tutan Umur Paşa, Trakya seferi için hazırlanarak 1332 yılında savaş ve taşıma gemilerinden mürekkep 75 parçalık bir filo ile İzmir'den hareket etti. Umur Paşa, evvela Akdeniz Boğazı'ndan içeri girerek Gelibolu Yarımadası'na asker çıkardı ve Gelibolu Kalesi'ni tahrip ettikten sonra filosunu Trakya kıyılarına doğru çevirdi. Savaşı göze alamayan Bizans İmparatoru III.Andronikos, barış şartlarının bildirilmesini istedi. İleri sürdüğü şartları İmparator'a kabul ettiren Umur Paşa, bundan sonra diğer düşmanlarına karşı girişeceği mücadelede Bizans'ı saf dışı bıraktı.

#### **2.3.5.2.4.4. Umur Paşa'nın Yunanistan Seferleri**

Türkiye'nin denizde hareketlenmesi karşısında, Adalar Denizi'ndeki yabancı bayrakların bundan evvel türk yalı boylarını hedef tuttıkları korsan akınları durmuş, türk deniz ticareti serbestisine kavuşmuş idi. Ancak Umur Paşa'nın istediği sadece bu değildi. O, Adalar Denizi'nde yeni bir düzen kuracak, kayıtsız şartsız bir deniz hakimiyeti ile bu havzayı nüfuzuna bağlayacaktı.

Umur Paşa'nın böyle bir hedefe göre yönettiği 1333 yılı deniz hareketi, yeniden doğan türk denizciliğinin kısa bir zaman içinde ulaşmış olduğu güç ve ihtişamı göstermesi bakımından ilgi çekicidir.

Umur Paşa, 1333 yılı baharında 250 parçadan oluşan bir filo ile Ege Denizi'ne açıldı. Eğriboz Dukalığı ve Bodonice Prenslığı'ni senelik bir vergi ile Aydın Devleti'nin nüfuzuna bağladı. Mora Yarımadası'nın güney doğusundaki Monevasya'ya ufak bir çıkarma yaparak burasını haraca bağladı.

250 parçadan mürekkep türk armadasının Ege'de bayrak göstermesi, bir kısım Dukalıkların, Prenslıkların vergiye ve Aydın Devleti'nin nüfuzuna bağlanması, yabancı bayrakların korsanlığına set çekilmesi, Ege çevresinde endişe ve korku yaratmıştı. Bu endişe ve korku, türklere karşı güç birliği yaratmak üzere harekete geçilmesine neden oldu.

Umur Paşa, noksan bıraktığı Yunanistan seferini tamamlamanın zaruretini duyarak, mevsimin çetin şartlarına aldırmadan 1333 kışında 170 parçadan oluşan bir armada ile Güney Yunanistan'a doğru denize açıldı. Atina Prenslığı'ni senelik vergi ile Aydın Devleti'nin nüfuzuna bağladı. Daha sonra, çevrede bulunan bir kısım korsan yataklarını tahrip ederek İzmir'e döndü.<sup>67</sup>

14. yüzyılda Ege Denizi'nde yabancı bayraklara nefes aldirmayan yalnız Aydın denizciliği değildi. Karesi, Saruhan ve Menteşoğulları da sahip oldukları deniz kuvvetleri ile mütemadiyen akınlar yaparak Adalar Denizi'ndeki adaları vuruyorlardı. Ancak yalnız Aydın denizciliği, Ön Asya'daki türk Devletleri'nin deniz menfaatlerini sağlayacak bir deniz politikası ile Doğu Akdeniz'de deniz hakimiyetini hedef tutuyordu. Diğerlerinininki ise, yalnız vurgun peşinde koşan korsan hareketleri idi.<sup>68</sup>

Umur Paşa, 1335 yılında, Ege'deki hakimiyetini tekrar kabul ettirmek ve vergileri toplamak için, Yunanistan'a bir üçüncü sefer daha yapmanın lüzumunu duydu. 276 gemiden oluşan bir filo ile Ege'ye açıldı, Mora sularına kadar yükselerek Hidra ve Sipezya Adaları'nı işgal ettikten sonra çeşitli kesimlerde adaya asker dökerek, Güney Yunanistan'daki Dukalık ve Prenslıkların üzerine yürüdü, kaleler fethedildi, otuz bin savaşçısı ile karşı koymaya yeltenen Fransız Dukalığı perişan

<sup>67</sup> Haydar Alpagut, *Denizde Türkiye*, 1.Cilt, İstanbul 1937,s.352

<sup>68</sup> Haydar Alpagut, a.g.e..s.354-355

edildi ve neticede bütün Dukalık ve Prenslükler birer senelik vergilerini ödediler ve Aydın Devleti'nin nüfuzunu yeniden kabul ettiler.

### 2.3.5.2.4.5. Umur Paşa'nın Epir Seferi

Umur Paşa'nın Epir Seferi, yabancı ihtiraslara karşı Bizans'ı koruyucu ve Bizans'ın kaderine yön verici olmasından dolayı ilgi çekicidir.

1336 yılında Midilli Adası'nın, Bizans'ın himayesine karşı ayaklanan Ceneviz Podestası'ndan geri alınmasında, Umur Paşa'dan yardım isteyen Bizans İmparatoru, kara ve deniz kuvvetleri ile İmparator'a yardım eden Umur Paşa'ya Sakız Adası'nı hediye etti.<sup>69</sup>

1337 yılında Tesalya Despotu'nun baş kaldırması ve kışkırtması ile Epir'de Arnavut ve Sırların Bizans'a karşı ayaklanmaları üzerine, İmparator yine Umur Paşa'dan yardım diledi. Donanması ile İzmir'den hareket eden Umur Paşa, Selanik'e çıkarma yaparak Tesalya'da sükuneti sağladı ve İzmir'e dönerek Arnavutlar ile Sırlara karşı girişeceği Epir hareketi için hazırlığa koyuldu.

Umur Paşa'nın, Bizans'a yardım için 1338 yılında yaptığı Epir seferi deniz tarihimiz bakımından pek ilgi çekicidir. İki yıl sürecek olan bu sefer için 110 parçadan mürekkep bir filo ile İzmir'den hareket eden Umur Paşa'nın hedefi, Epir'deki Sırp ve Arnavut ayaklanmasını bastırmak suretiyle Bizans İmparatoru'na yardım etmek ve kendi hesabına da dört yıl evvel Aydın denizciliğinin Ege'deki otoritesine karşı saygısızlık gösteren, İzmir'e karşı yönelmiş bulunan Haçlı Donanması'na katılmış olanlardan hesap sormaktı.

Umur Paşa önce, komşuları tarafından Umur Paşa'ya yapılan şikayet üzerine, Mora'da mütemadiyen huzursuzluk yaratan Mora Despotu'na, sefer düzenledi. Sonra, Haçlı hareketine gemi vermek suretiyle katılan ve Midilli Adası'nı zaptetmesi için Foça'daki Ceneviz Podestası'na deniz kuvveti vermek suretiyle yardım eden Naxos Dukalığı'na doğru yöneldi. Dukalığı teşkil eden Cyclade Adaları'nın merkezi

<sup>69</sup> Abidin Daver, a.g.e.,s.156



olan Naxos Adası başta olmak üzere Andros, Siphnos, Sikinos, Paros Adaları'nı vurdu. Korsan yatağı limanları harabeye çevirdi, bu limanlardaki gemileri ateşe verdikten sonra Epir hedefine yöneldi.

Adalar Denizi'nden Epir yalılarına ve Karadeniz'e kadar genişletmiş olduğu hareket sahasında, sırasında 300-400 parçadan oluşan bir armada gezdiren Umur Paşa, kahramanlıkları bir yana, asrının teknik imkansızlıklarını da göz önünde tutarak buluşları, kararları ile değerlendirilirse, onun efsaneleşmiş şöhretinin sırrı ortaya çıkar.

Umur Paşa, filosunu Epir sahillerine ulaştırmak için Mora'yı yelken kürek çepeçevre dolaştırması gerekiyordu. Haritasız, pusulasız aylarca sürecektir bu yolculukta tehlikeler yaratacak fırtınalar kadar, kürek gücüne dayanacak sakin havalar göze alınmazdı. Umur Paşa kestirme ve emniyetli yolu bulmakta güçlük çekmedi. Filosunu Atina Körfezi'ne sokarak, Korent berzahına yanaştırdı. Gemilerini, sabunlanmış kızaklar üzerinden Korent Körfezi'ne aktararak, Lepanto Körfezi'nden Epir yalılarına ulaştırdı. Bu kesimlerde karaya asker çıkararak giriştiği harekatta Arnavut ve Sırp isyanını bastırdı. Kışı Korent Körfezi'nin bu yüzden "Umur Limanı" diye isimlendirilen mevkiinde geçirerek, 1339 yılı baharında yine aynı şekilde karadan gemilerini Atina Körfezi'ne aktardı ve dönüşte Eğriboz Adası'nda bir mola verdikten sonra İzmir'e döndü.

XIV. yüzyıldaki türk denizciliğinin ulaştığı yüksek seviyeyi değerlendirebilmek için, Umur Paşa'nın Epir seferi üzerinde biraz durmak gerekir.

Epir seferinin, seyir tekniğinin henüz gelişmemiş olduğu bir dönemde yapılması, türk denizciliği için büyük bir başarıdır. türk denizciliğinin bu safhasında, henüz Akdeniz'in bir haritasının çizilmemiş olduğu göz önünde tutulursa, filoyu Epir yalı boylarına ulaştırmak için, normal yol olan çepeçevre Mora'yı dolaşmak yerine, hem fırtınadan kaçınmak, hem aylarca sürecektir bir zamandan tasarruf için, karadan Korent berzahını aşmayı en kestirme yol olarak keşfetmesi, türk denizciliğinin sahip olduğu geniş coğrafya bilgisini gösterir. Bu harekâtı ile Umur Paşa, bir filoyu bir denizden başka bir denize kara yolu ile nakletmekle, 115 sene sonrası için Fatih Sultan Mehmet'e örnek olmuştur.

### 2.3.5.2.4.6. Umur Paşa'ya Karşı Haçlı Seferleri

Umur Paşa, 1341 yılında denize açılarak, Adalar Denizi'nde yabancı bayraklara korsan yataklığı yapan adaları vurdu ve Kıbrıs sularına kadar da akarak, türk ticaret teknelerine korsanca davranan Kıbrıs filosunu da hırpaladı.

1342 yılında yine aynı maksatla bir sefer yapan Umur Paşa, bu sefer de Girit sularına uzanarak korsan yatağı Venedik limanlarını tahrip etti.

Umur Paşa'nın bu iki akını üzerine, başta Kıbrıs Kralı olmak üzere Adalar Denizi'ndeki Hıristiyanlar, baskısını gittikçe arttıran türk armadasının kendilerine yaşama imkanı bırakmadığını ileri sürerek, Umur Paşa'ya karşı güçlü bir Haçlı hareketi hazırlaması için Papa VI.Clement'e baskı yaptılar. Bu sırada Umur Paşa'nın Bizans işlerine, Bizans'ın kaderini değiştirecek şekilde müdahale etmesi de, Haçlı hareketini körükleyen, hızlandıran sebeplerden biri oldu.

Bizans'ı ele geçirme ihtirası içinde fırsat kollayan Sırp Kralı'nı emeline ulaştırmamak ve Bizans'ı desteklemek suretiyle Bizans'ı nüfuzuna bağlamayı planlayan Umur Paşa, 29 bin muharip yüklü 380 parçadan mürekkep bir armada ile, 1342 yılı sonlarında İzmir'den Trakya'ya doğru hareket etti. Meriç ağzında askerini karaya çıkararak Umur Paşa, Dimetoka'ya yürüyerek, şehri kuşatmış bulunan Bizans ve Bulgar kuvvetlerini dağıttı, açlıkla karşı karşıya bırakılmış Dimetoka halkına lüzumu kadar erzak verdi, asi bölgeleri de sindirdikten sonra İzmir'e döndü.

Bizans'ta durumun, Umur Paşa'nın işe karışması ile aleyhine döndüğünü gören İmparatoriçe de Papa'dan, yardım istedi.

Batı kaynakları da Umur Paşa'nın 1341 yılından sonra müthiş ve korkunç bir kuvvet kazandığını, 250-300 parçalık armadası ile Adalar Denizi'nin tek hakimi olduğunu, adaları mütemadiyen vurduğunu, bilhassa Eğriboz, Girit ve Kıbrıs Adaları'na akınlarını devam ettirdiğini yazmaktadırlar.<sup>70</sup> Bu şartlar altında Papa,

<sup>70</sup> Abidin Daver, a.g.e.s.160

Umur Paşa'ya karşı Hıristiyan Hükümetleri'ni birleşmeye davet ederek bir Haçlı hareketine girişti.

Haçlı donanmasını meydana getiren gemiler, 1344 yılı baharında Eğriboz Adası'nın Halkis Limanı'nda toplandılar. Haçlı Donanması'nın hazırlığı 3 sene 11 ay sürmesi Umur Paşa'ya karşı Hıristiyanların ne derece güçlü bir hazırlığa girişmiş olduklarını açıklamaktadır.

Haçlı donanmasının ana kuvvetini, dördü Papa'ya, dördü Fransa'ya, onu Rodos şövalyelerine, sekizi Venedik ve dördü Kıbrıs Krallığı'na ait olmak üzere 30 güçlü kadırğa oluşturuyordu.<sup>71</sup>

Haçlı donanması, 1344 yılı yazında Eğriboz'dan İzmir'e hareket ederek Ege Denizi hakimiyetini eline geçirdi<sup>72</sup>. Çünkü türk deniz gücünü, Kadırgalar ile boy ölçüşemeyecek tipte hafif tekneler teşkil ediyordu. Bu yüzden Ege'de Levent gezen fakat Haçlı donanması'na karşı birleşen 40 parçadan mürekkep bir türk armadası, dev kadırgalar tarafından perişan edildi.

Haçlı donanması; 1344 yılı haziran ayında İzmir Limanı'na girdi, Limandaki müdafaayı kırarak gemilerin bir kısmını ve tersaneyi yaktı ve liman kalesini ellerine geçirdiler.

1345 yılında Haçlılar İzmir'i almak için harekete geçtiler fakat Umur Paşa, İzmir'e çıkışlarını Haçlılara pahalya mal etti. Başta Haçlı başkomutanı olmak üzere birçok şövalye ve asilzade ile binlerce haçlı öldürüldü. Kalanlar liman kalesine sığındı.

Papa VI.Clement, İzmir'de kalan Haçlıları desteklemek üzere bütün Avrupa'yı tekrar din harbine çağırdı. Bu suretle yeniden tertiplenen, 26'sı Kadırğa olmak üzere 76 parçadan mürekkep bir Haçlı donanması 15 bin muhariple 1346 yılı haziran ayında İzmir'e gelerek liman kalesini takviye etti.

<sup>71</sup> Haydar Alpagut, a.g.c.,s.373

<sup>72</sup> Haydar Alpagut, a.g.c.s.373-374

Umur Paşa ile Haçlılar arasındaki mücadele 4 seneye yakın bir zaman sürdü. 4 sene sonunda Umur Paşa, liman kalesini ele geçirmek ve Haçlıları İzmir den tamamen atmak için bütün gücüyle harekete geçti ancak atılan bir okun alınma isabet etmesiyle şehit oldu (Mart 1348). Bu olay türk muhariplerini şaşkına çevirdi, dermandan düşürdü. Umur Paşa'nın ölümü, İzmir'e Haçlı akınına hızlandırdı.

Umur Paşa'nın yerine Aydın tahtına oturan kardeşi Hızır Bey, mücadele yerine anlaşmayı tercih etti ve Haçlılar ile sulh imzaladı. Sulh anlaşmasının en ağır maddesi, Aydın Devleti'ni bir deniz kuvvetinden yoksun bırakmaya mahkûm eden bölüm oldu. Böylece Umur Paşa'nın yaratmış olduğu ve Ön Asya'daki türk birliğinin de deniz menfaatlerini sağlayan, koruyan türk deniz tarihi bir süre kapanmış oldu.

### 2.3.5.2.4.7. Umur Paşa'nın Deniz Siyaseti

21 yaş gibi çok genç bir çağda Aydın denizciliğinin başına geçmiş olan Umur Paşa'nın siyasi görüşleri:<sup>73</sup>

1. Anadolu'da türk birliğini kurmaya temel olmak üzere, yalı boylarındaki küçük türk devletlerinin deniz kuvvetlerini Aydın denizciliğinin bayrağı altında toplamak.

2. Ege'de ve Doğu Akdeniz'de, üzerinde tartışma kabul etmeyen bir deniz hakimiyeti kurmak. Bunun neticesi olarak da;

a. Ege ve Doğu Akdeniz'deki yabancı kolonileri nüfuz bölgesine alarak vergiye bağlamak.

b. Yabancı bayrakların deniz ticaretini vurmak suretiyle, bir ticaret harbini devam ettirmek.

Görülüyor ki; Umur Paşa'nın daha o zamanlar bir deniz kuvvetinin hedefini, yalnız karşıdaki düşman deniz kuvveti ile savaşmak üzere sınırlandırmamaktadır.

<sup>73</sup> Etüt: TSK Tarihi K.K.K. Basımevi, s.203

Esasen, Ege havzasına ve Doğu Akdeniz'e hâkim olan o asrın siyasi havası, Umur Paşa'yı böyle geniş hedefli bir deniz siyaseti gütmeye mecbur tutmuştur.



### 3. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN KURULUŞ YILLARINDA TÜRK DENİZ KUVVETLERİ (1299–1451)

#### 3.1. Osmangazi Ve Orhan Gazi Dönemi

##### 3.1.1. Osman Gazi Dönemi

Osmanlılar, Oğuzların Kayı boylarlarından küçük bir aşirettir. Moğol istilası üzerine Ertuğrul Gazi'nin önderliğinde Türkmenistan'dan batıya, Anadolu'ya doğru gelerek o sırada Anadolu Selçukluları'nın başında olan büyük türk Hakanı Aleaddin Keykubad'ın saflarında savaşmışlardır. Bu savaşlarda gösterdikleri başarılarından dolayı, bugünkü Eskişehir-Bilecik-Kütahya illerinin birleştiği topraklar, Söğüt'ten Domaniç'e kadar uzanan yayla kendilerine yurt olarak verilmiştir<sup>74</sup>.

Başlangıçta Ertuğrul Bey'in aşireti, büyük Uç Beylikleri'ne (sırasıyla Çobanoğulları ve Germiyanogulları) tabi idi. Ancak Ertuğrul ve Osman Beylerin dehaları ve tarihi fırsatları yakalayabilmeleri sayesinde Osman Bey'in beyliğinin ortalarına doğru osmanlılar, büyük uç beyliği olmuşlardır. Selçuklu Devleti'nde Uç Beyliklerinin vazifesi, devletin sınırını korumak ve Hıristiyanlara karşı cihat etmektir.<sup>75</sup> Ertuğrul Bey 1281 senesinde vefat etti yerine oğlu Osman Bey geçti. İmparatorluğa ismini veren Osman Bey'in babası Ertuğrul Gazi, Onun babası Gündüz Alp (veya Süleyman Şah) Onun babası Kaya Alp, Onun babası Gündüz Alp'tir.

Osman Bey ve Orhan Bey zamanlarında İlhanlılara (Tebriz) ve dolayısıyla Moğol Büyük Kağanına (Pekin) tabi olan Osmanogulları, daha sonra bağımsızlıklarını kazanmışlar ve 1335 yılında Orhan Bey, Anadolu beylikleri arasında en kudretli ve prestij sahibi türkmen beyi olarak, büyük türk Hakanlığı tahtına hak kazanmıştır. Osman Bey döneminde bir devletçikten ibaret olan devlet,

<sup>74</sup> Yaşar Yücel - Ali Sevim, Türkiye Tarihi, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990, s.168

<sup>75</sup> Ali İhsan Gencer: İslam Ansiklopedisi, 4.CİLT, İstanbul, 1991,s.492

Orhan Bey'den itibaren bir devlet, I.Murat'ın tahta geçmesiyle imparatorluk olmuştur.<sup>76</sup>

Zamanında beyliğin küçüklüğünden dolayı farkına varılamayan bu küçük aşiretin, Osmanlı İmparatorluğu'na doğru giden yükselişinde; osmanoğullarının, Anadolu topraklarında sahip oldukları stratejik konuş yerinin yanı sıra, tarihte hiçbir hanedana nasip olmayan bir seri büyük dahi asker ve devlet adamı yetiştirmesi etkili olmuştur.<sup>77</sup>

Böylece Oğuzlar, Selçukoğulları zamanında tükük türk hakanlığını eskisinden büyük ve azametli bir cihan devleti haline getirmişler ve dünya tarihinin en büyük hanedanı olan Osmanoğulları, cihan tarihinin en önemli siyasi teşekkülü olan Türk-Osmanlı Devleti'ni kurmuşlardır.

Oğuzların Yakın Doğu'ya müdahalesi ve Türkiye Devleti'nin kurulması, dünya tarihini alt üst etmiş ve ona bugünkü şeklini vermiştir. Oğuzların Anadolu'ya ve civar ülkelere (İran, Irak, Suriye, Kafkasya) gelmesi, Orta Asya'yı Oğuz nüfusundan tamamen boşaltmıştır.<sup>78</sup>

Kuruluştan Yıldırım Beyazıd hâkimiyetinin sonuna kadar olan dönemde osmanlı denizciliği büyük bir varlık gösterememiştir. Aslında kara ordusu ağırlıklı olan osmanlılar, deniz ve denizcilik kültürü içinde yoğrulmadıklarından, 1299 ile 1402 yılları arasında bu Beyliğin gelişmesini sağlayan, cihat (kutsal savaş) ilkelerine dayanan kara harekâtı idi. Özellikle 1354 yılında Gelibolu Yarımadası'na çıkılarak, zengin ve mümbit Rumeli topraklarında yeni kara parçaları fethetmek fırsatına kavuşulması osmanlıların deniz faaliyetini geciktiren bir sebep olmuştur.<sup>79</sup>

6 Nisan 1326 tarihinde Bursa zapt edildikten sonra Orhan Gazi, dikkatini Bursa gibi, iki mühim yerleşim yeri olan İznik ve İzmit'e çevirmiştir. İznik o devirde Bursa gibi büyük bir sanayi şehri, İzmit de bir ticaret limanı idi. Bu iki şehir alındığı

<sup>76</sup> Yaşar Yücel - Ali Sevim. a.g.e..s.170

<sup>77</sup> Yaşar Yücel - Ali Sevim, a.g.e..s.174

<sup>78</sup> T.Yılmaz Öztuna; Türkiye Tarihi 3.CİLT, Hayat Kitapları.s.217

<sup>79</sup> Etüt; TSK Tarihi. K.K.K. Basımevi İstanbul 1995.s.194

takdirde osmanlılar önemli şehirlere sahip olacaklar, Bizanslılar da Marmara havzasındaki en kuvvetli dayanak noktalarını kaybedeceklerdi.

Bir tatlı su gölü kenarındaki bu sanayi şehri zapt edilmeden önce İzmit Körfezi'nin güney kıyıları, Kara Mürsel Bey tarafından alındı. Yine Kara Mürsel Bey Kartal civarındaki Aydos ve onun kuzeyindeki Şamandıra'yı Osmanlı ülkesine ilave etmişti.<sup>80</sup>

### 3.1.1.1. Osmanlıların Denizle İlk Temasları

Bugünkü Eskişehir-Bilecik-Kütahya illerinin birleştiği topraklar; Söğüt'ten Domaniç'e kadar uzanan yayla, osmanlıların ilk yurdu olmuştur.

Bu tarihlerde Osmanlı Beyliği güneyinde, Germiyanogulları; batısında Karasioğulları; doğusunda Candaroğulları; güneydoğusunda Ahi Cumhuriyeti bütün kuzeyinde de Bizans İmparatorluğu vardı. Karesi Devleti'ni alarak Çanakkale'ye erişmek, İznik ile İzmit'i düşürmek, Boğaz'a çıkmak; Marmara'nın, Karadeniz'in ve Ege ile Akdeniz'in iki başını tutmak Osmanlı Devleti için ilk ve en önemli gereklilikti.<sup>81</sup>

Ertuğrul Bey'in ölümünden (1281) sonra, ticaret yollarına hâkim olmak maksadıyla Bizans'la mücadeleye başlayan Osman Gazi, 1288 yılında İnegöl'ü, 1299 yılında Bilecik ve Yarhisar'ı almıştır. 1301 yılında ise, İznik Gölü'nün güneyinde Yenişehir kasabasını kurdular. Bu kasabanın kurulması, stratejik bakımdan çok değerli olan İznik Gölü ile İznik şehrinin fethini hazırlayan en önemli adımı teşkil eder.

1302 yılında Koyunhisar yöresi alınarak, Marmara'ya 15, İznik Gölü'ne 10 km. yaklaşmıştır. 1308 yılında yapılan akınlar sonunda; Lefke (Osmaneli), Gölpaazarı, Yenipazar, Geyve, Göynük, Taraklı, Akyazı alınmış, Sakarya'nın Karadeniz'e kadar döküldüğü mevkiin yakınlarına kadar olan topraklar fethedilmiştir. Osman Gazi

<sup>80</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi. İskit Yayınevi, 1957, s.184

<sup>81</sup> Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi c.1. İstanbul 1970, s.241



Hendek'i de alarak, Karadeniz'e 20km. yaklaşmış, 1321 yılında Mudanya'yı alarak ilk defa Marmara'ya ulaşmıştır.<sup>82</sup>

### 3.1.1.2. İlk Osmanlı Amiralî Karamürsel Bey

İstanbul ve İzmit Körfezi çevresinde hüküm süren Bizanslılar, Bursa'nın Osmanlıların eline geçmemesi için şehre yardımda bulunmaya başladılar. Orhan Gazi gerek Bizanslıların etkinliğini kırmak, gerekse Osmanlı Devleti'nin denizle ilişkisini temin için, babasının arkadaşlarının Kara lakabını verdiği Mürsel Alp'i, daha sonra kendi adını alacak bu bölgeyi zapt etmekle görevlendirdi.<sup>83</sup>

Karamürsel Alp, İzmit Körfezi'nin güney sahilinin fethi için görevlendirilmişti. Başarısı halinde münasip bir limanda gemiler inşa edecek, İzmit'in haberleşme ve ulaşımını kesmeye çalışacaktı. Karamürsel Alp, verilen bu görevleri yapmayı başardı. Bunun üzerine fethettiği yerler kendi yönetimine verildi. Karamürsel kasabası onun tarafından kurulmuş, yönetim merkezi edinilmişti. Zamanında yapılan küçük gemilere Karamürsel adı verildi.<sup>84</sup>

Karamürsel Alp, bugünkü Karamürsel yöresini, Osmanlı Devleti topraklarına kattıktan sonra kendisine tımar olarak verilen bu toprakların güney yakasına (bugünkü Pazar köyü) yerleşti. Burada, henüz Bizanslıların yönetimi altında olan İzmit Körfezi'ni kontrol etme görevini sürdürdü. Bir müddet sonra da, deniz gücü kurulması konusunda Orhan Gazi'den emir alan Karamürsel Alp, Çanakkale boylarında hüküm süren ve denizcilikle uğraşan Türk Karesi Beyliği'nden getirttiği gemi ustalarıyla, bugünkü Kavak mevkiinde, Osmanlı Devleti'nin ilk tersanesini gizlice kurdu. Bölgede çok yoğun olan ormanlardan istifade ederek, iki yıl içinde Kadırgalardan oluşan ilk hafif donanmayı meydana getirdi.<sup>85</sup>

<sup>82</sup> Etüt, TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi İstanbul 1995.s.198

<sup>83</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, a.g.e.s.152

<sup>84</sup> Karamürsel'in Tarihçesi, Karamürsel Belediye Başkanlığı.s.26

<sup>85</sup> Tefvik İnci, Kadırgalar Devrinin Derya Kaptanları İstanbul, 1974.s.81

Başlangıçta Karamürsel limanı, 1339 yılından sonra İzmit (İznikmid) Limanı, 1390 yılına kadar Osmanlı Beyliği'nin ilk "Deniz Komutanlığı", "Tersane Başkanlığı" olarak kalmıştır.<sup>86</sup>

İzmit de güzel bir liman olup, civarında birçok ormanlar olduğundan büyük tersane olmaya imkânı vardı. Sultan Orhan da tersane inşası için emir verdi. Sultan Orhan döneminde, İzmit Tersanesi küçük çapta deniz araçlarının yapımına elverişli hale getirilebildi. Ancak gemi inşasına muktedir ehliyetli insanları yetiştirmek için zamana ihtiyaç vardı.

İnşa ettirdiği kadırgalarda görev alacak leventlerin eğitimlerini de üstlenen Karamürsel Alp, Kadırgalara Bizans arması çekerek, İzmit Körfezi ve civarını haraca kesen Bizans Kadırgaları içine sokmayı başardı. Osmanlı türklerinin deniz gücü bulunduğundan haberi olmayan Bizans Kadırgaları, direklerinde kendi armalarını gördükleri ve tedbirsizce yaklaştıkları Osmanlı Kadırgaları tarafından gafil avlandılar.

Meydana getirdiği Karamürsel adı verilen hafif teknelerden mürekkep Osmanlı filosunun komutasının da kendisine verilmesiyle Osmanlı denizciliğinin başına getirilen Kara Mürsel Bey, ilk Osmanlı filosu ile İzmit Körfezi'nin ağzını Bizans donanmasına kapayarak, İzmit Kalesi'ne deniz yolu ile yapılan yardımı önlemiştir. Daha sonra da Prens Adaları'nı zaptetmek suretiyle Osmanlı denizciliğini Marmara'da hareketlendirmiştir.<sup>87</sup>

Karamürsel Alp, İzmit Körfezi'nden Marmara Denizi'ne ve Adalara kadar uzanan deniz kordonunu böylece denetim ve emniyet altına almıştır. Karamürsel Alp, Osmanlı Devleti'ne ilk kez deniz yolunu açan ve deniz gücü kazandıran gözü pek bir komutan olması nedeniyle, Osmanlı Devleti'nin ilk Kaptan-ı Deryası olma şerefini kazanmıştır. 1324 yılının sonlarında öldüğü tahmin edilmektedir.<sup>88</sup>

<sup>86</sup> T. Yılmaz Öztuna; a.g.c..s.203

<sup>87</sup> Ali Haydar Emir Alpagut, Marmara'da Türkler, İstanbul, 1941.s.138

<sup>88</sup> Tefik İnci, a.g.c. 1974. s.93

Karamürsel'in osmanlılar zamanındaki fethi, bir İznik, bir Bursa kadar önem taşıdı. Beylikten bir devlet, daha sonra da koca bir imparatorluk tesis eden osmanoğullarının, dünyaya hâkim olan kollarından birini teşkil eden deniz yolunun ilk açıldığı yerin Karamürsel olması, bu önemi iyice artırmaktadır.

### 3.1.1.3. Kara Ali Bey

Kara Mürsel Bey'in ölümü ile Osmanlı denizciliğinin başına Kara Ali Bey (Emir Ali) getirildi. Karamürsel Kayığı denilen süratli, uzun ve hafif teknelerle Mudanya'nın kuzey batısındaki İmralı (Kalolimno) Adası ile Marmara Adası, İnönü Beyi Kara Ali tarafından zapt edilerek, Bizans gemilerini gözetleyen bir üs haline getirildi (1324). Adaya Kara Ali'nin ismine izafeten Emir Ali (İmralı) da denmektedir. Fakat bütün bu faaliyet; bir deniz hareketi olmaktan ziyade, özellikle Bursa'nın alınmasını kolaylaştırmak için denizden gelen Bizans yardımını Marmara kıyılarına tam manasıyla hâkim olarak kesmekten başka bir şeye dayanmıyordu.<sup>89</sup>

Orhan Gazi zamanında Derya Kaptanı karşılığında kullanılan Emir-ül Bahir unvanı yerine de İzmit Sancak Beyi tabiri kabul edilmiş, bu makama da Emir Ali'den sonra Yusuf Bey getirilmiştir.<sup>90</sup>

### 3.1.2. Orhan Bey Dönemi ve Orhan Bey'in Fetihleri

Orhan Gazi 1288 yılında doğdu ve Osman Gazi'nin ölümünden (1324/1326) sonra 36 yaşında beyliğin başına geçti. Orhan Gazi, babasından kalan küçük ülkeyi büyük bir devlet haline getiren, beylikten hükümdarlığa doğru giden güçlü bir devlet adamıdır.

Orhan Bey'in Ağabeyi Alâeddin Paşa, kendisini daha çok ilme, Orhan Bey ise politikaya, devlet işlerine ve savaşa vermişti. İki kardeş el ele vererek Osmanlı Devleti'ni sağlam temellerle kurmaya çalıştılar.

<sup>89</sup> Etüt; TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi. s.172

<sup>90</sup> Tefik İnci. (Dz.K.K. Dergisi),a.g.e.s.175

Orhan Bey, babası Osman Gazi'nin başlamış olduğu fetihlere devam ederek 1325 yılında Orhaneli'yi (Atranos), 6 Nisan 1326 yılında Bursa'yı aldı<sup>91</sup>. 1329 yılında ise Türkiye Devleti'nin 1077 yılından sonra ilk başkenti İznik şehrini fethetti. İznik o zamanlar Bursa'dan önemli bir şehir olup, Bizans'ın İstanbul'dan sonra en büyük ikinci şehri idi. İznik'i geri almak isteyen Bizans İmparatoru ile Mayıs 1329 yılında Gebze-Darıca mevkiinde karşılaşan Orhan Gazi arasında Osmanlı tarihinin ilk önemli muharebesi, Pelekanon Meydan Muharebesi meydana gelmiş ve Boğaziçi'ne 40km. mesafedeki bu savaştan zaferle çıkmıştır.<sup>92</sup> Orhan Gazi, fetihden sonra İznik'i, beyliğinin başkenti yapmıştır.

1334 yılında Gemlik, 1335 yılında Armutlu fethedilmiştir. Bu fetihlerden sonra ticari etkinlikleriyle ünlü olan İzmit'in fethine sıra gelmişti. 1337 yılında İzmit de şiddetli bir kuşatmaya sonunda fethedildi. 1345 yılında Edremit, Edincik ve Balıkesir bölgesi ile Manyas Gölü ile Kapıdağ Yarımadası da Osmanlılara geçti.<sup>93</sup> Böylece Osmanlıların kıyı hâkimiyeti İzmit'ten Edremit'e kadar uzamış oldu.

Osmanlılar Çanakkale Boğazı'nın Anadolu kıyılarına sahip olunca, Ceneviz ve Venedik gibi iki büyük deniz devletiyle 1351 yılında ilk defa karşı karşıya kaldılar. Bu sırada kopan Ceneviz-Venedik savaşında Bizans da cenevizlilerin safında yer almıştı. Savaşın devam ettiği 1351-1352 yıllarında Venedik filosunun taktik durum icabı olarak Osmanlı Beyliği kıyılarında demirlemiş ve çok uzun süre kalmıştır. Bu durum o dönemde Osmanlıların elinde kendi karasularını kontrol edecek bir filoları dahi olmadığını göstermektedir. Nitekim venedikliler gibi cenevizliler de Osmanlı karasularında hiçbir mukavemet ile karşılaşmaksızın demirlemişlerdi<sup>94</sup>.

Yalnız Ceneviz Amirali, Venedik Amirali'nin aksine Orhan Bey'in yanına giderek hürmetlerini sunmuş ve onunla bir ittifak anlaşması bile yapmıştı. Savaş bittikten sonra da Orhan Bey, Ceneviz Cumhuriyeti'nin dostu olarak kalmıştı.

<sup>91</sup> T. Yılmaz Öztuna: a.g.e, s.105-107

<sup>92</sup> T. Yılmaz Öztuna: a.g.e., s.108

<sup>93</sup> Ali İhsan Gencer: a.g.e., s.500-505

<sup>94</sup> Ali Haydar Emir Alpaut, a.g.e. İstanbul,1941,s.142-143



1352 yılında Marmara Adaları kuşatılarak alınmış, Bizans, Asya'dan ve Marmara'dan Trakya'ya atılmıştır. Bu suretle, Bizans'ın Karadeniz sahilindeki Şile ve Boğaziçi kıyıları hariç olmak üzere, İzmit Körfezi kıyılarında ve Kocaeli Yarımadası'nın diğer yerlerinde Bizanslıların başka toprağı kalmadı.<sup>95</sup>

Osmanlılar, Karesi Beyliği'nde yerleştikten sonra Çanakkale Boğazı'nın Anadolu kıyısından Gelibolu Yarımadası'na çıkmışlardı. Ancak 1354 yılında sevkiyatın normal olarak gemilerle yapılması gerekirken, Sal ve Kelekler ile yapılması, Osmanlı filosunun yokluğunu bir kere daha göstermek bakımından önemlidir. Ayrıca, 1356 yılındaki Orhan Bey'in oğlu Şehzade Halil, İzmit Körfezi'nde kayıkla gezerken Foçalı Ceneviz Korsanları tarafından kaçırılması ve Bizans İmparatoru V.Johannes onu kurtarmayı üzerine alması Osmanlıların henüz denizde ne kadar zayıf olduklarını göstermektedir. Osmanlılar, Ceneviz Korsanlarının karasularında dahi serbestçe dolaşmalarına engel olamıyorlardı.<sup>96</sup>

Orhan Gazi döneminde, 1352–1356 yılları arasında Gelibolu'nun tamamı, dolayısıyla Çanakkale Boğazı'nın iki yakası Türklerin eline geçti ve 1357 yılında yarımada dışındaki Trakya topraklarının fethine başlandı. O yıl, Bolayır, Şarköy, Malkara ve Keşan ile Çorlu ve Tekirdağ fethedildi. Aynı yıl Lüleburgaz da alınarak Kırklareli ile Edirne'ye giden yollar kapatıldı. Böylece Orhan Gazi Rumeli yarımadasının fethini tamamladı. 33 yıl hükümdarlık yapan Orhan Gazi 1359 yılında öldü.<sup>97</sup>

### 3.1.3. Orhan ve Osman Bey'in Deniz Siyaseti

Çok iyi birer kumandan ve devlet adamı olan Osman ve Orhan Bey'ler ülkenin geleceğinin denizlerde olduğunu görmüştür. Özellikle Osman Bey'in donanma kurmak için Kara Mürsel Alp'i görevlendirmesi ve bugünkü Kavak mevkiinde, Osmanlı Devleti'nin ilk tersanesini kurdurması, onun denizlerdeki vizyonunun genişliğini gösterir.

<sup>95</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, İskit Yayınevi.s.283

<sup>96</sup> Etüt; TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi.s.97

<sup>97</sup> Fuat Canım, a.g.e. s. 154

Osmanlı Beyliği'nin Anadolu ve Rumeli'de gittikçe artan ve Bizans'ı İstanbul surlarının içine sokan kuvveti, Ceneviz ve Venedik gibi büyük deniz devletleriyle münasebetlerin çok erken bir tarihte başlamasına sebep oldu. Bu durum, süratle ve şiddetle güçlü bir donanmaya ihtiyaç olduğunu ortaya çıkardı.

Ancak, Osmanlı Devleti kuruluş yıllarında tam teşkilatlı bir donanma kuramamıştır. Bunun en büyük nedeni, Osmanlı fetihlerinin çok hızlı gelişmesi nedeniyle, donanma inşa etmeye yeterli vakit bulamamalarıdır. Ayrıca osmanlılar denizciliğin tecrübeli ve teknik personel gerektirmesi nedeniyle, çok kısa bir sürede yeterli sayıda denizci personel yetiştiremediler<sup>98</sup>. Anadolu hâkimiyeti mücadelesi yüzünden Ege'deki Kıyı Beyliklerinin osmanlıları hasım saymaları da, onlara bu beyliklerden dostluk yoluyla kendi bayrakları altında toplayarak denizcilik tecrübelerinden faydalanmak imkânını vermedi. Yalnız Karesi Beyliği'nden bir dereceye kadar istifade edilebilmiştir.

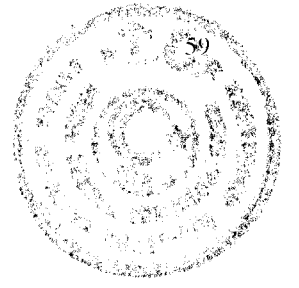
Kuruluş döneminde Osmanlı donanmasının gelişmemesinin diğer bir nedeni de Rumeli'ye çıkış hareketinin süratli ve başarılı olmasıdır. Rumeli'ye çıkış süratli olunca, Rumeli'de tutunabilmek ve fetihlere devam edebilmek için kara ordusuna daha fazla önem verilmiş, bu yüzden denizde gösterdikleri faaliyet, kara harekâtını destekleyen küçük çapta hareketlerin ilerisine gidememiştir.<sup>99</sup> Eğer Rumeli'ye çıkış süratli olmasaydı o zaman karada gösterilen bu gayretlerin denize yöneleceği ve osmanlıların da diğer türk kıyı beylikleri gibi önce Anadolu'nun sahillerini savunmak ve yeni fetihler için güçlü bir donanma inşa etmeye ihtiyaç duyacaklardı.

Neticede donanma için ilk büyük adım ancak I.Murat döneminde atıldı. Yıldırım Beyazıt döneminde ise, özellikle İstanbul'un zapt edilmesi esnasında, atılan bu adımların yeterliği olmadığı ve deniz kuvvetinin ne kadar önemli olduğu ve ne kadar büyük bir rol oynadığı görüldü<sup>100</sup>.

<sup>98</sup> Selim Sırrı Altıncı, *Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri Ve Türk Korsanları*, İstanbul 1975, s.47-48

<sup>99</sup> Abidin Daver, a.g.e..s.114

<sup>100</sup> Abidin Daver, a.g.e..s.146



## 3.2. I. Murad (Hüdavendigâr) Dönemi

### 3.2.1. I. Murad Hüdavendigâr

Orhan Gazi'nin vefatı üzerine bir süre karışıklık yaşayan Osmanlı Beyliği'nin başına 1362 yılında Murad Hüdavendigâr (1326-1369) geçti. Sultan I. Murad Anadolu'da birliği sağladıktan sonra, Rumeli cihetine yönelerek osmanlıların, Avrupa'ya sağlam bir şekilde yerleşmesini sağladı. 1362 yılında Edirne fethedildi. Haçlı kuvvetlerine karşı 1364 yılında Sırp sındığı, 1371 yılında Çirmen zaferleri kazanıldı. Bu fetih ve zaferlerin sonunda osmanlılar kesin olarak Avrupa'ya yerleşmiş oldu. Böylece osmanlıların tesir sahaları bütün Balkanları içine alacak bir genişliğe erişti. Bulgaristan ve Sırbistan, osmanlılara tabi olmayı kabul ettiler. Osmanlı kuvvetleri, üç koldan harekâta devamla, Kuzey Makedonya, Niş, Manastır, Sofya ve Ohri'yi aldılar.<sup>101</sup>

Murat Hüdavendigâr, bir taraftan Anadolu'da türk birliğinin sağlanması mücadelesine devam ediyordu. Hamidoğuları Beyliğinden Akşehir, Beyşehir, Seydişehir, Yalvaç, Şarkikaraağaç ve Germiyanoğullarından da Kütahya, Tavşanlı, Emet, Simav ve çevresinin osmanlılara geçmesi, Karaman-Osmanlı ilişkilerini gerginleştirdi. Çok geçmeden de iki devlet arasında savaş çıktı. İki türk devleti arasında yapılan savaşta, Karaman kuvvetleri çok ağır bir bozguna uğradı. Bu sayede osmanlılar, bir süre bu beylikle olan sınırlarını emniyete aldılar.

Diğer taraftan osmanlıları Balkanlardan atmak üzere, Sırp, Macar, Ulah, Boşnak, Arnavut, Leh ve Çek kuvvetleri büyük bir Haçlı kuvveti oluşturarak, osmanlıların üzerine yürüdü. 20 Haziran 1389 tarihinde Kosova'da yapılan savaşta Haçlı kuvvetleri büyük bir yenilgiye uğratıldı ancak Osmanlı Devleti sultanını kaybetti. Bu zafer sonunda, Sultan Murad Hüdâvendigâr, bir Sırp tarafından şehit edildi. Türk tarihinin çok önemli savaşlarından biri olan Kosova zaferi ile, Balkan yarımadası asırlar boyunca türk hakimiyeti altında kaldı.

<sup>101</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, İskit Yayınevi, s.291

### 3.2.2. I.Murad Hüdavendigâr Döneminde İlk Düzenli Deniz Teşkilatı ve Tersaneler

1366 yılında, Mansur Bey, İzmit Sancak Beyliği'ne tayin edilmek suretiyle Osmanlı denizciliğinin başına getirildi.<sup>102</sup> Bu sırada Pençik usulü ile toplanan Hıristiyan çocuklarının muntazam asker olarak yetiştirilmek üzere beyliğin elverişli bölgelerinde kışlar yapılırken, Gelibolu'da da deniz askeri yetiştirmek için böyle bir kışla yapıldı. Toplanan bu çocukların bir kısmı, deniz askeri yetiştirmek üzere Gelibolu'daki kışlaya verilerek eğitimlerine başlandı. Böylece Osmanlılarda da ilk defa düzenli deniz sınıfı askeri yetiştirilmeye başlanmış oldu. Bu sınıf askere "Azab" ismi verilmekle beraber, köprücülük ve lağımcılık gibi diğer kara hizmetlerinde kullanılanlardan ayırt edilebilmeleri için onlara "Bahriye Azabları" deniliyordu.<sup>103</sup> Ancak Sultan Murat döneminde, şimdiki anlamda Deniz Piyadeleri demek olan bu kuvvet, Osmanlı donanmasının çekirdeğini teşkil ettiyse de, asıl gemileri idare edecek uzman personel, yani gemici sınıfının organizasyonu henüz yapılamamıştı.

Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında Karamürsel'de ve Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasından sonra Aydıncık (Edincik)'ta bir Tersane kurulmuştur.<sup>104</sup>

Her ne kadar, İzmit'in fethinden sonra burada da bir deniz üssü ve tersane kurulmuş ise de, devrin güçlü savaş tekne tipleri yerine küçük ve hafif teknelerden meydana getirilen Osmanlı Armadası, bir savaş filosu hüviyetinden ziyade bir taşıma filosu niteliğine dönüşmüş idi. Osmanlı deniz kuvvetinin esas görevi, iki kıta arasındaki askeri nakliyat idi.

Rumeli'de fetihler genişledikçe Çanakkale civarında karşı kıyıya yapılan sevkıyat sıklaşmaktaydı. Gerek bu kuvvetlerin Avrupa Kıtası'na nakliyatı, gerek Rumeli'de yapılan seferlerden sonra geriye dönüş için çok miktarda gemiye ihtiyaç olduğu gibi, bu trafiğin emniyetini sağlamak için de deniz kuvveti lazımdı. Durumu

<sup>102</sup> Tevfik İnci, *Kadırgalar Devrinin Derya Kaptanları (Dz.K.K. Dergisi Eki)*, a.g.e.139

<sup>103</sup> Tevfik İnci, a.g.e.s.142

<sup>104</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e.s.523





çok iyi kavrayan I.Murad, 1362 yılında Lala Şahin Paşa'ya verdiği bir fermanla gereği kadar gemi yapılmasını istemişti. İşte bu tarihten itibaren İzmit, Gelibolu ve Gemlik'te kurulan tersanelerde gemi yapımına başlandı.<sup>105</sup>

Bu gelişme osmanlıların denizciliğe doğru attıkları ilk büyük adım sayılır ancak bu adım başlarda osmanlıların ihtiyacını karşılayamamıştır. Çünkü Osmanlı 1363 yılından sonra, türk göçmenini Anadolu'dan Trakya'ya geçirirken cenevizlilere 60.000 altın navlun ödemek zorunda kalmıştır. Bu durum osmanlıların savaş gemilerinde olduğu gibi deniz taşımacılığında da henüz yeterli seviyeye ulaşmadığının kanıtıdır<sup>106</sup>.

Osmanlıların deniz gücündeki bu eksikliği, özellikle 1366 yılında Gelibolu'yu kaybetmelerine yol açtı. Osmanlıların Rumeli'deki büyük fetihlerinin Bizans'ı tehdit ettiğini gören V.Johannes, bir taraftan Papa'ya başvurmuş, öte yandan annesinin yakın akrabası Savoie Kontu VI. Amadeo'nun desteğini temin etmişti. Venedik de Bozcaada'nın kendisine verilmesi şartı ile bu ittifaka birkaç kadırga vermişti. Hristiyan donanması, 23 Ağustos 1366 tarihinde hiçbir mukavemet ile karşılaşmadan Gelibolu'yu ele geçirdi ve burasını Bizans'a devretti. Denizleri ihmal etmenin neticesinde, daha önce Bizanslılardan almış olduğumuz Gelibolu'yu ancak 10 yıl sonra geri alabildik.<sup>107</sup>

### **3.3. Yıldırım Beyazıt Dönemi**

#### **3.3.1. Yıldırım Beyazıt**

Yıldırım Beyazıt, büyük cesareti ile ün yapan ve savaşlardaki benzersiz sürati yüzünden Yıldırım unvanını alan Osmanlı padişahıdır. 1360 yılında Bursa'da doğan Yıldırım Beyazıt, babası Murat Hüdavendigâr'ın şehit düşmesi üzerine, 1389 yılında, Kosova zaferinin kazanıldığı savaş meydanında padişah oldu.

<sup>105</sup> Fuat Canım, a.g.e. s.249

<sup>106</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara-1988, s.164

<sup>107</sup> Etüt; TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi.s.96

I.Murat döneminde Rumeli yarımadasının fethedilmesi üzerine İstanbul üzerindeki türk tehlikesi son derece artmıştı. Bu durum, Yıldırım Beyazıd'ın İstanbul üzerindeki hayallerini perçinliyordu ancak Yıldırım Beyazıd'ın İstanbul'a yönelmeden önce Anadolu'da halletmesi gereken meseleler vardı. Kosova seferine iştirak eden Anadolu beylikleri, I.Murat'ın ölmesiyle hakiki çehrelerini göstererek osmanlıların Anadolu'daki en kuvvetli rakibi Karamanoğullarının liderliğinde bir ittifak meydana getirdiler.

Beyliklerin bu hareketi yeni bir şey değildi. Daha 1381 yılında Osmanlı kuvveti beylikler üzerinde hissedilmeye başlamıştı. Bu sırada, Karesi Beyliği hariç Anadolu'da kurulan diğer tüm beylikler bağımsızlıklarını muhafaza ediyorlardı. Osmanlıların Avrupa Kıtası'nda olduğu kadar Anadolu'da da topraklarını genişletmeleri, Anadolu beylikleri için bir tehdit görünümündeydi. Bu yüzden 1386 yılında Karaman Hükümdarı kayınbabası ve Antalya'daki Tekeoğlu Murat'a karşı ayaklanmıştı. Karamanoğlu yenilmiş, fakat akrabalık yüzünden I.Murat tarafından affedilmişti. Teke Bey'i ise, topraklarını tamamıyla bırakarak Antalya Kalesi'ne çekilmişti<sup>108</sup>.

1389 yılında ise, Karamanlılar daha geniş bir ittifak meydana getirerek Aydın, Saruhan, Menteşe, Germiyan ve Teke Beylikleri'ni de saflarına katarak Osmanlı topraklarına taarruz ettiler. Bunun üzerine Beyazıd bunların üzerine yürüdü. Karaman ve Germiyanogulları hariç diğer beylikler deniz ticareti ve korsanlıkla uğraştıklarından ellerinde Osmanlı kara gücüne dayanacak kuvvet yoktu. Bu yüzden bu beylikler 1390 yılında birbiri arkasından ortadan kaldırıldılar. Beyazıd önce Saruhan topraklarını harpsiz denecek bir şekilde zapt etti. Daha sonra Aydınoğulları üzerine yürüdü. Aydın Beyi İsa Bey mukavemet etmeden teslim oldu. Aydınoğulları'ndan sonra Menteşe Beyliği'nin Palat (Palatia) ve Muğla şubeleri de alındı. Daha sonra Teke Beyliği'nin son tutanak noktası olan Antalya da alındı ve burası Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki en önemli limanı oldu.<sup>109</sup>

Osmanlılar, beyliklerin fethi ile tüm Güneybatı Ege ve Akdeniz kıyıları ve bu beyliklerin deniz gücüne sahip olmalarına rağmen kıyı beyliklerin mevcut

<sup>108</sup> Hayati Tezcl. a.g.c. s.77

<sup>109</sup> Hayati Tezcl. a.g.c. s.78-80

gemi/denizcilerini teşkilatlandırarak muntazam bir donanma meydana getirmeyi başaramadılar. Ancak Ege'de ve Marmara'da korsan gemileriyle hareket yapmaya devam ettiler. Asıl Osmanlı gemiciliğini kuracak elemanlar Ege kıyılarında değil, Akdeniz sahillerinden gelen türkler olacaktı.

### 3.3.2. Yıldırım Beyazıd'ın Deniz Siyaseti

Yıldırım Beyazıd'ın tahta geçmesiyle beraber osmanlıların yaptığı hızlı fetih hamleleri güçlü bir donanmaya olan ihtiyacı iyice su yüzüne çıkardı. Bu hızlı fetihler Avrupa'da yankılar uyandırdı ve yeni bir Haçlı Seferi üzerinde görüşmeler başladı. Usta denizci olan Latin devletlerinin osmanlılara karşı ittifakı, Osmanlı devletinin yetersiz donanması nedeniyle, devletin Anadolu ve Rumeli arasındaki bağlantıyı kesebilir ve Osmanlı için tehlikeli sonuçlar doğurabilirdi. Bu durumu Yıldırım Beyazıd diplomasi ile çok güzel bir surette geçiştirdi. Beyazıd, bu devletlerin ve milletlerin arasındaki husumetten istifade ederek, onları kızdıracak hareketlerden kaçındı.

O yıllarda Avrupa'nın bulunduğu siyasi ve politik durum, osmanlılara yeni bir diplomatik ve askerî manevra sahası teşkil ediyordu. Papalığın gittikçe azalan nüfuzu, Balkanlar'daki Ortodoks milletlerin Katolik Latinlere karşı düşmanlığı, venedikliler ile cenevizliler arasında Doğu Akdeniz hâkimiyeti yüzünden patlak veren savaşlar, bu milletlerin Osmanlı'ya karşı ittifaklarını önlemişti. osmanlılar bu durumdan son derece mahirane manevralarla istifade ettiler ve bazen bir tarafı, bazen diğer tarafı destekleyerek, büyümeyi sürdürdüler.<sup>110</sup>

Öte yandan, venedikliler ve cenevizliler Osmanlı Devletine karşı hep ikiyüzlü bir siyaset izleyerek, bütün Haçlı seferlerine donanma ile katıldılar. Zor durumda olmalarından dolayı cenevizliler, osmanlılarla, venediklilerden daha iyi geçindiler. Osmanlılar bu ikiyüzlü siyasete karşı mehter takımının adımları gibi iki ileri bir geri hamle yaparak, bu devletlerin elindeki toprakları mükemmel zamanlamalarla fethederken, bir taraftan da denizcilik alanında atılımlarını hızlandırdılar. Meselâ, Osmanlı akıncılarının hızlarını alamayarak fethettiği Kroya ve İşkodra kentleri

<sup>110</sup> Hammer; Büyük Osmanlı Tarihi (Çev. Mehmet Ata) C:1. İkra Okusan, İstanbul-1989, s.321



Yıldırım Beyazıd tarafından venediklilere iade edildi. Yine bu yüzden Haçlıların elinde bulunan Aşağı İzmir kalesine ve şehrine dokunulmadı. Batı Anadolu sahillerinin fethedilmesi sık sık bu sahilleri yağmalayan Haçlı korsanları ile problemlere sebep olunca, Yıldırım Beyazıd bir dizi uygulama ile denizcilik alanında hamleleri başlattı. Gelibolu'da kadirgalar için bir liman kazıldı ve bir kule inşa edildi. Bu sırada Saruca Paşa komutasına verilen donanma, adalardaki korsan yataklarını vurdu. Yine Yıldırım Beyazıd, bölgedeki korsanlara yaptırım olarak Anadolu'dan adalara hububat ihracını yasakladı.<sup>111</sup>

Fatih'e kadar, mühim bir mesele olmasına rağmen donanmaya yeterince önem verilemedi. Kara savaşları, Bizans'ın fitneleri sonucu çıkan şehzade isyanları, Timur yenilgisi ve denizde alınan mağlûbiyetler donanmanın gelişmesini geciktirdi. Düzenli kara ordusunun I. Murad zamanında teşkil edilmesine rağmen, düzenli bir donanma ancak Fatih döneminde oluşturulabildi. Kuruluş devrinde, hattâ Fatih zamanında bile donanmada kara ordusu komutanları ve kara askerleri görev yapıyordu. Devlet, II. Beyazıd zamanına kadar denizciliği ve donanmayı kurumlaştıramadı.

### **3.3.3. Yıldırım Beyazıd Zamanında Deniz Savaşları ve Denizcilik Faaliyetleri**

#### **3.3.3.1. Ege Adaları'na Sefer Yapılması**

Beyazıd, 1390 yılında Midilli, Sakız, Limni ve Rodos adasına yapılan hububat ihracını durdurarak bir nevi iktisadi abluka kurdu. Osmanlılar, 1390 yılının sonbaharında Kıyı Beylikleri'ndeki bazı korsan gemilerini bir araya getirerek Sakız Adası'nı bastı. Ardından Saruca Bey komutasındaki 60 gemilik bir filo, 12 Adalar, Eğriboz ve Attika kıyılarını vurdu.<sup>112</sup>

Bu 60 korsan gemisinden oluşan türk filosu daha sonraki donanma için basamak olamamıştır. Çünkü türk tekneleri Venedik Donanması ile boy ölçüşebilecek duruma gelmemiştir. Deniz muharebesi şöyle dursun, Beyazıd'ın en

<sup>111</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. s.184-185

<sup>112</sup> Ahmet Rasim Barkınay. Denizde ve Sahilde Bahriye. İstanbul, Deniz Basımevi, 1951.

çok endişe duyduğu husus, venediklilerin Anadolu ile Rumeli arasındaki geçidi denizden kapayarak Osmanlı Beyliği'nin Avrupa-Asya irtibatını kesmeleri idi. Bunu önlemek için de tıpkı babasının yaptığı gibi venediklilere Osmanlı topraklarında ticaret imkânları hazırladı.

### 3.3.3.2. Saruca Bey ve Gelibolu Deniz Üssü'nün Kuruluşu :

Yıldırım Beyazıt devrinin en önemli denizcilerinden biri olan Saruca Bey (?-1451) Bahriye Beylerbeyliği yapmıştır.

Gelibolu'nun stratejik önemi, güçlü bir donanmaya sahip Venedik tehdidi altında idi. venedikli Kont Amadeo de Savoie'nin Osmanlı'ya karşı yapmış olduğu sefer sonunda denizde kazanmış olduğu başarılar, Gelibolu'nun deniz taarruzları karşısındaki zayıflığını ortaya çıkardı. Bu durum karşısında Yıldırım Beyazıt Gelibolu'da kuvvetli bir kale ve deniz üssü kurmaya karar verdi ve bu iş için Saruca Bey'i görevlendirdi.

Büyük bir tersane kurularak faaliyete geçirilerek tersanede küçük çapta bile olsa standart kürek devri gemileri yapılmaya başlandı. Aynı zamanda Beyazıt'ın büyük oğlu Süleyman Çelebi'nin emri üzerine Negro Ailesinden bir cenevizli de bu Şehzade'nin emrinde çalışarak Gelibolu'nun tam karşısına rastlayan Lâpseki'de de bir Hisar yaptırdı. İnşaatın 1401 yılında bitmesiyle, devletin resmi deniz üssü İzmit'ten Gelibolu'ya alındı<sup>113</sup>.

Saruca Bey, Çanakkale Boğazı Muhafızlığı ile Gelibolu Sancak Beyliği'ne atanarak Derya Kaptanlığı unvanını da aldı. Gelibolu Sancağı, bütün yarımadaı kapsadığı gibi, merkezi İzmit olan Kocaeli Sancağı ve Tersane'ye gerekli keresteyi verecek Karesi Sancağı'nı da içine alıyordu. Bu şekilde denizle ilgili Sancaklar bir araya toplanmışlardı.<sup>114</sup>

<sup>113</sup> Etüt, TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi

<sup>114</sup> Tefik İnci, a.g.e., s.154

Gelibolu Deniz Üssü'nün hizmete girmesiyle beraber Kaptan-ı Deryalık devri de başlamış oldu. Selçukluların Bahriye Teşkilatı'nda; Derya Kaptanı anlamına karşılık olarak; Reis-ül-Bahr, Emir-üs-Sevahil gibi unvanlar kullanılmakta ve bu unvanları taşıyanlar da aynı zamanda sahip oldukları idari ve askeri yetkilerle deniz üslerinin bulunduğu sahil kesimlerinin de Sancak Beyi (Vali) durumunda idiler. Selçuklulardan intikal eden bu geleneğe göre, Orhan Gazi Dönemi'nde önce Karamürsel, sonra da İzmit; Emir-ül-Bahr/Emaret-üs-Sevahil unvanı ile Amiral Sancağı olarak kabul edilmiştir<sup>115</sup>.

Gelibolu'da girişilen bu faaliyet, çok geçmeden tesirlerini göstermeye başlamıştır. Bir kere bu çok önemli stratejik nokta karadan savunulur bir hale getirildiği gibi, boğazı da kontrol edecek duruma gelmiştir. Nitekim 1390'dan önce Çanakkale Boğazı'nda serbestçe seyreden gemiler, muayene edilmeye ve karşı koyanlar tevkif edilmeye başlandı. venediklilerin "Mafgarya" dedikleri boğazı geçme izin kâğıdı bundan sonra yürürlüğe girdi. Ancak bu kurallar sürati fazla ve teçhiz edilmiş büyük gemilere karşı uygulanamıyordu.<sup>116</sup>

### 3.3.3.3. Beyazıd'ın İstanbul Kuşatması ve Savaş Taktiği

Yıldırım Beyazıd hükümdar olur olmaz İstanbul'u ele geçirme emellerini gizlememişti. Nitekim V.Johannes, başkentinin surlarını tahkim etmeye başlayınca, Osmanlı sultanının tehdidi karşısında bu tahkimatı derhal bozmak zorunda kalmıştı. İhtiyar Johannes üzüntü içinde ölecek tahtı, oğlu Manuel'e bıraktı. Manuel ile Yıldırım arasındaki iyi münasebetler bir süre sonra yeğeni Johannes'in tahtı ele geçirmek istemesi üzerine bozuldu. Bizans'ta istikrarsızlık yaratmak isteyen Beyazıd, Johannes'i destekliyordu.

Beyazıd, 1394 yılı sonunda Osmanlı sultanı İstanbul'u sıkı bir abluka altına aldı. Bu suretle özellikle deniz yolu ile şehre yapılan hububat ihracatını durdurup İstanbul'un dayanma iradesini kırmayı planlamıştı. Ablukanın başarılı olması için deniz kontrolünü tesis ve idame edecek çok güçlü bir donanamaya ihtiyaç vardı.

<sup>115</sup> Tefik İnci, a.g.e. s.158

<sup>116</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul, 1965

Yıldırım Beyazıd ise, eldeki donanmanın yetersizliği nedeniyle, bu abluka harekâtında küçük çapta bir filo kullanmıştır. Bu nedenle Beyazıd'ın filosu büyük ve süratli İtalyan gemilerinin İstanbul'a yapılan yardımını kesmeyi başaramadı ve abluka da başarıya ulaşamadı.

### 3.3.3.4. Osmanlı-Venedik İlişkilerinin Bozulması ve Niğbolu Savaşı

Osmanlı Venedik münasebetleri 1395 yılı sonundan itibaren bozulmaya başladı. Osmanlıların iki Venedik gemisini esir almaları üzerine Venedik Senatosu bir kuvvet gösterisinde bulunma kararını aldı. Senato, bunun için üç tanesi Girit'den olmak üzere on Galya'nın<sup>117</sup> teçhiz edilmesine ve Eğriboz Valisi'nin de Girit'den gelecek bu Galyalar'la birleşerek gemilerini seferber hale getirmesine karar verdi. 1396 yılının Şubat ayı sonunda Venedik'e giden Bizans Elçisi, Macar Kralı Sigismund ile Bizans imparatoru Manuel arasında yapılan antlaşmayı açıkladı. Bu anlaşmaya göre kral türklere karşı Mayıs ayında savaşa girmeye söz vermiş ve Bizans imparatoru kendi masraflarıyla 10 Galya, Sigismund da 3 Galya hazırlamak üzere taahhüt etmişlerdi. Bu anlaşmayı Venedik senatosu memnuniyetle karşılamış ve osmanlıya karşı aldığı savaş kararını uygulamaya koymuştur. Daha sonra Bizans, Venedik, Macar Kralı Sigismund arasında yapılan bu antlaşmayı, Bizans'ın ısrarı neticesinde, Fransızlar ve cenevizliler de onayladı ve Osmanlı Devletine karşı savaş kararı aldı.

Venedik deniz harekâtında bulunmak üzere Tomasso Mocenigo'nun komutasına bir donanma verdi. Müttefik kuvvetleri Tuna vadisi üzerinden yürürken, bu filo da denizden harekete geçecekti. 4 Galya ve 8 gemi ile Ege'ye gelen Mocenigo'ya Rodos'dan da bazı tekneler katıldı. Daha sonra Eğriboz'a giden Venedik Amiralî buradan da takviye aldı. Ayrıca cenevizliler de Midilli'de bulunan gemilerini Mocenigo'ya emrine verdiler. Bu arada Kıbrıs ve Fransız filoları da Mocenigo donanmasına katıldı. Böylece müttefik hristiyan donanması kendisine katılan büyük ve küçük bu teknelerle toplam 44 harp gemisine ulaştı.

<sup>117</sup> Kürekli bir savaş gemisidir. 25 oturaklı olup her küreğini 4-5 kürekçi çekerdi. Boyları gayet uzun, dar ve son derece süratli gemilerdir. 35 gemici, 196 kürekçi ve 100 savaşçısı vardı. Baş tarafında üç tane olmak üzere 13 topu bulunurdu.

Bu büyük donanma karşısında Saruca Bey'in küçük filosu bir şey yapacak durumda olmadığından, Gelibolu Limanına çekildi. Hristiyan gemileri de hiçbir engelle karşılaşmadan Çanakkale ve İstanbul Boğazları'ndan geçip Karadeniz'e seyretti. Ancak denizden yapılan bu yardıma rağmen Yıldırım Beyazıd Niğbolu'da, 28 Eylül 1396 tarihinde çok büyük bir zafer kazandı. Haçlıların kara ordusunun başında bulunan Korkusuz Jean esir düştükten sonra:

– *“Yemin ediyorum ki, bir daha türklere karşı elimi silâhıma atmam”*<sup>118</sup> diyerek Yıldırım Beyazıd'ın ve türklere savaş taktiğine ve savaşıma arzusuna hayran kaldığını belirtmiştir.

Savaş sırasında ve sonunda müttefik Hristiyanların gemileri ve Osmanlı gemileri arasında küçük çapta çarpışmalar oldu ancak herhangi bir netice alınmadı. Hatta Osmanlı donanması Karadeniz'den dönen müttefik gemilerin yollarını Çanakkale Boğazı'nda dahi keserek esir alamadı veya batıramadı. Bu da karada karşısında hiçbir kuvvet duramayan Osmanlı'nın deniz gücünde ne kadar yetersiz olduğunu gösteriyor.

### 3.3.3.5. İstanbul'un Fetih Çalışmaları

İstanbul'un fethi arzusuyla yanıp tutuşan Beyazıd, Niğbolu Savaşı'ndan sonra, Bizans İmparatoru'na şehrin anahtarlarını teslim etmesini istedi fakat bu teklif reddedildi. Bunun üzerine, Osmanlılar İstanbul'u yeniden ablukaya aldı. Beyazıd bu ablukada 60 gemi kullanmaktaydı. Venedik de şehrin selameti ve kolonisinin emniyetini sağlamak üzere Ege'de bulunan Amiral Mocenigo'yu İstanbul'a gönderdi. Mocenigo 8 Galya ile Osmanlı deniz ablukasını yararak Haliç'e girmeyi başardı. Bunun üzerine Beyazıd kuşatmayı daha fazla ileri götürmedi.<sup>119</sup>

Beyazıd, İstanbul'u fethi konusundaki bu başarısızlık onu yıldırmadı. Beyazıd, kuşatmalarda edindiği tecrübelerden sonra, İstanbul fethini gerçekleştirebilmek için kuvvetli bir donanmaya ve denizleri kontrol altında bulundurmaya ihtiyaç olduğunu

<sup>118</sup> Erol Güngör, a.g.e. s.103

<sup>119</sup> Necmettin Olgaç, Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış, s.78



anladı. Bu maksatla, Anadolu-Rumeli geçidinin ve Çanakkale Boğazi'nda geçiş emniyetini sağlamak, Bizans'a Ege Denizi'nden gelecek yardımı kesmek için Gelibolu Kalesi ve Limanı ile Lâpseki Hasarı'nı yaptırdı. 1396 yılı sonu ile 1397 yılı başlarında, Karadeniz'den Bizans'a gelecek yardımı önlemek ve Bizans'ı ablukaya almak amacıyla, Göksu Deresi ağzındaki Jüpiter harabeleri üzerinde Güzelcehisar denen Anadolu Hisarı kalesini yaptırdı. Ayrıca, kapasitesini artırmış olduğu Gelibolu Tersanesi'nde donanmasını büyütme ve güçlendirmek için gemi inşa faaliyetlerini hızlandırdı. Bütün bu çalışmalar, kara stratejisinden deniz stratejisine geçişin başlangıcı oldu.

Aslında Yıldırım Beyazıd, kuvvetli bir donanma kurmak yolunda hızla yürüyordu, ancak 1402 yılında Ankara Savaşı'nda Timur'a yenilgi buna engel oldu. Bu yenilgi hem Osmanlı Devleti'nin fetret devrine girmesine hem de Osmanlı denizciliğinin bir süre daha duraklamasına neden oldu. Zira Osmanlı Devleti yeniden istikrara kavuşuncaya kadar (1413) meydana gelen iç savaşlar dolayısıyla, Osmanlılar tekrar tam manasıyla kara ordusu hüviyetine büründü.

### **3.3.4. Ankara Savaşı Ve Fetret Döneminde Osmanlı Donanması**

Kendisini Cengiz'in mirasçısı olarak gören ve Cengiz imparatorluğu topraklarının tamamına hâkim bir İslam devleti kurmak isteyen Timur, batıda hızla büyüyen Osmanlı Devleti'nin üzerine yürüdü. Timur ve Beyazıd'ın orduları 20 Temmuz 1402 tarihinde Ankara civarında Çubuk Ovası'nda karşılaştılar. Timur, Ankara savaşını kazanarak Osmanlı Devleti'ne çok büyük bir darbe vurdu ve Anadolu'yu tekrar parçaladı. Bu yenilginin sebepleri arasında, karşı tarafın da askerlik sanatı ve yiğitlik bakımından bu taraftaki türke denk olması yanında, Osmanlıların o sırada henüz Anadolu birliğini sağlayamamış olmalarının rolü büyüktü. Yıldırım Beyazıd, Anadolu beyliklerine son vermişse de, beylik yapısını tam olarak ortadan kaldırmamıştı. Bununla beraber, Timur'un devleti onun ölümüyle dağılacak, fakat Osmanlıların kurduğu devlet, aradan on yıl geçtikten sonra, bütün şevket ve azametiyle devam edecektir.

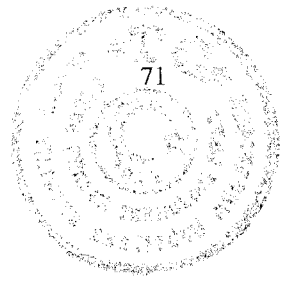
Ankara yenilgisinden sonra elde bulunan Osmanlı gemileri, Timur kuvvetleri tarafından takip edilen Beyazıd'ın büyük oğlu Süleyman Çelebi ile Sadrazam Ali Paşa ve yanındakileri Marmara kıyılarından Rumeli'ye geçmelerini sağladı. Böylece donanma Süleyman Çelebi'nin elinde kaldı. Süleyman Çelebi Edirne'ye yerleşerek Rumeli'de hâkimiyeti sağladı ancak elinde kalan donanmaya pek fazla önem vermedi ve taht mücadelesi esnasında ne nakliye, ne de harp gemisi inşa etti. Süleyman Çelebi donanmasının zayıflığının farkında olduğu için taht mücadelesi esnasında venedikliler iyi geçinerek anlaşma yaptı. Bu suretle Rumeli kıyılarını Venedik tehlikesinden korudu. Süleyman Çelebi'nin ölümü (1410) sonrası yerine geçen Musa Çelebi'de aynı politikayı güttü. Bu dönemde Osmanlı denizcilik hareketleri tam bir durgunluk devresine girdi.<sup>120</sup>

Timur kuvvetleri Ege ve Marmara kıyılarına ulaştıklarında Rumeli kıyılarına geçmeleri mümkün olmadı. Çünkü bu büyük kara kuvvetinin elinde gemiler bulunmadığından, Ege ve Marmara suları onlar için tabii bir sınır teşkil etti. Dolayısıyla Timur, Rumeli'ye geçmek gibi bir teşebbüste bulunmayarak Osmanlı Devleti'ni bölme siyaseti uyguladı. Süleyman Çelebi'nin Rumeli'de hakimiyetini sağladığı sıralarda Timur da İzmir'in aşağı kalesini zapt etti ve burasını Aydın ili ile birlikte Aydınolu Musa Bey'e verdi. Karamanoğlu Mehmet'i memleketine göndererek, beyliğini yeniden kurdurdu ve kendisine Antalya ve Alanya iskelelerini de verdi. Diğer yandan Candaroğulları'ndan Sinop Emiri İsfendiyar Bey'in de sınırlarını genişleterek topraklarına Çankırı ve Kastamonu'yu kattı. Ege'deki diğer türk kıyı beyliklerini de hürriyetlerine kavuşturdu. İlyas Bey'e Menteşe, Hızır Bey'e de Saruhan topraklarını iade etti.<sup>121</sup>

Timur'un tekrar oluşturduğu bu Kıyı Beylikleri de XV. yüzyılın ilk yarısında her hangi bir deniz faaliyetinde bulunmadılar. Çünkü beylikler yeni fetih yapmak yerine Osmanlı tahtını ele geçirmek isteyen şehzadelerin mücadelelerine ortak oldular.

<sup>120</sup> Necmettin Olgaç, a.g.e. s.80

<sup>121</sup> Şahabettin Tekindağ a.g.e. s.211



### **3.4. Mehmet Çelebi Dönemi**

#### **3.4.1. Sultan Mehmet Çelebi**

Yıldırım Beyazıd'ın Ankara Savaşı'nda esir düşmesi ve çok geçmeden de esaret hayatına dayanamayarak, kederinden vefat etmesi üzerine (Mart 1403), şehzadeleri arasında taht kavgaları başladı. 1403 yılından 1413 yılına kadar devam eden ve Fetret Devri denilen bu süre sonunda, kardeşleri İsa, Musa ve Süleyman çelebilere galip gelen Mehmet Çelebi, osmanlıları tekrar bir idare altında toplamayı başardı. 1413-1421 yılları arasında, tek başına Osmanlı tahtını temsil eden Sultan Çelebi Mehmet, giriştiği muharebelere bizzat katılmasıyla meşhur oldu. Bu savaşlarda yara alan padişah, çok azimli, cesaretli ve dirayetli idi.

Aydınoğullarını, Candaroğullarını ve Karamanoğullarını itaat altına aldı. Fetret devrinde elden çıkan Rumeli'deki toprakların büyük bölümüne yeniden sahip oldu. O dönemlerde Osmanlı Devleti'nin birlik ve beraberliği için çok tehlikeleri boyutlara ulaşan Şeyh Bedreddin ve Mustafa Çelebi isyanlarını bastırdı. 35 yaş gibi devletine en verimli olabileceği çağda, kalp krizinden vefat etti (1421). Sultan Çelebi Mehmed, oğlu II. Murad'a, âdeta yeniden kurarak sağlam temellere oturttuğu bir devlet bıraktı. Bu sebeple kendisi, devletin ikinci kurucusu olarak bilinir.

#### **3.4.2. Sultan Mehmet Çelebi Denizcilik Faaliyetleri**

##### **3.4.2.1. Venedik-Osmanlı İlişkileri**

Çelebi Mehmet, Osmanlı devletini yeniden istikrara kavuşturuncaya kadar denizcilik faaliyetlerine ara vermek durumunda kalmıştı. Ancak bu duraklama dönemi geçmişte edinilen tecrübelerle çabuk atlatıldı ve Mehmet Çelebi (1413-1421) kuvvetli bir donanma kurmak üzere çok başarılı adımlar attı.

Beyazıd'ın deniz politikasını uygulamaya çalışan Çelebi Mehmet, her ne kadar Çanakkale Boğazı'na denizden de hâkim olmak istediyse de, üstün Venedik Denizciliği karşısında bu amacına ulaşamadı. Mehmet Çelebi, Venedik filolarının

İstanbul ve Karadeniz ticaretini yürütmelerine engel olamadı. Ancak uyguladığı strateji ile venediklilerin deniz gücünün tesirlerini, osmanlıların kara gücü ile yok ederek bir kuvvet dengesi meydana getirdi.

Mehmet Çelebi, o dönemin en büyük deniz gücüne sahip ülkelerinden biri olan venediklilere olan ilişkilerini geliştirmeye çalıştı. Bu kapsamda, Süleyman ve Musa Çelebiler tarafından Venedik Cumhuriyeti ile yapılan resmi antlaşma, Mehmet Çelebi ve Venedik elçisi arasında yenilendi.

Çelebi Mehmet, bu anlaşma ile Rumeli sahillerini ve türk gemilerini, Venedik gemilerinden korumayı planlamıştı. Ancak Venedik kolonilerinin bu anlaşmayı kısa bir süre sonra bozdu. Venedik senatosunun anlaşmayı bozan kolonilere engel olmaması üzerine Venedik-Osmanlı ilişkileri ters gitmeye başladı ve Osmanlı sultanı venediklileri baş düşmanı olarak görmeye başladı.

### 3.4.2.2. Osmanlı-Venedik Deniz Savaşları

Anlaşma hükümlerine sadık kalmayan Ege'deki Venedik kolonileri, zayıf olan türk gemilerine saldırmaya başladı. Başta Pietro Zeno'nun bulunduğu Naksos Adası (Kiklat Adaları'ndan) dükalığı olmak üzere Venedik kolonileri, sayısı az türk ticaret gemilerine nefes aldirmiyorlardı. Kolonilerinin türk gemilerine yaptığı hücumlara Venedik'in göz yumması, bu Cumhuriyeti Mehmet Çelebi'nin nazarında Osmanlı Devleti'nin baş düşmanı yaptı. Bu yüzden Mehmet Çelebi, venedikliler ile mücadeleye karar verdi.<sup>122</sup>

Mehmet Çelebi, Gelibolu'da büyük bir gemi inşaatı faaliyetine başladı ve iki yıl içinde 13'ü kadirga ve diğerleri küçük tip teknelerden olmak üzere 112 gemiden oluşan bir donanma meydana getirdi. Kaptan Paşa unvanı ile Çalı Bey komutasına verilen bu donanma, türk ticaret gemilerine yapılan akımlara misilleme olmak üzere, Ege Denizi'ne açılarak Naksos ve bu dükalığa tabi olan Paros, Melos ve Andros

<sup>122</sup> Fuat Canım, a.g.e. s.172

Adaları'nı tahrip ettikten sonra Eğriboz Adası'na da hücum etti.<sup>123</sup> Osmanlıların bu büyük deniz seferi, venedikliler ile olan politik dostluğa son verdi.

Osmanlıların Ege Denizi'ndeki taarruzları ve Çanakkale Boğazı'nı kontrol eder duruma gelmeleri Venedik'te büyük panik yarattı. Pietro Loredano komutasındaki 15 büyük Kadırgadan oluşan filo 1416 yılının nisan ayında Ege'ye geldi. Venedik donanmasının amacı, çarpışmaktan ziyade Çanakkale Boğazı'nın Venedik ticaret gemilerine açık tutulmasını osmanlılara kabul ettirmektir. Hatta bunun için Andrea Foscolo ve Dolcino Venici adında iki diplomat da getirmişti. Pietro Loredano 28 Mayıs'da Gelibolu açıklarına geldi ve Tomasso adındaki habercisini Çalı Bey'e göndererek maksadını açıkladı. Zaten harp resmen ilan edilmiş olmadığından, o gün çok sakin geçti. Ancak ertesi günü Boğazdan geçiş izni almış bir ceneviz ticaret gemisi venediklilerin taarruzuna uğradı. Bu olayın da türk kara sularında olmasına tahammül edemeyen Çalı Bey, Gelibolu limanından çıkarak Venedik gemilerine doğru yöneldi. Pietro Loredano ise, bunu bir harp ilanı sayınca, Osmanlı-Venedik devletleri arasında ikinci büyük deniz savaşı 29 Mayıs 1416 tarihinde başladı.

Venedik donanması, Çalı Bey komutasındaki Osmanlı donanmasına karşı büyük bir zafer kazandı. Venediklilerin bu zaferi elde etmelerindeki en büyük neden Venedik gemilerinin türk gemilerine nazaran üstün özellikte olmasıdır. Toplarla teçhiz edilmiş Venedik gemileri hem daha süratli hem de manevra kabiliyeti Osmanlı gemilerine göre üstündü. Zaferi getiren diğer bir neden de savaşı idare eden personelin gemicilik manevralarında büyük tecrübe sahibi olmalarıdır. Böylece Venedik'in deniz üstünlüğünü tanımak zorunda kalan Mehmet Çelebi, bir takım tavizler vererek barış yapmaya mecbur oldu.

---

<sup>123</sup> Fuat Canım, a.g.e. s.173

## 3.5. II. Murat Dönemi

### 3.5.1. II. Murat Döneminde Denizcilik Faaliyetleri

II. Murat 1421–1451 yıllarında hükümdarlık yaptı. Tahta geçmesiyle Ceneviz-Osmanlı ilişkileri daha ileriye gitmeye başladı. Sakız Beyi ve Foça muhafızı Giovanni Adorno, Osmanlı Sultanına ellerindeki bütün imkânlar derecesinde yardımcı olmuşlar ve II. Murat'ın düşmanlarına karşı ona, gereken desteği yapmışlardı.<sup>124</sup>

1421'de II. Murat'ın Bursa'da Osmanlı tahtına oturmasından pek kısa bir süre sonra, Yıldırım'ın Şehzadelerinden Mustafa Çelebi de Edirne'de tahta oturmuştu. Böylece Anadolu'da genç Padişah II. Murat'a karşılık, Rumeli'de amcası Mustafa Çelebi hükümdar gözüküyordu ve Osmanlı yine taht kavgasına sürüklendi.

Mustafa Çelebi, Marmara'nın Anadolu yakasında tek bir tekne bile bırakmadan, hepsini Gelibolu Deniz Üssü'ne çekmişti. Bu yüzden II. Murat, amcası Mustafa Çelebi ile hesaplaşmak üzere Anadolu ordusunu Rumeli yakasına geçirebilmek için Foça'daki Ceneviz gemilerinden faydalanma kararı aldı. 50.000 Duka altın ödemek suretiyle Ceneviz Podestası Adorno ile anlaşmaya vardı.

Ceneviz Podestası, 7 Kadırğa ve yeteri kadar nakliye gemisinden kurulu bir filoyu Lâpseki'ye getirdi ve II. Murat, Anadolu ordusu ile Gelibolu'ya bu yabancı filo ile geçti. Gelibolu Kalesi'ni zaptetti. Zaten Venedik filosu ile yapılan Gelibolu Savaşı'nda materyal ve personel bakımından fazlasıyla zayıf olan Osmanlı bahriyesinin geri kalanları da II. Murat tarafından yok edilmiş oldu. Bu olaydan sonra II. Murat, 1422 yılında Saruca Paşa'yı Derya Kaptanlığı'na getirdi.<sup>125</sup>

II. Murat, 8 Haziran 1422 tarihinde İstanbul'u kuşatmıştı. Bu kuşatma elde kuvvetli bir donanma bulunmamasından dolayı semeresiz kaldı. 1416 yılındaki Osmanlı-Venedik Deniz Savaşı'ndan sonra, Gelibolu Sancak Beyliği'ne atanan

<sup>124</sup> Etüt, TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi

<sup>125</sup> Abidin Daver, A.g.e. s.98

Hamza Bey, donanmayı eski durumuna getirememiş, ancak tersanenin famiri ile meşgul olabildi. Böylece kuşatma cephesinin deniz kısmı açık kalmıştı ve Venedik gemileri şehre rahatça ikmal yapabiliyorlardı. İstanbul kuşatmasının netice vermemesi II. Murat'a kuvvetli bir donanmanın meydana getirilmesi gerektiğini bir kere daha göstermişti.

İstanbul önünde uğradığı başarısızlıktan dolayı, hem Bizans'ı cesaretlendirmemek, hem de kırılan prestijini düzeltmek için, Osmanlı sultanı, Rum İmparatorluğu'nun ikinci başkenti sayılan Selanik'i kuşatmak teşebbüsüne girişti. Şehir karadan sıkı bir abluka altına alındı, fakat deniz cephesi gene açıkta kaldı. Selanikliler venediklileri şehri teslim almaya davet ettiler. Selanik'in başında bulunan, hasta ve idarecilikten bıkmış olan Andronikos Paleolog, şehirdeki statü değişikliğine fazla mukavemet göstermeden Selanik'i 50.000 duka karşılığında Venedik Cumhuriyeti'ne sattı (1423).

Bundan sonra Selanik adete ikinci bir Venedik haline geldi. Şehirdeki bu değişiklik Osmanlı-Venedik ilişkilerini de büsbütün sertleştirdi. Hatta venedikliler bu değişikliği osmanlılara zorla kabul ettirmek için bir kuvvet gösterisi bile yaptılar. Pietro Loredano komutasındaki bir filo Gelibolu önüne geldi (bu sırada türk donanmasının ana kuvveti limanda yatan 3 kadirga'dan ibaretti), fakat Çanakkale Boğazı'nın her iki kıyısı Kara Kuvvetleri tarafından sıkı bir kordon altına alındığı için limandan içeri giremedi. Bunun üzerine Loredano Boğazdan çıkmak zorunda kaldı.

Gelibolu kalesi ve limanı savunulur bir hale getirilmişti. Venedik'in başlıca amacının osmanlı kuvvetini yok etmek olduğunu anlayan II. Murat, babası Mehmet Çelebi gibi Venedik'i en tehlikeli düşman saymıştı. Osmanlı-Venedik münasebetleri kesilmiş olduğundan, Kuzey Ege ve Çanakkale Boğazı Venedik ticaret gemileri için tehlikelerle dolu bir bölge haline gelmişti. Bu yüzden Gelibolu'daki tersanede gemi inşaatı faaliyeti hızlandırılmaya ve osmanlı kadirgalarının sayısını çoğaltılmaya başlandı.

II. Murat, 1422 tarihinden beri İzmir ve civarını elinde tutan Cüneyt'e karşı karadan taarruza geçti. Bu kuşatma esnasında, Çanakkale Boğazı'nı ablukaya almış



olan Venedik filoları nedeniyle osmanlı kadırgaları denize açılmadı. İpsili (Doğanbeyli) Kalesi kuşatmasındaki deniz kuvveti eksikliği, Foca Muhafızı Adorno'nun halefi Percivale Pallacini tarafından giderilmiş ve üç ceneviz kadırgası, İpsili'nin denizden irtibatını kesilmişti. Neticede Osmanlı Sultanı'nın büyük düşmanlarından biri daha ortadan kaldırıldı (1425). Diğer taraftan gene aynı yıl içinde Karamanoğlu Mehmet Bey'in elinde bulunan Antalya da alınarak Akdeniz'de bir kapı açıldı. Bu arada Menteşe toprakları da osmanlıların eline geçmişti.<sup>126</sup>

Selanik buhranı uzayıp giderken, Gelibolu Üssü'ndeki türk donanması da kuvvetleniyordu. Donanma ancak 1427 yılında artık Çanakkale Boğazi'nde karakol görevi yapmak üzere denize açılmaya başlayabildi ve Trabzon ve İstanbul'dan gelen bir Venedik ticaret filosunun yolu Gelibolu önünde kesilmedi ancak bu gemiler osmanlı filosu'nun çemberinden kurtulabildiler. Yine aynı yıl üç Venedik gemisi Gelibolu önünde esir alındı. Bütün bunlara rağmen venediklilerin İstanbul ve Karadeniz ticaret trafiği önlenememiştir.

24 Temmuz 1427 tarihinde Sultan II.Murat istemeyerek de olsa venedikliler ile Selanik'in statüsünü tanıyan bir barış yaptı. Fakat Sultan Murat'ı bu barış tatmin etmedi. II. Murat'ın başlıca amacı Selanik'i ele geçirmek olduğundan, yeni kurulan donanmasını 1428 yılında Ege Denizi'ne çıkardı. Tekrar Kaptan Paşalığa getirilen Saruca Paşa, 13 büyük kadırga ve 27 gemilik kuvvetiyle Eğriboz ve Girit sularına kadar açılarak akınlarda bulundu. Böylece Osmanlı-Venedik münasebetleri yeniden bozulmuş oldu. Sonunda Selanik'i karadan çeviren II.Murat, harekatı kendisi idare ederek 29 Mart 1430 tarihinde şehrin sahibi oldu.

Ege Denizi'nde Osmanlı-Venedik mücadelesi hüküm sürerken, ceneviz kolonilerinin Sultan'la olan iyi ilişkileri devam ediyordu. 1431 yılında Bozcaada'ya yeniden hakim olan venedikliler, burada tahkimat yapmaya başladılar. Bu durum üzerine, 1381 yılındaki Torino Antlaşması'nın ihlal edildiğini ileri süren Ceneviz Cumhuriyeti, II.Murat'a müracaat ederek Bozcaada'daki vatandaşlarının haklarının korunmasını istedi.

<sup>126</sup> Haydar Alpagut, a.g.e., s.361.



Bozcaada yüzünden çıkan Ceneviz-Venedik ihtilafı, II.Kosova Savaşı arifesinde osmanlıların işine çok yarayacaktı. Bu sırada Macar Kralı VI.Ladislas türklere karşı harp ilan etti ve kendisini destekleyen Papa da bir haçlı donanması hazırladı. Bu ittifaka Venedik de katıldı. Hristiyan kuvvetleri Tuna'yı 20 Eylül'de geçerek Osmanlı topraklarına girdikten sonra, haçlı donanması da Ekim başında Çanakkale Boğazı'nı abluka altına aldı. Saruca Paşa yine ihtiyatı elden bırakmayarak donanmayı Gelibolu'dan dışarı çıkartmadı. Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Karadeniz'e çıkmak isteyen bir haçlı filosunun yolu Rumeli ve Anadolu Hisarı mevki önüne Saruca Paşa tarafından yerleştirilen toplar ile ateş altına alındı. Böylece boğazın en dar yerinde iki taraftan top menziline giren gemiler geri dönmek zorunda kaldılar.<sup>127</sup>

Diğer taraftan osmanlı kuvvetlerini, Bozcaada meselesi yüzünden Venedik'e düşman olan ceneviz ticaret gemileri ile, Anadolu yakasından Rumeli'ye ve Varna'nın güneyine taşıdılar.

Kazanılan Varna Zaferi'nden (11 Aralık 1444) sonra Venedik hayal kırıklığına uğradı ve osmanlılar ile mücadelesinden adeta vazgeçer gibi oldu. 1446 yılında türklere ile hala harp halinde bulunduğu için, Venedik senatosu, İstanbul'a giden ticaret gemilerine, bu seyahatlerini kendi sorumlulukları altında yapabileceklerini tebliğ etti. Bu da, venedikliler ticaret gemilerinin yanına harp gemilerini refakat ettirmek fikrinden caydıklarını gösteriyor.

Sonuç olarak kuruluş döneminin donanma faaliyetlerine bakarsak, Osmanlı Devleti'nin hızlı ve görkemli yükselişi yanında pek mühim olmadığı görülmesine rağmen bu durum osmanlıların denizcilğe önem vermediği anlamına gelmemektedir. Osmanlı yaklaşık 200 yıl içinde o kadar hızlı yükselmiştir ki bu süre zarfında denizci personel yetiştirmeyi bir kenara bırakalım, fethettiği yerlerin kontrolünü sağlamak üzere personel bulmakta dahi zorluk çekiyordu.

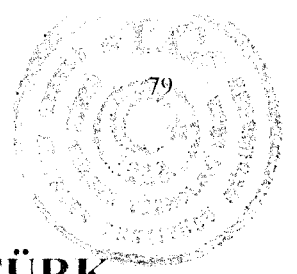
Osmanlı denizcilikle ilgili ihtiyaçlarını dönemin güçlü denizci ülkeleri ceneviz ve venediklilerinden alarak navlun ödemek suretiyle yararlanmışlardır. Osmanlılar,

<sup>127</sup> Haydar Alpagut, a.g.e., s.365.



hiçbir tecrübeye sahip olmadıkları denizcilik konusunda aldıkları mağlubiyetler ve düştükleri zor durumlardan gerek askerî, gerekse siyasî tedbirlerle sıyrılmış, büyük bir azim, cesaret ve kararlılıkla bu çetin şartların üstesinden gelerek neticede dünyanın en güçlü donanmalarından birine sahip olmuşlardır. O dönemde osmanlıların yaşadığı bu süreç siyasî ve askerî tarih açısından fikir verici ve ufuk açıcı mahiyettedir.





## 4. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN YÜKSELME DÖNEMİNDE (1453–1566) TÜRK DENİZ KUVVETLERİ

### 4.1. Sultan II. Mehmet Dönemi (1451–1481)

#### 4.1.1. Sultan II. Mehmet (Fatih Sultan Mehmet)

Babası II. Murad'ın Edirne'de vefatı üzerine Manisa'dan doludizgin Edirne'ye gelerek 18 Şubat 1451 tarihinde Osmanlı Devleti tahtına çıkan II. Mehmet'in doğum tarihi 30 Mart 1432 olarak kabul edilir. Yedi tane yabancı dili bildiği ileri sürülen II. Mehmet, cesur bir kumandan, eşsiz bir idareci ve aynı zamanda iyi bir şair ve âlimdi.<sup>128</sup>

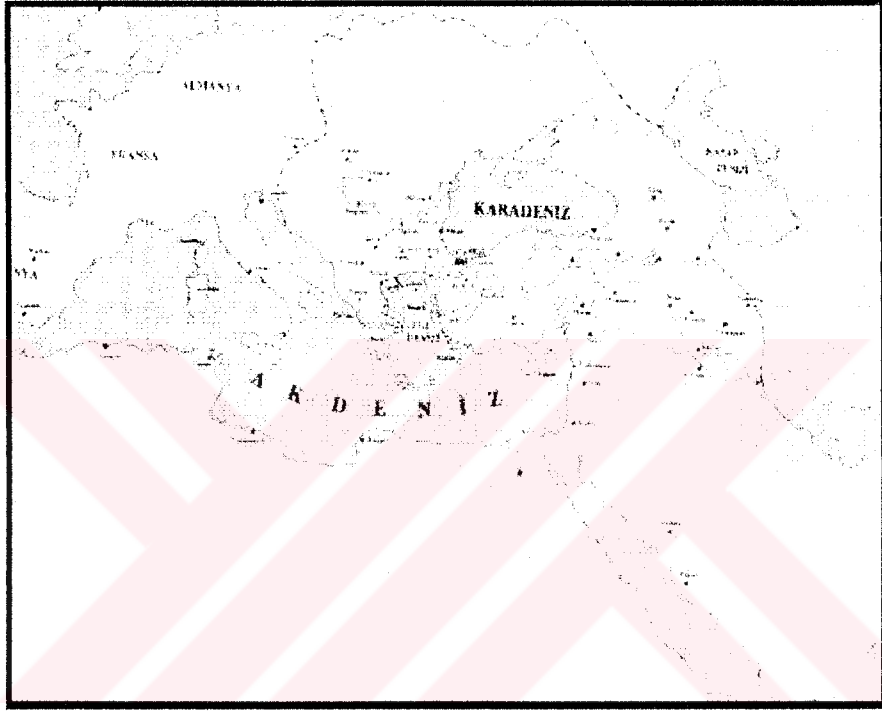
Yapacağı işler hususunda, en yakınlarına bile hiç bir şey sızdırmayan II. Mehmet'in ömrü seferlerde geçmiştir. 1451–1481 yıllarında hükümdarlık yapan II. Mehmet bizzat 25 seferi yönetmiş, iki imparatorluk, dört krallık ve onbir prenslik yıkmış, bu suretle Türk milletinin yetiştirmiş olduğu en büyük en büyük hükümdar ve kumandanlarından birisi olduğunu kanıtlamıştır.<sup>129</sup>

II. Mehmet, İstanbul'u fethederek yıkılmaz diye bilinen Bizans'ı yıktı. Enez'i, Galata ve Kefe'yi osmanlı topraklarına dâhil etti. Limni, İmroz, Semendirek, Taşoz, Bozcaada ve Boğdan'ı aldı. Belgrat'ı muhasara ettiği zaman çarpışmaya bizzat katıldı. 1458 yılında Mora'yı kısmen, bir sene sonra da Sırbistan'ı tamamen aldı. 1461 yılında Amasra'yı ve İsfendiyar Oğulları Beyliğini Osmanlı topraklarına dâhil etti. Trabzon-Rum İmparatorluğunu ortadan kaldırdı. 1462 yılında Romariya, Yayçeve Midilli'yi aldı. 1463 senesinde Papa'nın büyük gayretleri ile toplanan ve savaşa katılan herkesin altı aylık günahının affolunacağı ilân edilen 20 devletin katıldığı bir haçlı ittifakı ile 16 sene savaştı. 1463 yılında Bosna'yı fethetti ve Herak'i de tabiiyeti altına aldı. 1466 yılında Konya ve Karaman'ı aldı. Arnavutluğu tamamen osmanlı topraklarına kattı.

<sup>128</sup> Reşad Ekrem Koçu, *Osmanlı Padişahları*, s.192

<sup>129</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e.s.203; İ. Hakkı Uzunçarşılı,a.g.e. s.102

1470'de Eğriboz'u aldı. Uzun Hasan'ı Otlukbeli savaşında yendi. 1476 yılında Boğdan'ı Osmanlı topraklarına kattı. 900.000 bin kilometrekare olan topraklarını 2.214.000 kilometrekareye çıkardı. Fatih Sultan Mehmet, Venedikliler tarafından tertiplenen tam on dört suikasttan kurtulmayı başardı ancak son suikasttan kurtulamadı. Venedikliler, bu büyük hükümdarı, aslen bir Yahudi olan Maestro Jakopo isimli bir doktor vasıtasıyla zehirleterek öldürmeye muvaffak oldular. Tarihçi Babinger'e göre bu suikastçı doktor, Yakup Pasa unvanı ile sarayın doktorları arasında bulunuyordu.<sup>130</sup>



Şekil.4.1. II. Mehmet Döneminde Osmanlı Haritası

## 4.1.2. Sultan II. Mehmet'in İstanbul'u Fethi

### 4.1.2.1. İstanbul'un Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar

İstanbul, Rumeli ve Anadolu topraklarının ortasında, Marmara deniziyle Karadeniz'i birleştiren stratejik bir konuma sahip olduğundan, Osmanlı Devleti'nin hâlihazır ve gelecekteki durumu ve fetih planları bakımından önemli bir merkez konumundaydı. İstanbul'un fethi, Anadolu ve Balkanlara yerleşen Osmanlı

<sup>130</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, a.g.e., s.139

Devleti'nde, Anadolu ve Rumeli arasında, kuvvetlerin karşılıklı olarak yer değiştirmesi için jeopolitik bir zorunluluktaki. İstanbul'un bir başka yönü de, büyük suyolları üzerinde bulunmasıyla, dünya ticareti ve ekonomik bakımdan arz ettiği önemdi. Anadolu'da ve Rumeli'de yapılan fetihler, İstanbul'un zaptını zorunlu hale getirdiği gibi iki yaka arasında bir engel durumu yaratması ile coğrafi ve siyasal bütünlüğü bozduğu için elde bulundurulması elzemdi. Bu nedenle II. Mehmet, kendinden önceki sultanlar gibi İstanbul'un fethine büyük önem veriyordu.

Tahta oturduğu günden beri İstanbul fethinin hayali ve arzusuyla yanan II. Mehmet, meclisinin bu konudaki düşüncelerini almak üzere topladı. Bir kısmı İstanbul'un fethedilemeyeceğini söylese de, II Mehmet'in fetih düşüncesi ağır bastı ve meclisten İstanbul'un fethedilmesine dair karar çıktı.<sup>131</sup>

II. Mehmet alınan karar üzerine hemen fetih hazırlıklarını başlattı. Öncelikle bu kararı, beylerbeyleri, sancakbeyleri, subaşları ve askerlikle ilgili görevli tüm yetkililere bildirdi ve hazırlıkların bahara kadar tamamlamalarını istedi. Bunun üzerine, Rumeli ile Anadolu'daki osmanlı şehir ve kasabalarında geceli gündüzlü çalışmalara başlandı.

Öncelikle, Beyazıt zamanında başlayan Rumeli Hisarı (Boğazkesen) kalesinin inşasını tamamladı. Gelibolu'daki hazırlıklar ise diğerlerinden biraz farklı idi. İstanbul'un fethi için deniz gücünün önemini anlayan II. Mehmet, Gelibolu tersanesinde yeni gemiler inşa etmeye başladı. Aynı zamanda, eskiyen, arızalanan ve zaman aşımı yüzünden tamire muhtaç olan gemileri de tamir ettirdi. Yeni inşa edilen gemilerin bir kısmı zırhlı ve büyüktü. Diğer kısmı ise otuz ve elli çift kürekle çekilen, manevra kabiliyeti yüksek, süratli ve hafif gemiler idi.<sup>132</sup> II. Mehmet, gerek yeni gemi inşaatı, gerekse tamir konusunda hiç bir masraftan kaçınmadı. Ayrıca, ülkesinin kıyılarında bulunan gemileri toplayıp onlara komutan, dümenci ve diğer görevlileri yerleştirdi. Gerek savaş, gerekse kuşatma için kara ordusundan çok, deniz kuvvetlerine önem verdiği için bu ordunun daha iyi ve itinalı seçilmesine gayret etti.

<sup>131</sup> İsmail Hami Danişmend, *Osmanlı Tarihi Kronolojisi 2.Cilt*, 1948, s.87

<sup>132</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s.133

II. Mehmet, kısa bir zaman içinde 147 harp gemisinden mürekkep bir donanma meydana getirerek komutasını Gelibolu valisi olan Baltaoğlu Süleyman Bey'e verdi. Donanma, 1453 yılının baharında Gelibolu'dan İstanbul'a doğru hareket etti. Donanma, Gelibolu'dan hareket ettiği zaman bunların 12'si çektirme, 80 tanesi çifte güverteli kürekli, 55 tanesi de küçük çaptaki gemilerdi. Bu gemilerin içinde kürekçilerden başka yirmi bin kadar azab askeri bulunuyordu.<sup>133</sup>

II. Mehmet, Edirne'deki savaş hazırlıklarını ise bizzat kendi yürütüyor, geceli gündüzlü durmadan çalışıyordu. II. Mehmet, sabahlara kadar İstanbul'un fethi ile meşgul oluyor, şehrin haritasında topların ve muhasara aletlerinin nerelere konması gerektiğini, lağım açılacak yerleri, hendeklerin başlarını ve merdivenlerin surun hangi tarafına konması gerektiğini tespit ediyor ve bu tespitlerini paşalarıyla tartışıyordu.

II. Mehmet'in, yakından ilgilendiği diğer önemli bir konu da toplardı. II. Mehmet, bu silahın tahrip gücünün büyüklüğüne inandığı içindir ki, o tarihe kadar görülmeyen sayı ve çapta top yapılmasına önem verdi. Gerçi topun bir harp silahı olarak kullanılması İstanbul'un kuşatılması ile birlikte başlamış değildi. Ancak o tarihe kadar toplar, çapları ve sayıları itibarıyla fazla bir şey ifade etmiyorlardı. II. Mehmet, topların en ince teferruatına kadar bütün hesap ve planlarını kendisi yaptığı gibi, resimlerini de bizzat çizmişti. Kendi nezareti altında döktürmüş olduğu toplardan biri çok büyüktü. Büyük emek ve masraflarla yapılan bu toplara "sahî" denmişti.<sup>134</sup> Bu toplarla atılan güller, kara deniz sahillerinden getirilen kara bir taştan veyahut yuvarlak hale getirilen mermerlerden yapıyordu. Bu topun, Edirne'den İstanbul'a kadar getirilebilmesi bile iki ay kadar zaman aldı. Top, otuz araba ve altmış manda ile çekiliyordu. Onun her iki tarafında, ikişer yüz adam bulunduğundan yolda kaymaması sağlanıyordu. Yolların kötü yerlerine tahta döşemek ve köprü yapmak üzere ayrıca elli usta ile ikiyiz amele önden gidiyordu. İstanbul'u kuşatmak üzere hareket eden türk ordusunda üç büyük top ile on dört batarya top vardı. Şubat başlarında Edirne'de başlayan sevkıyat, Mart sonlarına doğru, İstanbul'dan beş mil kadar uzakta bulunan bir yere gelmiş oldu.<sup>135</sup> Bu toplar, İstanbul'un fethinde çok önemli bir rol oynamıştır.

<sup>133</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.e., s.135-136

<sup>134</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e., s.589

<sup>135</sup> E.Ziya Karal, Osmanlı Tarihi Cilt 5, s.872

Anadolu ve Rumeli'de beylerbeyiler ile sancakbeyleri gerekli miktarda askeri topluyor, teçhiz ediyor ve belirlenen zamanlarda yerlerinde bulunmalarını sağlamak için çalışıyorlardı. Anadolu askerleri, boğazın doğu sahilindeki Beykoz kasabasının üstündeki ormanlıkta toplanırdı. II. Mehmet, bunları karşıya geçirmek üzere Beykoz, Kilyos ve Fenerbahçe'de dalyanları bulunan Rallis Petropulos adındaki Rum'a emir verdi. Petropulos bu emri, iki gemisiyle askerleri ve mühimmatı karşıya geçirmek suretiyle yerine getirdi.

II. Mehmet, sadece askeri gücünü büyütüyor aynı zamanda, kuşatma boyunca İstanbul'a yapılabilecek bütün yardımlara mani olmak için her çareyi düşünüyor ve her tedbire başvuruyordu. Fâtih, Bizans İmparatoru Constantinos'un, Mora'da hüküm süren kardeşleri Dimitrios ve Thomas'tan yardım istemesi üzerine, Turhan Bey ile oğulları Ahmet ve Ömer Beyleri Mora topraklarına akına gönderdi. Bu maksatla, Turhan Bey, 1 Ekim'de sefere çıktı ve Bizans tarafından beklenen yardımın gelmesine engel oldu. Bu arada Şubat 1453 tarihinde hükümdarın emri ile Karaca Bey, İstanbul civarındaki Misivri, Ahyolu, Vize, Ayios, Stefanos, Bigados isimli Rum kasabalarını teker teker ele geçirdi.<sup>136</sup>

Hükümdar, savaşla ilgili bütün tedbirleri aldıktan ve bütün hazırlıklarını tamamladıktan sonra 23 Mart 1453 tarihinde Edirne'den hareket etti ve 6 Nisan Cuma günü şehri kuşatma altına aldı.

#### 4.1.2.2. İstanbul'un Fethi

6 Nisan 1453 tarihinde, bütün hazırlıklarını tamamlayan ve ağır toplar ile mevcudu 250 bin kadar olan türk ordusu ve donanması İstanbul önlerine gelerek şehri kuşattı. İstanbul'un bu defa ki kuşatılmasının öncekilerden farkı, gemilerin de kuşatmada görev almış olmalarıdır.

Osmanlı ordusu, Bizans surları önünde kuşatma için mevki alırken, Sultan II. Mehmet, Bizans İmparatoru'na, Mehmet Paşa'yı, elçi olarak gönderip, şayet teslim olurlarsa, halkın mal ve canlarının güvenliğinde bulunacağını, isteyenlerin bütün

<sup>136</sup> E.Ziya Karal. a.g.e. s.883

eşyasıyla birlikte arzuladıkları yere gidebilmekte serbest olacaklarını, aksi takdirde harp hukukunun gerektirdiği şeylerin yapılacağını bildirdi. Bu teklifin reddedilmesi üzerine, kuşatma hareketine hız verildi. 14 bataryalık bir topçu parkı kurularak “Sahi” denilen büyük top, günümüzde Topkapı denilen yerde mevzilendirildi. Böylece topçu parkı oluşturan ilk hükümdar II. Mehmet oldu<sup>137</sup>.

Osmanlı ordusunda piyadeler sağlı sollu ayrıldı, arka ve yanlara süvariler kondu. Üç adet büyük hücum fırkası teşkil edilerek 12 Nisan'da şafakla birlikte topçu bataryaları ateşe başlayarak, surlar bombardımana tutuldu.

İstanbul denizden gelecek yardımı kontrol altında tutmak maksadıyla Baltaoğlu Süleyman Bey 13 Nisan 1453 tarihinde Büyük Ada (Prinkipos) kalesini ve II. Mehmet de da boğazdaki Tarabya kalesini zapt etti. Tarabya kalesini zaptı müteakip aynı günde Burgaz Adası (Stüdyo) kalesi fethedildi.<sup>138</sup>

Büyük azim sahibi, Sultan II. Mehmet'in sevk ve idaresinde süren kuşatma esnasında ve şehre yapılan hücum harekâtı zor şartlar altında devam ediyordu. Şehrin kalbi Haliç denizden kalın bir zincirle kapatılmıştı. Limana girmek olanaksız gözüküyordu. II. Mehmet kuşatması esnasında, en büyük sıkıntıyı donanma savaşından sonra yaşadı. Nakliyat gemileriyle beraber büyük, küçük 150 parçadan fazla olan osmanlı donanması Baltaoğlu Süleyman Bey kumandasında Haliç tarafındaki sular hariç olmak üzere deniz tarafından İstanbul surlarını kuşatmıştı. Balta Limanı'nı üs olarak kullanan osmanlı donanması gemi itibariyle kalabalık olmasına rağmen denizcilik bakımından zayıftı. Bu zayıflık, kuşatma esnasında kendini gösterdi.<sup>139</sup>

Çanakkale'den geçip Marmara'ya ulaşan beş büyük kalyondan mürekkep bir ceneviz filosu, Balta oğlu Süleyman Paşa'nın bütün gayretlerine rağmen, lodos rüzgarı ve boğazdaki akıntı sebebiyle Haliç'e girmeyi başardı. Bu başarı, Bizans'ta büyük bir ümit ve sevinç uyandırdı. Bu gemilerin, batılılar tarafından gönderilen donanmanın öncüleri olduğu şayiisi yayıldı. Bir söylentiye göre; II. Mehmet, bu deniz savaşını

<sup>137</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi. s.480-485.

<sup>138</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e. Cilt 1. s. 467-475.

<sup>139</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.359



seyrederken denizcilerinin beceriksizliğine son derece kızmış ve ceneviz gemilerinin kendi yakalamak istiyormuş gibi şuarsuz bir heyecan içinde atını denize sürmüştür. Onun bu hamlesi tabiatıyla neticesiz kalınca hıncını Amiral Baltaoğlu Süleyman Bey'den çıkarmış; onu ordunun gözü önünde yere serdirerek kendi eliyle kıyasıya dövmüştür. Bu dayak hadisesi masal olsa dahi, II. Mehmet bu olaydan sonra Amiral Baltaoğlu'nu azlederek yerine Hamza Bey'i Donanma Komutanlığı'na tayin etmiştir.<sup>140</sup>

Beş adet geminin Haliç'e girmesi, osmanlı ordusu üzerinde çok olumsuz tesir yapmış, askerler üzerinde İstanbul'un fethedilemeyeceği düşüncesi başlamıştı. Bu beş gemi Bizans halkı üzerinde tam tersi etki yapmış, halk yardım geliyor diye daha azim ve gayretle çalışmaya başlamıştı. Sultan II. Mehmet, askerler üzerindeki bu ümitsiz ve olumsuz etki yaratan tablo üzerine bütün vezir ve komutanlarını bir divanda topladı ve kuşatmaya devam edilip edilmeyeceğini değerlendirdi. Divan'da, bir kısım paşa ve vezirler kuşatmanın sona erdirilmesi fikrini ortaya atsalar da kuşatmaya devam kararı alındı.<sup>141</sup> Bu hadise, güçlü bir donanmanın savaş üzerindeki tesirini ortaya koymaktadır.

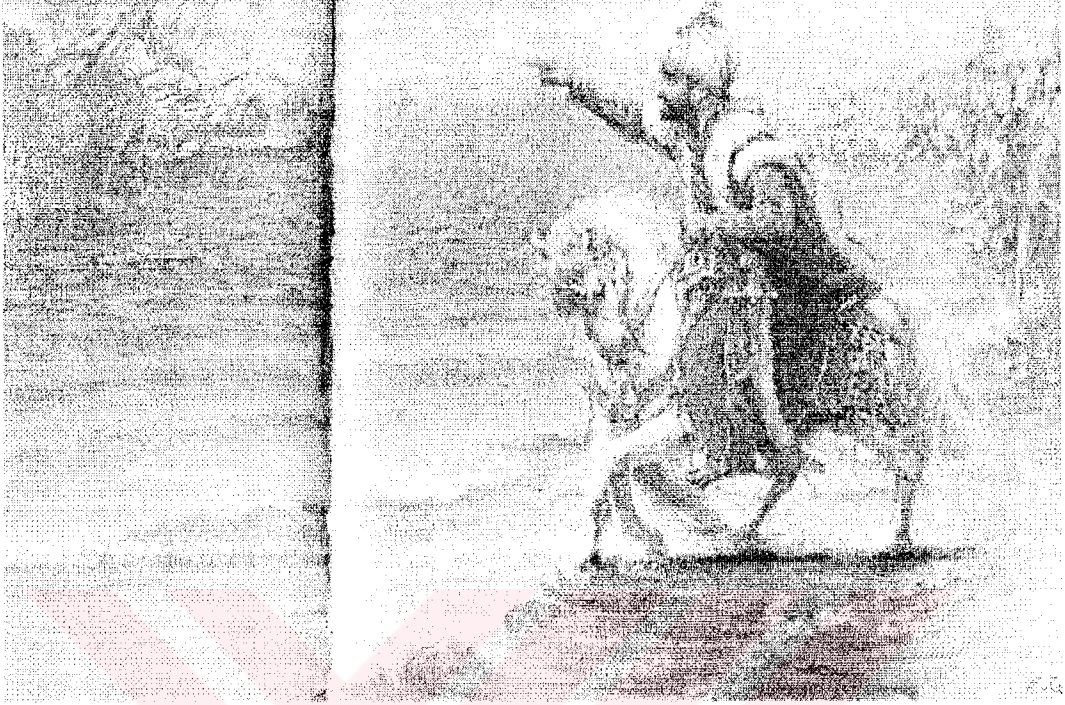
Bizans'ın, donanma ile Haliç tarafından baskısı için limana girişe mani olan zincirin kırılması denenmişse de başarı sağlanamadı. Bunun üzerine II. Mehmet, hafif gemilerden oluşan donanmanın, Haliç'e karadan geçirilmesini istedi.

Bunun üzerine, 50-70 kadem uzunluğundaki 15-22 sıra kürekli 70 kadar gemi, 22 Nisan gecesi sabaha kadar Haliç'e geçirildi. Gemiler, "Himmet-i merdân" ile "Beşiktaş" dedikleri yerden "Kasım Paşa" deresine doğru, gemilerin altına rugan (yağ) ile hazırlanmış tahta kızaklar döşeyip, -bir rivayette yelkenler de kullanılarak- yürütüldü. Bu sevkıyat yapılırken Beyoğlu tepelerine yerleştirilen bataryalarla Haliç'teki Bizans donanması taciz edilip hareketsiz bırakıldığı gibi surların etrafında da bombardımana devam edildi. Bu sayede esas faaliyet, iyi bir şekilde gizlendi. Sabahleyin 70 parça kadar geminin, Haliç'te yelken açtığını gören Bizanslılar, hayret

<sup>140</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.365-370

<sup>141</sup> İ. Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, Cilt 3 2.Kısım s.579

ve dehşetle bu manzarayı seyrettiler.<sup>142</sup> O devir için, karadan gemi yürüterek denize indirme tekniği çok büyük bir başarıdır.



Şekil-4.2. Fatih Sultan Mehmet İstanbul Kuşatmasında

II. Mehmet, bununla yetinmeyerek, büyük dehâsının yeni bir keşfini de ortaya koydu. Havan topları döktürdü. Onların, balistik hesaplarını bizzat yaparak tecrübelerinde bulundu. Beyoğlu sirtlarından ve Galata surlarından aşırma atışlarla Haliç'teki düşman gemilerini batırmaya başladı. Böylece Bizans Haliç'ten de sıkıştırılmaya ve nefes alamaz duruma getirildi. Bunun üzerine Bizans İmparator'u, II. Mehmet'e elçiler göndererek, en ağır şartları kabul edeceği bir barış teklifinde bulundu. Fakat II. Mehmet, İmparator'un gönderdiği elçilere: "Ya ben Bizans'ı alırım, ya Bizans beni" diyecek kadar, fetih işinde azimli olduğunu ve teslimden başka bir teklifi kabul etmeyeceğini bildirdi.<sup>143</sup>

II. Mehmet, gemilerin Haliç'e indirilmesinden sonra Desterdar ile Kumbarahane İskelesi arasında bin kadar duba üzerine, beş askerin yan yana yürümesine imkân

<sup>142</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., Cilt 3, s.589-601

<sup>143</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. s.503-505

verecek ve top geçirilebilecek şekilde muntazam, sağlam döşemeli bir köprü kurdurdu. O dönem tekniğinin bir harikası kabul edilen bu köprü, Rumların ümitlerini ve azimlerini esaslı bir şekilde sarstı.

II. Mehmet'in, muhasara esnasında karşılaştığı ikinci önemli hadise, Mayıs sonlarına doğru kendisini gösterdi. O günlerde osmanlı ordugâhında, batı hükümdarlarının birleştikleri, Hunyadin şehrini kurtarmak üzere kuvvetli bir ordu ile yolda olduğu ve büyük bir haçlı donanmasının Eğriboz'a veya Sakız Adası'na ulaştığı şayiaları yayılarak büyük bir endişeye sebep oldu. Orduda kuşatmanın başarısız olacağına dair tekrar mırıldanmalar başladı. Başından beri kuşatmaya karşı gibi görünen Çandarlı Halil Paşa, haklı çıkacak gibiydi. Gerçekten de, Venedik, 7 Mayıs'ta hazırladığı bir donanmayı G. Loredano komutasında Ege sularına göndermişti. Papa da kendi hesabına beş kadirge teçhiz ettirip yola çıkarmıştı. Öbür tarafta Karamanoğlu, venediklilere verdiği söz üzerine İstanbul surları önünde herhangi bir gevşeme halinde harekete geçmeye hazır bulunuyordu. Kuvvetli bir casus şebekesine sahip olan II. Mehmet'in bu faaliyet ve hazırlıklardan habersiz kalmasına imkan yoktu. Kuşatmanın kısa zamanda netice vermemesi sonucu, çok tehlikeli neticeler doğurma ihtimali vardı.

Bunun üzerine, II. Mehmet 27 Mayıs akşamı meclisi toplayarak durumu değerlendirdi. Kuşatma esnasında, hristiyanların birleşerek müslüman türkleri Balkanlardan atmak için harekete geçmesi durumunda çok tehlikeli bir durumun doğabileceğini değerlendiren bazı paşalar, kuşatmanın kaldırılmasını istedi ancak Sultan II. Mehmet'in görüşü ağır bastığı için meclisten, genel bir hücum kararı çıktı.<sup>144</sup>

Sultan II. Mehmet, harp hazırlıklarını tamamladıktan sonra şehre bir elçi göndererek İmparator'a "şehri menkul serveti ve yakınları ile terk edebileceğini" bildiren bir mesaj gönderdi. İmparator bu talebi reddedince II. Mehmet, bütün orduya tellallar çıkararak genel hücumun yapılacağı günü tespit etti. II. Mehmet, yemin ederek askerlere söyle dedi: "Bu muharebede kazanç olarak yalnız şehrin binalarını ve surlarını istiyorum. Şehrin diğer bütün menkul servetini ve mahsurlarını ganimet olarak size bırakıyorum."<sup>145</sup>

<sup>144</sup> Ali İhsan Gencer; *İslam Ansiklopedisi 3.Cilt*, İstanbul, 1991, s.437-442

<sup>145</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.c. s.445-451

29 Mayıs 1453 tarihinde Salı sabahı türk ordusunun büyük ye tarihî hareketi başladı. Ordu, hem kara, hem de denizden bütün cephelerden harekete geçti. Toplar, hep birden şehir üzerine çevrilerek ateşlendi, etrafı kesif bir duman ve barut kokusu kapladı. İlk hamlede iki bin merdivenle 50 bin yiğit ileri atılmış, harbin en şiddetli anında, askerlere önderlik edip örnek olmuşlardı. II. Mehmet, Bizzat genç hükümdar dahi, askeri tehyiç edici sözlerle, elinde kılıç ile Topkapı gediğine saldırdı. Bu sırada Ulubatlı Hasan adındaki bir levent, Topkapı suruna çıkararak sancak dikti. Sancağı surlarda gören türk askerleri daha büyük bir arzu ve istekle savaşarak kısa zamanda şehrin kontrolünü eline aldı. 54 gün süren kuşatmanın sonunda türkler büyük bir zafer kazanarak İstanbul'u fethettiler. Böylece türklerin, asırlardan beri bekleyen hayali gerçekleşti. Bu muhteşem fetihten sonra Sultan II. Mehmet'e "*Fatih*" unvanı verilerek Fatih Sultan Mehmet olarak anılmaya başlandı.

#### 4.1.3. Fatih Sultan Mehmet'in Deniz Siyaseti ve Dönemindeki Deniz Savaşları

Ege Denizi kıyılarıyla iki önemli Boğazı ele geçiren ve Balkanları da yönetimine alan Osmanlı Devleti, güçlü bir deniz politikasına sahip olması gerektiğini anlamıştır. Donanmanın önemini kavrayanların başında gelen Fatih Sultan Mehmet, güçlü bir donanma meydana getirmek için tüm imkânlarını seferber etmiş, hiçbir masraftan kaçınmamıştır. Biyografi yazarı Kritobulos'a göre, Fatih Sultan Mehmet bizzat eski tarihini inceleyerek deniz kuvvetlerinin savaşta zafer anahtarı olduğunu öğrenmiş, savaş gemileri yapımı emrini vermiştir<sup>146</sup>.

Osmanlı Devleti'nde Fatih Sultan Mehmet zamanına kadar denizde yapılan çatışmalar, karadaki kaleleri yakıp yıkmak ve ele geçirmek amacından ibaretti ve henüz deniz seferlerine başlanmamıştı. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'un alınmasından sonra Rumeli ve Anadolu kıyılarında ve Akdeniz adalarında olan kaleleri ele geçirmek için gemi ve donanma oluşturma işlerine başladı. Osmanlı Donanması'nın akın faaliyetinden çıkıp yavaş yavaş deniz aşırı faaliyetler için hazırlanması Fatih Sultan Mehmet zamanında başladı. Fakat yine de Türk donanması

<sup>146</sup> Dok.Hicöl Li, Türkiye Tarihi Dersi , G.Korc Püncü Basımevi, Scul 1989, s.47.



istenilen seviyeye gelemedi, savaş gemileri, sayı ve nitelik bakımından denizci devletler seviyesine ulaşamadı<sup>147</sup>.

Fatih Sultan Mehmet, Haliç'teki Bizans tersanesinden hemen istifade etmeye başladı. Tersane'yi önce Kadırga Limanı'na, daha sonra da Haliç'e naklettirdi ve tersaneye yeni gemi inşa tezgâhları kurdurarak güçlü bir donanma meydana getirmek için ilk adımlar attı. Fatih Sultan Mehmet, ülkenin çeşitli yerlerinde de tersaneler kurdurdu ancak ağırlığı İstanbul'a kaydırıldı. Fatih Sultan Mehmet İstanbul tersanelerinde, 3000 tonluk büyük bir gemi yaptırdı ki bu gemi o devrin en büyük gemilerinden biriydi. Ancak bu gemi dengesizliği yüzünden battı<sup>148</sup>.

Fatih Sultan Mehmet, deniz üslerinin bir kısmını, düşmana en kısa zamanda en etkin müdahale yapılabilmesi için düşman toprağına yakın yerlerde yaptı. Bu kapsamda Gelibolu ile birlikte Ege, Akdeniz, Marmara ve Karadeniz'de Anadolu Beylikleri tarafından kurulmuş bulunan tersanelerden yararlandı.

Fatih Sultan Mehmet öncelikle donanmasına, boğazların ve sahillerin emniyetini sağlamak amacıyla Çanakkale Boğazı etrafındaki bazı Adalar ile Ege Denizi'ndeki birtakım adaları zapt etme görevi verdi. Daha sonra donanmasını, Venedik'in Adriyatik kıyılarına gönderdi.

Fatih Sultan Mehmet'in donanmaya gösterdiği hedef Rodos ve Nakşî grup adaları idi. Hamza Bey 1455 yılında 177 gemi ile Ege Denizi'ne çıktı ve Ege Adaları'na akınlar yaptı Ancak, Fatih Sultan Mehmet'in beklediği muvaffakiyeti gösteremediği için azledildi. Yerine Fatih Sultan Mehmet'in üçüncü Amiralî Has Yunus Bey getirildi. Yunus Bey, sırası ile İstanköy, Sömbeki, Rodos; dönüşte Nisiros, Kalimnos Adalarını fethetti.<sup>149</sup>

1455 yılında III. Kalikst unvanı ile Papalık tahtına çıkıp Macaristan, Ulahya ve Arnavutluk ile birleşik ordu ile Balkanlarda başlayan harbin Tuna kısmına, Osmanlı Donanması da iştirak etti. Papa ordusu Rodos'a gelerek Midilli, Limni, Taşoz gibi

<sup>147</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt, s.501-502

<sup>148</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.360-361

<sup>149</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.371

boğaz önü adalarını aldı. Ancak, Yunus Bey'den sonra 1457 yılında Donanma Kumandanı olan Hadım İsmail Bey, birkaç gemi ile Limni'yi zapt etti. Bu arada 150 gemi ile Karadeniz'e çıkan Sadrazam Mahmut Paşa Amasra, Sinop ve Trabzon'u aldı. İstanbul'un zaptından 7 yıl sonra Mora, 15 yıl sonra da Trabzon Osmanlı Devleti'ne geçmiş oldu.<sup>150</sup>

1458 yılında Osmanlı Donanması Ege sahili boyunca Mora seferine giderken, birçok kale ve yerler zapt etti. 1459 yılında Ege Denizi, tamamen Osmanlı Donanması kontrolü altına girdi.

1460 yılında Mora meselesini halletmek için İsmail Bey de, deniz üssünden denize açıldı. Donanma Mora'nın Venedik idaresinde bulunan birkaç kalesinden başka her tarafı zapt edildi.

Fatih Sultan Mehmet'in beşinci Amirali 1458 yılı sonunda göreve gelen Zağanos Mehmet Paşa'dır. Daha sonra yerine Derya Kaptanlığı'na Kazım Bey getirilmiştir.<sup>151</sup> Derya Kaptanı Kazım Bey'in komutasındaki 150 parçadan kurulu Osmanlı Donanması Karadeniz'e açıldı. Sadrazam Mahmut Paşa da Serdar olarak Donanma ile sefere katılmıştı. Bu seferde; Cenevizlilerin hâkimiyetindeki Amasra ve İsfendiyarogullarının elindeki Sinop teslim alındı. Böylece Türk Bahriyesi, devrin en güçlü tersaneleri arasında yer alan Sinop Tersanesi ile beraber denizcilikte yetişmiş personele de sahip oldu.<sup>152</sup>

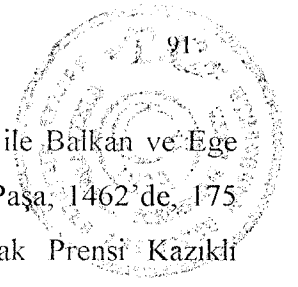
Bundan sonra hedef, Bizans'ın son kalıntısı, Trabzon Rum İmparatorluğu oldu. 150 gemi ile Karadeniz'e çıkan Sadrazam Mahmut Paşa Karadan ve denizden yapılan kuşatma sonunda, Trabzon Rum İmparatoru David Komnen'i teslim aldı. Böylece Karadeniz'in Anadolu kıyıları Türk hâkimiyetine girdi.

26 Ekim 1461 tarihinde Kazım Bey'in Trabzon'a vali ve komutan olarak atanması ile Derya Kaptanlığı'na Yakup Bey getirildi. Bu yıldan itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun karada olduğu gibi denizde de büyük başarılarla imza atmıştır.

<sup>150</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.373

<sup>151</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002 Kasımpaşa/İstanbul, s.II-3-2

<sup>152</sup> İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, a.g.e. s.34



Osmanlı, Kara ordusu ile doğu cephesinde meşgulken, Donanması ile Balkan ve Ege sahalarında önemli taarruzlar yapmaya başladı. Sadrazam Mahmut Paşa, 1462'de, 175 gemi ile Tuna Nehri'ne girerek türklere zulümde bulunan Eflak Prensi Kazıklı Voyvoda'yı kaçırmaya mecbur etti.<sup>153</sup>

Fatih Sultan Mehmet, Osmanlı-Venedik Harbi'nin kaçınılmaz olduğu bir sırada, Akdeniz Boğazı'nın yabancı filolara karşı kapalı tutulması için gerekli tahkimatı yapması için Gelibolu Beyi ve Derya Kaptanı Yakup Bey'i görevlendirdi. Yakup Bey, 1462 yılı sonunda başladığı Akdeniz boğazı tahkimatını 1463 yılı sonlarına doğru bitirdi. Anadolu sahilindeki tahkimata; Kala-i Sultaniye, Rumeli sahilindekine; Kiledül-Bahir adı verildi. Böylece Akdeniz kaptısı emniyete alındı. Bu sırada Derya Kaptanlığı'na Ağustos 1463 tarihinde Yavaşca Şahin Mehmet Paşa getirildi.<sup>154</sup>

Osmanlı Devleti'nin her gün biraz daha büyüyüp genişlemesi ve Ege'deki Adaları zapt etmesi üzerine Venedik Cumhuriyeti Osmanlı İmparatorluğu'na 28 Temmuz 1463'de harp ilan etti ve Osmanlı Devleti ile Venedikliler arasında 16 yıl sürecek olan üçüncü harp başladı. Bu maksatla, 14 Mayıs 1464 tarihinde, Yavaşca Şahin Mehmet Paşa üç yıl içinde yapılmış olan 300 gemi ile Sadrazam Mahmut Paşa'nın Serdarlığında Ege Denizi'ne çıktı. Papa ile Macaristan'ı içeren müttefikler Venedik Modona uğradıktan sonra Ege Denizine geçip 3000 kara kuvveti ve 70 gemi ile Midilli üzerine yürüyerek Merkezi Midilli kalesini kuşattı<sup>155</sup>. Yavaşca Şahin Mehmet Paşa Midilli önüne geldiği zaman Papa'nın ölmesi üzerine Venedik Amirali, bu kuvvetli donanma ile çarpışmaktan vazgeçerek savaştan kaçtı.

Osmanlı-Venedik harbinin üçüncü yılında (1466), Derya Kaptanlığı'na Mahmut Paşa getirildi. 1474 yılında Derya Kaptanlığı'na Gedik Ahmet Paşa getirildi.

Fatih Sultan Mehmet cihangirlik düşüncesi ile 1468-1470 yıllarında tersane faaliyetlerini çok arttırdı. Bu olay venediklileri çok telaşlandırdıysa da bu faaliyetlere engel olamadılar.

<sup>153</sup> Abidin Daver, a.g.c. s.351

<sup>154</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s.II-3-5

<sup>155</sup> Haydar Alpagut, Denizde Türkiye, I.Cilt. s.361.

İstanbul'un zaptından sonra, Eğriboz Adası ticari ve askeri bakımından pek büyük bir önem kazandı. Eğriboz Adası'nı fethetmek üzere 100 savaş ve 200 taşıma gemisinden oluşan bir Osmanlı Donanması hazırlandı ve donanma 1470 yılında sefere çıktı. Eğriboz adası çıkarmasına engel olmak isteyen Venedik donanması, Osmanlı donanması karşısına çıktı. Yapılan savaşta Venedik donanması ağır bir yenilgi aldı. 12 Temmuz 1470 tarihinde türkler Eğriboz adasına çıkarak adayı teslim aldı ve adayı bir deniz sancağı yaptı. Sancak beyliğine deniz komutanlarından Keskin Mehmet Bey atandı.<sup>156</sup> Böylece Osmanlı donanması, Eğriboz'un yalnız alınmasını değil, asırlarca korunmasını da sağladı.

1472 yılında 47 Venedik, 12 İskılavun, 19 Papalık, 17 Sicilya ve 2 Rodos hükümetinin olmak üzere 97 kadirga ile oluşan haçlı filosu, ilk hedef olarak Osmanlı gemilerinin sığınağı olan Antalya'yı ele geçirdi. Bu sırada Osmanlı Donanması Azerbaycan üzerine sefer hazırlığı yapıyordu. Haçlı filosu 1473 yılında ise İzmir'e vahşi bir baskın yaptı. Fakat bu sırada İzmir'e osmanlı donanması geliyor diye bir şayanın çıkması üzerine haçlı filosu geri çekilmek zorunda kaldı. Böylece Haçlı Seferi de iflas etmiş oldu<sup>157</sup>. Bu durum, Osmanlı Donanmasının artık Avrupa üzerinde korku yaratan ve caydırıcılık sağlayan stratejik güç haline geldiğini göstermektedir.

Fatih Sultan Mehmet, 1474-1476 yılları arasında Venedik'le bir anlaşma imzalayarak geçici de olsa Akdeniz ve Ege'deki tüm kıyıları emniyete aldı. Böylece Fatih Sultan Mehmet'e Karadeniz'i bir Türk gölü haline sokma fırsatı doğdu. Venedik'le barış içinde geçen bu yıllar, Fatih Sultan Mehmet'e Kırım'a sefer yapma fırsatını doğurdu. Fatih Sultan Mehmet, Gelibolu, Haliç, İzmit ve Sinop tersanelerinde yapılan ve donatılan 300'e savaş ve taşıma gemisine, 70,000 asker bindirerek, 1475 yılında Kırım seferine çıktı.<sup>158</sup> Bu filo tam bir baskınla ve en kuvvetli nokta olan, Karadeniz sömürgelerinin merkezi durumunda olan Kefe Kalesine taarruz etti. Kefe, Balıklı Ova gibi yerler, Gedik Ahmet Paşa'nın kumandasındaki donanma ve bu donanmanın getirdiği kuvvetli bir ordu tarafından zapt edildi. Böylece Osmanlı Donanması; Anapa'ya kadar Kırım ve Azak kıyılarında bulunan bütün Ceneviz

<sup>156</sup> Erdoğan Dümen, Osmanlı İmparatorluğu Kuruluş-Yükselme-Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekatı, İstanbul, s.13

<sup>157</sup> Rasim Örnek, Deniz Harp Tarihi, s.179

<sup>158</sup> Haydar Alpagut, 1.Cilt, s. 373-374.





