



T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NDE TERSANELERİN GELİŞİM SÜRECİ (1923-1950)

Doktora Tezi

MUSTAFA ALPER KAYA

Ankara-2022

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKİLÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NDE
TERSANELERİN
GELİŞİM SÜRECİ (1923-1950)

Doktora Tezi

Öğrencinin Adı

Mustafa Alper KAYA

Tez Danışmanı

Doç.Dr.Ahmet Şamil GÜNER

Ankara-2022

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
TÜRK İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NDE TERSANELERİN GELİŞİM SÜRECİ (1923-1950)

Doktora Tezi

Tez Danışmanı:DOÇ.DR.AHMET ŞAMİL GÜRER

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı

İmzası

Prof.Dr.Necdet HAYTA	(Başkan)	
Doç.Dr.Ahmet Şamil GÜRER	(Danışman)	
Prof.Dr.Hakan UZUN	(Üye)	
Prof.Dr.Hüsnü ÖZLÜ	(Üye)	
Doç.Dr.Sedef BULUT	(Üye)	

Tez Sınavı Tarihi..... 31/08/2022

Prof. Dr. Temuçin F. ERTAN
Enstitü Müdürü

ÖZET

Anadolu'yu yurt edinen Türkler, denize açılmanın jeopolitik bir zorunluluk olduğunu fark ettiklerinde tersaneler inşa ederek güçlü bir donanmaya sahip olmak istediler. Böylece Türkler, ilk defa Anadolu Selçuklu Devleti'nin Alanya ve Sinop tersanelerinde inşa ettiği gemiler ile çevre denizlerinde varlık göstermeye başlamıştır. Osmanlı Devleti döneminde ise Gelibolu, İstanbul, Süveyş, Sinop, Basra, Rusçuk ve Birecik Tersaneleri'nde inşa edilen Donanma ile Karadeniz, Akdeniz ve Kızıldeniz'de hakim deniz gücü olunmuştur. XVI.yüzyıldan itibaren karadaki genişlemesine paralel olarak denizlerdeki etki alanını da genişleten Osmanlı Devleti, güçlü donanması ile Akdeniz ticaret yolları üzerinde hakimiyet kurmuş, Hint Okyanusu'nda Portekiz donanması ile mücadeleye girişmiş ve Arabistan Yarımadası'nda fetihlerde bulunmuştur.

Savaşlarda alınan mağlubiyetler ve iç isyanlar sonrasında yıpranan Osmanlı Devleti, Batı dünyasındaki gelişmelere paralel olarak çeşitli alanlarda ıslahatlar yaparak bir süre daha varlığını sürdürmüştür. Ancak ABD, İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya gibi Batılı güçler, başta buhar makineleri olmak üzere birçok yeni teknolojiyi sanayinin tüm alanlarına uygulayarak üretim kapasitelerini artırmış ve baş edilemez birer ekonomik güce dönüşmüşlerdir. Bunun yanı sıra Batılı güçler modern fabrika ve tersanelerinde inşa ettikleri zırhlı gemiler, silah ve teçhizatlardan oluşan askeri güçleri ile yeni hammadde arayışına girmişlerdir. Sonuç olarak coğrafi bakımdan Avrupa'ya yakın konumdaki Kuzey Afrika topraklarını işgal etmeye başlamışlardır. Diğer taraftan ağır sanayi kollarını kuramayan Osmanlı Devleti, kendi askeri teçhizatını ve modern gemilerini üretmediği için Balkanlar'da, Afrika'da ve Arap Yarımadası'nda merkezi otoriteyi sağlayamamıştır. Uzun süren toprak kayıpları sonrasında ittifak kurmanın önemini kavrayan Osmanlı yönetimi, Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya ile kurduğu ikili ilişkiler sayesinde yabancı özel şirketler üzerinden haberleşme ve demiryolu sistemleri ile dokuma, deri, cam, basit makine atölyeleri üzerine yatırımlar yapabirmiştir. Ayrıca Harbiye ve Bahriye Nezâretleri'ne ait bazı fabrika ve atölyeler ile gemiler ve askeri teçhizat da modernize edilmiştir. Sanayileşme yolunda yavaş adımlarla ilerleyen Osmanlı Devleti Balkan Harbi ve I.Dünya Harbi'nin ağır faturaları sonrasında bir daha kendine gelememiştir. Nitekim müttefikleri Almanya ve

Bulgaristan'ın, mağlubiyeti kabul ederek I.Dünya Harbi'nden çekilmesi üzerine Osmanlı Devleti de Mondros Ateşkes Antlaşması'nı imzalamak zorunda kalmıştır.

Mustafa Kemal Paşa önderliğinde Batılı güçlere galip gelen Türkiye, Lozan Antlaşması ile yeniden bağımsızlığını kazanmayı başarmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması ile birlikte hızla gerçekleştirilen devrimlere paralel olarak iktisâdi alanda önemli gelişmeler kaydedilmiştir. Devletçilik ilkesi ışığında kurulan modern işletmeler ve fabrikalar ile yenilenen eğitim kurumları, Türkiye'nin kendi mühendis, teknisyen ve işçi kadrolarını yetiştirmiştir. İktisadi ve idari bağımsızlığını elde eden Türkiye Cumhuriyeti, teknik imkanlarının ve eğitimli kadrolarının artması sayesinde ilk etapta Osmanlı Devleti'nden kalan harabe durumdaki fabrikalarını, askerî teçhizatlarını ve gemilerini onarmayı başarmış, daha sonra yaptığı yatırımlar ile modern fabrika ve tersaneler kurmaya muktedir olmuştur. 1950'li yıllara gelindiğinde kendi demir-çeliğini üreten Türkiye Cumhuriyeti, yeniden ayağa kaldırdığı tersanelerinde millî gemilerini inşa etmeyi başarmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sanayileşme, Fabrika, Tersane, Gemi İnşaatı, Devletçilik.

ABSTRACT

The Turks, who made Anatolia their homeland, wanted to have a strong navy by building shipyards, when they realized that sailing was a geopolitical necessity. In this context; for the first time, the Turks began to exist in the surrounding seas with the ships built by the Anatolian Seljuk State in Alanya and Sinop shipyards. During the Ottoman period, it became the dominant naval power in the Black Sea, Mediterranean and Red Seas with the Navy built in the Gelibolu, Istanbul, Suez, Sinop, Basra, Rusçuk and Birecik Shipyards. The Ottoman Empire, which expanded its sphere of influence in the seas in parallel with its expansion on the land from the XVIth century, established dominance over the Mediterranean maritime trade routes with its strong navy, and then entered the struggle against the Portuguese Navy in the Indian Ocean and conquered the Arabian Peninsula.

The Ottoman Empire, which was worn out after the defeats in the wars and internal rebellions, continued its existence for a while by making reforms in various fields in parallel with the developments in the West. However, Western powers such as the USA, England, France, Italy and Germany have increased their production capacities by applying many new technologies, especially steam engines, to all areas of the industry, and have turned into unchallengable economic power. In addition, the Western powers with their military power, in which consist of armored ships, weapons and equipment were built in their modern factories and shipyards, look for new raw materials. As a result, they began to occupy the lands of North Africa, which is geographically close to Europe.

On the other hand, the Ottoman Empire, which could not establish heavy industry branches, could not establish its central authority in the Balkans, Africa, and the Arabian peninsula because it did not produce its own military equipment and modern ships. Realizing the importance of establishing alliances after long-term territorial losses, the Ottoman administration made investments in communication and railway systems, weaving, leather, glass, and simple machine shops through foreign private companies, thanks to the bilateral relations it established with Germany, France, England and Italy. In addition, some factories and workshops belonging to the War and Naval Ministry, as well as ships and military equipment were modernized.

The Ottoman Empire, which was slowly advancing towards industrialization, could not recover after the heavy bills of the Balkan War and the First World War. As a matter of fact, his allies; After Germany and Bulgaria accepted the defeat and withdrew from the First World War, the Ottoman Empire had to sign the Armistice of Mondros.

Turkiye, won the independence war against Western powers under the leadership of Mustafa Kemal Pasha, succeeded in regaining its independence with the Treaty of Lausanne. With the establishment of the Republic of Turkey, important developments have been recorded in the economic field in parallel with the rapid revolutions. Modern enterprises and factories established in the light of the principle of statism, and improved educational institutions have trained Turkey's own staff of engineers, technicians and workers. The Republic of Turkey, which gained its economic and administrative independence, was able to repair the ruined factories, military equipment and ships from the Ottoman Empire in the first place, thanks to the increase in its technical possibilities and trained staff, and later became able to establish modern factories and shipyards with the investments it made. By the 1950s, the Republic of Turkey, which produced its own iron and steel, succeeded in building its national ships in the shipyards that it rebuilt.

Key Words: Industrialization, Factory, Shipyard, Shipbuilding, etatism.

ÖNSÖZ

2021 yılı verilerine göre¹ tonaj bazında dünyada devam eden ticaretin %90'ının gemiler vasıtasıyla taşındığı, buna paralel olarak Türkiye'nin dış ticaretinin %89'unun da denizler üzerinde gerçekleştiği dikkate alındığında; gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin yürütüldüğü tersanelerin, bu tez çalışmasıyla birlikte daha iyi anlaşılması amaçlanmaktadır. Her ne kadar tezin zaman aralığı Osmanlı Devleti'nin son döneminden devletçi politikaların terk edildiği Demokrat Parti dönemine kadar sınırlandırılmış olsa da tersanelerimizin günümüzdeki durumları ve 1950'den itibaren yaşanan bazı önemli olayları kısaca ifade etmek yerinde olacaktır. Kamuya ait sivil tersanelerin 1951 yılında kurulan Denizcilik Bankası'na bağlanmasıyla tersanelerimiz tekrar toparlanma evresine girmiş, 1962 yılına gelindiğinde ise Türk Loydu'nun kurulmasıyla² birlikte gemi inşa sanayisi bir üst lige çıkmıştır. Ancak tersanelerimiz açısından asıl belirgin sıçrama Kıbrıs'a yönelik askeri hareket kapsamında çıkarma gemilerine duyulan lüzum sonrasında yaşanmıştır.

1964 yılında yaşanan Kıbrıs bunalımı esnasında Türkiye'nin müttefiki olan bazı devletlerin, geçmişte verdikleri askeri malzemeleri Türkiye'nin ulusal çıkarları doğrultusunda kullanmasını engelleme çabaları üzerine, 1965 yılında "Türk Donanma Cemiyeti" kurulmuştur. Müteakiben bu cemiyet, çıkarma gemilerinin inşasıyla ilgili olarak "Kendi Gemini Kendin Yap" kampanyasını koordine etmiştir.³ Toplumsal tepkinin sağladığı itici güçle tersanelerimize, 1967 yılında hazırlanan II'inci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda çıkarma ve refakat gemileri inşa etme görevi verilmiştir. Nitekim Kıbrıs Barış Harekatı'na katılan gemileri inşa eden tersanelerimizin güvenlik ve iktisat alandaki rolü günden güne artmıştır. Türk Tersaneleri (kamu ve özel) günümüzde MİLGEM sınıfı korvetleri, milli denizaltıları, Türk tipi fırkateyn ve hücumbotları,

¹ TÜİK verilerinden aktarılan bilgiye göre: Türkiye'nin dış ticaretinin %88,8 kısmının deniz yolu ile, 9,4'i karayolu ile, %0,6'ü demiryolu ile %1,1'i diğer yollar(posta vb). ile %0,2'si ise havayolu ile yapılmaktadır. İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Deniz Sektörü Raporu- 2020**, İstanbul, 2021, s.36.

² Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği Gemi Mühendisleri Odası tarafından 1962 yılında kurulan Türk Loydu: Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği, Amatörler Birliği, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği gibi birçok paydaşa sahiptir ve gemi klaslama, muayene ve belgelendirme hizmetlerini sağlayan bir klaslama ve Uygunluk Değerlendirme Kuruluşu'dur. www.turkloydu.org.org/tr-tr/hakkımızda. Erişim Tarihi- 04.07.2022.

³ Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, [https:// www.tskgv.org.tr/tr/hakkimizda/tarihce](https://www.tskgv.org.tr/tr/hakkimizda/tarihce) (Erişim Tarihi 18.07.2022)

petrol arama ve sondaj gemilerini, büyük deplasmanlı LPG tankerlerini, “ULAK” gibi silahlı insansız deniz araçlarını inşa edebilmektedir. Türkiye’de halen 84 faal tersanenin bulunduğu ve 50 bin kişiye doğrudan istihdam sağlandığı bilinmektedir. Bununla birlikte “Türk Tersaneleri” özel maksatlı gemi yapımı ve mega yat inşasında ihracat rakamları bakımından dünya ölçeğinde ilk 10’da yer almaktadır.⁴

Tez çalışması bu bilgiler ışığında ele alınınca Türk tersaneleriyle ilgili olarak tarih metodolojisine göre hazırlanmış bir akademik çalışmanın bulunmaması, konunun hem akademik hem de ilgili siyasi, ticari ve askerî çevreleri için bir eksiklik olarak görülmüştür. Filhakika, tersanelerin bugünkü durumunu anlamak ve gelecekteki konumlarını öngörebilmek için bilimsel verilere dayanan ciddi bir yol haritasına ihtiyaç duyulmaktadır. Tersanelerin sivil boyutunun ekonomiyi, askeri boyutunun da devletin güvenliğini doğrudan ilgilendirdiği dikkate alındığında, Türk tersanelerinin ayağa kaldırılarak geliştirilmesi sayesinde güçlü bir donanma ve deniz ticaret filosuna sahip olduğu gerçeğini ortaya çıkarmak tarihsel bir mecburiyetten ileri gelmektedir. Bu bağlamda, konunun sağlam temellerde incelenmesi amacıyla çeşitli sorular sorulmuş ve belgeler ekseninde cevaplar bulunmaya gayret edilmiştir. Osmanlı Devleti’nde tersaneler hangi bölgelerde kurulmuştur? Osmanlı Devleti’nde yeni inşa edilecek gemilerin hangi tersanede inşa edileceğine nasıl karar verilmiştir? Tersâne-i Âmire’nin modernizasyon süreci nasıl olmuştur? Osmanlı Devleti’nin son döneminde İstinye’deki tersane nasıl kurulmuştur? Ernis/Van’daki tersane ne maksatla kurulmuş ve hangi süreçlerden geçmiştir, bölge halkının ihtiyacını karşılamış mıdır? İzmit/Gölçeğiz’de kurulan tersanenin yeri nasıl belirlenmiştir? Lozan Antlaşması’nın Boğazlarla ilgili kısmında Donanma’yı ilgilendiren maddeleri nelerdir? Türkiye Cumhuriyeti’nin ilk yıllarında İstinye Tersanesi neden kamulaştırılamamıştır? Mustafa Kemal Atatürk ve İsmet İnönü dönemlerinde sivil ve askeri tersanelerdeki

⁴ Dünyada ilk yüzer enerji gemisi, ilk uzaktan kumandalı gemi, elektrikli römorkör Türkiye’deki özel tersanelerde inşa edilmiştir. 2022 verilerine göre: Türkiye’deki tersanelerin 4.65 milyon DWT’lik bir yeni inşa kapasitesine sahip olup, 25 milyon DWT’lik de tamir-bakım kapasitesi bulunmaktadır. Türkiye’deki tersaneler, balıkçı gemilerinin inşasında 2020 yılından itibaren dünyada lider konumunda olup, römorkör ihracatında ilk 5, feribot ihracatında ise ilk 10 ihracatçı ülke içerisinde, ayrıca mega yat inşasında ise toplam uzunluk sıralamasında üçüncü sırada yer almaktadır. Aysel Yücel, ‘**Gemi İnşada Yeni Rekor ‘yeşil’ Gemilerle Gelecek**’, [https:// www.dunya.com/ sektorler/denizcilik/gemi-insada-yeni-rekor-yesil-gemilerle-gelecek-haberi-649164](https://www.dunya.com/ sektorler/denizcilik/gemi-insada-yeni-rekor-yesil-gemilerle-gelecek-haberi-649164), Erişim tarihi 18.07.2022.

gelişmeler nelerdir? Denizbank neden lağvedilmiştir? sorularına tarih, iktisât ve mühendislik bilimleri kullanılarak cevaplar bulunmaya çalışılmıştır.

Hem askerî hem de ticarî açıdan önemli olan sanayileşmenin, millî vasıflar kazandığının temel göstergesi olan tersaneler, Türkiye'nin gelişmesinde ve sanayileşme sürecinde önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, sanayileşme politikaları ile denizcilik sektörünün gelişmesi ve tersanelerin kurulması arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Fabrikalarda üretilen alet, edavat, makine parçaları ve tezgâhlar kullanılarak inşa edilen ticarî gemiler, yine o ülkede üretilen malları dış pazarlara taşıyarak, iktisâdî gelişmişlik ve bağımsızlık sembolü olmakta ve ayrıca yerli tersanelerde inşa edilen harp gemileri ise askeri gücün kuvvet çarpanını oluşturmaktadır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 1930'lu yıllardan itibaren uyguladığı devletçilik ilkesi sayesinde kalkındığına odaklanan tez çalışması: devletin öncelikle kendi kendine yeten bir ekonomiye sahip olmayı amaçladığı, 15-20 yıl içinde önemli sanayi tesisleri kurduğu, Osmanlı'dan miras kalan tersaneleri ıslah ettiği, yeni tersaneler kurduğu ve kendi yetiştirdiği mühendis ve işçi kadrolarıyla milli gemiler inşa etme yeteneği kazandığını ortaya çıkarmıştır.

Bu tez çalışması, gerek Türkiye gerekse İngiliz arşivlerinde yer alan bir çok belgeden istifade ile çok kapsamlı ve derinlikli bir incelemenin neticesinde oluşturulmuş olsa da gözden kaçan veya eksik kalan kısımlarının da bulunabileceği ihtimal dahilindedir. T.C.Başkanlık Osmanlı ve Cumhuriyet arşivi ile Beşiktaş Deniz Müzesi arşivlerinden temin edilen ve birçoğu ilk kez yayınlanan belgeler, Birleşmiş Milletler raporlarında yer alan veriler ile çeşitli kitap ve süreli yayınlar kullanılarak mühendislik, iktisât ve tarih bilimleri ile denizcilik kültürünün sentezlenmesi sonucunda ortaya çıkan bu tezin, alanında bir ilk olması nedeniyle mühim bir boşluğu dolduracağı değerlendirilmektedir. Yeni arşiv vesikalarının ortaya çıkması ile birlikte tezin eksik olduğu düşünülen tarafların da tamamlanması ile oluşturulacak nihai çalışma, tarih bilimine önemli bir fayda sağlayacaktır.

Doktora çalışmam süresince yardımlarını esirgemeyen ve ferah bir çalışma ortamı sağlayan Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü çalışanlarına teşekkür ederim. Birçok bahriye terimlerini ihtiva eden Osmanlıca belgenin çevirisinde yardımcı olan Beşiktaş

Deniz Müzesi personeline de şükranlarımı sunuyorum. Ayrıca tez çalışması kapsamında kitap temini, bilgi tasnifi ve tezin düzenlenmesi konularında benden yardımını esirgemeyerek çok büyük bir fedakarlık gösteren değerli eşimin ve oyun saatlerinden çalmak zorunda kaldığım kızlarım Gökçen ve Ülkü'nün yanaklarından öpüyorum.

Tez çalışması kapsamında yaşadığım sorunlara çözümler yaratan, tecrübesi ve geniş vizyonu ile beni yönlendiren Sayın Prof. Dr. Temuçin Faik Ertan'a ve tez danışmanlığımı yürüterek beni sabırla dinleyen Sayın Doç.Dr.Ahmet Şamil Gürer'e çok teşekkür ederim. Ayrıca Tez İzleme Komitesi'nde tezin şekillenmesine yardımcı olan Prof.Dr.Necdet Hayta ve Doç.Dr.Sedef BULUT ile Tez Jürisinde görev alan ve tezi hassas bir şekilde inceleyerek önemli uyarıları sayesinde tezin olgunlaşmasını sağlayan Prof. Dr.Hakan UZUN ve Prof.Dr.Hüsnü ÖZLÜ'ye teşekkür ederim.

Son olarak bu tezde kullanılan ifadeler ve değerlendirmeler, hiçbir kuruma ve kuruluşa ait olmayıp, yazarın kendi düşüncesini yansıtmaktadır.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	iv
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ.....	viii
GİRİŞ	2
A-Kavramlar	2
B- Tarihsel Olarak Deniz Gücünün Önemi	11
C-Yöntem ve Kaynak Tahlili.....	16
İ.BÖLÜM- OSMANLI DEVLETİ’NİN SON DÖNEMİNDE TERSANELERİN DURUMU	21
1.1. Osmanlı Devleti’nde Tersanelerin Kuruluş ve Gelişimi	21
1.1.1.Gelibolu Tersanesi:	22
1.1.2.İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire):	23
1.1.3.Sinop Tersanesi:	40
1.1.4.Birecik Tersanesi:	43
1.1.5.Süveyş Tersanesi:	46
1.1.6.Basra Tersanesi:.....	47
1.1.7.İzmit Tersanesi:	47
1.1.8.Ruşçuk Tersanesi:.....	48
1.2.9.Samsun Tersanesi:	49
1.1.10.Kefken Tersanesi:	49
1.2.Osmanlı Devleti’nde Tersanelerin Sevk ve İdaresi	49
1.2.1.Tersâne-i Âmire’nin İdari Yapısı.....	50
1.2.2. Tersâne-i Âmire’de Mali İşlerin İdaresi.....	52
1.3.Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Denizciliğin Geliştirilmesi İçin Yürütülen Çalışmalar	55

1.3.1. Van Vapur İşletmeciliği ve Ernis Tersanesi.....	57
1.3.2. Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin Faaliyetleri	63
1.3.3. Özel Teşebbüsün Öncülüğünde Kurulan Tersane ve Atölyeler	66
1.4. Gemi İnşa Sanayisinde Çalışacak Teknik Personele Eğitim Veren Okulların Gelişimi.....	73
II. BÖLÜM-ATATÜRK DÖNEMİNDE TERSANELERİN YENİDEN İNŞASI	78
2.1. Lozan Antlaşması'nın Donanmaya ve Türk Deniz Ticaret Filosuna Sağladığı Katkı	81
2.1.1. Lozan Antlaşması'nın Tersaneleri İlgilendiren Maddeleri	81
2.1.2. Kabotaj Hakkı'nın Kazanılması ve Önemi	81
2.2. Osmanlı Devleti'nden Miras Kalan Tersanelerin Durumu.....	84
2.2.1. Haliç, Taşkızak/Kasımpaşa ve Camialtı Tersaneleri	84
2.2.2. Hasköy Tersanesi	89
2.2.3. İstinye Tersanesi	90
2.3. Bahriye Vekâleti Dönemi (1924-1927)	94
2.3.1. Bahriye Vekâleti'nin Kuruluş Süreci	94
2.3.2. Bahriye Vekâleti'nin Teşkilatı.....	98
2.3.3. Bahriye Vekâleti'nin Faaliyetleri ve Lağvedilmesi.....	100
2.4. Cumhuriyet Döneminde Kurulan Tersaneler	104
2.4.1. Gölcük Tersanesi'nin Doğuşu ve Gelişimi.....	104
2.4.2. Van Gölü Sefain İşletmesi ve Ernis Tersanesi	116
2.4.3. İzmir Körfez Vapurları İşletmesi ve Alaybey Tersanesi.....	129
2.5. Türkiye Cumhuriyeti'nde İnşa Edilen İlk Gemiler	132
2.5.1. Gümrük Peremesi (1933-1934).....	132
2.5.2. Gölcük Yağ Gemisi (1934-1935).....	133

2.5.3. Atak Mayın Gemisi (1936-1938).....	135
2.5.4. Torpido Şalopaları.....	136
2.5.5. Denizaltılarımızın İnşa Süreci	137
2.5.6. Yolcu Vapurları	138
2.6.Gemi İnşa Sanayisinin Gelişmesi İçin Alınan Tedbirler:	139
2.7. Tersanelerin Gelişimini Destekleyen Alt Sanayi Kollarının Durumu ...	143
2.8. Denizbank'ın Kuruluşu ve Faaliyetleri	146
III.BÖLÜM- İNÖNÜ DÖNEMİNDE TERSANELERİN GELİŞİMİ	150
3.1. Askeri Tersanelerde Yürütülen Faaliyetler	151
3.1.1.Gölcük Tersanesi'nin Gelişimi	152
3.1.2. Taşkızak Tersanesi'ndeki Faaliyetler	161
3.2.Denizbank'ta Meydana Gelen Gelişmeler	168
3.2.1. Denizbank'ın Gemi Alım Faaliyetleri.....	168
3.2.2. Denizbank'ın Lağv Edilmesi.....	172
3.3. Kamuya Ait Sivil Tersanelerinin Durumu.....	173
3.3.1. Haliç (İstanbul) Tersanesi.....	173
3.4.2. Hasköy Tersanesi.....	183
3.3.3. İstinye Tersanesi	185
3.3.4. Camialtı Tersanesi.....	185
3.4.5. Bitlis/Tatvan Tersanesi'nde Yürütülen Çalışmalar	186
3.3.6. Pendik'te Tersane Kurulması Yönünde Başlatılan Çalışmalar	189
3.5.Tersaneleri Destekleyen Alt Sanayi Kollarının Gelişimi	189
3.5.Hükümet Programları ve Bakanlıkların Açıklamaları Açısından Denizcilik Endüstrisinin Durumu.....	194
3.6.ABD Yardımları ve Gemi İnşa Sanayisine Etkisi.....	198

3.7. 1950 Yılında Türk Ticaret Filosunun Dünya'daki Konumu.....	205
SONUÇ.....	207
KAYNAKÇA	213



TABLO LİSTESİ

Tablo I. Gölçük Tersanesi'ne Alınacak İşçi Miktarı ve Branşları

Tablo II. Yeni Kurulacak Tersane'nin Haliç'te Yapılmasına Göre Vaziyet

Tablo III. Yeni Kurulacak Tersane'nin Beykoz'da Yapılmasına Göre Vaziyet

Tablo IV. Karabük Demir Çelik Fabrikasının Yıllara Sari Üretim Miktarı

Tablo V. Ülkelerin 1939-1948 Aralığında Deniz Ticaret Filosu Kapasitesi



KISALTMALAR

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
BCA	: Başkanlık Cumhuriyet Arşivi
BOA	: Başkanlık Osmanlı Arşivi
BDMA	: Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi
C.A.	: Cumhurbaşkanlığı Arşivi
CHP	: Cumhuriyet Halk Partisi
DH.MUİ.	: Dahiliye Vekâleti Muhaberat-ı Umumiye İdâresi
DH.MKT	: Dahiliye Vekâleti Mektubi Kalemi
Çev.	: Çeviren
Der.	: Derleyen
Gt	: Groston
GMO	: Gemi Mühendisleri Odası
İ.HUS.	: İrâde-i Hususi
İUA	: İngiliz Ulusal Arşivi
m	: Metre
S	: Sayı
s	: Sayfa
Ş.D.	: Şurâ-yı Devlet Defterleri
TİTEA	: Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Arşivi
t	: Ton
ZC	: Zabıt Ceridesi

GİRİŞ

A-Kavramlar

Tersane: Anlamı ve hangi maksatla kullanıldığı hususunda tarihsel süreç içerisinde farklı tanımlamalar bulunmakla birlikte ne zaman ve hangi dilden Türkçe'ye girdiği konusunda da farklı iddialar vardır.

