

YAKINÇAĞ TÜRK DENİZCİLİK TARİHİNDE YAKLAŞIMLAR, ZORLUKLAR VE TEMEL ÇALIŞMA ALANLARI ÜZERİNE BİR DENEME

Levent DÜZCÜ*

Öz

Bu makale Türk denizcilik tarihinin “buharlılar çağı” diyebileceğimiz bir zaman dilimini incelemeyi esas kabul etmiştir. Bu zaman dilimi 1820 sonlarından başlamaktadır. Dünya denizciliğinde olduğu gibi Osmanlı denizciliğinin de benzer bir buharlı gemi çağı yaşadığı varsayımı ile hareket edilerek, bu dönemin belli başlı denizcilik konuları tespit edilmiştir. Bu konuların Endüstri çağı öncesi denizcilik konularından ne gibi farklılık arz ettiği üzerinde durulmuş, sözü edilen konular bazı başlıklar etrafında ele alınmıştır. Yakınçağ Türk denizcilik tarihi konularına farklı yaklaşım ve öneriler getirilerek bu alanda hali hazırdaki temel zorluklar üzerinde durulmuştur. Burada şunu net ifade edebiliriz ki ele aldığımız denizcilik tarihi çalışmaları araştırma açısından henüz emekleme aşamasındadır.

Anahtar Kelimeler: Yakınçağ, Osmanlı Denizciliği, Teknoloji, Arşiv, Gemi.

Abstract

PERSPECTIVES, DIFFICULTIES AND MAIN STUDY AREAS ON THE MARITIME HISTORY OF MODERN TURKEY

This article is based on some observations and recommendations about the steam era period of Turkish maritime history that is generally started at the end of 1820. A common view globally accepted in the general maritime studies having a premise of steam era could be similarly applied to the Ottoman maritime. The issues of maritime differed from matters before the industrial age, the treatments and the problems are also of concern in this article on the Ottoman context. As well as existing literature, different approaches and recommendations are suggested in terms of modern Turkish maritime history topics. It should be unfortunately accepted that Ottoman maritime history studies are at stage of crawl. To conclude, many subjects and topics are impatiently waited for being examined.

Key Words: Modern age, Ottoman Maritime, Technology, Archive, Ship.

* Yrd. Doç. Dr., Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü; lduzcu2100@gmail.com

Giriş

Osmanlı denizcilik tarihi uzun bir zaman dilimini kapsamaktadır. Bu zaman dilimini kuruluş yıllarından alıp devletin sonuna kadar getirmek mümkündür. 600 yıla yakın bir Türk deniz tarihini merak edip bazı dönemlere ayırıp inceleyerek bu sahanın daha iyi anlaşılabilceğini söylemek mümkündür. Uzun bir zaman dilimine sahip olan kürekli ve yelkenli gemi dönemi kendi içinde belli dönüm noktalarına göre ele alınmaktadır. Özellikle yelkenli dönem üzerinde önemli çalışmaların kaleme alındığını belirtebiliriz¹. Yelkenli dönemin sonunu hazırlayan “Osmanlı’da buharlı gemiler dönemi” bu çalışmanın ana kapsamı içinde olduğuna göre aşağıda yapacağımız değerlendirmelerle neyi amaçladığımızı açıkça ifade etmemiz gerekmektedir. Bu makalenin sınırları, yakınçağ Osmanlı deniz tarihi olduğuna göre, biz bu zaman diliminde ve elbette öncelikle buharlı gemi çağında Osmanlı denizciliğinin nasıl ele alınması gerektiği üzerinde bir öneride bulunmak istiyoruz. Bize bunu düşündüren ise bu dönem denizcilik tarihi çalışmalarının henüz başlangıç seviyesinde olması ve bundan ötürü de bir teorik çerçeve yoksunluğunun bulunmasıdır. Önemli teorik çerçeveler çizilirse yakınçağın deniz tarihi çalışmaları bazı kavram ve düşünce bağlamında yeni baştan ele alınabilir. Bu aynı zamanda araştırmada karşılaşılabilecek bir takım zorlukların aşılmasını da kolaylaştırabilir. Böylece denizcilik tarihine dair çalışma alanları daha fazla berraklaşabilir.

Yöntem sorununu ele aldıktan sonra “yakınçağ denizcilik tarihinin zorlukları nelerdir?”, sorusuna cevaplar bulmak gerekmektedir. Bu zorlukların tespiti ile deniz tarihinin çalışma alanları daha açık hale gelecektir. Çalışmaya tâbi tutulacak ana konu başlıklarını tespit etmek yakınçağ denizcilik tarihi için bir tür sahanın genişliğini anlamaya çalışma çabası olarak da değerlendirilebilir. Hangi konular önümüzde duruyor? Bu konuların araştırma açısından varsa zorluk derecesi nelerdir? Bu zamana kadar akademik anlamda bu konularda yapılan çalışmalar nelerdir? İşte bu soruların, denizcilik tarihi çalışma alanlarının fotoğrafını çekme fırsatı vereceği düşünülebilir.

¹ Gerek kürekli gemi gerekse yelkenli gemi dönemi hakkında ilk etraflı çalışmaları yapanlardan biri Prof. Dr. İdris Bostan’dır. Bostan, 15. yüzyılın sonundan itibaren ele aldığı denizciliği 19. yüzyılın ortalarına kadar getirir. İdris Bostan bunun yanında deniz teşkilatını da önemser ve 17. yüzyıl Tersane-i Âmire’sini inceler. Bostan’ın her iki önemli eseri için bkz. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2010; ayn.mlf., *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992; Yusuf Alperen Aydın da özellikle 18. yüzyıl yelkenli gemisinin sembolü olan kalyonu derinlemesine inceler. Bkz. Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları, İstanbul 2011.

Aslında bu makale ile amaçlanan genel kaygı, bu alanda bir tür yöntem bilim ortaya koyma denemesidir. “Yaklaşım-Zorluklar-Çalışma Alanları” üçlemesi arasında mantikî bir bağ, yer yer dairevî ve sebep sonuç ilişkisi açısından da doğrudan bir ilişki vardır. Aynı zamanda bu üçleme bir tür matris, kesişme alanları ortaya çıkarmaktadır. Bu yönüyle de birbirlerini devamlı bir surette beslemektedir. Yakınçağ deniz tarihi araştırmaları bu üç başlık çerçevesinde değerlendirilirse bu alanın daha kolay anlaşılır ve incelemeye açık olacağı söylenebilir. Aynı zamanda bu alanın yeni çalışmalarla zenginleştirilmesine katkı sunabilir.

Yaklaşım

Türk denizcilik tarihinin en önemli ve uzun zaman dilimini şüphesiz Osmanlı denizciliği işgal eder. Osmanlı denizciliğini klasik ve modern dönem diye iki zaman dilimine ayırmakta yarar vardır. Ayrıca klasik dönemi de kendi içinde kürekli ve yelkenli diye iki ayrı dönemde göstermek daha doğru olacaktır. Yukarıda sözünü ettiğimiz klasik dönemde denizlerde en fazla kullanılan gemi türü yelkenlilerdir. Yelkenliler, dünyada ve Osmanlılarda 20. yüzyılın başlarına kadar hizmet vermeye devam etmiştir. Yelkenli gemiciliği dünyada azaltan ve sonra da ortadan kaldıran şüphesiz buharlı gemilerin ortaya çıkışı ve yayılması olmuştur. Başta, denizcilik konusunda yapmış olduğumuz klasik ve modern ayrımının modernite paradigması ile kısmen ilgisi olduğunu belirtmeliyiz. Modern dönemden kasıt, siyasi ve sosyal alanda bir çağdaşlaşmadan ziyade endüstri ve teknoloji alanında yaşanan değişimler / yenilikler çağıdır. Osmanlı denizciliği, Endüstri Devriminin doğal bir sonucu olan buharlı gemicilik ile yeni bir döneme girmiştir. Bu dönem 1820’li yılların sonunda başlamış ve Türkiye Cumhuriyeti’nde de devam etmiştir².

Buharlı gemi dönemi Osmanlı devletinde etkisini 1840 yılından itibaren daha açık olarak hissettirmiştir. 1840-1860 arası savaş vapurları ve ticarî vapurların inşa edildiği, İngiltere’ye siparişlerin verildiği dönem olmuştur. Osmanlılar her ne kadar bu dönemde yelkenli savaş gemisinden oluşan bir donanmaya sahipse de bu tür gemilere olan güvenin azaldığını da rahatlıkla söylemeliyiz. Çünkü buharlı savaş gemilerinin bu devrede donanmada ve ülke sahillerinde varlığını ispat etmesi, devleti, yelkenli savaş gemisinden giderek uzaklaştırmış ve yelkenli

² Dünyanın son dört buharlı gemisinden biri İnkılâp vapurudur. Bu vapur 2009’da İDO’dan ayrılıp Yalova Belediyesi’ne devredilmiştir. Bu tarihe kadar buharlı gemicilik Türkiye’de devam etmiştir. <http://www.denizcigunlugu.com/guncel-haberler/704-inkilap-vapuru.html>.

gemiler ölü bir yatırım olarak görülmüştür.

Sultan Abdülaziz dönemine gelindiğinde dünyada bu alandaki gelişmelere paralel olarak zırhlı gemilere geçilmiştir. Böylece savaş vapurlarından ve yelkenli savaş gemilerinden oluşan bir donanma anlayışı terkedilmiştir. Sultan Abdülaziz öldüğünde Osmanlı donanması yirmiden fazla zırhlı savaş gemisine sahipti. Zırhlı savaş gemiciliği sürekli yeni teknolojik imkânlarla birlikte gelişmesini sürdürmüş, bu tür gemilerde daha kalın zırh kaplama teknolojisi uygulanmıştır. Zırhlı gemiler 1890'lardan itibaren daha savaşçı şekle sokulmuş; kruvazör denilen muharip gemiler ortaya çıkmıştır. Bu tür gemileri 1900'ün hemen başında dreadnot denilen savaş gemileri izlemiş ve savaşların seyrini değiştirmede zırhlı gemiler büyük işlevler görmüştür. Özellikle dizel motorlu gemilerin kullanılmasıyla birlikte, buharlı gemilerde kömüre olan bağımlılık ortadan kalkmıştır. Zırhlı gemilerin yanında 1875'den itibaren başka bir buharlı gemi türü daha denizciliğe kazandırılmıştır: Torpidobot. Zırhlı gemilere göre 1/5 oranında daha az maliyetli, daha küçük ve hızlı olan bu gemi türlerinin 1886'dan itibaren denizaltından gidenleri de yapılarak donanmalarda yerini almıştır. Bunlara kısaca denizaltı, deniz torpidobotu da denilmektedir.