Kolonileri'ni ortadan kaldırmış oldu. Kefe Kalesi'nin düşmesiyle, Kırım ve civarındaki başsız kalan diğer limanlar zapt edildi. Kırım Hanlığına bir sancak yapılarak İstanbul'a bağlı bir muhtariyet verildi. Emrine kara ve deniz askeri verilerek bir filo ile filotilla oluşturuldu.

Fatih Sultan Mehmet döneminde görülen ilerleme ve gelişme denizcilik alanında fetihlerle Marmara, Karadeniz hâkimiyetini de ele geçirerek, Osmanlı'nın deniz üstünlüğünü diğer devletlere kabul ettirdi. Fatih Sultan Mehmet'in tahta geçtiği zaman donanma, Gelibolu, İzmit, Haliç ve Sinop tersanelerinde yapılan 30 büyük savaş gemisinden oluşuyordu. Fatih Sultan Mehmet ölümünde ise Osmanlı donanmasına 250 savaş ve 500 nakliye gemisi bıraktı.<sup>159</sup>

Özelikle İstanbul'un fethi, birçok tarihciye göre, yeni bir çağın açılmasıdır. Çünkü muhteşem Roma'nın devamı bin yıllık Bizans İmparatorluğu çökmüş ve onun toprakları üzerinde Türk egemenliği hakim olmuştur. Osmanlı padişahları, bundan böyle kendilerini Roma'nın da varisi saymaya başladılar. Fatih Sultan Mehmet, İstanbul'u ele geçirdikten sonra, Avrupa'dan gelebilecek tehlikeyi düşünerek, stratejik hedeflerini ona göre seçmiş ve sıralamıştı. Kendisini Sırbistan'ın mirasçısı görüyordu. Mora da, sahibi bulunduğu Bizans'ın bir parçasıydı. Bosna-Hersek ve Arnavutluk, imparatorluğun batıya karşı güvenliği için önemliydi. İtalyanlardan ve Macarlardan gelebilecek tehlikeleri, bu hedefleri ele geçirmekle karşılanabilirdi. Ancak bunların büyük bir kısmını gerçekleştirse de hepsini gerçekleştirmeye ömrü yetmedi ve 1481 yılında vefat etti. Fatih Sultan Mehmet, Osmanlı Devleti'nin imparatorluk döneminin başlangıcı olarak da kabul edilir.

## **4.2. Sultan II. Beyazıd Dönemi (1481–1512)**

### **4.2.1. Sultan II. Beyazıd (1481–1512)**

Fatih Sultan Mehmet'in ölümünden sonra 21 Mayıs 1481 tarihinde Osmanlı tahtına çıkan Sultan II. Beyazıd dinine çok bağlı olması nedeniyle "Beyazıd-ı Veli" olarak anılır. Sultan II. Beyazıd'ın 31 yıllık hükümdarlık dönemi (1481-1512) iki

<sup>159</sup> Erdoğan Dümçen, a.g.c. s.19.



bölümde incelenebilir. Sultan Beyazıd, saltanatının ilk 14 yıllık döneminde, Şehzade Cem meselesiyle uğraştı ve devletin parçalanması ihtimalini göz önünde tutarak, Avrupa'ya karşı büyük seferlere girişmedi. Beyazıd Han, niyetlerini ancak Cem'in ölümünden sonra gerçekleştirmeye çalıştı. Bu düşünce ile Macaristan, Arnavutluk ve Venedik seferleri sonunda, Akkerman, Modon, Koron, Navarin ve İnebahtı kalelerini devletine kazandırdı. Denizciliğe çok önem verdi. Oğlu Korkut, denizcilerin hamisiydi.<sup>160</sup>

II. Beyazıd Hanın son dönemlerinde, Akkoyunlu Devletini ele geçiren Safeviler, Anadolu için de büyük tehlike arz etmeye başladılar. Bu arada, Padişahın oğulları arasında başlayan taht mücadeleleri, Şah İsmail'i cesaretlendirdi ve Osmanlı ülkesine gönderdiği adamları vasıtasıyla, cahiller arasında kendisine pek çok taraftar topladı. Taraftarları vasıtasıyla, Antalya'dan Bursa'ya kadar büyük bir sahada isyanlar çıkarttırdı. Şîî ayaklanmalarının büyümesi ve önlenememesi, Yeniçerilerin de, oğlu Selim'i tahta çıkarması için padişaha baskı yapması neticesinde, Beyazıd Han, oğlu lehine tahttan feragat etti. Bu olay, askerlerin siyasete karışmasının başlangıcı olarak değerlendirilir.<sup>161</sup>

#### 4.2.2. Sultan II. Beyazıd'ın Denizcilik Politikası

Fatih Sultan Mehmet'ten halef selef olan Sultan II. Beyazıd döneminde, Türk Denizciliği, devlet nüfuzu ve devlet himayesi haricinde oldukça gelişme kaydetti. Antalya'dan İzmir'e kadar uzayan sahillerde oturan birçok Türk yiğit korsanlık yapmak suretiyle Akdeniz'de bir Türk Denizciliği tesis etmişler ve Osmanlılığın karalardaki şöhretine yakın bir şöhret kazanmaya başlamışlardı. Bu korsanlar, II. Beyazıd tarafından devlet hizmetine alınarak bazı harekâtlarda görevlendirdi. Bu suretle Osmanlı Donanması bu korsanların öncülüğünde batıda harekâta hazır hale geldi<sup>162</sup>.

<sup>160</sup> Reşad Ekrem Koçu Osmanlı Padişahları s.148-150

<sup>161</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., I.Cilt, s. 468-485.

<sup>162</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e. I.Cilt, s. 490

II. Beyazıd'ın devlet hizmetine aldığı ünlü korsanların en önemlileri Kemal Reis, başta olmak üzere, Burak Reis, Kara Hasan Reis, Arapoğlu Ali Reis, Muslihüddin Reis, Herek Reis, Piri Reis'tir. II. Beyazıd yukarıdaki korsanları devlet hizmetinde kullanarak sayıca Akdeniz'in en kuvvetli donanmasına sahip olan Venedik donanmasını yakalamayı başarmıştır.

Akdeniz'i haraca kesen bu Türk Korsanlarının devlet hizmetine girmesiyle beraber Osmanlı denizciliği çok büyük gelişme kaydetmiş ve Osmanlının uzak denizlerde faaliyet göstermesine olanak tanımıştır. Örneğin bu dönemde, Endülüs Müslümanları Osmanlı Devleti'nin yardımını istemiş ve bu yardımı Mısır ile harp eden Osmanlı İmparatorluğu yerine, meşhur Korsan Kemal Reis yapmıştır. Kemal Reis, Endülüs mağdurlarından binlercesini Türk Bayrağı altında Kuzey Afrika'ya taşımakla bu varlığı parlak surette Avrupa'ya tanıtmıştır.<sup>163</sup>

Bu dönemde Osmanlı donanması, Özellikle Venedik ve müttefikleriyle yapılan ve uzun süren deniz savaşlarından sonra gemi inşa teknolojisinde değişiklikler yaptı. Uzun süredir Venedik gemilerini yakından izleyen Osmanlı denizcileri, Venedik gemileri tarzında "çektiri", "kalyon" ve "Göke" denilen gemiler inşa ettiler. İspanyol gemileri örnek alınarak yapılan Göke adı verilen gemiler, o çağın en güçlü gemileri olup bunlar hem kürek, hem de yelkenle hareket ediyor ve bordalarında çeşitli çapta toplar taşıyordu. Osmanlı donanması topa büyük önem vererek deniz savaşında topu birinci derecede silah olarak aldı. Zira Kemal Reis, denizlerde Rampa savaşı yerine, uzak mesafeden top ateşiyle zafer kazanılabileceğine inanan ilk denizcidir.<sup>164</sup>

Sultan II. Beyazıd, döneminde, İstanbul, Gelibolu, İzmit ve Sinop, Antalya gibi Ege ve Akdeniz'deki değişik yerlerinde üs ve tersane bulundurulmasına önem vermek suretiyle donanmanın harekâtına sürat ve esneklik kazandırmış ve daha az masraf, emek ve zamanla daha etkili görev yapma olanağı sağlamıştır. Osmanlı İmparatorluğunun her bir yanında dönemin gemi yapım olanaklarının bulundurma politikasının, bu dönemde denizciliğin hızla gelişmesine ve daha çok yaygınlaşmasına yardımcı olduğu görülmektedir.

<sup>163</sup> Tefvik İnci, a.g.c. (Dz.K.K. Dergisi Eki), s.53

<sup>164</sup> Coşkun Güngen, XVI.Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği, Ankara1997, s.18-25

### 4.2.3. Sultan II. Beyazıd Döneminin Büyük Türk Denizcileri

#### 4.2.3.1. Kemal Reis (1450–1511)

1450–1511 yılları arasında yaşayan Kemal Reis'in Gelibolu'da doğduğu sanılır. Bazı Osmanlı kaynaklarında ise Karamanlı bir Türk ailesinden geldiğini yazar. Gençlik yıllarında korsanlık yapan Kemal Reis, daha sonra Gelibolu'da Osmanlı donanmasına azap askeri (deniz piyadesi) olarak girdi ve azaplar reisliğinde bulundu. Eğriboz seferinde *Mahmut Paşa* kumandasındaki donanmaya katıldı, adanın fethinden sonra (1470) oraya yerleşti. Adadaki korsanların reisliğini üzerine alarak venediklilerle mücadele etti. Türkler ve venedikliler arasında ün yarattı.<sup>165</sup>

1487 yılında *II. Beyazıd* kendisinden yardım isteyen Granada (Gırnata) hükümdarı *Hasan*'a yardım için bir korsan filosuyla birlikte *Kemal Reis*'i gönderdi. *Kemal Reis* Endülüs Müslümanlarının İspanya ile yaptığı savaşta bir İspanyol filosunu bozguna uğrattıktan sonra, Malaga şehrini fethetti, yardımı sağladı ve batı Akdeniz'in ele geçirilmesinde etkili oldu.

Türk savaş gemilerine dünya denizcilik tarihinde ilk defa uzun menzilli toplar yerleştirerek Türk donanmasını korkulu güç haline getiren Kemal Reis, Cerbe adasında ve Cezayir'in Becaye (Bogue) limanında Türk donanması için üsler kurdu. Bu üsleri kullanarak İtalya, Fransa, orta ve batı Akdeniz adalarında korsanlık yaptı. Malta adasına yaptığı baskında ada hâkiminin oğlunu esir aldı. Başarıları Kaptan-ı Derya *Sinan Bey* tarafından padişaha bildirildi ve padişah tarafından mükâfatlandırıldı. Kuzey Afrika kıyılarında mahalli Müslüman emirlerin işlerine karıştı.

1495 yılında padişah tarafından İstanbul'a çağırıldı. Osmanlı donanmasının hizmetine girdi. Bir yıl sonra Çukurova'nın Haremeyn evkafı (Mekke ve Medine'ye tahsis edilen vakıflar) gelirlerini deniz yoluyla İskenderiye'ye götürdü.

<sup>165</sup> Tefvik İnci, A.g.e.,s.57

28 Temmuz 1499'da İyonya denizinde küçük Sapienza açıklarında Burak Reis'in de yardımıyla yaklaşık 200 gemilik Venedik donanmasını perişan ederek 15. yüzyılın en büyük deniz savaşını kazandı.

1500 yılında Kefalonya'yı fethetti, 1501'de 22 parçalık donanmasıyla venediklilerle yapılan Navarin deniz savaşını kazandı. 1502 yılında Santa Maria adalarını aldı. 1503'de Rodos yakınlarında Saint Jean şövalyelerini yenerek Rodos Amiralini esir aldı. 1504'de (bazı kaynaklara göre 1507) Rodos adasına asker çıkararak kasaba ve köyleri yağmaladı. Aynı yıl padişahın emriyle Mısır'a giderek Memluk sultanı *Kansu Gavri* ile görüştü.

1510'da İspanya'ya ikinci bir sefer yaptı ve İspanya kıyılarını yaktı. İspanyol egemenliği altında yaşayan bir kısım Endülüs Araplarını İspanyolların zulmünden kurtarıp gemileriyle kuzey Afrika'ya taşıdı. Bu seferde yanında 35 yaşlarında bulunan yeğeni Piri Reis de vardı.

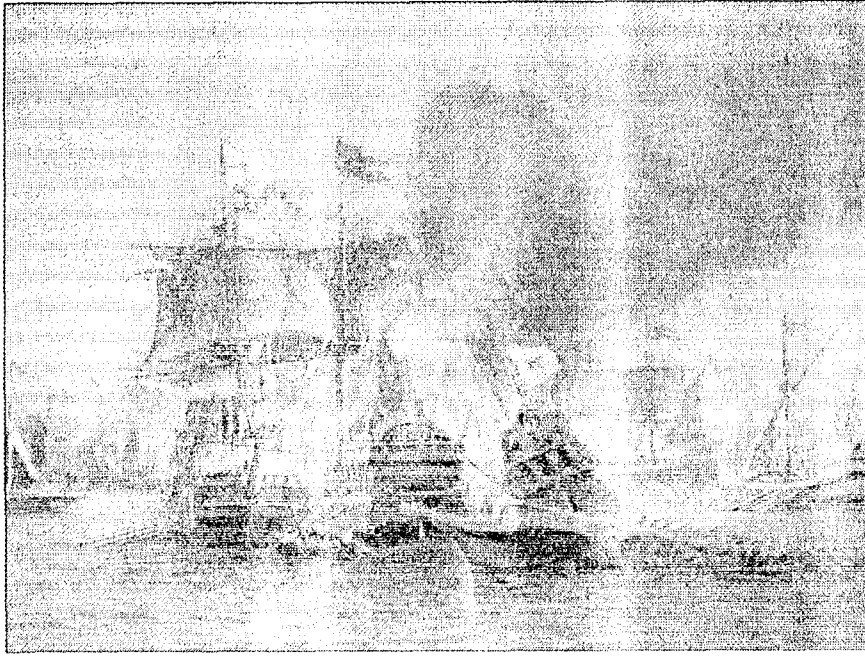
1511 yılında Adalar denizindeki savaşa giderken yolda yakalandığı bir fırtınada gemisi ile birlikte batarak boğuldu. Reisülmücahidin adı verilen *Kemal Reis*'in ölümü Bütün Akdeniz'de üzüntüyle karşılandı. Denizciliğinin yanı sıra Osmanlı donanmasına getirdiği en önemli yenilik uzun menzilli topları ilk defa kullanmış olmasıdır.<sup>166</sup> Kemal Reis Barbaros kardeşlerin gerçek öncüsüdür.

#### 4.2.3.2. Burak Reis (?–1499)

1488 yılında Mısır seferinde kadirga reisi olarak görev alan *Burak Reis*'in doğum yeri ve hayatı hakkında fazla bir bilgi yoktur.

*II. Beyazıt* devrinde gerçekleşen Osmanlı-Venedik savaşında, Kaptan-ı Derya *Küçük Davut Paşa* idaresinde Kemal Reis ile birlikte İnebahtı (Lepanto) açıklarında yapılan deniz savaşında (Temmuz 1499) bulundu.

<sup>166</sup> Tevfik İnci, a.g.e. s.59



**Şekil-4.3.** Burak Adası Savaşı

1498 yılı Türklerle Venedikliler arasında savaşların başladığı tarihtir. Venediklilerin karşısına iyi hazırlanmış eksiksiz bir donanma gücüyle çıkmak isteyen Osmanlılar 1000'er kişi taşıyabilen, her biri 2500 tonluk iki büyük savaş gemisi yaptırmış ve kaptanlarına da *Burak* ve Kemal Reis'ler getirilmişti.<sup>167</sup>

Donanma İnebahtı'ya yaklaştığında, *Burak Reis*, Venedik amiralleri *Albon Armenio* ve *Pietro Loredano*'nun üzerine hücum edip gemisine aborda olmaları sonucunda gemisini teslim etmemek için her iki tarafına rampa etmiş olan Venedik gemileriyle birlikte kendi gemisini ateşe verdi ve şiddetli rüzgarın da yardımıyla alevler kısa zamanda birbiri içine girmiş durumda bulunan her üç gemiyi birden sardı. *Burak Reis*'in kadirgası (Göke) da diğer iki düşman gemisiyle (karaka) birlikte sulara gömüldü. *Burak Reis* şehit olurken (28 Temmuz 1499) mürettebatından ancak 90 kadar denizci Brodano (Sapienza) adasına çıkarak kurtulabildi. Buna karşılık düşman en büyük iki gemisini ve en değerli iki amiralini kaybetti. Türkler bu savaşın olduğu yerdeki adaya, bu yiğit, vefalı Türk denizcisinin anısına duydukları büyük saygıyı devam ettirmek amacıyla "*Burak Reis*" adını verdiler. Bu savaşa da daha sonra Burak Adası Deniz Savaşı dendi.

<sup>167</sup> Tefvik İnci, a.g.c. s.60

### 4.2.3.3. Piri Reis (1470–1554)

Piri Reis eşsiz bir kartograf ve deniz bilimleri üstadı olmasının yanı sıra, Osmanlı deniz tarihinde izler bırakmış bir kaptandır. Piri Reis, 1465–1470 dolaylarında, Osmanlıların ünlü bir deniz üssü olan Gelibolu'da doğdu. Asıl adı Muhiddin Pirî olan Piri Reis, Karamanlı Hacı Ali Mehmet'in oğlu ve ünlü Osmanlı denizcisi Kemal Reis'in yeğenidir.

On yaşlarına geldiğinde, dönemin bütün Akdeniz'de nam salmış ünlü korsanı olan, sonradan devlet hizmetine giren amcası Kemal Reis'in seferlerine katılmaya başladı. Piri ve amcası Kemal Reis, uzun yıllar Akdeniz'de korsanlık yaptılar. 1486'da Granada'nın Osmanlı Devleti'nden yardım istemesi üzerine 1487–1493 yılları arasında Piri ve amcası, gemilerle Granadalı Müslümanları İspanya'dan Kuzey Afrika'ya taşıdılar.

1499–1502 yıllarında Osmanlı Donanması'nın Venedik Donanması'na karşı sağlamaya çalıştığı deniz kontrolü mücadelesinde Osmanlı gemi komutanı idi. Piri Reis Akdeniz'de yaptığı seyirler sırasında gördüğü yerleri ve yaşadığı olayları, daha sonra Kitab-ı Bahriye adıyla dünya denizciliğinin de ilk kılavuz kitabı olma özelliğini taşıyacak olan kitabının taslağı olarak kaydetti.

Piri Reis, 1511'de amcasının ölümünden sonra, bir süre için açık denizlere açılmadı ve Gelibolu'ya yerleşti. Burada, önce 1513 tarihli ilk dünya haritasını çizdi. Atlas Okyanusu, İberik Yarımadası, Afrika'nın batısı ile yenedünya Amerika'nın doğu kıyılarını kapsayan üçte birlik parça, işte bu haritanın elde bulunan bölümüdür. Bu haritayı dünya ölçeğinde önemli kılan, Kristof Kolomb'un hala bulunamamış olan Amerika haritasındaki bilgileri içeriyor olmasıdır.<sup>168</sup>

Piri Reis haritasını, Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferi sırasında, 1517'de padişaha sundu.

<sup>168</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., I.Cilt. s.589



Bazı tarihçilere göre, Osmanlı padişahı dünya haritasına bakmış ve "Nimda ne kadar küçük..." demiştir. Sonra da, haritayı ikiye bölmüş ve "bir tarafını elimizde tutacağız..." demiştir. Padişah, daha sonra 1929'da bulunacak olan diğer yarıyı atmıştır. Bazı kaynaklarca, günümüzde bulunamamış olan doğu yarısını, Hint Okyanusu'nun ve onun Baharat yolunun kontrolünü ele geçirmek için Padişahın yapacağı olası bir sefer için kullanmak istediği bile iddia edilmektedir.

Piri Reis seferden sonra, tuttuğu notlardan Bahriye için bir kitap yapmak amacıyla Gelibolu'ya döndü. Derlediği denizcilik notlarını bir Denizcilik Kitabı (Seyir Kılavuzu) olan Kitab-ı Bahriye'de bir araya getirdi.

Kanuni Sultan Süleyman'ın dönemi, büyük fetihler dönemiydi. Piri, 1523'deki Rodos seferi sırasında da Osmanlı Donanması'na katıldı. 1524'de Mısır seyrinde kılavuzluğunu yaptığı sadrazam Pergeli İbrahim Paşa'nın takdiri ve desteğini kazanınca, 1526'da gözden geçirdiği Kitab-ı Bahriye'sini Kanuni Sultan Süleyman'a sundu. Piri Reis'in 1526'ya kadar olan yaşamı Kitab-ı Bahriye'den izlenebilir. Piri Reis, 1528'de de ikinci dünya haritasını çizdi. Bugün elimizde olan Kuzey Amerika haritası bu haritanın bir parçasıdır.<sup>169</sup>

Sonraki yıllarda, Kanuni Sultan Süleyman tarafından 1547 yılında Piri Reis'i Hint Kaptan-I Deryası sıfatı ile, Aden'in zaptı ve Umman denizi ile Hint sularından Portekizlilerin tardı ile görevlendirmiştir.<sup>170</sup>

Piri Reis 1549 yılında Mısır'a gelerek Hadım Süleyman Paşa'dan beri ihmal edilmiş olan Süveyş donanmasını tanzim ederek 1550'de Kızıldeniz'e açıldı. İlk olarak Yemene gitti ve 4 günde Aden'i alarak Kızıldeniz ağzının güvenliğini sağladı ve Süveyş'e geri döndü.

Piri Reis, 1551 yılında, Umman Denizi'nin portekizlilerden temizlenerek hint yolunun açılması maksadıyla, 30 başarda ve kadırgadan oluşan bir donanmayla tekrar Kızıldeniz'e açıldı. Bu donanma ile Cidde'ye uğradıktan sonra Aden'e gelerek buradan Hadramut sahilindeki Zafar ve Şihar limanlarına uğrayıp Maskat limanına

<sup>169</sup> Ali Haydar Emir, *Türklerin Dz. Harp Sanatına Hizmetleri II Kürek Devri*, a.g.e. 372

<sup>170</sup> Sait Talat, *Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1934, s.114





demirledi. Burası Hindistan ile Basra arasındaki deniz yoluna hâkim olduğundan Piri Reis derhal karaya asker ve büyük toplar çıkararak burayı da zapt etti. Buradan Hürmüz'e geçerek Keşam Adası'nı alıp Hürmüz civarını yağmaladı. Ardından Hürmüz kalesini kuşattı ise de zapt edemedi. Ünlü tarihçi Hammer kuşatmanın alınan hediyeler karşılığında kaldırıldığını yazmaktadır<sup>171</sup>.

Piri Reis Basra'ya dönüşünde Basra valisi Kubat Paşa ile sorunlar yaşadı. Gemilerdeki kara askerleri Umman denizindeki fırtınalardan yılarak denize çıkmak istemediğinden, sadece 3 gemi donatarak ve geri kalan donanmayı da Basra da bırakarak Süveyş'e doğru yola çıktı. Hammer bu üç gemiye hazinelerin yüklendiğini yazmaktadır<sup>172</sup>. Bahreyn açıklarında bir geminin de kayalıklara çarpıp batması sonucu 2 gemi ile Süveyş dönen Piri Reis Kubat Paşanın ardından kendisini Mısır valisine rapor etmesi sonucu Mısır'a döndüğünde filosunu bırakmak ve düşman önünden kaçmak suçlaması ve Kanuni Sultan Süleyman'ın fermanı ile boynu vurulmak suretiyle idam edilmiştir<sup>173</sup>. Öldüğünde 80 yaşının üzerinde olan Piri Reis'in terekesine devletçe el konuldu.

Osmanlı Türklerinde gerçek anlamda haritacılık Piri Reis'le başlar. Bu acemice, emekleyen bir görüntünün aksine, mükemmel bir çıkıştır. Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye adlı kitabı bir Türk'ün meydana getirdiği en önemli denizcilik eseri olarak dünyaca selamlanmıştır. Dünya haritası ve Kuzey Amerika haritasının çizimlerdeki isabet ve projeksiyon sistemindeki mükemmellik, tüm dünyada büyük hayranlık ve hayret uyandırmaktadır.

**a. Piri Reis Haritası**<sup>174</sup>: Milli müzeler müdürü Halil Ethem Eldem, 1929 yılında, Topkapı Sarayı'nın eşsiz hazinelerinden biri olan Piri Reis haritasını ortaya çıkardı. Harita o sıralar İstanbul'da araştırma yapan Alman doğubilimci Prof. Paul Kahle tarafından incelenip, 1931 yılında Leiden'de toplanan 18. Doğubilimleri Kongresi'nde dünya bilim çevrelerine sunuldu. İstanbul basınında yer alan yazılardan

<sup>171</sup> Joseph von Hammer, Osmanlı Tarihi, Cilt. II, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1966, Çev: Mehmet Ata, s. 45

<sup>172</sup> Joseph von Hammer, a.g.e., Cilt II s.46

<sup>173</sup> Joseph von Hammer, a.g.e. Cilt. II, s 46

<sup>174</sup> Piri Reis'in çizdiği Dünya Haritası EK-1'dedir.

sonra Ankara'ya taşınan harita, Atatürk ve tarihçileri tarafından incelendi. Atatürk'ün özel ilgi ve emirleri ile devlet matbaasında tıpkıbasımı yapıldı. Birinci Dünya Haritası adı ile anılan ve deve derisi üzerine çizilen, dokuz renkte boyanıp resimlenmiş harita 86cm. boyundadır.

Üst kısmının genişliği 61cm, alt kısmının ise 41cm'dir. Dikkatle bakıldığında, haritanın sağ yanından boydan boya kopmuş olduğu göze çarpar. Alt kısmının genişliğinin kısa oluşu derinin olağan yapısındanadır. Bu kopma dolayısıyla Birinci Dünya Harita'sından geriye Atlas Okyanusu'nun boydan boya iki kıyısı kalmıştır. İspanya, Fransa, Amerika'nın doğu kısımları ile Florida kıyıları, Antiller, Güney Amerika'nın doğu bölümü bugünkü haritalara yakın doğrulukta çizilmiştir. Harita tipik bir deniz haritasıdır. Enlem ve boylam çizgileri yerine rüzgârgülü ve yön çizgileriyle, efsanevi ve gerçekçi resimlerle süslenmiştir. Harita üzerinde yer adlarının yanı sıra, keşif tarihi, efsanevi bilgiler, haritanın oluşumu hakkında notlar vardır. Harita eşsiz bir tablo güzelliğine sahiptir. Görselliğin bu denli öne çıkması, eserin Osmanlı sultanına sunulacak olmasından kaynaklanmıştır. Haritada bulunan rüzgârgülü sayısı üçü küçük, ikisi büyük olmak üzere beştir.<sup>175</sup>

Güney Amerika'nın kuzeybatı bölümünde yer alan satırlarda Piri Reis'in imzası açıkça okunur. Güney Amerika üzerinde okunan aşağıdaki satırlarda Piri Reis bilim adamlarına yakışan bir dürüstlikle haritasının kaynaklarını açıkça belirlemektedir. Harita üzerinde aşağıdaki cümleler yazmaktadır:

*"Bu fasıl işbu haritanın ne tarikle telif olunduğunu beyan eder. İşbu harita misalinde harita asır içinde kimsede yoktur. Bu fakirin elinde telif olup şimdi Bünyan oldu. Hususan yirmi miktar hartiler ve yappamondolar'dan (Mappa Monde), yani İskender-i Zülkarneyn zamanında telif olmuş hartidir ki rubu meskûn anın içinde malumdur; Arap taifesi ol hartiyeye Caferiye derler anın gibi sekiz Caferiyeden ve bir Arabî Hint hartisinden ve dört Portukalın şimdi telif olmuş hartilerinden kim Sint ve Hint ve Çin hendese tarihi üzerine ol hartilerin içinde mesturdur ve bir dahi Kolombo'nun Garp tarafından yazdığı hartiden bir kıyas üzerine istihraç edip bu şekil*

<sup>175</sup> Svat Soucek, Piri Reis ve Kolomb Sonrası Türk Harita Yapımcılığı.

*hâsıl oldu; şöyle ki bu diyarın hartisi bahriyeler içinde nice sahih ve müteber ise, mezbur hartide dahi yedi derya ile sahih muteberdir."*



Bu satırların içinde yer alan bölümde ise Amerika'nın keşfi ile ilgili bilgiler verilmekte ve son cümlesinde "Mezbur hartide olan bu karalar ve cezireler (adalar) kim vardır, Kolonbo'nun hartisinden yazılmıştır" denmektedir.

Haritayı çekici kılan yönlerden biri de budur. Columbus 1492--1504 tarihleri arasında Amerika'ya 4 kez sefer etmiş ve kıyıların haritalarını yapmıştır. Ancak bu haritaların hiçbiri günümüze ulaşmamıştır ve bugün sadece Piri Reis'in haritasının içinde yer alan bölümü ile yaşamaktadır. Columbus'la birlikte ikinci yolculuğa kılavuz olarak katılan Juan de la Cosa'nın 1500'de yaptığı dünya haritası, Contarini'nin 1506 tarihli dünya haritası ve Martin Waldseemüller'in 1507 tarihli dünya haritası (ilk defa bu haritada Kuzey ve Güney Amerika Asya'dan ayrı bir şekilde gösterilmiştir) Amerika kıtasının yer aldığı ilk haritalardır. Piri Reis'in haritası bu üç haritadan daha doğru olarak çizilmiştir. Prof. C. Hapgood tarafından yapılan araştırmalar sonucunda, Kahire'yi merkez alan hava fotoğrafları ile inanılmaz benzerlik taşıdığı görülmüştür. Erich Von Daeniken ise haritanın uzay gemilerinden çekilen fotoğraflardan yapılabileceği gibi sansasyonel bir görüş ileri sürmektedir. Antarktika dağlarının haritada yer alması ise ayrı bir bilinmezdir. Yüzyıllardır buzullarla kaplı bu dağlar 1951'de ses yansıtıcı bir sistemle keşfedilmiştir. Kısacası, Columbus'un Amerika'yı keşfinden sonra yapılan haritalar içinde en isabetlisi ve bugünkü modern haritalara uygunu Piri Reis'in haritasıdır. Projeksiyon sistemi şaşırtıcı derecede mükemmeldir.

Piri Reis'in ilk haritasının kayıp parçalarının aranması sırasında, Topkapı Sarayı Müdürü Tahsin Öz tarafından yeni bir harita bulundu. Ceylan derisi üzerine, sekiz renkte boyanmış Osmanlı tarzı süslemelerle bezeli çerçevesiyle göze çarpan bu harita da bir deniz haritasıdır. Piri Reis üslubunun tipik bir örneği olan harita 69-70cm boyutlarındadır. Çerçevenin sadece kuzey ve batı kenarlarında bulunması, üzerindeki notların kenara gelen kısımlarının yarım kalmış olması, bu haritanın da bir kısmının yok olduğunu göstermektedir.

Bu nedenle elimizdeki harita Atlas Okyanusu'nun kuzeyini, Kuzey ve Orta Amerika'yı kapsamaktadır. Harita üzerinde hemen göze çarpan ve deniz haritalarının



tipik özelliklerinden olan dördü büyük ve süslü, ikisi küçük altı rüzgâr gücüyle iki mil ölçeği bulunmaktadır.

Haritada iki dikey ölçeğin altındaki dört satır, Piri Reis'in imza ketebesidir ve haritanın yapım yılını da ortaya çıkarır: *"Bunu 935 (1528) yılında Gelibolu'da Reis Gazi Kemal merhumun birader zadesi diye meşhur olan Hacı Mehmet'in oğlu fakir Piri Reis tamam etti. Bu iş muhakkak onundur."* Bu kitabe Arapçadır. Ancak harita üzerindeki diğer notlar duru bir Türkçe ile yazılmıştır. Bu haritanın da, ilki gibi bir dünya haritası olduğu öne sürülmektedir.

**b. Kitabı Bahriye :** Büyük bir denizci olduğu kadar büyük bir haritacı olan Piri Reis, korsanlık günlerinden başlayarak gezip gördüğü yerleri yabancı kaynaklardan da yararlanarak tarihi ve coğrafi özellikleriyle birlikte kitabında anlatmış ve haritalarını çizmiştir. Kitab-ı Bahriye'nin nazımla yazılan ve denizcilikle ilgili tüm bilgilerin toplandığı başlangıç bölümünde, genel açıklamalardan sonra Ege ve Akdeniz adaları tanıtılarak denizle ilgili gözlem ve deneyimin önemi vurgulanır. Fırtına, rüzgâr çeşitleri, pusula ve haritanın tanımından sonra dünyayı kaplayan denizler ve karaların oranı belirtilir. Portekizlilerin denizcilikteki ilerlemeleri ve keşifleri, Çin Denizi, Hint Okyanusu, Akdeniz ve Ege Denizi'ndeki rüzgârlar, Basra Körfezi, Atlas Okyanusu ayrıntılı biçimde anlatılır.

Düz yazı ile anlatımın başladığı haritalı bölüm asıl metni oluşturur. Bu bölümde Çanakkale Boğazı'ndan başlayarak Ege Denizi kıyı ve adaları, Adriyatik denizi kıyıları, Batı İtalya, Güney Fransa, Doğu İspanya kıyılarıyla çevresindeki adalara ilişkin tarihi, coğrafi bilgiler verilerek kuzey Afrika kıyıları, Filistin, Suriye, Kıbrıs ve Anadolu kıyıları izlenerek Marmaris'te tüm Akdeniz'in havzası noktalanır.

**c. Kitabı Bahriye 'de Piri Reis'in Önsözü :** Özellikle, güneş gibi parıldayan ve ay ışığı gibi ışıldayan, Arap ve Acem sultanlarının sultanı ve Allah'ın yeryüzündeki gölgesi olan Sultan II. Beyazıd Han'ın oğlu, Sultan Selim (I) Han'ın oğlu Sultan Süleyman (Kanuni Sultan Süleyman) Han ki,

*"Yüce Allah özellikle kendisinden inayetini esirgemesin, devletini güçlendirsin, ona zaferler versin, dünyanın yıkılacağı kıyamet gününe kadar oğullarına ömürler ve kuvvetler bahşeylesin, Âmin"*

Bu kitabın yazılış sebebine gelince, cihan padişahı Kanuni Sultan Süleyman'ın yüce devletine ve mutluluklar bahşeden kapısına, zamanın bilgili kişileri, uğurlu hüdavendigarın sonsuz himmetleri ile isim ve şöhret sahibi olabilmek için, çeşitli bilim dallarında eserler vücuda getirmişlerdir.

Merhum Kemal Reis'in kardeşinin oğlu olan bu zayıf ve güçsüz Hacı Muhammed'in oğlu Piri Reis de, bu ümitle, padişah hazretlerinin feleğe benzeyen eşiğine, kudretinin yettiği ölçüde "denizcilik ilminden" ve gemicilerin sanatından yadigâr olmak üzere bir kitap yazdım. Çünkü bu ilimde, şimdiye kadar hiç kimse, böyle faydalı bir eser bırakmamıştır.

#### **4.2.3.4. Oruç Reis (1474-1518)**

En büyük Türk denizcilerinden biri olan Oruç Reis 1474 yılında Midilli'de doğdu. Hızır ve İlyas Reis'lerin ağabeyidir. Yunanca, Arapça, İtalyanca, İspanyolca ve Fransızca'yı öğrendi. Kardeşi İlyas Reis ile birlikte deniz ticaretine başladı.

Gittiği bir sefer sırasında Rodos şövalyelerine esir oldu. Bir fırsatını bularak kaçmayı başaran Oruç Reis, bu hadiseden sonra korsanlığa başladı.

Esirlikten kurtulunca Memluklu Sultanı Kansu Gavri'nin hizmetine girdi ve Mısır ince donanmasının başına getirildi. Mısır donanmasıyla birlikte İskenderun körfezinde bulunduğu sırada Rodosluların saldırısına uğradı.

Yavuz Sultan Selim'in ağabeyi Sultan Korkut'tan büyük yardım gördü ve Korkut Çelebinin verdiği 18 oturaklı bir gemiyle korsanlığa başladı. Bu gemisi Rodoslular tarafından ele geçirildi. Korkut Çelebi ona 22 oturaklı bir gemi daha verdi. Oruç Reis İtalya kıyılarını yağmalamaya başladı. Yavuz Sultan Selim padişah olunca (1512) Anadolu kıyılarını bırakarak İskenderiye'ye gitti. İskenderiye'den sonra Cerbe adasını kendisine merkez yaptı. Kardeşi Hızır Reis de burada kendisine katıldı. Kısa bir süre

100

inde Fransa ve İtalya arasındaki sulara hakim olmayı başardılar. Bu durum Avrupa devletlerini büyük bir endişeye düşürdü.<sup>176</sup>



Tunus Sultanı Mulay Muhammed ele geçirecekleri ganimetten 1/8 pencik ve 1/50 liman vergisi vermeleri şartıyla Oruç Reis'e Halk-ül Vad kalesini verdi. Buradan yapılan çıkışlarda İspanyol ve İtalyan gemilerini ele geçirdi, kızıl saçlı ve sakallı olması sebebiyle İtalyan ve İspanyollar tarafından Barbarossa adı verilen Oruç Reis'in ünü bütün Batı Akdeniz'e yayıldı.

Bicaye kalesine sığınan İspanyol gemileriyle yaptığı bir çarpışma sırasında kaleden atılan toplarla kolundan yaralandı. Bu yaralı kolu daha sonra kesildi. Piri Reis'in emrinde 6 gemiyi İstanbul'a yolladı. Piri Reis, Yavuz Sultan Selim'e Oruç Reis'in gönderdiği hediyeleri sundu. Yavuz Sultan Selim de Oruç Reis'e elmas kabızalı iki kılıç, iki hil'at ve iki gemi gönderdi. Bu sırada Oruç Reis, Cicelli kalesini ele geçirdi. Bicaye kalesini de ele geçirmek için çatıştıysa da başaramadı. Cicelli'ye geri döndü. Burada Berberi kabileleri arasındaki anlaşmazlıklara karıştı. Berberi reislerinden Abdülaziz ile Kuko Ahmet arasındaki anlaşmazlıkta Abdülaziz tarafını tuttu. Böylece berberiler arasındaki nüfuzu arttı. Cezayir şehri halkı kendilerini İspanyollardan kurtarması için Oruç Reis'e başvurdu.<sup>177</sup>

Oruç Reis Cezayirlilerin bu çağrısını kabul etti; 21 gemi ve karadan da 500 kişilik birlikle Cezayir üstüne yürüdü (1516). Kısa zamanda şehre hakim oldu. İspanyollar Cezayir limanı ağzında bulunan adaya (Penon d'Alger) çekilmek zorunda kaldılar. Cezayir'in Oruç Reis'in eline geçmesini istemeyen İspanyollar Don Diego de Vera kumandasında 180 parçalık donanma ve 15.000 kişilik bir ordu ile şehri almak istedilerse de başaramadılar. Oruç Reis İspanyolların müttefiki olan yerli kabileleri yendi ve Cezayir'in 150km. batısındaki Tlemsen kalesini ele geçirdi. Cezayir'de yönetimi düzenlemek için kardeşleriyle iş bölümü yaptı. Cezayir'in doğu kısmının yönetimini Hızır Reis, batı kısmının yönetimini ise Oruç Reis üstüne aldı. Bütün

<sup>176</sup> Tefik İnci, a.g.e. s.67

<sup>177</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.e. s.253



ülkede nüfus ve arazi sayımı yapıldı. İspanyol nüfuzu altında bulunan Tlemsen hükümdarlarına bağlı olan Kal'atül Kıla ve sonra da Tlemsen alındı.<sup>178</sup>

İspanyollar Tlemsen'i Oruç Reis'den geri almak ve eski hükümdarı tekrar başa geçirmek için Don Martin d'Argote kumandasındaki bir kuvveti Cezayir'e yolladılar. İspanyollar önce Kal'atül Kıla'yı aldılar. Oruç Reisin kardeşi İshak İspanyollar tarafında şehit edildi.

Daha sonra Marki de Comares komutasındaki bir ordu Tlemsen'i kuşattı. Oruç Reis İspanyolların ve onlarla işbirliği yapan yerlilerin saldırılarına karşı 6 aydan daha fazla bir süre dayandı. Sonra yanında kalan 40 kadar adamıyla kaleden çıktı. İspanyol hatlarını yarıdı. Arkasından gönderilen Garcia de Tinco kumandasındaki İspanyollar ile Salado ırmağında yapılan son bir savaşta şehit oldu.

#### 4.2.4. Sultan II. Beyazıt Döneminde Denizcilik Faaliyetleri

II. Beyazıt zamanında Mesih Ahmet Paşa Gelibolu Sancak Bevi olarak Kaptan-ı Derya olarak görev yapıyordu. 1491 yılında ise bu makama o sırada Anadolu Beylerbeyi bulunan Güveği Sinan Paşa getirildi<sup>179</sup>.

Bu devirde Türk Denizciliği, oldukça gelişme kaydetti ve Akdeniz'de en korkulur donanma haline geldi. Türk denizcileri, Osmanlının kara kuvvetinin şöhretine yakın bir şöhret kazanmaya başladı. Deniz gücü olarak zayıflayan Venediklilerin şöhreti artık, Karadeniz, Ege Denizi ve hatta doğu Akdeniz'de Osmanlı İmparatorluğu yanında kaybolmuştur.

Diğer taraftan, Hint Okyanusu'ndaki Portekiz, Kızıl deniz, Umman Denizi'nde boy göstermesine rağmen Doğu Akdeniz'deki harekâta Osmanlıların karşısında ciddi bir deniz gücü olmamıştır.

Gelibolu ve İstanbul tersanelerinde inşa edilen 160 savaş ve taşıma gemisi ile denize açılan Osmanlı filosu, 1480 yılında Rodos Kalesi önüne geldi. Taşıma filosu

<sup>178</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.c. cilt.1, s.239

<sup>179</sup> Tevfik İnci, a.g.c. (Dz.K.K. Dergisi) s.75

şehrin batısındaki plaja asker çıkardı, fakat Kale tam müdafaaya hazırlanmış olduğu için bu taarruz başarıya ulaşamadı. Ancak, aynı yılda 70 taşıma gemisine asker ve levazım koyup Avlonyadan denize açılan filo, Otranto ve Avlonyanın belli başlı kalelerini zapt etti.<sup>180</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, 1485 yılında Mısır'la savaşa başladı ve harbin ilk üç yılı neticesiz kaldı. 1487 yılında venediklilerden alınan deniz desteği ile irili ufaklı 100 gemiden oluşan donanma, kara ve deniz kuvvetlerinin müşterek hareketleri ile Adana, Tarsus, Sis, Alanya ve Ayas kalelerini zaptetti. Fakat Mısır ordusu Kayseri'yi kuşattığı için Tunus Kralının aracılığı ile 1491 yılında, 1485 yılının statüsünü muhafazaya dayanan bir barış yapıldı.

Memluklar, Kızıl deniz girişini kontrol edebilecek Sokotra Adası'na sahip olan Portekizlilerle savaşacak yeterlikte donanması olmaması nedeni ile Osmanlılardan yardım istedi. Hac ve ticaret yollarının Portekizlilerin etki alanına girmesini önlemek için Sultan II. Beyazıt, Memluklara 30 gemilik kereste, 300 top, 150 direk, 3000 kürek ve yelken bezi gibi diğer donanımı gönderdi<sup>181</sup>.

II. Beyazıt, döneminde yapılan önemli deniz savaşlarından biri de 1499 yılı baharında Mora'daki Venedik sömürgelerini ele geçirmek amacıyla yapılan Burak Adası Deniz Savaşı'dır. Bu savaşta ünlü denizcimiz Burak Reis'in gemisi batmış ve kendi şehit olmuştur ancak çok önemli bir zafer elde edilmiştir.

#### **4.2.4.1. Burak Adası Savaşı**

Mora'nın güneybatısındaki Navarin limanı ile Burak Adası güneyinde Osmanlı donanması ile Venedik filosu arasında 1499 yılında yapılan deniz savaşına Burak Adası Savaşı denir.

<sup>180</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.c..s.294-295

<sup>181</sup> Coşkun Güngör, a.g.c. s.186



II. Beyazid, 1499 yılı baharında Mora'daki Venedik sömürgelerini ele geçirmek amacıyla kara ve deniz kuvvetleri için İnebahtı (Lepanto) kalesini ilk hedef olarak seçti, İstanbul ve Gelibolu'da gerekli hazırlıklara başladı.

Kaptan-ı Derya Küçük Davut Paşa kumandasında 67'si kadirga ve 20'si büyük olmak üzere 270 – 300 parçadan oluşan Osmanlı donanması Gelibolu'dan hareket etti. Donanmada Anadolu ve Rumeli sipahileri ile kapıkulu askerlerinden kurulu 60.000 kişiden fazla bir kara kuvveti de bulunmaktaydı. Dönemin en ünlü denizcilerinden Kemal ve Burak Reis'lerle, Kara Hasan ve Herek Reis de katıldı. Kemal ve Burak Reis'lere özel olarak yapılmış 2.500 tonluk birer Göke tipi gemi verildi.<sup>182</sup>

Rodos şövalyeleri, Osmanlı donanmasından çekinerek Fransa kralı XII. Lui'den yardım istemişler, Fransa kralı da şövalyelere 22 kadirga göndermişti. Venedikliler her ihtimale karşılık Mudon limanında amiral Antonio Grimani kumandasında 47'si kadirga olmak üzere yaklaşık 160 gemiden kurulu filoyu hazır bulunduruyorlardı. II. Beyazid donanmanın hareketinden sonra 1 Haziran 1499'da İstanbul'dan hareket etti. Edirne, Filibe üzerinden Vardar ovasına indi, burada kendini bekleyen Anadolu ve Rumeli beylerbeylerinin kuvvetlerini yanına aldı. Rumeli beylerbeyi vezir Koca Mustafa Paşa kendi kuvvetleri ile İnebahtı kalesini kuşatmakla görevlendirilmişti.

Kilidülbahir - Temaşalık - Benefşe burnu - Koron - Modon rotası ile yoluna devam eden donanma 12 gün fırtına ile mücadele etti. Gemilerden 6'sı battı. Bu yüzden kara kuvvetleri ile birleşmekte gecikildi. Kara kuvvetleri İnebahtı'nın kuzeyinde Çatalca vadisine ulaştığı sırada Osmanlı donanması ancak Mudon kalesi önüne gelebildi, venediklilerin savunduğu limana giremediğinden güneydeki Sapienza adasına sığınmak zorunda kaldı. Bu arada venediklilerle ilk çatışma da oldu. Fakat günlerce fırtına ile boğuşan Osmanlı donanması adaya çıkarma yapamadı. Adanın Acı Su (Porto Longo) limanında bir süre kaldıktan sonra kuzeye doğru hareket etti.<sup>183</sup>

160 parçadan kurulu ve amiral Antoni Grimani kumandasındaki düşman donanması, bu sırada Navarin'in 10mil kadar kuzey batısındaki Brodino (Proti) kanalında yatmakta idi.

<sup>182</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.e. s.299

<sup>183</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.e. s.302



İnebahtı'ya ulaşmak için Brodino kanalından geçmek gerekiyordu. Kaptan-ı Derya Davut Paşa, düşman üzerine atılmaya karar verdi. Fakat rüzgâr kuzeyden eserek düşman harekâtını destekliyordu. Grimani idaresindeki düşman donanması amiral Loredano'nun Korfu adasından gelen 20 gemisi ile takviye edildi.

Yaklaşan Venedik donanmasının rampa yapmasına meydan vermeden uzaktan top ateşi ile karşılanmasına çalışıldı. Herek Reis'in gökesi, savaşın başlangıcında üzerine gelen iki Venedik gökesini şayka toplarıyla batırdı. Burak Reis de bir düşman mavnası ile bir gökesini top ateşi ile batırdı. Fakat düşman öncü grubu kumandanı olan amiral Armenyo ile Korfu valisi olan amiral Pietro Lorendo kumandasındaki diğer iki gökenin kendine aborda olmasına engel olamadı.

Düşmanın her birinde biner kişi bulunan iki karakası ile yine her birinde 500 kişi bulunan diğer iki karakası, Burak Reis'in gökesini ortaya aldı. Göke'ye çengel ve halat bağlayarak güvertesine sıçradılar. Bundan başka irili ufaklı 20 kadar venedik teknesi de saldırıya başladı. Türk donanması diğer düşman gemileriyle savaşa girişmiş olduğu için Burak Reise yardım edemedi.

Üstün düşman kuvvetlerinin saldırısı karşısında kalan Burak Reis, başka imkân kalmadığını görünce, son çare olarak, gemisini nefit ile tutuşturdu. Yangın şiddetli rüzgârın da etkisiyle çevresindeki gemilere de sıçradı, Burak Reis'in gökesiyle birlikte iki Venedik gökesi de yanarak battı. Burak ve Hasan Reis'lerle Yenişehir sancakbeyi Kemal Bey şehit oldu. Ünlü Venedik kaptanlarından amiral Loredano ve Armeniyo da batan gemilerle birlikte öldüler.

Burak Reis'in gemisinden kurtulabilen 90 gemici, Brodano (Sapienza) adasına çıktılar ve bu adaya Burak Reis'in adını verdiler. Aralarındaki rekabet nedeniyle amiral Loredano'nun yardımına gelmeyen düşman başkumandanı Amiral Grimani ölümden kurtuldu ve kurtarabildiği gemileri toplayarak Korfu adasına çekildi. Böylece İnebahtı yolu açıldı. Öğle vakti başlayan Burak Adası Deniz Savaşı, akşam üzeri düşmanın çekilmesi ile sonuçlandı. Venediklilerin 6'sı göke ve ikisi mavna olmak üzere 12'si bu savaşta batırıldı ve birkaç gemisi zapt edildi. Buna karşılık Osmanlı donanmasında bir göke ve bir yük gemisi yandı.

Deniz tabya tekniği ilk defa Türk donanması tarafından, Burak Adası Deniz Savaşında uygulandı. Türk gemilerinin 10 düşman gemisini top ateşle batırmaları (diğer ikisi yanarak battı) topun gerçek değerini ortaya koydu. Böylece Burak Adası Deniz Savaşı'nda top tabiyesinin temeli atıldı.

### 4.3. Yavuz Sultan Selim Dönemi (1512–1520)

#### 4.3.1. Yavuz Sultan Selim

1470–1520 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun başında hükümdarlık yapan Yavuz Sultan Selim, Osmanlı'nın 9ncu padişahıdır. Büyük bir kumandan, devlet adamı ve şair olan Yavuz Sultan Selim, II. Beyazıd'ın oğludur.<sup>184</sup>

Yavuz Sultan Selim'in dış siyaset konusunda ana fikri, önce doğuda Şah İsmail'in liderliği altındaki Şii Safevi İmparatorluğu'nu ortadan kaldırmak, sonra güneyde Memluk Sultanlığı'nı yenerek hilafeti elde etmek, bu suretle Osmanlı Devleti'nin liderliği altında bir imparatorluk kurmak ve daha sonra da batıya dönerek cihangir olmaktı. Yavuz Sultan Selim, bir gün "Dünya bir padişaha yetecek kadar büyük değildir"<sup>185</sup> demek suretiyle bu emelini açığa vurmuştur.

Yavuz Sultan Selim, şehzadelik döneminde, II. Beyazıd tarafından Trabzon Sancak beyliğine 1482 yılında tayin edildi. İleri görüşlü bir şehzade olan Selim, diğer şehzadelere göre daha enerjik, sert bir yapıya sahipti. Yapacağı işlerde karar vermeden önce çok düşünür, etrafındakilerle konuşur ve bundan sonra kesin bir karara varırdı. Kararlarını uygulayabilmek için planlı bir şekilde çalışır ve adam seçmesini çok iyi bilirdi. Bütün bunlar, onun, padişah olmasında ve başarılı işler yapmasında birinci derecede rol oynadı.<sup>186</sup>

Yavuz Sultan Selim, tarihî bilgi ve tecrübeler ışığında, hayatta kalan şehzadelerin devamlı olarak devlet için bir problem olduklarını, dış güçlerin, bunların

<sup>184</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.c. s.247

<sup>185</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.c. I.Cilt, s. 485-486.

<sup>186</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.c. s.249



saltanat hırsından devamlı surette yararlandıklarını biliyordu. Bu nedenle, devletin bekası ve halkının selâmeti için kardeşlerinin çıkarabileceği taht kavgasına engel olmak için kardeşlerini bütünüyle bertaraf etmek zorundaydı. Bu maksatla, Yavuz Sultan Selim, Şehzade Mahmut'un oğulları Kastamonu Beyi Musa ile Orhan ve Emirhan, Alemşah'ın oğlu Çankırı Beyi Osman ve Sehinşah'ın oğlu Niğde Beyi Mehmet'i de ortadan kaldırdı. Bu suretle Osmanlı tahtındaki yerini sağlamlaştırdı.

Yavuz Sultan Selim, babası ve kardeşleriyle mücadeleden sonra, 1512 yılında tahta oturdu ve vefatına kadar 1520 yılına kadar hükümdarlık yaptı. Yavuz Sultan Selim, sekiz yıla seksen yıllık iş sığdırmış büyük bir padişah olarak anılır.

Olağanüstü bir zekâya sahip büyük bir padişahı. Çoğu zaman halk arasında gezer ve tanınmamak için her defasında elbisesini değiştirirdi. Birçok mahremeleri vardı ki, her tarafa girip çıkar ve olup biten şeylerden kendisine haber getirirlerdi.

#### **4.3.2. Yavuz Sultan Selim'in Doğu Siyaseti**

İran'da Şii bir devlet kuran Şah İsmail, doğuda rahat durmuyor, sürekli Osmanlı topraklarına akınlar düzenleyerek Şiilik propagandası yapıyordu.

Trabzon'da vali bulunduğu sıralarda Şah İsmail'in faaliyetleri sonucu memlekette meydana gelen ve Şiiliğe dayanan iç isyanın tehlikeli boyutlarını gören Yavuz Sultan Selim, babasının yerine geçip iç güvenliği sağladıktan sonra, İran'daki Şiilere bir ders vermeğe karar verdi. Edirne'de bir divan kurulunu toplayarak İranlılara harp ilan etti.

Ordusunu hazırlayarak 19 Mart 1514 tarihinde Edirne'den hareket ederek, Anadolu yakasına geçen Yavuz Sultan Selim, Anadolu Beylerbeyi Sinan Paşa'nın hazırlamış olduğu orduyu da yanına alarak Erzincan'a doğru harekete geçti. Bütün kuvvetlerinin adedi 180,000 kişi idi. Ordu, Erzincan taraflarına gelince, Yavuz Sultan Selim, Şah İsmail'e bir mektup göndererek, şunları yazdı:

*“Fitneler çıkardınız, İslam büyüklerine küfürler ediyorsunuz, bunun cezası katildir, üzerinize geliyorum, işgal ettiğiniz Osmanlı memleketlerini geri veriniz.”*<sup>187</sup>

Buna karşı şah İsmail de bir mektup yazdı. Hakaret olsun diye de içi afyon dolu bir kâse gönderdi. Yavuz Sultan Selim de ona bir aba, bir asa, bir de külah yolladı.

Askerin yolu uzun olduğundan erzak sıkıntısı çekmeye başladılar. Bunun üzerine askerde isyan emareleri görüldü. Yeniçeriler tabanları yarılmış, çarıklarını mızraklarının ucuna takarak, Yavuz Sultan Selim’in çadırının etrafını sardılar. Çadıra da bir silah attıktan sonra, hep bir ağızdan:<sup>188</sup>

*“İstemezük, istemezük!...”* Diye bağırmağa başladılar. Bu hali gören Yavuz Sultan Selim, çadırdan fırlayıp atına atlayarak askerlerine gözünü dikti ve onlara ateşli bir hitapta bulundu:

*“Ey asker kıyafetli korkaklar; çoluğumu, çocuğumu, karısının kucagını muharebeye tercih edenleriniz varsa geri dönsünler!... Ben buraya geri dönmek için gelmedim. Bu meşakkatlerin çekileceğini tahta çıktığım zaman söylemiştim. Şimdi niçin itaat etmiyorsunuz? Siz harbe girmezseniz, ben yalnız başıma girerim!...”*<sup>189</sup>

Bu hitap karşısında asker heyecana gelerek yoluna devam etti. Bu olay, Yavuz Sultan Selim’in ne kadar dirayetli, hitabet ve ikna kabiliyeti yüksek ve verdiği karardan dönmeyen bir padişah olduğunu göstermektedir.

Yavuz Sultan Selim, 22 Ağustos 1514 tarihinde Çaldıran Ovası’na geldiğinde karşısında, 120,000 kişiden oluşmuş Şah İsmail ordusunu gördü. Dinlenmiş ve iyi teçhiz edilmiş İran ordusu, açlık sıkıntısı çeken ve yorgun düşmüş Osmanlı ordusu karşısında pek fazla varlık gösteremedi ve kısa zamanda dağıldı. Bu zaferin kazanılmasında Osmanlı’nın elinde buluna topların ve Yavuz Sultan Selim’in uyguladığı deha dolu taktiğinin çok büyük etkisi vardı. Kısa bir zaman sonra Çaldıran Ovasında çarpışma başladı. Neticede Şah İsmail’in ordusu bozuldu. Kendisi harp

<sup>187</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, a.g.e. s.309

<sup>188</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, a.g.e. s.311-312

<sup>189</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e. s.253



meydanından kaçtı. Türk ordusu muzaffer olarak Tebriz'e girdi. Şah İsmail'in meşhur incili tahtı da türklere geçti. Kazanılan bu zafer ile Yavuz Sultan Selim, Anadolu birliğini tekrar sağladı ve Güney Anadolu ile Ortadoğu'nun anahtarlarını eline geçirdi.

### 4.3.3. Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyaseti

Tuttuğunu koparan bir padişah olarak bilinen Yavuz Sultan Selim, her bakımdan âdil ve mazbut dinî, idarî, ekonomik ve sosyal bir nizam kurarak İslâm âlemini tek elde toplamak ve Osmanlı Devleti'ni de bu birliğin merkezi haline getirmek istiyordu. Bu yüzden olacak ki, kendisini bu hedefinden uzaklaştırmak isteyen her şeye karşı mücadele etme kararında idi. Yavuz Sultan Selim'in gayesi belli idi.

Yavuz Sultan Selim'in, Güney ve kısmen Doğu Siyaseti üç başlık altında incelenebilir:

- a. Dulkadiroğulları Beyliği'nin ortadan kaldırılması,
- b. Diyarbakır'ın zaptı,
- c. Memlûk Devleti ile olan ilişkiler ve bu devletin ortadan kaldırılması.

#### 4.3.3.1. Dulkadiroğlu Beyliği'nin Ortadan Kaldırılması

Iran seferine çıkan Yavuz Sultan Selim, Dulkadiroğlu Beyliği'nden yardım istedi. Ancak Dulkadiroğlu Beyi Alaüddeve, Şah İsmail'e düşman olmasına rağmen bu isteği kabul etmediği gibi kendisine tabi bazı aşiret kuvvetlerini de, Osmanlıların keşif kollarını vurmak için görevlendirdi.

Bunun üzerine Yavuz Sultan Selim, Kemah'ı alıp Sivas'a geldiği sırada Rumeli Beylerbeyliği'ne tayin ettiği Hadim Sinan Paşa'yı 40.000 kişilik bir kuvvetle Dulkadir Beyliği üzerine gönderdi. Hadim Sinan Paşa, Dulkadir ailesini ortadan kaldırarak Dulkadir Beyliğini tamamen zapt etti. Yavuz Sultan Selim beyliğin yönetimini Sehsüvaroglu Ali Bey'e verdi. Hadim Sinan Paşa'yı vezir-i azamlığa tayin etti.

Osmanlılar, Dulkadir topraklarını elde etmek suretiyle Memlûk Devleti'ne bağlı günümüzde Suriye denilen bölge ile el-Cezire mıntıklarını tehdit edebilecek duruma

geldi. Zira artık onlarla aynı sınırları paylaşmaya başlamış oldular. Bu da Osmanlı - Memlûk savaşlarını hazırlayan sebeplerden biri olarak kabul edilmektedir.<sup>190</sup>

#### 4.3.3.2. Osmanlı - Memlûk İlişkileri ve Merc-i Dâbık, Ridâniye Savaşları

Takip ettiği siyaset yüzünden iki devlet arasında devam eden iyi münasebetlerin bozulmasına sebep olan Aalüddevle Bozkurt Bey'in, Yavuz Sultan Selim tarafından bertaraf edilip Dulkadir Beyliği'nin yönetiminin Sehsüvaroglu Ali Bey'e verilmesi, Memlûk Sultanlığı'nda bir endişeye sebep olmuştu. Bu yüzden, Selim'in Suriye işlerine karışmasından çekinen Memlûklular, İran savaşlarını dikkatle takip etmiş, Sah İsmail'e yardımda bulunmuşlardı.

Güneydoğu'da fethedilen yerlerin elde tutulabilmesi için, İran ile Memlûk Devleti'nin birleşerek Osmanlılara tehdit oluşturmaması için Memlûk Devleti'ne de bir darbe indirilmesi gerekiyordu.

Ayrıca, doğu denizlerinde dolaşmaya başlayan portekizlilerden büyük zararlar görmüş olan Memlûk Devleti, onlara karşı koyacak gücü kendinde bulamıyordu. Portekiz, 1502 yılında Hindistan'a yerleşerek Hindistan ile Avrupa arasındaki bütün ticaretin kendi denetiminde olan Güney Afrika'dan dolaşan deniz yolundan yapılmasını istiyordu. 1507 yılında Aden Körfezi'nde Sokotra, 1508'de de Hürmüz'ün ele geçirilmesiyle bu abluka, daha sıkı bir şekilde uygulanır olmuştu. Böylece Memlûk ekonomisi ile devlet hazinesinde sürekli bir bunalım meydana getirmişlerdi. Bu arada Sah İsmail, henüz yeni eriştiği İran körfezinin, avrupalıların tekeline geçmesini istemiyorsa da, Osmanlılara karşı kendisine destek olmaları karşılığında Portekiz gemilerine yardımda bulunmaya hazırды. Gerçekten de, Doğu Akdeniz'de tam hâkimiyetin temini, hıristiyan dünyasının müşterek hareketine karşı Ortadoğu'nun ve Anadolu'nun emniyetinin sürekli olabilmesi için Mısır seferi zorunlu duruma geldi.

<sup>190</sup> E.Ziya Karal, a.g.e. Cilt 5 s.832; İ. Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., Cilt 3 2.Kısım s.586



Yavuz Sultan Selim, bu gelişme ve değerlendirmeler neticesinde ordusunu hazırlayarak ikinci kez doğu seferine çıktı.<sup>191</sup>

Memlûk Sultani Kansu Gavri, yanında Abbasî Halifesi el-Mütevekkililallah olduğu halde takriben 80.000 kişilik ordusuyla Haleb'den çıkarak Merc-i Dâbik'a gelip karargâhını kurdu.

Merci-i Dâbik'a, Memlûk ordusundan sonra gelen Osmanlı ordusunun sağ kolunda, Anadolu Beylerbeyi Zeynel Paşa, Sol kolunda Rumeli Beylerbeyi Küçük Sinan Paşa, merkezde de Kapıkulu askerleriyle Yavuz Sultan Selim yerlerini almış bulunuyorlardı. Ön tarafa da zincirler ile birbirlerine bağlanmış toplar yerleştirilmişti. Osmanlılar, âdetleri üzerine hilâl şeklindeki harp nizamlarını burada da uyguladılar. Osmanlıların bu harp düzenine karşılık Memlûk ordusunun sağ kolunda Haleb Nâibu's-saltanasi Hayir Bey, sol kolda Sam Nâibu's-saltanasi Sibay, merkezde de Sultan Gavri maiyetiyle cephe almışlardı.

24 Ağustos 1516 tarihinde Merc-i Dâbik'ta başlayan savaşta, Osmanlıların teknik üstünlüklerine dayanamayan Memlûklar, kısa bir zamanda mağlup oldu. Kansu Gavri, yanındaki birkaç kişi ile kaçarken çölde yorgunluk ve bitkinlikten öldü. Bu savaş sonunda hilafet Osmanlılara verildi ve günümüz orta doğusu (Suriye, Filistin, vs.) tamamen Osmanlıların kontrolüne geçti ve Mısır yolu Osmanlı kuvvetlerine açıldı.

Merci-i Dâbik hezimetinden sonra, Mısır'a kaçabilen bazı Memlûk emirlerinin gayretleriyle Kahire'de Memlûk Devleti'nin başına Tomanbay getirildi. Tomanbay, Osmanlı hükümdarının yanında bulunan Halife el-Mütevekkil yerine el-Müstemsik'in halife olarak tayin edildiğini ilan etti. Bu haber üzerine Yavuz Sultan Selim, Tomanbay'a iki elçi göndererek kendi hâkimiyetini tanımak şartıyla Gazze'den öteye olan Mısır topraklarını Memlûklara bırakabileceğini bildirdi. Ancak Tomanbay, Sultan Selim'in şartlarını kabul etmediği gibi, Osmanlı elçilerini de öldürttü. Elçilerin öldürülmesi, artık Mısır'a yapılacak seferi kaçınılmaz hâle getirdi.

<sup>191</sup> E. Ziya Karal, a.g.e. Cilt 5,s.834; İ. Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., Cilt 3 2.Kısım s.589; Ali İhsan Gencer a.g.e. 4.CİLT, s.645



Mısır üzerine yürümek üzere Şam'dan ayrılan Sultan Selim, Kudüs'ü ziyaret ettikten sonra Gazze'de bulunan Osmanlı ordusuna ulaştı. 13 günde çölü kat ederek Kahire'nin kuzey doğusunda ve bu şehrin çok yakınında bulunan Ridâniye önlerine geldi. İskenderiye'de bulunan venediklilerden ve diğer batılılardan top temin ederek, yaklaşık 50 bin kişilik bir ordu hazırlayan Memlûklar da Ridâniye'de bekliyordu. Savaş, 22 Ocak 1517 tarihinde Yavuz Sultan Selim'in bizzat yaptığı plana göre başladı. Çok çetin geçen savaşta Memluk'un çiçeği burnunda sultanı kaçmak zorundan kaldı. Böylece Mısır'ın hâkimiyeti ve halifelik Osmanlılara geçti. Bu durum Osmanlı'nın İslam dünyasında saygınlığını artırdı.<sup>192</sup>

#### 4.3.4. Yavuz Sultan Selim'in Batı Politikası

Yavuz Sultan Selim, Avrupa'daki durumu olduğu gibi muhafaza ederek asıl gayret ve enerjisini doğuya çevirerek, batı ile mevcut durumu muhafaza etti. Arkasını yani Türklerin çoğunlukla yaşadığı Anadolu'yu emniyete aldıktan sonra Avrupa ve Akdeniz'e açılmayı planlamıştı.

Avrupa ve özellikle Papa, Osmanlıları Avrupa ve Anadolu'dan atmayı isteseler de, birbirleriyle uğraşmaktan organize olamıyorlardı. 2 Mart 1513'te papalık makamına oturan Papa X. Leo, kendinden önce bu makamı işgal edenler gibi bütün Batı âlemini Türklere karşı ayaklandırmaya çalıştı. Papa X. Leo, papalık makamına geçer geçmez, hemen, Alman İmparatoru Maximilian'a, Polonya ve İngiltere krallarına, Rodos Üstat-i A'zamina ve Liefland'da Alman şövalyeleri reisine gönderdiği birçok mektupta; Eski Yunan topraklarının, barbar saydıkları Müslüman Türklerden, kurtarılmasını istiyordu.<sup>193</sup>

Papa'nın, birçok Avrupa ülkesine çağrıda bulunarak bir Haçlı seferi düzenlemek istedi ve 16 Mart 1517 tarihinde Laterna'da toplanan ruhanî mecliste (concilium) önemli kararlar aldırdı. Osmanlı Devleti'nin istilası ile ilgili teferruatlı

<sup>192</sup> İ. Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., Cilt 3 2.Kısım s.593

<sup>193</sup> E.Ziya Karal, a.g.c. Cilt 5 s.837-838

noktaları bile tespit ettirdi ancak, Avrupa'nın kendi içindeki mücadeleleri nedeniyle istenilen netice alınamadı.



Avrupa'nın içinde bulunduğu karışık duruma iyice vâkıf olan Sultan Selim, bundan faydalanmasını bilmiş, Venedik, Macarlar gibi Avrupalı devletler ile anlaşma yaparak, Avrupalıların kendisine karşı birleşmelerini engellemiştir. Yavuz Sultan Selim bu anlaşmalarla batıyı emniyete almış ve doğunun karışık işlerini endişesiz bir şekilde halletmiştir.

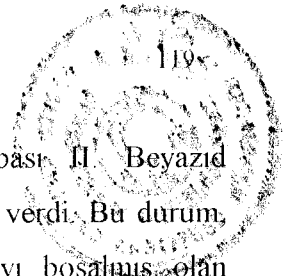
#### 4.3.4.1. Osmanlı - Venedik İlişkileri

Yavuz Sultan Selim, Venediklilerle olan ilişkisine özen göstermiş tahta çıkar çıkmaz, Venedik hükümet başkanına bir mektup göndermiş ve bu mektupta II. Beyazıd'ın, kendi isteğiyle hükümdarlıktan ayrıldığını belirtmiştir. Venedikliler bu mektuba ve mektubu götüren elçiye büyük ilgi göstermişlerdir. Tebriklerini ve memnuniyetlerini Antonio Giustiniani adındaki bir elçisini Osmanlılara göndererek Osmanlı sultanına iletmışlerdir. Bu hareketler Venedik-Osmanlı arasındaki iyi diyalogun başlangıcı olmuştur.

Yavuz Sultan Selim'in, venedikle iyi geçinmesindeki en büyük amaç, şüphesiz Doğu'ya yapacakları seferler esnasında Venedik'ten gelebilecek olan tehlikeleri önlemek, Adriyatik, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki topraklarının güvenliğini sağlamaktır.

Venedikliler de Osmanlılar ile barış halinde bulunmayı, birçok yönden faydalı görüyorlardı. Çünkü her şeyden önce Santa - Maura önündeki Türk gemileri ile Mustafa Paşa idaresinde Apulya'ya gönderileceği söylenen ve Avlonya'da hazırlanmakta bulunan 110 hafif ve 30 ağır gemiden mürekkep olan filo, onlar için endişe ve korku yaratıyordu. Ayrıca Sultan II. Beyazıd zamanında Osmanlılara karşı giriştiği mücadele, Venedik'i manen ve maddeten o kadar sarsmıştı ki, bundan sonra Osmanlılarla dost kalmayı menfaatlerine daha uygun görüyordu.<sup>194</sup>

<sup>194</sup> E.Ziya Karal, a.g.c Cilt 5 s.842



Yavuz Sultan Selim, Venediklilerle anlaşma yaparak babası II. Beyazıt zamanında kendileri için tanınmış olan ticarî imtiyazları yeniden geri verdi. Bu durum, Venedik için çok iyi olmuştu. Çünkü devamlı savaşımlardan dolayı boşalmış olan hazinesini ancak bu suretle doldurabilirlerdi. Bunun haricinde, Osmanlıların her konuda kendilerine yardım edeceklerini umuyorlardı. Nitekim bundan sonra iki devlet arasında Napoli aleyhine olmak üzere çok ilgi çekici müzakereler cereyan etti. Bu arada Venedik de, Şah İsmail'in ısrarla istediği yardımı reddetti. Hatta Papa'nın vaat ettiği büyük ve önemli menfaatleri de dikkate alıp Osmanlılar aleyhine harekete geçmedi. Aksine Çaldıran zaferinden dolayı Yavuz Sultan Selim'i tebrik etti. Böylece, Osmanlılar ile Venedik arasında uzunca bir süre devam edecek olan dostluk münasebetleri geliştirilmiş oldu. Bunun üzerine iki devlet arasında 1517 tarihinde yeni bir anlaşma imzalandı.

#### **4.3.4.2. Osmanlı - Macar İlişkileri**

Yavuz Sultan Selim Doğu'yu emniyete almak için giriştiği mücadelenin bir Macar tehdidi nedeniyle boşa çıkmaması için Macarlarla iyi geçinmeye çalıştı. Bu yüzden, Macaristan'la olan siyasî münasebetleri ihlal edecek küçük çapta bazı hudut çekişmeler olduysa da bunlar ciddiye alınmayarak harple sonuçlanacak müdahalelerde bulunulmadı. Bütün bu ufak çatışmalara rağmen Yavuz Sultan Selim, Macaristan'la anlaşma yaparak, gümrük vergisini % 5'e den, % 2'ye indirdi ve bu suretle Macarların Avrupalılarla birleşerek Osmanlıya tehdit oluşturmasını engelledi.

#### **4.3.5. Yavuz Sultan Selim'in Denizcilik Politikası**

Yavuz Sultan Selim, kendisine sunulan bir dünya haritasına baktıktan sonra şöyle der:

*"Bu dünya bir padişah için ne kadar da küçükmüş!"<sup>195</sup>*

<sup>195</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e. s.304

Bu sözlerden anlaşılacağı üzere Yavuz Sultan Selim dünya imparatoru olmayı hedefleyen bir hükümdardır.

Dünya hükümdarı olmak için düzenlediği Mısır seferine yardımcı olmak maksadıyla, birtakım Osmanlı filosu Rodos, Kıbrıs ve Girit sularını sıkı bir tarassut altında tuttu. Osmanlı filosu aynı zamanda bütün Mısır, Filistin, Suriye ve Adana sahillerinin deniz yollarını kesmek ve muhafaza etmek maksadıyla, 1516 yılında İskenderun'dan hareket ederek Mısır abluka altına aldı. Türk korsanlarını hizmete alan Osmanlı Donanması bütün doğu Akdeniz'in kontrolünü eline aldı. Böylece Mısır, Venediklilerden yeterli yardımı alamadı ve Osmanlı İmparatorluğunun kara ordusu karşısında kudreti kırıldı.

Mısır'ın Suriye kıyısında ileri deniz dayanağı olan Trablus ile Beyrut, Sayda ve diğer birçok kale donanma tarafından alındı. Yavuz Sultan Selim çölü geçerek Salihyeye vardığı zaman, Nil limanları alınmıştı ve donanmayı Deltayı zapta hazır buldu.

21 Ocak 1517 sabahı başlayan Ridâniye Muharebesi, Osmanlı ordusunun başarısıyla sonuçlandı ve 22 Ocakta Kahire fethedildi.

Mısır Memluk Sultanlığı'nın ortadan kaldırılması, Osmanlı Devleti'ne Suriye, Filistin, Mezopotamya, Hicaz ve Afrika'da Mısır gibi, çok zengin ülkeyi kazandırdı. Venedikliler, Kıbrıs adasının vergisi olarak Memluk Sultanı'na verdikleri 8.000 duka altını da bundan böyle, Osmanlılara vermeye başladılar. Mısır'ın fethi, ekonomik yönden belirgin yararlar sağladı.

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethinden sonra Kızıldeniz vasıtasıyla Hint Okyanusu'na ulaşan Osmanlılar böylece yeni bir dünyaya açılmış oldular. Karşılarında ise, coğrafi keşifler sonucunda bölgeye gelerek baharatın vatanı olan Hindistan ve Uzakdoğu'ya hâkim olma mücadelesine girişen Portekizlileri buldular. Osmanlılar, Akdeniz'de ticaretin merkezi haline gelmiş olan Suriye ve Mısır limanlarını ele geçirerek Doğu Akdeniz kıyılarını hâkimiyetleri altına aldılar.



Memlûk Devleti'ni ortadan kaldırıp güneyi ve bir manada da güney doğu cephesini emniyet altına alan Yavuz Sultan Selim, Avrupa işleri ile yakından ilgilenme fırsatı buldu. Papa X. Leo'nun, papalık makamına gelişinden sonra Hıristiyanlık âleminin fikir, düşünce ve hareketlerinde, Osmanlılar aleyhinde büyük bir değişiklik meydana geldiğini fark eden Yavuz Sultan Selim, batıda kendi aleyhinde yapılan hareketleri çok yakından takip etmeye başladı. Ülkesinin geniş sahillere sahip olmasından dolayı yapılacak herhangi bir tecavüzü önlemek için çaba gösteren Yavuz Sultan Selim, siyasî çabaları ile haçlı ordusunu durdurmayı çalışıyordu. Ancak bunun yeterli olmadığını biliyordu. Ayrıca, ülke sahillerinin Kızıldeniz'e ulaşması, dönemin güçlü ülkesi Portekiz tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştı. Bu durum karşısında ülkesinin kıyılarını ancak güçlü bir donanma ile koruyabileceğini anlayan Yavuz Sultan Selim, güçlü bir donanma meydana getirmek için hemen harekete geçti. Bu maksatla Yavuz Sultan Selim, Haliç'te eskiden mevcut tersanenin Galata'dan Kâğıthane'ye kadar genişletilmesine ve onlarca gemi inşa tezgâhı kurulması için Piri Paşa'ya emir verdi. Tersanenin genişletilmesiyle alakalı olarak padişah ile sadrazam Piri Paşa arasında şöyle bir konuşma geçmiştir.<sup>196</sup>

Padişah bir gece uykusuz kalarak o sırada bütün bu ahvali tahattur ile Çaldıran muharebesinde vezaret derecesine terfî etmiş Piri Paşa'yı huzuruna çağırır ve şöyle hitap eder:

*"Eğer bu akrepler (Hıristiyanlar) denizi gemilerle setr ediyorlarsa, eğer Venedik Doğu'nun, Papa'nın, Fransa ve İspanya krallarının bayrakları Rumeli sahillerinde temevvüç ediyorsa buna sebep ancak senin betaetin ve benim müsamahamdır. Lakin ben herhalde kuvvetli ve kesretli bir donanma sahibi olmak isterim"* der.

Piri Paşa şu cevabı verir :

*"Padişahım siz bu kulunuzun arz etmek istediğim şeyi benden mukaddem beyan buyurdunuz. Yarın arz için huzur-ı şahanelerine girdiğim zaman vüzerayı ve hususan beni takdir ediniz. Hemen bir tersane inşası ve kendi masrafımızla beşyüz harb gemisi teçhizini ferman buyurunuz. Frenkler bu tedarikatı haber alır almaz korkuya*

<sup>196</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e. s.311, Rasim Örneç, Deniz Harp Tarihi s.346

*düŖeceklerdir. Göreceksiniz ki tezgâhların ikmalinden kırk kadırganın denize tenzilinden evvel birbirine sebkatle muahedatın tecdidine ve vergi tediyesine geleceklerdir. Ŗu suretle bu teçhizat masarifinden kısmı-ı küllisi onların altınlarıyla tediye olunacaktır”<sup>197</sup>*

Sultan Selim’in bu fermanıyla işe koyulan Piri Reis yardımıyla Haliç Tersanesi’ni 500 gemi yapabilecek kadar genişletti ve Galata’dan Hasköy’e varıncaya kadar 160 büyük bina ile Divanhane yaptırdı. 1518 yılında 200’ü kadırga olmak üzere 250 gemi yapılmasını emretti. Bu dönemde İstanbul Tersanesi Venedik Tersanesi ile birlikte dünyanın en büyük sanayi merkezi haline geldi.<sup>198</sup>

Yavuz Sultan Selim, donanmayla ilgili hazırlıkları sadece kıyılarını haçlılardan korumak için yapmadı. Cihangir padişahı olma arzusuyla öteden beri batıya büyük bir sefer planlıyordu. Bu seferi de doğuyu emniyete aldıktan sonra yapacaktı. Ancak yapacağı seferi kendinden başka kimse bilmiyordu. Kimi tarihçilere göre bu seferi, Türk gemicilerine ticaret yapma imkânı vermeyen Rodos şövalyeleri üzerine yapacaktı. Kimi tarihçilere göre ise bu sefer Osmanlı için Roma’da organize edilen Haçlı ordusuna karşı hazırlanıyordu.<sup>199</sup> Yavuz Sultan Selim hazırlıklar tamamlanmadan hastalanarak 2 Ağustos 1520 tarihinde vefat etti.

## **4.4. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi (1520-1566)**

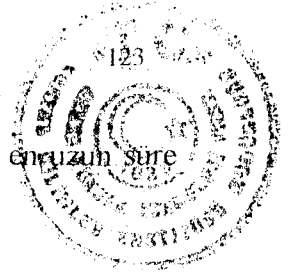
### **4.4.1. Kanuni Sultan Süleyman**

Dünyanın “muhteşem”, Türklerin ise “Kanûnî” adıyla andığı Kanunî Sultan Süleyman, bizzat ordusunun başında çıktığı on üç büyük sefer sonunda, babasından devraldığı 6.557.000 kilometrekarelik Osmanlı toprağını 14.893.000 kilometrekareye ulaştırdı. 27 Nisan 1495 tarihinde, babası Yavuz Sultan Selim’in vali olarak bulunduğu

<sup>197</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e. cilt. 1, s.382

<sup>198</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e. I.Cilt, s. 485-486.

<sup>199</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. 4.Cilt. s.501-502



Trabzon'da doğan Kanuni Sultan Süleyman, 1520 yılında tahta çıktı ve en uzun süre saltanat süren Osmanlı padişahı oldu.<sup>200</sup>

Tarihçilerin ittifakı ile "Cihan Padişahı" olarak kabul edilen Kanuni Sultan Süleyman'ın yaşadığı asra, Türk asrı denmektedir. Kanunî, pek çok bakımdan eşine ender rastlanan bir devlet başkanıydı. Bütün dünyanın servetleri ayakucuna hediye diye getirilen Kanuni Sultan Süleyman, bir savaşla bir devleti ortadan kaldıran, dünyanın bütün devlet başkanlarına emirlerini dikte ettiren bir padişahı. 46 yıllık saltanatının çoğunu savaş meydanlarının derdi ve cefasıyla geçiren Kanuni Sultan Süleyman, saltanat süresinin en az on yılını kar, kış, yağmur ve tehlike altında olan savaş meydanı otağında harcadı.<sup>201</sup>

Kanunî döneminin parlaklığı, yalnız, fetihlerinin büyüklüğüne bağlı değildir. Türk-İslâm medeniyeti de her alanda en yüksek seviyesine, bu dönemde ulaşmıştır. İlimde Zenbilli Ali Efendi, Kemal Paşazâde, Ebussuud Efendi; edebiyatta, kendisi başta olmak üzere, Bâkî, Fuzulî; sanatta, Mimar Sinan; tarihte, Mustafa Selanikî, Celalzâde, Nişancı Mehmed Paşa; coğrafyada Pirî Reis; denizcilikte Barbaros Hayreddin Paşa, Seydi Ali Reis, Pirî Reis ve Turgut Reis; devlet adamlığında Lütfî Paşa ve Sokullu Mehmet Paşa, asrın dev simalarıdır.

Kültür hareketleri, bu dönemde inanılmaz boyutlara ulaştı. Osmanlı-Türk edebiyatında ilk defa görülecek olan tezkere vadisi, bu padişah zamanında ortaya çıktı. Sehî ve Latifî gibi tezkireciler, eserlerini ilk ona sundular. Bu, imparatorluğun dört bir yanındaki ses veren şâirleri bir arada görmek demektir. Bizzat kendisi de şâir olup, Muhibbî mahlâsı ile şiirler yazdı ve dîvanı, 2800'ü aşkın gazeli ile, döneminde, Zâtî'den sonra ikinci büyük dîvan şâiri olarak ortaya çıktı.

Kanuni Sultan Süleyman'ın tahtta kaldığı 46 yıl içinde Osmanlı İmparatorluğu en yüksek noktasına ulaştı. Kanuni Sultan Süleyman, Zigetvar Kalesi'nin fethi sırasında, 7 Eylül 1566'da harp meydanındaki otağında öldü. Türk milletinin binlerce yıllık hayatında erişebildiği en yüksek noktayı temsil eden Kanunî Sultan Süleyman Han, birbiri ardına dâhiler çıkaran Osmanoğlu ailesinin de zirvesini teşkil ediyordu. Ondan

<sup>200</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt. s.503-505

<sup>201</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt. s.507-508



sonra da zaman zaman kudretli padişahlar çıkacak, fakat kuruluşun bu yana devam edip gelen dehâ zinciri artık gevşemiş olacaktır.

#### 4.4.2. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Denizcilik Faaliyetleri

1520 yılında tahta oturan Kanuni Sultan Süleyman'ın ilk seferi Macaristan Seferi'dir (1521). Kanuni Sultan Süleyman döneminin güçlü devleti Macaristan, mensup olduğu Katolik mezhebiyle Balkanlar ve Orta Avrupa'da Osmanlı için en büyük engeldi. Macaristan ordu bakımından da Avrupa'da çok güçlüydü. Bu çağın iki güçlü devleti, 29 Ağustos 1526 tarihinde, Mohaç'da karşı karşıya geldi. Macar kuvvetlerinin taarruzuyla başlayan Mohaç Meydan Muharebesi Kanuni Sultan Süleyman'ın zaferiyle sonuçlandı. Bu muharebe ile Orta Avrupa'daki Macar gücü kırıldı ve Osmanlı Devleti Avusturya ile sınırdış oldu.

Mohaç zaferinden hemen sonra rotasını Rodos Adası'na çevirerek oraya da bir sefer tertipledi. Avrupalılar, XV. Yüzyılın sonlarında başlayan keşif hareketleri sayesinde denizlerde güçlerini arttırmışlar, Akdeniz'deki Rodos, Kıbrıs, Girit, Malta gibi adalara hâkim olmuşlardı. Kanunî döneminde Rodos adası, Sen Jan şövalyelerinin elindeydi. Şövalyeler korsanlık yapıyor, Türk donanmasına ve ticaret gemilerine zarar veriyorlardı.

Rodos Seferi'nde, Osmanlı donanmasını, Yavuz Sultan Selim döneminde devlet hizmetine giren ünlü korsan Kurdoğlu Muslihüddin Reis yönetti. Emrinde 138 savaş ve 350 taşıma gemisinden oluşan Osmanlı filosu ile 25 gemiden oluşan Mısır filosu bulunan Kurdoğlu, uyguladığı başarılı bir tabiiye ile, ele geçirilmesi çok zor olan bu adayı 20 Aralık 1522 tarihinde fethetmeyi başardı.

Yapılan anlaşma ile Saint Jean Devleti'nin elinde bulunan çevredeki Herke, İlyaki, İncirli, İstanköy, Leros, Sömbeki, Kalimnos, Alimnia adaları ile Anadolu kıyısında Bodrum, Tahtalı ve Aydos Kaleleri de Rodos ile beraber teslim alındı ve bu adalar bir Sancak yapıldı. Böylece Saint Jean Şövalyeleri'nin 216 yıldır tarikat üzerinde kurulu Korsan Devleti son buldu ve Şövalyeler adayı terk ederek





Trablusgarp'a, 1530 yılından sonra ise Malta'ya yerleşti. Ayrıca bu fetih sonrası, Doğu Akdeniz Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrolü altına girdi.

Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı Bahriyesi, her alanda olduğu gibi Avrupa'nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma geldi. Kanuni Sultan Süleyman döneminde, Osmanlı deniz gücünün gelişmesinde, Türk denizci korsanların yeri çok büyüktür. O dönemdeki korsanlığı, günümüz eşkıyalığı ile karıştırmamak gerekir. O dönemde korsanlık, Osmanlıların kara askeri teşkilatındaki akınlardan bir benzeri olup, tamamen devletin denetim ve gözetimi altında yürütülen ve kanunsuz bir eşkıyalık hareketini ifade etmeyen bir hareket tarzıdır<sup>202</sup>. Özellikle Barbaros Hayrettin Paşa ve Turgut Reis, Oruç Reis, Seydi Ali Reis gibi Türk korsanlarının Akdeniz'deki faaliyetleri ve fetihleri sayesinde Akdeniz bir Türk gölü haline gelmiş, Kızıldeniz'de de hâkimiyet sağlanmıştır. Bu dönemde Türk donanması Akdeniz'in tartışmasız en güçlü donanması olmuştur.

Kanuni Sultan Süleyman dönemindeki denizcilik faaliyetlerini, bu dönemde yaşayan ünlü korsanların hayatını inceleyerek görmek, o dönemin ve Osmanlı'nın deniz savaş ve mücadelelerini anlamak için daha doğru olacaktır.

#### **4.4.3. Kanuni Sultan Süleyman Döneminde Büyük Türk Denizcileri**

##### **4.4.3.1. Aydın Reis (?-1535)**

Kanuni Sultan Süleyman döneminin önemli denizcilerinden biri olan Aydın Reis aslen Karamanlı olup Kemal Reis'in Türk donanmasına kazandırdığı şahsiyetlerinden biridir.

Osmanlı donanmasında gemi kaptanlığı vazifesindeyken Sultan İkinci Bayezid'in emriyle Memluklu Sultanlığı hizmetine girdi. Ustası Kemal Reis'in vefatı (1511) üzerine Kuzey-Batı Afrika'ya geçerek Oruç Reis'le birlikte deniz savaşlarına

<sup>202</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.c. 4.Cilt, s.501-502



iştirak etti. Cezayir'in fethine katıldı. Oruç Reis'in ölümünden sonra Barbaros Hayreddin Paşanın maiyetinden ayrılmadı.

Barbaros, on beş gemilik bir filoyu Aydın Reis'in emrine verip İspanyol zulmü altında inleyen Müslümanları kurtarmaya gönderdi. İspanyollar tarafından "Şeytan Döven" adı verilen Aydın Reis, Endülüs'e giderken rastladığı beş İspanyol gemisini ele geçirdi. Güney İspanya kıyılarına vardı. Oliva Limanında Müslümanları gemilere bindirip yola çıktı. Balear Takım Adalarından Formentera'da muhacirleri karaya çıkarıp kendisini takip eden İspanyol donanması komutanı Portundo'nun filosuna hücum etti. Yedi İspanyol gemisini ele geçirdi. İspanyol komutan ve kaptanları çarpışmada öldü. İspanyol amiral bayrağını da ele geçiren Aydın Reis, muhacirleri alarak Cezayir'e döndü. Barbaros tarafından Cezayir donanması kaptanlığı ile taltif edildi. On parçalık bir filoyla Barbaros'un mektubunu ve hediyeleri takdim etmek üzere İstanbul'a gönderildi. Arkadaşları ile birlikte Kanuni Sultan Süleyman Hanın huzuruna kabul edilip iltifatlarına mazhar oldu.<sup>203</sup>

Daha sonra Barbaros'un Kaptan-ı deryalık vazifesiyle İstanbul'a gitmesi üzerine Aydın Reis seferler tertip edip İspanyol zulmünden Müslümanları kurtarmaya devam etti. 1534 yılında Barbaros Hayreddin Paşa ile birlikte Tunus seferine iştirak etti. 1535 yılında Beledül-Unnab'da (Bone) vefat etti.

#### 4.4.3.2. Salih Reis

Edremit yakınlarında, Kazdağı'nda doğan Salih Reis gençliğinin ilk yıllarında Oruç Reis'in yanına girdi. Oruç Reis'le kardeşi Hızır Reis (Barbaros Hayreddin) tarafından yürütülen Cezayir harekâtına katıldı ve büyük başarılar gösterdi. Barbaros'un kaptan-ı derya olmasından sonra Salih Reis de Cezayir sancakbeyi oldu (1533). Osmanlı donanmasına bağlı olan korsan gemilerinin başında Akdeniz'deki İspanya ve Avusturya Gemilerine karşı sürekli ve başarılı saldırılarda bulundu. Bu

<sup>203</sup> Necmettin Olgaç Dz. Mk. Bnb. Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış s.175; Aydın Taneri Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri s.238

sırada Korsika limanlarından birinde Andrea Doria'nın baskınına uğrayarak Turgut Reis'le birlikte esir oldu<sup>204</sup>.

Salih reis, üç yıl esir hayatı yaşadktan sonra, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Cenova Doçuna, Turgut Reis'le Salih Reis'i serbest bırakmadığı taktirde 100 parçalık donanmasıyla Cenova şehrini yakıp yıkacağını bildirmesi üzerine serbest kaldılar.

1522 yılında Preveze savaşı sırasında Osmanlıları sag kanadına komuta eden Salih Reis "Preveze Zaferi"nin kazanılmasında büyük rol oynadı. Barbaros öldükten sonra Turgut Reis'le birlikte Tunus üzerine yapılan bütün deniz seferlerine katıldı ve büyük başarılar elde etti.<sup>205</sup>

1553 yılında Fas'a saldırdı ve bu devletin başında bulunan sultan II. Muhammed'i, Osmanlı egemenliğini kabul ve Fas'ın Osmanlı devletine bağlı olduğunu ilan etmek zorunda bıraktı. Bu başarı üzerine "Fas Fatihisi Salih Paşa" olarak ün yapan Salih Reis, daha sonra, Osmanlı egemenliğinden kurtulmaya çalışan sultan II. Muhammed'i tahttan indirerek idam ettirdi ve yerine oğlu I. Abdullah'ı getiren Salih Reis, birkaç sefere daha katıldıktan sonra, 1557 yılında emekliye ayrıldı.<sup>206</sup>

#### 4.4.3.3.Seydi Ali Reis (?-1562)

Büyük bir Türk amirali olan Seydi Ali Reis aynı zamanda coğrafya ve matematik bilginidir. İstanbul'un fethinden sonra Sinop'tan gelerek buraya yerleşen denizci bir ailenin oğlu olan Ali Reis, Galata'da dünyaya geldi. Dedesi ve babasının tersane kethüdası olması nedeniyle küçük yaşta tersane hizmetine girdi.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın yanında yetişen Seydi Ali Reis, tersane kethüdası olduğundan bir deniz hareketinde bağımsız olarak kumandanlık yapmadı. Rodos'un fethine (1522) ve daha sonra Akdeniz'de cereyan eden bütün deniz savaşlarına Barbaros'un yanında katıldı. Bu savaşlarda batı Akdeniz bölgesini çok iyi öğrenen Ali Reis, Preveze Deniz Savaşı'nda Osmanlı donanmasının sol tarafına komuta ederek

<sup>204</sup> Rasim Örneç. a.g.e. s.333-336

<sup>205</sup> Rasim Örneç, a.g.e. s.342-343

<sup>206</sup> Tefik İnci. a.g.e. (Dz.K.K. Dergisi Eki) s.356

büyük yararlıklar gösterdi ve bu savaştan sonra adı daha çok duyulmaya başlandı. Trablusgarp'ın fethiyle biten harekâta kaptan-ı derya Sinan Paşa ve Turgut Reis'in emrinde çalıştı (1551)<sup>207</sup>.

Kanuni Sultan Süleyman tarafından, Portekiz donanmasıyla girdiği deniz savaşını kaybeden Murat Reis'in yerine Hint kaptanlığına atandı ve Basra'daki donanmayı Süveyş'e getirmekle görevlendirildi. 15 gemiyi derhal tamir ettirerek uygun deniz mevsimi için beş ay bekledi ve donanması ile Basra'dan ayrıldı (1554). Basra'dan aldığı 15 kadirga ile Süveyş'e doğu yol alırken Horfakan şehri açıklarında 25 parçalık Portekiz donanmasıyla karşılaştı. Yapılan çarpışmada Portekizliler bir gemi kaybedip geri çekilince yoluna devam etti.<sup>208</sup>

Maskat yakınlarında 34 parçalık bir Portekiz donanmasının saldırısına uğradı. Güney Arabistan sahillerinde dağların denize dik inmesinden faydalanarak, gemilerini Portekiz donanmasıyla kıyı arasına soktu, savaş başladığı zaman dağların kestiği rüzgâr sebebiyle Portekiz donanmasının yelkenli gemileri hareketsiz kaldı, kürekli gemileriyle hızlı hareket ederek düşmanın sayı üstünlüğünü yok etmeye çalıştı. Yapılan savaşta Portekizlilerin altı gemisi batırıldı, Osmanlı donanmasının da beş gemisi battı, biri de yandı (1554).

Umman sahilindeki Zufar limanı geçilerek Şihr şehri hizasına gelince, günbatısı yönünden fil tufanı denilen bir fırtına çıktı. Çıkan fırtına yüzünden Seydi Ali Reis kalan dokuz kadirgalık donanmasıyla birlikte kıyıda uzaklaşmak zorunda kaldı. Fırtınaya kapılan, günlerce denizde çalkalanan gemiler doğuya doğru sürüklenerek Hindistan kıyılarına, Gücerat sultanlığının Demen kalesi önüne gelebildi, burada üç gemi karaya vurdu. Portekiz donanmasının onu yakalamak için dolaşması nedeniyle geri kalan gemilerdeki top ve levazımı bırakarak elindeki altı gemiyle Surat limanına girdi.

Seydi Ali Reis buradan Gücerat'ın başkenti Ahmedabad'a gitti. Harap gemilerle Süveyş'e ulaşmak imkânsız olduğundan, kalan gemiler satılıp karadan İstanbul'a dönülmesine karar verildi. Seydi Ali Reis Gücerat sultanı Ahmet Han tarafından iyi

<sup>207</sup> Tevfik İnci, a.g.e. s.361

<sup>208</sup> Tevfik İnci, a.g.e. s.363, Rasim Örnek, a.g.e. s.349

karşılandı. Daha sonra adamlarından bir kısmı Gucerat Sultalığı'nın emrine girdi. Seydi Ali Reis, Ahmedabad'tan Sind memleketinin başkenti Multan'a, oradan Lahor'a, bu şehirden de Delhi'ye gelerek Timur oğullarından Hümeyun Şah'ın huzuruna çıktı(1555).

Hümeyun şahın ölmesi üzerine Afganistan - İran yoluyla Anadolu'ya hareket etti (1556). Bundan sonra Kabil, Semerkant, Buhara, Meşhet şehirlerinde hükümdarları gördü.

Buhara civarında Özbeklerin saldırısına uğradı ve yaralandı. İran da Meşhet valisi tarafında tutuklandı, daha sonra serbest bırakılarak Şah I.Tahmasp'a gönderildi. Bir süre göz hapsinde kaldıktan sonra Anadolu'ya geçmesine izin verildi ve Şah'ın Kanuni Sultan Süleyman'a yazdığı bir mektubu da alarak Kazvin'den ayrıldı (1557). Aynı yıl Bağdat'a ulaştı. Böylece Basra'dan çıkışından 3 yıl 7 ay sonra tekrar Osmanlı ülkesine dönmüş oldu.

Seydi Ali Reis, 1557 yılı Mayıs ayı başlarında İstanbul'a vardı ve Edirne'de bulunan hükümdarın yanına gitti. Süveyş donanmasının uğradığı kayıptan dolayı padişah'tan af diledi. Dolaştığı yerlerde görüştüğü hükümdarların verdiği 18 nameyi sundu; Ali Reis mahvolmuş bir donanmanın sorumlusu olmakla beraber, başına gelen olağanüstü olaylar kabul edilerek suçlu görülmedi. Önce Müteferrika yapıldı, sonra Diyarbakır tımar defterine tayin edildi. Bir süre şehzade Selim'in hizmetinde çalıştı; Galata Hassa gemi reislerinden biri oldu (1560). Son görevi bilinmeyen Seydi Ali Reis, 1562 yılında İstanbul'da öldü.

Denizcilikteki ününün yanı sıra denizcilik, coğrafya, astronomi ve matematik konularında da yetki sahibiydi. Aynı zamanda bir bilim adamı olan Seydi Ali Reis'in bu konularda bıraktığı eserler şunlardır:<sup>209</sup>

- Mirat-ı Kainat (Kainatın Aynası),
- Hulasat el-Heyyet (Kısa astronomi),

<sup>209</sup> Bir Heyet, *Bilim Tarihinin Giriş*, Nobel Yayın, s.121



- Kitap el-Muhit fi İlm el-Eflak ve'l-Buhur (Felekler ve Denizler biliminde okyanus kitabı)
- Mir'at el-Memalik (Ülkelerin Aynası).

Son iki eser batı dillerine de çevrilmiştir. Başından geçen olayları anlatan Mirat-ül-Memalikin (Memleketlerin Aynası) adlı seyahatnamesi donanmasının akıbetini ve emrindeki adamların hesabını veren bir müdafaname gibi kabul edilebilir.

Ali Kuşçu'nun matematiğe ait kitabını, 1549 yılında “Hülasat-ül-Heyyet” adıyla Türkçe'ye çevirdi. Beş makale ve 120 fasıl halindeki Mirat-ül-Kainat (Kainatın Aynası) astronomi ilmine aittir. Katibi mahlasını kullanan Seydi Ali Reis'in şürleri de bulunmaktadır.<sup>210</sup>

#### 4.4.3.4. Murat Reis (?-1603)

Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı donanmasına giren Murat Reis denizciliğe Cezayir'de korsanlıkla başladı. Turgut Reis'in yanında yetişti. Piri Reis, Murat Ali Reis komutasında birçok savaşlarda bulunarak yararlıklar gösterdi.

Preveze Deniz Savaşına, Turgut Reis kumandasında, reis olarak katıldı. Savaşta gösterdiği başarı ününü arttırdı. Bu tarihten sonra Turgut Reis'in yanından ayrılmadı. Onunla deniz savaşlarına katıldı.

Başarılarından ötürü Necit'te Katif sancakbeyliğine getirildi. Bu sırada Osmanlılar Hint seferlerine başladı. Kanuni Sultan Süleyman ilk defa Hadım Süleyman Paşa kumandasında bir donanma gönderdi. Portekiz baskısı altında ezilen Hintli Müslüman tacirler ilk seferde Osmanlılara yardım etti. Hadım Süleyman Paşadan sonra Hint kaptanlığına Piri Reis getirildi. Bu sırada Katifte bulunan Murat Reis, Basra körfezinin Lahsa kıyısında küçük bir liman şehri olan Katye sancak beyliğine tayin edildi. Piri Reis Portekizlilerle yaptığı savaşta yenilince donanmayı Basra'da bırakarak geri döndü (1552). Hint seferinde başarısızlığa uğraması yüzünden idam edilen Piri Reis yerine, 1552'de Mısır kaptanlığına Murat Reis atandı.

<sup>210</sup>Bir Heyet, Bilim Tarihine Giriş, Nobel Yayın s.124; Tevfik İnci, a.g.e. (Dz.K.K. Dergisi Eki),s.368  
Abidin Daver, a.g.e. s.412



Divan Murat Reis'i Hint kaptanlığına getirdi ve Piri Reis'in Basra'da bulunan donanmasını onartarak Kızıldeniz'e götürmesi emrini verdi. Murat Reis 26 parça gemiyi onarttı. Bunlardan sekizini hareket için Basra'da bırakarak geri kalan 18 parça gemiyle Şattularap'tan yola çıktı. Basra körfezini geçerek Hürmüz boğazından Aden körfezine çıktı, Umman kıyısında seyretmeye başladı. Burada 25 gemiden kurulu Portekiz donanmasıyla karşılaştı. Yapılan savaşta her iki taraf da kesin bir sonuç alamadı. Birkaç Portekiz gemisi batırıldı. Murat Reis iki gemisini kaybetti. Savaşın umidini kesen Portekizliler Hindistan'a doğru çekildiler.

Savaş gücü kırılan Murat Reis bunları takip edemediğinden hasara uğrayan gemilerle Kızıldeniz'i geçmenin güçlüğüne anlayarak Basra'ya döndü. Osmanlı Hükümeti bu olayı başarısızlık sayarak Hint kaptanlığını Murat Reis'ten aldı. Görevi Seydi Ali Reis'e verdi (1554). Murat Reis de Akdeniz'de başka bir göreve tayin edildi. II. Selim ve III. Murat zamanlarında bir çok deniz savaşına katıldı. I. Ahmed zamanında Mora Sancakbeyi oldu.

Son olarak Kıbrıs'ın Baf limanı önünde Maltalılarla savaştı. "Kara Cehennem Cengi" denen bu savaş, Osmanlılar kazanarak 10 Malta gemisinden 6'sını esir aldılarsa da çarpışmalarda Murat Reis şehit oldu ve Rodos'a gömüldü.

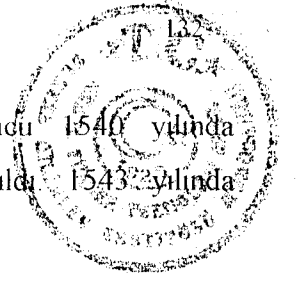
#### 4.4.3.5. Turgut Reis (1485–1565)<sup>211</sup>

Anadolu'nun Menteşe (Muğla) yöresinden yoksul bir aileden gelir. Bodrum yarımadasının batısında bulunan Karabağ köyünde dünyaya gelen Turgut Reis önceleri çobanlık yaptı. Sonra bir korsan gemisine levent yazıldı. Genç yaşta levent olarak Akdeniz'de korsanlığa başladı ve kısa bir süre sonra reisliğe yükseldi. Gittiği Cezayir'de Barbaros Hayreddin'in hizmetine girdi.

Barbaros ile birlikte katıldığı Preveze Deniz Savaşında (28 Eylül 1538) yedek donanmaya komuta etti ve görevini başarıyla yerine getirdi. Venediklilerin ele geçirdiği Dalmaçya kıyısındaki Castelnuavo kalesini geri aldı.

<sup>211</sup> Osman Öndes/Ernie Bradford, Turdut Reis Malta Kuşatması ve Son Sefer. Aksoy Yayıncılık, s.15-35

Korsika'da Salih Reis ile birlikte uğradığı baskın sonucu 1540 yılında Cenovalılara esir düştü. Üç yıl gemilerde forsa olarak çalıştırıldı. 1543 yılında Cenova'yı kuşatan Barbaros tarafında ikisi de kurtarıldı.



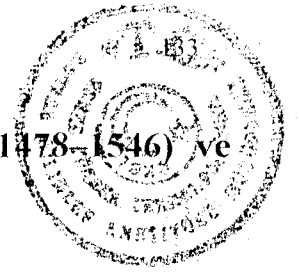
Barbaros'un desteğiyle yeniden bir donanma kurarak Akdeniz'de korsanlığa başladı. Napoli Körfezine üslenen İspanyol gemilerini batırıldığı gibi, körfez kıyısındaki yerleşim yerlerinden çok sayıda tutsak aldı. Tunus'ta Küçük Sirte Körfezi'ndeki Cerbe adasını kendisine üs yaptı, Güney Tunus'ta birçok kıyı kent ve kasabalarına egemen oldu. İspanyol donanması Cerbe Adasını bir baskınla kuşattıysa da, Turgut Reis gemilerini yağlı kızaklarla adanın arka tarafına indirerek düşmandan kurtulmayı başardı. Bu baskının ardından donanmasını çeşitli Fas limanlarına üsledi.

Turgut Reis, 1551 yılında İstanbul'a çağırılarak kendisine Karlı ili sancakbeyliği verildi. Kanuni Sultan Süleyman, Trablusgarp alınırca buraya onu beylerbeyi atayacağını söyleyerek Trablusgarp fethi için Turgut Reis'i görevlendirdi. Turgut Reis, Trablusgarp'ı fethetmeyi başardı ancak, beylerbeyliğine kendisi yerine Hadım Murat Ağa getirildi. Kendisini çekemeyenler yüzünden gerektiği şekilde mükâfatlandırılmadığı için, Osmanlılara kırılarak 1552 yılında Akdeniz'e açıldı.

Turgut Reis, iki yıl süreyle denizlerde ve kıyı kentlerine yaptığı baskınlarda önemli başarılar sağlayarak 15.000 kadar tutsak ve çok sayıda ganimetle İstanbul'a döndü. Gösterdiği bu başarılarından sonra 1554 yılında Trablusgarp beylerbeyliğine atandı. On bir yıl bu görevde kaldı.

Kaptanıderya Piyale Paşa ile birlikte birçok sefere katılan Turgut Reis Cerbe savaşında da bulundu (1560). 1565 yılında, 80 yaşındayken donanmanın komutanı olarak katıldığı Malta kuşatması esnasında, kaleden atılan bir mermi ile şehit oldu ve Trablusgarb'daki türbesine gömüldü.





#### 4.4.3.6.Hızır Reis (Barbaros Hayreddin Paşa) (1478-1546) ve Preveze Deniz Savaşı<sup>212</sup>

Hızır Reis 1478 yılı dolaylarında Midilli'de doğdu. Aslen Vardar yencesinden olan babası Yakup Ağa, bir Osmanlı sipahisiydi ve 1461 yılında Midilli'nin fethi sırasında Fatih Sultan Mehmet ile birlikteydi. Asıl adı Hızır olduğu halde Barbaros ve Hayreddin lakaplarıyla tanınır. Batılılar havuç rengine çalan kırmızı sakalından dolayı, ağabeyi Oruç'a verdikleri "Barbarossa" adını daha sonra Hızır için de kullandıklarından Barbaros diye tanınmış, Hayreddin lakabını ise kendisine Yavuz Sultan Selim takmıştır.

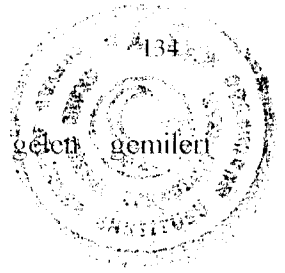
Hızır Reis'in İshak ve Oruç adında iki ağabeyi ve İlyas adında bir kardeşi vardı. İshak Midilli'de çalışıyordu. Oruç ve Hızır Reis deniz ticareti yapmakta idiler.

Küçük kardeşleri İlyas'ı da yanına alarak Şam ve Trablus arası sefer yapan Oruç Reis'in gemisi Rodos şövalyeleri tarafından yağmalandı. İlyas şehit edildi ve Oruç Reis esir edilerek Rodos'da zindana atıldı. Oruç Reis'i fidye vererek kurtarmaya çalışan Hızır Reis buna muvaffak olamadı ise de Oruç Reis bir fırsatını bularak kaçtı. Bu hadiseden sonra Oruç Reis korsanlığa başladı.

Selanik Körfezi dolaylarında başlayan ticaret hayatı, kardeşi Baba Oruç'un Rodos şövalyelerine esir düşmesiyle sekteye uğradı. Baba Oruç'u kurtarmak için Bodrum'a gelen Hızır Reis, daha sonra Midilli'ye geçerek ticaret hayatına devam etti. Geleceğin Barbaros Hayreddin Paşa'sı olacak olan Hızır Reis bir süre daha ticarete devam etti.

I. Selim'in, kardeşi Korkut'un Osmanlı toprakları dışına kaçmasına engel olmak için kıyılarda yasaklamalar getirmesi üzerine Hızır Reis, 1510 yılında Tunus ve Trablusgarb arasındaki Cerbe Adası'na gitti. Beraberce Tunus Beyi'ne müracaat ederek ganimetlerin beşte birini ona vermek şartıyla Halk-ül Vâd kalesinde barınmak

<sup>212</sup> M. Ertuğrul Düздаğ, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatıraları:s. 30-40, F. Fazıl Tülbentçi, Barbaros Hayrettin Geliyor,s. 80-100, Barbaros'un Hatıraları, Türk Denizciler Sendikası, s.9-15, Afif Büyüktuğrul, U/A Denizcilik Geleneği Ve Deniz Tarihindeki Şeref Muharebeleri, s.123-135



için 1512 yılında anlaşma yaptılar ve Avrupa ülkelerinden gelen gemileri yağmalamaya başladılar.

Hızır ve Oruç Reis'in Ceneviz, Venedik, Fransız, İspanyol ticaret ve harp gemilerine karşı kazandıkları başarı üzerine hem kuvvetleri hem de servet ve şöhretleri arttı.

Bazı Arap kabile ve şehirlerinin ileri gelenlerini kendilerini yardıma çağırarak, Akdeniz'de korsanlık hareketlerini genişlettiler. Bunlar, gerek zâlim Arap beylerine ve gerekse İspanyol veya Cenevizli müstevlilere karşı yardım istiyorlardı. Nitekim 1513 yılında Becâye, Ciceli, 1514 yılında Şirşel'i ve 1516 yılında da Cezayir fethedildi. Cezayir'i geri almak için işbirliği yapan bir İspanyol donanması ile bir arap ordusu mağlup edildi.

Hızır Reis, 1515 yılında Yavuz Sultan Selim'e gönderdiği hediyelerle sarayda resmi olarak tanınıp, bilinir oldu. Padişah'tan yardım alan Barbaros Hayrettin Paşa, sahip olduğu donanmayla ispanyollarla savaştı. İspanyollarla işbirliği yapan Tenes ve Tlemsen'i fethetti. Fakat düşmana sığınan Tlemsen beyi, İspanyol kuvvetleriyle tekrar hücumla geçti. Bu savaşta Oruç Reis şehit olunca Cezayir Devleti'nin başına Hızır Reis geçti.

Oruç'un ölümünden sonra Cezayir şehri dışındaki ülkeler Hızır Reis'in elinden çıktı. Hızır Reis, Cezayir'i almak üzere gelen bir ispanyol donanmasını perişan etmeyi başarınca Cezayir şehri elinde kaldı.

1518 yılında Yavuz Sultan Selim'e bir elçi göndererek zapt ettiği toprakların Osmanlı Devleti'nin bir eyaleti olarak kabul olmasını istedi. Bu isteği kabul eden Padişah, Hızır Reis'e Beylerbeyliği pâyesi ve Anadolu'dan asker toplama izni verdi. Ayrıca Yavuz Sultan Selim, Hızır Reis'e maddi yardımlarda bulunduğu gibi Barbaros Hayrettin ismini de verdi.

Barbaros Hayreddin'in bu şekilde Osmanlı Devleti'nin bir paşası olarak valilik etmesi düşmanlarını telâşa düşürdü. Önce Tunus ve Tlemsen beyleri birleşerek büyük bir ordu ile Cezayir'e yürüdüler. Cezayir'in içinden elde ettikleri adamları da Türkler



aleyhine ayaklandıldılar. Fakat Barbaros Hayreddin Paşa ayaklanmayı başından beri Tunus ve Tlemsen beylerini de durdurdu. Kısa bir süre sonra ise İspanyollar kırk gemilik bir donanma ve binlerce askerle tekrar hücumu geçtiler (1519). Barbaros Hayreddin Paşa karşısında bunlar da mağlup olmaktan kurtulamadı ve ellerinde kalan çok az gemiyle kaçtı. Fakat Barbaros Hayreddin Paşa Tunus Beyi'nin ordusu ile yapılan savaşın iyi bir netice vermemiş olması üzerine gemileri ve kendine bağlı reisleriyle Cicel'e çekildi. Cezayir'i kendiliğinden terk etti.

Barbaros Hayreddin Paşa, 1520'den sonraki yıllarda, bütün hristiyanlık dünyasını şaşkırtan fevkalâde zaferler kazandı. Akdeniz'deki bütün türk ve öteki müslüman korsanlar onun emrine girmek için Cicel'e koştular. Kısa zamanda kırk teknelik bir donanma kuruldu. Kısa bir süre içinde bütün meşhur denizciler Barbaros Hayreddin Paşa'nın emri altına girdi.

Barbaros Hayreddin Paşa, yeterli derecede kuvvetlenince Cezayir üzerine yürüdü. Kendisine taraftar olan ileri gelen Cezayir'lilerden de yardım görerek şehri tekrar zapt etti. Barbaros Hayreddin Paşa'ya vaktiyle ihanet etmiş olan Cezayir Beyi İbn-i Kadı öldürüldü. Şirşel ve Tenes tekrar alındı. Tlemsen hakimi Abdullah vergi vermeyi reddedince 1523 yılında üzerine asker sevk edilerek vergiye bağlandı.

Cezayir'in kontrol altına alınmasından sonra, şehre çok yakın mesafede bulunan bir adadaki Penon (Sen Pavlo) kalesini almaya teşebbüs etti. Bu kale ispanyolların elinde bulunuyor ve müslümanlara zulm edip sevap kazanmak için pazar günleri şehri topa tutuyorlardı. Barbaros gelmeden önce ise Cezayir'i haraca bağlamış idiler.

İspanyolların teslim olmayı reddetmeleri üzerine kale 1525 yılında havaya uçurulup fethedildi. Barbaros Hayreddin Paşa kaleyi tamamen yıktırarak çıkan taşlarla adayı sahilden ayıran denizi doldurttu. Böylece gemilerin sığınabileceği bir liman meydana geldi.

Birkaç gün sonra kaleye yardım etmek üzere gelen on teknelik bir İspanyol filosu, kaçmak isterken tutularak tamamen esir alındı.



Aynı yıl Barbaros Hayreddin Paşa'nın, Aydın Reis idaresinde olarak sefere yolladığı Türk korsanları Marsilya ve Nis sahillerini basıp esir ve ganimetler aldıktan başka İspanya kıyılarını korumak üzere kendilerini arayan onbeş teknelik bir filoyu da tamamen esir ederek Cezayir'e döndüler.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın kazandığı bu zaferler, hıristiyanları mateme uğuyordu. Kaptanların gönderdikleri şikâyet mektupları ve bizzat gelen şikâyetçilerin verdiği kara haberler, o sırada Almanya, İtalya, Hollanda ve İspanya tahtlarına sahip olan imparator beşinci Karl'ı (Şarlken) bir meclis toplamaya mecbur etti.

Prens, şövalye, kardinâl, ileri gelen komutan ve kaptanların katıldığı toplantıda İspanyol ve Fransız filolarının birleşerek Barbaros Hayreddin Paşa üzerine gitmeleri kararlaştırıldı. Kurulacak olan donanmanın başına ise devrin Hristiyan kaptanlarının en meşhuru Andrea Doria getirildi.

Andrea Doria, Afrika kıyısında bir hareket üssü elde etmek için önce 40 parçalık bir donanma ile Şirşel'e çıkarma yaptı ise de şehrin müdafileri tarafından mağlup edildi. Birçok ölü ve esir bırakarak kaçmaya mecbur kaldı.

Barbaros Hayreddin Paşa ise Andrea Doria'yı karşılamak üzere Akdeniz'e açılmış fakat karşılaşmamıştı. Şirşel'de olduğunu haber alınca peşinden gitti. Fakat Andrea Doria kaçarak İspanya limanlarına sığındı.

Akdeniz'de karşısına çıkacak kimse kalmayan Hayreddin Paşa bu sırada hıristiyan zulmüne karşı ayaklanmış olan Endülüs müslümanlarına yardıma gitti ve 70 bin müslümanı Afrikaya geçirerek kurtardı.

Barbaros Hayreddin Paşa 1533 yılında Kanunî Sultan Süleyman tarafından bir hatt-ı hümayun ile İstanbul'a çağırıldı. Barbaros Hayreddin Paşa, yerine evlatlığı Hasan Ağa'yı bıraktı. Yanına meşhur 19 reisini alarak mükemmel bir donanma ile yola çıktı. Yolda Mesina açıklarında karşılaştıkları 18 gemilik bir filoyu mağlup ederek yaktılar. Bu sırada Koron'da bulunan Andrea Doria Preveze'ye sığındı.



1533 yılı ortalarında Hayreddin Paşa'nın donanması büyük bir başarıyla ve şenliklerle İstanbul limanına geldi. Birkaç gün sonra Barbaros Hayreddin Paşa Kanunî Süleyman'ın huzuruna kaptanları ile birlikte kabul edildi.

Daha sonra, bu sırada Halep'te bulunan Sadrazam İbrahim Paşa'nın daveti üzerine onun yanına gitti. Orada merasimle Cezayir Beylerbeyliği pâyesi ile Kaptân-ı Deryalığa nasip edildi. Halep'e at sırtında yirmi iki günde gidip dönen Barbaros Hayreddin Paşa, o kış İstanbul tersanelerinde 61 pare gemi inşa ettirdi.

1534 yılı ilkbaharında 80 parçalık bir donanma ile Akdeniz'e açıldı. Santa Luka, Sidraro, Fondi ve İsperslonga şehir ve kalelerini zapt ve tahrip etti. Haçlılar üzerinde yeteri kadar korku uyandırdıktan sonra Tunus'a döndü.

Halk-ül Vâd kalesini ve Tunus'u aldı. Kayruvan'a çekilen Tunus Beyi Hasan'ın üzerine onbin kişilik bir ordu ile yürüdü. Bu seferde otuz topu çekirmek için yeterli sayıda hayvan bulamayınca top kundakları üzerine yelken taktırmış ve bu çözüm yöntemiyle ünü daha artmıştı. 1534 yılında Tunus beyini mağlup ederek kabileleri itaat altına almayı başardı.

Tunus'un zaptı Avrupa'da büyük yankılar uyandırdı. Tunus Beyi'nin Alman imparatoru ve İspanya kralı beşinci Karl'dan yardım istemesi üzerine 1535'de İmparatorluk, Papalık, İspanya, Napoli, Ceneviz, Malta ve Portekiz kuvvetlerinden meydana gelmiş 300 gemi ve 24 bin kişilik ordu Halk-ül Vâ'de karaya çıktı. Burayı bir müddet müdafaa eden Barbaros Hayreddin Paşa daha sonra Tunus şehrine çekilerek müdafaya devam etti. Fakat gerek şehri kuşatan ordunun üstün kuvveti ve gerek içerdeki 4000 civarında bulunan hıristiyan esirin boşanarak şehrin içinde karışıklık çıkarmaları üzerine orayı terk etti. Barbaros Hayreddin Paşa, düşman kuvvetlerini yarararak Bâbüzzünnap limanına oradan da gemilerle Cezayir'e döndü. Tunus'a giren Haçlı ordusu şehri günlerce yağma ve halkını katletti.

Cezayir'e gelir gelmez 35 teknelik bir donanma ile derhal denize açılarak İspanya kıyılarına baskınlar verdi. Minorca adasının Mahon limanını, Mayorka adasının Palma kalesini ve şehrini tahrip edip yaktı. Yolda Tunuslu esirleri Avrupa'ya



taşıyan haçlı gemilerini esir alıp müslümanları kurtardı. Büyük ganimetler ve pek çok esirle Cezayir'e geri döndü.

Avrupa'nın, Tunus zaferi'nin kutlamalarını tamamlamadan, Hızır Reis'in Avrupa sahillerine yaptığı bu yeni darbeler Avrupa halkını iyice korkuya ve ümitsizliğe sevk etti.

Kanunî tarafından tekrar İstanbul'a çağırılan Hayreddin Paşa, 1536 yılında, Napoli üzerine yürüyecek olan Fransızlara denizden yardım etmek ve harekâtı idare etmekle vazifelendirildi. Bunun üzerine Barbaros Hayreddin Paşa, donanması ile Toranto yakınlarında karaya çıkarma yaparak Kastro kalesini zapt etti. Ancak kuzeyden Napoli üzerine gelecek olan Fransız kuvvetlerini göremediğinden geri döndü.

#### **4.4.3.6.1. Preveze Deniz Zaferi (28 Eylül 1538)<sup>213</sup>**

Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa, 1538 yılının kış ve bahar aylarını, Kanuni Sultan Süleyman'ın emriyle İstanbul'da kalarak yeni bir donanmanın inşası hazırlıklarıyla geçirdi. O sırada Almanya imparatorluğu İspanya krallığı ile Papa ve Venedik hükümetleri, harp halinde buldukları Osmanlı devletine karşı bir antlaşma yapmış bulunuyorlardı.

7 Haziran 1538 tarihinde Barbaros Hayreddin Paşa, kırk parça kadırga ile ikinci Adalar Denizi seferine çıkmak zorunda kaldı. Sefer zamanı geldiğinde; padişah emriyle vezirlerin kendi keselerinden inşa ettirmekte oldukları 100 gemiden sadece onu tamamlanmış geri kalan doksan tanesi henüz bitirilememişti. Barbaros Hayreddin Paşa bu gemiler bitirilmedikçe denize çıkmak niyetinde değildi. Fakat Salih Reis komutasındaki 20 geminin muhafazasında Mısır'dan getirilmekte olan Hint hazinesini ele geçirmek isteyen Andrea Doria'nın 40 kadırga ile Girit sularına geldiği haber alınmıştı. Bunun üzerine Barbaros Hayreddin Paşa, kırk gemilik filosuna üç bin tüfek endaz yeniçeri ile ümeradan Kocaeli Sancakbeyi Ali, Teke Sancakbeyi Hürrem, Sayda

<sup>213</sup> F. Fazıl Tülbentçi, Barbaros Hayrettin Geliyor s.209; M. Ertuğrul Düzdağ, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatıraları s.176; A.HKn Güneş, Preveze Deniz Zaferinin Türk Ve Dünya Tarihindeki Yeri, H.A.K Yayını, İstanbul s.96



Sancakbeyi Ali ve Alaiye Sancakbeyi Mustafa beyleri, cümle askerleriyle beraber olarak İstanbul'dan ayrıldı. Barbaros'un denize açıldığını haber alan Andrea Doria derhal o sulardan ayrılarak İtalya sahillerine gitti.

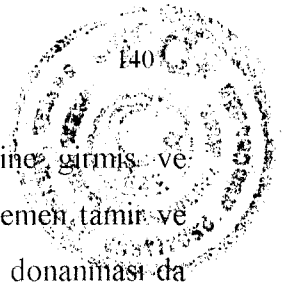
Barbaros Hayreddin Paşa komutasındaki türk gemileri evvela İmroz adasına giderek daha önce orada batmış olan bir gemiden çıkarılan on yedi topla gemiler takviye etti. Buradan Sporad adalarına yelken açıldı ve ilk olarak Avrupa korsanlarına yataklık eden Skiatos adası zapt edildi. İstanbul'da inşası biten 90 gemi ile Hint hazinesini İstanbul'a teslim eden Salih Reis komutasındaki yirmi kadirga da bu adaya gelerek Barbaros'a katıldı.

Bu sularda seferlere devam eden Barbaros Hayreddin Paşa, diğer adaları da teker teker düşmandan temizledi ve yedi gemi dolusu ganimet ve esiri İstanbul'a gönderdi. Daha sonra Girit adasına çıkarma yapılarak adanın içlerinde bir kısım kaleler zapt etti. Bu harekât sonunda da elde edilen çok miktardaki ganimet ve on beş bin esir de İstanbul'a yollandı.

Barbaros Hayreddin Paşa, buradan Rodos istikametinde bulunan Kerpe adasına giderek bu adayı ve Kaşot adacığını zapt etti. Daha sonra İstanköy adasına giderek, adaların korunmasına memur edilen Salih bey komutasındaki filo ile birleşti.

Beş ay içinde yirmi beş ada zapt eden ve Venedik'in Ege deniziyle alakasını tamamen kesen Barbaros Hayreddin Paşa'nın bu son seferi üzerine; Papa III.Paul'un teşvikiyle uzun zamandan beri hazırlanmakta olan Haçlıların donanmasının teşkili ve Türk donanmasına karşı çıkarılması işi çabuklaştırıldı.

Barbaros Hayreddin Paşa İstanköy adasındayken, Haçlıların hazırlıklarını tamamladıklarına dair bazı haberler almış ve Eğriboz adasına geldiği zaman Andrea Doria komutasındaki muazzam bir haçlı donanmasının 22 Eylülde Korfu adasında toplandığını ve oradan Preveze'ye taarruz ederek kaleyi kuşattığını öğrenmişti. Bunun üzerine bir gönüllü filosunu Turgut Reis'in komutasında keşif maksatlı öncü gönderdi ve kendisi de donanmasıyla arkadan yola çıktı.



Türk donanması 23 Eylül'de Preveze'ye gelerek Arta körfezine girmiş ve harekete hazır bir durumda demirlemiş bulunuyordu. Barbaros kaleyi hemen tamir ve tahkim ettirmeye başladı. 25 Eylülde Andrea Doria komutasındaki haçlı donanması da Preveze önlerine gelerek ve körfez ağzının iki mil kadar açığında mevki aldı.

Haçlı donanması her bakımdan çok üstün durumda bulunuyordu. İspanya-Portekiz krallıkları 80 kalyon, Venedik cumhuriyeti 10 kalyon ve 70 kadirga, Papalık hükümeti 36 kadirga, Saint-Jean şövalyeleri 10 kadirga, Cenova hükümeti 1 kalyon, 52 kadirga ve diğer bazı Hıristiyan hükümetleri 49 kalyon olmak üzere toplam 308 parça gemiden oluşuyordu. Bu miktara 300 parça yük ve taşıt gemisi de eklenince haçlı ordusu, toplam 608 gemiyi buluyordu. Bu gemilerden 15-20 kadarı karaka denilen çok büyük tekneler olup, 2000 personeli bulunmaktaydı. Düşmanın 2500-2594 topu ve 60.000 kadar askeri vardı.

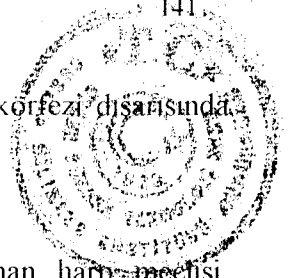
Buna karşılık Türk donanması 122 parça kadirga ve firkate sınıfı gemilerden kurulmuştu. 366 top ve 3.000 yeniçeri ile beraber 8.000 savaşçı asker taşıyordu.

Barbaros donanmasının ileri gelen komutanlarıyla kendi gemisinde bir harp meclisi kurdu. Bu toplantıda, komutanlarının karaya asker ve top çıkarılması hususundaki isteklerini önce uygun bulmadı, fakat düşmanın gece preveze boğazından içeri girmek istediğini haber alınca, sahile bazı toplar koydurttu. Ayrıca gönüllü alayından Murat, Turgut, Güzelce Mehmet, Sadık ve bazı reisler birkaç parça gemiyle körfez dışına çıkararak düşmanı ürküttü.

27 Eylülde birkaç yörük düşman kadirgası Preveze boğazına gelip donanmamız cihetine toplar atarak nümayişte bulununca, Barbaros, Preveze boğazından çıkıp, haçlı donanmasına meydan okudu. Donanmamız, tabil ve nakkareler çalarak dışarı çıktı. Altı mil açıldıktan sonra savaş nizamına girerek hilal şeklinde bir dizi teşkil etti. Bütün gemiler, başlarında bulunan üçer topu ateşleyerek düşmana saldırmaya başladı. Saldırının şaşkınlığıyla Andrea Doria yanlış manevra yapmış ve donanmasını pek müşkül bir duruma sokmuştu. Barbaros, bundan hemen faydalanarak 40 gemilik bir filoyu ileri sürüp, Haçlı donanması ikiye bölmek istedi. Bu tehlikeli durum üzerine, Andrea Doria donanmasına ricat emri vererek gemilerini Korfu istikametine çekti.



Karanlık bastığı için düşman izlenemedi. Türk donanması da Arta körfezi dışarısında ve Preveze önlerinde mevki aldı.



O gece Barbaros Hayreddin Paşa'nın başkanlığında toplanan harp meclisi, düşmanın ezici üstünlüğüne rağmen, savaşa zorlanıp, kesin bir sonucun alınmasına kara verdi.

Türk donanması gece yarısından sonra hareket ederek, Paksos adası önlerine geldiği zaman, keşif gemileri Aya Mavri adasının güneyindeki incir limanında (Porto Figo) düşman donanmasının direklerinin görüldüğünü bildirdi.

Günün ilk ışıkları etrafı aydınlatırken, Haçlı donanması, Türklerin gelmekte olduğunu görmüş, Hayreddin Paşa'nın üstün cüret ve cesareti Andrea Doria'yı şaşırtmıştı. Derhal kurulan harp meclisinde, Andrea Doria bir hücumu taraf olmadığı halde, filo komutanlarının söz dinlememeleri üzerine harbi kabule mecbur kalarak, donanmasını Preveze'ye doğru harekete geçirdi.

Bu sırada Türk donanması sahil tarafında bir dizi halinde ilerliyor ve gittikçe düşman donanmasına doğru gelmeye başlayarak bir gün evvelki gibi hilal şeklindeki savaş nizamına girmiş bulunuyordu. Donanmamızın savaş hattı üç filodan meydana gelmişti. Ortadaki filoya Barbaros komuta ediyor, öz oğlu Hasan ve manevi evladı diğer Hasan Reisler bu filoda bulunuyordu. Sağdaki filo, Kazdağlı Salih Reis'in, soldaki ise devrin büyük coğrafya ve matematik bilginlerinden Seydi Ali Reis'in komutasındaydı. Hilal şeklindeki savaş nizamının arka tarafında bulunan gönüllü filosuna Turgut Reis komuta ediyor ve Murat Reis, Güzelce Mehmet Reis ile Sadık Reis de bu filoda bulunuyordu.

Düşman donanması borda nizamında olup, gemiler büyüklüklerine göre birbirinin arkasında üç kat halinde yer almışlardı. Bu hattın ilki kalyonlarla karakalardan, ikincisi kadırgalardan ve üçüncüsü de küçük gemilerden meydana geliyordu. Bu duruma nazaran öndeki kalyon ve karakalardan kurulu ağır filo, bir nevi siper görevi görüyor, Doria ikinci hattı teşkil eden kadırgalar filosunun başında bulunuyordu.



Ertesi yıl Kataro ağzındaki Nova kalesi de Hasan ve Turgut Reis'ler tarafından zapt edilince Venedik sulh istemeye mecbur kaldı. Böylece Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyeti tamamlanmış oldu.

Hayreddin Paşa'nın Preveze zaferi düşmanları tarafından da takdir edildi. Beşinci Karl, onu bütün Kuzey Afrika'nın hükümdarı olarak tanıyacağını bildirerek Osmanlılardan ayrılmaya teşvik etti. Barbaros'un bunu kabul etmemesi üzerine ise 400 gemi ve 30 bin askerle bizzat imparator, maiyetinde Andrea Doria ve Meksika'yı istila eden Fernando Cortez ile birlikte 1541 yılında Cezayir'e hücum etti. İspanya, İtalya, Almanya ve Malta şövalyelerinin en meşhurlarının da katıldığı bu büyük haçlı donanması, Barbaros Hayreddin Paşa'nın yerine bıraktığı Hasan Ağa tarafından bozguna uğratıldı. Hasan Ağa'nın emrinde bin tanesi Türk olmak üzere 9 bin kişilik bir kuvvet vardı. Havanın da bozması üzerine haçlı donanması perişan olarak geri döndü.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın idaresindeki Türk donanması 1543 yılında Fransızlarla müşterek hareket etme emrini aldı. Tam bir keşmekeş içinde bulunan Fransız donanmasından pek istifade edemeden (Çünkü Fransızlar barut fiçisinden çok şarap fiçisi getirmişlerdi) Nis zapt etmeyi başardı. Fakat Barbaros Hayreddin Paşa, kuvvet ve cephane yetersizliği yüzünden Nis müdafaa edemeden geri çekilmek zorunda kaldı. Bu sefer sırasında Barbaros Hayreddin Paşa Cenova'da esir bulunan Turgut Reis'i de kurtardı.

Barbaros Hayreddin Paşa donanma ile, beşinci Karl'ın İspanya ve İtalya topraklarına hücumlar yaparak onu Fransa kralı Fransua ile barışa mecbur ettikten sonra 1544 yılında İstanbul'a döndü. Dönerken Fransa'da bulunan müslüman esiri ve pek çok ganimet malını da beraberinde getirdi.

Kaptan paşaların pîri Barbaros Hayrettin Paşa, İstanbul'da iki yıl daha yaşadıktan sonra 1546 yılında vefat etti. Kendi kabiliyeti ve iradesi ile Osmanlı Devletinin Kaptan-ı Derya'lığına yükselen Barbaros, Oniki yıl süreyle bu görevi icra etti. Emrindeki donanmayı zaferden zafere ulaştırarak devlete koca bir eyalet bağladı ve Osmanlı sınırlarını Fas'a kadar uzattı.