Bunlardan birincisi Fatih Sultan Mehmet'in, İstanbul'un fethinden sonra Hristiyan esirler için bugün tersanenin bulunduğu bölgeye hapishane inşa ettirmesi ve inşa edilen hapishanenin bulunduğu Haliç Bölgesi için Farsça'da korkak anlamına gelen "Tersan" kelimesinden "Tersanhâne" kelimesinin türetildiğidir.⁵ Bir diğeri ise İtalyanca'da gemi havuzu, bekleme yeri anlamına gelen "Darsena"⁶ kelimesinin zaman içerisinde tersane halini aldığıdır. Konu hakkında resmi kaynaklar da, ikinci iddiayı desteklemekte olup, Arapça kökenli "darü's-sina'a"⁷ kelimesinin zaman içerisinde Tersâne-i Âmire ifadesine dönüştüğü düşünülmektedir.⁸ İspanya, İtalya ve Portekiz gibi birçok Akdeniz ülkesinde de bazı farklılıklara rağmen benzer kelimeler kullanıldığı bilinmektedir.⁹

Araştırmacılar ve tarihçiler bakımından kelimenin hangi dilden Türkçe'ye girdiği konusunda bir mutabakat sağlanamamış olmakla birlikte tarihsel süreçte kelimenin kullanımından kaynaklı kavramsal farklılıklar yaşandığı da görülmüştür. Tersane kelimesi bazen Donanma'ya ait gemilerin hem inşa edilerekteçhizatının donatıldığı hem de barındığı üs olarak kullanılırken bazen ise sadece bir inşa kızığının bulunduğu küçük bir atölye anlamında kullanılmıştır. Yapılan incelemede Osmanlı Devleti dönemine ait arşiv belgelerinde tersane olarak telaffuz edilen bazı yerlerin,

⁵ Bülent Işın, **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi**, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 2004. s. EK 4-1.

⁶ İtalyanca "Darsena" kelimesi, İngilizce "Dock" - Türkçe'de ise gemi havuzu, rıhtım,kayıkâne olarak ifade edilmektedir. [http:// www. collinsdictionary.com/dictionary/italian-english/darsena](http://www.collinsdictionary.com/dictionary/italian-english/darsena). Erişim tarihi, 08.10.2017. Ayrıca TDK Sözlüğünde iseTersane kelimesinin İtalyanca kökenli olduğu belirtilmektedir. [http:// www.tdk.gov.tr/index.php](http://www.tdk.gov.tr/index.php). Erişim tarihi, 08.10.2017

⁷ Dârü's-sinâa-i kelimesinin Arapça'da gemicilikle ilgili olarak kullanılması hakkında Bkz. "Hicretin 54'üncü senesinde Ravza'da bir dârü's-sinâa-i bahrî (denizcilik müessesesi) te'sis olunmuştur ki, İslâm Şark'ının en eski tersanesi olduğu gibi, bu türlü binaların cümlesine de onun ismi verilmiştir." Joseph Von Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi C.4**, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 2013, s.248.

⁸ Gemilerin donatıldığı teşkilatlı bir müessese olarak ilk Tersane tabiri 1527-8 tarihli Galata Harç-ı Hassa Defterinde "Galata Tersanesi" için kullanılmıştır. İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII.Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003, s.2.

⁹ Osmanlı Devleti'nde tersane genel anlamda; gemilerin inşa ve onarımlarının yapıldığı, donatılarla seyre hazırlandığı, teşkilatlı ve kapsamlı tesis olarak kullanılmıştır. Bostan, **a.g.e.**, s. 1-2.

büyük fabrika ve atölyeler ile günümüzdeki anlamıyla muhasebe, personel ve mühendis teşkilatına sahip olmasına rağmen bazılarında sadece küçük bir atölye ve birkaç işçi bulunduğu görülmüştür.

Günümüzdeki anlamıyla tersane, inşa kızağı üzerinde bir geminin tekne kısmının inşa edildiği, sistem ve cihazlarının monte edildiği ve tüm donatım işleminin yapıldığı büyük ölçekli bir sanayi tesisidir.

Ahşap Gemi: Lifli yapısı sayesinde elastikiyeti yüksek ve alternatif malzemelere göre dayanıklı olması nedeni ile en eski zamanlardan beri kullanılan ahşap, Sanayi Devrimi öncesinde gemi inşa sanayinin en önemli hammadde olarak görülmüştür.¹⁰ Nitekim Osmanlı Padişahlarının gemi inşaatında kullanılacak nitelikteki ağaçların sayımlarını yaptırdıkları, plakalar ile etiketlenmelerini sağlayarak koruma altına aldıkları da bilinmektedir.¹¹

Ahşap gemi inşa teknolojisinde, gemilerin uzun ömürlü ve denize dayanıklı olması için kurutulan ve ilaçlanan keresteler, özel depolarda ve tersane gözlerinde muhafaza edilmiştir. Usta neccarlar, kerestelerden postaları oluşturduktan sonra bunların üzerine güverteleri birleştirerek geminin ana omurgasını inşa etmişlerdir. Geminin ana omurgası ortaya çıkınca, dış yüzeyi ahşap malzeme ile kaplanarak birleşim yerleri katran ve macunlar ile kalafatlanmıştır.¹²

Posta: Gemiye şekil veren ve su basıncına karşı dışkaplama saçlarını kuvvetlendiren sisteme postalama denir. Posta inşa edilmezse tekne kaplaması içeriye veya dışarıya doğru eğilir ve bükülür. Postaların şekilleri ve kesitleri gemi tipine göre değişmektedir ve geminin kaburgalarını teşkil etmektedirler.¹³

¹⁰ Burada, en önemli unsur, ahşap malzemenin yorulmaya karşı direncinin diğer malzemelere göre yüksek olmasıdır. Yapılan araştırmalarda teknelerin her 3 saniyede bir dalga kuvvetine maruz kaldığı görülmüştür. Bunun sonucunda tekne yapımında kullanılan ahşap malzemenin en son dayanımı %60, alüminyumda %40, fiberglasta %20, çelik ise %45'tir. Bu oranlara bakıldığında en uygun malzemenin ahşap olduğu net olarak görülmektedir. Mukavemeti yüksek gemiler inşa edebilmek için kaliteli meşe, kestane ve çam ağaçlarına sahip olmak önemlidir. Sabit Tunçel, "Tekne imalatında ahşap malzeme seçimi" **Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Dergisi**, Sayı 6, İstanbul, 2016, s.13,14.

¹¹ Camcı, Bayram-Zafer Cezmi, **Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi C.1**, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s.90,91.

¹² Neccar: Gemi inşa ve tamirinde çalışan marangoz ustaları için kullanılmaktadır. Bostan, **a.g.e.**, s.66.

¹³ Milli Eğitim Bakanlığı, **Gemi Yapımı -Gemi Yapım Elemanları (Eğitim Broşürü)**, Ankara 2013, s.17.

Kemere: İki borda arasında bağlantıyı kurarak gemi güvertesini taşıyan enine yapıelemanlarıdır. Gemide enine uzanan kemereler, iki esas göreve sahiptir. Geminin bordalarını birbirine bağlamak ve su basıncı ile yük ağırlıklarına karşı güverteye destek olmaktır.¹⁴

Güverte: Gemilerde ve teknelerde baştan kıça kadar döşenmiş tahta veya madeni platformlara güverte denir. Gemilerde gövde, depo ve kamaraların üzerini kaplayan, sabit, sert malzemelerden inşa edilmiş yüzeylerdir. Gövdenin üzerini yatay düzlemde bir çatı gibi kaplayan ve geminin yapısını güçlendirmenin yanı sıra çeşitli iş ve görevlerin gerçekleştirildiği geniş yüzeylerdir.¹⁵

Buharlı/Stimli Gemi: 1775 senesinde James Watt ve Matthew Boulton'un buharlı makineyi icat etmesiyle birlikte, tekstil tezgâhları, tarımsal faaliyetler ve taşımacılık sektöründe büyük ölçekli gelişmeler yaşanmıştır.¹⁶ İngiltere'de yeni teknolojilerin öncelikle pamuk dokuma sektöründe uygulanması sonucunda üretim kapasitesi artmıştır. 1807 senesinde ise İrlanda asıllı ABD'li mühendis Robert Fulton'unkendi dizayn ettiği buhar kazanlı Clearmont isimli gemi ile 32 saatte 154 deniz mili mesafeyi kat etmesi, dünya gemi inşa sanayisinde büyük bir dönüm noktası olmuştur. Bundan çok kısa bir süre sonra İngiltere de, buharlı gemi teknolojisinde çok hızlı bir ilerleme kaydetmiş ve birçok devlete gemi satmaya muvaffak olmuştur.¹⁷

Buhar makinelerinin yardımı ile imal edilen malların dış pazarlara ulaştırılması ve yeni hammaddelerin toplanarak daha az maliyetle fabrikalara taşınması önemli bir ihtiyaç haline gelmiştir. Üretimdeki bu artışın paralelinde gelişen uluslararası ticaret, gemi inşa mühendislerini daha büyük deplasmanlı ve daha süratli gemiler dizayn etmeye zorlamıştır.

Birden fazla mühendislik dalını kapsayan gemi inşa sürecini anlayabilmek için öncelikle gemi inşa mühendisliğinin temel kavramları hakkında bilgi sahibi olmak gerekir. Bu bağlamda, tezin daha anlaşılır olması amacıyla bu kısımdan itibaren bir geminin nasıl inşa edildiğine kısaca değinilmektedir. Dizayn fikrinin doğmasıyla

¹⁴ Milli Eğitim Bakanlığı, **Denizcilik Gemi Yapısı (Eğitim Broşürü)**, Ankara, 2018, s.39

¹⁵ Milli Eğitim Bakanlığı, **Gemi Yapımı -Gemi Yapım Elemanları**, s.17.

¹⁶ Phyllis, Deane, **İlk Sanayi İnkılabı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s. 79.

¹⁷ Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, TTK Basımevi, Ankara, 2001, s.117.

başlayan ve son kullanıcıya teslim edilene kadar genel olarak beş safhadan oluşan “Gemi İnşa Süreci” kısaca bir geminin nasıl inşa edildiğini açıklamaktadır.

Fikrin Olgunlaşma Safhası: İnşası talep edilen geminin okyanusta mı yoksa belirli bir iç denizde mi seyredeceği, deplasmanı ve sürati ile geminin temel özellikleri belirlenmektedir. Sivil gemilerden farklı olarak askeri gemilerin her türlü harekât ortamında ve deniz şartında seyredebilmesi dikkate alınan diğer hususlardandır. Zira bir askeri geminin inşası için geminin ana görev fonksiyonu, seyir süresi ve sürati, silah sistemleri, mühimmat kapasitesi, muhabere sistemleri, ana makineleri, komuta-kontrol sistemi, iaşe/ibate kapasitesine bağlı olarak dizayn hesaplaması yapılmaktadır.¹⁸

Ön Dizayn Safhası: Geminin kabul gören karakteristiklerine göre ön dizaynda bir plan takvimi belirlenmektedir. Sözleşmeye esas teşkil edecek ana isteklerin belirlenmesi maksadıyla:

-Geminin endâze planı¹⁹ ve dış hatlarını gösteren esas çizgiler hazırlanmakta, güverteleri, perdeleri ve iç alanları gösteren genel tertip planı yapılmakta ve bu planda: silah, cephane, makine, geminin kumanda/kontrol bölmesi, personelin yaşam mahalleri, yakıt, su ve koferdam²⁰ mevkileri belirlenmekte,

-Geminin orta kesiti ile tipik enlemesine kesitleri gösteren bir konstrüksiyon resmi, levha inkişaf resmi ve güvertelerin resimleri ile inşaat bünyesine giren tüm elemanların boyutları hesaplanmakta,

-En kritik yükleme durumunda geminin maruz kalacağı bükülme momentleri ve gerilmeleri göstermek üzere boylamasına mukavemet hesabı yapılmakta,

-Muhtelif deplasman durumlarında geminin statik muvazenet miktarını gösteren statik muvazenet eğrileri çizilmekte,

¹⁸ Fevzi Ünel, *Bir Geminin Planlaması ve İnşası*, **Donanma Mecmuası Sayı 439**, Dz.K.K.lığı Basımevi, Kocaeli, 1962, s.40-44.

¹⁹ Endaze planı/resmi: Geminin belirli aralıklarla arkadan, yandan ve üstten çizimlerinin yapıldığı teknik resimdir. Milli Eğitim Bakanlığı, **Gemi Yapımı -Gemi Yapım Elemanları**, s.3

²⁰ Koferdam: İngilizce “cofferdam” kelimesinden evrilerek mühendislik terminolojisine girmiştir. Gemilerde sızdırmaz iki bölme ya da güverte arasında yakıt ve kimyasalların girmesini önlemek amacıyla yaratılan hacimsel bölme için kullanılmaktadır. Makine dairesi, tanklar, ambarlar, yaşam mahalleri arasında kalan gemi içerisinde yer alan ve iki tank arasında güvenli bir bölge oluşturan boşluklardır. Tam koferdam, Kısmi koferdam ve Küçük koferdam olmak üzere üç farklı şekildedir. Milli Eğitim Bakanlığı, **Denizcilik Gemi Yapısı**, s.51.

-Ön dizayn aşamasında tespit edilen tekne formunun, uygunluğundan emin olmak için geminin deplasmanı sabit kalacak şekilde tekne formundaki değişiklikler hesaplanmakta ve farklı formlarda üretilen modeller model havuzunda dümen, şaft ve pervane montajı yapılarak tecrübe edilmektedir.

Sözleşme Dizaynı Safhası: Ön dizayn aşamasında tespit edilen bilgiler, geminin genel hatlarını belirlediği için alt sistemlere ilişkin detaylı hususların görüşülmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Tüm sistemlerin belirlenmesinde koordinasyon için çalışma gruplarınca: “Gemi Bölmeleri ve Genel Planı, Cephane İstif Planı, Havalandırma ve İklimlendirme Planı, Muvazene, Makine, Elektrik ve Tekne Şartnâmeleri, Ağırlık Planları” hazırlanmaktadır. Bu safhada geminin tatminkar olmasının ilk ölçüsü, geminin ağırlığı ve ağırlık merkezinin hassas olarak tespit edilmesidir.²¹

Geminin İnşa ve Donatım Safhası: Kontrat resimleri ve detaylı şartnâmeler imzalandıktan sonra bunlar tekne ve makine şartnâmeleri ile birlikte kullanıcı ve tersane arasındaki sözleşmenin omurgasını oluşturduğu için teknik ressamlar tarafından bunların işçilik resimleri hazırlanmaktadır. Ayrıntılı montaj planına göre gemiye yerleştirilecek sistem, cihaz ve makinelerin sipariş tarihleri ile bunların gemiye montaj tarihleri tespit edilerek, bu ana plana göre tümsürecin takibi yapılmaktadır.²²

Tecrübe ve Kontrol Safhası: Bu aşamada öncelikle inşa süreci tamamlanan geminin, dizayn safhasında belirlenen ağırlık değerine uyup uymadığı tespit edilmektedir. Montaj safhasından sonra teknenin yapısal olarak sağlamlığı ve sızdırmazlığı kontrol edilmektedir. Geminin yapısal sağlamlığı hidrostatik tecrübeyle, sızdırmazlığı ise hava kaçağı kontrolü ile tespit edilmektedir. Bunun için geminin su geçirmez ana bölmesi su ile doldurulduktan sonra, bölmenin tavanına bağlanan bir boru ile kontrat planında ana mukavemet güvertesine kadar su basılmakta ve tüm saç perdelerin bel verip vermediği kontrol edilmektedir. Hava kontrolünde ise gemi içindeki bölmeler ve güverteler arasında geçiş yapan elektrik kabloları, yağ, motorin ve su devrelerinin bölme geçiş contalarına hava basıncı uygulanarak kontrolleri yapılmaktadır. Ayrıca, fabrikada kabul testleri başarı ile sonuçlanan sistem/cihazlar,

²¹ Ünel, **a.g.m.**, s.40.

²² Ünel, **a.g.m.**, s.41-44.

gemiye monte edilmektedir. Geminin seyir, yakıt, yağlama yağı, yangın alarm ve dümen sistemleri komuta kontrol sistemleri limanda ve seyirde tecrübe edildikten sonra kullanıcıya teslim edilmektedir.²³ Bu kısımda ise gemilerin büyüklüğünü tanımlayan deplasman, dedveyt, gros (brüt) ve rüsum (net) ifadeleri kısaca açıklanmaya çalışılmıştır. Bunlardan deplasman ve dedveyt kavramları ağırlık için kullanılırken gros ve rüsum ise hacimsel değerleri ifade etmektedir.²⁴

Deplasman: Bir geminin yüzerken taşırmış olduğu suyun miktarı olarak ifade edilmektedir. Ton olarak geminin ve içindekilerin ağırlığını, metreküp olarak ise geminin su hattının altında kalan kısmının hacmini belirtmektedir.²⁵

Dedveyt: Yük ve yolcu ile safra olarak tabir edilen ağırlık unsurlarının toplamı donatılmış geminin taşıyabileceği ağırlığı göstermektedir. Bu miktar yüklü deplasman ile boş gemi ağırlığı arasındaki farktır. Bu tonaja: yük, stor, yakıt, yağ, tatlı su ve balast gibi ağırlıklar girer. Detveyt genellikle metrik ton olarak birimlendirilir. Deplasmandan, boş gemi ağırlığını çıkardığımızda geriye kalan ağırlıkların toplamı olarak açıklanabilir.²⁶

Tonilato: Bir tonilato, 2.83 metreküplük yer işgal eden hacime eşittir. Harp gemilerinin, boş ve dolu deplasmanları arasındaki fark çok az olduğu için gemilerin büyüklüğü deplasman olarak kullanılmaktadır. Geminin hacimsel birimi, tonilato ile ifade edilmekle birlikte bazı ülkelerde “Register ton” olarak da adlandırılmaktadır. Ayrıca ticaret gemileri çoğunlukla tonilato cinsinden gros hacimleri söylenmek suretiyle telaffuz edilmektedir.²⁷

Gros: Bir geminin tüm kapalı yerlerinin hacminin, bazı istisnalar hariç olmak üzere kadem küp olarak toplamının yüze bölünmesiyle elde edilen hacim ölçüsü olup, tonilato olarak kullanılmaktadır.²⁸

²³ Ünel, **a.g.m.** s.44,45. Ahmet Demir, **Türkiye’de Gemi Yapım Sanayinde Kuruluş Yeri**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1967, s.11

²⁴ Seyfi Saracoğlu, “5000 tonluk bir gemi denince ne anlaşılır?”, **Deniz Mecmuası** (Mayıs 1955), Yenigün Matbaası, İstanbul, 1955, s.25.

²⁵ Milli Eğitim Bakanlığı, **Denizcilik Gemi Yapısı**, s.3

²⁶ Milli Eğitim Bakanlığı, **a.g.e.**, s.5

²⁷ Saracoğlu, **a.g.m.**, s.25-26.

²⁸ Milli Eğitim Bakanlığı, **a.g.e.**, s.4,5

Rüsüm (Net): Bir geminin gros hacminden, kaidelerin tespit ettiği gros hacim dahil bazı hacimlerin aynen veya nisbi olarak çıkarılması sonrasında elde edilen hacim, “Rüsüm” tonilato olarak adlandırılmaktadır.²⁹

Kadim tersanelerden günümüze kadar gemilerin dizayn ve inşa süreçlerine ilişkin tanımlar ve bazı temel kavramlar açıklandıktan sonra, bu kısımda: Sanayi Devriminin doğuşu ve getirdiği teknolojik gelişmelerin dünya iktisâdi sistemini nasıl etkilediği ele alınmıştır.

Sanayi Devrimi: İngiltere’deki üretim atölyelerinde çırkık ve dişli mekanizmalarının birbirine entegre edilmesiyle oluşturulan güç sistemlerinin ürün/mal üretimine yönlendirilmesiyle başlayan ve kısa bir süre sonra buhar makinesinin icadı ile artarak katlanan süreç, “Sanayi Devrimi” denilmektedir. Zaman içerisinde Sanayi Devrimi’nin İngiltere’de tam olarak ne zaman başladığı konusunda iktisât tarihçileri arasında ihtilaflar yaşanmıştır. Bazı tarihçiler, Sanayi Devrimi’nin, XVII.yüzyılın ortalarında merkantilizm süreci ile diğerleri ise Watt, Arkwright, Bulton’un büyük buluşları sayesinde, endüstriyel gelişim hızının önemli bir artış sağladığı XVIII.yüzyılın son çeyreğinde başladığını iddia etmektedirler.³⁰

Örneğin Arnold Toynbee, Sanayi Devrimi’nin 1760’ta başladığını belirtmiş ve bu iddia yarım yüzyıl boyunca kabul görmüştür. Ancak, daha sonra ABD’li tarihçi John Ulric Nef, tarihte devamlılığın esas olduğunu belirterek iktisâdi büyümenin ve teknolojik gelişmenin başladığı XVI.yüzyılın ortasından XIX.yüzyılın sonlarına kadar devam eden ve sınaî devletlerin zaferiyle sonuçlanan bir süreç olduğunu vurgulamıştır. Günümüzde Sanayi Devrimi’nin başlangıcı genel bir kabul olarak, İngiliz uluslararası ticaretinin büyük bir sıçrama gerçekleştirdiği 1780 yılı olarak ifade edilmektedir.³¹

Sanayi Devrimi sonrası üretim kapasitesindeki artışın İngiliz ekonomisine yaptığı etkiye bakıldığında İngiltere’nin; 1780 yılında %12 olan dünya ticaret payını

²⁹ Saracoğlu, **a.g.m.**, s.27,28.

³⁰ Bu konuda Evrimci görüşe sahip olanlar sanayi devrimi uzun süren, düşük bir ekonomik büyüme dönemi sonucunda oluşan bir evrim sürecinin tepe noktasını yaşatmıştır. Devrimci görüşe sahip olanlar için ise sanayi devrimi İngiliz ekonomisinde dönüm noktası yaratan bir zirvedir. Öte yandan Charles Wilson ise sanayi devriminin “laissez faire” ile değil merkantilist siyaset ile 1660’lı yıllarda ortaya çıktığını ileri sürmüştü ve bunu da devlet ile beraber hareket eden, ticari kanunlar ve donanma gücü ile desteklenen ticari şirketlerin salt tarıma dayalı ticaret anlayışı yerine çeşitli emtialar ile ekonomiyi hızla dönüştürdüğünü ve bu sayede ekonomik büyümenin belirgin olarak artmayabşladığını ifade etmiştir. Ronald Max Hartwell, **The Causes of the Industrial Revolution in England**, London, 1967, s.7,8.

³¹ Deane, **a.g.e.**, s.2,3.

1800'lerin başında %33'e çıkardığı, 1780'de 1.000 ABD doları olan kişi başı gayri safi yurtiçi hasılasını ise 1830 yılında 2.000 ABD dolarına yükselttiği anlaşılmaktadır.³²

İktisât tarihçileri arasında tartışılan bir diğer meseleyse Sanayi Devrimi'nin hangi sektörde başladığı ile ilgilidir. Günümüzde Sanayi Devrimi'nin başlangıcı olarak genel kabul gören sektör: İngiliz ekonomik büyümesine etki eden pamuklu dokuma sanayisidir.³³ Sanayi Devrimi özellikle İngiltere'de daha fazla insanın daha fazla mal ve hizmete sahip olması ile sonuçlanmıştır. Hartwell, Sanayi Devriminin yarattığı en belirgin farklılığın önceki dönemlere kıyasla, kişi başına düşen büyümenin sıradışı ve süreklilik arz eden bir artışta olduğunu söylemiştir. Özetle Hartwell'e göre sanayileşmenin getirdiği yenilik: üretim miktarını artırmak için daha fazla kişinin çalıştırılması felsefesinin terk edilerek, bunun yerine mevcut hammaddenin makineler yardımı ile daha kısa sürede ve daha az fire ile ürüne dönüştürülmesi olmuştur.³⁴

Sanayi Devrimi, Avrupa'da tüm hızıyla devam ederken Osmanlı Devleti, icat edilen harp silahı, araç ve gereçlerinin devlete ait fabrikalarda üretilmesinin ve askeri alanda reformlar yapılmasının yeterli olacağını düşünmüştür. Halil İnalcık, Osmanlı Devleti'nin, Sanayi Devrimi'nin yaşandığı dönemde ticaret dengesi ve liberal iktisâdi sistem konusunda fikir sahibi olmadığını, iç pazarda bolluğu sağlamak adına ithalatın teşvik edilerek, ihracatın önlenmesi esasına dayanan Ortadoğu devlet geleneği ile ticarete yön verildiğini ve bu nedenle kapitülasyonların serbest bırakıldığını, ancak Sanayi Devrimi ile birlikte Batılı emperyalistlerin Uzakdoğudaki sömürgelerden elde ettikleri hammaddeyi daha ucuza imal ederek, Osmanlı Devleti gibi açık pazarlarda yüksek kârlarla satmaları nedeniyle Osmanlı Devleti'nin ticaret dengesini kaybettiğini ve ekonomisinin bozulduğunu ifade etmiştir.³⁵

Sanayi Devrimi'nin öncüsü olan emperyalist devletler, sanayileşmeye çalışan sömürge ve yarı sömürge durumundaki devletlerin yöneticilerine ve aydın sınıfına; dışa kapalı bağımsız bir iktisâdi sistem kurmaya çalışmak yerine, dünya ticaret

³² Michel Beaud, **Kapitalizmin Tarihi (Çev.Fikret Başkaya) (1500-1980)**, Yordam Kitap Basımevi, İstanbul, 2015, s.134-136.

³³ Sanayi devrimi Lancashire pamuk sanayinin genişlemesi ve bunun tümü üzerine etkisinin yayılması olarak açıklandığında sektörel büyüme tartışması ortaya çıkmıştır. Hartwell, **a.g.e.**, s.8.

