

tat (Dârû's-sinâati Mısır veya Amâir), Maks, İskenderiye ve Dimyat bunlardan bazılarıdır. Bu tersanelerde çeşitli büyüklükte savaş gemileri yanında yük ve yolcu gemileri de yapıyordu. Bilhassa Mısır tersaneleri donanmanın ihtiyacı olan gemiler yanında en-Niliyye denilen ve Nil nehrinde yük ve yolcu taşıyan veya ihtifallerde kullanılan gemiler inşa etmekteydi. Kızıldeniz'den daha yoğun bir trafiğe sahip olan Nil'den başka Dicle ve Fırat gibi nehirlerde de gemiler çalışmaktaydı. Ünlü muhaddis Fıryâbî (ö. 301/913-14) Bağdat'a geldiği zaman kendisini "tayyâr" ve "zebzeb" nevinden orta büyüklükteki nehir gemileriyle karşıladılar. Dicle ve Fırat üzerinde bu tür gemilerden oldukça fazla vardı.

İslâm donanmasında bulunan gemilerin bazılarının adları ve özellikleri: **Şî-nî, Şîniyye (Şüne)**. 140 kürekli uzun savaş gemileriydi. Gurâb da denilen bu gemilere müdafaa için burçlar yapılmıştı. Mancınık ve arrâde taşırlardı. Ambarlarındaki su ve yiyecek uzun müddet denizde kalmaya yetecek miktardaydı. **Har-râka**. Düşman donanmasını yakmak üzere nefit gibi yanıcı maddeler taşıyan 100 kürekli gemilerdi. Ayrıca ihtifallerde gösteri yaparlardı. Nil'de işleyen veya donanmaya destek sağlayan gemilere de bu adın verildiği olmuştur. **Tarîde**. Osmanlılar'daki at gemisi büyüklüğündeydi. Atların binip inebilmesi için yapılmış özel kapaklı, bölmeli nakil gemileriydi. Süvarisi ve teçhizatıyla beraber kırk kadar at taşıyabiliyorlardı. **Hammâle ve a'rârî**. Erzak veya eşya taşıyan gemilerdi. **Harbiyye**. Şinilerin küçük tipleriydi. Fâtîmî ve Endülüs donanmalarının hafif ve seri gemileriydi. Mısır'da Ravza Tersanesi'nde inşa ediliyorlardı. Bu çeşit gemilere **musattah** ve **şelendî** de denilirdi. **Butse**. Muhtelif katlardan oluşan özellikle asker taşımak üzere yapılmış gemilerdi. Yelkenlerinin sayısı kırka kadar ulaşabilen bu gemiler 700 asker taşıyabiliyordu. Ayrıca çok sığ yerlere sokulabilen ve genellikle su taşıyan **berkus** adlı küçük gemiler de vardı.

Bu gemilerde kullanılan savaş alet ve edevatı olarak zırhlar, miğferler, deri ve demirden yapılmış kalkanlar, kargı, zemberek, yaylar, çengel, kancalar, mancınık ve arrâdeler sayılabilir. Bunların dışında gemi direklerinin üst kısmında bulunan ve "tabut" denilen bölmede savaş sırasında düşman üzerine fırlatılmak üzere taşlar, çömlek içinde nefit, düşmanın hareket kabiliyetini azaltmak ga-

yesiyle sabun tozu, korku ve panik yaratmak için yılan-akrep gibi hayvanlar saklanırdı.

BİBLİYOGRAFYA :

İbnü'l-Esir, *en-Nihâye*, "avm" md.; a.mlf., *el-Kâmil*, III, 47, 58-59, 246; Dârimî, "Cihâd", 28; İbn Mâce, "Cihâd", 1, 10; Ebû Zeyd el-Kureşî, *Cemhere* (Fâür), I, 421; İbn Hişâm, *es-Sîre*, I, 321-332; IV, 289; İbn Sa'd, *et-Tabakât*, I, 208; II, 163; *el-İmâme ve's-siyâse*, II, 57; Belâzürî, *Fütûh* (Rıdvân), s. 124, 159-164, 244-245; a.e. (Fayda), s. 169, 183, 337-339; Taberî, *Târîh* (Ebû'l-Fazl), Kahire 1939, III, 218, 338-342; Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb* (Meynard), II, 15-17; Sem'ânî, *Edebü'l-İmlâ ve'l-İstimlâ*, Beyrut 1981, s. 18; İbn Asâkir, *Târîhu Dimaşk*, I, 190; Kalkaşendî, *Şubhu'l-a'sâ*, III, 568-569, 596-597; Makrîzî, *el-Hıta*, I, 214, 222; II, 178-181; a.mlf., *Kitâbü's-Sülûk*, I, 56, 77, 80, 102, 203, 354, 451, 594, 615, 875, 922; II, 33; İbn İyâs, *Beda'i'ü'z-zuhûr*, IV, 103, 212, 215, 216, 238, 243, 246, 276, 366, 466; V, 81; C. Zeydan, *Medeniyet-i İslâmiyye*, I, 184-192; Abdülhay el-Kettânî, *et-Terâtîbü'l-idâriyye*, I, 368-373; Uzunçarşılı, *Medhal*, s. 125-126, 434-436; Mez, *el-Hağâretü'l-İslâmiyye*, II, 331-341, 361-379; A. R. Lewis, *el-Kuwa'l-bahriyye ve'l-ticarîyye ft haüzi'l-Bahri'l-Mütevassîf* (trc. Ahmed Muhammed İsâ), Kahire 1960, s. 88-92, 102-104, 157-170, 225-316; Seyyid Abdülazîz Sâlim — Ahmed Muhtar el-Abbâdî, *Târîhu'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye ft'l-Magrib ve'l-Endelüs*, Beyrut 1969, s. 67-94, 114-118, 238-302; a.mlf., *Târîhu'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye ft Mısır ve's-Sâm*, Beyrut 1981, s. 40, 44-56, 88, 296, 309; Ömer Rıza Kehhâle, *Dirâsât ictimâ'iyye ft'l-üşûri'l-İslâmiyye*, Dimaşk 1973, s. 5-20; Ali Muhammed Fehmî, "el-Bahriyyeti'l-İslâmiyye ft şarkı'l-Bahri'l-Mütevassîf", *Târîhu'l-bahriyyeti'l-Mişiyye*, Kahire 1973, s. 269, 275-276, 281-321, 340-355, 403-410; Abdül'alîm Enver, *el-Milâha ve 'ulûmü'l-bihâr inde'l-'Arab*, Küveyt 1979, s. 22; Hitti, *İslâm Tarihi*, I, 253; IV, 1131-1132; Aly Mohamed Fahmy, *Muslim Naval Organisation in the Eastern Mediterranean*, Cairo 1980; Hamîdullah, *İslâm Peygamberi* (İstanbul 1980), I, 295-296, 368, 473; a.mlf., *Hiz. Peygamber'in Savaşları*, s. 253-255; Ramazan Şeşen, *Salâhaddin Devrinde Eyyûbiler Devleti*, İstanbul 1983, s. 40, 70-71, 78, 162-163, 165-167; Hasan İbrâhim, *İslâm Tarihi*, IV, 221-223; Nihat Engin, *Osmanlılarda İlk Denizcilik Haraketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması* (yüksek lisans tezi, 1984), MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, Giriş; Habîb Zeyyât, "Mu'cemü'l-merâkib ve's-süfün fi'l-İslâm", *el-Meşriq*, sy. 43, Beyrut 1949, s. 321-363; Seyyid Süleyman Nedvî, "The Arab Navigation", *al-'İlm*, VII, Durban-Westville 1987, s. 5-13; Besim Darkot, "Kıbrıs", *İA*, IV, 673-674; D. Ayalon, "Bahriyya", *EI*² (İng.), I, 945-947; A. S. Ehrenkreutz, "Bahriyya", *EI*² Suppl. (İng.), s. 119-121.



NEBİ BOZKURT

Selçuklular ve Anadolu Beylikleri Dönemi. XIV. yüzyılın ilk yarısında müslümanlarla hristiyanlar arasındaki yeni mücadeleden en önemli gelişmesi, daha sonra Osmanlı deniz gücünün asıl çekirde-

ğini oluşturacak olan Türk deniz gazilerinin gerçekleştirdiği denizcilik faaliyetleridir. Bunlar batıya doğru genişleyen Türkmen ilerlemesinin bir devamı olarak ortaya çıkmışlardır. Küçük filolarla çarpışan Türk deniz gazileri, aslında karada çarpışan uç gazilerine benzer bir fetih ve gazâ siyaseti takip ediyorlardı.

Anadolu'yu yurt tutan Türkler'in denizcilik geleneği, XIV. yüzyılda Batı Anadolu'da oluşmaya başlayan Menteşe, Aydın, Saruhan, Karesi gibi kıyı beyliklerinden daha önceye dayanmaktadır. Nitekim 1080-1097'de Türk kıyı beyleri kendi tersane ve donanmaları ile Ege-Marmara denizlerinde göründüler ve kısa bir süre için dahi olsa Bizans'ı ciddi şekilde tehdit edecek güce sahip oldular. Anadolu topraklarının 1071 Malazgirt Zaferi'nden sonra kesin olarak Türkleşmeye başlaması ile beraber üç tarafı denizlerle çevrili bu ülkenin fâtipleri devletin geleceği için denizlere yönelme ihtiyacı duydular. Özellikle Kutalmışoğlu Süleyman Şah, Bizans'ın elinde bulunan İznik ve çevresini zaptederek Türkler'i Marmara kıyılarına ulaştırmış ve İznik'i de kendine başşehir yapmıştı. Yerine vekil olarak bıraktığı Ebû'l-Kâsım, İznik Kalesi'ni geri almak isteyen Bizanslılar'a karşı koyduğu gibi İstanbul'u düşürmek ve Marmara kıyıları ile adaları ele geçirmek için kuvvetli bir deniz gücüne ihtiyaç duyarak Bizans'ın elinde bulunan Gemlik kasabasını fethetti ve burada ilk Türk tersanesini kurmayı başardı. Fakat Bizans'ın kara ve deniz kuvvetleri Gemlik'i muhasara edip yeni kurulan Türk tersanesi ve gemilerini yaktılar. Buna rağmen İznik şehri Bizans'ın merkezine doğrudan yapılacak saldırılar için ileri bir üs olarak Türkler'in elinde kaldı.