Buharlı savaş gemilerinin dışında bir başka gemi türü de ticarî amaçlı kullanılan vapurlardır. Yelkenli gemilerin rüzgâra bağlı olarak seyrüsefer yapması karşısında ilk ortaya çıktığı andan itibaren buharlı gemiler, yelkenli gemilere birer rakip olarak ortaya çıkmıştır. İlk buharlı gemilerin icadından (1807) itibaren ticarî vapurlar çoğalmaya başlamış ve öncelikle ülke içi deniz ve nehirlerde kullanılmıştır. Buharlı gemilerin 1860'lara kadar savaştan ziyade ticarî alana katkısı olduğunu söyleyebiliriz. Zırhlı gemilerin ortaya çıktığı bu tarihlerden itibaren vapurlar ticarete olan etkisini hızla artırmıştır. Bu noktada kömür tedariki buharlı gemiciliğe geçen her devlet için en önemli sorun olarak varlığını korumuş ve sürdürmüştür. Böylece kömür konusu ticarî kapitalizmin alanlarını hayli genişletmiştir.

Deniz ticareti 19. yüzyıl boyunca hem yelkenli hem de vapurlarla yapılmış; istatistiksel olarak vapurların yük ve yolcu taşımacılığı alanında oynadığı rol giderek artmış ve 20. yüzyılın başlarında yelkenliler giderek ticari sahadan silinmiştir.

Buraya kadar dünyada ve Osmanlı'da denizcilik alanında meydana gelen gelişmeleri genel hatları ile vermekteki amacımız buharlı gemi döneminde 19. ve 20. yüzyılın önemli bir dönüşüm devresi olduğunu göstermeye çalışmaktır.

Bir yerde büyük resmi verip bunun Osmanlı denizciliğine nasıl yansımaları olduğunun görülmesi gerekmektedir. Bu büyük endüstriyel değişimin bütün Osmanlı deniz tarihinde elbette çok önemli etkileri, tartışmaları ve sonuçları olmuştur. Sonuçların tek düze olmadığını söylemek zorundayız. Başka bir ifade ile buharlı gemilerin yalnızca gemiciliği etkilediğini ileri süremeyiz. Daha açık belirtirsek “Yelkenli gemiler ortadan kalktı ve yerine buharlı gemiler geldi” demek çok sathi bir analiz olur. Buharlı gemiler, Osmanlılarda sanayi, teknoloji, donanma, deniz ticareti, yolcu taşımacılığı, eğitim, personel, savaşma kabiliyeti gibi birçok alanı etkilemiş ve dönüşüme tâbi tutmuştur. Bu alanlar sadece kendi başlarına değil, diğer alanlardaki her türlü değişime bağlı olarak da gelişme göstermiştir. Buharlı gemicilik Osmanlıda sadece kümülatif / kemmiyete dayalı bir gelişmeyi göstermemektedir. Bu konuda matris alanların daha fazla olduğunu belirtmeliyiz. Biraz daha açarsak buharlı gemi teknolojisindeki her değişim, diğer alanlardaki eğitimi, personeli, ticareti öylesine etkilemektedir ki bu toplanabilir ve çarpılabilir somut gelişmeleri ortaya sunmaktaydı. Bu nedenle “matris alan” ifadesinin buharlı gemicilik dönemini daha iyi ifade ettiğini ileri sürebiliriz. Bu matris alanların denizcilikteki başka alanları da sürüklediğini ve yeni gelişme / tartışmaları da beraberinde getirdiğini söylemeliyiz.

Yakınçağ Osmanlı denizcilik tarihi alanında yukarıda çizmeye çalıştığımız umumî manzara belki basit bir yol gösterebilir. Burada zor bir çalışma sahası ile karşı karşıya kalındığı kabul edilerek yola çıkılmalıdır. Endüstri çağı denizcilikteki yansımaları çok çeşitli ve giriftir. Osmanlılara yansımaları ise konuyu daha karışık ve ilk bakışta anlaşılabilir kılmaktadır. Bu noktadan hareketle Endüstri çağı, Osmanlı denizcilik tarihi çalışmalarının mevcut durumunu problematik olarak ele almanın önemi açık bir şekilde ortada durmaktadır.

Biz burada sözünü ettiğimiz buharlı gemi dönemine ait deniz tarihi çalışmalarının zorluklarını ve çalışma alanlarını anlatmaya çalışacağız. Böylece çok az üzerinde durulan deniz tarihi konularına belki biraz daha dikkat ve ilgiyi çekebiliriz.

Zorluklar

Yakınçağ Osmanlı deniz tarihi çalışmaları ile ilgili olarak tarihinin önünde birtakım zorluklar çıkmaktadır. Bu zorluklar, şüphesiz deniz tarihi incelemelerini en azından şimdilik çekici kılmamaktadır. Zorlukları belirtirken buna dair çözüm yollarının bunların içinde olduğunu göstermeye de çalışacağız.

Öncelikle bu zorluklara neden olan ya da deniz tarihi çalışmalarının henüz başlangıç seviyesinde olmasını bir yönüyle etkileyen bu alandaki çalışmaların azlığıdır. Alana ait yapılan akademik çalışmalar bir elin parmağını geçmeyecek kadar azdır. Bu çalışmalardan ileride söz edeceğiz. Yapılan çalışmaların hususî bazı konuları ele aldığı düşünülürken denizcilik tarihi alanının henüz epey bir mesafe kat etmesi gerektiğini öngörmek hiç de zor değildir. Alan çalışmalarını hesaba katarak daha şümüllü düşündüğümüzde ve bir genel denizcilik tarihi yazmaya kalkıştığımızda, bu yapılmış çalışmaların bütünün küçük parçaları olduğunu söylemek gerekecektir.

Osmanlı denizcilik tarihi alanında akademik çalışmaların azlığının bu alandaki teorisyenlerin ve yeni teorilerin çıkmasına önemli bir mâni olduğu iddia edilebilir. Türkiye’de henüz denizcilik tarihi alanında genel bir teorik eserin varlığından söz edilemez. Teori eski Yunan’dan itibaren kullanılan ve önemsenen bir bakış açısidir. Teori daha çok genelleme yapmaya fırsat sağlar ve böylece bir bilim dalının hem rahat anlaşılmasını hem de ileri de yasa olabilecek kesin yargıların ortaya çıkmasını sağlar. Teori ortaya atmak ve bunu beslemek genelde felsefî bir problemdir. Bütün bilimlerin olduğu gibi tarihin de sınırlarına girmektedir. Bu noktada tarih felsefesi, teoriyi besleyen bir arka plandır. Teoriler genelde kendi içinde tutarlılık ilkesine sahip olup çalışmaların o çerçevede anlam kazanmasına yardımcı olmaktadır.

Bu çerçevede Osmanlı deniz tarihine dair teori ya da teorilerin olmasının bir zaruret olduğu söylenebilir. Bu alana ait teorilerin sağlayacağı bazı faydaların olduğu da belirtilebilir. Bunlardan biri ve belki de en önemlisi alanda tutarlılık ve alana hâkimiyeti sağlamasıdır. Yapılan denizcilik tarihi çalışmaları birbirinden bağımsız ve herhangi bir nazariyattan yoksun şekilde yürümektedir. Bir teori beklemek böylesine çalışma azlığı döneminde belki doğru gelmeyebilir. Bu da aslında göz ardı edilmeyecek bir tasavvur olarak bir kenara not edilmelidir. Ancak yine de deniz tarihi alanında teorisyen ve teori eksikliğinin çalışmaların içerik ve şekil açısından zayıf kalmasında önemli bir sebep olduğunu ileri sürebiliriz.

Deniz tarihi çalışmalarında yakınçağı ilgilendiren önemli bir engel, yakınçağın kendisinin yoğun ve karmaşık bir dönem olmasıdır. “İmparatorluğun en yüzyılı”³ ifadesinde saklı ima, çoğu zaman bize Osmanlının yaşadığı son

³ Osmanlı’nın içinde yaşadığı yakınçağı en iyi ifade eden tabirlerden biri muhtemelen budur. Bu tâbir İlber Ortaylı’ya aittir. Bkz. İlber Ortaylı, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Hil Yayınları, İstanbul 1983.

yüzyılın ne kadar zor ve kaotik bir dönem olduğunu anlatmaktadır: Modernite ve siyasî-askerî gelişmeleriyle bir türlü bitmeyen bir yüzyıl. Bu yoğun ve karmaşık dönem Osmanlı devletinin tüm kurumlarıyla birlikte asimetrik bir şekilde ilerleme / çağdaşlaşma yaşadığı bir zamanı ifade eder. Böylesine bir dönemde Osmanlı devletinin yarı sömürge bir durumda olmasını da yan yana düşündüğümüzde devlet kurumlarını ve sosyal-ekonomik hayatın nasıl bir değişim ve dönüşüme uğradığını tahayyül edebiliriz. Osmanlı devleti tüm kurumlarıyla birlikte özellikle Tanzimat'ın ilanından itibaren yoğun bir reform dönemine girmiştir. Bu reformlar kısmen Avrupa etkisi kısmen de ulusların dağılmasını önlemek için Osmanlı'nın kendi isteği ile yaptığı siyasî-idarî iyileştirme teşebbüsleriydi. Osmanlı'nın son yüzyılında meydana gelen bu iyileştirme çabalarının önceki yüzyıldakilerden bu yönleriyle çok önemli farkları olduğunu kabul etmek gerekir. Batı ile asimetriye ve baskıya dayalı bir diplomatik ilişki, sorunların ve çözümlerin de karmaşık bir ilişkiye dönüşmesine yol açmaktadır. Bunun Osmanlı bürokrasisinin ve memurlarının yazdığı resmi kayıtların diline de yansımalarını görmek uzak bir ihtimal olarak görülmemelidir. Genel olarak ifade edilebilecek bu zor dönemin bir başka özelliği giderek daha çok bürokratik işlerin artmasıdır. Gerek nezaretlerin gerekse komisyon ve dairelerin sayıca artışı birçok yeni bürokratik işlemlerin doğmasına neden olmuştur. Bunların da sayıca Osmanlı arşiv kayıtlarına yansımaları haliyle bir önceki yüzyıla göre daha fazladır. Burada üzerinde durduğumuz genel tasavvurdan denizcilik alanının da nasibini aldığını tahmin etmek hiç de zor değildir. Osmanlı devletinin Tanzimat'tan itibaren daha merkezi bir yapıya tahavvül ettiği bilinen bir gerçektir. Bu dönemde devletin giderek daha çok nezaretlere ayrılması, Şurâ-yı Devlet, Meclis-i Vâlâ ve daha birçok danışma meclisinin kurulması, Osmanlı bürokrasisinde daha fazla kaydın ortaya çıkması anlamına gelmektedir.