³⁴ Hartwell, **a.g.e.**, s.2,3.

³⁵ Halil İnalcık, **İmparatorluktan Cumhuriyete**, Kronik yayınları, İstanbul, 2019, s.168,169.

sistemine entegre hammadde ihraç eden ekonomik bir altyapı kurulması fikrini empoze etmişlerdir.³⁶ Nitekim, bu fikirden bazı Osmanlı aydını ve yönetici sınıfının da etkilendiği görülmektedir. Bu minvalde, dünya ticaretine adapte olarak liberal sistemin uygulanmasını savunan Osmanlı aydınlarının ilki 1881 yılında yayımlanan “Mebâdi-i İlm-i Servet-i Mîlî” ile tanınan Sakızlı Ohannes Paşa’dır. Aynı görüşün şiddetli savunucularından bir diğeri ise Osmanlı Devleti’nin son döneminde Maliye ve Nafiâ Nazırlığı yapan M.Cavit Bey olmuştur. 1908 devriminin ilk yıllarında İttihatçılar, bireyciliğin çağdaş toplumun temel felsefesi olduğunu, devlete karşı bireyin savunulmasını, girişimciliğin teşvik edilmesini ve “teşebbüs-ü şahsî” fikriyatının Osmanlı toplumunun yaşam felsefesini oluşturduğunu ileri sürerek liberal ekonomiyi savunmuşlardır.³⁷

Bunlara karşıt cephede yer alan XIX. yüzyılın sonlarında Ahmet Mithat ve Musa Akyiğitzade’nin başını çektiği “Millî Sanayi Burjuvazisi” oluşturma fikri ise devlet teşvik ve müdahaleleri ile korumacı sanayileşmeyi önermiştir.³⁸ Bu görüşün devamı niteliğinde Ziya Gökalp ve Tekin Alp ile birlikte Yusuf Akçura ve Ahmet Muhiddin gibi dönemin üretken düşünürleri de millî iktisât fikri doğrultusunda “Müslüman-Türk orta” sınıf oluşturularak sanayileşmenin gerekliliği konusunda birçok makale yayınlamışlardır. Zafer Toprak, millî iktisât fikrinin Almanya’daki Fichte, Gentz, Müller, List gibi düşünürlerden etkileneceğini ve ayrıca liberal iktisâdî öğretinin aksine, dışa kapalı ulusalcı bir iktisâdî yapının Müller’den Schmoller’e değin uzanan romantik bir Alman iktisât geleneğinden geldiğini belirtmiştir.³⁹

Millî iktisat fikrini uygulamaya geçiren İttihat ve Terakki Fırkası, piyasayı kontrol altında tutmaya çalışan yabancı sermayeli şirketler karşısında Türk-Müslüman üretici ve tüccarlarını örgütleyerek, kredi ve satış kooperatifleri kurulmasını sağlamıştır.⁴⁰ Şevket Pamuk, 1913-1915 yılları arasında gerçek kişilere ait işyerlerinin

³⁶ Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi**, İmge Kitabevi, Ankara, 2005, s. 25.

³⁷ Zafer Toprak, **Türkiye’de Millî İktisat (1908-1918)**, İstanbul Yurt Yayınları, 1982, s.19-21.

³⁸ Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi**, s. 27.

³⁹ İngiliz Askeri İstihbaratı’nın 25 Şubat 1919 tarihli raporunda “İttihat ve Terakki Fırkası’nın ticaret şirketlerinin görünüşte millî niteliği, isimleriyle ifade edilmektedir. Ticaret dünyasında "millî" sözcüğü İttihat ve Terakki Cemiyeti ile hemen hemen eş anlamlıdır.” ifadesinin bulunduğu ileri sürülmektedir. Toprak, **Türkiye’de Ekonomi ...**, s.5,6.

⁴⁰ Toprak, **Türkiye’de Ekonomi...**, s.6-7.

yaklaşık %20'sinin Türk-Müslüman gruplarda olduğunu ve I.Dünya Harbi'nden itibaren savaş süresince Kara Kemal'in özellikle iâşe işlerini İttihat ve Terakki Fırkası tarafından örgütlenen Türk tüccarlara vermesi sayesinde, bu oranın %50'nin üzerine çıktığını ifade etmiştir.⁴¹

B- Tarihsel Olarak Deniz Gücünün Önemi

Sadece kara ordusu ile tüm dünyaya yayılma ve hâkim olma stratejisi uygulayan devletler, ancak birkaç yüz yıl ayakta kalabilmiştir. Kara gücünün yanı sıra denizlere hakim olarak deniz ticaretin kontrol altına almayı amaçlayan devletler ise asırlarca dünyaya hükmetmeyi başaramışlardır. Örneğin: M.Ö.IV.yüzyılda kara muharebelerinde galip gelerek, Atina dahil olmak üzere tüm Yunan anakarasını ele geçiren Persler, M.Ö.480 yılında Salamis Deniz Savaşı'nda Yunanlılara karşı ağır bir mağlubiyet yaşayınca, deniz gücü olmadan Yunanistan'da daha fazla tutunamayacağını kavramış ve geri çekilmek zorunda kalmıştır.⁴²

Herodot'a göre: Salamis Deniz Savaşı'nda elde edilen başarının arkasındaki en büyük etken, Themistokles'in denizgücüne verdiği önemdir. Zira Themistokles'in, yeni gemi inşa kızakları yapılarak güçlü bir donanma inşa edilmesi ve Perslere karşı Delos Deniz Birliği kurulması yönündeki tavsiyelerinin uygulanması neticesinde kazanılan Salamis Deniz Savaşı, deniz gücünün önemini ortaya koyan ilk örnek olmuştur.⁴³

Sonraki yüzyıllarda döneminin en büyük gücü Roma İmparatorluğu, modern tersanelere sahip olması sayesinde güçlü gemilerden oluşan bir donanma inşa etmeyi başarmıştır. Lutwaak'a göre: Roma İmparatorluğu, deniz gücü sayesinde Akdeniz'in tüm kıyılarına hakim olmuş ve kara gücünü kıyılardan daha içlere kadar naklederek

⁴¹ Şevket Pamuk, Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul,2012, s.156. Zafer Toprak, **Türkiye'de Milli İktisat (1908-1918)**, İstanbul Yurt Yayınları 1982, s. 17-19.

⁴² Yunanlılara mağlup olan Persler, gerek denizcilik kültüründen uzak olmaları gerekse denizde sevk ve idare yeteneğinden mahrum olmaları nedeniyle Salamis Deniz Savaşı'nı kaybetmişlerdir. Nitekim Yunanlılar hantal ancak mukavemeti yüksek ve ağır tonajlı gemileriyle manevra gücü yüksek ama hafif tonajlı Pers gemilerini dar bir alanda mahmuzlayarak batırmışlardır. Herodotus Tarihi, (Çev, Müntekim Ökmen) s.646-653.

⁴³ Bu bağlamda gerek savaş öncesinde Atinalıları donanma gücünün paradan daha önemli olduğuna ikna ederek Pire'deki kızaklarda 200 yeni gemi inşa ettirmesi gerekse Salamis Deniz Savaşı'ndaki başarılı savaş taktikleri, Themistokles'i modern anlamda ilk deniz hakimiyeti teorisyeni olduğunu göstermektedir. Herodotus Tarihi, (Çev, Müntekim Ökmen), s.571.

küresel bir güç olmayı başarmıştır.⁴⁴ B.Lewis, Roma tarihçilerinin tuttuğu kayıtlara atıfta bulunarak, Romalıların denizlerin önemini çok iyi bildiğini ileri sürmüştür. Roma İmparatorluğu döneminde, bir noktadan 120 km mesafeye kara yolu ile yük taşıma maliyetinin, Akdeniz'in bir ucundan öbür ucuna deniz yolu ile taşınmasından daha pahalıya mal olduğuna dair tarihsel veriler olduğu bilinmektedir.⁴⁵ Diğer taraftan Akdeniz'de, zamanının en güçlü donanmasına sahip olan Doğu Roma İmparatorluğu, Akdeniz ve Karadeniz'de deniz ticaret yollarının ve limanların kontrolünü Ceneviz, Venedik ve Türk denizcilerine kaptırdıktan sonra çöküş sürecine girmiştir.⁴⁶

X.yüzyılda kurulan Ceneviz Cumhuriyeti, coğrafi olarak küçük bir kent devleti olmasına rağmen, güçlü bir donanma ve ticaret filosu inşa edebilmesi sayesinde Akdeniz'de uzun yıllar güçlü bir devlet olarak varlığını sürdürebilmiştir.⁴⁷

Akdeniz'de, bir başka deniz gücü konumundaki Venedik Devleti de tersanelerinde güçlü kadirga ve kalyonlar inşa etme kabiliyeti,⁴⁸ denizcilik kültürü ve deniz ticaretindeki rolü sayesinde İspanyol, Ceneviz, Doğu Roma İmparatorluğu ve Osmanlı Donanması'na karşı mücadele etmiş ve asırlar boyunca varlığını koruyabilmiştir.⁴⁹

Moskova Knezliği'nin XVI.yüzyılda Cengiz Han soyundan gelen Hanlıkları kendisine tâbi hale getirmesi ve XVIII.yüzyılda I.Petro döneminde Rus Çarı'nın mutlak hakimiyetini kurması ile birlikte Orta Avrupa'dan Sibirya'ya kadar

⁴⁴ Edward N. Luttwak, **The Grand Strategy of the Byzantine Empire**, Harvard University Press, USA, 2009, s.3.

⁴⁵ Bernard Lewis, **Ortadoğu** (Çev.Mehmet Harmancı), Yeni Bin Yıl Yayınevi, İstanbul, 1996, s.134,135.

⁴⁶ Alexander A. Vasiliev, **History of the Byzantine Empire, (324–1453)**, University of Wisconsin Press, USA, 1958, s. 681.

⁴⁷ Cenevizlilerin Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında sınırlı hakları olduğu ayrıca Amasra ve Samsun gibi limanları kontrol ettikleri bilinmektedir. Vasiliev, **a.g.e.** s.537-538.

⁴⁸ Aslında kadirgalar örnek alınarak yapılan ve daha uzun bir gövdeye sahip olan kalyonlar manevra kabiliyeti olmayan ve süratli hareket edemeyen gemilerdi; bu sebeple XVI.yüzyılın ortalarından itibaren gemi mühendisleri yaptıkları çalışmalar sonucunda kalyonlara üstünlük sağlayan yeni özellikler icat etmeyi başarmışlardır. Kalyon, İspanyollarca bulunmuş ve çok geçmeden İngiliz ve Hollandalılar tarafından benimsenerek geliştirilmiştir. İdris Bostan, **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008, s.183.

⁴⁹ IX. yüzyıldan itibaren bağımsız bir kent devleti olan Venedik, yapılan seçim sonucunda *doj/doc* (*doce, doxe*) ismi ile anılan bir başkan tarafından yönetilmiştir. Güçlü donanması ve deniz ticaretiyle öne çıkarak Akdeniz'den Karadeniz'e uzanan kesimlerde koloniler kurmuştur. Avrupa'nın Atlantik kıyılarına kadar hareketli bir ticarî ağ oluşturmaya rağmen kara ordusu güçlü olan Napolyon'a karşı duramamış ve 1797 yılında işgal edilmiştir. XIX. yüzyılda Avusturya İmparatorluğu'nun, 1866'da İtalya Krallığı'nın bir parçası haline gelmiştir. Pedani, Maria Pia, **"Venedik"TDV İslam Ansiklopedisi** Cilt:43, İstanbul, 2013, s.44-47.

genişlemeyi başarmıştır. Karadaki genişlemenin yanı sıra denizlere açılmanın ve deniz gücüne sahip olmanın önemini kavrayan Çar I.Petro, 1703’de Neva ağzında uzun yıllar başkenti olacak St. Petersburg şehrini kurmuş ve Baltık’ta inşa ettirdiği tersanede yeni bir donanma oluşturmuştur. Güneyde ise Osmanlı Devleti ile mücadeleye girişmiş ve Karadeniz’de bir donanma inşa etme stratejisini hayata geçirmeyi başarmıştır.⁵⁰ Nitekim Rus Çarlığı, Batı tarzında modernize ettiği donanmasını yaptığı yatırımlarla güçlendirmiş ve Karadeniz’de döneminin en güçlü donanmasına sahip olan Osmanlı Devleti’ni 30 Kasım 1853 tarihinde yaptığı ani bir baskınla mağlup etmeyi ve donanmasının büyük kısmını imha etmeyi başarmıştır.⁵¹

Diğer taraftan Kubilay Han döneminde sadece kara ordusu ile Çin’den Avrupa’ya kadar hakimiyet kurarak küresel bir güç olan Moğolların, hasımlarına karşı denizlerde varlık gösteremediği ve deniz ticareti üzerinde kontrol sağlayamadığı için varlığını ancak birkaç yüzyıl sürdürebildiğini söylemek yanlış olmayacaktır. XVI.yüzyılda Akdeniz’de artan Osmanlı hakimiyetinden çekinen İspanyol ve Portekiz denizcileri, yeni ticari rotalar bulmak zorunda kalmış, okyanusa dayanıklı gemilere ve seyrüsefer teknolojisine sahip olmaları sayesinde, değerli madenlere sahip olan Amerika kıtasını keşfetmiş ve ticaret filolarını Afrika’nın güneyinden Hindistan’a kadar ulaştırmayı başarmıştır.⁵²

XVII. yüzyıl başlarında tarih sahnesine çıkan Hollandalı denizciler ise Atlas-Hint Okyanusu arasında hem güçlü bir donanma hem de büyük bir ticaret ağı kurmayı başarmışlardır. Kaynaklarda, Hollanda Doğu Hindistan Şirketi adı ile anılan bu organizasyon bünyesinde, ticaret ve savaş gemileri ile üzerinde onbine yakın askerle

⁵⁰ 1395’te Kafkasya’daki Terek Nehri boyunda Toktamış Han’ın Timur tarafından mağlup edilmesi Altın Orda’yı çöküş sürecine sokmuş, 1481 yılında Moskova Knezi III. İvan’ın Don kıyısında Altın Orda güçlerini yenmiş, 1502’den sonra ise Kazan, Kasım, Kırım, Astrahan ve Sibir Hanlıkları ortaya çıkmıştır. Moskova Knezi IV. İvan sırasıyla, 1552’de Kazan Hanlığı’nı, 1556 yılında Astrahan ve 1582-1598 Sibir Hanlıklarını Moskova Devleti sınırları içine katmıştır. 1475 yılında Osmanlı Devleti hakimiyetine giren Kırım Hanlığı ise 1774 yılında Rusya yönetimine girmiştir. Nesrin Sarıahmetoğlu, **Rusya Tarihi**, Anadolu Yayınevi, Eskişehir, 2019, s.43,44.

⁵¹ Gencer, **a.g.e.**, s. 230.

⁵² Kanuni döneminde, 1538’de Barbaros Hayreddin Paşa’nın Preveze’de Akdeniz hakimiyetini kesinleştirmesi ile Mısır Beylerbeyi HadımSüleyman Paşa’nın donanmasıyla Süveyş’ten çıkıp Yemen’i feth ederek Hindistan’agıtmesi aynı senede gerçekleşmiştir ve o sene Kanuni, bizzat çıktığıBoğdan seferinde Bender’i fethetmiştir. 1538 tarihli Bender kitabesine göre artık o, “Gemiler yürüden balır-ı frenk u mağrib ve Hinde değin bir sultandır.” Doğuve Uzakdoğu’nun ünlü baharat ticaret yolu Portekiz’in bütün çabalarına rağmen Osmanlıların müdahalesi sayesinde eski güzergahını korumaya devam etmiştir. Bostan, **Beylikten İmparatorluğa...**s.5,6.

ticaretini aralıksız sürdürmüş, zaman zaman Portekiz Donanması ile savaşmaktan bile kaçınmamıştır.⁵³

XVIII.yüzyılda Dünya’da çok büyük bir dönüşüm başlamış ve “Sanayi Devrimi”nin etkisi ile hızla güçlenen Britanya Krallığı, buhar makinelerinin getirdiği teknolojiyi kendi gemilerine uygulayarak Hollandalı denizcilere karşı denizlerdeki gücünü artırmayı başarmıştır. XIX.yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde artan üretimi ile genişleyen ticaret ağı ve buhar gücü ile çalışan zırhlı gemilerden oluşan donanması sayesinde İngiltere, hem iktisâdi hem de deniz gücü bakımından dünyanın en büyük devleti olarak anılmaya başlanmıştır.⁵⁴

XIX.yüzyılda ABD’li denizci ve tarihçi Alfred Thayer Mahan, denizlerin devletler için hayati öneme sahip bir yetki alanı olduğunu söylemiştir. Mahan, deniz hakimiyeti teorisini, yaşanmış deniz savaşları üzerinden bir temele dayandırmış ve deniz gücünün modern anlamdaki stratejisini ortaya koymuştur. Ayrıca denizlerin siyasi ve sosyal açıdan ışık saçan kocaman bir karayolu olduğunu ve nereye gitmek istenirse su yollarının buna imkan tanıdığını belirten Mahan, tarih boyunca deniz yolu ile yapılan yolculukların karadan yapılanlara göre daha kolay ve ucuz olduğunu vurgulamıştır. Mahan’a göre: Hollanda’nın zenginleşmesinin en büyük nedeni, Almanya’ya kadar uzanan sayısız göl ve nehir üzerinde gemiler ile taşımacılığın yapılabilmesi olmalıdır. Sanayi Devrimi sonrası dönemde de İngiltere ile Fransa’nın başta ABD olmak üzere, Afrika ve Asya’daki sömürgeler üzerindeki nüfuz

⁵³ Asıl adı Birleşik Doğu Hindistan Şirketi (Vereenigde Oost-Indische Compagnie: VOC) olmakla birlikte diğer ülkelerin de benzer isimli şirketleri bulunması nedeniyle daha çok Hollanda Doğu Hindistan Şirketi ismi kullanılmıştır. XVI. yüzyılın sonlarında Hint Okyanusu’nda ticaret yapan Hollanda şirketlerinin 20 Mart 1602 tarihinde birleşmesiyle kurulmuştur. Hollanda devletice, 1602’de çıkarılan kanunla: Macellan Boğazı ile Ümitburnu arasındaki sularda ticaret yapma ve ayrıca silâhlı kuvvet bulundurma, kaleler inşa etme ve Asya’daki ülkelerle antlaşma yapma gibi yetkileri verilmiştir. XVII. yüzyıl boyunca devamlı gelişme gösteren şirketin 1669’da 150 ticaret ve kırk savaş gemisiyle on bin askeri olduğu, Ambon, Banda, Ternate, Makassar, Malaka, Seylan, Kaapstad ve Cava’da mahallî idare merkezleri bulundurduğu belirtilmiştir. Bkz. [www. https:// islamansiklopedisi.org.tr/hollanda-dogu-hindistan-sirketi](https://islamansiklopedisi.org.tr/hollanda-dogu-hindistan-sirketi), Erişim Tarihi:25.03.2020.

⁵⁴ Nitekim Adam Smith, İngiltere’nin buhar gücünü gemilere uygulaması sayesinde elde ettiği gelişmeyi: “İki adamın sürdüğü, sekiz beygirin çektiği büyük tekerlekli bir arabanın yaklaşık olarak dört ton ağırlığındaki bir malı Londra’dan Edinburgh’a, altı haftada getirip götürüldüğünü buna karşın aynı sürede 6-8 kişilik mürettebata sahip bir geminin Londra-Leith limanları arasında çokluk iki yüz ton ağırlık taşıyabileceğini, yani 6-8 kişinin Londra-Edinburgh arasında yüz adamın taşıyabileceği kadar malı aynı sürede getirip götürülebilmekteydi” ifadesi ile açıklamıştır. Adam Smith, **Milletlerin Zenginliği** (Çev.Haldun Derin), İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 2014, s,33-34.

mücadelesinden, deniz ticareti ve güçlü donanması sayesinde İngiltere'nin galip çıktığına dikkat çekmiştir.⁵⁵

İngiltere'nin ardından Fransa, Belçika, Almanya, Hollanda, İtalya, ABD, Rusya ve Japonya'nın Sanayi Devrimini tamamlamasıyla XX.yüzyıla girildiğinde dünyada gelişmiş ve az gelişmiş ülkeler olmak üzere iki grubun bulunduğu yeni bir iktisâdi sistem meydana gelmiştir.⁵⁶

Osmanlı Devleti 1571 yılında Haçlılarla karşılaştığı İnebahtı Deniz Savaşı'nda donanmasının neredeyse tamamını kaybetmiş olsa da başta Tersâne-i Âmire ve diğer tersanelerinin güçlü altyapısı ve teknik kapasitesi sayesinde birkaç yıl içinde öncekinin iki katı kadar gemi inşa etmeyi başarmıştır.⁵⁷ Zira Osmanlı Donanması çoğu defa Fransa, İspanya, Venedik, Ceneviz, Napoli ve Malta filolarından oluşan müttefik Haçlı Donanması ile tek başına mücadele etmekle kalmayıp Akdeniz'in öbür ucunda Cezayir'e kadar donanma sevk ederek, Akdeniz'in büyük bölümünde deniz hakimiyetini sağlamıştır.⁵⁸

Karadaki gelişmesine paralel olarak güçlenen Osmanlı Devleti Donanması, XVI. yüzyılın son çeyreğinde kurduğu Akdeniz hakimiyetini XVIII.yüzyılın sonuna kadar sürdürmeyi başarmıştır. XVII.yüzyıl ortalarına kadar kürekle seyreden kadırgalar inşa eden Osmanlı Devleti, XVII.yüzyıl ortasına gelindiğinde İspanyol, Portekiz ve Hollandalı denizcilerin okyanusları aşmak için kullandığı modern yelkenli kalyonlara geçmeye çalışmıştır. III.Selim döneminde orduda ve bahriyede başlatılan ıslahat hareketleri diğer alanlardaki yetersizlikler nedeniyle akamete uğramıştır. Sanayi Devrimi sonrasında yaşanan teknolojik gelişmelerin sağladığı üstünlük, Batılı Devletleri, denizlerde de Osmanlı Devleti'nden daha güçlü hale getirmiştir. II. Mahmud ve Abdülaziz dönemlerinde de Tersâne-i Âmire'yi ıslah etmek, buharlı ve zırhlı gemi inşa etmek için çok fazla çaba sarf edilmiştir.⁵⁹ Ancak Batılı devletlerin metali işleyip demirden yüzen kaleler inşa ettikleri XIX.yüzyılda hala iç isyanlarla

⁵⁵ Alfred Thayer Mahan, **The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)**, Little, Brown and Company, Boston, 1898, s.27,28.

⁵⁶ Rifat Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1999)**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000, s.289-291.

⁵⁷ Halil İnalcık, **İmparatorluktan Cumhuriyete**, Kronik Yayınları, İstanbul, 2019, s.156,157.

⁵⁸ İspanya ve Venedik arşivlerindeki raporlarda, Osmanlı Donanması'nın tüm faaliyetlerinin Haçlı casusları tarafından yakından takip edildiği yönünde bilgiler olduğu kaydedilmektedir. Bostan, **Beylikten İmparatorluğa...**,s.6

⁵⁹ Gencer, **a.g.e.**, s.20-27.

mücadele eden Osmanlı Devleti, ahşap gemileri kullanmaya devam etmek zorunda kalmıştır. Denizlerde yeniden söz sahibi olabilmek için II.Meşrutiyet sonrasında İngiliz ve İtalyan şirketler ile çeşitli ortaklıklar kurmak suretiyle Tersâne-i Âmire'nin modernize edilmesi ve zırhlı yeni tip harp gemileri inşa edilmesi amaçlanmıştır. Ancak gerek Balkan Savaşları gerek I.Dünya Harbi nedeniyle günden güne ekonomisi zayıflayan Osmanlı Devleti, Tersâne-i Âmire'nin modernize edilmesi ve İzmit'te yeni bir tersane kurulması projelerini askıya almak zorunda kalmıştır.⁶⁰

Ulusal Kurtuluş Savaşı'nda deniz gücünden yoksun halde verilen mücadelenin zorluğunu yakinen tecrübe eden Mustafa Kemal Paşa, Bahriye Vekâleti ile Denizbank'ın kurulmasını ve milli tersaneler inşa edilmesini bizzat desteklemiştir. Mustafa Kemal Paşa, ihtiyaç duyulan mal ve ürünleri imal edebilen sanayileşmiş bir ülke olmayı büyük strateji⁶¹ olarak belirlemiş ve bu amaca hızla ulaşabilmek için yöntem olarak devletçilik modelinin uygulanmasını sağlamıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin her alanına hakim olan devletçilik ilkesi sayesinde, modern eğitim kurumlarında uzman personel yetiştirilmiş ve yeni baştan kurulan fabrikalarında demir-çelik ve makina üretimi yapılmış, tersanelerinde ise milli gemiler inşa edilmiş ve nihayetinde Akdeniz'de bölgesel bir deniz gücü yaratılmıştır.

C-Yöntem ve Kaynak Tahlili

Tarihçilik bağlamında, tersanelerle ilgili olarak Cumhuriyet dönemini içeren ve tarih metodolojisine dayanan bir araştırmanın bulunmaması büyük bir eksiklikler. Zira konu popüler ya da mesleki tarih araştırmalarını aşacak kadar önemli olup, belli bir akademik disiplin çerçevesinde incelenmeye, araştırılmaya ve yazılmaya muhtaç olması nedeniyle çalışmanın kaynakçasını oluşturmak çok uzun bir zaman almıştır.

Konunun ana hatlarının oluşturulması aşamasında teze çerçeve çizecek nitelikte yol gösterici bir çalışma bulunmaması nedeniyle tezin yazımında metod olarak tümevarım yöntemi kullanılmıştır.

⁶⁰ Gölçük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, Kocaeli, s.1-3.

⁶¹ Büyük strateji; politikanın belirlediği refah ve güvenlikle ilgili hedeflerin elde edilmesi için askerî, politik-diplomatik, ekonomik, psikolojik güç unsurlarının geliştirilmesi ve birlikte uyum içinde kullanılması sanatıdır. Nejat Eslen, **Geleceğin Liderleri için Büyük Strateji Esasları**, Pankuş Yayınları, Ankara, 2021, s.38

Bu çalışma, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Tersanelerin Durumu”, “Atatürk Döneminde Tersanelerin Yeniden Kuruluşu” ve “İnönü Dönemi’nde Tersanelerin Gelişimi” olmak üzere üç ana bölümde incelenmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde: Anadolu Türkleri’nin gemicilikle olan ilişkileri, Osmanlı Devleti’nin kurduğu Gelibolu, Sinop, Basra, Birecik, İzmit, Samsun, Süveyş, Kefken Tersanesi ve Tersâne-i Âmire (Haliç, Camialtı ve Taşkızak Tersaneleri) genel hatlarıyla incelenmiştir. Geniş bir coğrafyada asırlar boyu hüküm sürmesine rağmen, Osmanlı bandıralı ticarî denizciliğin gelişmemesinin nedenleri ve yabancı ülkelere verilen ticari ayrıcalıklara da değinilmiştir. Kapitülasyonların ağır yüküne rağmen, XIX.yüzyıldan itibaren ticari denizcilik şirketi oluşturmaya ve Tersâne-i Âmire’yi modernize etmeye yönelik çabalar, bu bölümde ele alınmıştır.