Bu sıralarda İzmir ve çevresini ele geçirerek orada ilk Türk tersanesi ve donanmasını meydana getiren Selçuklu emirlerinden Çaka Bey gittikçe güçlenerek Bizans'ı açıkça tehdit etmeye başladı. Mürettebatını Ege'nin sahil çocuklarından seçtiği kırk parça gemi ile sahil şehirlerini ve adaları sistemli bir şekilde fethetmeye girişti. Böylece Türkler'in 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. Bizans kuzeyden Peçenek Türkleri, güneyden Selçuklu Türkleri ve Çanakkale Boğazı yoluyla gelen Çaka'nın deniz kuvvetleriyle tam bir kıskaç içine alın-

miştı. Ancak İmparator II. Aleksios Komnenos'un entrikaları sonucu Peçenek tehlikesi bertaraf edildiği gibi Çaka Bey ile damadı I. Kılıcarslan'ın arasının açılması da sağlandı. Bizans donanması ile yapılan bir ileri hareket sonucu Çaka Çanak-kale Boğazı'ndan dışarı atıldı. Böylece Ege adaları tekrar Bizans'ın eline geçmeye başladı. Bilhassa Çaka Bey'in İznik'te bir davet esnasında damadı tarafından öldürtülmesiyle de Türkler'in Ege denizinde başlattıkları denizcilik gele-neği sona erdi.

Çaka Bey'in tarih sahnesinden çekilmesinden birkaç yıl sonra Anadolu Türk-lüğünü ve dolayısıyla İslâm'ı hedef alan Haçlı seferlerinin başlaması (1096), Türkler'i sahillerde Anadolu'nun iç kısımla-rına çekilmeye mecbur bıraktı. Bu durum başşehirin İznik'ten Konya'ya nakledilmesine yol açtı; ayrıca Türk deniz-ciliğini bir asır kadar kesintiye uğrattı. Bu yüzden Türkler XIII. yüzyılın başları-na kadar denizle hiçbir şekilde ilgilenemediler.

Anadolu Selçuklu sultanları I. Gıyâsed-din Keyhusrev, I. İzzeddin Keykâvus ve özellikle I. Alâeddin Keykubad zamanla-rında Türk denizciliği yeniden gelişme gösterdi. I. Gıyâseddin Keyhusrev 1207 yılında Antalya'yı fethederek Selçuklu-lar'a tekrar denizcilik yollarını açtı. Oğ-lu I. İzzeddin Keykâvus 1214'te Sinop'u alarak Karadeniz'de bir Türk filosunun kurulmasına imkân hazırladı. "İki deni-zin sultanı" unvanını alan I. Alâeddin Keykubad 1227'de kendi adını verdiği Alâiye Tersanesi'ni kurdu. Sonradan Si-nop'ta ikinci bir tersane daha tesis edil-di ve burada hazırlanarak Hüsameddin Çoban'ın emrine verilen bir filo Kırım se-ferine çıktı (1223-1224). Bu seferden mak-sat Ruslar'ın baskısı altında bulunan Kıp-çaklar'ın kurtarılması idi.

Denizin ehemmiyetini anlayan Selçuk-lular'ın devlet teşkilâtında deniz ümerâ-sının önemli bir yeri vardı. Zira XIII. yüz-yılda "emîrû's-sevâhil" unvanlı bir memuriyet devlet ricâli arasında mühim bir mevki işgal etmekteydi.

Anadolu Selçuklu Devleti'nin parçalan-masından sonra Batı Anadolu'da kuru-lan Türk beylikleri Selçuklu Devleti'nin denizcilik geleneğini devam ettirdiler. Özellikle Aydınoğulları bu harekette başı çekti. Hatta Aydınoğlu Umur Bey Çaka Bey'den 200 yıl sonra Türk denizci-liğini Ege sahillerinde tekrar başlattı. Umur Bey Bizans ve Ceneviz deniz kuvvetleriyle mücadeleye girerek önce Ka-

difekale'yi, daha sonra İzmir'i zaptetti. Bizans ile antlaşmalar yaptı, karadan ve denizden onlara zaman zaman yardım-da bulundu.

Umur Bey'in denizlerdeki üstünlüğü ve faaliyetleri karşısında Bizans ve Batı devletleri papanın teşvikiyle bir Haçlı donanması teşkil ederek 1344 yılında İzmir'e çıkarma yaptılar; Kadifekale'yi zaptedip bir de müstahkem kale inşa ettiler. Umur Bey bu kaleyi fethetmek için giriştiği mücadele sırasında şehid düştü (1348). Onun şehâdetiyle Batı Anadolu'daki Türk denizcilik geleneği Osmanlı dönemine kadar eski gücüne ulaşamadı.

Aydinoğulları'ndan başka Karesi, Saruhan, Menteşe beylikleri ile Karadeniz kıyısında Candaroğulları'nın küçük de olsa deniz güçleri mevcuttu. Ayrıca Akdeniz kıyılarında Tekeoğulları'nın, Manavgat Emîrliği'nin ve Alâiye Beyliği'nin deniz kuvvetleri de Kıbrıs ve Rodos'u hedef alan birçok sefere teşebbüs etmişlerdi. Hatta 1362 yılında Tekeoğulları'ndan Mehmed Reis Kıbrıs'ın Pendaiye bölgesine asker dahi çıkartmıştı.

Daha sonraki yıllarda Ege sahillerine yerleşmiş olan Türk ahali korsanlık faaliyetlerini devam ettirdiler. Hristiyan korsanların bilhassa Girit ve Kıbrıs'ta üslenerek Anadolu ve Suriye kıyılarına taruzlarına karşı Türk korsanları da yavaş yavaş Cezayir sahillerine yerleşerek Avrupa'nın bütün güney sahillerine akınlarda bulunmaya başladılar.

Diğer taraftan denizci Anadolu beyliklerine nazaran bir kara devleti şeklinde ortaya çıkan Osmanlı Devleti'nin Marmara denizine doğru genişlemesi, Rumeli yakasına geçiş ve oralara yerleşme gayesi, onu denize dönük bir politika takip etmeye mecbur bırakmıştı. Nitekim Orhan Gazi zamanında Osmanlı donanması Karesi Beyliği donanmasına dayanarak kuvvet kazanmıştı. Bu sebeple Rumeli'ye sallarla geçildiği rivayetinin de bir efsaneden ibaret olduğu anlaşılmaktadır.

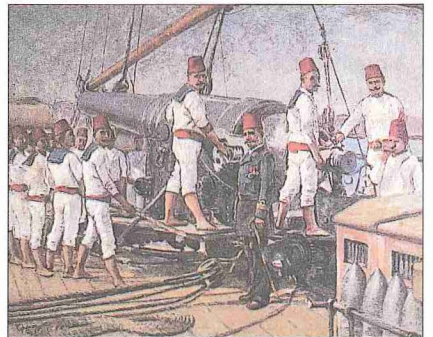
Osmanlı Dönemi. Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında Karamürsel'de ve Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasından sonra Aydıncık'ta (Edincik) birer tersane kurulmuştu. Daha sonra İzmit'in Bizans'tan alınması ile de İzmit tersanesi teşkil edildi. Rumeli'ye yerleşmenin gerçekleştirilmesinden sonra da burada tutunmak, gerektiğinde süratle asker sevkedeabilmek ve bilhassa Venedikliler'e karşı Boğaz'ı ve Marmara sa-

hillerini koruyabilmek için Gelibolu'da bir tersane kuruldu. Böylece XIV. yüzyılın son yarısından itibaren donanma faaliyeti arttırıldıysa da Türk deniz gücü henüz Venedik, Ceneviz gibi büyük filolara sahip devletlerle baş edebilecek durumda değildi.

Yıldırım Bayezid zamanında (1389-1402) Batı Anadolu'daki Saruhan, Aydın, Menteşe beyliklerinin Osmanlı Devleti'ne bağlanması sonucu Osmanlılar'ın sınırları Ege denizine ulaştı ve bu denizde ilk Osmanlı bahriye faaliyetleri başlamış oldu. Yine bu devirde Türk donanmasının Sakız ve Eğriboz adalarıyla Mora'nın doğusunu vurması Venedikliler'i telâşa düşürdü. Özellikle Yıldırım Bayezid'in 1399'da İstanbul'u muhasarası sırasında Bizans'a yardım maksadıyla harekete geçen bir Ceneviz filosu, Çanakkale Boğazı'nda 18 parçadan oluşan Saruca Paşa kumandasındaki Türk filosu tarafından engellendi ve Bozcaada'ya çekilmeye mecbur edildi. İlk harekette başarı sağlayamayan Haçlı deniz gücü Venedik ve Rodos şövalyelerinin de desteğiyle ikinci harekette Saruca Paşa'yı mağlûp edip İstanbul'a ulaşarak Bizans'a yardım getirdiler. Bu savaşlar Osmanlılar'ın denizci Batılı devletlerle yaptığı ilk çarpışmalarıdır.

Gün geçtikçe tecrübe kazanan Osmanlı bahriyesi XV. yüzyılın ilk yarısından itibaren daha tecrübeli kaptanların idaresine girdi. Nitekim Çelebi Mehmed zamanında (1413-1421) Osmanlı donanması bir canlılık gösterdi. Çalı Bey kumandasındaki Türk donanması Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıkarak Venedikliler'le mücadeleye girişti. Fakat 1415 yılında Venedikliler'le yapılan bir mücadelede Çalı Bey şehid düştü, Osmanlı donan-

Bahriyede top tålimini gösteren bir tablo (Feyhaman Duran, İstanbul Deniz Müzesi, Teşhir, nr. 1143)



ması da mağlûp oldu. Bu arada Venedik donanmasına da önemli ölçüde kayıp verildi. II. Murad zamanında (1421-1451) Karadeniz'de faaliyette bulunan Osmanlı donanması Trabzon Rum Devleti'ni vergiye bağladı.