Osmanlı merkezi bürokrasisinin yeni iş yükünden hareketle devletin günümüze bıraktığı milyonlarca sayıda bir kayıt / belge dünyasından söz edebiliriz. Bu kayıtların çok ve çeşitli olması deniz tarihçisinin işini zorlaştırmaktadır. Biraz daha detaya girerek deniz tarihçisinin özellikle Tanzimat sonrası arşiv kayıtları ile baş başa kalacağı durumu biraz izah etmek durumundayız. Bilindiği gibi yakınçağ tarih araştırmalarında tüm tarihçiler için olduğu gibi deniz tarihçileri için de en önemli kaynak arşivlerde bulunan kayıtlardır. Bu noktada öne çıkanlar Osmanlı Arşivi ve Deniz Tarihi Arşivi kayıtlarıdır. İki arşivde de milyonlarca sayıda belge tarihçinin önünde başlangıçta koca bir dağ gibi durmaktadır. Sadece belgelerin sayısı değil bir de eski yazı diyebileceğimiz Osmanlıca'nın türleri de

tarihçinin önüne öncelikli bir engel olarak çıkmaktadır. Bu mânia, belgelerle sıkı bir ilişkiden sonra aşılabilir. Burada iki yazı türü tarihçinin önüne gelir. Biri rik'a ve diğeri siyakat. Deniz tarihçisi genellikle sayılarla ve muhasebe ile uğraşması gerektiğinden daha çok siyakat yazısı ile karşılaşır. Ancak bu karşılaşma 1860'larda son bulur ve siyakat yazısı rik'aya doğru dönüşür. Bunun dışında tarihçinin en çok karşılaşacağı yazı türü rik'adır. Öğrenmesi de kısa bir zaman alan bu yazı türü ile deniz tarihçisi artık her iki arşivde çalışmaya hazırdır. Elbette bu, merak, heyecan ve ilgiyi kaybetmemek şartıyla mümkün olacaktır.

Bugün itibariyle her iki arşive giriş yapmak oldukça kolaydır. Herhangi zor bir bürokrasinin olduğunu söyleyemeyiz. Ancak Deniz Tarihi Arşivi'nde belgelerin orijinaline ulaşmak neredeyse imkânsızdır. Araştırmacı belge özetlerinden yola çıkarak talebini yapabilmektedir. Deniz Tarihi Arşivi'nde bulunan kataloglardaki özetlerden yapılan belge talebi ile bu arşivde sistem yürümektedir. Ancak kataloglardaki özetler şu an için hayli yetersizdir. Orijinal defterlerin sayfaları atlanarak yıllar önce özetleme yapılmış, bu da katalogların eksiklere gebe olmasına neden olmuştur. Osmanlı Arşivi'nde yukarıdakine benzer bir durum yoktur. Kataloglardaki belge özetleri eksiksizdir. Biraz daha detaylandırma ihtiyacını görünür kılırsak, bu noktada öncelikle Osmanlı Arşivi'nde denizcilik ile ilgili fonları yakın mercer altına almak gerektiğini daha rahat kavrayabiliriz. Öncelikle denizcilikle ilgili yapılan her türlü işlemin son karar merci' olan padişah onayı/iradesine bakmak gerekir. Bu ise İrade-Dâhiliye, İrade-Hâriciye, İrade-Mesâil-i Mühimme gibi fonları başlangıç aşaması olarak seçip incelemek anlamına gelir⁴. Bu fonlara bakılarak bir konu hakkındaki işlemin gidişatı takip edilebilir. Bunlar dışında bir başka önemli fon şüphesiz Maliyeden Müdevver defterleridir. Sözü edilen defterler de Osmanlı dönemi mâli bilgilerin toplandığı kayıtlar bulunmaktadır. Siyakat ile yazılı olan bu defterlerdeki yazı türü 1860'lardan sonra giderek rik'alaşır. Düzenli mâli kayıtların bir araya

⁴ Örneğin 1850 Mayıs'ın ortalarında Kaptan Paşa, Bâbiâli'ye yazdığı bir takrirde Akdeniz'e (Bahr-i Sefid) çıkacak donanma için izin talep etmiştir. Bu takririnde çıkacak donanmanın içinde yer alan gemileri gösteren bir de listeyi eklemiştir. Takrir, Bâbiâli'ye ulaştığında 24 Mayıs 1850'de Sadaret, Kaptanpaşa'nın isteğini değerlendirir ve bu seyrüseferin Adalar Denizi'nde (Ege Denizi) hırsız kayıklarını takip edeceği, Akdeniz'de seyrüsefer yapmanın bir gelenek olduğu ve bu geleneğe göre kaptanpaşalara atıye ve harcırah verildiği hatırlatıldıktan sonra mevcut Kaptanpaşa'ya da 500 kise akçe verilmesini padişahın onayına sunmuştur. Sadareten gelen bu bilgiye göre saraydan benzer yönde izin verilmiş, Kaptanpaşa'ya, Tersane Hazinesi'nden belirtilen miktarın atıye olarak verilmesi ve Akdeniz'e çıkması uygun görülmüştür. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), İrade-Dâhiliye (İ.DH), nr. 12548, 13 B 1266 / 25 Mayıs 1850, lef 1, 2, 3.

toplandığı bu defter türü 19. yüzyılın ortalarına kadar çok yoğun bilgi içerikli hale gelmişse de bu özelliğini daha sonra kaybetmeye başlamıştır⁵. Bunun sebebi Tanzimat sonrası Maliye Nezareti evrakının haliyle artarak geleneksel Maliyeden Müdevver defterlerinin önemini kaybetmesidir. Maliye Nezaretinin milyonlarca evrakının henüz araştırmacıya açılmadığı da hesaba katılırsa ortaya çıkan tablo daha net anlaşılır bir hal almaktadır. Hakikaten 1840 yılı sonrasına ait denizcilikle ilgili Osmanlı Arşivi'nde bazı bilgilere ulaşmak zordur. Örneğin Tanzimat öncesine ait gemi inşa defterleri, Maliyeden Müdevver defterler ve Başmuhasebe defterlerinde sıklıkla karşımıza çıkarken⁶ Tanzimat'tan hemen sonra yelkenli bir gemi inşa defteri bulmak imkânsıza yakındır. Yurt dışında inşa edilen Osmanlı gemilerine ait bilgileri Londra Sefareti (HR.SFR.3) ve Paris Sefareti (HR.SFR.4) fonlarında bulmak mümkün iken yurt içinde ve dolayısıyla Osmanlı tersanelerinde detaylı gemi inşa bilgilerine ulaşmak şimdilik mümkün görünmemektedir. Bütün bu eksikliğe bir eksiklik daha eklemek gerekiyor. O da gemi inşa planları. Bu noktada da deniz tarihçisini epey sıkıntılar beklemektedir. Tanzimat öncesi genellikle yelkenli gemiler dönemidir. Bu nedenle her araştırmacı bir yelkenli gemi planı bulmayı diler, ancak bu nafi bir istektir. Böyle bir plana ulaşmak Türk arşivlerinde oldukça zor bir durumdur. Tanzimat sonrası ise buharlı gemiler dönemidir. Bu dönemde gemi planları yavaş yavaş kendini gösterir. Ancak bulunan buharlı gemi planları yine Avrupa tersanelerinde Osmanlı gemileri için yapılanlara aittir. Osmanlı tersanelerinde inşa edilen buharlı gemilere tesadüf etmek ise en azından Kırım Savaşı'na kadar imkansızdır. Gerçi Sultan Abdülaziz ve II. Abdülhamid dönemleri için de durum bundan pek farksız değildir.

Deniz Tarihi Arşivi'nde nasıl çalışma yapılacağı ile ilgili yukarıda kısmî olarak malumat verilmişti. Konuyu biraz daha açmak gerekirse, Deniz Tarihi

⁵ Maliyeden Müdevver defterlerin Tersane ile doğrudan ilgili olanlardan birkaçı için bkz. BOA, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 8894, 10127, 10131; bunların yanında yine tersane ve donanma ile ilgili bazı sayfalarında kayıtlar olan defterler için bkz. *MAD*, nr. 10506, s. 12-14, 45; *MAD*, nr. 10716, s. 25-28.

⁶ BOA, *Başmuhasebe (D.BŞM.d.)*, nr. 9473, s. 3-15; *D.BŞM.d.*, nr. 9690, s. 11; BOA, *Başmuhasebe-Tersane defterleri (D.BŞM.TRE.d.)*, nr. 15555, s.710; *D.BŞM.TRE.d.*, nr. 15548, s. 8; *D.BŞM.TRE.d.*, nr. 15588, s. 3; *D.BŞM.TRE.d.*, nr. 15671, s. 2-5; *MAD*, nr. 8887, s. 184, 230, 234, 240, 241, 1415, 1488, 1498; *MAD*, nr. 8893, s. 53, 700; burada kaynak olarak belirttiğimiz Maliyeden Müdevver defterler (MAD) Tanzimat sonrasında devam etse de gemi inşası ile ilgili 1839 öncesi kayıtlar gibi detaylı bilgilere ulaşmak imkansızdır. Bunun yanında Başmuhasebe (D.BŞM.d) ve Başmuhasebe-Tersane defterleri (D.BŞM.TRE.d.) adlı defterlerin ise Tanzimat sonrasında hiçbir şekilde aynı isimle devamı yoktur. Buna dair bir fon bile bulunmamaktadır. Düşüncemize göre Başmuhasebe defterlerinin devamı Maliye Nezaretine bağlı bazı defter grupları içinde yer almaktadır. Ancak bu defterler henüz araştırmacıya açılmamıştır.