#### 4.4.3.7. Piyale Paşa (?–1578)

14 yıl Kanuni Sultan Süleyman döneminde 1553'den 1567 yılına kadar Kaptan-ı Deryalık yaptı ve önemli zaferler kazandı. Küçük yaşlarda Enderun'a verildi ve burada eğitim görerek Kapıcıbaşı olarak saraydan çıktı. Kanuni Sultan Süleyman döneminde, 60 gemiden oluşan bir donanmanın başında, Fransa'ya yardım için Akdeniz'e açılan Piyale Paşa Fransızlarla birleşerek 1555 yılında Piombino'yu kuşattı. Ancak kış yaklaşınca kuşatmayı keserek İstanbul'a döndü. Daha sonraki yıllarda Akdeniz'in batı kıyılarında donanmasıyla sefer yaparak 1556 yılında Oran'ı, 1557 yılında Kuzey Afrika'da bulunan Bizerte'yi, 1558 yılında Majorka adasında bulunan Ciudadela'yı fethetti.<sup>214</sup> 1560 yılında Karlı Sancak Turgut Reis'inde yardımıyla haçlı donanmasını yenerek Cerbe adalarını geri aldı. Daha sonra Akdeniz'de seferlere devam eden Piyale Paşa, İspanya İtalya ve Fransa sahillerinde 67 kadar küçük adayı ele geçirdi, İspanya Kralı II. Filip'in donanmalarını harab etti ve ünlü kumandanlarını esir aldı.<sup>215</sup> Turgut Reis'le birlikte Malta Kuşatması'na da katılan Piyale Paşa, kayınpederi I.Selim Padişah olunca Kaptan-ı Derya'lıktan alınıp 3. Vezirliğe atandı. Kıbrıs Fethine katılarak büyük başarılar kazanan Piyale Paşa, II. Vezirliğe terfi ettiği 1578 yılında vefat etti.

<sup>214</sup> Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi Cilt 5, s.950

<sup>215</sup> TSK Tarihi, a.g.c. s.253



## 5. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN DURAKLAMA DÖNEMİNDE (1566–1683) TÜRK DENİZ KUVVETLERİ

### 5.1. Sultan II. Selim Dönemi (1566–1574)

#### 5.1.1. Sultan II. Selim

Kanuni Sultan Süleyman'ın vefatından sonra 30 Eylül 1566 tarihinde yerine geçen oğlu Sultan II. Selim, Osmanlı İmparatorluğu'nun 11 nci sultanıdır. Anadolu'nun çeşitli yerlerinde sancak beyliği yaptıktan sonra tahta oturan II. Selim, 1566–1574 yılları arasında padişahlık yaptı.<sup>216</sup>

Kanunî Sultan Süleyman'ın ölümü ile muhteşem padişahlar ve onların hamleleri sona ermekle birlikte, devletin karalarda üstünlüğü, iç denizlerde hâkimiyeti ve sosyal düzeni bir süre daha bütün kudretiyle yaşadı.

II. Selim zamanında da Osmanlı donanması Akdeniz'e hâkim bulunuyordu. Bu hâkimiyet öyle bir şekil almıştı ki, Akdeniz'in Hıristiyan millet ve devletleri Türklerin denizde yenilmez olduğu kanaatine varmışlardı.

Bu dönemde İngiliz, Fransız, İspanyol ve Portekizliler Akdeniz'deki Türk denizcilerin tekeline kıramadıkları için keşif hareketlerine devam ederek Hindistan'a ve Afrika'ya uzanan deniz yollarını bulmaya çalışmışlardır. Bu çalışmalar yeni kıtanın (Amerika'nın) keşfiyle birlikte çok kısa zamanda neticesini vermiş, Avrupalıların Akdeniz ticaretine olan ihtiyacı büyük ölçüde azalmıştır.

Özellikle 1 Ağustos 1571 tarihinde Kıbrıs'ın fethi Osmanlı donanmasının Doğu Akdeniz'e tamamen hâkim oluşunun kanıtıdır. 7 Ekim 1571 tarihinde meydana gelen İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı'nda Osmanlıların mağlup olmasına rağmen

<sup>216</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.c. s.429

Osmanlı donanması, Kılıç Ali Paşa'nın 16 yıl süren Kaptan-ı Deryalığı esnasında en güçlü dönemini yaşadı.



### 5.1.2. Sultan II. Selim Döneminde Denizcilik Faaliyetleri

1566 yılında tahta çıkan Sultan II. Selim döneminin önemli denizcilik olayları Kıbrıs'ın fethi, İnebahtı'da yaşanan Donanma bozgunu ve Hint denizinde Açe Müslüman sultanlığına askeri yardım seferi oldu.

1569 yılında Uluç Ali Reis Halkulvatı Fransızlardan zaptederek Tunus'a hakim oldu. Artık Doğu Akdeniz'de Osmanlı gemilerinin tam kontrolü altına girdi.

Osmanlı Devleti, Doğu Akdeniz'de ticaret yollarını korsanlardan temizlemek ve hac yolunu güvenliğe almak amacıyla Kıbrıs Seferi'ne karar verdi.

#### 5.1.2.1. Kıbrıs'ın Fethi

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethinden sonra kendisine Doğu Akdeniz hâkimiyeti yolu açılan Osmanlı İmparatorluğunun Akdeniz hâkimiyeti Kanuni Sultan Süleyman zamanında sağlanmış, bazı adaların ve askeri bakımdan önem arz eden ülkelerin fethi tamamlanmıştı. Coğrafi bakımdan çok büyük önemi olan Kıbrıs ve Girit Adaları henüz fethedilememişti. Sıkıştırıldıklarında Kıbrıs'a sığınan korsanlar, deniz ticaret gemilerine ve hacca giden yolcu gemilerine saldırarak yol güvenliğini yok ediyor ve sürekli bir tehdit unsuru oluşturuyordu. Ayrıca Güney Anadolu, Suriye ve Mısır'a yapılması muhtemel bir düşman saldırısında da adanın üs olarak kullanılması tehlikesi vardı. Dolayısıyla, Kıbrıs Adası Venediklilerin elinde kaldığı müddetçe Doğu Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetinin tam olarak tesisi mümkün olmayacaktı. Bu nedenle Kıbrıs ve Girit Adaları'nı da alması askerî ve siyasî bir zorunluluk haline gelmişti.

Kıbrıs'ın Ortodoks olan yerli halkı Venedik yönetimince Katolik olmaya zorlanıyor, ağır vergiler altında eziliyor ve Venediklilerin topraklarında angarya

usulüyle çalışmak zorunda bırakılıyordu. Osmanlı Devleti'nin adaletli yönetimini bilen halk, fırsat buldukça İstanbul'a heyetler göndererek kendilerinin bu zulümden kurtarılmasını istiyordu.<sup>217</sup>



Osmanlı Devleti'nin Girit ve Kıbrıs Adaları'na olan ilgisini gören ve bu iki ada elinden gittikten sonra büyük devlet olma vasfını kaybedeceğini bilen Venedik yönetimi, bir taraftan Osmanlılarla iyi geçinmeye çalışıyor, diğer taraftan da Avrupa'da Osmanlılara karşı girişilen hareketleri el altından destekleyerek ikiyüzlü bir politika takip ediyordu.<sup>218</sup>

Başlıca gelirini korsanlıktan sağlayan Venediklilerin zorba idaresi karşısında ada halkının sürekli yardım talepleri, II. Selim'e şehzadeligi döneminde Mısır'dan gönderilen hediyelere el konulması ve 1563 yılında Mısır Hazine defterdarının bindiği geminin yağmalanması üzerine bu tür gasp, yağmalama ve taciz hadiselerine son verilme için yapılan girişimlerin sonuçsuz kalması ve Kıbrıs'taki Hala Sultan Türbesi'nin güvenceye alınması gayesiyle adaya bir sefer düzenlenmesi kaçınılmaz hale geldi.<sup>219</sup>

Bu arada Sultan II. Selim, Kıbrıs Seferi sırasında diğer ülkelerle problem çıkmaması için bir takım siyasi ve askerî girişimlerde bulunmuş; 1568 yılında Avusturya'yla sekiz yıllık barış, 1569 yılında Fransa'yla II. Kapitülasyon ve 1570 yılında da Rusya'yla dostluk anlaşmaları imzalamıştı. İlâveten, Klis ve Hersek sınırlarında güvenlik artırıcı önlemler alıp donanmayı güçlendirmek için girişilen faaliyetleri de hızlandırmıştı.<sup>220</sup>

İstanbul'daki sefer hazırlıklarını fark eden Venedik Elçisi Antonio Barbaro, bir yandan durumu Venedik Senatosu'na bildirerek önlem alınmasını isterken, diğer yandan da olayı Sokollu nezdinde protesto etti. 1570 yılının Şubat ayında Sokollu Mehmed Paşa ile Venedik Elçisi Barbaro görüşmelerde bulunmak üzere Venedik'e ikinci bir elçinin gönderilmesinde anlaştı.

<sup>217</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. 4.Cilt, s.500-505

<sup>218</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. s.511

<sup>219</sup> E.Ziya Karal, a.g.e. Cilt 5 s.613

<sup>220</sup> E.Ziya Karal, a.g.e. Cilt 5 s.615

11 Şubat 1570 tarihinde Venedik'e gönderilen Divân-ı Hümayûn Çavuşlarından Kubad Çavuş, götürmüş olduğu notayı 18 Mart 1570 tarihinde Venedik Senatosu'na sundu. Ültimatom niteliği taşıyan notada; "Kıbrıs Adası'nın Venedik'e 2.000 mil uzaklıkta olduğu, Dalmaçya bölgesinde Venedikliler'in Osmanlı sınırlarına saldırdığı, Akdeniz'de tüccar ve hac gemilerine saldıran korsanların Kıbrıs'a sığındığı ve Venedikliler için gereksiz olan bu adanın ellerinde tutulmasının dostluğa sığmayacağı" belirtilerek; "bu gibi olayların önlenmesi ve barışın korunması için teminat olmak üzere adanın Türklere terkedilmesi" istenmekte "Aksi halde savaşın kaçınılmaz olacağı" sert bir dille bildirilmekte idi. Senato bunu reddetti. Kubad Çavuş Senato'nun olumsuz cevabını 5 Mayıs 1570 tarihinde İstanbul'a getirdi.<sup>221</sup>

Durumun vehametini kavrayan Venedikliler, Avrupa devletleriyle temasa geçerek destek arayışlarına giriştiler. Bu teşebbüsler sonunda Papalık, Venedik ve İspanya, Osmanlı Devleti'ne karşı üçlü bir ittifak yapılmasını kararlaştırdı. Malta Şövalyeleri, Sicilya Krallığı, Genova Cumhuriyeti ve Savva Dükalığı da bu ittifaka birer ikişer gemiyle sembolik olarak katıldı.

Bir taraftan diplomatik faaliyetler sürerken diğer taraftan İstanbul'da sefer hazırlıkları bütün hızıyla aralıksız devam ediyordu. Kıbrıs Seferi'ne Serasker olarak Vezir Lala Mustafa Paşa, tecrübesine binâen de denizdeki donanma faaliyetine Vezir Piyale Paşa tayin edildi. 1570 yılının Mart ayı geldiğinde Osmanlı Donanması tedarik görüp üç filo halinde Ege ve Akdeniz'e hareket etti. 25 çektiriden oluşan İlk filo Murad Reis komutasında, 30 kalyon, 5 kadirgadan oluşan ikinci filo Piyale Paşa komutasında ve 36 kadirga, 12 çektiri 8 Mavna ve 80 nakliye gemisi ile donanmanın en büyük bölümünü oluşturan üçüncü filo da Kaptan-ı Deryâ Müezzinzâde Ali Paşa'nın komutasında Akdeniz'e sefere çıktı.<sup>222</sup> Serasker Lala Mustafa Paşa'nın da bulunduğu son filonun denize açılma törenine II. Selim bizzat katıldı.

Bu arada aralarında aldıkları karar gereği Girit'in Suda Limanı'nda birleşecek olan müttefik donanması, ittifaka dahil güçlerden sadece Venedik Donanması'nın bölgeye gelmiş olması dolayısıyla Osmanlı Donanması'na müdahale edemedi. 1570 yılının Ağustosunda bir araya gelebilen müttefik donanması değişik kısımlardan 206

<sup>221</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. 4.Cilt. s.500-505

<sup>222</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.c. cilt.1, s.208



gemi, 1300 top, 16000 asker ile 36.000 gemici ve kürekçiden oluşuyordu. Osmanlı Donanması ise; 180 kadirga, 10 mavna, 170 barça ile Karamürsel deniz parçalarından olmak üzere toplam 360 gemiden oluşuyordu.

Haziran ayında Fenike Limanı'na gelen Osmanlı Donanması, 20 günlük bir moladan sonra buraya sevk edilen Anadolu sipahileri ile 2 Temmuz 1570 tarihinde adaya ilk çıkarmayı yaptı. 3 Temmuz'da Tuzla'nın ele geçirilişinin ardından 27 Temmuz'da Lefkoşe kuşatıldıysa da, kalenin fethindeki gecikme ve güçlük dolayısıyla takviye olarak Donanma'dan getirilen kapıkulu ocaklarının da katılımıyla Lala Mustafa Paşa tarafından 9 Eylül 1570 tarihinde ancak fethedilebildi. Bu sırada müttefik donanması Meis adasına kadar gelmiş ve Lefkoşe'nin düştüğü haberini alarak geri dönmüştü.

Öte yandan Venedikliler boş durmuyor, hem Papalık nezdinde diplomatik destek arayışlarında bulunuyor hem de barış için Osmanlı Devleti'ne müracaat ediyordu. Sokollu Mehmed Paşa ise onların bu taleplerini ancak Magosa'nın fethinden sonra görüşmek üzere reddetti.

Lefkoşe'nin düşmesinden sonra Magosa dışında bütün Kıbrıs teslim oldu. 1570 yılının Ekim ayı ortalarında Magosa üzerine yürüyen Osmanlı ordusu şehri muhasara altına aldı. Kaleye deniz tarafından gelmesi muhtemel yardımın önünü kesmek ve ani düşman baskını ihtimalini yok etmek gayesiyle Piyale Paşa Rodos açıklarında bekliyordu. Ancak yaklaşan kış mevsimi dolayısıyla Piyale Paşa, Arap Ahmed Paşa komutasında kırk kadar kadirga bıraktıktan sonra adadan ayrıldı. Kıbrıs'ta ise yalnız Serdar Lala Mustafa Paşa kalmıştı. Kış mevsimi geçtikten sonra İstanbul'dan Müezzinzâde Ali Paşa ve Pertev Paşa kumandalarında iki donanma Akdeniz'e çıkarıldı. Bu donanmaların desteğini alan Lala Mustafa Paşa da Magosa'yı iyice sıkıştırdı. Nihayet Kale Komutanı Bragadino 4 Ağustos 1571 tarihinde beş maddelik anlaşmayla kaleyi teslim etti ve böylece Kıbrıs'ın fethi tamamlanmış oldu.<sup>223</sup>

<sup>223</sup> Deniz Tarihimize Ait Makaleler, Haluk Y. Şchsuvaroğlu, İstanbul. 1965 s.112





### 5.1.2.2. İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı (7 Ekim 1571) ve Sonuçları

Tarihimizde İnebahtı fakat batılıların tarihinde Lepanto Körfezi olarak bilinen yer, orta Yunanistan'ın güneyinde Korent Körfezi kuzeyinde bir liman kenti ve körfezinin adıdır. O yıllarda Korent Kanalı açılmadığı için giriş yeri sadece batıdan, Patras Körfezi tarafındaydı.

Osmanlı Donanması, 1571 yılının Ekim ayı başlarında, 300 civarında gemiden oluşan filo ile Girit Adası'nın Suda ve Hanya Limanlarına çıkarma yaparak tahrip ettikten sonra Adriyatik Denizi'ne gitti ve Venedik şehrini tehdit etti. Bu sırada Garp Cezayir Beylerbeyi Uluç Ali Reis'in de 20 gemiyle Osmanlı donanmasına katıldı. Sonra da bu denizin güneyinde ve Patras Körfezi'nin çıkışını kontrol eder durumda olan Kefalonya ve Korfu adalarını vurarak İnebahtı Körfezi'ne geldi.

Bu seyirde düşman donanmasına rastlanmadığı gibi nerede olduğu hakkında da bir bilgi bile alınmamıştı. Bu yüzden limana gelir gelmez de askerin çoğunun sahile çıkmasında bir mahzur görülmemişti. Ancak limanda yatarken alınan bir haberden, müttefik Donanmanın üç yüzden fazla kadırga, on iki mavna ve daha birçok gemi ile Kefalonya sahillerine yaklaştığı öğrenilmişti. Bu çok önemli haber üzerine derhal Pertev Paşa'nın başkanlığında bir " Harp Meclisi " toplandı.

Bu mecliste; İnebahtı Kalesi'nin altında savaşı kabul etmek veya açık denize çıkıp orada savaşmak gibi iki değişik hareket tarzı tartışıldı. Tartışmalar sırasında kara askeri Serdarı Pertev Paşa, gemilerde cenkçi ve kürekçi noksanlığı sebebiyle İnebahtı limanında savunma tertibi alınarak, düşmanın taarruz etmesi halinde savunma muharebesi yapılmasını önermiş, Uluç Ali Reis da bu öneriye katılarak savaş durumu hakkındaki fikirlerini şöyle özetlemişti.<sup>224</sup>

*"Donanma 6 aydır denizde dolaşmış ve harp harekâtı yapmıştır... Mürettebatı yorgun ve eksiktir; tekneler de bakım ve onarıma muhtaçtır... Bizim tarafımızdan istenmedikçe düşmanın bizi muharebeye sürüklemesine imkân olmadığından*

<sup>224</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e. cilt. 1, s.211

*verebileceğimiz en doğru karar İnebahtı (Lepanto) Kalesi'nin himayesi altında kalmak, mürettebatının tamamlanmasına ve gemilerin onarılmasına kadar muharebe yapmamaktır... Bu süre içinde savaş durumunun lehimize olarak çok değişmesi de mümkündür..."*

Ancak Kaptan-ı Derya Müezzinzade Ali Paşa bu öneriye şiddetle karşı çıkmış, düşmana taarruz etmesi için kesin emir aldığını beyan ederek, taarruz kararının alınmasını sağladı

Bu karar üzerine Uluç Ali Reis, taarruz edilecekse, sahilden uzakta taarruz edilsin, teklifinde bulunmuş ama bu teklifi de rağbet görmemişti. Bunun üzerine sakalını okşayarak;

*"Hani!...Hayrettin Paşa ile Turgutça ile cenk görenler niçin söylemezler? Bir gemiye top dokununca o gemi karaya gider, askerin nizamının bozulmasına neden olur."*<sup>225</sup> diye söylendiyse de kimseye dinlemedi.

Kıbrıs Adası'nın fethi üzerine, Venedikliler'in yaptığı baskı sonucu Papa V.Pius harekete geçerek; 25 Mayıs 1571 tarihinde, Venedik, Papalık ve İspanya Hükümetleri arasında Türkler aleyhine "Kutsal İttifak" adı altında bir anlaşma yaparak donanma meydana getirdi. Kutsal İttifak Donanması; İspanya Kralı II.Filip'in 23 yaşındaki kardeşi Amiral Don Juan komutasındaki İspanyol Donanması, Amiral Mark Antonio Coranna komutasındaki Papalık Donanması, Venedik Donanması, Malta Şövalyeleri ile Ceneviz, Toskana, Ferrara ,Parma ve Savua gibi küçük beyliklerin katkılarıyla oluşturulmuştu. Başkomutanlığı da Amiral Don Juan'a verilmişti.<sup>226</sup>

Fransa, Osmanlı İmparatorluğu ile siyasi ve iktisadi ilişkileri dolayısıyla, Almanya ve Polonya da kendilerine özgü mazeretler ileri sürerek, Papa'nın ittifaka katılma tekliflerine ve hatta baskılarına karşı koymuşlardı.

<sup>225</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e. cilt 1, s.213

<sup>226</sup> Çetinkaya Apatay, Osmanlı Donanmasına Yapılan Baskınlar Ve Tarihin Akışına Etkileri,Deniz Harp Tarihi Seminer-1,Gölcük,2003, s.171



Papa V. Piu'nun; bütün Hıristiyan Avrupa ülkelerini Venedik'in etrafında ittifaka, kendi deyimleri ile "Mukaddes İttifak"a davet etmesinin nedeni aslında Papalığın Rönesans ve Reformlarla yitirilmeğe başlayan prestijinin hala güçlü ve var olduğunu göstermek ve Kıbrıs'ı Müslüman Osmanlı istilasından kurtararak eski prestijini kazanmak idi.

"Kutsal İttifak"ın; 206 gemi ile 1300 top, 16.000 asker ile 36.000 gemici ve kürekçiden oluşan Donanması Girit'in Suda limanında toplanmış ve 1570 Eylülünün 13'ünde Suda limanından Kıbrıs'a, Venediklilere yardım için hareket etmişti. Ancak 21 Eylülde Meis Adası önüne geldiklerinde Lefkoşe'nin düştüğünü ve adadaki, 69 kalenin de Magosa hariç, birer birer teslim olduğunu öğrenmişlerdi. Bu durumun, Kıbrıs'a gitmelerini anlamsızlaştırdığı düşünüldüğünden, yolda yakalandıkları fırtına nedeniyle gemilerde meydana gelen hasarların giderilmesi de gerektiğinden ve tabiatıyla da fırtına mevsiminin gelmesi nedeniyle muharebeyi bir sonraki yılda, uygun bir zamana bırakarak Suda limanına geri dönmüşlerdi.<sup>227</sup> Havaların düzelmesinden sonra Osmanlı Donanmasına bir ders vermek için Akdeniz'de dolaşmaya başlayan Kutsal İttifak Donanması, 7 Ekim 1571 tarihinde Patras Körfezi çıkışındaki Papaz Burnu önlerine geldi.

Kaptan-ı Derya Müezzinzade Ali Paşa, düşman donanması Papaz Burnu'nu bordaladığında hücum kararı aldı. Başlangıçta şartlar Osmanlı Donanması'nın lehine gözükürken, rüzgârın yön değiştirmesi ve yapılan yanlış manevralara nedeniyle durum Osmanlı durumu aleyhine gelişmeye başladı.

Kaptan-ı Derya'nın sancak gemisi, Kutsal İttifak Donanması'nın Komutanı Amiral Don Juan'ın sancak gemisine saldırdı. Don Juan, kendi gemisine hücum eden geminin, Kaptan-ı Derya bulunduğu gemi olduğunu, çekilip unutulmuş üç fousdan (fenerden) anladı ve bütün kuvvetiyle bu gemi üzerine yüklendi. Şiddetli bir muharebeden sonra Kaptan-ı Derya Müezzinzade Ali Paşa'nın gemisi batırıldı. Ali Paşa da şehit oldu. Bu hali gören bir kısım gemiler ve asker de kara tarafına kaçtı. Pertev Paşa'nın gemisi de top ateşi ile batırıldı. Sancak gemisiz kalan Osmanlı Donanması çok ağır bir yenilgiye sürüklendi.

<sup>227</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.e. s.175

Uluç Ali Reis, sol cenahtaki gemilerin komutanı idi ve sol cenahta uyguladığı akıllı manevralar ile 14 Gali'nin üzerine saldırdı ve kendi kanadındaki düşmanı perişan etti. Haçlı Donanması'nı yararak tek gemi bile kaybetmeden açık denize çıkmayı başardı. Yabancı kaynaklar Uluç Ali Reis'in bu başarısını; "hezimet içinde zafer" olarak nitelemişlerdi<sup>228</sup>.

Merkez donanmanın mağlubiyetine engel olamadığı için çok üzülen Uluç Ali Reis, savaş alanından Navarin'e çekildi. Müttefik Donanması Uluç Ali Reis'i takip ederek Navarin'i kuşattıysa da, aralarında anlaşmazlık çıktığından bir sonuç alamadan çekip gittiler. Uluç Ali Reis de böylece donanmasını kurtarmayı başardı ve acı haberi o sırada Edirne'de bulunan Padişaha bildirdi. Padişah tarafından da, kendisine kanıtladığı ehliyetine binaen de Kaptan-ı Deryalık verildi. Müttefiklerin Türk sahillerine tecavüzlerine imkan vermemek için bir süre bu sulara kalan Uluç Ali Reis daha sonraları 87 parça gemiyle İstanbul'a döndü. Burada da kendisinin Uluç olan lakabı "Kılıç" çevrildi. Adı da, bundan böyle Kılıç Ali Paşa oldu.

Bu savaşta haçlı Donanması 15 Kadirga, Osmanlı Donanması ise 60 Kadirga kaybetti. Şehit olanların sayısı 30.000'e yükselmşti. Uluç Ali Reis'in kurtardıkları hariç, Osmanlı donanmasının hemen hemen tamamı perişan hale geldi.

İnebahtı yenilgisinin en büyük nedenlerinden biri, Osmanlıların kullandığı gemi tipidir. Keşiflerin başlamasıyla birlikte batılı denizci devletler, yüksek güverteli savaş gemileri kullanmaya başlamışlardı. Batıların geliştirdiği uzun direkli, yelkenli, yüksek bordalı, 36 toplu "Gali" sınıfı teknelerin İnebahtı savaşında büyük rolü oldu. İnebahtı savaşından sonra Kadirgaların modası geçmeye başladı. Bu nedenle İnebahtı Deniz Savaşı, kürek devrinin sonu, yelken devrinin de başı kabul edilmektedir<sup>229</sup>.

İnebahtı Deniz Savaşı'nı kazanan müttefikler, savaş alanından Korfo Adasına çekildiler. Daha sonra da herbiri kendi ülkesine döndü ve ülkelerinde çok büyük törenlerle karşılandılar. Çünkü, bu Avrupalılar için sadece bir zafer değildi. Aynı

<sup>228</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e. cilt. 1, s.216

<sup>229</sup> Ali İhsan Gencer, İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu

zamanda ümit kaynağıydı. Avrupa Lepanto zaferi ile Türklerin denizde yenileceğini görmüş ve ümitlenmiştir.

Savaşa katılan denizciler, esir aldıkları gemileri ve insanları, Kaptan-ı Derya Müezzinoğlu Ali Paşa'nın fanusları (fenerleri) dâhil ele geçirdikleri sancakları ve ganimetleri bütün Avrupa ülkelerinin başkentlerinde, sahillerinde ve önemli şehir ve kasabalarında dolaşarak, bir şölen havası içinde halka teşhir ettiler.

Papalık Donanmasına komuta eden Amiral Mark Antonio Coranna bir zafer alayı ile Roma'ya girmiş ve zaferini ebedileştirmek için Venedik'te adına bir anıt dikilmişti. Roma'da, bugün müze olarak Turistlere gezdirilen kendi adını taşıyan "Coranna Sarayı" veya Müzesi yaptırmıştı. Bu müzenin duvarları ve tavanları da İnebahtı Savaşının safhalarını tasvir eden dev büyüklüklerde resimlerle süslenmişti.

İspanyol Amirali Don Juan ise, önce Messina'ya uğramış, sonra da, bir daha Osmanlı Donanması'nın belini doğrultamayacağı inancı içinde Napoli'ye giderek askerini terhis etmişti. Daha sonraları da Avrupa başkentlerde bir tur düzenleyen Don Juan zaferin propagandasını geniş ölçüde yapmış ve bu başarısından yarar sağlamıştı. Bugün de Barselona'daki Deniz Müzesi'nin en önemli ve büyük eseri "Amiral Don Juan'ın Sancak Gemisi"nin bire bir kopyasıdır.

İnebahtı yenilgisinden sonra Donanmanın zayıflığının karşılanması ve yeniden inşa edilmesi ve eğitilmiş personelle donatılması için yeni gemilerin inşasına başlandı. Çünkü imparatorluk, Hind Okyanusu'ndaki Osmanlı sahilleri-ni savunmak, bu denizde cirit atan Portekizlilere dersini vermek, Kızıldeniz ile Akdeniz'i bir kanalla birleştirerek Süveyş Kanalını açmak ve bu suretle Akdeniz'den Hind Okyanusuna kuvvet göndermek, İmparatorluk toprakları ile Orta Asya'yı birbirine irtibatlandırmak üzere Don ve Volga Nehirleri arasında kanal açarak Karadeniz'le Hazar Deniz'ini ve iki Nehri birleştirmeyi planlamak amacıyla idi. Bunların başarılabilmesi için de kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç olduğunu bilen devlet adamları mevcuttu.

Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa'nın desteği, Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'nın önderliğinde, 1571-72 yıllarının kış aylarında yeni donanma inşasına başlandı.

İstanbul'da, Taşkızak Tersanesi Has Bahçe'den bir miktar arazi alınarak genişletildi ve daha fazla gemi yapar hale getirildi. Hatta donanma yapımı için gerekli keresteyi Bolu Dağı ve Uludağ gibi zengin ormanlardan kolayca nakletmek ve açılacak su yolunu ticari amaçlarla da kullanmak üzere Sakarya Nehri ile Sapanca ve İznik Göllerini kanallarla birleştirme projesi başlatıldı.

Karadeniz'de; Sinop, Amasra, Kefken, Midye, Varna, Süzebolu ve Burgaz'daki, Marmara Denizi'nde; İzmit, Gemlik, Biga, Gelibolu'daki, Doğu Akdeniz'de; Edremit, Rodos, Antalya ve Alanya gibi yerlerdeki tersanelerde gemi inşasına başlandı. Sadece Sinop'ta 17 Kadırğa birden inşa ediliyordu. Gemi inşa eden her yere, kereste, gemi demiri, zift, kürek, yelken bezi, halat ve bunlar gibi malzeme sevk ediliyordu.

Leventlikten yetişme usta bir denizci olan yeni Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa bu faaliyetlerin 200 gemiyi yaza kadar yetiştiremeyeceğinden endişe ederek Sokollu Mehmet Paşa'ya endişesini şöyle dile getirir:

*“Gemi teknesi yapmak mümkündür, fakat 200 sefineye 500 600 lenger ve buna göre palamar, yelken, halat ip bulmak ihtimali yoktur.”*

Bunun üzerine Sokollu Mehmet Paşa, Kılıç Ali Reis'e şöyle cevap verir ve bunun bir Vezir-i Azam sözü olduğunu söyler:

*“Paşa! Paşa hazretleri, sen henüz bu devlet-i aliyeye'yi bilmemişsin be, vallah böyle itikad eyle. Bu devlet ol devlettir ki, murad edünürse cümle donanmanın lengerlerini ve serenlerini gümüşten, çarmıklarını ibrişimden, yelkenlerini atlastan etmekte suubet çekmezler ve herhangi bir geminin mutad üzre alatını ve yelkenini yetiştiremezsem bu minval üzere benden al.”<sup>230</sup>*

Bu sözler üzerine heyecanlanan Kılıç Ali Paşa hemen yerinden kalkıp Sadrazamın elini öpmüş ve:

<sup>230</sup> S.Sırrı Altun, Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri Ve Türk Korsanları. Boğaziçi Yayınları, 1975 s.239

*“Hakikaten bildim ki!.. Donanmayı siz tekml edeceksiniz.” demiştir.*

Nitekim Osmanlı Devleti, Vezir-i Azamı'nın verdiği bu sözü 4-5 ay içerisinde yepyeni bir donanma inşa ederek kanıtladı. Başta İstanbul ve Gelibolu Tersaneleri olmak üzere Varna, Burgaz, İnada, Vize, Ahyolu, Süzebolu, Antalya, Rodos, Midye, Kefken, Silistre, Semendere, Samsun, Sinop, Biga, İzmit, Gemlik, Yalova Tersanelerin de yapılan çalışmalar ile, önceki donanmadan daha muazzam, bütün donanım ve levazımatıyla mücehhez bir donanma yapıldı. Bu yeni donanmanın inşa ve ikmali için gerekli olan, lazım olan yelken, kürek, halat, lenger (demir), zift, katran, kıtık-kendir elyafı, yağ, çivi, kereste gibi lüzumlu malzemeler hiç aksatılmadı. 2 Haziran 1572 tarihinde 200 parçalık yeni donanma, Kaptan-ı Derya'nın emrine verilerek, tam teçhizatıyla birlikte denize indirildi<sup>231</sup>.

Bu yepyeni Osmanlı-Türk Donanmayı Hümayun'u Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'nın emrinde tekrar sefere çıktığı bir sırada, Vezir-i Azam Sokullu Mehmet Paşa, İstanbul'daki Venedik Elçisi'ni huzuruna çağırıp şunları söyledi:

*“Siz bizim sakalımızı kestiniz, biz ise sizin kolunuzu kırdık. Sakal tekrar çıkar ama, kırılan kolun yerine yenisi konmaz.”* Beşiktaş önlerindeki teknelerimizi göstererek *“İşte gördüğümüz şu yeni Osmanlı Donanması şanlı devletimizin şavetine ufak bir misaldir. Böyle bilesin.”* dedi<sup>232</sup>.

O zamanın Fransız yazarlarından Voltaire ise Avrupalılara *“Lepanto'yu kim kazandı? Biz mi yoksa Türkler mi?”* diyerek, deniz üzerinde hala Osmanlı denizcilerinin hâkimiyetinin devam ettiğine işaret etmiştir<sup>233</sup>.

İnebahtı deniz savaşının yankıları, Avrupa'da adeta denizde yeni bir haçlı seferi kazanılmışçasına büyük oldu. Ama bir büyük hem de çok büyük vardı ki, o da Osmanlı İmparatorluğu idi... Sanayide güçlü idi... Kendi Donanmasını kendisi inşa edebiliyor ve donatabiliyordu... Mali yapısı güçlü idi... Kıbrıs'ın fethi ve oradaki 69 kaleden sağlanan ganimetle daha da güçlenmişti...

<sup>231</sup> S.Sırrı Altıer, a.g.e. s.241

<sup>232</sup> S.Sırrı Altıer, a.g.e s.242

<sup>233</sup> S.Sırrı Altıer, a.g.e. s.243

1573 yılında, Kılıç Ali Paşa kumandasındaki 220 gemilik bir Osmanlı donanması, Avlunya'ya giderek, Polya'yı yağmaladı ve Venedik yolunu kesti. Bu durum karşısında Venedik Devleti, Kıbrıs Osmanlı Devletinde kalmak üzere geri çekildi.

Bundan sonra Kılıç Ali Paşa; 1534 yılında Barbaros Hayrettin tarafından zapt edilen, fakat daha sonra tekrar İspanyolların eline düşen, 1570 yılında yine kendisi tarafından fethedilen ancak Lepanto yenilgisi ile İspanyollara tekrar geçen Tunus'a sefer düzenledi. 1574 yılında Tunus'u ikinci defa fethederek Osmanlı İmparatorluğuna bağladı.

Bu tarihten sonra, Akdeniz'de Osmanlılarla mücadele edemeyeceğini anlayan Avrupalılar Akdeniz'de Türklerle önemli çatışmalara girmedi. Bu durum, keşif hareketlerinin de katkısıyla, deniz ticaretinin Batılar yararına gelişmesine yol açtı.

Kılıç Ali Paşa 1587 yılına kadar ki 16 yıllık Kaptan-ı Deryalığı sırasında Osmanlı Donanması'nı cihanın en büyük gücü olarak muhafaza etmiştir.

## **5.2. Sultan III. Murad Dönemi Denizcilik Faaliyetleri (1574-1595)**

Sultan II. Selim'in ölümünden sonra yerine geçen Sultan III. Murat (1546--1595) Osmanlı İmparatorluğu'nun 12 nci Sultanıdır. Saltanatı boyunca İstanbul'dan hiç çıkmayan Sultan III. Murat'ın döneminde, Akdeniz egemenliği devamlı Osmanlı Devletinin elinde kaldı.

1578 yılında Portekiz Kralı Sebastiyen, İspanya kralını da yanına alarak 80,000 kişilik bir deniz ordusu ile Fas'ı almak için, Fas'ın Atlantik kıyılarına çıktı. Bunun üzerine 60,000 kişilik Osmanlı ordusu ile derhal müdahale etti ve müttefik ordusunu kısa zamanda dağıttı, bu sırada Portekiz kralı öldü. Bu savaş sonucunda İspanya, Akdeniz'de etkinliğini artık kesinlikle kaybettiğini anladı ve gücünü Atlantik'e yöneltmeye başladı.



İspanya'nın da Akdeniz'den ümidini kesmesi, Osmanlı İmparatorluğunu Akdeniz'de yalnız bıraktı. Artık, bu dönemde Osmanlı ile karşılaşabilecek bir devlet kalmamıştı.

III. Murat, tahta geçtiğinde Derya Kaptan Kılıç Ali Paşa'ydı ve III. Murat onu görevden almadı. Kılıç Ali Paşa Kaptan-ı Deryalıği sırasında, 1579 yılında, Hazar Denizi'nde bir de amirallik kuruldu. Bu dönemde, İran Seferleri için Don, Volga Nehirlerinden faydalanılarak Hazar ile Karadeniz'i birleştirecek bir kanal açma teşebbüsüne girişildi. Böylece Türk Donanması'nın Karadeniz'den Hazar Denizi'ne geçmesi sağlanmış olacaktı. Burada ana düşünce; İran seferleri için ordunun ikmal işlerini kolaylaştırmak, diğer yandan da Türkistan ile Osmanlı Devleti arasında bağlantı kurmak ve Hazar Denizi kıyısında Rus nüfuzunu kırmaktı. Bu düşüncelerle girişilen kanal açma teşebbüsü gerçekleşinceye kadar Hazar'da bir Türk filosu'nun bulunmasına lüzum görülerek Hazar'da gemi yapımına geçilmiş, mühendis ve gemi personeli İstanbul Tersanesi'nden gönderilmişti. Böylece meydana getirilen 20 gemilik bir filo ile Hazar Denizi Kaptanlığı kuruldu.

Kılıç Ali Paşa'nın ölümünden sonra onun yetiştirdiği Uluç Hasan Paşa, 14 Nisan 1588 tarihinde Derya Kaptanlığı'na getirildi. Uluç Hasan Paşa, gerek 27 Haziran 1577 tarihinde atandığı Cezayir Beylerbeyliği sırasında ve gerekse bu sebeple görevinden alındıktan sonra; Akdeniz'de korsanlık faaliyetlerini aralıksız olarak sürdürdü. Balear Adaları'nı, İtalya, İspanya yalılarını ve taşıdığı bayrağı ayırt etmeden her tekneyi vurdu. Uluç Hasan Paşa, 15 Temmuz 1591 tarihinde vefat edene kadar, üç sene Derya Kaptanlığı yaptı<sup>234</sup>.

Uluç Hasan Paşa'nın işbirliği yaptığı Reisler arasında, Murat Reis de vardı. Bu iki korsan, III. Murat'ın korsanlığı yasaklayan emirlerine aldırmış etmemişlerdi. Murat Reis daha sonraları 1618–1628 yılları arasında Akdeniz Okyanusu'na seferler yapmış, akınlarını; İngiltere, Danimarka, Norveç ve İzlanda sularına kadar uzatmıştır. Bu arada, Güney Amerika'dan altın ve gümüş getiren İspanyol gemileri başlıca vurgunu olmuştur. Bu büyük denizcimiz Murat Reis, 1628 yılında Kuzey

<sup>234</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt, s.500-505

Amerika sularına kadar uzandı, fakat dönüşünde yakalandığı şiddetli fırtınada, filosu battı ve kendisi de arkadaşları ile beraber boğularak öldü.<sup>235</sup>

### 5.3. 1595-1640 Yılları Arasında Denizcilik Faaliyetleri

III. Murad döneminden itibaren Osmanlı Devletinin girdiği savaşlar çok uzun sürmeye ve devletin aleyhinde olmaya başlamıştı. Nitekim 1578 yılında başlayarak çeşitli aralıklarla 1639 yılına kadar süren İran savaşları, Osmanlı devletini çok yıprattı. Osmanlı Devletinin zayıf anını kollayan ve Hıristiyan Batı dünyası ile birlikte hareket eden İran, devamlı olarak Osmanlı devletini uğraştırmayı gaye edindi. İran'a karşı koyabilmek için devamlı Anadolu'dan asker desteği verilmesi zamanla Anadolu'da dengelerin bozulmasına yol açtı. Bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun duraklamasına ve askeri disiplinin bozulmasına neden oldu.

III. Murat'tan sonra Osmanlı tahtına III. Mehmet (1595–1603), I.Ahmet (1603–1617), I.Mustafa (Deli) (1617), II. Osman (Genç Osman) (1617–1622), I.Mustafa (tekrar) (1622–1623) ve IV. Murat (1623–1640) oturdu. Bu dönem de harplerin çok uzun sürmesi nedeniyle askerin bozulan disiplini donanmaya da sıçradı. Bu nedenle 16ncı yüzyılın ortalarında mühim bir deniz olayı görülmedi. Bu dönem daha çok deniz ticareti serbestliği sağlamak maksadıyla korsanlarla mücadele ile geçti.

Osmanlı Devleti Akdeniz'deki diğer devletler ile karışık durumu sakinleştirmesine rağmen, devlet seviyesinde ekonomik, sosyal, siyaset ve kültür sorunları ortaya çıktı. Bu sorunlar, Osmanlı donanmasında da etkisini gösterdi. 17 nci yüzyıldan sonra denizcilik makamının asıl sahipleri bir tarafa itilerek donanmanın başına Bostancıbaşı, Kapıcıbaşı, Doğancıbaşı, Yeniçeri Ağası gibi bir takım ağalar getirildi. Bu nedenle, deniz teşkilatı da gittikçe bozuldu ve özellikle Akdeniz'de yıllardır korsan takibine yönelik yaz seferleri artık yalnızca deniz eyaletlerinden vergi toplamağa yönelik hale geldi<sup>236</sup>.

<sup>235</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.382

<sup>236</sup> Abidin Daver, a.g.c. s.384

1614 yılında Ukrayna ve Don Kazakları, Şaykalarla Karadeniz sahillerine ve Tuna kenarındaki kasabalarına baskın yaparak bazı gemileri yaktı ve 150 Şayka ile Karadeniz Boğazından Yeşilköy'e kadar girip yağma etti. Ancak, Osmanlı donanması boğazdan çıkmadan bu gemileri yakalayıp batırdı. Bu olaydan sonra da kuzey sınırlarında Rusya ile temaslar ve mücadele başladı<sup>237</sup>.

17 nci yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı Donanması, Akdeniz'de kısa bir zaman içinde korkulacak bir kuvvet olmaktan çıktı. Hatta Osmanlı Donanması, kendi kıyılarını ve sularını korumaktan yoksun duruma düştü. Hıristiyan Korsan Filoları, sanki Türk deniz kuvvetinin varlığını kabul etmiyorlarmışçasına, Osmanlı kıyılarına kadar gelmekte, sahil şehirlerini vurarak esir ve ganimet almaya başladılar<sup>238</sup>.

Bu dönemde devletini kötü gidişinin farkına varan ve önlemler alan padişahlar gelmiş ancak zamansız ölümleri onların reformları gerçekleştirmesine engel olmuştur. 1618 yılında tahta çıkan Sultan Genç Osman, devletin idari ve askeri teşkilatını yeni baştan düzenlemek için büyük ve önemli reform hareketlerine girişmişse de yaşının pek genç olması nedeniyle başarıya ulaşamadı ve bu derece ataklığını hayatı ile ödedi.

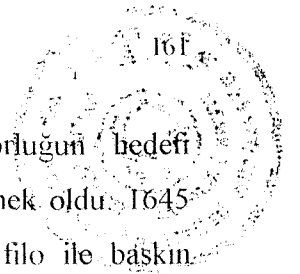
Yerine geçen Sultan IV. Murat ise, devletin bozulan nizamını düzelterek eski itibarını yerine getirtmek istemişse de, tam bir sonuç alamadı. Revan seferi ile Tebriz'i aldı. İkinci büyük seferinde ise Bağdat'ı fethetti. Çok şiddetli önlemlerle ülkede türeyen anarşist ve zorbaları ortadan kaldırmayı başardı. IV. Murat'ın genç yaşında zamansız ölümü nedeniyle hedeflediği ıslahatlarını tamamlayamadı.

#### **5.4. 1640–1683 Yılları Arasında Denizcilik Faaliyetleri**

IV. Murat'ın ölümü üzerine Osmanlı tahtına Sultan I.İbrahim oturarak 18 nci Osmanlı Sultanı oldu ve 1640–1648 yılları arasında hükümdarlık yaptı. Sınır hastalığı yüzünden sık sık kriz geçiren I.İbrahim devlet işleriyle ilgilenmemiştir.

<sup>237</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e. cilt.1, s.219-220

<sup>238</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.385



Sultan I. İbrahim döneminden itibaren Osmanlı İmparatorluğunun hedefi hakimiyeti dışında kalan ve Venedik elinde olan Girit Adasını fethetmek oldu. 1645 yılında Osmanlı donanması 104 savaş ve 300 taşıma gemilik bir filo ile baskın şeklinde Girit Adasının batı yöresindeki Hanya civarına asker çıkardı.

1646 yılında adanın batı tarafının tamamı ele geçirilirken bir taraftan da Suda kalesi kuşatıldı. 1647 yılında ise adanın en büyük kalesi ve merkezi olan Kandiye kuşatması başladı. Bu hareket, İstanbul'dan gelecek yeni kuvvetlere bağlı olarak daha çok bir abluka niteliğindedir. Bu sırada Venedikliler de denizden takviye almıştı.

1648 yılında Osmanlı donanması İpsara Adası yakınlarında Venedik donanmasına topçu ateşiyle büyük zayıflık verdi. Osmanlıların topçu ateşinden kaçan venedikliler büyük bir fırtınaya yakalanarak 26 kadırganın batmasına engel olamadılar.

Osmanlıların Akdeniz'de kazandığı bu başarılarına rağmen bu dönemde venedikliler Akdeniz'de üstünlük sağlamaya başladılar. Osmanlıların denizdeki üstünlüklerini kaybetmelerinin nedenlerin başında ekonomik bakımdan zayıflayan devlet hazinesi dolayısıyla donanmayı geliştirememeleri, yelken devrine geçmekte yavaş kalmaları ve donanmanın yönetiminin liyakatli olmayan kişilere verilmiş olmasıdır.

1648 yılında Sultan İbrahim'in öldürülmesi üzerine yerine henüz yedi yaşında olan Sultan IV. Mehmet padişah oldu. Sultan IV. Mehmet zamanında Osmanlı İmparatorluğu, en geniş sınırlarına sahip oldu.

Sultan IV. Mehmet Lehistan'ın, Türk himayesinde bulunan Ukrayna kazaklarının iç işlerine karışması üzerine, 1672 yılında, ordusunu Lehistan üzerine gönderdi. Yapılan savaşlarda Lehliler yenildi ve 1676 yılında Bucaş Antlaşması imzalandı. Bu anlaşma ile; Ukrayna Osmanlıların koruması altında kalacak, Podolya Osmanlılara verilecek ve Lehistan her sene vergi ödeyecekti.

Bucaş Antlaşması, Osmanlı İmparatorluğu'nun topraklarına toprak kattığı son antlaşmadır. Bu antlaşma ile Osmanlı İmparatorluğu Batı'da en geniş sınırlarına ulaştı.

1645 yılında başlayan Girit Seferi ile birlikte, Osmanlı donanmasının zayıflığını gören Sultan IV. Mehmet, donanma için Kalyon inşasına önem verdi ve donanma kısa zamanda büyük gelişme sağladı. Hatta Venediklilerin Akdeniz'de yarım asra yakın bir süredir elde tuttuğu sayı üstünlüğünü 1682 yılında ellerinden aldı.<sup>239</sup>

Yaklaşık bir yüzyıldan beri kürek dönemi sona ermiş ve yelken dönemi başlamıştı ancak Osmanlı deniz gücü bu yeni gelişmeye ayak uyduramadı. Bu dönemde sadece “Batı Ocakları” denilen Cezayir, Tunus ve Batı Trablus deniz eyaletleri, Osmanlı Devletinden ayrı olarak yelken dönemine geçmeyi başardı. O dönemde Cezayir korsan filosu, dünyanın en güçlü korsan teşkilatını oluşturmayı başarmıştır.<sup>240</sup>

1654 yılında Batı Ocakları filolarıyla takviyeli Osmanlı donanması müttefikleriyle takviyeli Venedik donanması ile boğaz önünde şiddetli bir muharebeye girerek, venediklilerin 6 kadirgasını batırdı.

Aynı yılda 36 Kadirga, 4 Mavnadan mürekkep bir osmanlı filosu Sakız Adası'na giderek orada üslendi. Osmanlı Devleti 39 kalyon, 10 mavna ve 30 kadirgadan oluşan bir donanma meydana getirdi. Bu donanmanın 1657 yılında boğaz önünde Papa ve Malta donanmalarıyla takviyeli bulunan Venedik donanması ile yaptığı muharebe neticesinde, Bozcaada, Limni Venediklilerden tekrar alındı.

1658 yılında venedikliler Osmanlı Donanması'nı mağlup ederek Boğaz dışındaki bazı adaları ve bu arada Bozcaada'yı zaptedip İstanbul'u tehdit ettiler. Bunun üzerine Köprülü Mehmet Paşa Kumkale ve Seddülbahir kalelerinin yaptırarak, Morto ve Karanlık Limanı emniyete aldı. Bu kalelerin yaptırılmasındaki maksat Osmanlı kadirgalarının yeterince destek sağlayamaması ve hala yelken

<sup>239</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. 4.Cilt, s.506

<sup>240</sup> Tevfik inci, a.g.c. (Dz.K.K. Dergisi Eki), s.259

dönemine geçilememesi idi. Köprülü Mehmet Paşa'nın Bozcaada ve Limni'yi almak için çektiği zorluk, Osmanlı Donanması'ndaki kadırgaların yetersizliğini göstermektedir.

1659 yılında barış halinde bulunulmasına rağmen Almanya ile bazı sınır çatışmaları sürüp gidiyordu.

1663 yılında Almanya'ya karşı savaş açtı ve Osmanlı ordusu Tuna nehrini geçip Slovakya'ya girdi. Uyvar kalesini teslim aldı. Bu arada Osmanlı akıncıları da Almanya içlerine kadar daldılar.

1664 yılında Almanlarla Raba suyu üzerinde yapılan savaşta, Osmanlı ordusunun Tuna'yı bir daha aşip Çekoslovakya topraklarına girmesi üzerine, nihayet Almanlarla uygun koşullu Vasvar anlaşması imzalanarak bu savaşa son verildi. 17 nci yüz yılda, batı ve kuzey ülkelerinin tehdidi olmasına rağmen Osmanlı İmparatorluğu, 1664 yılında Kreta adasını, 1676 yılında Polonya'dan Podolya'yı aldı ve Ukrayna'yı ele geçirdi.

26.5 yıl süren Girit Harbi, 1667 yılında Girit Adasının merkezi olan Kandiye'yi kuşatılmasıyla büyük savaşlara neden oldu. Bu savaşlar sırasında Filo Komutanı Durak Reis çok önemli başarılar elde etti. Durak Reis, 1667 yılının Mayıs ayında Kandiye önlerinde yapılan çarpışmada şehit oldu. 1669 yılında Kandiye Kalesi ele geçirildi. Bazı küçük kaleler Venediklilerde kalmak şartıyla Girit Adası Osmanlı Devleti'ne geçti. 5 Eylül 1669 tarihinde Venedikliler ile yapılan barış anlaşması ile Girit Harbi yani Osmanlı ve Venedik savaşı sona erdi.

Girit savaşlarında Venedik'e, San Getar'da Almanlara yardımlarını esirgemeyen Fransa'ya karşı Cezayir filosu tarafından 1681 yılında sefer düzenlendi ve Akdeniz'de Fransız donanması bozguna uğratıldı.

1681 yılında ise Rusya Ukrayna'yı geri aldı. Daha sonra Avusturya Polonya ve Venedik ile müştereken 1682 yılında Osmanlı İmparatorluğu'na savaş ilan etti. 16 yıl süren savaşlar sonunda ilk defa Osmanlı karada mağlup oldu ve Osmanlı'nın gerileme ve parçalanma dönemi başladı.

### 5.4.1. Girit Savaşı ve Türk Denizcilik Tarihi Açısından Önemi

Osmanlıların, 1521 yılında Rodos, 1571 yılında Kıbrıs adalarını almaları ile Doğu Akdeniz'in kontrolü büyük ölçüde Türklere geçmişti. Ancak Akdeniz'in tamamının kontrolünü el geçirmek için bu adaların tamamlayıcısı olan Girit Adası'nın da alınmasını gerekiyordu. Girit Adasının Osmanlı için çok büyük önemi vardı. Girit sadece Doğu Akdeniz'in egemenliği için değil, Ege Denizi-Çanakkale Boğazı'nın dolaylı olarak İstanbul'un güvenliği açısından da çok önemli idi. Ege'ye bağlanan ticaret ve hac yollarının kilit noktasında olan Girit 17 nci yüzyıla gelindiğinde, Osmanlı için artık mutlaka sınırlarına katılması gereken bir kale idi.

Adadaki korsanlar türk denizcilere tehdit oluşturmaya başlayınca Osmanlı yönetimi, artık Girit'e yönelmenin zamanının geldiğini düşündü. 1645 yılında Osmanlı Girit'e karşı sefer başlattı.<sup>241</sup> 1645 yılının ilkbaharında başlayan savaş umulmadık bir hal aldı ve 1669 Sonbaharına dek uzadı. Bu çeyrek asır süren savaş Osmanlı tarihi için de Venedik tarihi için de farklı bir anlam kazandı.

1645 yılında adanın iki büyük merkezi Hanya ve Resmo Osmanlı yönetimine girdi. 17 nci yüzyılın ortasına gelindiğinde adanın merkezi durumundaki Kandiye hariç, ada alındı. Kandiye'nin Osmanlı yönetimine girmesi ise 1669 yılının sonbaharında gerçekleşti. Osmanlı askerleri Girit'te Venediklilerle adada yirmi beş yıla yakın bir süre savaşmışlardı. Osmanlı kaynakları da Batı kaynakları da gerek Türk askerlerinin gerekse Venedik askerlerinin olağan üstü bir savaş gerçekleştirdiklerini yazmaktadır. Farklı sayılar verilse de 110.000-140.000 müslüman, 40.000-50.000 hristiyan bu savaşta can verdi.<sup>242</sup> Randolph, savaştan bir kaç yıl sonra bile Kandiye'de dolaşırken sürekli yerlerde insan kemiklerinin olduğunu yazmaktadır.<sup>243</sup>

Girit savaşları aynı zamanda çok önemli kara savaşlarının da yaşandığı bir savaş oldu. Özellikle Kandiye Savaşı tarihe lağım savaşları olarak geçti. Osmanlı askerleri surlara doğru, venedikliler osmanlılara doğru karşılıklı binlerce lağım

<sup>241</sup> A. Nühket Adıyke, *Deniz Harp Tarihi semineri-II*, 2004, Gölçük.

<sup>242</sup> Nuri Adıyke, "Kandiye'nin Fethi ve Psikolojik Sonuçları", s.158.

<sup>243</sup> Bernard Randolph, *Ege Takımadaları Arşipelago*, (Çev: Ümit Koçer), İstanbul, 1998, s.77.

yürüterek bu lağımların içinde binlerce kantar barut patlattılar. İki grup asker metrislerin önünde kimi zaman boğaz boğaza çarpıştı. Evliya Çelebi'nin deyiimi ile "adem kanı değil adem canı ırmak gibi aktı."<sup>244</sup>

Girit Savaşlarının bir özelliği de deniz savaşı ile kara savaşının birlikte olması idi. Fetih alanı içindeki coğrafyanın ada olması öncelikle savaşı bir deniz çatışması haline getiriyordu. Deniz gücü Osmanlının çok farklı coğrafyalarından asker, silah ve mühimmat, yiyecek, takviye kuvvet getirilebilmesi için çok önemli idi. Keza Venedikliler için de tüm bu ulaşımın sağlanabilmesi için deniz yolu kullanılmakta idi. İşte bu noktada Girit Savaşının düğüm noktasını tarafların biri birlerinin deniz ulaşımını kesebilme yeteneği belirledi. Öncelikle, Venedik donanması Osmanlı donanmasından çok güçlü idi. Buna karşın Osmanlı, İngiliz ve Hollanda tüccar gemilerini kiralayarak deniz nakliyatını bir ölçüde sağladı<sup>245</sup>. Tüccar gemilerinin kiralanması şüphesiz ki bu ulaşımı tamamen yüklenmedi. Osmanlı bandıralı gemiler de bu işte kullanıldı. Bu nedenle Venedik denizcileri ile Osmanlı denizcileri arasında çok büyük çatışmalar yaşandı.

Denizlerdeki iki devletin donanmalarının yanı sıra farklı güç dengeleri de kendisini gösterdi. Venediklilerin farklı zamanlarda yardımlarına gelen Avrupa'nın değişik ülkelerine ait gemilerin yanı sıra Osmanlı donanmasında yine Osmanlıya bağlı Cezayir ve Mısır donanmaları da önemli rol oynadı. Bu sırada korsanlar da etkin bir unsur olarak savaşa müdahil oldu. Malta ve Venedik korsanları Ege Denizi'nde dolaşarak Türk gemilerine engel oluyorlardı.<sup>246</sup> Karşılık olarak az sayıda da olsa Osmanlı korsanları da bu çatışmalara katılıyordu.<sup>247</sup>

1667 yılının ilkbaharında Vezir-i Azam Köprülü Fazıl Ahmet Paşa'nın Kandiye'ye gelmesi ile Girit Savaşının son evresi başladı. İki buçuk yıl süren bu mücadele, Kandiye kalesinin önünde bir ölüm kalım savaşı yaşandı. Girit'in başkentinin duvarlarının üstünde ve altında gerçek bir devlerin savaşı sahne

<sup>244</sup> Evliya Çelebi, Seyahatname, cilt.8, İstanbul, 1928, s.412.

<sup>245</sup> A. Nükhet Adıyke, Deniz Harp Tarihi semineri. a.g.e.

<sup>246</sup> Fevzi Kurtoglu, Türklerin Deniz Muharebeleri, Girit Harbi 1644-1699, İstanbul, 1939, s.142.

<sup>247</sup> Nuri Adıyke, Hikayet-i Azimet-i Sefer-i Kandiye, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1988.



alıyordu.<sup>248</sup> Gerçi Randolph, “Venediklilerin gücünü osmanlılarınkiyle karşılaştırmak tıpkı aslanla, aslanın yelesindeki pireyi bir tutmak gibidir” dese de<sup>249</sup> Girit Savaşları pek de böyle olmadığını ortaya koydu. Zira Kandiye Kalesi artık Venediklilerin Doğu Akdeniz egemenliğinin kaderi ile özdeşleşmişti. Bunun farkına varan Venedik yönetimi bu mücadeleyi, gücünün sonuna kadar götürdü.

1669 yılının yazı bittiğinde Kandiye Kalesinin artık dayanacak gücü kalmadı. Kısa sürede umutlar tükendi. Liderler birlikte karar verip tek hareket tarzı belirleyemeyince son kaçınılmaz oldu. Dolayısıyla Morisini Kandiye'nin teslim olması için Türklerle görüşmeleri başlatmaya karar verdi. Görüşmeler Ağustos'un sonunda gizli olarak başlatıldı ve yaklaşık 20 gün sürdü. Köprülü'nün Dikkatli bir şekilde hazırlanmış 18 maddelik antlaşma 16 Eylül'de imzalandı.<sup>250</sup>

Bu anlaşma ile Venedikliler Girit'ten tamamen ayrılmadılar. Girit'in yakınlarındaki Suda, Granbosa ve Spinalonga ada-kaleleri Venediklilere bırakıldı.<sup>251</sup> Aslında bu adaların pek bir önemi de yoktu. Çünkü bölgede çok şey değişti. Bu adaları elde tutmak venediklilerin birkaç yıl daha adayı geri alma ümidini boş yere devam ettirmesine sebep oldu.<sup>252</sup>

Savaşın sona erdiği sultana ve her tarafa duyuruldu. Çeyrek asır süren ve binlerce insanın canına mal olan, bu savaşın sona ermesi bütün Osmanlı memleketlerinde sevinçle karşılandı.

Savaşın bu kadar uzun sürmesinin çok farklı nedenleri vardı. Osmanlıların Kuzey Balkanlardaki savaşları onların Kandiye kuşatmacılarına yeterli desteği vermesine engel oluyordu. Ege'de üstünlüğü hala elinde bulunduran Venedik donanması Osmanlı donanmasını takip ediyor ve sık sık yağmalyordu.<sup>253</sup> Savaş bir yandan uluslar arası bir boyut kazanmış, çeşitli Avrupa devletleri de bu savaşta yer

<sup>248</sup> Theocharis E. Detorakis, *History of Crete*, (Translated by John C. Davis), 1994, s.238.

<sup>249</sup> Bernard Randolph, *Ege Takımadaları Arşipelago*, (Çev: Ümit Koçer), İstanbul, 1998, s.66.

<sup>250</sup> A. Nükhet Adıyeke, *Deniz Harp Tarihi semineri-II*, a.g.c.

<sup>251</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatname*, c.8, İstanbul, 1928, s.457.

<sup>252</sup> Detorakis, a.g.c., s. 244.

<sup>253</sup> Detorakis, a.g.c., s. 240.

almıştı.<sup>254</sup> Ne var ki venediklilerin yanındaki Avrupa yardımını da blok bir Avrupa birliği olarak görmemek gerekir. Zira İngilizler için bu savaş pek de önemli değildi. Onlar için problem adanın türklerin eline geçmesi değil korsan yatağı halinde olması idi. Bu yüzden Girit'in türklerin elinde olması İngilizlerin Akdeniz ticareti için daha avantajlı bir durumdu. Bu yüzden venediklilere yardım etme riskini göze almadılar.<sup>255</sup>

Girit savaşında, uzun bir süre Çanakkale Boğazı'nın Venedik donanması tarafından kapatılması çok ciddi sorunlar oluşturdu. Ada ile merkezin iletişiminin bir ölçüde kesilmesinin yanı sıra İstanbul'a yiyecek gidememesi gibi sorunlar da doğurdu. Girit seferine Ege'de deniz hâkimiyetinin temin edilmesinden önce başlanması önemli bir hata idi.<sup>256</sup> Diğer yandan uzayıp giden savaş zaten kötü durumda olan Osmanlı maliyesini iyice zora soktu. Bu da savaşın uzamasının diğer sebeplerindendi.

Girit Savaşı'nın hem Osmanlı tarihi için hem de Venedik tarihi için çok önemlidir. Bu savaşla, Venedik devletinin öncelikle Doğu Akdeniz'de egemenliği sona erdi. Bu da Venedik devleti için sonun başlangıcı idi. Osmanlı İmparatorluğu ise Ege ve Akdeniz'in stratejik açıdan en önemli adasını ele geçirdi. Ayrıca Girit'in alınması psikolojik olarak toplumda önemli bir yankı buldu.<sup>257</sup>

Girit Savaşları Osmanlı donanmasını da derinden etkiledi. Bu savaşlara kadar Osmanlı donanmasının temelini geleneksel çektiriler oluşturmakta idi. Halbuki bu gemiler hem zayıf, hem de fırtınaya karşı hassastı. Avrupa'da yaygınlaşan yelkenli kalyonlar ise hem daha güçlü hem de daha fazla personel taşıyabilen modern gemilerdi.<sup>258</sup> Osmanlı donanmasında çektirilerden kalyonlara geçişin yaşandığı dönem Girit Savaşları ile başladı.

<sup>254</sup> Nuri Adıyeke, "Girit Savaşları ve Birleşik Hıristiyan Orduları": s. 239-240.

<sup>255</sup> Gareth Morgan, "English State Papers on the Siege of Candia", Kritik Hronika, s.311-312.

<sup>256</sup> Yzb. Ziya-Yzb. Rahmi, Girit Seferi (1645-1699). Askeri Matbaa, İstanbul, 1933, s. 8-22.

<sup>257</sup> Nuri Adıyeke, "Kandiye'nin Fethi ve Psikolojik Sonuçları". s.211

<sup>258</sup> Fevzi Kurtoglu, a.g.e., s.153-154.

Sonuç olarak, çeyrek yüzyıl süren Girit Savaşları ile Ege Denizi'nin Akdeniz'e çıkışının kilidi olan Girit Adası Osmanlı topraklarına katıldı ve ada Osmanlı toprağı oldu. Akdeniz'den okyanuslara çevrilen dünya ticaret potansiyeli ile adanın büyük ticari avantajı kaybolduysa da stratejik konumu gereğı ada hep önemli olmaya devam etti.



## 6. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN GERİLEME DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ (1683–1789)

### 6.1. Sultan II.Süleyman (1687–1691), II.Ahmed (1691–1695) ve II. Mustafa (1695–1703) Dönemleri

IV. Mehmet'ten sonra tahta çıkan Sultan II. Süleyman, 4 yıl gibi kısa bir süre padişahlık yaptı.

Bu dönemin en önemli olayı Türk bahriyesini belli bir süre tekrar diriltecek olan Mezemorta Hüseyin Paşa'nın tarih sahnesine çıkmasıdır. Mezemorta Hüseyin Paşa II. Süleyman döneminde donanma ile ilgili olarak görev almış ancak 1695 yılında sonra, II. Mustafa döneminde, Derya Kaptanlığı görevine atanmıştır.<sup>259</sup>

1685 yılında Osmanlı donanması mevcut çektiri filosuna yeni inşa edilmiş bulunan kalyonları katarak Ege ve Doğu Akdeniz'deki Hristiyan korsanları üzerine giderken, Rodos sularında bir Malta korsan filosuyla karşılaştı. Osmanlı Kalyon filosunun bu ilk açık deniz muharebesi, 1686 yılında Karyot Adası yöresinde, Venedik donanmasına karşı uzak mesafeden topçu ateşiyle başladı. Yapılan bu deniz muharebesinde bazı Malta kalyonları zapt edildi. Bu savaş, Venedik filosunun geri çekilmesi ile sona erdi.

Akdeniz'deki seferine devam eden Osmanlı Kalyon filosu, aynı yılda Midilli sularında, Venedik filosuyla yine karşılaştı ve uzaktan yapılan topçu atışlarından sonra Venedik filosu tekrar çekilmek zorunda kaldı.

Osmanlı filosu Akdeniz'de seferlerine devam ederek Türk deniz ticaretini korumaya çalışırken 1683 yılında başlayan Viyana kuşatması ve akabinde ki savaşlar

<sup>259</sup> Abidin Daver, a.g.c. s.423

tüm şiddetiyle sürüyordu. Osmanlı tüm güçlerini bu savaşa aktarmaları yüzünden denizdeki filosuna takviye gönderemiyordu.

Venedikliler Osmanlıların batıda giriştiği savaştan istifade ile 1687 yılında Mora'yı ve Atina'yı kuşattı. Osmanlı donanmasının yeterli takviye ve destek sağlayamaması üzerine Mora ve Atina Venediklilere bırakıldı.

1688 yılında Venedikler 62 Kalyon, 128 diğer tip savaş gemisi ve 200 taşıma gemileri ile Eğriboz Adasına taarruz etti. Buna karşı 10 Kalyon ve 20 Çektiriden oluşan Osmanlı filosu personeli kara savaşlarına katıldı. 106 gün süren bu kuşatma sonunda, Venedikler geri çekilmek zorunda kaldı.<sup>260</sup>

Venedik Donanması, 12 Ekim 1694'te Papalık, Malta ve Floransa gemileriyle takviyeli 115 parçalık filosu ile Sakız Adasına kuvvet çıkarıp adayı ele geçirdi. Sakız Adası'nın kaybı Osmanlı Devletini çok etkiledi. Dolayısıyla Osmanlı Devleti adayı geri almak için, 20 Kalyon ve 28 Çektiriden oluşan bir filosu ile 20 Kalyon, 6 Mavuna ve 24 Çektiriden oluşan Venedik filosunun karşısına çıktı.<sup>261</sup> Mezemorta Hüseyin Paşa Kalyonlar Kaptanlığı'nda bulunuyordu. Serdarlığa da Mısırlıoğlu İbrahim Paşa getirildi ve Osmanlı Donanması ve Ordusu bu iki değerli komutanın elinde Venedik filosunu 2 defa bozguna uğratarak 21 Şubat 1695 tarihinde Sakız Adası'nı Venediklilerden geri aldı.<sup>262</sup>

Mezemorta Hüseyin Paşa, Venedik Donanması ile yaptığı savaşta ve Sakız Adası'nın kurtarılmasında gösterdiği başarı üzerine Vezirlik payesiyle Derya Kaptanlığı'na getirildi (11 Mayıs 1695).

12 Eylül 1683 tarihinde başlayan ve toplam 16 yıl süren, Alman-Leh<sup>263</sup> müşterek kuvvetleriyle yapılan savaştan ağır bir kayıpla dönen Osmanlı İmparatorluğu, 26 Ocak 1699 tarihinde müttefik ülkeler ile Karlofça anlaşmasına imza attı. Bu anlaşmaya göre Osmanlı İmparatorluğu, ilk defa büyük ölçüde

<sup>260</sup> Erdoğan Dümen, a.g.c. s.55.

<sup>261</sup> Erdoğan Dümen, a.g.c. s.56.

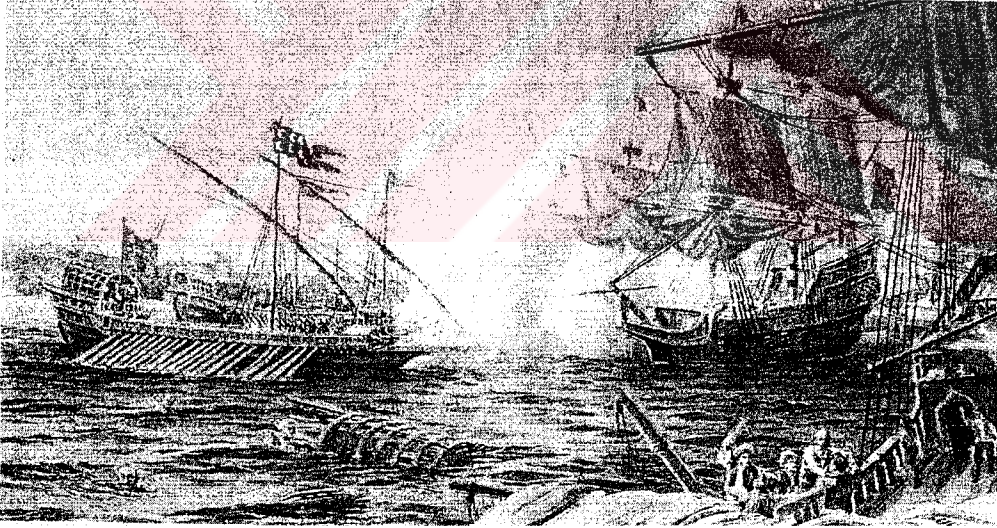
<sup>262</sup> Abidin Daver, a.g.c. s.424

<sup>263</sup> Polonyalı

parçalandı. Podolya Polonya'yanın, Macaristan ve Transilvya Avusturya'nın, Dalmaçya ve Mora tamamen Venediklilerin, Azak Kalesi ve çevresi Rusların eline geçti.

Bu savaş sonunda, Avrupalı Osmanlının da yenileceğini gördü ve Osmanlıyı Avrupa'dan atmak için ileri taarruz başladı. Bu savaş, Avrupa'da Osmanlı Devleti'ni gerileme dönemine girmesinin başlangıcı oldu.<sup>264</sup>

Derya Kaptanı Mezemorta Hüseyin Paşa, sulh devresine girildikten sonra donanmayı denizlerden çekmedi. Osmanlı Bahriyesini kürek döneminden tamamıyla ayırarak yelken dönemine yönelttikten fen devrini açtı. Donanmayı; birliklere ayırdı, yelken dönemi'nin savaş düzenlerine göre eğitti. Bu arada İznikmid Tersanesi esaslı bir revizyona sokularak kürekli gemi yapan tezgahları tamamen kaldırdı, kalyon tipi gemilerin yapımına başlandı<sup>265</sup>. Kalyonculuk, Mezemorta Hüseyin Paşa'nın Derya-Kaptanlığı'ndan itibaren gelişmeye başladı.



**Şekil-6** Kalyon Savaşı

Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa, 1701 yılında, çağın gerisinde kalan Osmanlı denizciliğini geliştirmek için yeni bir "Bahriye kanunnamesi" yayınladı. Bu beyanname ile, bahriye teşkilatı tamamıyla düzene sokuldu ve kara ordusundan gelen

<sup>264</sup> Erdoğan Dümen, a.g.e. s.54.

<sup>265</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.e. a.II-2-4

askerlere Derya Kaptanlığı yasaklandı. Osmanlı Donanması için 40 Kalyonluk kuvvet hedefi belirlendi ancak 27 adet kalyon yapılabildi.

Mezemorta Hüseyin Paşa, 23 Temmuz 1701'de Derya Kaptanlığı'nda hayata gözlerini yumdu.

Mezemorta Hüseyin Paşa'dan sonra denizcilikte birinci sınıf yeri işgal eden Kalyon sayesinde Osmanlı Donanması, 1770 yılında meydana gelen Çeşme Faciasına kadar 80 yıl müddetle Akdeniz hâkimiyetini tekrar elinde tuttu.<sup>266</sup>

## **6.2. Sultan III. Ahmed, I. Mahmud, III. Osman ve Sultan III. Mustafa Dönemleri (1703-1774)**

Sultan II. Mustafa'dan sonra Osmanlı tahtına sırasıyla; III.Ahmet (1703-1730), I.Mahmut (1730-1754), III.Osman (1754-1757) ve III.Mustafa (1757-1774) oturmuştur.

III. Ahmet ve I.Mahmut dönemlerinin Derya Kaptanı Orsa Boca lakaplı Canım Hoca Mehmet Paşa idi. 1707'de Akdeniz'e açılan Canım Hoca Mehmet Kaptan, 20 kadar Kalyonla İspanya kıyıları ile Mayorka Adaları tarafına giderek Mesina'ya asker çıkardı, iki kalesini muhasara edip zapt etti. Mesafenin uzaklığından dolayı muhafazasının zorluğunu göz önüne alarak kaleleri tahrip ettirdikten sonra birçok esirle geri döndü<sup>267</sup>.

Akdeniz'de Venedik gemilerinin Türk ticaret gemilerini vurmaya kalkışması sonucu, 8 Aralık 1714 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu Venedik Cumhuriyeti'ne savaş açtı. Derya Kaptanı Mehmet Paşa komutasında Akdeniz'e açılan Osmanlı Donanması 1715 yılında Adalar Denizi'ndeki Venedik'in elinde bulunan Adaları ele

<sup>266</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt, s.692

<sup>267</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt, s.695

geçirdi. Mora fethedildi ve Girit Adası'nda Venediklilerin elinde bulunan kaleler geri alındı.<sup>268</sup>

Venedik ile savaş devam ederken, bundan faydalanmak isteyen Avusturya 1716 yılının Nisan ayında Osmanlı İmparatorluğu'na savaş açtı ve savaştan galip çıktı. 21 Haziran'da yapılan Pasarofça Antlaşması ile her iki cephede savaşa son verildi. Avusturya, Eflak'ın batı kesimini ve Sırbistan ile Bosna'nın kuzey kesimlerini Osmanlı İmparatorluğu'ndan aldı. Osmanlı İmparatorluğu ise; Mora ve Ayamavri ile Tinos Adalarını ve Girit'in Venediklilerin ellerindeki kesimini almakla yetindi.<sup>269</sup>

1714–1718 yılları arasında Osmanlı Devleti Mora ve Girit'te bulunan Venedik kalelerini geri aldı. Bundan sonra Venedik donanması Ege denizinden çekilerek 1799 yılına kadar görülmedi.<sup>270</sup>

Lale Devri olarak bilinen 1724-1730 yılları arasında İznikmid'in Damat İbrahim Paşa tarafından onarılması sağlanmışsa da 22 Mayıs 1766 tarihinde İstanbul'u da sarsan büyük bir deprem tersaneye oldukça büyük zarar verdi. Bu depremden sonra, tersane de rıhtımlar çöktü, denizin kabaran dalgalar tersaneyi kapladı ve hemen hemen kullanılamaz duruma geldi. 1766 yılındaki depremde büyük zarar gören tersanenin onarımı için III. Mustafa yardım etmişse de İznikmid'in işlerliğini kazanması oldukça uzun bir zaman aldı.<sup>271</sup>

1717–1770 yılları arasında 50 yılı geçen bir müddet zarfında Türk Donanması bir savaş görmedi. Bu arada Koca Ragıp Paşa'nın sadareti sırasında (1757) tersaneler yeniden tanzim ettirildi, yeni savaş gemileri yapıldı, fakat Bahriye istenilen seviyeye çıkartılamadı. 28 Temmuz 1770 tarihinde İngilizlerle birlik olan Ruslar'ın Çeşme'de Osmanlı donanmasını bozguna uğratması denizcilikte yapılan çalışmaların yetersizliğini kanıtı olmuştu.

<sup>268</sup> Tefik İnci, a.g.e. (Dz.K.K. Dergisi) s.328

<sup>269</sup> Tefik İnci, a.g.e. s.336

<sup>270</sup> Tefik İnci, a.g.e. s.337

<sup>271</sup> Avni Öztürk: Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi, İstanbul, 1981 s.148



### 6.2.1. Çeşme Baskını (28 Temmuz 1770) ve Sonuçları

1768-1774 Osmanlı Rus Savaşı Almanya ile Rusya arasında bir denge unsuru olan Lehistan'da Kralın ölmesi üzerine, Rus Çariçesi II.Katherina'nın çok acele olarak aşıklarından olan Kont Stanislası'ı Leh Kralı yapması üzerine çıkmıştı. Osmanlı devleti de bu olup bittiyi hazmedememiş ve şiddetle karşı çıkarak Rusya'ya protesto etmişti.

Hele hele Rusların takibinde olan bir kısım Lehistanlının, Osmanlı-Leh sınırını aşarak, kendi topraklarına sığınması ve arkalarından onları kovalamakta olan Rusların da sınırı aşarak, bir Osmanlı kenti olan Balta kasabasında, hem lehlileri ve hem de kasabanın Osmanlı tebaası halkını kılıçtan geçirmesi üzerine, Osmanlı Devleti 8 Ekim 1768'de Rusya'ya savaş açmıştı.

Ama bu son olay, sadece bardağı taşıran bir damla idi. Aslında Rusya uzun zamandan beri sinsisi sinsisi bir Osmanlı düşmanlığı politikası izliyor, Osmanlı devleti sınırları içinde yaşayan başta Mora, Karadağ ve Subistan olmak üzere bütün Ortodoks tebaayı kışkırtarak, ve de hamileri rolünü oynayarak, ayaklanmaya teşvik ediyordu.

Bu son olay sırasında Rusya tahtında; politik hayatında ihtirash bir kişiliğe sahip olan ve Çar Büyük Petro'nun yolunu izleyerek, Rusya'ya çağdaştırmağa ve büyük devletler arasına sokmağa azimli ve kararlı davranışlar sergileyen Çariçe II.Katherina vardı.

Saint Petersburg'ta diktirdiği Çar Petro heykelinin kaidesine "Petro Primo, Katherina Secondo" yazdırtacak kadar Petro'nun politikasının sahibi ve takipçisi, heykeli bir dalganın üzerine oturtacak kadar da, yine Petro'nun Rusya'ya sıcak denizlere çıkartma stratejisinin inançlı ve bilinçli olarak sahibi olduğunu göstermek istiyordu.

Çariçe II. Katherina Osmanlı devletine baş eğdirtmeden Lehistan üzerindeki emellerini gerçekleştiremeyeceğini, Karadeniz'e inmeden, Akdeniz de üslenmeden İngiltere ve Fransa gibi büyük devlet olamayacağını bilincindeydi. Bu bilinç içinde



olarak Ordusunu yeniden yapılandırdı ve Almanların eğitimine verdi. Baltık Denizi'nde de Donanmasını İngilizlere kurdurtmuş ve eğittirmekteydi. Donanmanın kilit personelini de Ege Denizi Rumları dahil, denizci kavimlerden seçmişti. O yıllarda Rusların Karadeniz'de kıyısı, tersanesi ve donanması yoktu ve bu deniz tam bir Türk Gölü idi. 300 yıldan beri de bu böyle devam edip gidiyordu.

Bu yepyeni ve güçlü Rus Donanması, 1779 yılının yazında görünürde Kont Aleksî Orlof'un fakat gerçekte İskoçyalı Amiral Elphiston ile Greig ve Dagdale isimli İngiliz Komodorlarının yönetiminde olarak Baltık'tan Akdeniz'e gitmek üzere hareket etti ve 1770 yılının yazında Mora sularında göründü. Rus Donanmasının buraya gönderilmesindeki amaç, burada isyan çıkartmak ve Osmanlı Ordu ve Donanmasını iki cepheli savaşa mecbur etmek, kuvvet ayırımına uğratmaktı.<sup>272</sup>

Rus Donanmasının bu kadar uzun bir yolu kat ederek, öncelikle Mora sularına gönderilmesinin maksadı, aslında Rumlaşmış Arnavutlardan olmalarına rağmen, kendilerini eski İspartalıların torunları sayan ve Osmanlı devletine baş kaldırmayı ve serkeşlik yapmayı adet haline getirmiş olan, Mora yöresi halkından Manyotlara verilen destek vaadini yerine getirmek ve onların ayaklanmasını sağlamaktı. Zira Manyotlar, Mora'ya Rus askeri çıkar çıkmaz, Osmanlı devletine karşı ayaklanacaklarına dair söz vermişlerdi.<sup>273</sup>

Bu dönemde İngilizler Rusları destekliyor. Fransızlar ise geleneksel Osmanlı dostluğuna saygılı bir politika izliyorlardı. Nitekim İstanbul'daki Fransız Büyükelçisi Baltık'tan bir Rus Filosunun hareket ettiğini ve Akdeniz'e gelmekte olduğunu Babıali'ye bildirmişti. Fakat Babıali bu haberin gerçek olacağına inanmamıştı. İnananlar da bu intikalin yıllar alacağını hesaplamışlardı.

7 Kalyon ile 4 Fırkateyn ve birkaç yardımcı gemiden oluşan ve Amiral Spiridov komutasındaki öncü Rus Filosu Temmuz 1769 tarihinde Baltık'taki Kronstad deniz üssünden hareket etmiş, İngiltere'nin Hull limanında onarım, ikmal ve savaş eğitimleri gördükten sonra Cebelitark Boğazı yoluyla batı Akdeniz de, Minorka Adasında Port Mahon limanına gelmişti.

<sup>272</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e. cilt.1, s.231

<sup>273</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.e., s.162

Ancak bu öncü filo, Ruslar tarafından Akdeniz için zayıf görüldüğünden İngiliz Amirali Elphiston komutasında 3 Kalyon, 3 Fırkateyn, 3 silahlı taşıt gemisi ve silahlı erzak gemisinden kurulu 19 gemilik bir takviye filosu daha Baltık'tan yola çıkarılmıştı. Bu filo da eksiklerini İngiltere'nin Portsmouth limanında tamamlamış ve personeline savaş eğitimleri yaptırtmıştı.<sup>274</sup>

### 6.2.1.1. I.Mora İsyanı

Toplam 10 Kalyon,7 Fırkateyn ve 7 yardımcı gemi olmak üzere 24 parçadan oluşan Rus Baltık Filosu 28 Şubat 1770 tarihinde Mora sularına varmış ve Koron'nu kuşatarak, karaya 500 asker çıkarttı. Manyotlar da verdikleri sözü tutarak 70.000 kişiyle I.Mora isyanını başlattı.<sup>275</sup>

Bu I.Mora isyanı Osmanlıların şiddetle ve süratle aldıkları tedbirler sayesinde kısa sürede bastırıldı. Ama bu isyan, Yunanistan'ın bağımsızlığına giden yolu da açtı.

Bu isyanın bir önemli yanı da Fransız ihtilalinden çok önce milliyetçi duygularla yapılmış bir isyan olması, kısa süre sonra başlayacak olan Sırp isyanına da yol açması oldu.

Mora isyanı dolayısıyla Midilli Mutasarrıflığından Kaptan-ı Deryalığa atanmış olan Mandalzade Hüsametdin Paşa komutasında, bölgeye sevk edilen Osmanlı Donanması 10 Kalyon ve 12 çeektiriden oluşuyordu ve Rus Filosuna denk bir kuvvetti. Ama personel eğitimi ve kifayeti çok düşüktü. Bir süreden beri donanmada doğru düzgün eğitim yapılmayarak sözde tasarruf ediliyordu.

Mora sularında Rus ve Osmanlı Donanmaları arasında 27 ve 28 Mayıs 1770 tarihlerinde Menekşe ve Anapoli, 4 Haziran 1770 tarihinde Hydra deniz savaşı gibi birkaç çatışma oldu ama bunlardan kayda değer bir netice alınmadı. Bu son çatışmadan sonra Osmanlı Donanması Anadolu kıyılarına, Sığacık Körfezine geldi.

<sup>274</sup> Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, a.g.e. s.163

<sup>275</sup> Abidin Daver, a.g.c. s.378

Buradan da Çanakkale'ye çekilme gereği duyan donanma, Riyale Kalyonunun direği kırılınca 4 Temmuz 1770 tarihinde Çeşme'nin hemen kuzeyindeki Toprak ada önüne demirledi.

Donanma Toprak ada önünde demirli iken, 5 Temmuz 1770 sabahı, Rus Filosu da Koyun adaları bölgesine geldi. Bu bölgede, iki filo arasında, o güne kadar yapılan deniz savaşlarının en şiddetlisi oldu. Savaştan sonra Osmanlı Filosu açık denize çıkma olanağı varken, nedense Çeşme limanına girmeyi tercih etti. Rus Filosu da Osmanlı Donanmasının ayrıldığı yere demirledi.

Osmanlı Filosu Çeşme Limanında yatarken, 6/7 Temmuz gecesi, Rusların İngiliz Komodorları Greigg, 4 Kalyon, 2 Fırkateyn ve bir Humbara gemisiyle Çeşme Limanının ağzına kadar sokularak, bu limanın girişini savunan 4 Osmanlı kalyonu ve kıyı bataryaları ile savaşa tutuştu. Bu savaş kargaşası içinde de iki ateş kayığını limanın içine sokmayı başardı.

Ateş kayıkları, tek parça yelkeni olan, içine yanıcı patlayıcı maddeler konan ve yedeğinde de küçük bir kürekli bot çeken teknelerdi. Personeli bir veya iki kişi oluyordu. Liman baskınları için çok uygun teknelerdi. Hedefe yaklaşırken yanıcı patlayıcı maddeler ateşleniyor, tekneyi kullanan personel de, dümeni bir yöne bağlayarak, yedekteki küçük bir botla hedef sahasından uzaklaşıyordu. Ateş kayığı da liman içinde rüzgâr ve akıntılara tabi olarak deli danalar gibi dolaşıyor ve değdiği yerleri yakıyordu. O zaman gemilerin ahşap tekneli ve yelkenli olduğu dikkate alınırsa, bir limana girmeyi başarabilen ateş kayıklarının ne kadar tehlikeli birer silah olduğu daha iyi anlaşılır.

Rusların Çeşme limanına sokmayı başardıkları iki ateş kayığından birisi, önce kalyonlardan birisini tutuşturmayı başardı. Çıkan yangın rüzgârın da etkisiyle limandaki gemilere süratle yayıldı. Şehre de sıçrayan yangın ne var ne yoksa her şeyi yakıp kül etti. Bu yangından sadece 64 toplu bir kalyon ile birkaç çektiri ve kayık kurtulabildi. Ancak bu gemileri personeli terk etmiş olduğundan Rusların eline geçti.

Çeşme Baskınından sonra, Ege Denizi'nde Rus deniz üstünlüğü kesin olarak sağlanmış olduğundan Ege Denizi limanlarının ve Çanakkale Boğazı savunma

sistemlerinin takviye edilmesi gereği doğdu. Bu gereksinim dolayısıyla İzmir Körfezi girişi Yenikale Geçidi'ne gemiler batırılarak liman giriş-çıkışa kapatıldı. Çanakkale'ye de Karadeniz'de ordunun deniz yanını destekleyen gemilerden 6 Kalyon gönderildi. Ayrıca Çeşme baskını öncesi yapılan Koyunadaları Savaşı'nın büyük kahramanı Kaptan Hasan Bey de Çanakkale Boğaz Muhafızlığına atandı.<sup>276</sup>

Çeşme baskınından sonra Rus Filosu Limni Adasına gelerek ve Boğazı tehdit etmeğe başladı. Ancak Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın büyük gayretlerle Mondros Kalesi'ni takviye etmesiyle kalenin direnci arttı ve Ruslar da azalan başarı şansları ve artan baskına uğrama risklerini hesaba katarak bu adadan uzaklaştılar. Bu başarılarından sonra Kapatana Hasan Beye "Gazi" unvanı ve "Paşa"lık rütbesi verildi ve hemen ardından da 22 Ekim 1770 tarihinde Kaptan-ı Derya'lığa atandı.

Rus Filosu'nun Baltık'tan kalkarak Akdeniz'e inmesi ve bu denizde kazandığı başarılar Tekirdağlı bir tüccarın kölesi iken, efendisi tarafından azad edilen ve Cezayir korsanları arasına katılarak yetişen yeni kaptan-ı derya Gazi Hasan Paşa'yı çok etkiledi. Rus Filosu personelinin eğitim durumlarına dikkat eden Gazi Hasan Paşa artık denizcilerin, sadece denizde usta-çırak metodu ile değil, mutlaka okulda yetişmesi gereğini anladı.<sup>277</sup> Daha sonra Gazi Hasan Paşa, Baron De Dott ile birlikte çalışarak, 1773 yılında "Mühendishane-i Bahri Hümayün" adı ile Osmanlı İmparatorluğu'nun modern anlamdaki ilköğretim kurumunu açtı.

Limni Adasında kalmanın fazla bir fayda sağlamadığını anlayan rus filosu, Suriye sahillerine, Beyrut tarafına gitti ve burada halkı Osmanlı Devleti'ne karşı isyana sevk etti.

Ruslar, Beyrut isyanını çıkarttıktan sonra da İskenderiye'ye gitti. Mısır'da memlukuluları, Cin Ali Bey liderliğinde isyan ettirmeyi başaran ruslar Osmanlı İmparatorluğu'na güneyde de bir cephe açtırdı. Memlukuluların isyanı, Cin Ali Beyin, araları açık olan damadı Ebu Zehep tarafından öldürülmesiyle bastırılabilirdi. Mısır'da açılan ikinci cephede Memluk isyanını bastıran Osmanlı Devleti, bundan sonra bütün imkanlarını ve gayretlerini kuzeyde Balkanlardaki savaşa yöneltebildi.

<sup>276</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.c. s.189

<sup>277</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.c. s.191

Osmanlı İmparatorluğu'nun Ege'yi ve Doğu Akdeniz'i Rus Filosunun dilediği gibi cirit atmasına bırakması Çeşme baskınında Donanmasını kaybetmesi yüzünden oldu. Çıkartılan isyanlar da, savaşta Osmanlılara karşı güneyde de bir cephe açılmasının yanında uzun vadeli olarak İmparatorluktan kopmaların da başlayacağını işaretledi.

Çeşme Baskınında Donanmanın 69 parça gemisinin kaybı, Karadeniz Filosundan da 10 Kalyonun Çanakkale Boğazı'nın savunulmasına tahsis edilmesi Karadeniz'de de boşluk yaratmıştı. Bu durum, 13 Temmuz 1771 tarihinde Rus Ordularının fiilen Kırım'a girmelerine neden oldu. Elde yerli deniz gücü olmaması nedeniyle Kırım Hanlığı gerektiği şekilde takviye edilemedi, dolayısıyla Kırım'da, 296 yıl evvel Fatih Sultan Mehmet tarafından kurulan Osmanlı egemenliğine son verildi.

Ruslar aynen Beyrut'ta ve İskenderiye'de yaptıkları gibi, Kırım'da da halkı isyana teşvik etmişler, bağımsızlık vaatlerinde bulunmuşlardı. Başarılarında bu propagandanın da etkisi vardı.

Çeşme Baskını, başkent Saint Petersburg'ta büyük şenliklere neden oldu ve tüm Rusya'da büyük propagandalarla duyuruldu. Yine Saint Petersburg'da Çeşme isimli bir saray ve sarayın bahçesinde büyük bir kilise yapıldı. Bunların dışında da ayrıca Bir de "Çeşme Anıtı" dikildi. Bugün bu anıt eserler Turistlere gezdirilmekte, Çeşme adının izahı içinde baskın anlatılmaktadır. İnşa edilen modern gemilere de ardı ardına "Çeşme" adı verilerek bu ad yaşatılmaktadır. Hatta bu ismi taşıyan bir firkateyn Sinop baskınında kullanıldı.

### **6.2.1.2. Küçük Kaynarca Anlaşması ( 21 Temmuz 1774 )**

1774 yılına gelindiğinde Padişah III. Mustafa, neticesinden çok emin olduğu bir savaşta mağlup olunmasının üzüntüsü içinde olarak ölmüş, yerine I.Abdülhamit tahta çıkmıştı. Ruslar da bu vesile ile barış teklifinde bulundular.

Tuna kıyısındaki Küçük Kaynarca da, 1711 yılında yapılan ve Rusların yenilgisiyle sonuçlanan Osmanlı-Rus Savaşı'nın sonunda imzalanan Prut

Anlaşması'nın 63. Yıldönümüne rastlayan 21 Temmuz 1774 tarihinde imzalanan ve Osmanlı tarihinde, toprak kaybı pek fazla olmamasına karşın, şartları itibariyle en ağır anlaşmalardan birisi olan "Küçük Kaynarca Anlaşması" imzalandı. Bu anlaşmaya göre;

- Kırım Hanlığı, Osmanlı egemenliğinden çıkıp, bağımsız bir devlet oldu. Ancak bu bağımsızlık kararı kağıt üzerinde kaldı ve nihayet Rusya 1783 tarihinde Kırım'ı tümüyle ülkesine kattı. Osmanlı Devleti, henüz savaşın yaralarını saramamış olduğundan, bu Rus oldu bittisi karşısında bir şey yapamadı.

Kırım'ın Ruslar tarafından kendi topraklarına katılmasının önemli yanı, 300 yıla yakın bir süredir Osmanlı yurdu olan, 1.5 Milyon Türk nüfusunun yaşadığı toprakların kaybedilmesi ve Rusların Karadeniz kıyılarına yerleşmeye başlamış olmasıdır.

- Azak yöresi ile Dinyeper Nehri arasında kalan birkaç bin Km<sup>2</sup> tutarıdaki kıyı kesimi Ruslara bırakıldı.

Bu madde ile, aslında alan olarak küçük fakat stratejik değeri itibariyle yüksek bir kıyı kesiminin Ruslara bırakılmasıyla Ruslar, tarihlerinde ilk kez resmen Karadeniz'e inerek sahil dar bir devlet oldu.

- Ruslar, Romanya ve Besarabya'yı boşalttı ancak Osmanlı devleti, Eflak ve Buğdan'a iç işlerinde daha fazla serbestlik tanıdı. Bu madde ile Ruslar, ileride bu iki Osmanlı eyaletinin iç işlerine daha fazla müdahale edebilme şansını da elde etti. Bundan böyle Osmanlı devleti Ortodoks tebaasına daha şefkatli davranması da anlaşma gereği idi. Osmanlı devletinin sadece Ortodoks tebaasına karşı değil, tüm tebaasına karşı adil ve şefkatli davrandığı bilindiğinden, bu maddenin amacının, Ruslara, Osmanlı tebaası bütün Ortodoks halkı adına bir koruyucu olarak söz hakkının sağlamış olmasıdır. Bundan böyle de Ruslar, Ortodoks tebaa vesilesiyle her fırsattan yararlanarak, Osmanlı devletinin içişlerine müdahale etmeğe çalıştılar.

- Rus ticaret gemilerine Boğazlardan serbestçe geçme ve Boğazlardan geçmemesi kaydıyla Karadeniz'de Donanma yapma hakkına sahip oldu.

- Bu anlaşma ile , Osmanlı devleti, ayrıca Rusya'ya ağır bir savaş tazminatı da ödedi.

Küçük Kaynarca anlaşması her ne kadar Osmanlı-Rus Savaşını sona erdirmişse de, bu savaş gerek Tuna boylarındaki ordusu gerekse Akdeniz'e kaydırıldığı Donanması vasıtasıyla Osmanlı ülkesinde kısa süre sonra ard arda gelecek ayaklanmaların tohumlarını da attı ve onların teşvikçisi oldu.

### 6.2.1.3. Greek Projesi ve II.Mora İsyanı

Küçük Kaynarca Andlaşmasıyla sona eren Osmanlı-Rus Savaşı, Çariçe II. Katherina'nın, Avusturya-Macaristan İmparatoru II.Joseph'e sunduğu ünlü "Greek Projesi"nin de teşvikçisi oldu. Bu proje Osmanlıları Avrupa'dan çıkarmayı ve serbest kalacak toprakları da aralarında paylaştırmayı amaçlıyordu.

Yeniden hıristiyanlaştırılacak olan İstanbul'un başkent olacağı ve II. Katherina'nın torunu Konstantin'in de kral olacağı bir büyük Greek Devletinin kurulması da projede rusların ana amaçlarındandı.

İki ülke aralarında pazarlıklar sürerken, gelişmeleri yakından ve endişe ile izleyen İngiltere ve Prusya'nın da Osmanlıları desteklemesiyle, tahriklere daha fazla dayanamayan Osmanlı Devleti, 28 Ağustos 1787 tarihinde Rusya'ya savaş açtı. Buna karşılık Avusturya-Macaristan İmparatorluğu da 1 Şubat 1788 tarihinde Rusya'nın yanında Osmanlılara savaş açtı.

Bu arada rus ajanları Karadağ ve Sırbistan'da ayaklanmalar çıkarttı. Bunlardan Sırp isyanı beklenmedik bir şekilde ve süratle büyüdü ve tehlikeli bir hal almağa başladı. Sırp isyanları Osmanlıların takviye kuvvetlerini göndermesiyle bastırılabilirdi.

Sırp isyanının sürdüğü bir sırada da ruslar, aslında Rus Ordusunda subay olan Lambros Koçanis isimli bir Rum'un liderliğinde, 7 gemilik bir kuvveti Akdeniz'e kaydırarak Mora'ya gönderdi ve Mora'da ikinci isyanı da başlattı. Ancak Ruslar ve Avusturya-Macaristan, o sırada çıkan Fransız ihtilali ve onun dayandığı hürriyetçi ve



milliyetçi fikirler nedeniyle, Mora isyanına fazla destek gönderemedi. Osmanlı da bu isyanı fazla zorlanmadan bastırdı.

Bu isyanın önemli yanı, Osmanlı devletinin Çeşme baskınının bıraktığı boşluğun hala doldurulamamış ve denizleri boş bulan Rusların Baltık'tan Mora'ya kadar gelip yine isyan çıkartabilmeleri olmuştur.

### 6.2.2. Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn (Deniz Harp Okulu'nun Tarihçesi)

Osmanlı Devleti'nin yükselme devrinde türk denizcileri açık denizde korsanlık usullerine göre yetişiyorlardı. Ancak XVII. Yüzyılın sonlarına doğru korsanlık ortadan kaldırıldı. "Kürekli" donanma yerini yelkenli kalyonlara bıraktı. Ancak Osmanlılar Batıdaki denizcilik gelişmelerine yetişemediler. Osmanlı donanmasının XVIII. yüzyılda seri yenilgiler alması üzerine ve özellikle Çeşme'de Osmanlı donanmasının Rus donanması tarafından yakılması üzerine, Ülkede ilim ve eğitimin yayılmasının gerektiğine inanan III. Mustafa, 1773 yılında Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa emrinde bir Tersane Hendesehanesinin açılması için Baron de Tott'u görevlendirdi. 1773 yılında kurulan bu okul, daha ziyade gemi kaptanlarının da katıldığı bir kurs niteliğindedir. Kasımpaşa'daki bir kalyonda açılan bu kursta düzlem geometri ve seyir dersleri verilmeye başlandı.<sup>278</sup>

Daha sonra, III. Mustafa ile Baron de Tott, bu öğretimin uygulamalar yoluyla zaman içinde mükemmelleştirilmesini kararlaştırdılar. Bunun üzerine, 1776 yılı Şubat ayında Kasımpaşa'da Tersane-i Amire'nin "Darağacı" denilen semtinde, Hendesehane veya Hendesehane-i Bahri adıyla, ilk deniz okulu kuruldu. Okulun kurulmasında Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın gayretleri çok büyüktür.<sup>279</sup>

1782-1783 yıllarında, tersanedeki hendesehanenin dar olması ve ihtiyacı karşılamaması nedeniyle, tersane sahasında birkaç odalık yeni bir mühendishane

<sup>278</sup> Deniz Mektepleri Tarihçesi, Deniz Matbaası, s.10-12

<sup>279</sup> Deniz Mektepleri Tarihçesi, a.g.c., s. 12-13

binası yaptırıldı. Üç yıllık süre ile eğitim/ öğretim yapacak olan okul, Mühendishane-i Bahri-i Hümayun adı ile 22 Ekim 1784 tarihinde yeni binasında faaliyete başladı. 1795 yılında iki kısma ayrılan okulun; birinci kısmında güverte subayı, ikinci kısmında ise gemi inşa subayı yetiştirildi.

1821 yılında meydana gelen yangında okul binası da yandı ve 1822 yılında Tersanede Parmakkapı civarında bulunan Errehane (Bıçkı mağazası) binası tadil edilerek okul buraya taşındı.

Kasımpaşa'daki şimdiki Taş Havuzlar mevkiindeki taş havuzun inşaatıyla ilgili olarak; II. Mahmut'un Divanhane'ye gelişi sırasında, geçici olarak okulun seyr-i sefaın kısmının Heybeliada'ya nakli kararlaştırıldı. Okul, Heybeliada'da II. Mahmut tarafından yaptırılan Kalyoncu Kışlası'na taşındı.

Okulun; Heybeliada'daki yeni binaya nakledildiği 1838 yılında, Meclis-i Bahriye ve Hükümet tarafından okulla ilgili olarak çıkarılan kanunname ile, eğitim/öğretim faaliyetine esaslı bir programla başlandı.

Tanzimat'la birlikte Mekteb-i Bahriye adıyla anılmaya başlanan okul, Kasımpaşa'daki binasında 12 yıl kadar kaldı ve daha sonra son kez Heybeliada'ya nakledildi. 1850 yılında ise Heybeliada'daki eski Bahriye Kışlası'na taşınmasına karar verildi. Okul binası 34 odalı olup, 150 öğrencisi vardı. Ayrıca okulda 30 yataklı bir hastane, eczane, matbaa, mücellithane ve büyük bir kütüphane mevcuttu. Öğretim İngiliz sistemine göre yapılmakta olup, bazı dersler İngiliz Öğretmen tarafından okutulmaktaydı.<sup>280</sup>

Bu dönemde okulun; Mekteb-i Bahriye-i Şahane, Mekteb-i Fünun-i Bahriye, Mekteb-i Fünun-i Bahriye-i Şahane gibi isimlerle anıldığı görülmektedir. Sultan Abdülaziz döneminde okula alınan öğrenci sayısı artırıldı ve eğitim/öğretim hususlarında da gelişmeler kaydedildi. Çağın teknolojik yenilikleri paralelinde, öğretim programları yeniden ele alındı, güverte ve inşaiyye sınıfları yanında buhar sınıfı kuruldu. Böylece okul 4 yılı idadi, 2 yılı harbiye, 2 yılı da eğitim gemilerinde olmak üzere 8 yıllık eğitim veren bir kurum görünümünü kazandı.

<sup>280</sup> Deniz Mektepleri Tarihçesi, a.g.e., s. 30-31

II. Meşrutiyet sonrasında; İngiltere Deniz Harp Okulu örnek alınarak hazırlanan yeni eğitim/öğretim sistemi, 1909 yılından itibaren uygulamaya konuldu.

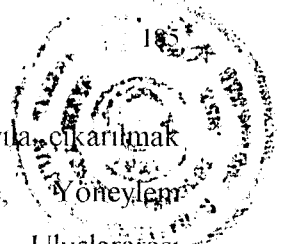
Balkan Savaşı yıllarında, okulun mevcut eğitim sisteminde değişikliğe gidildi. Buna göre 4 yıl süreli Bahriye Mektebi'nden mezun olanlar, 1 yıl okul gemisinde "Deniz Talebesi" olarak, müteakiben 3 yıl donanmada "Mühendis" olarak eğitim görüp daha sonra Üsteğmen rütbesi ile asıl görevlerine başladılar. Bu dönemde okul; "Ada Mektebi" adıyla sadece eğitim açısından değil, sosyal hayat açısından da Türkiye'nin en nitelikli okulu olma özelliğini kazandı.

Cumhuriyet döneminde; Bahriye Mektebi'ne ilk olarak 1924 yılında Güverte, Makine ve Katip sınıflarında okutulmak üzere öğrenci alındı. Bu dönemde Güverte ve Makine sınıfları için öğretim süresi, 1 yılı hazırlık sınıfı olmak üzere 4 yıldır. Mezun olanlar, okul gemisinde "Deniz Talebesi" olarak gördükleri bir yıllık eğitimi müteakip mühendis (Teğmen) rütbesi ile donanmada göreve başladı.

Genelkurmay Başkanlığı'nın 27 Mayıs 1928 tarihli emri ile "Heybeliada Bahriye Mektebi", "Deniz Lisesi" adını alarak askeri liselerin müfredat programları uygulamaya konuldu. 1928 yılında başlanan bu yeni eğitim/öğretim biçimi sadece 2 yıl uygulandı. Deniz Lisesi ve Deniz Çekirdek Okulu Heybeliada'daki tesislerde tekrar birleştirilerek adı "Deniz Harp Okulu ve Lisesi" oldu.

İkinci Dünya Savaşında Almanların Balkanları işgal etmeye başladığı 1941 yılının 23 Mayıs'ında, okul Mersin'e taşınarak Piyade Kışlasına yerleştirildi. Okul, tekrar Heybeliada'ya taşındığı 09 Eylül 1946 tarihine kadar burada kaldı.

1953 yılına kadar Deniz Harp Okulu'nun eğitim/öğretim süresi, 1 yılı teorik öğretimle okulda ve 1 yılı pratik eğitimle donanmada değerlendirilmek şeklinde 2 yıl oldu. 1953 yılından itibaren 4 yıllık layn sistemine geçildi. 1969–1970 eğitim/öğretim yılında eğitim ilk 3 yılı öğrenci, 4 ncü yılı Layn Okulu ve 1970–1971 yılından itibaren de Subay Temel İhtisas adı altında subay olarak Sınıf Okullarında okunacak şekilde yeniden düzenlendi.



1974–1975 eğitim/öğretim yılından itibaren öğretim süresi 4 yıla çıkarılmak suretiyle, eğitim/öğretim sistemi; Elektrik-Elektronik, Makine, Yöneylem Araştırması-Yönetim, Kontrol Sistemleri, Gemi İnşa, Oşinografi, Uluslararası İlişkiler bilim dalları çerçevesinde şekillendirildi ve ilk mezunlar 1977-1978 yılında verildi.

1984 yılında eğitim-öğretim sistemi yeniden değerlendirildi; bilimsel ve teknolojik gelişmelere paralel olarak Yöneylem Araştırması/Yönetim, Makine ve Elektrik/Elektronik (Muhabere, Bilgisayar, Kontrol, Elektrik) ana bilim dallarında eğitim/öğretime 1986–1987 yılında başlandı.

Heybeliada'daki tesislerin gelişen eğitim sistemlerinin gereklerini bina ve tesis yönünden karşılayamaması, ulaşım sorunları ve Türk Donanması'nın deniz subayı ihtiyacının artması; Deniz Harp Okulu'nun istenen özelliklere uygun, geniş bir alana taşınmasını gündeme getirdi. Bu maksatla, Tuzla'da hazine arazileri ile istimlak edilen parsellerle 750 dönüm tutan Tuz Burnu Yarımadası'nda yeni bir Deniz Harp Okulu'nun inşası için 28 Temmuz 1977 tarihinde dönemin Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk tarafından temel atıldı.

Tuzla'daki modern Deniz Harp Okulu tesisleri, 31 Temmuz 1985 tarihinde tamamlanarak dönemin cumhurbaşkanı Kenan Evren tarafından hizmete açıldı ve Heybeliada'daki tesisler Deniz Lisesi Komutanlığı'na devredildi.

1988–1989 yılında üç bilimsel dalda ilk mezunlar verilmiştir. 1990 yılının başında Harp Okulları'nın statüsü ve 1462 sayılı Harp Okulları Kanunu'nun 2 nci maddesinde yer alan "Lisans Düzeyinde Eğitim" kavramı tartışılmaya başlandı. Genelkurmay Başkanlığı'nca, Harp Okulu'ndan mezun olacak subaylara herhangi bir fakültede lisans tamamlama eğitimine gerek duymayacak şekilde belli bir dalda lisans düzeyi eğitim/öğretim verilmesi emredilmiştir. Bu emir üzerine YÖK'ün mühendislik çerçeve programı Boğaziçi, İTÜ ve ODTÜ programları da gözden geçirilerek yeniden düzenlenen programlar 1991–1992 yılında uygulanmaya başlandı ve 1993–1994 eğitim-öğretim yılında ilk mezunlarını verdi.

1992–1993 yılından itibaren sivil lise mezunlarından bayan öğrenciler de alınmaya başlandı. Dost ve Müttefik ülkeler ile yapılan askeri eğitim işbirliği anlaşmaları çerçevesinde, özellikle Türki Cumhuriyetlerden olmak üzere 1993–1994 yılından itibaren misafir askeri öğrenci alınmaya başlandı.

1993–1994 yılında başlamak üzere Elektrik/Elektronik ana dalı alt opsiyonu olan "Kontrol ve Bilgisayar Mühendisliği" dalı ikiye ayrılarak Kontrol Sistemleri ve Bilgisayar Mühendisliği haline dönüştürüldü.

1995–1996 yılında birinci sınıftan başlamak üzere "Gaye-2000" adlı uygulamaya konulan yeni program ile Deniz Harp Okulu müfredatları STCW-95 Sözleşmesine (Uluslararası Gemi Adamı Yetiştirme Programı) uyumlu hale getirilerek meslek ve yabancı dil dersleri artırıldı. Dört yıllık kredi saat toplamaları azaltılarak, proje dersi tek yarı yıldan iki yıla yayıldı.

1996–1997 yılında mezun olan öğrencilere "Subay Diploması" ile birlikte mühendislik unvan ve yetkilerini de içeren ayrı bir "Lisans Diploması" da verilmiştir.

17 Mayıs 2000 tarihinde yürürlüğe giren 4566 sayılı yeni Harp Okulları Kanunu ile Öğretim Başkanlığı'nın teşkilat ve kadroları yeniden düzenlendi. Bu kapsamda; Öğretim Başkanı Dekan olarak değiştirilmiş, mühendislik diploması veren dallar bölüm olarak yeniden kurulmuş ve bölümlere bağlı Ana Bilim Dalları açılarak bölüm sayısı 4'ten 9'a çıkarılmıştır. Aynı kanun gereğince; Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyacına yönelik bilim dallarında, 2001-2002 yılından itibaren lisansüstü eğitim/öğretim vermek ve bilimsel araştırmalar yapmak üzere "Deniz Bilimleri ve Mühendisliği Enstitüsü " kuruldu.

### **6.3. Sultan I.Abdülhamid Dönemi (1774-1789)**

Sultan I.Abdülhamit döneminde, Osmanlı İmparatorluğunun yanı başında hızla gelişen, açık denizlere çıkmaya çabalayan ve bunu milli bir hedef edinmiş, Rusya kendi gücünü kanıtladı. Karadeniz'de Rus varlığı kabul edilmek zorunda kaldı ve dolayısıyla Karadeniz iki devletin müşterek denizi haline geldi.



I.Abdülhamit, Osmanlı Donanmasını geliştirmek için Almanya'dan küçük hücumbot tipi gemiler aldı ve personel eğitime büyük önem vererek eğitimci bir kadro ortaya çıkardı.

18 nci yüzyılın deniz stratejisi; ticari ve askeri limanların ablukası, sömürge savaşları, korsan harbi, Avrupa kıtasındaki kara muhaberelelerini desteklemek ve muhaberelelere katılmak şeklindeydi. Bu dönemde İngiltere, harbi tamamen denizcilik açısından değerlendiriyor ve böyle bir strateji izliyordu. Deniz Kuvvetlerinin genel stratejisi içindeki yerini iyi kıymetlendiren İngiltere, denizlerin kontrolünde ön plana geçmeyi başardı ve sömürgecilik mücadelesinde çok büyük başarılar elde etti.<sup>281</sup>

18 nci yüzyıl başlarında, Osmanlı İmparatorluğu Rusya, Avusturya, Almanya, Fransa, İngiltere ve Prusya Kara Kuvvetleri bakımından hemen hemen denk güçteydiler. Denizcilik gücü bakımından ise Osmanlı İmparatorluğu, Almanya'dan güçlü, Rusya, Fransa ve İngiltere'den daha güçsüz durumdaydı. 18 yüzyılın sonlarında ise Osmanlının denizcilik gücü çağın diğer büyük devletlerine karşı oldukça zayıf duruma düştü.

<sup>281</sup> Ali İhsan Gencer; Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları. Kral Matbaası, İstanbul. 1986, s.465

## 7. OSMANLI İMPARATORLUĞU'NUN ÇÖKME DÖNEMİNDE TÜRK DENİZ KUVVETLERİ (1789–1922)

### 7.1. III. Selim Dönemi (1789–1807)

1789 yılında tahta çıkan III. Selim döneminde Osmanlı yıllardır süren savaşların etkisiyle hem askeri hem de ekonomisi çok kötü duruma gelmişti. Kazanılmış toprakları kaybetmemek, vergiye tabi ülkelerden vergi toplayabilmek, deniz ticaret yollarını açık tutabilmek ve böylece halkın ekonomik durumunu düzeltmek maksadıyla harekete geçen III. Selim, ilk olarak devlet ileri gelenlerini toplayarak “Nizamı Devlet” hakkındaki düşüncelerini aldı. Yıllardan beri kötü gidişe dur diyebilmek, devletin kötü bir akıbete uğrasına engel olmak için ileri sürülen görüşlerin hepsini tek tek değerlendiren III. Selim, Tatarcık Abdullah Efendi'nin tersanelerin ve donanmanın durumu hakkındaki görüşlerine özel önem verdi. III. Selim ordusunun, özellikle de tersane ve donanmanın tanzim ve ıslahı için planlı ve şuurlu bir devlet politikası hazırlayarak takip etmeye başladı<sup>282</sup>.

III. Selim, tahta geçtikten birkaç yıl sonra yakın adamlarından Küçük Hüseyin Paşa'yı Derya Kaptanlığı makamına getirdi.

Küçük Hüseyin Paşa, ilk iş olarak İznikmid tersanesine giderek, Tersane'yi tekniğin son ilerlemelerine uygun hale getirdi. Uzun süre İznikmid'de kalarak (Cumhuriyet Dönemi'ne kadar kullanılan, Cumhuriyet Dönemi'nde de korunan) modern Tersane'nin genişlemesine bizzat nezaret etti<sup>283</sup>.

Küçük Hüseyin Paşa bu mevkide kaldığı 12 yıl zarfında, kendisine geniş yetkiler veren III. Selim'in ıslahat planlarına tam anlamıyla uyarak Türk Bahriyesini, en iyi İngiliz ve Fransız örneklerine göre yabancı teknisyenlerin yardımı ile Avrupa standartları ayarında ıslah etti ve bundan sonra modern Osmanlı Bahriyesi'nin

<sup>282</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e. s.336

<sup>283</sup> Avni Öztüre; Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi. İstanbul, 1981 s.192

kurucusu olarak şöhret kazandı. Ayrıca Küçük Hüseyin Paşa, Donanma Kumandanı olarak Ege Denizi'ndeki korsanların kökünü kazımak üzere seferlere çıktı. Bu seferlerde çok önemli başarılar kazanan Küçük Hüseyin Paşa, kısa bir süre de olsa Ege'deki korsanların kökünü kazımayı başardı. Fransızların Mısır'dan çıkartılmasında İngilizlerle beraber hareket ederek çok önemli rol oynadı<sup>284</sup>.

III. Selim döneminde yapılan önemli hizmetlerden biri de Bahriye Nizamnamesi çıkarılmasıdır. Çıkarılan nizamname ile devlet malının zarara uğramasının veya talan edilmesinin önüne geçildi. Daha sonra gemiler yine nizamname gereğince Kalyon, Firkateyn ve Şehtiye diye üç grup üzerine tertiplendi. Ayrıca her gemiye ehliyet derecesine göre Kaptanlar tayin edildi<sup>285</sup>.

Diğer taraftan rüşvetin önlenmesi ve devlet malının korunması için Bahriye görevlilerinin maaşlarında ayarlamalar yapıldı; ayrıca emeklilik durumları da yeni bir şekle sokuldu. 11 Temmuz 1792'de Gedikli personeli için yeni bir nizamname çıkarıldı ve ilgili yerlere bildirildi. Bu devirde savaş gemilerine mutfak teşkilatı kurularak gemilerin içindeki keşmekeşliğin önüne geçildi, ayrıca düzenli bir beslenme ile deniz askerinin savaş gücünü artırma yoluna gidildi<sup>286</sup>.

Bu arada eğitime de büyük önem verilerek, 1773 yılında kurulan Bahriye Mektebi'nin ıslahına çalışıldı. 1795'te Kara ve Deniz Mühendishaneleri birleştirilmişse de iki yıl sonra her iki mektep tekrar birbirinden ayrılarak eğitim faaliyetlerine devam ettiler.

III. Selim Bahriye'nin ve Bahriye Mektebi'nin ıslah ve inkişafı için yabancı uzmanlardan faydalandı, ancak onlara kurumların idarelerini kayıtsız şartsız teslim etmedi. Yalnız öğretici sıfatlarından istifade edilerek yanlarında kabiliyetli Türk gençlerinin yetişmesine zemin hazırlandı. Tersane ve Donanma için gerekli olan tabip ve cerrahların yetiştirilmesi Avrupalı bir usul çerçevesinde ele alındı. İtalyan literatürünü takip eden bir Tıphane ile bir Cerrahhane açıldı. 1807'de nizamnamesi de çıkarılan Tersane Tıphanesi kısa bir süre olsa da faaliyet gösterdi. Öte yandan

<sup>284</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt, s.511

<sup>285</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt s.512

<sup>286</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt s.513



ticaret gemilerinin çoğaltılması için bazı tedbirler alındı. Zenginlere ve devlet erkânından imkânı olanlara gemi satın almaları veya yaptırmaları tavsiye edildiyse de bundan bir sonuç elde edilemedi. Karadeniz, Akdeniz ve Marmara Denizleri'nin çeşitli yerlerinde eskiden beri bulunan gemi yapım alanları bu dönemde yeniden canlandırıldı.

Tersane-i Amire birtakım inşaat faaliyetleriyle genişletildi. İsveçli Mühendis Rhode'nin gayretiyle İstanbul'da 9 gemi tezgâhı yapıldı. 1796 yılında Tersane'de mühendisliğini yine İsveçli Rhode yaptığı bir de büyük havuz inşasına başlandı.

Bu devirde Bahriye görevlileri; Kaptanpaşa'dan sonra Tersane Emini (sonradan Umur-ı Bahriye Nazırı), Tersane Kethudası, Tersane Ağası, Liman Reisi, Tersane Katibi, Tersane Defter Emini şeklinde sıralanıyordu. Kaptanlar üç sınıfa ayrılmıştı. Birincisi Sancak Kaptanları olup bunlar; Kapudane-i Hümayun, Patrona-i Hümayun, Liman Reisi, Riyale-i Hümayun ve Liman Nazırı idiler. İkincisi Süvari Kaptanlar, üçüncüsü ise Mülazım Kaptanlar idi<sup>287</sup>.

III.Selim bu ilk reform çabalarından sonra 1804'te çıkarttığı bir Kanunname ile reform faaliyetlerini birtakım yeni esaslara bağlamaya çalıştı. Bu Kanunname 1805 ve 1806'da yeni ilavelerle daha geniş kapsamlı bir hale getirildi. Kanunname dönemi diyebileceğimiz bu dönemde Tersane Eminliği yerine Umur-ı Bahriye Nezareti kuruldu. Nazırın emrine müstakil bir Bahriye Hazinesi verildi. Kanunnamede Kaptanpaşa ve Nazır başta olmak üzere Bahriyenin her kademesinde görevli kimselerin vazifeleri ayrı ayrı belirtildi<sup>288</sup>.

III.Selim'in önce Tersane'yi bir düzen altına almakla başlattığı reformlar daha sonra gemi inşaatı ve diğer deniz işleriyle ilgili sahalara da yayıldı. Fakat gemiler için çok gerekli olan teknik personel ve savaşçı askerlerin yetiştirilmesine dış meseleler ve iç huzursuzluklar bir türlü fırsat vermedi ve neticede gemileri sevk ve idare edecek bir kadro oluşturulamadı<sup>289</sup>.

<sup>287</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.397

<sup>288</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.398

<sup>289</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. 4.Cilt, s.515-520



III. Selim'in tüm iyi niyetine ve çabalarına rağmen, kendisine yardımcı olacak devlet adamlarından yoksundu. III. Selim, 1807 Mayıs sonlarında Kabakçı Mustafa liderliğinde yapılan bir ayaklanma sonucu tacını, zekadan mahrum, geri zekalı IV. Mustafa (1807-1808)'ya bıraktı ve bir köşeye çekildi. Ancak III. Selim'in tekrar tahta çıkarılması için Rusçuk Ayanı Alemdar Mustafa Paşa'nın kargaşaya müdahalesi sırasında IV. Mustafa'nın adamları tarafından öldürüldü<sup>290</sup>.

## 7.2. II. Mahmud Dönemi (1808-1839)

III. Selim'in bahriyeyi ıslah etme gayretleri, II. Mahmud Devri'nde girişilen reform hareketlerine iyi bir zemin teşkil etti. II. Mahmud, eski Bahriye müesseselerini ihyaya ve yenilerini açmaya büyük özen gösterdi.

II. Mahmud, III. Selim zamanında yaptırılan büyük havuzu tamir ettirdiği gibi 1822 yılında ikinci bir havuzun da inşasını emretti. Havz-ı Cedid adı verilen bu havuzun inşası, 31 Mart 1826 tarihinde tamamlandı.

Osmanlı Donanması'nın mevcudu Kalyon, Firkateyn ve Korvet olarak irili ufaklı 42 parçadan ibaretti. II. Mahmud donanmayı büyütme ve geliştirmek için tersanelerden hiçbir yardımı esirgemedi. Bu dönemde, 80-84 toplu birer adet Firkateyn yapmakla görevli olan Sinop, Bodrum, Gemlik ve Tersane-i Amire Tezgaahları faaliyetlerine devam etti. Anadolu sahilleriyle bir kısım Ege adalarında bulunan tersanelere Kalyon, Firkateyn, Korvet, Brik cinsi savaş gemilerinin yapılması için talimat verildi. Bu Tersanelerin hepsi Tersane-i Amire'ye bağlı olup, kapasiteleri nispetinde Donanmaya gemi inşa etmekle yükümlüydüler. Bunlardan, 1811'de 1819 yılında çalışmaz halde bulunan Bodrum Tezgâhı faal hale getirilerek bir Kalyon ile Kemer mevkiindeki tezgahta bir Firkateyn inşasına başlandı.

III. Selim tarafından modernize edilen İznikmid Tersanesi'ni daha verimli duruma getirmesi için II. Mahmud, Kaptan Ahmet Fevzi'yi görevlendirildi. İznikmid Tersanesi'nde hummalı bir çalışmaya giren Ahmet Fevzi, kısa zamanda Donanma'ya

<sup>290</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.e. 4.Cilt, s.520

birçok Kalyon ekleyerek Padişah'ın gözüne girdi. Bunun üzerine Padişah kendisine Kaptan-ı Deryalık sözü vererek Donanma'yı sefere hazırlamasını istedi<sup>291</sup>



II. Mahmud Devri'nde Bahriyeyi ıslah etme yolunda gösterilen bütün bu çabalar ve harcanan paralar Tersane ve Donanmayı istenilen seviyeye çıkaramadı, daha doğrusu III.Selim'in yapmak istediği ıslahatı gerçekleştirmeye yetmedi. Bunun en büyük nedenlerinden biri, II. Mahmud'un iç meselelerin ağırlık kazanması nedeniyle tersane ve donanma işlerine ara vermesidir. Diğer nedeni ise Bahriye Mektebinin henüz tam olarak çalıştırılmaması nedeniyle gemileri kullanacak personel bulmakta zorluk çekilmesidir. Aslında Osmanlı Devleti, III. Selim'den bu yana Avrupa'da dahi örneğine rastlanmayan büyük ve gösterişli savaş gemileri yapmışsa da personel sorunu çözemedi.

II.Mahmud, denizcilerin eğitimini sağlamak ve personel sorununu gidermek için Heybeliada'ya yeni bina inşa ettirerek bahriye mektebini oraya taşıdı. 1838 yılında fiilen hizmete açılan binada talebeler öğrenim görmeye başladı. O sıralarda öğrencilere bu mektepte harita, coğrafya, hendese, logaritma, oktant dersleri okutulmaktaydı. Aynı yıl çıkarılan bir Kanunname ile mektep yeniden düzenlendi<sup>292</sup>.

II. Mahmud zamanında deniz ticaretinde herhangi bir gelişmeden söz edilemezse de 1823 yılında devletin ticaret gemileri için bir Nizamname çıkarıldı. Nizamname gereği tertip edilen 5-6 ticaret gemisi birtakım ticari faaliyetlerde bulunmuş, ancak batılı devletlerin ticaret gemileriyle rekabete girecek bir güce sahip olamadı.<sup>293</sup>

II. Mahmud, ıslahat hususunda Avrupa'dan herhangi bir yardım alamayacağını gayet iyi biliyordu bu yüzden XIX. yüzyılın başından beri Osmanlılar ile ilişki kurmak isteyen Amerika Birleşik Devletleri'nin dostluk tekliflerini göz önüne aldı ve bu devletle ticari bir anlaşma yaparak Türk tarihinde yeni bir dönem başlattı. 1830–1839 yılları arasında kesintisiz devam eden bu ilişkiler sonucunda Osmanlı Bahriyesi için önemli sayılabilecek gelişmeler kaydedildi ve Amerika Birleşik Devletleri'nin

<sup>291</sup> Avni Öztüre; a.g.c. s.193

<sup>292</sup> Ali İhsan Gencer; Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Kral Matbaası, İstanbul, 1986 s.79

<sup>293</sup> Ali İhsan Gencer, a.g.c. s.80-81

gemicilik ilminden istifade edilerek Amerikanvari denilen yeni tarz gemilerin inşasına başlandı. Amerikalı Mühendisler, ilk Buharlı Gemileri yine bu dönemde Türk Tersaneleri'nde inşa etti. Ancak II. Mahmud'un ölümünden (1839) sonra bu faaliyet de sona erdi ve Avrupa'dan buharlı gemi ve buhar makinesi alma dönemi başladı. Bu durum ise Osmanlı Bahriyesi'ni tamamen dışa bağımlı hale getirdi.

II. Mahmud döneminin en önemli deniz olayı şüphesiz 1827 yılındaki İngiliz, Rus ve Fransız gemilerinin harp ilan etmeden Navarin limanına baskın düzenleyerek donanmamızı yakmasıdır. Bu olay sonunda Osmanlı Devleti, yeniden yapılanmaya başlayan donanmasının büyük bir bölümünü kaybetmiştir.

### 7.2.1. Navarin Baskını (20 Ekim 1827) Ve Sonuçları

Yunanistan'da I.ve II. Mora isyanları ile atılan bağımsızlık fikrinin tohumları, Fransız ihtilalinin dünyaya yaydığı bağımsızlık ve hürriyet fikirleri ile birleşince Osmanlı tebaası Rumlar arasında da her geçen gün daha fazla itibar görmeğe başladı.

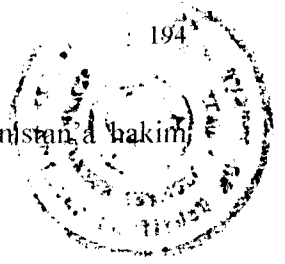
Osmanlı Devletinin, kendisine baş kaldıran Yanya Valisi Tepedelenli Ali Paşa ile giriştiği mücadeleyi de fırsat bilen Rumlar, 25 Mart 1821 günü 40.000 Türk'e karşın 150.000'un yaşadığı Mora yarımadasında, III. Mora İsyanı başlattı. Rumlar bu isyanın ilk gününü Yunanistan'da bağımsızlık günü olarak kutlamaktadır.

İsyanın başarılı olması üzerine Ocak 1822 yılında federatif temele dayalı bir "Cumhuriyet Anayasası" asilerin oluşturduğu bir ulusal kongrede kabul edildi ve kısa süre sonra da Alexandre Mavrokordoto başkanlığında merkezi bir hükümet kuruldu.

Mavrokordoto ailesi yüzyıllarca Osmanlı Padişahlarının en güvendikleri ve Dışişleri Bakanlığında kilit görevler verdikleri, bütün tercüme işlerini yaptırıkları aileydi. Bu açıdan bir Mavrokordoto'nun asilerin başına geçmesi, Padişah II. Mahmut'u fevkalade üzdü.

1822 yılının yazında Atina, Misolongi ve Tep'te başarı kazanan asilerin, ellerine geçirdikleri Müslümanları kılıçtan geçirdiklerini tarihçiler kaydetmektedir.

Bölgeye gönderilen Osmanlı kuvvetleri anılan yerler hariç tüm Yunanistan'da hakim oldularsa da Korent Berzahını geçip Mora Yarımadasına giremediler.



Mora isyanının genişlemesi ve 13 Ocak 1922 tarihinde isyancıların Mora yarımadası, Kiklad Adaları, Eğriboz adası ve Attica Yarımadasını içine alan toraklarda bağımsız bir Yunanistan devletinin kurulduğunu açıklamaları karşısında Padişah II. Mahmut büyük bir hiddete kapıldı. İsyanı desteklediklerine inandığı Rum Piskoposlarından bazılarını astırdı ve 22 Nisan 1922 tarihinde de hızını alamayarak bu kez de Fener'deki Rum Ortodoks Patriği Grigorios Dikoesos Flessas'ı da dini kıyafetleri üzerinde olduğu halde Patrikhanenin orta kapısı önünde astırdı. Patrikhanenin bu kapısı hala kapalıdır.

Padişah II. Mahmut'un, Fatih Sultan Mehmet'in koyduğu kuralları uyguladığı ve İmparatorluk içindeki tüm Ortodoks tebaanın Patrikhane'ye bağlı olduğu ve onlardan da Patriğin sorumlu olduğu kuralına dayanarak bu kararı verdiğini de tarihçiler kaydetmektedirler.<sup>294</sup>

Patriğin asılması, Avrupa ülkelerinde şiddetle eleştirildi Avrupa kamuoyunun, Osmanlı devleti aleyhine, isyancıların lehine dönmesinde büyük etken oldu. Osmanlı devleti için kolay kolay ele geçmeyecek Avrupa kamuoyu desteği de böylece yitirildi. En azından bir kısmıyla bile olsa tarafsız kalmalarının önüne set çekildi.

Mora isyanının ilk dört yılı, her ne kadar asilerin neticeye ulaşmasını tam olarak mümkün kılmamışsa da, yine başarılı bir hazırlık dönemi olarak kabul edilebilir. Zira Sakız isyanı, Sisam ve Girit isyanı gibi isyanların yayılmasının yanı sıra Avrupa'dan gelen çok sayıda gönüllü ve silah ve malzeme yardımı güçlerini arttırmıştı. Bu durumu gören Padişah II. Mahmut, bir ayana muhtaç olmak hoşuna gitmese de, Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'dan yardım istedi. Mehmet Ali Paşa da Girit ve Mora Valiliklerinin oğlu İbrahim Paşaya verilmesi koşuluyla bu isteği kabul etti.<sup>295</sup>

<sup>294</sup> Çetinkaya Apatay, *Osmanlı Donanmasına Yapılan Baskınlar Ve Tarihin Akışına Etkileri*, Deniz Harp Tarihi Semineri-1, Gölcük, 2003

<sup>295</sup> Zuhuri Danışman-Samim Güniz-Sadık Özyaygen *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi* İstanbul s.132

54 savaş ve 400 nakliye gemisinden oluşan Mısır Donanması ve 30.000 kara askeri, İbrahim Paşa komutasında Temmuz 1824 de İskenderiye'den hareket etti. Kaptan-ı Derya Hüsrev Paşa da Osmanlı Donanması ile gelerek iki donanma birleşti. Kış mevsimini Girit Adası'nda geçiren bu müşterek donanma 18 Mayıs 1825 te, ilk iş olarak batı Mora'da, Modon yakınlarındaki Navarin limanını asilerden temizleyerek, burasını kendisine üs yaptı ve Mora yarımadasını asilerden temizlik harekâtına girişti. 1825 yılı içinde Yunanistan'ın başkenti olarak kabul edilen Nauplia hariç, bütün Mora yarımadası ele geçirildi. Kuzeyden Attica yarımadasına giren Osmanlı kuvvetleri de isyancıları sıkıştırınca başarı şansları kalmadı. Böylece, En fazla dayanan orta Yunanistan'ın batısında ve Patras Körfezi kuzeyinde olan Misolongi de 23 Nisan 1826 tarihinde, bir yıllık bir kuşatmadan sonra düştü. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın kurduğu modern ordu ve donanmanın bu başarıdaki payı büyüktür. Yeniçeriler, bu isyanlardaki başarısızlıkları nedeniyle kaldırıldı ve yeniçerilerin mensubu oldukları Bektaşî Tarikatı da yasaklandı.<sup>296</sup>

Ancak Avrupa kamuoyunun Yunanistan meselesi için duyduğu sempati ve yakınlık, zaman geçtikçe hükümetlerini de etkilemeye başladı. Mart 1823 tarihinde İngiltere Dışişleri Bakanı Yunan asilerini, "Savaşçı" olarak kabul ettiklerini ve Yunanlıların er geç bağımsızlıklarını kazanacaklarına inandığını ifade etti. Eğer İngiltere Yunanlılara yardım etmezse onlar da sırtlarını Rusya'ya dayayacaklar ve sonunda kurulacak bağımsız Yunanistan Rusya yanlısı ve onun nüfuzu altında olacaktı. Bunun anlamı da Rusya'nın Akdeniz'e sarkmasıydı ve bu da İngiltere'nin hiç işine gelmezdi. O halde Yunan isyancıları desteklenmeli, bağımsız Yunanistan İngiltere'nin yanında olmalıydı. Yunanistan'ı Rusların nüfuzuna bırakmamak, Osmanlı İmparatorluğu'na, iki taraflı gelecek Rus tehdidine karşı, toprak bütünlüğünün korunması için dolaylı bir yardım olurdu.

Bu arada Rus Çarı Alexandr öldü. Yerine Yunanlılara karşı hiçte sempati duymadığı bilinen, İngiltere'nin tutumunu da izleyen Nikola geçti. Çar Nikola Yunan meselesini direk olarak konu etmeksizin ama onu Osmanlı Devleti üzerinde baskı unsuru olarak kullanma yoluna gitti. Nitekim Mart 1826 tarihinde Osmanlı Devletine verdiği bir nota ile iki ülke arasında Akkerman'da bir toplantı düzenlenmesini istedi.

<sup>296</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e I.Cilt, s.379



Bu toplantı sonunda 7 Ekim 1826 tarihinde imzalanan Mukavele’de Yunanistan meselesine hiç değinilmedi. Rusya Yunan meselesini sadece bir fırsat olarak gördü ve yararlandı. Osmanlılardan Eflak-Buğdan, Sırbistan, konularında ve Rus gemilerinin Osmanlı limanlarında ve denizlerinde serbestçe ticaret yapmaları gibi bazı konularda ödünler aldı<sup>297</sup>.