İkinci bölümde ise Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşuyla birlikte Mustafa Kemal Paşa döneminde, Osmanlı’dan miras kalan birkaç fabrika ve tezgâhın ıslah edilmesiyle modern bir deniz ticaret filosu oluşturulması için yapılan çalışmalar ve devletçi politikalar doğrultusunda tersanelerin yeniden ayağa kaldırılma süreci ifade edilmiştir.

Bu bağlamda, yeni kurulan Gölcük Tersanesi ve bu tersanede inşa edilen Gölcük Yağ Gemisi, Cumhuriyet döneminin en büyük başarısı olarak birincil kaynaklardan istifade edilerek ele alınmıştır. Ayrıca tarih araştırmacıları tarafından bugüne kadar incelenmeyen Van Ernis Tersanesi ile Osmanlı’nın son döneminde Fransızlar tarafından İstinye’de kurulan daha sonraları İstinye Tersanesi olarak anılan tersane, Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Cumhuriyet Arşivi’nden elde edilen tarihi vesikalar çerçevesinde detaylı olarak ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise Karabük Demir-Çelik Fabrikası ile gemi inşa sanayisini destekleyen çeşitli sanayi kollarının kuruluş aşamaları, Gölcük, Taşkızak, Haliç Tersanelerinin modernizasyon süreçleri, dönemin Başbakanı ve Bakanlarının meclis açılış konuşmaları, hükümet programları, kanunlar ve kararnamelelerinden incelenmiştir. Son olarak 1950’li yıllarda ülkelerin deniz ticaret filoları ve Türkiye’nin kapasitesi kıyaslanmış, yabancı uzman raporlarına değinilmiştir.

Çalışmanın sonuç kısmında ise 1923 ile 1950 yılları arasında tersanelerin yeniden faaliyete geçirilmesi süreci kısaca özetlenmiş, sanayileşme yolunda ilerlerken karşılaşılan engeller ve çıkarılan derslere değinilmiştir.

Tez yazım süreci öncesinde, toplanan tüm belgeler tasnif edilerek detaylı bir şekilde incelenmiştir. Konunun tarih sınırlaması yapılırken Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan liberal ekonomiye geçildiği Demokrat Parti iktidarına kadar olan dönem (1923-1950) ele alınmıştır. Tez yazımında öncelikle Mühimme Defterlerinden, Hatt-ı Hümayunlardan, Resmi Gazete'den, Bakanlar Kurulu Kararları ve Kanunlardan, Meclis Zabıt Cerideleri'nden, Hükümet Programları'ndan, kurumlar arasında gerçekleşen resmi yazışmalardan ve yabancı şirketlerle yapılan ticari sözleşmelerden faydalanılmıştır. Bu bağlamda tez yazımında birincil kaynak olarak:

I- Mühimme Defterleri: Divan'ı Hümayun'da tutulan defterler içinde en önemli Osmanlı arşiv vesikalarındandır. Devlete ait önemli meselelerin görüşüldüğü siyasî, askerî, iktisâdî alanda kararların alındığı toplantılar kayıt altına alınmış ve Mühimme Defteri olarak saklanmıştır. Araştırmam esnasında, Osmanlı Arşivi'nde transkripsiyonu yapılmış Mühimme Defterlerinde “tersane, sanayi ve gemi inşa” kelimelerini içeren ve önemli görülen vesikalar, tez yazımında kullanılmıştır.

II- Hatt-ı Hümayunlar: Özellikle Tersâne-i Âmire ve Donanma ile ilgili padişah fermanları ile bunlardan Tersanenin ıslahı, yeni gemi inşa edilmesi veya yabancı mühendislerin görevlendirilmesi içerikli evraklar künyeleri üzerinden incelenmiş, önemli görülenlerin transkripsiyonu yapıldıktan sonra tezde kullanılmıştır.

III- Kanunlar, Bakanlar Kurulu Kararları, Resmi Gazete, Meclis Zabıt Cerideleri, Hükümet Programları: Özellikle II.Meşrutiyet sonrasında iktisât alanında çıkarılan kanunlardan tersane ve gemi inşa başlıklarını ihtiva eden evraklar incelenmiştir. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulması sonrasında 1923-1950 yılları arasındaki tüm Hükümet Programları incelenmiş, ayrıca Meclis Zabıt Ceridelerinde tersane ve gemi inşa kelimelerini ihtiva eden kısımlar incelendikten sonra önemli görülenler teze aktarılmıştır.

IV- Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nden ellerinde bulunan “İzmir Alaybey Tersanesi ile İstanbul'da bulunan Camialtı, Haliç, İstinye Tersaneleri”ne ait vesikalar talep edilmiş ve sonrasında idarenin gönderdiği

belgelerden istifade edilmiştir. Özellikle “Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi” isimli resmi yayından çok önemli bilgiler elde edilmiştir.

V- T.C. Cumhurbaşkanlığı Arşivi’nde “sanayi, tersane ve gemi inşa sanayisi” anahtar kelimeleri ile yapılan araştırma neticesinde temin edilenler detaylı olarak incelenmiş ve önemli görülen hususlar teze aktarılmıştır.

VI- Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın akademik çalışmaya açık olan tek arşivi “Beşiktaş Deniz Müzesi Komutanlığına Bağlı Deniz Tarihi Arşivi”nde yapılan araştırmalar sonrasında önemli miktarda belge incelenmiştir. Temin edilen belgeler içerisinde ilk defa bu tez çalışması ile gün yüzüne çıkacağı tespit edilen hususlar, günümüz Türkçesine çevrilmiş ve bunlardan bazıları Ekler kısmına dahil edilmiştir. Yine Türk Deniz Kuvvetleri K.lığının resmi tarihçe bilgilerini ihtiva eden ve Deniz Basımevi’nde basılan kitaplarından azami ölçüde istifade edilmiştir. Bununla birlikte Almanya’da inşa edilen Saldıray ve Batıray denizaltıları ile Taşkızak Tersanesi’nde inşa edilen Atılay ve Yıldırar denizaltılarının gemi inşa süreçlerine ilişkin Lalahan Deniz Arşivi’nde yer alan sınırlı bilgiler tez içerisinde paylaşılabilmiştir.

VII- Süreli yayınlardan Yedigün, Son Posta, Ulus, Akşam ve Cumhuriyet Gazeteleri’nin 1937-1950 yılları arasındaki tüm nüshalar tek tek taranmış “tersaneler, deniz ticaret filosu, gemi inşa sanayisi” ile ilgili yayımlanan haber ve makalelerden istifade edilmiştir.

VIII- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından basılan “Donanma Mecmuası” ile Türkiye Makine Mühendisleri Odası Birliği ile Gemi Mühendisler Odası tarafından yayımlanan “Gemi Mecmuası” isimli dergilerinin tüm sayıları tek tek incelenerek önemli görülen makaleler tez kapsamında kullanılmıştır.

IX- İngiltere Ulusal Arşivi’nde 1919-1950 yılları arasındaki Türkiye yıllıkları incelenmiştir. Konu ile ilgili önemli görülen hususlar tez içerisinde kullanılmış, ayrıca bazı orjinal evraklar Ek olarak paylaşılmıştır.

X- Yüksek Öğretim Kurumu’nun resmi örün sitesinde yayınlanan doktora ve yüksek lisans tezleri “sanayi, tersane, gemi ve gemi inşa sanayisi” anahtar kelimeleri ile incelenmiş, önemli görülen tezlerden azami ölçüde istifade edilmiştir. Ayrıca güncel bilgilerden faydalanabilmek amacıyla Türk Tarihi Kurumu koordinesinde Milli Savunma Üniversitesi’nde 2022 yılı Mayıs ayında yapılan “Türk Harp Sanayi Tarihi”

konulu sempozyumunda paylaşılan bildiriler ve bildirimi sahibi yazarların tezlerinden önemli görülen bilgiler tez içerisinde kullanılmıştır.

İkincil kaynak olarak özellikle Prof. Dr. İdris Bostan'ın “Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. yüzyılda Tersâne-i Âmire”, Prof.Dr.Ali İhsan Gencer'in, “Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)”, Zeki Arıkan ve Lütfü Sancar’ın “Türk Denizcilik Tarihi Cilt II” ve Aydın Eken’in “Ord.Prof. Ata Nutku⁶² Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi ve Mühendislik Eğitimin Önderi” isimli eserler: tezin ana hatlarını oluşturma ve konuyu belirli bir pencereden ele alma bakımından yazım aşamasında büyük katkı sağlamıştır.

Arşivlerin yanı sıra 1935-1950 yılları arasına ait Cumhuriyet, Ulus ve Akşam Gazeteleri ile Donanma Mecmuası ve Deniz Mecmuası incelenmiştir. Ayrıca 1947-1949 yılları arasında BM raporlarında yer alan Türkiye’nin demir-çelik sanayisi ile deniz ticaret filosuna ilişkin ifadeler, veriler ve sayısal istatistiklerden istifade edilmiştir. Yine tezin yazım sürecinde iktisâdi ve teknik raporlardan istifade edilmiş ve çeşitli sayısal veriler kullanılmıştır. Öte yandan ikincil kaynak olarak görülen anı ve hatıra içerikli eserler sayesinde tersanelerin gelişim sürecinde yaşanan temel problemler tespit edilmiştir. Tez çalışmasında tersane olarak sadece Sanayi Devrimi sonrasında modern dünyanın kabul ettiği standartlarda gemi inşa edebilen ve günümüzde de tersane sıfatını taşıyan nitelikli askeri ve sivil tersaneler ele alınmıştır. Bu nedenle gemi inşa kızakları üzerinde ahşap balıkçı teknesi ve yat inşa eden atölye ve imalathâne gibi küçük ölçekli işletmeler tez kapsamında incelenmemiştir.

⁶²Ata Nutku beş kardeşin üçüncüsü olarak 26.10.1904 tarihinde Preveze’de doğmuştur. Büyük dedesi, dedesi, babası ve amcaları Osmanlı Devleti’nde deniz subayı olarak görev yapmıştır. İlk ve Orta öğrenimini İstanbul’daki muhtelif okullarda tamamladıktan sonra 1917 yılında Heybeliada Bahriye Mektebinin çarkçı sınıfına kaydolmuştur. 1921 yılında Bahriye Mektebinde özel olarak açılan Gemi İnşa Mühendisliği kısmına devam etmiştir. 1924 yılında Asteğmen olarak mezun olmasının ardından Hamidiye’de ve Gölcük Tersanesinde staj yapmıştır. 1925-1927 yılları arasında Hollanda Rotterdam’da inşa edilen I. ve II. İnönü denizaltılarının inşa sürecinde görev almış ve daha sonra 1927 yılında Gölcük Tersanesine dönmüştür. Gölcük Tersanesindeki ilk görevi Yavuz’un onarımını yürüten Saint Nazaire firmasının yaptığı işleri kontrol mühendisi olarak denetlemek olmuştur. Daha sonra İtalya Cenova’da inşa edilen Kocatepe Sınıfı iki destroyerin teslim heyetinde görevlendirilmiştir. Yavuz Nutku, ‘*Babam Ata Nutku*’, **Bilim ve Teknik Dergisi** Sayı 354, Mayıs 1997, s.70-71

I.BÖLÜM- OSMANLI DEVLETİ'NİN SON DÖNEMİNDE TERSANELERİN DURUMU

Türkler, Selçuklu Devleti'nin, 1071 yılında Bizans Devleti'ne karşı kazandığı Malazgirt Savaşı'ndan sonra beylikler halinde Anadolu'ya yayılmıştır. Anadolu'nun Türk yurdu olmaya başladığı bu dönemde, Bizans esaretinden kaçarak kurtulan Emir Çaka Bey, İzmir'de 1081 yılında müstakil beylik kurmuş ve Anadolu Türklerinin ilk donanmasını inşa etmiştir.⁶³ Aynı dönemde Süleyman Şah tarafından 1080 senesinde İznik Kalesi fethedilmiştir. Selçuklu Devleti, Bizans İmparatorluğu ile mücadele edebilmek için donanmaya sahip olmayı gerekli görmüş ve bu maksatla Gemlik'i ele geçirerek Donanma inşasına başlamıştır.⁶⁴

Anadolu Türklerinin ilk kez donanmaya sahip olabilmek için döneminin ileri teknolojisi sayılabilecek gemi inşa faaliyetine önem vermesi, harp sanatı için büyük bir adımdır. Anadolu Selçuklu Devleti, önce Antalya'yı fethederek Akdeniz ticaretinde söz sahibi olmuş, daha sonra Trabzon Rum İmparatorluğu'na ait Sinop deniz üssü ve tersanesini ele geçirerek Karadeniz'e açılmayı başarmıştır. I.Alâeddin Keykubat, Akdeniz'de hem ticaret hem de güvenlik stratejisi gereğince deniz gücü oluşturmak istemiştir. Bu doğrultuda Akdeniz'e yönelmiş ve 1220 yılında fetthettiği Alanya'da kendi ismine atfen beş gözden oluşan Alaiye Tersanesi'ni inşa ettirmiştir.⁶⁵

1.1. Osmanlı Devleti'nde Tersanelerin Kuruluş ve Gelişimi

Anadolu Selçuklu Devleti'nin mirasını devralan Osmanlı Devleti, deniz gücüne kendinden önceki Türk Devletlerinden daha fazla önem vermiştir. Osmanlı Devleti tarafından ele geçirildikten sonra bir dönem devletin en büyük tersanesi olarak kullanılan ve buharlı gemiler çağına kadar gemi inşasına devam edilen Gelibolu Tersanesi, aynı zamanda donanma üssü olarak da kullanılmıştır.

⁶³ Halil İnalcık, "Çaka Bey-İzmir Beyliği 1081-1092" *NTV Tarih*, (48. sayı), 2013, s.52,53.

⁶⁴ İznik şehrinin fethi bazı tarihçiler tarafından 1075 olarak belirtilmektedir. Bkz. Erdoğan Merçil, "Büyük Selçuklu İmparatorluğu Tarihi", *Türkler Ansiklopedisi Cilt 4*, Yeni Türkiye Yayınları, 2002, s.1052. Abidin Daver, *Türk Denizciliği*, Varoğlu Yayınevi, İstanbul, s.8.

⁶⁵ I.Alâeddin Sinop'taki tersaneyi büyütürken, yeni gemiler inşa ettirmiştir. 1263 senesinde Karadeniz'de Ruslara karşı savaşan Kıpçaklar'a yardım edilmiştir. O'nun zamanında Türk Denizciliği'nin parlak bir dönem yaşadığı söylenebilir. 1227-1228 yılında inşa edilen Alanya Tersanesi 56.5 m boyunda ve 44 m eninde, beş gözlüdür. Camcı-Zafer, *a.g.e.*, s.15,16. Ayrıca <http://www.antalya.kulturturizm.gov.tr/TR,68433/muzeler-ve-oren-yerleri.html> (Erişim tarihi 12.10.2019)

İstanbul'un fethinden sonra Bizans'tan alınan Tersâne-i Âmire (İstanbul Tersanesi) geliştirilerek yüzyıllar boyunca devlete hizmet etmiş ve Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmiştir. Bu bölümde arşiv belgelerine göre Osmanlı Devleti'nin kurduğu tersaneler tarih kronolojisine uygun şekilde ele alınmış ve büyük kapasiteye sahip olanlar detaylı bir şekilde incelenmeye çalışılmıştır.

1.1.1.Gelibolu Tersanesi:⁶⁶

Osmanlı Devleti'nin kuruluş evresinde Karamürsel, Edincik ve İzmit çevresinde irili ufaklı kızaklarda gemiler inşa edildiği rivayet edilse de bugünkü anlamı ile ilk muntazam ve kapsamlı tersanenin Yıldırım Bayezid'in emriyle Saruca Paşa nezaretinde Gelibolu'da kurulduğu belirtilmektedir.⁶⁷

Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye yayılma stratejisi çerçevesinde, Gelibolu Bölgesi'nin ele geçirilmesine çok büyük önem atfedildiği bilinmektedir. Mevki itibari ile Gelibolu, Çanakkale Boğazı'ndan geçen ticari gemiler için önemli bir liman konumunda olmakla birlikte donanma için de önemli bir barınak olma imkanına sahip olarak görülmüştür. I.Bayezid, Rumeli istikametine doğru genişleyebilmek için Gelibolu'da kuvvetli bir donanma üssü ve tersane inşa edilmesini önemsemiştir. Çanakkale Boğazı üzerinde tam kontrol kurduktan sonra, transit geçiş yapan tüm gemileri Gelibolu'da durdurarak onlardan geçiş ücreti almayı amaçlamış ve bu yönde girişimlerde bulunmuştur. Ancak, Osmanlı Donanması'nın 1399 senesinde Venedik Donanması'na mağlup olması ve kara ordusunun da 1402 yılında Ankara Savaşı'nı kaybetmesi sonrasında, Gelibolu zorlukla elde tutulabilmiştir. 1453 yılında İstanbul'un fethedilmesinden sonra İstanbul'un Haliç bölgesinde inşa edilen tersanenin faaliyete geçmesine kadar devletin en büyük gemi inşa tezgâhları ile en yetenekli ameleleri bu bölgede konuşlanmıştır.⁶⁸

İstanbul'un fethinden sonra Anadolu'da beyliklere tabi yaşayan bazı aileler İstanbul'un çeşitli bölgelerine yerleştirilmiştir. Evliya Çelebi'nin aktardığına göre

⁶⁶ Çanakkale'nin Avrupa yakasında bir yerleşim merkezi olan Gelibolu, Osmanlı döneminde bir deniz üssü ve Kaptan Paşa'nın yerleşkesi olarak hizmet vermiştir. Gelibolu ismi Yunanca Kallipolis'ten gelmektedir. Halil İnalçık, **Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu-Türk Denizcilik Tarihi Cilt I**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008, s.99.

⁶⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, s.395.

⁶⁸ İnalçık, **a.g.e.** s.100,101.

Gelibolu kavmini tersaneye iskân ettirmişlerdir.⁶⁹ Ticari gemilerden geçiş ücreti elde etmek için Gelibolu'da gümrük kurulmuş ve hazine için önemli bir gelir kaynağı oluşturulmuştur.⁷⁰

XVII. yüzyılın başında sefere çıkan donanmaya bağlı gemilerin Gelibolu'da liman yaptıklarını burada erzak ve malzeme ikmalı yaptıkları belirtilmektedir. Gelibolu Tersanesi'ndeki gemi inşa faaliyetleri Yavuz Sultan Selim dönemine kadar yoğun olarak devam etmiştir. 1565 senesinde Piyale Paşa döneminde tersanenin genişletilmesi için taş ve kereste kullanıldığı belirtilmektedir.⁷¹ Devletin genişleyen sınırlarına paralel olarak başka bölgelerde kurulan tersaneler ilebaşkentte yer alan Tersâne-i Âmire'nin güçlendirilmesi düşüncesi neticesinde Gelibolu Tersanesi zaman içerisinde gözden düşmüş, XVI. yüzyıldan itibaren kapsamı, at nakliye gemisi onarımları gibi ikinci derece öneme sahip yüzer platformların onarım ve inşa faaliyetleriyle sınırlandırılmıştır.⁷²

Bölgede yaşanan depremler nedeniyle liman duvarları çökmüş ve tersaneden düşen taşlar bölge halkı tarafından alınarak dükkan ve ev inşaatlarında kullanılmıştır. Daha sonra 1766 senesinde İstanbul'dan Gelibolu naibine gönderilen emirde limanın ve tersane gözlerinin arazi ölçümlerinin yapılması ve bütün taşların sayılması buyurulmuştur.⁷³ Bir zamanlar devletin en büyük ikinci tersanesi konumunda olan Gelibolu Tersanesi, XVIII.yüzyılın sonlarında metruk halde tarih sahnesinden silinmiştir.

1.1.2.İstanbul Tersanesi (Tersâne-i Âmire):

Fatih Sultan Mehmet'in 1453 yılında İstanbul'u fethetmesinin ardından Haliç'teki gemi inşa gözleri ıslah edilerek genişletilmiş ve 1455 yılında Tersâne-i Âmire adını almıştır.⁷⁴ İstanbul'da kurulan tersanenin faaliyete geçmesi için ihtiyaç

⁶⁹ “Kısaca o devirde Osmanlı elinde ne kadar büyük şehirler var ise hepsinden Müslümanları aileleriyle birlikte İstanbul'a getirip izzet ikram edip mamur ettiler.” Bkz. Evliya Çelebi, **Seyahatname I.Cilt-I.Kitap** (Hazırlayanlar: S.A.Kahraman-Y.Dağlı), YKY, İstanbul, 2003, s.76.

⁷⁰ Evliya Çelebi seyahatnamesinde Gelibolu'da kadirgalar inşa edilen büyük bir tersaneden bahsetmiştir. İnalcık, **a.g.e.** s.104.

⁷¹ Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, s.396.

⁷² Bostan, **a.g.e.** s.16.

⁷³ Bostan, **a.g.e.** s.17.

⁷⁴ Camcı- Zafer, **a.g.e.** s.85.

duyulan usta, marangoz ve teknik aletler Gelibolu Tersanesi'nden buraya nakledilmiştir.⁷⁵

Yavuz Sultan Selim, Suriye ve Mısır'ı ele geçirdikten sonra merkezden uzak ve deniz kıyısındaki bölgelerde hakimiyetini güçlendirmek istemiştir. Bu maksatla, Akdeniz sahillerinde etkili olan Venedik, İspanya ve Fransa donanmasına karşı kuvvet dengesi oluşturmak maksadıyla 500 kadirga⁷⁶ inşa edilmesini ferman buyurmuştur. Padişahın emrinin bir an önce yerine getirilmesini sağlamak amacıyla yeni gemi inşa kızakları ve tezgâhlar yapılarak tersane arazisi büyütülmüştür.⁷⁷

Kanuni Sultan Süleyman döneminden itibaren tersanenin faaliyetleri artmış ve tersanedeki göz kapasitesi 200'e çıkarılmıştır. Ayrıca Tersâne-i Âmire'den diğer bölgelerde kurulan tersanelere malzeme ve teknik personel desteği de sağlanmıştır.⁷⁸

Osmanlı Devleti'nin hem kara gücünün hem de deniz gücünün uzun yıllar boyunca çağdaşlarından üstün olması sayesinde hakimiyetini korumasına yardımcı olmuştur. Ancak II. Viyana kuşatmasındaki başarısızlıktan sonra devletin geri çekiliş süreci başlamıştır. Bunu iyi bir fırsat olarak gören Venedik, Osmanlı'ya bıraktığı yerleriyeniden ele geçirmek için 1685 yılında donanması ile sefere çıkmış ve Yamara, Preveze, Koron ve Mora'daki bazı kaleleri zaptetmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti de başta Tersâne-i Âmire olmak üzere diğer tersanelerde yeni gemiler inşa ederek donanmasını takviye etmiş ve Venedik'e karşı hazırlıklara başlamıştır.⁷⁹

III.Ahmed Dönemi'nde toparlanma sürecine giren devlet, kaybettiği yerleri geri kazanmak vehem Akdeniz hem Karadeniz'de deniz hakimiyetini sağlamak için seferlere başlamıştır. Zira III.Ahmed döneminde büyük gemilerin inşasının zorunlu hale getirilmesi üzerine yeni gemi inşa kızaklarına ihtiyaç duyulmuş bununla birlikte

⁷⁵ Bostan, **a.g.e.**, s.3-4.

⁷⁶ Kadirga: Literatürde hem yelken hem kürek gücü ile seyreden özellikle Akdeniz'de kullanılmış bir harp gemisi olarak kullanılmaktadır. Türk Dil Kurumu Resmi İnternet Sitesinde kelimenin orjinal hali İtalyanca'da "galion" olarak aktarılmıştır. Bkz. <http://www.tdk.gov.tr/index.php>, Erişim tarihi 12.10.2019.

⁷⁷ Bu süreçte komşu arazideki mezarlıklar açılarak çıkan kemikler, yeni tersane arazisinin arkasına yapılan "Mezarlar Mezarı" isimli bölgeye nakledilmiştir. Joseph Von Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi C-4**, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 2013, s.163,164.

⁷⁸ Tersane Yavuz Sultan Selim döneminde yabancı devletlerdeki benzer şekilde modernize edilmiş ve frenk modelinde (Bu gemilerin baş tarafları daha büyük ve denize dayanıklıdır.) gemiler inşa edilmesini sağlamıştır. Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s. 397. Ayrıca Bkz. Bostan, **a.g.e.**, s.3-4.

⁷⁹ Arıkan, Sancar, **a.g.e.**, s.15

1704 yılında tersane içinde divanhane, malzeme deposu ve askerler için kışla binası yapılmıştır. Daha sonra 1709'da gemilere kalafatlama işlemi yapılırken çıkan yangında tersane gözleri tutuşmuş ve bunun neticesinde görevini ihmal ettiği gerekçesiyle Kaptan'ı Derya idam edilmiştir.⁸⁰

Daha sonra Azak Kalesi'ni ele geçiren Ruslarla 1736-1739 yılları arasında süren kara savaşları, Rusların Kırım'ı işgali ile şiddetini artırmış ve Osmanlı Donanması'nın Kırım'a asker çıkararak Kerç Boğazı'ndaki Yenikale'yi kontrol altına alması ile sonuçlanmıştır.⁸¹ XVIII.yüzyılın son çeyreğinde kara ordusunun ardarda aldığı yenilgiler, Osmanlı Donanması'nın 1770 yılında Çeşme önlerinde yaşadığı ağır mağlubiyet sonrasında ordunun ıslah edilmesi zorunluluk olarak görülmüş ve bunun için reform arayışları hızlanmıştır.⁸²

III.Selim döneminde, İsveçli mühendis Rhodes Beyzade'nin teknik bilgisi doğrultusunda tersaneler bölgesinde dokuz gemi inşa tezgâhı yapılmıştır. Bunların: beş tanesi Tersane-i Amire'de, iki tanesi Hasköy'de diğer ikisi ise Ayvansaray'da inşa edilmiştir. Ayrıca Tersane-i Amire'de bir adet büyük havuz inşa edilmiştir.⁸³ Bu havuzun 1800 yılında tamamlandığı ve en önemli özelliğinin ise hiç harç kullanılmadan tamamen taş örerek yapılmış olmasıdır.⁸⁴

1804 senesinde çıkarılan Umûr-ı Bahriye Nezâreti kanunnâmesiyle devlet idaresinde denizcilikle ilgili tüm faaliyetlerin tek elden yürütülmesi ve Bahriye işleri için ayrı bir hazine oluşturarak, gemi onarım ve modernizasyon işlerinin bu bütçeden kullanılması amaçlanmıştır.⁸⁵ Ancak 26 Mayıs 1807 tarihinde başlayan Kabakçı Mustafa isyanının başkente yayılması neticesinde 29 Mayıs 1807 tarihinde III. Selim tahttan indirilmiştir.⁸⁶ Sonuç olarak III.Selim'in tahttan indirilmesiyle Nizam-ı Cedid gibi Umûr-ı Bahriye Nezâreti de lağvedilmiştir.⁸⁷

⁸⁰ Süleyman Faruk Göncüoğlu, Esmâ Kayar, **'Denizcilerin Karargahı Kasımpaşa'**, Matsis Matbaa, İstanbul, 2012, s.103.