Arşivi'nde katalog özetleri üzerinden belgenin dijitalinin istenmesinin sıkıntılı bir durum olduğunu başlangıçta hemen belirtmekte yarar vardır. Çünkü özete göre gelen belgeler (daha doğrusu defter sayfaları) genelde doğru olsa bile karşınıza çıkan durum çoğu zaman sizi hayal kırıklığına uğratmaktadır. Aslında mevcut özetler fena değil, hatta çok iyidir. Ancak yapılan özete bakarak karşınıza detaylı bilgilerin çıkacağını zannediyorsunuz ve sonunda hayal kırıklığına uğruyorsunuz. Burada problem şudur: Katalogların özetlerine göre belgenin dijitalini isteme zorunluluğunda olmak. Çözümü ise gayet basittir: Araştırmacı, özetlerden istediği belgenin orijinalini tıpkı Osmanlı Arşivi'nde olduğu gibi görebilmelidir. Buna göre araştırmacı önüne gelecek belge ya da defteri inceler ve bunun sonucunda isterse belgenin dijitalini alır ya da almaz. Bu olumsuzluğun Deniz Tarihi Arşivi'nde ileride giderileceği noktasında çalışmalar olduğuna dair izlenimlerimizin bulunduğunu da hemen belirtmeliyiz⁷.

Deniz Tarihi Arşivi'nde bulunan kayıtlar genellikle defter şeklindedir. Bu arşivde kayıtlar 18. yüzyılın sonlarından itibaren başlar ve devletin sonuna kadar devam eder. Bütün belge/defter fonları doğrudan denizcilikle ilgilidir. Bu fonlardan sadece muhasebe kayıtları adından da anlaşılacağı üzere mâli konulara aittir⁸. Diğer fonlar ise (Şurâ-yı Bahri, Mektubi v.s.) genellikle kronolojik olarak rık'â yazıyla kaleme alınmış olup denizcilik konularına tahsis edilmiştir⁹. Araştırmacılar açısından defterlerin böylesine kronolojik olması çok faydalıdır. Çünkü herhangi bir konunun izini düzenli bir şekilde sürmek kolaylaşmaktadır. Ancak bunun sadece katalog özetlerinden olduğunu tekrarlamak zorundayız¹⁰. Çünkü araştırmacıya belgelerin orijinaleri verilmemektedir. Bu ise ne kadar

⁷ Deniz Tarihi Arşivi'nde birkaç yıldır mevcut fonlardaki defterlerin dijitalleştirme çalışmaları sürmektedir. Bu çalışmanın yılları alacağı düşünülmektedir. En azından dijitalleşme bittiğinde araştırmacı bütün defterleri düzenli bir şekilde ve baştan aşağıya inceleyebilecektir.

⁸ Deniz Tarihi Arşivi (DTA), Muhasebe (MUH), nr. 9266; DTA, MUH, nr. 250-106; DTA, MUH, nr. 161-3.

⁹ DTA, Şura-yı Bahri (Ş.BH), nr. 1-72B, DTA, Ş.BH, nr. 5-14A; DTA, Mektubi (MKT), nr. 17-187, DTA, MKT, nr. 18-39.

¹⁰ Deniz Tarihi Arşivi'nin katalogları 1980'li yıllara aittir. Bu kataloglardan bazıları için şu şekildedir: *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Muhasebe Bölümü*, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 1989; *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Şura-i Bahri Bölümü*, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 1980; *Komodorluk, Fabrikalar, Divan-ı Harp, Sandıklar ve Müteferrik Bölümler Katalogu*, Dz.K.K.Basımevi, Ankara 1985; *Islahat, Umumi Evrak ve Evrak, Mektepler, Muhakemat ve Hukuk Müşavirliği Bölümleri Katalogu*, Dz.K.K. Basımevi, Ankara 1985; *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Mektubi Bölümü*, I-II-III, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, bas.y.y., t.y.

sağlıklı bir tarihçiliktir, tartışmaya oldukça açıktır.

Arşivlerdeki durumlar tek başına deniz tarihçisi için bir zorluk çıkarmamaktadır. Osmanlı deniz tarihi ile uğraşan bir tarihçinin karşılaşacağı önemli bir problem de konuya ait terminolojidir. Bugün bile denizciliğin kendine has bir ıstılah/kavram haritası olduğu düşünülürse, geriye doğru gidildiğinde deniz tarihinin hususi terimlerini anlamak kolay olmayacaktır. Daha çok teknik terim ve kavramlarla karşılaşmaktadır. Haliyle bu durum deniz tarihi çalışmalarına yeni başlayacak/başlayan araştırmacılarda önce çekingenliğe sonra da uzaklaşmaya yol açmaktadır. Deniz tarihinin özellikle gemilerle alakalı yönü tam olarak teknolojinin dili ile karşılaşmak demektir. Bu yüzden de gemi ve gemicilik hakkında en azından ilgi ya da başlangıç seviyesinde olan bir araştırmacı ilmî çalışmalarında daha fazla ileri gitme cesaretini gösterememektedir. Kanaatimizce Türkiye’de deniz tarihi çalışmalarına ilginin az olmasının en önemli sebebi bu olsa gerektir. Teknik konular araştırmacılara bunlardan dolayı sıkıcı gelmektedir. Deniz ve denizcilik ile daha temelden (okul ve gemilerde personel) ilgilenmeyen akademisyenlerin konu ile ilgili olarak yazdıkları, her zaman bir miktar sathi ve noksan kalacaktır. Yüzlerce, binlerce teknik terimin çözülmesinde rol oynayacak, bunu kolaylaştıracak yegâne eserler ise şüphesiz sözlüklerdir. Bu noktada ise Osmanlı dönemine ait tafsilatlı denizcilik terimleri sözlüğünün -bir tane dışında- pek yeterli seviyede olmadığını söylemek gerekir¹¹. Türkiye’de deniz tarihi ile iştigal edenlerin önemli bir kısmının denizcilik bilimi ve gemi, gemiciliğe dair mektepli ya da alaylı olmadığı da dikkate alındığında - buna makaleyi yazan yazar da dâhildir - yüksek lisans ve doktora sırasında denizciliğe ilgi duyduğu anlaşılmaktadır. Bunun tersi de düşünülebilir. Deniz kuvvetlerinde görev yapan uzmanlar ve küçüklüğünden beri denizcilikle ilgili olan kişiler de Osmanlı dönemi denizciliğine pek eğilmemektedir. Bunda muhtemelen eski yazının zorluğu algısı ve bununla yüzleşme düşüncesi yatmaktadır. Deniz tarihçisi ile deniz ve denizcilikle uğraşan insanların bir araya gelmesi meselesi ehemmiyet kazanmaktadır. Böyle bir yakınlaşma ve yavaşma herhalde daha kaliteli deniz tarihi çalışmalarını ortaya çıkaracaktır.

Türk denizcilik tarihi çalışmalarında ortaya çıkan bir takım zorluklar yeni çalışmalarla asgari düzeye indirilebilir. Ancak henüz yakınçağ Türk denizcilik tarihi çalışmalarının yeterli bir seviyeye geldiğini söylemek mümkün

¹¹ Süleyman Nutki tarafından yazılmış *Kamus-ı Bahri* yukarıda söz ettiğimiz istisnadır. Yalnız eser daha çok buharlı gemiciliğe dair olup yelken dönemine ait terimlere çoğunlukla değinmemiştir. Süleyman Nutki, *Kamus-ı Bahri*, Matbaa-i Bahri, 1917.

görünmemektedir. Çünkü ortaya çıkan akademik eserler henüz sayıca azdır.

Çalışma Alanları /Konuları

Türk denizcilik tarihi çalışmalarının nicelik ve nitelik yönünden artışı ile birlikte bu alandaki zorlukların aşılabacağı ön görülebilir. Bunun için de herhalde çalışma alanlarının sınırlarını iyi belirlemek, hangi alanda ne tür çalışmaların yapıldığı ve ne tür konuların eksik kaldığını tespit etmek oldukça yararlı olacaktır. Böylece hangi konuların verimli çalışma alanları olduğunu anlamak mümkün hale gelecektir.

Yakınçağ denizcilik tarihi, başta da belirtildiği üzere dönemin kendisinin yoğun diplomasi, askeri, ekonomi, sanayi ve bilim alanındaki gelişmeler trafiği ile oldukça karışık ve girift konulara sahiptir. Bu konuları çeşitli başlıklar halinde ele alıp ne kadar bunların üzerinde durulmuş, hangi konular az incelenmiş ve ne tür başlıklar çalışmayı beklemektedir, gibi bir yaklaşım ve yöntem ile konuları ele almakta fayda vardır.

Yakınçağ Türk denizcilik tarihi çalışmalarının başında idarî-kurumsal konular gelmektedir. Başta şunu net olarak ifade etmek gerekir ki, denizcilik tarihi alanında en kapsamlı çalışmalar idarî konularıdır. Genelde bu dönem III. Selim ile başlatılabilir. III. Selim'in, Küçük Hüseyin Paşa vasıtasıyla idarî alanda yaptığı reformlar, 1804'te Umur-ı Bahriye Nezareti'nin kuruluşu ve Bahriye Kanunnamesinin yayınlanması ile başlayan süreçtir¹². Sonraki padişah II. Mahmut döneminde bu alanda farklı bir iyileştirme olmadan Tanzimat dönemine kadar varılır. Abdülmecid döneminde 1840'ta Bahriye Meclisi devreye girer ve bu meclis bahriye reformlarının ana merkezi olur¹³. Yine bu dönemde İnşâiye Meclisi de her tür gemi inşa faaliyetleri ile ilgili önemli bir danışma meclisidir. Sultan Abdülaziz dönemine bu iki meclis ile girilir, bu padişah döneminde daha kapsamlı idarî değişikliğe gidilir. Geleneksel Kaptanpaşalık müessesesi kaldırılır ve yerine modern bir bakanlık tarzı ile Bahriye Nezareti kurulur¹⁴. Bahriye Nezareti ileride alt daire ve komisyonlarla varlığını II. Abdülhamit ve sonrasında da devam ettirir. Kısaca özet geçtiğimiz idarî-kurumsal denizcilik

¹² Ali İhsan Gencer, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara 2001, s. 66-73.