Akkerman toplantısı için verilen Rus notasından ve Osmanlılar ile Rusya arasında ortak bir anlaşmadan kuşkulanan İngiltere, Yunan meselesinde toplantıdan önce, Rusya’nın elini kolunu bağlamak istedi ve Nisan 1826 tarihinde iki devlet arasında bir protokol yapılmasını sağladı. Bu protokolda Yunan meselesinin çözümü için Rusya ile İngiltere’nin;

*“Osmanlı Devleti ile Yunanlılar arasında arabuluculuk yapması ve bu devlete vergi bağımlısı özerk bir Yunanistan’ın kurulmasının Osmanlı Devletinden istenmesi ve bu kararın diğer Avrupa devletlerine de bildirilmesi ve katılımlarının istenmesi kararı alındı.”<sup>298</sup>*

Bu karar, bağımsızlığın gerçekleşmesini sağlayan Yunan milliyetçiliğinin ve milliyetçi akımlar ile Rusya’nın bir zaferi olacağını değerlendiren Avusturya ve Prusya teklifi şiddetle reddedilmesine karşın Fransa tarafından, kendisine karşı Avusturya, Rusya ve İngiltere arasında Napoleon Bonaparte döneminden beri devam eden kutsal birliğin parçalanmasında bir fırsat yaratabilir düşüncesi ile kabul edildi ve desteklendi.<sup>299</sup>

Bu protokol, Akkerman mukavelesinden bir yıl kadar sonra, 1927 Nisanında Osmanlı Devletine bildirildi. Tabiatıyla da kendi toprak bütünlüğünü parçalamayı amaçladığı ve de başta diğer Balkan ulusları olmak üzere İmparatorluk tebaası çeşitli uluslara kötü bir örnek olabileceği değerlendirilerek, reddedildi.

Osmanlı İmparatorluğu’nun kendisine yapılan teklifi red etmesi üzerine İngiltere, Fransa ve Rusya 1927 Temmuzunda Londra’da yeni bir antlaşma daha

<sup>297</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.e. Seminer-I,Gölcük,

<sup>298</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e, I.Cilt, s.380-382

<sup>299</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.e. Seminer-I,Gölcük,



imzaladılar. Bu anlaşma ile Osmanlı'dan, Yunanistan'ın yarı bağımsızlığını istiyorlardı. Osmanlı Devleti Yunanistan sorununun kendisinin iç sorunu olduğunda ısrarlı olduğundan, üçlü anlaşma ile de kendisinden yarı bağımsız Yunanistan'ın kurulması teklifini de kabul etmedi.

Siyasi alanda bu gelişmeler olurken, İngiliz, Fransız ve Rus Donanmaları, İngiliz Amirali Codrington komutasında birleşerek Osmanlı Devletini baskı altında tutmak üzere İyon Denizi'ne geldiler. Halbuki o günlerde isyan hemen hemen tamamıyla bastırılmıştı.

Müttefik Donanmanın bu harekâtında başlangıçtaki ana fikir, Navarin'de yatan Osmanlı-Mısır Donanmasını abluka altında tutarak harekât yapamaz durumda tutmaktı. Zira Navarin'de Osmanlı-Mısır Müşterek Donanmasının en yeni kıymetli gemileri yatıyordu.

20 Ekim 1927 günü sabahı, müttefik donanma uluslar arası teamalü hukuk kurallarına ve denizde örf adetlere aykırı olarak, bayrak çekmeden Navarin Limanı'na girdi. Bu sırada Osmanlı-Mısır Donanması bir ay şeklinde ve üç sıra halinde limanda demir üzerinde yatmaktaydı.

O günlerde Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere, Fransa ve Rusya savaş halinde olmadıklarından ve de yabancı devlet gemilerinin sık sık Osmanlı limanlarını ziyaret etmeleri olağan bir olay olduğundan, Donanma Komutanı Çengeloğlu Tahir Paşa hiçbir endişeye kapılmadı ve tedbir aldırma gereğini de duymadı. Limana giren gemilerin bir dostluk ziyareti için veya en çok manevi baskıda bulunmak için geldiğini sandı. Ancak gelen gemilerin bütün toplarını ateşlemesiyle yanıldığını anladı. Bu yanılmanın cezasını da çok büyük olarak ödedi. 3.5 saat süren top ateşi sırasında 57 Osmanlı-Mısır Gemisi batırıldı. 8000 denizci ve asker şehit edildi. Bu da dünya deniz harp tarihinin en büyük barbarlığı ve tam bir katliam oldu.<sup>300</sup>

Aslında, Navarin Baskını bir deniz savaşı değildir. Müttefik Donanmanın savaş halinde olmadığı bir ülkenin limanında yatan donanmasına yaptığı bir baskındır.

<sup>300</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 4.Cilt, s.521



Dünya deniz harp tarihinde hem baskını yapan taraf için hem de baskına uğrayan taraf için birer kara leke, utanç duyulacak bir ibret anıtıdır. Büyük devlet küstahlığının ve acımasızlığının muhteşem bir örneğidir. Navarin baskını barıştan savaşa, baskın tarzında yapılan bir taarruzla geçişin de bir örneğidir.

Navarin Baskını, 1904-1905 Rus-Japon Savaşında, Japonların 09 Şubat 1904 gecesi Port Arthur deniz üssünde yatan Rus donanmasına baskın tarzında yaptıkları bir taarruz neticesi bölgesel deniz üstünlüğünü sağlayarak savaşı başlatmalarına, Osmanlı Donanmasının 29 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'deki Rus limanlarını bombardıman ederek filen savaşı başlatmasına, 07 Aralık 1941 tarihinde yine Japonların Pearl Harbour limanında yatan Amerikan Pasifik Filosuna taarruzla savaşı başlatmasına örnek olmuştur.<sup>301</sup>

### 7.2.1.1. Navarin Baskınının Sonrası

20 Ekim 1927 gününün akşamı, Müttefik Donanma'nın, Amiralleri büyük bir gurur ve sevinçle, Navarin baskını İstanbul'daki Büyükelçilerine bildirdiler.<sup>302</sup>

İngiliz Amirali Codrington, alevler içindeki Navarin limanına bakarak, Büyükelçisine şunları yazdı:

*“Osmanlı-Mısır Donanmasının yok edildiğini Ekseleanslarına bildirmekten zevk duyuyorum. Gemilerin çoğu havaya uçuruldu. Bir çoğu da batırıldı ve şu anda liman enkazlarla doludur. Böyle bir tabloya bugüne kadar pek az kimse tanık olabilmiştir, Sanırım...”*

Fransız Amirali Şövalye de Rigny 'nin Navarin'den İstanbul'daki büyükelçisine gönderdiği rapor; *“Osmanlı Donanması yok edildi.”* başlığını taşıyordu ve *“Yarın sabah arta kalanların da işini bitireceğiz”* diye devam ediyordu.

<sup>301</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.c. Seminer-I,Gölcük

<sup>302</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.c. Seminer-I,Gölcük

Hollanda asıllı paralı bir asker olan Rus Amiralî Kont de Heyden de, Fransız Amiralinin sözlerini şöyle tamamlıyordu:

*“Osmanlılara ve Mısır’lı İbrahim Paşa’ya çok sert bir ders vermiş olarak Navarin’den ayrılacağız. Bu olayın önceden kestiremeyecek kadar geniş yankıları olabilir ve olmalıdır da...”*

Gerçekten de Navarin baskınının yankıları geniş oldu. Avrupa’da Hellen medeniyetini, medeniyetin çıkış noktası ve beşiği olarak daha okul sıralarında öğrenen ve o gün Mora’da isyan edenlerin bu kültürü yaratanların torunları kabul eden halk, olayı çılgın sevinç gösterileriyle karşıladı ve kutladı. Helen kültürü ile bezenmiş, Helen dostu olan yazarlar, çizerler, şairler, ressamalar sevinçten coştı.

Osmanlılar ise, Navarin olayını yeni bir haçlı seferinin başlangıcı olarak kabul ettiler ve şehitlerinin ve donanmalarının ardından yas tuttular. Baskını kalleşçe yapılmış bir katliam olarak nitelediler ve yapanları lanetlediler. Devletin gücünün de İnebahtı olayında olduğu gibi, yok edilen donanmanın yerine yenisini koyacak durumda olmadığına da bilincinde olduklarından üzüntüleri daha da arttı.

Çok uluslu bir İmparatorluk olan Avusturya-Macaristan İmparatorluğu’nun ünlü Başbakanı Metternich, Navarin olayını;

*“Navarin olayı ile tarihte yeni bir çağ başlıyor.”* diyerek olayı *“Korkunç bir felaket”* olarak nitelendirdi.

İngiltere’de, kamuoyunun aksine, İngiliz Hükümeti “Kaş yapayım derken göz çıkarıldığı” değerlendirmesini yaptı ve kendi Amiralleri Codrington’un görüşlerine ilgi göstermediler. Hatta onu çok ileri gitmekle suçlayanlar da oldu. İngiltere’de, Osmanlı Donanmasının yok edilmesiyle, Rusya’nın İstanbul’a ve Akdeniz’e doğru sarkmasını önleyebilecek en etkin gücün ortadan kalkmış olduğuna inananlar çoğunlukta idi. Artık Rusya’nın karşısına yıllarca mertçe dikilebilecek bir Osmanlı deniz kuvveti yoktu. Olası bir Osmanlı-Rus Savaşı’nda, Ruslar kolayca Boğazlardan Akdeniz’e inebilirlerdi. Doğu Akdeniz’deki kuvvet dengesi İngiltere’nin aleyhine iyice bozuldu.

Ayrıca İngilizler; Rusların yanında, Fransızların da Navarin olayından kazançlı çıkacaklarını düşünüyorlardı. Akdeniz’de Fransız Donanmasına karşı koyabilecek bir Osmanlı deniz kuvveti kalmayınca, Fransızların bu boşluktan yararlanabileceklerini değerlendiriyorlardı. Bu durumun Akdeniz’deki dengeyi daha fazla İngiltere aleyhine döndüreceğini hesap ediyorlardı. Gerçekte de bu hesap doğru çıktı.

Navarin olayından sadece üç yıl kadar sonra Fransızlar Cezayir’e el koydular. Bu Osmanlı eyaletinin elden çıkışına gerek Osmanlı Devleti gerekse İngiltere, sadece protesto ile tepkilerini gösterebildi.

28 Ocak 1828 günü, İngiltere Kralı Parlamento’yu açış konuşmasında, Navarin baskınına “Uğursuz bir olay” olarak niteledi ve Osmanlı devletinden “Eski müttefik” diye söz etti. “Ucuz Kahraman” olarak nitelediği Amiral Codrington da gözden düştü.<sup>303</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’nda Navarin olayı bir dönüm noktasıdır. Birbirine denizlerle bağlı ve 16.000 mili bulan uzunlukta kıyılara sahip ve üç kıtaya yayılmış koskoca imparatorluk, birdenbire “donanmasız” kalıverdi. III. Selim’in özenle inşa ettirdiği ve donattığı donanma, en seçkin denizcileri ile birlikte Navarin’in sularına gömüldü. Navarin’de sadece donanma yok edilmedi, Osmanlı denizcilik kültürü de büyük ölçüde yok edildi.

Donanmasız kalan Osmanlı Devleti’nde çözümler de hemen başladı. Cezayir’in İmparatorluktan kopmasının hemen ardından, Mısır’da Mehmet Ali Paşa da fırsatı değerlendirdi ve kopardığı tavizlerle artık pamuk ipliği ile devlete bağlı hale geldi.

Yunan Megalo-İdea’cılarının da cesaretleri arttı ve gözlerini medeniyetin beşiği Anadolu toprakları ile bu topraklara yakın Ege adalarına diktiler.

Deniz kuvvetinden yoksun bir kara kuvveti olarak, Osmanlı ordusu, bundan böyle Osmanlı sahillerini, denizlerini ve adalarını koruyamadı. Hatta ayakta kalması

<sup>303</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.e. Seminer-I, Gölçük

bile, kendi gücünden ziyade, Osmanlı toprakları ve bölge üzerinde emelleri olan devletlerin kendilerine göre uyguladıkları denge politikalarına bağlı kaldı.

Navarin'de Osmanlı Donanmasını yakan üç müttefik devlet, Çanakkale Savaşları'na kadar, Osmanlı Devletine karşı ittifak içine girerek müşterek harekât yapmadı. Bu denge politikası Osmanlı Devleti tarafından da çok iyi uygulandığı için, İmparatorluğun ömrü uzadı.

Navarin olayından sonra İngiltere, Fransa ve Rusya, Fransa'nın Mora'ya asker göndererek yarımada'nın Osmanlı kuvvetlerinden geri alınmasına karar verdi. Navarin'den sonra, Osmanlı devletinin bu devletlere karşı koyacak hem mali hem de askeri gücü kalmadı.

Navarin Baskınından sonra Mora'ya gönderilen Fransız kuvvetleri, yarımadayı tamamı ile kontrol altına aldıktan sonra, yine üç büyük devlet, 22 Mart 1929 da Londra'da bir protokol imzaladılar ve Yunanistan'ın bağımsızlığını kabul ederek sınırlarını çizdiler. Osmanlı devleti de Edirne Barış Anlaşması'nda bu protokolü kabul etti.

Ancak Yunanlılar, bu protokol ile çizilen sınırları az bularak genişletilmesini istedi. Yunanlıların bu istekleri doğrultusunda toplanan İngiltere, Fransa ve Rusya, 3 Şubat 1830 da Londra'da vardıkları yeni bir antlaşmaya uygun olarak; Osmanlı devletine, üç büyük devlet tarafından seçilecek bir Kral tarafından yönetilecek, vergi yükümlülüğü ile Osmanlıya bağlı bağımsız bir Yunan devletinin kurulmasını kabul ettirdiler. Yunanlıların isteklerine uygun olarak genişletilen sınırlar, Mora ve Kiklat adalarını, Eğriboz adasını ve Attica yarımadasından oluşuyordu<sup>304</sup>.

Bağımsız bir Yunan Devleti'nin kurulması Ege Denizi hâkimiyetini de etkiledi. Çünkü bu tarihten sonra Ege, iki devletin ortak bir denizi haline geldi. Bu durum günümüze kadar uzanan Türk-Yunan uyuşmazlığının da başlangıcını teşkil etti.

<sup>304</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, a.g.e. s.82-85

Aslında Navarin Faciası, yelkenli gemilerin son savaşı olmuştur. Bu tarihten sonra buharlı gemi dönemi başladı ve Osmanlı Devleti de buna imkanları nispetinde ayak uydurmaya çalıştı. Osmanlı Devleti tarafından “Sürat” ismi verilen ilk buharlı gemiyi 1827 yılında İngiltere’den satın alındı.

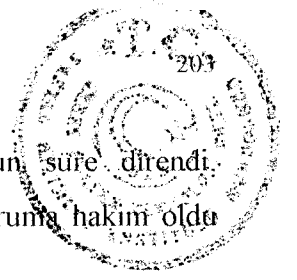
### 7.3. Abdülmecit Dönemi (1839–1861)

17 yaşında tahta çıkan Abdülmecit devletin bozulan düzenini geri getirmek için hazırlanan Tanzimat Fermanını, tahta geçişinden kısa bir müddet sonra (3 Kasım 1839) ilan etti.

Tanzimat Fermanı Dönemi’nde girişilen reform hareketleri, Bahriye Teşkilatını da içine alıyordu. Bahriyede yapılacak reformlarda özellikle teşkilat yönünden daima kara askeri teşkilatı ve Tophane-i Amire müessesesi örnek alındı. Nitekim Bahriyenin daha iyi ve olumlu bir şekilde idaresi ve teşkilatlandırılması için bir Bahriye Meclisi kurulması söz konusu edildiğinde, Seraskerlik ve Tophane-i Amire’de olduğu gibi Tersane-i Amire’de de bir meclisin tertip edilmesi gerektiği üzerinde duruldu. Nihayet yapılan çalışmalar sonucunda 25 Ocak 1840 tarihinde ilk Bahriye Meclisi kuruldu. Şura-yı Bahri, Şura-yı Ali-i Bahri, Meclis-i Rüesa, Meclis-i Bahriyye, Tersane-i Amire Meclisi gibi adlarla anılan Bahriye Meclisi; bir Reis, bir çeşit hukuk müşaviri vazifesini gören bir müftü, 4 üye, bir katip ve bir de mukayyidden meydana gelmekteydi.

Abdülmecid, Islahat fermanını ilan ettikten kısa bir süre sonra talihsiz bir olay yaşadı ve Mısır valisi Kavala’lı Mehmet Ali Paşa ile baş edebilmek için İngilizlerle anlaşma yapmak zorunda kaldı:

Uzun süre İznikmid’de görev yaptıktan sonra Kaptan-ı Derya’lığa getirilen Ahmet Fevzi Paşa, donanması ile Çanakkale’de bekliyordu. Yeni Padişah Mısır sorununu barış yolu ile kapatmak istediğinden, Ahmet Fevzi Paşa’nın İstanbul’a geri dönmesi buyurdu. Sadrazam Koca Hüsrev Paşa ile arası açık olan Ahmet Fevzi Paşa, bu buyruğa uymayarak, donanması ile İskenderiye’ye gidip, Donanmayı Kavalalı Mehmet Ali Paşa’ya teslim etti. Bu olaydan olağanüstü gururlanan Mehmet Ali Paşa, yeni Padişah Abdülmecit’in barış davranışlarını hafife aldı. Yabancı devletlerin de



arabulucu olmalarına rağmen Donanmayı geri vermemekte uzun süre direndi. İngilizlerden de yardım isteyen Osmanlı Devleti, bir süre sonra durumu hakim oldu ve 1841 yılında donanmayı geri aldı<sup>305</sup>.

Bahriyenin daha iyi bir düzene konulması için teşkil edilen Bahriye Meclisi, müftü hariç tamamen bahriye ümerasından oluşmakta idi. Tersane-i Amire'nin her türlü nizamı, satın alma ve imalat işleri meclis tarafından yürütülürdü. Meclis ayrıca Tersanede görevli esnafın düzeniyle ilgilenir, Bahriye Mektebi'nin bütün işleriyle meşgul olur, donanmada görevli Subay ve Erlerin düzenini ve onların daha verimli hale gelmesini sağlamak için bazı tedbirler alırdı. Bütün bu meselelerle ilgili hususların önceden tespiti Bahriye Meclisi tarafından yapılır, daha sonra bir mazbata ile Kaptanpaşa'ya takdim edilirdi. Kaptanpaşa meseleyi inceler ve sadarete bir yazı ile havale ederdi. Daha sonra mesele Meclis-i Ahkam-ı Adliyye'de görüşülerek tekrar sadarete gönderilir ve buradan Padişah'a arz edilerek konu ile ilgili gerekli iradenin alınması yönüne gidilirdi. Üyelerinin sık sık değiştiği anlaşılan bu ilk Bahriye Meclisi, bahriyeyi ıslah etme konusunda önemli bir faaliyet göstermeden kuruluşundan iki yıl sonra kaldırıldı<sup>306</sup>. Bundan sonra bahriye işleri, tersane ve donanmanın mali işlerinde söz sahibi olan Tersane Müsteşarı tarafından yürütüldü. Tersane Müsteşarı başkanlığında toplanan bahriye ileri gelenleri sürekli olarak çalışmazlardı. Gerek görüldüğü zaman toplanarak karar verirlerdi. Buna da Meclis-i Adliye deniliyordu.

İlk Bahriye Meclisi, ileride girilecek faaliyetlere basamak teşkil etmesi bakımından önem taşımaktaydı. Nitekim Meclis-i adliye gibi ara sıra toplanan meclislerle bu mühim müessesenin ıslahına imkân olamayacağı kısa zamanda anlaşılacak sürekli çalışacak Bahriye Meclisi'nin teşkili yönüne gidildi. Yapılan görüşmeler sonucunda 8 Eylül 1845 tarihinde daimi Bahriye Meclisi kuruldu. Bu meclisin kurulması ile Tanzimat Fermanı döneminde bahriye işleri, daha şuurulu ve sistemli bir şekilde ele alındı. Bu meclisin görevleri ve çalışma şekli ilk Bahriye Meclisi'ninki gibi idi<sup>307</sup>. Fakat zamanla bahriye işlerinin gelişmesi ve yeni birtakım müesseselerin kurulması dolayısıyla bu meclisin görev ve yetkilerinin önem

<sup>305</sup> Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, a.g.e. s.86

<sup>306</sup> Abidin Daver, a.g.e s.411

<sup>307</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.412-413



kazanması, meclise bağlı kalem sayılarında artışa yol açtı. Bahriye Meclisi Kalemî'nde yapılan en önemli değişiklik 1864 yılında meydana geldi. Bu tarihte Bahriye Meclisi Kalemî, Bahriye Kısmı, Nizam Kısmı ve Levazım Kısmı olmak üzere üçe ayrılarak kalemler arasında bir iş bölümü yapıldı.

Bahriye Meclisi'nin dışında Abdülmecit döneminin en önemli iki deniz olayı daha vardır ki bunların birincisi Sinop baskını olarak bilinen olaydır. Diğeri ise bu olaydan sonra dünya donanmasındaki gelişmelere ayak uydurabilmek için buharlı gemi teminine yönelik çalışmalardır.

### 7.3.1. Sinop Baskını ( 30 KASIM 1853 ) ve Sonuçları

Kudüs'teki kutsal yerlerin ziyareti, buradaki ayin yerlerinin bakımı, onarımı, temizlenmesi ve anahtarlarının muhafazası işleri Katolik rahiplerle Ortodoks papazları arasında daima ihtilaflara ve hatta kanlı mücadelelere neden olmuştu. Osmanlı devleti, Kanuni Sultan Süleyman zamanında bu imtiyazların çoğunu Fransızların arka çıktığı Katolıklara vermişti. Fransa ile ilişkilerin bozulduğu dönemde de bu imtiyazları Rusların desteklediği Ortodokslara verdi. Hatta Ruslar bu konuda Babıali'den resmi beratlar da aldı.

1853 yılında, Hazreti İsa'nın doğduğu kabul edilen bir mağaradan, mukaddes sayılan bir gümüş yıldız çalındı. Üzerinde Latince ibareler yazılı olan bu yıldız, Katolik Latinlerin oradaki kadim hukuklarını belli ettiğinden Katolikler için çok önemliydi. Bunun için durumu, kendilerine hamilik yapan Fransa'ya bildirerek şikâyet ettiler. Bu olay üzerine Ortodoks-Katolik ihtilafı tümüyle su yüzüne çıktı.<sup>308</sup>

O günlerde Fransa'da III. Napolyon Cumhurbaşkanı seçilmiş koyu bir katolik ve katolik kilisesinin en büyük koruyucusu idi. Ayrıca İmparatorluğunu ilan etmek de istiyordu. Bunun için en büyük desteği de Katoliklerden bekliyordu. Fransa bu yüzden Babıali'den konu hakkında detaylı bilgi istedi. Bunu duyan Ortodokslar da Rusya'ya müracaat ederek destek istedi. Ortodoksların bu müracaatlarıyla, Osmanlı devletini parçalamayı aklına koyan Çar Nikola'nın eline bulunmaz bir fırsat geçmiş

<sup>308</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.c. Seminer-I, Gölçük, 2003

oldu. Bu gelişmeler sırasında da Fransa'da III. Napolyon Katoliklerin büyük desteği ile İmparatorluğunu ilan etmişti.

Çar Nikola, bir yandan İngilizlere, rusların mensup olduğu ortodoks mezhebinin kendilerine bizanstan geldiğini, eski Bizans topraklarında ortodoksların Türklere karşı çıkarlarını korumanın anlaşmalarla kendilerine verilmiş bir hak olduğunu iddi ediyordu. Diğer yandan da, Osmanlı İmparatorluğunun bölünmesi gerektiğini ve İstanbul'un kendileri tarafından işgal edileceğini dile getiriyordu. Bu arada ruslar, askeri hazırlıklarını da yapıyordu. İngilizler, Rusya'nın hızlı büyümesinden ve sömürgelerinin rus tehdidi altına girmesini istemediğinden, rusların hem savaş hazırlıklarından, hem de siyasi beyanlarından endişelenmişti.

Bu gelişmeler olurken, Çar Nikola, kutsal yerler konusunun halli için büyük gösterilerle Prens Mençikov'u İstanbul'a gönderdi. Ortodokslara bazı imtiyazlar verilmesi konusunda Fransızların da onayı alındı. Konu kapandı sanılırken, Prens Mençikov yeni yeni istekler ortaya atmağa başladı. Bunlardan en önemlisi ise, tüm Osmanlı İmparatorluğu sınırları içindeki ortodoksların himaye hakkının Rusya'ya verilmiş olduğunun bir senetle tevsik edilmesi isteğiydi. Mençikov'un bu isteklerini endişe ile izleyen İngiliz ve Fransızlar, donanmalarını Çanakkale Boğazı'nın hemen dışında Beşige önlerine gönderdiler ve Osmanlı devletinden bu isteğe karşı durmasını talep ettiler. Babıali, 21 Mayıs 1853 tarihinde, Prens Mençikov'a olumsuz yanıt verdi. Bunun üzerine Prens Mençikov ülkesine geri döndü.

Ruslar bu olumsuz cevap üzerine Eflak ve Buğdan'a saldırarak bu eyaletleri işgal ettiler. Gerekçe olarak da : "Biz türklerle savaşmak istemiyoruz ama teminat almağa da mecbur olduk." diyorlardı. Bu durumda İngiliz ve Fransızları arabuluculuk girişimleri de sonuçsuz kaldı. Osmanlı devleti de 01 Ekim 1853 tarihinde Rusya'ya karşı savaş ilan etti.

Rusya'ya savaş ilan edilmesiyle beraber; Osmanlı Donanması, bir kısmıyla Donanma Komutanı Kayserili Ahmet Paşa komutasında İstanbul'da kalacak, Karadeniz'e iki filo halinde çıkılacaktı. Filolardan birisi Patrona Osman Paşa komutasında olacak ve Karadeniz'de sahillerimizi, özellikle de Amasra'dan Yeşil Irmağa kadar olan sahillerimizi koruyacak, diğeri ise ağırlıkla nakliye gemilerinden



oluşan Patrona Mustafa Paşa komutasında olarak Batum'a, Kafkas cephesine lojistik destek nakliyatı yapacaktı. Osman Paşa Filosu'nun bir görevi de bu nakliyatın desteğini sağlamaktı.

Bu Filolardan Patrona Mustafa Paşa Filosu Batum'a vardı. Osman Paşa Filosu ise, şiddetli bir fırtına yüzünden 13 Ekim 1853 günü Sinop'a sığındı. Fırtınayı bahane eden Osman Paşa bu limanda yattı kaldı. Kendisine verilen görevi yapmağa da çıkmadı. Filonun bu atıl durumunu öğrenen Donanma Komutanı, düşmana yem olacağını düşünerek İstanbul'a dön emri verdi. Patrona Osman Paşa hava kötü diye limanda yatarken, Amiral Nakhimof komutasında, Çeşme, Mari, Rotislav isimdeki üç firkateyn ile Beserabya Vapuru ve birkaç küçük tekneden oluşan bir Rus Filosu Karadeniz'de silahlı keşif yapıyordu. Amiral Nakhimof, 24 Kasım 1853 günü Sinop'ta bir Osmanlı Filosu'nun yattığını keşfetti ve süratle Beserabya Vapurunu Sivastopol'a göndererek durumu rapor etti.

Bu keşif raporunun Sivostopol'a gelmesi üzerine, Ruslar, Amiral Novesiliski komutasında üç kalyon ile iki firkateyn Sinop'a gönderdi. Bütün bunlar olurken Patrona Osman Paşa'nın Filosu hava kötü diye limanda yatıyor, fırtınayı bahane ederek atıl kalmağa devam ediyordu.

Amiral Nakhimof, 27 Kasım gecesi, Amiral Novisiliski'un takviye birliği ile, birleşti. Birleşik bu kuvvetin komutanlığın komutasını üzerine alan Amiral Nakhimof, "Hava müsait olursa Osmanlı Donanmasına karşı iki hat üzerinde taarruz edeceğini" bildirdi.

1853 yılı Kasım ayının 30'uncu günü, sabah saat: 09.00 ila 10.00 arasında gün doğusu yönünden uygun rüzgârların estiği bir sırada Rus Filosu Sinop limanına girmeğe başladı. Ama kesif sis ve yağmur yüzünden Osmanlı gemileri liman içinde pekiyi görünmüyorlardı. Onun için Amiral Nakhimof'un sancağını taşıyan 42 toplu İmparatoriçe Maria Firkateyni iki Osmanlı Firkateyni'nin 400-500m. açığına demirledi. Diğer Rus gemileri de kendilerine verilen talimat gereğince aynı şekilde hareket etti ve Osmanlı gemilerinin karşlarına demirledi. Demirler demirlemez de ateşe başladılar.

Rusları Sinop limanının içinde ve karşısında gören Osman Paşa, daldığı derin gafletten uyanarak filosuna işaret çekti ve Osmanlı Donanması ve onunla beraber Sinop sahil bataryaları da ateşe başladılar.

Osmanlı gemilerinin attıkları demir güller Rus gemilerinin seren ve direklerini budarken, içi barut yüklü Rus top mermileri de Osmanlı gemilerini yakmağa başladı. Rusların savaş hazırlıkları her yönüyle, Osmanlı filosundan daha iyi idi. Bir saat kadar süren bu çatışmada Osmanlı gemilerinin demir gülleri gerçi Rus gemilerine çok hasar verdirdi ve delikler açtı ama rusların yangın çıkaran top mermileri Osmanlı gemilerini birer birer yakıp yok etti. Ruslar, Patrona Osman Paşa'yı da ayağından yaralı şekilde esir etti. Bu arada Sinop şehri de yangın çıkaran mermi isabetlerinden nasibini aldı ve birkaç koldan yanmağa başladı. Kolay eriştikleri zaferin çılgınlığı içindeki Ruslar insanlıklarını da kaybederek deniz üzerindeki yaralıları ve canlıları kurtarmak bir yana üzerlerine mermi yağdırdı.<sup>309</sup>

Bu hengâmede Osmanlı Filosu'nun 4000 kadar olan personelinin yarısı şehit oldu, bütün Osmanlı Filosu küle ve enkaza dönüştü. Sinop limanında deniz üzerinde tek bir gemi kalmadı. Tesadüfen Sinop ta bulunan bir İngiliz ticaret gemisi de yandı.

Kaçıp kurtulabilen yegâne gemi ise Taif Vapuru oldu. Taif Vapuru, Süratinden yararlanarak kendisini sıkıştıran ve takip eden Rus gemilerinden kurtularak İstanbul'a vardı ve olayı duyurdu.

Sinop baskını üzerine Filolarını İstanbul'a göndermiş olan İngiliz ve Fransız Hükümetleri, Osmanlı Devleti ile ittifaklarını güçlendirmeğe karar verdiler ve Filolarını İstanbul'da kalmış olan Osmanlı Filosu ile beraber Karadeniz sahillerini savunmaya tahsis ettiler. Rus Çarı Nikola, bu hareketlerini protesto etti. Bu protesto üzerine İngiliz ve Fransız hükümetleri Çara bir ultiatom vererek, Rusya'nın Osmanlı devletinin toprak bütünlüğüne saygılı olmasını, Eflak ve Buğdan'dan çıkmasını ve Ortodoks Osmanlı tebaasını himaye iddiasından vazgeçmesini talep ettiler.

<sup>309</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.e. s.231, seminer-1, Gölcük

İngiliz ve Fransız Hükümetlerinin bu ulti-matomlarına Çar hiç cevap vermeyince, onlar da Rusya'ya karşı savaş ilan ettiler. Bu suretle 1853 Osmanlı-Rus Savaşı da Kırım Savaşı'na dönüştü.

Kırım Savaşı, Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihinde ilk kez, İngiltere, Fransa hatta sonradan katılan Piemonte gibi Hıristiyan ve batılı devletlerle müttefik olarak, yine Hıristiyan ve batılı bir devlete, Rusya'ya karşı yaptığı bir savaştır.

Kırım Savaşı'nı barışa dönüştürecek Kongre çalışmaları geniş bir katılımı Paris'te yapıldı ve 30 Mart 1856 da taraflarca " Paris Barış Anlaşması" olarak tarihe geçen belge imzalandı. Anlaşmanın konumuzu ilgilendiren temel hükümleri arasında şunlar vardır:

- Taraflar savaş sırasında işgal etmiş oldukları toprakları birbirlerine iade edecekler, Savaş öncesi sınırlarda değişiklik olmayacak.

- Osmanlı devleti, Avrupa devletler topluluğuna dâhil olacaktır. Bu anlaşma hükmü ile Osmanlı devletinin Avrupa genel hukukundan yararlanmasının kabul edildi. Osmanlı'nın toprak bütünlüğü ve bağımsızlığı Avrupa devletlerinin ortak garantisi altına girdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya'nın yıkma ve parçlama saldırılarına karşı korunmuş oldu<sup>310</sup>.

- Bu savaş, Rusya'nın Balkanlar ve Boğazlar üzerinden sıcak denizlere açılma hülyasının gerçekleşmesine imkân olmadığını gösterdi. Böylece, Rusya da gözlerini Uzakdoğu'ya çevirmeğe mecbur kaldı ve sıcak denizler açılma emelini Pasifik yönünde gerçekleştirmeğe çalıştı. Doğu'nun hakimi anlamına gelen "Viladivostok"deniz üssünü 1861 de kurmalarının nedeni de budur. Trans Sibirya demiryolu hattının bu limana daha sonraları Çin'den kiralayacağı Port Arthur deniz üssüne ve Dairen ticaret limanına kadar uzatmasının nedeni de bu zorunluluktur<sup>311</sup>.

- Boğazların kapalılığına dair 1841 Boğazlar Sözleşmesi teyit edildi ve Karadeniz tarafsız hale getirilerek askerden arındırıldı. Karadeniz'de hiçbir devlete

<sup>310</sup> Veli Yılmaz, Siyasi Tarih, 1998. HAK Yayınları, İstanbul s.412

<sup>311</sup> Çetinkaya Apatay, a.g.e. s.232

Donanma ve Tersane bulundurma hakkı verilmediği gibi, mevcut Tersanelerin yıkılması da kabul edildi.<sup>312</sup>

Bu hükümlerle Karadeniz yönünden, Osmanlı Devleti üzerine vaki olabilecek tehdit te ortadan kaldırıldı ve Sinop baskını gibi olayların tekrarına imkan tanınmadı. Ancak 1871 Prusya-Fransa Savaşı sırasında Rusya, Avrupa ülkelerinin kendi aralarındaki mücadelenin kızıştığı günlerde oluşan politik havayı değerlendirerek, 31 Ekim 1870 günü, Paris Andlaşması'nı imzalayan taraflara verdiği notalarla, bu anlaşmanın "Karadeniz'in tarafsızlığına ve silahtan arındırılmasına ilişkin hükümlerini tanımadığını" bildirdi<sup>313</sup>.

Rusya'nın bu girişimi üzerine Alman Birliği'nin kurucusu Bismarck'ın öncülüğü ile, 13 Mart 1871 tarihinde Londra'da toplanan bir konferans sonunda, Paris Antlaşması, Rus isteklerini büyük ölçüde karşılayacak şekle dönüştürüldü. Böylece Rusya, Karadeniz'de tekrar bir Donanmaya ve Tersanelere sahip oldu ama bu Donanmasını Osmanlı İmparatorluğuna karşı hiçbir yerde kullanamayacaktı. Ancak, boğazların kapalılığı prensibi aynen bırakıldı.

Nitekim 1904-1905 Rus-Japon Savaşı sırasında bu Donanmayı uzak doğuya gönderememesinin ve bu gücünü kullanamamasının nedeni de Boğazları Kapalılığı prensibinin devam etmesiydi.

Kırım Savaşı sürerken, batılı müttefiklerimizin isteği ile ilan edilen "Islahat Fermanı" dışında çok önemli bir oluşum daha gerçekleşiyordu. Her savaşta olduğu gibi bu son savaşta da Osmanlı Maliyesi alt üst olmuştu. Ayrıca Donanma ihtiyacı da vardı. Kaynak arayışları sırasında bu defa bulunan kaynak daha evvel alışıla geldiği gibi, vergilerin arttırılması veya Tanzimat'tan önce çok kullanıldığı gibi müsadere yolu da değildi. Bu yol zaten Tanzimat'la birlikte kapanmıştı. Bu kaynak yepyeni bir kaynaktı. İmparatorluk tarihinde de ilk kez kullanılacak ve borç para yani kredi alınacaktı. İngiltere ve Fransa'dan ilk alınan borç para miktarı 5 Milyon Altındı.

<sup>312</sup> Veli Yılmaz, a.g.e. s.413

<sup>313</sup> Veli Yılmaz, a.g.e. s.415

Bu yeni kaynak, batılılaşma sürecine girmiş Osmanlı Padişahı ve devlet adamlarına pek tatlı gelecek, bu borçlanmayı yeni yeni istikrazlar izleyecekti. Ama bugün de büyük ölçüde olduğu gibi, üretime dönük, sanayi ve tarımın geliştirilmesi, batılılarla aradaki mesafeyi kapatacak tesis ve sistemlerin geliştirilmesi için kullanılmayacak, aksine büyük çoğunlukla ordu ve donanmayı güçlendirme ve geliştirme, saray-kasır ve cami inşaları, maaş ödemeleri ve kredi faizlerini veya anapara geri ödemeleri gibi tüketim ve hizmet kalemlerinde kullanılacaktır. Her istikrazdan sonra, bugün olduğu gibi dış borç daha da artacaktır. Borç verenle de bu durumu değerlendirdiklerinden, her defasından kredi şartlarını ağırlaştıracaklar ve devleti “Duyun-u Umumiye” yoluna, iflasa sürükleyeceklerdi.

### 7.3.2. Buharlı Gemiler Dönemine Geçiş

Teşkilatta yapılan düzenlemelerin yanı sıra savaş gemilerinde de önemli değişimler oldu. Yelkenli gemiler tarihe karıştı ve savaş gemilerinin hepsi buharla işleyen gemiler haline geldi. Kırım Harbi'nden (1853-1856) (Sinop Baskını : 30 Kasım 1853) sonra da artık Zırhlı Gemilerin yapımına başlandı. Fakat gerek Buharlı Gemiler gerekse Zırhlı Gemiler dış ülkelerden satın alındı. Özellikle Zırhlı Gemiler başta İngiltere olmak üzere Avrupa'dan getirildi, bu durum devleti büyük bir mali bunalıma soktu. Yüzyılın sonlarına doğru da Almanya'dan savaş gemisi satın alınmaya başlandı. Ayrıca bu dönemde maarife verilen önem neticesinde Bahriye Mektepleri de modern usullerle eğitim yapan birer müessese haline getirildi<sup>314</sup>.

Tanzimat Dönemi'nde, Türk Deniz Gücü; Kalyon, Korvet, Firkateyn, Navi, Brik, Uskuna, Kotra ve Mistika türünden gemilerden oluşuyordu. Bütün bu gemiler yelken devrinin son numuneleriydi. 1827 tarihinde Türk Deniz Gücü'ne katılan Vapurlar, artık Tanzimat ile beraber yavaş yavaş yelkenli gemilerin yerini almaya başladı.

Esasında böyle bir teknik vasıtasının Türk Deniz Gücü için önemi büyüktü. Bundan dolayı Tanzimat Fermanı Dönemi'nde bu tip gemilere fazla önem verilerek daha da çoğaltılması cihetine gidildi. Nitekim kısa bir sürede Vapurların sayısı 19'a

<sup>314</sup> Ali İhsan Gencer; İslamansiklopidisi, a.g.c. 4.Cilt, s.522

yükseldi. Fakat bu gemilerin makineleri ve hatta ilk zamanlar Çarkçı ve Makinistleri dışarıdan bilhassa İngiltere'den gelmekte idiler. Bu durum ise, devlete ve tersane hazinesine oldukça pahalıya mal oluyordu.

Türk Denizcilik Tarihi'nde yeni bir devrin yani makine devrinin başlamasına sebep olan zamanın Vapurları şunlardı:

- 271 mevcutlu Mecidiye ve Taif,
- 159 mevcutlu Eser-i Cedid,
- 83 mevcutlu Tair-i Bahri, Feyz-i Bahri,
- 63 mevcutlu Mesir-i Bahri, Ereğli, Hümayiş-i Ticaret, Medar-ı Ticaret,
- 60 mevcutlu Eser-i Hayr,
- 41 mevcutlu Vasıta-i Ticaret, Eser-i Nüzhet,
- 44 mevcutlu Peyk-i Şevket,
- 26 mevcutlu Peyk-i Ticaret, Pesendide,
- 20 mevcutlu Eser-i Ticaret, Hümapervaz ve Girit.

Vapurların mevcut personel sayısına bakılacak olursa, küçük çapta gemiler olduğu görülür. Zaten bu gemiler daha ziyade deniz ticareti ve posta işlerinde, asker ve eşya nakli gibi hizmetlerde kullanılırdı.

Tersane-i Amire tarafından ticaret maksadıyla önceleri İzmir, Trabzon ve diğer bazı mahallere Vapur seferleri konuldu. Bu mahallere çalışan ticaret gemileri her ay elde ettikleri geliri ve sarf ettikleri parayı hesap edip, Tersane-i Amire Nazırı'na bildirmek zorunda idiler. Böylece elde edilen gelir, Tersane-i Amire Hazinesi'ne teslim edilirdi. Fakat bütün bu Buharlı Gemiler uzak olmayan mahallere gidip gelmekte olup, deniz aşırı bir ticarete henüz yönelmemişlerdi.

Diğer taraftan İngiliz makinistlerin yardımı olmadan hiçbir buharlı geminin Akdeniz ve Karadeniz'e çıkması mümkün olamıyordu. Vapurlar genellikle Türk Tersanelerinde inşa edilirdi. Makineleri ise, daha önce de belirtildiği gibi İngiltere'den satın alınmaktaydı. Fakat satın almalar sırasında Ermeni acenteleri

tarafından yapılan bazı yolsuzlukların farkına varılması üzerine, harekete geçen Babı-Ali, rasgele gemi makineleri alımını yasakladı.

Bütün bunlara rağmen, Buharlı Gemiler gittikçe çoğaldı ve bu çoğalma Vapurların sevk ve idaresinin müstakil bir “idare” tarafından yürütülmesi zaruretini doğurdu. Nihayet, resmi kumpanya yolunda ilk adım 1844 yılında Tersane-i Amire tarafından atılmış ve hemen akabinde “Fevaid-i Osmaniye” kumpanyası kurularak, Vapurların Marmara, Ege ve Karadeniz seferlerini daha iyi ve düzenli yapmaları sağlandı. Bundan birkaç yıl sonra ise, ilk özel kumpanya olan “Şirket-i Hayriye” kuruldu<sup>315</sup>.

Bu sıralarda Türk denizlerinde bazı ecnebi kumpanyaları, kabotaj ve kapitülasyon haklarından faydalanarak faaliyet göstermekteydi. Bu Kumpanyalar; Avusturya, Fransa, Rusya ve İngiltere Kumpanyaları idi. Daha sonra bunlara Belçika, Yunan ve Mısır kumpanyaları da katıldı.

Abdülaziz Osmanlı tahtına geçince “Fevaid-i Osmaniye” şirketinin adı “İdare-i Aziziye” olarak değiştirildi. 1874 yılına gelindiğinde kumpanya daha da gelişti, Girit ve Trablusgarp gibi uzak Osmanlı limanlarına muntazam seferler yapılmaya başlandı. 1875 yılında şirketin adı bu defa “İdare-i Mahsusa” oldu<sup>316</sup>.

#### 7.4. Abdülaziz Dönemi

25 Haziran 1861 tarihinde Sultan Abdülmecit’in ölümü üzerine yerine geçen kardeşi Abdülaziz’in zamanında (1861-1876); Donanmanın yeniden düzenlenmesine, yeni gemilerle kuvvetlendirilmesine önem verildi. 1863-1864 yılları arasında bütçelerinin yarıdan fazlası donanmaya ayrıldı. İstanbul ve İzmit Tersaneleri yeniden düzenlendiği gibi, genişletildi. Kısmen satın alınan bu iki Tersane’de yapılan gemilerle Donanma 1870 yılında; 30 Zırhlı, 76 ahşap olmak üzere 106 gemiye yükseldi. Osmanlı Donanması o devirde dünyanın 3 ncü, Akdeniz’in 2 nci

<sup>315</sup> Ali İhsan Gencer; *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, a.g.e. s.91

<sup>316</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. s.92

Donanması durumuna geldi. Mukaddeme-i Hayr Zırhlı Korveti, Tersane-i Amire'de inşa edilen ilk zırhlı olarak tarihe geçti.

Sultan Abdülaziz Dönemi'nde meydana gelen denizle ilgili olaylardan en önemlisi 1866–1869 yılları arasında meydana gelen Girit Ayaklanması ve ayaklanmanın bastırılması oldu. Ayaklanmanın başlaması, desteklenmesi, sürdürülmesi ve önlenmesi sırasında çeşitli ülkelerin karışmış olmaları sebebiyle, Girit Ayaklanması sadece bir Osmanlı-Yunan Sorunu olmaktan çok, bir “Osmanlı-Yunan-Fransız-İngiliz-Rusya-Girit Sorunu” haline döndü.

Yunanistan 1828 yılında bağımsız ve özgür bir devlet kimliğine kavuştuktan sonra Teselya, Epir, Girit, Onikiadalar, Trakya ve Batı Anadolu'yu kapsayan “Megalo İdea” büyü ve hayaline kapıldı. Bu ülküyü gerçekleştirecek askeri, siyasi ve ekonomik tedbirleri milli hedefler olarak kabullenip desteklemeye başladı.

Girit Ayaklanması ile birlikte Bahriye Şurası donanmanın ikişer Tümenli iki Filodan teşkiline (Anadolu ve Rumeli Filoları) karar verdi. Rumeli Filosu, genel olarak Adriyatik Denizi kıyıları ve Selanik bölgesinde, Anadolu Filosu ise Suda ve Midilli Limanlarında bulunacaktı.

Anadolu Filosu, ayaklanma başladıktan 5 ay sonra Girit'i ablukaya başladı. Abluka başlangıçta süratli Yunan gemileri nedeniyle başarılı olamadı. Ancak 1868 yılında Bahriye Nezareti, Anadolu Filosu'nu üç tümene ayırarak, bir Tümenin Komutanlığına Müşavir Subay Hobart Paşa'yı atadı.

Aynı dönemde Fransa'da inşa edilmiş olan Asar-ı Tevfik Zırhlı Fırkateyni, Necm-i Şevket ve Asar-ı Şevket Zırhlı Korvetleri, Hifzu'r Rahman ve Lütf-ı Celil gemileri ile İngiltere'ye ısmarlanmış olan Avnillah ve Muin-i Zafer Zırhlı Korvetleri de Donanmaya katıldı. Anadolu Filosu'nun iki tümenini takviye maksadıyla görevlendirildi.

Alınan bu önlemler sayesinde 1869 yılında Girit Adası'ndaki bu ayaklanma o dönem için sona erdirildi. Anadolu Filosu İkinci Tümen Komutanı İngiliz Hobart



Paşa'nın gemileri tarafından Enosis ve Girit isimli iki süratli korsan gemisi tarafından yakalandı ve sonunda abluka başarıya ulaştı<sup>317</sup>.

Bahriye Meclisi'nin kurulması hiç şüphesiz Tanzimat Fermanı Dönemi'nde Bahriyeyi ıslah etme yolunda girişilen reform faaliyetlerinin başında yer alır. Dönemin ikinci önemli olayını ise 1867 yılında Kaptanpaşalık müessesesinin yerine Bahriye Nezareti'nin kurulması alır. Böylece Bahriye Meclisi'ne daha da önem verildi. II. Abdülhamid Döneminde 1876-1909 yılları arasında meclis birçok daireye ayrıldı ve her daire için birer Talimatname çıkarıldı.

#### 7.4.1. Bahriye Nezareti'nin Kurulması

1839'da Tanzimat'ın ilanından sonra bahriyede girişilen ıslahat hareketleri içinde Bahriye Meclisi'nin kuruluşunun ardından yapılan en önemli reform, Osmanlı Devlet Teşkilatı'nda uzun bir geçmişi olan Kaptanpaşalık müessesesinin lağvedilerek yerine Bahriye Nezareti'nin kurulmasıdır. Kaptanpaşalığın kaldırılması fikri ilk defa 1845 yılında ortaya atıldı. Bu tarihte Kaptanpaşalığa Tophane-i Amire'de olduğu gibi Bahriye Müşirliği denilmesi söz konusu edilmişse de bu teklif o zamanlar pek dikkate alınmayarak Kaptanpaşalık ünvanı, Bahriye Nezareti'nin kurulmasına kadar devam etti<sup>318</sup>.

Bahriye Meclisi'nin kurulmasından sonra bahriyede önemli değişiklikler yapılmakla birlikte tersane ve donanmanın idaresi ve mali yönünün düzenlenmesi henüz esaslı bir nizama bağlanamamıştı. Nitekim Kaptanpaşanın mali yardımcısı olan Bahriye veya Tersane Müsteşarlığı'nın 1861 yılında kaldırılması ile bu sorumluluk tamamen Kaptanpaşanın üzerinde kaldı. Diğer taraftan yine bu yıllarda Kaptanpaşanın üzerinde bazı ek memuriyetler de bulunmaktaydı. Bahriyenin mali, idari ve askeri sorumlulukları yanında esas memuriyetine ilave olarak birtakım görevleri de yürütmeye çalışan Kaptanpaşa, aynı zamanda Meclis-i Has üyesi idi. Zamanla denizciliğin daha da önem kazanması, denizcilik meselelerinin gün geçtikçe artması sebebiyle Kaptanpaşa hem askeri hem de idari ve mali işleri yürütmekte

<sup>317</sup> Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, İstanbul, s.58

<sup>318</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri Ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, İstanbul 1985 s.58

güçlük çekmeye başladı. Bu durumu gözönüne alan sadaret makamı 11 Mart 1867 tarihinde bir tahrir hazırlayarak bundan böyle Kaptanpaşa'nın sadece Donanma-yı Hümayun'un Kumandanı olmasını, idari ve mali işlerin yeni kurulacak Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesini teklif etti. Nihayet çıkan irade ile Bahriye Nezareti kuruldu ve ilk Nazırlığa Hakkı Paşa tayin edildi. Bu şekilde tersanenin mali işlerinin Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesine karşılık Donanma Kumandanlığı, Kaptanlık makamına bırakılmış oldu<sup>319</sup>.

Bahriye Nezareti'nin kurulmasından sonra bu Nezarete bir muavin, bir de muhasebeci tayin edildi, ardından Bahriye Nezareti'nin ve Kaptanlık makamının görevlerini belirten nizamnameler hazırlandı. Bahriye Nezareti'ne tersane ve donanma ile ilgili bütün işlerin yürütülmesinde en büyük yardımcı kuruluşlar, Bahriye (Tersane) İdare ve Kumanda Meclisleri oldu. Bahriye Nazırı, tersane ve donanmanın mali durumunu yürütmekte tam yetki ile hareket ediyorsa da bazı askeri konularda, özellikle asker alma işlemlerinde Kaptanlık makamı ile ortak hareket etmek zorundaydı. Fakat Kaptanlık makamı Nezaretin kuruluşundan bir ay sonra kaldırılınca, Tersane ve Donanma ile ilgili bütün işler Bahriye Nezareti'nde toplandı. Bahriye Nezareti'nin idari ve askeri işleri meclisler tarafından yürütülürken Bahriye Mektebi ile ilgili meseleler Mekteb-i Bahriyye Nezareti, limanlarla ilgili her türlü hususlar Liman Memuriyeti (Liman Reisliği) tarafından idare edilmeye başlandı<sup>320</sup>.

İlk Bahriye Nazırı Hakkı Paşa'dan sonra 1876 yılına kadar bu göreve gelenlerin hepsi "Bahriye Nazırı" ünvanı ile tayin edildi. Fakat 7 Mayıs 1876'da ikinci defa olarak Bahriye Nazırlığına tayin edilen Kayserili Ahmed Paşa zamanında Nezaret tekrar Kaptan-ı Deryalığa çevrildi (3 Haziran 1876). 8 Ocak 1880'de Bahriye Nazırı unvanıyla Bahriyenin başına geçen Bozcaadalı Hüseyinzade Hasan Paşa zamanında Nezaretin tekrar kurulmasına kadar geçen süre içerisinde Bahriye Nazırı unvanı bazen Kaptanpaşa, bazen de Kaptan-ı Derya olarak sık sık değişikliğe uğradı, bu tarihten sonra Bahriye Nazırı unvanı değişmedi<sup>321</sup>.

<sup>319</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, a.g.e. s.91-94

<sup>320</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, a.g.e. s.96

<sup>321</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri* a.g.e. 59

İmparatorluğun sonuna kadar devam eden Bahriye Nezareti, 23 Nisan 1920'de TBMM Hükümeti kurulunca ayrı bir daire halinde Milli Müdafaa Vekaleti'ne bağlanmışsa da Cumhuriyetin ilanından sonra 31 Aralık 1924'te ayrıca bir Bahriye Vekaleti kurulmuştur. Cumhuriyet dönemindeki Bahriye Vekilliği 2 Aralık 1927'de kaldırılarak bu Bakanlığın işleri yeniden Milli Savunma Bakanlığı'na verildi<sup>322</sup>.

## 7.5. II. Abdülhamit Dönemi (1876–1909)

II. Abdülhamit, 31 Ağustos 1876 tarihinde, Osmanlının 34 üncü sultanı olarak tahta çıktı. II. Abdülhamit tahta çıkar çıkmaz 23 Aralık 1876 tarihinde I.Meşrutiyet ilan etti.

II. Abdülhamit “İttihad-ı İslam (İslam Birliği)” fikrinin savunucusu olduğundan III.Selim ve II.Mahmut Devirlerinde başlatılan her sahadaki batılılaşma hareketlerini devam ettirmedi. Ancak Rusya, Almanya, Avusturya, Fransa ve İngiltere rekabetinden yararlanma yoluna gitti. II. Abdülhamit, dönem dönem bu ülkelerle iyi işbirliği içine girdi ve uyguladığı siyaset ile, ülkesinin yıkılmasını geciktirdi.

İç buhranlarla ve savaşlarla perişan olan Osmanlı Devleti, II. Abdülhamit döneminde, 1877-1878 yıllarında Rusya ile savaşa girdi. 93 harbi olarak bilinen bu savaşta ruslar, Yeşilköy'e kadar gelmeyi başardı. Bunun üzerine Ruslarla, İntihar Anlaşması denilebilecek olan 3 Mart 1878 tarihli Ayestafanos (Yeşilköy) Anlaşması imzalandı. Ancak büyük devletlerin İngiltere, Fransa ve Avusturya yani Almanya'nın bu anlaşmadan rahatsız olmaları üzerine, 4-5 ay sonra bu anlaşma yok sayıldı ve 13 Temmuz 1878 tarihinde Berlin anlaşması imzalandı. Bu anlaşma, ülkenin ömrünü 30-40 yıl daha uzamış oldu. Berlin Anlaşmasına göre; Osmanlı Devleti, Romanya, Sırbistan ve Karadağ'a tam bağımsızlık verdi. Bosna-Hersek Eyâleti Avusturya'ya verilirken, otonom bir Bulgaristan Prenslığı kuruldu<sup>323</sup>. Böylece Osmanlı,

<sup>322</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri a.g.c. 59-60*

<sup>323</sup> Mufassal Osmanlı Tarihi, a.ge. s.652

Avrupa'dan tasfiye edilmiş oldu. Bu savaş Osmanlı'nın prestijini asgari seviyeye indirdiği gibi müteakip toprak kayıplarını da beraberinde getiren bir savaş oldu.<sup>324</sup>

93 harbi sırasında Osmanlı Donanması, Karadeniz ve Akdeniz Filoları olmak üzere iki filo halinde düzenlendi. Karadeniz Filosu'nun vazifesi; bu denizdeki askeri ve ticari ulaşımı güvenlik altında tutmak, Osmanlı Devleti kıyılarını her türlü düşman saldırılarına karşı korumak, Tuna Nehri dolaylarında yapılacak muharebelerde Kara Kuvvetleri ile işbirliği yapmaktı. Daha sonra bu görev "Rus kıyılarını abluka" şeklinde değiştirilecekti.

Ancak, Deniz Kuvvetleri'nin makine dönemine geçtiği sırada dünyanın üçüncü büyük Donanmasına sahip olan Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde henüz teknik elemanlar ve yetmişmiş personel mevcut değildi. Salt sayısal olarak değerlendirildiğinde oldukça görkemli görülen bu donanma, kifayyetle kullanılabilecek şekilde gerekli teknik, lojistik ve eğitim desteğini sağlayamadı. Bu yüzden de savaşta etkili olamadı.

Sultan II. Abdülhamit döneminde denizler ve denizaşırı Osmanlı çıkarları açısından pek çok kayıp meydana geldi. Bunlar; Kıbrıs'ın İngiltere'ye bırakılması, Mısır'ın elden çıkarılması, Tunus Beyliği'nin Fransız himayesine girmesi ve Girit Adası'nın Yunanistan'a bağlanması maksadıyla çıkarılan 1897 Girit Krizi ve akabinde meydana gelen Osmanlı-Yunan Harbi'dir.

Girit olayları ve 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı sırasında Osmanlı-Türk donanmasının hemen hemen hiçbir etkin girişimi olmadı. Zira Donanma, Haliç'te uzun yıllar bağlı kalmış, Bahriye Nezareti tarafından da ne bir eğitim yaptırılmış, ne de gemilerin onarım ve bakımları ile meşgul olunmuştu. Gemilerin silah, cephan ve teçhizat açısından eksikleri çok fazlaydı. Makine, kazan ve top destekleri çürümüş ve çökme noktasına kadar gelmişti. Yunanlılara gözdağı vermek için 18 Mart 1897 tarihinde sefere çıkartılmış olan Filo 2-3 fire ile sonunda 23 Mart 1897 günü Çanakkale'ye ulaşabildi. Arızalar ise devam etmekteydi. Donanma Çanakkale dışına çıkartılmamış ve kara bataryaları gibi durağan olarak konuşlandırılmıştı.

<sup>324</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e. s.380

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'ndan sonra Sultan II.Abdülhamid bazı Kruvazör ve Torpidobotlar ısmarladı. Bu gemi ısmarlama konusu, esasında savaş sırasında Büyükamiral Hasan Rami Paşa tarafından hazırlanarak Bahriye Nezareti'ne gönderilmiş olan bir "Donanma Layihası" ile başladı. Aslında bu belgede bir tür deniz politikasından söz edilmekte olup; tersane, gemi inşa, onarım ve kuvvet hedefleri gibi hususlar yerine oldukça masraflı gerektiren yeni satın alma yoluyla gemi tedariki öngörülmekte idi.

Böylece; İngiltere'ye Hamidiye Kruvazörü, ABD'ne Mecidiye Kruvazörü, İtalya'ya Drama Kruvazörü ve nihayet Fransa'ya da Muhrip ve Torpidobotlar ısmarlandı. Dört ayrı ülkeye ısmarlanan dört değişik standart ve özellikteki deniz harp silah ve aracı, malzeme, makine, yedek parça ile tüm bunların ayrı ayrı eğitim ihtiyaçları dikkate alındığında, söz konusu gemilerin Osmanlı Deniz Kuvvetleri'ne ne derece faydalı olabileceğini kestirebilmek pek de güç olmasa gerekti. Sultan II. Abdülhamit'in savaş gemileri tedarik etmesi aslında donanmayı kuvvetlendirme isteğine dayanmıyordu. 1897 yılına kadar Haliç'te tutulan Osmanlı-Türk Donanması, bundan böyle Çanakkale'de tutuldu ve Midilli Adası'ndan ileriye gönderilmedi. Personele harp kifayeti kazanabilecek ölçüde eğitim yaptırılmadı.<sup>325</sup>

Onarım ve tadilat maksadıyla İtalya'ya gönderilen 5 büyük gemi ve Hamidiye Kruvazörü'nün dışında ısmarlanmış olan diğer gemiler II. Meşrutiyet'in ilanından (23 Temmuz 1908) sonra Donanma'ya katıldı.

### 7.5.1. İlk Türk Denizaltıları

George William Garrett isimli 33 yaşındaki İngiliz mühendis 1885 yılında savaşmaya uygun ilk torpido atabilen denizaltı gemisini dizayn etti. İsveçli silah fabrikatörü Thorn Nordenfelt'in fabrikalarında inşa edilen denizaltı; fabrikatörünün adı ile anılarak bir numaralı Nordenfelt denizaltısı ismini aldı. Bu denizaltı gemisinin ticari alanda tanıtımı ve satılması maksadıyla bir deneme seyri tertiplendi ve ilgilenen ülkeler davet edildi.

<sup>325</sup> Reşad Ekrem Koçu, a.g.e. s.382

Mr.Thorn Nordenfelt, 29 Haziran 1885 tarihinde Osmanlı Bahriye Nezaretine bir mektup göndererek, denizaltının tecrübelerinin Kopenhag civarında Sound'da yapılacağını, istenirse bir müşahid subay gönderilebileceğini bildirdi ve denizaltı gemisinin on bir sayıdan ibaret olan teknik özelliklerini içeren bir İngilizce tanıtım metnini de beraberinde gönderdi.

1866'da başlayan ve daha sonra şiddetlenen birçok Girit isyanı sonucunda Rum halkına bazı haklar tanındı. 1877-1878 yıllarındaki Osmanlı-Rus Harbi yenilgisi, aleyhimize birçok hakların daha Rumlara tanınmasına neden oldu. Fakat bununla yetinmeyen tımlar ile türk halkı arasında birçok kanlı olaylar meydana geldi. Bu arada Yunanlıların Anadolu'daki Rumlarla işbirliği yaparak İstanbul üzerine yürüyecekleri söylentisi üzerine seferberlik hazırlıklarına başlandı. 1886 yılı başında çıkan bir İrade-i Seniye (Padişah Emri)'de, "İngiltere'nin teşviki ile Yunanlıların pek yakında Osmanlılar aleyhinde kıyam edeceği, bu sebepten iki denizaltı gemisi sipariş edildiği" yazılıdır<sup>326</sup>.

Bu siyasi ortamda, Yunanistan'ın, bir İngiliz mühendisin dizaynı olan İsveç imalatı "Nordenfelt-1" denizaltısını alması üzerine, Padişah II. Abdülhamit, devrin devlet adamlarını da harekete geçirerek, "Nordenfelt-1"den daha gelişmiş olan "Nordenfelt 2" ve "Nordenfelt 3" isimli botları sipariş verdi. 6 Eylül 1886 ve 4 Ağustos 1887 tarihlerinde Taşkızak Tersanesi'nde montaj çalışmaları bitirilen, "Abdülhamit" ve "Abdülmecit" isimlerini alan bu gemiler Türk denizaltıcılığının ilk denizaltıları oldu<sup>327</sup>.

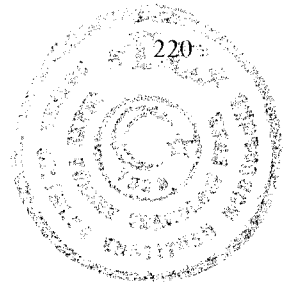
### **Abdülhamid ve Abdülmecid Denizaltılarının Teknik Özellikleri<sup>328</sup>**

İmal edildiği	: İngiltere
İmal eden fabrika	: Nordenfelt top fabrikası
İmal tarihi	: 1886
Monte yeri	: İstanbul Taşkızak

<sup>326</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.453

<sup>327</sup> Raşit Metel, Türk Denizaltıcılık Tarihi, İstanbul, 1960 s.112-114

<sup>328</sup> Ertuğrul Güllüoğlu, Deniz Harp Tarihi Semineri-II, 2004, Gölçük



Denize iniş tarihi	: 6 Eylül 1886 (Abdülhamid) 4 Ağustos 1887 (Abdülmeccid)
Uzunluğu	: 100 kadem
Genişliği	: 12 kadem
Dalış derinliği	: 100 kadem (Garanti umku)
Tonajı	: 160 ton
Suüstü sürati	: 10 mil
Sualtı sürati	: 3 mil
Suüstü seyir siası	: 150 mil
Sualtı seyir siası	: 12 mil (takriben)
Suüstü ve sualtı tahrik sistemi	: Stım
Alabildiği kömür	: 8 ton
Makine gücü	: 250 HP.
Makinenin cinsi	: Sarfeys kondenserli kampavnd makine kazanları 2 ocaklı, avdet borulu, 750 kadem kare ısıtma sahalı,kullanma tazyiki 150 libre inç kare 2 adet amudi pervanelerle yapılır. Bunları 2 adet altışar beygir kuvvetindeki stım makineleri çevirir.
Seyir şaft adedi	: 1
Sarnıçları	: Onbeşer tonluk birisi başta birisi kıçta iki soğuk su sarnıcı vardır. Bir adette merkezde sephiye maksadlı 7 tonluk sarnıç vardır.
Bölme adedi	: 7
Silahları	: 2 adet 15 kadem boyunda Whitehead torpidosu ile bir pusluk 2 adet seri ateşli Nordenfelt topu vardır.
Mürettebatı	: Bir güverte subayı, üç makine subayı,bir er
Değeri	: 1 tanesi 11000 sterlin

Ne yazık ki, dünya bahriyelerinin başında gelen denizaltıcılığımız, Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılmasına paralel olarak çöktü, mali sıkıntılar ve idari yolsuzluklar, bu kıymetli gemilerin üzerinde çalışma imkanlarını yok etti ve denizaltı

gemileri Haliç-Sütlüce'deki salaşlarına çekilerek çürümeye bırakıldı. Böylece ilk denizaltı gemilerimiz, I.Dünya Harbi'nde düşman donanmasının Çanakkale Boğazı'nı zorlama teşebbüsünden çok önce, 1910 yılında kullanılamaz duruma geldiklerinden hizmetten çıkarıldılar<sup>329</sup>.

### 7.5.2. Ertuğrul Faciası

Japonya ile resmi ilişkilerin başlaması 1875 yılında dönemin Japon Dışişleri Bakanı Terashima Munenori'nin; kendi başbakanı Sanjo Sanetomi'ye; *“Türkler, Hıristiyan olmayan bir batı devleti olarak Avrupalılar ile diplomatik ilişkilerde bulunuyorlar. Bu bakımdan biz Japonlara benzemektedirler. Onlardan çok şeyler öğrenebiliriz. Diplomatik ilişkileri başlatırsak bizim için faydalı olur.”* önerisinde bulunması ile başladı.<sup>330</sup>

Dışişleri Bakanının bu önerisinden sonra; 1878 yılında “Japon okul gemisi Seiki” İstanbul'u ziyareti etti. 1877-1878 Osmanlı-Rus savaşı nedeniyle 3 yıl sonra Japonlar ziyarete gelebildi. İstanbul'da 12 gün kadar kalan bu gemi Haliç'e demirletildi ve geminin komutanı ve 3 subayına; Padişah II. Abdülhamit tarafından birer Osmanlı nişanı tevdi edildi. Bu ziyaret vesilesiyle; osmanlı gazetelerinde Japonya ve Japonlar ile ilgili haberler yayınlandı ve osmanlı toplumu az da olsa Japon halkını tanımaya başladı.

Okul gemisi Seiki'nin ziyaretiyle başlayan ikili ilişkileri geliştirme faaliyetlerinin devamı yine Japonlardan geldi ve Padişah tarafından gördükleri büyük ilgiden de cesaret alarak; karşılıklı politik ekonomik ve kültürel ilişkiler kurulması fikrini ortaya attılar. Bu fikir paralelinde de; çeşitli Japon ticaret heyetleri İstanbul'u ziyaret etti ve iki ülke arasında bir “Ticaret ve İşbirliği Anlaşması” yapılması zemini oluşturulmaya çalışıldı. Bu çalışmalar sırasında 1887 yılında, Japon İmparatoru'nun yeğeni prens Komatsu İstanbul'u ziyaret etti.

<sup>329</sup> Raşit Metel, a.g.e. s.115

<sup>330</sup> Çetinkaya Apatay, Deniz Harp Tarihi Semineri-II, a.g.e.



II. Abdülhamid, Japonya ile başlayan bu ilişkileri geliştirmek ve Osmanlı Devleti'nin bayrağını dalgalandırmak ve Japon Kralı Meiji'ye hediye göndermek için bir gemiyi Japonya'ya ziyarete göndermeye karar verdi. II. Abdülhamid, O günlerde, dış politikalarının yönü uzak doğuya kaymış olan Rusya'ya gücendirmemek için, Japonya'ya nişan ve hediye götürmek üzere gemi gönderirken çok hassas davrandı ve gönderilecek gemiye okul gemisi hüviyeti verdi.

Sadrazamlık tarafından Bahriye Bakanlığına verilen daha ilk direktifte de bu hassasiyet görülür: *“Ertuğrul’un gezi amacı; bir açıdan deniz öğrencilerine tatbiki eğitimler yaptırmak, bir açıdan da ziyaret edilecek yabancı limanlarda bir müslüman ülke gemisi olarak temsil ve sancak gösterme görevi yapmaktır”*<sup>331</sup>

Padişahın en yakınlarından birisi olan Bahriye Bakanı, Padişah'ın niyetini öğrendikten sonra Japonya'ya gidecek gemiyi kimseye danışmadan ve inceleme yaptırmadan seçti ve seçilen geminin Ertuğrul Firkateyn'i olduğunu, bir hafta içinde de hazırlıklarını tamamlayabileceğini ve bir ay içinde de seyre çıkabileceğini, 25 şubat 1889 tarihli bir Bakanlık tezkeresi ile Sadaret'e bildirdi.

O günlerde bahriyenin okul gemisi Nüvid-i Fütuh idi. Eş gemi Ertuğrul Firkateyn'i hiç okul gemisi olarak kullanılmamıştı. Bu iki gemiden çok daha iyi durumda olan gemiler de vardı. Ancak savaş kifayeti Ertuğrul'dan daha üstün gemileri başka alanlarda yapılacak harekâta gönderme ihtimali nedeniyle diğer gemilerin seçilmediği değerlendirilmektedir. Zira o günlerde Girit, Sisam Adaları'nda ve Arnavutluk'ta, neticeleri ayaklanmaya dönüşecek ölçüde olaylar başlamıştı.

Ertuğrul, 1863 yılında, Sultan Abdülaziz döneminde Kasımpaşa tersanelerinde yapılmış, makine ve buhar kazanları ise teknik imkânsızlıklar nedeniyle İngiltere'de monte edilmiştir. 1865 yılında İngiltere'den geldikten sonra Sultanın görmesi için Bahriye Nazırının emriyle bir süre Dolmabahçe'de demirlemişti. 80 mt uzunluğunda, 18 mt genişliğinde, üç direkli yelkenli, aynı

<sup>331</sup> Çetinkaya Apatay, *Deniz Harp Tarihi Semineri-II*, a.g.e.

zamanda buhar kazanlı güçlü bir firkateydi. Zamanına göre oldukça büyük olan Ertuğrul'un 25 topu, 2 torpidosu vardı.



“Japonya Seferi’ni yapmaya yeterli olmayacağı” yolundaki teknik rapora rağmen, Bahriye Bakanlığı’na gönderdiği 1 Nisan 1889 tarihli direktifiyle; “Belirtilen geminin adının ve bakanlığın belirlediği mevsimde yola çıkmasının uygun olduğu, Padişah tarafından onaylandı ve bu konuda sözlü olarak irade buyruldu. Bunun üzerine Ertuğrul Firkateyni, Japonya gitmek üzere 14 Temmuz 1889 pazar sabahı Beşiktaş önlerinden demir aldı.

Çok zor şartlar altında ve çok büyük tehlikeler atlatan Ertuğrul Firkateyni Japonya’ya vardı. Padişahın göndermiş olduğu hediyeleri Japon kralına sunduktan sonra Tokyo’da üç ay kadar daha kaldı. Ertuğrul’un Japonya gitmesi ve Japon halkı tarafından sevilmesi, dünyada yankı uyandırdı. İngilizler, bu durumdan rahatsız oldu. Bu yüzden Padişah, Ertuğrul Komutanı’na haber göndererek, geri dönmesini ve dönerken dikkat çekmemek için limanlarda 1 aydan fazla kalmamasını istedi. Görevini tamamlayan Ertuğrul, önce Yokohama’ya daha sonra Kobe’ye hareket etti. Kobe’ye varmadan yarı yolda, fırtınalı bir havada, Kumanonada denizinde makinelerine su girdiği için arıza yaptı. Gemi, Eylül ayının 18 nci günü öğleden sonra saat 16.00’ya doğru akıntıya kapılarak Oşima Adası Kashinozaki Burnu’ndaki deniz feneri önündeki Funakara Kayalıklarına çarptı. Gemi tam ortasından ikiye bölündü ve her iki parça da dalgalar tarafından daha küçük parçalara ayrıldılar ve dağıldılar. Bütün personeli de azgın dalgalarla denize döküldü. Personelinden sadece bir kısmı, 69 kişi, sahile çıkmayı başardı ancak tam 540 denizcimiz o günlere kadar dünyanın en büyük deniz kazalarından birisi olan Ertuğrul faciasında şehit oldu. Japon halkı kazazedelere çok büyük misafirperverlik ve yardım gösterdi ve ölenlerin anısına şehitler anıtı yaptılar. Bu olayın yurttan duyulması çok büyük üzüntü yarattı.

## **7.6. V.Mehmet Reşat Ve Mehmet Vahdettin Dönemi (1909–1922)**

2 Kasım 1844 yılında doğan Beşinci Mehmet Reşat, Osmanlı İmparatorluğu’nun 35 nci sultanıdır ve 1909–1918 yılları arasında padişahlık

yapmıştır. Daha ziyade şark ilimleri ile meşgul olan V. Mehmet Reşat idareye pek karışmadı. Devlet yönetimi daha ziyade paşaların ellerindeydi.

Meşrutiyet ilân edilmiş ve Meclis-i Mebusan kararı müessir olarak bulunuyordu. Bu dönemde 1910 senesinde Arnavutluk isyanı bastırıldı. 1912 yılında Balkan Harbi başladı. 1914 yılında Almanların safında, Birinci Dünya Savaşına girildi. 1917'de yapılan antlaşma ile Rusya, Kars, Batum ve Ardahan'dan çekildi. 1918 senesinin Temmuz ayında Beşinci Mehmed Reşad vefat etti.

Yerine geçen Vahdettin tahta çıktığında Osmanlı Devleti en kötü günlerini yaşıyordu. Birinci Dünya Savaşında kendi cephelerimizde gâlip gelmenize rağmen yenik çıkmıştık. En ağır şartları ihtiva eden Mondros ve Sevr anlaşmaları yapıldı. Devletin tamamen elden çıktığını gören Mustafa Kemal Atatürk Anadolu'ya geçerek halkı teşkilatlandı ve Türkiye büyük Millet Meclisini kurdu. Türkiye Büyük Millet Meclisinin Atatürk'ün teklifi ile saltanatlığı kaldırması üzerine Sultan Mehmet Vahdettin 1922 yılında ülkeyi terk etti. 641 senelik Osmanlı Hanedanının son üyesi, son padişahı olan Sultan Mehmed Vahdettin 15 Mayıs 1926 tarihinde İtalya'nın San Remo şehrinde vefat etti.

### 7.6.1. Trablusgarp (Osmanlı-İtalya) Savaşı ve Deniz Harekati

Trablusgarp Savaşı'ndan önce İngiliz-Alman ilişkileri giderek gerginleşmeye başladı. İngiltere, Bağdat demiryolu projesinin almanlara verilmesinden son derece rahatsız oldu ve Almanya'ya olan düşmanlığı nedeniyle Osmanlı Devletine karşı hasmane bir tutum sergilemeye başladı. Almanya ise Osmanlı Devleti'nin kendi kontrolü dışında parçalanmasını istemediği için korunması gereken bir dost gibi görüyordu<sup>332</sup>.

İtalya'nın Trablusgarp, Fransa'nın ise Fas üzerindeki ihtirasları gizlilik tanımaz bir hale geldi, bu durum Rusya'nın da Boğazlar üzerindeki ihtiraslarının yeniden alevlenmesine sebep oldu.

<sup>332</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e .4.Cilt, s.525

Aynı zamanda Avusturya-Macaristan İmparatorluğu ile de ilişkiler pek parlak değildi. Balkanlar tamamen kaynayan bir kazan gibiydi. Osmanlı Devleti ile ilişkileri en bozuk olan Balkan Devleti ise Yunanistan olup, onun hemen ardından da Bulgaristan gelmekteydi.

Almanya ile Fransa 4 Kasım 1911 tarihinde uzlaşarak Almanya; Kongo üzerinde elde ettiği çıkarlar karşılığında Fas üzerindeki Fransız himayesini tanıdı. Himaye anlaşması da daha sonra 30 Mart 1912 tarihinde Fransa ile Fas arasında Fas'ta imzalandı.

İtalya ise; büyük çapta bir askeri harekate girmeksizin, diplomatik yolla Trablusgarp'ı ele geçirmek istiyordu. Bu hedefine ulaşmak için de 1902 yılında kurulmuş olan, Almanya-Avusturya-İtalya İttifakı'na üye ülkelerden özellikle Almanya'nın itirazı olmaması ve muhtemel bir Osmanlı-İtalya Savaşı'nın Balkanlar'a sıçramaması için özen göstermekteydi.

Trablusgarp Savaşı, İtalya'nın Osmanlı Hükümetine 29 Eylül 1911 günü verdiği ultimatomun ardından başladı. İtalya'nın Trablusgarp ve Syrenaika sahillerine ablukaya almasından sonra harp hazırlıklarına başlayan Osmanlı'nın harp hazırlığı yeteri kadar güçlü olmadı.

Harbi gecikmeyle İstanköy Adası'nda öğrenmiş olan Osmanlı Donanması, 16 Ekim 1911 günü Çanakkale'nin Nara Koyu'na demirledi. Osmanlı Bahriye Nezareti, İtalya'ya karşı güçsüz bir Türk Donanması ile karşı koymak yerine Çanakkale'nin tahkimatını güçlendirmeyi daha iyi bir hareket tarzı olarak düşündü.

Osmanlı Devleti Trablusgarp'a herhangi bir Kara Kuvveti de gönderemedi. Buna karşılık Kurmay Binbaşı Enver Bey (Enver Paşa), Kurmay Binbaşı Fethi Bey (Okyar) ve Kolağası Mustafa Kemal Bey (Atatürk) gizli yollardan bölgeye gitti. Türk subaylar Derne Vapuru'nun getirdiği silahlarla arap halkını donatarak Kuzey Afrika'daki Osmanlı Devleti'nin savunmasını güçlendirdiler.<sup>333</sup>

<sup>333</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez Ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1992 s.154

Osmanlılar ve araplar iç bölgelerde başarılı bir gerilla savaşına başladı. Bu başarılı direniş İtalyanların ablukasını büyütmesine neden oldu. Aynı zamanda İtalyanlar, Osmanlı'nın direnişini kırmak için, Karadağ ve Arnavutluk'a silah ve cephane göndererek Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklandırmaya çalıştı.

Osmanlı Devleti'nin İtalyan ablukasını kırmak üzere Kızıldeniz'den bölgeye harp kaçağı malzeme sevketme kararı aldı. Bu maksatla evvelce Süveyş'e gönderilmiş olan Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü ile 10 adet küçük Ganbot'a; Kızıldeniz'de kaçak nakliyatı görevleri verildi. İtalyanlar bu nakliyatı önlemek üzere bölgeye gemiler gönderdi ve 7 Ocak 1912 tarihinde yapılan "Konfide Deniz Muharebesi" sırasında 7 türk Ganbotunu liman içinde baskına uğratarak batırdılar<sup>334</sup>.

Trablusgarp'taki direniş üzerine İtalyan deniz kuvveti 24 Şubat 1912 tarihinde Beyrut'a baskın düzenledi ve harp kifayetinden yoksun ve personeli eksik olan Avmillah zırhlı Korvetini batırdı.

Trablusgarp'a yönelik ablukanın başarılı olmaması, dolayısıyla kara birliklerinin ülkeyi ele geçirmemesi üzerine İtalyan Deniz Kuvvetleri tarafından Osmanlı Devleti'ni barışa zorlayacak yeni çareler arandı. İstanbul ve Çanakkale'nin tehdit edilmesi, Ege Denizi'ndeki Türk Adaları'nın işgal edilmesi ve ana ticaret merkezi ve bölgelerine abluka uygulanması, bu planların bir kaçıydı. Ancak bu planları Almanya, İngiltere ve Fransa gibi büyük ülkeler tasvip etmiyordu.

İtalyanların 18 Nisan 1912 tarihinde Çanakkale'den girerek Nara Koyu'ndaki Osmanlı Donanması'na taarruz etmeye çalışması üzerine, Osmanlı Devleti de Çanakkale Boğazı ile ilgili olarak almış olduğu önlemlere birini daha ekledi ve Boğaz'ı uluslar arası deniz ulaştırmasına kapadığını ilan etti. İtalyanlar her yaklaşma harekâtı sırasında Boğaz tahkimatlarını top atışına tuttu.<sup>335</sup>

İtalya Hükümeti Osmanlı Devleti'ni barış masasına oturtmak maksadıyla Ege'deki deniz harekâtını daha da yoğunlaştırdı ve 1912 yılının Nisan ayı sonu ve Mayıs ayı başlarında, daha sonraki deniz harekâtında kullanma düşüncesiyle Ege'nin

<sup>334</sup> Abidin Daver, a.g.e. s.353

<sup>335</sup> Ali İhsan Gencer; Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, a.g.e. s.637



Güney-Doğu geçitleri üzerinde bulunan İstanbulia (Astipalia) Adası'nı, ardından küçük bir çatışmayı takiben Rodos, daha sonra da Onikiadalar'ın önemli bir kısmını aldılar.<sup>336</sup>

Osmanlı İmparatorluğu, gerek büyük devletlerin iki devlete yapmış olduğu baskıların artması, gerekse başlayan Balkan Harbi sebebiyle barış masasına oturmak zorunda kaldı. İki ülke 18 Ekim 1912 tarihinde Lozan'da imzalanan Uşi Andlaşması ile savaşa son verdiler. Bu anlaşma ile Trablusgarp ve Bingazi Sancakları İtalya'ya bırakılıyor, Rodos ve Onikiadalar da sözde boşaltılıp Osmanlı Devleti'ne geri veriliyordu.

Türk-İtalyan Harbi'nde Avnillah Zırhlı Korveti, Ankara, Hamidiye, Alpagot, Tokat torpidobotları, 9 Ganbot, 1 Motorganbot, 3 Yat ve 1 Taşıt Gemisi kaybedildi. Peyk-i Şevket Torpido Kruvazörü, Malatya, Yozgat ve Taşköprü Ganbotları ile Beyrut Mesaha Gemisi ise Süveyş'te italyanlar tarafından enterne edildiler.<sup>337</sup>

## 7.6.2. Balkan Savaşı ve Deniz Harekatı

Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp'ta İtalyanlarla savaşmasını değerlendirmek isteyen ve büyüme hırsı içinde olan Balkan Devletleri, 1912 yılının yaz ayları başından itibaren; Makedonya ve Trakya'da ıslahat yapılması ve buraları kendi himayeleri altına almak amacıyla harekete geçtiler. Sırp, bulgar, yunan çeteleri aracılığı ile yaptıkları girişimler Makedonya'da havanın daha da gerginleşmesine neden oldu. Sonuçta Balkanlardaki Osmanlı egemenliğine son vermek için türklere karşı birlikte savaşmak düşüncesi ile aralarındaki çekişmeleri bir tarafa bırakan Bulgaristan, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ, öncelikle kendi aralarındaki ikili anlaşmalarla birleşerek Bulgaristan'ın çevresinde Balkan birliğini meydana getirdi.<sup>338</sup>

Balkan Devletlerinin saldırılarına hazırlıksız yakalanan Osmanlı Devleti yönetiminde savaştan önce ciddi değişiklikler oldu. Devlet II. Meşrutiyet'in getirdiği hürriyet zemininde özellikle ittihatçılarla, muhaliflerinin yarattığı siyasi krizden

<sup>336</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. s. 638

<sup>337</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.e. 638-639

<sup>338</sup> Balkan Harbi 1912-1913 I.Cilt, Genelkurmay Basımevi, 1993, s. 261-273.

bunaldı. Ordu peş peşe yaşanan isyanlarla, meşrutiyetin ilanı ve korunması çabalarıyla çok yıprandı. Bilhassa genç komutanlar asli vazifelerinin dışında ordunun ve memleketin ıslahına ilgi gösteriyordu. 31 Mart vakasından sonra (13 Nisan 1909) komutanların kemikleşmiş bir vaziyette “ittihatçı”, “itilafçı” ve “Halaskaran-Kurtarıcı” şeklinde gruplaşması, çoğu makamlara genç kurmaylarla emir subaylarının hakim olması, ordudaki tahribatı artırdı.<sup>339</sup>

Balkan Savaşı öncesinde Osmanlının her türlü tedbirden uzak bir anlayışla, türk düşmanlığı malum olan İngiliz ve Rusların verdikleri teminatlara güvenilerek harpten önce 120 taburu terhis ettirmiş olması gâfilin en büyüğü oldu. Böylece Rumeli’deki tek güvenlik unsuru da yok edilerek devletin geleceği özellikle Balkan toprakları çok büyük bir tehlikeye atıldı.<sup>340</sup> Balkan Savaşı patlak verdiğinde Osmanlı Devleti peş peşe yaptığı affedilmez hatalarla, zaten yetersiz olan savaş gücünü azaltırken, Balkan Devletleri giderek hızlanan bir şekilde siyasi ve askeri ittifaklarla güç birliği oluşturdu.

Diğer taraftan devletin bütün hazırlıksızlıkları ve yetersizliklerine rağmen halkın, darülfünun öğrencilerinin kışkırtılarak “harp isteriz” şeklinde mitingler tertiplenmesi ve hükümetin bu gösterileri dikkate alması artık devletin sokaktan idare edilmeye başladığı izlenimi veriyordu.<sup>341</sup>

Osmanlı Devleti’nin bu dönemde, siyasi çekişmelerin getireceği zararı Cezayir-i Bahri Sefid Valisi Abidin Paşa:

*“Bu mutlak idare bizi zamanla mahvedecek fakat şekli hazırda belki 50-60 sene daha yaşayabiliriz. Eğer bu müddet zarfında asker ihtilal koparır da süngü zoru ile meşrutiyet kazanılırsa o zaman bir takım müteselsil inkılabat altında vatan mahv-ı perişan olacaktır...”*<sup>342</sup> diyerek açıkça ortaya koymuştur.

<sup>339</sup> Mahmut Muhtar Paşa: “Balkan Harbi Hezimetini”, Belleten, Cilt: 4, Ankara, 1985, s. 41.

<sup>340</sup> Rıfat Uçarol: “Balkan Savaşı Öncesinde Terhis Olayı ve Seferberlik İlanı Sorunu”, IV. Askeri Tarih Semineri Bildirileri, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1989, s.257-277.

<sup>341</sup> Abdurrahman Şeref; Tarih Musahabeleri, İstanbul, 1336, s. 253.

<sup>342</sup> Alemdar Gazetesi, 5 Kanun-u sani 1913.

### 7.6.2.1. Balkan Savaşı Öncesinde Genel Değerlendirme

Osmanlı Devleti'nin savaş öncesindeki coğrafi konumunu göz önüne alındığında deniz kuvvetlerinin hareket alanı olarak Karadeniz ve Ege Denizi akla gelmektedir. Ancak Osmanlılar, bulgarlara karşı, Şarköy yöresinden Marmara'ya kadar olan sahada; yunanlılara karşı, Hamidiye Kruvazörünün "Akın Harekatı" ile Yunanistan kıyılarından Adriyatik'e, Orta ve Doğu Akdeniz'e, hatta Kızıldeniz'e kadar olan sahada hareket yaptı.<sup>343</sup>

Balkan Savaşı'nın deniz cephesinde Osmanlı Devleti'nin karşısında en önemli güç olarak yunanlılar gelmekteydi. Çünkü 1908 yılında II. Meşrutiyet'in ilanından sonra Osmanlı Devleti'nden kopan bulgarların Balkan Savaşı'nda deniz kuvveti, Osmanlı ve Yunan Deniz Kuvvetlerine nazaran yok denecek kadar az yer tutmaktaydı. Bulgarlar 1 torpido gambot, 6 ufak torpidobot, 1 yardımcı kruvazör, 3 tane silahlı yat, 2 romorkör ve 4 tane ufak mayın gemisinden oluşan donanmaya sahipti.<sup>344</sup> Bu nedenle Bulgar Deniz Kuvvetleri ellerindeki gemilerle tamamen savunmaya dayalı bir plan çerçevesinde hareket etti.<sup>345</sup> Bulgarların bu savaşın deniz cephesinde en önemli kozları; limanlara ve belli noktalara döktükleri mayınlar oldu.

Balkan Savaşı'nda, Osmanlı başkomutanlık karargâhı, harbin kısa süreceğini düşündüğünden, hatalı bir kararla Ege Denizi'nde hâkimiyetin yunanlılarda olacağını kabul ederek bütün dikkatini kara savaşlarına çevirdi. Bu strateji, geçmişte yapılan bazı savaşlara ve bunun sonucunda elde edilen başarılarla dayandırılıyordu. 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Yunanlılar, Osmanlı donanmasına ihtiyaç duyulmadan, kara savaşlarıyla mağlup edilmişti. Bu savaşın da yine deniz kuvvetlerine ihtiyaç duyulmadan kazanılacağına inanılıyordu.<sup>346</sup> Özellikle Başkomutan Vekili Nazım Paşa'nın kara birliklerinin başarılı olacağına inancı o kadar kuvvetliydi ki, bu sebeple savaş başlangıcında yeterli yığınağın yapılmasını, önemli savunma prensiplerini hiç

<sup>343</sup> *Osmanlı Deniz Harp Tarihi (1912-1913) Cilt VII, Genelkurmay Basımevi, İstanbul, 1965, s.71.*

<sup>344</sup> Mithat Işın; a.g.e., s. 50.

<sup>345</sup> Mithat Işın; a.g.e., s. 47.

<sup>346</sup> Mahmut Muhtar Paşa; a.g.e., s. 39



dikkate almadı. Ayrıca donanmaya da ciddi ölçülerde görev vermeyip, donanmayı Ege'den çekerek Karadeniz'deki nakliyatla ilgili konularla görevlendirdi.<sup>347</sup>

Buna karşılık yunanlılar harekât planlarında öncelikle Osmanlı donanmasını kontrol ve imhaya yöneldi.<sup>348</sup> Bu maksatla Yunanlılar Limni'nin yanında İmroz, Bozcaada Psara Adalarının işgal etti. Böylece yunanlılar, osmanlıların en önemli geçitlerini tutarak Osmanlı donanmasını gözetleme imkânı buldu ve kıyılarına taarruz tehditlerini en aza indirdi.<sup>349</sup>

Yunanlıların Ege Denizi'nin haricinde, İyon Denizi'nde nakliyat için de önemli planları vardı. Preveze Limanı'nın işgali de Yunan donanmasının önemli hedeflerinden biri oldu. Osmanlıların Arnavutluk isyanını bastırmak üzere denizden asker göndermelerine engel olmak üzere Yunan donanması Ege ve İyon Denizi'nde olmak üzere iki cephede görevlendirildi.<sup>350</sup>

Denizde avantajın Yunanlılara terk edilmesinde, Harbiye Nezareti'nin uyguladığı yanlış stratejinin de büyük rolü vardı. Ege Denizi devletin iki önemli parçasını birbirine bağlayan çok önemli bir mevkiye sahiptir.<sup>351</sup> Balkan savaşı öncesinde Ege haritasına üs ve strateji açısından bakıldığında hayati ehemmiyet arz eden iki liman göze çarpmaktadır. Bunlardan biri, Anadolu'ya giriş ve çıkış kapısı niteliğindeki İzmir ile Rumeli giriş ve çıkış kapısı niteliğindeki Selanik şehirleridir.<sup>352</sup> Bu mevkiilerin donanma için çok faydalı olabilecek bir şekilde "ileri üs" haline getirilmesi ve bu limanlarda ufak çaplı da olsa gemilere bakım, onarım ve ikmal hizmetleri sunabilecek imkân yaratılması gerekiyordu. Bunun yapılmaması, Balkan savaşlarında donanma insiyatifinin Yunanlılara geçmesine neden oldu ve Osmanlı Devleti'ne telafi edilemeyecek zararlar verdi. Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı'na bağımlı kaldı ve Bozcaada'nın Yunanlıların eline geçmesinden sonra

<sup>347</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi, Fabrikalar Böl., No: 97/72.

<sup>348</sup> 1897 Türk-Yunan Harbi, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1982.

<sup>349</sup> O.Ramis-Y.Teofanidis; Ramis-Y.Teofanidis; Türk ve Yunan Deniz Harbi Hatıratı ve 1909-1913 Yunan Bahri Tarihi (Çev: Bnb.Lütfi), İstanbul Deniz Matbaası, 1930, s. 62.

<sup>350</sup> A.Haydar Emir; a.g.e., s. 51.

<sup>351</sup> Afif Büyüktuğrul; Osmanlı Deniz Harp Tarihi Cilt IV, İstanbul, 1984, s. 130.

<sup>352</sup> O.Ramis, Y.Teofanidis; a.g.e., s. 48.

donanma Çanakkale boğazına kapandı.<sup>353</sup> Böylece Yunanistan giderek artan bir şekilde harpte üstünlük kurmaya başladı ve yapılan deniz savaşlarında daha başarılı oldu.<sup>354</sup>

Silah ve cephane açısından Osmanlı donanmasındaki gemilerin tamamı eskiydi. Dolayısıyla ömürlerini doldurmuş gemilerin silahları da işe yaramaz durumdaydı. Mesela donanmanın en güçlü gemileri olan Barbaros ve Turgutreis zırhlılarının bataryaları “hurda” denilecek haldeydi. Bu eski silahlarla üç dakikada bir atış yapabiliyordu ve silahların gece nişangah tertipleri bulunmuyordu<sup>355</sup>. Bahriye Nezareti bütün dikkatini ısmarlanan yeni gemilere çevirdiği için, eldeki eski gemilerin ıslahına, silahlarının modernizasyonuna bir çaba harcama ihtiyacı duymamıştı<sup>356</sup>.

Donanmanın bu kadar eski ve yıpranmış gemilerden oluşmasının önemli bir nedeni de 1911 yılındaki Trablusgarp savaşıdır.<sup>357</sup> Osmanlı donanması, uzun bir ilgisizlik devresinden sonra yeniden derlenip toparlanacağı sırada çıkan Trablusgarp Savaşı'nda “her an harekete hazır” olarak bir yıl boyunca Çanakkale Boğazı'nda bekletildi. Bu durum donanmanın daha fazla yıpranmasına ve artızların giderilememesine sebep oldu.<sup>358</sup>

Bütün bunların dışında Osmanlı donanmasının ıslahında görev alan İngilizler, Osmanlıları savaşa yönelik eğitmeyerek daha çok şekle yönelik, oyalayıcı talim ve terbiye ile eğitmiş ve Osmanlı donanmasının gelişimine engel olmuştu.<sup>359</sup>

<sup>353</sup> Afif Büyüktuğrul, Balkan Harbi Tarihi VII nci Cilt Osmanlı Deniz Harekatı (1912-1913) s.821

<sup>354</sup> O.Ramis, Y.Teofanidis; a.g.e., s. 48.

<sup>355</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Daireler Böl., No: 53/5; aynı yer, No: 22/20 A.

<sup>356</sup> Afif Büyüktuğrul; “Balkan savaşı Deniz harekatı üzerine gerçekler 1912-1913”, Belleten Cilt: XLIV, 176, Ankara, 1980, s. 737.

<sup>357</sup> Bernd Langensiepen-Ahmet Gülceryüz; The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Conway Maritime Press, London, 1995. s.114

<sup>358</sup> Çetinkaya Apatay; “Balkan Harbi Öncesi Osmanlı Donanmasını Güçlendirme Çabaları”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 502, Temmuz 1978, s. 8-16.

<sup>359</sup> Fahri Çoker; “Osmanlı Bahriyesi'nde İngiliz Islah Heyetleri”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:541, Temmuz 1988, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1988. s.43

Buna karşılık yunanlılar ise, eski gemilerini ingiliz ve alman fabrikalarında süratle onartmış ve yeni gemiler almıştı<sup>360</sup>. Yunanlıların savaş gemilerindeki silahları bir dakikada üç mermi atabiliyordu. Ayrıca Yunanistan, donanma kadrolarını daha iyi yetiştirmek amacıyla Fransız uzmanlardan oluşan “Islahat Heyetleri” sayesinde personellerinin kalitesini her geçen gün daha çok arttırarak deniz güçlerine ayrı bir üstünlük kazandırdı.<sup>361</sup>

Bahriye Nezareti'nin silah-cephane planı ve stok seviyesi hesabı yapmaması, savaş ihtiyaçlarını tespit etmemesi, donanmanın muhtemel bir savaşta ihtiyacını karşılayacak derecede stok yapmamasına sebep oldu. Silah ve mühimmat bakımından da yetersiz olan donanma bir yedek kuvvet gibi kara kuvvetleri emrine verildi ve sonuçta başarı yerine, savaş süresince sürpriz sayılmayacak bir şekilde başarısızlıklar sergiledi.

Osmanlı donanmasının üstlendiği önemli vazifesini başarabilmesini sağlayacak bir önemli unsur da kömür ve su ikmaliydi. Fakat diğer konularda olduğu gibi yeterli miktarda kömür stokları yapılmadı. Bu durum savaş sırasında donanmaya çok zaman kaybettirdi.<sup>362</sup> Bilhassa Ege Denizi'ndeki hâkimiyet, yunanlılara kaptırılırken, kömür ve su meselesi de bu kötü gelişmede pay sahibi oldu. Zaman zaman yapılmak istenen çıkışlarda da yine yeterli miktarda ve kalitede kömürün bulunmaması, harekâtın gecikmesine, hatta iptaline bile sebep oldu.<sup>363</sup>

Balkan savaşının genelde imkânsızlıklarla dolu bir çırpınış görüntüsü sergilemesinde pek çok sebeplerden biri de pek dikkat edilmeyen ancak büyük önemi olan nakliyat konusu oldu. Bir savaşın sürdürülebilmesi, devletin kara ve deniz yollarına ve bu yolların güvenliğine bağlıdır. Balkan Savaşı sırasında ulaşımın kara yollarının yetersizliği sebebiyle denizlere kayacağı belli olmasına rağmen, Osmanlı Harbiye Nezareti daha savaşın başında deniz hâkimiyetinin yunanlılarda olacağını kabul etmesi, savaş için hayati önem arz eden nakliyatın denizlerden yeterince

<sup>360</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Daireler Böl., No: 10/33-69.

<sup>361</sup> H.W.Wilson; Zırhlı Devrinde Deniz Muharebeleri, (Çev: Lütfi Çekiç), İstanbul, 1937, s. 285.

<sup>362</sup> İ. Kayabaşı, C.Arslanoğlu; “Donanmada Lojistik”, Türk Kültürü, 117, Ankara ,1972., s. 835.

<sup>363</sup> Afif Büyüktuğrul; “Balkan savaşı Deniz harekâtı üzerine gerçekler 1912-1913”, Belleten Cilt: XLIV, 176 (Ankara 1980), s. 739.

yapılamamasına neden oldu<sup>364</sup>. Her şeye rağmen eldeki nakliye gemileriyle ve ayrıca savaş başlangıcında müsadere edilen yabancı yük gemileriyle nakliyat problemi kısmen giderildi<sup>365</sup>. Ancak bu toplanan gemilerle hiçbir zaman ihtiyaç tam manasıyla karşılanamadığı gibi, beklenen hizmetler gereken süratte ve miktarda gerçekleştirilemedi.<sup>366</sup> Bu nedenle, Şarköy'e, Ege adalarına yönelik planlanan pek çok hareket gerçekleştirilemedi. Savaş için gerekli malzemenin dışardan kiralanan gemilerle yapılmaya çalışılması maliyeti kat kat artırdı. Bu da zaten ekonomisi zor durumda olan Osmanlı ekonomisini felce uğrattı ve başarısızlığının görünmeyen bir sebebini oluşturdu.<sup>367</sup>

Bu ürkütücü gerçekler yanında as komutanların “*seferberlik ikmalî yapılmaya kadar düşmanları oyalayalım; sonra da saldırıya geçelim...*” şeklindeki tavsiyelerine de gereken ilgi gösterilmedi. Üstelik Başkomutan Vekili Nazım Paşa, hazırlıkların yeterli olmadığı 13 Ekim 1912 tarihinde dört Balkan devletine harp ilan etti ve türk birliklerinin bölük pörçük taarruza geçmesine, neticede yenilmesine sebep oldu.<sup>368</sup>

## 7.6.2.2. Balkan Savaşında Deniz Harekatı

### 7.6.2.2.1. Karadeniz ve Marmara Harekatı

Savaş başladığında Başkomutan Vekilinin donanmaya verdiği öncelikli görev; Karadeniz’de kuvvetli bir filo oluşturarak hem bulgar limanlarını abluka altına almak, hem de bulgar kıyılarındaki stratejik noktaları bombalamaktı. Bu arada mümkün olursa bulgar donanması imha edilecek, gerektiğinde de bulgar kıyılarına çıkarma yapılacaktı.<sup>369</sup> Osmanlı donanmasına verilen görevlerden anlaşılacağı üzere, osmanlı donanması çoğunlukla Kara Kuvvetlerinin bir destek unsuru olarak ağırlıklı Karadeniz’de faaliyet gösterecekti. Ancak savaş beklenildiği gibi gitmedi bulgarlar

<sup>364</sup> Ali Haydar Emir; Balkan Harbinde Türk Filosu. İstanbul, 1932, s. 321.

<sup>365</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Muhakemat ve Hukuk Müşavirliği

<sup>366</sup> A.Haydar Emir; a.g.e., s. 36.

<sup>367</sup> A.Haydar Emir; a.g.e., s. 31.

<sup>368</sup> Mahmut Muhtar Paşa; a.g.e., s.44. .

<sup>369</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Fabrikalar Bölümü, No: 112/90.



Marmara'ya kadar indi. Bunun üzerine Osmanlı donanması Karadeniz'deki harekât alanının Marmara kıyılarına kadar genişletmek zorunda kaldı.

Balkan savaşında Doğu ordusu çekilirken, donanma tarafından desteklenme ihtiyacı doğdu. Böylece Osmanlı silahlı kuvvetlerinin karşısına “*Kara-Deniz İşbirliği*” şeklinde o güne kadar hiç denemedikleri bir hareket ortaya çıktı. Bu işbirliği Lüleburgaz Savaşı'ndan sonra çekilen birliklerin denize dayanan yanlarının donanma ateşi ile desteklenmesi şeklinde gerçekleştirildi. Doğu Ordusu'nun Çatalca ve Bolayır mevzilerine çekilme ihtimali önceden hiç düşünülmediğinden eğitimi ve planlanması yapılmamıştı. Yeterli olmayan nakliye ve savaş gemileri, iyi eğitilmemiş personel, denenmemiş kara-deniz işbirliği ve özellikle komuta kademesindeki kararsızlıklar Osmanlı ordusu harekâtlarının kimisinin geç yapılmasına, kimisinin iptal edilmesine, kimisinin de başarısız olmasına neden oldu.

Kara-Deniz işbirliği içerisinde Osmanlı donanmaları ise aldıkları emirlerle; şu hareketleri gerçekleştirdi:<sup>370</sup>

- Bulgarların dikkatini önemsiz bölgelere çekmek, kuvvetlerini bölerek savaş planlarını bozmak amacıyla 28 Ekim 1912 tarihinde alınan kararla Bulgarların Süzebolu-Burgaz kıyılarına bir gösteri çıkarması yapılması,

- Lüleburgaz savaşının başlaması karşısında acil ihtiyaç duyulan kara askerlerinin Trabzon-Samsun kıyılarından doğrudan Trakya'ya donanmanın korumasında Bezmi Alem ve Akdeniz ticaret gemileri ile 1 Kasım 1912 tarihinde Midye'ye çıkarılması,

- Mütareke öncesindeki Lüleburgaz Muharebeleri sonrasında geri çekilen Osmanlı ordusuna Çatalca Muharebelerinde ateş desteği verilmesi,

- 10 Aralık 1912 tarihinde Zühaf gambotuna yüklenen 250 askerın Şarköy'e çıkarılması,

<sup>370</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi II nci cilt, 2 nci Kısım, 2 nci Kitap Şark ordusu 2.Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması, 2.Baskı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993.

- Mütareke sonrasında 8-10 Şubat 1913 tarihleri arasında icra edilen II. Şarköy çıkarması,

- Mütareke sonrası Bulgar taarruzları ile başlayan II. Çatalca Muharebeleri'nde oluşturulan Bezm-i Alem ticaret gemisi, Berk-i Efşan torpidobotu, Asar-ı Tevfik zırhlısı, Taşoz ve Basra muhriplerinden oluşan Albay Sermet Komutasındaki Karadeniz Müfrezesi<sup>371</sup> ve Mesudiye zırhlısının da yer aldığı Marmara filosunun yapmış oldukları destek atışları.

Çatalca Cephesi'nin sol kanat komutanın başkomutanlığa gönderdiği; *"Kolordunun savunması özellikle iki tümenin III. Kolordu'ya verilmesi, Kolordunun donanma tarafından destekleneceği esasına göre hazırlandı. Donanmanın Büyükçekmece'den ayrılmasından önce burada uzun menzilli topları ve ışıldıkları olan birkaç gemi bırakmasına emrinizi..."* ve Sağ kanat komutanının; *"bugün düşmanla temas vaki oldu. Sağ kanadımızdan donanma destek vermez ise felaket kesindir..."* şeklinde cepheden verdikleri haberlerden de açıkça anlaşıldığı gibi Osmanlı donanması içinde bulunduğu şartlara rağmen, Balkan Savaşı'nda fevkalade hizmetlerde bulunuyordu. Bu ifadelerde de belirtildiği üzere Balkan Savaşı'nda donanma desteği kesin bir istek ve zaruret oldu<sup>372</sup>.

Bu arada savaş sırasında büyük bir tehlike olarak, bulgarların denizyollarına mayın dökme ihtimali ortaya çıktı. Hatta bulgarların kıyılara dökükleri mayınlardan sürüklenenlerden ikisi, Çanakkale Boğazı çevresine kadar geldi. Böylece Osmanlı donanması ilk defa mayın arama-tarama görevini de üstlendi.<sup>373</sup> Balkan Savaşı'nda mayın arama-tarama görevi, önceleri Silivri'deki istihkâm birliklerine deniz kuvvetlerinin verdiği gemi ve personel yardımıyla yürütüldü. Deniz fabrikası bu konuda tespit edilmiş ihtiyaçlara cevap verecek materyali de sağlıyordu (mesela taramada kullanılacak şamandıraları yapıyordu) bu arada konuya vakıf esir bulgar personelinden de yararlanıldı.<sup>374</sup>

<sup>371</sup> Afif Büyüktuğrul; *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt 4, İst.1984, s.315

<sup>372</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.e., s. 318.

<sup>373</sup> Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 328-329.

<sup>374</sup> Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 329-330

### 7.6.2.2.2. Ege Denizi Harekatı

Yunanlılar 18 Ekim 1912 tarihinde Balkan Harbine katıldı. Bu harpte saldırıya göre hazırlanan Yunan donanmasının ilk hedefi Limni adasını işgal edip, Mondros Limanı'nı bir "ileri üs" yapmaktı.<sup>375</sup> Yunanlılar Osmanlı donanmasının Karadeniz'de olmasından yararlanarak 22 Ekim 1912 tarihinde Limni Adası'nın merkezine girdi ve bir telsiz istasyonu kurarak, muhtemel bir Türk baskınına karşı torpidobotlardan oluşan bir karakol hattı oluşturdu. Yunanlılar, Ege adalarındaki işgallerini Osmanlı tarafının çeşitli ihmallerinden yararlanarak kolayca tamamladı.<sup>376</sup> Böylece Cezayir-i Bahr-i Sefid<sup>377</sup> ili tamamen Yunanlıların işgaline uğradı.

Yunanların Ege Adalarına taarruzları sürerken, bir yandan işgale uğramamış adalardaki Türk halkı, Harbiye, Bahriye ve İçişleri Bakanlıklarına başvurarak bir an evvel donanmanın Yunanlılara karşı harekete geçmesini isterken<sup>378</sup> diğer yandan Nazım Paşa da Bahriye Nezareti'ne ve Donanma Komutan Vekiline haber gönderip, donanmanın Ege'ye çıkmasını, Yunanlılarla kesin sonuçlu savaş yapmasını istiyordu. Bununla birlikte Başbakanlık da Yunanlıların Marmara'ya girmemesi için ısrarla donanmanın Çanakkale'de üslenmesini istiyordu. Donanma Komutan Vekili ise, bütün ümidini; İngiltere'ye ısmarlanan savaş gemilerinin donanmaya katılmasından sonra Türk Deniz Kuvvetleri'nin Ege'ye açılmasına ve kesin sonuçlu savaş yapmasına bağlamıştı.<sup>379</sup> Fakat savaşın gidişatı Osmanlı tarafının arzu ettiği şekilde olmadı.

Türkler açısından çok önemli bir stratejik nokta olan Selanik limanının girişleri savunma maksatlı mayınlandı. İç limanda Fethi Bülent zırhlı korveti, Fuat silahlı yatı konuşlandırılarak savunma tedbirleri artırıldı. Onca Alman güvenlik önlemine rağmen 3 Ekim 1912 günü akşamı 11 numaralı Yunan torpido botu Osmanlı muhafızlarının

<sup>375</sup> O.Ramis-Y. Teofanidis; a.g.e., s. 57

<sup>376</sup> H.W.Wilson; a.g.e., s. 286; Tasfir-i Efkâr; 4 Kanunuevvel 1912.

<sup>377</sup> Cezayir-ı Bahr-ı Sefid: Osmanlı Devleti'nin idari teşkilatında, Ege Denizi'ndeki adalar topluluğunun, teşkil ettiği ve merkezi Rodos olan vilayetti.

<sup>378</sup> Afif Büyüktuğrul; a.g.e, Cilt IV, s. 182.

<sup>379</sup> Afif Büyüktuğrul; Cilt XLIV, s. 739

ihmallerinden faydalanarak boğazdan girerek Fethi Bülent korvetini torpilleyip batırdı ve Yunan torpidobotu yine rahatça Boğazdan çıkıp gitti.<sup>380</sup>

### 7.6.2.2.3. Adriyatik Denizi Harekatı

Adriyatik Denizi'ndeki Preveze körfezinin kuzey kıyıları Osmanlı Devleti hâkimiyetinde, güney kıyıları ise Yunanistan hâkimiyetindeydi. Preveze Körfezi'nde 6 Osmanlı tabyasına karşılık hiç Yunan topu bulunmuyordu, fakat savaştan önce Yunanlılar küçük gambotlarla Körfez'e takviye yaptılar ve zamanla denizde hakim duruma geldiler.

Balkan Savaşı çıktığında Yunanlıların saldırıya geçerek 20 Ekim 1912 tarihinde Preveze'de hakimiyeti elde edince burada bulunan oldukça yıpranmış durumdaki Antalya ve Tokat torpidobotları kendi kendilerini batırdı.<sup>381</sup> Böylece Osmanlı Devleti Ege Denizi'nde olduğu gibi Adriyatik denizinde de sessizce güç olmaktan çıktı.<sup>382</sup>

### 7.6.2.2.4. Osmanlı-Yunan Deniz Savaşları

Başkomutanlık, Yunanlıların Ege Denizi'nde meydana getirdiği işgallere ve boğazlara yönelik tehdit oluşturmalarına bakarak, Osmanlı donanmasını süratle Ege Denizi'ne çıkarma kararı aldı. Osmanlı Devleti'nin harbi sürdürmesi ve lehinde neticelendirmesi bakımından bir an evvel Ege Denizi'ne çıkması ve Yunan donanmasını imha etmesi gerekiyordu.

Bu dönemde kara ve denizde birbiri ardına gelen başarısızlıklar yüzünden istifa eden, Gazi Ahmet Muhtar Paşa'nın yerine 29 Ekim 1912 tarihinde Kamil Paşa sadarete getirilerek "Kamil Paşa Hükümeti" kuruldu. Yeni hükümet Lüleburgaz yenilgisi üzerine Balkan müttefiklerine 4 Kasım 1912 tarihinde mütareke teklifinde bulundu. Bu arada Bulgarların Çatalca'ya gelip İstanbul'u tehdit etmeleri üzerine

<sup>380</sup> O.Ramis- Y.Teofanidis; a.g.e., s. 64 ; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi VII.Cilt Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, 2.Baskı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, s. 81-83.

<sup>381</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi a.g.e.s.87 ; Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Conway Maritime Press, London, 1995, s. 156.

<sup>382</sup> O.Ramis-Y.Teofanidis; a.g.e., s. 71.



İstanbul'u savunmak amacıyla başta İngiltere, Fransa ve Rusya olmak üzere devletlerin müşterek donanmalarından oluşan bir filo İstanbul'a gelerek 18 Kasım 1912 günü karaya 2.250 kişilik bir askeri birlik çıkardı. Bundan 10 gün sonra Çatalca'da mütareke görüşmeleri de başladı. Çetin geçen müzakereler sonunda Balkan müttefikleriyle Osmanlı Devleti arasında 3 Aralık 1912 tarihinde ateşkes imzalandı. Fakat bu mütarekeyi kabul etmeyen Yunanistan savaşa devam etti<sup>383</sup>.

22 Kasım 1912 tarihinde bulgarlarla yapılacak olan mütarekeden yararlanan Başkomutanlık, Çatalca cephesinde bir takım tedbirler alma düşüncesindeydi. Bununla ilgili olarak Muini Zafer korveti ile Nemci Şevket savaş gemisinin toplarını söktürerek Çatalca mevzilerine yerleştirmeye çalıştı.<sup>384</sup> Bu olay Başkomutanlığın Balkan savaşında donanmayı ne şekilde değerlendirmek istediği konusunda bize fikir vermektedir.

Başkomutanlığın emirlerine karşılık Donanma Komutan Vekili'nin donanmanın şiddetle onarıma ihtiyacı olduğuna dair isteklerini belirtmesi başkomutanlık tarafından "Donanma Komutan Vekili'nin savaşa taraftar olmadığı" şeklinde yorumladı ve görevden alınmasını istendi. Fakat Bahriye Nazırı'nın durumun hassasiyetinden dolayı kararın bekletilmesi istendi.

Bu arada İstanbul'da, hükümetin geleceğinin donanmanın Ege Denizi'ne çıkarak kesin sonuçlu bir zafer kazanmasına bağlı olduğunu Bahriye Nazırı'na gönderdiği şu emirle açıkça belirtmekteydi; "*İstanbul'da kamuoyu, hükümetin geleceğinin mutlaka donanmanın Ege Denizi'ne çıkmasına bağlı olduğunu söylüyor...*"<sup>385</sup>

Bilindiği gibi bu dönemde donanmanın şiddetle onarıma ihtiyacı vardı. Hatta bunu o günlerde bizzat Bahriye Nazırı dahi ifade ediyordu. Bütün bunlar net bir şekilde gösteriyordu ki yöneticiler, savaşı askeri ölçülere, şartlara göre değil; siyasi duruma, beklentilere göre de yön veriyorlardı. Dolayısıyla meydana gelen kanaat;

<sup>383</sup> Ersan Baş, *Deniz Harp Tarihi semineri-II*, 2004, Gölcük

<sup>384</sup> Ersan Baş, *Deniz Harp Tarihi semineri-II*, a.g.e.

<sup>385</sup> O.Ramis-Y.Tcofanidis; a.g.e., s. 145.

devlet kademelerindeki şahıslar, savaşı ve benzeri faaliyetleri devletin ve milletin yararına göre değil, politik menfaatlere göre şekillendiriyorlardı.

Sonuçta, 30 Kasım 1912 tarihinde donanmaya mensup gemiler Albay Tahir Bey komutasında Çanakkale'ye hareket etti. Aynı gün Seddülbahir istasyonu bir denizaltının Türk kara sularında dolaştığını haber verdi. Durum süratle Donanma Komutanlığına iletildi. Türk denizcilik tarihinde ilk defa Deniz Kuvvetleri bir denizaltı taarruzuna karşı tedbir almak için alarma geçirildi. Alınan tedbir ise; o günkü şartlarda sadece demirleyen gemilerin emniyet botları ve filikalar dolaştırılması oldu.

7 Aralık 1912 tarihinde Albay Tahir Bey yerine İrade-i Seniyye ile Donanma Komutan Vekilliğine Albay Ramiz Bey atandı. Donanma Komutan Vekili'nin de görevden alınması ayrı bir hata idi. Bir asker olarak daha çok siyasi değil, esas ölçü olan askeri şartlara, ihtiyaçlara göre karar verdiğini gördüğümüz Donanma Komutan Vekili Albay Tahir Bey'in aldığı kararlar, hükümet tarafından "korkaklık" olarak değerlendirildi. Aynı zamanda hükümetin planlarının uygulanmasında da bir engel olarak görülmesi üzerine görevinden alındı.<sup>386</sup> Görevinden alınmasında Çanakkale Müstahkem Mevkii Komutanı'nın; "*Kendisini dinlemediği, sorularına cevap vermediği*" konusunda Başkomutanlığa gönderdiği şikâyetler de etkili oldu. Buna karşılık Albay Tahir Bey de Boğaz Komutanı'ndan düşmanla ilgili edindiği bilgileri donanmaya aktarmadığı için şikâyetçiydi.<sup>387</sup>

Tayin edilen yeni Donanma Komutan Vekili Albay Ramiz de hükümetin umduğunun aksine, hemen savaşmak yerine donanmanın mutlaka onarımını istedi. Peş peşe Donanma Komutanlarının ısrarla onarım isteği üzerine Bahriye Nezareti; İngiliz ıslah heyetinden Albay Black'i göndererek donanmanın onarıma ihtiyacı olup olmayacağı hakkında tespit yaptırdı. Sonuç olarak İngiliz albay da "*Donanmanın savaş kudretinde olmadığı*" şeklinde bir rapor verdi.<sup>388</sup> Bahriye Nezareti'nin kendi personeline güvenmeyerek İngilizlerden rapor istemesi dikkate alınması gereken önemli bir husustur.

<sup>386</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Evrak Böl. 221/221.

<sup>387</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Evrak Böl. 221/134.

<sup>388</sup> O.Ramis-Y.Teofanidis: a.g.e., s. 135.

Hazırlanan raporlar ışığında, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu savaşın yarattığı hassas durumda şöyle bir gelişme ortaya çıktı. Donanmayla alakalı rapor gerçeği yansıtıyordu. Ancak savaşın yarattığı tablo çerçevesinde ise durum oldukça vahim görünüyordu. Çünkü, Ege adalarının Yunanlıların eline geçmesi Ege Denizi'nden Rumeli'ye ulaşımın kesilmesi, Anadolu'nun savunmasının tehlikeye girmesi ve Boğazlar'ın düşman tehdidine maruz kalması söz konusu idi. Özellikle de başlayacak barış görüşmelerinin etkilenmesi, türk tarafının isteklerinin destek görmesi bakımlarından, denizde Türk donanmasının mutlaka savaşması, kesin olarak Yunan donanmasını imha etmese de, bir başarı, bir baskı oluşturması gerekiyordu. Yani donanmanın Çanakkale'de saklanmasından ziyade, denize açılması, savaş yapması çok daha büyük fayda sağlayacaktı.<sup>389</sup>

#### 7.6.2.2.4.1. Gökçeada (İmroz) Muharebesi (16 Aralık 1912)

Başkomutanlık 23 Kasım 1912 tarihinde aldığı bir haberde, Yunanlıların Midilli'ye asker çıkardığını, Osmanlı kuvvetlerinin dağlara çekildiğini, Ayvalık limanında Yunan savaş gemilerinin görüldüğünü, özellikle de düşmanın donanma nezaretinde Saroz Körfezi'ne çıkarma yapacağını öğrendi. Bu arada Selanik'teki Bulgar askerlerinin Yunan vapurlarıyla Dedeağaç'a nakledileceğini de duydu.<sup>390</sup> Bütün bu haberler çok ciddi tehlikeleri gündeme getiriyordu. Bu sebeple Başkomutanlık Donanma Komutanlığı'na 24-25 Kasım gecesi durumu nakletti.

Bu hareket ile Osmanlı donanmasının ilk hedefi Bozcaada'yı ele geçirmek, daha sonra da kademeli olarak Yunanlılardan Ege Denizi hâkimiyeti geri almaktı. Mümkün olursa da Yunan donanması imha edilecekti. Yunanlıların hedefi ise Osmanlı donanmasını imha ederek Ege hâkimiyetini kesinleştirmektir.<sup>391</sup> Böyle bir harekâta atak davrananın netice alacağı görülüyordu. Savaş öncesinde çeşitli sebeplerle türk

<sup>389</sup> Hikmet Bayur, "Balkan Savaşı'nda Türk Filosunun Durumu," *Belleten*, Cilt XLII, 165, Ankara, 1978, s. 96.

<sup>390</sup> O.Ramis-Y.Teofanidis; a.g.e., s. 69.

<sup>391</sup> O. Ramis, Y.Teofanidis; a.g.e., s.59.



komuta kademesinde ciddi bir tereddüt hâkimken, yunan komutanların da yüksek bir savaş arzusu ve taarruzi bir savaş planı söz konusu idi<sup>392</sup>.

Yunan donanmasında en son teknoloji ürünü olan Averof zırhlı kruvazörü, üstün sürati, etkili ve seri atışlı topları ile önemli bir avantaj oluşturuyordu. Yeni teknoloji ürünleri gemilerinin, silahları bir dakikada üç mermi atarken, türk gemilerinin topları üç dakikada bir mermi atabiliyordu. Genellikle türk tarafının savaş eğitimi, yunanlılara göre daha yetersizdi. Yine savaş gemilerinin donanımı da türk savaş gemilerinden daha üstün görünüyordu<sup>393</sup>. Osmanlı tarafının tek avantajı ise; savaş gemilerinin zırh kalınlığı, korunma imkânının daha iyi olmasıydı.

Coğrafi avantaj olarak türk tarafı, Çanakkale müstahkem mevkiine ve Çanakkale Boğazı'nın üs olarak sağlayacağı avantajlara sahipti. Buna karşılık yunanlılar, Limni'yi alarak iyi bir ileri üsse sahip olurken, Bozcaada'yı da işgal ederek muhripleri için bir "muhrip üssü" imkânı yarattı.

Barış görüşmelerinde delege olarak yer alan Bahriye Nazırı Salih Paşa'nın görüşmelerde politik baskı unsuru oluşturmak için türk donanmasının mutlaka bir deniz harekâtı yapması gerektiğini gördü. Bu bakımdan süratle bağımsız bir muhrip tümeni oluşturularak gözüpek bir subay komutasında Ege Denizi'ne açılması düşünüldü. Bu arada Alman Büyük Amirali Von Tirpitz, yaptığı değerlendirme ile Başkomutanlığın, donanma veya bir muhrip Tümeni vasıtasıyla yunanlılara karşı başarılı bir harekât yapabileceğine kanaat getirmesine etki yaptı. Alman Deniz Müsteşarı Amiral Von Tirpitz "*Size bir Deniz Yarbayı verelim, onun emrine tam yetki ile çalışacak dört muhrip verin, gitsin Averof'u batırsın*" şeklinde bir teklif yaptı. Bu doğrultuda İstanbul'a gelen Alman Yarbayı seçilen müstakil fırkayı görünce "*Bu gemilerle düşünülen hareket yapılamaz*" sonucuna vararak geri döndü. Bu sebeple seçilen muhrip tümeninin başına Rauf Bey atandı.<sup>394</sup>

Nihayet 30 Kasım 1912 tarihli emirle eldeki sağlam gemilerle, Donanma Komutan Vekili Albay Tahir Burak, Çanakkale'ye hareket etti. Bahriye Nezareti'nin

<sup>392</sup> Ersañ Baş, *Deniz Harp Tarihi Semineri-II*, a.g.e.

<sup>393</sup> O. Ramis, Y. Teofanidis; a.g.e., s.139-140.

<sup>394</sup> Afif Büyüktuğrul; "a.g.e. s. 744.

3 Aralık 1912 tarihinde “*Derhal çıkıp Yunan donanmasını kesin sonuçlu bir savaş ile imha ediniz...*” emriyle donanmanın Ege Denizi’ne çıkma direktifini verdi<sup>395</sup>

3 Aralık 1912 tarihinde Bulgarlarla mütareke yapıldığından Osmanlı donanmasına mensup gemiler bütün gücüyle Ege Deniz Harekatı için Çanakkale’de toplanmaya başladı. Donanmaların karşılaştırılması yapıldığında, Osmanlı muhriplerinin Yunan muhriplerine göre silah ve tonaj bakımlarından daha zayıftı. Bu sebeple muhrip karakollarının kruvazörlerle desteği gerekiyordu.

10 Aralık 1912 tarihinde Yunan gemilerinin Boğaz önünde dolaştıkları öğrenildi. Boğaz dışına yapılan çıkışlarda sık sık Yunan gemileri ile karşılaşılması üzerine Osmanlı Deniz Kuvvetleri 14 Aralık 1912 tarihinde komodor ve gemi komutanlarından oluşan savaş meclisinde harbin planları yapıldı ve Türk savaş gemilerinin de son hazırlıklarını yaparak Ege Denizi’ne çıkışına karar verildi. Fakat Osmanlı zırhlılarının 10 millik süratine karşılık 22 mil sürate sahip Averof zırhlısı Osmanlı donanmasını endişelendiriyordu. Ayrıca bu savaş öncesinde Osmanlı donanmasında görevli İngiliz Islah Heyeti’nden Arthur Limpus sadarete harbe kesinlikle katılmayacağını bildirdi.<sup>396</sup>

Yunan gemilerinin yerleri ve sayıları hakkında bilgi toplamak amacıyla H.Rauf Orbay komutasındaki Osmanlı muhripleri keşif maksadıyla saat 07.00’de hareket etti ve saat 08.15’te Yunan ana kuvvetini tespit etti.<sup>397</sup> Averof’a zırhlısına ilk ateşi Barbaros ve Turgutreis zırhlıları saat 09.40’dan itibaren başlattı.<sup>398</sup> Mesudiye ve Asar-ı Tevfik’in de ateşlerini Averof üzerinde birleştirmesi üzerine isabet alan Averof müstakil savaşmak amacıyla süratini artırdı ve Osmanlı gemilerine 5 bin metreye kadar yaklaştı. Bu arada diğer Yunan muhripleri de Osmanlı zırhlılarına ateşe başladı.

Bu ateşler sonucunda Barbaros iki önemli isabet aldı. Bu arada Osmanlı zırhlıları Averof üç ağır isabetli atış yapmayı başardı. Savaş bu şekilde devam ederken Donanma Komutan Vekili üstün durumda iken ve Yunan donanması

<sup>395</sup> Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 221.

<sup>396</sup> Başbakanlık Arşivi; Yıldız Esas Evrakı, Sadrazam M.Kamil Paşa Evrak Ek.No: 86-35/3500.

<sup>397</sup> Afif Büyüktuğrul; a.g.e., s. 239.

<sup>398</sup> O.Ramis-Y.Tcofanidis; a.g.e., s.149.

üzerinde isabetli ateşler yapılırken aldığı bir kararı ile gemileri Boğaz'a doğru dönüş yaptırdı.<sup>399</sup>



Sonuç olarak; Barbaros'a isabet eden bir büyük ve bir küçük çaplı mermiden başka Osmanlı gemileri isabet almamıştı. Buna karşın gemilerin çok eski olmalarından ötürü Osmanlı zırhlıları, kendi salvolarının meydana getirdiği sarsıntıdan dolayı ufak tefek zarar gördü. Yunan donanmasında ise hasar daha büyüktü.<sup>400</sup>

Bu savaşta üstün durumda iken Osmanlı donanmasının yaptığı geri manevra daha sonra çeşitli tartışmalara neden oldu. Bununla birlikte her iki tarafta kendini muharebenin galibi saydı, hatta bu sebeple Türk tarafında Barbaros'un Preveze deniz zaferinde kullandığı bayrak getirtilerek Barbaros zırhlısının direğine çekildi.<sup>401</sup>

İmroz Savaşı'ndan sonra 22 Aralık 1912 tarihinde Osmanlı Yunan muhripleri arasında iki çarpışma daha gerçekleşti. Bu ikinci çarpışmada, Yunan denizaltılarının Mecidiye ve Berk-i Satvet gemilerine torpido saldırısında buldukları görüldü. İsbet sağlanamayan bu saldırılara karşı, o dönemde su bombası bulunmadığı için Türk gemileri, top atışlarıyla denizaltılara karşılık verdi. Neticede her iki taraf da bir zarara uğramadan bölgeden ayrıldı. Bu olay, Bozcaada'yı bombalayan Türk savaş gemilerinin denizaltılarının yarattığı tehlikeden dolayı "Çanakkale'ye dön" emrine uyarak üslerine geri dönmelerine sebep oldu.

Balkan Savaşı'nın en karanlık günlerinde Akdeniz'de korsan hareketine memur edilen Hamidiye, 13 Ocak-7 Eylül 1913 tarihleri arasında icra ettiği "Akın Harekatı" süresinde; Ege, Adriyatik, Akdeniz ve Kızıldeniz'i dolaşarak Balkan Savaşı'nın en ümitsiz günlerinde türk halkının moralini yükselterek yunan ordusunu Selanik cephesinde tuttu ve ayrıca Sırbistan'ın da yardımına engel oldu. Yunan donanmasının en önemli gemisi olan Averof'u üzerine çekmeyi başaramasa da sürekli hareket halinde olmasından dolayı Yunanlıları tedirgin ederek Tyhella sınıfı 4 muhribin

<sup>399</sup> Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Mektubi Böl., No: 1680/1.

<sup>400</sup> Tevfik İnci; "Balkan Harbinde İmroz. Deniz Savaşı ve Şimdiye Kadar Gizli Kalmış Tarafları", Donanma Dergisi, Sayı: 404. s. 16-38.

<sup>401</sup> Başbakanlık Arşivi, Bahriye Taltifat, No: 2415/3; Mithat Işın; Tarihte Girit ve Türkler, Ankara, s. 244-245.



Hamidiye'nin takibi için görevlendirmesine neden oldu<sup>402</sup> ve Yunan donanmasının Çanakkale'ye bir saldırı yapma fırsatını vermedi. Bu başarıları ile de kamuoyunda büyük yankı uyandırdı ve komutanı H.Rauf Orbay'ın "Hamidiye Kahramanı" olarak adlandırılmasını sağladı.<sup>403</sup>

#### 7.6.2.2.4.2. Mondros Muharebesi (18 Ocak 1913)

Osmanlı-Yunan donanmaları ikinci defa Limni Adası'nın Mondros Limanı çevresinde karşılaşması bakımından bu savaşa "Mondros Muharebesi" adı verildi. Bu savaşta yunanlıları İngiliz Amiralî Mc.Kerr yönetirken, topçuların idaresini de İngiliz topçu subayları üstlendi.<sup>404</sup> Yunan donanmasının top nişangâhlarının başında da, İngiliz astsubay nişancılar vardı. Osmanlı donanması ise; gemilerdeki İngiltere'de tahsil ve staj görmüş usta topçu subaylarını boşaltarak, yerlerine acemi topçu subay ve topçu nişancıları verdi.<sup>405</sup>

Osmanlı Donanması taarruz hareketine katılmak üzere, 3 zırhlı, 1 kruvazör, 1 torpido kruvazörü ve 6 muhrip planladı. Yunanlılar da 1 zırhlı kruvazör, 3 zırhlı ve 9 muhrip planladı. Tyhella sınıfı 4 muhrip Hamidiye'nin takibi için harekâta katılamadı<sup>406</sup>. Donanma Komutan Vekili tarafından hazırlanan hareket planına göre; Osmanlı gemilerinin gece muharebe teçhizatının olmamasının bir gece baskını yapılmasına engel olmasından dolayı muharebe gündüz saatlerinde yapılacaktı. Donanma sabahın erken saatlerinde Boğaz'dan çıkarak Mondros'a kadar giderek ve burasını bombardıman ettikten sonra, gene gündüz saatlerinde üssüne geri dönecekti. Bu suretle donanma gemilerinin gece muharebeleri için yetişmemiş bulunması, geceleyin hareket edip, Mondros Limanı'na bir baskın yapma imkanını ortadan

<sup>402</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, s. 173.

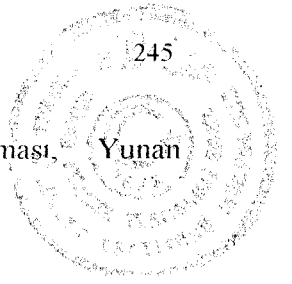
<sup>403</sup> Tefvîk İnci; Balkan Harbinde Hamidiye'nin Akın Harekatı, İstanbul, 1952, s.154; Ahmet Küçüköğlü; Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılapları Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003, s. 75

<sup>404</sup> Tasvir-i Efkâr; 7 Teşrinisani 1329; O.Ramis-Y. Teofanidis; a.g.e., s. 165; Mithat Işın; a.g.e., s. 281.

<sup>405</sup> O.Ramis-Y. Teofanidis; a.g.e., s. 166; Mithat Işın; a.g.e., s. 274

<sup>406</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi VII.Cilt a.g.e. s. 173.

kaldırıyordu. Osmanlı Donanması'nın Boğaz'dan gündüz çıkması, Yunan donanmasına muharebeye hazırlanma fırsatını verdi<sup>407</sup>.



Donanma Komutan Vekili'nin; düşmana rastlanması halinde düşündüğü hareket şöyleydi;<sup>408</sup>

1) Mecidiye Kruvazörü hemen muharebe hattının gerisinde yer alıp, muharebe hattının topçu kudretini artıracaktı.

2) Berk-i Satvet torpido kruvazörü ve muhripler, muharebe hattının ateş altı tarafında yerlerini alacaklardı.

3) Muharebe "beraber seyirle" geliştirilecekti.

4) Muharebe hattını teşkil eden üç zırhlı ve bir kruvazör, ateşlerini Averof üzerinde toplayacaklardı.

Osmanlı donanması bu esaslar dahilinde, saat 08.20'de Çanakkale Boğaz'ından çıktı. Mondros Limanı'nda bulunan Yunan donanması da alarm durumdaydı.<sup>409</sup> Filolar saat 10.43'de birbirlerine 15.000metre mesafeye kadar yaklaştı. Bu anda, her iki taraf da gemilerine muharebe nizamı aldırıldı ve muhriplerini ateş altı tarafında topladı.<sup>410</sup>

Saat 11.35'de gemiler arasında 8.800 metre mesafe varken muharebe başladı.<sup>411</sup> Dört Osmanlı gemisi ateşlerini Averof üzerine birleştirdi. Yunanlılar ise Averof ile Spetsai, Barbaros; Hydra ile Psara'da Turgutreis üzerinde ateşlerini birleştirdi. Dört geminin aynı hedef üzerinde ateş birleştirmeleri, İmroz Muharebesi'nde olduğu gibi, Mondros Muharebesi'nde de mermilerin düşüş noktalarını gözetleme güçlükleri meydana getirdi.

<sup>407</sup> Ersan Baş, *Deniz Harp Tarihi semineri-II*, a.g.e.

<sup>408</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi, a.g.e. s. 174-176

<sup>409</sup> Balkan Harbi 4.Bölüm, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979, s. 174-175.

<sup>410</sup> Ersan Baş, *Deniz Harp Tarihi semineri-II*, a.g.e.

<sup>411</sup> Balkan Harbi 4.Bölüm, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979, s. 177.