⁸¹ Arıkan, Sancar, **a.g.e.**, s.15,16.

⁸² Gencer, **a.g.e.**, s. 24.

⁸³ Gencer, **a.g.e.**, s.63,64.

⁸⁴ Göncüoğlu, Kayar, **a.g.e.**, s.104.

⁸⁵ Gencer, **a.g.e.**, s.64.

⁸⁶ Ahmet Cevdet Paşa, **a.g.e.** s.118.

⁸⁷ Gencer, **a.g.e.**, s.93.

Osmanlı Devleti modernleşme karşıtları ile siyasi mücadelesini sürdürürken, Sanayi Devrimi'nin getirdiği teknolojik sıçramayı gerçekleştirememiş ve iktisâdî olarak hızla büyüyen Avrupa'nın gerisinde kalmıştır. Osmanlı Devleti, buharlı gemi inşa sürecini kavrayamadığı için donanmanın sürat ve tonaj avantajını İngiltere ve Fransa gibi Avrupa Devletlerine kaptırmıştır. Nitekim II.Mahmud döneminde Donanma'nın envanterindeki yelkenli gemilerin manevra kabiliyetinin ve ateş gücünün buharlı gemilere nazaran yetersiz olduğu anlaşılmıştır. Bu eksikliğin giderilerek buharlı gemilerin inşa edilebilmesi amacıyla Bahriye'de ve Tersâne-i Âmire'de kapsamlı reformlar yapılmasına karar verilmiştir.⁸⁸ II.Mahmud'un fermanı ile 1825 yılında tersaneye ikinci kuru havuz yapılmış ve bu sayede Donanma'nın havuzlanma için bekleyen gemilerinin bakım periyotları düzenlenmiştir.⁸⁹

Mora'da Yunan isyanıyla başlayan gerilim İngiliz, Fransız ve Rus Donanması ile Osmanlı Donanması'nı karşı karşıya getirmiş ve 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'de tüm Osmanlı Donanması yakılarak imha edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin donanmasını kaybetmesi ve Rus İmparatorluğu'nun Edirne kapılarına dayanması nedeniyle, 1829 senesinde Edirne Antlaşması imzalanmıştır.⁹⁰ Osmanlı Devleti Navarin'de yok edilen donanmasını yeniden inşa ederek, Akdeniz ve Karadeniz'de kaybolan kuvvet dengesini yeniden tesis etmeye çalışmıştır. Bu maksatla, II. Mahmud, bağımsızlığını yeni kazanan ABD'den teknoloji transferi yaparak modern gemiler inşa etmeyi amaçlamıştır.⁹¹ ABD ile Osmanlı Devleti arasında diplomatik ilişkiler kuvvetlendirilmiş ve 7 Mayıs 1830 tarihinde "Ticaret ve Seyri Sefâin" Antlaşması imzalanmıştır.⁹² Bu antlaşma metninde iki ülke arasında ticaret olanakları ve kurallar belirlenmiş ayrıca yazılan bir gizli maddede "ABD tarafından Osmanlı Donanması için maliyetine buharlı gemi yapılması ve bu maksatla Tersâne-i Âmire'ye mühendis ve teknolojik ekipman gönderilmesi" istenmiştir. Ancak antlaşmanın gizli

⁸⁸ Arıkan, Sancar, **a.g.e.**, s. 134-135.

⁸⁹ Göncüoğlu, Kayar, **a.g.e.**, s.105.

⁹⁰ Arıkan, **a.g.e.**, s.104-105.

⁹¹ Akdes Nimet Kurat, Türkiye ile ABD arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları, **Tarih Araştırmaları Dergisi Sayı V**, Ankara, 1967, s.283.

⁹² 7 Mayıs 1830 tarihli "Ticaret ve Seyri Sefâin" Antlaşmasına ilişkin, Amerika Hükümeti'nin Osmanlı Devleti'nin talep ettiği harp gemisini belirlenen fiyata yapılması için baskı yapmış ancak bu sefer de ABD maslahatgüzarı sözleşmede geçen gizli mezkur maddenin ABD hükümetince kabul edilmediğinin yazılı olduğu bir evrak getirmiştir. Bkz. BOA, HAT 1212.47494 ve BOA.HAT, 1213. 47507.

maddesi ABD Senatosu'nda uzun süre tartışılmış ve Monroe Doktrini'nin⁹³ "Avrupa Devletlerinin" işlerine karışmama prensibiyle çeliştiği gerekçesiyle kabul edilmemiştir. ABD Senatosu'nun gizli madde nedeniyle onaylamadığı antlaşma⁹⁴ bütün olumsuzluklara rağmen tek taraflı olarak II.Mahmud tarafından imzalanmış ve ABD'den "United States" isimli bir harp gemisi satın alınmıştır. Ayrıca, ABD gemiyle beraber Henry Eckford isimli gemi inşa mühendisini İstanbul'a göndermiştir.⁹⁵ Henry Eckford, gemi inşa mühendisi Foster Rhodes ve birçok işçiyi de yanına alarak Tersâne-i Âmire'nin Aynalıkavak bölgesinde, yeni gemi inşa tezgâhları kurmuş ve ABD modelinde gemiler inşa etmiştir.⁹⁶ Bütün bu olumlu gelişmelere rağmen, inşa edilen buharlı gemilerin en önemli parçası olan buhar kazanları Avrupa'dan getirilmiş ve sonuç olarak sanayi ürünlerinde dışa bağımlılık devam etmiştir.⁹⁷

Osmanlı Donanması'nda çeşitli rütbelerde uzun yıllar danışman olarak çalışan Amiral Adolphus Slade hatıratında, II.Mahmud devrinde Haliç Limanı'nın çağdaşlarına göre dünyadaki en güzel ve en iyi liman olduğunu ve buradaki tersanede inşa edilmekte olan iki geminin ise dünyanın en büyük ve güçlü gemileri olduğunu aktarmıştır. Öte yandan inşası devam eden bu iki gemiyi bir Türk mühendisin dizayn ettiğini belirten Slade, bahse konu mühendisin hesaplama yapmak yerine süreci göz kararı yürüttüğünü belirtmiştir. Aslında Slade, Osmanlı mühendislerinin yarım asır önce icat edilen buhar makinesiyle başlayan mühendislik hesaplamalarının ve

⁹³ 4 Temmuz 1776 tarihinde Thomas Jefferson'un ilan ettiği Bağımsızlık Bildirgesiyle ABD resmen kurulmuştur. 18 yüzyılın başında İngiltere, Fransa, İspanya ve Rusya'nın kendi aralarındaki toprak kavgasının kendisine sirayet edebileceğini fark edince dış politikasında değişiklik yapmaya karar vermiştir. Bu maksatla James Monroe, 2 Aralık 1823 tarihinde Kongre'de yaptığı konuşmada sömürge savaşlarına dahil olmak istemediklerini ve Avrupa içinde devam eden siyasi çekişmelere ve savaşlara taraf olmayacaklarını ilan etmiştir. Rıfat, Uçarol, **Siyasi Tarih (1789-1999)**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000. Ayrıca Bkz. Monroe Doktrini'nin temeli; Eski Dünya olarak adlandırılan Avrupa ile Yeni Dünya olan Amerika'nın kalın çizgilerle birbirinden ayrılmasına dayanmaktadır. Monroe Doktrini'nin felsefesi; karışıklığı temsil eden Avrupa ABD'nin içişlerinden uzak tutulacak buna karşılık ABD'de Avrupa'nın iç ve dış sorunlarına müdahale etmeyecekti. Gültekin, Sümer, "*Amerikan Dış Politikasının Kökenleri ve Amerikan Dış Politik Kültürü*", **Uluslararası İlişkiler**, Cilt 5, Sayı 19 (Güz 2008), s.123. Wood Gray - Richard, Hofstadter **Amerikan Tarihinin Anahatları**, Erkmen Matbaası, 1951. s. 42,43.

⁹⁴ Hunter Miller, *Treaties Of The U.S., Treaty Series No. 267 8 Statutes at Large, 408-9, 18 ibid., pt.2, Public Treaties, s. 541-583 ve Bkz. Kurat, a.g.e., s. 334.*

⁹⁵ Henry Eckford kendisi tarafından inşa edilen bir korvet ile Arjantin asıllı deniz subaylarından Komodor George Kolman de Kay komutasında İstanbul'a hareket etmiştir. Y.Haluk Şahsuvaroğlu, "*İstanbul Tersanesine gelen İlk Amerikan İnşa Mühendisi ve Amerika'ya Gönderilen Birinci Deniz Subayımız*", **Donanma Mecmuası**, Sayı 400, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s.29.

⁹⁶ Kemal Arı, Yelkenliden Buharlıya Geçiş, **Türk Denizcilik Tarihi Cilt II**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008, s.135.

⁹⁷ Ali İhsan Gencer, "*Abdülaziz Donanması ve Özellikleri*", **Türkler Ansiklopedisi**, Ankara,1999, s.6.

sanayileşme sürecinin henüz farkında olunmadığına değinmektedir.⁹⁸ Yine II.Mahmud döneminde, harap durumda bulunan Aynalıkavak Sarayı yıkılmış ve bu alana vapur çarkları monte edilmiştir. 1830 yılında yeni haddehâne ve dökümhane inşa edilmiş, yanında fırın ve iskeleler yapılmıştır.⁹⁹ 1832’de inşası tamamlanan binalara İngiltere’den getirilen makine çarkları yerleştirilmiş ve demirhâne binasının inşasına başlanmıştır. Tersanenin görevlendirdiği dağ mimarlarınca 1834 yılından itibaren gemi inşasında kullanılacak kerestenin tedariki¹⁰⁰ için Bolu, Kocaeli, Kastamonu ve Selanik ormanlarının haritası çıkarılmış ve kerestenin İstanbul’a nakline ilişkin güzergâhlar oluşturulmuştur. Gemi inşasına uygun ağaçlar belirlenmiş ve kurşun levhalarla etiketlenerek görevlendirilen bekçilerle ormanlar koruma altına alınmıştır.¹⁰¹ İstanbul’un Eyüp semtinde halat imalatı için kurulan iplikhâne çarklarla çalışmaya başlamış ve 1835 yılına gelindiğinde modern tezgâhlarda demir maçuna inşa edilmiştir.¹⁰² Bu döneme ilişkin aktarılan bir bilgiye göre: tersanede çalışan kalifiye işçilerin genellikle Rum veya Venediklilerden, gemilerdeki tayfa ve savaşıların ise Müslümanlardan oluştuğu belirtilmektedir.¹⁰³

Makineleri yurt dışından ithal edilen ve Mühendis Rhodes öncülüğünde Aynalıkavak’ta inşasına başlanan Eser-i Hayr isimli buharlı gemi, 26 Kasım 1837 tarihinde¹⁰⁴ Aynalıkavak Kasrı önünde denize indirilmiştir.¹⁰⁵ İlk buharlı geminin, ABD ve Avrupa’dan yaklaşık otuz yıl sonra inşa edilmiş olması, Osmanlı Devleti’nin sanayileşme alanında Batı uygarlığının gerisinde kalmaya başladığının somut bir göstergesidir.¹⁰⁶

⁹⁸ III. Selim döneminde Fransız Mösyö Le Brun’un öğrencisi olan bir mühendistir. Tersanede istihdam edilen birçok ustanın Rum ve Ermeni olduğu özellikle Demirci ustalarının tamamının Ermeni olduğu aktarılmaktadır. Ali Rıza Seyfioğlu, **Adolphus Slade’in Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması İle Yaptığı Karadeniz Seferi**, Askeri Deniz Matbaası, İstanbul, 1945, s.23.

⁹⁹ Göncüoğlu, Kayar, **a.g.e.**, s.105.

¹⁰⁰ Bayram-Cezmi, **a.g.e.**, s.90

¹⁰¹ Y.Haluk Şahsuvaroğlu, “*İstanbul Tersanesi*”, **Donanma Mecmuası** Sayı 376, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946, s.114.

¹⁰² Denizde bir duba üstünde ya da kıyıda kurularak ağır yükleri kaldırmada, gemiye yüklemede kullanılan, buharla çalışan bir ağırlık kaldırma aracı. Bkz.<http://tdk.gov.tr/>.

¹⁰³ Ayrıca 1835 yılında İstanbul’da bulunan James Brant isimli bir gezgin, Tersane-i Amire’de çalıştırılmak için sürekli Of Bölgesi’nden adam istendiğini aktarmıştır. Göncüoğlu, Kayar, **a.g.e.**, s.105.

¹⁰⁴ Geminin Denize iniş tarihi için Bkz. **Takvim-i Vekayi**, 21 Şevval 1253. Işın, **a.g.e.** s.172.

¹⁰⁵ Ekmeleddin İhsanoğlu, Ercüment Kuran, **Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, IRCICA Yayınevi, İstanbul, 1995 s.159.

¹⁰⁶ Geminin sadece ahşap tekne kısmı Aynalıkavak’ta yapılmış “Buhar Kazanları” ise İngiltere’den getirilmiştir. Osmanlı’da ilk Buhar Kazanı, 28 Ekim 1851 tarihinde imal edilebilmiştir. Bu bağlamda

Sultan Abdülmecid döneminde ise Amerikalı Foster Rhodes tarafından önce hazırlanan modernizasyon planı dikkate alınarak, 1842 yılında Tersâne-i Âmire içerisine Taşkızak Tersanesi yapılmıştır. Bu sayede ahşap güverteli buharlı gemilerin inşasına başlanmıştır. Yabancı taşımacılık şirketlerinin Boğaz içinde sefer yapması nedeniyle Mesir-i Bahri ve Peyk-i Şevket isimli buharlı gemiler inşa edilmiş ve Padişah iradesiyle halkın hizmetine sunulmuştur.¹⁰⁷ Hassa Hazinesi'ne ait ticari vapurların sayısındaki artış nedeniyle, bunların işletme ve idamelerini sağlamak zorlaşmıştır. Bakım ve onarım faaliyetlerinin belirli bir düzen içerisinde sağlanabilmesi maksadıyla, bir adet demir dökümhânesi, bir adet bakır hathânesi, kazanhâne ve demirhâne ile bir adet hadde tezgâhı kurulmuştur.¹⁰⁸

Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra bahriyenin ıslah edilmesi amacıyla “Şûrâ-yı Âli-i Bahri”, “Meclis-i Rüesa”, “Şûrâ-yı Bahriye”, “Meclis-i Bahriye”, “Tersâne-i Âmire Meclisi” isimlerini alarak çalışmasına uzun yıllar devam eden meclis 25 Ocak 1840 tarihinde kurulmuş ancak uzun bir süre işletilememiştir. Daha sonra 1845 yılında tekrar kurulan Bahriye Meclisi devletin son dönemine kadar vazifesine devam etmiştir.¹⁰⁹ Padişah iradesiyle 1 Haziran 1849 tarihinde uygulamaya geçirilen Bahriye Nizamnamesi ile hem Bahriye Meclisi hem de Tersâne-i Âmire'nin idari yapısı ve görevleri hukuki bir anlam kazanmıştır. Nizamnâmedeki bazı önemli hususlar şunlardır:¹¹⁰

- Bu nizamname ile kurulan Bahriye Meclisi, Tersane ve Donanma'nın her türlü işlerini takip ve kontrol etmekten sorumludur.
- Her türlü karar veya uygulamanın önce Bahriye Meclisi'nde görüşülmesi daha sonra Kaptan Paşa'ya sunulması, Tersane ve Divanhâne'nin idari mahallerinin temizlenmesi, bakım-tutum esasları, Tersâne-i Âmire,

Osmanlı Devleti'nin Avrupa Sanayi Endüstrisini yaklaşık yüz yıl geriden takip ettiği söylenebilir. Bkz. Işın, **a.g.e.**, s.172, Arıkan-Sancar, **a.g.e.**, s.211-213.

¹⁰⁷ Bayram- Cezmi, **a.g.e.**, s.90.

¹⁰⁸ Bakır Hathânesi: Silindir şeklinde iki dönen merdanenin arasından bakır parçaların geçirilerek levha elde edildiği atölye. Bu bakır levhalar daha sonra ahşap gemilerin su altında kalan yüzeylerinin kaplanması içinde kullanılmıştır. İlk olarak standart bakır levha imalatı 13 Eylül 1848 tarihinde yapılmaya başlanmıştır. Işın, **a.g.e.**, s.187. Camcı-Cezmi, **a.g.e.**, s.90.

¹⁰⁹ Mevcut araştırma neticesinde meclisin kuruluşu ile ilgili arşivde bir belge bulunamamış ancak Safvet Bey'in “Filasalar” isimli eserinde bulunan bir vesikada meclisin ne zaman ve ne maksatla kurulduğu, ilk kurucu üyeleri hakkında bilgiler yer almaktadır. Bkz. Gencer, **Bahriye'de Yapılan ...**, s.127.

¹¹⁰ Işın, **a.g.e.**, s.190.

Donanma ve Liman Reisleri'nin ileri gelenlerinin görev ve sorumluluklar belirlenmiştir.

Buharlı gemilerde kullanılan kazanlar XIX.yüzyılda bakır malzemeden imal edilmiştir. Gemi kazanlarının bakımını yapmak için Tersâne-i Âmire'de kurulan kazanhâne; Mardirus Usta yönetiminde Kastamonu ilinin Küre kazasından getirilen onbeş işçi ile faaliyete geçirilmiştir.¹¹¹ Yine Sultan Abdülmecid döneminde Osmanlı, İngiliz ve Fransız Donanması, 1854 yılında başlayan Kırım Harbi'nde Rus Çarlığı'nın Karadeniz'deki limanlarına ve donanmasına ağır bir zayıat verdirmiştir. İngilizler, harp esnasında hasar gören gemilerinin tamiri için Yalı Köşkü'nü kurmuş ve fabrika sorumlusu olarak Vilms Usta'yı görevlendirmiştir. Yalı Köşkü ve Vilms Usta harp sonrasında Osmanlı Devleti hizmetine bırakılmış ve donanmaya ait Beyrut ve Zuhaf isimli harp gemilerinin kazanları bu atölyede değiştirilmiştir.¹¹²

Donanma'ya ait gemilerin bakım sırası gelene kadar karinaları çürümüş ve bu sorunu çözmek için Tersâne-i Âmire içerisindeki iki taş havuza ilaveten yeni bir taş havuz inşasına karar verilmiştir. Bu maksatla, Tersâne-i Âmire arazisi yetersiz olduğu için Ortahavuz ile Azapkapı arasında bulunan alan kamulaştırılmış ve 1857 yılında bir numaralı taş havuzun inşasına başlanmıştır.¹¹³ Ayrıca bu dönemde Tersâne-i Âmire'de Fransa, Hollanda, Rusya ve Mısır'a ait gemilerin onarımı yapılmıştır.¹¹⁴ Sanayi alanında modernleşme ve teknoloji transferine yönelik çabalar sayesinde yerli işçiler, ustalar ve mühendisler yetişmiş ve Osmanlı Devleti'nde ilk defa Miralay Hasköylü Eşref Bey ile Hoca Sami Bey tarafından Hüner-i Perver zırhlısının makineleri imal edilmiştir.¹¹⁵

Bahriye Meclisi kurulduktan sonraki süreçte,¹¹⁶ Bahriye'de yapılan reform hareketleri istikrara kavuşmuş olmasına rağmen Tersâne-i Âmire ve Donanma'nın

¹¹¹ Camcı - Zafer, **a.g.e.**, s.91.

¹¹² Camcı - Zafer, **a.g.e.**, s.91-92.

¹¹³ BOA, İradeyi Seniye Nu:24071, 1857.

¹¹⁴ Camcı- Zafer,**a.g.e.**, s.92.

¹¹⁵ İlk yerli ustalar Ali Bey ve Rusçuk'ta tuna gemileri tamirat fabrikasını kuran Ferit Hüsnü Paşa'dır. Bir dönem Konya Valiliğinde bulunan Said Paşa Mühendishâne'de eğitimini tamamladıktan sonra Edinburg Üniversitesi'nde Matematik tahsili görmüş, dizaynı kendisine ait bir lokomotifde imal etmiştir. Ayrıca İngiliz mühendis Şenks makine dizaynı ve hesaplama ile çizim yöntemini Türk öğrencilere öğretmiştir. Camcı - Zafer,**a.g.e.s.**92.

¹¹⁶ 1849 yılından itibaren faaliyette olan Bahriye Meclisi zaman içerisinde üst seviye kararların alındığı bir teşkilat haline dönüşmesi nedeniyle meclis gündeminde görüşülen özellikle teknik konuların mühendis ve hukukçularca iyice incelenmesi gerekmektedir. Bu nedenle 1858 yılında Bahriye Meclisi'ne

mali harcamalarına ilişkin hukuki bir düzenleme oluşturulmamıştır. 1861 yılında Kaptan Paşalık makamına yardımcı olan Tersane Müsteşarlığı'nın kaldırılması nedeniyle tüm mali sorumluluk ve bunların düzenlenmesi işi doğrudan Kaptan Paşa ile ona bağlı birkaç memurun üstünde kalmıştır. Nitekim Damat Mehmet Ali Paşa'nın Kaptan Paşa olduğu 1861 yılında: Donanmanın askeri, idari ve mali işlerinin yanısıra Mâbeyn-i Hümayun ve Tophâne Müşirliği ile Harbiye ve Hazîne-i Hâssa Nezâreti sorumluluklarının da Mehmet Ali Paşa'da olması, işleri yavaşlatmıştır.¹¹⁷ Kaptan Paşalık makamının idari işlere boğulduğu ve ıslahat hareketlerinde ilerleme kaydedilemediği görülünce Sadâret makamınca 11 Mart 1867 tarihinde çıkarılan bir takrirle “Kaptanlık makamının sadece Donanmaya kumanda etmesi, idari ve mali hususların Bahriye Nâzırlığınca takip edilmesi” buyurulmuştur. Bahriye Nezâreti'ne bağlı olarak görev yapan ve “Amirallik Konseyi” niteliğindeki Bahriye Meclisi yeni kurulan Nezâretin yardımcısı konumuna geçmiştir.¹¹⁸

Bu süre zarfında Osmanlı Donanması için kritik önemde bir kararla ahşap kaideli gemiler yerine zırhlı gemilerin inşa edilmesi yönünde hal tarzı benimsenmiştir. Bu kapsamda, zırhlı gemi inşası için gereken planlar ile teknik şartnâmeler İngiltere'den getirtilmiş ve sonrasında tezgâhların yenilenmesi için çalışmalara hız verilmiştir.¹¹⁹ 1864 yılından itibaren İngiltere'ye sipariş edilen zırhlı gemilerin inşa süreçlerine müşahitlik yaparak, elde ettikleri bilgi ve tecrübeyi Bahriye Mektebi'nde öğrencilere aktarması için iki görevli İngiltere'ye gönderilmiştir. 1868 yılında Mukaddeme-i Hâyır isimli zırhlı bir korvetin inşasına başlanmış ve 1869 yılında Çamdibi Karakolu olarak bilinen ve Taşkızagın bitişiğindeki alana Valide Kızıağı inşa edilmiştir.¹²⁰

Tersâne-i Âmire'nin Aynalı Kavak bölgesinde zırhlı gemi inşa etmek amacıyla her türlü tezgâh, alet ve edavatın tedarik edilmiş ve tüm mahallerin ıslah edilmesine yönelik kapsamında bir çalışma yürütülmüştür. Bu bağlamda Londra Sefareti

bağlı olarak “İnşaiye Meclisi” ve “Liman Meclisi” olmak üzere iki meclis teşkil edilmiştir. İnşaiye Meclisinin başına bir Tuğamiral Tersane Baş Mimarı, iki Deniz Albayı ve iki Deniz Yarbayı olan İnşa Mühendisleri, Kalafatçı başı ve Direkçibaşı meclise üye olmuştur. Liman Meclisi: Tuğamiral rütbesinde bir reis ve bir hukukçu ve beş Şirket-i Hayriye tüccarından oluşmuştur. Işın, **a.g.e.**, s.205.

¹¹⁷ Gencer, **Bahriye'de Yapılan...**, s.316.

¹¹⁸ Gencer, **Bahriye'de Yapılan...**, s.317.

¹¹⁹ Işın, **a.g.e.**, s.207

¹²⁰ Camcı – Zafer, **a.g.e.**, s.92.

tarafından 26 Temmuz 1869 tarihinde Bâb-ı Âli'ye aşağıdaki şekilde cevap verildiği görülmektedir:

“Ma'lûm-ı Âli-i vekâletpenâhileri buyrulduğu vechile Feth-i Bülend Korvet-i hümâyûnunun misli olmak üzere bi tarafda inşası muktezâ-yı irâde-i seniyyeden olan zırhlı sefîne-i hümâyûnun Aynalı Kavak'da kâin dest-gâh-ı cedidin üzerine kurulması için iktizâ eden mahalleri tanzim ve ıslâh olunmuş ve mezkûr sefinenin levhalarıyla edevât-ı aheniye-i sâiresinin dahi fabrika-yı hümâyûnlarda keşide ve imâline teşebbüs olunarak bir taraftan vücuda getirilmekte bulunmuş olduğu gibi bunun için bâ-irâde-i seniyye Londra'dan celb-i mukarrer olan amelenin birazı mukaddemce celb edilûb kusûrunun dahi serian kontratoya rabt ile bu tarafa irsâlleri Londra Sefaret-i seniyyesine iş'âr ve bunların bervech-i peşin itâsı lazım gelen bir aylık maaşlarıyla azîmet harcırahları için icâb eden akçenin Bank-ı Osmani'den ahz olunan poliçesi tesyâr kılınmış ve bi avn-i teâla saye-i muvaffâkiyet-vaye-i hazret-i gâtî-sitansâlif-ül-beyânsefîne-i hümâyûn vaz-ı dest-gâh inşâ olunmak üzere bulunmuştur.