¹³ Gencer, *a.g.e.*, s. 135-209.

¹⁴ Gencer, *a.g.e.*, s. 316-328; Tuncay Zorlu, "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği", Türk Denizcilik Tarihi, editör: Zeki Arıkan - Lütfi Sancar, Deniz Basımevi, İstanbul 2009, II, 147-157; BOA, İ.DH, nr. 39004, 11 Za 1283 / 17 Mart 1867.

tarihi konusunda Ali İhsan Gencer'in *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)* adlı eseri yukarıda özetlediğimiz dönemleri 1867'ye kadar getirir. Gencer'in bu kitabı, konu açısından öncü bir çalışmadır. Bu eserin devamı niteliğinde olan ve II. Abdülhamit devri hakkında Şakir Batmaz'ın *II. Abdülhamit Devri Donanması* adlı çalışmasının da yine önemli bir kısmı Bahriye Nezaretinin daire ve komisyonlarına ayrılmıştır. Yazar daire ve komisyonların hepsine eserinde yer vermiştir¹⁵. Yine bu eserin devamı sayılabilecek bir başka çalışma Levent Düzcü'nün *Osmanlı Deniz Kuvvetleri* isimli tezidir. Tez özellikle II. Meşrutiyet döneminde Bahriye Nezareti'nde İngiliz uzmanların etkisiyle meydana gelen değişimi izaha çalışır¹⁶.

Bahriyenin idarî kısmı hakkında yazılan bu eserler dışında başka detaylı çalışmalara pek rastlanmaz. Ancak bu çalışmalara bakarak idare tarihi çalışmalarının bittiği anlaşılmamalıdır. Her üç araştırmacının eserlerinde detaya inilmediğini söyleyebiliriz. Konuya misal getirebiliriz: Bahriye Meclisi'nin Osmanlı denizciliğindeki reformcu yaklaşımı, bu mecliste gemi inşa, gemi siparişleri, dünya donanmaları ile rekabet konuları, personel yetiştirilmesi, Osmanlı sularındaki denizcilik konularında meclisin görüşleri hep eksik bırakılmış mevzulardır¹⁷. Bahriye Meclisinin devamı sayılabilecek olan Şurâ-yı Bahrî ise yine incelemeyi bekleyen konular arasındadır. Osmanlı denizciliğinin amiraller kurulu sayılabilecek bu mühim yapı Osmanlı'nın son elli yılına damgasını vurmuştur. Bu kurulun hem Osmanlı arşivinde hem de Deniz Tarihi Arşivi'nde binlerce kayıt bulunmaktadır¹⁸.

Biraz daha detaylandırılm. “Bahriye Nezareti'nin daire ve komisyonları,

¹⁵ Şakir Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002, s. 51-77.

¹⁶ Levent Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004.

¹⁷ Örneğin Bahriye Meclisi 1850 yılı kasım ayında Üsküdar'daki ateş kayıklarının mevzu yapmıştır. Ateş kayıklarından birisi Eminönü'nden Üsküdar'a geçerken Karadeniz'e giden bir ticaret gemisine çarpmış ve onu batırmıştı. Meclis bu konuda uzunca bir rapor kaleme almış ve sorunun kaynağını irdelemişti. BOA, İ.MVL, nr. 6393, 14 Muharrem 1267 / 19 Kasım 1850, lef 2; İ.DH, nr. 13917, 21 R 1267 / 23 Şubat 1851, lef 4; İ.DH, nr. 14240, 27 B 1267 / 28 Mayıs 1851, lef 1.

¹⁸ Osmanlı Arşivi'ndeki Şura-yı Devlet fonunda bu konuda da çok fazla malumat bulunmaktadır. Bazıları için bkz. BOA, Şura-yı Devlet (ŞD), nr. 4-7, 22 Ra 1296 / 16 Mart 1879; ŞD, nr. 15-18, 19 C 1327; Deniz Tarihi Arşivi'nde ise Şurâ-yı Bahrî adıyla bir katalog bulunmaktadır. Bu katalog yüzlerce defterden oluşmaktadır. Bkz. *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Şura-i Bahrî Bölümü Katalogu*, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 1980.

nezaretin alt birimleri olarak nasıl işledi, ne gibi sorunlar yaşandı, hangi sorunlara ne gibi çözümler buluyorlardı, Avrupa'dan hangi yöntemlerle uyarlandı?" soruları genelde cevapsız kalmaktadır. Bugün sadece bu kurumların tanımları hakkında biraz bilgi sahibiyiz.

Bir başka konu deniz teknoloji tarihidir. Denizciliğin teknoloji tarihi yakınçağ tarihi alanında az çalışılan konular arasındadır. Çağın kendisi Batı Avrupa ve Amerika'da buharlı gemiciliğin başlangıç ve gelişme dönemidir. Osmanlılar da hem gemiler ve hem de tersane alanında klasik yelkenlilerden vazgeçmeye başlamış ve kendini yenileme ihtiyacı duymuştur. Bu minvalde yapılan akademik çalışmalar başlangıç seviyesinde olmakla birlikte ümit vermektedir. Kronolojik olarak gidildiğinde öncelikle Tuncay Zorlu'nun *Innovation and Empire in Turkey* adlı eserinden söz edilmesi gerekir. III. Selim dönemi denizciliğini inceleyen eser neredeyse tamamıyla teknoloji temalıdır. Yelkenli gemiler hakkında şu an için en detaylı çalışmadır. Yazar gemi inşa teknolojisi, gemi malzemeleri, denize indirme teknikleri, yelkenli gemi türleri üzerinde uzun uzadıya durmaktadır¹⁹. Bir başka çalışma Levent Düzcü'nün *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)* adlı eseridir. Sultan II. Mahmut ve Abdülmecit dönemini kapsayan eser, ağırlıklı olarak gemi teknolojisine ayrılmıştır. Yazar gemi temalı çalışmasında yelkenli ve buharlı gemilerin teknik özelliklerini detaylıca incelemeye çalışmıştır. Hem yelken hem de buharlı gemi türü benzer başlıklarla ayrı ayrı ele alınmış, böylece yazar teorik bir yaklaşımla iki gemi türünü teknik olarak karşılaştırmaya çalışmıştır. Yazar eserinde yelkenliden buharlıya geçişi Osmanlı'nın sanayileşme çabası olarak ele almaktadır. Ancak yazar tersane konusuna hemen hiç değinmemiş, yelkenliden buharlıya geçişin bu boyutunu eserine konu yapmamıştır. Bir başka önemli çalışma Nurcan Bal tarafından yapılmıştır. Bal'ın *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi* adlı eseri Osmanlı'nın ilk buharlı gemi çalışmalarını değerlendirmeye tâbi tutmuştur. Bal, hem gemilerle ilgili genel bilgiler ve bunlara dair teknik özellikleri vermiş hem de bunların satın alınma ve inşası üzerinde durmuştur²⁰. Yazar burada Düzcü'den farklı olarak yer yer tersanedeki buharlı imalathaneler üzerine de eğilmiştir. 19. yüzyılın sonuna doğru bu kez karşımıza bir başka eser çıkar. Bu, Şakir Batmaz'ın yukarıda bahsi

¹⁹ Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, Tauris Academic Studies, London & New York 2008.

²⁰ Nurcan Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşâ Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

edilen çalışmasıdır. Bu çalışmada genellikle gemilerin teknik özellikleri üzerinde durulmuştur. Batmaz eserinde zırhlı, torpidobot türündeki zırhlı gemileri ayrı ayrı ele almıştır. Bunun dışında Batmaz'ın üzerinde durduğu başka bir teknoloji başlığı ise Tersanedir. Tersane içinde yer alan fabrikalar hakkında da önemli bilgiler yer alır²¹.

Deniz teknoloji tarihi üzerinde yukarıda sözü edilen yazarların boş bıraktığı ya da mecburen üzerinden sathi olarak geçtikleri çok önemli konu başlıkları olduğunu belirtmeliyiz. Bunların başında tersaneler gelir. Tersaneler ve özellikle de Tersane-i Âmire yelkenli gemilerin son döneminde nasıldı? Buharlı gemiler döneminde endüstriyel olarak nasıl bir dönüşüm geçirdi? Tersanelerde kullanılan teknolojinin özelliği neydi ve bu teknolojiyi kullananlar kimlerdi? Bu soruların cevabı şimdilik cevapsız duruyor ve “Buharlı Çağda Tersaneler” başlıklı çalışmalar yeni araştırmacılarını bekliyor diyebiliriz. Burada cevapsız birçok soru öylece olduğu yerde beklemektedir. Bunların hepsine tek tek cevaplar verilmeli ve buyurun şöyle oturamaz mısınız, denilmelidir. Bu sorulardan bazıları şunlar olabilir: Abdülaziz'in donanması dünyanın üçüncü büyük donanması mıdır? Abdülaziz'in elde ettiği büyük donanmadaki zırhlı gemiler İngiltere'den ne gibi eksikliklerle getirildi?²² Bu gemiler İngiltere'den sorunlu olarak mı alındı? II. Abdülhamit'e selefi Abdülaziz'den kalan zırhlılarda ne gibi teknik arızalar vardı? Sultan II. Abdülhamit, Haliç'teki donanmayı çürüttü mü, yoksa bu donanma hangi teknik-ekonomik-personel yetersizliğinden çürüdü?

Bir başka teknoloji tarihi konusu ise buhar çağında yelkenli gemilerdir. Yelkenli gemiler buharlı gemilerin ortaya çıkması ile önemi azalsa da varlıklarını korumuştur. Ancak 19. yüzyıl boyunca ve 20. yüzyıl başlarına kadar yelkenli gemilerin varlıklarını devam ettirdikleri arşiv kayıtlarından ve dönemin resimlerinden anlaşılmaktadır. Buna rağmen bu iki yüzyıl dönemine ait özel bir yelkenli gemi çalışmasının olmadığını belirtmek gerekmektedir. Osmanlı'nın son yelkenli gemilerine ne oldu? Bu gemiler, 18. yüzyıldan itibaren en önemli savaş gücü iken 1860'ın başından beri sessiz sedasız nasıl gündemden düştü?