35 dakika içinde Barbaros zırhlısı beş önemli isabet aldı ve gemide yangın çıktı. Bilhassa güvertede çıkan yangınlar -yangın donanımının bozukluğundan dolayı- güçlükle söndürüldü. Bu sırada Yunan donanmasının en tehlikeli gemisi olan Averof'a onca atışa rağmen isabet kaydedilemedi.<sup>412</sup> Osmanlı Donanmasının Yunan gemilerine tek bir mermi isabet ettirmesi mümkün olmadı. Bununla beraber, Yunan mermilerinin isabeti de Osmanlı gemilerinin harp yeterliliğine tesir edecek bir durum yaratmadı. Osmanlı Donanma Komutanı Vekili, zırhlılarına geri dönüş işaretini verdi. Yunan Donanma Komutanı ise, Osmanlı donanmasını takip etmeğe karar verdi.<sup>413</sup>

Averof savaşta tek başına, Osmanlı donanmasını zor duruma sokacak faaliyette bulunuyordu. Karşılıklı manevralar sırasında Averof süratini 20 mile çıkardı. Bu durum, eski zırhlılardan uzaklaşmasına neden oldu. Böylece Yunan donanmasının düzeni bozuldu. Yunan donanma komutanı eski zırhlıları değil, sadece Averof'u dikkate alarak savaşı buna göre sürdürdü. Yunan tarafındaki bu dağınık durumdan yararlanmak isteyen Osmanlı donanma komutanı, bir takım dönüşlerle, durumu lehine çevirmek istedi. Daha sonraki atışlarda bir hayli isabet alan Barbaros zırhlısı, iki mil hız kaybetti. Bu durum üzerine Turgutreis, Mecidiye ve Mesudiye hareketlerini değiştirmeye çalıştı. Böylece Turgutreis ve Barbaros, Mecidiye ve Mesudiye'den uzaklaşmaya başladı. Bu esnada Averof ve Yunan zırhlıları atışlarını Turgutreis'e yöneltti. Saat 13.12'ye kadar süren atışlara hedef olan Turgutreis, birçok isabet aldı. 13.33'te Donanma Komutanı, Mecidiye ve Mesudiye gemilerine Barbaros'un iskele baş omuzluğu istikametinde mevki aldirttı. Amacı; Averof'u iki ateş arasına almaktır.<sup>414</sup>

İki ateş arasında kalan Averof, Osmanlı hattının sancak tarafına geçerek tehlikeyi çabuk atlattı. Bu sırada Turgutreis'e birkaç isabet daha kaydetti. Ancak geminin savaş kifayetinde bir değişiklik olmadı. 14.07'de de Turgutreis, Averof üzerinde bir isabet sağladı. Gemide baş tarafında yangın çıktı. 14.30'da Osmanlı

<sup>412</sup> Mithat Işın, a.g.e., s. 274 vd.;

<sup>413</sup> Balkan Harbi 4.Bölüm, a.g.e., s.179. .

<sup>414</sup> Ersañ Baş, Deniz Harp Tarihi seminci-II, a.g.e.

donanması, rotasını Boğaz'a çevirdi. Averof ise, boğaz tahkimatının ateş menziline girmemek için ateş kesti ve eski zırhlılarla Mondros'a döndü<sup>415</sup>.

Muharebe sonunda; Osmanlı donanması ulaşmak istediği hedefleri elde edemedi. Üstelik İmroz Deniz Savaşı'na göre ateş kifayeti yüzdesi çok düşüktü. Buna karşılık Averof'un Osmanlı gemilerine göre isabet oranı oldukça yüksekti. Yunan tarafındaki isabetli atışların sebebi İngiliz subayı Mc.Kerr idi. Bu İngiliz Amirali 15 Ekim 1928 tarihli "Times" gazetesinde çıkan Mondros Savaşı'nın gerçeklerini yansıtan yazısında; savaşta Yunan donanmasını İngiliz nişancı ve topçularıyla birlikte idarenin kendisinde olduğunu açıkladı.<sup>416</sup>

Albay Ramiz, savaşta verilen şehit sayısının azlığını göstererek uğradığı başarısızlığı örtbas etmek istedi (4 Subay, 37 Er şehit olurken, 8 subay, 106 er yaralanmıştı). Albay Ramiz'in verdiği ikinci rapor da kendisini aklamaya yetmedi. Bu muharebe başkomutan vekilinin donanma komutanının değiştirilmesi kararını almasına etki yaptı.<sup>417</sup> Başkomutan Vekili, Albay Ramiz'i İstanbul'a çağırarak Donanma Komutanlığını, Turgutreis Komutanı Yarbay İsmail'e devretmesini istedi. Fakat Yarbay İsmail bu yüksek vazifeyi üstlenemeyeceğini bildirerek meydana gelen vazife değişikliğine örtülü bir şekilde tepki gösterdi.<sup>418</sup> Netice olarak Albay Ramiz, 4 Şubat 1913 tarihine kadar donanmanın başında kaldı. Bu tarihte Albay Tahir Burak ikinci defa Donanma Komutan vekilliğine atandı.

Sonuç olarak; Osmanlı Devleti'nin askeri coğrafyası çerçevesinde Balkan Savaşlarına baktığımızda, savaşın önemli bir kısmının denizlerde geçtiğini görülür. Bilhassa Arnavutluk'tan Ege'ye, Marmara'ya kadar uzanan Balkanlardaki Osmanlı topraklarıyla irtibat; karadan tren yolu, diğer taraftan da denizyolları ile sağlanmakta idi. Tren yollarının sevkiyatta hem ağır hareket etmesi, hem de savaşta görüldüğü gibi düşman tarafından hattın kesilmesi, bütün ümitlerin deniz yoluna bağlanmasına sebep oldu.

<sup>415</sup> Ersan Baş, a.g.e.

<sup>416</sup> Tasvir-i Efkar; 7 Teşrinievvel 1329, s. 1; H.Bayur; a.g.e., s. 103.

<sup>417</sup> Mithat Işın; a.g.e., s. 292.

<sup>418</sup> H.W.Wilson; a.g.e., s. 288.

Savaş sırasında sürekli donanmanın yetersizliğinden bahsedilmekle birlikte, Osmanlı donanması kendisinden pek üstün olmayan Yunan donanmasına karşı pek bir üstünlük sağlayamadı. Bunda Osmanlı donanmasının ihmal edilmiş olması, yeni gemi ve sistemlere gereksinim duyması yanında komuta kademesindeki yetersizlik ve kararsızlıkların rolü de vardır. Balkan savaşının donanma açısından en büyük tesellisi 13 Ocak-7 Eylül tarihleri arasında gerçekleştirdiği “Akın Harekati”dir.

Osmanlı Donanması'nın Ege'de meydana getirdiği bu boşluk, savaşın sürdürülmesi açısından hayati önemi olan; Anadolu'dan Rumeli'ye asker, cephane, yiyecek, giyecek vb. gibi lojistik destek yapılamamasına neden olurken Yunan ve Sırp kuvvetlerinin sürekli destek almalarını sağladı. Bu durum ise Balkan Harbi'nin kaybedilmesine doğrudan etki yaptı.

Balkan harbi sonunda, Yunanistan ile Osmanlı Devleti arasında ki barış “Adalar” yüzünden dolayı gecikti. Çünkü Türk ve Yunan Hükümetleri Adalar konusunda uzlaşamayınca, bu meseleyi Londra'da toplanan “Büyükelçiler Konferansı”nın çözümlenmesi kararlaştırıldı. Adalar konusunda, Yunanistan'ın aşırı ısrarı yeniden savaş çıkması ihtimalini yarattı. Bu arada Yunanistan'ın Menteşe Adalarını da istemesi İtalya'yı da meseleye dahil etti. Çünkü İtalya, bu adaları Yunanlılara vermek istemedi. Sonuçta Adalar konusunda anlaşmazlık devam ettiğinden bu konunun dışındaki meselelerle ilgili olarak Osmanlı ve Yunan Hükümetleri “Atina Antlaşması”nı 14 Kasım 1913 tarihinde imzalayarak aralarındaki savaş haline son verdi. Bu antlaşma Yunanistan'da kalan türklerin statüsüne ait hükümler ihtiva etmektedir.<sup>419</sup>

Adalar meselesi ise “Büyükelçiler Konferansı”nın 1914 Şubat'ında verdiği şu karara göre düzenlendi: Meis Adası hariç İtalya'nın işgal ettiği adalar İtalyanlara, İmroz (Gökçeada) ve Bozcaada hariç, Yunanistan'ın işgal ettiği adalar Yunanlılara bırakıldı.

Bu savaşta Osmanlı devleti, dört Balkan devleti karşısında büyük bir yenilgiye uğrayarak, Meriç Nehri'nin batısındaki bütün topraklarını yani Balkanları kaybetti ve

<sup>419</sup> Ersan Baş, *Deniz Harp Tarihi seminci-II, a.g.c.*

Ege Denizi'ndeki adalarının geleceğini de “Büyük Devletlerin vereceği karara bırakmak zorunda kaldı.”<sup>420</sup>

Sonuçta kısaca; Osmanlı Devleti savaşa adeta donanmasız bir deniz imparatorluğu olarak katıldı. Balkan Harbi'nde kaybedilenlerin maliyeti, savaştan önce yeterli miktarda nakliye ve harp gemisinin alınması ile katlanılacak maliyetten daha ağır olmuştur.

### 7.6.3. İngiltere'den Alınmayan Sultan Osman ve Reşadiye Gemileri

Trablusgarp ve Balkan savaşlarından alınan acı sonuçlar Donanma'nın geliştirme ve modernleştirme konusunun tekrar gözden geçirilmesi gerektiğini açıkça ortaya koydu.

1900'lerin başlarında İngilizler tarafından “drednot” tipi gemiler geliştirildi. Yeni denenen bu tip gemiler daha hızlı hareket edebiliyordu.

1911 yılı baharında, Arjantin ile yaşanan amansız deniz çekişmesi yaşanırken, brezilyalılar dünyanın en büyük savaş gemisine sahip olmak istiyordu. Bu amaçla Brezilya; İngiliz Armstrong şirketine bir drednot siparişinde bulundu ve adını Rio de Jenerio koydu. 1913 yılında Brezilya ile Arjantin arasındaki sorunlar giderilince Brezilya yaptığı ödemeleri durdurarak gemiyi almaktan vazgeçti. Bunun üzerine Armstrong Şirketi gemiyi alacak başka bir ülke bulmak için tüm ülkelere davet mektubu göndererek ihale açtı.

Osmanlı Devlet'i donanmasını güçlendirmek maksadıyla İngiltere'ye kırka yakın irili ufaklı gemi siparişinde bulundu. Bu gemilerden ikisi İngiltere'nin yeni geliştirmiş olduğu drednot tipi gemilerdi. Osmanlı Devleti, Yunanlıların da katıldığı ihalede, Brezilya tarafından alınmaktan vazgeçilen Rio de Jeneraio adlı geminin ihalesini kazandı. Geminin adı “Sultan Osman I” olarak değiştirildi ve süvariliğine Hamidiye'nin efsanevi kahramanı Rauf Bey atandı. Sipariş edilen diğer drednota ise

<sup>420</sup> Ali Kurumahmut; Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998. s.371

“Reşadiye” adı verildi. Bu iki gemi için başlangıçta İngiltere’ye 4 milyon Sterlin ödendi.

Bu gemilerin alınabilmesi için yeterli bütçe olmadığından geniş çapta bir bağış kampanyası düzenlendi. O dönemin olanaklarıyla kahvelerde, halkın toplu olarak bulunduğu yerlerde, müsamerelerde, eğlencelerde ve bayram gibi vesilelerle öğrencilerin ellerine kumbaralar verilerek para toplandı. Önemli para yardımlarında bulunanlara “Donanma İane Madalyası” adı altında bir de madalya verildi<sup>421</sup>.

Ancak işler umulduğu gibi gitmedi. Osmanlı Devleti’nin Birinci Dünya Savaşı’na Almanya ile sürüklendiği bu günlerde İngiltere gemileri verip vermemekte tereddüt etti. 27 Temmuz 1914 tarihinde Reşit Paşa vapuru ile Sultan Osman’ı teslim almak üzere, Bahriye Nazırlığı’nı ve Osmanlı Devleti’ni temsilen Rauf Bey, Newcastle’ a gitti. Ancak İngiltere başkanı Churchill, 3 Ağustos 1914 tarihinde, İngiliz Donanmasının karşısında savaşacak böyle bir gemiyi teslim etmeyeceklerini açıkladı. Rauf Bey anılarında şöyle diyor:<sup>422</sup>

*“...Geminin son taksiti olan yedi yüz bin lira da ödenmişti. İşleri bir an önce bitirmek için denemelerin bir kısmından vazgeçerek fabrika ile 2 Ağustos 1914 günü geminin, bize teslimi konusunda anlaşmıştık. Fakat parayı verişimizin ertesi günü için kararlaştırılan sancağımızı çekme töreni zamanından yarım saat önce İngilizler Sultan Osman’a el koydular....Gerektiği şekilde şiddetle protesto edildiyse de kimse oralı olmadı....”*

Bu gemiler paraları ödendiği halde teslim edilmedi ve paraları da iade edilmedi. Sultan Osman gemisine derhal İngiliz bayrağı çekildi ve ismi “Agincourt” olarak değiştirildi. Reşadiye ise “Erin” ismini aldı. Reşadiye’nin kaderi oldukça hazin oldu. 22 Ağustos 1914 tarihinde seyre hazır olan geminin denemesinde silahları çalışmadı. 26 Ağustos 1914 tarihinde onarım için çekildi ve başarısız bir gemi olarak bir daha kimseye satılmadı. 1922 yılında ise gemi hurdaya ayrıldı.

<sup>421</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi VIII.Cilt. a.g.e. s. 53-58 ;

<sup>422</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi , a.g.e. s. 60

#### 7.6.4. I. Dünya Savaşı'nda Deniz Harekâtı

1914-1918 yılları arasında yapılan ve dünya tarihinin en kanlı savaşlarından biri olan I.Dünya Harbi'nin çıkışının en önemli nedeni, Almanya'nın hızla artan ekonomisindeki büyüme ve bu büyümenin ihtiyaç duyduğu, ancak, daha önce İngiltere, Fransa, Belçika, Hollanda gibi ülkeler tarafından sömürgeleştirilmiş bölgelerden hammadde teminindeki güçlükler olarak göstermek mümkündür.

Almanya'nın ekonomik alanda büyümesi ve dünya politikalarına yön verme kudreti Bismarck döneminden itibaren başladı. Almanya'nın bu büyümesi karşısında kaygıya düşen İngiltere, Fransa ve Rusya, Almanya'yı bir kuşakla çevirip, mevcut coğrafyası içinde tutmanın çarelerini aramaya başladı.

Fransa, Fas'ı işgal etti, İtalya Trablusgarp ve Bingazi'yi aldı. Balkan devletleri ise Balkan savaşları sonunda durulmadı, siyasi çalkantı tüm şiddetiyle devam etti. Bütün yeni Balkan ülkeleri mevcut yeni konumundan durumundan memnun olmayıp, daha büyük bir ülke olma gayret, hırs ve ülküsü içindeydi. Rusya'nın en büyük hayali de Türk Boğazları'nı ele geçirmektir. Aynı konuda hayal kuran Yunanistan ve Bulgaristan da Rusya'dan geri kalmıyordu.

Bu şartlar altında 28 Temmuz 1914 tarihinde başlayan I. Dünya Savaşı'na V. Mehmet Reşat yönetimindeki Osmanlı İmparatorluğu, İttifak Devletleri denilen Almanya ve Avusturya-Macaristan'ın yanında yer alarak, İtilaf Devletlerine; İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya'ya karşı savaşa girdi. Savaşın ilk yıllarında Karadağ, Sırbistan, Romanya, daha sonraki yıllarında da ABD, Japonya, Yunanistan, Belçika, Portekiz İtilaf Devletlerinin yanında savaşa katıldı. Sömürge durumundaki birçok devlet de dolaylı olarak savaşta görev aldı.

Alman Deniz Kuvvetleri'nin Açık Deniz Filosu'ndaki Goeben ve Breslau, Amiral Tirpitz'in önerileri ile Alman çıkarlarını kollamak maksadıyla Akdeniz Filosu olarak Türk sularına gönderildi. Bu iki gemi, Fransız, İngiliz, Rus, İtalyan, Avusturya, Hollanda, İspanya, Romanya ve ABD'nin gemileriyle birlikte 15 Kasım 1912 günü Dolmabahçe önlerine demirledi (Akdeniz Filosu'na 23 Ekim 1913

tarihinden itibaren Tümamiral Wilhelm Souchon komuta etmeye başladı. Bu tarihten itibaren Akdeniz Filosu'nun türk limanlarını ziyaretleri sıklaştı.<sup>423</sup>



O sırada Enver Paşa ile Almanya'nın İstanbul'daki Askeri Misyon Şefi General Liman Von Sanders arasında 02 Ağustos 1914 tarihinde "Türk-Alman İttifakı" da imzalandı.

Goeben ve Breslau, 10 Ağustos 1914 günü Sakız Adası civarında iken Alman Deniz Kuvvetleri'nden aldıkları emirle Çanakkale Boğazı'na intikal ederek peşlerindeki İngiliz gemilerinden 4 saat önce Boğaz önlerinde demirledi.

Bu iki gemi Alman Amirali Tirpitz'in söylediklerine göre Osmanlı Devleti'nin harbe girişinde etkili olmak üzere Çanakkale'ye bilhassa gönderildi. Zira, o sıralarda Osmanlı Devleti'nde oldukça güçlü bir "Almanya Dostluğu" havası esiyordu. Buna karşılık İngiltere'ye ısmarlanmış ve parası ödenmiş, Sultan Osman ve Sultan Reşad adlarındaki iki türk zırhlısının inşasının bitip de teslimine az bir süre kala İngiltere tarafından el konulması sebebiyle, İngiltere'ye karşı büyük bir öfke duyuluyordu. Bu nazik durumu en iyi şekilde değerlendirmeyi bilen Almanya, yanında Osmanlı Devleti'nin harbe girmesine neden oldu.<sup>424</sup>

Alman gemileri 12 Ağustos 1914 günü Çanakkale önlerinde demirli iken her iki geminin de Osmanlı Devleti'ne satıldığı haberi bildirildi. Goeben'e Yavuz Sultan Selim, Breslau'ya da Midilli adı verildi. Gemilere Osmanlı Bayrağı çekildi. Amiral Souchon da dahil gemilerdeki tüm alman personeline fes giydirildi. 16 Ağustos 1914 tarihinde Alman personeli ile Dolmabahçe önlerine demirleyen bu iki gemilik birliğin Komutanı Amiral Souchon da, o sırada İngiliz bahriye heyeti başkanı ve Osmanlı donanması komutanı olan Amiral Limpus'un ülkeyi terk etmesi ile yeni bir göreve atandı. Bu yeni görev Osmanlı Donanması Komutanlığı idi. Amiral Souchon'un en önemli görevi şüphesiz ki Osmanlı Devleti'ni Almanya yanında harbe sokmaktı.

<sup>423</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi , a.g.c. s. 70

<sup>424</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002 Kasımpaşa/İstanbul, s. 11-7-10

İngiliz Bahriye Heyeti tarafından gemilere bakım, personeline de eğitim yaptırılmadığından donanma, personel ve materyal açısından hiç de iyi durumda değildi. Boğazlarda mevcut olan tahkimat oldukça zayıftı.

Amiral Souchon, Çanakkale ve İstanbul Boğazları'ndaki savunma tesislerini, Okmeydanı'nda bulunan büyük muhabere merkezini Alman personeli ile takviye etti. Amiral Souchon'un isteği üzerine 29 Ağustos 1914 günü, 2 amiral, 15 deniz subayı ve 281 topçu personelinden oluşan alman kafilesi İstanbul'a geldi. Türkler, Almanların yapmış oldukları bu ilave savunma desteğini memnuniyetle karşıladı.

O sıralarda Rauf Bey (Orbay), Yavuz ve Midilli dahil türk donanmasının kendi emrine verilmesini Cemal Paşa'ya teklif etti, fakat bu teklif Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından uygun karşılanmadı.

Kısa bir süre içinde başlamış olan Osmanlı Donanması'nın harbe hazırlama çalışmalarından sonra ilk kez 09 Eylül 1914 günü gece seyri gerçekleştirilebildi. Eylül ayı ortalarından itibaren personelin denize alışkanlık kazanması için önce tek gemi, sonra birlik halinde seyredilerek eğitimlere başlandı. Her geçen hafta eğitimler pekiştiriliyor, arıza ve eksiklikler gideriliyordu.

Ekim 1914 ayı ortalarına gelindiğinde Almanya yanlısı olan iki Nazırdan Enver Paşa ve Talat Paşa'ya, Adalet Nazırı İbrahim Bey ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa da katıldı.

Aynı günlerde, Amiral Souchon tarafından ekim 1914 ayı içinde Karadeniz'e eğitim maksadıyla çıkarılmış olan; Yavuz (Goeben), Midilli (Breslau), Barbaros Hayreddin ve Turgutreis Hattı Harp Gemileri, Hamidiye, Berk ve Peyk kruvazörleri, Gayret, Muavenet, Taşoz ve Samsun torpidobotları ile Nilüfer Ve Samsun mayın dökücü gemilerine Cemal Paşa tarafından çekilen mesaj emrinde "*Alman Amiral'in emirlerine uyulması*" emri verildi. 22 Ekim 1914 tarihinde Enver Paşa tarafından Amiral Souchon'a çekilen mesaj emrinde de "Karadeniz egemenliğinin kurulması ve



Rus Filosu'nun nerede bulunursa bulunsun, harp ilan edilmeksizin taarruz edilip yok edilmesi" yazılıydı<sup>425</sup>.

Yüzer birliklere alman subayları komuta ederken, boğaz savunma sistemleri de 29 ağustos 1914 tarihinden itibaren alman subayların denetimine verildi.

Artık Osmanlı Devleti'nin harbe girmesi an meselesiydi. Donanma Karadeniz'e çıkmadan önce Samsun, Sivastopol önlerine mayın döküşü ile görevlendirildi. 27 Ekim 1914 akşamı Karadeniz'e çıkan Osmanlı Donanması'nda bulunan Yavuz kruvazörü, 29 Ekim sabah karanlığında Sivastopol'a giderek top ateşi ile kenti dövdü ve rus gemilerini limandan çıkarmadı. Ayrıca o bölgede bulunan ve torpido taşıyan Prut isimli bir Rus Nakliye Gemisi de Yavuz tarafından batırıldı. Midilli kruvazörü, Novorosisk'te pek çok petrol tankı ve tahıl ambarını yok etti. Hamidiye ise Odessa Limanı'nı birbirine kattı.

Osmanlı Devleti'nin resmen savaşan taraflardan biri olmasını gerektiren bu durumdan ise, ne Padişah V.Mehmet Reşat'ın, ne Sadrazam Sait Halim Paşa'nın, ne de kabinenin diğer üyelerinin haberi vardı. Durumdan haberi olanlar; Enver Paşa, Talat Bey, ve Cemal Paşa'dan oluşan üç güçlü nazır idi.

Rus Limanları'nın bombalandığının duyulmasını müteakip İtilaf Devletleri, Osmanlı Devleti'ne vermiş oldukları bir ultimatom ile; "Osmanlı Devleti Hükümeti'nde görevli tüm alman subay ve askeri personelinin 24 saat içerisinde ülkeden çıkarılmasını istedi. Şayet bu istek yerine getirilmez ise ülkelerinin sefaret personelinin geri çekileceğinden bahisle İngiltere, Fransa ve Rusya ittifakının Osmanlı Devleti'nin karşısında olacağı bildirildi. Bu istek Almanya'nın etkisi ile reddedilince Osmanlı Devleti'ni bir oldu bittiyle Almanya'nın yanında taraf olarak I. Dünya Harbi'ne girdi.

İtilaf Devletleri 31 Ekim-1 Kasım 1914 tarihlerinde Osmanlı Devleti'ne harp ilan etti. Bu tarihte Rusya'nın Karadeniz Filosu'nda 5 Hattı Harp Gemisi, 2 Kruvazörü, 26 Torpidobotu ve 9 Kıyı Denizaltısı mevcuttu.

<sup>425</sup> Celalettin Yavuz; *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyönlör, İstanbul, s.74-75*

Aynı tarihlerde Osmanlı-Türk Deniz Kuvvetleri'nde ise; 3 Hattı Harp Gemisi (1874, 1891 ve 1897 yılı yapımı, 9200 ila 10600 tonluk), bir Kruvazör (1903 yılı yapımı, 1912 yılında modernize edilerek 3200 tondan 3800 tona çıkarıldı), 30 Gambot (1903-1913 yılları arasında inşa edilmiş, 270-600 tonluk), 12 Torpido Kruvazörü (ikisi 1892-1894 yılı, 10'u 1907-1909 yılları arasında inşa edilmiş, 270-900 tonluk), 10 Torpidobot (1901-1908 yılları arasında inşa edilmiş, 97-169 tonluk), 21 yaşlı Torpidobot ile Okul Gemisi ve diğer gemiler mevcut idi.<sup>426</sup>

Osmanlı Devleti'nin elinde bulunan boğazlar, konumları nedeniyle Avrupa ve Rusya için çok büyük stratejik bir öneme sahipti. Rusya'ya yardım edebilmek, İstanbul'u ele geçirip Osmanlı ve tüm Avrupa üzerinde manevi bir yıkıma sebep olmak, Osmanlı'yı planlanmış barışa mahkum etmek ve tüm müslüman sömürgeleri sindirmek maksadıyla İngiltere ve Fransa 28 Ocak 1915'te Osmanlı'ya savaş kararı aldı. İtilaf Devletleri bu maksatla, O tarihe kadarki en büyük donanmayı teşkil ederek Çanakkale önlerine geldi.

#### 7.6.4.1. Çanakkale Savaşı

Her iki boğaz, klasik ve dar çerçevede sadece Akdeniz'i Karadeniz'e, Avrupa'yı Asya'ya bağlayan su geçitleri ya da köprüler değildir. Akdeniz'in öteki önemli su geçitlerinden Cebelitarık ve Süveyş kanalı ile de bütünleşerek, dünyanın büyük denizlerini (Atlas ve Hint okyanusu gibi) ve büyük kıta kara parçalarını birbirine bağlayan, daha geniş anlamdaki jeopolitik konumuyla, dünya siyaset ve ekonomisi üzerine etkileri olan suyollarıdır. Bu nedenlerdir ki, Türk Boğazları, uluslararası ilişkilere yön vermede daima odak noktası olmuştur ve olacaktır.<sup>427</sup>

Rusya'nın ılık denizlere ulaşma emelleri; İngiltere'nin, "denizlere egemen olan dünyaya hâkim olur" teorisine dayanarak, özellikle XIX. yüzyıldan bu yana güttüğü Rusya'nın Akdeniz'e çıkmasını engelleme siyaseti, hep Türk boğazlarında düğümlenmektedir.

<sup>426</sup> Çanakkale Deniz Harekati, HAK Yayınları, İstanbul, s.15-16

<sup>427</sup> Servet Cömert, Jeopolitik Ve Türkiye'nin Yer Aldığı Yeni Jeopolitik Ortam, HAK yayınları,2001, s. 8



Boğazların önemi konusunda Napolyon “İstanbul bir anahtardır. İstanbul’u egemen olan dünyaya hükmedecektir. Eğer Rusya, Çanakkale Boğazı’nı ele geçirecek olursa, Tulon, Napoli ve Korfu kapılarına dayanmış olacaktır” demekle, Fransa’nın Boğazlar üzerindeki duyarlılığını açık seçik ortaya koymuştur.<sup>428</sup>

Rusya’nın görüşü ise, Genelkurmay Başkanı Kropatki’nin bir raporunda; “XX. yüzyılda Rusya’nın en önemli işinin, İstanbul Boğazı’nı ele geçirmek olduğuna işarette, Osmanlı Devleti’ni, Boğazı Rusya’ya bırakmaya hazırlamalı ve Almanya ile anlaşma yapmalıdır” şeklinde ifadesi bulunmaktadır.<sup>429</sup>

Büyük devletlerin Boğazlar üzerindeki kısaca açıklanan bu emelleri, onları kendi aralarında da gizli birtakım mücadelelere yöneltti. İşte Boğazlar üzerindeki bu gizli çıkar çatışmalarıdır nedeniyle, İngiliz ve Fransızları, İstanbul’u almaya ve Ruslardan önce Karadeniz Boğazı’na el atmaya yöneltti ve Çanakkale Cephesi’nin açılmasında başlıca etken oldu. Ruslara silah ve malzeme yardımıysa, savaşın sadece görünüşteki nedenini oluşturdu.<sup>430</sup>

İngiltere, Çanakkale cephesinin açılmasında birinci derecede aktif rol oynadı. Cephenin açılmasında büyük çaba gösteren İngiliz Donanma Bakanı Churchill İngiliz ve Fransız gemilerinden oluşturduğu armadasını 19 Şubat 1915 tarihinde Çanakkale önlerine gönderdi.

Türklerin askeri gücünü ciddiye almayan İtilaf Devletleri, Çanakkale harekâtını basit ve sadece “*smurlu bir cezalandırma hareketi*” olarak görüyordu. En güçlü ve modern silahlarla donatılmış zırhlılarının Boğaz’da görünmesiyle birlikte türklerin direnmekten vazgeçeceğini düşünmüşlerdi.

Ancak İtilaf Devletleri, önce denizde, sonra da karada hiç de beklemedikleri amansız cevabı aldılar. Böylece onlar, zaferi Boğaz’da, türk top ve mayınlarına, karada türk süngüsüne bırakarak çekilip gittiler.

<sup>428</sup> Çanakkale Deniz Harekâtı, a.g.c. s.20

<sup>429</sup> Çanakkale Deniz Harekâtı, a.g.c. s.20-21

<sup>430</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi , a.g.c. s.105



#### 7.6.4.1.1.Çanakkale Deniz Harekâtı

Çanakkale Cephesi'nin deniz hareketi (Boğaz'ın zorlanması), kuşkusuz sıradan bir askeri hareket, ya da muharebe olayı değildir. Boğazlar, konumu ve tarihi önemi itibariyle, İstanbul'un Karadeniz kapısı, Çanakkale'nin Ege Denizi kapısı olarak, geçmişte taşıdıkları ve çağımızda taşımakta oldukları stratejik önem ve değer açısından daima birlikte mütalaa edilmiş ve edilmektedir.

“Denizlere hakim olan dünyaya hakim olur.” düşüncesiyle hareket eden İngilizler, boğazları ele geçirmek için donanmanın yeterli olacağına inanıyorlardı. Bahriye Nazırı Churchill'in planları Akdeniz filosu komutanı Amiral Carden tarafından da desteklenince, Lord Fisher'ın şüpheli gördüğü bu hareketin donanma ile yapılmasına karar verildi. Tarihinde hiçbir yenilgi almamış olan İngiliz donanmasının silah, teknoloji ve başarı açısından kendine güveni tamdı. Dünyanın yenilmez donanması, Fransa'nın da desteği ile dünyanın en büyük armadasını oluşturdu. Bu donanmaya yıpranmış, teknoloji açısından zayıf ve parçalanmak üzere olan Osmanlı'nın karşı gelebileceği hiç düşünülüyordu.

İtilaf Devletleri'nin deniz hareketi 19 Şubat 1915 tarihinde başladı. 13 Mart 1915 tarihine kadar düşman gemileri tabyaları top ateşine tuttu, mayın tarama gemileri olabildiğince yol açtı. Boğazları zorlayarak geçebileceklerine inanan düşman kuvvetlerinin, kararlı ve dirençli bir karşılık almaları sonucunda bu işin o kadar da kolay olmadığını gösterdi. Bir ay boyunca yapılan binlerce mermi atışının ardından çok da büyük bir gelişme elde edilemedi.<sup>431</sup>

18 Mart 1915 tarihine kadar geçen bu dönemde boğazın girişinde bulunan Rumeli yakasındaki Seddülbahir ve Ertuğrul tabyaları ile, Anadolu yakasındaki Kumkale ve Orhaniye tabyaları tahrip edildi. Boğaza giriş kapıları aralandı ama hala ilerde olacaklar belirsizdi. 18 Mart 1915 sabahı geldiğinde kimse günün sonunda neyle karşılaşacağını bilmiyordu.

<sup>431</sup> Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi , a.g.e. s. 108

17 Mart 1915'te Amiral Carden'in yerine Amiral De Robeck'in atanmasıyla 18 Mart da gerçekleşecek plan uygulamaya konuldu.

Plana göre; 18 Mart sabahı 3 deniz tümeninden oluşan düşman filosu boğazda belirdi. Filonun en güçlü gemilerinden oluşan 1. Tümen bizzat Amiral de Robeck tarafından kumanda ediliyordu.

Queen Elizabeth, Agamemnon, Lord Nelson muharebe gemileri ve Inflexible muharebe kruvazöründe oluşan 1. Tümen, saat 10:30'da boğazdan içeri girdi. Filonun önündeki muhripler savaş alanını tarıyorlardı. Planlanan noktaya ulaşıldığında Queen Elizabeth'in hedefi Rumeli Mecidiye Tabyası, Lord Nelson'un hedefi Namazgah Tabyası, Inflexible hedefi ise Rumeli Hamidiye Tabyası idi. "A Savaş Hattı" olarak adlandırılan bu plan 11.30'da uygulanmaya başlandı ve 11.30'da merkez tabyalarına ateş başladı.<sup>432</sup>

Bu arada düşman gemileri Kumkale'den gelen tedirgin edici ateş hattına da girdi. Obüslerden üstlerine ateş yağıyordu. Yine de mesafe uzak olduğundan türk bataryaları savaş gemilerine karşılık veremiyordu. Saat 12.00 sularında Çimenlik, Rumeli Hamidiye ve Anadolu Hamidiye ateş aldı. B Hattı diye adlandırılan Amiral Guepratte komutasındaki 3. Tümen Suffren, Bouvet, Goulois, Charlemagne adlı dört Fransız gemisiyle Triumph ve Prince George adlı iki İngiliz muharebe gemisinden oluşuyordu. Plana göre bu tümen 1. tümenin arkasından hareket geçti ve B hattı önündeki yerini aldı. Yavaş yavaş yaklaşan gemiler bu cesurane ilerleyişlerinde Türk bataryalarından düşen mermi ateşi altında B hattına vardı. Şiddetli yapılan karşılıklı çatışmalarda aradaki bataryalar sustuysa da merkez bataryalar ateşe devam etti. 900yarda kadar içeri sokulduklarından şiddetli ateş bu gemilerin üzerine yağıyordu. 3. Tümene ait olan iki İngiliz gemisi Triumph ve Prince George A hattının kış omuzluklarında yerlerini aldı Rumeli, Mesudiye ve Yıldız Tabyalarını hedef aldı<sup>433</sup>.

Rumeli merkez bataryaları çok yoğun bir ateş altındaydı. Mermilerin çoğu tabyalar içine düştü, telefon hatlarını bozdu ve yangınlar çıkardı. Rumeli Mecidiye tabyası topçuların şehit olması ile devre dışı kaldı.

<sup>432</sup> Çanakkale Deniz Harekatı, a.g.e. s.28-29

<sup>433</sup> Çanakkale Deniz Harekatı, a.g.e. s.31

Planın ikinci aşamasında Türk bataryaları üzerinde yeteri kadar üstünlük sağlanabilirse Albay Hayes Sadler komutasındaki 2. Tümen devreye girecekti. Ocean, İrresistible, Albion, Vengeance, Swiftsun ve Majestic'ten oluşan 2. Tümen, 3. Tümenin yerini alacak ve B Hattından son olarak yakın muharebe yapılarak Tabyalar içinde olmayıp mayın hatlarını savunan toplar tahrip edilerek bombardımandan hemen sonra mayın tarama işlemlerine başlanacaktı. Fakat 3. tümenin yerini alacak 2. Tümen gelmeden önce beklenmedik bir şey oldu. Saat 14:00'e doğru Suffren büyük bir hızla boğazı terk etmekte ve Bouvet'de onu izlemekteydi. A hattını geçmek üzereyken Fransız gemisi Bouvet'de bir iki patlama oldu ve Anadolu Hamidiye tabyasınca ateş altındayken 3 dakikada suların altına gömüldü. Derin bir şaşkınlık yaşıyordu. Queen Elizabeth ve Agamemnon dışındaki bütün gemiler ateşi kestiler. Muhripler ve istimbotlar personeli kurtarmaya gittiklerinde 20 kişi kurtarılabildi, 603 kişi sulara gömüldü. Bu arada 12.30 sularında Goulois isabet aldı ve ağır yaralarla boğazı terk etmeye başladı. 15.30 sularında mayına çarpan Inflexible'in durumu kötüydü ama yoğun çabayla Bozcaada'ya ulaştı. 2. Tümen İngiliz gemileri, 3. Tümenin yerini aldığında bu manzara ile karşılaştı. Saat 14.30'da ateşe başlayarak 10 yarıya kadar yaklaştı. Namazgah tabyasını bombardıman ediyordu. Saat 15.00'te Rumeli, Hamidiye daha sonra da Namazgah aldığı isabetle savaş dışında kaldı.

Anadolu Hamidiye tabyası hasar görmemişti ve İrresistible'a ateş ediyordu. Saat 15.14'de İrresistible'ın yanında korkunç bir patlama duyuldu. Saat 16.15'te tabyalardan uzaklaşmak isterken bir mayına çarptı. Bu bölgede Nusret'in döktüğü mayınlar hiç hesapta yokken can aldı. Bölgenin mayınlı olduğunu anlayan Amiral de Robeck 2. Tümenin geri çekilmesi için emir verdi. Saat 18.05'te geri çekilirken Ocean da mayına çarptı. Güçlü top ateşine rağmen Ocean'ın personeli muhripler tarafından boşaltıldı.

İtilaf devletlerinin 18 Mart'ta yaşadığı bu başarısızlık şaşkınlık yarattı ve Çanakkale'yi geçmek için ümitlerini kara harekâtına bağladılar. Bunun için çok büyük hazırlıklar yaptılar. Tüm detayları en ince ayrıntısına kadar planlayan İngilizler mühim bir ayrıntıyı atladi. Asrın yetiştirdiği en büyük kumandan ve devlet adamı olan Mustafa Kemal Atatürk'le savaşıacaklarını hesaplamamışlardı. Yapılan



kara harekatı, Mustafa Kemal'in dahice savunmasını kıramadı ve yenilmez armada "Çanakkale Geçilmez" diyerek geri döndü.

#### 7.6.4.1.2. Nusret Mayın Gemisinin 18 Mart Zaferi

Çanakkale savaşları deyince akla ilk gelen ve bu savaşların simgesi olan kahraman Nusret Mayın gemisidir. Nusret Mayın Gemisi, 18 Mart Deniz Savaşı'nda Müttefik Donanmasını dağıtan, Müttefik Komutanlarını şaşkınlığa uğratan, türk askerine moral, Türk Milleti'ne sevinç kaynağı olan 26 mayınla bir yazgının değişmesine sebep olan bir kahramanlık hikayesidir.

Almanya'da özel olarak inşa edilmiş Nusret Mayın Gemisi Boğaz sularına 3 Eylül 1914 tarihinde geldi. Bu tekne, dar alanlarda kolayca manevra yapabilme ve az su çektiğinden mayın alanları üzerinde güvenle dolaşabilen bir teknedir. Nusret Mayın Gemisi'nin Genel Özellikleri şöyledir.<sup>434</sup>

Tipi	: Mayın Gemisi
İnşa Yeri	: Almanya
Tonajı	: 360T
Hizmete Girişi	: 1912
Boyuna	: 40 m
Eni	: 7,4 m
Çektiği su	: 2 m
Silahları	: 1 adet 7,5/40 Top, 2 Adet 4,7 Top, 2 mk. 5b.
Sürat	: 15 mil
Hizmet Dışı	: 16.06.1957

Müttefik donanmasının boğazlardaki tabyaları Şubat 1915 tarihinde bombalamaya başlamaları ile birlikte mart ayına kadar geçen süre içinde, dünyanın en büyük donanması boğaz önünde toplandı. Keşif uçuşlarıyla belirlenen mayın alanları, mayın araştırma ve keşif gemileri tarafından temizlendi. Nusret'in

<sup>434</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.e. s. V-6-3

mayınlarını döktüğü Karanlık Liman önündeki mayın hatları da tamamen temizlenmişti.

İtilaf devletlerinin donanmasının yaptığı bu uzun süreli mayın temizlik harekâtı, boğazı geçme girişim hareketının en büyük belirtisiydi. Bunun üzerine Müstahkem Mevkii komutanlığı daha önceden düşündüğü gibi, bir Alman subayının da teklifiyle elde kalan son 26 Mayını Karanlık Liman'a dökme kararı aldı.

Bu olayın içinde yaşayan Müstahkem Mevkii Kurmay Başkanı Selahattin Adil anılarında şöyle yazmaktadır:<sup>435</sup>

*"Düşman kesin saldırısının birkaç gün içinde yapılacağı belli oluyordu. Deniz işlerine bakan ve izleyen tecrübeli, sevimli, uysal bir ihtiyar olan Alman Amirali Menter Paşa'nın teklifine uyularak, geride kalan yedek mayınların atılmasına karar verildi ve 30 kadar mayın Nusret gemisinde hazırlandı."*

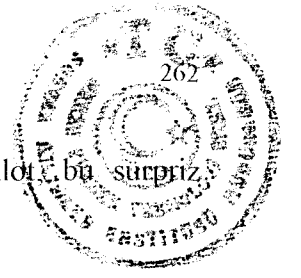
Böylece Müstahkem Mevkii Komutanı Cevat Paşa'nın da görevlendirilmesiyle, Yüzbaşı Tophaneli Hakkı Bey komutasındaki Nusret Mayın gemisi 7/8 Mart gece yarısından az sonra göreve çıktı. Müstahkem Mevkii Mayın Grup Komutanı Yüzbaşı Hafız Nazmi (Akpınar) Bey'de Nusret Mayın Gemisi'ndeydi.

Nusret Mayın Gemisi, 7/8 Mart gece yarısından sonra, sisli bir havada bütün ışıklarını söndürerek ve kıvılcım atmasını diye ocaklarını bastırarak Çanakkale'den ayrıldı. Daha önceden dökülmüş olan mayınların arasından, Nazmi Bey'in kılavuzluğunda geçerek karanlık Liman'a doğru ilerlediler. Kıyıya paralel olarak 100'er metre aralıklarla ve suyun 4,5metre altında 26 mayın sessizlik içinde döküldü. Görev tamamlandığında yine aynı sessizlik ve dikkatle geriye dönen Nusret Mayın Gemisi, bir savaşın kaderini değiştirecek 26 Mayını Çanakkale sularında bıraktı.

Ertesi günlerde, Müttefikler tarafından yeni keşif uçuşları ve mayın taramaları yapıldı. Ancak Nusret gemisinin döktüğü bu mayınlar tespit edilemedi. Hatta

<sup>435</sup> Çanakkale Deniz Harekâtı, a.g.e. s.37





Karanlık Koy'da mayın bulunmadığına dair rapor veren İngiliz Pilot, bu mayınların başarısından bir gün sonra kurşuna dizildi<sup>436</sup>.

18 Mart günü düzenlenen deniz harekâtında İrisistible ve Ocean gemileri Nusret'in döşediği mayınlara çarptı. Bunun üzerine İngilizlerin boğazı denizden geçme ümidi yok oldu ve İngilizler donanmasını geri çekmeye karar verdi. Bu yaşananlar Türk tarihinde gerçek bir zaferdir ve bu zaferde Nusret Mayın Gemisi'nin başarısı büyüktür.

Winston Churchill 1930'da ""Revue de Paris" dergisinde bu olayı şöyle yorumlamıştır:<sup>437</sup>

*"Birinci Dünya Harbi'nde bu kadar insanın ölmesine harbin ağır masraflara mal olmasına, denizlerde 5,000 tane ticaret ve savaş gemisinin batmasına başlıca neden, Türkler tarafından bir gece önce dökülen ve incecik bir çelik halat ucunda sallanan 26 adet mayındır."*

#### **7.6.4.1.3. Çanakkale Savaşları'nın Sonuçları**

1. Boğazlar geçilemeyince, başkent İstanbul ele geçirilip Osmanlı Devleti'nin savaş dışı bırakılması ve I. Dünya Savaşı'nın bitişi en az iki yıl daha gecikti. Savaşa fiilen katılan devletlerin, bir yıl süresince Gelibolu Yarımadası bölgesinde çok sayıda asker ve deniz kuvveti bulundurmak zorunda kalışları ve verilen büyük kayıplar, savaşın genel seyrini etkiledi.

2. Kısa bir süre önce, Balkan Savaşları'nda yenilgiye uğrayan Türk orduları, Çanakkale'de gösterdikleri başarıyla, sadece cesaret ve kahramanlık bakımından değil, askeri sevk ve idare yeteneğinin de en seçkin örneklerini verdi.

3. Çanakkale'de kazanılan zaferler, İstanbul'daki hükümetlerin, o sıralar iyice sarsılıp zayıflamaya yüz tutan prestijini düzeltti ve iktidarda kalış sürelerini uzattı.

<sup>436</sup> Çanakkale Deniz Harekâtı, a.g.c. s.39-40

<sup>437</sup> Çanakkale Deniz Harekâtı, a.g.c. s.75-80

4. Bu savaşlar boyunca verdiğimiz insan kaybı, diğer cephelerdeki kayıplarımıza kıyasla çok daha fazla oldu. İnsan gücü açısından yaratılan bu boşluk sadece I. Dünya Savaşı boyunca değil, Milli Mücadele sonuna kadar da doldurulamadı.

5. Çanakkale Savaşları'na sahne olan Gelibolu Yarımadası gibi daracık bir toprak parçasında Türk Milleti, binlerce aydınını ve okumuşunu yitirdi. Çanakkale Cephesi başta olmak üzere, I. Dünya Savaşı boyunca tüm cephelerde verdiğimiz yetişkin insan gücü ve beyin kaybımızın olumsuz etkileri, bu savaşların bitiminden çok sonra da hissedildi.

6. Çanakkale Savaşları dünyaya, Türk'ün tükendiği sanılan gücünün henüz tükenmediğini, şartlar ne kadar zor olursa olsun bu milletin daha çok şeyler başarabilecek güç ve inanca sahip olduğunu gösterdi.

7. Bu savaşların belki de en önemli sonucu Türk Milleti'ne, Mustafa Kemal'i kazandırmış olmasıdır. O'nun cesareti, azim, kararlılık ve komuta yeteneği gibi üstün özellikleri, ilk kez Anafartalar'da, Kocatepe'de ve Conkbayırı'nda herkesin, milletin, dikkatini çekti. Çanakkale Savaşları'ndan çok sonra, Milli mücadele yıllarının başlangıcında Mustafa Kemal, Saray tarafından azledilip, hakkında ölüm fermanı verilip üniformalarını çıkarttığı zaman bile karşısında kendisine bağlı, inanmış ve lider olarak benimsemiş bir ordu ve millet bulduysa, bunda kuşkusuz Çanakkale Savaşları'ndaki üstün başarılarının payı oldu.

8. Çanakkale Boğazı 1915'te geçilip de Osmanlı İmparatorluğu ilk elden savaş dışı bırakılmayınca, Almanya'nın Güneydoğu'dan kuşatılıp yeni bir cephede daha savaşmak zorunda bırakılarak, kısa sürede teslim olması da mümkün olmadı. Dünya Savaşı'nın en az iki yıl daha uzaması kaçınılmaz oldu.

9. Boğazlar geçilemeyince, İngiltere ve Fransa askeri, siyasi ve ekonomik bakımdan zor şartlarda savaşı sürdüren müttefikleri Rusya'ya yardım edemedi. Zincirin son halkasıyla olan bağ I. Dünya Savaşı sonuna kadar kurulamadı. Bu durum, bir yandan Rusya'nın Avrupa'ya satmak zorunda olduğu en önemli gelir kaynağı olan buğday ürününün elinde kalmasına ve ülkenin mali sıkıntılarının iyice artmasına, diğer yandan da, bu ülkeye müttefiklerinin silah ve cephane yardımı

yapmalarını da engelledi. Rusya'nın karşı karşıya bulunduğu ekonomik ve askeri sorunların daha da güçlenmesine yol açtı ve Çarlık yönetimini güç durumunda kalarak 1917 Ekim'inde Komünist devrimin patlak vermesine neden oldu. Çanakkale geçilseydi de kuşkusuz Rusya'da devrim olacaktı. Ancak, Müttefik Devletler İstanbul'u alıp, Rusya'nın yardımına koşabilseler ve teması kurabilselerdi, herhalde bu ihtilal çok farklı şartlar altında gerçekleşecekti.

10. Birinci Dünya Savaşı başında Boğazların kapatılıp, bu savaş sonuna kadar açılmaması, kuşkusuz uluslararası ticari ilişkileri de olumsuz yönde etkiledi. Nitekim, Karadeniz'de; İngiltere, Rusya, Fransa, Belçika ve İtalya'nın toplam 85; Yunanistan, Romanya, Danimarka, İsveç ve Hollanda'nın toplam 27; Almanya, Avusturya-Macaristan'ın toplam 17 olmak üzere, genel toplamı 129'u ve toplam tonajı 350.000'i bulan ticaret gemisi mahsur kaldı.<sup>438</sup>

11. Çanakkale Savaşları sırasında İngiltere ve Fransa'nın mağlubiyeti, I.Dünya Savaşı'na katılmamış olan diğer Balkan Devletleri'nin, İngiltere'ye olan bakış açılarını farklı şekilde etkiledi. Bu devletlerden Bulgaristan Almanya yanında yer alırken Romanya, Yunanistan ve İtalya, daha bir süre savaş dışı kalma siyasetini yürütebildi. Kuşkusuz bu durum da, savaşın Avrupa'daki genel seyri üzerinde etki yaptı. Diğer taraftan, Boğaz kolayca geçilemeyince İngiltere Hükümeti, Savaşın başından beri yaptığı, Japonya'dan Çanakkale'ye donanma ve asker yollama taleplerini de arttırdı. Ancak Japonya İngiltere'nin bu isteğini, çeşitli sebepler ileri sürerek kabul etmedi.

12. Çanakkale Boğazı'nın güçlü İngiliz ve Fransız donanması tarafından geçilemeyişi, bu ülkelerin askeri ve siyasi prestijini olumsuz etkiledi. Özellikle İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünün "tartışılmaz" olmadığını kanıtlandı. Bunun önemli bir etkisi de, Afrika'dan Asya'nın en uzak köşelerine kadar yayılan çok geniş bir alanda ve çoğu da İngiltere ve Fransa'nın sömürgeleri olan ülkelerde yaşayan müslüman milletler üzerinde oldu. İstiklal ve hürriyet akımlarının ilk tohumları böylece ekildi ve ileride, dünya siyasi haritasının şeklini değiştirecek bir gelişmeye neden oldu.

<sup>438</sup> Mete Tunçoku, *Deniz Harp Tarihi semineri-II, 2004, Gölcük*

13. Çanakkale Savaşlarının ilginç ve önemli bir diğer etkisi de Avustralya ve Yeni Zelanda gibi o tarihlerde henüz İngiliz İmparatorluğu'na bağlı deniz aşırı ülkelerde oldu. Bu ülke halkları arasında milli bilincin, "Avustralyalı" ya da "Yeni Zelandalı" olma duygusunun, kısaca millet olma özeliğinin ilk temellerinin bu savaşlarda atıldığı söylenebilir. Binlerce kilometre uzaklıktan gemilerle getirilerek, hiç bilmedikleri ve hiç tanımadıkları topraklarda, "düşman" diye tanıtılan bir millete karşı ve "İngiltere İmparatorluğu'nun çıkarı için" savaşmak ve ölmek zorunda kalan, yüz binlerce asker ilk kez, Gelibolu Yarımadası kıyılarında savaşırken; "Neden?... Kimin için ölüyoruz? ..." sorularını sormak durumunda kaldı. Bunları, bu ülke askerlerinin cepheden ailelerine yolladıkları mektup ve hatıralardan açıkça görmek mümkündür<sup>439</sup>.

14. Çanakkale savaşları sırasında ilginç bir gelişme daha oldu. Düşman askeri ile türk askeri arasında dostluk denmese de, garip bir yakınlık ve hayranlık duygusu doğdu. O zaman başlayan bu, "garip ama gerçek" duygusal bağ bugün, ülkelerimiz arasında giderek güçlenen dostluk ilişkilerinin de başlangıcını oluşturdu. Çanakkale'de savaşan Avustralya ve Yeni Zelandalı asker ve komutanlar orada, Türk askerinin hem askeri, hem de insani vasıflarını yakından izleyebilme ve anavatanını kahramanca savunan bu insanların kendilerine anlatıldığı gibi "barbar" olmadığını anlama fırsatını doğurdu. Tarihin kaydettiği son şövalye ruhlu savaşlar olan bu savaşlarda tanklar, füzeler yoktu. Uçaklar da çok sınırlı bir ölçüde kullanılmıştı. Savaşın nihai kaderini siperlerde ve göğüs göğse çarpışarak verilen süngü muharebeleri tayin ettiği için, Türk ve yabancı askerler arasında böyle bir yakınlık oldu<sup>440</sup>.

15. Çanakkale Savaşları'nın bir diğer ilginç etkisi de İsrail'in kuruluşuna varan gelişmelere neden oldu. Dünya Siyonist hareketinin liderlerinden olan Vladimir Eugeuenic Jabodinski, "Gelibolu'daki Gönüllü Yahudi Birliği'nin Hikayesi" adlı belgesel eserinde bu hususu açık bir şekilde belirtmektedir: "*Gelibolu'ya yolladığımız altı yüz kadar gönüllü Yahudi askerinin, savaşlar sırasında gösterdiği üstün gayret ve başarı, davamızın dünyaya tanıtılması ve dikkate alınması*

<sup>439</sup> Mete Tunçoku, a.g.e.

<sup>440</sup> Mete Tunçoku, Deniz Harp Tarihi semineri-II, a.g.e.

*bakımından çok yararlı oldu. Eğer ben, siyonizm ve yahudilere bir yurt verilmesi konusunu İngiliz yöneticilerine anlatıp desteklerini kazanabildiysem bunda, birliklerimizin gösterdiği başarı ve verdiğimiz insan kaybının rolü çoktur.*” Nitekim, Çanakkale Savaşları’ndan kısa bir süre sonra, 2 Kasım 1917 yılında kabul olunan Balfour Bildirisi, bugünkü İsrail Devleti’nin kurulmasına varan gelişmeler içinde önemli bir dönüm noktası olacaktır<sup>441</sup>.

### **7.6.5. I.Dünya Savaşı Sonrası Osmanlı Denizciliği (1918–1922)**

Osmanlı İmparatorluğu, İttihat ve Terakki Fırkası liderlerinin emrivakileriyle girdiği I.Dünya Harbi dört senelik mücadeleden sonra Osmanlı ve müttefik ülkelerinin mağlubiyeti ile son buldu. Bunun üzerine, 30 Ekim 1918 tarihinde, Limni Adası’nın Mondros Limanı’nda bulunan Agamemnon İngiliz Zırhlısı’nda Mondros Mütarekesi yapıldı. Ardından, 10 Ağustos 1920 tarihinde Sevr anlaşması imzalandı.

Sevr anlaşması ile Osmanlı Devleti’nin hayati noktalarına el konuldu ve müstakilen iş yapamayacak bir hale getirildi. Kısaca bu anlaşma Osmanlı İmparatorluğu’nun sindirilerek parçalanması demektir.

Osmanlı’nın parçalandığının farkına varan Mustafa Kemal Atatürk, milli mücadeleyi başlatmak ve yurdu kurtarmak üzere 16 Mayıs’ta Bandırma Vapurunu ile İstanbul’dan hareket ederek 19 Mayıs 1919 tarihinde Samsun’a çıktı ve Milli Mücadele’yi başlattı.

#### **7.6.5.1. Milli Mücadele Döneminde Denizcilik Faaliyetleri**

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesinden sonra, Düşman Donanması İstanbul’u işgal etti, 1915 yılında geçemediği Çanakkale’yi anlaşma gereği elini kolunu sallayarak geçti ve İstanbul’un orta yerinde demirledi.

<sup>441</sup> Mete Tunçoku, a.g.c.

Mondros Mütarekesi'nin Osmanlı deniz gücüne ilişkin maddeler aşağıdakileri içerir;<sup>442</sup>



1. Çanakkale ve Karadeniz boğazları açılacak ve Karadeniz'e geçiş sağlanacaktır. Çanakkale ve Karadeniz istihkamları müttefikler tarafından işgal edilecektir.

2. Osmanlı sularındaki bütün mayın tarlalarıyla, torpido kovan mevzileri ve diğer engellerin yerleri gösterilecek ve bunları taramak veya kaldırmak için yardım istekleri yerine getirilecektir.

3. Karadeniz'deki mayın engelleri hakkında mevcut bilgiler verilecektir.

4. Osmanlı karasularında zabıta ve buna benzer maksatlarla kullanılacak küçük gemiler müstesna, türk sularında veya türk kuvvetleri tarafından işgal edilen sularda bulunan bütün harp gemileri teslim olunacak ve bunlar gösterilecek liman veya limanlarda enterne edilecektir.

5. Türk işgali altında bulunan bütün liman ve demir yerlerinden itilaf gemileri tarafından faydalanılması ve buraların itilaf devletleri ile harp halinde bulunanlara karşı kapalı bulundurulması sağlanacaktır. Osmanlı gemileri de, ticaret ve ordunun terhisi işlerinde benzer şartlardan faydalanacaktır.

6. İtilaf devletleri, Osmanlı tersane ve limanlarındaki bütün gemi onarımı kolaylaştırıcı araçlarını kullanacaklardır.

7. Hükümet haberleşmeleri müstesna, telsiz, telgraf ve kablolar, itilaf memurları tarafından kontrol edilecektir.

8. Bahri, askeri ve ticari maddeler ve malzeme tahrip edilmeyecektir.

<sup>442</sup> Melih Erenoğlu, Kurtuluş Savaşı'nda Türk Deniz Harekatı, Deniz Harp Tarihi Semineri-I, Gölçük, 2003

9. Yurt ihtiyaçları giderildikten sonra, kalan kömür, akaryakıt ve bahri levamın Türkiye kaynaklarından satın alınması için kolaylık gösterilecektir.

10. Mısırata'da dahil olmak üzere, Trablus ve Bingazi'de işgal edilen limanlar en yakın itilaf muhafaza kıtalarına teslim edilecektir.

Bu maddelerin uygulaması kapsamında İngiliz Amiral Calthorpe komutasındaki ihtilaf devletleri gemileri İstanbul önlerine demirledi. Yunanlıların İzmir'i işgali esnasında mayınları temizlemek üzere Hızırreis ganbotu ve Nusrat mayın gemisi İzmir'e gönderildi. I.Dünya Savaşı esnasında kiralanmış mayın gemileri sahiplerine iade edildi. Yaralı durumda olan Yavuz gemisi İzmit'te, diğer gemiler Haliç'te enterne edildi ve faaliyetlere nezaret etmek üzere İtalyan Sardunya gemisi de Haliç'e kıçtankara oldu<sup>443</sup>. Gemilerimizin cephanesi, torpidoları, nişangâhları ve 3 pustan büyük topları söküldü. Yakıtlar azaltıldı, mayınlar karaya alındı ve çoğunun kazanı söndürüldü. Gemilerde yalnızca muhafaza ve bakım için yetecek kadar denizci subay ve er bırakıldı. Yemek pişirmek için bile enerji kalmadı. Yan yana bağlı gemilerin birisinde yemek pişirilip diğerlerine karavana gönderilmeye başlandı. Personel, maaşını bile alamaz duruma geldi<sup>444</sup>.

Bahriyelilerin işsiz güçsüz beklemek, taşıdıkları asil duygulara aykırıydı. Nitekim buna dayanamayan bazı bahriyelilerden intihar eden oldu.<sup>445</sup>

1919 senesi Şubat ayında Amiral Calthorpe'un talebiyle, Karadeniz'deki ticaret gemilerin emniyetini sağlamak ve kaçakçılığa mani olmak üzere ana silahları alınmış olarak Aydınreis ve Preveze ganbotları görevlendirildi. Sinop'ta konuşlandırılan Preveze ganbotu İstanbul Boğazı – Samsun arasında, Trabzon'da konuşlandırılan Aydınreis ganbotu ise Samsun – Rus sahilleri arasında karakol faaliyetleri icra etmeye başladı. Yine bu maddelerin uygulanması kapsamında itilaf filolarına ait

<sup>443</sup> Melih Erenoğlu, a.g.c.

<sup>444</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s.V-6-6

<sup>445</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s. V-6-8

gemiler değişik zamanlarda ticaret ve istihbarat toplama maksadıyla Osmanlı limanlarını ziyaret etti.<sup>446</sup>

Kurtuluş Savaşı deniz olaylarında, tarafların birinin, elinden bütün olanakları alınarak her türlü destekten yoksun edildiği, diğer tarafın ise zamanın bütün teknik, mali ve siyasi olanaklarında sahip olduğu görülür. Bütün bu olumsuz koşullara rağmen; Rusya'dan yapılan ve hazreti önemli birer silah ve ekipman nakli, İstanbul'un yer ve bölge değiştirmeleri, rum ve pontus kökenli eşkiyanın takibi ve imhası görevlerinin ifa edilmesinde deniz hareketinin önemi çok büyük oldu.

Kurtuluş savaşı süresince deniz nakliyatına katılan tüm gemilerin toplam taşıma kapasitesinin takriben 7800 ton olmasına karşın, Kurtuluş Savaşının başlangıcından Lozan Antlaşması'na kadar geçen sürede denizyolu ile getirilen askeri malzemenin 220.000 tonu bulması, bu alanda yapılan olağanüstü başarılı hizmet ve faaliyetlerin bir göstergesi oldu.<sup>447</sup> 1920 yılında başlayan Kurtuluş Savaşı deniz olayları karakteri bakımından üç aşamada incelenebilir.<sup>448</sup>

- 1920 yılı süresince milli hükümetin deniz harekatı gereksinimleri için, düzenlenme ve teşkilatlandırma faaliyetleri devam etti.
- 1921 yılı süresince stratejik savunmanın ve deniz ulaşımının sağlanması gayretlerine başlandı.
- 1922 yılı süresince deniz ulaşımının yanında taarruz uygulamaları da icra edildi.

Bahriyeliler milli Mücadele'ye katılmak istiyorlardı. Ama Anadolu'nun bahriyeliye pek ihtiyacı yoktu. Böylece iki yıla yakın zaman geçti ve Kurtuluş Savaşı ana çizgileriyle belirmeye ve başarılar her geçen gün artmaya başlayınca donanmaya ve bahriyeliye ihtiyaç duyuldu. Atatürk bu ihtiyacı hissettiği an gerekli çalışmaların başlatılmasını istedi.

<sup>446</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e.

<sup>447</sup> Birinci Dünya Harbi'nde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekatı, Deniz Basımevi, s. 93.

<sup>448</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e.



### 7.6.5.1.1. Düzenlenme, Teşkilatlanma ve Görev

Atatürk'ün direktifiyle, 10 Temmuz 1920 tarihinde, Ankara'da, Müdafaa-i Milli Vekaleti'ne (Milli Savunma Bakanlığı) bağlı olarak Umur-ı Bahriye Müdürlüğü kuruldu<sup>449</sup>.

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü'nün fonksiyonu, donanmanın uyanışından ziyade bu uyanışa bir hazırlık sayılabılırdi. Zira o dönemde elde kullanılabilecek ne bir gemi, ne de bir araç-gereç vardı. Hatta müdürlüğü idare edecek bir amiral bile bulunmuyordu. Bütün yük bir denizci olan Önyüzbaşı Şevket Bey'in omuzlarına bırakıldı. Mahmut Şevket Bey (Doruker) her türlü donanma faaliyetinden karacı paşalara karşı sorumluydu.<sup>450</sup>

Kurtuluş Savaşı esnasında itilaf devletleri Anadolu'ya denizaşırı nakliyatla bulundu, kıyıları abluka altına aldı ve denizde milli mücadele kuvvetlerinin nakliyatına engel olmak üzere bazı tedbirlere başvurdu. Bunun yanında, Osmanlı Deniz Kuvvetlerinin enterne edilmiş olması, milli nakliyatı koruma, kıyı savunması ve düşmanın karaya çıkarma yapmasına engel olma vazifelerinin ifa edilmesine olanak vermedi. Bu nedenle, düşman deniz kuvvetlerine tam bir harekât serbestisi içinde hareket edebildi. Bu durum karşısında milli hükümet bahriyesinin görevi, Kurtuluş Savaşı süresince, batı cephesini her bakımdan desteklemek için en kısa, en çabuk ve en ekonomik yol olan Karadeniz üzerinden nakliyatın yapılması, önemli limanların top ve mayınla savunulması oldu.

Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, harp yıllarının sıkıntıları içinde, bulunabilen mahalli teknelere ve gönüllülere görev dağılımı yaparak aşağıdaki hizmetleri yerine getirmek üzere görevlendirildiler.<sup>451</sup>

1. Fiilen denizde çalışarak, anlaşma neticesi Rus limanlarından aldıkları her türlü harp malzemesini ve düşmanlar tarafından el konulan kendi liman ve depolarımızdaki silah, cephane ve askeri malzemeyi kaçırmak.

<sup>449</sup> Raşit Metel, Atatürk Ve Donanma, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966

<sup>450</sup> Melih Erenoğlu, A.g.c.

<sup>451</sup> Raşit Metel, a.g.c., s. 121

1922 başında Uçak almak üzere Almanya'ya gidilerek 29 adet Uçak satın alındı, bu uçaklar rusların Baltık Limanları'ndan birisine çıkartıldı, sandıklar içersinde tren yolu ile Novrosiski'ye ve buradan da Şahin Vapuru ile Samsun'a nakledildi. Bu uçaklar Dumlupınar Büyük Taarruzu'na yetiştirildi.<sup>452</sup>

2. Karadeniz sahilindeki Pontus-Rum çetecileri ile karada mücadele etmek ve harekâtlarına engel olmak.

3. Milli Hükümet'in teknik işlerinde çalışmak.

Bir grup Deniz Subayı teknik işlerde görevlendirilmiş; köprü, demiryolu, duba ve küçük botların tamir ve inşalarında çalıştı. Geyve Köprüsü ile İzmit-Adapazarı arasındaki Karaçam Köprüsü'nün tamirlerinde, Sakarya Nehri'nde ve Eğridir Gölü'nde nakliyatı temin etmek için dubaların inşasında vazife gördüler. Van Gölü'nde Ernis Tersanesi'ni kurdular<sup>453</sup>.

Bu görevlere ilaveten bazı Deniz Subayları, Harp Okulu Öğrencileri ve Astsubaylar; Kara Ordusu'na iltihak ederek İnönü, Sakarya ve Dumlupınar Muharebeleri'ne iştirak etti. Milli Mücadele Başlarken Elde Mevcut Olan ve Sonradan İlave Olunan Tekneler aşağıdakilerden oluşmaktadır:<sup>454</sup>

• AYDINREİS Ganbotu	512 Ton
• PREVEZE Ganbotu	512 Ton
• SAMSUN Vapuru (URANYA-Yunan)	3000 Ton
• TRABZON Vapuru (ENOSİS-Yunan)	1200 Ton
• ŞAHİN Vapuru	1250 Ton
• ALEMDAR Römorkörü	250 Ton
• No Rüsümat Vapuru	85 Ton
• BATUM Vapuru (PETROS-Yunan)	120 Ton
• GAZAL Römorkörü	45 Ton
• I No Motor Ganbot (Rus Yardımı)	40 Ton

<sup>452</sup> Raşit Metel, a.g.c. s.123-124

<sup>453</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s. III-1-4

<sup>454</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s.III-1-5



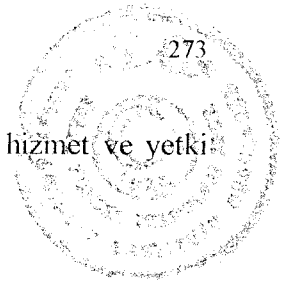
• 2 No Motor Ganbot (Rus Yardımı)	40 Ton
• MEBRUKE Motoru	90 Ton
• AYYILDIZ Motoru (Yunan)	120 Ton
• AMASRA Motoru	70 Ton
• İNÖNÜ Motoru	49 Ton
• ARSLAN Motoru	12 Ton
• SİNOP Motoru	15 Ton
• İKDAM Motoru	20 Ton
• HÜDAVERDİ Motoru	6 Ton
• DERYA Motoru	8 Ton
• DANA Yelkenlisi	200 Ton
• ŞİLE Yelkenlisi	250 Ton
• KAHRAMAN Yelkenlisi	250 Ton
• FULYA Motoru	
• EREĞLİ Motoru	
• ZONGULDAK Motoru	

Aydınreis ve Preveze Ganbotları Milli Mücadele'nin ilk harp gemileridir. Karadeniz'de bulunuyorlardı. İkişer adet 4.7cm.lik topları mevcuttu. Samsun vapuru, Gazal römorkörü tarafından müsadere edilmiş olup, aslen Uranya isimli yunan gemisidir. Trabzon vapuru, ganbotlar tarafından müsadere edilen aslen Enosis isimli yunan gemisidir. Alemdar, 1921 senesinin ilk ayında İstanbul'dan kaçan, Fransızlar tarafından yakalanan, fakat yine kaçmaya muvaffak olan gemidir. Batum vapuru, aslen Petros isimli yunan gemisidir, müsadere edilerek el konuldu. Ayyıldız aslen yunan motoru olup, ganbotlarımız tarafından müsadere edildi. 20 mil sürat yapan 1 ve 2 No'lu Motor Ganbotlar, Rusya'dan yardım olarak alındı.<sup>455</sup>

Bazı gemilerin milli kuvvetlere katılması sonucunda, Umur-ı Bahriye Müdürlüğü yetersiz kalmaya başladı. Vatanın kurtulmasında donanmanın ehemmiyetini çok iyi bilen Mustafa Kemal Paşa gerek kadro, gerekse faaliyet alanında Umur-ı Bahriye Müdürlüğünü genişletme kararı aldı. Bunun üzerine 1 Mart

<sup>455</sup> Raşit Metel, a.g.e. s.125

1921 tarihinde resmen Bahriye Dairesi Reisliği kuruldu ve dairenin hizmet ve yetki alanı genişletildi<sup>456</sup>.



Bahriye Dairesi Reisliği döneminde Donanmanın en büyük yükümlüsü Yarbay Fuat Bey idi. O dönemde Bahriye Dairesi Reisliği emrine;

- İstanbul Bahriye Kumandanlığı,
- İzmit Bahriye Kumandanlığı,
- İzmir Bahriye Kumandanlığı verildi.

Fuat Bey, Divanhane'de konuşlanmış olan İstanbul Bahriye Kumandanlığı Karargâhı'nda bir odada çalışır, bütün mesaisini gemilerin onarımına harcardı. Çünkü gemilerin pek çoğunda yedek parça problemi vardı. Almanlar giderken, savaşta kullanılan talimatnameler dahil gemilerin pek çok can alıcı parçasını sökmüş, saklamış, atmışlardı. Makine bakımı ve eğitim durmuştu. Heybeliada'daki Bahriye Mektebi'nde Yavuz ve Hamidiye'de eğitim gören subaylara gerekli olan bilgiler çok zorlukla verilebiliyordu. Ancak, donanmaya gönülden bağlı bu subaylar, bildikleri yabancı dillerini ilerletip yabancı kaynaklardan okuyarak, donanmaya katkıda bulundular. Özverili gayretleri sayesinde eğitim ve taktik düşünceler geliştirdiler. Ancak her düşünce ayrı bir alternatif getirdiğinden, savaş eğitimleri ve topçu atışlarında istenilen sonuca ulaşmak epey zaman aldı.

Umur-u bahriye müdüriyeti ve bunu takiben bahriye dairesi riyaseti teşekkülünden sonra, nakliyat, emniyet ve diğer ihtiyaç ve vazifelerin icra edilmesi için Anadolu kıyılarında ve Rusya'da muhtelif deniz teşekkülleri kuruldu. Bu kapsamda oluşturulan teşekküller ve görevleri şu şekildedir:

#### **7.6.5.1.1.1. Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı**

Trabzon Kaçakçı Müfrezesi olarak 1920 yılının başlarında kurulan teşkilatın adı 26 Ekim 1920'de değiştirilerek Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Müfrezesi oldu ve bu kuruluş 9 Şubat 1921 tarihinde daha da genişletilerek Trabzon Nakliyat-ı Bahriye

<sup>456</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.e. s.III-1-9

Komutanlığı adını aldı.<sup>457</sup> Rusya'dan yapılan nakliyatın yanı sıra Ekim 1921'den itibaren Batum yolu ile doğu cephesinden yapılan nakliyatın tanzim ve idare edilmesi, emrindeki nakliye filosunun idaresi ve karakol hizmetlerinden sorumlu olan bu komutanlık Kurtuluş Savaşı'ndaki teşekküllerden en önemlisi oldu.

#### **7.6.5.1.1.2. Ereğli Nakliyat-ı Bahriye Komutanlığı**

İstanbul-Akçakoca ve Trabzon-Akçakoca arasında yapılan deniz nakliyatını yönetmek ve nakliyat yapacak gemi ve motorların ikmallerini ve güvenliklerini sağlamak üzere 17 Nisan 1921 tarihinde Ereğli'de kuruldu. Limana gelecek gemilerin ihtiyaç duyabileceği makine onarımlarını yapabilmek maksadıyla bir atölye inşa edilerek komutanlık emrine bir makine subayı ve meslek sahibi erler verildi.<sup>458</sup>

Ereğli nakliyatı bahriye komutanlığı, meteorolojik durumun gelişmesine göre nakliye gemilerinin hangi limanda yükleme ve boşaltma yapacağı konusundaki emirleri vererek cephane ve askeri malzemenin götürüleceği kara birliklerinin komutanları ile sıkı temas halinde bulundu. Batı Karadeniz'deki nakliyatın çok stratejik bir noktası olan Ereğli nakliyatı bahriye komutanlığı, nakledilen askeri malzemeye ilişkin kayıtları tutmuş ve bu kayıtları günlük olarak bahriye dairesi başkanlığına ve Milli Savunma Bakanlığına bildirmiştir.

#### **7.6.5.1.1.3. Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı**

Umur-u Bahriye Müdürlüğü zamanında kurulan Samsun Bahriye Müfrezesi Komutanlığı'nın görevi; subay ve erlerin eğitimi, kıyı savunması ve Pontuscularla mücadele oldu.

Askerlik şubeleri Deniz Kuvvetleri için askere alınan erlerin büyük bir kısmını Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı'na sevk ederek mükellef erler ilk eğitimlerini burada yaptı. Er eğitim müessesesi olarak çok başarılı bir eğitim sistemi uygulanmış ve

<sup>457</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.60-64

<sup>458</sup> Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, cilt:4, s.507

22 Temmuz 1922 tarihine kadar 1026 acemi deniz eri yetiştirilerek gemi ve deniz müesseselerine sevk edilmiştir.<sup>459</sup>



Samsun'un deniz savunması için Ankara'dan ve Preveze ganbotundan alınan silahlar kullanıldı, bunlara ilaveten bir gözcü şebekesi teşkil edildi ve gerekli yerlere işaret istasyonları kuruldu.

Kara birliklerinde piyade eğitimi görmüş olan Teğmen Zeki Taftil Enveri komutasında kurulan bir bölük ile Pontus çeteleri ile mücadelede de büyük başarılar kazandı. Teğmen Enveri bu başarılarından ötürü istiklal madalyası ile ödüllendirildi.<sup>460</sup>

#### **7.6.5.1.1.4. Samsun Bahriye Divan-I Harbi Daimisi ve Ganaim-i Bahriye Mahkemesi**

Samsun Bahriye Müfreze Komutanlığı emrinde Samsun'da 25 Nisan 1921 tarihinde kurulan Bahriye Divan-I Harbi Daimisi'nin görevi Preveze ve Aydınreis ganbotları personelinin Rusya'da karşılaştıkları olayları görüp karara bağlamak oldu.<sup>461</sup>

1921 yılının Şubat ayında kurulan Ganaim-i Bahriye Mahkemesi zapt ve müsadere edilen ve el konulan gemilere ve elde edilen ganimetlere ilişkin meseleleri çözüp karara bağladı.

#### **7.6.5.1.1.5. Batum, Tuapse ve Novrosiski Kıdemli Deniz Subaylıkları**

Kuruluş vazifesi Rus limanlarından yollanacak silah, mühimmat ve malzemeyi hazırlamak, tertiplemek, yüklemek ve bunları taşıyacak gemilerin hareketlerini düzenlemek olan kıdemli deniz subaylıklar, aynı zamanda gemilerin ve uçakların

<sup>459</sup> Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, a.g.e. cilt:4. s.507

<sup>460</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e.s.65-66

<sup>461</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.66

ihtiyacı olan mazot, gaz, benzin ve makine yağı gibi maddelerin satın alınması ve kömür ile mübadele edilmesi işlerini de yürüttü. Kıdemli deniz subaylıklarının icra ettiği diğer önemli bir görev de istihbarat işiyle meşgul olarak değerli bilgiler toplamak oldu.<sup>462</sup>

#### **7.6.5.1.1.6. İrkap ve İhraç Komutanlıkları**

1921 yılı başlarında Trabzon, İnebolu, Batum'da kurulan İrkap ve İhraç Komutanlıklarının görevi, nakliye gemilerini yüklemek ve boşaltmaktır. Bu komutanlıkların haricinde Ereğli ve Akçakoca'da aynı görevi yürütmek üzere birer irkap ve ihraç memurlukları kuruldu.<sup>463</sup>

#### **7.6.5.1.1.7. Fethiye Bahri İhtiyat Grubu**

1921 yılının Nisan ayı başlarında bahri izci grubu adıyla gizlice kurulan bu teşkilat; Kuşadası – Antalya kıyılarını gözetleme, Ege'deki Yunan ve Ege adalarından haber toplama, kaçakçı ve çeteciler ile mücadele etme görevlerini yerine getirdi. Emirlerindeki motorlu ve yelkenli kayıklar ile bu görevleri iki yıl başarı ile yürüten bahri izci grubu, İzmir'in Yunan işgalinden kurtarılmasının ardından İzmir'e intikal etti.

#### **7.6.5.1.1.8. Amasra Bahriye Komutanlığı**

Trabzon'dan Batı Karadeniz'e doğru sevk edilen nakliye gemi ve motorlarının sığınabilmeleri ve yüklerini daha kolay bir şekilde karaya çıkarabilmeleri maksadıyla kurulan Amasra Bahriye Komutanlığı, olası düşman saldırılarına karşı koruma olarak kıyıya konuşlandırılan bataryalar ile güçlendirildi. Savunma maksatlı olarak Amasra'da bahriye komutanlığı emrinde bir batarya, bir de deniz uçak birliği kuruldu. Bataryalar iki adet 12'lik ve iki adet 4.7'lik toplarla takviye edildi, bunlara

<sup>462</sup> Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, a.g.e. cilt:4,s.508

<sup>463</sup> Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, a.g.e. cilt:4, s.508

ilaveten gözetleme ve işaret istasyonları kuruldu. Amasra deniz uçak istasyonu ise İstanbul'dan kaçırılan bahriye nezaretine ait üç adet uçakla oluşturuldu.<sup>464</sup>

#### 7.6.5.1.1.9. İzmit Bahriye Komutanlığı

İzmit'in Yunanlılardan geri alınması üzerine Marmara denizindeki nakliyat önem kazanması ve Kocaeli yarımadası ile İzmit Körfezi'nin stratejik önemi göz önüne alınarak Yunanlıların buraya tekrardan saldırma ihtimalinin bulunması nedeniyle İzmit Körfezi'nin savunulması maksadıyla 28 Haziran 1921 günü kurulan İzmit Bahriye Komutanlığı'nın görevleri şu şekilde belirlendi:<sup>465</sup>

- Körfezin önemli noktalarına mayın dökülmesinde hazır bulunmak,
- Gerekli noktalara batarya konuşlandırmak ve cephanelikler yaptırmak.
- Körfezde düşman gemilerine karşı torpido kullanımı imkanları araştırılmak ve torpido atacak araç inşa ettirmek.

Bu görevlerin yerine getirilebilmesi maksadıyla İstanbul'dan kaçırılan mayın, top, torpido ve torpidolara hava basacak makineler geçici depolara yerleştirildi ve İzmit'te bir torpido regüle istasyonu kuruldu. Torpidoların düşmana karşı kullanılmasında en uygun yer olarak körfezin en dar yeri olan dil iskelesi mevkii seçildi. Bunların yanı sıra Yunan savaş ve ticaret gemilerinin muhtemel demir mevkilerinin mayınlanması ve bu gemilere patlayıcı madde yüklü motorlarla saldırı düzenlenmesi konusunda çalışmalar yapıldı.

İzmit bölgesindeki tahkimatların yanı sıra, İzmit Bahriye Komutanlığı'nın birinci dünya savaşında İngilizlerin tahrip etmiş oldukları Gebze demiryolu köprüsünü tamiri, demiryolu nakliyatına önemli bir katkıda bulundu.

<sup>464</sup> Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması. a.g.e. cilt:4, s.508

<sup>465</sup> Raşit Metel, a.g.e.127



### 7.6.5.1.1.10. Kıyı Gözetleme İstasyonları

Düşman gemilerinin hareketını takip ve tespit ederek, bunları nakliye gemilerine ve liman reislikleri kanalıyla bahriye dairesi ve nakliyatı bahriye komutanlıklarına bildirmekle görevli olan kıyı gözetleme istasyonları, deniz nakliyatının düşman etkisinden uzak kalarak yapılmasında büyük pay sahibi oldu. Kıyı gözetleme istasyonları, düşman gemilerinin takibinin yanı sıra, nakliye gemilerinin hareketleri hakkında ilgili komutanlıklara bilgi aktararak komutanlıkların, emirlerindeki gemilerin hareketlerinden daima haberdar olmalarını sağladı<sup>466</sup>. Değişik zamanlarda kurulan kıyı gözetleme istasyonları şunlardı:

- Bababurnu kıyı gözetleme istasyonu
- Amasra kıyı gözetleme istasyonu
- Kerempe kıyı gözetleme istasyonu
- İnceburun kıyı gözetleme istasyonu
- Sinop kıyı gözetleme istasyonu
- Papazburnu (Samsun) kıyı gözetleme istasyonu
- Kalemevkii (Giresun) kıyı gözetleme istasyonu
- Kemerburnu (Pazar) kıyı gözetleme istasyonu
- Absalah (Hopa) kıyı gözetleme istasyonu

### 7.6.5.1.1.11. Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi ve Ernis (Van) Tersanesi

Eğridir Gölü'nde nakliyatın temini maksadıyla teşkil edilen Eğridir Gölü Bahriye Müfrezesi, 1 nci Ordu emrinde teşekkül edildi. Kurtuluş savaşı süresince batı cephesine askeri birlik ve malzeme transferinde önemli rol oynadı. 1921 yılında Van'da kurulan tersane önemli bir faaliyet gösterememesi nedeniyle 1922 yılında lağvedildi.<sup>467</sup>

<sup>466</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.67

<sup>467</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.69

### 7.6.5.1.1.2. Samsun Deniz Harp Okulu

Milli hükümet emrine girmeleri nedeniyle eğitimleri eksik kalmış olan deniz teğmen ve harp okulu öğrencilerini yetiştirmek üzere 28 Mart 1921 tarihinde, sekiz teğmen ve bir harp okulu öğrencisi ile Samsun bahriye müfreze komutanlığı emrinde öğretime başladı. Okula, 9 Mayıs 1921 tarihinde İstanbul muaveneti bahriye heyetinden gelen 15 teğmen daha katıldı. Gemilerde duyulan subay ihtiyacını karşılamak üzere 1921 yılı Haziran ayının başından itibaren okuldaki öğrencilerin gemilere atandırılması dolayısıyla öğretime son verilen okul 25 Eylül 1921 tarihinde lağvedildi.<sup>468</sup>

### 7.6.5.1.2. Stratejik Savunma ve Deniz Ulaşımı

#### 7.6.5.1.2.1. Deniz Nakliyatının Başlaması

Mayıs 1920 başında Rusya ile yapılan anlaşma gereği Rusya'dan cephane ve silah nakliyatına başlandı, ancak düzenli taşıma faaliyetlerine 1921 yılından itibaren geçilebildi. Batum, Tuapse ve Novrosiski'den yüklenen silah, cephane ve malzeme, Trabzon'a getirildi, burada farklı gemilere aktarılmak suretiyle Samsun, İnebolu ve Akçakoca başta olmak üzere diğer limanlara gönderildi. Batum aynı zamanda, doğu cephesinden gönderilen silah ve cephane için de bir yükleme limanı oldu.. Yunan deniz kuvvetlerinin türk nakliyatını engellemek maksadıyla icra ettiği faaliyetlerin artması üzerine, nakliyatın önemli bir kısmı yüklerinin boşaltılması kolay olan ve gerektiğinde karaya çekilebilmesi mümkün olan küçük kayıklara yapılmaya başlandı. Gemiler kıyı seyri yaparak hareketlerini uğradıkları yerlerdeki düşman hakkında aldıkları bilgilere göre düzenledi. Bu dönemde gemilere, düşman eline geçilmesi muhtemel olduğu durumlarda, gerekirse gemiyi batırma yönünde emir verildi.

Gemilerin Trabzon'dan hareketleri, bunların varacağı limanlara, bahriye dairesine, sevkıyat ve nakliyat genel müdürlüğüne bildirildi; liman reislikleri de gelen gemilerin varış ve kalkış saatlerini Nakliyat-I Bahriye Komutanlıklarına haber verdi. Yunanlıların 26 Mart 1921 yılında Türk kıyılarını kapsayan resmi abluka

<sup>468</sup> Raşit Metel, a.g.e. s.129

ilanını 1922 yılından itibaren uygulamaya koyması, deniz nakliyatını tehdit etti. Abluka, daha çok batı Karadeniz’de etkisini hissettirdi. Sakarya– Keleş arasında tesis edilen abluka hattında bulunan Yunan yardımcı kruvazör, muhrip ve torpidobotları tarafından birçok gemi muayene edildi. Akdeniz’de de aynı şekilde kontrolleri artıran Yunan deniz kuvvetleri, Antalya civarında İngiliz ve Fransız gemileri dahil olmak üzere bütün gemileri aradı ve bu durum müttefikler arasında anlaşmazlıklara sebebiyet verdi.<sup>469</sup> Devam eden savaşa ve müttefikleri olan Yunanistan’ın resmen abluka ilan etmiş olmasına rağmen, her ulus kendi ekonomik ve ticari çıkarları etkilenince, abluhanın uygulanmasına müdahale etti ve abluhanın etkin şekilde uygulanması engel oldu.

Rus limanlarından yapılan nakliyatın yanında Türk limanları arasında da çeşitli nakliye faaliyetleri gerçekleşti. Askeri birlik, silah, cephane ve donatımdan ibaret olan bu nakliyatlarda Trabzon Nakliyatı Bahriye Komutanlığı emrindeki gemilerden başka, Seyrisefain (denizyolları) idaresinin gemilerinden ve kumpanya gemilerinden de faydalanıldı. Batı cephesinde İkinci İnönü Muharebesi’nin takviye edilmesi amacıyla, 3 üncü Kafkas tümeni tamamıyla 4 Nisan 1921 – 30 Nisan 1921 tarihleri arasında Akçayşehir’e (Akçakoca) taşındı. 3 üncü Kafkas tümeninin taşınmasında, Türk limanları arasında yapılan nakliyat çok önemli bir yer tuttu. Sakarya savaşlarının zaferle sonuçlanmasından sonra sevkiyat ve nakliyat genel müdürlüğünün 11 Eylül 1921 tarihli yazısında, düşman harp gemileri arasında cepheye silah ve cephane yetiştiren Trabzon nakliyatı bahriye komutanlığının bu zaferde büyük payı olduğu belirtildi ve bu faaliyetlerin devamının şiddetle lüzumlu olduğu ifade edildi.<sup>470</sup>

Muharebelerde ihtiyaç duyulan insan, silah, donatım, araç ve yiyecek maddelerinin sağlanmasındaki zorluklar karşısında, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa’nın TBMM’den almış olduğu yetkilere dayanarak 7–8 Ağustos 1921 tarihinde yayınladığı Tekalif-i Milliye emirlerinden sonra, 1921 yılı Eylül ayı başlarında sivil motorlar hakkında bir Tekalif-i Milliye emri çıkartıldı. Bu emir ile tekne sahipleri bir ay içerisinde ordu malzemelerini, vasıtalarının kabiliyeti nispetinde 100 millik bir

<sup>469</sup> Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi, s.11.

<sup>470</sup> Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi,a.g.c. s.13.



mesafeye parasız taşımaya mecbur edildi. Nakliyat süresince mürettebat ordü ambarları tarafından iâşe edildi ve akaryakıt ihtiyaçları askeri makamlar tarafından karşıladı. Akaryakıtın karşılanamadığı durumlarda parası ödendi. 18 Eylül 1921 tarihinde Milli Müdafaa vekaleti'nin çıkardığı bir emir ile askerlik hizmetlerini kayıkları ile yapmak isteyenlere bu konuda imkan sağlandı. Lozan anlaşmasına kadar takriben 40.000 ton harp malzemesi taşındı.<sup>471</sup> 1921 yılı içerisinde nakledilen toplam malzeme miktarı şöyledir<sup>472</sup>:

<u>Miktarı :</u>	<u>Malzemenin Cinsi :</u>
56 ad.	Çeşitli çapta top
54095 ad.	Tüfek
21265 ad.	Kasatura
49606 ad.	Sandık fişek
253633 ad.	Top cephanesi
5000 ad.	El bombası
470 ad.	Makinalı tüfek
2186 ad.	Tel örgü kesme makası
1200 ton	Çeşitli harp malzemesi
867 ton	Akaryakıt (bidonlar içinde)
175 sandık	Tıbbi malzeme
1673 ad.	Gaz maskesi
1206 ad.	Piyade kalkani
60 ad.	Süvari kilici
500 ton	Kömür

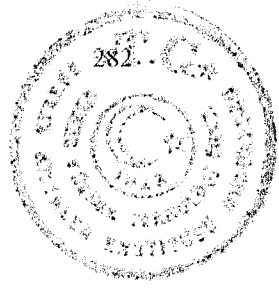
1922 yılı içerisinde nakledilen toplam malzeme miktarı<sup>473</sup>:

<u>Miktarı:</u>	<u>Malzeme Adı :</u>
3 ad.	150/45 mm top
1093 ton	Top Cephanesi
325 ad.	Mayın

<sup>471</sup> Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi.a.g.e. s.150 ve Ek-12.

<sup>472</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.72-73

<sup>473</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.73



19 ton	Askeri Eşya
78 ton	Çeşitli mühimmat
121 ton	El Bombası
12 ton	Telsiz Cihazı
4 ad.	Fransız Dağ Topu
484 ad.	Türk Esiri
23 ad.	Makinelî Tüfek
14455 ad.	Sümgü
1047 ad.	Avusturya tüfeği
94 ad.	Alman kasaturası
676 snd	Fişek
230 snd	150mm havan şarap.
464 snd	Uçak yedek parça
3346 ad.	Tüfek
22 ton	Piyade cephanesi
99 ton	Topçu malzemesi
636 ton	Piyade fişegi
22 ton	Fabrika aleti
7 ton	Barut
2 ad.	75 mm top
100 ad.	Eğer takımı
2 ad.	210mm obüs topu
62 ad.	M.t.yedek namlu
2423 ad.	Mavzer tüfeği
45 sandık	Avusturya t fiş.
169 ton	Benzin
14600 ad.	Russahra mermisi
22 ad.	Uçak

#### 7.6.5.1.2.2. Muavenet-İ Bahriye Grubunun Çalışmaları

Osmanlı donanmasının enterne edilmesini müteakip donanma mensubu bazı subaylar tarafından teşkil edilen Muavenet-i Bahriye grubu, kurtuluş savaşı süresince İstanbul'da faaliyetlerde bulundu. Muavenet-i Bahriye grubu, gemilerde ve karada

itilaf devletleri kontrol heyetlerinin faaliyetlerine rağmen Haliç Tersanesi, Anadolu Kavağı ve Zeytinburnu'ndaki ambarlardan geceleri gizlice kaçırdığı top, hafif silah, mayın, donatım araç ve gereçlerini sivil motorlarla Akçakoca, Ereğli, İnebolu, İzmit ve Samsun limanlarına sevk etti. Muavenet-i Bahriye grubu İstanbul felah grubu ile koordineli olarak çalıştı ve daha sonra Felah Grubu'na bağlandı.

İstanbul'dan milli orduya kaçırılan malzeme miktarı:

<u>Miktarı :</u>	<u>Malzeme Adı :</u>
88 adet	Çeşitli top
61247 adet	Tüfek
36765 adet	Süngü
532 adet	Ağır makineli tüfek
93 ton	Uçak malzemesi
4533 ton	Çeşitli cephane
6094 ton	Çeşitli akaryakıt
1400 ton	Çeşitli askeri malzeme

### **7.6.5.1.3. Taarruzi Harekat**

Kurtuluş savaşı süresince deniz nakliyatının yanı sıra, nakliye filosunun kapasitesini artırmak ve Yunan deniz kuvvetlerinin Karadeniz'deki faaliyetlerine manevi bir darbe indirmek maksadıyla Rus limanları ile İstanbul arasında nakliyat yapan Yunan ticaret gemilerine taarruz faaliyetlerinde bulunuldu.

#### **7.6.5.1.3.1. Enosis Şilebinin Ele Geçirilmesi**

Novrosiski Limanında onarımları bitmiş olan 1 ve 2 no'lu motor gambotlardan, bu limandan İstanbul'a hareket etmek üzere olan Enosis adlı bir Yunan şilebinin olduğu istihbar edilmesi üzerine, Trabzon Nakliyat-ı Bahriye Komutanı Binbaşı Fahri'ye bu şilebi ele geçirme görevi verildi. Hazırlanan harekât emri gereği, motor gambotların silah ve cephanelerinin 14 Mart 1922 tarihinde şahin vapuruyla Novrosiski'ye gönderilmesi ve bunların gizlice motor gambotlara yüklenerek saklanması sağlandı. Şüphe çekmemek maksadıyla Enosis şilebinden önce, 20 Nisan

1922 tarihinde liman çıkışı yapan motor gambotlar, gelincik limanına gelindiğinde 2 no'lu motor gambotta arıza çıktığı hissi uyandırarak gelincik limanına girdi. Mahalli memurlara, bir makine arızası nedeniyle limana sığınıldığı bildirildi ve makine tecrübeleri bahanesiyle her gün limandan çıkılıp novrosiski civarları gözetlendi. 24 Nisan'da limana silahlı bir Rus motorbotunun gelmesi nedeniyle, liman çıkışı yapıldı ve İndekapos koyuna girildi.

26 Nisan'da Enosis şilebinin Novrosiski'den çıkınca iki motor gambot takibe geçerek gemiye yaklaştı. Kıydan 35 mil açıkta (44° 17' N, 37° 18' E mevkinde) yapılan ihtar atışı neticesinde durdurulan gemiye bir silahlı müfreze gönderildi ve gemi ele geçirildi ve Hopa limanına intikal edildi. Burada geminin ele geçirildiği bahriye dairesine bildirildi ve alınan emir gereği 29 Nisan günü 59 Yunan, 9 Rus, 3 İtalyan, 1 İranlı, 1 İngiliz ve 1 Fransız yolcu ile 17 kişilik gemi personeli Rize'de mahalli hükümete teslim edildi.<sup>474</sup> Trabzon limanında törenle gemiye Türk bayrağı çekilerek gemiye "Trabzon" adı verildi. Trabzon gemisi, savaşın devamı süresince önemli nakliyat işlerinde çalıştırıldı, doğu cephesine silah, cephane ve uçak taşıdı.

Ele geçirilen geminin nakliye filosunun gücünü artırmasının yanı sıra, gemide bulunan çok miktarda altın ve gümüş eşya da devlet hazinesine kayda değer bir gelir sağladı. Geminin o günkü değeri 60.000 lira iken, gemide bulunan malzemelerin 500.000 lira değerinde olduğu tespit edildi.

Enosis gemisinin Karadeniz'de uluslararası sularda Türk motor gambotları tarafından ele geçirilmesine karşılık olarak Yunanlılar 7 Haziran 1922 tarihinde Samsun'a on gemilik bir filo gönderdi. Yunan hükümeti bu sırada Samsun limanında bulunan Amerikan muhribi USS Sands vasıtasıyla Türk hükümetine bir nota gönderdi. Verilen nota'da Samsun'da bulunan cephanelerin iade edilmesini istendi ve eğer öğleye kadar cevap verilmediği takdirde bombardımana başlanılacağı bildirildi. Bu nota üzerine hükümet merkezi ile irtibata geçilerek notaya cevaben Samsun'un açık bir şehir olduğu, devletler hukukuna göre bombardıman edilemeyeceği ve bu takdirde mesuliyetin Yunan hükümetine ait olduğu ve bombardımana karşılık verileceği bildirildi. Bunun üzerine USS Sands ve limanda

<sup>474</sup> Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi, a.g.e. s.13.

bulunan diğer iki yabancı ticaret gemisi birlikte liman dışına çıktı. Yunan gemileri tarafından Samsun limanı üç saat süreyle bombardıman edildi. Bu bombardıman neticesinde milli unsurlara çok önemli bir zayıflık gelmemesine rağmen, Samsun'da bulunan Ruslara ait petrol depoları, Amerika ve Hollanda'ya ait tütün depoları kısmen zarar gördü.<sup>475</sup>

USS Sands komutanının vermiş olduğu raporda 5000 kilo civarında tütünün ve altı ton Rus benzini, 9496 teneke Amerikan gazyağı ve 19800 teneke Rus gazyağının zayıflık olduğu bildirildi.<sup>476</sup>

Bunun üzerine Rusya itilaf devletlerine bir nota vererek Rus limanlarında bulunan bütün Yunan gemilerine el koydu. Aynı zamanda Yunanlıların hasmane davranışlarından itilaf devletlerinin sorumlu olacağını bildirdi. Yunanistan, ayrıca Amerika ve Hollanda'ya vermiş olduğu zararı da tazmin etmeye mecbur bırakıldı.

#### **7.6.5.1.3.2. Urania Şilebinin Ele Geçirilmesi**

22 Ağustos 1922 tarihinde Amasra Deniz Komutanlığı emrine verilen Gazal römorkörü, 1922 yılının Ekim ayından itibaren Sulina (Tuna ağzı) – Karadeniz boğazı hattı üzerinde karakol görevi icra etmeye başlamıştı. 4 Ekim 1922 tarihinde Amasra'dan ayrılan Gazal, 7 Ekim 1922 günü 42° 10' N ve 29° 20' E mevkiinde bandırasız bir şileple karşılaştı. Şilebin süratının Gazal'ın süratinden fazla olması ve gemiye yaklaşamayacağını anlaşıldığı üzerine görünür ve sesli işaretler marifetiyle gemiye kazazede süsü vermeyi başaran Gazal personeli, şilebin Gazal'a yönelip yaklaşmasını sağladı. Yaklaştığında Urania isimli bir Yunan ticaret gemisi olduğu tespit edilen gemiye, Gazal II. Komutanı Üsteğmen Sabri (Mengül) komutasında beş kişilik bir müfreze gönderilerek gemi ele geçirildi. En yakın liman olan Ereğli'ye getirilen gemi 8 Ekim günü Amasra'ya hareket etti ve burada Türk bayrağı çekilerek "Samsun" adını aldı. Ele geçirilen gemideki 2200 ton kereste ve 55 ton karpit Trabzon'a götürüldü.<sup>477</sup>

<sup>475</sup> Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi, a.g.e. s.107.

<sup>476</sup> Amerikan Gizli Belgeleri İle Türkiye'nin Kurtuluş Yılları, s.174.

<sup>477</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.74





Nakliye filosunun en büyük gemisi olan Samsun, kurtuluş savaşının sonuna kadar hizmet gördü ve barışın imzalanmasıyla birlikte denizyolları idaresine devredildi.

### **7.6.5.1.3.3. Pontus Çeteleri İle Mücadele**

Samsun Bahriye Müfrezesi kurulurken en önemli görevi Samsun şehrinin iç ve dış güvenliğinin sağlanması ve Pontus Rumlarının faaliyetlerine karşı gerekli tedbirlerinin alınması oldu. Samsun Bahriye Müfrezesi, Samsun yöresinde odaklanan Pontus hıyanetini karada ve denizde yapılan mücadeleler neticesinde durdurmayı başardı.

Denizde Pontus Rumları ile en önemli mücadeleyi Alemdar kurtarma gemisi verdi. Pontuscuları Rusya'ya kaçırmaya teşebbüs eden iki motor alemdar tarafından teslim alındı ve bunun neticesinde bölgedeki Pontus faaliyetleri büyük ölçüde engellendi.<sup>478</sup>

### **7.6.5.1.3.4. Yunan Helli Kruvazörünün Bombardıman Edilmesi**

Akdeniz'de karakol görevi icra eden Yunan Helli kruvazörü, Fethiye'ye sığınmak isteyen bir vapuru yakalamak üzere Fethiye limanına girmeye çalıştı. Fethiye'ye tesis edilen gözetleme istasyonu tarafından yedi burunlar istikametinden Yunan Helli kruvazörünün yaklaştığı rapor edildi. Helli kruvazörünün batarya menziline (2500 metre) girmesiyle birlikte Fethiye bataryası tarafından bombardımana başlandı. Ateşlenen 40 mermiden dokuzu isabet olarak kaydedilince Helli kruvazörü limandan uzaklaşmak zorunda kaldı. Daha sonra alınan bilgilere göre, kruvazörün II. komutanı da dahil olmak üzere toplam sekiz kişinin bombardıman neticesinde yaralandığı öğrenildi.<sup>479</sup>

<sup>478</sup> Melih Erenoğlu, a.g.c. s. 75-77

<sup>479</sup> Melih Erenoğlu, a.g.c. s. 78



#### 7.6.5.1.3.5. Deniz Hava Kuvveti Faaliyetleri

Şahin vapuru, Deniz Hava Kuvvetinin teşkil edilmesi maksadıyla Almanya'dan satın alınan ve Petersburg üzerinden Novrosiski'ye getirilen 22 adet tayyareyi yükleyerek Batum'a uğradı. Burada düşman hareketleri hakkında bilgi aldıktan sonra Trabzon'a intşkal etti. Almanya'dan satın alınan bu tayyarelerden oluşturulan Amasra'daki Bahri Tayyare İstasyonu'na İstanbul Boğazı çıkışı ve Batı Karadeniz yöresinde, müttefik gemilerinin hareketlerini izleme ve bu suretle Anadolu kıyılarında yapılan nakliye faaliyetlerinin düzenlenmesinde yardımcı olma görevi verildi. 1921 yılının sonlarında kurulmasına başlanılan Amasra Bahri Tayyare İstasyonu'nun tamamlanması ve Karadeniz'de görev uçuşlarına başlaması 1922 yılının ortasını buldu ve bu tarihten itibaren bu istasyon çok yararlı keşif uçuşları yaparak istihbarat bilgileri sağladı.<sup>480</sup>

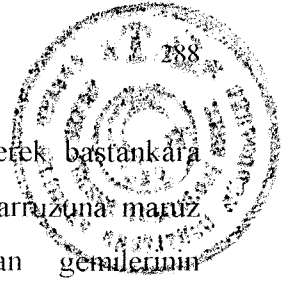
#### 7.6.5.1.3.6. Rüsumat 4 No'lu Vapurun Batması

1920 yılı ortasından Ekim 1921 başına kadar nakliyat işlerinde büyük faydası görülen Rüsumat 4 no'lu gemi gerek bu bakımdan gerekse Kurtuluş Savaşı süresince kaybedilen tek gemi olması açısından büyük öneme sahiptir.

4 no'lu Rüsumat vapuru 19 Temmuz 1921 tarihinde ordu önlerinde demirli bulunduğu esnada panter sınıfı bir Yunan muhribinin ve yardımcı kruvazörünün liman önünde bir motoru muayene ettiğini tespit edince süratle demir aldı. Müteakiben düşman tarafından muayeneye fırsat vermemek için gemi karaya oturtuldu ve gemiye su alınarak geminin baş tarafında bir yangın çıkarıldı. Müteakiben geminin durumunu gören Yunan gemileri muayeneye ihtiyaç duymayarak doğuya doğru seyrine devam etti. Yunan gemilerinin ayrılmasından sonra gemideki yangın söndürüldü ve gemi tekrar yüzdürülerek onarım maksadıyla Batum'a gönderildi.

Onarımdan sonra gemi nakliyat faaliyetleri esnasında Samsun'nda yükünü boşalttıktan sonra 30 Eylül 1921 tarihinde Görele burnu batısında düşman muhrip ve

<sup>480</sup> Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi, a.g.c. s.110.



yardımcı kruvazörüyle karşılaştı. Bunun üzerine hemen kıyıya dönerek başkâna ederek batılmaya başlandı. Müteakiben düşman gemilerinin top taarruzuna maruz kalan gemide personele gemiyi terk emri verildi. Düşman gemilerinin uzaklaşmasından sonra tecrübe römorkörü geminin kurtarılması maksadıyla görevlendirildi ancak 14 Ekim’de düşman gemileri Rüşumat’ı 40 dakika süreyle tekrar top ateşine tutmuş ve bu durum karşısında kurtarılmaya ümidi kalmayan gemi Karadeniz sularına gömüldü.<sup>481</sup>

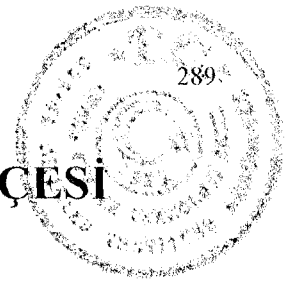
Sonuç olarak Kurtuluş Savaşı’nda icra edilen Türk deniz harekâtı düşman kuvvetlerine büyük zayıflık vermemesine rağmen, sağlamış olduğu lojistik destek sayesinde savaşın idamesinde ve zaferle neticelenmesinde büyük rol oynadı. Nakliye gemilerinin izlemiş oldukları harekât tarzı, kıyı gözetleme istasyonlarının sağlamış olduğu istihbarat raporları ve liman reisliklerinin gemilerin hareketlerini koordineli bir şekilde titizlikle takip etmeleri, Kurtuluş Savaşı’nda icra edilen deniz hareketinde minimum zayıflık verilmesine neden oldu.

Kurtuluş Savaşı süresince deniz harekâtının önemini göz ardı etmeyen Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk, Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin 1923 yılı çalışmalarını açan nutkunda, düşüncelerini şu şekilde ifade etti:<sup>482</sup>

*“Vaktiyle deniz örgütü, depoları ve deniz üslerinin ve inşaat tezgâhlarının İstanbul’a sıkıştırılması büyük sakıncalar ortaya çıkarmış ve denizcilerimiz bu sakıncaya ve düşmanın yaptığı ablukaya rağmen İstiklal Savaşı’nda, malik oldukları ufak teknelerle harikalar göstererek büyük hizmetler yapmışlardır.”*

<sup>481</sup> Melih Erenoğlu, a.g.e. s.78-79

<sup>482</sup> Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, a.g.e. cilt:4, s.624



## 8. TÜRK TERSANELERİNİN TARİHÇESİ

### 8.1. Osmanlı İmparatorluğu Öncesi Ve İmparatorluk Dönemi

Türk Ulusunun denizcilikle tanışması, 1071 yılında Malazgirt Zaferinden sonra Anadolu'ya yayılarak kuzeyde Sinop'a, güneyde Alanya'ya, batıda İzmir'e ulaşmalarıyla başladı. 1081 yılında İzmir'e ulaşan Çakabey İzmir çevresinde müstakil bir beylik kurarak bölgedeki eski tersanelerden istifade ile ilk Türk Deniz Filosunu oluşturdu.

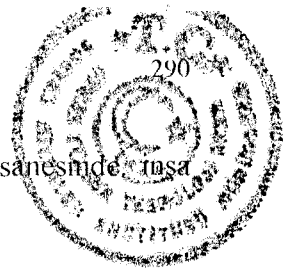
Daha sonra Selçuklular, Akdeniz'de Antalya, Alanya limanları ile Karadeniz'de Sinop limanını kullanmaya başladılar. Bu limanları yabancı deniz filolarından korumak için ortaya çıkan ihtiyaçla 1150 yıllarında kendi savaş gemilerini inşa etmek amacıyla tersaneler kurdular.

İlk Türk Tersanesi olarak Alanya Tersanesi, ikinci olarak da Sinop Tersanesi tarih yaprakları arasında yerini aldı.

Selçuklulardan sonraki beylikler döneminde Venedikliler, Cenevizliler ve Bizanslılara karşı deniz savaşlarında kullanılan gemilerin Ege sahillerinde kurulan küçük tersanelerde inşa edildiği bilinmektedir.

Söğüt Bölgesine yerleşmiş olan Osmanlı Beyliği zaman içerisinde devlet haline dönüşerek Marmara kıyılarına ve denize ulaştı. Bu süreçte ilk tersane, Karesi Beyliği'nden getirilen ustalarla Karamürsel'de kuruldu ve yeni gemiler inşa ettirildi. Karamürsel'deki tersaneye ilaveten Edincik ve İzmit'te de küçük çaplı iki tersane daha kuruldu.

Karesi Beyliği'nin Osmanlı Devletine katılmasından sonra Çanakkale ve çevresine yayılan Osmanlılar, 1354 yılında Rumeli'ye geçerek Trakya'da ilerlediler ve Gelibolu'da bir deniz üssü ile bir tersane kurdular. 1390 yılında kurulan Gelibolu Tersanesi, inşa ettiği bir çok gemi ile o devrin önemli tersaneleri arasında ün yaptı.



İstanbul'un fethinde kullanılan gemilerden bir çoğu Gelibolu Tersanesinde inşa edildi.

İstanbul'un fethinden sonra Haliç'te bir tersane inşasına karar verilerek İstanbul'da ilk tersane tesisleri 1455 yılında Kadırga semtinde kuruldu. 1462 yılında Kasımpaşa sırtlarında gemi inşa tezgahları kurulması kararı alındı ve halen Camialtı ve Taşkızak tersaneleri adıyla anılan tersaneler 1463 yılında faaliyete geçti.

İstanbul Tersanesi adıyla faaliyete geçen bu tersane, zaman içinde çeşitli gelişmelere sahne oldu. Akdeniz'i hükümranlığı altına altına tutan Osmanlı Donanmasının gemileri bu tersanenin taş havuzlarında inşa edildi.

Haliç'te kurulu İstanbul Tersanesi, 16. yüzyılda dünyanın en büyük tersanesi olarak tarih literatüründe yerini aldı.

1874 yılında ilk çelik tekne gemi inşa edildi, müteakiben 1886 yılında ilk denizaltının montaj olarak inşası gerçekleşti.

Yine Osmanlı sınırları içersinde ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda Rusçuk, Süveyş ve Birecik tersaneleri kuruldu, ayrıca İzmit'ten Trabzon'a, Kefe'ye Batum'a, Gelibolu'dan İzmir'e ve Alanya'ya, İskenderiye'den Tunus'a kadar bir çok tersane ile donanmaya hizmet verdi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun çöküş döneminin başlamasıyla birlikte tersanecilik faaliyetleri durma noktasına geldi, ardı ardına yaşanan Türk-Yunan savaşı, Balkan Savaşları ve sonrasında, I. Dünya savaşından sonra İstanbul'un işgal edilmesi ile işgal kuvvetleri tarafından tersanelerimiz tahrip edilerek kullanılmayacak duruma getirildi. Osmanlı İmparatorluğu döneminde Devlete ait 86 adet tersane olduğu bilinmekte olup önemlileri şunlardır:<sup>483</sup>

<sup>483</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul, 1965 s.142-152. Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 2002 Kasımpaşa/İstanbul s.II-6-3, Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi a.g.e. c.1, s.212

### 8.1.1. İznikmid (İzmit) Tersanesi

Osmanlılar tarafından çok önceleri de tersane bulunan İznikmid (İzmit) ve civarında elverişli ormanların mevcudiyeti her dönemde gemi inşasını teşvik etti. Birçok yazar ve bölgeden geçen seyyahlar İzmit Körfezi'nden başlayan "ağaç denizi"nden bahsetmektedir. İlk Türk Tersanesi, İmaret Camii'nin de banisi olan Defterdar Abdüsselam tarafından, kendi malı olan araziyi bu işe tahsis etmek sureti ile 1530 yılında inşa ettirildi. İznikmid Tersanesi, gemi tezgahları ve kereste mahzenleri olan bir tersane idi. Şile ve Gebze'ye ait avarız gelirlerinden sağlanan İznikmid Tersane gelirleri, 1539-1940 yıllarında 100.000 akçe olup, bunun 23.982 akçesi gemi tamiri ve malzemelerin temini için harcandı. İznikmid Tersanesi'nde zaruret olduğu zamanlarda büyük gemiler de inşa edilmekteydi. Nitekim 1650'de bütün imparatorluk tersane ve tezgahlarında 30 Kalyon inşasına teşebbüs edildiğinde 2 Kalyonun İznikmid'de yapılması planlandı. Ayrıca Kalyata, Firkete, İşkampoye İznikmid'de inşa edilen gemi çeşitlerinden idi.

Hünkar Sarayı yakınında bulunan İznikmid Tersanesi'nin eski şekli kesin olarak bilinmemekle birlikte, Köprülüler devrinde kısmen genişletildiği ve zaman zaman tamir geçirdiği tespit edilmektedir. 1766 yılındaki depremde büyük hasar gören tersane, uzun süre terk edilmiş durumda kaldı. III.Selim döneminde Kaptan-ı Derya Hüseyin Paşa, uzun süre İzmit'de kalarak bu tersaneyi yeniden inşa ettirdi. 1838 yılında II.Mahmut devrinde büyük ölçüde genişletildi. Çevre duvarları yaptırılarak, kuzeye bakan saltanat kapısına "Bildilazımdır yaptırmak..." diye başlayan 1838 tarihli kitabe kondu. Tersane buharlı gemi döneminde de görevine devam etti.

19ncu yüzyıl başlarında İzmit'de gemiler kurulur, bunlar tekne halinde İstanbul'a getirilerek burada donatılırdı. 1831 yılında Taşra Tersaneleri Talimatnamesi çıkarılarak gemilerin resimlerine göre yapılması esasları düzenlendi. Faaliyeti fazla olan Tersaneler; Rodos, Girit, İzmit, Gemlik ve Sinop Tersaneleri idi.

İzmit Tersanesi'nde 1828 yılında 40 toplu Muin-i Rahmet, 1836 yılında 96 toplu Fethiye, 1834 yılında Teşvikiye gemileri yapıldı. Dış tersanelerde yapılan gemilerin topları ve donatımı İstanbul Tersanesi'nde ikmal ediliyordu.

Daha önceki dönemlerde olduğu gibi, 1834 yılında da tersaneye lüzumlu kereste için ormanlar gezilerek uygun kerestelerin cins ve miktarını belirten haritaları yapıldı. Gemi inşası için ayrılan ağaçlara kurşun plakalar kondu.

1842 yılında İzmit Tersanesi'nde Mühendis Mahmut Efendi ve Mimar Musa Kalfa 96 toplu Fevziye gemisini, Mühendis Ali Efendi ile Mimar Tanaş Kalfa 40 toplu Fevzi Rahmar Fırkateyni'ni inşa ettiler. Aynı tersanede Peyk-i Ticaret vapuru yapıldı. Marmara'daki Gemlik ve İzmit Tersaneleri faal idi. Sultan Abdülaziz zamanında yapılan tamirine dair 1863 tarihli şair Saffeti tarafından yazıldı 12 mısralık kitabesi vardı. 1864 yılında 15 Korvet ve nakliye gemisi yapıldı. 1874 yılında İzmit Tersanesi'nde birkaç Fırkateyn birden denize indirildi. Abdülaziz döneminde İzmit Tersanesi Donanma'ya toplam olarak 23 gemi inşa ederek verdi. 1892 yılında İzmit Tersanesi'nde Mudanya vapuru yapıldı. İki sene sonra aynı tersanede İdare-i Mahsusa hesabına bir araba vapuru inşasına başlandı. İzmit Tersanesi 1908 yılında Bahriye Nezareti kuruluşunda kıyı teşkilatı içinde yer almakla birlikte, 1905 yılında tersane faaliyetleri durdu. 1912 yılında Değirmendere civarında tersane için keşifler yapılmışsa da netice alınmadı.<sup>484</sup>

### 8.1.2. Gelibolu Tersanesi

Gelibolu, Bizans devrinde de bir deniz üssü idi. Düzenli ve büyük ilk Osmanlı Tersanesi Gelibolu'da inşa edildi. 1390 yılında Yıldırım Bayezit devrinde başlayan inşaat sırasında şehrin harap olan dış kalesi yıkılarak, bir tepe üzerinde bulunan iç kalesi takviye edildi. Gemilerin barınması için iç içe iki havuzdan müteşekkil suni liman temizlendi ve gerektiğinde zincirle kapatılabilen limanın ağzına, muhafaza maksadıyla iki de kule yapıldı. Bu limanla birlikte yapılan gemi inşa tezgâhları, malzeme muhafaza depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için sahile yakın çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthaneleri ile Gelibolu Tersanesi tam teşekküllü bir devlet tersanesi halini aldı. I.Bayezit, bütün bunları gerçekleştirmekle, Çanakkale Boğazı üzerinde tam bir kontrol kurmayı planlıyordu.

<sup>484</sup> Yusuf Çam, Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II, Gnkur. Basımevi, Ankara, 2001, s.23

Gelibolu Tersanesi'nin bir deniz üssü olmasından sonra İznikmid, Karamürsel ve Edincik gibi diğer tersanelerdeki gemiler de Gelibolu'ya nakledildi. Nitekim 1403 yılında Gelibolu Tersanesi'nde mevcut gemi sayısı 40'a çıktı.

İstanbul'un fethiyle Galata'da yeni bir tersane inşa edilmesine rağmen, Gelibolu Tersanesi Yavuz Selim devrinin sonlarına kadar önemini muhafaza etti. Gelibolu ise, Kapudan-ı Deryalar'ın ikamet mahalli ve 1533 yılında Cezair-i Bahr-i Sefid Eyaleti'nin merkez sancağı (paşa livası) oldu.

Kuruluşundan itibaren Gelibolu Tersanesi'nin faaliyetlerini tam olarak takip etmek mümkün olmamakla beraber, XV. yüzyılın sonlarına ait iki harc-ı hassa defterinden istifade ile bu mevzua kısmen ışık tutabilmektedir. Bu defterlere göre, 1496-1498 yılları arasında Gelibolu Tersanesi'nde 20 Kadırğa, 5 kalyata inşa edildi ve 19 kadırğa da tamir edilmiştir.

XV. yüzyıl sonlarında Gelibolu Tersanesi'nde yoğun bir faaliyet vardı. Ancak takriben 30 yıl kadar sonra, 1527 yılında durum oldukça farklı hale geldi. İstanbul'daki tersanenin ön plana çıkması sebebiyle Gelibolu Tersanesi'nde gemi inşasına rastlanmamaktadır. Daha sonraki senelerde ise, ihtiyaç üzerine gemi inşasına devam edildi. 1571 yılındaki İnebahtı mağlubiyetinden sonra 14 gemi inşa edildi.

1526 yılında 30 havuzu bulunan Gelibolu Tersanesi, 1565, 1702 ve 1766 yıllarında olduğu gibi zaman zaman tamir gördü. 1766 yılında Gelibolu Tersanesi'nde, limanın bir tarafında 12, diğer tarafında 3 olmak üzere 15 göz bulunmaktaydı<sup>485</sup>.

### 8.1.3. Sinop Tersanesi

Sinop, Karadeniz kıyısındaki tek tabi liman olması ve gemi inşası için gerekli kaynaklara sahip olması nedeniyle tersane için ideal bir yerdi. Başta kereste olmak üzere kendir, zift, üstüpü, Sinop ve civarından temin edilmekteydi. Sinop

<sup>485</sup> İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1992, s.97



ormanlarındaki kerestenin tasarrufu Tersane-i Amire'nin inhisarı altında olup, çoğu Sinop'taki gemi inşaatında kullanılmakta, bir kısmı da İstanbul'a gönderilmekteydi.

Osmanlı İmparatorluğu, Sinop'taki tersaneyi Candaroğulları'ndan aldı ve XVI-XVII. yüzyıllarda ihtiyacı olan birçok harp gemisini burada yaptırdı. Sinop Tersanesi'nde inşa edilen gemiler arasında 1566 yılında 15 Kadirga, 1571 yılında 15 Kadirga, 1601 yılında 10 Kadirga, 1609 yılında Başarda ve Kadirga, 1628 yılında 2 Kadirga, 1630-1634 yılında 2 Kadirga, 1656 yılında 4 Kalyon ve 3 Kadirga, 1657 yılında 4 Kadirga, 1696 yılında 2 Kalyon ve 1697 yılında 20 Kalyata bulunuyordu<sup>486</sup>.

İnşa edilen gemi çeşit ve miktarlarından Sinop Tersanesi'nin Galata ve Gelibolu'dan sonra üçüncü büyük tersane olduğu anlaşılmaktadır.

#### 8.1.4. Tersane-İ Amire (İstanbul Tersanesi)

Osmanlı Devleti'nin kuruluşuyla teşekkül eden ve sonraları devletin genişlemesine paralel olarak esaslı bir teşkilata kavuşan Osmanlı Donanması'nın merkez üssü Tersane-i Amire (İstanbul Tersanesi) idi.

XVI. yüzyıla kadar Donanmanın ihtiyacı olan gemiler, ekseriyetle Gelibolu'da inşa edildikleri halde, devrin kaynaklarında Gelibolu için tersane tabirine rastlanmadığı gibi İstanbul'un fethinden sonra mevcut olan Galata için de bu tabir zikredilmemiştir<sup>487</sup>.

Osmanlılarda Tersane kelimesi, gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı bir müessese için kullanıldığı gibi, XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar gemilerin inşa edildiği gözler manasına da kullanıldı.

Gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı bir müessese olarak ilk tersane tabiri, 1527 yılında Galata Tersanesi için zikredildi. Bu tersaneye Tersane-i Amire 1552 yılından sonra denmeye başladı.

<sup>486</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s. II-6-3

<sup>487</sup> Yusuf ÇAM, a.g.c. s.26

Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra, bir müddet Kadırga Limanı tersane olarak kullanıldı, daha sonraları Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi inşa edildi. Bu tersanenin müstemilatı arasında sadece bir Mescid ve Divanhane bulunuyordu. Yeni tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmesi maksadıyla İstanbul'a İmparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkarlar getirildi.

XV. yüzyılın sonlarına ait resimlerde, Galata Surlarının yukarısında, Kasımpaşa Koyu önündeki Kadırgalardan başka, karada yapılmakta olan veya kalafatlanan Kadırgalar yer almakta, Haliç'de Kadırga ve Kalyonlar görülmektedir. Bundan Galata Tersanesi'nin bir merkez olarak gelişmeye başladığını anlamak mümkündür.

Osmanlı Donanması'nın gelişmesi için gemi inşasına önem veren II. Beyazıt devrindeki birkaç ilave istisna edilecek olursa, Yavuz Sultan Selim'in saltanatına kadar tersanede büyük bir değişiklik yapılmadı. Karadaki galibiyetleri yanında, denizde de güçlü olmayı isteyen Yavuz Sultan Selim, Vezir-i Azamı Piri Mehmet Paşa'nın gayretleriyle tersane ve donanma işlerine ehemmiyet verdi. 300 göz bulunması tasarlanan ve Galata'dan Kağıthane Deresi'ne kadar olan yerde Cafer Kapudan'ın nezaretinde başlayan tersane inşası, 1515 yılında tamamlandı. Bu inşaatda her göz için 50.000 akçe tahsis edilerek 150 Çektiri yapılması emredildi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar Donanmanın inşai ve idari merkezi merkez üssü görevini yürütecek olan Galata (Haliç, İstanbul) Tersanesi kurulmuş oldu<sup>488</sup>.

Yavuz Sultan Selim devrinde başlayan bu faaliyet, Kanuni Sultan Süleyman'ın saltanatında da sürdü ve Rodos seferi hazırlıkları burada tamamlandı.

1515 yılından itibaren tersane faaliyetlerinin Gelibolu'dan İstanbul'a intikaliyle merkezi üs haline gelen Galata Tersanesi'nin gelişmesini ve bünyesindeki gemi inşa faaliyetlerinin inkişafını tespit edebilmek, bu müesseseye ait mevcut muhasebe defterleriyle mümkün olmaktadır.

<sup>488</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, g.c. s.III-1-2

Muhasebe defterlerinden anlaşıldığına göre, 1527-1531 yılları arasında Galata Tersanesi'nde her yıl gemi inşa faaliyetleri devam etti. Bu yıllar arasında en fazla gemi 1530 yılında inşa edildi. 24 Kadirga yeniden yapılmış, 8 Kadirga da tamir edildi. Beş yıl zarfında inşa edilen Kadirga sayısı 44, tamir edilen ise 32 adettir. Ancak, Başardalar'da yeniden inşa görülmediği gibi, 1527-1528 yıllarında sadece 8 adet tamir gemi edildi.<sup>489</sup>

Takriben 60 yıl sonra ise, inşa ve tamir olunan gemi miktarlarında farklılıklar meydana geldi. 1585 yılında inşa ve tamir edilen Başarda sayısı 23, Kadirga sayısı ise 37'dir.<sup>490</sup>

Fatih'in İstanbul'u fethiyle temelleri atılan Galata Tersanesi, önceleri Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret iken, II. Bayezit ve Yavuz Sultan Selim devrinde yapılan ilavelerle Galata'dan Kağıthane'ye kadar genişletildi. Kanuni devrinde ise, teşkilatlı bir tersane olarak Osmanlı Bahriyesi'nin merkez üssü haline geldi. Gemi inşa gözleri, mahzenleri, karhaneleri, odaları, zindan ve idari binaları ile Akdeniz ülkeleri içinde en büyük ve faal bir tersane olan Tersane-i Amire, bu özellikleri ile XVI. Ve XVII. yüzyılda yegâne rakibi sayılan Venedik Tersanesi ile benzerlik arz ediyordu.<sup>491</sup>

Osmanlı topraklarının büyük bir kısmının denizlerle çevrili olmasının tabii sonucu olarak Gelibolu, Sinop, İznikmid, Süveyş, Basra, Samsun ve Kefken gibi sahillerde kurulan tersaneleri ile, Birecik ve Rusçuk gibi nehir tersaneleri, Tersane-i Amire'ye bağlı olarak faaliyet göstermişlerdi.

Tersane-i Amire'de inşa edilen gemi çeşitleri içinde Mavna hariç, diğerleri Batı menşelidir ve gelişmelerinde bilhassa Venedikliler'in tesiri olmuştur. Kürekli ve Yelkenli olarak ikiye ayrılabilen Osmanlı Donanması'ndaki gemiler, ayrıca harp ve nakliyede kullanılmalarına göre de gruplandırılmaktaydılar.

<sup>489</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, a.g.e. s.142-152

<sup>490</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, a.g.e. s.142-152

<sup>491</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, a.g.e. s.142-152

Uzun yıllar devam eden Girit Seferi, Osmanlı gemi teknolojisinde yapılması gereken bazı değişiklikleri beraberinde getirdi. Bu seferler sırasında kendi kadırgalarının venedik Kalyonları karşısında hafif kaldığını gören Osmanlılar, Kalyon inşasına hız verdiler ve 1650 yılında 30 Kalyon gibi büyük bir gemi inşa faaliyetine başladılar.

Osmanlılar gemi faaliyetlerini sürdürürken, lüzumlu malzeme ve mühimmatı elde etmekte hiçbir güçlük çekmiyorlardı. İmparatorluğun mühimmat kaynakları bir donanmanın muhafazasını devam ettirmek için yeterli idi. Bu sebeple, Tersane-i Amire'nin ihtiyacı olan hiçbir mal ithal edilmediği gibi, imal edilen bazı mallar, bilhassa kalitesi dolayısıyla çok aranan yelken bezi ihraç bile ediliyordu.

XVII. yüzyılda, diğer müesseseler gibi Tersane-i Amire de, bu dönemde o yüzyıla ait bazı değişikliklere uğradı, ancak bu hiçbir zaman köklü ve temel sayılabilecek mahiyette olmadı. Bununla beraber, kürekle hareket eden kadırgaların XVII. yüzyılın sonlarına doğru yerini yelkenle hareket eden Kalyonlara bırakmasını önemli bir gelişme olarak kabul etmek gerekir. Bu yüzyılda, zaman zaman ehliyetsiz Kaptan-ı Deryaların idaresi altında mağlubiyete uğrayan Osmanlı Donanması, bazen eski dönemini hatırlatacak zaferler kazandı. Girit'in fethi ile de İmparatorluk topraklarına stratejik özelliği olan yeni bir ada katıldı.

Osmanlı Bahriyesi'nin yeniden canlanması ve teşkilatını güçlendirmesi, asrın sonlarında Kaptan-ı Derya olan Mezemorta Hüseyin Paşa'nın gayretleriyle gerçekleşti. Onun tarafından hazırlanan ve vefatından bir buçuk ay sonra ilan edilen 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile Osmanlı Bahriyesi tekrar düzenlendi. Avrupa'da harp gemiciliği bakımından kaydedilen gelişmeler takip edilmeye çalışıldı, çektiri dönemi kapatılarak yelkenli gemilerden oluşan donanmalar teşkil edildi ve kalyon dönemi denilen yeni dönem başlatıldı.

### **8.1.5. Süveyş Tersanesi**

Osmanlılar, Mısır'ın fethinden çok önceleri, Kızıldeniz'e gelen portekizlilere karşı Memluk Donanması'na yardım maksadıyla, Süveyş'de donanma inşasına başladı. Daha 1513 yılında bir osmanlı denizcisi olan Selman Reis'in nezareti altında

inşası tamamlanan 20 gemi, Memluk Sultanı Kansu Gavri'nin huzurunda denize indirildi.

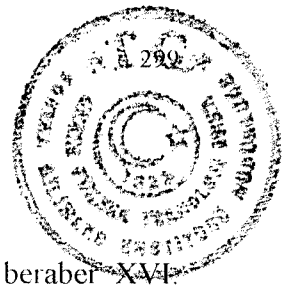
1517 yılında Mısır'ın fethiyle Kızıldeniz ve bilhassa Hicaz'ın muhafazasını Osmanlılar tarafından sağlanınca, 1526 yılında Yemen, 1538 yılında Aden zaptedilerek bölgede kontrol tesis edilmeye çalışıldı ve Süveyş Kapudanlığı ile Tersanesi, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu için bir donanma üssü haline getirildi.

1525 yılında Kızıldeniz'de bulunan Osmanlı Donanması'nın mevcudu; 6 Başarda, 8 Kadırğa ve 3 Kalyata idi. 1530-1531 yıllarında Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa kumandasında Yemen ve Hint sularındaki Portekizliler ile savaşmak maksadıyla Süveyş Tersanesi'nde 30'u Kadırğa olmak üzere 80 gemi inşa edildi.

Hadım Süleyman Paşa'nın 1538 yılında başlayan Hint Seferi ile, Osmanlıların Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki deniz faaliyetleri giderek arttı ve ihtiyaç olan Donanma Süveyş Tersanesi'nde inşa edildi. Burada daimi bir donanma bulundurulmaya başlandı. Nitekim, 1561 yılında 25 gemi, 1567 yılında 5 Kadırğa, 1577 yılında 4 Kalyata, 1586 yılında 20 Kadırğa inşa, 1637-1638'de mevcut gemiler tamir edildi, 1699-1700 yıllarında Haremeyn'e zahire nakli için 3 Kalyon inşasına başlandı.

Süveyş Tersanesi'nde inşa olunacak gemiler için lüzumlu kereste, demir, çivi, çuka, yelken bezi vs. malzemeler Tersane-i Amire mahzenlerinden veya o civardan temin ediliyordu. Tersande çalıştırılacak ustalar da İstanbul'dan gönderilmekteydi.

Süveyş Tersanesi'ni Memluk Devleti'nden alan Osmanlılar, burada Akdeniz tipi gemiler inşa ettiler. Bu tersanedeki gemi inşa faaliyetleri, sefer seneleriyle alakalı olarak bazen artmakta, bazen ise bir tersane mevcudiyetinden şüphe ettirecek derecede azalmakta idi.



### 8.1.6. Birecik Tersanesi

Birecik Tersanesi'nin kuruluş tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber XVI. yüzyılın ilk yarısında faaliyette olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim 1552 yılında bir sandal inşa edilen Birecik tersanesi'nde 1571 yılında 250'si asker, 150'si zahire gemisi olarak 400 gemi inşa edildi. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda da Birecik'de gemi yapımına devam edildi. Mesela, 1699-1700 yıllarında 60 Firkate, 1734 yılında 20 Firkate, 1745 yılında 124 gemi yapıldı.<sup>492</sup>

Birecik, gemi inşası için lüzumlu çivi ve kereste malzemelerinin bulunduğu bölgelere yakın olduğundan Süveyş Tersanesi'nde olduğu gibi İstanbul'dan malzeme gönderilmesine ihtiyaç kalmıyordu. Kereste Maraş, Malatya, Behisni, Antep, Kahta ve civarındaki ormanlardan temin ediliyor, kesildikten sonra at, deve, öküz ve katır gibi hayvanlara ve arabalara yüklenerek Birecik'e naklediliyordu. Demir ise Adana eyaletinden develerle getirtiliyordu. Mimar, marangoz gibi sanatkarlar ise İstanbul'dan gönderiliyordu.

### 8.1.7. Basra Tersanesi

Mısır'ın fethiyle (1517) Süveyş Tersanesi'ne sahip olan ve Kızıldeniz ile Hint Okyanusu'na açılan Osmanlılar, 1538'de Basra'yı alarak yeni bir liman ve üs elde ettiler. XVI. yüzyılda Basra Tersanesi ile birlikte ihdas edilen Kapudanlık, XVII. yüzyılda da Basra Kapudanlığı olarak mevcudiyetini devam ettirdi.

1563 yılında Basra Tersanesi'ni gezen Portekizli bir seyyah, burada yeni yapılmış 5 Kadırğa bulunduğunu, ayrıca Kalyon tipli gemiler gördüğünü belirtmektedir. Yine Basra Tersanesi'nde 1571 yılında 5 Kalyata inşa edildi, 1573 yılında is 15 kadirganın tamir yapıldı<sup>493</sup>.

<sup>492</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.c. s.III-1-4

<sup>493</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi a.g.c. s.III-1-5

Basra Tersanesi'nde inşa edilen gemilere lüzumlu kereste, Birecik için olduğu gibi Maraş, Behisni, Antep, Kahta vs. bölgelerden sağlanmakta ve Fırat Nehri vasıtasıyla Basra'ya nakledilmekteydi.



### **8.1.8. Rusçuk Tersanesi**

Osmanlı Devleti'nin Macaristan'ı fethi ile, Tuna'da bir donanma vücuda getirildi ve Rusçuk Tersanesi'nde de Tuna için kullanılan Kalyata, Firkate, Şayka ve Üstü açık gibi gemiler yanında muhafaza maksadıyla Aktarma, Şalope ve Kırlangıç gemileri inşa edilmeye başlandı.

Rusçuk sahilindeki tersane, Tuna'daki gemilerin kışladıkları emin bir mahal olduğu gibi, aynı zamanda Tuna Donanması'nın inşası ve tamiri hususunda Tersane-i Amire'nin bir kısım vazifesini üzerine almaktaydı.

XVI. ve XVII. yüzyıllarda Rusçuk tersanesi faaliyetlerine devam etti, 1565 yılında 15 gemi, 1690-1691 yıllarında 100 Firkate'den bir kısmı burada inşa edildi.

### **8.1.9. Samsun Tersanesi**

Sinop'dan sonra Karadeniz'in en fazla gemi inşa edilen ve bilhassa kendir teli dokunan tersanesi Samsun idi. 1572 yılında 5 Kadirga, 1601-1602 yıllarında 7 kadirga, 1650 yılında Kalyon, 1655-1656 yıllarında 2 kalyon, 2 Kadirga, 1656-1657 yıllarında 4 kadirga ve 1703 yılında bir Firkate inşa edildi.