Gerek Anadolu Selçuklu Devleti'nin gerekse denizci Anadolu beyliklerinin ve Osmanlı Devleti'nin deniz güçleri birer savunma donanmasından ziyade akın donanması hüviyetinde idiler. Zira bu ilk deniz güçleri uzak mesafelere kadar başarılı akınlar yapmalarına ve dolayısıyla devlete büyük kazanç sağlamalarına rağmen güçlü Venedik veya Ceneviz savaş gemileriyle karşılaştıkları veya mücadelede giriştikleri vakit çok defa geri çekilmek zorunda kalıyorlardı.

Osmanlı donanmasının akın faaliyetinden çıkıp yavaş yavaş deniz aşırı fetihler için hazırlanması Fâtih Sultan Mehmed dönemine rastlar. Fâtih İstanbul'un fethinden sonra tersaneyi önce Kadirga Limanı'na, daha sonra Haliç'e naklettirerek kurduğu yeni gözler (gemi inşaat tezgâhları) ile güçlü bir donanma meydana getirmeye büyük önem verdi. Venedikliler'e karşı kuvvetli bir deniz gücünün gerekli olduğunu anlayan Fâtih, Çanakkale Boğazı etrafındaki bazı adalarla Ege denizindeki birtakım adaları zaptederek sahillerin emniyetini sağladı. Bu dönemde girilen ciddi faaliyetler sayesinde Osmanlı donanması hayli gelişti, hatta İstanbul muhasarası sırasında Gelibolu sancak beyi (kaptan-ı deryâ) Baltaoğlu Süleyman Bey kumandasında mevcudu 400 parçayı aştı.

Özellikle fethi takip eden yıllarda Karadeniz sahillerinin ve bu arada Trabzon Rum Devleti'nin Osmanlı topraklarına katılması ve Kırım seferiyle Kefe başta olmak üzere bazı önemli mevkiilerin Cenevizliler'den alınması, Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için Osmanlılar'ın yapmış oldukları ilk teşebbüslerdi. Aynı zamanda bu fetihler Osmanlı donanmasını bir akın donanması olmaktan çıkarmış, bir savaş donanması olma yoluna doğru yöneltmiştir. 1481'de Gedik Ahmet Paşa komutasındaki Osmanlı donanması Otranto'yu zaptetmiştir. Fakat bütün bunlara rağmen Türk deniz gücü yine de istenilen seviyeye gelememiş, savaş gemileri henüz denizci Batılı devletler seviyesine ulaşmamıştı. Osmanlı bahriyesinde görülen bu eksiklikler ise Türk donanmasına bir nakliye filosu hüviyetini veriyordu.

Osmanlı Devleti'nin Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin cihanşümûl bir gelişme göstermeye başlaması II. Bayezid devrinde (1481-1512) gerçekleşmiştir. II. Bayezid açık denizlere elverişli bir bahriyeye sahip olunmadığı müddetçe Venedik Cumhuriyeti ile açık denizde baş edilemeyeceğini ve dolayısıyla devletin geleceği için çok önemli olan Doğu Akdeniz hâkimiyetinin sağlanamayacağını gayet iyi anlamıştı. Diğer taraftan iktisadî sebepler de devleti böyle bir siyasete ister istemez sürüklüyordu.

II. Bayezid saltanatının ilk yıllarında özellikle Memlükler'e karşı serbest olabilmek için Venedik ile dost kalmaya gayret etmiştir. Fakat bu arada Kili ve Akkırman'ın Osmanlı topraklarına katılması ile Karadeniz'in batı sahili tamamen Türkler'in eline geçmiş, ayrıca Kırım ile karadan bağlantı kurulmuştur (1489). Bu fetihlerden sonra Karpat dağlarının Osmanlı nüfuz sahası içine girmesiyle de buradan temin edilen keresteler sayesinde büyük çapta savaş gemilerinin inşasına girişilmişti. Böylece II. Bayezid'in arzu ettiği açık deniz filosunun temelleri yavaş yavaş atılmaya başlanmıştı. Daha sonra Memlükler'le girilen mücadele tam altı yıl sürmüş ve bunun neticesinde Toros dağlarının Osmanlı topraklarına katılması ile de bu dağlardan sağlanan kereste mükemmel bir deniz filosu inşasına başlıca âmil olmuştur.

Özellikle üçüncü Çukurova harekâtında kara ve deniz kuvvetlerinin ortak hareket etmesi ve son darbeyi deniz kuvvetlerinin indirmesi planı yine II. Bayezid tarafından ortaya konulmuştur. Fakat kesin bir sonuç alınacağı sırada kopan bir fırtına deniz kuvvetlerini perişan etmiş ve plan gerçekleşmemiştir. Sonucu başarısız olmasına rağmen II. Bayezid'in dış politikasında Türk donanmasının önemli bir rol oynamaya başlamasını göstermesi bakımından bu hadisenin bahriye tarihinde önemli bir yeri vardır. Bu sırada II. Bayezid, Çukurova savaşlarını daha iyi yürütebilmek için Venedikliler'den Kıbrıs'ın Magosa Limanı'nı üs olarak istemiş, fakat bir sonuç alınamamıştır.

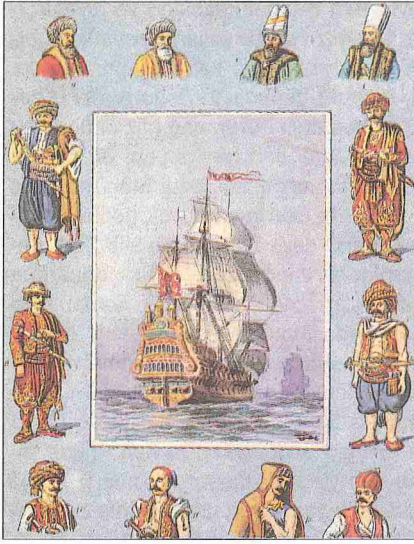
Bu şekilde Türk deniz gücünün ilk defa II. Bayezid'in dış politikasında önemli bir rol oynamaya başlaması, Venedik ile geçici bir süre için tesis edilen dostluk münasebetlerini tehlikeli bir kuvvet denemesi şekline sokmuştur. Özellikle 1489 yılında Venedik'in Kıbrıs'ı ele geçirme-

siyle Batı Anadolu sahilleri ve dolayısıyla Akdeniz ticaret yolları Venedik tehdidi ile karşı karşıya kalmış bulunuyordu. II. Bayezid Venedik'in Doğu Akdeniz'deki bu avantajlı durumunu göz önüne alarak Osmanlı bahriyesini yeni bir tarzda teşkilâtlandırmanın lüzumunu anlamış ve 1495'te devrin en büyük denizcisi Kemal Reis'i devlet hizmetine alıp Türk denizcilik tarihinde büyük Türk donanma kaptanları çağını açmıştır. Kemal Reis bu sırada Memlükler'le yapılan antlaşma gereğince Mekke ve Medine'ye tahsis edilen Çukurova'nın vâridatını emrindeki bir filo ile İskenderiye'ye götürüyordu. Hatta zaman zaman Rodos şovalyeleriyle karşılaşıyor ve onlarla deniz savaşları yapıyordu. Bu sebeple Osmanlılar 1505'te Rodos'a donanmanın öncülük ettiği kara kuvvetleriyle çıkarma yapmak dahi istemişlerdi.

Kemal Reis'in donanma hizmetine alınması ve donanmanın yeni baştan teşkilâtlandırılması, Türkler'i açık denizde Venedik Cumhuriyeti ile mücadele yapabilecek bir seviyeye getirmişti. Bununla beraber Osmanlı donanmasının en faal devri Mora'nın fethi ile başlar. Nitekim 1499'da başlayan Mora savaşları sırasında Modon, Koron, Navarin, İnebahtı gibi müstahkem mevkiilerin alınmasında donanmanın büyük hizmetleri görülmüş, ayrıca Venedik donanması ile iş birliği yapan Fransız gemileri de hezimetle uğratılmıştır.

İnebahtı bundan sonraki deniz muharebelerinde Osmanlı donanmasının Akdeniz'deki faaliyeti için önemli bir üs olmuştur. Ayrıca 1500 yılında Adriyatik sahillerindeki Draç'ın zaptı, Osmanlı donanmasına bu sahillerde de faaliyet imkânı hazırlamıştır. Kemal Reis'in Türk donanmasını kısa bir zaman içinde Mora'daki Venedik deniz üslerini alabilecek kadar teçhizatlandırması ve bu savaşlardaki derin strateji anlayışı, Türk denizcilik tarihinde korsanlık devrinin başlamasına yol açmıştır. Osmanlılar'da kara askerî teşkilâtındaki akınların bir benzeri olan korsanlık tamamen devletin denetim ve gözetimi altında yürütülen bir teşkilât olup kanunsuz bir eşkiyalık hareketini ifade etmemektedir.

II. Bayezid'in deniz stratejisi daha sonra oğlu I. Selim tarafından yürütülmüştür. Yavuz Selim özellikle Anadolu'nun geleceğini tehdit eden Şii tehlikesini ortadan kaldırdıktan sonra pek çok gemi inşasına elverişli bir tersanenin kurulması için Vezîriâzam Pîrî Mehmed Pa-



XVI. yüzyılda Osmanlı bahriye kıyafetleri ve bir kalyon (Hasan Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 14*)

şa'ya emirler vererek babasının açmış olduğu yoldan yürümeye çalışmıştır. Bunun üzerine yanında vezirler olduğu halde bugünkü Kasımpaşa ile Hasköy arasında, evvelce Bizans tersanesi olarak kullanılıp sonradan mezarlık haline gelmiş olan sahayı inceleyen Pîrî Mehmed Paşa bu sahayı tersane inşasına uygun bir yer olarak tesbit etmiş ve ilk iş olarak Kasımpaşa deresi ağzında Fâtih'in inşa ettirmiş olduğu eski tersanenin genişletilmesi hususunu ele almıştır. Bir kısım müelliflere göre Pîrî Mehmed Paşa Divanhâne'nin olduğu yerde ahşap bir kasır ile Hasbahçe Köşkü'nü yaptırmış ve Hasköy'ün ilerisinde amele ve ustaların oturmaları için de bir mahalle kurmuştur ki bu mahalle bugün de Pîrî Paşa adını taşımaktadır.