Âhen-i sefîneimâl-i mesbuk olmamasına nazaran yapılacak geminin emniyet bahş olacak sûretde inşâsı zırhlı sefîne inşâ ve i'mâlinde kesb-i tefennun ve maharet etmiş bir nefer mühendisin vücuduna mütevâfık olduğuna ve zikr olunan amele ile beraber öyle bir mühendis celbine dahi teşebbüs olunduysa da açıktan alınacak mühendis pek de emniyet bahş olamayacağından başta Selimiye Fırkateyni hümâyûnun mebdâ-i inşâtında devletçe bir mühendis celb ve istihdâm kılınmış idüğüne binâen muvâfık-ı irâde-i âliye-i hidiv-i eḫhamilen buyrulur ise mezkûrsefinenin suver-i inşâ ve emr-i i'mâlîne nezâret etmek ve istihdâm suret-i muvakkâtde olarak münasip mikdâr maâş verilmek üzere mütefennin bir nefer mühendisin sefaret-i müşarûn-neyh ma'rifetiyle devletçe celbi hususuna müsade-i âliye-i cenâb-ı sadaret-penâhileri sezaver buyrulmak babında emrî ferman hazret-i veliyy-ül emrindir.”¹²¹

Yukarıda orjinal transkripsiyonu verilen Osmanlı Devleti'nin Londra Sefareti tarafından kaleme alınan yazıda özetle: Bâb-ı Âli tarafından verilen Tersâne-i Âmire'de zırhlı gemi inşaatında çalıştırılmak için İngiliz işçilerin temin edilmesi, aylık ücretlerinin yapılacak sözleşme gereğince Osmanlı Bankası kanalı ile ödenmesi kapsamında verilen talimat doğrultusunda gerekli tüm koordinasyonun sağlanarak, faaliyetin başlatılması ve nihayete erdirilmesi yönünde ferman beklendiği belirtilmiştir. Ayrıca Londra Sefareti tarafından daha önce zırhlı Selimiye Fırkateyni'nin inşâ sürecinde faaliyetleri takip ve kontrol etmek üzere bir mühendis görevlendirildiği hatırlatılarak tersanede yeni inşâ olunacak zırhlı gemi inşaatı için işinin ehli bir İngiliz mühendisin de işçilerle birlikte görevlendirilmek üzere hazır edildiği ve emir beklendiği ifade edilmiştir. Daha sonraki süreçte işçilerin bir kısmının verilen emre uygun bir şekilde Aynalı Kavak'a getirildiği, sözleşmeli olarak

¹²¹ BOA. İ.DH.596.41512.01.

çalıştırılmaya hazırlandığı, buradaki tezgâhların yenilendiği, Aynalı Kavak'taki atölye ve tezgâh mahalinin genişletildiği bildirilmiştir. Ancak inşa olunması planlanan zırhlı gemi inşaatını takip ve kontrol etmesi için dışardan bir İngiliz mühendisin çalıştırılmasının emniyetli olmayacağı konusunda Sultan Abdülaziz'in bilgilendirilmesi üzerine sadece İngiliz mühendisin başkente getirilmesinden vazgeçilmiştir.¹²²

Tanzimat döneminde gerek tersanenin geliştirilmesi gerek modern gemiler satın alınması dolayısıyla İngiltere ve Fransa'dan sonra Osmanlı Donanması en güçlü üçüncü Donanma olmuştur.¹²³ Nitekim Sultan Abdülaziz'in son döneminde Osmanlı Donanması'nın 30 zırhlı ve 173 top, 76 ahşap gemi ve 486 top olmak üzere toplam 106 parça gemi ve 659 toptan olduğu belirtilmiştir. Bu dönemde İngiltere'den getirilen işçilerin zırhlı gemi inşası için muhtelif fabrikalarda çalıştıkları, hatta II.Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında tersanenin modernizasyon sürecinde de faal olarak görev aldıkları da belirtilmektedir.¹²⁴

II.Abdülhamid döneminde gemi inşa faaliyetlerinin yavaşladığı ve donanmanın ihmal edildiği söylene de milli denizaltı inşası ve zırhlı gemi denemeleri de bu dönemin önemli gelişmeleri arasındadır. Örneğin 1883 yılında başlatılan Deniz Ateşeliği müessesesine atanan zabıtlere: bulundukları ülkedeki donanmanın yeniliklerini takip ederek raporlar hazırlamak, tersanelerin ihtiyaç duyduğu malzemelerin tedariki noktasında yabancı firmalarla irtibata geçmek, Bahriye'de özellikle teknik işlerde çalıştırılabilecek nitelikte yabancı personelin tespit etmek ve kontrat imzalamak görevleri verilmiştir. Tersanei-i Amire'de inşa olunan ilk zırhlı fırkateyn Hamidiye 1885 yılında denize indirilmiştir. Yine Tersane-i Amire'nin Haliç kısmında 1887 senesinde inşa edilen Abdülhamid denizaltısı ve 1888 yılında suya inen Abdülmecid denizaltısı İstanbul'dan İzmit'e kadar seyretmiş, dalışlar yapmış ve dünya tarihinin ilk başarılı torpido atışını icra etmiştir.¹²⁵ Yine bu dönemde 1890 yılında Tersane-i Amire'nin ikinci taş havuzu genişletilmiştir. Ayrıca 1895

¹²² BOA. İ.DH.596.41512.03.

¹²³ Camcı – Zafer, **a.g.e.**, s.92.

¹²⁴ Zırhlı gemi inşası için 1862 yılında İngiltere'den getirilen işçilerin 1882 yılına kadar Tersane-i Amire'de bilfiil çalıştıkları belirtilmektedir. Y.Haluk Şahsuvaroğlu, "*İstanbul Tersanesi*", **Donanma Mecmuası** Sayı 376, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946, s.116.

¹²⁵ Göncüoğlu, Kayar, **a.g.e.**, s.115.

yılında büyük havuzun yanındaki köşk baştan tamir edilmiş ve 1896 yılında ise bir adet yüzer havuz satın alınmıştır.¹²⁶ Öte yandan 1893 yılında kızağa konularak inşasına başlanan Hüdavendigâr ve Abdülkadir kruvazörleri, onbeş yıl sonunda tamamlanamayarak iskelet halindeyken geri indirilmiştir. Ancak Osmanlı Yunan harbinde donanmanın yaşadığı başarısızlık nedeniyle zırhlı gemiye ihtiyaç olduğu tespit edilmiş ve İtalyan Ansaldo Şirketi'ne zırhlı gemi inşa etmesi için sipariş verilmiştir.¹²⁷ Bu dönemde donanmada görevli bir deniz zâbiti hatıratında; zamanında çok büyük gayretler ve paralar sarf edilerek kurulan Tersâne-i Âmire'nin içinde: demirhâne, çelik fabrikası, kazanhâne, dökümhâne, tamirat fabrikası, elektrik, top torpido fabrikaları, büyük-küçük çekiciler, boru fabrikası, nazik aletler imalâthânesi, zift fabrikası, halat atölyesinin bulunduğunu ancak bakımsızlık nedeniyle çoğunun işletilemez hale geldiğini, ayrıca ahşap imalatı yapılan bıçkı fabrikası, tavşan, yorgancı, sarnıç,¹²⁸ filika atölyesi, direkçi-burgucu, makaracı, arabacı, kalafatçı, kürekçi, yelkenci, armadör mağazalarının ise faal olarak hizmet ettiğini ve yine elektrik, top ve torpido tezgâhları dışında kalan sistemlerin eskidiğini ifade etmiştir. Ayrıca, Haliç'ten Hasköy'e kadar uzanan fabrikaların arasındaki demir yolunun otlarlaplandığı ve özellikle Camiâltı'ndan Hasköy'e doğru olan alanda binlerce ton demir, zincir, kazan ve demir sacın hurdalık görüntüsü verdiği de belirtilemiştir.¹²⁹ Yine II.Abdülhamid döneminde Haliç'te tahsis edilen alanda faaliyet yürüten İtalyan Ansaldo Şirketi, Osmanlı Donanması'na ait hasarlı gemilerin onarımını yaptıktan sonra Haliç Tersanesi'nin tamamını işletmek istemiştir. Ayrıca II.Abdülhamid'in sözlü olarak verdiği ferman doğrultusunda Ansaldo Şirketi, İdâre-i Mahsusa'ya ait vapurların buhar kazanlarını kendisine ayrılan alanda imal etmeye devam etmiştir.¹³⁰ Ancak II.Meşrutiyet'in ilanından sonra 12 Ağustos 1908 tarihinde toplanan Bahriye Meclisi'nde Ansaldo Şirketi'nin hukuki bir anlaşmaya dayanmadan ve resmi izin olmadan Tersâne-i Âmire'de faaliyet yürüttüğü gerekçe gösterilmiş ve Haliç'teki

¹²⁶ Göncüoğlu, Kayar, **a.g.e.**, s.106.

¹²⁷ Camcı - Zafer **a.g.e.**, s.93.

¹²⁸ Sarnıç: Arapça “şahric, sihric” kelimelerinden dönüşerek hem günlük alanda hem de denizcilik terminolojisinde benzer anlamda kullanılmaktadır. Gemilerin çeşitli mevkilerinde her tür sıvıyı depolamak amacıyla saç malzemeden yapılmış depo anlamında kullanılmaktadır. Milli Eğitim Bakanlığı, **Gemi Yapımı -Gemi Yapım Elemanları Eğitim Broşürü**, Ankara 2013, s.19.

¹²⁹ Ersin Yüce, **II.Abdülhamit Döneminde Bir Bahriyeli-Donanma Zabiti Emin Yüce'nin Hatıraları**, Dz.K.k.lığı Yayınları, İstanbul,2014, s.66-75.

¹³⁰ Bahri Noyan, “*II.Meşrutiyet'te Türk Donanması*”, **Hayat Tarih Mecmuası**, Sayı 6, İstanbul, 1970, s.28

faaliyetlerine son vererek ülkeden ayrılması gerektiği belirtilmiştir. Şirket, devam ettirdiği işleri yarım bırakması durumunda oluşacak maddi zararları gerekçe göstererek diplomatik yollardan idareye baskı yapmıştır. Bahriye Meclisi'nin kararını geri aldırma için yürüttüğü işleri ağırdan almış ve zaman kazanmaya çalışmıştır. Ancak, diplomatik yollardan da istediği desteği alamayınca 1910 senesinde Tersâne-i Âmire'den ayrılmak zorunda kalmıştır. Bahriye Meclisi kendi izni dahilinde 1910 yılından itibaren yabancı mühendislerin ve teknisyenlerin yeniden Tersâne-i Âmire'de çalışmasına izin vermiştir. Bu maksatla: resimhânedeki ihtiyaç duyulan teknik çizimler için Almanya'dan Mosyö Pol ile dökümhâne ve bakırhâne için İngiltere'den dört formen getirtilmiştir. Fabrikalar Müdürü Bleyk ve yardımcısı Peic'e ilave olarak genel formen olarak Garey ve üç formen, İngiliz ıslahât heyetine katılmıştır. Hamidiye Kruvazörü'nün Bulgarlara karşı savaşırken aldığı torpido yarası, bir ay gibi bir sürede onarılmış ve meşhur Akdeniz Seferine çıkması sağlanmıştır.¹³¹

Donanma'nın güçlendirilmesi maksadıyla İngiltere'ye bir adet dretnot ısmarlanmış daha sonra ikinci bir zırhlıya ihtiyaç duyulması üzerine 1912 yılında ikinci geminin siparişi de verilmiştir. Ayrıca, İngiltere'den gelecek bu iki geminin Tersâne-i Âmire'de havuzlanamayacağı ve bunun için 30 bin ton kapasiteli yüzer bir havuza ihtiyaç duyulacağı, anlaşılmıştır.¹³² Nitekim konuyla ilgili olarak Bahriye Nezâreti tarafından Sadâret Makamı'na gönderilen 28 Mayıs 1912 tarihli ve 139 numaralı tezkerede şu hususlar dikkat çekmektedir:

“...Tezkere-i âliyelerinde beyân ve esbabı izâh olunduğu üzere Tersâne-i Âmire Peyderpey mezkur Gölceğiz burnuna nakl olunmak üzere gerek istimlâk olunacak mahaller bedelatının gerek mezkur havuzun bilahâre icrâ kılınacak keşfiyat neticesinde tebeyyün edecek mesarif-i inşâîyesinin nezâret-i müşariin ileyhanın fevkalade bûdçesinden sarfı hususunun Maliye Nezâreti ve mezkur bataklığın kurulması esbâbının istihsâli maddesinin Nafiâ ve muamele-i istimlakîyesinin süra'atı icrasının İstanbul Vilâyeti'ne tebliğinin hususiyle Nezâret-i Celilerine izbarı tezekkür ve iktizası ifâ kılınmıştır efendim.”¹³³

Anılan teklifin Sadâret Makamı tarafından uygun bulunması üzerine Bahriye, Nafiâ, Dahiliye ve Maliye Nezâretlerine, Sadâret Dâiresi Tahrirât Kalemince yazılan 13 Haziran 1912 tarihli ve 262 numaralı yazıda: “Umûr-ı Bahriye Müşaviri Amiral

¹³¹ Camcı – Zafer, a.g.e, s.95-99

¹³² BOA, BEO.4063.304684.001. EK-3

¹³³ BOA, BEO.4063.304684.002

Limpus Paşa ve heyetinin teklif ettiği Donanma'nın gelişim planı ve haritada gösterilen havuz ve tersane mevkisinin uygun bulunduğu ve gösterilen mevkilerde tesis kurulması için çoğunlukla sazlık ve gölden ibaret bulunan arazinin kanun hükümlerine uygun olarak istimlak edilmesi ve mezkur bataklığın kurutulması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca Meclis-i Vükelâ'da mütalaa olunan, 28 Mayıs 1912 tarihli ve 139 numaralı tezkerede sebepleri açıklandığı üzere Tersâne-i Âmire'nin peyderpey Gölceğiz'e nakledilmesi, istimlak bedeli, inşa edilecek havuz masraflarının fevkalade bütçeden sarfı hususunun Maliye Nezâretince sağlanması, mezkur bataklığın kurutulması işinin Nafiâ Nezâretince yürütülmesi ve istimlak işlemlerinin süratle icrası için İstanbul Vilayeti'nin bilgilendirilmesi gerektiği bildirilmiştir.¹³⁴ Sonrasında konuyla ilgilenen Sadâret Makamının emri üzerine gerekli çalışmalar başlatılmış ve söz konusu inşaat işlerini yapabilecek nitelikte yabancı bir firma arayışına hız verilmiştir. Yapılan araştırma neticesinde I.Dünya Harbi öncesinde kurulan “Société Impériale Ottomane Cointérressé de Docks, Arseneaux et Constructions Navales (Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketi)” adı altında dok, tersane ve gemi inşa eden bir şirketin ortağı olan ve İngiltere’de faaliyet yürüten Armstrong Vikers Şirketi ile temas kurulmuştur.¹³⁵ Karşılıklı görüşmeler neticesinde Vickers Armstrong Şirketi ile Osmanlı Hükümeti arasında anlaşmaya varılmış ve 2 Aralık 1913 tarihinde onbeş maddelik bir sözleşme imzalanmıştır.¹³⁶

Bu sözleşmeye göre: Haliç Tersanesi'nin modernize edilmesi ve ayrıca İzmit'te saç havuza sahip bir tersane kurulması konularında anlaşılmıştır. Sözleşmeyi Osmanlı Hükümeti adına Bahriye Nâzırı Mahmud Paşa, Sir V. Armstrong Vitvort and Kompani Limited,¹³⁷ ayrıca Düyûn-ı Umûmiye- İdâresi sorumluları imzalamıştır. Böylelikle “Müşterekü'l-Menfaâ Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Şahâne-i Osmaniyesi” adı altında bir anonim şirket teşkil edilmiştir. İmzalanan sözleşmeye

¹³⁴ BOA, BEO.4063.304684.003

¹³⁵ Yavuz Ulugün, **Donanma ve Gölçük Tersanesinin Tarihi**, Yavuz Ulugün Arşivi, s.5. Celal Eyiceoğlu, *Geçmişte ve Şimdi Gölçük Deniz Fabrikaları*, **Donanma Mecmuası**, Sayı 439, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962, s.1,2.

¹³⁶ BOA.4632.347392.

¹³⁷ Osmanlıca arşiv belgelerinde yabancı özel isimlerin yazımında evrakı kaleme alan kişiden kaynaklı hatalar yapıldığı görülmüş transkripsiyonda evrak yazıldığı şekliyle çevrilmiştir. Ancak İngiliz müzelerinde yer alan bilgide; şirketin ve bahse konu yöneticisinin ismi “Sir W.G. Armstrong Whitworth and Company Limited” olarak geçmektedir. Bkz. <https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk>, Erişim tarihi, 12.10.2019

göre: Şirket-i Osmaniye'nin vazifesi: makineleri, kazanları ve tüm harp ve ticaret gemisinin onarımı ve yeni inşası gibi faaliyetleri yürütmektir. Bunları gerçekleştirmek için onarım ve inşa fabrikası ile sanayi tesisi kurmakla mükelleftir. Bununla beraber Haliç'teki tersaneler, doklar ve tezgâhlarla bunlara bağlı tüm işletmeler ve planda gösterilen tüm arazi ile İzmit'te inşa olunacak saç havuz ve mükemmel bir Üssü Bahri arazisi ile bil-cümle sabit ve hareketli tüm makine, alet ve edevat şirkete devredilmiştir. Ayrıca şirketin havuzları, tersaneleri ve imalathânelerinde iş yapmak için kullanılacağı her türlü makine, alet ve edevat gümrük vergisinden muaf tutulmuştur. Şirketin tüm sermayesi 1 milyon 485 Osmanlı Lirası veya 1.37 milyon İngiliz Lirası ya da 33.7 milyon Fransız frangı olarak belirlenmiştir. Bahse konu miktara ulaşmak için gerekli senet ve tahvillerin faiz oranları da sözleşmede belirlenmiştir. Şirketin yedi veya dokuz üyeden oluşan bir meclis idaresi tarafından beş yıllığına yönetilmesi ve bu azalardan yedisinin üçü veya dokuzunun üçü Osmanlı Devleti hükümeti tarafından Osmanlı vatandaşları arasından seçilmesi şartı konulmuştur.¹³⁸

Osmanlı Hükümeti ve Vickers Armstrong Şirketi'nin ortaklığında kurulan şirketin yönetim ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla Tersâne-i Âmire, iki bölüme ayrılmıştır. Taşkızak bölgesi olarak bilinen kısım Donanmanın onarım ve inşa ihtiyaçları için ayrılmış, daha sonraları Camialtı ve Haliç Tersaneleri isimleriyle anılacak kısım ise "Müşterekü'l-Menfaâ Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Şahâne-i Osmaniyesi isimli şirkete devredilmiştir.¹³⁹

Müteakip süreçte İngiliz firma ile yapılan anlaşmadan rahatsız olan Almanya, Osmanlı Devleti'ne nota vermiştir. Hariciye Nezâreti'nin Sadâret'e yazdığı 22 Aralık 1913 tarihli ve 4023/1001 numaralı tezkerede Almanya'ya imzalanan sözleşmede yer alan hükümler hakkında bilgi verilmiştir.¹⁴⁰ Hariciye Nezâreti'nin anılan tezkeresinde: Almanya'nın birinci maddeye göre harp gemilerinin yanında sivil ticari gemilerin de inşaat ve onarım imtiyazının bu şirkete verildiği ve dördüncü maddeye göre kurulan şirketin yalnız zırhlıları değil aynı zamanda teknelerinin imalini taahhüt ettiği belirtilmiştir. Ayrıca gemi makinaları hariç, örneğin toplarla harbiye mühimmatı,

¹³⁸ BOA.4632.347392

¹³⁹ Eser Tutel, **Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi VII**, 253-256.

¹⁴⁰ BOA.4063.304684

serbest piyasada dışardan daha ucuza alınabileceken bu maddeler nedeniyle top ve mühimmatların zaruri olarak İngiltere’den sipariş edilmek zorunda kalındığına dikkat çekmiştir. Alman şirketlerinin tüm ticaret haklarının Sadâretin güvencesi altında olduğu hatırlatılarak anılan sözleşmenin serbest rekabeti ihlal edebilecek hükümler içermesi nedeniyle Alman şirketlerinin zarar edebileceği dolayısıyla Almanya’nın bu sözleşmeyi kesinlikle kabul etmeyeceği bildirilmiştir.¹⁴¹

İngiliz şirketin sözleşme kapsamında İzmit Körfezi’nde yaptığı tetkikler doğrultusunda tersane yeri olarak Gölcük mıntıkası belirlenmiş ve sondaj kazılarına başlanılmıştır.¹⁴² Yapılması planlanan işler kapsamında şirket tarafından Hükümet’e bir mektup yazılmıştır. Mektupta özetle: Haliç Tersanesi’nin ıslâh edilmesi ve İzmit Körfezi’nde her türlü yeni vâsıtalara sahip modern bir tersane kurulması için Osmanlı Devleti’nin sermaye koymayı taahhüt ettiği hatırlatılmıştır.¹⁴³ Ayrıca mektupta 30 bin tonluk kapasiteye sahip bir yüzer havuz inşa edileceği, birisi bin tonluk diğeri 5 bin tonluk olmak üzere iki adet kızak yeri yapılacağı, bütün gemilerin onarımını yapabilecek nitelikte fabrikalar kurulacağı, tersane çalışanlarının iskân ve diğer sosyal ihtiyaçlarını karşılayacak nitelikte lojman, gazino vs. inşâ edileceği, tersane içine yol, tesis ve demiryolu inşâ edileceği, İstanbul ile direk muhabere sağlanabilmesi için telsiz istasyonu kurulacağı, ayrıca İstanbul - İzmit arasındaki irtibatı sağlamak için iki adet vapur temin edileceği belirtilmiştir. Ayrıca sözleşme gereğince Haliç Tersanesi’nin ıslâh işlemine başlanmış¹⁴⁴ ve Osmanlı Hükümeti tarafından Adam Block isimli bir İngiliz, Tersane Genel Müdürü olarak görevlendirilmiştir. Başvekalet tarafından 1914 yılında sözleşme gereğince Gölcük bölgesinde yapılacak tersane için gerekli olan arazinin Bahriye Nezâreti adına yasalara uygun olarak kamulaştırılması yönünde kararların alındığı ve gerekli bildirimlerin yapıldığını Dahiliye Nezaretine belirtilmiştir. Dâhiliye Nezâreti, bu yazı üzerine konuyu aynı gün İzmit Mutasarrıflığı’na bildirmiştir. Mutasarrıflığa gönderilen yazının ekinde kamulaştırılmak istenilen yerler haritada işaretlenmiştir.¹⁴⁵ Haritada tersane olarak

¹⁴¹ BOA.4063.304684

¹⁴² Gölcük bölgesine ilişkin bir etüd hazırlanmıştır. BOA, BEO.4063.304684

¹⁴³ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.2-3, Söz konusu sözleşmenin sadece Tersanelerle ilgili olan kısmı 1.350.000 sterlin olarak hesaplanmıştır. Bkz. Eyiceoğlu, “*Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları*” s.1,2.

¹⁴⁴ Alpay Kabacalı, **Hatıralar Cemal Paşa**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012, s.120.

¹⁴⁵ Kamulaştırılacak alanın haritası kırmızıyla çevrilmiş olup harita yıpranmış durumda olduğu için görüntü çok net değildir. Bkz. BMA, 45.603.04.

gösterilen alan, sahil boyunca içeriye kadar 5 km'yi kapsamaktadır. İzmit Mutasarrıflığı'nın 7 Ocak 1914 tarihinde yazdığı cevabi yazıda Dâhiliye Nezâreti'nin isteklerinin yerine getirileceği belirtilmiştir. Ayrıca, kırmızı noktalarla işaretlenen bölgelerin yabancılara satılmaması için gerekli tedbirlerin alınacağı da ifade edilmiştir. Tersanenin yapımı için tahsis edilen arazinin kamulaştırılması sürecinde arazi bedeli konusunda anlaşmazlık yaşanmıştır. İzmit Mutasarrıflığı tarafından 7 Temmuz 1914 tarihinde Dâhiliye Nezâreti'ne çekilen telgrafta, arazinin kamulaştırılması için harekete geçildiği, ancak fiyat konusunda toprak sahipleriyle anlaşmazlığa düğüldüğü, anlaşmazlığın giderilmesi için İzmit Belediye Meclisi'nin görevlendirildiği anlaşılmaktadır.¹⁴⁶ I.Dünya Harbi'nde İngiltere ile Osmanlı Devleti'nin karşı cephelerde bulunması nedeniyle Vickers Armstrong ile imzalanan mukavele 24 Kasım 1914 tarihinde fesh edilmiştir.¹⁴⁷ Sözleşme gereği getirilen İngiliz teknisyen, işçi ve mühendisler ülkelerine geri gönderilmiştir.

I. Dünya Savaşı esnasında yara alan Yavuz Zırhlısı'nın onarımında kullanılacak havuzun 1916 yılında inşası için Alman Blohm Und Voss şirketiyle ön anlaşma yapılmıştır. Alman şirket yöneticileri ile Bahriye Nazırı Ferik Amiral Kraft arasında sıkı bir pazarlık yapılmış ve ticari sözleşmenin fiyatında indirim talep edilmiştir. İmzalanan sözleşmeye istinaden Alman şirket tarafından yüzer havuzun birinci taksiti olarak yaklaşık 3 milyon Alman markının Deutsche Bank üzerinden yapılması talep edilmiştir. Ödemenin gerçekleşmemesi üzerine şirket ve Bahriye Nezareti arasında yapılan yazışmaların dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya rapor edildiği görülmektedir. Şirkete anlaşmaya varabilmek için Bahriye Nezareti tarafından 26 Temmuz 1917 tarihinde şirkete 1 milyon Alman markı ödenmiştir. Nitekim 1924 yılında Türkiye Cumhuriyeti'nin Yavuz Zırhlısı'nı onarma kararı almasını müteakip Alman Blohm Und Voss Şirketi 1916 yılında Bahriye Nezareti'nden aldığı paranın karşılığını geri ödemek için Yavuz Zırhlısı'nı Almanya'da bakıma almak istemiş, ancak Bahriye Vekaleti Yavuz'un Türkiye'de onarılmasını uygun bulmuştur.¹⁴⁸

¹⁴⁶ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s. 1-3 ve Yavuz Ulugün, **Donanma ve Gölcük Tersanesi'nin Tarihi**, Yavuz Ulugün Görsel Arşivi, s.5.