### **8.1.10. Kefken Tersanesi**

İnşa edilen gemi miktarından, Kefken Tersanesi'nde de büyük bir faaliyet olduğu anlaşılmaktadır. İnebahtı'nın akabinde 1572 yılında 15 kadirga, 1703 yılında 2 Firkate inşa edildi.

### 8.1.11. Gemi İnşa Tezgâhları

Bilhassa büyük hazırlıkların yapıldığı harp yıllarında, Tersane Amire ve diğer tersaneler haricindeki gemi inşa tezgâhlarında da ihtiyaç olan gemilerin inşasına çalışılmaktaydı. Ancak, buradaki faaliyetler de, yine Tersane-i Amire'nin kontrolünde gerçekleşmekte idi. Bunun için gemiler bu tezgâhlarda tekne halinde inşa edildikten sonra teçhiz ve silahla donatılması işleri için Tersane-i Amire'ye getirilmekteydi.

XVI. yüzyılda İnebahtı mağlubiyetinin akabinde, XVII. Yüzyılda ise uzun yıllar devam eden Girit seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verildi. Yazılmış olan hükümlerden, Rumeli ve Anadolu'da 50'şer adet olmak üzere 100 geminin yeniden inşa edildiği öğrenilmektedir. Bu dönemde Tersane-i Amire'de inşa edilen gemi sayısının 134 olduğu düşünülecek olursa, Tersane-i Amire haricindeki inşa faaliyetlerinin de toplam gemi sayısı içinde büyük payı olduğu anlaşılır. Yine 1703 yılında Karadeniz'in muhafazası için sadece Karadeniz sahillerinde 40'ı Anadolu, 40'ı Rumeli tarafında olmak üzere 80 firkate inşa edildi.<sup>494</sup>

XVIII. yüzyılın başlarına kadar Karadeniz sahillerinde 44, Tuna Nehri üzerinde 6, Marmara ve Akdeniz sahillerinde 15 olmak üzere toplam 65 gemi tezgâhı kuruldu.<sup>495</sup>

<sup>494</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1992, s.177

<sup>495</sup> İdris Bostan, a.g.c. s.178-179



## 9. TÜRKLERİN KULLANMIŞ OLDUĞU GEMİ TİPLERİ



Türkler, Anadolu'ya yerleşmeye başladıktan (1071) kısa bir süre sonra, İzmir civarını ele geçiren Çaka Bey inşa ettirdiği 40 gemiden oluşan donanmasıyla, deniz seferlerine başladı. Daha eski devirlerde türklerin Hazar Denizi ile Baykal Gölü'nde gemicilikle uğraştıkları hakkındaki bilgiler, Timur'un Yıldırım Beyazıt'a söylediği rivayet edilen, “*Sizin ceddiniz gemicilerdir.*” cümlesine dayandırılır.<sup>495</sup>

Selçuklular, ele geçirdikleri Anadolu Yarımadası'nın coğrafi şartlarının bir gereği olarak Alanya ve Sinop tersanelerinde gemi yaparak denizlerde türk sancağını dalgalandırdılar.

Onların ardından denizcilik geleneğini, Ege sahillerinde hüküm süren Türkmen Beylikleri devam ettirdi. Özellikle türk denizcilik tarihinde önemli bir yeri olan Aydınolu Umur Bey zamanında denizcilik önemli mesafe katetti. Diğer beyliklerden Karesi, Saruhan, Mentese ve Candaroğulları'nın da hâkim oldukları bölgelerde çeşitli türde gemiler inşa edirek denizlerde bayrak gösterdi. Bunları, Rumeli'ye yerleştikten sonra kurdukları Gelibolu Tersanesi'nde geliştirilen donanma ile Osmanlılar takip etti.<sup>496</sup>

Osmanlı kaynakları ve arşiv belgeleri gemi karşılığında Arapça “sefine” (çoğulu sūfūn, sefayin) ve Farsça “keşti” (çoğulu keştiha) kelimelerinin yaygın biçimde kullanıldığını göstermektedir. Zamanla ilerleyen Osmanlı gemiciliği, XV. yüzyılın ilk yarısında bir deniz akıncılığı görünümünde iken, İstanbul'un fethinden sonra Kadirga ve Haliç Tersanesi'ndeki faaliyetler sonunda ve tecrübe kazanan kaptanlar sayesinde, savaş stratejisine sahip gerçek bir denizciliğe dönüştü. İstanbul kuşatması sırasında irili ufaklı 400 civarında gemiden oluşan Osmanlı Donanması giderek faaliyet sahasını genişletti.<sup>497</sup>

<sup>495</sup> Çev. Galip Üstün *Türklerin Tarihi Büyük Okyanus'tan Akdeniz'e 2000 Yıl*. s.391

<sup>496</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.e. s.II-7-3

<sup>497</sup> Ali İhsan Gencer; *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, a.g.e. s.224

II. Beyazıt devrinde büyük çapta harp gemilerinin inşası ile açık deniz filosunun temeli atıldı. Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman devirlerinde İstanbul'daki Haliç Tersanesi genişletilerek aynı anda 150 kadar geminin yapılmasına imkan verecek şekilde donatıldı. Gerek Barbaros Hayreddin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı sırasında gerekse daha sonra gelen kaptan-ı deryalar döneminde Osmanlı donanması gelişerek Akdeniz ve Karadeniz dışında Hint Denizi'nde de faaliyet göstermeye başladı.

Cumhuriyet'ten önceki Türk deniz tarihinde gemiciliğin gelişmesini üç ayrı dönemde incelemek gerekir. Birinci dönem, İmparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden "Kürekli Gemiler" Dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden "Yelkenli Gemiler" Dönemi, üçüncüsü de İmparatorluğun yıkılışına kadar süren "Buharlı Gemiler" Dönemidir.<sup>498</sup> Cumhuriyet tarihine de Modern Gemiler devri diyebiliriz.

**Kürekli Gemiler:** Birinci dönemin başlıca gemilerini, en önemlisi Kadırga olan Çektiri (Çektirme) tipi gemiler teşkil ediyordu. Bu döneme özellikle, Osmanlı gemi teknolojisine kendi bilgi ve becerilerini ilave eden Barbaros Hayreddin Paşa damgasını vurdu. Esas itibarıyla Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan Osmanlılar, Barbaros Hayreddin Paşa ile birlikte bazı değişiklikler yaptı. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olmakla kalmadılar, savaşlarda zapt ettikleri İspanyol Kalyonlarını, Napoli Kadırgalarını ve çeşitli denizci milletlere ait büyük ticaret Barçalarını ayrıntıları ile inceleyerek gemi onarım ve inşası konularında da uzmanlaştı.<sup>499</sup> Barbaros, Çektirilerin en etkili savaş tekneleri olduğu kanaatindeydi. Çünkü yelkenli büyük gemiler rüzgâr estiğinde daha hızlı yol alsalar bile Akdeniz'de yaz mevsiminin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesi sebebiyle hayli zaman adeta hareketsiz kalıyorlardı. Yine bu gemiler, kürek ağırlıklı kadırgalar gibi koylarda ve küçük limanlarda kullanılmaya pek elverişli değildi; savaş sırasında da hızlı hareket edip düşmanı sıkıştırıyordu. Bu sebeple XVII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı Donanmasının bel kemiğini Çektiri sınıfı gemiler teşkil etti.

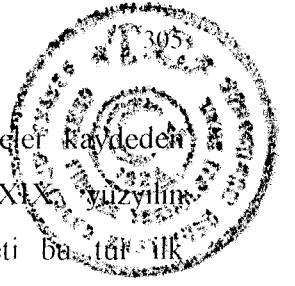
<sup>498</sup> Afif Büyüktuğrul ; Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,a.g.e. Cilt IV, s.566

<sup>499</sup> Afif Büyüktuğrul; Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması,a.g.e. Cilt IV, s.567

**Yelkenli Gemiler:** İkinci dönemin en önemli gemisi adı çeşitli denizcilik tabirlerinde yer alan Kalyon'du. Özellikle Girit Seferleri sırasında (1645-1669) venediklilerin karşısında hafif kalan kadırgaların yerine Kalyon yapımına ağırlık verildi. Ancak 1650 yılında 30 tanesinin inşası için teşebbüste bulunulduysa da başarı sağlanamadı. Sadrazam Melek Ahmet Paşa'nın 1651 yılında yaptırdığı 45m. uzunluğundaki Kalyon suya indirilirken yan yattı ve aldığı su ile batarak kullanılamaz hale geldi. Öte yandan Kalyonların kullanılması da sorun çıkartıyor, görevli gemicilerin yeterince beceri kazanamamış olmaları sebebiyle pek başarı elde edilemiyordu. Bunun üzerine Sadrazam Fazıl Ahmet Paşa tekrar kadırgaya dönülmesi emrini verdi. Fakat onun arkasından sadrazam olan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa zamanında bu gemilerden 10 adedinin yapımı gerçekleştirildi ve Osmanlı Bahriyesi yeniden kalyon düzenine geçti. XVII. yüzyılın sonunda kadırga yapımının çok azalmasına karşılık Kalyon inşasına hız verildi ve XVIII. yüzyılda üç ambarlı büyük kalyonlar ortaya çıktı. Kalyonculuğun gelişmesiyle Osmanlı Donanması Çeşme yenilgisine (1770) kadar Akdeniz hakimiyetini elinde tuttu.<sup>500</sup> Hatta 1707 yılında Akdeniz'e açılan Canım Hoca Mehmed Kapudan, emrindeki 20 kalyonla İspanya ve Mayorka taralarına kadar gitti ve bu arada iki İtalyan kalesini ele geçirerek tahrip etti. 1710 yılında Karadeniz'e gönderilen birçoğu kalyon 360 gemiden oluşan donanma Ruslar'a karşı önemli bir güç teşkil etti. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru yapım tekniklerinin değişmesi üzerine Avrupa standartlarına uygun gemi ihtiyacı kendini hissettirmeye başladı. Fransa'dan getirilen gemi inşa mühendisi Brun ve beraberindekiler, Osmanlı Bahriyesini modernleştirmek ve uzman yetiştirmek için çaba gösterdiler. Bu dönemde birçok kalyon, firkateyn ve korvet türü gemi inşa edildi. Gemilerin tamirinde faydalanılmak amacıyla Avrupa'daki tersanelerde olduğu gibi Haliç Tersanesi'nde de havuzlar inşa edildi. İsveçli Mühendis Rhode ve ekibinin 1797-1800 yıllarında yaptığı büyük havuz, yalnız donanmadaki gemilerin bakımına tahsis edildi. Bu gelişmelerde Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın büyük gayretleri oldu.

**Buharlı Gemiler:** Vapur (Vapeur) kelimesi Fransızca'da "buharlı makine" anlamına gelmektedir. Daha sonra bu makinelerin kullanıldığı gemilere de "vapur" denildi. Buharlı gemilerin (vapurların) donanmaya kazandırılmasıyla üçüncü safhayı

<sup>500</sup> Afif Büyüktuğrul; Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, a.g.e. cilt IV. s. 569



teşkil eden yeni bir dönem başladı. Sanayi alanında önemli gelişmeler kaydeden Avrupalılar ve özellikle İngilizler buharlı gemileri icat ederek XIX. yüzyılın başlarında deniz kuvvetlerinde kullanmaya başladı. Osmanlı Devleti bu tür ilk gemiyi 1827 yılında İngiltere’den satın aldı. Sürat adı verilen gemiye halk “Buğu Gemisi” diyordu.<sup>501</sup> II. Mahmud bu gemiyle 1829 Şubatı’nda Tekirdağ’a kadar bir seyahat yaptı. 1827 yılındaki Navarin yenilgisi yelkenli gemilerin son savaşı oldu. 1830 yılından itibaren Osmanlı gemi inşa teknolojisinde Amerikalı uzmanlar ön plana çıktılar. Amerikalı mühendis Rhodes’in planlarına göre Haliç Tersanesi’nde inşa edilen harp gemileri Türk denizcileri tarafından çok beğenildi. İlk Osmanlı buharlı gemisi olan Eser-i Hayr, 1837 yılında Mimar Rhodes tarafından Aynalıkavak’ta yapıldı ve Tanzimat Fermanı ile birlikte bu tür gemiler yavaş yavaş yelkenlilerin yerini almaya başladı.<sup>502</sup> Kısa sürede sayıları on sekizi bulan vapurların makineleri ve hatta çarkçı ve makinistleri dışarıdan getirtildi. En önemlileri Mecidiye, Taif ve Eser-i Cedid olan bu gemiler daha çok deniz ticareti ve posta işleriyle, asker ve eşya taşımada kullanıldı.<sup>503</sup> Kırım Savaşı’ndan (1853-1856) sonra ise yine buharlı gemiler gibi daha çok dışarıdan zırhlı gemiler satın alındı.

## 9.1. Gemi Çeşitleri

Türk tarihinde özellikle Osmanlı döneminde kullanılan gemilerin başlıcaları aşağıdadır. Osmanlı gemilerine verilen isimler ve anlamları ise Ek-2’de dir.

### 9.1.1. Kalyon Tipi Gemiler

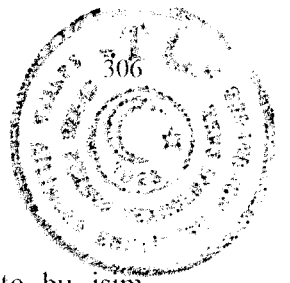
Kalyon tipi gemiler, “Kalyon, Firkateyn, Korvet, Burton, Barça, Agribar, Ateş Gemisi, Şalope, Brik, Uskuna, Şehtiye” adlarını taşımaktaydı.<sup>504</sup>

<sup>501</sup> Ali İhsan Gencer; Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları. s.227

<sup>502</sup> Afif Büyüktuğrul ; Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması. a.g.c.Cilt IV, s.560

<sup>503</sup> Fuat Canım, a.g.c. s.443

<sup>504</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı.a.g.c. s.456



### 9.1.1.1. Kalyon

Genel anlamda bütün yelkenli gemilere Kalyon denilmekle birlikte bu isim aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılıyordu. Kalyonlar, XV. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar kısmen taşımacılıkta ve genellikle de savaş gemisi olarak donanmada yer aldı. İlk büyük kalyonlar, II. Beyezid döneminde, Kemal Reis tarafından iki adet yapıldı. Bunlar, o zamanki adıyla Göke/Göge denilen 2500 ton ağırlığında, kürekli ve özellikle yelkenle hareket eden İspanyol tipi büyük bordalı gemilerdi.<sup>505</sup> En gelişmiş kalyonlar ise Girit Seferi sırasında kullanılmıştır. Kalyonların 43-59 zira (33-45 m.) uzunluğunda olanlarına “İki Ambarlı”, “Kapak” veya “Karaka” deniliyordu. Bunların her iki bordasında yarısı güvertelerde, yarısı top ambarı denilen orta katta olmak üzere iki sıra top vardı ve sayıları 80-110 arasında değişiyordu; mürettebatı ise savaşçılar dahil 800 kişi kadardı. “Üç Ambarlı” denilen büyük tipler 59-64 zira (45-49 m.) uzunluğundaydı ve sayıları 110-120 arasında değişen topları iki sıra halinde diziliyordu. Bunların en büyüğü olan Mahmudiye kalyonundaki mürettebat sayısı 1815 yılında 1207’ye çıktı. Bir kalyonda kullanılan yelken çeşitleri arasında “mayıstra, tirinkete, mancana, gabya, babafingo, cıadora ve albotra” sayılabilir.<sup>506</sup> Yeni inşa edilen bir kalyon denize indirilirken mersaim yapılır; Sadrazam, Şeyhülislam ve Kaptan Paşa’nın da iştirak ettiği bu merasimde hil’atler dağıtılırdı.

### 9.1.1.2. Firkateyn

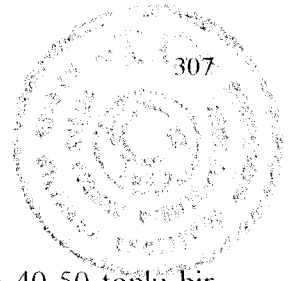
Firkateynler üç direkli yelkenlilerdir. Uzunluğu 45-55 zira (34-42m.) arasında değişir, güverte ve top ambarlarında çift sıralı dizilmiş olan topların sayısı 70’i bulurdu.

### 9.1.1.3. Korvet

Korvet, üç direkli, iki veya üç ambarı ve sadece güvertesine dizilmiş 20-30 topu bulunan daha küçük boyda bir savaş gemisiydi.

<sup>505</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.c. s.228

<sup>506</sup> Ali İhsan Gencer; a.g.c. s.230



#### **9.1.1.4. Burton**

Burton, XVII. yüzyılın ortalarına doğru kullanılmaya başlanan 40-50 toplu bir savaş gemisiydi; sefer sırasında erzak ve asker naklinde de çalıştırılırdı.

#### **9.1.1.5. Barça**

Barça, altı düz, iki ve üç direkli bir yelkenli gemi idi. Kalyondan küçük olan Barça, ticaret ve savaş gemisi olarak kullanılıyordu. XV. yüzyıl sonlarına ait bir barçada 83 top bulunmaktaydı.

#### **9.1.1.6. Uskuna**

Uskuna iki direkli ve 16 toplu bir hücum gemisidir.

#### **9.1.1.7. Angibar**

Uskuna, aslındak bir nakliye gemisidir. Ancak XV. yüzyılda toplarının bulunduğu bilinmekte, bu durum, en azından o dönemde savaş gemisi olarak da görev yaptığını göstermektedir.

#### **9.1.1.8. Ateş Gemisi**

Ateş gemisi, düşman gemilerini yakmak için kullanılan yanıcı ve patlayıcı maddelerle dolu küçük bir gemi çeşidiydi. Düşmanın üzerine yelken ve kürek yardımıyla hızla sevk edilir, hedefe yaklaşıldığında ise ateşe verilerek sandallarla yanından uzaklaştırıldı. Günümüz mayın silahının en ilkel halidir.

#### **9.1.1.9. Şalope**

Şalope, küçük ve ambarsız gemilerden olup haberleşmede kullanılırdı. Ayrıca mahalli adlarla anılan yelkenli sınıfına girebilecek çeşitli küçük tekneler de

bulunuyordu. Bunların arasında özellikle ticari maksatla kullanılan Çirnik, Sakoleva, Volik, Martiko, Pulaka ve Golet sayılabilir.

Osmanlı Donanmasındaki gemilerin yapımında kullanılan malzemeler daha çok kereste, funda, demir, katran, yağ, reçine, bal mumu, kendir, ispavlü, üstüpü, kirpas ve keneviçeden oluşuyor; bunların önemli bir kısmı avarız karşılığında reayaya ocaklık olarak yüklenmek, bir kısmı da piyasadan satın alınmak suretiyle temin ediliyordu. Gemi inşasında kullanılan keresteler, gerek ağaç cinsi gerekse gemi iskeletinde kullanıldığı yere göre çeşitli adlar alıyordu. Bu şekilde bir kadirga veya başarda'da kullanılan keresteler doksan civarında farklı ad taşıyordu.

### 9.1.2. Çektiri

Kürek veya hem kürek hem de yelkenle yürütülen gemi sınıfının genel adı "çektiri"dir. Bunlarda yardımcı hareket elemanı olarak üçgen biçiminde (trinkete), büyük, aşırma bir yelken kullanılmaktaydı. Ayrıca bazı çektirilerin civadralarına flok yelkeni açılmaktaydı.

Kürekle yürütülen gemilerde, kürekçilerin oturduğu, sıra veya kalın tahtaya oturarak denmektedir. Kürekçiler, oturakların herbirinde sağlı sollu biçimde oturarak kürek çekerler. Bir çektirinin oturağındaki iki kürek arasına "manka" veya "manga" denmekte olup, buralara gemiye alınan savaşı erler otururlardı. Kürek çekme işi genellikle "forsa" denilen tutsaklara yaptırılırdı. Forsalar kaçmamaları için, ayaklarından güverteye çakılı biçimde tutulurlardı. Türkler, savaş gemilerinde, forsa yerine, olabildiğince savaşı er kullanmayı yeğlemişlerdir. Çünkü, tutsak kürekçiler savaş veya çatışma durumunda, olanak buldukça başkaldırır veya olay çıkarırlardı.<sup>507</sup>

Kürekçilerin başında bir vardiyacı bulunur, bu vardiyacının veya onun emrindeki denizcinin üfleyerek çaldığı silistre ile kürek çekmenin uyumu ve hızı düzenlenir, birlik sağlanırdı.

<sup>507</sup> S.Sırı Altıer, *Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri Ve Türk Korsanları*, Boğaziçi Yayınları, s.361

Çektirilerin sınıflandırılması “Oturak” ve “kürekçi” sayısına göre yapılır ve adlandırılır. Ancak, Çektirilerin sınıflandırılmasında farklı görüşler vardır.

Örneğin Hüsnü Tengüz’ün çektiri sınıflandırması şu şekildedir. Küçükten büyüğe doğru 19 tür çektiri bulunmaktadır. Bunların 10-13 oturaklılarına *çekele*; 14-16 oturaklılarına *kırlangıç*; 16-18 oturaklılarına *firkate*; 19-24 oturaklılarına *kalite*; 25 oturaklısına *kadırga* ve 26 ile daha çok oturaklısına da *başlarda* denmektedir<sup>508</sup>.

Katip Çelebi ise Çektirileri şu şekilde sınıflandırmıştır. Herbir küreği ikişer-üçer adam çektiği On oturaktan onyediyeye varıncaya kadar olan çektiriye *firkate*, Onsekiz-ondokuz oturaklı çektiriye *pergende*, Ondokuzdan yirmidörde kadar olana *kalite* denir. Her küreğini dört adam çektiği Yirmibeş oturaklı çektiriye ise *kadırga* denir. Yirmialtı oturaktan otuzaltı oturağa kadar olan çektiri *başlarda*’dır.<sup>509</sup>

Osmanlı İmparatorluğu’nda, çektiriler “İnce Donanma” ve “Büyük Donanma” diye de ikiye ayrılmıştır. Karadeniz, Adalar Denizi ve Akdeniz’de görev yapan deniz gücüne *Büyük Donanma*, büyük nehirlerde ve özel hizmet yapan deniz gücüne de İnce Donanma gemileri denmekteydi.<sup>510</sup>

İnce Donanma gemileri arasında Kalyata ve Firkate’den başka Karamürsel, Şayka, İşkampoye, Üstü Açık, Kelek, Aktarma, Çekeleve, Celiyye, Kancabaş, Palaşkerme, At Gemisi, Top Gemisi, Taş Gemisi, Borazan Gemisi, Geç Gemisi, Tombaz, Meleske, Çamlıca, Şahitur, Kırlangıç, Uçurma, Çete Kayığı, Ateş Kayığı, Menzil Kayığı, Dolap Kayığı, Funda Kayığı, Sandal ve Filika gibi gemi ve kayıklar yer alıyordu.<sup>511</sup>

### 9.1.3. Kadırga

Emir Çakabey devrinden XVII. yüzyılın sonlarına kadarki savaş gemilerinin

<sup>508</sup> Hüsnü Tengüz, Eski Osmanlı Harp Gemileri, s.176

<sup>509</sup> Katip Çelebi, Tuhfetü’l Kibar fi Esfari’l Bihar, s.235.

<sup>510</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.e. s.III-3-1.

<sup>511</sup> Hüsnü Tengüz, a.g.e. s. 177





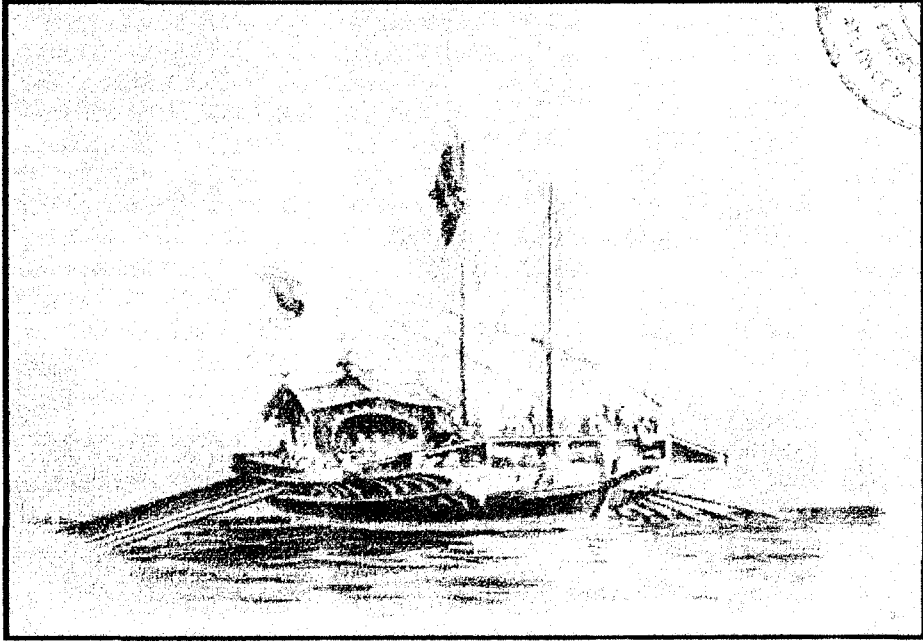
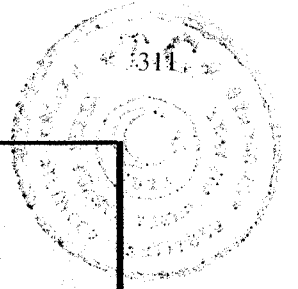
en çok kullanılanı ve asıl vurucu gücü teşkil eden gemiler kadirgalar idi. İki bodoslaması arası 41-42m. olan bu gemiler gayet uzun ve ensiz, hemen hemen su seviyesinde denecek kadar alçak, kıçları başlarına oranla daha yüksek ve baş bodoslamaları omurgalarına dikey inen çok hızlı ve kıvrak hareketli bir tekneye sahiptiler. Baş ve kıçlarında etrafi halatlarla çevrili küçük birer yarım güverte bulunur ve buralarda kaptanlar ile savaşılar dururdu.<sup>512</sup>

Bir Kadirgada 25 oturak, 49 kürek vardı ve her küreği 4-5 kişi çekerdi. Mürettebat; 100 savaşçı, 196 kürekçi, 20 halatçı, iki dümençi, bir yelken ve iki kürek tamircisi, iki kalafatçı, iki marangoz, iki gümi (komi, hizmetkâr) ve hepsine kumanda eden, harita ve pusulayı kullanan reis olmak üzere yaklaşık 330 kişiden meydana geliyordu. Bir Kadirgaya malzeme olarak üç yelken, iki tente, beş lenger, 6500-7000 kg. halat ve toplar için mermi olarak yeterince yuvarlak verilirdi.<sup>513</sup> XV. yüzyılın sonlarında her gemide bir büyük topla dört darpzen ve sekiz prangı topu var iken, daha sonraları biri başta, ikisi yanlarda üç top bulunuyordu. Kadirganın üç yelkeninden büyüğüne “can kurtaran” denilirdi ve kumda gemiyi yukarı kaldırmak için kullanılırdı. Bu yelken Kaptan-ı Derya Çelebi Ali Paşa zamanında kaldırıldı. Orta yelken fırtınada açılırdı. Tirinkete ise devamlı kullanılırdı. XVII. yüzyılın başlarında bir Kadirganın maliyeti 236.500 akçeye ulaşıyordu.<sup>514</sup>

<sup>512</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, a.g.e. s.III-3-2

<sup>513</sup> Hüsnü Tengüz, a.g.e. s.178-179.

<sup>514</sup> Afif Büyüktuğrul ; Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, a.g.e.Cilt IV, s. 588



Şekil-9.1. Türk Kadırgası

#### 9.1.4. Baştarda

Kadırgadan daha büyük olup 57-72 zira (43-55 m.) boyunda ve 26-36 oturaklı idi; her küreğinde 5-7 kürekçi bulunuyordu. 2 kısa direği bulunan bu gemilerin her bir direğine de uzun bir seren üstüne açılan büyük alanlı üçgen biçiminde, yarım latin donanımlı bir yelken çekilirdi. Bu gemilerin her küreğini 7 kürekçi çeker ve her kürekçi mangasının arasında üç savaşçı bulunurdu. Toplam mürettebatı ise 500'ü kürekçi, 216'sı savaşçı ve gerisi gemici, topçu ve diğer hizmetliler olmak üzere 800'e ulaşıyordu. Baştardalar orta ve yarım sınıf olarak iki sınıfa ayrılırlardı. 26 oturaklı yarım baştardaların boyu 43m; paşaların bindiği paşa baştardaların boyu ise 53-55 m idi. 17. yüzyıldan başlayarak karpuz kıçlı olarak yapılmaya başlanan baştardalarda toplam 24 top bulunurdu. Baştardenin baş ve kıçında bulunan toplar ağır toplardı.

Tersane Kethüdası ve tersane emini sefere çıktıklarında bu tür gemilere binerlerdi. Bunların en büyükleri Kaptan Paşaya aitti ve adına "Paşa Baştardası" deniyordu. Kıç kamaralarının üzerinde biri ortada, ikisi köşelerde üç fener yakılır ve geceleri bununla geminin amiral gemisi olduğu belli edilirdi. Paşa Baştardasının baş tarafında üç top, yanlarında daha küçük çaplı dört veya beş top vardı. Padişah için

inşa edilen nisbeten süslü ve tekne, direk, kürek ve yelkenleri yeşile boyalı olanlara “Baştarda-i Hümayun” veya “Hünkar Baştardası” deniliyordu. Bunların yeşile boyanmasının sebebi saltanat sancağının yeşil rengine uydurulması idi.<sup>515</sup>

### 9.1.5. Karamürsel

Türklerin Marmara Denizi’nde ilk kullandıkları gemilerdir. Bunlar genellikle İstanbul ile Marmara kıyılarında işleyen bir buçuk direkli, sivri üçgen yelkenli, güvertesiz küçük teknelerdir. Değişik şekillerde büyük tipleri de yapılan karamürseler, genellikle yakın mesafelerde çalıştırılır, zorunlu hallerde tahıl veya kereste nakli için Mısır’a kadar gitmelerine izin verilirdi. Venediklilerden örnek alınarak yapılan ve hem kürek hem de yelkenle giden bu gemilerin kendi içinde de birkaç türe ayrıldığı belirtilmektedir.<sup>516</sup>

### 9.1.6. Uçurma

İnce donanma gemilerinin arasında yer alan uçurma, en küçük ve en hızlı bir kayıktır.

### 9.1.7. Varna Beş Çifteleri

İnce Donanma’nın en küçük kayıklarından biridir. Özellikle Ruslar tarafından “Ateş Kayığı” olarak kullanılan bu kayıkların asıl adı “Barloto”dur.<sup>517</sup>

### 9.1.8. Çamlıca

Tuna ve Fırat nehirlerinde nakliye işlerinde kullanılan gemilerdir. Avusturyalıların da kullandığı bu tekneleri Osmanlılar 18. yüzyılda, İstanbul Tersanesi’nde geliştirerek 19,04m. uzunluğunda, yeni tür Çamlıcalar yapmıştır.

<sup>515</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı; a.g.e. s.455

<sup>516</sup> Hayati Tezel, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi,a.g.e. C I, s.598

<sup>517</sup> Ahmet Rasim; Denize Ait Tarihi Makalat. s.49.

### 9.1.9. Aktarma

Tuna'da koruma görevi yapan nehir tekneleridir. İnce Donanma'nın yelkenli ve kürekli küçük tür gemilerindendir. Tuna kıyılarının korunmasının yanı sıra ana donanmaya da eşlik ederlerdi. Deniz savaşlarında ele geçirilen ve bir utku simgesi olarak yedekte çekilerek üsse getirilen teknelere de "*Aktarma*" denirdi.<sup>518</sup>

### 9.1.10. Üstüaçık

Tuna Nehri'nde taşımacılık amacıyla kullanılan nehir gemilerindendir. Bir dümencisi ile sekiz kürekçisi bulunurdu. Uzunçarşılı, bunların Tuna'nın pek çok iskelesinde bulunduğunu ve 18. yüzyılda sayılarının yüzü bulunduğunu yazmaktadır.<sup>519</sup>

### 9.1.11. Çete Kayığı

İç sularda, dar geçitlerde ve nehirlerde kullanılan çektiri türü bir İnce Donanma gemisidir. Top ve cephane taşımakta kullanılan bu gemiler genellikle kürekle, rüzgârlı havalarda ise tek direği üzerine donatılmış aşırma yelkenle seyrederdilerdi.<sup>520</sup>

### 9.1.12. Brolik

Yelkenle ve kürekle yürütülen İnce Donanma çektirilerindendir. Karinasının düz olması ve az su çekmesi nedeniyle sığ yerlere kadar sokulabilmeleri ve nehirlerdeki manevra yeteneği en belirgin özelliklerini oluşturmaktadır. Sürekli gemi personeli dışında yedi de savaşçı levent ağırlardı.

### 9.1.13. Celliye

Kızıldeniz'de sığ sularda kullanılan, dümen yerinden tek kürekle idare edilen

<sup>518</sup> Hüsnü Tengüz., a.g.e. s.180

<sup>519</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı; a.g.e. s.456

<sup>520</sup> Hüsnü Tengüz., a.g.e. s.180-181



İnce Donanma'nın çekirdeği türü gemileridir .

#### 9.1.14. Kütük (Orta Kayık)

Bugünkü mavnalardan küçük, altları oldukça düz döşekli yapılmış, sığ sularda ve çıkarma harekâtında kullanılan tek kürekli, yüksek üçgen yelkenli gemilerdir. İçleri döşemeli, başları kalkık ve içeriye bükülmüştür. Halk arasında yelkenlerine "hasır yelken"de denmektedir. Ayanuk, Abana, Bartın ve Zonguldak yörelerinde odun, kömür, kum ve meyve taşımada yakın zamanlara kadar kullanılmıştır.<sup>521</sup>

#### 9.1.15. At Kayığı

I. Murat döneminde ve sonraları Gelibolu-Lapseki ile İstanbul-Üsküdar arasında at, öteki binek hayvanları ile yük hayvanlarının taşınmasında kullanılan küçük mavnalar biçimindeki büyük kayıklardır. Sintineleri üzerindeki kalın ve düz ağaçtan yapılmış döşeme oldukça yüksektir. Baş ve kıçlarında, taşınan hayvanların kaymamaları için, taban enine olarak sağlam ağaç parçalar çakılmıştır. Baş ve kıç bodoslamalar su kesiminden yükseldikçe genişleyerek düzleşir, böylelikle teknenin baş ve kıç tarafından yanaşması sağlanırdı. Gerek taşıyacakları yükün ağırlığı, gerek akıntılı yerlerde kullanılmaları nedeniyle 10-12 kürekle yürütülmüş olmaları akla yakındır. Bu kayıklarda acemi oğlanları çalıştırılmıştır.<sup>522</sup>

#### 9.1.16. Kancabaş (Gagabaş)

Başı kancaya benzediği için bu adı almış, kıyılarda ve nehirlerde kullanılan İnce Donanma gemilerindendir. 13 çifte kürekle yürütülürdü.

#### 9.1.17. Şayka (Çayka)

İnce Donanma'nın altı düz büyük kayıklarındandır. 20-50 arasında savaşçı alırlardı. Türk şaykaları kıyı koruma görevlerinde kullanılırlardı. Genellikle Ozi,

<sup>521</sup> Selim S. Altın; a.g.e. s.362

<sup>522</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı; a.g.e. s.456

Dinyeper ve Tuna nehirlerinde kullanıldı. Kazakların da kullandığı bu çektirilerde üç adet top bulunurdu. Hayati Tezel, Evliya Çelebi'nin, Zarbona adıyla Şayka cinsinden olan bir gemiden söz ettiğine değinerek; "Evliya Çelebi'nin *Zarbona* dediği Karamürsel kayıkları tertibinde (düzeninde) olup eskiden Karadeniz'in Rumeli sahillerinden İstanbul'a zahire getiren bu Zebun denilen kayıklar olmalıdır." biçiminde bir açıklamada bulunmuştur<sup>523</sup>.

### 9.1.18. İşkampavya (İşkampoye)

10 ya da 12 çifte kürekle çekilen şalupa yelkenli çektirmelerdir. Karaya asker taşımada, gemilere erzak ve levazım götürmede kullanıldığı gibi, haberci gemisi olarak da kullanıldı. Ayrıca gemilerin su gereksinimini karşılamak üzere sarnıç gibi doldurularak başka bir işkampavya yedeğinde gemi bordasına kadar çekilerek su ikmali yapılmada da kullanıldı.<sup>524</sup> Günümüz donanmalarında da kullanılan işkampavyalardan, bugün personel ve ağır yükleri taşımada yararlanılmaktadır.

### 9.1.19. Şahur

İnce Donanma'nın Fırat Nehri gemilerinden olup nehirlerde ve sığ sahillerde tahıl, asker, mühimmat ve cepbane taşımacılığında kullanılan sivri biçimde bir çektiridir. Bu gemilerin tekneleri çok ince tahtadan yapılmış olup üstü tamamen zift kaplanmıştır. *Grafe* denilen kısa kürekle yürütülürdü. Ayrıca dört köşeli bir yelkeni de vardı.<sup>525</sup>

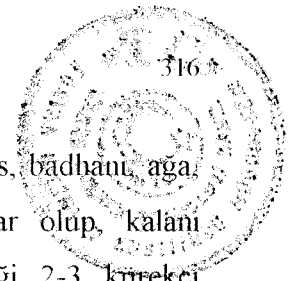
### 9.1.20. Kırlangıç

Buharlı gemilerin ortaya çıkmasından önce genellikle karakol görevlerinin yanısıra keşif ve muhabere hizmetlerinde de kullanılan savaş gemileridir. Tüccar kırlangıcı denilen başka bir türü ticaret gemisi olarak kullanıldı. "*Kırlangıç-ı Kebir-i Nevicad*" (Yeni İcat Büyük Kırlangıç) adıyla 100 personeli bulunan bir kırlangıç da

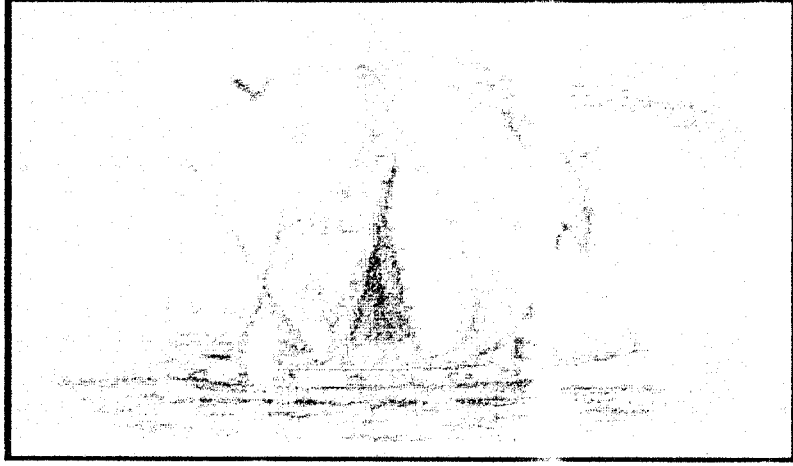
<sup>523</sup> Hayati Tezel, a.g.e. s.712

<sup>524</sup> Hayati Tezel, a.g.e. s.713

<sup>525</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı; a.g.e. s.457



yapıldı. Bu 100 personelin 25'i kırlangıçların süvari (Kaptan), iki reis, bādhani, ağa, koca, vekilharç gibi çeşitli görevlere bakan subay ve astsubaylar olup, kalamı mürettebat ve savaşçıydı. 10 oturaklı gemiler olup herbir küreği 2-3 kürekçi tarafından çekilirdi.<sup>526</sup>



Şekil-9.2. Kırlangıç

### 9.1.21. Çekelve

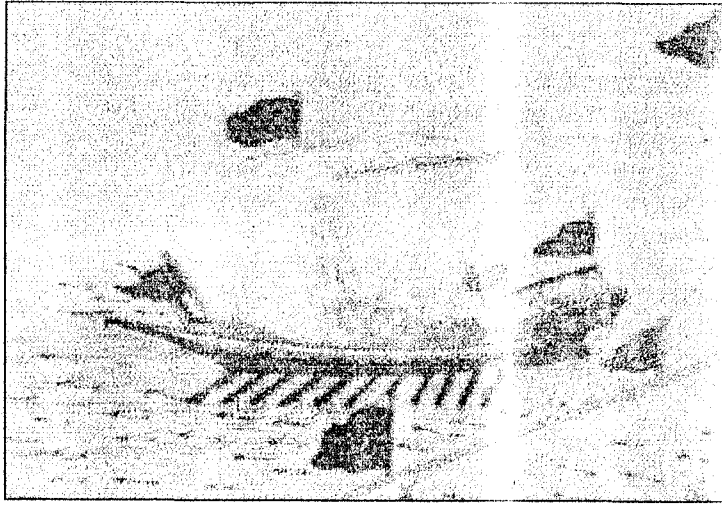
15,64m. boyunda çektiriler olup donanmanın en büyük yük gemileri arasındadır. Çekelve yelkeni denilen bir adet yelkeni vardır.

### 9.1.22. Firkate

İnce Donanma'nın kürekle yürütülen gemilerindendir. Oldukça hızlı ve kolay idare edilebilen Firkate'ler 10-17 oturaklı ve çifte küreklidir. Yani herbir oturakta iki kürekçi bulunurdu. Herbir kürek iki veya üç kürekçi tarafından çekilirdi. 18. yüzyıl başlarında Tuna Nehri'nde 5'i büyük 28'i küçük olmak üzere toplam 33 firkate bulunmaktaydı. Bir reis, bir kılavuz, bir çavuş, bir dülger (marangoz), bir kalafatçı, bir topçubaşı ve altı sudagabo olmak üzere sürekli kadrolu 12 personeli ile 58 geçici

<sup>526</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı; a.g.e. s.460; Hayati Tezci, a.g.e..s.722.

(taşralı) toplam 70 kişilik personeli bulunurdu. Savaş zamanında bu gemiler ayrıca 80 levent ile donatılırlardı.<sup>527</sup>



Şekil-9.3. Firkate

### 9.1.23. Kalite

Yabancıların *Kalyota*, *Galita* ve *Galyot* gibi adlarla da çağırdıkları “Kalite”ler o günlerin Türk Donanması'nın çektiği türü savaş gemilerindedir. 19-24 oturaklı olan Kalite’ler hem Büyük Donanma, hem de İnce Donanma’da kullanıldı. Genellikle kovalama ve kovuşturma yaptıklarından, bu görevlerinin gereği olarak baş taraflarında bir top bulunurdu. Normal işletme ile görevli personel dışında, savaş zamanında kalitelere 200 kadar savaşçı er konulurdu.<sup>528</sup>

Kalite tipi tekneler hızlı tekneler olup, sığa demir atma, kıyılarda saklanma, avının üzerine ani saldırma veya başkalarının giremeyeceği liman ve sığınaklara çekilebilme gibi zor koşullarda çalışma yeteneklerinden ötürü korsanlar tarafından yeğlenen bir gemi türüydü. Standart tipinden daha büyük versiyonları Türkler arasında nadir bulunurken, venediklilerce yaygın olarak kullanıldı.<sup>529</sup>

<sup>527</sup> Hayati Tezel, a.g.e, C I,

<sup>528</sup> Hayati Tezel, a.g.e,s.722.

<sup>529</sup> Svat SOUCEK, Piri Rcis and Turkish Mapmaking, s.13-14.



### 9.1.24. Pergende

Kadırga sınıfından, yelken ve küreke yürütülen çektiri türü bir gemidir. Yabancı donanmalarda “*brigantin*” olarak adlandırılmış geminin Türkçe karşılığıdır. 18-19 oturaklı, çifte kürekli olup, boyları 25 m ile 33 m arasında değişmektedir. Herbir küreği 3-4 kürekçi tarafından çekilmektedir. Pergendeler 18. yüzyılda geliştirilerek iki direkli brik türü gemilere benzetildi. Ancak bunların tonajı daha az ve donanımı biraz daha değişikti. Pergendeler de genellikle düşman gemilerini kovalamak ve kovuşturmada görevli olduklarından, geminin baş tarafında bir top bulunurdu. 19. yüzyılın ortalarından başlayarak kullanımdan kaldırıldı.<sup>530</sup>

### 9.1.25. Mavna

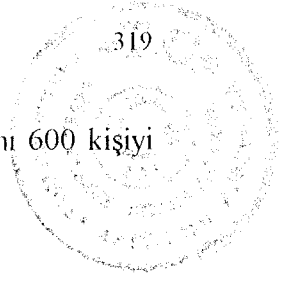
XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı Donanmasında kullanılan Mavna, Baştardadan biraz kısa, fakat daha geniş ve daha yüksekti; 49m. uzunluğunda 26 oturaklı, iki veya üç direkli, üç katlı olarak inşa edilirdi; 52 küreğinin her birini 7 kişi çekerdi.

Bir mavnanın silah gücü ve buna bağlı olarak personel türü ve sayısı şöyleydi: Mavnanın baş tarafında, omurganın sancak ve iskelesinde ikişer kovuş topu vardı. Bunlar geminin en ağır silahları olup 20.5kg ağırlığında gülle atardı. Kovuş toplarının herbir yanına ve baş kasara palavrasının sancak ve iskelesine de ikişer kolomberna topu vardı.

Yani bir mavnanın baş tarafında 8 top bulunurdu. Ayrıca mavnanın yanlarında, kanat üzerinde, sancak ve iskeledeki kürek aralıklarında altışardan toplam 12 saçma topu vardı. Geminin kıç tarafında ise; toplam 4 kolomberna topu vardı. Böylece bir mavnaya 8’i başta, 12’si bordalarda ve 4’ü de kıçta olmak üzere toplam 24 top bulunuyordu. Bu topların uzman topçu erleri ile mavnaların öteki savaşçı erleri mangalarda otururlardı. Üçü iskele, üçü de sancak mangada olmak üzere altı savaşçı er bulunurdu. Bir mavna 26 oturaklı olduğundan mangalara toplam 156 savaşçı er yerleştirilebilirdi. Bu sayıya mavnanın sürekli kadrolu 44 gemicisi,

<sup>530</sup> Hayati Tezel, a.g.e. s.723

364 kürekçisi ve 30 topçu eri eklenince, mavnanın mürettebatının tamamı 600 kişiyi bulurdu. Mavnalarda bir veya iki üçgen (latin) yelken bulunurdu.<sup>531</sup>



### **9.1.26. Gırap (Gırafa)**

Dicle ve Fırat Nehirleri ile Basra Körfezi ve Umman Denizi'nde kullanılan, uzun, kadirgaya benzer biçimde başı sivri ve keskin bir çektiridir. Mazgal deliğinden geçirilen ve güverte altından çekilen kısa küreklerle yürütülürlerdi. Direkleri de kadirga direklerine benzerdi.<sup>532</sup>

### **9.1.27. Kalyata**

32-36 m. uzunluğunda ve 19-24 oturaklı olup İnce Donanmada da kullanıldı. Kalyataların başlarında topu ve savaş zamanlarında 220 savaşçısı vardı.

### **9.1.28. Kelek**

Fırat ve özellikle Dicle'de nehir nakliyatında kullanılan, çok sayıda şişirilmiş tulum üzerine yerleştirilmiş, enine ve boyuna konulan ağaçlardan oluşan bir sal türüdür. Diyarbakır-Bağdat arasında yük ve yolcu taşımada yaygın bir nakil vasıtası olarak kullanılıyordu.

### **9.1.29. Melekse**

Kısa kavak ağaçlarından yapılan ve etrafına kalın kamyş ve hasırlar örülen küçük bir yelkenli gemiydi; Karadeniz'in dalgalarına karşı da dayanıklı olan Melekseler 100 kişi taşıyordu.

### **9.1.30. Tombaz**

Yelkeni, iki demiri ve kürekleri bulunan güvertesiz, altı düz büyük bir kayıktı.

<sup>531</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., s.472

<sup>532</sup> İ.Hakkı Uzunçarşılı, a.g.e., s.473

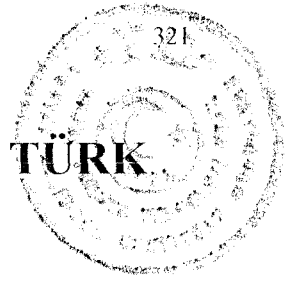
### 9.1.31. Diğerleri

“*Taş*” gemisi, kereste ve taş taşımada “*Geç*” gemisi inşaat malzemesi, “*Top*” gemisi top taşımada kullanılıyordu. Sandal ve Filika ise gemilerde bulunan, kürek sayısı 7–12 çifte olan kayıklardı.

Osmanlı buharlı gemileri önceleri İngiltere Tersanelerinde yapılan gemilerden meydana geldiği halde sonraları Tersane-i Amire’de inşa edilmeye başlandı. Alman Tersanelerinde yapılan gemiler de zaman zaman siyasi ilişkilere paralel olarak satın alınmak suretiyle Osmanlı Donanmasına kazandırıldı. Buharlı gemi türleri arasında zırhlı fırkateyn, zırhlı korvet, kruvazör, fırkateyn, gambot, muhrip ve denizaltı bulunuyordu.

Savaş gemileri dışında taşımacılıkta kullanılmak üzere temin edilen vapurların idaresi için bazı şirketler kurulmuştur. Bunlardan Fevaid-i Osmaniye (1843-1870) 29, İdare-i Aziziye (1870-1878) 16, İdare-i Mahsüsa (1878-1909) 73 ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi (1910-1923) 68 gemi ile hizmet verdi. Yine deniz ulaşımını sağlamak amacıyla Boğaziçi’nde kurulan Şirket-i Hayriyye’de (1853-1938) 77 ve Haliç’te kurulan Haliç-i Dersaadet’te (1910-1920) 17 vapur bulunuyordu<sup>533</sup>.

<sup>533</sup> Ali İhsan Gencer: *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, a.g.c. s.279



# 10. TÜRKİYE CUMHURİYETİ DÖNEMİ TÜRK DENİZ KUVVETLERİ (1923–2004)

## 10.1. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne

### Kalan Donanma

Lozan Antlaşması hükümlerine göre; 6 Ekim 1923 tarihinde Türk Kara Kuvvetleri İstanbul'a girdi. Bunu takiben de İngiliz, Fransız ve İtalyan işgal kuvvetleri Dolmabahçe rıhtımında yapılan bir törenden sonra İstanbul'u terk ettiler.

Bu tarih, aynı zamanda, Osmanlı İmparatorluğu Bahriyesinden geriye kalan gemi ve sahil kolaylıklarının, herhangi bir kayda tabi olmaksızın Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti emrine girdiği ve aynı ayın sonunda 29 Ekim 1923 de ilan edilecek olan Cumhuriyetin Donanması'nın nüvesinin teşkil edildiği tarihtir. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden gemiler şunlardır<sup>534</sup>:

<u>GEMİ ADI</u>	:	<u>ÖZELLİĞİ</u>	:
YAVUZ		Kruvazör (23500 Ton)	
HAMİDİYE		Kruvazör (3850 Ton)	
MECİDİYE		Kruvazör (3250 Ton)	
BERK-İ SATVET		Torpedo Kruvazörü	
PEYK-İ ŞEVKET		Torpedo Kruvazörü	
MUAVENET-İ MİLLİYE		Destroyer	
NUMUNE-İ HAMİYET		Destroyer	
TAŞOZ		Destroyer	
BASRA		Destroyer	
SAMSUN		Destroyer	
SULTANHİSAR		Torpidobot	
SİVRİHİSAR		Torpidobot	
YUNUS		Torpidobot	

<sup>534</sup> Rasim Ünlü, *Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci*, S.37-38



AKHİSAR	Torpidobot
DRAÇ	Torpidobot
BERK-İ EFŞAN	Torpidobot
MUSUL	Torpidobot
BURAKREİS	Ganbot
HIZIRREİS	Ganbot
KEMALREİS	Ganbot
İSAREİS	Ganbot
AYDINREİS	Ganbot
PREVEZE	Ganbot
SAKIZ	Ganbot
ZUHAF	Korvet
İNTİBAH (Uyanık)	Mayın Dökücü
NUSRAT	Mayın Dökücü
TİR-İ MÜJGAN	Mayın Dökücü
9 Mayın Toplayıcı Motor	
MUİN-İ ZAFER	Kurs Gemisi
İCLALİYE	Kurs Gemisi
NECMİ ŞEVKET	Kurs Gemisi
ERTUĞRUL	Yat
SÖĞÜDLÜ	Yat

İsmi var olup ancak cismi etkisiz olan bu donanmaya, “Cumhuriyet Donanması” adı verilir.

Bu gemilerin en önemlisi yaralı olmasına rağmen “Yavuz” dur. Atatürk’ün 1925 Eylül’ünde ziyareti neticesinde verilen direktifle havuza alınıp onarıldı. Turgutreis zırhlısı Almanya’dan satın alınmış yaklaşık 10.000 tonluk yaşlı bir gemiydi. Cumhuriyet’in ilanından sonra onarıma girdi ve 1924 yılında onarımı tamamlandı. Fakat 1930 yılında Yavuz’un onarımı bitip devreye girmesiyle hizmet dışına ayrıldı.<sup>535</sup>

<sup>535</sup> Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1960), s.253-254.



Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri yaklaşık 3500 tonluk gemilerdi ve aynı zamanda yaşlı ve yorgun bir yapı arz ediyorlardı. Bu iki geminin de Cumhuriyet İlan edildiğinde onarıma ihtiyacı vardı. Her iki gemi havuzlanarak onarıma tabi tutuldu ve Hamidiye 1924 yılında; Mecidiye ise 1928 yılında hizmete sokuldu.

Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket, Fransızlara yaptırılmış torpido kruvazörleriydi. Cumhuriyetin ilk yıllarında hafif muhripler gibi kullanıldı, 1930'lu yıllarda ise takviye silahlar konarak kullanım alanları daha da geliştirildi. Taşoz, Samsun ve Basra Muhripleri 350 ton civarındaki ağırlıklarıyla oldukça küçük gemilerdi. 1930'lu yıllarda bu gemiler de devre dışı bırakıldı.<sup>536</sup>

Gambotlar ise ufak kıyı tekneleriydi. Saç ve tahtadan olmak üzere yapılarına göre iki grupta değerlendiriliyorlardı. 1930'lu yıllarda donanmanın yeni yapılanması sırasında tekrar geri alınıp, üç gambotluk mayın arama-tarama filoları oluşturuldu. İntibah ve Nusret mayın dökücü gemileri görevlerine devam etti. Muavenet-i Milliye ve Numune-i Hamiyet adlı büyük muhripler ile Sivrihisar ve Sultanhisar adlı iki küçük muhrip, hizmet dışı bırakıldı. İclaliye, Necm-i Şevket adlı zırhlılar, Muin-i Zafer adlı korvet, Malatya adlı gambot Yunus, Akhisar ve Draç torpidobotları da Cumhuriyet donanmasına intikal etti. Bunlardan Muin-i Zafer karargah gemisi oldu, Yunus ve Akhisar onarılarak kısa bir süre içinde olsa kullanıma sokuldu.<sup>537</sup> Gemilerdeki genel tamirat 1924 ile 1927 yılları arasında da sürdü, donanma ancak 1928 yılında toplu hareket yapabilecek seviyeye geldi. Yalnız Yavuz kruvazörünün onarımı 1930'a kadar sürdü. Cumhuriyet'in ilanından sonra gemilerin kullanımı ve hizmet dışına çıkarılması açısından bazı kararlarda alındı.<sup>538</sup>

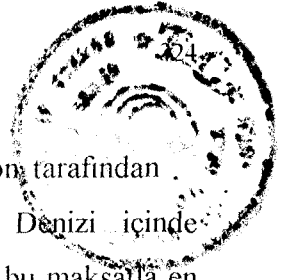
## 10.2. Bahriye Vekâleti Dönemi

Yukarıda görüldüğü üzere Türk Deniz Kuvvetleri, Osmanlı Devleti'nden miras olarak sadece harekât imkân ve kabiliyeti son derece sınırlı, çok az sayıda gemi devraldı.

<sup>536</sup> Afif Büyüktuğrul, *A.g.e. s.255-258.*

<sup>537</sup> Abidin Daver, *Satılığa Çıkarılan Emektar Ve Gazi Harp Gemilerimiz*, Tarih Mecmuası, Sayı: 34, s.1808.

<sup>538</sup> Rasim Ünlü, *1 nci Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003*, Gölcük



Lozan Anlaşması gereği, Boğazlar bölgesinin özel bir komisyon tarafından idare edilecek tarafsız bir statüde olması nedeniyle Marmara Denizi içinde Donanmaya ait üs teşkil edecek bir liman yapılmasına karar verildi ve bu maksatla en elverişli bölge olan İzmit Körfezi'nde uygun yerlerin fizibilite çalışmaları yapıldı. 1923 yılında "Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı" adı altında yeni bir komutanlık İzmit'te teşkil edildi. Aslında kilise olan Fransız okul binası satın alınarak, komutanlık karargâhı bu binaya nakledildi. İzmit Bahriye Kumandanlığı da bu komutanlığa bağlanmıştır.

İzmir Bahriye Kumandanlığı Karargâhı, İstiklal Harbi'ni takiben Kordon Boyu'nda kiralanmış bir bina içinde kuruldu. Emrine Mayın Grubu, Müstahkem Mevki Bahriye Müfrezesi, Uzunada İşaret İstasyonu, İzmir Atölyeleri ve Tayyare Bölüğü verildi. Bu komutanlık bir önceki bölümde ayrıntılı olarak belirtilen deniz emniyet ve müdafaa işlerini yürüttü.

Donanma Komutanlığı, İstanbul Bahriye Komutanlığı binasında küçük bir bölümde çalışmalarını yaptı. Donanma Komutanlığı gemilerin hemen hepsi hurda durumda olduğundan öncelikle çalışmalarını gemilerin bakım ve onarımı üzerinde yoğunlaştırdı.

Atatürk'ün 11- 24 Eylül 1924 tarihleri arasında Hamidiye zırhlısı ile yaptığı gezi, özellikle Deniz Kuvvetleri açısından çok önemlidir. Atatürk'le birlikte gemiye gelip, geziye katılan bazı milletvekilleri ile gemideki genç deniz subayları arasında Atatürk'ün direktifiyle görüşmeler ve söyleşiler oldu. Atatürk, geminin şeref defterine Deniz Kuvvetlerimiz açısından tarihi belge niteliğinde olan şu sözlerini kaydetti<sup>539</sup>:

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

<sup>539</sup> Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1965, İstanbul



*Temas ettiğim, ruhu genç, mefküresi genç, bu istikbal kumandan ve zabıtları bende Bahriyemiz için kuvvetli ümitler hasıl etti. Bu kıymetli, şedit arzılı heyet-i yadigarı mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müsait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mazhar edebilmek için bugünün icabatına başvurmak lazımdır.*

*Hudularının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk Devleti'nin Donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kaadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası, sefain-i harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlara, mütehasıslara malikiyettir.*

*Hamidiye'de ve Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar, gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilidirler.*

*Bugün için bu güzide heyet büyük alaka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız Heyet-i Umumiyesi'nde, faal ve nafi unsurlardan mütevazı bir bahri cüz'ü tam vücuda getirmek imkânına kani oldum.*

*Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetin, tedbir ve teşebbüsleri ile şahsen alakadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azimeti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasil olmak elbette müyesser olacaktır.”*

Gazi Mustafa Kemal Atatürk Karadeniz gezisinin ardından, Deniz Kuvvetlerine verdiği önem ve önceliği, 01 Kasım 1924 günü Türkiye Büyük Millet Meclisinin yeni dönem açılış toplantısında şöyle ifade etti<sup>540</sup>:

*“Efendiler!*

*Bahriye'yi esaslı ve ciddi bir biçimde geliştirip, düzenlemek düşünülmelidir. Bu konuda başlangıç noktası, özellikle seçkin elemanları hak ettikleri gibi yetiştirip,*

<sup>540</sup> Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, 1965, İstanbul



*onlardan memleketin ivedi gereksinimlerinde yararlanmak ve herhalde memleketin gücünün üzerinde hayallerden de uzak durmak olmalıdır.”*

Asırların nadiren yetiştirdiği bir dahi olan Atatürk, Deniz Kuvvetleri gibi çok pahalı bir yatırım ve zaman gerektiren bir gücün bir anda oluşturulamayacağını çok iyi bilmekteydi. Bu nedenle, Deniz Kuvvetlerinin mevcut durumunu geliştirecek ve geleceğini planlayacak özerk bir Vekâletin kurulması gerekliliğine içtenlikle inanmaktaydı. Atatürk'ün bu sözlerinden sonra Meclis'te bulunan denizci kökenli subaylar, bu hususta yoğun çalışmalara başladı.

Kastamonu milletvekili Ali Rıza Beyin önerisi ile Türkiye Büyük Millet Meclisinden 30 Aralık 1924 tarihinde Bahriye Vekaleti (Denizcilik Bakanlığı) yasası çıkarıldı. Bahriye Vekaleti kurularak, denizciler için yeni bir yapılanma süreci başladı.

Bahriye Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâletinden ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başladı ve bünyesinde “*personel, donanma, teçhizat, levazım, imalat ve sıhhat*” olmak üzere altı daire kuruldu. Bahriye vekaleti eğitim, tatbikat, denetleme gibi alanlarda Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği (Genelkurmay Başkanlığı)'ne bağlandı. Deniz okulları da Deniz Okullar ve Kurslar Müdürlüğüne bağlandı.<sup>541</sup>

Bahriye Vekâletinin öncelik verdiği konu, ülkedeki ekonomik koşulları da göz ardı etmeden, mevcut imkânlar dâhilinde, donanmanın çekirdeğini meydana getirmek oldu. Bu çalışmalarında Bahriye Vekâleti kararlı ve emin adımlarla mesafe aldı ve Deniz Kuvvetlerinin gelişimini uzun vadeli bir programa dayandırdı. Başlangıçta yurt dışı gemi alımından ziyade, mevcut gemilerin onararak, donanmaya kazandırılması hedeflendi. İlk olarak, Yavuz muharebe kruvazörünün onarımı için bir Fransız şirketi ile anlaşma yapıldı. Ancak İstanbul'da Yavuz'u havuzlayacak kapasitede büyük bir havuzun bulunmaması nedeniyle, öncelikle bir Alman şirketinin Gölcük bölgesinde Yavuz için uygun bir yüzer havuz yapmasına, daha sonra geminin bir Fransız şirketi tarafından onarılmasına karar verildi. Yavuz'un havuzlanma ihtiyaçları, bir anlamda Gölcük'ü Deniz Kuvvetleri ile

<sup>541</sup> Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması (1923-1960)*, s.24-25;

özdeşleştirecek olan yolun başlangıcı oldu. Gölcük'te havuzu yapan Alman Flender Şirketi ile müştereken çeşitli onarım atölyeleri, barınma barakaları ile mayın, akümülatör ve torpido fabrikaları kurularak, faaliyete geçirilmiştir.<sup>542</sup>

Bu tesisler Deniz Kuvvetlerinin Gölcük'teki ilk onarım teşkilleri olarak tarihi bir misyon üstlendi; daha sonraki yıllarda ard arda yapılan yeni tesisler ve modernizasyon projeleri ile o dönemlerde büyük bir bataklık, küçük bir göl ve fındık tarlaları ile kaplı olan bugünkü Donanma Komutanlığı Poyraz Rıhtımı ve Gölcük Tersanesinin bulunduğu alan, Türk Deniz Kuvvetlerinin ağırlık merkezini oluşturan görkemli bir yapıya kavuşturuldu. Diğer taraftan, Lozan Antlaşması'nın Boğazlar bölgesini askerden arındırması nedeniyle Haliç'te ve İstinye'de bulunan Deniz Kuvvetlerine ait alt yapı tesisleri ilerleyen yıllar içinde bir plan dahilinde Gölcük'e transfer edildi. Gölcük, bu dönemde ana üs olarak belirlendi.

İzmit açıklarında demirli ve yaralı bulunan Yavuz Muharebe Kruvazörü'nü ziyarete giden Atatürk, 1925 yılının Eylül ayında Donanma Komutanı Yarbay Necati'ye şunları söyledi:

*“Yavuz Gemisine ilk defa geliyorum. Yaralı da olsa bugünkü şekli o zamandan daha pek çok değerlidir. Bu gemiyi türk milletinin ihtiyacı olan sağlam ve kudretli bir zırhlı şekline sokacağız. Bu kudret, silah bakımından sizlere, dış politika bakımından da bizlere büyük hizmetler görecektir, gurur sağlayacaktır.”*

Yavuz Muharebe Kruvazörü, 1927 yılında Gölcük'te havuzlanarak overhol<sup>543</sup> edildi. Hâlihazırda dünya çapında firkateynler ve denizaltılar inşa eden Gölcük Tersanesinin ilk filizleri de bu dönemde atıldı.

Bu çalışmalara paralel olarak, Donanma personelinin eğitim ve öğretimine özel bir önem verildi; çeşitli konularda talimnameler hazırlanarak, kurumsallaşma yönünde ilk adımlar atıldı. Ayrıca, o döneme göre modern sayılabilecek yabancı ülke

<sup>542</sup> Afif Büyüktuğrul, a.g.c.

<sup>543</sup> Overhol: Gemilerin büyük çaplı onarım veya bakıma girmesi

Deniz Kuvvetleri ile irtibat kurularak, yenilikler takip edilmeye çalışıldı ve Hollanda ile iki adet denizaltı inşası yönünde sözleşme imzalandı.

Kuruluşundan kısa bir süre sonra Bahriye vekâleti 21 Ocak 1928 tarihinde lağvedildi. Bahriye Vekâleti'nin ortadan kaldırılması ile Deniz Kuvvetleri bir anda Müsteşarlık-Müşavirlik seviyesine indirilmiş oldu.<sup>544</sup>

Bahriye Vekâleti, Ancak, günümüzün modern ve çağdaş Türk Deniz Kuvvetlerine erişimde Bahriye Vekâletinin oynadığı tarihi ve yaşamsal rol bugün daha da iyi anlaşılmaktadır. Bu dönem, türk denizciliğinin, ancak denizi tanıyan ve denizcilikten gelen yöneticilerin mevcudiyeti durumunda mesafe kat edebileceğini sergilemesi yönünden de önem arz etmektedir. Bahriye Vekâletinden sonra Türk Deniz Kuvvetlerinin gelişim süreci daha güvenli ve bilinçli olarak devam ettirildi.<sup>545</sup>

### 10.3. Deniz Müsteşarlığı Dönemi

Genelkurmay Başkanlığında Milli Müdafaa Vekâletine bağlı olarak 1928 yılı Ocak ayında Deniz Müsteşarlığı kuruldu. Bu yeni teşkilatlanma ile Donanma Komutanlığı, idari ve lojistik bakımından Genelkurmay Başkanlığına bağlandı.

Bu dönemde, envanterinde Yavuz, Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet torpido kruvazörleri ile Samsun, Basra Ve Taşoz muhriplerini bulunduran donanma, ana unsurları ile Gölcük'te faaliyet gösterdi. Hollanda'ya sipariş verilen ve Kurtuluş Savaşı'nın coşkusunu yansıtan I. İnönü-1 ve II. İnönü-1 denizaltıları da 1928 yılında Deniz Kuvvetlerimize katıldı.

Kurmay subay yetiştirmek üzere, 02 Kasım 1930 tarihinde Deniz Harp Akademisi Yıldız Sarayı'ndaki binasında eğitim/öğretim faaliyetine başlandı.

İtalya'da yapılmış olan Adatepe-1, Kocatepe-1, Tınaztepe-1 ve Zafer-1 muhripleri, Dumlupınar-1 ve Sakarya-1 Denizaltıları ile Martı-1, Denizkuşu-1 ve

<sup>544</sup> Rasim Ünlü, 1 nci Deniz Harp Tarihi Semineri 18-20 Şubat 2003, Gölcük

<sup>545</sup> Deniz Kuvvetleri Tarihi, Deniz Basımevi, 2000., Ankara., s.53

Doğan-I hücumbotları 1931 yılında Deniz Kuvvetlerine katıldı. Türkiye Büyük Millet Meclisinin onayı ile 1933 yılında donanmanın ana üssünün Gölcük olmasına karar verildi. Aynı yıl Gölcük Tersanesinde inşa edilen ilk gemi olan Gölcük Tankeri kızağa kondu ve bir yıl içerisinde denize indirildi.

Bu dönemde Yavuz Muharebe Kruvazörü, 1930 yılında onarımının tamamlanmasından sonra Deniz Kuvvetlerinin sancak gemisi olarak, 1950 yılına kadar Türkiye Cumhuriyeti'nin denizlerdeki gücünün bir simgesi oldu; birçok devlet büyüğü ve yabancı konuk bu gemide ağırlandı.

Bu kapsamda, Yavuz Muharebe Kruvazörü, Zafer-I ve Tınaztepe-I Muhripleri ile birlikte 1933 yılında Başbakan İsmet İnönü'nün Bulgaristan'ı ziyareti münasebetiyle Varna'ya, 1936 yılında ise beş muhrip, dört denizaltı ve bir denizaltı ana gemisi ile eğitimler yapmak ve Akdeniz'de varlık göstermek maksadıyla Malta ve Yunanistan'a ziyaretlerde bulundu. Yavuz Muharebe Kruvazörü, tarihindeki belki de en acı görevini 19 Kasım 1938 tarihinde Atatürk'ün naşını İstanbul'dan İzmit'e nakletmekle yaptı.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin 1936 yılında imzalanması ile birlikte Boğazlar üzerindeki Türk egemenliği pekiştirilerek, uluslararası topluma kabul ettirildi ve bu sözleşmeyi takip eden günlerde İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nda birer Müstahkem Mevki Komutanlığı ve bu komutanlıklara bağlı olarak Deniz Komutanlıkları kuruldu.

II. Dünya Harbi için tehlike çanları çalmaya başladığında, Türk Deniz Kuvvetleri kendisini geliştirdi ve o döneme göre küçümsenemeyecek bir güce ulaştı. İngiltere'ye 1939 yılında 4 muhrip, 4 denizaltı, 2 mayın gemisi sipariş edildi. Aynı yıl, Almanya'da inşa edilmiş olan Saldıray-I Denizaltısı donanmaya katıldı. Ayrıca, Taşkızak Tersanesinde inşa edilen ve isimleri bizzat Atatürk tarafından verilen Atılay-I ve Yıldray-I Denizaltıları denize indirildi. Batıray Denizaltısına 1939 yılı Eylül ayında Alman Deniz Kuvvetleri tarafından el konuldu.

Türk Deniz Kuvvetlerini geliştirme ve modernizasyon çabaları, II.Dünya Harbi'nin sona ermesi ile birlikte hız kazandı ve daha büyük atılımlarla yeni

hedeflere yöneldi. Amerika Birleşik Devletleri'nden temin edilen suüstü gemisi ve denizaltı sayısında önemli bir artış sağlandı ve bunun yanı sıra özellikle, eğitim, personel ve lojistik konularında reform niteliğindeki projeler hayata geçirilerek gerçek anlamda günümüzün modern deniz gücüne erişim yönünde köklü adımlar atıldı.

### **10.3.1. Deniz Müsteşarlığı Dönemi'nin Önemli Olayları**

II. Dünya Harbi yıllarında Deniz Okulları emniyet açısından İstanbul'dan Mersin'e nakledilip, eğitim ve öğretim bu bölgede sürdürüldü. Savaş sırasında, 23 Haziran 1941 günü, Refah Şilebi, İngiltere'den 4 denizaltı gemisini teslim alacak personel ve staj yapmak üzere İngiltere'ye gönderilen 20 Pilot adayı Kara Harp Okulu öğrencisi ile Mersin'den İskenderiye'ye intikalde iken bir denizaltı gemisinin attığı torpido ile battı ve 167 kişi şehit olmuştur. Çanakkale Boğazı çıkışında sualtı savunma sistemleri ile ilgili denemeler yapan Atılay Denizaltısı, 14 Temmuz 1942 tarihinde I.Dünya Harbi'nden kalma mayınlara çarparak battı ve 39 denizaltıcımız şehit oldu.

#### **10.3.1.1. REFAH Şilebi Faciası**

1939 yılının ilk aylarında II. Dünya Harbi'nin başlamasından önce İngiltere'ye Barrow-In-Furness'deki Messrs-Vickers tezgahlarına 4 denizaltı ve 4 muhrip sipariş edildi. Denizaltılara; "Oruçreis", "Muratreis", "Burakreis" ve "Uluçalireis" isimlerinin verilmesine karar verildi ve denizaltıların inşasına nezaret edecek subaylardan başka bu gemileri teslim almak üzere görevlendirilen subay, astsubay ve erlerin Mersin'den vapur ile İskenderiye'ye, oradan da Afrika yolu ile İngiltere'ye gitmeleri planlandı.

Denizaltıcı 19 deniz subayı, 63 deniz astsubayı ve 68 deniz eri, İngiltere'ye havacılık eğitimine giden bir hava subayı ve 20 hava öğrencisi ile 28 kişilik gemi personeli olmak üzere toplam 199 kişilik katile, II. Dünya Harbi'nin en sıcak günlerine rastlayan 23 Haziran 1941 tarihinde tam 40 yaşındaki "Refah" şilebi ile Mersin'den İskenderiye'ye hareket etti. Harpte tarafsız olduğumuzdan, "Refah"



şilebinin güvertesine ve bordalarına Türk bayrağı bandajı yapıldı ve reflektörler ile aydınlatıldı.<sup>546</sup>

Refah şilebi; Mersin'den hareketinden 5 saat sonra 22.30'da kimlerin attığı bilinmeyen bir torpido ile vurularak ağır hasara uğratıldı. Elektrik makineleri ile telsizi etkisiz hale gelen "Refah" şilebinin dış dünya ile irtibatı kesildi, mevcut tahlisiye filikalarından da sadece birisi kullanılabilirdi. 4 saat kadar su üzerinde kalabilen "refah" şilebi, gecenin karanlığında sulara gömüldü ve türk bahriyesinin yıllardan beri yetiştirdiği kıymetli denizaltıcılarını ve hava kuvvetlerimizin seçilmiş müstakbel pilotlarını da beraberinde götürdü.

Bir tahlisiye filikası ile facia yerinden ayrılan 28 kişilik grup, 36 saat sonra Karataş mevkiine çıkarak geminin battığını bildirdi. Böylece 36 saat sonra olaydan haber alınabildi. Havadan ve denizden yapılan aramalarda sadece iki sal görülebildi, üzerlerinde bulunan toplam 4 kişi olaydan 72 saat sonra kurtarıldı. Tahlisiye filikası ve sal ile kurtulanlar; 4 deniz subayı, 1 hava subayı, 4 hava öğrencisi, 15 deniz astsubayı, 5 deniz eri ve 3 gemi personeli olmak üzere toplam 32 kişidir.<sup>547</sup>

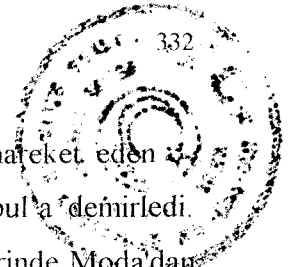
Refah faciasında şehit olanlar; 15 deniz subayı, 16 hava öğrencisi, 48 deniz astsubayı, 63 deniz eri ve 25 gemi personeli olmak üzere toplam 167 kişidir. Bu olayda; denizaltı filotilla komodoru ile gemi süvarisinin soğukkanlılıkla hareket ettikleri, gemiyi terk etme girişiminde bulunmadıkları ve geminin batmasıyla onların da sulara gömüldükleri kurtulanlar tarafından anlatılmıştır.

### **10.3.1.2. ATILAY Denizaltısı Kazası**

1942 yılında Çanakkale boğazı'nın Ege denizi girişine yeni monte edilen loop'lar ile motorlara konulan dinleme cihazlarının Kontrolü maksadıyla; dalmış durumda loop kabloları üzerinden geçmesi için "Atılay" denizaltısı görevlendirildi.

<sup>546</sup> Doç.Dr.Hasan ERSEL, II. Deniz Tarih Semineri. Gölçük. 2004

<sup>547</sup> Avni Biner, Denizaltı Gemilerimizde Olmuş Kazalar ve Büyük Arızalar



12 Temmuz 1942 tarihinde gece yarısı Gölcük'ten İstanbul'a hareket eden Atılay Denizaltısı, ertesi gün sabahın erken saatlerinde Moda/İstanbul'a demirledi. Aynı gün burada D/G<sup>548</sup> ameliyesine tabi tutulan Atılay, akşam saatlerinde Moda'dan hareket ederek 14 Temmuz 1942 günü sabahı Çanakkale'ye demirledi.

Aynı gün demir alan Atılay, yapılan planlama gereğince öğleden sonra Çanakkale Boğazı'ndaki Morto koyu yakınlarında dalarak boğazdan çıktı ve bir daha dönmedi. Bunun üzerine yapılan aramalarda bulunamaması üzerine Atılay'ın battığına kanaat getirildi, bu arama faaliyetlerinde yapılan tarama ameliyeleri sırasında iki kez meydana gelen mayın patlaması, Atılay'ın da bir mayına çarparak batmış olabileceği ihtimalini güçlendirdi.<sup>549</sup>

Nitekim 1992 yılında Atılay'ın, bir dalgıç grubu tarafından yapılan araştırma sonucunda bulunması üzerine elde edilen bilgiler de, bu ihtimalin doğru olduğunu kanıtladı. Atılay denizaltısında; 6 subay, 17 astsubay ve 16 er olmak üzere 39 denizaltıcı şehit oldu.

#### 10.4. Deniz Kuvvetleri Dönemi

Genelkurmay Başkanlığı Karargâhında 1928 yılından 1949 yılına kadar Deniz Müsteşarlığı olarak temsil edilen Deniz Kuvvetleri, Yüksek Askeri Şuranın 15 Ağustos 1949 günü almış olduğu tarihi bir kararla Deniz Kuvvetleri Komutanlığı olarak teşkil edildi. Bu yeni teşkilatlanma, Türk Deniz Kuvvetlerinin çağdaş ve güçlü bir yapıya kavuşması yönünde önemli bir dönüm noktası, bir mihenk taşı oldu. Bu tarihten itibaren Deniz Kuvvetinin tüm yönetimini üzerine alan Deniz Kuvvetleri, mevcut kaynaklarını en rasyonel şekilde kullanarak her geçen gün daha da büyüdü ve dünyadaki tüm gelişmeleri titizlikle takip ederek emin ve kararlı adımlar attı.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 18 Şubat 1952 tarihinde Kuzey Atlantik Savunma Paktı (NATO)'na üye olması ile birlikte, Türk Deniz Kuvvetleri de NATO'ya üye olan ülkelerle ilişkilerini artırdı; kuvvet yapısını, eğitim doktrinini, imkan ve

<sup>548</sup> D/G (Digavzing) :Geminin yarattığı manyetik ortamı nötrlemek için, geminin gittiği rotasına göre, gemi etrafına döşenen kangallara elektrik akımı basılmasıdır.

<sup>549</sup> Avni BİNER, A.g.e.



kabiliyetlerini geliştirdi ve NATO standartlarında hareket icra edebilen bir hüviyet kazandı.

Deniz Kuvvetlerinin büyüyen ve gelişen ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla 1961 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı:

- Donanma Komutanlığı (Gölcük/Kocaeli),
- Kuzey Deniz Saha Komutanlığı (İstanbul),
- Güney Deniz Saha Komutanlığı (İzmir),
- Deniz Eğitim Komutanlığı (Altınova/Yalova),

şeklinde dört ana ast komutanlık olarak yeniden teşkilatlandırıldı. Deniz Eğitim Komutanlığının ismi 1995 yılında “Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı” olarak değiştirildi.

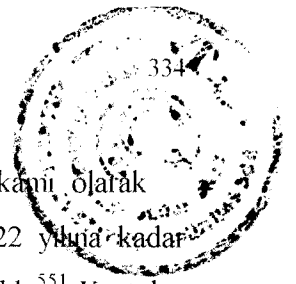
#### **a. Donanma Komutanlığı**

Modern devlet yaklaşımı ile donanma komutanlığı makamı Osmanlı döneminde ilk kez 1401 yılında Yıldırım Beyazıt tarafından teşkil edildi. Kaptanı Deryalık makamı ilk kez bu dönemde kurulmuş ve Saruca Paşa, Osmanlı imparatorluğunun ilk kaptanıderyası olmuştur.

Bugünkü anlamda donanma komutanı makamında daha önceleri derya beyi bulunuyordu. Bu görev şimdiki anlamda deniz kuvvetleri komutanı makamına da karşılık gelmektedir. Osmanlı’da zamanla donanma büyüyerek önemli bir güç odağı haline geldiğinde vezirler donanmanın başına geçmeye başladı. Bu durumda, hem vezir ve hem de donanma komutanı olanlara kaptan paşa unvanı verildi. Zaman zaman hem kaptan paşa hem de kaptan-ı derya’nın beraber görev yaptığı da oldu. 16. yüzyıl ortalarından sonra kaptan-ı deryalara da paşalık unvanı verildi. 1867 yılına gelinceye kadar Türk donanmasında toplam 175 kaptan-ı derya veya kaptan paşa görev aldı.<sup>550</sup> Bu tarihten

<sup>550</sup> Türk Deniz Kuvvetleri tarihinde görev yapmış, Kaptan-ı Derya ve bahriye nezareti Listesi Ek-2’de sunulmuştur.





sonra bahriye nazırlığı kuruldu ve aynı zamanda bu nazırlığın ast makamı olarak donanma kumandanlığı ihdas edildi. Osmanlı-Devleti'nin sonu olan 1922 yılına kadar devam eden bahriye nezareti döneminde toplam 41 bahriye nazırı görev aldı.<sup>551</sup> Kurtuluş savaşı esnasında Anadolu hükümeti emrinde Bahriye İşleri ve Karadeniz'deki deniz ulaştırmasını yönlendirmek üzere "Umur-ı Bahriye Müdürlüğü" kuruldu. Bu teşkilat, 1921 yılında yerini "Bahriye Dairesi Reisliği"ne bıraktı. 29 Ekim 1923 tarihinde cumhuriyet ilan edildiğinde donanmanın alt yapı tesisleri İstanbul'daydı. Bahriye Dairesi Reisliği, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı muadili oldu ve emrinde İstanbul ve İzmir bahriye kumandanlıklarını bulundurdu. Lozan antlaşmasının boğazlar bölgesini silahsızlandırması nedeniyle genç cumhuriyetin donanmayı İstanbul'da geliştirmesi mümkün görülmedi. 1915 yılında mayın yararı alan Yavuz'un acil havuzlanma ihtiyacı da bu sınırlamayla bir araya gelince, İstanbul bölgesinin sanayi alt yapısına yakın ve doğal korunmalı Gölcük, donanmanın yeni gelişim alanı olarak seçildi. Bu seçimde boğazların istilacı donanmalara karşı o zamanın koşullarında koruma da sağlayacağı dikkate alındı.<sup>552</sup> 11 Ağustos 1924 tarihinde cumhuriyetin ilk donanma komutanı görevine başlamıştır. Bu arada Atatürk, Hamidiye kruvazörü ile Karadeniz gezisinden sonra aldığı bir kararla 14 Ocak 1925 tarihinde "Bahriye Vekaleti"nin kurulmasını sağladı.

Bahriyenin başında kıdemli komutanlar bulunmadığından sivil vekâlete bağlı bir donanmanın daha süratli gelişeceği ve bütçe paylaşımında daha kolay temsil edileceği düşünüldü. O dönemde bahriyenin en yüksek rütbeli personeli albay olup, ilk amirale 1935 yılında sahip olundu.

İlk bahriye vekili emekli topçu subayı ve mebus İhsan Eryavuz oldu. Bahriye Vekaleti, 27 Aralık 1927 tarihinde lağv edildi ve yerine Milli Savunma Bakanlığı'nda sadece lojistik ve idari konulardan sorumlu olan bir deniz müsteşarlığı kuruldu ve donanma, hareket yönünden Genelkurmay Başkanlığına bağlandı. Bu durum 1949 yılına kadar devam etmiş ve 1949 yılında bugünkü Dz.K.K.lığı organizasyonuna geçildi. Bu organizasyona göre Donanma Komutanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı bir Ana Ast Komutanlık olarak hizmet vermeye başladı.

<sup>551</sup> Donanma Komutanlığı Tarihçesi, 1995, Gölcük

<sup>552</sup> Galip ÜSTÜN Türklerin Tarihi Büyük Okyanus'tan Akdeniz'e 2000 Yıl.



Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın asıl vurucu gücünü oluşturan Donanma Komutanlığı, envanterindeki mevcut güdümlü mermili silahlara sahip firkateyn, hücumbot, denizaltı, deniz hava uçakları, mayın avlama/tarama gemileri ve lojistik destek gemileri ile Akdeniz'in en güçlü donanmalarında bir haline gelmiştir. Donanma Komutanlığı faaliyetlerini başlangıçta Yavuz gemisinde oluşturulan karargâhında sürdürmüş, Gölcük Üssü'nün gelişmesiyle birlikte, 1935 yılında donanma karargâhı Gölcük'te inşa edilen binasına taşınmış ve faaliyetlerini halen buradaki karargâhında sürdürmektedir.

Donanma Komutanlığı'nın bünyesinde;

- (1) Harp Filosu Komutanlığı, (Firkateyn ve Muhrip gibi Ana vurucu unsurlara sahip filodur.)
- (2) Hücumbot Filosu Komutanlığı, (Küçük ve hızlı gemilerden oluşan ancak çok etkili silah sistemlerine sahip filodur.)
- (3) Mayın Filosu Komutanlığı, (Deniz mayınlarına karşı savunma maksatlı kullanılan Mayın avlama, tarama gemileri ile taarruz maksatlı mayın dökücü gemilerden oluşur oluşmaktadır.)
- (4) Lojistik Destek Gemileri Komodorluğu (Savaşan muharip unsurlarına denizde veya hareket alanında lojistik destek amacıyla inşa edilmiş yüzer unsurlardan oluşur.)
- (5) Denizaltı Filosu Komutanlığı, (Denizaltı gemilerinden oluşan filodur.)
- (6) Gölcük Deniz Üs Komutanlığı,
- (7) Deniz Hava Üs Komutanlığı,
- (8) Gölcük Tersanesi Komutanlığı,
- (9) Güney Görev Grup Komutanlığı, (Aksaz/Marmaris'te konuşlu, Firkateyn ve Muhrip gibi Ana vurucu unsurlardan oluşan komutanlıktır.)
- (10) Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi Komutanlığı,
- (11) Deniz İkmal Merkezi Komutanlığı, bulunmaktadır.



## **b. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı**

Kuzey Deniz Saha Komutanlığının temel görevleri; muharip gemilere lojistik ve sahil desteği sağlamak, üs ve lojistik destek tesislerini yönetmek ve sorumlu bulunduğu bölgelerdeki kıyı muharip görevlerini yerine getirmektir. Kuzey Deniz Saha Komutanlığının sorumluluk sahası Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi, İstanbul Boğazı dâhil tüm Karadeniz olup kendisine bağlı ast birlikleri şunlardır;

- (1) Çanakkale Boğaz Komutanlığı,
- (2) İstanbul Boğaz Komutanlığı,
- (3) Karadeniz Bölge Komutanlığı,
- (4) Erdek Deniz Komutanlığı.

## **c. Güney Deniz Saha Komutanlığı**

Güney Deniz Saha Komutanlığının temel görevleri; muharip gemilere lojistik ve sahil desteği sağlamak, üs ve lojistik destek tesislerini yönetmek ve sorumlu bulunduğu bölgelerdeki kıyı muharip görevlerini yerine getirmek olup sorumluluk sahası Ege Denizi ve Akdeniz'dir. Güney Deniz Saha Komutanlığının bağlı ast birlikleri şunlardır;

- (1) Çıkarma Filosu Komutanlığı,
- (2) Ege Deniz Bölge Komutanlığı,
- (3) Akdeniz Bölge Komutanlığı,
- (4) İskenderun Deniz Üs Komutanlığı,
- (5) Aksaz Deniz Üs Komutanlığı, bulunmaktadır.

Ayrıca, Deniz Kuvvetleri bünyesi içerisinde yer alan Güney Deniz Saha Komutanlığı emrinde görev yapan Amfibi Deniz Piyade Tugayı ise seçkin bir vurucu güç olarak bulunmaktadır. İç Güvenlik Harekâtında görev yapan Özel Amfibi Deniz Piyade Taburu da 30 Aralık 1993 tarihinden itibaren Maden/Şırnak bölgesinde daimi konuşlu birlik statüsünde göreve başladı. Tabur, operasyon birliği olarak Jandarma Asayiş



Kolordu Komutanlığının harekât komutasında görev yapmış, 2001 Ağustos ayında Foça'ya geri intikal etti.

### **ç. Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı**

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ana ast bağlılarından olan Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı; Deniz Kuvvetlerimizin çeşitli eğitim kurumlarında uygulanmakta olan eğitim programlarını kontrol etmek, bu eğitim kurumlarında daha kalifiye personel yetiştirmek ve bunlar arasındaki koordinasyonu sağlamak amacıyla ilk defa Eylül 1946 tarihinde (Heybeliada'daki) Deniz Harp Okulu tesislerinde bugünkü Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı'nın nüvesini teşkil eden "Deniz Okullar Ve Kurslar Komutanlığı" adıyla kuruldu ve ilk Komutanlığı'na da Tümamiral İhsan Özel atandırıldı. Komutanlığın kuruluşu ile beraber Deniz Kuvvetleri'nin ferdi eğitim kurumları Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı'na bağlandı. Bununla birlikte denizaltı subayı, erbaş ve er kursları "Deniz Okullar ve Kurslar Komutanlığı" kuruluşu dışında bırakıldı.

Tarihsel gelişim süreci içerisinde bugüne kadar ulaşan Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı; Deniz Kuvvetleri'nin değişen kuvvet yapısı ve gelişen teknolojinin gerektirdiği nitelikte göreve yönelik personel ihtiyacının karşılanması amacıyla bağlı Okul ve Eğitim Merkezi komutanlıkları vasıtasıyla Subay, Astsubay ve Erlerin sivil kaynaktan alınmasından itibaren Okullar, Eğitim Merkezlerindeki kurslar ve görev yerindeki görev başı eğitim sistemi içerisinde eğitim ve öğretimlerinin yaptırılarak birliklerde yetişmiş personel istihdamını sağlamaktadır.

Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı bağlı birlikler şunlardır:

- (1) Deniz Harp Okulu Komutanlığı (Tuzla/İstanbul),
- (2) Deniz Lisesi Komutanlığı (Heybeliada/İstanbul),
- (3) Deniz Astsubay Yüksek Okulu Komutanlığı (Altınova/Yalova),
- (4) Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığı (Altınova/Yalova),



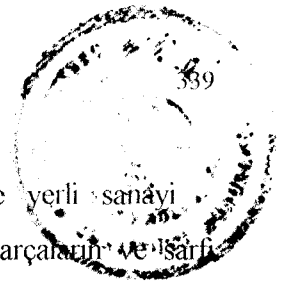
(5) Derince Eğitim Merkezi Komutanlığı (Derince/Kocaeli).

Deniz sınıfı subay gereksinimi Deniz Lisesi ve Deniz Harp Okulundan karşılanmakta, astsubaylar Deniz Astsubay Yüksek Okulu Komutanlığı'ndan yetişmektedir.

Ayrıca, Deniz Kuvvetleri bünyesinde, subay ve astsubaylardan istekli ve gerekli sağlık koşullarında olanlar denizaltı, dalgıç, sualtı savunma (SAS) ve sualtı taarruz (SAT) kurslarına iştirak edip, özel ihtisas kazanmaktadırlar. Deniz Kuvvetlerinin en seçkin birliklerinden biri olan Su Altı Taarruz Timleri (SAT) Kuzey Deniz Saha Komutanlığı emrinde görev yapmaktadır. Bu birlik 1963 yılında İstanbul'da kurulmuş olup, karargâhları Keçilik-İstanbul Boğazı'ndadır. Hazırlık kursu 38 hafta olup, son derece güç, fiziki ve manevi zorluklar içermektedir. SAT timlerinin yanısıra Sualtı Savunma (SAS) timleri de Türk Silahlı Kuvvetlerinin özellikle patlayıcı maddeleri zararsız hale getirme alanında en iyi yetişmiş birliğidir.

#### **10.4.1. 1980 Sonrası Deniz Kuvvetleri Dönemi**

1980'li yıllar Türk Deniz Kuvvetlerinin Cumhuriyet dönemindeki nitel ve nicel gelişiminin tepe noktasına doğru ivme kazandığı yıllar oldu. 1975-1978 yılları arasında ABD tarafından Türkiye'ye uygulanan silah ambargosunun etkilerini azalttığı için başlatılan girişimler 1980'li yıllarda meyvelerini verdi. Bu yıllarda, muhtelif modernizasyon projeleri gerçekleştirildi ve modernizasyon projesi ile Deniz Kuvvetleri'nin harp silah ve araçlarında tek kaynağa bağlı kalmamak hedefine yönelik olarak önemli adımlar atıldı. 1980'li yılların başında birçok alanda kısıtlı imkân kabiliyetine sahip olan Türk Deniz Kuvvetleri, özellikle de denizaltı, hücumbot ve firkateyn projelerinin başlatılmasına, mevcut projelerin hızlandırılmasına ve bu anlamda Federal Almanya ile ortak projelerin hayata geçirilmesine önem verdi ve 1990'li yılların başında gerçek anlamda bir açık deniz kuvveti niteliğine erişti. Bu dönemin önemli gelişmelerinden birisi de Aksaz Deniz Üssü'nün Ege ile Akdeniz'i buluşturan önemli bir mevkide Deniz Kuvvetleri'nin hizmetine girmesi oldu.



Bu dönemde Deniz Kuvvetleri bünyesindeki tersanelerde ve yerli sanayi merkezlerinde Donanma unsurları için hayati önem taşıyan yedek parçaların ve sarfi süratli malzemelerin üretimi gerçekleştirildi ve Donanmanın Harbe hazırlığını menfi yönde etkileyebilecek malzemelerde dışa bağımlılık azaltıldı. Gölcük Tersanesinde 1980 yılında inşa edilen 1000 tonluk “AY” Sınıfı denizaltı, Türk denizaltıcılığının gelişim sürecinde önemli dönüm noktalarından birisini teşkil ettr. Yine Gölcük Tersanesi’nde 1988 yılında ilk modern firkateyn olan TCG FATİH (F-242) inşa edildi ve bu başarı Gölcük Tersanesinin uluslararası arenadaki prestijini artırdı.

#### **10.4.1.1. 1980 Sonrası Deniz Kuvvetlerine Katılan Gemiler**

1980 yılı sonrasında Donanma’ya katılan gemiler, Cumhuriyet döneminin yaş ortalaması ve etkinlik açısından en iyi kuvvet kompozisyonunu sağladı.

##### **10.4.1.1.1. Harp Filosu'na Katılan Gemiler**

1980 yılından itibaren ABD'den gemi transferleri yeniden başlamıştır. Bu kapsamda 1980 yılında TCG Kılıçalıpaşa (II) ve TCG Piyalepaşa (II) muhripleri Deniz Kuvvetlerine katıldı.

1981 yılında TCG Anıttepe (I) ve 1982 yılında TCG Alçitepe (I) muhripleri bedelsiz kiralama yoluyla ABD'den transfer edildi. 1982 yılında F.Almanya'dan TCG Sokullu Mehmet Paşa (I) transfer edilerek okul gemisi olarak kullanılmak üzere başlangıçta Harp Filosu Komutanlığı emrine verildi. Daha sonra Deniz Eğitim Komutanlığına bağlandı.

1983 yılında fabrika gemisi TCG Derya (I) ve TCG Yüce-tepe (I) muhripleri ABD'den bedelsiz kiralama yolu ile transfer edildi. Yine aynı yıl F.Almanya'dan TCG Gemlik (II) ve TCG Gelibolu (II) firkateynleri F.Alman askeri yardım projesi kapsamında transfer edildi.

Aynı yıllarda ilk kez TCG Gayret (II) ve TCG M.F.Çakmak (II) muhriplerine Harpoon güdümlü mermileri monte edildi. 1983 yılında omurgası F.Almanya'da kızığa



konulan TCG Yavuz (II) ile Cumhuriyet dönemi Deniz Kuvvetleri tarihinin en kapsamlı gemi inşa ve personel eğitim projesi başlatıldı.

MEKO Track-I Projesi kapsamında ilk olan TCG Yavuz (II), 1987 yılında TCG Turgutreis (II), 1988 yılında F.Almanya'daki inşaları tamamlandıktan sonra Donanma emrine alındı. Daha sonra TCG Fatih (I) 1988 yılında, TCG Yıldırım (I) ise 1989 yılında Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmelerini müteakip donanma saflarına katıldı.

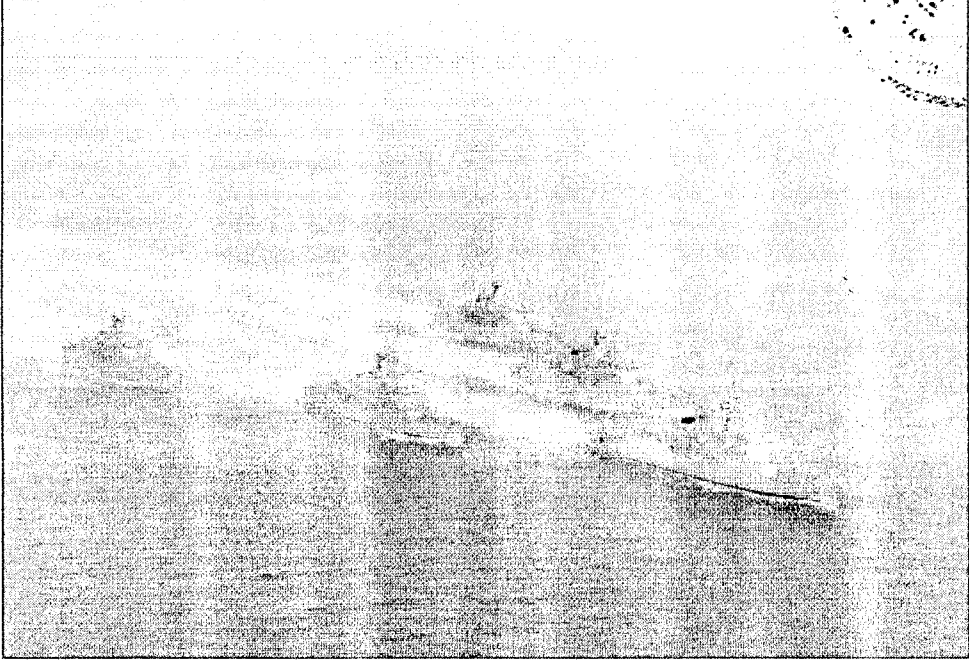
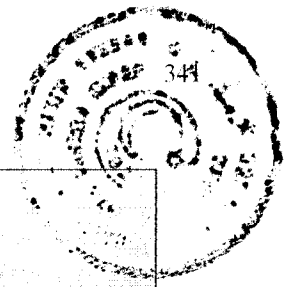
1993 yılında operatif ömürlerini dolduran Anıttepe, Alçitepe, Yüce-tepe, Kılıçlı Paşa, Piyale Paşa ve Gayret<sup>553</sup> muhripleri hizmet dışına ayrıldı. Yerlerine "KNOX" sınıfı dört firkateyn, TCG Muavenet (IV), TCG Zafer (III), TCG Adatepe (III), TCG Kocatepe (IV) isimleri ile ABD'den transfer edilerek, Donanmaya katıldı. Bu sınıf gemiler ile Donanmanın Denizaltı Savunma Harbi (DSH) imkânlarında önemli artış sağlandı.

2. paket 4'lü KNOX sınıfı firkateynin transferi 1994 yılında tamamlandı. TCG Trakya (I), TCG Karadeniz (I), TCG Akdeniz (I) ve TCG Ege (I) ismi verilen bu firkateynler ile KNOX sınıfı firkateynlerin toplam adedi 8'e ulaştı. Bu şekilde 1994 yılında Harp Filosu Komutanlığı envanterinde bulunan 4 MEKO sınıfı ve 8 KNOX sınıfı firkateyn ile sürekli helikopter konuşlandırma yeteneği ve vuruş gücü önemli ölçüde arttı.

MEKO Track-II A projesi kapsamında inşasına 1992 yılında Gölcük Tersanesinde başlanmış olan TCG Oruçreis-(I) firkateyni ile Almanya'da inşa edilen TCG Barbaros-(I) firkateyni, 1995 yılında hizmete girdi. Bu sınıf gemiler "Barbaros Sınıfı" olarak adlandırıldı.

1998 yılı içerisinde ABD'den transfer edilen "G" (Perry) sınıfı TCG Gaziantep, TCG Giresun ve TCG Gemlik firkateynleri donanmaya katıldı. Aynı sınıftan olan yine ABD'de inşa edilen TCG Gelibolu firkateyni 1999 yılında hizmete girerken, TCG Gökçeada 2000 yılında, TCG Gediz ise 2001 yılı içerisinde Donanma'ya katıldı.

<sup>553</sup> Gayret muhribi halen İzmit'te müze gemi olarak sergilenmektedir.



**Şekil-10.1.** MEKO Sınıfı Firkateynler

1998 yılından itibaren Donanma'ya katılan bu firkateynler, sahip oldukları silah ve sensör sistemleri ile etkin caydırıcı güç oluşturmaktadır. 2 adet LM 2500 gaz türbini makineleri ile çok kısa sürede yüksek sürata ulaşabilen bu sınıf gemiler halen dünya genelinde 7 ülke bahriyesinde mevcut bulunmaktadır.

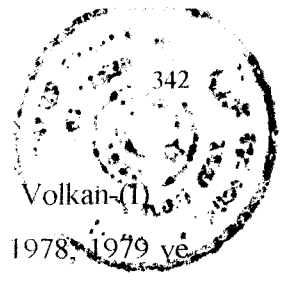
MEKO Track-II B projesi kapsamında TCG SALİHREİS (F-246) firkateyni Almanya'da inşa edildi ve 1997 yılında hizmete girdi. Gölçük Tersanesi'nde inşasına 1996 yılında başlanılan "Barbaros" sınıfı firkateynlerin sonuncusu olan TCG KEMALREİS (F-247) firkateyni 1998 yılında hizmete girdi.

#### **10.4.1.1.2. Hücumbot Filosu'na Katılan Gemiler**

1976 yılında omurgası F.Almanya'da kızığa konulan TCG DOĞAN (P-340) "Doğan" sınıfı Harpoon<sup>554</sup> güdümlü mermili Hücumbot projesinin ilk gemisi olarak, 1977 yılında Donanma hizmetine girdi.

<sup>554</sup> Harpoon: Suüstü unsurlarına karşı kullanılan, Aktif Radar Homing Sistemiyle hedefi kendi arayıp bulabilen uzun menzilli (75 mile kadar) güdümlü mermili silahtır.





Aynı seriden TCG Martı-(II), TCG Tayfun-(II) ve TCG Volkan-(I) hücumbotlarının inşasına Taşkızak Tersanesi'nde devam edilerek, sırasıyla 1978, 1979 ve 1980 yıllarında Donanma'ya katıldı. Türk Deniz Kuvvetlerinin gelişme programı dâhilinde, 23 Ağustos 1983 günü I.ve II. Hücumbot Filotillası Komodorlukları, Harp Filosu Komutanlığı kuruluşundan çıkartılarak, yeni teşkil edilen Hücumbot Filosu Komutanlığı kuruluşuna dâhil edildi.

1985 yılından itibaren her yıl bir adet olmak üzere Taşkızak Tersanesi'nde imal edilen Harpoon güdümlü mermili TCG Rüzgar-(I), TCG Poyraz-(I), TCG Gurbetve TCG Fırtına-(II) hücumbotları ile hücumbot filosunun tamamı güdümlü mermili hale getirildi. Böylece hücumbot filosu çağın gerektirdiği teknolojiyi yakaladı. Yine Taşkızak Tersanesi'nde inşa edilen "Yıldız" sınıfı hücumbotlardan TCG Yıldız-(II) ve TCG Karayel-(II) hücumbotları da 1997 yılında hizmete girdi.

Almanya'da inşa edilen "Kılıç" sınıfı hücumbotlardan TCG Kılıç hücumbotu 1998 yılında, Taşkızak Tersanesi'nde inşa edilen TCG Kalkan hücumbotu 1999 yılında ve yine Taşkızak Tersanesi'nde inşa edilmiş olan TCG Mızrak hücumbotu 2000 yılında hizmete girmiştir.

Mevcut Kılıç sınıfı hücumbotların daha gelişmiş versiyonu olan "Kılıç II" sınıfı hücumbotların ilki F.Almanya'da, geri kalan 5 adedi İstanbul Tersanesi'nde inşa edilmek üzere tedarik projesi başlatılmış olup, 2004 yılı itibariyle 1. ve 2. botun inşaları devam etmektedir.

#### **10.4.1.1.3. Denizaltı Filosu'na Katılan Gemiler**

Amerika'dan alınan "Tang" sınıfı denizaltılardan TCG Pirireis-(II) denizaltısı 1980 yılında ve TCG Hızırreis-(II) denizaltısı da 1983 yılında Türk Denizaltı Filosuna katıldı. Bununla birlikte, 1980, 1984 ve 1989 yıllarında Gölçük Tersanesi'nde inşa edilen "Ay" sınıfı TCG Yıldırım-(II), TCG Doğanay-(I) ve TCG Dolunay-(I) denizaltıları ile Denizaltı Filosu daha da güçlendirildi. Bu suretle Türkiye, Dünyada çağdaş normlarda denizaltı inşa edebilen nadir ülkeler arasında yerini aldı.



1989 ve 1990 yılları arasında Gölcük Tersanesi'nde inşalarına başlanılan denizaltılardan TCG Preveze-(III) 1994 yılında, TCG Sakarya-(III) ise 1995 yılında hizmete girdi.

Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen TCG 18 Mart denizaltısı 1998 yılında, TCG Anafartalar (S-356) da 1999 yılında Denizaltı Filosu'na katıldı.

Türk-Alman ortak projesi 1400 tonluk denizaltıların daha gelişmiş versiyonu olan "Gür" sınıfı 4'lü paket projesi Gölcük Tersanesi'nde devam etmektedir. Cumhuriyet Donanması son 77 yılda toplam 45 denizaltıyı envanterinde kullandı. Bu denizaltılardan 2 adedi (TCG Atılay 1942-TCG Dumlupınar 1953) kaybedildi. Günümüzde Türk denizaltıları Akdeniz'de tüm NATO tatbikatlarına ve Plymouth-İngiltere'de eğitimlere düzenli olarak iştirak etmektedir.

#### **10.4.1.1.4. Mayın Filosu'na Katılan Gemiler**

Uzun yıllar envanterine modern platform tedarigini gerçekleştiremeyen Mayın Filosu, 1999 yılında Fransa'dan transfer edilen 5 adet "Engin" sınıfı Mayın Avlama gemileri ile (TCG Edincik, TCG Edremit, TCG Enez, TCG Erdek, TCG Erdemli) Mayın Harbi imkan ve kabiliyetlerimizde önemli gelişme kaydedildi.

Türkiye- Almanya ortak projesi kapsamında 6 adet mayın avlama gemisi tedarigine yönelik olarak Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile Alman Abeking & Rasmussen ve Fr.Lürssen Werft tersanelerinden müteşekkil konsorsiyum arasında 30 TEMMUZ 1999 tarihinde imzalanan sözleşme 8 Aralık 1999 tarihinde yürürlüğe girdi Proje 2000-2008 yılları arasında gerçekleştirilecektir. Birinci geminin inşaatına 8 KASIM 2000 tarihinde Almanya'da konsorsiyum tersanelerinde başlandı, 21 MART 2003 tarihinde denize indirildi. Halen Almanya'da liman ve seyir deneyim çalışmalarına devam edilmektedir. Türkiye'de inşa edilecek diğer beş gemiden üçünün inşa faaliyetleri Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Tersanesi Komutanlığında sürdürülmektedir.



**Şekil-10.2.** Almanya'dan Temin Edilecek Mayın Avlama Gemisi

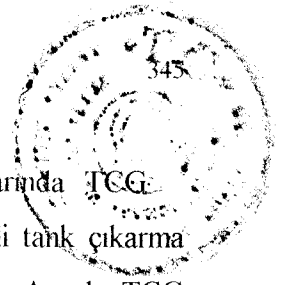
#### **10.4.1.1.5. Deniz Hava Filosu'na Katılan Uçak ve Helikopterler**

1988 yılına kadar 6 adet helikopter ile faaliyetlerini sürdüren Deniz Helikopter Filosu, 1988 yılında İtalya'dan satın alınan 13 adet AB-212 deniz helikopterleri ile güçlendirildi. Halen 13 "AB-212" sınıfı ve 3 "AB-204" sınıfı helikoptere sahip olan Deniz Helikopter Filosu 2002 yılı içinde 8 adet SH 70 Skorsky- Sea Hawk helikopterlerini envanterine kattı.

Deniz hava gücünün yeni ve modern uçaklar ile geliştirilmesi çalışmaları kapsamında da 1995 yılında Fransa'dan alınan TB-20 eğitim uçağı olarak TCB 601, TCB 602, TCB 603, TCB 604, TCB 605, TCB 606 ve TCB 607 eğitim uçakları hizmete girdi. Ayrıca, TAI şirketi ile yapılan kontrat gereğı Deniz Kuvvetleri için 6 adet CASA 235 tipi Deniz Karakol uçağının üretim projesi devam etmektedir.

#### **10.4.1.1.6. Çıkarma Filosu'na Katılan Gemiler**

1980'li ve 1990'lı yıllar aynı zamanda Çıkarma Filosu'nun büyük gelişmeler yaşadığı yıllar oldu. 1985-1992 yılları arasında 10 adet süratli LCT tipi, 11 adet süratli LCM tipi çıkarma gemi aracı Deniz Kuvvetleri tersanelerinde inşa edilerek, hizmete girdi.



1983 yılında LSM tipi TCG Çakabey ile 1985 ve 1987 yıllarında TCG Sarucabey, TCG Karamürselbey, 1994 yılında da TCG Osmangazi isimli tank çıkarma gemileri Deniz Kuvvetleri tersanelerinde inşa edilerek, hizmete girdi. Ancak TCG Çakabey, 1999 yılında ekonomik ömrünü tamamladığı için hizmet dışına ayrıldı.

#### **10.4.1.1.7. Deniz Kuvvetlerine Katılan Diğer Gemiler**

Deniz Kuvvetleri değişik spektrumda çok sayıda yardımcı gemi ve deniz aracını envanterinde bulundurmaktadır.

Lojistik Destek Gemileri, muharip filoların açık deniz harekât yeteneği idamelerinde büyük rol oynamaktadır. Akaryakıt tankerleri; su gemileri; açık deniz römorkörleri; yangın söndürme gemileri; okul gemileri; eğitim botları; ağ gemileri; hidrografik ve oşinografik araştırma gemileri; Türk Deniz gücünün arkasındaki büyük yüzer destek unsurlarını oluşturmaktadır. Bu gemilerin haricinde özellikle liman ve üs savunmasında çok önemli rol oynayan, avcı botlar ile karokol gemileri, Deniz Kuvvetlerinin kıyı sularındaki hareketi için vazgeçilmez önemdedirler. Bu kapsamda 1987 yılında Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen "Akar" sınıfı 19.350 tonluk akaryakıt tankeri TCG Akar (II) hizmete girerken, yine aynı sınıftan olan sivil tersanelerce inşa edilen TCG YB.Kudret Güngörde 1997 yılında hizmete girdi.

1992 yılında Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen "Gölcük" sınıfı kıyı akaryakıt gemisi olarak TCG Gölcük (II) hizmete girdi. "Albay Hakkı Burak" sınıfı akaryakıt tankeri olarak da 2000 yılında TCG Albay Hakkı Burak (II) ve TCG Yzb. İhsan Tulunay (II) gemileri hizmete girdir

Fransa'dan transfer edilen 6 adet AVISO sınıfı korvetlerden ilki olan TCG Bozcaada 2001 tarihinde, TCG Bodrum, TCG Beykoz, TCG Bartın), TCG Bandırma, TCG Bafra 2002 yılında hizmete girdi. Bu sınıf gemiler "Burak" sınıfı olarak adlandırılmaktadır.

Bazı alanlardaki imkân ve kabiliyetlerini 1980'li yıllarda istenilen seviyeye çıkaramayan Türk Deniz Kuvvetleri, 1990'lı yılların sonunda gerçek anlamda bir açık

deniz kuvveti hüviyeti kazandı. Türk Deniz Kuvvetleri bu yıllarda harbe hazırlık seviyesi ve harekât kabiliyetini önemli ölçüde geliştirildi. Bu dönemde, Kara ve Hava Kuvvetleri ile yapılan müşterek harekâta yönelik büyük ilerlemeler kaydedilerek; Hava Kuvvetleri uçakları ile Orta ve Doğu Akdeniz de dâhil olmak üzere, açık denizlerde müşterek harekât icra edebilme yeteneği artırıldı.

Bu dönemde, 1987 yılında Aksaz Deniz Üssü Ege ile Akdeniz'i buluşturan stratejik bir mevkide tesis edilerek, Türk Deniz Kuvvetleri'ni Akdeniz'de desteklemek açısından ilave olarak kazandırıldı.

Son yıllarda, envanterinde bulundurduğu firkateyn, hücumbot, denizaltı, amfibi gemileri ile Akdeniz'deki sayılı Deniz Kuvvetleri arasında yer alan Türk Deniz Kuvvetleri, Somali'den Japonya'ya, Cebelitark'tan Panama'ya, Kuzey Atlantik'ten Hint Okyanusu'na kadar, tüm denizlerde Türk Sancağı'nı dalgalandırmaktadır.

Cumhuriyet Tarihi, Türk Deniz Kuvvetleri açısından bir şaha kalkış dönemidir. Türk Deniz Kuvvetleri, köklü ve saygın tarihinden aldığı büyük güçle, mevcut kaynaklarını, ülkenin de koşullarını göz ardı etmeden, yüzyıllar içinde oluşturduğu tarih bilinciyle en sorumlu şekilde kullanarak bugünkü çağdaş, güçlü ve modern kuvvet yapısına erişti.

## 10.4.2. Deniz Kuvvetleri Döneminde Önemli Olayları

### 10.4.2.1. Dumlupınar Denizaltısı Kazası

NATO ülkeleri ABD, İngiltere, İtalya, Fransa ve Yunanistan ile Türkiye'nin katıldığı, Akdeniz'de 1-3 nisan 1953 tarihleri arasında icra edilen "Blue Sea" tatbikatına, "TCG I. İnönü" ve "TCG Dumlupınar" denizaltı gemileri katıldı. Bu tatbikatta başarılı olan "TCG Dumlupınar" denizaltısında I. Denizaltı Filotilla Komodoru<sup>555</sup> da bulunuyordu.

<sup>555</sup> Komodor: Emrine verilmiş aynı özellikteki gemilere (2-8 gemi) kumanda etme yetkisi olan Kıdemli komutan.

Tatbikat dönüşü Gölcük'e intikal seyrinde olan bu iki denizaltı gemimiz, önde "TCG Dumlupınar" ve arkasında "TCG İnönü" denizaltısı olduğu halde 4 Nisan 1953 tarihinde gece saat 01.00'de Çanakkale boğazına girdi. Aynı gece saat 02.15'de rehber ve komodor gemisi olan "TCG Dumlupınar", Çanakkale boğazı Nara Burnu'nda "Naboland" isimli İsveç şilebi ile çarpışmış, sancak baş omuzluktan aldığı yara ve çığnenme nedeniyle battı.

Meydana gelen bu kazada tüm kurtarma çalışmalarına rağmen toplam; 7 subay, 35 astsubay ve 39 er olmak üzere 81 denizaltıcı şehit oldu. Kurtarma çalışmaları esnasında deniz dibindeyken Telsiz irtibatını kaybetmeyen denizaltı personeli, kurtarmanın mümkün olmadığını anlayınca "Vatan Sağ olsun" diyerek şehit oldu.

#### **10.4.2.2. KIBRIS Barış Harekatı**

##### **10.4.2.2.1. Kıbrıs Sorunu**

Stratejik konuma sahip olan ve tarihin çeşitli devirlerinde değişik devletlerin egemenliği altına giren Kıbrıs, 1571 yılında Lala Mustafa Paşa'nın Kıbrıs'ı fethetmesinden sonra 1878 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğu idaresinde kaldı.

Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında 1877-1878 yılında yapılan savaş sonunda Osmanlı yenilmiş, Ruslar Kars ve Doğu Anadolu'ya kadar gelmişti. Bu durum İngiltere'yi endişeye sevk etmiş ve Rus tehdidine karşı, Süveyş kanalının ve sömürgelerin güvenliğini sağlamak amacıyla tedbir almaya zorladı. İngiltere, 1878 yılında, Kıbrıs'ın yönetimini Osmanlı İmparatorluğu'ndan geçici süre devraldı. İki devlet arasında yapılan anlaşmaya göre İngiltere, Ruslar Kars ve Doğu Anadolu'dan çekiline Ada'yı tekrar Osmanlı yönetimine verecekti Ancak bu sadece kâğıt üzerinde kaldı.

İngiliz kraliçesi tarafından adanın idaresine memur edilen Sir Garnet Wolseley, kendisine bağlı kuvvetlerle 22 Temmuz 1878 tarihinde Larnaka'dan karaya çıkarak görevine fiilen başladı. Adadaki Türk valisinden görevi devraldıktan sonra altı idarî bölgedeki Türk kaymakamların yerine İngiliz memurlar tayin ederek mahkemelerde ve idarî işlerde İngilizce'nin yanı sıra Türkçe ve Rumca'yı da resmî dil olarak kabul etti.

İngiltere'de Kraliyet kolonileri için çıkarılan "Konsey Emirnâmesi"ne göre yüksek komiser, adada kraliyet hükûmeti tarafından tayin edilecek "Kavanin Meclisi"nin onayıyla kanun yapabilecekti. Başlangıçta, Osmanlılar'daki "Divân"a benzeyen Kavanin Meclisi; dört İngiliz memur ve üç halk temsilcisinden oluşuyorken, daha sonraları bu meclisin yerini 9 Rum, 3 Türk ve 6 İngiliz'den oluşan "Teşriî Meclisi" aldı.

Türkler adanın Yunanistan'a verileceği endişesi ile İngiliz idaresine destek oldukları halde, İngilizler re-organizasyon ve tensikât maskesi altında iş başındaki türkleri emekliye sevk edip yerlerine Rum memurları tayin ettiler. Bunun neticesi olarak ekonomik sıkıntıya giren Kıbrıs Türk halkının bir kısmının adadan ayrılarak Anadolu'ya göç etmesi adadaki nüfus dengesinin türkler aleyhine bozulmasına neden oldu.

Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na Almanya'nın yanında katılmasıyla İngiltere 5 Kasım 1914 tarihinde Kıbrıs'ı tek taraflı olarak ilhâk etti. Osmanlı Devleti ise bu ilhâkı sadece protesto etmekle yetindi. Bu durum karşısında İngiliz tâbiyetine girmek istemeyen 8.000 kadar türk ailesi Anadolu'ya göç etti.

Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs'ı İngiltere'ye devretmesinden sonra Kıbrıs Türk ve Rum halklarının ilişkilerini belirleyen en önemli etken Kıbrıs Rumları'nın "enosis" mücadelesi oldu.

Adanın İngilizler'e kiralanmasının, "enosis" yolunda önemli bir aşama olduğunu düşünen Rumlar, Yunanistan'ın da yoğun tahrikleriyle ilhak faaliyetlerini hızlandırmaya başladı.

İngiliz idaresinin Rum yanlısı tutumunun tahrik ettiği, Rumların "enosis" emellerini gerçekleştirme çalışmalarını önlemek için teşkilatlanma ihtiyacı duyan Kıbrıs Türkleri 10 Aralık 1918 tarihinde Kıbrıs Müftüsü Hacı Hâfiz Ziyâî Efendi başkanlığında "Meclis-i Millî" adını verdikleri bir meclis toplayarak "Adanın yeniden Osmanlı Devleti'ne verilmesi gerektiği"ni açıkladılar. Bu toplantıda "Türk haklarının korunması" için, Paris'te yapılacak olan Barış Konferansı'na gönderilmesi kararlaştırılan Hacı Hâfiz Ziyâî Efendi'nin Kıbrıs'tan ayrılmasına İngiliz idaresi izin vermedi.

15 Mayıs 1919 tarihinde Yunanistan'ın İzmir'e saldırarak Bizans'ı yeniden canlandırmak istemesi "enosis" duyguları güçlenen Kıbrıs Rumları'na bir heyecan getirmişti. Yunanlıların İzmir'de hezîmete uğraması üzerine, kin duyguları daha da körüklendi. 25 Mart 1921 tarihinde Omorfâ'nın Filya köyünde Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhâkını istedikleri ilk plebisit ve daha sonra yaptıkları müracaatlar İngilizlerce reddedildi.

İstiklâl Savaşı kazanıldıktan sonra 23 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Anlaşması ile İtilaf Devletleri tarafından resmen tanınan Türkiye Cumhuriyeti, Kıbrıs'ın İngiliz mülkü olduğunu kabul etti. Bu anlaşmanın 16, 20 ve 21. maddeleri Kıbrıs ile ilgilidir:

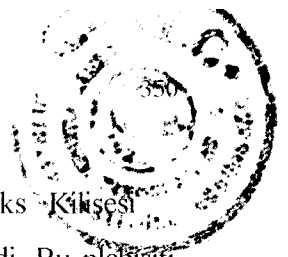
Kıbrıs'ın İngiltere'ye ilhâkını da içeren Lozan Anlaşması İngilizler tarafından 6 Ağustos 1924 tarihinde tasdik edildi. 10 Mart 1925 tarihinde de Yüksek Komiserlik makamı kaldırılarak yerine valilik makamı ihdas edildi. Lozan Anlaşması ile Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlığına geçmek isteyen Kıbrıslı Türklere iki yıllık bir süre tanınması üzerine, İngiliz idaresinden memnun olmayan çok sayıda türk, anavatanı Türkiye'ye göç etti.

1925 yılından 1959 yılında kadar süren dönem içinde Rumlar adanın statüsünü değiştirmek için teşebbüslerde bulundular. İngiliz Hükûmeti Ortadoğu politikasında yaptığı değişiklik sonucu rumlardan yüz çevirince, vergi kanununu bahane ederek 21 Ekim 1931 tarihinde, Rumlar, ilk isyanlarını yaparak vali konağını ateşe verdiler. İsyân Mısır'dan getirilen takviye kuvvetlerle bastırılabilirdi.

II. Dünya Savaşı'nda İngiltere'nin Yunanistan'a, kendi taraflarında savaşa katılmaları halinde Kıbrıs'ı Yunanlılara verebileceklerine dair teklifi Yunanlılarca reddedildi. Buna rağmen Rumlar İngilizlerle birlikte savaşmış gibi Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhâkını talep ettiler. İngilizler bu talebi reddederek anayasa hazırlanmasını önerdiler. Rum tarafı "enosis"i önermeyen hiç bir teklifi kabul etmedi.

İngiliz Hükûmeti, adada muhtar bir idare kurmak üzere 1947 yılında Lord Winster'i vali olarak tayin etti. Ancak Winster'in muhtariyet teşebbüsü, hazırlanan anayasanın Türkler ve Rumlar tarafından benimsenmemesi üzerine başarısızlığa uğradı. Vali Winster de seçtiği bir "İstişâre Meclisi" ile adayı yönetmeye devam etti.



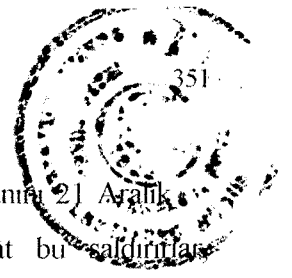


Daha sonra, 15-20 Ocak 1950 tarihinde Kıbrıs Rum Ortodoks Kilisesi önderliğinde yapılan "plebisit" ile Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhâkı tekrar istendi. Bu plebisiti tanımayarak adaya muhtariyet verilmesi konusunda yeni adımlar atan İngiltere'nin 1954 anayasa teklifi de sonuçsuz kaldı. Barışçı yollardan "enosis"i gerçekleştiremeyeceklerini anlayan Rumlar 1953 yılında kurdukları "EOKA" terör örgütünü 1 Nisan 1955'te harekete geçirdiler. Grivas'ın komutasındaki "EOKA" yayınladığı bildiriyle İngilizleri ve Türkleri düşman ilan edip onları imha edeceklerini açıkladılar. "Enosis" uğruna birçok İngiliz ve Kıbrıslı Türk "EOKA"nın kurbanı oldu. İngiltere "EOKA"nın üzerine fazla gitmedi. Şiddet eylemleri karşısında kendini koruma ihtiyacı hisseden Kıbrıs Türk Halkı 1 Ağustos 1956 tarihinde "Kıbrıs Türk Mukavemet Teşkilatı"nı (TMT) kurdu. TMT Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhaki teşebbüslerine karşı başarılı mücadeleler yaptı.

Şiddet eylemlerinin artması üzerine Kıbrıs Valisi Mareşal Harding, başta Makarios olmak üzere Rum liderlerle "self-government" üzerinde anlaşmaya çalıştı. Bu teklifi de kabul etmeyen Rum liderleri Makarios ve Kipriyanu Atina'ya gitmek üzere iken yakalanarak sürgüne gönderildi. Diğer yandan İngiltere Başbakanı Mc Millan adanın Türk ve Rum tarafları ile birlikte Türkiye, Yunanistan ve İngiltere tarafından ortak yönetilmesi teklifini getirdi. Yunanistan'ın reddetmesine rağmen, İngiltere Mc Millan planını yürürlüğe koydu. Plan gereğince Türkiye temsilcisinin 1 Ekim 1958'de resmen ve fiilen görevine başlaması üzerine Yunanistan görüşme masasına oturmak zorunda kaldı.

Yunanistan ve Türkiye Dışişleri bakanları Zürih'te bir araya gelerek, 11 Şubat 1959 tarihinde Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulması konusunda anlaştilar. Kıbrıs Türk ve Rum liderleri de 19 Şubat 1959'da Londra Anlaşması'nı imzalayarak Kıbrıs Cumhuriyeti'nin kurulmasını kabul ettiler. Bu anlaşmalara dayanılarak hazırlanan Kıbrıs Anayasası'nın kabulüyle 15/16 Ağustos 1959 gece yarısı "Kıbrıs Cumhuriyeti" ilan edildi. Kıbrıs Cumhuriyeti'nin ilanıyla Yunanistan "enosis", Türkiye de "taksim" tezinden vazgeçmiş oldu.

Ne var ki, ENOSİS emelinden vazgeçemeyen Rum tarafı, Ada'daki cumhuriyetle yetinmeyerek, tüm hâkimiyeti ele geçirmek ve Türk halkını azınlık durumuna düşürmek için Türkiye'nin o dönemde bulunduğu siyasi kargaşadan da faydalanarak Türkiye'ye bir Anayasa değişikliği teklifi yapmıştır. Türkiye bu teklifi kabul etmeyince, Kıbrıs Türk



halkını 24 saat içerisinde yok etmek amacıyla hazırladığı AKRİTAS planını 21 Aralık 1963 tarihinde yürürlüğe koymuş ve katliamlara başlamıştır. Fakat bu saldırılar Türkiye'nin kararlı ve etkin müdahalesi sonucu sona ermiştir.

Ancak bu tarihten itibaren Rumların Ada'yı ele geçirme politikası dinmemiş, sürekli Kıbrıs Türk halkını azınlık statüsünde bırakacak teklifler yaparak Ada'daki barış ve huzuru kaçırmışlardır. Yapılan bu faaliyetleri yeterli bulmayan radikal Rumlar, Enosis'i gerçekleştirmek ve Ada'yı zorla ele geçirmek için darbe yapmışlar, Ada'daki Cumhuriyet'i yıkmışlar ve yönetimi ele geçirmişlerdir.

Bunun üzerine Türkiye, Ada'daki yeni yönetimi tanımadığını bildirmiş ve yeni yönetimin görevden çekilmemesi durumunda müdahale hakkını kullanacağını söylemiştir. Bu maksatla siyasi ve politik çözüm arayışlarına gitmiş ancak sonuç alamamıştır. Türkiye Ada'daki Rumların yaptığı katliama dur diyebilmek için, 20 Temmuz 1974 tarihinde Ada'ya, adına "Barış Harekâtı" dediği, amfibi hareket düzenlemeye karar vermiştir.

#### **10.4.2.2.2. Kıbrıs Barış Harekâtı Hazırlıkları<sup>556</sup>**

Hükümetin, Türk ordusunun başında bulunan Genel Kurmay Başkanı'na "Harekâta Hazır" olun emri vermesi üzerine Türk ordusunda hareketlilik başladı. Trakya'daki 2. ve 5. Kolordu birlikleri, olası bir Türk Yunan Savaşına karşı, Yunan sınırına doğru gönderildi. Ege Ordusu daha çok kıyılarda toplandı, Trakya'daki Birinci Ordu ise Yunan sınırı üzerindeki yerini almak üzere sevkıyata başladı.

Batıda olası bir Türk-Yunan savaşına karşı, Yunan sınırına asker sevkıyatı yapılırken, Kıbrıs'a karşı harekât yapacak birlikler ise Mersin, Taşucu ve dolaylarına yanaşmaya başladı. Tüm yollar, intikal halindeki ordu birlikleriyle doluydu. Donanma Ege ve Akdeniz'e açılmıştı. Bazı sivil gemiler ordu emrine alınırken uzaktaki sivil gemiler yurda çağrılmaya başlandı.

<sup>556</sup> İbrahim Artuç, *Kıbrıs'ta Savaş ve Barış*, Kastas Yayınları, İstanbul 1989, s. 166-171.

Anadolu insanı tam bir savaş atmosferine girmişti. İç Anadolu ve Doğu Anadolu'daki bir kısım birlikler Güney Anadolu'ya kaydırılırken, yolları dolduran halk, asker konvoylarını coşku ile karşılıyor, elinde ne varsa vermek için birbiriyle yarışyordu. Kimi gençler de askerlik şubelerine başvurarak gönüllü yazılmak istiyordu.

Türkiye'yi daha öncekilere benzemeyen bir savaş havası sarmıştı. Sokaktaki vatandaş, bu sefer işin ciddi olduğunu sezmiş gibiydi. Mersin ile Taşucu arası asker kaynıyordu. Liman ve iskeleler askeri çıkarma araçları, savaş gemileri, şilep ve yolcu gemileriyle dolmuştu. Limanlara uçaksavarlar mevzilenmiş, bölgede Sıkıyönetim ilan edilmiş, askeri yasak bölgeler sıkı bir koruma altına alınmıştı. Bölgede turistler boşaltılıyor, karartma uygulanıyordu ve asker intikalleri azalmaksızın devam ediyordu. Gaziantep-Mersin, Ankara-Adana, Konya-Silifke yolları askeri araçla doluydu.

Ordu, hükümetten alınan direktife istinaden, daha önce de kararlaştırıldığı gibi 20 Temmuz 1974 Cumartesi sabahı harekete hazır hale getirildi.

Yunanistan da boş durmuyordu. Orada da askeri hazırlıklar dikkati çekecek kadar artmıştı. Kıbrıs'ta ise Rum Milli Muhafız Ordusu'nun ne yaptığı pek belli değildi. Sampson yönetimi bir taraftan Makarios'çuların kalıntılarını temizlerken, diğer yandan yedekleri silâh altına alıyordu. Türk askeri hazırlığı, gözle görülür bir telaş ve heyecan yaratmıştı.

Kıbrıs Rum kuvvetlerini, Rum Milli Muhafız Ordusu (RMMO) oluşturmaktaydı. Bu kuvvet 1964 Mart'ında kurulmuş, 1964 Haziran'ında Grivas'ın komutanlığa atanmasıyla resmen ortaya çıkmıştı. Doğrudan doğruya Yunan Genelkurmay Başkanlığı'na bağlıydı. Komutanı ve diğer subayları Yunanlıydı. 1967 buhranında Türkiye'nin baskısıyla Yunanistan'a dönen Yunan askerlerinden 1000 kadar subay ve astsubay gizlice Adada kalarak RMMO'yu eğitmeye devam etmişlerdi.

RMMO, 5 Yüksek Taktik Komutanlığa ayrılmış ve tüm Adada örgütlenmişti. 1974 harekât öncesi RMMO, 19 piyade taburu, 4 komando taburu, 1 mekanize tabur, 1 zırhlı keşif taburu, 6 topçu taburu olmak üzere 20 bin kişilik bir kuvvete sahipti. Bu kuvvetin 20 tankı, 50 zırhlı personel taşıyıcısı, 463 topu, 382 tanksavar silahı vardı. Bu kuvvete seferde, 6 saatte hazır hale gelecek 25 taburluk yedek kuvvet (Home Guard) da



katılacaktı. Ayrıca, Lefkoşe'nin hemen Güneyinde 950 kişilik Kıbrıs Yunan Alayı da bulunmakta ve asıl vurucu gücü oluşturmaktaydı.

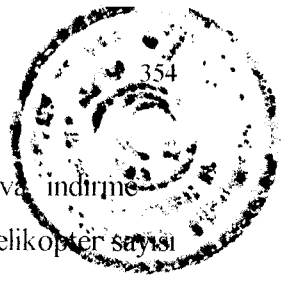
1964 ve 1967'deki ciddi Türk çıkarma tehdidi nedeniyle RMMO devamlı tetikteydi. O günlerden başlayarak bir Türk deniz çıkarmasının beklendiği sahillerde esasla tahkimat yapmış, beton koruganlar ve silah yuvalarıyla savunma için hazırlanmıştı. Magosa Kuzeyinde Salamis Körfezi kıyıları, Lapta ve Güzelyurt (Omorfo) Batısındaki kıyı şeritleri öncelikle savunmaya hazırlanmış, beton tahkimattan başka kıyılarda sualtı engelleri de yapılmıştı. Ayrıca Lefkoşe-Girne yoluna yakın Beşparmak Dağları da savunmaya hazırlanmıştı. Ormanlık ve geçit vermez bu dağlarda koruganlar, gizli sığınaklar, beton silah mevzileri ve gizli keçi yolları vardı. (Nitekim harekâta bu sığınakların aranıp bulunması, koruganların tek tek temizlenmesi bir hayli zaman almıştı.)

RMMO, Ada küçük olduğu için, kuvvetlerini bir yerden diğer yere kısa zamanda kaydırabilmek gibi bir avantaja sahipti. Karpaz Burnu'nda ve Güzelyurt Kuzeyindeki Koruçam'da birer deniz uyarı radarı ve Geçitkale Kuzeyinde Kantara'da bir hava uyarı radarıyla Güney Anadolu bölgesini ve Akdeniz'e devamlı kontrol altında tutuyordu.

Kıbrıs Türk toplumu ise soğukkanlı bir bekleyiş içindeydi. Sampson darbesinin duyulmasıyla birlikte, 15 Temmuz'dan itibaren Adadaki tüm Türk Mukavemet teşkilatı (TMT) alarma geçirilmiş, Bayrak Radyosu'nda bir konuşma yapan Denктаş, Türklere evlerinden çıkmamalarını ve Rumlarla temas etmemelerini, olaylara karışmamalarını bildirmişti. Türk toplum liderleri bir Türk askeri harekâtını bekler durumdaydılar, hazırlıklarını ona göre yapıyorlardı.