Bu şekilde 1513'lerde tersane yavaş yavaş Halîç'e intikal ettirilmeye çalışılmıştır. Ayrıca Yavuz Selim Galata'dan Kağıthane'ye kadar 300 gözlük büyük bir tersane düşünmüşse de bu gerçekleştirememiştir. Buna rağmen bu sahada kurulan tersane Avrupa'nın en büyük tersanelerinden biri olmuştur. Nitekim 1514'te 50 gözlük bir tersane oluşmuş ve bu sayı kısa zamanda 136'ya ulaşmıştır. Halîç tersanesi 1516 yılında Pîrî Mehmed Paşa'nın gayretleriyle tamamlanmıştır. Ayrıca 1517'de Suriye ve Mısır'ın Osmanlı topraklarına katılması ile sonuçlanan Mısır seferinden dönüşünde Yavuz Selim, bu memleketleri mer-

keze bağlayan deniz yolunu tehdit eden Rodos şövalyelerinden kurtulmak için Rodos seferine çıkma niyetinde olduğundan, tersanenin yeni ilâvelerle daha da genişletilerek gözlerinde çektiği cinsi 150 gemi inşası emrini vermiş ve bu gemiler için Suriye ve Mısır'dan Arap kürekçiler getirtmişti.

Her birine 50.000 akçe tahsis edilip üstleri kurşun levhalarla örtülen gözleri ihtiva eden Halîç tersanesinin kurulmasında önemli bir rol oynayan Gelibolu sancak beyi ve Kapdanıderâyâ Câfer Bey, Selim tarafından bu tersanede inşa edilen Osmanlı donanması ile Gazze ve Remle iskelelerine sefer yapmakla görevlendirilmiştir. Halîç tersanesindeki göz sayısı 1522'de 144'e ulaşmıştır. 1539'da çıkan bir yangında gözler harap olmuşsa da kısa zamanda yine eski haline getirilmiştir. Halîç Tersanesi XVII ve XVIII. yüzyıllarda bu durumunu korumuştur.

Diğer taraftan Suriye ve Mısır'ın alınmasından sonra ticaret ve hac yolları ile mukaddes yerlerin emniyeti için Kızıldeniz'in kontrol altına alınması gerekli görüldü. Bu maksatla Hint sularında faaliyet gösteren Portekizliler'e karşı girişilecek bir hareket için Süveyş'te bir filo inşası kararlaştırıldı. Aslında Süveyş Tersanesi Osmanlılar'a Memlûkler'den intikal etmişti. Mısır'ın Osmanlı topraklarına katılmasından önce daha II. Bayezid zamanında Memlûk sultanına yardım maksadıyla Süveyş'e birtakım usta ve ameleler gönderilmişti. Hatta 1515'te Selman Reis ile birlikte 1000 kadar Türk denizcisi Memlûklü Emîr Hüseyin'in yanında Portekizliler'le mücadelede bulunmuştu. Bu sırada Mısır'ın fethi haberi geldiğinde Selman Reis, Yavuz Sultan Selim'e 24 Mart 1517 tarihli bir arıza göndererek buranın durumu hakkında bilgi vermiş, ardından Hint Okyanusu hâkimiyeti için yapılacak deniz mücadelelerinde Osmanlı deniz üssü olarak önemli bir rol oynayan Süveyş'te "kaptanlık" kurulmuş ve ilk Süveyş kaptanı Selman Reis olmuştur. Süveyş'te daha ziyade Akdeniz tipi gemiler inşa edilmekteydi. Buradaki kuvvetlere Bahr-i Ahmer filosu da deniliyordu. XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonra Hint kaptanlığı adıyla anılmaya başlanmıştır.

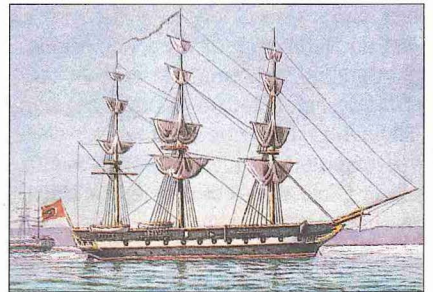
Kanûnî Sultan Süleyman zamanında Osmanlı bahriyesi her alanda Avrupa'nın denizci devletlerinden daha üstün bir duruma gelmiş, özellikle Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Paşa gibi denizcilerin tecrübelerinden ge-

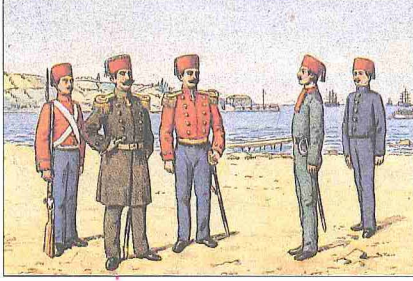
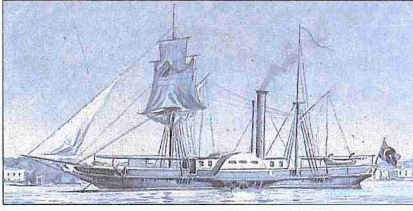
niş ölçüde faydalanılmış ve neticede Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesinden sonra Kızıldeniz ve Akdeniz'de de hâkimiyet sağlanmıştır. Türk korsanları daha sonra Septe Boğazı'ndan geçerek İzlanda adasına kadar gitmişlerdir. Ayrıca Barbaros Hayreddin Paşa'nın devlet hizmetine girmesinden sonra kaptanlara beylerbeyilik rütbesi verilmeye başlanmış, Barbaros Cezayir beylerbeyi olarak bu göreve getirilmiştir. Kaptanpaşalık zamanla merkezî idarenin en önemli ve nüfuzlu mevkilerinden biri haline gelmiştir.

Osmanlılar'da deniz kuvvetlerinin teşkilât ve mürettebatı önceleri iki sınıfa ayrılmıştı. Birincisi tersanenin esas erkânı olan sanatkârlar, ikincisi tersane halkı denilen gedikli sınıfıydı. Bunlar kaptanlar, reisler, kalafatçılar, kumbaracılar ve marangozlardan ibaretti. Cenkçi askerler de bu sınıfa dahil olup azeb adıyla anılırdı. Gemilerin kürekçileri vergi mukabilinde halktan toplandığı gibi mahkûmlardan ve esir alınan hristiyanlardan oluşurdu. Savaş zamanında gemilere cenkçi olarak yeniçerilerden ve cebecilerden asker alınırdı. Yavuz Sultan Selim devrinde bu usulde bazı düzenlemeler yapıldı. Sahil veya sahile yakın sancaklardan toplanan asker donanmada görevlendirildi.

Kanûnî devrinde merkezi Gelibolu sancağı olmak üzere Kaptanpaşa veya Cezâyir-i Bahr-i Sefîd diye adlandırılan bir eyalet teşkil edildi. Bu büyük eyalete Gelibolu, Eğriboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaali, Mora'da Karlı-ili ve Mezistre, Sakız, Mehdiye, daha sonra Kıbrıs sancakları dahildi. Bu eyaletten savaş sırasında donanma hizmetine 4000-4500 kadar asker gelir ve bunlar kaptan-ı der-yâ kalemine kaydedilirlerdi.

II. Mahmud zamanında (1808-1839) Mimar Ahmed Kalfa tarafından inşa edilen Feyz-i Ma'bûd adlı korvet (Hasan Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 26*)





II. Mahmud devrinde 1242'de (1826-27) ilk buharlı gemi ve bahriye kıyafetleri (Hasan Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 14^a)

Devletin esas deniz kuvvetini teşkil eden bu askerler tersane gemilerine mahsus olup bunlardan başka yirmi beş kadar bey gemisi ile diğer savaş gemileri ve bunların mürettebatı donanma gücünü oluşturmaktaydı. Bey gemileri savaş zamanında Kaptanpaşa eyaletinin sancak beyleri tarafından sağlanır, yine onlar tarafından teçhiz ve idare edilirdi. Bazı gemileri devlet verir, mürettebatını ise beyler temin ederlerdi. Bu gemilerin askerlerine *levant* denilirdi. Ayrıca korsan gemileri de devletin üçüncü, fakat gerçekte birinci derecede önemli deniz kuvvetini teşkil ederdi. Barış zamanında bey gemileri ticaretle meşgul olurlardı. Savaşa katılmaları ise onlara bir takım ticarî imkân ve imtiyazlar sağlardı.

1682'de kalyon denilen yüksek güverteli gemilerin kesin olarak savaş gemileri içinde ön plana geçmesiyle *kalyoncu* adıyla özel bir sınıf teşkil edilmiştir.

Osmanlı deniz subaylarına gelince, gemiler önceleri birer reis in idaresinde idiler. Bu gemiler Gelibolu sancak beyinin kumandası altında toplanırlardı. Sonraları reis kelimesi yerine İtalyanca'dan alınan *kapudan* (kaptan) kullanılmaya başlandı ve sancak beyi derecesindeki donanma kumandanına *kaptan-ı deryâ* unvanı verildi. Barbaros'un devlet hizmetine girişiyle beylerbeyi unvanını alan kaptanlar *kaptanpaşa* adıyla anılmaya

başlandı. Kaptanpaşalar barış zamanında tersane ve donanma işleriyle meşgul olurlar, seferde donanma kumandanlığı görevini yerine getirirlerdi. Kaptanpaşadan sonra donanmayı teşkil eden filoların ve firkaların kumandanlıkları da beylerbeyi ve sancak beylerine aitti. I. Abdülhamid devrinde (1774-1789) levendliğin ilga edilmesinden sonra IV. Mehmed zamanından beri gayri resmî olarak kullanılagelen unvanlar da resmîleştirildi. Buna göre kaptanpaşadan sonra gelenler önem sırasına göre *patrona*, *riyâle*, *kapudâne* unvanlarıyla anılan "sancak kapudanları"ydı. Bu terimler İtalyanca ve İspanyolca'dan gelmedir. Türk denizciliğinde eskiden beri kullanılan birçok terim Venedik, Ceneviz ve İspanyollar gibi Latin milletlerinden alınmış, fakat bunların çoğu aslı mânalarını kaybetmiştir. Ayrıca kaptanpaşalık müessesesi tamamen Türkler'e has bir teşkilât olup burada Bizans dahil başka bir milletin temsilini düşünmemek gerekir.