²¹ Bu üç çalışma dışında yeni yapılmakta olan bir doktora tezinden de söz etmekte yarar var. Evren Mercan tarafından II. Abdülhamid dönemi denizcilik teknolojisi üzerine birkaç yıldır süren bir çalışma bu makale yazıldığı sırada hâlâ devam etmektedir. Mercan'ın zırhlı gemiler ile alakalı önemli tespitlere ulaşabileceği düşünülebilir. Belki okuyucu onda özellikle “Haliç'te çürüyen donanma” hakkında doyurucu bilgiler bulacaktır.

²² Abdülaziz dönemi hakkında yeni bir akademik çalışmanın da yapıldığını haber vermeliyiz. Dilara Dal tarafından yapılan çalışmanın bitmesi halinde bu dönemin zırhlı gemileri hakkında sorduğumuz sorulara cevaplar bulabilir ve yeni sorular sorabiliriz.

Teknolojiyi besleyen en önemli vasıta şüphesiz ekonomidir. Ekonomiyi canlı tutan ve dolayısıyla gemi teknolojisine yatırım yaptıran önemli bir alan deniz ticaretidir. Avrupa’da coğrafi keşifleri yapan denizcilerdi ve bu denizciler, ülkelerini önemli ölçüde zenginleştirmişlerdir. Avrupalı denizciler hem iç denizler hem de okyanuslarda yaptıkları ticaretle ülkelere dış ticarete önemli bir ivme kazandırmışlar, yaptıkları seyrüseferler ve elde ettikleri kârlarla gemi teknolojilerinde ilerlemeye önemli ölçüde katkıda bulunmuşlardır. 19. yüzyılın başında buharlı gemiciliğin ortaya çıkışı ile birlikte Avrupa ve Amerika arasında önceden var olan deniz ticaret ağında buharlı gemi filoları yer almaktadır. Artık rüzgâra bağımlı kalmayan ticaret gemileri vardır. Buharlı gemicilik ticarete yeni bir çehre kazandırmıştır. Önceleri kış mevsiminde duraklayan ve yavaşlayan ticaret için artık buharlı gemiler sayesinde bütün aylar birdir.

Osmanlı deniz ticareti de yukarıdaki tablodan pek farklı sayılmaz. 1840’lara kadar yelkenli gemilerle yürütülen deniz ticareti bu tarihin başından itibaren buharlı gemilerle tanışır. Bundan sonra da birçok deniz ticaret kumpanya ve şirketleri art arda kurulur. 1840’larda Hazine-i Hassa²³, 1851’den itibaren Şirket-i Hayriye²⁴, 1860’larda Fevâid-i Osmaniye²⁵, 1870’lerde İdâre-i Aziziye²⁶ ve ardından İdâre-i Mahsusa²⁷, 1909’dan itibaren Seyrüsefâin İdâresi²⁸ ve Haliç

²³ Hazine-i Hassa Kumpanyası vapurları hakkında Osmanlı arşivinde müstakil bir defter bulunmaktadır. Bu defter aslında hicri 1269 yılına aittir. Defter Hazine-i Hassa Kumpanyası’na ait vapurların tekne ve makine inşa ve imalatı, vapurların aylık tahsilatları ve yaptıkları seyrüseferler hakkında ilmuhaberlerini kapsamaktadır. BOA, *Hazine-i Hassa defterleri (HH.d.)*, nr. 800, 29 M 1278 / 6 Ağustos 186; Hazine-i Hassa’ya ait vapur işletmeleri hakkında Osmanlı Arşivi’nde yer alan Hazine-i Hassa defterleri katalogu zengin bilgiler ihtiva etmektedir. Detaylı bilgiler için bkz. *HH.d.*, nr. 10388, 11922, 14574, 15829, 17197, 21171, 21359, 21360, 23067, 23802, 23804, 25062. Bu konuda tafsilat için bk. Arzu Terzi, “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”, *Tarih Boyunca Dünyada ve Türkler’de Denizcilik Semineri, 17-18 Mayıs 2004, Bildiriler*, İstanbul 2005, s. 147-154.

²⁴ Şirket-i Hayriye’nin kuruluşu ve işleyişi ile ilgili Osmanlı Arşivi’nde çok sayıda kayıt bulunmaktadır. Bu kayıtlardan birkaç örnek için bkz. BOA, İ.DH, nr. 13616, 22 Ra 1267 / 25 Ocak 1851; İ.DH, nr. 60142, 26 L 1293 / 14 Kasım 1876.

²⁵ BOA, İ.DH, nr. 43060, 12 C 1287 / 9 Eylül 1870, lef 3; İrade-Hâriciye (İ.HR), nr. 12121, 13 C 1281 / 13 Kasım 1864. Ayrıca bk. Terzi, a.g.m., s. 147-154.

²⁶ Osmanlı ülkesindeki bütün iskelelere uğramak ve devletin bütün postalarının deniz üzerinde emniyetini sağlamak amacıyla kurulmuş bir denizcilik şirkettir. BOA, İ.DH, nr. 42772, 10 Ra 1287 / 10 Haziran 1870, lef 4.

²⁷ Boğaziçi dışında Marmara, Ege, Akdeniz ve Kızıldeniz limanları arasında vapur işletme imtiyazına sahip bir şirketti. BOA, Meclis-i Vükelâ (MV), nr. 9-85, 27 B 1303 / 1 Mayıs 1886; İdare-i Mahsusa biletlerinden aynı zamanda Darülaceze için de pay ayrılırdı. MV, nr. 101-27, 25 B 1318 / 18 Kasım 1900.

²⁸ BOA, MV, nr. 227-19, 23 Ra 1330 / 12 Mart 1912.

Dersaadet Vapurları İdâresi²⁹ Osmanlıların kamu eliyle kurdukları şirketlerdir. Osmanlı yakınçağ denizcilik tarihinin en bâkir, işlenmemiş, üzerinde pek fazla çalışma yapılmamış alanı deniz ticaretidir. Sözüünü ettiğimiz devlet şirketlerine dair akademik / ilmî eserler hakikaten az seviyededir³⁰. Bu durum sadece denizcilik tarihinin değil, bu yüzyılın iktisadî ve siyasî tarihinin, buna bağlı olarak uluslararası ilişkilerin daha kapsamlı bir şekilde anlaşılmasına mâni olmaktadır.

Osmanlı devletine organik bağ ile bağlı bu şirketlerin dışında yabancı denizcilik şirketlerinin de ayrıca üzerinde durulmayı hak ettiğini belirtmeliyiz. Özellikle Baltalimanı Ticaret Sözleşmesi ve Tanzimat sonrasında Osmanlı sularında çoğalan bu şirketlerin sayısı öylesine çoktur ki, Abdülaziz ve sonrasında II. Abdülhamit döneminde bunlar, Osmanlı denizlerinde Türk şirketlerinden daha fazla faaliyet içindedir. Bunların Osmanlı ile yaptığı ticaretin boyutu ve hacmi ise ayrıca ele alınmayı beklemektedir³¹.

Osmanlı denizcilik tarihinin bir başka eksik alanı eğitimdir. Eğitim denince akla doğrudan Bahriye Mektebi gelmektedir. Ancak ondan önce Tersane Mühendishanesi dikkate değerdir. III. Selim döneminden beri varlığını koruyan bu mühendishanede yapılan eğitim nasıldır? Avrupa tarzı eğitimin buradaki etkisi hangi düzeydedir? Mühendishaneden Bahriye Mektebi'ne geçiş nasıl olmuştur? Bahriye Mektebi'nde dersler, verilen eğitimin kalitesi hangi boyuttadır? Hocalar ve öğrenciler kimlerdir? Mektepte sosyal yaşam nasıldır? Bahriye Mektebi'nin

²⁹ BOA, MV, nr. 125-39, 17 S 1327 / 10 Mart 1909; MV, nr. 131-41, 23 Ş 1327 / 9 Eylül 1909; MV, nr. 236-100, 4 Za 1332 / 24 Eylül 1914, Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer: Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.

³⁰ Osmanlı denizcilik şirketleri hakkında yapılmış iki akademik çalışma bulunmaktadır. Bunlardan birincisi Murat Koraltürk'e aittir (*İstanbul Şehir Ulaşımında Şirket-i Hayriye (1850-1945)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992). İkincisi, Levent Kaya Ocakaçan'a aittir (*Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009). Diğer çalışmalar ise şunlardır: İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayınları, Ankara 2007; Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağım Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995; Gülden Sarıyıldız, "Mısır'da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2003, s. 17-36.

³¹ Abdülaziz dönemi yabancı vapur şirketleri için özellikle Başbakanlık Osmanlı Arşivi katalogları içinde yer alan hariciye fonları önemli sayıda kayıtlarla doludur. BOA, Hariciye-Londra Sefareti (HR.SFR.3), nr. 209-32, 27.4.1874; HR.SFR.3, nr. 319-67, 19.3.1886; Hariciye-Tercüme Odası (HR.TO), nr. 460-37, 1.3.1876; Osmanlı denizlerinde faaliyet gösteren en önemli yabancı vapur şirketi Avusturyalı Lloyd'dur. Bu kumpanya hakkında Osmanlı kayıtlarında çok sayıda bilgi bulmak mümkündür. Bunlardan birkaçı için bkz. İ.DH, nr. 62639, 17 C 1295 / 18 Haziran 1878; İ.DH, nr. 82280, 6 Z 1304 / 26 Ağustos 1887.

Osmanlı denizciliğine katkısı hangi boyuttadır? Bu soruları daha da çoğaltabiliriz. Ancak bundan ziyade bu genel sorulara verilecek cevaplar hâlâ muhatabı olan akademisyenleri ve bilime konu olan çalışmaları beklemektedir. Burada denizcilik eğitiminin sadece Bahriye Mektebi üzerinden gittiği düşünülmemelidir. Bu mektepten başka daha küçük ve mesleki beceriyi artırmayı hedefleyen mekteplerin de varlığı bilinmekle beraber, bunlarda ön sıralara konulmayı hak etmektedir. Örneğin Bahriye Mekteb-i Rüşdiyyesi, Tüccar Kapudanlar Mektebi³², Çarkçılar Mekteb-i Bahriyesi³³ vs.