#### **10.4.2.2.3. Harekât Planı**

1963 olayları ile birlikte Türk Genelkurmay Başkanlığı, 1964 ve 1967 yıllarında Kıbrıs'a çıkarma kararı alındığında Kıbrıs'a karşı çıkarma planları yapmıştı. Ancak, bu karar alındığında, ordunun havadan bir harekât için olanakları hemen hemen yok gibiydi. Örneğin 1967'de Silahlı Kuvvetlerin ancak 6 helikopteri vardı ve bununla da fazla birlik taşımak mümkün değildi. 6 taşıma uçağı ve 450 paraşütü vardı ki, bunu en fazla iki bölük kullanılabiliirdi. Planlar eldeki bu imkânlarla göre yapılmıştı.



1974 yılına gelindiğinde Silahlı Kuvvetler 5 bin kişilik bir hava indirme tugayını, iki parti halinde taşıyabilecek taşıma uçağı ve paraşüte sahipti. Helikopter sayısı da bin kişilik bir piyade taburunu tüm silah ve personeliyle bir yerden alıp uzak diğer bir yere taşıyacak sayıya ulaşmıştı. 1967'ye kadar hemen hiç bulunmayan askeri deniz çıkarma araçları da, ortalama 4-5 bin kişilik bir birliği kademeler halinde bir kıydan diğerine çıkarabilecek kadar çoğalmıştı. Bu araçların bir kısmı tank da taşıyabiliyordu. Ayrıca, 1972 yılından sonra özel çıkarma birliği olarak bir Deniz Piyade Alayı kurulmuştu.

1974 Temmuzunda Genelkurmay, 1964 ve 1967 yıllarında yapmış olduğu planları eldeki mevcut imkânları göz önüne alarak kısa zamanda güncelledi. Yapılan bu plana göre Barış Harekâtı, Konya İkinci Ordu Komutanı Orgeneral Suat Aktulga'nın sorumluluğuna verildi. Kıbrıs'a, İkinci Ordu Komutanlığı'na bağlı Korgeneral Nurettin Ersin'in Adana'daki 6. Kolordusu çıkacaktı. Barış harekâtı İki aşamalı harekât planından oluşuyordu ve bu planın ana hatları şöyleydi:<sup>557</sup>

#### **a. Birinci Aşama**

Kıbrıs Türk Alayı, Lefkoşa ve Boğaz Sancaklarının Mücahitleri, Girne Boğazı-Gönyeli-Lefkoşa bölgesini güven altına alacaklar, Hava İndirme Tugayı (paraşütle) ve Komando Tugayı (helikopterle) bu bölgeye indirilecekti.

Çıkarma Tugayı (Deniz Piyade Alayı ve 50. Piyade Alayı'ndan kurulu Çakmak Özel Görev Kuvveti) denizden, düşman elinde bulunan Girne Batısı'ndaki kıyıya çıkarılacak. Havadan inen kuvvetlerin bir kısmı Kuzeye saldırarak denizden çıkan birliklerle birleşme sağlanacaktı.

#### **b. İkinci Aşama**

Eğer durum gerektiriyorsa daha sonra denizden çıkarılacak iki tümenle (39 ve 28. tümenler) Kıbrıs Türkleri için güvenlik sağlayan "Şahin Hattı"na kadar Kuzey Kıbrıs ele

<sup>557</sup> İbrahim Aruç, *Kıbrıs'ta Savaş ve Barış*. Kastas Yayınları, İstanbul 1989. s. 166-171.

geçirilecek, Hava ve Deniz Kuvvetleri bir kısım birlikleriyle, Kara Kuvvetlerinin Kıbrıs'a gidişinin güvenliğini ve Kıbrıs'ta Hava ve Deniz yakın desteğini sağlayacaktır.

Kıbrıs Yunanistan'a çok uzak (ortalama 900 km.), Türkiye'ye çok yakındır. (Anamur'a 74km.). Bu sebeple Yunan savaş uçaklarının Kıbrıs'taki kuvvetlerini desteklemesi olanaksızdır. Donanması ile hareketi da zordur. Bu yüzden Kıbrıs, Türk hava hâkimiyeti altındadır. Deniz hâkimiyeti de, hava kuvvetlerinin yardımıyla Türklerin elinde sayılabilir. Özellikle hava hâkimiyeti çok büyük bir avantajdır. Bununla beraber, Kıbrıs'a bir deniz aşırı harekâtın yapılacak olması yine de bazı tehlikeler ve zorluklar taşır. Hele hareketin birinci safhasında ilk gün, hemen hemen topçu ve tanktan yoksun olarak havadan inecek ve denizden çıkacak kuvvetlerin, kendisinden üstün düşman kuvvetleri karşısında dayanması bir hayli zor olacaktır.

Kıbrıs'taki kuvvetler, deniz yoluyla ancak iki gün sonra yeni birliklerle takviye edilebileceklerdir. Havadan helikopterle birlik getirilmesi ancak küçük çapta olabilecektir. Bu sebeplerle ilk iki gün, Kıbrıs harekâtının kaderini tayin edecektir. Ve harekâtın başarısı, Türkiye'den giden kuvvetlerle Kıbrıs'taki Türk Alayı ve mücahitlerin tankı, topu ve diğer ağır silahlarıyla kendilerinden en aşağı iki buçuk misli kuvvetli düşman karşısında dayanabilmesine bağlıdır.

Kıbrıs harekâtı, dışarıdan bakıldığı ve zannedildiği gibi hiç de kolay değildir. Üstelik Yunan Kıbrıs Alayı'nın içlerinde bulunduğu Kıbrıs Kuvvetleri iyi eğitilmiştir ve sanıldığından çok daha güçlüdür.

6. Kolordu, Kıbrıs harekâtını yaparken, Türk Silahlı Kuvvetlerinin kalan büyük kısmı, olası bir Yunan savaşıma karşı elde tutulacak ve plana göre sefer görev yerlerine intikal edecekti. Çünkü Türk Genelkurmayı da biliyordu ki, Kıbrıs harekâtı önde görünmekle beraber asıl sorun, bir Türk-Yunan sorunudur ve eğer bir savaş çıkarsa asıl kozlar bu iki ordu arasında Trakya'da ve Ege'de çözümlenecektir.



#### 10.4.2.2.4. Barış Harekâtının Başlaması

19 Temmuz 1974 Cuma günü sabahın ilk saatlerinde Ankara'da harekâtın başlamasına karar verildi ve bu karar şifreli emirler ile Genelkurmay tarafından ilgili komutanlıklara ulaştırıldı. Mersin ve Taşucu'nda bulunan Türk savaş gemileri, saat 08.30'da Mersin açıklarından demir alarak denize açıldılar. Ama çıkarma gemilerinin yüklemesi henüz bitirmediğinden az sonra donanma gemileri onları almak için tekrar limana döndü. Üç saat sonra bu sefer asker, silah, cephane yüklü çıkarma gemileri ve donanma birlikte tekrar denize açıldılar. Bunun bir çıkarma için kesin hareket olduğu yine pek az insan tarafından biliniyordu. Çünkü limanda kaç gündür öyle bir faaliyet vardı ki, dışarıdan seyredenlerin neyin olduğunu anlamaları mümkün değildi. Limana sürekli gemiler geliyor, gidiyordu.<sup>558</sup>

Adana, Antalya, Konya havaalanlarından belirli zaman aralıklarıyla kalkan jetlerden ilk filo, Girne ve Lefkoşe üzerine geldiğinde saatler 05.25'i gösteriyordu. Bu saatte görünürde herhangi bir Rum askeri faaliyeti olmadığından uçaklar ateş etmiyor, sadece varlıklarının ve gürültülerinin verdiği baskı etkisiyle yetiniyorlardı. Onbinlerce yabancı turist, BM Barış Gücü askerleri, İngiliz üsleri, Türkler, Rumlar o küçük Adada iç içe ve adeta kucak kucağa idiler. Küçük bir yanlışlık veya bombaların biraz sağa-sola kayması yüzünden günahsız sivil insanlar ölebilirdi. Bu nedenle, Hükümetin direktifine uygun olarak; Rum uçaksavarları ateş edene kadar, Türk uçakları ateş etmediler.

Türk jetlerinin Kıbrıs göklerine ulaşmasından 35 dakika kadar sonra, Girne üzerine hava indirme birliklerini taşıyan pervaneli uçaklar geldi ve Kıbrıs semalarına ilk Hava İndirme Tugay'ının ilk paraşütçülerini bıraktı. İlk paraşütün yere indiğinde, ilk Türk askeri Adaya ayak bastığında saat 06.05 idi.

Denizden çıkarma birliği, Tuğg. Süleyman Tuncer komutasında "Çakmak Özel Görev Kuvveti" idi. Bu görev kuvveti, bir topçu taburu ve bir tank bölüğü ile takviyeli 50. Piyade Alayı ile iki taburlu 6. Deniz Piyade Alayı'ndan oluşuyordu. Deniz Piyade Alayı Ertuğrul gemisiyle, 50. Piyade Alayı ise çıkarma araçlarıyla taşınacaklardı.

<sup>558</sup> İbrahim Artuç, Kıbrıs'ta Savaş ve Barış. Kastar Yayınları, İstanbul 1989, s. 171-180.



Ertuğrul gemisi ve 33 çıkarma aracından kurulu konvoy, 19 Temmuz'da hareket etti. Bu konvoyu, Mersin'ten itibaren TCG Tınaztepe, TCG Adatepe, TCG Çakmak, TCG Kocatepe muhripleri koruma altında intikal etti. Saatte 6 millik bir hızla hareket edebilen konvoy gemileri, 21 saat süren yolculuktan sonra 20 Temmuz sabahı Girne kıyılarına ulaşabildi.

Bir Jandarma botuna bindirilmiş Sualtı Arama Timi'ni oluşturan 30 dalgıç astsubayın çıkarma plajı bölgesinde mayın ve sualtı engeli aramasından sonra 20 Temmuz sabahı saat 08.50'de ilk çıkarma aracı sahile kapak attı.

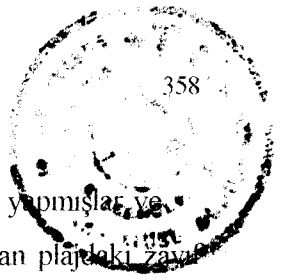
Ertuğrul gemisi sahile 45 dakikalık bir uzaklığa ulaştığında, zaman kazanmak için Deniz Piyade Alayının askerleri gemi hareket halindeyken sarkıtılan ağlara tutunarak boş çıkarma araçlarına bindirilmişler ve böylece iki saatlik bir süre kazanılmıştı. Deniz Piyade Alayının çıkarma araçlarının arkasından 50. Piyade Alayı'nı taşıyan çıkarma araçları geldi.

Çıkarma yeri, Girne'nin 10 kilometre kadar Batısındaki Pladini Plajı" denen, sonradan "Karaoğlanoğlu Plajı" adını alacak 200 metre genişlikte, pek derinliği olmayan dar ve sığ bir plajdı. " Deniz piyadelerinin Pladini'ye çıktığı sırada önlerinde bir duvar gibi yükselen Beşparmak Dağları'nın uzaklarında Hava İndirme Tugayı'nın ilk paraşütçülerinin yere ayak basması üzerinden 2.5 saat geçmişti. Komando Tugayının ilk helikopterleri de yarım saat önce yere inmişti.

Yarbay Neşet İkiz komutasındaki Deniz Piyade Alayının çıkışından sonra, Albay İbrahim Karaoğlanoğlu komutasındaki 50. Piyade Alayı'nın çıkışı başladı ve çıkarma 3 saatte tamamlandı. Birlikler önemli bir direnişe uğramadan ve önemli bir kayıp vermeden kıyıya ulaştı. Çıkarmanın başlamasından bir saat kadar sonra bölgeye yetişip plajı ateş altına almaya çalışan bir düşman tanksavar bataryası imha edildi ve çıkan birlikler bölgeyi güven altına alan yakın tepelere el attı.

Düşman adeta tam olarak baskına uğramıştı. Bu baskında, 7 yıl önce 1967 yılında türk çıkarmasının Doğu'da Magosa Kuzey kıyısına yapılacağı'nın öğrenilmesinin etkisi büyüktü. Gerçekten de o zaman türk birlikleri oraya çıkacak ve oradan Batı doğrultusunda Lefkoşe'ye doğru taarruz edecekti. rumlar şimdi de türk çıkarmasını





Magosa bölgesinden bekliyorlardı. Asıl beton tahkimatlarını da buralarda yapmışlar ve kuvvetlerinin çoğunu bu bölgeye yığmışlardı. Bu nedenle çıkarma yapılan plajdaki zayıf direniş kolayca kırıldı ve bele kadar suya atlayarak kıyıya çıkan askerler, "kıyıbaşı" nı tuttular. türk birlikleri çarpışarak ilerlemeye devam ettiler.

Denizden çıkarma birlikleri, havadan türk jetleri, Ada'nın içinden Hava İndirme Tugayı ve Türk Mukavemet Teşkilatı'nın birlikleri ile Kıbrıs bir anda kuşatıldı. Böylece devam eden harekât üç gün sürdü. Türk Silahlı Kuvvetleri birkaç gün içinde Ada'daki türk halkının güvenliğini sağladılar.

Kıbrıs Barış Harekâtı esnasında, Türk Deniz Kuvvetleri, sınırlı imkânlarına rağmen, kilit rol oynadı ve askeri açıdan tartışmasız en zor harekât olarak kabul edilen amfibi harekâtı gerçekleştirdi. Ancak bu savaşta Türk milleti ve Deniz Kuvvetleri çok üzücü bir olay yaşadı. Türk uçakları Kocatepe Muhribini vurarak batırdı.

#### **10.4.4.2.5. Kocatepe Muhribinin Batırılması**

Kıbrıs'ta 20-21 Temmuz 1974 gecesi çarpışmalarla geçerken, Ankara'da Genelkurmay'da da sıkıntılı, gerilimli bir atmosfer vardı. Kolordu Komutanlığı ile Ankara arasındaki bağlantı kopmuştu. Kolordunun kendi birlikleriyle telli irtibat sağlanamamıştı, haberleşmeler ara sıra telsizle ve çok kere de motorlu veya yaya habercilerle yapılabiliyordu. Bağlantı kopukluğu Genelkurmayı ciddi olarak endişelendiriyordu.

Haberleşmede çekilen sıkıntılara rağmen, ilk günün sonunda gelişmeler Harekât Planı'na uygun olarak devam ediyordu. Denizden çıkarma yapıldı, hava indirmesi tamamlandı, düşmanın ilk gece saldırısı da atlatıldı. Politik durum da iyiydi. ABD ve Sovyetler herhangi bir kaba kuvvete başvurmaz ve herhangi bir tehditte de bulunmaz. BM, AT, NATO ve Varşova Paktı'ndan hareketin durdurulması çağrıları yapıldı ama çok büyük bir tepki de konmadı. Yabancı basın yayın organlarının yorumları da olumluydu.

Yunanistan'ın durumu ise belirsizliğini koruyordu. Yunanistan şimdilik bir harbi göze alamamıştı. Bir önceki akşam, ABD'nin Kıbrıs Temsilcisi Sisko'nun Ankara'ya hareketinden sonra Yunan Cumhurbaşkanı Gizikis, Genelkurmay Başkanı Bonanos ve

Cunta'nın güçlü lideri Yuannides bir toplantı yapmışlar ve "Türk müdahalesinin cevapsız bırakılması vatana ihanettir" diyen Yuannides'in baskısı altında "Türkiye'ye savaş açmak için tüm hazırlıkların tamamlanması" kararını aldı.

Diğer taraftan bir önceki akşamdan beri Türk Genel Kurmayı'na ulaşan hava keşif raporlarına göre; 10 kadar şilep ve savaş gemisinden oluşan bir Yunan filosunun Ege Denizi'nden Kıbrıs'a doğru yolda olduğu haber veriliyordu. Filo Türkiye'nin ilan ettiği yasak bölgeye yaklaşıyordu. Türkiye, böyle bir yardımın Kıbrıs'a ulaşmasına göz yumamazdı. Bir Türk-Yunan savaşı her an başlayabilirdi. Bu arada, Kıbrıs'taki harekât bölgesinin uzağındaki Türk yerleşim bölgelerinden kötü haberler geliyordu. Rumlar harekâtın başlamasıyla birlikte Adada bulunan zayıf Türk bölgelerine karşı saldırıya geçmişler, öldürme, yağma ve yıkımlara başlamışlardı. Baf ve Limasol Türk bölgelerinin düştüğü ve toplu kıyımlara girişildiği haber veriliyordu. Eğer bir Türk-Yunan savaşı önlenmek isteniyorsa, öncelikle Adada Türk toplumuna karşı girişilen saldırı derhal durdurulmalı ve Kıbrıs'a gitmekte olan Yunan deniz konvoyu geriye döndürülmeliydi. Bunun için Türkiye, saat 15.00'e kadar süre tanıdılar. Çünkü bu saatten sonra filo Kıbrıs'a varmış olacaktı.

Yunan Filosunun geri dönmesi için tanınan süre dolunca Türk jet uçakları harekte geçti. Alınan emre göre Kıbrıs'a yaklaşmakta olan filo imha edilecekti. Ancak Türk pilotlarının Haberleşmedeki eksiklikler nedeniyle o sıralarda Kıbrıs'a hareket eden Kocatepe muhribinden haberleri yoktu. Yunan konvoyu diye Kocatepe muhribi bombalandı. Kocatepe-II (D-354) muhribi kendisini bombalayanların türk jet uçaklarını anlamış ancak kendisini Türk muhribi olduğunu tanıtamamıştı. Bu nedenle uçaklara karşı kendisini de savunmuyordu. Bombardıman esnasında, bacadan bomba girmesi üzerine Kocatepe muhribi kapanamayacak yara aldı ve 54 denizci, 13 deniz piyadesi ile birlikte yavaş yavaş Akdeniz'in sularına gömüldü.



### 10.4.2.3. 1980 Sonrası Önemli Kazalar<sup>559</sup>

1. 2 Mayıs 1984 tarihinde TCG Tınaztepe(II), İzmit Körfezi'nde intikal seyrinde iken yoğun sis nedeniyle Aygaz-3 tankeri ile çarpıştı. Kazada 3 astsubay, 1 er şehit oldu. Gemi kaza sırasında meydana gelen hasar sebebiyle hizmet dışına bırakıldı.

2. 31 Ocak 1985 tarihinde "Doğanbey-85 Tatbikatı" içerisinde Doğanbey Körfezi'nde Alaçatı açıklarında TCG Ç-136 battı. Olay sonucu 2 astsubay ve 4 er şehit oldu.

3. 25 Eylül 1985 tarihinde Marmara'da TCG Meltem (P-325) hücumbotu Sovyet Khasan askeri okul gemisiyle yoğun sis nedeniyle çarpıştı. Kaza sonucu 5 astsubay şehit oldu.

4. Temmuz 1992 tarihinde Deniz Hava Üs Komutanlığına bağlı TCB 859 nolu Deniz Karakol Uçağı, eğitim uçuşu esnasında, motor arızası nedeniyle Cengiz Topel Meydanından kalkışını müteakip düştü. Olayda bir subay şehit oldu.

5. Temmuz 1992 gecesi "Display Determination-92 Tatbikat"na iştirak etmekte olan TCG Muavenet (DM-357), Ege Denizi'nde yine aynı tatbikata iştirak etmekte olan USS Saratoga uçak gemisinden yanlışlıkla ateşlenen Sea Sparrow mermilerinin isabeti sonucu yara aldı. Kazada gemi komutanı ile 2 subay, 1 astsubay ve 2 er şehit oldu.

6. 15 Temmuz 1993 tarihinde TCB 885 nolu deniz karakol uçağı bir eğitim uçuşu esnasında Cengiz Topel Meydanından kalkışını müteakip motor arızası sebebiyle düştü. Uçakta bulunan iki pilot subay ve iki uçuş operatörü astsubay şehit oldu.

7. 12 Kasım 1996 tarihinde görev uçuşu nedeniyle TCB 43 nolu helikopter TCG Barbaros'tan kalkışını müteakip düşmüştür. 2 subay ve 2 astsubay şehit olmuştur.

<sup>559</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 552, s.56-65



#### 10.4.2.4. 1980 Sonrası Önemli Krizler

##### 10.4.2.4.1. Kardak Kayalıkları Krizi<sup>560</sup>

25 Aralık 1995 günü "Figen Akat" isimli bir Türk ticaret gemisi Bodrum-Gümüşlük açıklarında bulunan Kardak Kayalıklarında karaya oturdu. Tamamen rastlantı sonucu olan bu olay, Kardak Kayalıkları hakkında Türk ve Yunan taraflarının aidiyet iddiasında bulunmaları nedeniyle ciddi bir krize yol açtı. Olay, Türkiye ile Yunanistan arasında deniz sınırlarının halen karşılıklı anlaşma ile belirlenmemiş olması sorununun yeniden gündeme gelmesine vesile oldu.

Kardak Kayalıklarına sahip çıkmak için Yunan Basını aşırı milliyetçi bir üsluplu kampanya başlattı. Bu kapsamda Kardak Kayalıklarına 5.5mil uzakta bulunan Kalimnos Adası'nın Belediye Başkanı, Ocak 1996 günü bir grup adalı vatandaşa kayalıklara gelerek, Yunan Bayrağını dikti. Ertesi gün türk basın mensupları da kayalıklara türk bayrağını dikti.

Yunanistan, Kardak Kayalıkları yunan egemenliği altında olduğunu iddia ederek, 29 Ocak 1996 günü öğle saatlerinde bahse konu kayalıklardan birine 12 kişiden oluşan bir askeri tim çıkardı. Doğudan kayalığa yunan bayrağını çekerek, konuyu tırmanmaya götüren girişimlerde bulundu.

30 Ocak 1996 günü toplanan Milli Güvenlik Kurulu Toplantısı'nda, kayalıklara Yunan askeri çıkarılması "Türk sınırlarının ihlal edilmesi" olarak değerlendirilmiş ve Yunanistan'dan Türk karasularının ve hava sahasının ihlaline son vermesi talep edilmiştir. Ancak bütün diplomatik girişimlere rağmen, Yunanistan'ın ısrarlı tutumunu sürdürmesi üzerine Türkiye, tepki göstermek ve kendini savunma hakkını kullanmak için hazırlıklarını artırdı.

Bölgeye intikal ettirilen görev grubu Yunanistan'ın devam eden olumsuz tutumu ile bölgeden asker ve gemilerini çekmemesi nedeniyle 30-31 Ocak 1996 gecesi operasyon başlattı ve Deniz Kuvvetlerine bağlı SAT (Sualtı Taarruz) Timleri, saat 01.40'da Yunan

<sup>560</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 552, s.-65-68, Sabah Gazetesi, 28-31 Aralık 1995.

askeri bulun batıdaki bitişik kayalığa çıkararak, Yunan bayrağını indirdi ve türk bayrağını dikti.<sup>561</sup>

Amerika Birleşik Devletlerinin de girişimi üzerine iki NATO ülkesi olan taraflar arasında olaylar çatışmaya: dönüşmeden mutabakat sağlandı. Her iki taraf kendi kuvvetlerini geri çekmeyi ve tartışmalı kayalıklar üzerinde herhangi bir askeri faaliyet yapmamayı kabul etti. Nitekim 31 Ocak 1996 sabahı saat 06.30'dan itibaren her iki kayalıktaki bayraklar indirilmiş, personel tahliye edilmiş ve gemiler bölgeyi terk etti. Sonuç olarak, Türkiye'nin sağduyu, ittifak ruhu ve caydırıcı gücüyle çözümlenen Kardak Kayalıkları Krizi'nin yönetiminde Türk Deniz Kuvvetleri öncü bir rol oynadı.

#### 10.4.2.4.2. Avrasya Feribotu Krizi

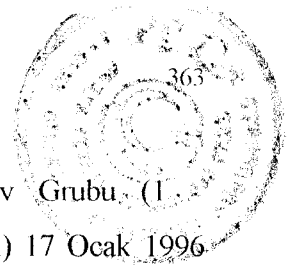
16 Ocak 1996 günü saat 19.00'da Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki bir şehri olan Sochi'ye hareket etmeye hazırlanan Panama Bandıralı Avrasya Feribotu, Trabzon Limanında silahlı sekiz kişi tarafından saat 18.15'de rehin alındı. Elllerinde uzun menzilli silahlar bulunan eylemciler, gemiye el koyduklarını ve Çeçenistan'a gitmek istediklerini bildirdi. Bütün uyarılara rağmen gemi saat 21.30'da Trabzon Limanı'ndan ayrıldı ve iki Sahil Güvenlik botunun gözetiminde Giresun yönüne doğru hareket etti.<sup>562</sup>

Avrasya Feribotunda; 115 Rus, 10 Ukraynalı, 48 Türk, 3 Gürcü ve 1 Ürdün uyruklu olmak üzere toplam 177 yolcu ve 65 mürettebat bulunuyordu. Geminin hareketinden hemen sonra kurulan telsiz bağlantısında eylemcilerin lideri Muhammed Tokcan, "Geminin direkt olarak İstanbul'a gideceğini söyleyerek, gemide 9'u ağır silahlı toplam 50 eylemci bulunduğunu belirtti. Dağıstan'da tutuklu olan 200 Çeçen askerin serbest bırakılması halinde eylemlerine derhal son vereceklerini, aksi halde gemiye yüklenen TIR ve kamyonlar ile geminin yakıt tanklarına yerleştirdikleri patlayıcıları, İstanbul Boğazı'nda ateşleyecekleri tehdidinde bulundu.

Olayla ilgili olarak verildiğinde insani amaçlı yardım, arama-kurtarma ve boarding harekâtı icra etmek üzere Deniz Kuvvetleri Komutanlığı görevlendirildi.

<sup>561</sup> *Milliyet Gazetesi*, 2 Şubat 1996

<sup>562</sup> *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 552, s.68-69



IV. Muhrip Filotillası Komodoru emrinde oluşturulan Görev Grubu (1 Firkateyn, 2 Muhrip, 2 Sahil Güvenlik botu, 1 Helikopter, 2 SAT timi) 17 Ocak 1996 günü akşam saatlerinde Ayancık önlerinde Avrasya Feribotu'na mülaki olarak Feribotu 5mil mesafeden izlemeye başladı.

Eylemcilerin kontrolünde İstanbul ana müteveccihen seyreden Avrasya Botu, herhangi bir müdahalede bulunulmadan iki gün süresince takip edildi. Boğaz'a girmekte ısrar eden eylemcilerin istekleri kabul edilmeyerek Boğaz'a girmesine izin verilmeyerek, Avrasya feribotu'nun 19 Ocak 1996 günü saat da İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'de Soğan Adası'nın kuzeyinde bir yere intikal ettirildi ve burada demirletildi. 20 Ocak 1996 günü saat 18.15 ise de eylemlerine son veren eylemciler teslim hazır olduklarını açıkladı.<sup>563</sup>

Avrasya Feribotu'nu 92 saat boyunca denizde tutan ve kendilerini "Çeçen Direnişçileri" olarak adlandıran eylemcilerden 4'ünün teslim olmasından sonra, uzman ekipler tarafından feribotta bomba araması yapıldı.

Daha önce sekiz kişi oldukları resmi makamlarca onaylanan teröristlerden sadece dördünün teslim olması üzerine gemideki yolculara karşı dört terörist de SAT Komandolarınca saptanıp, yakalandı.

Yapılan patlayıcı madde aramasın müteakip 20 Ocak 1996 günü saat 03.05'de Avrasya Feribotu demir yerinden hareketle, muhriplerin refakatinde aynı gün saat 13.10'da Karadeniz Ereğli'ye intikal ettirilerek, adli makamlara teslim edildi.

#### **10.4.2.5. 1990 Sonrası Açık Denizlerde Türk Donanması**

1990'lı yıllar Türk Deniz Kuvvetleri'nin harekât yeteneği, temposunun ve uluslar arası etkinliğinin önemli arttığı gösterdiği bir dönem oldu.

Dünyadaki siyasi ve askeri gelişmeler paralelinde NATO'nun değişen stratejisine bağlı olarak, gerginlik ve kriz durumlarında deniz kontrolünün tesisi amacıyla Avrupa

<sup>563</sup> Sabah Gazetesi, 21 Ocak 1996

Güney Bölgesi'nin acil müdahale deniz kuvveti olarak, NATO Akdeniz Daimi Deniz Kuvveti (STANAVFORMED) Nisan 1992'de teşkil edildi ve ilk komutanı bir türk deniz subayı oldu. 1999 yılında Akdeniz Mayın Harbi Kuvveti (MCMFORMED) teşkil edildi. Her iki kuvvete Deniz Kuvvetleri'nden bir gemi katılmaktadır. 1999-2000 döneminde STANAVFORMED'e bir türk amiral, 2001-2002 döneminde MCMFORMED'e bir türk albay komutanlık görevi icra etti.<sup>564</sup>

Bununla birlikte, 1980'li yılların sonunda soğuk savaşın bitmesi ve Sovyetler Birliği'nin dağılması ile kendini yeni bir güvenlik ortamında bulan Türkiye, başta Ege ve Kıbrıs sorunlarından kaynaklan krizler olmak üzere birçok alçak yoğunluklu çatışma ve olaylarla karşı karşıya kalmış ve bu krizlerin yönetiminde Türk Deniz Kuvvetleri her zaman öncü bir rol oynamıştır.

Türk Deniz Kuvvetleri ulaştığı bu kuvvet yapısı ile sadece yurt savunmasıyla sınırlı kalmayıp, 1991 yılında vuku bulan Körfez Krizinde Akdeniz'de deniz ulaştırma hatlarının açık tutulması ve NATO güç intikalinin himayesi görevleri, 1992 yılında Birleşmiş Milletler kararları çerçevesine Somali'ye Türk barış gücü intikali ve bu gücün lojistik desteği, 1993 yılında Bosna Hersek'te yaşanan insanlık dramını önleme maksadıyla Yugoslavya'ya karşı Birleşmiş Milletler kararlarına uygun olarak başlatılan SHARPGUARD harekâtına katılım ve yine aynı yıl Akdeniz'e Uyuşturucu Kaçakçılığına Karşı Harekâta (LUCKY-S) katılım, 1996 yılında önceki maddelerde detayı verilen Karadeniz'de Avrasya Feribotu'nun teröristler tarafından kaçırılma olayı ve Yunanistan ile harbin eşiğine gelinen, ancak Türkiye'nin caydırıcı gücüyle çözümlenen Kardak Kayalıkları Krizi, 1997 yılında Arnavutluk'taki sivil savaştan kaçan Türk vatandaşlarının Tahliye Harekâtına; aynı yıl Arnavutluk'ta Barışı Koruma Harekâtı'na destek sağlamak üzere Arnavutluk'a güç intikaline katılımı; Türk Deniz Kuvvetleri'nin kriz yönetimi "Ganbot Diplomasisi" aracı olarak kullanılmasının 90'lı yıllardaki başarılı örnekleri olmuştur.<sup>565</sup>

Görüldüğü üzere, Cumhuriyet Dönemi Deniz Kuvvetleri Osmanlı Gerileme ve Çöküş Dönemlerinden aldığı derslerle tarihi tekerrür ettirmemek prensibiyle hep ileriye

<sup>564</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, s. 553, s.80-81

<sup>565</sup> Deniz Kuvvetleri Dergisi, s. 553 s. 83-85

gitti. Cumhuriyet Döneminde Türk Deniz Kuvvetleri ülkenin teknoloji ve eğitim yönünden öncü ve ileri bir kalesini oluşturdu. Batı dünyasının İkinci Dünya Harbi sırasında başlattığı teknolojik devrimi Türkiye'ye taşıdı.

Ferdi eğitim projeleri ile de çok sayıda subay ve astsubay yurt dışında sistem kursu gördü ve Donanma'yı 21nci yüzyıla taşıyan insan gücü eğitim kalitesinde önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir.

Son yıllarda Akdeniz'in güçlü donanmalarından biri olarak harekât alanını genişleten Türk Donanması, yaklaşık yüz yirmi parça gemi, uçak, helikopter ve bunları destekleyen sahil birimleri Somali'den Japonya'ya, Cebelitarık'tan Panama'ya, Kuzey Atlantik'ten Hint Okyanusuna kadar, denizlerde Türk Sancağını şerefle dalgalandırmaktadır.

#### **10.4.2.6. 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi ve Deprem Sonrası Türk Deniz Kuvvetleri**

##### **10.4.2.6.1. 17 Ağustos Depreminde Türk Deniz Kuvvetleri**

Deniz Kuvvetleri'nin özellikle 1990'lı yıllar içerisinde eriştiği altyapı yeteneği 17 Ağustos 1999 Marmara depremi ile etkilendi. 17 Ağustos 1999 günü saat 03.02'de Gölcük merkezli olarak meydana gelen deprem, büyüklükte 1939 tarihli Erzincan Depreminden sonra Türkiye tarihinin en büyük depremi oldu.

Doğu Marmara Bölgesinde Kuzey Anadolu fay hattının kuzey kolunun kırılmasıyla oluşan 7.4 şiddetindeki deprem sonucunda, Gölcük bölgesinde bulunan Deniz Kuvvetleri Komutanlığı personel kaybına uğradı ve bağlısı birlikler önemli ölçüde maddi hasar gördü. Kuzey Deniz Saha Komutanlığı ve Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı bağlısı birlik ve kurumlarda can kaybı olmaksızın, orta ve hafif çapta hasar meydana geldi.

Donanma Komutanı Oramiral Bülent Alpaya, depremin hemen akabinde üs içindeki hasar durumunu tespit ettirerek ve tabii afet koordinasyon merkezinin tesis edilmesini emretti. Böylece, ilk reaksiyon gösterildi. Tüm faaliyetler, sırasıyla can



kurtarma, depremzedelerin beslenme ve barınma ihtiyaçlarının giderilmesi, bunların yanı sıra asayiş ve güvenliğin kontrol altına alınması hedefleri esas alınarak, yürütülmeye başlandı.<sup>566</sup>

Deprem esnasında deniz kuvvetlerinin vurucu gücünü oluşturan yüzer unsurları hasar almadı. Böylece donanma gemileri, deprem sonrası tüm imkanlarıyla, depremzedelerin İstanbul'daki hastanelere getirilmesine, yaraların sarılmasına ve gölcük bölgesine su, yiyecek, sağlık malzemesi taşınmasına büyük katkı sağlamadı.

Felaketin ilk gününden itibaren, TCG Akın, Sulatı Savunma Timi (SAS), Sualtı Taarruz Timi (SAT) ve Dalgıç Timleri'yle, sualtında, Sahil Güvenlik botları da su üstünde canlı ve ceset arama faaliyetlerini sürdürdü. Ayrıca TCG Çubuklu, bölgenin mesaha etüdünü yaptı.

Türkiye'yi derinden sarsan ve büyük acılara neden olan deprem felaketi, Gölcük Bölgesinde konuşlandırılmış bulunan Donanma Komutanlığı ve bağlı birliklerde büyük ölçüde maddi hasar ve personel kaybına yol açmıştır.

Deprem sonucu Deniz Kuvvetlerinin personel kaybı aşağıda verilmiştir:<sup>567</sup>

(1) 28 Subay (1 amiral, 20 subay, 7 yedek subay), 135 astsubay, 9 uzman erbaş, erbaş/er, 39 devlet memuru, 126 işçi ile 1 askeri öğrenci olmak üzere toplam 420 personel şehit oldu.

(2) 36 Subay (2 amiral), 87 astsubay, 11 uzman erbaş, 81 erbaş/er, 43 devlet memuru ve 48 işçi ile 1 askeri öğrenci olmak üzere toplam 307 personel yaralandı.

(3) 22 subay, 116 astsubay, 12 askeri öğrenci, 63 devlet memuru, 7 uzman erbaş, 78 işçi ve 4 erbaş/er olmak üzere toplam 302 personel birinci derece yakınlarını kaybetti.

<sup>566</sup> Etüd,Donan komutanlığı Personel Başkanlığı Çalışması

<sup>567</sup> Etüd,Donan komutanlığı Personel Başkanlığı Çalışması

Deprem neticesinde Gölcük Bölgesinde meydana gelen hasar durumu ise şöyledir: Donanma Komutanlığı Karargâh binası, Karargâh Destek Kıtalar Komutanlığı binası ve Subay Orduevi B Blok tamamen çöktü. Donanma Komutanlığı Subay Orduevi A Blok, Bekar Subay Misafirhanesi, Gölcük Tersanesi, Poyraz rıhtımı, Yıldızlar Suüstü Eğitim Merkezi binası ve Denizaltı Eğitim Merkezi binası ağır hasar gördü.

17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen deprem şehitlerinin yaratmış olduğu derin acı ve üzüntüyü kalplerinde muhafaza ederek; Tersane, İkmal Merkezi, Ana Üs ve tüm diğer Donanma birimleri ile depremin meydana geldiği andan itibaren, üstün bir moral gücü ve performans sergileyip, felaketin yaralarını sarmak üzere, önemli bir mesafe kaydetti.

#### **10.4.2.6.2. Yeniden Yapılanma Süreci**

17 Ağustos 1999 tarihli Gölcük Depremi, Deniz Kuvvetlerini kısa, orta ve uzun vadede yeni arayışlara itti.

Deprem sonrası, Gölcük Ana Üssünün bu denli ağır hasar alması nedeniyle önemli konuş değişikliklerine ve yeniden yapılanma faaliyetlerine başlandı. Bu suretle, Harp Filosu Komutanlığı Aksaz'da; Mayın Filosu Komutanlığı Erdek'te konuşlandırıldı. Denizaltı ve Hücumbot Filosu Komutanlıkları eski konuş yerlerinde kaldı. Gölcük Ana Üssü, Ana Üs konumundan çıkartılarak, Üs Komutanlığına dönüştürüldü.

17 Ağustos 1999 Marmara Deprem Gölcük Tersanesi'ne de büyük bir hasar verdi. Bu büyük felaket, Türk Deniz Kuvvetleri Tersaneleri'nin yeniden organizasyonu ve yeniden yapılanmasını gerektirdi. Bu sebeple, Türkiye Gemi Sanayi (TGS)'ne ait Pendik ve Türk Denizcilik İşletmeleri (TDİ)'ne ait Alaybey Tersanelerini Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na devri gerçekleştirildi ve askeri tersanelerin gemi inşa kapasitesi önemli ölçüde artırıldı. Bu kapsamda, Alaybey Tersanesi İzmir Tersanesi bünyesine dâhil edildi. Taşkızak Tersanesi de, Pendik'te bulunan İstanbul Tersanesi'ne intikal etti. Gölcük Tersanesi de suüstü gemisi inşa faaliyetleri hariç 17 Ağustos 1999 öncesi imkan ve kabiliyetine yeniden kavuştu.

### 10.4.2.7. 21nci Yüzyılda Türk Deniz Kuvvetleri

Türk Deniz Kuvvetleri 21 nci yüzyılda daha çok önem kazanan caydırma ve kriz yönetimi yolu ile politik hedeflere ulaşmada Türk dış politikasının en önemli araçlarından birisi haline geldi.

21nci yüzyıl başında dünyanın uluslar arası ortamındaki gelişmeler ve değişimler, başta Doğu Akdeniz olmak üzere çevre denizlerimizin önemini artırdı. Gerek Avrasya enerji havzalarının dünya pazarlarına entegrasyonu ve gerekse Ortadoğu ve Kafkasya'daki gelişmeler, Türkiye ve Doğu Akdeniz'in ekostratejik değerini daha da ön plana çıkardı.

Dünya güvenlik ortamındaki bu değişimlere uyum sağlamak maksadıyla Türk Deniz Kuvvetleri'nin reorganizasyon faaliyetleri ivme kazandı.

Türkiye'nin savunma politikasının temellerini Atatürk'ün "Yurtta Barış, Dünyada Barış" özdeyişi oluşturmaktadır. Bu, temelde ülkelerin bağımsızlığını, egemenliğini ve toprak bütünlüğünü koruyarak dünya barışına ve bölgesel güvenliğe katılımında bulunmayı öngörmektedir.

Bugün, Deniz Kuvvetleri denizlerde varlık göstermekte; dost ve müttefik ülkelerde Deniz Kuvvetlerinin gelişimine yardımcı olmakta; Birleşmiş Milletler, AGIT veya NATO kumandası altında barışı destekleme ve koruma faaliyetlerine iştirak etmekte Türk dış politikasını destekleyecek birçok projede öncü rol almaktadır. Bu projeler başında Karadeniz İşbirliği Görev Grubu (BLACKSEAFOR) projesi gelmektedir.

Karadeniz'de barış ve istikrarın tem çerçevesinde bölgesel işbirliği faaliyetlerinin artırılması, iyi komşuluk şeffaflığın geliştirilmesine yönelik olası Türkiye'nin girişimi ve sahildar ülkeler (Türkiye, Gürcistan, Bulgaristan, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Romanya katılımıyla 2 Nisan 2001 günü İstanbul'da imzalanan anlaşmayla kurulan BLACKSEAFOR'nun ilk aktivasyonu 27 Eylül 2001 tarihinde Gölçük'te yapılan bir törenle gerçekleştirildi. Bu Kuvvete dönüşümlü olarak altı sahildar ülke sırayla komutan olacaktır. İlk komutanı bir türk amiral oldu.

İlk aktivasyon süresince, Bulgaristan'ın Varna, Romanya'nın Köstence, Ukrayna'nın Odessa, Rusya Federasyonu'nun Novorosovky ve Gürcistan'ın Poti limanları ziyaret edildi. Bu seyirde altı sahildar Deniz Kuvvetleri arasındaki işbirliği konusunda kamuoyu bilgilendirildi.

Görüldüğü üzere, cumhuriyet tarihimizde Türk Deniz Kuvvetleri emsali görülmeyen bir tempo ile gerek nitel ve gerekse de nicel yönlerden olağanüstü bir gelişme göstermiş ve etkili bir deniz gücüne dönüşmüştür.

Yeni dünya düzeninde, Türkiye'nin güvenliği ve uluslar arası ilişkileri bugünkü kadar önemli olacaktır. Yeni yüzyılda, Türk Deniz Kuvvetlerinin yönelişi açık denizlere doğrudur. Bu yöneliş her geçen gün denizcileşen ve gönenci artan Türkiye'nin gelişiminin bir sonucudur. 21 nci yüzyılda Türkiye, coğrafyasının gerektirdiği denizci devlet idealine erişebilecek tüm kaynaklara sahiptir. Bu yöneliş, Türkiye'nin yeni binyıl ve yeni yüzyılda daha emin, daha güçlü ve geleceğe daha fazla güven ve huzurla bakmasına en büyük katkıyı sağlayacaktır.

# 11. DENİZCİLİK GÜCÜ VE TÜRKİYE'NİN DENİZ KUVVETLERİ STRATEJİSİ

## 11.1. Deniz Ve Denizin Önemi

Yer küresinin toplam yüzölçümü 510.300.500 kilometre karedir. Bunun 361.500.000 kilometre karesi sularla, 148.950.000 kilometre karesi ise karalarla kaplıdır. Bir başka ifadeyle yer küresinin % 71'ini denizler, % 29'unu karalar oluşturmaktadır.<sup>568</sup> Denizler, karalardan 2.5 kat daha fazla yayılma alanına sahiptir. Bu muazzam su kütlesi, dünyamıza yalnız nicelik değil, nitelik de kazandırmaktadır. Yer küresine egemen varlık olan insanlığa ve toplumlara etkileri ve ulusal güçler katkıları yönünden de büyük önem taşımaktadır.

Denizler, ulusal güçler için; dipleri bakımından en geniş toprakları ve toprak altı zenginliklerini, su kütlesi içindeki sayısız denebilecek türdeki besin kaynaklarını, yüzeyleri ile de en uygun, en ekonomik, en geniş kapasiteli ulaştırma ve haberleşme alanını, dolayısıyla bütün bunların bir araya gelmelerinin doğal sonucu olarak da en büyük mücadele ortamını oluştururlar.

Deniz, kendinden yararlanmasını bilen uluslara sağladığı sonsuz nimetler ve çıkarlarla uygarlıkların doğuşu ve gelişimine en büyük desteği oluşturduğu gibi bunların yayılmalarına ve kaynaşmalarına da yol açmıştır. Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz ki, çağlar boyunca deniz yolu ile ulaştırılan değerlerin en büyükleri bilim, kültür ve uygarlık olmuştur. Tarih boyunca en büyük uygarlıklar deniz kıyılarında kurulmuş ve oralardan yayılmıştır.

Dünyanın bugünkü uygarlık ve teknolojik düzeyine ulaşmasında çok büyük bir payı olan denizin önemi üç kategoride incelenebilir.

<sup>568</sup> Meydan-Larousse, İstanbul 1973, cilt 12, s.789.

### 11.1.1. Siyasi ve Hukuki Önemi

Denizler için politik ve sosyal açıdan söylenebilecek ilk ve en önemli şey belki de büyük bir yol, veya daha doğru bir deyişle, insanların üzerinde her yöne gidebildiği büyük bir ortak ortam olduğudur. Ancak burada öyle yollar vardır ki diğerlerine her zaman tercih edilmiştir...<sup>569</sup>

Coğrafi konum Deniz Kuvvetlerinin toplanmasını veya bölünmesini dikte eden bir faktördür.<sup>570</sup> Hem açık denizlere kolayca erişimi olan hem de dünyanın en büyük su yollarından birini kontrol edebilen bir coğrafyaya sahip olan bir ülkenin stratejik değerinin yüksek olduğu aşikardır.<sup>571</sup> Türkiye bu açıdan eşsiz bir stratejik öneme sahiptir.

ABD'nin günümüzde süper güç olma gerçeğinin altında ünlü Amiral Alfred Thayer Mahan'ın (1840-1914) denizlerin önemi ve kullanımına ilişkin düşünceleri yatmaktadır. Mahan denizlerden karalara doğru emperyal bir kuşatma öngörürken, Amerika yöneticilerine Monroe doktrininde de mevcut olan izolasyonizme ilave olarak Pasifik açılımı ve denizden Amerika'ya yönelik tehlikelerin bertarafı için Hawaii Adasının önemi, Panama Kanalı'nın açılması, Karayiblerin kontrolü hususlarını dikte ettirmiştir. Tespit ettiği stratejik noktalar, iyi bir ittifaklar zinciri ve uzun kollu boksör misali kıtadan her türlü harbin uzaklaştırılması şeklinde desteklenecektir.<sup>572</sup> Mahan'ın denizlerin her açıdan değerlendirilmesi öğretisi, ilerde Spykman'ın "Kenar Kuşak" ve Cohen'in "Coğrafya Ayrımı" teorileriyle birleşerek 1941 yılına kadar izolasyonist, daha sonra müdahaleci anlayışla günümüze kadar gelişen ve devam eden global güç olma mücadelesinin temel direğini oluşturmuştur.

Coğrafyanın Amerika'ya kazandırdığı avantajı en iyi şekilde değerlendiren ve İngiltere gibi sürekli denizlere dönük yaşayan Amerika'nın stratejistleri kuşatma

<sup>569</sup> Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History*, Brown&Co., Boston. 1947, s.25

<sup>570</sup> Alfred T. Mahan, a.g.e., (s.28,29)

<sup>571</sup> Alfred T. Mahan, a.g.e., (32)

<sup>572</sup> Ahmet Davutoğlu, "Jeopolitik Teoriler Çerçevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu", İlim ve Sanat Dergisi, Mart 1986, s.9-14.

zihniyetini emperyalist aksiyonlarına taşıyarak dünya sularını en iyi şekilde kullanmışlardır.<sup>573</sup>

Denizlerin tüm uluslarca serbestçe kullanımı konusunda ilk siyasi yaklaşımlar 20nci yüzyılın başlarında ABD’de atılmıştır. Amerika Kongresi 8 Ocak 1918 tarihinde, o dönem için izolasyonist politika izlemesine rağmen, çok önemli bir kararın altına imzasını atmıştır. Woodrow Wilson tarafından hazırlanan 14 noktalı prensip kararının ikinci maddesinde “*Denizlerin Serbestliği*” ilkesi mevcuttur.<sup>574</sup> Denizlerin serbestisi Mahan’dan sonra zamanımıza kadar devam eden ve 1958 Cenevre Deniz Hukuku Konferansı, 1973’te toplanan Üçüncü Deniz Hukuku Konferansı ve sonrasında 9 yıl süren bir çalışma sonunda hazırlanan 1982 BM Deniz Hukuku Sözleşmesi ile hukuki zeminde de kanunlaşmış bir kavram ve uluslar arası davranış biçimi halini almıştır.<sup>575</sup>

### 11.1.2. Ekonomik Önemi

Amerikalı Amiral Alfred T.MAHAN’ın; milli servetin denizlere hakimiyet sayesinde sağlanabileceği tezini savunarak büyük bir deniz gücü ile deniz aşırı üsler teminini öngören deniz stratejisini ortaya koymuş ve ayrıca deniz gücünün kullanılması suretiyle harpte deniz ulaştırması ile ekonomik harbin önemini belirtmiştir.<sup>576</sup> Geçmişte dünya ticaretinde ve taşımacılığında en büyük pay sahibi olan deniz son yıllarda dünya ticaretinde gerçekleşen küreselleşme ile bölgesel entegrasyonların birlikte yaşanması, devletlerin denizlerdeki ticari menfaatleri daha da artmıştır.

Günümüzde dünya ticaretinin ton-mil bazında %90’ı, değer ve miktar bazında %80’i, deniz yolu ile taşınmaktadır. Halen ortalama 67.6 milyon varil/gün olarak gerçekleşen ham petrol üretiminin %90’ı da deniz yolu ile taşınmakta, bu nedenlerle dünya ekonomisi deniz taşımacılığındaki değişimlerden etkilenmekte ve sektörün

<sup>573</sup> Eric Grove, *Some Principals Of Maritime Strategy*, sf.44

<sup>574</sup> Robert H.Ferrell, *American Diplomacy*, W.W.Norton & Company, New York, 1975, s.482.

<sup>575</sup> Aslan Gündüz, *Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler ve Örnek Kararlar*, Beta Yayınları, İstanbul, 1998, s.347

<sup>576</sup> Alfred T.Mahan, a.g.c., 1890, s.22

gelişimini de yönlendirme çabası içinde olmaktadır. Gerek Dünya Bankası, gerekse OECD tahminlerine göre; dünya ticareti 2005'e kadar ve muhtemelen sonrasında yılda % 5-6 oranında büyüyecektir. Bu kapsamda bugün deniz yoluyla yapılan ticaret 2010 yılında yaklaşık iki katına çıkacaktır.<sup>577</sup> Deniz taşımacılığı, sağladığı kapasitenin diğer sektörlerle kıyaslanmayacak üstünlüğü, taşıma mesafesinin büyüklüğü ve diğer taşıma alternatiflerine kıyasla belirgin ucuzluğu nedenleri ile günümüzde ülkelerin ekonomik bilançolarındaki önemli yerini korumaktadır.<sup>578</sup>

Deniz ile ilgili yapılmış çeşitli araştırma sonuçlarına göre konuş açılarından; dünyadaki başkentlerin % 80'i sahilinden 300 mil mesafede bulunmakta, dünya nüfusunun %75'i sahilinden 100 mil mesafede yaşamaktadır; Ticaret yönünden ise, ticari merkezlerin hemen hemen tamamı deniz kenarında kurulmuş bulunmakta, dünya yüklerinin yaklaşık %85'i, petrolün ise %99 civarındaki bölümünün deniz yoluyla taşındığı görülmektedir.<sup>579</sup>

Deniz kaynakları açısından bakıldığında ise; yer kürenin kısıtlı kaynaklarına enerji ve deniz ürünleri ile büyük katkı sağlamaktadır. Bu göstergeler sonrasında dünyada ekonomik açıdan etkin olmak ve ticari ilişkileri olması gereken seviyede tutmak, hem kendi hem de dünyadaki serbest taşıma pazarından kendilerine menfaat sağlamak maksadıyla devletler denizcilik güçlerini çağa uydurmak ve güçlendirmek gereğini duymaktadırlar.

Denizlerin ekonomik önemi Türkiye açısından değerlendirildiğinde ortaya çıkan tablo ise şöyledir. Türkiye 2002 rakamları ile, dış ticaretinin değer olarak %87'sini deniz yoluyla yapmaktadır. Türkiye için deniz alanları, dış ticaretteki arz edilen payı ve Türkiye'nin jeopolitik konumu itibariyle uluslararası ulaşım yolları üzerinde bulunması sebepleriyle özel bir önem arz etmektedir.<sup>580</sup>

<sup>577</sup> İstanbul Deniz Ticaret Deniz Sektörü Raporu, 2002. İSTANBUL

<sup>578</sup> 2002 Deniz Sektörü Raporu, Deniz Ticaret Odası, İstanbul, s: 27

<sup>579</sup> 2002 Deniz Sektörü Raporu, A.g.c., s: 28.

<sup>580</sup> 2002 Deniz Sektörü Raporu, A.g.c. s:86-91



### 11.1.3. Askeri Önemi

19ncü ve 20nci yüzyıl, siyasi ve askeri tarih açısından büyük gelişmelere tanık olmuştur. Bu gelişmelere denizci perspektifinden bakıldığı takdirde; uzun zamandır karalarda ve denizlerde süren muharebelerin sonunda savaşı denizlerde üstün olan tarafın kazandığı görülmüş, uzun süren ittifak harplerinde milli menfaatler ve milli stratejiler ile uluslar arası stratejiler çatışmış, yeni denizci devletler ortaya çıkmış, denizcilik teknolojisinde önemli gelişmeler olmuştur.

Kara gücü ağır basan Rusya, Osmanlı İmparatorluğu, Almanya, Fransa ve Avusturya deniz gücü bakımından zayıf bir görünüm arz etmekteydi. Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, 2. Dünya Savaşı sırasında Pasifik Okyanusu'nda Japon donanmasına karşı başlattıkları deniz muharebeleri, donanma komutanlarının üstün taktik ve manevralarına sahne olmuş, savaşı Hiroşima ve Nagazaki'ye atılan belirlemiş ve Japonya mağlup olmuştur. 20 nci yüzyılda yaşanan iki dünya savaşından da “Denizlerin Aslanı” olarak tabir edilen İngiltere, “Karaların Kartalı” olarak nitelenen Almanya'ya karşı çok büyük zafer kazanmıştır. Hollanda, İspanya ve Portekiz deniz gücüne önem verdiği yıllarda büyük devlet olmuş, deniz gücü diğer devletler karşısında azalınca büyük devlet olma vasfını kaybetmişlerdir. Başka bir ifadeyle devletler denizlerdeki aksiyonları ile büyümüş ve denizlerdeki etkinliklerini kaybettikleri oranda da küçülmüşlerdir.

Deniz Kuvvetleri devletlerin politikalarını uygulamada tarih boyunca en etkin amil olmuştur. Sadece son yüzyıl içinde meydana gelen önemli siyasi gelişmeler kesitler halinde incelendiğinde; Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na giriş sebebi Alman Destroyerlerinin İmparatorluğa sığınmasıdır.<sup>581</sup> İkinci Dünya Harbi'nin öncesindeki ana gerilim sahası, bir ölçüde, Drennot yarışının devamında Almanya'nın karalara sıkıştırılmasıdır. İkinci Dünya Harbi'nin güç aktarımlarının tamamı denizden yapılmış ve Japonya'nın mağlubiyeti Tokyo koyunda USS Missouri zırhlısı üzerinde imzalanmıştır.<sup>582</sup> İkinci Dünya Savaşı sonrası Rusya'nın Türkiye üzerindeki emelleri sebebiyle meydana gelen gerilimde aynı Missouri

<sup>581</sup> Z. Uğurlu, *Denizcilik Gücü Sempozyumu*, 1998, Harp Akademileri Yayını, İstanbul

<sup>582</sup> Fahir Armaoğlu, *Yirminci Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-199*, Alkım Yayınları, İstanbul, s.406.

zırlısı Washington elçimizin cenazesini İstanbul'a getirmekle SSCB'ye gözdağı vermiştir. Son yüzyıldaki önemli antlaşmaların imzalandığı zeminler incelendiğinde bunun genelde bir gemi platformu olduğu görülecektir. Bu sembol uluslar arası ilişkilerde gücü temsil etmesi açısından oldukça önemlidir.

Deniz Kuvvetlerini diğer askeri unsurlardan ayıran en önemli nokta diplomatik bir misyonu olmasıdır. Deniz Kuvvetlerinin temel taşı gemi, devlet toprağı hükmünü taşır ve o geminin komutanının diplomatik özelliklerinin yanında, yargılama yetkisi dahi mevcuttur. Bugün için devletlerin birbirlerine liman ziyareti maksadıyla savaş gemilerini göndermesi basit bir ziyaret değil diplomatik misyon ve temsil görevidir.

Deniz Kuvvetleri bugün için ulusal savunmanın bir parçası olmanın yanında Körfez Krizi'nde olduğu gibi güç aktarımı, Somali, Bosna ve Kosova<sup>583</sup> olaylarında insani yardım faaliyetleri kapsamında barışı destekleme hareketlerinde kullanılmaktadır. Türkiye de bu faaliyetlere aktif olarak katılmış ve önemli bir rol üstlenmiştir.

Türk Deniz Kuvvetlerinin dünya ile eş zamanlı olarak açık denizlere doğru stratejisini belirlemesi ve uygulamaya koyması, soğuk savaş sonrası dünya genelinde devam eden askeri harekâtlarda kullanılan deniz alanlarının önemini ortaya koymaktadır.<sup>584</sup>

## 11.2. Denizcilik Gücü

Denizcilik gücü, "Bir ulusun, denize ve denizciliğe ilişkin olanak ve yeteneklerinin ulus yararına kullanılması, değerlendirilmesi, korunması ve evrimleştirilmesi amacıyla harcanan düşüncel, duygusal, bilimsel, fiziksel, ekonomik, askeri ve politik çabaların toplam verimliliği" olarak tanımlanmaktadır.<sup>585</sup>

<sup>583</sup> Kosova Hava Harekatının önemli bir kısmı denizden, uçak gemisi ve gemilerden uzun menzilli füzeler ile yapılmıştır.

<sup>584</sup> Açık Denizlere Doğru Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Temmuz 1996, s.76-80

<sup>585</sup> William E Livezey (Çev.Fidan İlyas) Mahan'a Göre Deniz Gücü, s.21

Denizcilik gücü tanımından da çok iyi anlaşılacağı gibi, bir ulus, denize ve denizciliğe ilişkin imkân ve kabiliyetleri derecesinde, milli menfaatlerine yararlı olacak faaliyetleri yapar. Denizcilik gücünü en iyi şekilde oluşturan uluslar, bilimsel, teknolojik, fikri, duygusal ve fiziki çabalarında ve coğrafi, demografik, siyasi, askeri ve ekonomik alanlarında oluşturduğu etkinliklerinde, daha fazla verim elde ederler. Somut örneklerle açıklamaya çalışırsak, ülkenin kıyısı bulunmayan bir bölgesinde, denizcilikle ilgili bir ham maddenin (örneğin petrol) topraktan çıkarılmasında çalışan ve yaşam boyunca denizi görmemiş bir işçinin bu çabasından, deniz dibini de sünger arayan dalgıçın yaptığı işe, deniz ve denizciliğe ait şiir yazan bir şairin sanat çalışmalarından denizlerin kirlenmesine önlemeye çalışan çevrecilerin çabasına, kıyıda balık ağı onaran balıkçı eşinin işinden, en büyük gemileri inşa eden tezgâhlardaki çalışmalara ve askeri, ticari, bilimsel, sportif, hatta eğlence amaçları ile denizin altında, yüzeyinde ve havasında, bireysel veya gemi ve uçaklarla faaliyette bulunan kişilerin çabalarına kadar, tüm faaliyetler ve bu sistemin kapsamı içindedir. Denizcilik gücü ile ilgili şu sonuçları çıkarmak mümkündür;<sup>586</sup>

- Denizcilik gücü, milli gücün fonksiyonel bir unsurudur. Denize kıyısı bulunmayan devletler de dahil olmak üzere, tüm dünya ülkeleri, denizcilik gücü kapsamına giren uygulamalardan etkilenirler.

- Denizcilik gücü, milli gücün tüm unsurlarını etkiler ve onlardan etkilenir. Bu nedenle milli gücü yöneten makamlar, kendi görev alanları çerçevesinde, denizcilik gücü için ortaya konan deniz alaka ve menfaatleri ile ilgili işlevlerinde doğrudan veya dolaylı biçimde etkileyen hususlardan da sorumludurlar. Çünkü, devlet yönetimi, mevcut güçlerin gerçekçi ve adil bir biçimde geliştirilmesi ve onlardan milli güce azami katkıda bulunacak şekilde yararlanılmasını öngörür.<sup>587</sup>

- Kıyısı olan her bir devletin yöneticileri, deniz alaka ve menfaatlerini tespit etmeye ve onları gerçekleştirmek üzere kendi denizcilik güçlerini oluşturmaya mecbur olduklarının bilincini taşımalıdır.

<sup>586</sup> Mert Bayat, "Milli Güç ve Devlet", s.408.

<sup>587</sup> İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, Harp Akademileri, İstanbul, Haziran 1999.

- Denizcilik gücü, denizlerle ilişki kurup çıkar sağlama amacıyla kullanılan nitel ve nicel güçlerin toplamı ve bileşkesidir.

- Denizcilik gücünün en önemli ve salt bu güce özgü niteliği; uluslar arası coğrafyada bulunan kaynak ve değerlerden milli çıkarları için dolaysız uygulamalarla yararlanma olanağını sağlar.

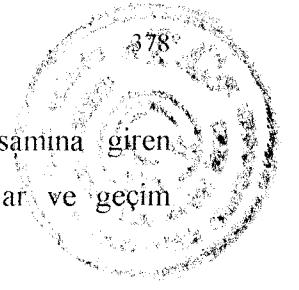
- Bir ülkenin özellikle coğrafi konumu, fiziksel yapısı, ülkenin büyüklüğü ve nüfusu denizcilik gücü potansiyelini belirler. Bir ülkede denizcilik gücünün oluşup gelişmesine en büyük ve önemli etken, millette ve devlette denizcilik gücü bilincinin oluşup gelişmesidir.

- Milli gücün her bölümü ile görevsel (fonksiyonel) ilişkisi bulunan denizcilik gücünün ülkenin üniter birliği içerisinde milli güce etkinlikle katkıda bulunması, her şeyden önce bir koordinasyon sorunudur. Bu sorun, ancak denizcilik gücü kapsamına giren tüm çalışma ve uygulamaların üst düzeyde eşgüdüm/işbirliğini gerçekleştirecek bir devlet kurumu ve örgütü ile çözülebilir. Denizcilik gücü bilincinin yalnız yöneticilerde değil, vatandaşların tümünde oluşması ve bunun için gereken her türlü gayretin gösterilmesi, bir milli görev ve sorumluluk olarak mütalaa edilmelidir.

- Denizcilik gücünün denizlerde oluşturduğu varlık ve denizlerdeki haklar, diğer devletlere karşı çağdaş ve yeterli deniz kuvveti ile savunulabilir; yasa dışı davranışlara karşı ortamın özelliklerine uygun bir koruma örgütü ile güvenlik altına alınabilir. Aksi halde deniz ilişkileri tükenme yoluna girerken menfaat alanları da başkalarının yararına işlemeye başlar.

Bir devletin Denizcilik Gücünün oluşumu, denize ve denizciliğe ilişkin potansiyel ve yarı potansiyel güçlerin milli çıkar ve isteklere uygun biçimden işler duruma getirilmesi ile gerçekleşir ve bunlara yenilerinin eklenmesiyle gelişir. Genellikle bu oluşum iki temel esasa dayanır<sup>588</sup>.

<sup>588</sup> İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, Harp Akademileri İstanbul, Haziran 1999.



(I) Ülkenin coğrafyasının sağladığı ve denizcilik gücü kapsamına giren potansiyel güç kaynaklarının, ulusu, onları işler duruma getirip çıkar ve geçim sağlamaya yönetmesi veya buna zorunlu kılması,

(II) Siyasal, ekonomik ve askeri-stratejik isteklerin bir denizcilik gücü oluşturulmasını gerektirmesi,

Yukarıda açıklanan nedenlerden birincisi, kişisel gereksinme ve zorunlulukların oluşturduğu bir durum olup, bireylerden devlete doğru gelişir. Bireyler, kişisel çabaları ile deniz ve denizcilikle ilgilenip, çıkar sağlama yoluna giderler ve devlet, bireylerin bu alandaki faaliyetlerini düzenlemek ve korumak için gerekli tedbirleri almak zorunda kalır.

Nedenlerden ikincisi ise; devletten bireylere doğru bir gelişim çizgisi izler. Ülkenin siyasal, ekonomik ve askeri durumu ve sorunları, devleti denizlerle ilgilenip, bu ortamla ilişki kurmaya ve denizlerden milli çıkarlar doğrultusunda yararlanmaya yöneltir veya buna zorunlu kılar. Bu da ancak bir denizcilik gücünün oluşturulması ile gerçekleşebileceğinden, devlet bu iş için gerekli faaliyet ve yatırımlara girişir, yasal ve tüzel esaslar düzenler, ekonomi, teknoloji, bayındırlık, endüstri, eğitim vb. alanlardaki örgütleri ve kurumları gerçekleştirir.

Denizcilik gücü; denizcilikle ilgili olarak maddi ve manevi, nitel ve nicel tüm değerleri, karada ve denizde denizcilik kapsamında veya onunla doğrudan ilişkili olarak yürütülen faaliyetleri, ilgili kanun ve mevzuatı, bu alandaki stratejilerin tümünü kapsar.

Denizcilik gücü, genel olarak deniz gücü ve deniz kuvveti şeklinde iki bölümde incelenir.

### **11.2.1. Deniz Gücü**

Milli çıkarların bol miktarda bulunduğu deniz ortamına, ülkelerin duyduğu büyük ilginin nedeni; denizlerde bulunan potansiyel imkânlardan mümkün olan azami yararı sağlamak hedefidir. Bunun için öncelikle denize çıkmak, o denizi toprak



gibi işleyip kullanılabilmek, nihayet o denizde tutunabilmek ve Uluslararası Deniz Hukuku çerçevesinde, denizdeki kaynakları başkasına kullandırmamak gerekir.

Bugün dünyanın sayılı güçlü devletleri denize çıkmak, denizi kullanmak problemlerini etkin ve modern bir deniz gücü oluşturarak halletmişlerdir.

Deniz gücü; denizcilik gücünün denizde bulunan dinamik bölümleri ile bunların doğrudan bağlı oldukları kıyı kuruluşlarını kapsar. Örneğin; deniz ticaret filosunu oluşturan yük ve yolcu gemileri ile bunların yönetimini yapan kamu ve özel teşebbüs kuruluşları, bilimsel araştırma ve kurtarma gemileri liman hizmet araçları ve bunları destekleyen kıyı ve açık deniz tesisleri (petrol platformları gibi) tümüyle deniz gücü içerisinde mütalaa edilirler.<sup>589</sup>

### 11.2.2. Deniz Kuvveti

Deniz Kuvveti; harp bahriyesinin gemileri, uçakları, araçları ve kıyıdaki çeşitli kademelerde düzenlenen komutanlık ve karargahları ile kıyı ve liman savunma birlik tesislerinden, üsler, tersaneler ile diğer lojistik ve idari kuruluşlardan oluşur.<sup>590</sup>

Deniz Kuvvetinin bir özelliği de kendisinden ayrılamayacak durumdaki bazı kuruluşlar ile işlevlerinin, denizcilik gücü ve milli gücün unsurlarının da kapsamına girmesidir. Örneğin; her aşamadaki okul ve kurslar, esas sistem olan denizcilik gücü kapsamında, birer endüstri kurumu olan tersane ve fabrikalar denizcilik gücünün olduğu kadar, milli gücün ekonomik güç unsurunun da kapsamındadır.

Deniz Kuvveti, salt denizcilik gücü açısından ele alındığında, bu gücün koruyucu sistemidir. Ayrıca, devletin-milletin güvenlik ve savunması bakımından da sorumlu olan üç esas kuvvetten birisidir.

Denizcilik Gücünün askeri unsuru olarak kullanılan Deniz Kuvvetleri aşağıdaki şekillerde kullanılmaktadır.<sup>591</sup>

<sup>589</sup> William E Livezey a.g.e, s.23

<sup>590</sup> William E Livezey, a.g.e., s.24

(I) Deniz kuvvetlerinin barışta caydırıcı nitelikte ve savaşta silahlı kuvvetlerin üç temel unsurundan biri olarak münferit ve müşterek harekâtın icrasında;

(II) Barışta yasadışı hareketlere karşı sahil güvenliğinin sağlanmasında,

(III) Deniz kuvvetlerine bağlı endüstri kuruluşlarının askeri güce katkı sağlamasında (Askeri Tersaneler vb.),

(IV) Ticaret ve yolcu gemilerinin barışta ve savaşta sürdürdükleri lojistik ve idari ulaştırma hizmetlerinin korunmasında,

(V) Savaşta el konulan sivil maksatlı gemilerin çeşitli askeri maksatlara göre tadil edilerek ve gerekiyorsa silahlandırılarak kullanılmalarının ve korunmalarının sağlanmasında,

(VI) Denizcilik gücü kapsamındaki sivil endüstri kuruluşlarının (tersane vb. gibi) deniz kuvvetleri ve askeri güce barışta ve savaşta lojistik hizmet sağlamalarında,

(VII) Savaşta, düşman işgaline uğrayan bölgelerdeki sivil halkın ve taşınabilir milli değerlerin denizden tahliye edilmesinde,

(VIII) Kıyı açıklarındaki petrol çıkarma vb. tesislerin barışta güvenliğinin ve savaşta savunmasının sağlanmasında,

(IX) Barışı koruma harekâtlarında müttefik ülkelerle birlikte aynı amaç/birlik içinde görev alma ve uluslar arası tahliyelerde (Mülteci Tahliye Harekatı) verilen görevlerin icra edilmesinde,

(X) Afet bölgelerine denizden yardım götürülmesi ve müdahale edilmesinde,

<sup>591</sup> İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, Harp Akademileri İstanbul, Haziran 1999.

(XI) Denizlerden yine ülkelere yönelik gelebilecek hayati tehlikelerin (İşgal edici, yıkıcı ve sömürücü güçler de çoğunlukla deniz yolu ile gelmektedirler.) karşılanmasında öncelikle Deniz Kuvvetleridir.<sup>592</sup>

(XII) Herhangi bir savaş zamanında da deniz ulaştırmasının kontrolü ve emniyetinin sağlanması maksadıyla Deniz Nakliyatı Kontrol Subaylıkları (NCSO), teşkil edilmekte, bu şekli ile sivil bahriyenin de askeri güç içerisinde kontrolü sağlanmaktadır. Böylelikle limanlara giren ve çıkan tüm ticaret gemileri Deniz Kuvvetleri Komutanlığının kontrolüne girmekte ve bölgede harekât icra eden Görev Kuvveti, Görev Grubu ve Saha Komutanlıkları ile koordinasyon sağlanmaktadır.

Denizcilik gücümüzün denizlerde oluşturduğu milli varlık ve haklarımız yabancı devletlere karşı ancak çağdaş bir deniz kuvveti ile savunulabilir. Bu varlığa ve denizlerdeki haklarımıza yönelen yasadışı davranışlar denizde gezen yeterli bir koruma örgütü ile güvenlik altına alınabilir. Deniz Kuvvetleri ilgi alanlarını oluşturan denizlerde sancak gösterecek şekilde teşkilatlanmalı ve kuvvet yapısını ona göre oluşturmalıdır.

### **11.3. Denizcilik Kuvvetinin Geliştirilmesi İçin Geleceğe Yönelik Politika Ve Stratejiler**

Atatürk *"Sınırlarının önemli ve büyük bölümleri deniz olan Türk Devleti'nin Donanması'nın da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha emin ve müsterih olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir."*<sup>593</sup> diyerek Türkiye'ye ve Türk Deniz Kuvvetlerine hedef göstermiştir. Atatürk bu sözleriyle sadece hedef göstermemiş, aynı zamanda ülkemize yönelecek tehdit ve tehlikeleri bertaraf etmede, ülkemizin mili refaha ulaşmasına çok büyük katkı sağlayacak denizcilik gücünü ve yollarını korumada deniz kuvvetlerinin önemini vurgulamıştır.

Güçlü bir donanma yani deniz kuvveti oluşturmak için Türkiye'nin uygulaması

<sup>592</sup> II. Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, Harp Akademileri, İstanbul, 1999

<sup>593</sup> Deniz Stratejisi, Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, 1998, İSTANBUL



gerekli stratejiyi tespit etmeden önce dünyada Soğuk Savaş dönemi ve sonrasında yaşanan gelişmelerin değerlendirilerek Türkiye ve Türk Deniz Kuvvetlerine olan etkilerinin belirlenmesi gerekmektedir.

### 11.3.1. Soğuk Savaş Dönemi

İkinci Dünya Savaşının sona ermesiyle dünyada yeni bir yapılanma meydana geldi ve ABD ve SSCB iki süper güç olarak ortaya çıktı. Bundan sonra Doğu ve Batı arasında siyasi, ekonomik ve askeri alanları kapsayan ve kutuplaşmalara kadar giden bir varlık mücadelesi yaşanmaya başlandı. Bu durum, Almanya'ya karşı birleşen ABD ve SSCB'nin, savaş sonrasında ayrılmasına ve uluslararası sistemde gücün kanatlara kayması sonucunu doğurdu.

İkinci Dünya Savaşından sonra Avrupa devletleri, savaş öncesi döneme oranla askeri-ekonomik güçlerini ve buna bağlı olarak uluslararası sisteme etki yeteneğini kaybettiler, diğer yandan ABD ve SSCB devletleri savaş öncesi izledikleri “*kısmi yalnızlık*” politikasını terk ederek, süper güç niteliğine yöneldiler<sup>594</sup>. Batı Avrupa devletleri, ABD liderliğinde kurulan NATO'ya, Doğu Avrupa devletleri SSCB liderliğinde kurulan Varşova Paktı (VP)'na üye olarak iki bloğa ayrıldı. Diğer devletler, bu iki bloğun mücadelesi altında satranç tahtasının piyonları gibi kullanıldılar. Türkiye bu dönem içerisinde güvenliğini sağlamak amacıyla Batı Avrupa bloğuna yönelerek 1952 yılında NATO'ya üye oldu.

Bu dönemde -İngiltere ve Fransa başta olmak üzere- Avrupa Kıtası'nın batısında bulunan liberal demokrasiler, ulusal ekonomilerindeki çökme ve güvenlik endişeleri nedeni ile ABD ekonomisine bağlı olarak yeniden yapılanırken, Doğu Avrupa'da -SSCB sınırlarına paralel bir coğrafyada- komünist ideolojiye sahip bir ekonomik/siyasi “*Güvenlik Sahası*” oluşturuldu.<sup>595</sup> İki blok ülkelerinin, 1990 yılına kadar, gerek siyasi, gerek ekonomik ve gerekse askeri olarak birbirleri ile ilişkilerini mesafeli tuttukları bu döneme “Soğuk Savaş Dönemi” adı verildi.

<sup>594</sup> Klaus Kinkel, *The New NATO: Steps Towards Reform*, NATO Review, 1996, s. 75

<sup>595</sup> Gökhan Polat, *Türkiye'nin Sahip Olduğu Coğrafi Durumu Dikkate Alınarak Deniz Stratejisi Tezi*, 2002, İstanbul, s.IV-37

### 11.3.1.1. Soğuk Savaş Döneminde Uluslararası Gelişmeler

İkinci Dünya Savaşının sona ermesiyle dünyada yeni bir yapılanma meydana geldi ve ABD ve SSCB iki süper güç olarak ortaya çıktı. Bundan sonra 1990 yılına kadar süren, Doğu ve Batı arasında siyasi, ekonomik ve askeri alanları kapsayan ve kutuplaşmalara kadar giden bir varlık mücadelesi yaşanmaya başlandı. Bu durum, Almanya'ya karşı birleşen ABD ve SSCB'nin, savaş sonrasında ayrılmasına ve uluslararası sistemde gücün kanatlara kayması sonucunu doğurdu.

İkinci Dünya Savaşından sonra Avrupa devletleri, savaş öncesi döneme oranla askeri-ekonomik güçlerini ve buna bağlı olarak uluslararası sisteme etki yeteneğini kaybettiler, diğer yandan ABD ve SSCB devletleri savaş öncesi izledikleri “*kısmi yalnızcılık*” politikasını terk ederek, süper güç niteliğine yöneldiler<sup>596</sup>. Batı Avrupa devletleri, ABD liderliğinde kurulan NATO'ya, Doğu Avrupa devletleri SSCB liderliğinde kurulan Varşova Paktı (VP)'na üye olarak iki bloğa ayrıldı. Diğer devletler, bu iki bloğun mücadelesi altında satranç tahtasının piyonları gibi kullanıldılar. Türkiye bu dönem içerisinde güvenliğini sağlamak amacıyla Batı Avrupa bloğuna yönelerek 1952 yılında NATO'ya üye oldu.

Bu dönemde -İngiltere ve Fransa başta olmak üzere- Avrupa Kıtası'nın batısında bulunan liberal demokrasiler, ulusal ekonomilerindeki çökme ve güvenlik endişeleri nedeni ile ABD ekonomisine bağlı olarak yeniden yapılanırken; Doğu Avrupa'da -SSCB sınırlarına paralel bir coğrafyada- komünist ideolojiye sahip bir ekonomik/siyasi “*Güvenlik Sahası*” oluşturuldu.<sup>597</sup> Böylece dünya güç dengelerinde iki kutuplu sistem oluştu.

İki kutup ülkeleri tarafından, 1948-1963 yılları arasında ilişkiler tırmandırılarak sürekli gerginlik ortamı yaratıldı. Bu dönemde iki kutup arasında yapılmaya çalışılan yumuşama çabaları aldatmaca, pozisyonunu koruma/güçlendirme, zaman kazanma gibi stratejiler olarak algılandı. Bu dönemde iki blok birbirlerinin varlığını yok etmeyi amaçlayarak hedeflerine yönelik her türlü aracı mübah kabul etti.

<sup>596</sup> Klaus Kinkel, *The New NATO: Steps Towards Reform*, NATO Review, 1996, s.75

<sup>597</sup> Gökhan Polat, *Türkiye'nin Sahip Olduğu Coğrafi Durumu Dikkate Alınarak Deniz Stratejisi Tezi*, 2002, İstanbul, s.IV-37

ABD ve SSCB arasında hızlı silahlanma ve özellikle nükleer silahlardaki gelişmelerin caydırıcı boyutlar kazanması ile iki kutup 1963-1975 yılları arasında savaştan kaçındı. Bu durum her iki tarafın birbirleriyle işbirliğine yapmasına ve etkin oldukları bölgelerde “*Status quo*”yu kabul ederek birbirlerinin iç işlerine karışmamasına neden oldu.<sup>598</sup> Ayrıca bu dönemde, Uluslararası politikada Çin, Japonya gibi yeni güç öğeleri oluştu.

1970’li yıllara gelindiğinde, Uluslararası sistemin yapısında değişiklik olmasa da uluslararası politikada önemli değişiklikler oldu. 1970’li yıllarda ABD-SSCB-Çin Halk Cumhuriyeti-Batı Avrupa-Japonya’dan oluşan beş kutuplu uluslararası güç dağılımı meydana geldi. Bu yeni güç dağılımı sonucunda 1975 yılında Helsinki Konferansı icra edildi ve bu konferans ile uluslararası politikada yumuşamanın odak noktası oldu.<sup>599</sup> Beş güç öğesinin kendi arasındaki ilişkiler 1980’li yıllara kadar sürdü ancak kendi aralarındaki ilişkilerin karmaşık yapısı, diğer devletlerle olan ilişkilerdeki çok boyutlu gelişmeler SSCB’deki dengenin bozulmasına neden oldu. 1989 yılında Ağustos ayında iki Almanya’nın birleşmesi ve/veya SSCB’nin dağılması ile soğuk savaş dönemi sona erdi.

Soğuk Savaş döneminde iki bloğun da uyguladığı stratejiler ile mutlak caydırıcılık sağlandı ve iki blok ülkeleri arasında karşılıklı hiç bir çatışma çıkmadı. Ayrıca blok lideri süper güçlerin nüfuz alanı içine giren Üçüncü Dünya Devletleri’nde de devletler arası çatışmalar önlenmedi. Böylece bölgesel çatışmalar blok ya da nüfuz alanları dışındaki Üçüncü Dünya sahasında sınırlı kaldı.

### **11.3.1.2. Soğuk Savaş Döneminde Deniz Kuvvetlerinin Faaliyetleri**

Soğuk Savaş döneminde her iki bloğun lider devletlerinin deniz kuvvetleri “askeri ve diplomatik” rollerde hem milli hem de ittifak çapında görevler üstlendiler. Bloklardaki diğer devlet deniz kuvvetleri de milli görevleri dışında bu iki rolün ittifak çapında tamamlanmasına katkıda bulundular. Bu dönemde Üçüncü Dünya

<sup>598</sup> Brzezinski Zbigniew, NATO: The Dilemmas of Expansion, The National Interest, 1998, sf:22

<sup>599</sup> F. Sönmezoglu, Değişen Dünya ve Türkiye , Ankara 1996, s.3/4.

Devletleri'nin deniz kuvvetleri ise iki bloğun deniz gücü yanında marjinal kalan kuvvet yapılarıyla askeri ve diplomatik rol yerine daha çok "kamu güvenliği" rolüne yöneldi.

Dönem içerisinde NATO ile Varşova Paktı arasında büyük çekişmeler yaşandı ve her iki oluşuma ait politikaların uygulanması ve desteklenmesi amacıyla, ABD ve SSCB deniz kuvvetleri, başta Akdeniz olmak üzere dünyanın her tarafında harekât yaparak üçüncü dünya ülkelerini kontrol altına almaya çalıştı. ABD, Akdeniz'e 6 ncı filosunu göndererek SSCB'nin Ortadoğu'yu nüfuzu altına almasına engel olmaya çalıştı ve caydırıcılık sağladı. SSCB, Akdeniz'de bulundurduğu donanmasıyla başta Suriye olmak üzere bazı Arap ülkelerini nüfuzu altına almayı başardı.

İkinci Dünya Savaşı sırasında, geniş denizaltı gücüne rağmen, SSCB Donanması pek az başarı kazanmış ve personelinin çoğu karada da çarpışmıştı (ya da ordu nehirleri geçerken yardımcı olmuştu). 1945 yılından sonra Stalin, daha üstün nitelikli Alman tasarımlarına dayalı ve muhtemelen genişletilmiş kıyı savunma görevlerinde kullanılmak üzere, pek çok denizaltı yaptırdı. Buna ilave olarak muharebe gemileriyle uçak gemilerine sahip daha geniş bir suüstü donanması oluşturulmasını destekledi<sup>600</sup>. 1960'lı yıllarda ABD'nin nükleer başlıklı füze taşıyan denizaltı gemileri yapımına başlaması ve Rus Amirali Gorckov'un "*Rusya güçlü bir donanmaya sahip olmazsa, dünya güç oyunlarında ciddi bir dezavantajı olacak*" sözlerinin etkili olması üzerine SSCB, başta nükleer denizaltılar olmak üzere uçak gemilerinin, kruvazörlerin ve destroyerlerin yapımına çok önem verdi ve bu gemilerin deniz aşırı bölgelerde yayılmalarını sağladı.<sup>601</sup>

Denizde zaten çok güçlü olan ABD ve Batılı devletler (İngiltere, Fransa) 1945 yılından sonra, donanmasını hem nicelik hem de nitelik açısından oldukça geliştirdi. Özellikle ABD, 1960'lı yıllardan sonra donanmalarını nükleer başlıklı füzelerle donattı, atış kontrol, elektronik harp, tespit ve teşhis sistemlerini geliştirdi. Batılı

<sup>600</sup> "US Naval Institute Proceedings", A. g. c., s.82s.

<sup>601</sup> Paul Kennedy, Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri. Ankara 1996, s. 454.

müttefikler, VP'nin yaklaşık iki katı kadar büyük suüstü muharebe gemisine, üç katı kadar deniz hava gücüne ve hemen hemen aynı sayıda denizaltıya sahip oldu.<sup>602</sup>

Bu dönemde icra edilen faaliyet ve etkinlikler neticesinde Deniz Kuvvetleri harekâtlarında yeni taktikler ve stratejiler geliştirildi. 1952 yılında yapılan, türk askerinin büyük yararlılık gösterdiği Kore Savaşında, ABD Deniz Kuvvetleri, uçak gemilerine dayalı hava darbe harekâtını geliştirdi. Bu kapsamda atom silahlarıyla donatılmış darbe bombardıman uçaklarına sahip yeni tip çok büyük uçak gemileri oluşturuldu<sup>603</sup>. ABD, kriz bölgesinde deniz kontrolünü sağlayacak, güç aktarımı yapabilecek üstün teknolojik gemi/platformlar, nükleer SSCB denizaltılarına karşı uçaktan ve derin suya atılabilen mayınlar geliştirdi<sup>604</sup>.

Sonuç olarak, ABD güçlü Donanması ile dünyanın dört bir yanında gemi dolaştırarak Varşova Paktı devletlerine karşı caydırıcılığın tesisinde etken unsur oldu. Buna karşılık SSCB Donanması esas olarak nükleer füzeli denizaltılar ve onları koruyan büyük suüstü gemileri ile ülkesinin kıyılarının açıklarına doğru kayan stratejik caydırıcılığı sağlamaya çalıştı. Nitekim, Ganbot diplomasisi olarak nitelenebilecek bu politika başarılı olarak her iki tarafın savaşa girmesini önledi.

### **11.3.1.3. Soğuk Savaş Döneminde Tehditlere Karşı Türk Deniz Kuvvetleri Tarafından Uygulanan Stratejiler**

#### **11.3.1.3.1. Türkiye'ye yönelik Tehditler**

Bu dönemde Türk Deniz Kuvvetlerinin uyguladığı stratejiyi öncelikle VP ülkelerinden ve Yunanistan'dan gelen tehdit belirledi.

Varşova Paktı'nın kurulmasından sonra Doğu Bloğu'nun, artan askeri gücü ile Akdeniz ve Ortadoğu'da ekonomik, politik ve askeri durumun SSCB lehine gelişmesi nedeniyle Türkiye'ye yönelik tehdidin kapsamı da geniş boyutlara ulaştı ve

<sup>602</sup> Soğuk Savaş Sonrası Milletlerarası İlişkiler, Harp Akademileri Komutanlığı, İstanbul 1996.

<sup>603</sup> "US Naval Institute Proceedings", Cilt 108, s.3

<sup>604</sup> Açık Denizlere Doğru, a.g.e., s.16.

Türk Deniz Kuvvetlerinin uyguladığı strateji bu gelişmelerden etkilendi. Ortadoğu'daki ve Akdeniz'deki SSCB mevcudiyeti, gerek Akdeniz'e daha fazla kuvvet gönderme, gerekse Sovmedron'un gücünün idamesini sağlama açısından Türk Boğazları'nın önemini geçmiştekine nazaran daha da artırdı.<sup>605</sup> O dönemde SSCB, Bulgaristan ve Romanya'dan gelebilecek tehdit Türkiye'ye yönelik tehdidin en önemli kısmını teşkil etti. NATO'ya göre, Varşova Pakt'ının yukarıda belirtilen tehdit gücü ile Boğazlar bölgesini ele geçirerek Karadeniz Donanması'nı Akdeniz'e serbestçe geçirebileceği ve Doğu Karadeniz'de deniz kuvvetleri vasıtası ile icra edeceği amfibi harekât neticesinde Ortadoğu'ya uzanarak petrol bölgelerini kontrol altına alabileceği ve Akdeniz'e ulaşabileceği doğrultusunda idi.

Bir diğer tehdit olarak algılanan Yunanistan, günümüzde olduğu gibi Soğuk Savaş döneminde de iyi planlanmış geleneksel "*Megalo Idea*" milli politikasını uyguladı. Bu politika, eski Yunan uygarlığına sempati duyan uluslar arası zeminde kişi ve kuruluşlar bazında kolaylıkla taraftar bulabilmektedir.

Yunanistan'ın "Ege Denizi'ni bir Yunan gölü haline getirmek ve Kıbrıs'ı 1974 öncesi statüsüne döndürmek" için uyguladığı strateji, her fırsattan yararlanma, Ege Denizi'ndeki mevcut durumu lehine geliştirme ve nihai hedefe aşamalı olarak ulaşma şeklindeydi. Yunanistan, kıyılarına yakın adalarda keşif, gözetleme ve erken ihbar sistemlerini geliştirdi. Bunun yanında üs ve limanlar zinciri ile Ege harekât alanı içinde Türk Deniz Kuvvetleri'nden daha üstün deniz kuvveti oluşturmaya özen gösterdi. Yunan Deniz Kuvvetleri 1980'li yılların sonunda vurucu gücü yüksek, SSM'ler ile donatılmış hücum botlarına, SSM ve SAM'lar ile donatılmış firkateynlere, uzun menzilli tel güdümlü torpidolarla donatılmış denizaltılara sahip oldu.

GKRY ise politikalarını Yunanistan'ın direktifleri doğrultusunda oluşturdu. GKRY'nin fırsat bulduğunda Yunanistan ile birlikte Kıbrıs'ın tamamına sahip olmak üzere sıcak çatışmadan kaçınmayacağı bilinen bir gerçektir. Ancak GKRY tek başına savaşılabilecek bir deniz gücüne sahip değildi. Soğuk savaş döneminde GKRY'nin Deniz Kuvvetleri sadece 3/4 karakol botuna sahipti.

<sup>605</sup> Ali Kurumahmut, Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, Harp Akademileri Yayınları, 1999, s.33.



Suriye ise günümüzdekine benzer şekilde o dönemde de Türkiye'ye karşı sınırlı bir politika izledi. Hatay ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde toprak parçası elde edebilmek için uluslararası platformlarda Türkiye'nin karşısında yer alırken, gıda faaliyetlerle Hatay'da Arap çoğunluğunu sağlamaya çalıştı. Suriye askeri araç ve malzemesinin hemen hemen tamamını SSCB'den alıyordu. SSCB aynı zamanda uluslararası alanda Suriye'yi desteklemekteydi.

Suriye Deniz Kuvvetleri, diğer kuvvetler gibi SSCB'nin ihtiyaç fazlası veya peykler için inşa ettiği harp silah ve araçlarını kullanıyordu. Suriye Deniz Kuvvetleri'nin esas vurucu gücünü güdümlü mermili hücum botlar meydana getiriyordu. Bu nedenle genel olarak sahile yakın harekât icra eden kuvvetlerden meydan geldiği söylenebilir. Bununla birlikte SSCB'nin Suriye'ye 1985 yılında hibe ettiği Nanyuchka-2 sınıfı hücum bot ve 3 adet Romeo sınıfı denizaltıdan anlaşılacağı üzere, Suriye Deniz Kuvvetleri açık denizlerde hareket icra edebilecek bir yapılanma içerisine girdi. 1990'lı yıllarda Suriye Deniz Kuvvetleri, Türkiye ile meydana gelecek bir harpte; Doğu Akdeniz'de Türk Deniz Kuvvetleri unsurlarına kayıp verdirebileceği, deniz ulaştırmamızı sekteye uğratabileceği, Mersin ve İskenderun bölgesinde askeri ve ekonomik tesislerimize sabotaj düzenleyebilecek seviyeye geldi.

### **11.3.1.3.2. Soğuk Savaş Döneminde Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi**

İkinci Dünya Savaşı sonrası SSCB'nin Türkiye'den toprak talebi ile başlayan süreç, Türkiye'nin 1952 yılında NATO'ya üye olması ile sonuçlandı. Bu entegrasyon Deniz Kuvvetlerimizin konsept, doktrin, kuvvet yapısı, alt yapı ve eğitim felsefesinin bütünü ile değişmesinde belirleyici bir rol oynadı. Deniz Kuvvetlerimiz, NATO için hayati düğüm noktalarından biri olan Türk Boğazları'nın korunması görevini öncelikli olarak yürüttü. 1950'li yılların ikinci yarısında Kıbrıs'ta Türklere karşı başlayan kanlı olaylar, önce 1959-60 Londra sonra Zürih anlaşmasına ve ardından Kıbrıs'ta bir Cumhuriyetin doğmasına yol açtı.<sup>606</sup> Ancak, çok geçmeden Yunanistan Türkiye'ye karşı hasmane niyet beslemeye, Kıbrıs'ta kanlı olayları teşvik etmeye ve Ege'de Lozan statüsünü bozma girişimlerine başladı. SSCB'nin Sovmedron'u Akdeniz'de

<sup>606</sup> Muhlis Nadas, Geoastal Siyaset Boğazlar ve Deltalar, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1991. s.24

konuşlandırması ve 1960'larda gelişmesi hız kazanan türk ekonomisinin deniz ticaret hacmini büyütmesi, başta Ege olmak üzere Doğu Akdeniz'deki ulaşım hatlarının korunması ihtiyacını ön plana çıkardı. Türk Deniz Kuvvetleri bu oluşum karşısında kuvvet yapısı ve konuşlanmasında gerekli düzenlemeleri yaparak Ege ve Doğu Akdeniz'de tertiplenmeye ağırlık vermeye başladı. 1974 yılında Kıbrıs'ın Yunanistan'a ilhak edilmesi maksadıyla başlatılan kışkırtma karşısında, Türkiye anlaşmalardan kaynaklanan garantörlük hakkını kullanarak Kıbrıs'a müdahale etti. Deniz Kuvvetleri, Cumhuriyet tarihinin ilk fiili harekâtını Kıbrıs'ta icra ederek, büyük bir başarı ile kendisine verilen görevleri yerine getirerek askeri hedeflerini ele geçirdi. Kıbrıs hareketinden sonra Yunanistan'ın Ege'yi bir yunan denizi yapma yönündeki ve Türkiye'nin bu denizdeki hayati çıkarlarını yok sayacak şekildeki statüyü bozma girişimleri karşısında Türk Deniz Kuvvetleri, bu yöndeki konuş değişiklikleri de dahil, gerekli tedbirleri bu dönem içinde aldı<sup>607</sup>.

Soğuk Savaş döneminde Batı Bloğu içinde yer alan Türkiye, Batı Bloğuna siyasi desteğini tutarlılıkla sürdürdü. Ekonomik problemlerine karşın blok askeri gücünün önemli bir kısmını teşkil eden Türk Silahlı Kuvvetlerini geliştirdi. Bunun karşılığında Türkiye Batı'nın Doğu üzerinde yarattığı caydırıcılıkla hem ülkesinde, hem de bölgesinde oldukça istikrarlı bir süreç geçirme şansı elde etti.

Soğuk Savaş döneminde TSK ve Deniz Kuvvetleri'nin ittifak çerçevesindeki rolleri şu şekilde özetlenebilir:

**(a)** Karadeniz bölgesindeki SSCB Kuvvetleri'nin "*Muhasara (Containment)*" konsepti çerçevesinde Akdeniz'le ve Ortadoğu'yla denizden irtibatının kesilmesi,

**(b)** VP kuvvetlerinin Avrupa'da Merkezi Bölgede oluşturabilecekleri sıklet merkezine karşı, güneyde oluşturulacak NATO askeri güç merkeziyle sıklet merkezinin kuvvet konsantrasyonunun bozulması,

**(c)** Ortadoğu'dan NATO'ya olabilecek tehditlere karşı konulması.

<sup>607</sup> Açık Denizlere Doğru, a.g.e. s. 570.



Soğuk Savaş döneminde NATO caydırmada başarılı olduysa bunda özellikle Varşova Paktı sıklet merkezinin ve kuvvet konsantrasyonunun bözülmesindeki katkılarıyla Türkiye'nin çok önemli bir rolü oldu.

Soğuk Savaş döneminde Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuvvet yapısı belirlenirken Karadeniz'de SSCB Karadeniz Donanması ve/veya Bulgaristan Deniz Kuvvetleri, Ege Denizi'nde Yunanistan Deniz Kuvvetleri, Doğu Akdeniz'de Sovmedron ve Suriye Deniz Kuvvetleri ile mücadele edecek şekilde donatılması prensip olarak alındı. O dönemde de bu tehdidi oluşturan kuvvetler modern, vuruş kabiliyeti yüksek, çok sayıda harp silah araçlarına sahipti.

Soğuk Savaş döneminde, global ve bölgesel tehdit değerlendirmesi ışığında, Türkiye'nin milli çıkarlarına yönelik tehditlerin, *“Bloklar arası tehditlerden çok komşu devletlerden kaynaklanması muhtemel görülmekteydi”*. Bu devletlerle vukuu muhtemel ihtilafların ise müşterek veya münferit karakterde olabileceği değerlendirilmekteydi. Bu nedenle tehdit, tek yönlü olduğu kadar, çok yönlü olarak da dikkate alınmaktaydı. Bu değerlendirme ve Milli Askeri Stratejik Konsept'te belirlenmiş temel esasları ile muhtemel harp durumları dikkate alınarak; Deniz Kuvvetlerimizin, görevlerini yerine getirilmesi için, vuruş ve duruş gücü itibarıyla etkili, milli imkanlarla azami ölçüde imal ve idame edilebilecek harp silah ve araçlarına sahip olunmasına çalışılarak, sahip olunan kuvvetlerle düşman sahillerinden başlatılacak derinlikte savunma ve gelişen hareket ihtiyaçlarına uygun elastiki tertip ve tedbirlerle düşmanı zamanla yıpratarak denizlerdeki hükümlük haklarımız ile deniz alaka ve menfaatlerimizi koruma, esas alınmaktaydı.

Yapılan planlamada Yunanistan ile olacak bir muhasamatta tek başımıza; SSCB ile olacak bir muhasamatta ise NATO yardımı gelinceye kadar tek başımıza ve NATO yardımı geldikten sonrada ittifak içerisinde uygulanacak bir hareket tarzı benimsendi.

### **11.3.2. Soğuk Savaş Sonrası Yeni Dünya Düzeni**

Sürekli olarak yıpratma stratejisi çerçevesinde sıcak bir çatışma ortaya konulmadan devam eden savaşın galibi 1980'li yılların sonunda belli oldu ve 1989

yılında SSCB süper güç olma yarışından çekildi. SSCB'ne dahil ülkeler bağımsızlıklarını kazandı. SSCB'den bağımsızlıklarını kazanan devletlerin resmen tanınma süreci 31 Temmuz 1992'de tamamlandı; BM ve AGİT'e üyelikleri onaylandı.

Diğer taraftan başta Rusya Federasyonu, Ukrayna olmak üzere bağımsız 12 eski Sovyet Cumhuriyeti arasında 1991'de anlaşma imzalanarak Bağımsız Devletler Topluluğu kuruldu. BDT'nin en büyük üyesi ve kendisini SSCB'nin doğal varisi kabul eden RF, eski SSCB'yi oluşturan coğrafi alanda, ekonomik, siyasi ve askeri entegrasyonu artırmaya yönelik gayretlerini hem BDT içinde, hem de BDT dışında, ikili girişimlerle hız verdi. Ayrıca; RF, Baltık Cumhuriyetleri hariç diğer Cumhuriyetler ile çok sayıda ikili siyasi, ekonomik ve askeri işbirliği anlaşmaları imzaladı.<sup>608</sup>

VP'nin ortadan kalkması, Soğuk Savaş döneminin sona ermesiyle birlikte iki kutuplu denge sona erdi ve "Yeni Dünya Düzeni" kavramı ile ortaya yeni risk ve belirsizlikler çıktı. Her şeyden önce önümüzdeki yüzyıla damgasını vurması beklenen uluslar arası sistemin, bir öncekinde olduğu gibi iki zıt kutbun yer aldığı ve karşı tarafı hareketsiz bırakmaya dayanan bir "güç dengesi" sistemi olmayacağını son on yılda yaşanan tüm uluslar arası krizler ve gerginlikler gösterdi. Bu dönemde kısa ve orta vadede her ne kadar global bir savaş riski azalsa da dünyada "İstikrarsızlık" ve "Güvensizlik" ortamının devam edeceği yönünde endişelerin artmasına neden olan olaylar yaşandı. Bu olaylardan bazıları genel olarak;

(a) Saldırganlık, yayılmacılık ve aşırı milliyetçilik nedenleriyle Balkanlar'da ve Kafkasya'da çıkan sıcak çatışmalar,

(b) Körfez savaşlarının yarattığı ve bugüne kadar çözümsüz kalan sorunlar,

(c) Orta Asya'da tam bağımsızlıklarına kavuşan devletlerin siyasi, hukuki ve ekonomik değişim ve dönüşüm sürecinde karşılaştıkları güçlükler ve bölgedeki enerji kaynaklarını kontrol altına almaya çalışan devletlerin mücadeleleri,

<sup>608</sup> Francis Fukuyama, "The End of History", *The National Interest*, Summer 1989, s. 3-18.

(ç) RF’de giderek daha da belirginleşen “*Yakın Çevre*”de nüfuz kurma politikası ile gerek bölgesel, gerek uluslararası planda daha çok söz sahibi olmaya ve eski süper güç statüsünü yeniden kazanmaya yönelik iddiacı “*Uzak Çevre*” politikası,

(d) İsrail’in sertleşen politikası ve İsrail-Filistin sorununun çözümünde dolayısıyla Ortadoğu barış sürecindeki engeller,

(e) Kitle tahrip silahlarının, dini fanatizmin, uluslararası uyuşturucu ticareti ve terörizmin giderek yaygınlaşması oldu.

Soğuk Savaş döneminin sona ermesi, uluslararası ilişkilere yeni ve olumlu boyutlar da getirdi. Demokrasi yaygınlaşarak küreselleşme ve bölgeselleşme gibi işbirliğine yönelik kavramlar paylaşılmaya başlandı. Bu çerçevede AB, EFTA, KEİB, AGSP, NATO gibi bölgesel işbirliği oluşumları gelişerek yeni bir değişim sürecin girdi.

Soğuk Savaş ertesinde, Avrupa'nın güvenliğinin yeni koşullar altında nasıl sağlanabileceği konusu, NATO İttifakı'nı yeni arayışlara yöneltti. Bu bağlamda, 10-11 Ocak 1994 tarihlerinde Brüksel’de icra edilen NATO zirvesi, Avrupa'nın güvenlik ihtiyaçları yönünde önemli bir dönüm noktası oldu. NATO ittifakının önemi ve vazgeçilmezliğinin vurgulandığı bu zirvede alınan kararlar doğrultusunda NATO'ya verilecek yeni şekilde; “*Barış İçin Ortaklık (BİO) Politikası*” kapsamında, Sovyet ardılı Doğu Avrupa devletleri ile “*Barışı Koruma, İnsani Yardım ve Arama-Kurtarma*” konularında müşterek tatbikat ve eğitimleri ihtiva eden askeri ilişkilerin geliştirilmesi ve dünyanın herhangi bir bölgesinde ortaya çıkabilecek “*Krizlere Müdahale*” edebilmek maksadıyla, BMGK'nin oluşturulması ve daha ileri aşamada, NATO'nun doğuya doğru genişletilmesi amaçlandı. Nitekim, İttifaka 1999 yılında Polonya, Macaristan ve Çek Cumhuriyeti kabul edildi ardından 21-22 Kasım 2002 tarihlerinde Prag’da yapılan zirve ile 7 ülkenin daha (Bulgaristan, Romanya, Slovakya, Slovenya, Litvanya, Letonya, Estonya) ittifaka dahil olması kararlaştırıldı ve 2004 yılında bu ülkeler ittifaka dahil edildiler.

Ayrıca 27 Mayıs 1997 tarihinde imzalanan “NATO-RF Kurucu Senedi” ve 9 Temmuz 1997 tarihinde imzalanan “NATO-Ukrayna Özel Ortaklık Andlaşması” ile önemli kararlar alındı. Buna göre NATO-RF siyasi ve askeri alanlarda danışmalarda bulunacak, işbirliği yapılacak, mutabık kalınması durumunda müşterek hareket edilecekti.

AGSP, Soğuk Savaş ertesini dönemde, Atlantik-Avrupa-Avrasya genelinde demokrasi, insan hakları, azınlık hukuku ve uluslararası temel davranış normlarını belirleme işlevini üstlendi. Ancak, başta 1992 yılında Kosova’da yaşanan sorunlar olmak üzere bölgesel sorunlara ve sıcak çatışmalara AGSP çerçevesinde çözüm bulunması doğrultusundaki beklentilerin gerçekleşmemesi, üstelik AGSP ilke ve normlarının sürekli çiğnenmesi, son yıllarda AGSP’nin önemli ölçüde prestij kaybına yol açtı. Bu başarısızlık büyük ölçüde 53 devletin oybirliğine dayalı karar mekanizmasının işleyişindeki zorluklar ile çatışmalara müdahale edecek aktif bir güce sahip olmamasından kaynaklandı.

Avrupa’da, siyasi ve ekonomik bir birliğin tesisini hedefleyen AB genişleme sürecine girdi, Avusturya, Finlandiya ve İsveç, 1 Ocak 1995’ten itibaren yeni üyeler olarak Birliğe katıldı ve böylece topluluk 15 üyeli bir birlik haline geldi. AB yine 12 Aralık 2002 tarihinde Kopenhag’da genişleme konusunda toplantı yaparak aralarında Kıbrıs Rum Kesimi’nin de bulunduğu 7 ülkeyi 1 Nisan 2004 tarihinden itibaren üyeliğe kabul etti. Aynı toplantıda Türkiye için 2004 tarihinde Kopenhag kriterleri kapsamında durumunun değerlendirilmesini müteakip zaman geçirmeksizin tam üyelik müzakerelerine başlanmasına dair karar alındı. Bu dönemde AB liderliği konusunda Almanya, İngiltere, Fransa arasında çetin rekabet yaşanmakla birlikte Birleşmiş İbren Almanya’nın lehine bozuldu. Ayrıca, AB üye ülkeleri arasında standart para birimi (Euro) kabul edilerek siyasi ve ekonomik birleşmenin temelleri atıldı.

AB’nin güvenlik ve savunma politikası, askeri fonksiyonları devam ettirilmeye çalışılan BAB kapsamında geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu yapı ile NATO’nun Avrupa bölümünün güçlendirilmesi ile AB’nin savunma yapısını teşkil etme görevini üstlenildi. BAB içindeki faaliyetlerde Almanya’nın, daha ziyade Doğu Avrupa devletleri ile ilişkiler geliştirerek doğu sınırlarında tam bir güvenliğin sağlanmasını

amaçladığı; Fransa'nın Akdeniz'de güvenlik sağlamaya yönelik çabaları olduğu; İngiltere'nin bir ada devleti olması nedeniyle kıtada güçlü bir devletin ortaya çıkmasına mani olucu, dengeli ve ABD'yi Avrupa'da tutmayı amaçlayan bir politika izlediği gözlemlendi.

Soğuk savaş sonrasında ortaya çıkan en büyük gelişme 11 Eylül 2001 tarihinde Newyork'taki Dünya Ticaret Merkezi'ne yapılan terörist saldırıdır. Bu olay başta ABD olmak üzere tüm ülkelerin dikkatini terörist faaliyetlere çevirmesine neden oldu. ABD, düzenlenen bu terör eyleminin Afganistan'da bulunan terörist Usame Bin Ladin tarafından yapıldığını değerlendirerek müttefik ülkeler vasıtası ile Afganistan'a müdahale etti ve Taliban rejimini yıktı. Ardından Irak'taki kimyasal silahları bahane ederek, BM kararı olmamasına rağmen Irak'a müdahale etti ve Saddam Hüseyin rejimini yıktı. Yapılan bu müdahalelerin terörist eylemlere engel olmak amacıyla yapıldığı kamuoyuna bildirilse de dünya enerji rezervlerinin (petrol ve doğalgaz) %70'ni bulandıran Ortadoğu ve Orta Asya'ya yapılması dikkat çekicidir. Savaş öncesinde ve sonrasında Irak'a yapılan bu müdahale konusunda, stratejistler tarafından çok çeşitli senaryolar çizilse de, Irak'a ve Afganistan'a müdahalenin temel nedenini bu bölgedeki enerji kaynaklarının oluşturduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, ABD'nin Irak'a müdahalesinin bir diğer nedeni de şüphesiz İsrail'in Ortadoğu'da güvenliğini sağlamaktır. Ortadoğu'da İsrail'in güvenliğinin sağlanmasına yönelik Amerikan taahhüdü 1948'de İsrail'in kurulması ile başlamıştır. Nitekim bu müdahale ile İsrail, Ortadoğu'da Araplara karşı istediği politikayı gütmeye rağmen, Avrupa hatta İslam ülkeleri tarafından basit bir kınama ötesinde hiçbir tepki görmemiştir. Bu durum terörist eylemlere engel olmadığı gibi aksine artırdı.<sup>609</sup>

Soğuk Savaş sonrası dönemin bir diğer olgusu da, Rus ordusu, en azından yakın vadede ABD için artık bir tehdit unsuru olarak değerlendirilmemeye başladı. RF federasyonu kendi iç ekonomik dar boğazları nedeniyle, denizaşırı askeri tesislerinde indirim giderek güvenlik yardımlarına kısıtlama getirdi. Bu dönemde ABD ve AB, Avrupa'nın bölgesel çatışma ve uyuşmazlıkları çözümlemede radikal önlemlerden kaçınarak soğuk savaşın aksine, RF'nin demokratikleşme ve istikrarına

<sup>609</sup> Milliyet, 24 Aralık 2002 s.23

büyük önem verdi ve artık siyasi anlamda bir süper güç olma niteliğini yitiren RF'nin bekası için maddi fedakarlığa katlandığı gözlemlendi.

Sonuç olarak 2000'li yıllarda Dünya Politik-Askeri güç merkezi NATO oldu. Halen NATO Avrupa'daki krizlere müdahale edebilecek tek örgüttür<sup>610</sup>. NATO'nun iki bacağı (Kuzey Amerika ve Batı Avrupa) ekonomik tedbirler bazında millileşip küçüldüğünden birbirini tamamlayarak daha da bağımlı hale geldi. Mevcut krizlere etkin olarak müdahale edemeyen AGİT'in rolü küçülerek “*Önleyici Diplomasi (Preventive Diplomacy)*” ile sınırlı kaldı. BAB, hem Transatlantik İttifakının Avrupa Ayağı, hem de AB'nin politik kontrolünde “*Avrupa Savunma Kimliğine (European Defence Identity)*” cevap veren bir kuruluş haline geldi. NATO'nun yeni stratejisi ve BIO atılımı, Doğu Avrupa'daki güvenlik boşluğunu bir ölçüde doldurur mahiyet halini aldı.

21 yüzyılda Yeni Dünya Düzeni'ne geçiş süreci içinde önemli mesafeler alındı ancak taşlar henüz tam olarak yerine oturmamış ve geçiş süreci tamamlanmamış. ABD tek süper güç olarak dünya sahnesindeki yerini muhafaza etmekte olup, SSCB'den kalan siyasi boşluğun doldurulması konusunda Çin, Japonya, AB, RF ve ABD arasında ekonomik, politik ve siyasi oyunlar başladı. ABD, dünyada tek süper güç kalarak dünyanın kendi kontrolü altında yönetilmesi için politika strateji üretmekte ve uygulamaktadır. Günümüzde Çin Halk Cumhuriyeti şaşırtıcı bir ekonomik büyüme hızı sergilemektedir ve tüm dünya, bu potansiyel rekabet ile karşı karşıyadır. Çin Halk Cumhuriyeti'nin ekonomik büyümesini bu tempoyla sürdürmesi halinde 21 nci Yüzyıl'da ekonomik süper güçlerden birisi haline gelebileceği değerlendirilmektedir. Japonya ekonomik bakımdan en güçlü ve istikrarlı ülke konumundadır. Almanya, Avrupa'nın en güçlü devleti konumunda olup AB liderliği konusunda mücadele vermektedir. RF yaşadığı onca ekonomik bunalıma rağmen, geleceğe yön verecek Orta Asya devletleri üzerinde, büyük bir nüfuza sahiptir. RF ekonomisindeki gelişmeleri tamamladığında öncelikle yönünü Orta Asya'ya çevireceği ve ikili ilişkilerle bu devletleri tekrar kontrol altına alabileceği değerlendirilmektedir. Türkiye ise strateji belirleme açısından Türkiye için zor bir dönem yaşadı. Ancak Türkiye, bütün bu gelişmelerin ortasında sahip olduğu coğrafi

<sup>610</sup> BM ve AGİT'in entegre askeri ve lojistik yapısı yoktur ve AGİT karar mekanizmaları sorunludur.



konumuyla geleceğe yön verebilecek öneme ve güce sahiptir. Yeter ki bu potansiyel güç; belirlenecek orta ve uzun vadeli doğru strateji ve uygulanacak doğru politikalar tespit edilip değerlendirilsin.

### **11.3.2.1. Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Dünyada Uygulanan Deniz Stratejileri**

Daha öncede bahsedildiği üzere, Soğuk Savaş döneminde her iki bloğun lider devletlerinin Deniz Kuvvetleri öncelikle Askeri ve Diplomatik rollerde hem milli hem de ittifak çapında görevler üstlenmişlerdi. Bloklardaki diğer devlet Deniz Kuvvetleri de milli görevleri dışında bu iki rolün ittifak çapında tamamlanmasına katkıda bulunmuşlardı. Bu dönemde Kamu Güvenliği rolü üçüncü öncelikte kalmış ve bu rol genelde devletlerin Sahil Güvenlik Teşkilatlarınca karşılanmıştı.

Soğuk savaş sonrası dönemde, çevre bilincinin toplumlara iyice yerleşmeye başlaması, organize suçların deniz ulaşımını kullanması, Münhasır Ekonomik Bölge'nin (MEB) 200 mile kadar genişlemesi, denizden yapılan dünya ticaretinin misliyle artması ve deniz tabanındaki rezervlerin işletimine ilişkin teknolojilerin gelişmesi devlet Sahil Güvenlik teşkilatlarının denizleri denetimdeki yeteneğinin çok üzerine çıktı. Doğal olarak yeni dönemde Deniz Kuvvetlerinin Sahil Güvenlik teşkilatıyla yoğun işbirliği sürecine girmeleri ve "Güvenliğe Destek" rolleri almaları zorunlu hale geldi.<sup>611</sup>

Artan deniz ticareti ile denizler her geçen gün daha da önem kazanmaktadır. Deniz yolları uluslararası ticaretin hayati kan damarları olduğu gibi aynı zamanda uluslararası suçlar, uyuşturucu kaçakçılığı, özellikle terörizmi desteklemeye yönelik yasadışı silah ticareti ve korsanlık gibi yasadışı ve istikrarı bozucu faaliyetleri de beraberinde getirdi. Soğuk savaş döneminde tehdit açık ve belirgin olarak bilinmesine rağmen, sonrasında karşı karşıya kalınan tehdit çeşitlilik arzetti. Bunun sonucu olarak da deniz kuvvetlerince uygulanan stratejiler değişen tehdit kavramları nedeniyle farklı alanlara kaymaya başladı. Terörizm, organize suçlar (yasa dışı göç

<sup>611</sup> Gökhan POLAT, Türkiye'nin Sahip Olduğu Coğrafi Durumu Dikkate Alınarak Deniz Stratejisi Tezi, 2002, İstanbul, s.4-40

olayları, uyuşturucu kaçakçılığı vb.) ve kitle imha silahları ülkeleri tehdit eder durumu geldi. Bu durumun önemi, 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de yaşanan terör olayı ile tüm dünyanın gözleri önüne serildi. Terörist faaliyetleri önlemek amacıyla dünya deniz trafiğinin en yoğun olduğu bölgelerden biri olan Akdeniz’de “*Active Endeavour Harekâtı*” icra edilmeye başlandı. Söz konusu harekât İran, Irak, Suriye, Libya gibi terörizme destek verebilecek ülkelere ait gemilerin Akdeniz’deki faaliyetlerini kontrol etmek ve limanların güvenliğini sağlamak üzere ABD, İngiltere, Hollanda, Almanya, Yunanistan, Fransa ve Türkiye gibi ülkelerden katılım yapan gemilerle Doğu Akdeniz’de icra edilmektedir. Bu harekât soğuk savaş dönemi sonrasında değişen tehditlere karşı uygulanan örnek bir deniz stratejisi faaliyeti olması bakımından önem taşımaktadır.

Soğuk Savaş döneminden sonra yaşanan teknolojik gelişmeler neticesinde deniz kuvvetlerinin organik bünyesindeki deniz-hava kuvveti oranı ve güdümlü mermi menzilleri arttı. Böylece denizden, çok uzak mesafelerdeki kara içlerine kadar isabetle müdahale imkânları gelişti ve denizlerin serbest kullanım imkanları genişledi.

Körfez’de ve Afganistan’da icra edilen savaşlar neticesinde çok uluslu koalisyon güçlerini oluşturmanın önemi belirlenirken komuta-kontrol, muhabere sistemlerinde yaşanan aksaklıklar, yetişmiş insan gücü, teçhizat, hazırlık seviyesi, doktrindeki eksiklikler tespit edilerek bunların giderilmesi için politikalar belirlendi. Özellikle bilgi sistemlerindeki gelişmeler, bilgi kayıpları ile mücadele, bilgi paylaşımı, eğitim ve güvenlik konularında kuvvetler arasında müşterek çalışabilirlik konuları gittikçe önem kazandı.

Bu durum, deniz ticaret yollarında ulusal ve uluslar arası güvenliği menfi yönde etkileyecek, dolayısıyla deniz yollarının güvenliğinin sağlanması geçmişten çok daha önemli hale gelecek ve deniz kuvvetlerine ülkelerin müşterek menfaatleri kapsamında Barış İçin Ortaklık (BİO) faaliyetlerinde işbirliğine gitmelerine yol açtı.<sup>612</sup> Böylece Uluslar arası terörizmin önlenmesi amacıyla kıyı denizlerde deniz harekâtı yoğunlaşarak -soğuk savaş dönemindeki güç aktarımı (power

<sup>612</sup> Harp Akademileri Komutanlığı, Kafkaslar, Orta Doğu ve Avrasya Perspektifinde Türkiye’nin Önemi Sempozyumu, İstanbul 1998.



projection) ve deniz kontrolü (sea control) konseptlerine ilave olarak- “*kıyı sularında muharebe*” (littoral warfare) konsepti geliştirildi.<sup>613</sup>

## 11.4. 21nci Yüzyılda Türk Deniz Kuvvetlerince Uygulanacak Deniz Stratejisi

### 11.4.1. Türk Deniz Stratejisine Yön Verecek Gelişmeler ve Tehdit Değerlendirmesi

#### (a) Türk Deniz Stratejisine Yön Verecek Gelişmeler

Soğuk Savaşın sona ermesiyle, Dünya 21nci yüzyıla yepyeni ekonomik, sosyal, askeri ve politik anlayış ve örgütlenmelerle hazırlandı. Yeni küresel ve bölgesel güvenlik mimarisi ile Türkiye'nin kendisine özgün tarih, coğrafya, kültür ve ekonomik unsurları yeni bir deniz stratejisinin gerekli olduğu bir dönemi başlattı.

İçine girdiğimiz dönem Türkiye için riskleri ve fırsatları beraberinde getirmektedir. Karadeniz'de yepyeni bir işbirliği dönemine girilerek Karadeniz Ekonomik ve İşbirliği Antlaşması (KEİB) imzalandı, 1994 yılında başlayan NATO'nun eski VP ülkeleri ile Barış İçin Ortaklık (BİO) süreci NATO'nun genişleme kararı almasıyla birlikte yeni derinlikler kazandı. Böylece Karadeniz'de hem yeni NATO üyesi ülkelerle hem de Karadeniz'e komşu ülkeler arasında askeri ve ekonomik alanlarda ilişkilerin geliştirilmesi fırsatı doğdu. Bu ilişkilerin geliştirilmesinde Türk Deniz Kuvvetleri'nin doğası gereği önemli rol oynayacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye'ye, SSCB'nin dağılmasından sonra Kafkaslar ve Orta Asya'da kurulan Türk Cumhuriyetleri ile yeni ufuklar açıldı. Bu ülkeler Türkiye'nin de katkılarıyla BİO kapsamında NATO ile iyi ilişki içine girdi. Türkiye bu ülkelerin NATO normlarında düzen kurmaları için lider rol oynamak durumundadır. Bu bağlamda

<sup>613</sup> S.G.Gorshkov, Devletin Deniz Gücü, Çev.Orbay Ergün, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, Mart 1990, s.1-6.

Hazar Denizi, bunu çevreleyen BİO ülkeleri ile ilişkilerinde Türk Deniz Kuvvetlerinin ilgi alanı genişledi.<sup>614</sup>

Türkiye bölgesel güvenlik ve istikrara katkıları yanında, ekonomik alanda ayrıca, Balkanlar, Körfez Harekatı, Somali ve Ortadoğu barış süreçlerinde aktif roller olarak, Doğu Akdeniz ülkeleri ile istikrar ve güven artırıcı işbirliği süreci içine girmiştir.

Varşova Paktının dağılarak iki kutuplu düzenin yıkılması sonrasında bazı devletlerin dış politikalarında; terörizmi araç olarak kullanma istekleri, silah ve eroin kaçakçılığına dolaylı destek sağlamaları, ulaşım, haberleşme ve teknolojik imkanların yarattığı gelişmeler, Kitleli İmha Silahları(KİS)'nin yayılması, batı demokrasilerinin, terörizmin gelişmesi için elverişli ortam sağlaması, ortadoğu ve orta asyadaki istikrarsızlık sonucu ortaya çıkan radikal İslami Terör örgütleri, etnik çatışmalar ve dini fanatizmden körüklenen iç savaşlar ve küreselleşmeye bağlı oluşan ekonomik krizler, terörizmin gelişmesinde önemli rol oynadı. Yeni bir kavram olarak Türkiye ve tüm dünya için çok farklı ve çok boyutlu asimetrik tehditlerin ortaya çıkmasına neden oldu. Asimetrik tehdit; yarattığı ani ve hazırlıksız durum nedeniyle hedef ülkelerin siyasi, sosyal ve ekonomik sistemlerinde istikrarsızlıklara neden olan nicelik ve nitelik olarak düşük seviyede kuvvet ve teknoloji kullanılarak yapılan saldırılardır.<sup>615</sup>

Soğuk savaş ve özellikle 11 Eylül 2001 sonrası oluşan yeni güvenlik ortamı, denizleri terör ve asimetrik tehdit ile kitle imha silahlarının yayılmasında faaliyet ve ulaştırma ortamı olarak ortaya çıkarmış; politik ve ekonomik ortam ise mülteci ve yasadışı göç hareketleri ile organize suç faaliyetlerini anormal düzeyde arttırmış ve denizler bu hareketlerde tarihte önceden yaşanmamış düzeyde sık kullanılan ulaşım ortamı durumuna gelmiştir. Bu çerçevede denizler üzerinde icra edilen yasadışı faaliyetler organize suç örgütleri için son derece karlı bir alan haline dönüşmüştür. Bu faaliyetler kapsamında deniz ulaştırma ortamının ana unsuru olan ticaret

<sup>614</sup> S.G.Gorshkov, a.g.e., s.1-6.

<sup>615</sup> Mustafa İpteş, a.g.e.

gemilerinin asimetrik tehdide yönelik olarak kullanımları şu şekilde ortaya çıkmıştır:<sup>616</sup>

- Bir gemi bizzat terör vasıtası olarak veya
- Teröristlerin ya da kitle imha silahlarının ulaştırılmasında nakil aracı olarak kullanılabilir.
- Ticari kazancını teröre destek maksadıyla örgütlere aktarabilir

Bu faaliyetlerin yanı sıra gemiler ile yapılan yasadışı göç ile teröristler hedef ülkelere geçebilirler. Türkiye'nin çevrelendiği denizlerde soğuk savaş döneminden bu yana görülmemiş boyutta ve kapsamda bu gelişmeler yaşanmaktadır. Denizler, Achille Lauro, Limburg, Avrasya Feribotu ve USS Cole hadiselerinde yaşandığı gibi asimetrik tehditlere açık alanlardır.

Denizler üzerinden yasadışı göç organize suç örgütleri için son derece karlı bir alan haline dönüşmüştür. Yasadışı göç ve organize suçlar refah ve ekonomik değerlere, denizde/denizden yasadışı asimetrik ihanet odakları tarafından yapılan saldırılar ve terörist faaliyetler ise hem güvenlik hem de ekonomik güvenliğe tehdit teşkil etmeye başladı.

Türkiye ekonomik alanda da 1980'li yıllardan başlayarak büyük bir endüstriyel ve ticari dinamizmi yakaladı. Türkiye'nin üretimi arttıkça dünya devletleri ile entegrasyonu gelişim trendine girdi. Bugün ve görünür gelecekte bu gelişme devam edecek, mal ve hammaddenin serbestçe ulaşımı ülke için hayati rol oynayacaktır. Ekonomik ve sosyal ilişkileri gittikçe küreselleşen gezegenimizde Türkiye Cumhuriyeti üretmekte, enerji tüketmekte, ticaret yapmakta ve tüm dünya ile deniz yolundan ulaşım ve iletişim sağlamaktadır. Türkiye denizlerdeki doğal zenginliklerden de kendi payını işletme hakkına sahiptir. Dünya deniz ulaştırmasındaki payı giderek artmaktadır. Dünyada mal ve hammaddenin %90'lara varan bölümü deniz yolu ile ulaştığına göre, deniz ulaşım yolları da Türkiye için hayati önem taşımaktadır. Türkiye ihtiyacı olan petrolün %75'i Ege Denizi'nden taşımaktadır. Bu nedenle başta Ege olmak üzere Karadeniz ve tüm Akdeniz Türkiye

<sup>616</sup> Mustafa İpteş, a.g.e.

için en öncelikli denizler olarak ortaya çıkmaktadır. Hazar Denizi, Basra Körfezi, Kızıldeniz, Cebelitarık yaklaşma suları Türk Deniz Kuvvetleri'nin ilgi alanına girmiştir. Türk Deniz Kuvvetleri, başta Ege olmak üzere Karadeniz ve Akdeniz'de Türkiye'nin hayati çıkarlarını korumak için kesin varlık gösterip deniz ulaşım hatlarını açık tutmalı, Atlas Okyanusunun Cebelitarık yaklaşma suları, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hazar Denizi'ndeki gelişmeleri yakından izlemeli ve BM ile NATO öncülüğünde bu denizlerde gelecekte oluşturulacak faaliyetlere aktif olarak katılmayı planlamalıdır.

Bu yaklaşım Ana Üs desteğinden uzak lojistik desteğini sağlayabilen güç aktarımı ve darbe yetenekleri olan bir deniz kuvvetini gerekli kılmaktadır. Sonuç olarak, Türkiye açık denizlerdeki ulaştırma hatlarına gittikçe bağımlı hale gelmektedir ve ülkenin denizden savunulması ihtiyacı yanında, ekonomik gelişmenin ve bölgesel/küresel güvenliğe katkıda bulunma ihtiyaçlarının yönlendirilmesiyle tarihteki denizci vasfını yeniden kazanmak durumundadır. Bu gelişmenin doğal sonucu olarak yukarıda sıralanan amaçlara yönelik ve bu stratejiyi uygulayacak etkin bir Deniz Gücü de beraberinde oluşturulmalıdır.

### **(b) Tehdit Değerlendirmesi**

Soğuk savaş sonrasında, Türkiye dış kaynaklardan desteklenen yeni adı KADEK olan PKK terör örgütü ile mücadele etmek zorunda kaldı. 30 000 bini aşan şehit sayısı milyarlarca dolar zarara neden olan bu mücadele NATO müttefiki olan Yunanistan tarafından desteklenmiş ve bu örgüte ülkesindeki bazı şehirlerde (başkent Atina da dahil) şubeler açarak maddi imkan sağlamış ve yataklık yapmıştır. Yunanistan daha da ileri giderek bu örgütün faaliyetlerini diğer ülkelerle de desteklemek ve Türkiye'yi adeta bir çember içine almak maksadıyla Suriye ve Ermenistan'la askeri antlaşmalar da imzalamıştır. Ayrıca GKRY'de oluşturulan bazı organizasyonlarla PKK'lı teröristlere silahlı mücadeleye ilişkin eğitimler yaptırmıştır. Ancak 1999 yılında Kenya'da örgütün elebaşısı yakalanarak Türkiye'ye getirilmiş ve müteakiben yapılan duruşmalarda örgüt ile Yunanistan arasındaki ilişkiler tüm çıplaklığı ile gözler önüne serilmiştir. Bu gelişme Simitis başbakanlığındaki Yunan hükümetini çok zor durumda bırakmış ve ülkede kısa süreli bir yönetim krizi yaşanmasına yol açmıştır. Örgüt elebaşısının ele geçirilmesi ile

zayıflayan PKK terör örgütünün tehdidi henüz tamamıyla bertaraf edilmiş değildir. 11 Eylül sonrasında Irak'a yapılan müdahale sonucunda Ortadoğu'da gündeme gelen belirsizlik ve istikrarsızlık ortamında yeni yapılanma sürecine girmişler ve kendilerine yeni destekler aramaya başlamışlardır.

Daha önce eski SSCB'den destek alan Suriye ise SSCB'nin dağılması ve müteakiben kurulan RF'nin ekonomik, siyasi ve askeri alanlarda eski gücünü yitirmesinden büyük ölçüde etkilenmiştir. Suriye bu ülkeden eskiden aldığı askeri ve ekonomik desteği artık temin edememektedir. Bu durum ise Suriye'nin daha önceki davranışlarından vazgeçmesine ve Türkiye aleyhine olarak PKK'ya verdiği desteği kaldırmasına neden olmuştur. Suriye Türkiye ile yaptığı Adana Mutabakatı çerçevesinde bölücü terör örgütünün topraklarındaki faaliyetlerini sona erdirmeyi kabul etmiştir. Ancak hala Türkiye topraklarında gözü olan, hala Hatay'ı kendi toprakları kabul eden ve haritalarında gösteren Suriye, güçlü bir Türkiye istememektedir. Bu yüzden PKK (yeni adı KADEK) terör örgütüne desteğini gizli olarak sürdürmektedir.

Yunanistan'la Ege Denizi'nde olan sorunlar hala çözülmemiştir. Ege Denizi'nde, başta Kıta Sahanelığı problemi olmak üzere, adaların silahsızlandırılmaları, aidiyeti belli olmayan adaların durumu ve karasularının 12 mile çıkarılması konusundaki sorunlar devam etmektedir. Halihazırda bu sorunlar, sadece AB ve ABD baskısıyla geçici olarak dondurulmuştur. Bu nedenle Türkiye'nin zayıf bir anında bu sorunlar tekrar gündeme gelecektir. Ayrıca Yunanistan'la olan Kıbrıs sorununda da bir gelişme kaydedilememiştir. Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY)'nin AB'ye üyeliği konusunda tüm Kıbrıs Adasını kapsayacak ve adadaki Türk varlığını kısıtlayacak/ortadan kaldıracak planlar geliştirmeye çalışmaktadır. GKRY halkının Annan Planına referandumda "Hayır" oyu vermesi Rumların adaya tamamen hakim olmak istemelerinin en belirgin göstergesidir. Yunanistan'ın asıl amacı Türkiye ile arasındaki sorunları uluslar arası organizasyonlara ihraç etmek ve Türkiye'yi bu organizasyonlarla baş başa bırakarak kazançlı çözümler üretmektir.

Ayrıca Yunanistan Karadeniz’de (Trabzon civarında) Pontus Devletini tekrar canlandırabilmek için bölgeye yönelik olarak propaganda faaliyetleri icra ettiği ve buradaki gençleri Yunanistan’a götürerek eğittiği bilinmektedir.

Soğuk savaş döneminin sona ermesinden sonra RF'nin yeni askeri doktrini, her ne kadar RF ve müttefikleri silahlı tecavüze uğramadıkça kuvvet kullanımını öngörmüyorsa da, konvansiyonel kuvvetlerin komşu bölgelerden gelecek tehditlere karşı tertiplendiğini; nükleer silahların, ellerinde bu tür silah bulunmamakla birlikte, nükleer bir devletin müttefiki durumundaki devletlere karşı da kullanılabileceğini vurgulamaktadır. Dolayısıyla RF'nin ileriden savunma sağlamak maksadıyla, geçmişte olduğu gibi Türkiye'yi tehdit etmesi gözardı edilemeyecek bir durum olarak değerlendirilmektedir.

VP ülkelerinden Bulgaristan ve Romanya'nın NATO'ya üye olarak dünya barışına katkı sağlamak üzere girişimlerde bulunmaları, kısa ve orta vadede, bu ülkelerden gelebilecek tehdit riskini azaltmaktadır.

ABD’de 11 Eylül 2001 tarihinde yaşanan, Dünya Ticaret Merkezi (WTC)’nin yıkılması ve binlerce insanın ölümü ile sonuçlanan terörist saldırıdan sonra ABD gözünü dünyadaki terörist organizasyon ve faaliyetlere ve bunlara destek veren ülkelere çevirmiştir.<sup>617</sup> Bu maksatla ABD, önce Afganistan’daki Taliban rejimini yıkmış ardından, BM kararı olmamasına rağmen Irak’a askeri müdahalede bulunarak Saddam rejimini yıkmıştır. Ortadoğu’da, Irak’ta Saddam Hüseyin rejiminden boşalan devlet otoritesinin kurulamaması, Kürt liderler Barzani ve Talabani’nin Irak ve Türkiye toprakları üzerinde Kürt devleti kurma yolundaki çalışmaları, Türkiye’nin istikrar ve güvenliği etkilemektedir.

1990 yıllardan sonra özellikle Türkiye’nin açmış olduğu silah sistemleri ihalelerinin bir kısmının İsrail’e verilmesi üzerine Türkiye ile İsrail arasında işbirliği çok ilerledi. Türk donanması Akdeniz’de İsrail’le birlikte Arama kurtarma ve terörizme karşı tatbikatlara iştirak etti. Bu durum Türkiye-İsrail yakınlaşmasını sağlasa da Ortadoğu ülkeleri tarafından çok büyük tepki topladı. Dolayısıyla yakın

<sup>617</sup> Milliyet, 24 Aralık 2002 s.23

vadede Türkiye İsrail çatışması gözükmemektedir. Ancak son günlerde özellikle İsrail'in Ortadoğu'daki sertleşen tutumu ile Türkiye'nin siyasi yapısının bu iyi ilişkileri ne kadar sürdüreceği bilinmemektedir. Bu yüzden İsrail, orta ve uzun vadede Türkiye'ye tehdit olacağı değerlendirilmektedir.

Siyasi ve ekonomik açıdan tatminsiz Ortadoğu ve Kuzey Afrika'da, aşırı dinci akımlar istikrarı tehdit etmektedir. Nitekim 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'nde yaşanan terör eylemi yıllardır Türkiye'nin anlatmaya çalıştığı terör belasının zararını insanlığa göstermiştir. Başta ABD olmak üzere dünya ülkelerinin teröre savaş açmaları terör olayını daha da artırmış, aşırı dinci terör örgütleri, tüm ülkeleri hedef almaya başlamıştır.

Sonuç olarak Türkiye'ye kısa vadede sadece Yunanistan ve GKRY tehdidi ile birlikte Ortadoğu'da kurulması hedeflenen Kürt devleti dayatmasının tehdidi altındadır. Orta vadede ise Ortaasya'da çıkarların kesişmesi durumunda, ekonomik ve siyasi durumunu düzelteren RF'nun tehdit teşkil edebileceği değerlendirilmektedir.

#### **11.4.2. Türk Deniz Kuvvetlerinin Uygulaması Öngörülen Stratejiler**

Strateji, kaynak ve güçleri değerlendirme sanatıdır. Bu sanatın işlevi, kaynakları değerlendirerek, geliştirerek ulaşılabilecek en büyük gücü elde etmektir.<sup>618</sup> Bir başka tanıma göre Strateji, siyasi amaçlara ulaşmak için güç geliştirme ve kullanma bilim ve sanatıdır.<sup>619</sup> Strateji ve politika, geliştirdikleri güçlerle belirlenen amaçlara ulaşmanın hareket tarzlarını üretirler ve hareket tarzları arasından en uygununun seçimini yaparak uygularlar. Politika ve stratejinin güçleri kullanma işlevi, sanat yönlerini oluştururlar.