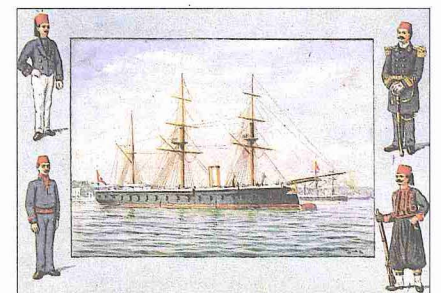
Türk denizciliğine altın çağını yaşatan Barbaros Hayreddin Paşa, 1534 yılında fiilen başladığı yeni görevinde on iki yıl süreyle pek büyük ve önemli seferler yapmış, birçok zafer kazanmıştır. Bunlar Tunus, Mayorka, Pulya, Korfu, Venedik seferleri, Adalar denizi ve Akdeniz seferleri ve özellikle 1538 yılında 122 gemiyle Andrea Doria'nın kumandasındaki 600 gemiden oluşan Haçlı donanmasının 302 savaş gemisine karşı Turgut ve diğer reislerle beraber kazandığı Preveze Zaferi ile Fransa kralını himaye için yaptığı Nice seferidir.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın Preveze Zaferi sırasında bir başka Türk filosu Hadım Süleyman Paşa kumandasında Hindistan'da Diu Kalesi'ni kuşatmaktaydı. Birbirinden çok uzak yerlerde bulunan iki Osmanlı filosunun aynı andaki faaliyeti, Türk denizciliğinin XVI. yüzyılda ulaştığı merhaleyi göstermesi bakımından dikkat çekicidir. Hadım Süleyman Paşa'nın Hint Okyanusu'ndaki bu teşebbüsünü Piri, Murad ve Seydi Ali reisler devam ettirmişlerse de teknik yetersizlikler ve zor tabiat şartları başarıyı engellemiştir. Yüksek kabiliyetli Türk denizcilerinin Hint Okyanusu'nun hırçın ve sert dalgalarına mağlûp olmaları, Akdeniz gibi nisbeten sakin bir deniz için yapılmış Osmanlı kadirgalarının okyanusa dayanamamasından ileri gelmiştir. Fakat bütün bunlara rağmen Hint seferleri ve savaşları sonucunda Osmanlılar Portekizliler'i zayıflatmışlar ve Akdeniz

baharat ticaretinin yeniden canlanması sağlamışlar, mukaddes yerlere karşı girişilen tecavüzleri önlemişlerdir. Diğer taraftan 1550 yılında Osmanlı Devleti hizmetine giren Turgut Reis Batı Akdeniz'deki faaliyetleriyle Avrupa'nın korkulu rüyası haline gelmiştir.

Bu sırada mükemmel denilebilecek bir şekilde organize edilmiş olan Osmanlı deniz teşkilâtı sayesinde Gelibolu ve İstanbul tersanelerinden başka Karadeniz, Akdeniz ve Marmara denizi sahillerindeki birçok iskele ve mevkiye de Osmanlı gemileri yapılmaktaydı. Donanmaya olan ihtiyaç sebebiyle taşra tersanelerinde yapılacak gemilerin miktar ve çeşitleri hükümet tarafından o yerin kadılarına bildirilir ve yapım süresi de tayin edilirdi. Bunların inşası için gerekli olan malzeme, mimar ve ustalar ya mahallinden temin edilir veya merkezden gönderilirdi. Ayrıca yine bu devirde temelleri Yavuz Sultan Selim zamanında atılan Haliç Tersanesi daha da genişletilmiş ve civarına cami, medrese, hamam gibi hayır müesseseleri yapılmıştır. Bu müesseselerin bânisi olan Güzelce Kasım Paşa'nın ismine izâfeten Haliç Tersanesi'ne bundan böyle Kasım Paşa Tersanesi denilmeye başlanmıştır. 1547 yılında Sokullu Mehmed Paşa'nın kaptan-ı deryâlığı sırasında tersanenin etrafı çepeçevre duvarla kapatılmış ve bu duvara daha sonra altı kapı açılarak sur dışına yerleştirilen tersane halkı ve işçilerinin tersaneye girmeleri sağlanmıştır. Bu sıralarda tersanede belli başlı üç yapı göze çarpıyordu. Bunlardan biri divanhâne, diğerleri cami ve zindanlardır. Tersane gözleri aynı zamanda malzemelerin muhafaza edildiği ambar olarak da kullanılırdı. Gözlerin bazıları iki gemi alabilecek büyüklükte idi. Tersanenin

Sultan Abdülaziz devrinde bahriye kıyafetleri ve bir firka teyn (Hasan Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 33^a)



XVI. yüzyıldaki bu durumu XVII ve XVIII. yüzyıllarda da devam etmiştir.

Bu devirde Osmanlı Devleti'nde deniz coğrafyacılığı da önemli bir hamle yapmıştı. Pîrî Reis (ö. 1554), denizciler için bir kılavuz mahiyetinde olan *Kitâb-ı Bahriyye*'yi kaleme almış, ayrıca Amerika'nın o çağa kadar henüz belli olmayan kıyıları ve bazı adaları da gösterilen Atlas Okyanusu hakkında bilgi veren bir dünya haritası bırakmıştır. Onun haleflerinden Hint kapudanı Seydi Ali Reis ise (ö. 1562) maceralı seferini ve uzun kara seyahatini *Mir'ât-ı Memâlik* adlı eserinde anlatmış, yine coğrafya, riyaziye ve denizcilik fennine ait çeşitli kitaplarla Hint denizine ait *el-Muhîr* adlı değerli bir eser daha kaleme almıştır.

Kanûnî'nin vefatından sonra yerine geçen oğlu II. Selim zamanında (1566-1574) Türk donanması hâlâ Akdeniz'e hâkim bulunuyordu. Bu hâkimiyet öyle bir şekil almıştı ki Akdeniz'in hristiyan millet ve devletleri Türkler'in denizde yenilmez olduğu kanaatine varmışlardı. Özellikle Kıbrıs'ın fethinden (1571) ve bu arada meydana gelen İnebahtı (Lepanto) deniz savaşında Osmanlılar'ın mağlup edilmesinden sonra kaptanpaşalık makamına getirilen Kılıç Ali Paşa'nın on altı yıl süren kaptan-ı deryâliği sırasında Türk denizciliği en yüksek derecesine ulaşmıştı.

Ancak Kıbrıs'ın alınması pek çok insan kaybına mal olduğu gibi İnebahtı hezimetinde büyük emekler karşılığı meydana getirilen Osmanlı donanmasının ve özellikle donanma personelinin telef olmasına yol açmıştı. Buna rağmen Doğu Akdeniz ticaret yolları tamamen Türkler'in kontrolüne geçmiş, Akdeniz'de Girit ve Malta hariç bütün adalar Osmanlı egemenliği altına alınmıştır.

Barbaros, Turgut Reis ve onların yetiştirdikleri denizcilerden sonra Osmanlı deniz gücü denizcilik bilgisi olmayan kaptanpaşaların idaresine verildi. XVII. yüzyılın başlarında bu cöküntü âlâmetlerinin bir diğer sebebi de gemicilikte yeni teknik gelişmelere ayak uydurulamaması idi. Bu sırada Batılı denizci devletler yüksek güverteli savaş gemileri kullanıyorlardı. İnebahtı'dan sonra kadirgaların modası geçmeye başlamıştı. Bu savaşta Türkler'e ağır bir darbe indirmiş olan uzun direkli, yelkenli, yüksek bordalı otuz altı toplu "gali" denilen gemilerdi. Bu bakımdan İnebahtı deniz savaşı kürek devrinin sonu, yelken devrinin de başı kabul edilmektedir.

XVII. yüzyılda Venedikliler Akdeniz'de tekrar üstünlüğü sağlamaya başladılar. Hatta Osmanlı donanmasını mağlup ederek Boğaz dışındaki bazı adaları ve bu arada Bozcaada'yı zaptedip İstanbul'u tehdit ettiler. Köprülü Mehmed Paşa'nın Bozcaada ve Limni'yi geri almak için çektiği zorluk, Osmanlı donanmasının kısa zamanda ne kadar âciz duruma düştüğünü açıkça göstermektedir. 1654 yılında başlayan Girit seferi sırasında kalyonlar kullanılmaya başlanmışsa da bunlar daha ziyade "burton" tipi küçük kalyonlardı. IV. Mehmed'in ilk saltanat yıllarında kalyona geçmek için hazırlıklara başlandı ve nihayet 1682'de kalyon tipi gemiler donanmanın esasını teşkil etti. Hatta kısa zamanda Venedikliler'in Akdeniz'de yarım asra yakın bir zaman elde ettikleri sayı üstünlüğü de ellerinden alınmış oldu. Kalyonculuk Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptanpaşalığından itibaren gelişmeye başladı ve bu hususta bir de kanunnâme hazırlandı. Denizcilikte birinci sınıfı işgal eden kalyon sayesinde Osmanlı donanması, 1770 yılında meydana gelen Çeşme faciasına kadar seksen yıl müddetle Akdeniz hâkimiyetini tekrar elinde tuttu. 1707'de Akdeniz'e açılan Canım Hoca Mehmed Kaptan, yirmi kadar kalyonla İspanya kıyıları ile Mayorka adaları tarafına gidecek Mesina'ya asker çıkarmış, iki kalesini muhasara edip zaptetmiş, mesafenin uzaklığından dolayı muhafazasının zorluğunu göz önüne alarak kaleleri tahrip ettirdikten sonra birçok esirle geri dönmüştü.

1717-1770 arasında elli yılı geçen bir müddet zarfında Türk donanması bir savaş görmemişti. Bu arada Koca Râgıp Paşa'nın sadâreti sırasında (1757) tersaneler yeniden tanzim ettirilmiş, yeni savaş gemileri yapılmış, fakat bahriye istenilen seviyeye çıkartılamamıştır. Halbuki bu sıralarda Avrupa devletlerinde denizcilik ilmi bir şekilde ilerlemekte idi. Nitekim 1770'te Osmanlı donanmasının imhasıyla sonuçlanan Çeşme Vak'ası, Osmanlı denizciliğinin içinde bulunduğu kötü durumu açık olarak göstermektedir.