¹⁴⁷ BOA.4632.347392

¹⁴⁸ Uğur Öztürk, **Osmanlı Modernleşmesinden II. Dünya Savaşına: Cumhuriyet Donanması ve Gölcük Tersanesi'nin Kurulması**, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli, 2017,s.97 Detaylar için Bkz. (BOA, SFR. 71.110 / 1335) ve (BOA, DH.SFR. 78.214 / 1335).

I. Dünya Harbi'nin başlarında Talat ve Cemal Paşa, Hamidiye Kruvazörü ile İzmit Körfezi'nde yaptığı keşif neticesinde: Marmara Denizi'nde yeni bir tersane kurmak için Gölcük bölgesinin en uygun yer olduğuna karar vermişlerdir. Hükümet tarafından önemli bulunan Gölcük Tersanesi projesi için 1916 yılında tekrar ihaleye çıkılmış, sonrasında Blohm Und Voss isimli Alman firması önemli bir teklifte bulunmuştur. Alman şirket tarafından “Yeni şirketin, Blum Und Voss firması ve Osmanlı Hükümeti'nin tahsis edeceği sermaye ile kurulması, tersane için seçilecek arsanın hükümet tarafından bu şirkete hibe edilmesi, Haliç Tersanesi'nin ve İstinye Şirketi'nin de bu şirkete idari olarak bağlanması, şirket tarafından yurt dışından ithal edilecek tüm malzeme, alet, edavat ve tezgâhın vergiden muaf olması” teklif edilmiştir.¹⁴⁹ Alman firmasının tekliflerinin kabul edilmesi durumunda tespit edilen mevkiye ivedi olarak yeni tersanenin inşasına başlanması öngörülmüştür. Hükümet tarafından Alman şirkete yazılan yazıda: kurulacak yeni şirketin “Osmanlı Anonim İnşaatı ve Tamirâtı Bahriye Şirketi” olarak isimlendirilebileceği, bu şirkete ihtiyaç halinde arazi hibe edilebileceği, ancak Haliç Tersanesi'nin yeni kurulacak şirketin yönetimine verilemeyeceği, sadece çok acil bir durumda hükümet izniyle geçici bir süre kullandırılabilmesi cevabı verilmiştir. Ayrıca Haliç Tersanesi tarafından yapılamayan beylik işlerin bu şirket tarafından yürütüleceği ve hükümetin 100 tona kadar yapılacak inşaat işlerinden vergi almayıp daha yukarı tonajlar için vergi alacağı, şirkete bildirilmiştir.¹⁵⁰

Zamanda dünyanın en büyük gemi inşa kızaklarına ve modern tezgahlarına sahip Tersane-i Amire, Haliç Fabrikaları ile Taşkızak Tersanesi olarak iki parça halinde atıl bir şekilde Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne intikal etmiştir.¹⁵¹

1.1.3.Sinop Tersanesi:

Strabon, Sinop ve çevresinin gemi inşaatında kullanmak için çok elverişli ağaçlarla kaplı olduğunu ve buradan temin edilecek kerestenin rahatlıkla taşınabileceğini belirtmiştir.¹⁵² Bazı kaynaklarda Sinop Tersanesi'nin, Romalılar için

¹⁴⁹ Eyiceoğlu, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları”, s.1-3.

¹⁵⁰ Şirketin yaptığı ön tetkikler doğrultusunda tersanenin inşa yeri olarak Gölcük bölgesi uygun bulunmuştur. Celal Eyiceoğlu, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları”, s.3.

¹⁵¹ Camcı – Zafer, **a.g.e.**, s.99 ve Arıkan- Sancar, **a.g.e.**,s.211-213.

¹⁵² Strabon, **Geographika Antik Anadolu Coğrafyası**, (Çev.Adnan Pekman), Arkeoloji ve sanat Yayınları, İstanbul,2005, s.25.

önemli bir üs olarak kullanıldığı vurgulanmaktadır.¹⁵³ Sinop'un hem ormanlık bir bölgede konuşlu olması, hem de Karadeniz'in güneyinde korunaklı bir doğal liman vazifesi görmesi sayesinde halk, uzun yıllar boyunca denizcilik kültürüyle yoğrulmuştur.¹⁵⁴ Bu nedenle Sinop sahip olduğu imkanlar doğrultusunda yakınçağa kadar önemli bir liman şehri olmuştur.

Sinop ve çevresinin Selçuklu Devleti'nin himayesine geçmesiyle birlikte Sinop Tersanesi tadilattan geçirilmiş ve burada oluşturulan donanma ile Karadeniz'inkuzeyindeki topraklara akınlar düzenlenmiştir.¹⁵⁵ Sinop ve ahalisi Selçuklu Devleti'nden sonra Pervaneoğullarından Gazi Çelebi'nin yönetiminde kalmış ve Rumlar ile Cenevizler'e karşı savaşmıştır.¹⁵⁶

Candaroğlu İsmail Bey döneminde Napoli ve Aragon Krallığı'na ait 2000 tonluk gemiden sonra dönemin en büyük gemilerinden biri olarak sayılan 900 tonluk bir gemi Sinop Tersanesi'nde inşa edilmiştir.¹⁵⁷ Sinop ve Karadeniz bölgesindeki diğer bazı topraklar 1461 senesinde Osmanlı Devleti tarafından barış yolu ile Candaroğullarından teslim alınmıştır.¹⁵⁸ Fatih, limanda duran 900 tonluk geminin de ganimet olarak İstanbul'a getirilmesini ve bu geminin model alınarak 3000 ton boyutunda olacak şekilde yenisinin inşa edilmesini buyurmuştur.¹⁵⁹

Osmanlı Devleti tarafından XVI-XVII. yüzyıllarda ihtiyaç duyulan nakliye¹⁶⁰ ve harp gemileri Sinop Tersanesi'nde inşa edilmiştir. Gemi çeşitleri ve sayıları dikkate alındığında Tersâne-i Âmire ve Gelibolu Tersaneleri'nden sonra Osmanlı Devleti'nin

¹⁵³ Bijişkyan, P.Minas, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819**, İstanbul, 1969, s.28.

¹⁵⁴ Strabon, **Geographika Antik Anadolu Coğrafyası**, (Çev.Adnan Pekman), Arkeoloji ve sanat Yayınları, İstanbul,2005, s.23.

¹⁵⁵ Joseph Von Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi C.III**, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 2013, s.54, Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, TTK Yayınları, Ankara, 2014, s.360.

¹⁵⁶ I. Alaeddin Keykubad döneminde alınan Sinop'ta, Selçuklu beyleri kayıplar vermiş ve daha sonra Mesud oğlu Gazi Çelebi hüküm sürmüştür. Jorga, **a.g.e.** s.141.

¹⁵⁷ Joseph Von Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi C.III**, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 2013, s.54

¹⁵⁸ Evliya Çelebi, **Seyahatname 1.Cilt-1.Kitap,Kitap** (Hazırlayanlar: S.A.Kahraman-Y.Dağlı), YKY, İstanbul, 2003, s.105.

¹⁵⁹ Halkondilas'ın aktardığına göre; Fatih'in emriyle Tersane-i Amire'de inşa olunan 3.000 tonluk gemi Aragon Krallığında inşa olunan 2.000 tonluk gemiyle aynı kaderi paylaşmış; iki gemide açık denize çıkmadan liman içerisinde batmıştır. Halkondilas, 1, 9, s. 154, Joseph Von Hammer, **Büyük Osmanlı Tarihi C.3**, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 2013, s.54.

¹⁶⁰ Sinop Kadısı'na yazılan hükümde "Musa Reis'in İstanbul'a taşınacak zahire için Sinop'ta gemi inşa etme isteğine kimsenin engel olmaması" buyurulmuştur. BOA, **Mühimme Defteri Nu:54, 28 Nu'lu Hüküm**.

üçüncü büyük tersanesi olarak değerlendirilmektedir.¹⁶¹ Gemi inşasında ihtiyaç duyulan; kendirden yapılan çeşitli kalınlıklardaki ip ve halatlar komşu Canik Sancağından, katran Kastamonu dağlarından ve demir deniz yolu ile Rumeli, İstanbul, Ahyolu ve Samakov'dan temin edildikten sonra çeşitli cins ve boylarda gemiler inşa edilmiştir. Sinop Tersanesi'nde çalışan marangoz, burgucu vb. nitelikteki teknik personelin payitahtın ihtiyacını karşılamak üzere Tersâne-i Âmire'de görevlendirildiği de olmuştur. Örneğin 1736 senesinde Tersâne-i ÂmireEmini Hacı Murtaza, İstanbul Tersanesi'nde inşasına başlanan fırkatelerde çalıştırılmak üzere ihtiyaç duyulan 240 marangozu ve 115 burgucuyu Karadeniz kıyısındaki kazalardan talep etmiştir.¹⁶²

Osmanlı Donanması'nın 1827 yılında Navarin'de aldığı yenilginin yaralarını sarmak için Sinop Tersanesi'nde faal olarak gemi inşasına devam edildiği gözlemlenmiştir. Devam eden süreçte Rus Donanması'nın Sinop limanında barınan Osmanlı Donanması'nı 30 Kasım 1853 tarihinde yaptığı baskınla imha etmesi hem Sinop için hem de Osmanlı Bahriyesi için önemli bir dönüm noktası olmuştur. Daha sonrasında Osmanlı Devleti'ne destek olmak için İngiltere ve Fransa'nın Rus Çarlığına karşı birlikte harp etmesi Rus Çarlığı'nı barışa mecbur bırakmıştır. 30 Mart 1856 tarihinde imzalanan Paris Barış Antlaşması'nda yer alan: "Osmanlı Devleti ile Rus İmparatorluğu'nun Karadeniz'de karşı karşıya gelmemesi için Karadeniz'in tarafsız kalması, askerden tecrit edilmesi ve hiçbir devletin Karadeniz'de tersane ve donanma bulundurmaması" şeklindeki hükümler nedeniyle Sinop Tersanesi'nin faaliyetleri asgari seviyeye indirilmiştir.¹⁶³

Tanzimat döneminde bir buharlı/yelkenli gemiye bir adet kalyon inşa edilmiş olmasına rağmen zırhlı gemi teknolojisiyle birlikte ahşap gemilerin kullanımı git gide azalmıştır. Dolayısıyla keresteye olan ihtiyaç ve eski düzen gemi inşa tezgâhları kullanımdan düşmüştür. XIX.yüzyılın ortalarından itibaren gelişen zırhlı gemilerin eski tip tezgâh ve makinelerle inşa edilememesi yeni tezgâh ve altyapının tedarik maliyetinin yüksek olması gibi nedenler ile Sinop Tersanesi de diğer tersaneler gibi gelişen teknolojiye karşı boyun eğmiş ve yavaş yavaş kullanımdan çıkmıştır.¹⁶⁴

¹⁶¹ Bostan, **a.g.e.**, s.18.

¹⁶² Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, TTK Yayınevi, Ankara, 2014. s.364,365.

¹⁶³ Sina Akşin, **Türkiye Tarihi III (Osmanlı Devleti 1600-1908)**, Cem Yayınevi, İstanbul, 1997, s.130, Gencer, **a.g.e.**, s. 230.

¹⁶⁴ Işın, **a.g.e.**, s.234.

Osmanlı arşivinde Sinop Tersanesi ile ilgili olarak:XIX.yüzyıldan itibaren kullanım dışı bırakılması sonrasında Sinop Mutasarrıflığı tarafından Bahriye Nezâreti'ne tahsisli tersane bahçesinin 1919 yılında 4 bin kuruş ücretle kiralandığı öğrenilmiş ve Padişah fermanı ile mezkur faaliyet derhal men edilmiştir. Ayrıca, Kastamonu Valisine, Sinop Tersane Bahçesi'nin bölgede konuşlulanbotlarda görevli subaylara işlerini sağlamak maksadıyla ekip biçmelerine müsaade edildiğine dair bilgi verilmiştir.¹⁶⁵

1.1.4.Birecik Tersanesi:

Fırat Nehri, Birecik'e kadar genellikle dar ve derin vadilerden debisi yüksek bir şekilde akmakta olup, Birecik'ten sonra nehir yatağındaki genişleme nedeniyle hızı azalmaktadır. Nehir, Anadolu coğrafyasının merkezi sayılabilecek bir noktadan hafif güney doğu istikametinde bir yay çizerek, Mezopotamya olarak anılan bölgeyi batıdan doğuya kat ettikten sonra Basra'da denize dökülmektedir.

Tarih boyunca Birecik, Fırat Nehri üzerinde gemi inşa kızaklarının kurulduğu ve iskeleyle taşımacılığın rahatça yapılabildiği stratejik bir bölge olmuştur. Tarihin en eski dönemlerinde dahi bölgeye sahip olan devletler ticarete yön vermeye ve gelirlerini artırmaya muvaffak olmuşlardır. Birecik'le ilgili en eski veriler Asurlar zamanından kalma çivi yazılı tabletlerdir. Bu tabletlerde Fırat Nehri'nin keleklerle¹⁶⁶ geçildiğine ilişkin bilgiler bulunmaktadır.¹⁶⁷

Heredot, Asurlar döneminde Babil'e gitmek için kullanılmakta olan yuvarlak gemilerin inşa tekniği ve Fırat Nehri üzerindeki ticaret sisteminin onu çok şaşırttığını belirtmiştir.¹⁶⁸ M.Ö.800'lü yıllarda Urartu egemenliğinde olan Urfa'nın kuzeyindeki

¹⁶⁵ BOA, DH.İUM.20.6.2.30.01. EK-1

¹⁶⁶ Koyun veya keçi derisi göğüs bölgesinden biraz yarıp itina ile yüzüldükten sonra dikilerek ayaklarından bağlanıp, içlerine hava basılarak şişirilmiştir. Bu tulumlardan kırtan atmışa kadar ağaç dalları ile birkaç sıra halinde birleştirilmiştir. Daha sonra dalların üzerine tahtalar koymak suretiyle tek güverteli uzun direk/küreklerle yön verilerek su üstünde seyreden bir sal haline getirilmiştir. Bkz. Cengiz Orhonlu, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım üzerine Araştırmalar**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İzmir, 1984, s.124.

¹⁶⁷ Cahit Kürkçüoğlu, **Birecik Monografisi**, Ankara Kültür Bakanlığı Yayınları, 1996, s.5.

¹⁶⁸ Babil'e gitmek için ırmağı inen kayıklar yuvarlaktır ve deriden yapılmışlardır. Asurya'nın üst yanına düşen bölgeden söğüt ağaçları kesip gemiler için kaburga çatalı yapılar, bunun üstünü dıştan deri ile kaplarlar, bir tekne çıkar ortaya, eni boyu bir, başı kıcı belirsiz; bu gemiyi dediğim gibi yuvarlak yapılar, tıpkı yuvarlak bir kalkan gibi; içine saman yayarlar, üstüne eşyayı doldurup suyun akıntısına bırakırlar; belli başlı yükleri palmiye ağacından yapılmış fiçilerdir, bunların içine şarap doldurulmuştur. Geminin düz gitmesi iki tane ıskarmozsuz kürekle sağlanır, bunları ayakta duran iki kişi kullanır; birisi küreği bu yana çekerken öbürü tersine iter suyu. Bu gemiler kimi zaman pek büyük olurlar, öbürleri

bölgelerin değerli emtiaları hayvan derisinden yapılan büyük sallarla Asur egemenliğindeki Babil'e ve güneydeki şehirlere götürülmüştür.

Evliya Çelebi'nin Fırat Nehri ve Birecik'le ilgili aktardığı bilgilere göre: tüccarlar tarafından birçok malzeme, at ve eşek kelekten yapılan gemilere yüklenerek Birecik'ten Erzurum, Caber, Rakka, Halep, Bağdat ve hatta Basra'ya kadar Fırat Nehri üzerinden taşınmıştır.¹⁶⁹

Osmanlı Devleti Kanuni Sultan Süleyman döneminde Fırat-Dicle nehirlerinin uzandığı bölgeye tam olarak hakim olduktan sonra, nehirler üzerinden sıkı su taşımacılığını teşvik etmiş ve asayiş sağlaması için ince Donanma¹⁷⁰ inşasına önem vermiştir. Birecik'te faaliyet gösteren tersanenin kuruluş yılı tam olarak bilinmemekle birlikte mevcut belgeler ışığında 1559 yılından itibaren faaliyette olduğu tespit edilmiştir. 1559 senesinde inşası buyrulan gemiler için lazım olan ziftin ve işçilerin, Rodos ve İstanköy'den Birecik'e gönderilmesi istenmiştir.¹⁷¹

17 Temmuz 1560 tarihli bir vesikada geçen hükümde; altmış gemi ile birlikte harp aleti yapımında kullanılan kerestenin Birecik'ten Basra'ya gönderilmesi istenmiştir.¹⁷² Birecik'te gemi inşasında kullanılan kereste ve diğer malzeme Maraş, Besni, Antep, Kahta, Güvercinlik, Andırın, Kadirli ve Hısnımansûr bölgelerinden sağlanmıştır. 1565 tarihinde yapılması buyrulan 500 gemi için ihtiyaç duyulan bazı malzemeler Azaz ve Kilis sancaklarından gönderilmiştir.¹⁷³ Ancak, Birecik'ten Basra'ya kadar uzanan nehirle ilgili en eski belgelerden 1565 senesinde Fırat

daha küçüktür. En büyükleri beş bin talant ağırlığa kadar yük alabilirler. Her gemide canlı bir eşek bulundurulur; büyüklerinde daha çok vardır. Böylece su üzerinde giderek Babil'e varırlar, taşıdıkları öteberi malı satarlar, sonra bağıra çağıra geminin tahtalarını ve samanını da satarlar; sonra derileri eşeklerin sırtına vurur ve geldikleri yolu geri dönerler; zira ırmağı ters yönde çıkmak düşünülemez, akıntı buna elvermez, zaten gemileri tahtadan değil de deriden yapmalarının nedeni budur. Bkz. Herodotus, **Herodot Tarihi (Çeviren Müntekim Ökmen)**, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1973, s.119,120.¹⁶⁹ Evliya Çelebi, **Seyahatname Cilt 2-Kitap 1, Kitap** (Hazırlayanlar: S.A.Kahraman-Y.Dağlı), YKY, İstanbul, 2005, s.87 ve 195.

¹⁷⁰ Özellikle sıkı suda hareket icra edebilen yelkenli veya buharlı gemilerden oluşan daha çok hafif silahla teçhiz edilmiş, asker ve malzeme nakliyesi yapabilen lojistik destek sağlayan gemilerden müteşekkil filoya ince donanma tabiri kullanılmaktadır. Rasim Ünlü, **Osmanlı Denizcilğinde İnce Donanma'nın Rolü-Türk Denizcilik Tarihi Cilt II**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008, s.39.

¹⁷¹ "Rodos Sancığı Begine hüküm ki: Hâliyâ Birecik'de gemiler yapılmak fermân olup Rodos'dan ve İstanköy'den kırk-elli nefer üstâd ve kalafatçı ve elli kantâr mikdârı zift tedârük olup, Antâkıyye'ye irsâl olunmasını emir buyurdum." Bkz. BOA, Mühimme Defteri Nu:3, Hüküm Nu: 751.

¹⁷² Birecik Tersanesi'yle ilgili olarak 14 Cemaziyülevvel 976 (11 Şubat 1560) tarihli bir belgede Birecik'te inşa olunacak gemilerin Basra'ya gönderilmesi hükmü vardır. Camcı- Zafer, **a.g.e.**, s.124.

¹⁷³ Örneğin ihtiyaç duyulan çiviler Kiği'de bulunan demir madenlerinden çıkarılarak işlenmek üzere Halep'e ve Balis nahiyesine gönderilmiştir. Camcı- Zafer, **a.g.e.**, s.125.

Kaptanlığı emrinde 300'e yakın geminin bulunduğu ve Birecik Tersanesi'nde yeni gemiler inşa edilmesi emrinin verildiği görülmektedir.¹⁷⁴ XVI-XIX.yüzyıllar arasında Hindistan üzerinden gelen dokuma, baharat ve çeşitli ticari mallar Basra'ya ve oradan da nehir nakliyatı ile Birecik'e taşınmıştır. 1699 yılında Birecik'te inşa edilen gemiler arasında "Açuk-ı Tuna" biçiminde bir geminin ismi geçmektedir. J.S. Buckingham, Fırat üzerinde işletilen gemileri; altı düz, kırk ayak boyunda ve on ayak genişliğinde, birbirine geçen kalasların çivilerle birleştirildiği, omurgası olmayan yarısı boylamasına kesik uzun bir su kabağına benzetmiştir. Yine 1734 senesinde Birecik'te, yirmi fırkate ve kırk nehir gemisi inşası buyrulmuştur.¹⁷⁵ Basra ve Korna Kaleleri 1701 yılında Arap aşiretlerinin eline geçmiş, isyanın bastırılması için Birecik'te büyük bir filo inşa edilmiştir. Basra'daki isyanların bastırılmasının ardından XVIII. yüzyıl boyunca İran ile yaşanan gerginlik ve Hint Okyanus'unda Portekizlilerle ilgili girişilen mücadelelerde Birecik Tersanesi'nin önemi artmıştır.¹⁷⁶

1745 yılında Birecik'te inşa olunması buyrulan 124 geminin yapım sürecini kontrol etmek ve mali işleri yürütmek için merkezden bir memur görevlendirilmiştir. İnşa sürecinde çalıştırılan işçilerin ücretleri, Birecik Kadısı ve sefine memurlarının da dahil olduğu bir heyet tarafından ödenmiştir.¹⁷⁷ Gemi inşa faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan; mimar ve marangoz gibi teknik personel ile gemi kaptanları, Kaptan Paşa'nın buyruğu ile Tersâne-i Âmire'den veya diğer tersanelerden gönderilmiştir.¹⁷⁸

İran ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerin normalleşmesi, aynı zamanda kerestenin civar illerde azalması nedeniyle başka bölgelerden tedarik maliyetinin artması gibi siyasi ve ekonomik faktörler neticesinde Birecik Tersanesi'nin önemi

¹⁷⁴ Dicle ve Fırat'ın birleşmesinden sonra Şatt-ül-Arab adını alan nehir vasıtası ile Hindistan'dan gelen gemiler Basra'ya kadar ilerleyebiliyorlardı." Buradan nehir gemileri ile Birecik'e nakledilen emtia oradan deve kervanları vasıtasıyla Halep, İskenderun Trablus ve diğer istikametlere sevk ediliyordu. Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat" **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, 1962-1963, s.79-80.

¹⁷⁵ Gemi personelinin içinde kürekçilerin olduğu dikkate alındığında gemilerin nehir akıntısı ile seyir yaptığı, akıntının olmadığı veya tersine yol aldığı yerlerde kürek çekildiği ve buradan hareketle gemi olarak adlandırılan bu vasıtaların bugün kullanılan 10-15 metrelik filikaları andırdığı değerlendirilmektedir. BOA, Mühimme Defteri Nu 3, s.266.

¹⁷⁶ Tahir Ögüt, **XVIII-XIX.yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı**, TTK Yayınları, Ankara, 2013, s.252.

¹⁷⁷ Camcı-Zafer, **a.g.e.**, s.126.

¹⁷⁸ Orhonlu ve Işıksal, **a.g.e.**, s.80.

azalmıştır. Son kapsamlı faaliyeti ise 1777 yılında inşası buyrulan yük sefineleri olmuştur. 1830'lu yıllarda İngiliz Hükümetinin görevlendirmesiyle birçok İngiliz mühendis Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde yapılacak su yolu taşımacılığına yönelik olarak bölgede keşif ve incelemelerde bulunmuştur. Chesney tarafından hazırlanan Fırat Nehri nakliyatı projesine göre: öncelikli olarak İskenderun Limanı'ndan Birecik'e demir yolu yapılmasını müteakip Fırat Nehri üzerinde kurulacak buhar gücü ile çalışan vapur işletmesiyle Basra Körfezine ticari mal taşınması planlanmıştır. Osmanlı Devleti'nden onay alan İngiliz hükümeti 1835 yılında İngiltere'den İskenderun'a getirdiği vapurlara ait parçaları deve sırtlarında taşıtarak, Birecik'e indirmiştir. Vapurların montaj faaliyeti 1836 yılında tamamlanmış ve Fırat üzerinde seyir tecrübesine çıkmıştır. Vapurlardan birincisi sığ bir noktada karaya oturmuş diğeri ise Basra'ya kadar seyretmiş ve Bağdat'a ulaşmıştır. Bunlara ilaveten 1840 senesinde iki vapur daha Bağdat'a getirilmiştir. Ancak dönemin Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa ise, bu proje ile İngiltere'nin asıl amacının: sömürgesi Hindistan'a en kısa yoldan askeri güç ve yük nakliyesi yapmak ve aynı zamanda Fırat Havzası'nda kurmayı planladığı ileri karakollar sayesinde Urfa'dan Basra'ya kadar bölgeye yayılmak, olduğunu iddia etmiştir. Osmanlı Devleti ile Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa arasında Kuzey Suriye'de yaşanan toprak ihtilafı nedeniyle Doğu Hint Kumpanyası Şirketi Birecik'teki faaliyetlerini durdurmuştur. Böylelikle Birecik Tersanesi metal ve buharlı gemi inşa edebilme veya onarabilme yeteneğini kazanamadığı için teknolojinin çok gerisinde kalmıştır. Daha sonraki süreçte Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte bölge önemini yitirmiştir. 1897 yılında Birecik'ten başlayan nehir taşımacılığı imtiyazı Hazîne-i Hâssaİdâresi'ne verilmiş ve mevcut tersane kullanım dışı kalmıştır.¹⁷⁹

1.1.5.Süveyş Tersanesi:

Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'e gelen Portekizlilere karşı, Memluk Donanması'na destek olmak için Süveyş'te donanma inşasına başlamıştır.¹⁸⁰ Stratejik önemi nedeniyle Süveyş'te Donanma Üssü oluşturulmuş, böylelikle bölge Kızıldeniz ve Hint Okyanusu için ileri karakol ve üs bölgesi haline getirilmiştir.

¹⁷⁹ Tahir Ögüt, XVIII-XIX.yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı, TTK Yayınları, Ankara, 2013, s.329.

¹⁸⁰ Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, s.400.

Deniz ticaretinin yoğunluğu nedeniyle güvenliğin sağlanması amacıyla mevcut tersane tezgâhlarında 1560-1700 tarihleri arasında yeni kadırgalar, kalyatlar inşa edilmiş ve gemilerin bakım ve onarımları yapılmıştır.¹⁸¹ Diğer birçok tersanenin işletilme şekline benzer olarak gemi inşası için lazım olan bez, kereste, demir vs. malzemeler bölgeden veya Tersâne-i Âmirî mahzenlerinden temin edilmiştir.¹⁸² Süveyş Tersanesi için ihtiyaç duyulan mimar, marangoz, kalafatçı ve diğer teknik personel Tersâne-i Âmirî'den gönderilmiştir.