Milli strateji, çok uzun vadelidir ve stratejik anlayışa sahip ülkelerde, büyük ölçüde, rejim değişiklikleri hatta coğrafi değişimler olsa bile, hedeflerine erişinceye kadar sabit kalır. Ancak ondan sonra yeni hedeflere yönelik biçimde kendini yeniler.

<sup>618</sup> D.P. O'Connell, a.g.e, s.37

<sup>619</sup> Servet Cömert, Jeopolitik, Jeostrateji ve Strateji, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.163

Bir ulusun uzun vadeli stratejisi, çoğunlukla onun tarihi gelişimi süreci içinde mevcuttur ve buradan istihraç edilir<sup>620</sup>. Bu anlamda ulusal strateji, stratejinin unsurlarının nasıl kullanılacağını ifade etmeye çalışırken, strateji piramidinin en tepe noktasını oluşturur.

Denizcilik stratejisi, tanımında da ifade edildiği gibi; bir ulusun milli hedeflerinin denizciliği ilgilendiren kısmının, deniz alaka ve menfaatlerinin gerektirdiği kapsamda gerçekleştirilmesi için, denizcilik gücünün geliştirilmesi ve kullanılmasındaki yöntem, ilim ve sanat olarak kabul edilir. Kuramsal olarak deniz kuvvetleri stratejisi, hem milli askeri stratejinin hem de denizcilik stratejisinin bir bileşenidir. Ancak sonuç olarak her iki yönden de milli stratejiye bağlıdır.

Geleceği yaratabilmek için önce geleceğin neler getirebileceğini görmek gerekir. Vizyon bir gelecek anlayışıdır. Stratejik doğrultusu bulunmayan bir faaliyet, bir kurumu daha da derine batırır. Gelecekte geriye bakmak, en temel sorunlara geri dönmekle başlar: *“Kuruluş olarak amacımız nedir? Yarın amacımız ne olacak? Stratejik ortamımızın özellikleri ne olacak? Yarının gerçeklerinde kesinlikle kazanmak, başarılı olmak için neler yapılmalı? bir sonraki hedefin ne olacağını değil, bir sonrakinden sonraki hedefin ne olacağını sorun...”*<sup>621</sup>

Hangi seviyede olursa olsun bütün hareket tarzları, *“Kim, ne maksatla, ne zaman, nerede, nasıl, ne yapacaktır”* sorularına cevap vererek bütünlük kazanabilir. Strateji bu sorulara cevap bulmakla bütünlüğe erişir. Maksadı ise eldeki kuvvet, zaman ve yere bağlıdır. Bu üç soru, bir hareket tarzı olan stratejinin ana unsurlarıdır. Kuvvet, zaman ve yer değiştikçe; hareket tarzı, yani ne maksatla, nasıl ve ne yapılacağı değişir.<sup>622</sup>

Kuvvet, stratejinin aktif ve ana vasıtasıdır. Milli hedeflerin ele geçirilmesi ve korunması amacıyla kullanılır. Teknolojinin getirdiği her yenilik, kısa sürede kuvvetin niteliğini yeniler ve ona evrenin her boyutunda harekât yapma olanağı kazandırır.

<sup>620</sup> Erol Mütercimler, 21 nci Yüzyıl ve Türkiye, Güncel Yayıncılık, İstanbul.2000, s.42

<sup>621</sup> Servet Cömert. A.g.e., s.163

<sup>622</sup> Servet Cömert. A.g.e., s.163-164



Geleceğe yönelik bir strateji çalışması yapılıyorsa, bu takdirde muhtelif zaman aşamalarına göre potansiyel güç değerlendirilerek esas alınmalıdır. Halihazır güç, genel bir strateji tespiti için esas alınır. Belli ve özel durumlarda ise, halihazır gücün o durumu karşılayabilmek için yararlanılabilir, kullanılabilir gücün ortaya konması ve tespit edilecek stratejiye esas alınması gerekir.<sup>623</sup> Potansiyel güç araştırması yapılırken dikkate alınacak husus güçlerin geliştirilmesidir. Güçlerin geliştirilmesi ve hazırlanması, strateji alanına giren çok önemli fonksiyonlardır.

Zaman, taraflar için müşterek olan, fakat bir tarafın lehine işlerken diğer tarafın aleyhine işleyen iki başlı bir faktördür. Yıpratma harbi doktrinini uygulayacak taraf için bir kuvvet olan zaman, kaynakları zayıf olan için yıkıcı ve kıyıcı zaafıdır. Yani zayıf olan için kuvvet ile zaman ters orantılıdır.

Zamanla ilgili diğer bir husus da modern harplerde kısa zaman birimlerinin değer kazanması nedeniyle, kuvvetin yapısının etkilemesidir. Ön alma zorunluluğu, erken ihbar ve ikaz sistemlerine, ani reaksiyona, yeterli kuvvetin hazır tutulmasına ve bir kuvvetin konuşlanmasına tesir etmektedir.

Günümüzde ise diğer güçlerin müdahalesi ile mücadelenin uzaması nedeniyle; yıpranmaya, zayıflığa meydan vermeyecek kısa sürede netice alacak bir kuvvet yapısına olan ihtiyaç daha belirgin bir şekilde ortaya çıkmaktadır.

Üçüncü faktör olan mekan faktörünün iki anlamı vardır; birincisi kuvvetlerin bulunduğu yer ile belli ve muhtemel harekât sahası, ikincisi ise ayrı kuvvetlerin kullanılacağı yerdir. Kuvvetlerin bulunduğu yer ile harekât sahası stratejiye zemin teşkil eder. Aynı kuvvet değişik yer ve sahalarda aynı şekilde kullanılamaz. Mekan faktörünün taşıdığı ikinci anlam olan kuvvetlerin kullanılacağı yer kavramı, özellikle strateji alanının genişletilmesi ile önem kazanmıştır. Zaman ve kuvveti, muvazeneli olarak iyi değerlendiren taraf için mekan iyi bir dost, aksi takdirde yenilmesi çok güç olan dev bir düşmandır.<sup>624</sup>

<sup>623</sup> Servet Cömert. A.g.e., s.165

<sup>624</sup> Servet Cömert. A.g.e., s.167



Strateji incelemelerinde, hedefin doğru olarak ortaya konulması gerekir. Bu yapıldıktan sonra, hedefe götüren hareket tarzları belirlenir. Daha sonra, bu hareket tarzlarının uygulama imkânları araştırılır. Bu sırada mevcut faktörler devreye sokularak, bunların hareket tarzına olan etkileri araştırılır. Muhtemel hareket tarzlarından bazıları, uygulama kabiliyetinin olmamasından ötürü, çıkarılarak, sonunda mantıki ve sağlam hareket tarzına karar verilir.<sup>625</sup>

Barbaros Hayrettin Paşa'nın "Denizlere hakim olan dünyaya hakim olur" teorisi tarihten günümüze devletlerin politikaları incelendiğinde çok açık olarak görünen bir gerçektir. Bu bağlamda, denizcilik gücünün koruyucu ve hamisi olan deniz kuvvetlerinin geliştirilmesi için politika ve stratejilerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu politika ve stratejileri belirlemede, doğru kararlar verebilmek ve uygun hareket tarzını seçilebilmek için, stratejistlerin strateji ve denizcilik stratejisi ile ilgili kuram ve görüşlerini incelemek son derece önemlidir.

### **11.4.2.1. Deniz Kuvvetleri ve Strateji ile İlgili Kuram ve Görüşler**

#### **(a) Clausewitz'in Görüşleri ve Sürtünme Teorisi**

1780-1831 yılları arasında yaşayan ve Berlin Harp Akademisi'nde öğretmenlik yapan Clausewitz en önemli eseri olan "Savaş Üzerine" adlı eserinde savaş, strateji ve sürtünme teorisine ilişkin görüşleri şu şekildedir.

Üstün etkinlik araca değil amaca aittir ve biz sadece gerçekleştirilmiş bir amacın etkisini bir başka amacın etkisi ile kıyashyoruz. Şunu da özellikle belirtmemiz gerekir ki, düşmanın muharebe gücünden bahsederken bu kavramı sadece maddi kuvvete hasretmek zorunda değiliz. Tersine moral güç de bunun kapsamına girer, çünkü aslında bunlar en küçük ayrıntılara varıncaya kadar iç içedir ve ikisini birbirinden ayırmaya imkân yoktur.<sup>626</sup>

<sup>625</sup> M. Erendil, Tarihte Strateji, Gnkur.Basımevi, Ankara, 1998, s.159

<sup>626</sup> Clausewitz, Savaş Üzerine, Spartaküs Yayınları, İstanbul, 1997. (s.68)

Savaş belirsizlikler alanıdır: Harekâtın dayandığı unsurların dörtte üçü kalın bir sis tabakasının ardında saklıdır. Başka her alandan daha çok savaş alanında, gerçeği sezgi ile bulup çıkarmak için ince ve nüfuz edici bir zekaya ihtiyaç vardır.<sup>627</sup>

Savaş ortamını oluşturan dört unsura, yani tehlike, fiziki çaba, belirsizlik ve tesadüf unsurlarına toplu bir bakış atfedecek olursak, bu huzur bozucu ortam içinde güven ve başarı şansı ile ilerleyebilme için büyük bir fizik ve moral güce ihtiyaç bulunduğu kolayca anlaşılır.<sup>628</sup>

Savaşta her şey çok basittir, fakat en basit şey zordur. Güçlükler birikir ve öyle bir sürtünme yaratır ki, savaşı görmemiş olan bir insan bunu gözünün önünde canlandıramaz...İşte savaşta da, kağıt üzerinde yakından incelenmesine imkan bulunmayan bir sürü önemsiz şeylerin etkisiyle, olaylar bizi hayal kırıklığına uğratar ve hedefin hayli gerisinde kalırız. Güçlü, çelikten bir irade bu sürtünmenin üstesinden gelir, engelleri yıkar, fakat onlarla birlikte makine de parçalanır...Sürtünme kavramı, gerçek savaşı kitaplarda okunan savaştan ayıran tek kavramdır.<sup>629</sup>

Stratejide muharebenin kullanılmasını şartlandıran unsurları birtakım kısımlara ayırabiliriz: manevi unsurlar, fiziki unsurlar, matematiksel unsurlar, coğrafi unsurlar ve istatistikî unsurlar.<sup>630</sup>

Strateji muharebenin yerini ve zamanını ve bunun için gerekli kuvvetlerin miktarını tayin eder. Nerede? ne zaman? ve nasıl? diye özetleyebileceğimiz bu üçlü araştırma ve saptama muharebenin sonucu üzerinde stratejinin kesin bir etkisi bulunduğunu gösterir.<sup>631</sup>

Sayı üstünlüğünün muharebenin sonucunu tayin eden en önemli faktör olduğunu kabul etmemiz gerekir: Yalnız şu şartla ki, bütün öteki faktörlerin

<sup>627</sup> Clausewitz, a.g.e.,s.75

<sup>628</sup> Clausewitz, a.g.e., s.79

<sup>629</sup> Clausewitz a.g.e., s.101-102

<sup>630</sup> Clausewitz a.g.e., s.193

<sup>631</sup> Clausewitz a.g.e., (s.215)



hakkından gelecek kadar büyük olsun, bundan da, muharebenin can alıcı noktasına mümkün olduğu kadar çok kuvvet yığmamız gerektiği çıkarabiliriz...Stratejinin ana ilkesi işte budur.<sup>632</sup> Burada şunu belirtmek gerekir ki Clausewitz'in bu değerlendirmesine temkinle yaklaşmak gerekir. Çünkü günümüzde nitelik, niceliğin önüne geçmiştir. Bilim ve teknoloji, bir ülkenin harp gücünün hesaplanmasında önemli bir kuvvet çarpanı etkisi yaratmaktadır.

Üstün eğitim ve operasyonel konseptler gibi daha iyi silahlar sürtünmenin göreceli dengesinin kesin olarak bir taraf lehine ve özellikle karşılaştırılabilir araçlara sahip olmayan düşman aleyhine değiştirilmesinde kaldıraç işlevi görebilir.<sup>633</sup> Bunun içindir ki tarih boyunca ülkeler, coğrafyaları ve kuvvetlerine göre konseptler geliştirmiş veya kabullenmiştir. İngilizler'in ve daha sonra da Amerikalılar'ın "ganbot diplomasisi"ni kullanması, II nci Dünya Savaşı'nda Almanlar'ın "guerre de course" olarak bilinen ticaret harbini uygulaması bunun tipik örnekleridir.

Sürtünmenin, geleceğin savaşındaki ortaya çıkış şekilleri de hiç kuşkusuz insani zaafılara, ulaşılmaz bilgiye ve doğrusal olmayan dinamiklere bağlı olacaktır. Teknolojik ilerlemeler genel sürtünmeyi bazı alanlarda ne kadar sınırladıysa sınırladıysın, bu denemenin ikinci yarısında ortaya konulan kamt ve iddialar sürtünmenin başka alanlarda özellikle de çoğunlukla önceden bilemediğimiz şekillerde balon gibi büyüyeceğini göstermektedir. Savaş araçlarındaki teknolojik yenilikler bu yeni yöntemi savaş alanına da yansıtmaktadır; yeniliğin dolaylı etkileri ve ikinci dereceden sonuçları yüksek bir kesinlik derecesiyle önceden bilinebilir nitelikte değildir.<sup>634</sup>

Günümüzün gerçekleri göz önüne alındığında, teknolojinin sürtünme üzerindeki sınırlandırıcı etkisi, üreten ve kullanan için değişkenlik göstermektedir. Bu sınırlayıcılık üreten için artarken, üretmeyip sadece kullanan için azalmaktadır.

<sup>632</sup> Clausewitz a.g.e., (s.216).

<sup>633</sup> Clausewitz'in Sürtünme Teorisi ve Geleceğin Savaşı, HAK Basımevi, İstanbul, 1999. (s.74)

<sup>634</sup> Clausewitz'in Sürtünme Teorisi ve Geleceğin Savaşı, a.g.e., s.75



## (b) Mahan'ın Görüşleri ve Deniz Egemenliği Teorisi

Denizler için politik ve sosyal açıdan söylenebilecek ilk ve en önemli şey belki de büyük bir yol veya daha doğru bir deyişle, insanların üzerinde her yöne gidebildiği büyük bir ortak ortam olduğudur. Ancak burada öyle yollar vardır ki diğerlerine her zaman tercih edilmiştir.<sup>635</sup>

Mahan'a göre, "*Coğrafi Konum, Doğal ürünler ve iklimle bağımlı olarak Fiziki Uyumluluk, Bölgenin Kapsamı, Nüfus, Milletin Karakteri, Hükümetin Karakteri*" Ülkelerin deniz gücünü etkileyen temel faktörlerdir.<sup>636</sup>

Merkezi konumdaki bir ülkenin coğrafyası sadece kuvvetlerini toplamasına yardımcı olmaz, aynı zamanda düşmanlarına karşı savunmada avantaj sağlar... Düşmana yakın olmanın avantajı, hiçbir harp formunda Fransızlar'ın "guerre de course" adını verdikleri ticari gemilere saldırı kadar belirgin değildir.<sup>637</sup> Bunun en belirgin örneğini II nci Dünya savaşında Atlantik'te Almanlar, Pasifik'te Amerikalılar tarafından yürütülen denizaltı harbi oluşturmaktadır.

Coğrafi konum Deniz Kuvvetlerinin toplanmasını veya bölünmesini dikte eden bir faktördür.<sup>638</sup> Hem açık denizlere kolayca erişimi olan hem de dünyanın en büyük su yollarından birini kontrol edebilen bir coğrafyaya sahip olan bir ülkenin stratejik değerinin yüksek olduğu aşikardır.<sup>639</sup> Türkiye bu açıdan eşsiz bir stratejik öneme sahiptir.

"Deniz Kuvvetleri Stratejisi, gücünü ve desteğini savaşta olduğu kadar barışta da ülkenin Deniz Gücünden alır."

Sonuç olarak, hatırlanmalıdır ki, tüm değişimler arasında aynı kalan tek şey insan doğasıdır; herhangi bir anda nitelik ve nicelik açısından oluşan belirsizlik

<sup>635</sup> Alfred T. MAHAN, a.g.c., s. 25

<sup>636</sup> Alfred T. Mahan a.g.c., 28,29

<sup>637</sup> Alfred T. Mahan,a.g.c. s.30

<sup>638</sup> Alfred T. Mahan, a.g.c., s.28,29

<sup>639</sup> Alfred T. Mahan a.g.c., 32

doğrultusunda personel denklemi her zaman bulunulacaktır.<sup>640</sup> Bunun içindir ki ABD Silahlı Kuvvetleri'nin bugün üzerinde en çok durduğu konu, "lider" yetiştirilmedir. Özellikle Körfez Savaşı'ndan itibaren bunun eksikliğini hisseden Amerikalılar, teknolojinin her zaman yeterli olmadığını, asıl önemli olanın liderler olduğunu anlamışlardır. Belki de tarih boyunca Türklerin, yokluklara rağmen, savaş sahnesinde başarılı olmalarının temelinde de bu yatmaktadır.

### (c) Corbett'in Görüşleri ve Müştereklik Teorisi

Müşterekliğin temellerini atan Julian Corbett'e göre "Deniz ve Kara Stratejilerini tek bir silah olarak algılayan, hareketlerini koordine eden ve tam güç sağlamak için her birinin izlemesi gereken yolu belirleyen daha üst seviyede bir strateji esastır."<sup>641</sup> Bir deniz devletinin savaşta başarılı olması için Deniz Kuvvetleri Stratejisi tek başına yeterli değildir. Kuvvetler müştereken kullanılmalıdır.<sup>642</sup>

Deniz savaşının amacı daima doğrudan ya da dolaylı olarak deniz kontrolünü sağlamak veya düşmanın sağlamasına engel olmak olmalıdır.<sup>643</sup> Kara savaşlarından farklı olarak deniz savaşlarında düşmanın silahlı kuvvetlerinin imhası, fırsatlar hariç, öncelik taşımaz. Düşmanın savaşma gücünü kırmak üzere ekonomisini besleyen deniz ticaret yollarının ele geçirilmesi daha önceliklidir.<sup>644</sup>

Corbett'e göre Deniz kuvvetleri stratejisi, kara güçlerinin hareketlerine donanmanın hangi oranda katılacağına belirlendiği ve hareketlerinin neler olması gerektiğini belirleyen bir stratejidir. Ancak bugün bu stratejiye "Deniz Kuvvetleri Stratejisi" adı vermek doğru değildir. Buna kara, deniz ve hava güçleri ile birlikte "Sefer Stratejisi" demek daha doğrudur.

<sup>640</sup> Alfred T. Mahan a.g.e., s.89

<sup>641</sup> Julian S. Corbett, Some Principles of Maritime Strategy, Longmans, Londra, 1911, (s.8)

<sup>642</sup> Julian S. Corbett a.g.e., s.9

<sup>643</sup> Julian S. Corbett a.g.e., s.87

<sup>644</sup> Julian S. Corbett, a.g.e., s.99-100



### (ç) Gorshkov'un Görüşleri

Donanmanın en önemli ve kapsamlı görevi olan düşman gemilerinin imhası yanında, nitelik yönünden yeni bir görev ortaya çıkmıştır: Denizden düşmanın hayati önemdeki merkezlerine doğrudan etki yoluyla onun askeri ve ekonomik potansiyelini imha etmek. Eğer mağlup tarafın ekonomisi büyük ölçüde deniz ulaşımına bağlı ise mağlup tarafın deniz egemenliğini yitirmesi, yakın bir geçmişte savaşın kaybedilmesi anlamına bile gelmiştir.<sup>645</sup>

Silahlı mücadelenin sürdürülmesinde ordu ve donanma her zaman tek araç olarak kalmış ve barışta devletlerin politikasının silahı ya da aleti olarak hizmeti sürdürmüştür.<sup>646</sup>

Politika, Lenin'in dediği gibi ekonominin yoğunlaştırılmış bir ifadesidir ve bunun serveti, herşeyden önce politikanın en önemli aracı olan silahlı kuvvetlerin gücüdür....Engels bu konuda şunları yazmıştır: "Çağdaş harp gemisi sadece bir endüstri ürünü değil, aynı zamanda bunun örneğidir de..."<sup>647</sup>

Modern silahların gösterimi yoluyla yapılan propaganda usulü, herşeyden önce propagandası yapılan araçların seyirciler önünde sadece potansiyel bir tehdit olarak çıkarılmaları nedeniyle, her zaman amacına ulaşamamıştır. Donanma ise başkadır. Kıyılarda görülen gemiler, gerçek bir tehdidi temsil etmektedir.

Donanmanın gösteri harekâtı, silahlı bir mücadeleye başvurmadan ve fakat potansiyel gücüyle baskı yaparak ve askeri bir harekâtı başlatmak tehdidi savurarak bir çok durumlarda politik amaçlara ulaşmak olanağı sağlamıştır.

Böylece donanma, her zaman devlet politikasının bir aracı ve barışta diplomasinin önemli bir dayanağı olmuştur. Sürekli olarak yüksek derecede muharebeye hazır olma, büyük bir hareket kabiliyeti ve okyanusların seçilen bölgelerinde kısa bir süre içinde kuvvetlerini toplama yeteneği gibi donanmaya özgü

<sup>645</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.268

<sup>646</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.V

<sup>647</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.289



nitelikler, buna uygun düşmektedir. Bundan okyanus sularının tarafsız oluştu, devletler hukuku kurallarını ihlal etmeden ve karşı tarafa protesto ya da ötekı tepki şekilleri için bir vesile yaratmaksızın, donanma kuvvetlerine yer değıştirme ve kuvvetlerini toplama olanağı vermektedir.<sup>648</sup>

Devletin ekonomik ve askeri gücünü sınırları dışında göstermek için barış zamanında da askeri bir faktör olarak yararlanılan donanmanın kendine özgü özelliklerinden ve donanmanın çeşitli kuvvetler içinde devletin çıkarlarını sınırları dışında operatif yönden sağlamaya en yetenekli kuvvet oluşundan hareket ederek, görüşümüze göre, donanmanın kendine özgü özellikleriyle ilgili sorunların değerlendirilmesi zorunludur.<sup>649</sup>

Donanmanın dengelenmesi, onun muharebe gücünü, araçlarını ve destek unsurlarını oluşturan tüm etkenlerin en uygun bir uyum içinde bulunmalarını ve böylece donanmanın nükleer şartlarda olduğu gibi herhangi bir şartta yapılacak bir savaşta çeşitli görevleri yapabilmesini içermektedir.

Donanmanın değerlendirilmesi sürekli değildir. Belirli tarihsel şartlarda bu değişebilir. Bu değişiklikleri saptayan ana faktörler; genel politik durum, ekonominin olanakları ve ülkenin harp ekonomisi potansiyelinin büyümesi, yurtiçi ve yurtdışında bilim ve tekniğin gelişmesi ve donanmaya verilen görevlerin değişmesidir.

Sorunun diğer bir yönü de donanmanın sayısal kadrosunun saptanmasıdır. Bu kadro saptanırken barış zamanındaki coğrafi durum ve harekât alanları arasında manevra yapma olanakları göz önüne alınmalıdır.<sup>650</sup>

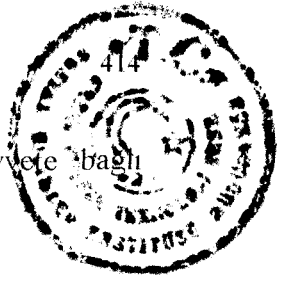
En güçlü deniz devletini örnek alarak donanma kurmayı denemek ve donanma için gemi yapımında sadece sayısal kriterlerden hareketle ihtiyaçları saptamak hatalıdır. Her ülkenin kendine özgü bir deniz gücü gereksinimi vardır ve donanmanın

<sup>648</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.290

<sup>649</sup> S.G. Gorshkov a.g.c., s.VII

<sup>650</sup> S.G. Gorshkov a.g.c., s.296





görevleriyle saptanan bu gereksinim, gemi ve silah sınıflarının, kuvvete bağlı sınıfların geliştirilmesine temel teşkil eder.<sup>651</sup>

Donanmaların ne yönde geliştirileceği, görevlerin neler olacağı, kadroların nitelik ve nicelik yönünden nasıl olması gerektiği konularında bir tercih yapılması icap ederken, bir çok devletlerin yüksek askeri ve deniz komutanlığında gelecek bir savaşın özelliği ve bu savaşta silahlı kuvvetlerin her birinin rolüne ilişkin görüş birliğinin olmayışı, bunu engellemiştir.<sup>652</sup>

Gorshkov'a göre "Askere karşı asker" formülü, deniz kuvvetlerinde "Donanmaya Karşı Donanma" ve "Kıyıya Karşı Donanma" formülüne dönüşmektedir.<sup>653</sup> Bu da Gorshkov'un deniz kontrolü ve güç aktarımı konularına önem verdiğini göstermektedir.

Kuvvetler oranında büyük bir fark olmaması halinde, deniz egemenliğini sağlamak için, düşman donanmasını yenilgiye uğratmayı ve daha sonra düşmanın deniz ticaretini ve onun denizle olan bağıntı ortadan kaldırmayı amaçlayan bir abluka kurulur.<sup>654</sup>

Denizlerdeki silahlı mücadelenin esas ağırlığını savaş sırasında yapılan araçların çektiğini söylemek abartma sayılmaz. Yani savaşan devletler, donanmalarını silahlı mücadele sırasında dengelendirmişlerdir.<sup>655</sup>

Deniz Kuvvetleri, silahlı kuvvetler içerisinde eski durumuna en zor kavuşturulan bir kuvvettir. Kayıpların tamamlanması, gemi ve silahların yeniden üretimi, büyük maddi harcamaları ve zamanı gerektirmektedir.<sup>656</sup>

<sup>651</sup> S.G. Gorshkov a.g.e., s.297

<sup>652</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.300

<sup>653</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.250

<sup>654</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.269

<sup>655</sup> S.G. Gorshkov a.g.e., s.303

<sup>656</sup> S.G. Gorshkov, a.g.e., s.316



#### (d) Modern Stratejistlerin Görüşleri

Tırmanma, daima güçlü olanın lehine işler. Hızla, kararlı bir şekilde ve önemli bir güçle uygulanarak, daha zayıf olan düşmanın orantılı bir şekilde ve aynı hızla karşı koymasına meydan verilmezse durumdan en iyi şekilde faydalanılmış olur...Kararsız bir politika bir ulusal azim noksanlığına işaretir ve azimli bir düşmanın kötüye kullanabileceği bir zaafi tehlike olarak haber verir. Savaşın başlangıcında azimli ve kararlı birkaç bin insan, savaş başladıktan sonraki en sert ve güçlü tedbirlerin yerine geçer.<sup>657</sup>

Vietnam tecrübesine dayanarak Alb. Amos A. Jordan, Jr. şu çok geniş genellemeleri yapmaktadır: "Modern teknoloji, topyekûn savaşı rasyonel bir politika aleti olmaktan çıkarmıştır. Modern, çok taraflı siyaset ise, bir devletin aşırı bir şekilde baskı altında tutulması ve hayati çıkarlarının söz konusu olması gibi veya böyle bir uyuşmazlıkta pek çok devletin çıkarlarının çatışması gibi istisnai durumlar dışında "sınırlı savaş"a tatbiki mümkün bir politika aleti olarak izin vermemektedir."<sup>658</sup>

Mesafeleri bir anda küçülten teknoloji ihtilali ayrıca iki yeni harekât ortamının önemini göstermiştir. Bunlar hava-uzay zinciri ve denizin derinlikleridir. Bu yeni boyutlar strateji sorunlarını daha da çapraşık hale getirmiş, fakat "kütle, moment, hız, sürpriz, konsantrasyon, hareket serbestisi vs." gibi stratejinin temel prensiplerini değiştirmemiştir.<sup>659</sup>

"Yarının stratejisi" mutlaka dünden alınan dersler üzerine inşa edilmelidir.<sup>660</sup> Yarının politikaları ve bunları desteklemek için ülkenin benimseyeceği strateji geçmişten filizlenmelidir; teknoloji, coğrafya, politika ve iktisadın gösterdiği yollarla

<sup>657</sup> Hanson B.Baldwin, *Yarının Stratejisi*, HAK Basımevi, İstanbul, 1978, (s.19)

<sup>658</sup> Hanson B.Baldwin a.g.c., s.28

<sup>659</sup> Hanson B.Baldwin a.g.c., s.43

<sup>660</sup> Hanson B.BALDWIN, a.g.c. s.9



çizilen zorunluluk sınırları geçmişin birçok hedef, yöntem ve vasıtalarının alıkonulmasını gerektirmektedir.<sup>661</sup>

Geçmişin okyanus stratejisinin bugünün teknolojisine uydurulması ve yarının dünyasının özel güvenlik ihtiyaçlarına göre şekillendirilmesi mutlaka dikkatli planlama, teknolojik yaratıcılık ve yenilik ve savunma bütçesi dağılımının yeni gemi inşaatlarına önem verecek şekilde yeniden ayarlanmasını gerektirir.<sup>662</sup>

Deniz gücünün azami yeteneklerinden tam yararlanmak için yeni gemi dizaynlarına, yeni güç kaynağı sistemlerine, satıhtan satıha füzelere ve yük indirme-bindirme donanımlarına çok daha fazla araştırma ve geliştirme fonları ayrılmalıdır...Deniz gücüne dayalı bir deniz stratejisi modern gemiler üzerine kurulmalıdır. Halbuki gemi inşaat ve dizaynına bugüne kadar pek az öncelik tanınmıştır.<sup>663</sup>

Hiçbir stratejik kavram bütün ihtiyaç ve gerekleri tek başına karşılayamaz; askeri gücü bölerek düşünmek yanlıştır ve önümüzdeki yıllarda silahlı kuvvetlerin her unsurundaki her türlü askeri güce ihtiyaç olacaktır. Deniz üzerine kurulu bir kavrama ağırlık vermeliyiz; gelecekle ilgili planlama ve kuvvet yapısının temelinde bu kavram yatmalıdır. Fakat kara ve hava-uzay güçleri ulusal gücün vazgeçilmez unsurlarıdır ve savaş alanında tüfeği elinde bekleyen asker yine de nihai ve en etkili silahtır.<sup>664</sup>

Modern askeri terimlerle ayakta durmak için en başta gelen altı öncelik:

- Stratejik silahlarda üstünlük.
- Denizde üstünlük.
- Her konuda araştırma ve geliştirme.
- İstihbarat.

<sup>661</sup> Hanson B.Baldwin a.g.c., s.258

<sup>662</sup> Hanson B.Baldwin a.g.c., s.269

<sup>663</sup> Hanson B.Baldwin a.g.c., s.273

<sup>664</sup> Hanson B.Baldwin a.g.c., s.298



- Bütün silahlar için; mümkün olan en kısa "tedarik süresi".
- Savaş alanında seçkin kişilerin ön planda oluşu<sup>665</sup> şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

Donanmanın kayıplarını tamamlamak zordur. Bu bakımdan düşmanın her defasında uğradığı yenilgi, sadece o anki çarpışmanın hedefine ulaşmasını sağlamakla kalmaz, aynı zamanda sonraki görevlerin yapılması için de elverişli şartlar yaratır. Yenilgi, düşmanı bazen uzun bir süre taarruzi bir harekâta hazırlanmak olanağından yoksun bırakarak gayet kritik bir durum yaratır. Böyle bir durumda zafer kazanan taraf, zaman, yön ve taarruzi nitelikteki harekât biçiminde serbest kalır ve hatta bazen zayıf kuvvetlerinden de yararlanır.

Düşmanı kesin karşı koyma olanaklarından yoksun bırakan galip taraf, onun limanlarını, üslerini, kıyı bölgelerini abluka altına alarak, adalarını, bazı ücre bölgelerini kuşatarak ya da düşman kıyılarına hiçbir engelle karşılaşmaksızın darbeler indirerek düşman deniz ulaşımını kesmek suretiyle bu zaferi istismar edebilir.

Kuvvetlerin kara, deniz ve havada etki sağlayacak şekilde karaya konuşlu olarak, denizde üslenmiş olarak, milli ve ticari hava kaynaklarından faydalanılarak uç ortamda kullanılmasıyla tabiatla birleşerek doğal bir hale gelir. Donanmalar birleşik harekâtın birçok elemanını bir araya getirerek çok maksatlı olarak ihtiyaç duyulur hale gelmiştir.<sup>666</sup> Deniz kuvvetlerinin karakteristikleri, hareketliliği, çok yönlülüğü, menzili, gücü, dengesi ve taşıma (sealift) kuvvetidir.<sup>667</sup>

Deniz gücünün denizaşırı stratejileri için eşsiz uygunluğu aşıkardır. Bunu eski bir İngiliz kara subayı ve halen Cranfield Üniversitesi öğretim üyesi olan Christopher Bellamy'nin aşağıdaki sözleri ile özetlemek mümkün olacaktır. Bu sözler, Bellamy'nin "Knights in White Armour" (Beyaz Zırhlı Şövalyeler) isimli son kitabında barış ve savaş tasarladığı teoridir:

<sup>665</sup> Hanson B. Baldwin a.g.c., s.300-301

<sup>666</sup> Peter Hore, Dimensions of Seapower. LSL Press, Bedford, 1998, (s.1-13)

<sup>667</sup> Peter Hore, a.g.c., s.1-14



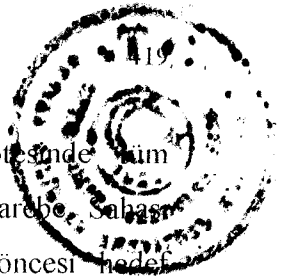
"Yeni yüzyıl yaklaştıkça, deniz kuvvetleri daha cazip hale geliyor. Ortaya çıkan birçok yeni teknolojinin - örneğin lazer ve güdümlü silahlar - ihtiyaç duyduğu enerji (güç) ve bu silahların intikali gemiler ile diğer unsurlardan daha kolaydır. Deniz kuvveti bu harekât özelliğine doğal olarak sahiptir ve gerekli hazırlık seviyesinde bulunur. Mahan'ın da açıkladığı gibi gemiler savaş ve barış arasındaki boşlukta köprülük yaparlar ki bu modern stratejistlerin yüzyüze bulunduğu bir ikilemdir. Gemiler gittikçe artan mesafelerde karanın içlerindeki bir hedefe yönelebilir, tehdit edebilir ve gerekirse saldırabilir. Gemiler, yüksek eğitilmiş kuvvetleri karaya çıkarabilir. Son iki yüzyıldır büyük kara orduları beslememiz Avrupa güvenlik problemlerinin bir fonksiyonudur...Yeni yüzyıl deniz kuvvetlerinin ve deniz stratejisinin uyanışına tanık olacaktır."<sup>668</sup>

Son zamanlarda hakimiyeti azaltan araçların çoğalması, denizaltılar, uçaklar ve bunların taşıdığı, her geçen gün kuvvetleri artan silahlar, bir yerlerde ciddi bir karşı koyma, mücadele vaziyetleri sergileyememe derecesine göre onları yenmenin zorluğu da düşünüldüğünde, (Mahan tarafından ortaya atılan) "Deniz Hakimiyeti" terimi artık modası geçmiş bir terime dönüşmektedir. Bu terim, 70'li yıllarda Amerika Deniz Harp Akademisi tarafından geliştirilen daha sınırlı bir kavram olan "Deniz Kontrolü" ile yer değiştirmiştir.<sup>669</sup> Adı ne olursa olsun, ABD hâlâ dünyaya egemen olmanın denizlerden geçtiğini kabul eder bir yaklaşım içindedir. Silahlı kuvvetlerini buna göre yapılandırmakta, silahlarını bu yönde geliştirmektedir.

Deniz Kontrolünün uygulama yöntemleri güçlü ülkelere ve sınırlı güce sahip olan ülkelere göre farklılıklar arz etmektedir. Buna göre büyük deniz gücüne sahip ülkeler doğrudan muharebe veya abluka yaparken, daha az güce sahip ülkeler ise kendilerinden üstün güçlere bu şartları tanımamak üzere "Deniz Kontrolü uğruna mücadeleye" yönelmeleri söz konusudur. Ancak sonuçta her iki grup da fiziki hedef olarak deniz ulaştırma hatlarını değil muhasım platformları alacaktır.

<sup>668</sup> Peter Hore, a.g.e., s.1-17

<sup>669</sup> 1970'li yıllarda ABD'li Amiral Turner Deniz Hakimiyeti yerine, daha gerçekçi olan "Deniz Kontrolü" kavramını gündeme getirmiştir. Kendi tanımına göre "Deniz Kontrolü, Güç Aktarımı ve dış takviye maksatlarıyla bir bölgeye intikal etmekte olan Deniz Kuvvetlerini sınırlı bir saha ve zamanda satış, sualtı ve hava tehditlerine karşı korumaktır.



Deniz Kontrolünün fiziki hedef olarak platformların da ötesinde tüm elektromanyetik spektrumu da içerecek şekilde uygulanması "Muharebe Sahası Hakimiyeti" olarak tanımlanmaktadır. Örneğin bir amfibi harekât öncesi hedef bölgede uygulanması gereken kontrol tercihen bu seviyede olmalıdır.<sup>670</sup>

"Denizden Menetme" (sea denial), deniz kontrolünde madalyonun ters yüzünü göstermektedir. Gemilerin, hareket edebilme isteği olmadan, düşmanın denizi kullanmasını engelleme teşebbüslerini kapsar. Denizden menetmenin en klasik biçimi, "guerre de course", düşmanın üzerinde ekonomik baskı kurmak için, ticari gemilere doğrudan uygulanan ambargodur. Bu tarz savaşlar her zaman etkili olmuştur. Fakat çağımızda ana silah olarak denizaltıların kullanılmasıyla daha da önem kazanmıştır. Alman U-Bot'ları, iki kere İngiltere'nin batı yollarını kullanmasını engellediler. Aynı şekilde Amerikan denizaltıları da Japon ticari gemilerini torpillediler.<sup>671</sup>

Deniz güçleri sadece savaşın patlak verdiği durumlarla kısıtlı değildir. Aleni çarpışmaların söz konusu olmadığı durumlarda daha çok işe yaramaktadır. Tanınmış analist Sir James Cable'ın da aşağıda belirttiği gibi gelenekselleşmiş bir "Ganbot Diplomasisi" vardır:

"..... savaş harekâtı haricinde, avantaj sağlamak ya da kaybı önlemek için, ya uluslar arası bir anlaşmazlığın çözümüne yardım ya da bir ülkenin topraklarını ya da kendi devletinin yetkilerini yabancılara karşı korumak amacıyla, suurlu deniz kuvvetlerinin kullanılması ya da tehdit unsuru oluşturması."

Donanmaların herkesçe bilinen işlevleri açısından operasyonel düzeyde bakıldığında, Soğuk Savaş Sonrası askeri küçülme bu düşüncüyü yok edemedi ve "Ganbot Diplomasisi" olarak tanımlanan düşünce kavramını yeniden ortaya çıkarttı. Ganbot diplomasisi, deniz yoluyla yapılan güç gösterisi kavramı gibi algılanabilir. Gambot diplomasisi artmasına rağmen, deniz yoluyla yapılan kaçakçılık, denizden

<sup>670</sup> Peter Hore, a.g.e., s.19

<sup>671</sup> Peter Hore a.g.e., s.2-2



kaçak olarak girmeye çalışan göçmen grupları, deniz korsanlığı, terörizm gibi suçlar azalmayıp, aksine artmıştır.

Bu olaylar, bugünün “Ganbot Diplomasi”sinin yeni sıkıntılar ve yeni fırsatlar doğurmak suretiyle bağımsız devletler arasında etkileşim yaratan paradokstur. Bir taraftan Soğuk Savaş Sonrasında deniz kuvvetlerinin Ganbot Diplomasisi ile faaliyet göstererek kullanılması ve böylece güç gösterisi yapılması, diğer taraftan barışı destekleyen operasyonlarla çevresel sıkıntıların doğmakta olması olayları birlikte yaşanmaktadır.<sup>672</sup>

Deniz Kuvvetleri, krizlerin başlangıç devrelerinde minimum diplomatik hazırlık ile bile denge sağlayabilir. Eğer gerekirse kıyıda yayılmış kuvvetlere nazaran daha az hasarla geri çekilebilirler. Kısacası, işgal etmeden de varlıklarını sürdürebilirler/koruyabilirler.

Güç Aktarımı, niteliğini gücünden alan bir iradenin menfaatleri doğrultusunda tespit ettiği hedefleri ele geçirmek maksadıyla; sahip olduğu güç unsurlarını gerektiğinde sınırları dışına yöneltme, kullanma ve idame etme kabiliyeti olarak tanımlanabilir. Güç aktarımı, uluslar arası düzenin tehdit edilmesi nedeniyle ülkelerin güçsüzlükleriyle değil, ülkelerin kararlılıkları nedeniyle tekrar moda olmuştur. Soğuk Savaş sonunda ortaya çıkan zorunluluklar ve yerleşmiş olan ideolojik barış neticesinde güç aktarımı isteği ve kabiliyeti politikada güçlü olma, kriz yönetimi, sorunların önlenmesi ve yeni dünya düzeninde etki elde etme nedenleriyle istenen bir olgudur. Soğuk Savaşın sona ermesi ve uluslar arası bağımsızlığı dünya politika sahnesinde baskın bir eğilim olarak kabul ettiren her bir bağımsız devlet için artık güç aktarımı bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.<sup>673</sup>

Deniz kuvvetleri ile dünya yüzeyinin üçte ikisini kaplayan bir ortamda operasyonlar yapılabilmektedir. Deniz kuvvetleri stratejisi, siyasal hedeflere ulaşmak

<sup>672</sup> A. Dorman, L. Smith, M. Uttley, *The Changing Face of Maritime Power*, McMillan, Londra, s.144

<sup>673</sup> A. Dorman, a.g.e., s.6-1



için bu niteliklerden istifade etmektedir. Bir ulus, özellikle okyanus ile çevrilmişse, Deniz kuvvetleri stratejisini uygulayabilme kudretine sahip olur.<sup>674</sup>

Karaya konuşlu uçaklar, organik deniz havacılığının bazı görevlerini yerine getirebilir, fakat tamamını tatminkar bir şekilde yerine getirebilmesi mümkün değildir. Kıyı hava üslerinden yapılan hava harekâtının, tehlikesiz bir geri dönüş yolculuğu, güvenli bir dönüş üssü ihtiyacı artmaktadır.<sup>675</sup>

Eski Sovyet donanması imkanlarının ortadan kalkması ile birlikte, Batının ilgisi anlaşmazlıkların olduğu sulara güç aktarımına neden oldu. Soğuk Savaş sonrası düzen bozukluğu içinde, planlamada önem deniz kontrolünden görülebilir gelecekte Deniz Kuvvetlerinin ana görevi olacak küçük savaşlarda kara güçlerini desteklemeyi kapsayan kıyı harekâtlarına kaymaktadır.<sup>676</sup>

Bu değerlendirme ile birlikte Soğuk Savaş döneminden sonra deniz gücünün belirlenmesinde yeni metotların geliştirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu anlamda Sanayi Devrimi ile buhar gücü ve çelik gövdeli gemiler, Soğuk Savaş döneminde deniz kuvvetlerinde nükleer güdümlü mermilerin bulundurulması bir kıstas olarak ele alınmış ve şu an içinde bulunduğumuz dönem olan “bilgi çağı”nda gemilerin etkinliğinin ölçülmesi açısından yeni kriterlerin tespit edilmesi ihtiyacı doğmuştur.

Deniz gücünün ölçülmesinde yeni bir yaklaşımda bulunulurken asıl (öz) olarak aşağıdaki faktörlerin dikkate alınması gereklidir. Bunlar :

- Uzay - bir donanmanın seyir, okyanus gözetlemesi, hedef tespiti, muhabere ve diğer faaliyetlerde uydu kullanabilme imkan kabiliyetleri.
- C3I<sup>677</sup> – bir donanmanın Komuta, Kontrol ve Muhabere ve istihbarat konularında gelişmiş ve bilgisayar esasına dayalı sistemler kullanabilmesi.

<sup>674</sup> Peter Hore, a.g.e. s.2-7

<sup>675</sup> A. Dorman, L. Smith, M. Uttley, a.g.e. s.6-6

<sup>676</sup> A. Dorman a.g.e., s.1-3

<sup>677</sup> C3I : Komuta, Kontrol, Muhabere ve istihbarat (Command-Control-Communication- Intelligence).





(Günümüzde bilgisayarın kullanım alanının artmasıyla birlikte C4I (Command-Control-Communication-Computer-Intelligence) kavramı yerleşmiş durumdadır.)

▪ İnsan – hayati komuta ve sahil tesislerinde görevli deniz kuvvetlerini oluşturan subay ve askerlerin iyi eğitilmiş olmaları ve motive edilebilmeleri.

Bu üç esas faktör, bir donanmanın gücünün ölçülmesinde topların, füzelerin, uçakların ve hatta savaş gemilerinin sayısının çokluğundan çok daha fazla önem taşımaktadır. Uzayı efektif olarak kullanamayan, etkili bir komuta kontrol sistemine sahip olmayan ve yeterli seviyede personeli bulunmayan bir donanmayı sadece gemilerinin sayısı veya büyüklüğüne bakarak güçlü bir donanma olarak yorumlamak doğru olmayacaktır.<sup>678</sup>

Donanmaların geleceği ve etkinliği konusunda temel faktörler arasında en önemlisi şüphesiz insanlardır. Nihayetinde teknolojiyi bir değer uğruna kullanacak, teknolojiye yön verecek, doğal olarak ilk hareketi yapacak insan olacaktır.

Strateji bir "alternatifler bilimi"dir.<sup>679</sup> Bu nedenle geleceğin stratejisini oluştururken "alternatiflilik" ilkesini kesinlikle göz önünde tutmak zorundayız.

#### 11.4.2.2. Türk Deniz Kuvvetlerinin Görevleri

Geleneksel olarak Deniz Kuvvetlerinin rollerini Diplomatik, Askeri ve Kamu Güvenliğine Destek olarak ayırmak mümkündür. Bu roller arasındaki ağırlık tarih boyunca global ve bölgesel konjonktüre göre değişme göstermiştir. Yine bu roller arasındaki önem derecesi devletlerin ulusal güçleri ile deniz alaka ve menfaatlerine bakış açılarına göre değişme göstermektedir.<sup>680</sup>

Günümüz krizlerinin sosyal ve ekonomik boyutlar içeren kompleks durumlarını salt askeri tedbirlerle aşmak mümkün değildir. Ancak gereken askeri enstrümanlar arasında da geleneksel özellikleriyle Deniz Kuvvetleri en uygun olma durumundadır.

<sup>678</sup> A. Dorman, L. Smith, M. Uttley, a.g.e. s.10-14

<sup>679</sup> Hanson B.Baldwin, a.g.e. s.27

<sup>680</sup> Açık Denizlere Doğru (Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi), Dz.Kuvvetleri Basımevi, 1999

Günümüz ve yakın gelecekteki potansiyel krizlerde kullanılacak harekât tiplerini ise, deniz ulaştırmasının kontrol ve korunması, Ambargo/Abluka, Mülteci tahliye, İnsani yardım, Arama kurtarma, Organize suçlara ve terörizme karşı harekât olarak sayabiliriz. Bu operasyonları Deniz Kuvvetleri olmaksızın düşünmek mümkün değildir. Türk Deniz Kuvvetlerinin, “açık denizlere doğru”<sup>681</sup> olarak belirlenen stratejisinde 21.nci yüzyıldaki görevleri şu şekilde belirtilmektedir. Türk Deniz Kuvvetleri;

(i) Varlık göstermek ve caydırıcılık,

(ii) Çevre denizlerde ve tüm Akdeniz’de, deniz ulaştırmasının emniyetini ve idamesini sağlayacak,

(iii) Doğu Akdeniz, Ege ve Karadeniz’de sıcak çatışmada hareketin gerektirdiği bölgelerde deniz kontrolü sağlayacak, hareket alanının diğer bölgelerinde deniz kontrolü uğruna mücadele edecek,

(iv) Milli güvenlik politikasının gerektirdiği bölgeler için güç aktarımı ve darbe yeteneğini elde bulunduracak,

(v) Milli güvenlik politikasının gerektirdiği yer ve zamanda ittifak ve çok uluslu koalisyon hareketine katılarak, dünya barışına katkıda bulunacak,

(vi) Arama-kurtarma, terörizm ve organize suçlara karşı koyma, ekonomik bölge haklarını koruma ve insani yardım harekâtında diğer güvenlik güçleriyle işbirliği yapacak ve destek sağlayacaktır.<sup>682</sup>

Özet olarak Deniz kuvvetlerinin asli görevi caydırıcılık sağlayarak hasma istekleri, siyasi ve diplomatik yolla kabul ettirmektir. Eğer harp kaçınılmazsa deniz harekât nevelerini başarıyla uygulayarak hasmın savaşa devam azmini kırarak isteklerin hasma kabul ettirilmesini sağlamaktır. Günümüzde Deniz harekât neveleri temel ve destekleyici olarak ikiye ayrılmaktadır; Hava Savunma Harbi, Denizaltı

<sup>681</sup> Açık Denizlere Doğru, a.g.e.

<sup>682</sup> Açık Denizlere Doğru, a.g.e. s. 20

Savunma Harbi, Suüstü Savunma Harbi, Amfibi Harekât, Darbe Harekâtı ve Mayın Harbi gibi sonuç alıcı olanları Temel Harekât Nevii, Özel Harekât Deniz-Hava Harekâtı Elektronik Harp'de Destekleyici Harekât Nevii olarak sınıflandırılmıştır. Yeni yüzyılda Türk Deniz Kuvvetleri'nin yönelişi "açık denizlere doğru"dur. 21 nci yüzyılda Türkiye, coğrafyasının gerektirdiği denizci devlet idealine erişecek tüm kaynaklara sahiptir.

### 11.4.2.3. Türk Deniz Kuvvetlerini Etkileyen Faktörler

Deniz kuvvetleri stratejisi, deniz kuvvetlerinin doğrudan doğruya veya dolaylı olarak kullanılması suretiyle askeri strateji içinde deniz kuvvetlerine düşen görevlerin gerçekleştirilmesini yönetir.<sup>683</sup> Ancak, Deniz kuvvetleri stratejisi, yalnız deniz muharebelerini yönetmek değildir. Fakat en geniş anlamı ile; fiziki kuvvet, eğitim, moral üstünlüğü sağlayarak savaşa ve muharebelere en iyi surette hazırlanmış olarak başlamak, bu en iyi durumu ve muharebe gücünü sürdürmek, geliştirmek ve taktik-stratejik düzeydeki zaferlerden faydalanmak bilim ve sanattır.<sup>684</sup>

Düşman mukavemeti karşısında denizlerin kontrolünün stratejik şartı; stratejik dengeden ziyade dinamik dengeye dayandırılmasıdır.<sup>685</sup>

Bir deniz stratejisinin desteklenmesinde deniz kuvvetlerinin ana görevi, kontrolün tesisidir. Bu görevin başarılması için olumlu girişimler ve yeterli kuvvetler gerekir.<sup>686</sup> Deniz stratejisinin boyutlarını beş başlık altında toplamak mümkündür.<sup>687</sup>

**a. Klasik(tarihsel) boyut:** Bu boyut, savaşta hasım kuvvetler arasındaki ilişkiler ve harekât bakımından temel kurallar ile ilgilidir.<sup>688</sup>

<sup>683</sup> Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları, HAK Basımevi, İstanbul, 1994, s.4

<sup>684</sup> Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları a.g.e., s.5

<sup>685</sup> Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları a.g.e., s.36

<sup>686</sup> Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları a.g.e., s.37. Burada kastedilen strateji, deniz kuvvetleri stratejisidir.

<sup>687</sup> Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları, Gnkur. Yayınları, 1980, s.20

<sup>688</sup> Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları, a.g.e. s.21



**b. Saha Boyutu:** Coğrafi sorunlarla ilgilidir. Mahan, yazılarında, "Çatışma alanlarının o kadar önemli olmadığını; asıl önemli olan unsuru, ülkeleri ve dünya çevresindeki kilit noktaları birbirine bağlayan okyanus alanlarının oluşturduğunu" ileri sürmüştür.<sup>689</sup>

Türkiye, gerek Boğazlar, gerek Orta Doğu'nun uzun yıllardır bilinen ve işletilen petrol kaynaklarına yakın coğrafyası, gerekse potansiyeli yakın zamanda belirlenen Hazar Bölgesi enerji kaynakları için geçiş güzergahı teşkil etmesi bakımından sahip olduğu jeostratejik önemi nedeniyle bölgesinde büyük bir istikrar ve güç kaynağı oluşturmak zorundadır. Bu ise, milli güç öğelerinin tamamının mevcudiyeti ve verimli şekilde kullanılabilirliği ile mümkün olabilecektir.<sup>690</sup>

Saha boyutunun bir de dinamik tarafı vardır ki, o da yapay coğrafyadır. Üsler ve limanlar, deniz harekâtının idamesinde ve desteklenmesinde her zaman bir kuvvet çarpanı gibi iş görürler. II nci Dünya Savaşı'nda İngilizlerin Akdeniz'de kuvvet olarak zayıf olmalarına karşın Cebelitarık, Malta ve Süveyş'e hâkim İskenderiye üslerine sahip olmaları onlara büyük avantaj sağlamış ve İtalyanların sonunu hazırlamıştır.

**c. Kuvvet boyutu ((Potansiyel Güç) Lojistik Boyut) :** Stratejik sorunların analizinde, belki de en geniş ölçüde dikkate alınan boyut, kuvvet boyutudur. Bu boyut dar kapsamı ile muhtemel hasımların mevcut askeri kuvvetlerinin ve seferber edilebilecek güçlerinin mukayese edilmesi ile ilgilidir.<sup>691</sup>

**d. İdeolojik/Kültürel (Sosyal) Boyut:** Bu boyutun dayandığı hakim teze göre; kendine özgü siyasi ve ahlaki bir düzeni olan bir devlet, aynı düzendeki diğer devletleri kendisi ile bir tutmak, hiç değilse, kendisine manen yakın görmek eğilimindedir...ancak ünlü İngiliz Devlet Adamı Disraeli'nin şu özlü sözünü hatırlatmakta yarar vardır: "Dostlarım yok; fakat menfaatlerim var."<sup>692</sup>

<sup>689</sup> Klasik ve Saha boyutlarını "Harekât Boyutu" adı altında birleştirilebilir.

<sup>690</sup> 21 nci Yüzyıla Girenken Dünya Düzeni, HAK Basımevi, İstanbul, 2000, s.110

<sup>691</sup> Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları, a.g.e. s.30

<sup>692</sup> Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları a.g.e. s.31



Türk Silahlı Kuvvetleri bölgesindeki krizlerin yanı sıra, politik kararlara bağlı olarak dünya barışını tehdit eden krizlere de müdahaleye hazır olmak zorundadır. Büyük Atatürk'ün "Yurtta Barış, Dünyada Barış" ilkesine bağlı olan Türk Silahlı Kuvvetleri, saldırgan emeller gütmeyiz, ancak bağımsızlığı, ülkesi, milleti ve onuru tehdit ve tehlikeye maruz kaldığında ya da bağlı bulunulan uluslar arası kuruluşların müşterek idealler doğrultusunda birlikte alınan kararlar ile kullanılır.<sup>693</sup>

**e. Teknolojik Boyut:** Stratejinin en dinamik boyutudur. Denebilir ki; taraflardan birinin uyguladığı üstün teknoloji, bir çatışmanın sonucunu tayinde en önemli etken olabilir.<sup>694</sup>

Yukarıda sayılan boyutlar içinde müdahale edebileceğimiz sadece kuvvet ve teknoloji boyutlarıdır.

Gelişmiş ülkeler milli gelirden küçümsenmeyecek bir payı araştırma-geliştirme harcamalarına ayırmakta ve bu sayede sürekli yeni teknolojileri üretip ekonomiye uygulamakta ve bunun sonucu olarak da hızla kalkınmaktadır. Bu konuda milli gelirden en fazla pay ayıran ülkeler sırasıyla yüzde 2.80 ile İsveç, 2.71 ile ABD ve Japonya, 2.20 ile İsviçre ve Avusturya, 1.00 ile Yeni Zelanda'dır. Dokuz gelişmiş ülkenin ortalaması 1986 yılı OECD raporuna göre yüzde 2.04'tür. Türkiye'nin milli gelirden araştırma-geliştirmeye ayırdığı pay yılda yüzde 0.20'dir. Bu oran Türkiye'nin bu konuda çok geride kaldığını AR-GE ve teknoloji konusunda yeterli atılımlar yapamadığının açık delilidir. Türkiye'nin teknoloji konusunda atılım yapabilmesi için, gelişmiş ülkeler oranında olmasa bile, bilinçli olarak kullanabileceği ve kendi bünyesine uygun bir oranda milli gelirden araştırma ve geliştirmeye pay ayırması gerekmektedir.<sup>695</sup>

Harp prensipleri içinde önemli bir yeri olan "baskın" ilkesi, günümüzde klasik anlamıyla eşdeğer olarak ve hatta stratejik düzeyde daha da önem taşıyarak "düşmanın bilmediği, hatta bilse bile teknolojisi ile yapmaya imkân bulamayacağı

<sup>693</sup> 21 nci Yüzyıla Girenken Dünya Düzeni, a.g.e. s.111

<sup>694</sup> Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları, a.g.c. s.32

<sup>695</sup> 21 nci Yüzyıla Girenken Dünya Düzeni, a.g.e. s.106,107



yeni silah sistemlerini kullanmak" şeklinde özetleyebileceğimiz "Teknik Başlığı" uygulamasını da kapsamaktadır.<sup>696</sup>

Yakın bir geçmişe kadar; savaşta, düşman kuvvetlerinin yenilmesi, çok kez stratejinin hedefi oldu. Başlangıçta; araziye ele geçirerek kontrol altında tutan ve düşman kara kuvvetlerini fiilen yenerek istenilen amaca ulaşmayı sağlayan güç, daha ziyade kara kuvvetleri idi. Bununla beraber; deniz gücü ve uyguladığı strateji, özellikle modern çağda önem kazandı ve savaş stratejisi üzerinde hayati bir etki yaptı.<sup>697</sup>

Harbi kazanmak için en üst düzeydeki stratejik amaç, "karşı tarafın harbi sürdürme imkânlarını, azim ve iradesini yıkmaktır. Bu da herşeyden evvel, silahlı kuvvetlerin harekâtını ve milletin yaşam ve verimliliğini sağlayan, ekonomik ve endüstriyel kaynakların imhasını, dış ve iç kaynaklarla endüstri tesisleri ve depolar ve bunlarla askeri mevziler, üsler ve askeri birlikler arasındaki kara, deniz ve hava ulaştırmasının ve emir-komuta ve yönetim bağlantıları başta olmak üzere haberleşmenin kesilmesini ön plana çıkarmıştır. İşte bu suretledir ki, devletin ve milletin beşeri ve moral etkilerle harbi sürdürme azim ve iradesi kırılırken, kara, deniz ve hava birliklerinin de "Muharebe Kuvvetleri" belki kesin sonuçlu bir harekâta girişilmeden yıpratılacaktır.<sup>698</sup>

Modern harp silah ve araçlarının ham ve yarı mamul madde olarak endüstriyel girdileri hemen hiçbir devletin -süperler dahil- kendi coğrafyasındaki kaynaklardan sağlayamayacakları kadar artmış ve çeşitlenmiştir. Aynı husus bunların bakım, idame ve işletilmeleri ile ilgili girdiler için de geçerlidir ve akaryakıt ile diğer petrol ürünleri bunlar içinde başlıca bir yer işgal etmekte ve bunlarla ilgili her kademedeki insan gücü için de geçerli olmaktadır. Bugün ihtiyaç duyulan yeni tip bir silahlar ve ona ait sistemlerle ilgili araştırma geliştirme safhası -en ileri ülkelerde bile- yıllarca sürmekte ve ancak bundan sonra projenin silahlı kuvvetlere kabulü gerçekleşmektedir. Bütün bunlar -ekonominin diğer etkenleri bir yana- herşeyden önce "para" demektir ve bu husus, silah ve araçlarını imal edemeyip dışarıdan tedarik

<sup>696</sup> 21 nci Yüzyıla Girerken Dünya Düzeni .a.g.c., s.125

<sup>697</sup> Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları, a.g.c. s.33

<sup>698</sup> 21 nci Yüzyıla Girerken Dünya Düzeni, a.g.c. s.124

yoluna gidenler için çok daha önemli ve büyük yükümlülükler neden olmaktadır...Kaldı ki, bazen para olsa bile siyasi nedenlerle istenilen cins ve miktarda silah satın alınmamaktadır.<sup>699</sup>

Modern harp gücünün yeterli bir komuta-kontrol-muhabere ve istihbarat (C3I) düzenine -alternatifleri ile beraber- sahip olması şarttır. Bu da ancak milli haberleşme imkanlarının yeterliliği ile temin ve idame edilebilir.<sup>700</sup>

Silahlı Kuvvetlerin kara-deniz-hava şeklinde üç esas bölüme ayrılmasını doğa gerektirmektedir. Çünkü savaş harekâtı birbirinden çok farklı üç ayrı doğal çevre olan karalar, denizler ve havalarda(halen buna uzay da eklenmiştir) cereyan etmektedir. Her çevre için ona özgü, harp silah ve araçları, bunların kullanılması ile ilgili özel yöntem ve taktikleri ve üst düzey yönetimleri ile ilgili farklı harekât stratejileri mevcuttur...Bu durum asla bir ayrılığı belirlemez, aslında deyimmin tam anlamıyla zorunlu bir "görev bölümü"nü ifade eder.<sup>701</sup>

Modern bir devlette, etkin bir askeri güç oluşturmak için, bu kuvvetler arasında bir dengenin kurulmasına, başka bir deyimle bunlardan hiç birinin diğerlerine oranla, lüzumundan fazla desteklenmemesi veya ihmal edilmemesine kesin bir gereklilik vardır. Çok doğal olan bu hususu belirtmemizin bir nedeni de çoğu devletlerde, yakın tarihte bile, bazı kuvvetlere diğerlerine nazaran belirgin ayrıcalıkların tanınmış olmasıdır. Örneğin, İngiltere'de Deniz Kuvvetleri'nin üst kuvvet olarak tanınması, onların kendilerini, herşeye kadir yegane "Mavi Kanlı" savaşçılar gibi görmelerine neden olmuş ve silahlı kuvvetler içinde olumsuz etki yaratmıştır.

Aynı şekilde, Almanya'da, 19. yüzyılın sonlarına kadar deniz kuvvetlerine, kıyı savunmasının bir uzantısı ve harp gemilerine birer "Yüzer Topçu Bataryası" gözü ile bakılması, bahriyenin bir kuvvet değil bir "sınıf" olarak görülmesi ve kara kuvvetlerine büyük ayrıcalıklar tanınarak, denizcilere adeta "sözde asker" gibi

<sup>699</sup> 21 nci Yüzyıla Girerken Dünya Düzeni a.g.e.s.126

<sup>700</sup> Mert Bayat, Milli Güç ve Devlet, Belge Yayınları, İstanbul, 1986, s.128. Bugün C3I yerine artık C4I (Command-Control-Communication-Computer-Intelligence) kavramı yerleşmiş durumdadır.

<sup>701</sup> Mert Bayat a.g.e., s.130

bakılması, Almanya'yı en azından milli gücüne mütenasip bir "dünya devleti" olmaktan alıkoyan sebeplerin başında yer almıştır.<sup>702</sup>

Askeri gücün barışta caydırıcılık, savaşta muharebe görevlerini başarabilmesi için sürekli olarak "harbe hazır" durumda bulunması şarttır.<sup>703</sup> Günümüzün ölçüleri ile bu hazırlığın en önemli etkenlerinden birini "lojistik ve idari yeterlilik" teşkil etmektedir. Bu deyim "askeri birliklerin; harbe hazır olması ve savaşı sürdürebilmesi için, personel, silah ve her türlü malzeme bakımlarından ihtiyaçların tespiti, bunların temin ve tedariki, personelin eğitim, sağlık ve moral hususlarının, malzemenin depolama, bakım ve onarımları ve bunların hepsinin birliklere atama, tahsis ve dağıtımını ve bunlarla ilgili ulaştırma hizmetlerini" ifade etmektedir.<sup>704</sup>

Nicel ve sayısal üstünlük, nitel değerlerle bezenmediği takdirde tek başına asla yeterli değildir. 1904 Rus-Japon harbinde, Rus donanmasını tarihinin en büyük ve acı mağlubiyetine uğratan Japon Amirali Togo'nun "yüzde yüz isabetle atış yapabilen bir top, yüzde bir isabet sağlayan yüz toptan iyidir" şeklindeki sözü bu hususun çok veciz bir açıklamasıdır.

Bu arada, kalitenin yalnız silah ve malzemede değil, belki ondan da önemli olarak harp ve askeri güç ile ilgili her rütbe ve kademedeki asker-sivil personelde de bulunmasının gerekliliğini de belirtmeliyiz. Katip Çelebi'nin "gemi yapmak hüner değildir, top ve mühimmatını tekmilden sonra kullanır, mahir gemiciler ve topçular tedarik edile" sözü bu hususun en güzel ifadelerinden biridir.

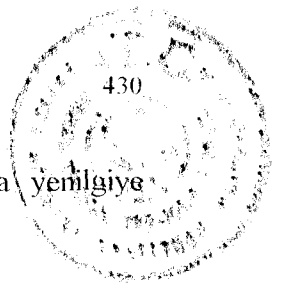
Günümüzde askeri stratejinin de nitel ve nicel değerler göz önüne alınarak düzenlenmesi gerekir. Başka bir deyimle, stratejik karar verme ve planlama işlemleri, "kalitatif" ve "kantitatif" olarak iki ayrı yöntem ile yapılmayıp bunlardan yalnız birini kapsarsa, sonuç eksik olacaktır. Yalnız "kantite"ye dayanan karar ve

<sup>702</sup> Mert Bayat a.g.e., s.131

<sup>703</sup> Mert Bayat a.g.e., s.140

<sup>704</sup> Mert Bayat a.g.e., s.141





planlamalar eksiğinde ötesinde, bir aldatmaca sonucu ve uygulamada yemliye götürebilen bir karaktere sahip olacaktır.<sup>705</sup>

#### 11.4.2.4. Güçlü Bir Türk Deniz Kuvvetleri İçin Öngörüler

Atatürk "Sınırlarının önemli ve büyük bölümleri deniz olan Türk Devleti'nin Donanması'nın da mühim ve büyük olması gerektir. O zaman Türkiye Cumhuriyeti daha emin ve müsterih olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk Donanmasına malik olmak gayedir."<sup>706</sup> diyerek denizlerimizdeki menfaatlerimizi korumak, kollamak ve bekanın sağlanması maksadıyla güçlü bir deniz kuvvetlerine sahip olmak gerektiğini belirtmiştir.

Atatürk'ün veciz ifadesinde belirttiği gibi Türkiye'nin coğrafyası gereği güçlü bir deniz kuvvetine ve buna yönelik uzun vadeli, tutarlı ve istikrarlı bir deniz kuvvetleri stratejisine ihtiyacı vardır. Bunun için oluşturulacak stratejinin kriterleri neler olacaktır? Bu sorunun cevabını yukarıda tespit edilen Deniz Kuvvetlerinin görevleri çerçevesinde ve Türkiye'ye yönelik tehdit kapsamında tespit etmek gerekir.

Deniz kuvvetlerinin karakteristikleri, hareketliliği, çok yönlülüğü, menzili, gücü, dengesi ve taşıma kuvvetidir. Yeni yüzyılda ortaya çıkmakta olan birçok yeni teknolojinin ilk kullanım yeri yine deniz kuvvetleri olacaktır. Çünkü bu teknolojilerin denenmesi ve kullanılmasının en kolay olduğu kuvvet, esnekliği ve etkinliği nedeniyle, deniz kuvvetidir. Yeni yüzyıl deniz kuvvetlerinin ve deniz kuvvetleri stratejisinin uyanışına tanık olacaktır.

Deniz Kuvvetlerimizin 21 nci yüzyıla hazırlanmasında "Çok Fonksiyonluluk, Hızlı Konuşlandırabilirlik, Etkin Vurabilirlik" kriterlerine ilave olarak "Alternatiflilik" kriterinin de göz önünde bulundurulması büyük önem taşımaktadır. Burada alternatiflilikten kasıt, planlama açısından tek bir plana bağlı kalmamak, tüm bir hareketin başarısını kuvvet, zaman ve mekan açısından tek bir faktöre bağlamamaktır. Yani alternatif üslure, silahlara, platformlara vs. sahip olmaktır. Bu

<sup>705</sup> Mert Bayat .a.g.e. s.142

<sup>706</sup> Deniz Stratejisi. Deniz Harp Akademisi Komutanlığı, 1998, İSTANBUL



pek kolay bir şey değildir. Özellikle ihtiyaçların çok, kaynakların az olduğu ülkemizde alternatiflik hep gözardı edilmiş, Kurtuluş Savaşı da dahil olmak üzere, bugüne kadar yapılan tüm planlamalar yüksek risk oranına sahip olmuştur.

Dünyanın en güçlü deniz kuvvetine sahip olan ABD, soğuk savaş sonrasında ortaya koyduğu "denizden karaya doğru"(...from the sea") yaklaşımı ile kıyasal Güç Aktarımı konseptini ortaya koymuş ve bunu stratejisinin dayanak noktası haline getirmiştir. ABD kaynaklı eserlere göre Güç Aktarımı bir milletin; krizlere cevap vermek, caydırıcılığa katkıda bulunmak ve bölgesel istikrarı artırmak amacıyla; çeşitli yerlerde dağınık bir şekilde bulunan kuvvetlerini süratle ve etkinlikle tertipleme ve idame etmek için sahip olduğu milli güç unsurlarının (politik, ekonomik, bilgi veya askeri) bir kısmını veya tümünü tatbik etme imkan ve kabiliyetidir.<sup>707</sup>

Türk Deniz Kuvvetleri stratejisi, her şeyden önce milli güç unsurlarına dayandığından, gelişmesi de bu unsurlar paralelinde olacaktır. Her ne kadar bugün dünyada yaygın olarak kullanılan sistemler ve silahlar belli başlı gelişmiş ülkelerin ürünü olsa da, Türkiye Cumhuriyeti kendi iç dinamiklerini de harekete geçirerek şekilde kendi silah teknolojisini üretmelidir. "Ar-ge"ye ayrılan pay mutlaka artırılmalı, gerekiyorsa Silahlı Kuvvetler bunun için küçülmelidir. Ancak unutulmaması gereken şey mevcut tehdit ortamı ve bunun gerektirdiği klasik silahlanmadır.

Dünyada kabul görmüş olan konsept ve doktrinler paralelinde veya farklı olarak Türkiye'nin sosyal, ekonomik ve politik yapısına uygun yeni bir stratejik model üretilmelidir. Bu model strateji dünyada kabul görmüş strateji ve doktrinlerin Türkiye'ye aynı şekilde uygulanmasından daha faydalı olacaktır.

21 nci yüzyılda Türkiye'ye yönelik tehdit muhavesinde kısa vadede Yunanistan'ın tehdit olduğunu belirtmiştik. Deniz Kuvvetlerinin belirlenen vazifesinden anlaşıldığı üzere karşı tarafın imkan ve kabiliyetlerini tespit ederken göz önüne alacağımız husus "çevre denizler" olacaktır. Çevre denizleri ve

<sup>707</sup> Department of Defence Dictionary of Military and Associated Terms-JP 1-02. s.338



buradaki tehdit durumlarını incelendiğimizde bize büyük ölçüde beşimkâr kabiliyetleri tespit etme imkanı sağlar.

Yunanistan AB üyesi olmasından kaynaklanan ekonomik ve siyasi avantajları, mevcut C4ISR<sup>708</sup> sistemleri, bize denk deniz kuvveti ve Ege'deki coğrafi üstünlüğü ile bir muhasamatta bize oldukça zarar verebilecek ve bir kere üstünlüğü ele geçirdiğinde "megali idea" çerçevesinde Ege'yi bir Yunan gölü haline getirebilecek bir konumdadır. Bu durum karşısında biz ne yapabiliriz? Bu soruya vereceğimiz cevap belki de yeni stratejimizin de temellerini oluşturabilir.

Düşmanı yenmenin birinci yolu onu avantajlarından yoksun bırakmaktır. Yukarıda tehdidi incelerken tehdidin belirtilen üç avantajı şöyledir: Birincisi AB üyesi olması, ikincisi C4ISR sistemleri, üçüncüsü de coğrafi üstünlüğüdür.

Türkiye, Yunanistan'ın AB'deki avantajını yenmesi ve muhtemel bir savaşta/çkar çatışmasında ekonomik, politik, siyasi ve kamuoyu desteği kazanabilmek için muhakkak AB'ye girmelidir. Bu konuda AB kriterleri sağlanmalı ancak milli güvenliğimize tehdit teşkil edecek düzenlemelerden, anlaşmalardan kaçınılmalıdır. Örneğin, AB üyeliği sevdasıyla Kıbrıs ve oradaki Türk halkı Rumlara heba edilmemelidir.

C4ISR sistemlerine ilişkin avantajı ortadan kaldırmanın birkaç yolu vardır. Birincisi daha gelişmiş bir C4ISR sistemine sahip olmaktır. İkincisi muhtemel bir çatışmada bu sistemi çökertecek tedbirleri önceden almaktır. Bu tedbirler, özel kuvvet harekâtı, HARM<sup>709</sup> füzeleri, insansız hava araçları, elektronik taarruz vs. şeklinde sıralanabilir. Ancak bunların hepsi çatışma ile uygulanabilecek tedbirlerdir. Bunun için klasik düşünce ve boyutlardan sıyrılarak yeni tedbirler düşünülmelidir. Örneğin uzayın askeri amaçlarla kullanımı (yönlendirilmiş enerji silahları, elektronik taarruz vs. amaçlarla) düşünülmelidir.

<sup>708</sup> Command-Control-Communication-Computer-Intelligence-Surveillance-Reconnaissance (Komuta-Kontrol-Muhabere-Bilgisayar-İstihbarat-Gözetleme -Keşif)

<sup>709</sup> High speed Anti-Radiation Missile (Yüksek Süratli Radyasyona Giden Füzec) kısaltması. Bu füzeler programlandıkları radarlara yönelerek, bunları imha ederler. Körfez Savaşı'nda ve Kosova Harekâtı'nda yoğun bir şekilde kullanılmış ve düşmanın C4I sistemlerini felce uğratmışlardır.



Coğrafi avantaj ise sadece savaş çıkana kadar bir avantajdır. Savaş çıktıktan sonra hangi kara parçasının kime ait olduğunun pek bir önemi kalmayacaktır. Hatta Yunanistan dağılmış durumdaki coğrafi formasyonlarını savunmak zorunda kalacağından belki de kuvvetlerini bölmek mecburiyetinde kalacaktır.

Ancak unutulmamalıdır ki klasik strateji anlayışı TSK'yı her zaman karşı tarafın savaşı yönlendirmesine tabi kılar. Oluşturulacak orta ve uzun vadeli stratejik yaklaşımlar ile inisiyatif ele geçirilmiş olur ve böylece düşmanın silahlı kuvvetleri TSK'nın etkin güç manevralarına tabi olur.

Bu da yeni yollar yeni teknolojiler gerektirir. Bugünün stratejik silahlarının temelleri II nci Dünya Savaşı'nda atılmıştı. Artık bunların değişmesi zamanı gelmiştir. Geleceği yönlendirenler, hiç kuşkusuz geleceğin stratejik silahlarına sahip olanlar olacaktır. Bu da bize geleceğin deniz kuvvetleri stratejisinin de yüksek teknolojiye ve onu yaratan ve kullanan insanlara dayanacağını göstermektedir. Geleceğin Türk Deniz Kuvvetleri, nicelikten ziyade nitelik olarak üstünlük sağlayacak, yeni milli silahlar ve bunları taşıyacak yeni milli platformlar üzerine yoğunlaşmalı, konseptlerini bu yönde geliştirmeli ve personelini bu yönde yetiştirmelidir.

Başarılı bir deniz stratejisinin temelinde iyi dengelenmiş bir deniz kuvveti ve stratejik silahların mevcudiyeti yatmaktadır. Deniz kuvvetini oluşturan unsurların kullanıldıkları coğrafya ve ortama uygun olmaları idealdir. Bu sebeple kendi platformlarını ve silahlarını kendileri dizayn eden ve üreten ülkeler her zaman bir adım öndedir. İşte Türkiye de bunu yapmalıdır. Maliyeti ne olursa olsun teknoloji üretir hale gelmek esas hedef olmalıdır. Çünkü hiçbir ülke elindeki en son teknolojiyi satmaz. Uzun menzilli, hedef bulma hassasiyeti ve tahrip gücü yüksek güdümlü mermilerimizi kendi imkanlarımızla yapmalı, silahların atış kontrol sistemlerini geliştirmeliyiz.

Silahların etkin olarak kullanılabilmesi için hedeflerin düşmandan daha uzakta ve daha hassas olarak tespit, sınıflandırma ve teşhisi gereklidir. Bu nedenle Harekât sahalalarının 24 saat esasına göre kesintisiz gözetlenerek ve elde edilen bilgilerin



gerçek zamanlı olarak füzyon merkezlerine ve oradan denizdeki gemilere aktarılması için platformlar tesis edilmelidir.

Gemi inşa teknolojisinde Fransa, İngiltere, ABD gibi ülkelerin uyguladığı Stealth<sup>710</sup> teknolojisi geliştirilerek radar kesit alanlarının azaltılması ve böylece düşmanın bizi tespit ve teşhisini zorlaştırılması sağlanmalıdır.

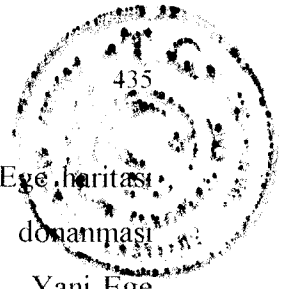
Günümüz gelişmiş donanmalarında organik<sup>711</sup> deniz havacılığı vardır. Karaya konuşlu uçaklar, organik deniz havacılığının bazı görevlerini yerine getirebilir, fakat tamamını tatminkar bir şekilde yerine getirebilmesi mümkün değildir. Çünkü karacı zihniyeti ile yetişen ve doğal olarak birinci önceliğinin mukabil hava harekâtı<sup>712</sup> olan havacıların, apayrı bir ortam olan denizde başarılı olmaları çok zordur. Hava kuvvetlerinin, muhtemel bir çatışmanın başlamasıyla birlikte öncelikli görevini yaparken, etki altına alınması gereken deniz hedeflerine kuvvet tahsis edememesi büyük fırsatların kaçırılmasına sebep olabilir. Deniz hedeflerine karşı denizdeki birliklerle müştereken uygulanacak taktikler yoğun bir eğitimi ve çalışmayı gerektirmektedir. Bu nedenle Deniz Kuvvetlerinin yetiştirmiş olduğu ve donanmaya bağlı vurucu Deniz karakol ve Deniz Avcı uçak filosu oluşturulmalıdır. Burada şunu da belirtmek gerekir ki Organik deniz havacılığına sahip olmak için uçak gemisine sahip olmaya gerek yoktur. Çünkü Türkiye, ulusal hak ve menfaatlerimize tecavüz edecek düşmanlara karşı savunma stratejisini kendine hedef edinmiş bir ülkedir ve gelecekte muhtemel düşman olarak öngörülen sahillerin yakın olması nedeniyle karaya konuşlu ancak donanmaya doğrudan bağlı deniz havacılığı kurulabilir.

Planlanması, icrası ve başarısı en zor olan harp şüphesiz Askeri Güç Aktarımının en klasikleşmiş unsuru olan Amfibi harekattır. Amfibi hareketin başarısı, kuvvetin seyyalitesi ve yeterliliğinin yüksek olmasına bağlıdır. Unutulmamalıdır ki, güçlü bir amfibi kuvvet, düşmanı savunma için daha geniş bir cephede tedbirler almaya ve kuvvetlerini yaymaya zorlayarak gayret israfına neden

<sup>710</sup> Stealth Teknolojisi: Gemi ve Uçak gibi platformların üzeri özel maddeler kaplanarak radardan gelen ekoyu farklı yönlerde sevderecek şekilde tespit edilmeyi zorlaştıran sistemdir.

<sup>711</sup> Organik Deniz Havacılığı: Donanmaların kendi bünyesinde deniz avcı ve karakol uçakları bulundurmasıdır.

<sup>712</sup> Mukabil Hava Harekâtı: Düşman Hava Kuvvetlerine ve hava savunmasına karşı yapılan harekattir.



olur. Bunun için de çok hızlı amfibi çıkarma gemilerine ihtiyaç vardır. Ege haritası göz önüne alınırsa çok hızlı amfibi çıkarma gemilerinden oluşan Türk donanması Ege'de Yunanistan'ı daha çok savunmaya ve kuvvet bölünmesine zorlar. Yani Ege gibi bir denizde başarılı olacak bir strateji "Heryerden Tehdit" konseptine dayanmalıdır. Hasımın bu şekilde baskı altında tutulması, Clausewitz'in sürtünme teorisi gereği, doğal bir yıpranma sürecini başlatacaktır. Ancak heryerden tehdit etmenin de bazı şartları vardır. Bunlar;

- Seyyaliyeti yüksek ve güçlü bir amfibi kuvvete sahip olmak,
- Havada üstün olmak,
- Uzun menzilli, gemiden veya uçaktan karaya atılan füzelere sahip olmak
- Stratejik silahlarda üstün olmaktır.

Günümüzde Modern Deniz kuvvetinin ölçülmesinde “uzay, C4ISR<sup>713</sup> ve insandır. Bu üç esas faktör, bir donanmanın gücünün ölçülmesinde topların, füzelerin, uçakların ve hatta savaş gemilerinin sayısının çokluğundan çok daha fazla önem taşımaktadır.

Tüm değişimler arasında aynı kalan tek şey insan doğasıdır. Üstün eğitim ve operasyonel konseptler gibi daha iyi silahlar, sürtünmenin göreceli dengesinin kesin olarak bir taraf lehine ve özellikle karşılaştırılabilir araçlara sahip olmayan düşman aleyhine değiştirilmesinde kaldıraç işlevi görebilir. Kalitenin yalnız silah ve malzemedeki değil, belki ondan da önemli olarak harp ve askeri güç ile ilgili her rütbe ve kademedeki asker-sivil personelde de bulunması gereklidir. Bu nedenle, deniz kuvvetleri personelinin mevcut niteliklerinin geleceğin konsept ve silahlarına uygun şekilde geliştirilmesini sağlayacak personel politikalarının da öngörülen strateji dahilinde yürütülmesi gerekli görülmektedir.

<sup>713</sup> C4ISR: (Komuta, Kontrol, Muhabere, Bilgisayar, İstihbarat Sistemleri ve Keşif)



Ulu önder Atatürk'ün Hamidiye'nin onur defterine yazdığı şu sözler bizim dayanağımız olmalıdır:

*"... Gelişmiş, bütünleşmiş, güçlü ve yetenekli bir Türk Donanması'na malik olmak gerekir. Bunun ilk başlangıç noktası, harp gemileri tedarikinden evvel onları başarı ile kullanacak yetenekli komutanlara, subaylara, uzmanlara malik olmaktır."*

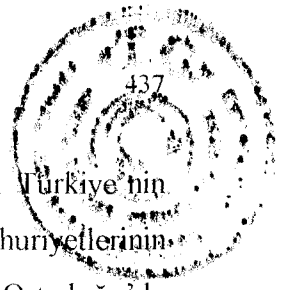
## 11.5. Sonuç ve Öneriler

### 11.5.1 Sonuç

Türkiye, mevcut coğrafik konumu ile Avrupa ve Asya'dan Ortadoğu'ya, Basra Körfezine ve Afrika'ya yapılacak kuvvet intikalinde merkezi konumda bulunması, Ortadoğu ve Orta Asya'daki petrol başta olmak üzere doğal kaynaklara ulaşılması ve kontrol altında bulundurulması, doğu ile batı arasında hayati öneme haiz deniz ulaştırma yollarının kontrol edilmesi ve emniyetinin sağlanması, Karadeniz'e sahildar ülkelerin dünya ile ticari ilişkilerinin devam ettirilmesi ve Balkanlar, Ortadoğu ve Kafkaslarda barış ve huzurun sağlanabilmesi açısından başta NATO olmak üzere gelişmiş batılı ülkeler ve tüm bölge ülkeleri açısından büyük öneme sahip bulunmaktadır.

Soğuk savaş döneminin sonlarında SSCB ile Doğu Avrupa ülkelerinde yaşanan ideolojik ve yapısal bunalımlar, bölgedeki komünizm ve ona dayalı güç ilişkisinin çökmesine neden olmuş ve jeopolitik görünüm radikal bir şekilde değişmiştir. Bu değişim, birbirini dengeleyen iki kutuplu düzeni sona erdirmiş, dünyada yeni belirsizlikler ve politik istikrarsızlıkları da beraberinde getirmiştir. Ayrıca terör olayları ile diğer organize suçlarda büyük artışlar meydana gelmiştir.

İki kutuplu sistemin çökmesinden sonra yaşanan kargaşa ve kaosun Türkiye açısından olumlu yanı yeni Orta Asya ve Kafkasya'da yeni Türk devletlerinin kurulması olmuştur. Türkiye böylece tarihi, kültürel ve sosyal yakınlığı bulunan ülkelere örnek olarak büyük ve güçlü devlet olma yolunda tarihi fırsat elde etmiştir.



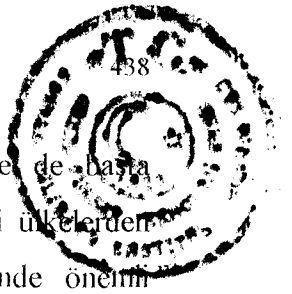
Orta Asya ve Kafkasya petrolerinin kesişim noktasında bulunan Türkiye'nin hem kendi geleceği hem de kardeş ülke olarak nitelenen Türk cumhuriyetlerinin geleceği için çok önemlidir. SSCB'den ayrılan Türk cumhuriyetleri ile Ortadoğu'da zengin petrol yataklarına sahip ülkeler başta ABD olmak üzere gelişmiş devletler tarafından sömürülmektedir. Petrol ve doğalgaz yataklarının üstünde yaşayan bu bölgedeki topluluk açlık ve sefalet içinde yaşarken, buradaki kaynakları alıp işleten devletler refah içinde yaşamaktadır. Başta Türkiye olmak üzere bölgedeki Türk cumhuriyetlerinin kalkınması buradaki kaynakların dengeli bir şekilde kullanılması ve işletilmesine bağlıdır. Türkiye sahip olduğu potansiyel güç ile kendi ve Türk cumhuriyetlerini sömürüden kurtarabilecek yegâne ülke konumundadır. Günümüz şartlarında bunu başarabilmek oldukça güç görünse de doğru hedef, politika ve stratejilerin tespit edilerek uygulanması durumunda başarılması mümkündür.

Denizcilik gücü Türkiye'nin henüz önemini fark edemediği bir güçtür. Denizcilik Gücü yukarıda bahsedildiği gibi deniz gücü ve deniz kuvvetinden oluşur. Deniz kuvveti ülkemizin hem kıyılarını korur hem de denizcilik gücümüzü korur. Deniz kuvveti sadece bununla kalmayarak denizlerde bayrak göstermesiyle devletlerin uluslar arası politika ve siyasetlerini destekler. Barbaros Hayrettin Paşa'dan Alfred T.Mahan'a , Mahan'dan Gorshkov'a kadar kabul edilen ortak görüş "Denizlere hakim olan cihana hakim olur" görüşüdür.

Son yıllarda dağılma sürecine giren ülkelerde yaşanan etnik çatışmalar ve ideolojik değişimler, ülkelerin açık denizlere dayalı stratejilerinde deniz kuvvetlerinin "askeri ve diplomatik" rollerde kullanılmasına ilişkin eski stratejilerini değiştirmelerine neden olmuş ve "güvenlik rollerinde" kullanılmaları yönünde yeni strateji arayışlarını beraberinde getirmiştir. Yeni strateji ile deniz kuvvetlerine, açık denizlerden "kıyasal-bölgesel kuvvetlere dayalı stratejiye" yöneltirken, "stratejik caydırıcılık", "ileride varlık gösterme" ve "krizlere müdahale"de önemli roller düşmektedir.

Günümüzde yaşanan krizlerde deniz kuvvetleri tarafından uygulanacak hareket tipleri, "Deniz Ulaştırmasının Kontrol ve Korunması, Ambargo/Abluka, Mülteci Tahliyesi, İnsani Yardım, Arama Kurtarma, Organize Suçlara ve Terörizme Karşı Harekat" olarak sayılabilir. Bahse konu operasyonları Deniz Kuvvetleri olmaksızın





düşünmek mümkün değildir. Bu bağlamda Türk Deniz Kuvvetlerine de başta terörizm olmak üzere diğer organize suçlar konusunda bölgedeki riskli ülkelerden kaynaklanacak oluşumlara karşı gerek milli gerekse ittifaklar dahilinde önemli görevler düşmektedir.

Türk Deniz Kuvvetlerinin uygulayacağı stratejilerin belirlenmesinde tehdit durumu da öncelikli kriterlerden biri olarak yer almaktadır. Yunanistan'ın Türkiye ile aynı ittifak içinde olması ve AB'ye üyeliğe ilişkin faaliyetlerini desteklediğini açıklamasına karşın, bilhassa Kıbrıs'ın AB'ye üyeliğine verdiği destek, Karadeniz Bölgesinde Türkiye'nin bütünlüğüne karşı eski Pontus Devletinin ihya edilmesine ilişkin faaliyetleri, bölücü terör örgütüne sağladığı destek ve başta deniz kuvvetleri olmak üzere tehlikeli şekilde silahlanmaya devam etmesi nedenleri ile Türkiye'ye tehdit teşkil edebileceği, RF ve Suriye'nin ise soğuk savaş döneminden sonra siyasi, askeri ve ekonomi alanlarında yaşadıkları olumsuzluklar nedeni ile Türkiye'ye kısa vadede tehdit teşkil etmeyeceği ancak risk oluşturabileceği değerlendirilmektedir.

Kuvvet yapılanmasında deniz gücü kullanma konseptleri büyük önem taşımaktadır. Günümüzde bu yapılanmaya etki edecek deniz gücü kullanma konseptleri üç temel başlık altında toplanmaktadır. Bunlar; "*Kıyı Sularında Muharebe (Littoral Warfare)*", "*Güç Aktarımı (Power Projection)*" ve "*Deniz Kontrolü (Sea Control)*"dür.

Her devletin olduğu gibi Türkiye'nin de ulusal çıkarları ve milli hedefleri vardır. Türkiye'nin hedefi Atatürk'ün tarafından çizilen "Çağdaş uygarlık seviyesine ulaşmak ve daha ileriye gitmek" ve böylece milli refahı elde etmektir. Bu hedefe ulaşmak için Türkiye'nin Hem bir yarımada olma hem de su yollarının, iç denizlerin ve körfezlerin kesiştiği bir coğrafi havzada bulunması dolayısıyla Türkiye'nin en hayati dış politika önceliklerinden birisi bu havza üzerinde etkinlik sağlayabilecek bir deniz stratejisinin geliştirilmesidir. Böyle bir deniz stratejisinin en önemli bileşeni de kuşkusuz deniz kuvvetleri stratejisidir.



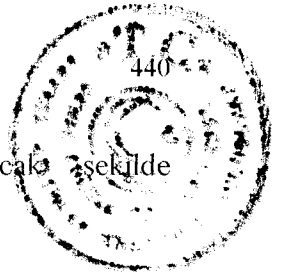
## 11.5.2. Öneriler

Yeni dünya düzeni silahlı kuvvetlerin yeni roller üstlenmesini zorunlu kılarken; mevcut harekât usul ve yöntemlerine yeni metotlar, kullanım konseptleri getirmektedir. Milli hedeflere ulaşmak için Deniz kuvvetleri stratejisi belirlemede aşağıdaki öneriler düşünülmelidir:

**a.** Başarılı bir deniz stratejisinin temelinde iyi dengelenmiş bir deniz kuvveti ve stratejik silahların mevcudiyeti yatmaktadır. Deniz kuvvetini oluşturan unsurların kullanıldıkları coğrafya ve ortama uygun olmaları idealdir. Bu sebeple kendi platformlarını ve silahlarını kendileri dizayn eden ve üreten ülkeler her zaman bir adım öndedir. Geleceği yönlendirenler, hiç kuşkusuz geleceğin stratejik silahlarına sahip olanlar olacaktır. Her ne kadar bugün dünyada yaygın olarak kullanılan sistemler ve silahlar belli başlı gelişmiş ülkelerin ürünü olsa da, Türkiye Cumhuriyeti kendi iç dinamiklerini de harekete geçirecek şekilde kendi silah teknolojisini üretmelidir. Türkiye Ar-Ge'ye daha fazla pay ayırarak ve kendi imkanlarını daha fazla seferber ederek insansız hava, suüstü ve denizaltı araçları ve silahlar geliştirmelidir.

**b.** Deniz kuvvetleri, silahlı kuvvetler içerisinde eski durumuna en zor kavuşturulan bir kuvvettir. Bu nedenle Yeni deniz kuvvetleri stratejisinde göz önünde bulundurulması gereken en önemli kriterlerinden biri de "Alternatiflilik"tir. Burada alternatiflilikten kasıt, planlama açısından tek bir plana bağlı kalmamak, tüm bir harekâtın başarısını kuvvet, zaman ve mekan açısından tek bir faktöre bağlamamaktır. Deniz Kuvveti, sürekli olarak, gelişen olaylar muvacehesinde alternatifli olarak yeniden teşkilatlandırılmalıdır.

**c.** Gelecekteki deniz kuvvetlerinin kuvvet yapısının, bilgi sistemleri teknolojisinden en üst düzeyde yararlanacak, iş dünyasının oluşturduğu teknolojik kolaylıkları kullanacak ve en önemlisi müşterek ve birleşik harekatta taktik resmi devamlı idame edecek şekilde oluşturulması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle gelecekteki deniz kuvvetlerinin; düşmanın bilgi sistemlerine erişme, kriz bölgelerine süratle müdahale etme, hareket alanında ufuk ötesi gözetleme ve düşmanı silahlarını



kullanmadan durdurabilme İmkan ve kabiliyetine sahip olacak şekilde yapılandırılması gerekmektedir.

**d.** Deniz gücünün ölçülmesinde yeni bir yaklaşımda bulunulurken asıl olarak "Uzay, C4ISR ve İnsan" faktörlerinin dikkate alınması gereklidir. Bu üç esas faktör, bir donanmanın gücünün ölçülmesinde topların, füzelerin, uçakların ve hatta savaş gemilerinin sayısının çokluğundan çok daha fazla önem taşımaktadır. Deniz kuvveti nicel ve sayısal üstünlük, nitel değerlerle bezenmediği takdirde bu tek başına asla yeterli olamaz. Bu nedenle kalite ve insan gücü çok önemlidir. Yalnız kaliteyi sadece silah ve malzemede aramak doğru değildir. Kalite yani yüksek eğitim seviyesi her rütbe ve kademedeki asker-sivil personelde de bulunması gereklidir. Bu maksatla, her kademedeki deniz kuvvetleri personeli, çağın gereklerine uygun olarak, Atatürk İlke ve İnkılapları doğrultusunda, yüreği Atatürk ve vatan sevgisiyle dolu olarak eğitilmelidir.

**e.** Amfibi kuvvetin büyüklüğü düşman savunma alanlarını genişlettiği için düşmanda kuvvet israfına neden olur. Bu nedenle özellikle Yunanistan'a karşı yüksek süratli amfibi gemilerden oluşan güçlü bir amfibi çıkarma filosu oluşturulmalıdır. Ayrıca Türkiye, soğuk savaş döneminden sonra, yer aldığı ittifaklar içerisindeki taahhütlerini yerine getirmek maksadıyla Barışı Destekleme Harekâtı ve BİO konusunda çok uluslu faaliyetlere iştirak etmektedir. Bu tür faaliyetlere yönelik olarak denizaşırı bölgelerdeki Türk vatandaşlarımızın tahliyesi ve gerektiğinde kriz bölgelerine güç aktarımında kullanılmak üzere uygun nitelikte gemi/platformların (örneğin Havuzlu Çıkarma Gemisi) tedarik edilmesi gerekmektedir. "Havuzlu Çıkarma Gemileri" gibi uygun nitelikte gemiler/temin edilmelidir.

**f.** Yüzyılımızda Deniz Kuvvetlerinin yapısı, Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de etkinlikle kullanılacak, modern ve yüksek ateş gücüne sahip; personel tasarrufu ile işletme bakım-idame giderlerinde azaltma yaratarak, tersanelerin iş gücünden tasarruf sağlayacak ve teşkilat yapısına olumsuz etkisi olmayacak bir şekilde oluşturulmalıdır.

**g.** Hava Kuvvetleri, organik deniz havacılığının bazı görevlerini yerine getirebilir, fakat tamamını tatminkar bir şekilde yerine getirebilmesi mümkün



değildir. Bu maksatla uluslar arası sularda bayrak göstererek caydırıcılık sağlayacak uçak gemisi inşa edilmeli ve deniz kuvvetlerine bağlı karada konuşlu organik bir hava kuvvetine teşkil edilmelidir.

**h.** Başta ABD olmak üzere gelişmiş ülkelerin kuvvet yapısına baktığımızda deniz kuvvetlerinin en büyük yapıyı teşkil ettiği görülür. Cihan devleti olabilmek için çok güçlü bir deniz kuvvetine ihtiyaç vardır. Bu nedenle -ülkenin ekonomik dengelerini dikkate alarak- deniz kuvvetimizi deniz aşırı ülkelerde harekât yapabilecek şekilde büyütmek ve yüksek teknoloji sistemler kullanarak daha etkin hale getirmeliyiz. Ancak Dünyada kabul görmüş olan konsept ve doktrinler paralelinde yeni bir strateji üretmeye çalışmak hatalı bir yaklaşım olabilir. ABD için yazılıp bize uyarlanan konseptler ve üretilen stratejiler yerine bize daha uygun olan yenilerini üretmeliyiz. En güçlü deniz devletini örnek alarak donanma kurmayı denemek ve donanma için gemi yapımında sadece sayısal kriterlerden hareketle ihtiyaçları saptamak hatalıdır. Her ülkenin kendine özgü bir deniz gücü gereksinimi vardır ve donanmanın görevleriyle saptanan bu gereksinim, gemi ve silah sınıflarının, kuvvete bağlı sınıfların geliştirilmesine temel teşkil eder.



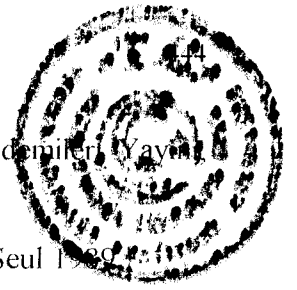
## KAYNAKLAR

### A. KİTAPLAR

1. 1897 Türk-Yunan Harbi, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1982.
2. 21 nci Yüzyıla Girerken Dünya Düzeni, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 2000.
3. A. Dorman, L. Smith, M. Uttley, The Changing Face of Maritime Power, McMillan, Londra.
4. Abdurrahman Şeref; Tarih Musahabeleri, İstanbul, 1336.
5. Abidin Daver, Türk Denizciliği, 1968
6. Afif Büyüktuğrul Deniz Olaylarının Osmanlı Tarihini Üzerindeki Etkileri, İstanbul, 1979
7. Afif Büyüktuğrul, Cumhuriyet Donanması (1923-1938), Ankara, 1970.
8. Afif Büyüktuğrul, U/A Denizcilik Geleneği Ve Deniz Tarihindeki Şeref Muharebeleri, İstanbul, 1982
9. Afif Büyüktuğrul; "Balkan Savaşı Deniz Harekatı Üzerine Gerçekler 1912-1913", Belleten, Ankara, 1980.
10. Afif Büyüktuğrul; Osmanlı Deniz Harp Tarihi, İstanbul, 1984.
11. Ahmet Rasim Barkınay, Denizde ve Sahilde Bahriye, İstanbul, Deniz Basımevi, 1951.
12. Ahmet Rasim; Denize Ait Tarihi Makalat, İstanbul
13. Alfred T. Mahan, The Influence of Sea Power Upon History, Brown&Co., Boston, 1947.
14. Ali Haydar Emir Alpagut, Denizde Türkiye, İstanbul 1937.
15. Ali Haydar Emir Alpagut, Marmara'da Türkler, İstanbul, 1941
16. Ali Haydar Emir Alpagut, Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmetleri II Kürek Devri.
17. Ali Haydar Emir; Balkan Harbinde Türk Filosu, İstanbul, 1932.
18. Ali İhsan Gencer, Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri Ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu, İstanbul 1985.
19. Ali İhsan Gencer; İslam Ansiklopedisi, İstanbul, 1991.
20. Ali İhsan Gencer; Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Kral Matbaası, İstanbul, 1986.



21. Ali Kurumahmut, Türk Boğazlarının Hukuki Statüsü, Harp Akademileri Yayını, 1999.
22. Ali Kurumahmut; Ege'de Temel Sorun Egemenliği Tartışmalı Adalar, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998.
23. Aslan Gündüz, Milletlerarası Hukuk: Temel Belgeler ve Örnek Kararlar, Beta Yayınları, İstanbul, 1998.
24. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri I (1919-1938) , Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara Basımevi, 1961.
25. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri II (1906-1938), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara Basımevi, 1961.
26. Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri III (1918-1937), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara Basımevi, 1961.
27. Avni Biner, Denizaltı Gemilerimizde Olmuş Kazalar ve Büyük Arızalar
28. Avni Öztüre; Nicomedia Yöresindeki Yeni Bulgularla İzmit Tarihi, İstanbul, 1981.
29. Aydın Taneri, Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri.
30. Balkan Harbi 1912-1913 1.Cilt, Genelkurmay Basımevi, 1993.
31. Balkan Harbi 4.Bölüm, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1979.
32. Bernard Randolph, Ege Takımadaları Arşipelago, (Çev: Ümit Koçer), İstanbul, 1998.
33. Bernd Langensiepen-Ahmet Güleriyüz; The Ottoman Steam Navy 1828-1923, Conway Maritime Press, London, 1995.
34. Brzezinski Zbigniew, NATO:The Dilemmas of Expansion, The National Interest, 1998.
35. Celalettin Yavuz; Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar, Harp Akademileri Yayını, İstanbul.
36. Clausewitz, Savaş Üzerine, Spartaküs Yayınları, İstanbul, 1997.
37. Clausewitz'in Sürtünme Teorisi ve Geleceğin Savaşı, HAK Basımevi, İstanbul, 1999.
38. Coşkun Güngen, XVI.Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K.Ankara Basımevi, 1997.
39. Çağdaş Stratejinin Yeni Boyutları, Gnkur. Yayınları, 1980.
40. Çanakkale Deniz Harekatı, HAK Yayınları, İstanbul.
41. Deniz Mektepleri Tarihiçesi, Dz.K.K. Matbaası., Ankara



42. Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, 1994
43. Dok.Hicöl Li, Türkiye Tarihi Dersi , G.Kore Pünegi Basımevi, Seul 1999.
44. Donanma Komutanlığı Tarihçesi, Deniz Basım Evi, 1995, İstanbul.
45. Donanma Komutanlığı Tarihçesi, Kuzey Deniz Saha Basımevi, 2002, Gölcük.
46. E.Ziya Karal, Osmanlı Tarihi, İstanbul, 1976
47. Erdoğan Dümen, Osmanlı İmparatorluğu Kuruluş-Yükselme-Duraklama ve Gerileme Devrinde Deniz Kuvvetlerinin Etkileri ve Deniz Harekatı, İstanbul, Harp Akademileri Yayını
48. Eric GROVE, Some Principals Of Maritime Strategy.
49. Erol Mütercimler, 21 nci Yüzyıl ve Türkiye,Güncel Yayıncılık, İstanbul,2000.
50. Etüt, TSK Tarihi, K.K.K. Basımevi İstanbul 1995.
51. Evliya Çelebi, Seyahatname, cilt.8, İstanbul, 1928.
52. F. Fazıl Tülbentçi, Barbaros Hayrettin Geliyor, Barbaros'un Hatıraları, Türk Denizciler Sendikası.
53. F. Sönmezoğlu, Değişen Dünya ve Türkiye , Ankara 1996.
54. Fahir Armaoğlu, Yirminci Yüzyıl Siyasi Tarihi 1914-199, Alkım Yayınları, İstanbul.
55. Fevzi Kurtoğlu, Türklerin Deniz Muharebeleri,Girit Harbi 1644-1699, İstanbul, 1939.
56. Francis Fukuyama, "The End of History", The National Interest, Summer 1989.
57. Fuat Canm, Türklerin Denizciliği, İstanbul, 1965.
58. Galip ÜSTÜN (Çeviri) Türklerin Tarihi Büyük Okyanus'tan Akdeniz'e 2000 Yıl.
59. Galip Üstün Türklerin Tarihi Büyük Okyanus'tan Akdeniz'e 2000 Yıl.
60. Gareth Morgan, "English State Papers on the Siege of Candia", Kritika Hronika.
61. Geçmişten günümüze yakın çevredeki sorunlar ve Türkiye, 1995 Harp Akademileri Yayını.
62. George Modelski, "Portuguese Sea Power and The Evolution of Global Politics.", Academia de Marinha
63. H.W.Wilson; Zırhlı Devrinde Deniz Muharebeleri, (Çev: Lütü Çekiç), İstanbul, 1937.



64. Hakan Güneş, Preveze Deniz Zaferinin Türk Ve Dünya Tarihindeki Yeri, H.A.K Yayını, İstanbul.
65. Haluk Y. Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler, İstanbul, 1965.
66. Hanson B.Baldwin, Yarının Stratejisi, HAK Basımevi, İstanbul, 1978.
67. Hayati Tezel, Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi, İstanbul, 1973.
68. Hikmet Bayur; "Balkan Savaşı'nda Türk Filosunun Durumu," Belleten, Cilt XLII, 165, Ankara, 1978,
69. Hüsnü TENGÜZ, Eski Osmanlı Harp Gemileri.
70. İ. Kayabalı, C.Arslanoğlu; "Donanmada Lojistik", Türk Kültürü, 117, Ankara ,1972.
71. İbrahim Artuç, Kıbrıs'ta Savaş ve Barış, Kastas Yayınları, İstanbul 1989.
72. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, Türk Tarih Kurumu, 1986, Ankara
73. İsmail Hakkı Uzunçarşılı; Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988.
74. İsmail Hami Danişmend, Osmanlı Tarihi Kronolojisi, 1948.
75. İstanbul Deniz Ticaret Deniz Sektörü Raporu, 2002, İstanbul
76. J. Hammer; Büyük Osmanlı Tarihi (Çev. Mehmet Ata), İkra Okusan, İstanbul, 1989.
77. Julian S.Corbett, Some Principles of Maritime Strategy, Longmans, Londra, 1911.
78. Katip ÇELEBİ, Tuhfetü'l Kibar fi Esfari'l Bihar.
79. Klaus Kinkel, The New NATO: Steps Towards Reform, NATO Review, 1996.
80. M. Erendil, Tarihte Strateji, Gnkur.Basımevi, Ankara, 1998.
81. M. Ertuğrul Düzdağ, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatıraları.
82. Mahmut Muhtar Paşa; "Balkan Harbi Hezimetini", Belleten, Ankara, 1985.
83. Mert Bayat, Milli Güç ve Devlet, Belge Yayınları, İstanbul, 1986.
84. Mithat Işın, Tarihte Girit ve Türkler, Ankara, 1945.
85. Mufassal Osmanlı Tarihi, Bir Heyet, İskit Yayın Evi, İstanbul, 1957.
86. Muhlis Nadas, Geoastral Siyaset Boğazlar ve Deltalar, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1991.
87. Muhlis Nadas, Geoastral Siyaset Boğazlar ve Deltalar, Kastaş Yayınları, İstanbul, 1991.
88. Necmettin Olgaç Dz. Mk. Bnb. Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış., Askeri Matbaa





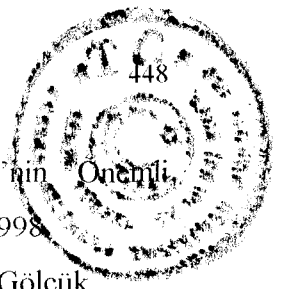
89. Nuri Adıyeke, "Girit Savaşları ve Birleşik Hıristiyan Orduları".
90. Nuri Adıyeke, "Kandiye'nin Fethi ve Psikolojik Sonuçları"
91. Osman Öndes/Ernle Bradford, Turgut Reis Malta Kuşatması ve Son Sefer, Aksoy Yayıncılık.
92. Osman Turan, Doğu Anadolu Türk Devletleri Tarihi
93. Paul Kennedy, Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri, Ankara 1996.
94. Peter Hore, Dimensions of Seapower, LSL Press, Bedford, 1998.
95. Piri Reis ; Kitab-ı Bahriye, İstanbul, 1973
96. Rasim Örnek, Deniz Harp Tarihi.
97. Rasim Ünlü, Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşumu ve Gelişim Süreci.
98. Raşit Erer, Türklere Karşı Haçlı Seferleri, Ahmet Halit Kitabevi.
99. Raşit Metel, Atatürk Ve Donanma, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966
100. Raşit Metel, Türk Denizaltıcılık Tarihi, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960.
101. Raşit Metel, Türk Denizaltıcılık Tarihi, İstanbul, 1960.
102. Robert H.Ferrell, American Diplomacy, W.W.Norton & Company, New York, 1975.
103. S.G.Gorshkov, Devletin Deniz Gücü, Çev.Orbay Ergün, Harp Akademileri Yayınları, İstanbul, Mart 1990.
104. S.Sırrı Altıer, Osmanlı Bahriyesi'nin Yelken Devri Ve Türk Korsanları, Boğaziçi Yayınları, 1975.
105. Sait Talat, Umman ve Hint Denizleri Hakimiyeti ve Türkler, Deniz Matbaası.
106. Servet Cömert, Jeopolitik Ve Türkiye'nin Yer Aldığı Yeni Jeopolitik Ortam, HAK yayınları,2001.
107. Servet Cömert, Jeopolitik, Jeostrateji ve Strateji, HAK Basımevi, İstanbul, 2000.
108. Sevim Tekeli ve Diğerleri, Bilim Tarihine Giriş, Nobel Yayın Dağıtım, 1999, Ankara
109. Soğuk Savaş Sonrası Milletlerarası İlişkiler, Harp Akademileri Yayını, İstanbul 1996.
110. Strategy and Force Planning (Second Edition), Naval War College, Newport, RI.
111. Süleyman Nutki, İskender Pala, Nurcan Bal, Osmanlı Deniz Savaşları.
112. Svat SOUCEK, Piri Reis and Turkish Mapmaking.



113. Şahabettin Tekindağ Osmanlı Devletini Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler
114. T.Yılmaz Öztuna; Türkiye Tarihi, Hayat Kitapları. 1986
115. Tefvik İnci, Kadırgalar Devrinin Derya Kaptanları İstanbul, 1974.
116. Tefvik İnci; Balkan Harbinde Hamidiye'nin Akın Harekatı, İstanbul, 1952.
117. Theocharis E. Detorakis, History of Crete, (Translated by John C. Davis), 1994
118. Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi, Genelkurmay Yayını, Ankara
119. Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Balkan Harbi VII.Cilt Osmanlı Deniz Harekatı 1912-1913, 2.Baskı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993, s. 81-83.
120. Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri Balkan Harbi İinci cilt, 2 nci Kısım, 2 nci Kitap Şark ordusu 2.Çatalca Muharebesi ve Şarköy Çıkarması, 2.Baskı, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1993.
121. US Naval Institute Proceedings”, Cilt 108.
122. Veli Yılmaz, Siyasi Tarih, 1998, HAK Yayınları, İstanbul.
123. William E Livezey (Çev.Fidan İlyas) Mahan'a Göre Deniz Gücü., HAK Yayınları
124. Yaşar Yücel - Ali Sevim, Türkiye Tarihi Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.
125. Yaşar YÜCEL; Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar, İstanbul.
126. Yzb. Ziya-Yzb. Rahmi, Girit Seferi (1645-1699), Askeri Matbaa, İstanbul, 1933.
127. Zuhuri Danışman-Samim Güniz-Sadık Özaygen Osmanlı İmparatorluğu Tarihi İstanbul.

## **B. SEMPOZYUM VE SEMİNERLER**

128. A. Nükhet Adıyeke, Deniz Harp Tarihi semineri-II, 28-30 Nisan 2004, Gölcük.
129. Ali İhsan Gencer, Deniz Harp Tarihi Semineri-I, 18-20 Şubat 2003, Gölcük
130. Birinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, Harp Akademileri Yayınları, 1998,
131. Çetinkaya Apatay, Deniz Harp Tarihi Seminer-I, 18-20 Şubat Gölcük,2003.
132. Ersan Baş, Deniz Harp Tarihi semineri-II, 28-30 Nisan 2004, Gölcük.
133. Ertuğrul Güllüoğlu, Deniz Harp Tarihi Semineri-II, 28-30 Nisan 2004, Gölcük.
134. Hasan ERSEL, Deniz Tarih Semineri-II, 28-30 Nisan Gölcük. 2004
135. İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu, Harp Akademileri Yayını, İstanbul, Haziran 1999.



136. Kafkaslar, Orta Doğu ve Avrasya Perspektifinde Türkiye'nin Önemi, Sempozyumu Sonuç Raporu, İstanbul, Harp Akademileri Komutanlığı, 1998.
137. Melih Erenoğlu, Deniz Harp Tarihi Semineri-I, 18-20 Şubat 2003, Gölcük.
138. Mete Tunçoku, Deniz Harp Tarihi semineri-II, 28-30 Nisan 2004, Gölcük.
139. Mustafa İpteş, Denizcilik Gücü Sempozyumu, Deniz Harp Okulu, 4-5 Nisan 2004
140. Rasim Ünlü, Deniz Harp Tarihi Semineri-I 18-20 Şubat 2003, Gölcük.
141. Rifat Uçarol; "Balkan Savaşı Öncesinde Terhis Olayı ve Seferberlik İlanı Sorunu", IV.Askeri Tarih Semineri Bildirileri, Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1989.
142. Yusuf Çam, Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II, Gnkur. Basımevi, Ankara, 2001
143. Z. Uğurlu, Denizcilik Gücü Sempozyumu, 1998, Harp Akademileri, İstanbul.

### **C. ANSİKLOPEDİLER**

144. Görsel Genel Kültür Ansiklopedisi
145. Meydan Larousse Ansiklopedisi

### **D. TEZLER**

146. Ahmet Küçükoğlu; Türk Donanmasında Hamidiye Zırhlısı, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlke ve İnkılapları Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2003.
147. Gökhan Polat, Türkiye'nin Sahip Olduğu Coğrafi Durumu Dikkate Alınarak Deniz Stratejisi Tezi, 2002, İstanbul, s.IV-37
148. Nuri Adıyeke, Hikayet-i Azimet-i Sefer-i Kandiye, Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 1988,

### **Ç. DERGİ VE GAZETELER**

149. Abidin Daver, Satılığa Çıkarılan Emektar Ve Gazi Harp Gemilerimiz, Tarih Mecmuası, Sayı: 34
150. Açık Denizlere Doğru Türk Deniz Kuvvetleri Stratejisi, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Temmuz 1996.
151. Ahmet Davutoğlu, "Jeopolitik Teoriler Çerçevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu", İlim ve Sanat Dergisi, Mart 1986.
152. Çetinkaya Apatay; "Balkan Harbi Öncesi Osmanlı Donanmasını Güçlendirme Çabaları", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı: 502, Temmuz 1978



153. Fahri Çoker, “Osmanlı Bahriyesi’nde İngiliz Islah Heyetleri”, Deniz Kuvvetleri Dergisi, Sayı:541, Temmuz 1988, Deniz Kuvvetleri Basımevi, Ankara, 1988.

154. Milliyet Gazetesi, 2 şubat 1996

155. Milliyet, 24 Aralık 2002

156. Sabah Gazetesi, 28 Aralık 1995

157. Sabah Gazetesi, 29 Aralık 1995

158. Sabah Gazetesi, 30 Aralık 1995

159. Sabah Gazetesi, 31 Ocak 1996

#### **D. İNTERNET KAYNAKLARI**

160. Çanakkale WEB Sitesi, w.w.w.canakkale.gen.tr.

161. Deniz Harp Okulu WEB Sitesi, w.w.w.dho.edu.tr.

162. Deniz Kuvvetleri WEB Sitesi, w.w.w.dzkk.tsk.mil.tr.

163. Erol Güngör, Tarihte Türkler, www.ozturkler.com

164. Karamürsel Belediyesi WEB Sitesi, w.w.w.karamursel.gov.tr.

165. Osmanlı Tarihi WEB Sitesi, www.hanedan.org.

166. Osmanlı Tarihi WEB Sitesi, www.osmanli.org.tr

167. Reşad Ekrem Koçu, Osmanlı Padişahları, www.osmanli.gen.tr

168. Uluslar arası Denizcilik Organizasyonu, www.imo.org

169. www.bodrum-bodrum.com.tr

170. www.dallog.com.tr

171. www.yelkenci.com.tr

#### **E. DİĞER**

172. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi, Fabrikalar Böl., No: 97/72.

173. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi, Fabrikalar Böl., No: 97/72.

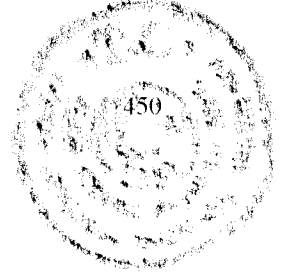
174. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi, Mektup Böl., No: 1645/3, İstanbul.

175. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Daireler Böl., No: 53/5, No: 22/20 A. İstanbul.

176. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Daireler Böl., No: 10/33-69.

177. Deniz Müzesi Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi; Umumi Evrak Böl., No: 221/134. İstanbul.

178. Karamürsel’in Tarihçesi, Karamürsel Belediye Başkanlığı Yayını



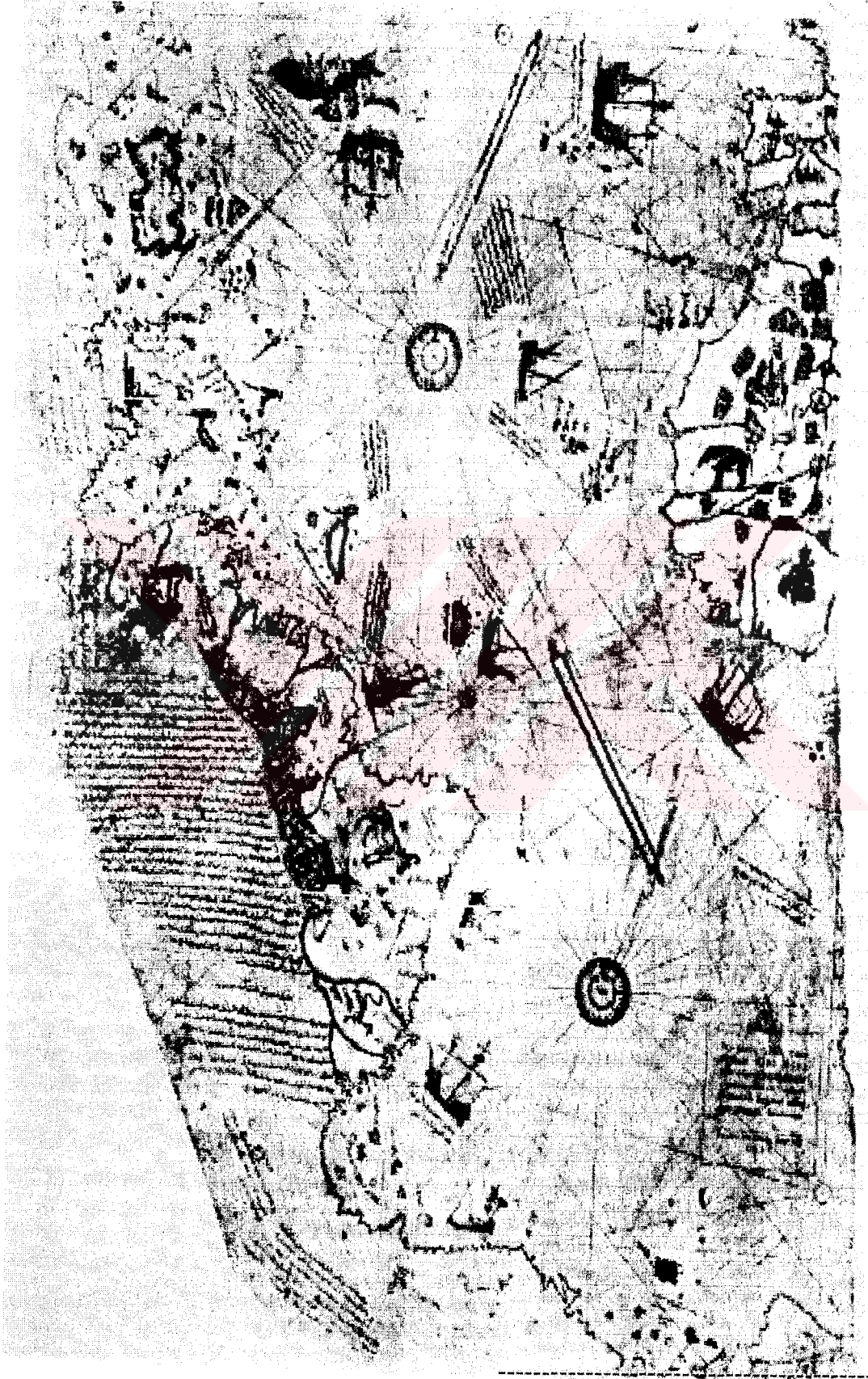
## ÖZGEÇMİŞ

24 Nisan 1974 tarihinde Bursa'da dünyaya geldi. İlköğrenimini Bursa'da tamamladıktan sonra 1989 yılında Deniz Lisesi'ne 1993 yılında Deniz Harp Okulu'na girdi. Deniz Harp Okulu'nda Endüstri Mühendisliği dalında lisans eğitimini tamamladıktan sonra 1997 yılında Deniz Teğmen olarak mezun oldu

2000 yılında Boğaziçi Üniversitesinde Bilgi İşlem mühendisliği dalında, bir yıl süreli öğrenim gördü. 2001 yılında Gebze Yüksek Teknolojisi Enstitüsü'nde yüksek lisans eğitimine başladı. Halen TCG Seddülbahir Komutanlığı Marmaris/Muğla'da görev yapmakta olup iyi derece de İngilizce bilmektedir.



# EK-1 PİRİ REİS'İN DÜNYA HARİTASI



## EK-2 GEMİ İSİMLERİ SÖZLÜĞÜ

Türklerin denizle tanışmaları ve İstanbul'un fethinden sonra denizde istifade kaçınılmaz olduğunu anlayan ve bu amacı göz önünde bulunduran Osmanlı, kısa bir zamanda denizcilikte çok büyük mesafe katederek büyük başarılar kazanmışlardır. Gemi inşasına büyük önem veren Osmanlı, ülkenin dört bir yanında inşa ettiği gemilere isim verirken büyük özen göstermiş, sanki çocuğuna isim verir gibi isim vermiştir. Deniz Müzesi kayıtlarından, derlenen bazı gemi isimleri şunlardır.<sup>713</sup>

### Kalyon İsimleri

Asarı Nusret	: Yardım nişaneleri, yardım eserleri, üstünlük ve başarı nişaneleri.
Aslan-ı Bahri	: Deniz arslanı.
Ateş-Efşan	: Ateş saçan, ateşler püskürten.
Badi-i Nusret	: Yardıma sebep olan, başarı sebebi.
Bahr-i Zafer	: Zafer denizi.
Cengaver	: Savaş getiren; kahraman.
Fethiye	: Fethe ait, fethe mensup.
Fevziye	: Zafere ait, zafere mensup.
Feyz-i Rahmet	: Rahmet bolluğu.
Hamidiye	: Sultan Hamid'e ait, Sultan Hamid'in hatırası.
Heybet-endaz	: Heybet atan; düşmana korku salan.
Hıfz-ı Huda	: Tanrı'nın koruduğu.
Huma-yı Zafer	: Zaferin efsanevi kuşu.
İclaliye	: Kudret ve kuvvete mensup, kudret parçası.
Kuds-i Zafer	: Zaferler kazanan kutsal gemi.
Mahmudiye	: Sultan Mahmud'un hatırası.
Mesken-i Gazi	: Gaziler yurdu.
Mesudiye	: Kutluluğa ait; saadet hatırası.
Muin-i Rahmet	: Tanrı'nın rahmetine yardım eden.
Nizamiye	: Nizam-ı Cedit hatırası.
Nusretiye	: Tanrı'nın yardım hatırası.
Reşadiye	: Sultan Reşad'ın hatırası.

<sup>713</sup> Doç.Dr. İskender PALA, Dz.K.K. Dergisi, Sayı:554, Sf:90-93



Saik-i Bahri	: Denizin ardını alıp gelen.
Salabet-Nüma	: Dayamlıklık sergileyen.
Selimiye	: Sultan Selim'in hatırası.
Şadiye	: Sevince ait.
Şahbaz-ı Bahr	: Deniz şahbazı, denizin gösterişli beyaz doğanı.
Şüca-yı Bahri	: Deniz yiğidi.
Tavus-ı Bahri	: Deniz tavusu.
Teşrifkiye	: Şerefe ait; şan ve şeref hatırası.
Teşvikiye	: Gayrete ait; şevk ve coşku hatırası.
Tevfikkiye	: Tanrı'nın yardımına ait.
Tevfikullah	: Tanrı'nın yardımına şükür vesilesi.
Tir-i Şevket	: Padişahın heybet ve ihtişam oku.
Zefer-küşa	: Zafer kapısı açan.

### Çektiri İsimleri

Abdülkadir	: Tanrı'nın kulu.
Aslan	: Arslan.
Derviş	: Sevk ve idaresi kolay olan gemi.
Hüdaverdi	: Tanrı vergisi.
Lutf-ı Huda	: Tanrı'nın bağıışı.
Muin-ı Zafer	: Zaferin yardımcısı.
Nusret-i Bahri	: Denizde yardım.
Şahin-i Bahri	: Denizin alıcı kuşu.

### Yelkenli Tekne İsimleri

Allahkerim	: Tanrı kerem ve lütuf sahibidir.
Hikmet-i Hüda	: Tanrı'nın hikmeti ile inşa edilen.
Nezaret	: Gözetim, gözetme, karakol.
Tevfik-i Bahri	: Denizde Tanrı'nın yardımı.
Trakya	: Trakya hatırası.

### Firkateyn İsimleri

Asar-ı Tevfik	: Tanrı'nın yardım nişaneleri.
Aziziye	: Sultan Aziz'in hatırası.
Barbaros Hayrettin	: Barbaros Hayrettin hatırası.





Giran-ı Bahri	: Denizin kıymetlisi, deniz gözdesi.
Mesudiye	: Kutluluğa ait, saadet hatırası.
Nasru'l-Aziz	: Yüce Tanrı'nın yardımına vesile olan.
Orhaniye	: Sultan Orhan'ın hatırası.
Reşadiye	: Sultan Reşad'ın hatırası.
Sultan Osman-ı Evvel	: Sultan I. Osman'ın hatırası.
Turgut Reis	: Turgut Reis'in hatırası.

### Sefine İsimleri

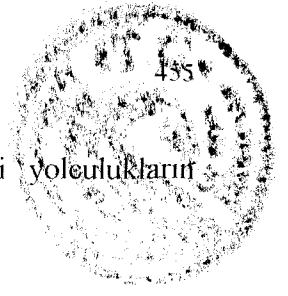
Eser-i Hayr	: Hayır nişanesi.
Merkez	: Merkezde görev yapan.
Mesir-i Ferah	: Gönül açıcı seyir vesilesi.
Mukaddeme-i Hayr	: Hayırların başlangıcı, hayırlı başlangıç.
Nasr- Huda	: Tanrı'nın yardımına vesile olan.
Seyyid-i Derya	: Deniz avcısı.
Teir-i Bahri	: Deniz kuşu, martı.
Tir-i Güverte	: Güverte oku.

### Karakol Gemisi İsimleri

Bafra	: Bafra hatırası.
Gökçedağ	: Gökçedağ hatırası.
Malatya	: Malatya hatırası.
Nevşehir	: Nevşehir hatırası.
Ordu	: Ordu hatırası.
Refahiye	: Bolluk, rahatlık vesilesi.
Yozgat	: Yozgat hatırası.

### Vapur İsimleri

Ahter	: Yıldız.
Alus	: Nazlı bakış; gamze.
Babil	: Bağdad yakınındaki tarihi Babil Şehri hatırası.
Bağdad	: Bağdat hatırası.
Bandırma	: Bandırma hatırası.
Bezm-i Alem	: Cihanın eğlenceli meclisi veya Bezm-i Alem Valide Sultan'ın hatırası.



Bezm-i Müjgan	: Kirpik zerafetinde ve zevkli eğlenceli yoleulukların yapıldığı vapur.
Ereğli	: Ereğli hatırası.
Eser-i ticaret	: Ticaret nişanesi.
Feyz-i Mabut	: Tanrı'nın bereket ve lütfu.
Fuad	: Gönül, sevimli, sempatik.
Garp	: Batı.
Gürcü	: Gürcü hatırası.
Halep	: Halep hatırası.
Hayreddin	: Barbaros Hayreddin'in hatırası.
Hüma-Pervaz	: Evsanevi hüma kuşu gibi uçan, hüma uçuşlu.
İhsaniye	: Tanrı'nın ihsanı.
İntibah	: Uyanış.
İzmir	: İzmir hatırası.
İzzettin	: Şehzade İzzettin Efendi hatırası.
Kastamonu	: Kastamonu hatırası.
Kılıç Ali	: Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa hatırası.
Kızılırmak	: Kızılırmak hatırası.
Kosova	: Kosova savaşı hatırası.
Marmara	: Marmara denizi hatırası.
Mecidiye	: Sultan Abdülmecit hatırası.
Midhat Paşa	: Mithat Paşa hatırası.
Mudanya	: Mudanya hatırası.
Nurü'l-Bahr	: Denizin nuru.
Pervaz-ı Bahri	: Denizde uçan denizin uçucu kuşu.
Peyk-i Ticaret	: Ticaret habercisi, Ticaret uydusu.
Refahiye	: Refah'a ait.
Rehber	: Yol gösterici.
Reyhaniye	: Fesleğen gibi ince nakışlı.
Saadet	: Kutluluk hatırası.
Saik-i Şadi	: Mutluluk sevkedem.
Seyyar	: Gezgin, devamlı dolaşan.
Seyyid	: Efendi, bey.
Sür'at	: Hızlı giden.
Şam	: Şam hatırası.

Şehper	: Kuş kanadının en uzun tüyü.
Şems	: Güneş gibi parlayan.
Tarz-ı Cedit	: Yeni tarz, moda.
Tevfikiye	: Tanrı'nın yardımına ait.
Timsah	: Timsah biçimli.
Tir-i Müjgan	: Kirpik oku.
Yozgat	: Yozgat hatırası.

### Ganbot İsimleri

Ayıntap	: Gaziantep hatırası.
Bafra	: Bafra hatırası.
Barika-i Zafer	: Zafer Şimşegi.
Fırat	: Fırat nehri hatırası.
Kastamonu	: Kastamonu hatırası.
Marmaris	: Marmaris hatırası.
Nasr-ı Huda	: Tanrı'nın yardımı (Güç durumlarda yardıma koşan).
Ordu	: Ordu şehri hatırası.
Refahiye	: Refah' a ait; bolluk nişanesi.
Seyyad-ı Derya	: Deniz avcısı.
Taşköprü	: Taşköprü hatırası.

### Muhrip İsimleri

Abdülhamit	: Sultan II. Abdülhamit hatırasına.
Basra	: Basra şehri hatırası.
Berk-i Satvet	: Ezici kuvvete sahip şimşek.
Gayret-i Vatanıye	: Vatan gayreti.
Mecidiye	: Sultan Mecid hatırasına.
Muavenet-i Milliye	: Milli yardımlaşma; (milletin yardımlarıyla yaptırılan gemi)
Samsun	: Samsun hatırası.
Tarsus	: Tarsus hatırası.
Yadigar-ı Millet	: Milletten yadigar.

### Torpidobot İsimleri

Abdülmeçid	: Sultan Abdülmeçit hatırası.
------------	-------------------------------



Akhisar	: Akhisar hatırası.
Alpagut	: Alparslan ve Turgut Reis hatırası.
Ankara	: Ankara hatırası.
Antalya	: Antalya hatırası.
Asar-ı Terakki	: İlerleme nişanesi.
Berk-efşan	: Şimşek çakan.
Berk-i Satvet	: Ezici güç şimşegi.
Burhaneddin	: Şehzade Burhaneddin Efendi hatırası.
Demir Hisar	: Demir hisar hatırası.
Ejder	: Ejderha misali.
Fatih	: Fatih hatırası.
Galata	: Galata hatırası.
Hamidabad	: Sultan Hamid'in adını yaşatan.
Kütahya	: Kütahya hatırası.
Mehabet	: Azamet, heybetlilik.
Meserret	: Sevinç, Sevinç kaynağı.
Musul	: Musul hatırası.
Nahid	: Çoban yıldızı.
Nasir	: Yardımcı; yardıma koşan.
Nimet	: İyilik, lütuf, mutluluk; Tanrı'nın bağışı.
Numune-i Hamiyyet	: Milli onur örneği, Haysiyet timsali.
Nusret	: Yardım, yardımcı.
Peleng-i Derya	: Deniz panteri.
Pervin	: Ülker yıldızı; süreyya yıldızı.
Peyk-i Şevket	: Heybet habercisi, Azamet uydusu.
Rehber	: Yol gösterici; önder.
Saika	: Yıldırım.
Samsun	: Samsun hatırası.
Satvet	: Ezici güç.
Seyf-i Bahri	: Denizin kılıcı.
Siham	: Ok.
Sivri Hisar	: Sivrihisar hatırası.
Sultan Hisar	: Sultanhisar hatırası.
Şahin-i Derya	: Deniz şahini.
Şan-aver	: Şan getiren; ün kazandıran.

Şihab	: Aken yıldızı, kıvılcım.
Şimşir-ı Hücum	: Hücum kılıcı.
Tair	: Uçan, uçucu.
Tarık	: Sabah yıldızı, venüs.
Taşoz	: Taşoz hatırası.
Tayyar	: Uçan, uçucu.
Tevfik	: Tanrı'nın yardımına kavuşma.
Tir-i Zafer	: Zafer oku, zfer mızrağı.
Tokat	: Tokat şehri hatırası.
Urfa	: Urfa hatırası.
Vesile-i Nusret	: Yardım vesilesi.
Yar Hisar	: Yarhisar hatırası.
Yunus	: Yunus (balığına benzeyen).

### Korvet İsimleri

Asar-ı Şevket	: Ululuk nişanesi.
Asayiş-i Derya	: Denizin güvenliği(ni sağlayan).
Avn-i İlah	: Tanrı'nın yardımı.
Burco-i Zafer	: Zafer burcu.
Ertuğrul	: Ertuğrul Gazi hatırası.
Fatih	: Sultan Fatih hatırası.
Feth-i Bülend	: Büyük ve ulu fetih.
Hıfzu'r-Rahman	: Tanrı'nın koruduğu.
İclaliye	: Ululuk timsali.
Lutf-i Celil	: Yüce Tanrı'nın lütuf ve ihsanı.
Kilitbahir	: Denizin kilidi.
Muin-i Zafer	: Zafer yardımcısı.
Mukaddeme-i Hayr	: Hayırlı başlangıç.
Necat	: Kurtuluş.
Necm-i Şevket	: Ululuk yıldızı; yücelerin yıldızı.
Nümune-i Şevket	: Ululuk timsali.
Peyk-i Şeref	: Şeref habercisi.