Bununla birlikte Çeşme faciası Osmanlı bahriyesinin modern bir şekilde teşkili için harekete geçilmesini sağladığı gibi daha sonra donanmanın başına geçecek olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın tarih sahnesine çıkmasına da vesile oldu. Kaptan-ı deryâliğe getirilen Gazi Hasan Paşa'nın gayretleri sonucunda Bah-

riye Mektebi açılarak (1773) yabancı uzmanlara dersler verdirilmiş, bu arada Gelenbevi İsmail Efendi, Kasapbaşızade İbrâhim Efendi gibi Türk hocalar da yetiştirilmiştir. Ayrıca gemi inşaa faaliyetleri artmış, gemi personeli, özellikle kalyoncular bir düzen altına alınarak Kasımpaşa'da yaptırılan kışlalarda ikametleri sağlanmıştır. Bütün bu faaliyetler sonucunda 1790'da irili ufaklı doksan gemiden ibaret bir donanma teşkil edilmiştir. Yalnız bu sayının içinde çürükler de dahildi. Çeşitli tezgâhlarda yapılan bu gemiler belirli bir tekniğe dayanmıyordu, dolayısıyla yapıları ve donatılmaları zamanın savaş tekniğine uygun düşmemekteydi.

Tersane ve donanmanın tanzim ve ıslahı için planlı ve şuurlu bir devlet politikası, ancak III. Selim tahta geçtikten sonra takip edilmeye başlanmıştır. III. Selim 7 Nisan 1789 tarihinde tahta çıktığı zaman asırlarca Türk gölü olarak kalan Karadeniz'i tekrar bir Türk gölü haline getirmek için Kırım'ın alınmasının devletin geleceği için gerekli olduğunu gayet iyi biliyordu. Fakat 1787-1792 Osmanlı-Rus ve Osmanlı-Avusturya savaşlarındaki başarısızlık ve bu savaşlar sırasında Türk ordu ve donanmasının vaziyeti Kırım'ı tekrar Türk topraklarına kazandıracak gücün olmadığını açıkça göstermişti.

Bu suretle son savaşlar, devletin bütün müesseselerini içine alacak çapta büyük bir ıslahatın gerekliliğini iyice ortaya koymuştu. Fakat III. Selim kendisinden önceki padişahların yapmış oldukları ıslahatı kâfi görmüyordu. Onun kafasındaki ıslahat daha şümüllü ve daha geniş kapsamlı bir reform projesi idi. Nitekim III. Selim devletin ileri gelenlerine ve bulundukları mevkiilerde ehliyet sahibi kimselere emirler göndererek devletin bozulan nizamının düzeltilmesi ve ıslah edilmesi yolunda görüşlerini kendisine bildirmelerini istedi. Takdim edilen lâyihalarda bahriye nizamının sağlanması ve ıslahı da ele alındı. Bu konuda hassasiyet gösteren III. Selim tahta geçtikten birkaç yıl sonra yakın adamlarından Küçük Hüseyin Paşa'yı kaptanpaşalık makamına getirdi.

Küçük Hüseyin Paşa bu mevkide kaldığı on iki 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 ısl-

lah etti ve bundan sonra modern Osmanlı bahriyesinin kurucusu olarak şöhret kazandı. Ayrıca Küçük Hüseyin Paşa donanma kumandanı olarak Ege denizindeki korsanların kökünü kazımayla muvaffak olmuş ve Fransızlar'ın Mısır'dan çıkartılmasında İngilizler'le beraber önemli rol oynamıştır.

III. Selim döneminde ilk iş olarak bir bahriye nizamnâmesi çıkarıldı. O zamana kadar bazı gemi kaptanları başına buyruk bir şekilde hareket ediyor, çok defa süvariliği rüşvet yoluyla ele geçiriyorlardı. Ayrıca gemi süvarilerinin bir kısmı gemilerin cephane dahil bazı aksesuarlarını satmaktan da kaçınıyorlardı. Çıkarılan nizamnâme ile devlet malının ziyana uğramasının veya talan edilmesinin önüne geçildi. Daha sonra gemiler yine nizamnâme gereğince kalyon, firkateyn ve şehtiye diye üç grupta tertip edildi. Ayrıca her gemiye ehliyet derecesine göre kaptanlar tayin edildi.

Diğer taraftan rüşvetin önlenmesi ve devlet malının korunması için bahriye görevlilerinin maaşlarında ayarlamalar yapıldı; ayrıca emeklilik durumları da yeni bir şekle sokuldu. Böylece III. Selim, ıslahatı yürütecek olan kişilerin maddî yönden tatmin edilerek itibarlarının korunmasını sağlamış oldu. 11 Temmuz 1792'de gedikli personeli için yeni bir nizamnâme çıkarılmış ve ilgili yerlere bildirilmişti. Bu devirde savaş gemilerine mutfak teşkilâtı kurularak gemilerin içindeki keşmekeşliğin önüne geçilmiş, ayrıca düzenli bir beslenme ile deniz askerinin savaş gücünü artırma yoluna gidilmiştir.

Bu arada eğitime de büyük önem verilmiş, Bahriye Mektebi'nin ıslahına çalışılmıştır. 1795'te kara ve deniz mühendisâneleri birleştirilmişse de iki yıl sonra her iki mektep tekrar birbirinden ayrılarak eğitim faaliyetlerine devam etmişlerdir. III. Selim bahriyenin 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 tıbbhane ile bir cerrahhane açıldı. 1807'de nizamnâmesi de çıkarılan Tersane Tıbbhânesi kısa da olsa bir süre

faaliyet gösterdi. Öte yandan ticaret gemilerinin çoğaltılması için bazı tedbirler alındı; zenginlere ve devlet erkânından imkânı olanlara gemi satın almaları veya yaptırımları tavsiye edildiye de bundan bir sonuç elde edilemedi. Karadeniz, Akdeniz ve Marmara denizinin çeşitli yerlerinde eskiden beri bulunan gemi yapım alanları bu dönemde yeniden canlandırıldı. Tersâne-i Âmire birtakım inşaat faaliyetleriyle genişletildi. İsveçli mühendis Rhode'nin gayretiyle İstanbul'da dokuz gemi tezgâhı yapıldı. 1796 yılında Tersane'de bir de büyük havuz inşasına başlandı. Havuzun mühendisi yine İsveçli Rhode idi.

Bu devirde bahriye görevlileri kaptanpaşadan sonra tersane emini (sonradan umûr-ı bahriyye nâzırı), tersane kethüdâsı, tersane ağası, liman reisi, tersane kâtiibi, tersane defter emini şeklinde sıralanıyordu. Kaptanlar üç sınıfa ayrılmıştı. Birincisi sancak kaptanları olup bunlar kapudâne-i hümayun, patrona-i hümayun, liman reisi, riyâle-i hümayun ve liman nâzırı idiler. İkincisi süvari kaptanlar, üçüncüsü ise mülâzım kaptanlardı.

III. Selim bu ilk reform çabalarından sonra 1804'te çıkarttığı bir kanunnâme ile reform faaliyetlerini birtakım yeni esaslara bağlamaya çalıştı. Bu kanunnâme 1805 ve 1806'da yeni ilâvelerle daha geniş kapsamlı bir hale getirildi. Kanunnâme dönemi diyebileceğimiz bu dönemde Tersane Eminliği yerine Umûr-ı Bahriyye Nezâreti kuruldu. Nâzırın emrine müstakil bir bahriye hazinesi verildi. Kanunnâmede kaptanpaşa ve nâzır başta olmak üzere bahriyenin her kademesinde görevli kimselerin vazifeleri ayrı ayrı belirtildi. III. Selim'in önce Tersane'yi bir düzen altına almakla başlattığı reformlar daha sonra gemi inşaatı ve diğer deniz işleriyle ilgili sahalar da yayıldı. Fakat gemiler için çok gerekli olan teknik personel ve savaşçı askerlerin yetiştirilmesine dış meseleler ve iç huzursuzluklar bir türlü fırsat vermemiş ve neticede gemileri sevk ve idare edecek yeterli bir kadro oluşturulamamıştır.

III. Selim'in bahriyeyi ıslah etme gayretleri, II. Mahmud devrinde girilen reform hareketlerine iyi bir zemin teşkil etmiştir. Özellikle 1806-1812 Osmanlı-Rus savaşlarına son veren 1812 Bükreş Antlaşması'ndan sonra II. Mahmud eski bahriye müesseselerini ihyaya ve yenilerini açmaya büyük gayret sarfetti. Nitekim III. Selim zamanında yaptırılan büyük

yük kâgir havuzu tamir ettirdiği gibi ikinci bir havuzun da inşasını emretti (1822). Havz-ı Cedid adı verilen bu havuzun inşası 31 Mart 1826 tarihinde tamamlandı. Diğer taraftan Anadolu sahilleriyle bir kısım Ege adalarında yapılagelen kalyon, firkateyn, korvet, brik cinsi savaş gemilerinin inşasına bu dönemde de devam edildi. Bu tersanelerin hepsi Tersâne-i Âmire'ye bağlı olup kapasiteleri nisbetinde donanmaya gemi inşa etmekle yükümlüydüler. Bunlardan Sinop, Bodrum, Gemlik ve Tersâne-i Âmire tezgâhları 80-84 toplu, 63-66 zirâ boyunda kalyon; Limni, Rodos, Samsun, Amasra, Bartın, Akşehir, Midilli, İzmit tezgâhları 46-50 toplu, 46-64 zirâ boyunda birer adet firkateyn yapmakla görevliyidiler. 1811'de Osmanlı donanmasının mevcudu kalyon, firkateyn ve korvet olarak irili ufaklı kırk iki parçadan ibaretti. 1819 yılında çalışmaz halde bulunan Bodrum tezgâhı faal hale getirilerek bir kalyon ile Kemer mevkiindeki tezgâhta bir firkateyn inşasına başlandı. Ayrıca gemi inşasında kullanılacak kerestenin kesim işlemi de yine bu dönemde bir esasa bağlandı.