Eğitimi yine yakından ilgilendiren bir başka konu da personelin durumudur. Osmanlılarda bahriye personeli denilince gemilerde ve tersanelerde çalışan her türlü askerî ve sivil çalışanlar gelmektedir. Bunlardan gemilerde görevli olan askerî personelin buraya gelene kadar aldığı eğitim, gemilerde yapılan talimlerin detayları önemlidir. Ayrıca donanma ve tersanede sivil personelin durumu da henüz yakından incelenmemiştir. Bu nedenle personelin gözünden bir deniz tarihi yazımı muhakkak ki daha gerçekçi bir yaklaşım olacaktır. Gemilerdeki yerli personelin dışında 1830'lardan itibaren yabancı uzman ve teknisyenler de Osmanlı donanma, tersane ve ticarî denizciliği içinde yer almaktadır. Bunlar 1914'e kadar daha çok İngilizlerdir. Bu uzmanlarla Türk denizciler arasındaki ilişkiler daha yakından tetkiki gerektirmektedir. Burada yabancı uzmanların Türklere karşı tavırları, onlara bilgileri aktarma düzeyleri hakkında detaylı bilgiler hemen hiç yok gibidir.

Deniz tarihi çalışma alanlarından biri de donanmanın savaşlardaki vaziyetidir. Yakınçağda Osmanlı donanmasının bir önceki asırlara göre pek varlık gösteremediği belki iddia edilebilir. Ancak bu çağın teknoloji açısından öncekilerden en önemli farkı buharlı-zırhlı gemilerin varlığıdır. Ayrıca Osmanlı devletinin dünya devletler muvazenesindeki aktör olma konumu da ciddi anlamda zedelenmiş ve emperyal devletlerin iştahını kabartmıştır. Osmanlı yöneticileri, devleti denge siyaseti ile ayakta tutmanın yollarını aramaktaydı. Bundan dolayı Osmanlı donanması bu sırada uluslararası siyaseti etkilemekten çok kıyıları ve boğazları koruma rolüne soyunmuştur. Bununla birlikte Osmanlı donanmasının yakınçağ savaşlarındaki deniz harplerinde ne gibi rolü olduğu derinlemesine üzerinde durulmamıştır. Bu alanda yalnızca Ali Fuat Öreñç'in bu boşluğu iki

³² BOA, Yıldız-Münevvi (Y.MTV), nr. 273-13, 4 S 1323 / 10 Nisan 1905; Y.MTV, nr. 277-88, 22 C 1323 / 24 Ağustos 1905.

³³ BOA, İrade-Dosya Usulü (İ.DUİT), nr. 183-50, 24 Ra 1336 / 7 Ocak 1918; İ.DUİT, nr. 182-78, 23 B 1335 / 15 Mayıs 1917.

önemli çalışması ile doldurmaya çalıştığını ifade edebiliriz. Yazar Navarin'de ve Kırım Savaşı'nda Osmanlı donanmasının durumunu yakından incelemiştir³⁴. Ayrıca Metin Hülagü'nün 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nde Türk donanmasını çok detaylıca ele aldığını görüyoruz³⁵. Bunun dışında Osmanlı donanmasının harp hali pek incelenmemiştir. Örneğin Balkan savaşlarında donanma niçin dikkate değer bir mücadele göstermemiştir? Hamidiye kruvazörünün bu savaşta rolü tam olarak tahkik edilmemiştir. Bu savaşların hemen ardından Birinci Dünya Savaşı'nda Karadeniz ve Çanakkale'de donanmanın fonksiyonu tam olarak nedir? Yavuz ve Midilli dışında gemiler savaşta ne kadar faaldi? Donanma bu savaşta sadece orduya lojistik amaçla mı kullanılmıştır? Bu soruları uzatmak mümkündür. Ancak cevaplar ise beklemektedir. Savaştan hemen sonraki Mütareke Dönemi ve Milli Mücadele'de donanmanın varlığı da yeterince ve etraflı olarak anlaşılabilmiş değildir. Burada da şu sorular sorulmalıdır. Donanmaya ait gemiler Haliç'te beklemekte midir? İtilaf devletlerinin 1918-1923 arasında Osmanlı donanmasına getirdiği kısıtlamalar nelerdir? İşgal yıllarının donanmaya faturası ne olmuştur? Ticarî gemiler bu yıllar boyunca ne kadar faaldir? Osmanlı'dan kalan gemilerin hangileri Milli Mücadeleye destekte kullanılmıştır?

Savaş gemilerinin Osmanlı denizciliğinin önemli bir parçası, devletin politikasına tesir eden önemli bir vasıta olduğu su götürmez bir gerçektir. Bununla birlikte sivil denizcilğe ait gemiler de önemlidir. Yukarıda deniz ticareti kısmında belki kısmen üzerinde durmaya çalışıldı. Sivil denizcilğe ait gemilerin (buharlı ve yelkenli) bazı teknik özellikleri dışında önemli hizmetleri ve faaliyetleri de vardır. Bu elbette savaş gemileri için de söz konusudur. Her iki gemi türü için şöyle bir iddia ve tez ileri sürebiliriz. Henüz Osmanlı deniz tarihinde “gemilerin hayat hikâyeleri” ya da “gemilerin ansiklopedik monografileri” tam olarak çıkarılmış değildir. Bu noktada bazı eserleri istisna tutabiliriz. Mahmudiye kalyonu ile

³⁴ Ali Fuat Öreñç hem Navarin hem de Kırım Savaşı'nın deniz kısmını orijinal arşiv kayıtlarına dayandırarak bu alanda öncü bir çalışma ortaya koymuştur. Bu iki büyük savaşa dair Öreñç'in çalışmaları aynı konuları inceleyecek olanlara başvuru kılavuzu rolü üstlenir. Öreñç'in Navarin Deniz Harbi hakkında çalışması için bkz. Ali Fuat Öreñç, “1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması”, *Tarih Dergisi*, İstanbul 2009, s.37-84; ayn.mlf., “Kırım Deniz Harbi Deniz Savaşları”, *Savaştan Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856)*, İstanbul 2007, s.19-44.

³⁵ Bu çalışmasında Hülagü, donanmaya bağlı zırhlı gemilerin arızadan dolayı Çanakkale Boğazı'ndan çıkamadıklarını kanıtlamış, dolayısıyla donanmanın pek varlık gösteremediğini belirtmiştir. Metin Hülagü, “1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, XIII, s. 830-844.

Yavuz ve Midilli savaş gemileri hakkında literatüre katkı sunacak çalışmalar bulunmaktadır³⁶. Ancak bunların dışında, Osmanlı gemileri hakkında tek tek ve toplu olarak ve sahih bilgilere (arşiv kayıtları) dayalı çalışmalar olduğunu söylemek çok zordur. Muhtemelen bunun için hem savaş gemisi hem de ticarî gemilerin monografik olarak ele alınması gerekmektedir. Aslında bu o kadar kolay bir mevzu değildir. Çünkü bir geminin ortalama hizmette kalma süresi 30 yıl civarındadır. Böylesine uzun yılları göz önüne alarak bir gemiyi tıpkı bir biyografi çalışması gibi ele almak, her faaliyetini kayıt altına almak oldukça meşakkatlidir. Yine de “Osmanlı Gemi Ansiklopedisi” adı ya da benzer bir çerçevede mutlaka gemilerin hayat hikâyeleri çıkarılmalıdır. Böyle bir çalışma şüphesiz başka birçok konunun da aydınlatılmasını sağlayabilir. Bu nasıl yapılabilir? Bu noktada iki yöntem izlenebilir. Birincisi zor olanıdır, ancak mecburidir. Arşivlerde, üzerinde çalışılan geminin tarihi seyrini izlemektir. Gemi hangi yıl ve ay nerededir? Ne gibi faaliyetleri vardır? Bunun zor bir yol olduğundan yukarıda söz edilmişti. İkinci bir yöntem ise gemilerin seyir defteri ya da jurnallerini incelemektir. Böylece gemilerin ana faaliyetleri ve teknik durumları bu defterlerden takip edilebilir. Bu defterler Deniz Tarihi Arşivi’nde bulunmaktadır. Bunların ağırlıklı olarak 1830’lardan sonra başladığını söylemeliyiz. 18. yüzyılın sonu ve hemen 19. yüzyılın başına ait gemi seyir defteri arşiv kayıtlarında bulunmamaktadır³⁷.

Gemilerin hizmette kaldıkları sürece yaptıkları tüm faaliyet hikâyelerinin teknoloji, sosyal ve ekonomik hayat hakkında çok önemli detay bilgilere

³⁶ Mahmudiye kalyonu hakkında yapılmış bir çalışma için bkz. Hacer Bulgurluoğlu, *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*, Deniz Müzesi Komutanlığı Piri Reis Araştırma Merkezi, İstanbul 2009; Yavuz ve Midilli zırhlıları için bkz. *Th.Kraus, Karl Dönitz, Goeben ve Breslau'nun (Yavuz ve Midilli) Deniz Seferleri: Osmanlı İmparatorluğu'nu Yıkılışa Götüren Gemiler*, çev. Mustafa Haydar Cümbüş, Orient Yayınları, Ankara 2013; Özer Öner, *Yavuz ve Midilli: Osmanlı'nın Son Savaşı*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012; Mahmudiye kalyonu hakkında Osmanlı Arşivi’nde çok sayıda kayıt bulmak mümkündür. Bunlardan bazıları için bkz. BOA, Hatt-ı Hümayun (HAT), nr. 28357, 13 Ca 1244 / 21 Kasım 1828; İ.DH, nr. 14373, 9 L 1263 / 20 Eylül 1847; İrade-Meclis-i Mahsus (İ.MMS), nr. 5693, 4 Ca 1284 / 3 Eylül 1867, lef 1, 2; Yavuz ve Midilli hakkında ise bkz. MV, nr. 203-17, 5 Za 1334 / 3 Eylül 1916; Dahiliye İdare-i Umumiye Ekleri (DH.İ.UM.EK), nr. 19-16, 2 Za 1334 / 31 Ağustos 1916; Dahiliye Emniyet-i Umumiye İkinci Şube (DH.EUM.2.Şb), nr. 5-87, 26 Ca 1333 / 11 Nisan 1915.