Bütün bunlara rağmen II. Mahmud'un bahriyeyi ıslah gayretleri bir önceki döneme göre sönük kaldı. Hatta iç meselelerin ağırlık kazanması dolayısıyla Tersane ve donanma işleri tekrar bir duraklama dönemine girdi. Türk bahriyesinin bu duraklamasından faydalananak kuvvetli bir korsan filosu meydana getiren millet ise Rumlar'dır. 1821'de patlak veren Mora ayaklanması sırasında bu filonun Rumlar'a büyük yardımı olmuştur. Daha ziyade küçük gemilerden oluşan Rum filosu Ege'nin küçük koy ve körfezlerine rahatlıkla girip çıktığından büyük gemilerden oluşan Osmanlı donanmasının takibinden kolaylıkla kurtulabiliyordu. Rumlar'ın ayaklanması, Osmanlı bahriyesinde yelkenci ve armadar olarak çalışan Rum tayfaları üzerinde de etkili olmuştur. Nitekim isyandan sonra Türk bahriyesinde görevli olan bu sınıf kaçarak isyancı Rumlar'a katıldı. Bu ise bahriyeyi oldukça güç bir durumda bıraktı. Esasen Osmanlı Devleti III. Selim'den bu yana Avrupa'da dahi örneğine rastlanmayan büyük ve gösterişli savaş gemileri yapmışsa da personel meselesini bir türlü halledememişti. Bahriye Mektebi henüz tam olarak çalıştırılmıyordu. Devlet bu noksanlığı Galata ve Balıkpazarı meyhanelerini dolduran Ce-

novalı, Maltalı, Raguzalı ecnebi gemicilerle kapatmaya gayret etmişti.

Osmanlı donanmasının personel noksanlığı yüzünden isyanın ilk yıllarında Adalar denizinin hâkimiyetini kazanmak pek mümkün olmadı. Fakat 1826'dan sonra donanmanın zenginleştirilmesi yönüne gidilerek Tersâne-i Âmiire'de yapılan gemilerden başka Anadolu sahillerinde bulunan çeşitli tezgâhlara dokuz kıta korvet inşası için emirler gönderildi. İsyanın ilk beş yılından sonra Türk donanmasının denizde üstünlüğü ele geçirmesinde Mısır filosofunun da büyük yardımları oldu. Ancak Rum isyanının tamamen bastırıldığı bir sırada Osmanlı ve Mısır gemilerinden oluşan Türk donanması, Yunan istiklâlini zorla kabul ettirmek isteyen Rus-İngiliz ve Fransız gemilerinden oluşan Haçlı donanması tarafından savaş ilân edilmeden Navarin Limanı'nda yakıldı (1827).

Navarin faciası, Türk bahriyesinin III. Selim zamanından beri devam edegelen çalışmalar sonucunda elde ettiği güç ve bilgiyi tamamen yok etti. Donanma yok olduğu gibi yetişmiş insan gücü kaybına da uğrandı. Böylece devletin önemli bir sanayi kolu olan bahriye çökme tehlikesiyle karşı karşıya kaldı. Diğer taraftan 1826'da Yeniçeri Ocağı da kaldırıldığı için Navarin faciasıyla birlikte devlet bir anda ordusuz ve donanmasız bir duruma düştü. Bu olaylardan sonra patlak veren 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşları Ruslar'ın zaferi ve Yunan Devleti'nin tanınması ile sonuçlandı. Bağımsız bir Yunan Devleti'nin kurulması ve bunun Osmanlı Devleti tarafından zorla da olsa kabul edilmesi 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.

Aslında Navarin faciası yelkenli gemilerin son savaşı olmuştur. Bu tarihten sonra buharlı gemi dönemi başlamış, Osmanlı Devleti de buna imkânları nisbetinde ayak uydurmaya çalışmış ve ilk buharlı gemiyi 1827'de İngiltere'den satın almıştır. Bu sırada Bahriye Mektebi'nin Heybeliada'ya nakli işlemi 1834 yılında başlamış ve 1852'de tamamlanmıştır. Ocak 1838 tarihinde Heybeliada'da yeniden inşa edilen binada talebeler öğrenim görmeye başladılar. O sıralarda öğrencilere bu mektepte harita, coğrafya, hendese, logaritma, oktant dersleri okutulmaktaydı. Aynı yıl çıkarılan bir kanunnâme ile mektep yeniden düzen-

lendi. II. Mahmud zamanında deniz ticaretinde herhangi bir gelişmeden söz edilemezse de 1823 yılında devletin ticaret gemileri için bir nizamnâme çıkarıldı. Nizamnâme gereği tertip edilen beş altı ticaret gemisi birtakım ticarî faaliyetlerde bulunmuş, ancak Batılı devletlerin ticaret gemileriyle rekabete girecek bir güce sahip olamamıştır.

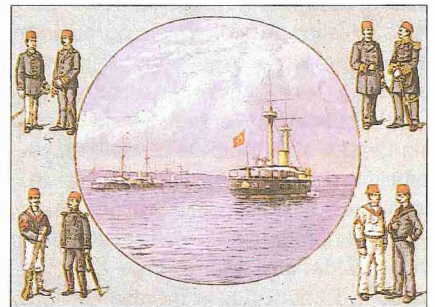
II. Mahmud devrinde bahriyeyi ıslah etme yolunda gösterilen bütün bu çabalar ve harcanan paralar Tersane ve donanmayı istenilen seviyeye çıkaramamış, daha doğrusu III. Selim'in yapmak istediği ıslahatı gerçekleştirmeye yetmemiştir. Bu sıralarda Cezayir Fransa tarafından işgal edilmiş, İngiltere bağımsız bir Yunan krallığının kurulmasında öncülük etmiş, Rusya ise Osmanlı Devleti üzerinde beslediği emellerine kavuşmak ümidiyle gözünü Türk topraklarına dikmişti. ıslahat hususunda Avrupa'dan herhangi bir yardım alamayacağını gayet iyi bilen II. Mahmud, XIX. yüzyılın başından beri Osmanlılar'la ilişki kurmak isteyen Amerika Birleşik Devletleri'nin dostluk tekliflerini göz önüne almış ve bu devletle ticarî bir anlaşma yaparak Türk tarihinde yeni bir devri başlatmıştır. 1830-1839 yılları arasında kesintisiz devam eden bu ilişkiler sonucunda Osmanlı bahriyesi için önemli sayılabilecek gelişmeler kaydedilmiş ve Amerika Birleşik Devletleri'nin gemicilik fenninden istifade edilerek Amerikan-kârî denilen yeni tarz gemilerin inşasına başlanmıştır. Amerikalı mühendisler ilk buharlı gemileri yine bu dönemde inşa etmişlerdir. Ancak II. Mahmud'un ölümünden sonra bu faaliyet de sona ermiş ve Avrupa'dan buharlı gemi ve buhar makinesi alma dönemi başlamıştır. Bu durum ise Osmanlı bahriyesini tamamen dışa bağımlı hale getirmiştir.

Abdülmecid'in tahta geçişinden kısa bir müddet sonra ilân edilen Tanzimat Fermanı döneminde girilen reform hareketleri bahriye teşkilâtını da içine alıyordu. Bahriyede yapılacak reformlarda özellikle teşkilât yönünden daima kara askerî teşkilâtı ve Tophâne-i Âmiire müessesesi örnek alınmıştır. Nitekim bahriyenin daha iyi ve olumlu bir şekilde idaresi ve teşkilâtlandırılması için bir bahriye meclisi kurulması söz konusu edildiğinde Seraskerlik ve Tophâne-i Âmiire'de olduğu gibi Tersâne-i Âmiire'de de bir meclisin tertip edilmesi gerektiği üzerinde durulmuştu. Nihayet yapılan çalışmalar sonunda 25 Ocak 1840 tarih-

de ilk bahriye meclisi kuruldu. Şûrâ-yı Bahrî, Şûrâ-yı Âlî-i Bahrî, Meclis-i Rûsâ, Meclis-i Bahriyye, Tersâne-i Âmiire Meclisi gibi adlarla anılan Bahriye Meclisi bir reis, bir çeşit hukuk müşaviri vazifesini gören bir müftü, dört üye, bir kâtip ve bir de mukayyiden meydana gelmekteydi.

Bahriyenin daha iyi bir düzene konulması için teşkil edilen Bahriye Meclisi, müftü hariç tamamen bahriye ümerâsından oluşmakta idi. Tersâne-i Âmiire'nin her türlü nizamı, satın alma ve imâlât işleri meclis tarafından yürütülürdü. Meclis ayrıca Tersane'de 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 tesbiti Bahriye Meclisi tarafından yapılır, daha sonra bir mazbata ile kaptanpaşaya takdir edilirdi. Kaptanpaşa meseleyi inceler ve sadârete bir yazı ile havale ederdi. Daha sonra mesele Meclis-i Ahkâm-ı Adliyye'de görüşülerek tekrar sadârete gönderilir ve buradan padişaha 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 gösteremeden kuruluşundan iki yıl sonra kaldırıldı. Bundan sonra bahriye işleri, Tersane ve donanmanın malî işlerinde söz sahibi olan tersane müsteşarı tarafından yürütüldü. Tersane müsteşarı başkanlığında toplanan bahriye ileri gelenleri sürekli olarak çalışmazlardı. Gerek görüldüğü zaman toplanarak karar verirdi. Buna da Meclis-i Âdiye deniliyordu.

II. Abdülhamid devrinde bahriye kıyafetleri ve Nara'da yatan Osmanlı donanmasına ait iki gemi (Hasan Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 38*)



İlk Bahriye Meclisi ileride girilecek faaliyetlere basamak teşkil etmesi bakımından önem taşımaktadır. Nitekim Meclis-i Âdiye gibi ara sıra toplanan meclislerle bu mühim müessesenin islahına imkân olamayacağı kısa zamanda anlaşarak sürekli çalışacak bahriye meclisinin teşkilî yönüne gidilmiştir. Nihayet yapılan görüşmeler sonucunda 8 Eylül 1845 tarihinde Dâimî Bahriye Meclisi kurulmuştur. Bu meclisin kurulması ile Tanzimat Fermanı döneminde bahriye işleri daha şuurulu ve sistemli bir şekilde ele alınmıştır. Bu meclisin görevleri ve çalışma şekli ilk Bahriye Meclisi'ninki gibi idi. Fakat zamanla bahriye işlerinin gelişmesi ve yeni birtakım müesseselerin kurulması dolayısıyla bu meclisin görev ve yetkilerinin önem kazanması, meclise bağlı kalem sayılarında artışa yol açmıştır. Bahriye Meclisi Kalemî'nde yapılan en önemli değişiklik 1864 yılında meydana gelmiştir. Bu tarihte Bahriye Meclisi Kalemî, bahriye kısmı, nizam kısmı, levâzım kısmı olmak üzere üçe ayrılarak kalemler arasında bir iş bölümü yapılmıştır.

Bahriye Meclisi'nin kurulması hiç şüphesiz Tanzimat Fermanı döneminde bahriyeyi islah etme yolunda girilen reform faaliyetlerinin başında yer alır. Dönemin ikinci önemli olayı ise kaptanpaşalık müessesesinin yerine Bahriye Nezâreti'nin kurulmasıdır (1867). Böylece Bahriye Meclisi'ne daha da önem verilmiş, II. Abdülhamid döneminde meclis birçok daireye ayrılmış ve her daire için birer tâlimatnâme çıkarılmıştır.

Bu dönemde teşkilâtta yapılan düzenlemelerin yanı sıra savaş gemilerinde de önemli değişimler olmuştur. Yelkenli gemiler tarihe karışmış, savaş gemilerinin hepsi buharla işleyen gemiler haline gelmiştir. Kırım Harbi'nden (1853-1856) sonra da artık zırhlı gemilerin yapımına başlanmıştır. Fakat gerek buharlı gemiler gerekse zırhlı gemiler dış ülkelerden satın alınmıştır. Özellikle zırhlı gemiler başta İngiltere olmak üzere Avrupa'dan getirilmiş, bu durum devleti büyük bir malî bunalıma sokmuştur. Yüzyılın sonlarına doğru da Almanya'dan savaş gemisi satın alınmaya başlanmıştır. Ayrıca bu dönemde maarife verilen önem neticesinde bahriye mektepleri de modern usullerle eğitim yapan birer müessese haline getirilmiştir (ayrıca bk. BAHİRİYE MEKTEBİ; BAHİRİYE NEZÂRETİ).

BİBLİYOGRAFYA :

Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, tür.yer.; Hezârfen Hüseyin Efendi, *Telhîsü'l-beyân fî kavânîni Âli Osmân*, Paris Ancien Fond, nr. 40, 8. bab (fotokopisi: İÜ Ed.Fak., Tarih Seminer Kitaplığı); Râmizpaşazâde Mehmed İzzet, *Harîta-i Kapudânân-ı Deryâ*, İstanbul 1285; Mehmed Şükrü, *Esfâr-ı Bahriyye-i Osmâniyye*, İstanbul 1306, s. 142-146; Cevdet, *Târih*, I, 152-157; Marsigli, *Osmanlı İmparatorluğunun Askerî Vaziyeti*, tür.yer.; Fevzi Kurtoğlu, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, İstanbul 1935; a.mlf., *Gelibolu ve Yöresi Tarihi*, İstanbul 1939; a.mlf., *1768-1774 Türk-Rus Harbinde Akdeniz Harekâtı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa*, İstanbul 1942; a.mlf. — Ali Haydar Alpagut, *Türklerin Deniz Harp Sanatına Hizmetleri*, İstanbul 1936; Uzunçarşılı, *Merkez-Bahriye*, s. 389-546; a.mlf., "Hasan Paşa", *İA*, V/1, s. 319-323; İbrahim Kafesoğlu, *Sultan Melikşah Devrinde Büyük Selçuklu İmparatorluğu*, İstanbul 1953, s. 76-77; R. Kahane — A. Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, Urbana 1958; Akdes Nimet Kurat, *Çaka Bey*, Ankara 1966; Adivar, *Osmanlı Türklerinde İlim*, s. 65-83; Şerafettin Turan, "Rodos'un Zap- tından Malta Muharasasına", *Kanunî Armağanı*, Ankara 1970, s. 47-117; Abidin Dayer, *Türk Denizciligi*, İstanbul, ts. (Varoğlu Yayınevi), tür.yer.; Affif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, İstanbul 1970-75, I-IV; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985; a.mlf., *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1986; P. Wittek, *Menteşe Beyliği* (trc. O. Şaik Kökay), Ankara 1986, s. 29-80; Ali Sevim, *Anadolû'nun Fethi*, Ankara 1987, s. 96-97; Mücteba İlgürel, "Türklerin Batı Anadolu Sahil Güvenliğine Verdikleri Önem", *TKA Prof.Dr. İsmail Ercüment Kuran'a Armağan*, Ankara 1989, s. 111-125; Saffet, "1205'e Donanmamız", *TOEM*, IV/22 (1329), s. 1370-1377; a.mlf., "Osmanlı Bahr-ı Ahmer Filosunun Sumatra Seferi Üzerine Vesikalar", *a.e.*, IV/24 (1329), s. 102 vd.; Şahabettin Tekindağ, "Haliç Tersânesinde İnşâ Edilen İlk Osmanlı Donanması ve Cafer Kapudânın Arızası", *BTTD*, VII (1968), s. 66-71; a.mlf., "Süveys'te Türkler ve Selman Reis'in Arızası", *a.e.*, IX (1968), s. 77-78 vd.; a.mlf., "Çeşme", *İA*, III, 387, 388; a.mlf., "Teke-oğulları", *İA*, XII/1, s. 129, 130; Cengiz Orhonlu, "Turgut Reis ve Korsika Baskını", *BTTD*, XV (1968), s. 70 vd.; a.mlf., "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", *TTK Belleten*, sy. 134 (1970), s. 235; a.mlf., "Mezemorta Hüseyin Paşa", *İA*, VIII, 205-208; H. Y. Kissling, "İkinci Sultan Bayezid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler", *TK*, sy. 84 (1969), s. 20 vd.; David Ayalon, "Memlûklüler ve Deniz Kuvvetleri: İslâm Âlemi İle Hristiyan Avrupa Arasındaki Mücadelelerin Bir Safhası" (trc. Salih Özbaran), *TD*, sy. 25 (1971), s. 39-51; a.mlf. — İ. H. Uzunçarşılı, "Bahriyya", *Eİ²* (İng.), I, 945-949; Oktay Aslanapa, "Türk Denizciligi ve Selçuklu Tersâneleri", *TK*, sy. 146 (1974), s. 71; Halil İnalıcık, "The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and Crusades", *Byzantinische Forschungen*, IX, Amsterdam 1985, s. 179-216; Wolfgang Müller-Wiener, "Zur Geschichte Des Tersâne-i Âmi-re in İstanbul", *Turcica*, IX (Robert Anhegger, Festschrift Armağanı), Paris 1977, s. 253-273; A. S. Ehrenkreutz, "Bahriyya", *Eİ² Suppl.* (İng.), s. 119-121.



ALİ İHSAN GENCER

BAHRİYE MEKTEBİ

Türk deniz kuvvetlerine
subay yetiştiren
Deniz Harp Okulu ve Lisesi'nin
eski adı.

İlk defa 6 Şevval 1190'da (18 Kasım 1776) Hendesehâne-i Bahrî adıyla Kasım-paşa'da Darağacı denilen mevkide bir kadirga çekek gözü tâdil edilerek orada açıldı. Osmanlı İmparatorluğu'nda Batı usulünde öğretim ve eğitim yapmak üzere kurulmuş olan ilk mekteptir. Osmanlı Devleti denizcilerinin de birçok bakım-dan çağının gerisinde kalarak üst üste büyük başarısızlıklara uğramaları sonucunda Kaptanıderyâ Cezayirli Gazi Hasan Paşa artık Batı usulü eğitime geçilmesi zamanının geldiğini bir teklifle hükûmete bildirince Sultan III. Mustafa'nın da kabulüyle bu okul açıldı.

Hendesehâne'nin ilk hocası, İtalyanca ve Fransızca'yı da iyi bilen Cezayirli Hasan Hoca adında bir denizci idi. Mektepte günde 90 akçe ile çalışan bu hocanın ayrıca 30 akçe gündelikli bir yardımcısı ile yine 30 akçe gündelikli bir laboratuvar memuru bulunuyordu. Mektep başlangıçta dört sınıflı olup biri güverte subayı ve kaptan, diğeri inşaiye mühendisi yetiştirmek üzere iki kısımdan ibaretti. Güverte sınıfında okuyanlar okulu bitiren gemilerde sırasıyla jurnal hocası (mal sorumlusu), çorba hocası (ikmal subayı), baş hoca (seyir subayı) oluyor ve nihayet tekrar imtihandan geçirilerek gemi kumandanlığına yükseliyorlardı. İnşaiye sınıfında okuyanlar ise tersanelerde gemi inşa mühendisliğine ayrılıyorlardı.

Hendesehâne'nin açılmasından altı yıl sonra bulunduğu yer ihtiyaca yetmediğinden tersane emini Âyetullah Bey zamanında Camialtı denilen bölgede, üç ambarlı büyük kalyonların inşa edildiği alanda birkaç odadan ibaret yeni bir hendesehâne binası yapıldı (1784).

Bu arada Ruslar'ın Şâhin Giray'ı himaye bahanesiyle Kırım'ın iç işlerine karışmaya başlamaları üzerine Fransa'dan kale ve istihkâm işlerinden anlayan mühendisler getirildi. Bunların aslında doğrudan doğruya tersane ile ilişkileri yoksa da 1784'te tersaneden başka yerde böyle bir mektep bulunmadığından Hendesehâne'de kurs mahiyetinde ders vermeleri uygun görüldü. Bu arada mektep civarındaki Aynalıkavak Sarayı bahçesinde bir istihkâm sahası yaptırıldı; aytab-