³⁷ Osmanlı Arşivi kayıtlarında gemi seyir defteri bulmak neredeyse imkânsız yakındır. Osmanlı Arşiv kayıtları gemilerin düzenli seyir defterlerinden ziyade gemiler hakkında düzensiz bilgiler vermektedir. Bunun için de herhangi bir geminin inşa, tamir, bakım ve donatılmasına bağlı olarak seyrüsefere çıkması durumunda Osmanlı arşiv kayıtları içinde yer bulabildiği görülebilir. Bunun yanında Deniz Tarihi Arşivi ise düzenli gemi seyir defterlerine sahiptir. Bu arşivde en eski seyir defteri 2768 numaralı olup 1804 yılına aittir. Diğer bazı seyir defterleri numaraları için bkz. DTA, Gemiler Bölümü, nr. 2774, 2776, 2784, 3037, 4137, 3179, 3053, 3063.

ulaşılmasını sağlayacağı tasavvur edilebilir. Gemilerin böylesine detaylı öykülendirilmesinin yanında devletin siyasetine nasıl yön verdiği de incelemeyi hak etmektedir. Bu noktada gemilerin (savaş ve ticarî) Osmanlı deniz stratejilerine ne gibi tesirleri olduğuna yakından bakılmalıdır. Henüz yakınçağa ait Osmanlı deniz stratejisi konusu üzerinde yeterince durulmamıştır. Bu konuda özellikle II. Abdülhamit dönemi ve kısmen de yelkenliden buharlıya geçişte devletin deniz politikası üzerinde durulmuştur. Ancak bunlar yeterli ve kapsamlı bir deniz politika tarihini bize sunmaz. Yakınçağa dair müstakil bir “Osmanlı Deniz Stratejisi” henüz yazılabilmiş değildir. Bunun için savaş ve ticarî gemilerin devletin politikasını nasıl belirlediği önce dönemlendirilip sonra da umumî anlamda bir deniz stratejisi, denizcilik politikası eseri ortaya çıkabilir. Bunun için de kritik dönem diyebileceğimiz yelkenliden buharlıya geçiş, zırhlı gemiye geçiş, torpidobot ve kruvazör-drednot savaş gemilerine geçiş gibi konular ele alınmalıdır. Osmanlı devleti bunları elde ederek hangi dış politika amaçlarını gerçekleştirmek istemiştir? Biraz daha açıkça sorulabilir o zaman: Abdülaziz’in zırhlı politikası hangi gerçekçi politikaya dayanıyordu? Abdülaziz’in elde ettiği zırhlı donanmanın yeterince uluslararası caydırıcılığı var mıydı? II. Abdülhamit neden sefeli gibi büyük bir zırhlı donanma kurmaktan vazgeçmiş ve neden torpidobot / ganbot türü daha küçük gemilere yönelmiştir? İttihatçıları drednot savaş gemileri almaya iten sebepler nelerdir? II. Abdülhamit’ten farklı olarak politika değişikliğine mi gitmişlerdir?³⁸

³⁸ II. Abdülhamid dönemi donanmada küçülme politikasına gidildiği torpidobot türü gemilerin alınmasından anlaşılmaktadır. Torpidobot türü gemiler üzerine Dr. Raif İvecan’ın orijinal kaynaklara dayalı bir çalışma yaptığı bilgisini de vermekte yarar vardır.

Sonuç

Osmanlı yakınçağ deniz tarihine çizdiğimiz bu yaklaşımla bakılabilir. Peki, yukarıda resmetmeye çalıştığımız umumî manzara neyi çözecektir? Biraz daha genel ifadelere doğru yol alıp birtakım çıkarımlarda bulunmakta yarar var. Böylece çizdiğimiz manzara resmine biraz geriye çekilerek daha genel bakabiliriz ve yakınçağ Osmanlı denizcilik tarihinin genel manzarasını görebiliriz.

Yakınçağ Osmanlı denizcilik tarihine dair zorluklar ile çalışma konuları ve her bir incelemenin kendi aralarında matris kesişim alanları mevcuttur. Deniz tarihine dair zorlukların tespiti ile yeni araştırma alanlarının belirlenmesi arasında bir bağ kurulmalıdır. Buna en iyi araştırmacı karar verir. Örneğin bir deniz tarihçisi, 19. yüzyılın başlarına ve hatta ortalarına kadar denizciliğin iktisadî yönüyle ilgilenmeye kalkıştığında karşısına arşivlerde muhasebe kayıtları ve defterleri çıkacaktır. Bunların da siyakat yazısı ile kayıtlı olduğunu görüp böylece iktisat ile ilgili konulardan uzaklaşabilecektir. Buradan da başka alanlara doğru kayabilecektir. Bu, istek, tercih ve merak meselesidir.

Çalışma alanlarında disiplinler arası yaklaşım gerekmektedir. Örneğin deniz teknoloji tarihi üzerine kafa yoran biri mutlaka iktisadî duruma da eğilmeli ve teknoloji/iktisat bağlamında konuyu ele almalıdır. Çünkü teknolojiyi besleyen sadece siyasî irade değildir. Devletin ekonomik durumu yeni teknolojinin üretilmesinde belirleyici rol oynamaktadır. Yine deniz teknolojisi ele alındığında, mutlaka bilim bağlamı da hesaba katılmalıdır. Ayrıca bilim yaklaşımı yine ekonomi politikaları ile birlikte düşünülebilir. Devletlerin ve toplumun bilimsel yaklaşımı, teknolojinin üretimini yavaşlatmakta ya da hızlandırmaktadır. İngiltere ve Fransa'nın yakınçağın başlarından Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan gemi teknolojisindeki rekabetinin bilime bakan tarafı incelendiğinde ciddi bir gayretin olduğu görülebilir.

Sonuç olarak şunları söyleyebiliriz. Osmanlı yakınçağ denizcilik tarihine dair yeni teorik yaklaşımlara ihtiyaç görünmektedir. Bu yaklaşımların çerçevesinde ve katkısıyla deniz tarihi araştırmalarına dair ortada duran zorlukların nasıl aşılacağına dair birtakım yöntem geliştirmek de araştırmacıya düşmektedir. Bu zorluklar ne ölçüde aşırsa muhtemelen deniz tarihine dair çalışma alanları daha iyi doldurulacak ve bu alana ait ilgi de artacaktır. Bunun için deniz tarihi konularıyla ilgili daha çok monografilere ihtiyaç vardır. Bu monografiler bir külliyat oluşturmalıdır ki ileride kaliteli genel deniz tarihleri yazılabilmesinin önü açılabilsin.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Başmuhasebe defterleri (D.BŞM.d).
Başmuhasebe-Tersane defterleri (D.BŞM.TRE.d.).
Dahiliye Emniyet-i Umumiye-2.Şube (DH.EUM.2.Şb).
Dahiliye İdare-i Umumiye Ekleri (DH.İ.UM.EK).
Hatt-ı Hümayun (HAT).
Hazine-i Hassa Defterleri (HH.d).
Hariciye-Londra Sefareti (HR.SFR.3).
Hariciye-Tercüme Odası (HR.TO).
İrade- Dahiliye (İ.DH).
İrade-Dosya Usulü (İ.DUİT).
İrade-Hariciye (İ.HR).
İrade-Meclis-i Vâlâ (İ.MVL).
İrade-Meclis-i Mahsus (İ.MMS).
Maliyeden Müdevver Defterler (MAD).
Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV).
Şura-yı Devlet (ŞD).
Yıldız-Mütenevvi (Y.MTV).

Deniz Tarihi Arşivi (DTA)

Muhasebe Defteri (MUH).
Şurâ-yı Bahrî (Ş.BH).
Mektubi (MKT).
Gemiler Bölümü.

Yayınlanmış Eserler

Akyıldız, Ali, *Haliç'te Seyrüsefer: Haliç Vapurları Şirketi ve Faaliyetleri*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.

Aydın, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları*, Küre Yayınları, İstanbul 2011.

Bal, Nurcan, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010.

Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, Erciyes Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002.

Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2010.

_____, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992.

Bulgurluoğlu, Hacer, *Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar, Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*, Deniz Müzesi Komutanlığı Piri Reis Araştırma Merkezi, İstanbul 2009.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Şura-i Bahrî Bölümü Katalogu, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları, Ankara 1980.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Muhasebe Bölümü, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 1989.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Şura-i Bahri Bölümü, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 1980.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihi Deniz Arşivi Mektubi Bölümü, I-II-III, Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, bas.y.y., t.y.

Dönitz, Th.Kraus, Karl, Goeben ve Breslau'nun (Yavuz ve Midilli) Deniz Seferleri: Osmanlı İmparatorluğu'nu Yıkılışa Götüren Gemiler, çev. Mustafa Haydar Cümbüş, Orient Yayınları, Ankara 2013.

Düzcü, Levent, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004.

Ekinci, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti*, Asil Yayınları, Ankara 2007.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara 2001.

Hülagü, Metin, "1897 Osmanlı-Yunan Savaşı Çerçevesinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme", *Türkler*, cilt XIII, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.830-844.

Islahat, Umumi Evrak ve Evrak, Mektepler, Muhakemat ve Hukuk Müşavirliği Bölümleri Katalogu, Dz.K.K. Basımevi, Ankara 1985.

Komodorluk, Fabrikalar, Divan-ı Harp, Sandıklar ve Müteferrik Bölümler Katalogu, Dz.K.K.Basımevi, Ankara 1985.

Koraltürk, Murat, *İstanbul Şehir Ulaşımında Şirket-i Hayriye (1850-1945)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1992.

Kütükoğlu, Mübahat, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi

Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s.165-206.

Ocakaçan, Levent Kaya, *Birinci Dünya Savaşı'nda Şirket-i Hayriye*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2009.

Ortaylı, İlber, *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*, Hil Yayınları, İstanbul 1983.

Örenç, Ali Fuat, “1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması” *Tarih Dergisi*, İstanbul 2009, s.37-84.

_____, “Kırım Deniz Harbi Deniz Savaşları”, *Savaştan Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856)*, İstanbul 2007, s.19-44.

Özer, Öner, *Yavuz ve Midilli: Osmanlı'nın Son Savaşı*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2012.

Sarıyıldız, Gülden, “Mısır'da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2003, s.17-36.

Süleyman Nutki, *Kamus-ı Bahri*, Matbaa-i Bahri, 1917.

Zorlu, Tuncay, *Innovation and Empire in Turkey*, Tauris Academic Studies, London & New York 2008.

Zorlu, Tuncay, “Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, editör: Zeki Arıkan - Lütfi Sancar, Deniz Basımevi, II, İstanbul 2009.

İnternet Kaynağı

<http://www.denizcigunlugu.com/guncel-haberler/704-inkilap-vapuru.html>