1.1.6.Basra Tersanesi:

Süveyş Tersanesi sayesinde kuvvetli bir donanma inşa edildikten sonra Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na açılan Osmanlı Devleti, 1538 senesinde Basra'yı ele geçirmiştir.¹⁸³ Basra'da deniz üssü kurulmasını müteakip vazifede olan gemilerin onarımı için onbeş gözden oluşan bir tersane inşa edilmiştir.¹⁸⁴ Diğer tersanelerde olduğu gibi devletin en güçlü olduğu XVI.yüzyıl süresince çeşitli tipte gemiler inşa edilmiş, ancak sonraki yüzyıllarda kullanımdan düşmüştür. Basra Tersanesi ile ilgili Osmanlı arşivinde yapılan araştırmada edinilen son bilgi: 1915 yılında Basra Tersanesi'nde görevli bir yüzbaşının emekliye sevk edilmesi ile ilgilidir.¹⁸⁵ Nitekim I.Dünya Harbi'nde bölgenin İngilizler tarafından ele geçirilmesi neticesinde Basra Tersanesi elden çıkmıştır.

1.1.7.İzmit Tersanesi:

Bu bölgede Osmanlı Devleti'nden önce kurulmuş olan tersanede gemi inşa faaliyetleri çok uzun yıllar devam etmiştir.¹⁸⁶ Tersane, II.Mahmud döneminde kapsamlı bir tadilatla geçirilmiş olmasına rağmen, arşiv kayıtlarında daha sonraki yıllar için önemli miktarda gemi inşa faaliyetine rastlanılmamıştır.¹⁸⁷ Sultan Abdülaziz'in bizzat Donanma işlerine verdiği destekler sonucunda 1863-1876 yılları

¹⁸¹ Bostan, **a.g.e.** s.20.

¹⁸² Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri", **Tarih Dergisi**, Sayı 31, İstanbul, 1978, s.96.

¹⁸³ Özbaran, **a.g.e.**, s. 112-120.

¹⁸⁴ Orhonlu ve Işıksal, **a.g.e.**, s.80, Bostan, **a.g.e.**, s.23.

¹⁸⁵ BOA, BEO.4389.329131.1.EK-2

¹⁸⁶ Evliya Çelebi, **Seyahatname Cilt II**(Hazırlayanlar: S.A.Kahraman-Y.Dağlı)YKY, İstanbul, 2005 s.78-80.

¹⁸⁷ Bostan, **a.g.e.**, s.19.

arasında iki korvet,¹⁸⁸ bir kalyon ve iki yelkenli/buharlı fırkateyn inşa edilmiştir.¹⁸⁹ İzmit Tersanesi'nde inşası devam eden gemilerin faaliyetleri hakkında şu hususlar belirtilmiştir:

“Saye-i Satvet-vaye-i Hazret-i tacdar-ı azâmide İzmid Tersanesi'nde inşâ olunan Şâika-yı Sadi Ganbot-u Hümâyunun Memurin-i Mülkiye ve askeriye ve eşrâf-ı belde hazır oldukları halde dünkü Pazar günü resm-i tenzih icrâ ve bu vesile ile de divât-ı muazzâma-ı hazret-i hilâfet-penâhi hâme-i pira-yı ara kılındığına dair İzmid Mutasarrıflığından çekilen 14 Teşrin-i Sani 315 tarihli tegrâfnâme leffen huzur-ı âli-i fihâm-ı merhine takdim olundu ol bâbda.” ifadesine yer verildiği görülmektedir.¹⁹⁰

Arşiv belgeleri ışığında İzmit Tersanesi'nde son olarak Şaika-i Sadi ganbotunun gecikmeli olarak 1901 yılında inşa edildiği ve denize indirildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca tersanenin bundan sonra atıl kaldığı ve yabancı şahıslar tarafından işletilmek istendiğiyle ilgili İzmit Sancağı Mutasarrıflığı, Bahriye Nezâreti ve Dahiliye Nezâreti arasında yapılan yazışmalar da bulunmaktadır. Nitekim arşiv belgelerinden: Dahiliye Nezâreti'ne Alman tebasından Julyus Rozenhad'ın İzmit Tersanesi'ninkiralanmasında her hangi bir mahsur olup olmadığının sorulduğu anlaşılmıştır. Dahiliye Nezâreti Muhaberât-ı Umumiye Dairesi'nin 23 Ocak 1910 tarihli ve 545 numaralı yazısı ile bahse konu kiralama faaliyetine olumlu yönde görüş beyan edildiği bilinmektedir.¹⁹¹

Sonuç olarak, İzmit Tersanesi XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren zırhlı gemi inşa etme yeteneğine sahip modern tezgâhlara sahip olamamıştır. Zira XX.yüzyılın başlarında tersaneye düzenli olarak ödenek tahsis edilmediği¹⁹² için, bu tersanede kullanım dışı kalmış ve atıl bir halde, bir nevi depo olarak Türkiye Cumhuriyeti'ne miras kalmıştır.

1.1.8.Rusçuk Tersanesi:

Osmanlı Devleti Macaristan'ı fethettikten sonra Tuna Nehri'nde hakimiyetini daim kılmak ve güvenliği sağlamak için Tuna Nehri'nde bir donanma teşkil etmiştir.¹⁹³

¹⁸⁸ İzmit Tersanesi'nde inşa olunan Muzaffer ve Mansure isimli iki kıta uskuru korvet-i hümayunlarının denize açılarak Tersane-i Amire'ye ulaşmıştır. Bkz.Ceride-i Askeriyye, Defa. 32, Fî 24 Rebiü'l-evvel 1281, “Mevâdd-ı Bahriyye”, s. 4.

¹⁸⁹ Işın, **a.g.e.**, s.234.

¹⁹⁰ BOA, DH.MKT.2276.126.1.

¹⁹¹ BOA, DH.MUİ.0050.0002.01.

¹⁹² BOA, İ.HUS, 7418.1316.18

¹⁹³ Bostan, **a.g.e.**, s.23.

Bunun için Rusçuk Tersanesi'nde, Tuna Nehrine özel şayka, kalyata ve fırkate gibi düşük draftlı¹⁹⁴ gemiler inşa edilmiştir.¹⁹⁵

Tuna Nehri'nde bulunan gemiler kışın barınmak için Rusçuk sahilindeki tersaneyi liman olarak kullanmıştır. Ayrıca Tersâne-i Âmire'den verilen bakım ve onarım işleri de yürütülmüştür.¹⁹⁶

1.2.9.Samsun Tersanesi:

Samsun'da kurulan tersane Sinop'un yükünü hafifletmekle birlikte kendir teli¹⁹⁷ dokuma işlerini de yürütmüştür. Bu tersanede XVI.ve XVII. yüzyıllarda kadirga ve kalyon inşa edilmiştir. Tersanedeki halat dokuma tezgâhları 1699 senesinde onarılmıştır.¹⁹⁸ TC. Başkanlık Osmanlı arşivinde XVIII. yüzyıl sonrasıyla ilgili bir belgeye rastlanılmamış ancak Tersâne-i Âmire tarafından Sinop Tersanesi'nin iş yüküne yardımcı olması amacıyla çalıştırıldığı dikkate alındığında, muhtemelen sanayi devrimi sonrasında Sinop Tersanesi'nin kullanımdan çıktığı döneme yakın bir tarihte Samsun Tersanesi'nin de kapatılmış olabileceği değerlendirilmektedir.

1.1.10.Kefken Tersanesi:

İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra bu tersanede kadirga ve fırkateler inşa edilmiştir.¹⁹⁹ Diğer tersanelerde olduğu gibi sanayi devrimi sonrası hızla değişen gemi inşa teknolojisine ayak uydurulamadığı için kullanıma kapatılmıştır.

1.2.Osmanlı Devleti'nde Tersanelerin Sevk ve İdaresi

Osmanlı Devleti, merkezi yönetim esasına göre teşkilatlandığı için donanma ve sivil denizcilik işlerinin idaresi de merkezde bulunan Tersâne-i Âmire'den yürütülmüştür. Donanmanın gücünü muhafaza etmek için gemilerde kullanılan silah

¹⁹⁴ Fırkate: Hafif Donanma Çektirisinden bozma 10-17 oturaklı ince donanmada kullanılan sığ su gemisi, Şayka: Üzerinde 3 adet top bulunan altı düz büyük kayık (çayka olarak da bilinmektedir Uzunçarşılı, **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, s.459. Draft: Geminin su kesiminin altında kalan kısmının derinliğini belirten denizcilik terimi (Örneğin balıkçı sandallarının draftı yaklaşık olarak 0,4 m'dir.)

¹⁹⁵ Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.405.

¹⁹⁶ Bostan, **a.g.e.**, s.22.

¹⁹⁷ O dönemin denizcilik kültüründe kendir bitkisi lif haline getirilerek halat ve deniz suyuna dayanıklı çeşitli branda ve bezler yapılmaktaydı. Artık su üzerinde yüzebildiği için sentetik halatlar tercih edilmektedir. Bu ve buna benzer birçok malzeme sanayi devrimiyle birlikte şekil, hammadde ve isim değiştirmiş hatta kullanım maksadı bile değişmiştir.

¹⁹⁸ Bostan, **a.g.e.**, s.23.

¹⁹⁹ Bostan, **a.g.e.**, s.24.

ve malzemelerin ıslahı, gemilerin hangi tersanede inşa edilmesi gerektiği, tersanelerin gelir gider durumlarına göre maliyetlerin düşürülmesi için alınması gereken tedbirler vb. önemli konular, üst düzey devlet görevlilerinin bulunduğu divanda, Padişah onayıyla karara bağlanmıştır. Taşrada bulunan Tersaneler daha basit bir şekilde teşkilatlandığı halde Tersâne-i Âmire daha karmaşık bir yapıda çalışmıştır. Örneğin taşrada bulunan tersanelerde Tersane Emini, katip, başmimar, mahzen katibi gibi sadece gemi inşa ve onarım işiyle iştigal eden memurlar varken Tersâne-i Âmire’de ise devletin sivil ve askeri denizcilik işlerini, yürütme, yasama, denetim ve eğitim ile öğretim işlerini devletin mali gücü doğrultusunda idare eden memurlar bulundurulduğu görülmüştür.

1.2.1. Tersâne-i Âmire’nin İdari Yapısı

Osmanlı Devleti’nin son döneminde tersanelerde yürütülen faaliyetler temel olarak üç başlık altında incelenmiştir. Bunlardan ilki, gelir giderlere ilişkin kayıtların tutulduğu ve malzeme satın alma faaliyetlerinin yürütüldüğü mali işlemler, ikincisi tersanede çalışan işçilerin ve gemi personelinin disiplin ve düzenin sağlanmasına yönelik işlemler ve son olarak amelelerin çalıştığı atölye ve fabrikalarda üretim ve imalat işlerinin yürütüldüğü inşaiye işlemleridir. Bu bağlamda, Tersâne-i Âmire’de çalışan idari görevliler ile bunların sorumlulukları kısaca açıklanmaya çalışılmıştır.

1.2.1.1. Tersâne Emini

Birinci sınıf bürokrat mertebesinde olan Tersane Emini, tersane ile gemilerin varidat ve masraf defterleriyle inşaat, tamirat ve alım ve satım işlerini takip etmiştir. Bütün lojistik malzemenin ve askeri eşyanın sefere hazır halde tutmak ve ayniyat defterlerini kontrol etmekle görevlendirilmiştir.²⁰⁰ Özetle tersanenin bütün gelir ve giderleri hakkında yetki ve sorumluluk Tersane Emini’ne bırakılmıştır.²⁰¹ 1805 yılında Osmanlı Donanma’sının Avrupa Devletleri’nde olduğu gibi güçlü ve modern bir hale getirilebilmesi için müstakil bir tersane hazinesine sahip Umûr-ı Bahriye Nezâreti kurulmuş ve Tersane Eminliği görevi de bu kuruma devredilmiştir. Daha sonraki

²⁰⁰ Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.425

²⁰¹ Joel Shinder, *Ottoman Bureaucracy in the Second Half of the Seventeenth Century: The Central and Naval Administration*, University Microfilms, 1983, s.90-98.

yıllarda nezaret lağv edilmiş ve Tersane Eminliği görevi Kaptan Paşalık makamı altında bir muavine devredilmiştir.²⁰²

1.2.1.2. Tersâne Kethüdası

Bahriyenin üst kademe amirlerinden olan tersane kethüdası, kalyonların yaygın olarak kullanıldığı döneme kadar Tümamiral rütbesine haizdir. Genel olarak donanmaya bağlı gemilerde süvari, baştarde-i hümayun ya da gemi reisi görevlerini yürüttükten sonra bu göreve getirilmişlerdir.²⁰³ Asıl olarak tersanenin düzen ve disiplininde sorumlu olup inzibatiye işlemlerini yürütmüştür. Kaptan Paşa'dan sonra tersanenin birinci derece hakimi olarak görev yapmıştır.

1.2.1.3. Tersâne Ağası

Kaptan Paşa'nın tersanedeki vekili olarak, Tersane Kethüdası gibi Hind kamışından yapılma asası vardır.²⁰⁴

1.2.1.4. Liman Reisi

Liman Kaptanı olarak da telaffuz edilmiştir. Donanma ile sefere çıkmış gemi kumandanları arasından seçilmiştir. Tersanede bulunan gemilerin korunması işini emrinde bulunan Mandacılarla sağlamıştır.²⁰⁵

1.2.1.5. Tersâne Kâtibi (Canib Efendi)

Tersane Eminine bağlı olarak tersanenin gelir ve giderlerinin muhasebesini tutar ve deftere kaydederdi. Tersane harcamalarında bu defterde yer alan kayıtların dikkate alındığı bilinmektedir.²⁰⁶

1.2.1.6. Tersâne Ruznâmçecisi

Tersane katipliğine bağlı olan Ruznamçeci, tersanenin günlük gelir ve giderlerini ilgili deftere kayıt etmekle sorumlu görevli.²⁰⁷

²⁰² Gencer, *Bahriye'de Yapılan...*, s. 74-88.

²⁰³ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.427

²⁰⁴ Bostan, *a.g.e.*, s. 46.

²⁰⁵ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.428

²⁰⁶ Aynı yer.

²⁰⁷ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.429

1.2.1.7.Tersâne Reisi

Tersaneye ait askerî zeamet ve tımarlara ilişkin evrak ya da defterleri korumuştur. Özetle arşiv hizmetlerini yürütmüştür.²⁰⁸

1.2.1.8.İcare Kâtibi

Kâtib-i icare denilen ve tersane katibliğine bağlı olan bu kâtip ücretli tersane, müsdahdemleriyle amelelerin ücretlerini tahakkuk ettirmiş ve bunların isimlerini havi defterleri muhafaza etmiştir.²⁰⁹

1.2.1.9.Mahzen-i Çup ve Mahzen-i Sürb Emin ve Kâtipleri²¹⁰

“Mahzen-i Çup” kereste mahzeni demek olup defterlerdeki “Mahzen-i Sürb” de tersanenin bütün malzemelerinin bulunduğu mühimmat mahzeni olarak adlandırılmaktaydı. Mahzen-i Sürb’e halk “Kurşunlu Mahzen” diyordu. Bu depolarda bulunan donanmaya ait bütün eşyayı korumakla görevlilerdir.

1.2.1.10.Kalyon Kâtibi

Kalyonda görev alan personelin kayıtları ve ücretleri ile tersaneye merbut esirlerin işçeleri ve kalyonların bütün levazım ve ihtiyaç defterlerini tutmakla görevlidir.²¹¹

1.2.1.11.Tersâne Başmimarı

Doğrudan gemi onarım ve inşa işlerini mahiyetinde bulunan mimar ve marangozlar sayesinde yürütmüştür. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında emrinde on mimar ve 400 marangoz olduğu belirtilmiştir.²¹²

1.2.2. Tersâne-i Âmire’de Mali İşlerin İdaresi

Osmanlı Devleti’nin gelir ve giderlerini oluşturan hazine XVIII.yüzyıl sonlarına kadar iç ve dış olarak iki kısma ayrılmış ve tüm mali sistem buna göre işletilmiştir.²¹³ Bu bağlamda,Tersâne-i Âmire’nin tüm masrafları 1793 yılına kadar

²⁰⁸ Aynı yer.

²⁰⁹ Aynı yer.

²¹⁰ Kereste ve Mühimmat Emni ve Kâtibi anlamında kullanılmıştır. Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.430.

²¹¹ Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.430.

²¹² Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s.431.

²¹³ Dış Hazine; Hazine-i Amire, Taşra Hazinesi, Birun Hazinesi, Maliye Hazinesi veya Divan-ı Hümayun Hazinesi olarak da anılmış olup, Sadrazam ve Başdefterdarın mesuliyetinde idare edilmiştir.

devletin dış hazinesi olarak anılan Hazîne-i Âmire'den, yani merkezi bütçeden ayrılan ödenekle karşılanmıştır.²¹⁴

Gemilerin inşa sürecinde ihtiyaç duyulacak olan bütçe, Hazîne-i Âmire'den ayrılarak hükümet kontrolüne verilmiştir. İnşa olunacak gemilerin maliyeti cinslerine göre önceki yıllarda yapılan harcamalar dikkate alınarak hesaplanmıştır. Divanda alınan karar doğrultusunda inşa işinden sorumlu Kapucıbaşı'ya bir miktar peşin para verilmiştir. Çoğu zaman Kapucıbaşı'ya, gemilerin inşasında ihtiyaç duyacağı paranın tamamı verilmeyip kalan kısmı, tersanenin bulunduğu bölgedeki halktan toplanan vergiler veya elde edilen mukataa gelirlerinin inşa faaliyetine tahsis edilmesi sayesinde karşılanmıştır.²¹⁵ Merkezden gönderilen Kapucıbaşı isimli memur için "Emin", "Mübaşir" veya "Nâzır-ı Kalyon" sıfatının kullanıldığı da görülmüştür. Bu hususta elimizde Süveyş Tersanesi'ne gönderilen bir kapucubaşının faaliyetleri hakkında bilgiler bulunmaktadır. Padişah fermanına istinaden tayin edilen emin, Süveyş'e intikal etmiş ve elindeki fermanı mahkemeye tescil ettirmiştir. Söz konusu ferman bir meydanda halka okunduktan sonra görevli memur tarafından işe başlanmıştır. Gemi inşa uzmanlığı gemi mimarlarına ait olmakla beraber inşa aşamasında ihtiyaç duyulacak malzemelerin en kısa sürede ve en düşük maliyetle tedariki hususu Kapucıbaşı sorumluluğunda yürütülmüştür. Bunun için Kapucıbaşı çevre kadıları da toplantıya çağırılmıştır. Toplantıda başta kereste olmak üzere tüm malzemelerin temin yeri ve yöntemi ile geminin yaklaşık inşa tarihi belirlenmiştir. Tüm malzemelerin temin edilmesini müteakip örf olarak uğurlu gün ve saat belirlenmiş ve dualar eşliğinde hazırlanan törenle geminin inşasına başlanmıştır.²¹⁶

Yukarda anlatıldığı üzere gemi inşa sürecinin birinci derece sorumlusu, merkezden gönderilen Tersane Eminleri iken, Sinop gibi bazı önemli bölgelerde ise hazırlanan fermanlarda doğrudan kadıya hitap edildiği ve kadının muhatap alındığıda olmuştur. Sinop Tersanesi'nin imkân ve kabiliyetlerinin yüksek oluşu ve buraya buyrulan gemi inşa işlerinin fazlalığı nedeniyle tüm işlerin kontrollü bir şekilde idare

İç Hazine ise Enderun Hazinesi veya Hazine-i Hassa ismiyle anılmış ve Hazine-i Hassa tarafından idare edilmiştir. Uzunçarşılı, "Osmanlı Devleti Maliyesi'nin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti İç Hazinesi", **Belleten**, XLII/165, Ankara, 1978, s.75.

²¹⁴ Arzu T. Terzi, **Hazine-i Hassa Nezareti**, TTK Yayınları, Ankara, 2000, s.8

²¹⁵ Mehmet Ali Ünal, **Osmanlı Devrinde Sinop**, TTK Yayınları, Ankara, 2014, s.376.

²¹⁶ Ünal, **a.g.e.**, s.370.

edilebilmesi için Sinop'a genellikle civarda bulunan kadılardan daha yüksek dereceli bir kadı atanmıştır.²¹⁷ Sinop Kadısı'nın gemi inşa sürecine bizzat iştirak ettiği, özellikle kerestenin tersaneye getirilmesi işini koordine ederek bizzat emine teslim edilmesini sağladığı ve inşa sürecini kontrol ettiği de görülmüştür.²¹⁸ Zira Divan tarafından yazılan evrakta gemi inşasından tersane emini ve kadının birinci derece sorumlu olması nedeniyle, herhangi bir gecikme yaşanması durumunda emin ve kadının yetkilerini kullanabilecekleri tüm devlet memurlarına hatırlatılmıştır.²¹⁹ Buna örnek olarak, Sinop iskelesi gümrüğünden elde edilen mukataa gelirinin tamamı, Sinop Tersanesi'nde inşa olunan kadirgaların mühimmatı ile inşa işinde bizzat çalışanların ulufeleri için kullanılmıştır.²²⁰

Kastamonu Sancağı'na bağlı reayadan avarız hânesi başına 300 akçe olarak belirlenen verginin tamamı Sinop Tersanesi'nde inşa edilen iki kadirganın masraflarının karşılanması için Tersane Emini'ne tahsis edilmiştir.²²¹ Tersanenin ihtiyaçları Hazîne-i Âmire yerine, Nizâm-ı Cedid'in masraflarını karşılamak üzere kurulan İrad-ı Cedid Hazînesi'nden karşılanmaya başlanmıştır. Bahriye'nin ıslah işleri ve artan ihtiyaçlar nedeniyle ortak kullanılan hazinenin idaresi zorlaşmış ve sonuç olarak derya kalemi, zeamet ve timarları eskimiş iç borç senetlerinin faizleri ve

²¹⁷ Ünal, **a.g.e.**, s.373

²¹⁸ Sinop'ta inşası devam eden gemilerle ilgili Canik Sancak Beyi ve kadısına kerestelerin gemi inşa sorumlusu çavuşa (emin) elden teslim edilmesi buyurulmuştur. BOA, Mühimme Defteri Nu 5, Hüküm Nu 1430, 17 Ramazan 973 (7 Nisan 1566).

²¹⁹ Ünal, **a.g.e.**, s.373. Sinop Kadısı ve gemi inşası için görevlendirilen Mehmed Çavuş'un inşası emredilen gemileri hiçbir bahane öne sürmeden bir an önce bitirmeleri; bu keresteden daha önce ödünç alınan miktarda keresteyi en kısa zamanda yerine koymaları; hurda keresteyi o taraflara gelen rençber gemilerine yükletmeleri ve ihtiyaç duyulan urganı Samsun kadısından isteyip kesilen keresteyi acilen sahillere indirtmeleri hüküm buyurulmuştur. BOA, Mühimme Defteri Nu 12, Hüküm Nu: 978, 979/1570/72 Ankara, 1996, s.1128,1129.

²²⁰ Hazineye en yüksek ödemeyi yapmayı taahhüt eden kişiye iltizam verilmiş ve böylece mukataa gelirlerinin bu kişi tarafından toplanması sağlanmıştır. Mültezimler mukataa gelirlerinden topladıkları paraları yılda iki kere olmak üzere Nevruz ve Ağustos ayları irsaliyesi olarak hazineye göndermişlerdir. Ünal, **a.g.e.**, s.376.

²²¹ Sinop İskelesinde yaptırılması emredilen iki kadirganın masrafları için Kastamonu sancağının Ginolu, Sorgun, Yortan ve Daday kazalarından toplanması gerektiği halde henüz Tersâne-i Âmire'ye intikal etmeyen avârız akçelerinin tahsil edilerek Sinop'ta gemi yapımı ile görevli olanlara teslim edilmesi. BOA, Mühimme Defteri Nu: 83, Hüküm Nu: 96-114. Ayrıca Sinop Tersanesi'nde inşa olunan gemilerin finansmanı için iskele gümrüğünden tahsis edilen kaynak yeterli olmamış buna ilaveten Kastamonu ve Çankırı sancaklarının birçok vergisi dahi Tersane eminine gönderilmiştir. Gemilerin inşası için toplanacak vergiler Tersane emininin isteğiyle değil merkez teşkilatından gelen hüküm ile toplanmıştır. Vergileri toplayan Tersane Emini tarafından, hükmü şerif gereğince yapılan ödemeleri bizzat şehrin kadısının şahitliğinde merkezden gelen fermanın arkasına not alarak yapılan tüm işlemlerin resmi hale getirilmesi sağlanmıştır. Ünal, **a.g.e.**, s.376

kalyoncu bedeliyeleri gibi bazı gelirler, 06 Şubat 1805 yılında²²² kurulan Tersane Hazine'sine devredilmiştir.²²³

Tersane Hazinesi, gelirleri sayesinde bir dönem fazla vermiş ancak zaman içinde artan harcamalar nedeniyle 1822 yılından itibaren Darphâne'den yardım alır hale gelmiş ve zaman içinde Hazîne-i Âmire'den ayrılarak Asâkir-i Mânsure-i Muhammediye'nin ihtiyaçlarını karşılamak için 1827 senesinde kurulan Mukataât Hazinesi'ne bağlanmıştır.²²⁴ Belirli bir zaman tekrar tek hazineli sisteme geçilmiş sonra yeniden Mukataât/Mansure Hazinesi ve Hazîne-i Âmire olarak çoklu hazineye dönülmüştür. Ancak Tanzimat'ın ilanından sonra nihai olarak Hazîne-i Âmire, Mansure ve Redif Hazîneleri birleştirilmiş ve tek hazineli sistemde Maliye Hazînesi oluşturulmuştur.²²⁵ Dolayısı ile Tersâne-i Âmire'nin tüm masrafları, Osmanlı Devleti yıkılana kadar Maliye Hazînesi'nden karşılanmış ve gemi inşasında ihtiyaç duyulan ödenek merkezi bütçeden karşılanmaya devam etmiştir.

1.3.Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Denizciliğin Geliştirilmesi İçin Yürütülen Çalışmalar

1775 senesinde James Watt ve Matthew Boulton'un buharlı motoru icat etmesiyle birlikte, tekstil tezgâhları, tarımsal faaliyetler ve taşımacılık sektöründe büyük ölçekli gelişmeler yaşanmıştır.²²⁶ 1807 senesinde İrlanda asıllı ABD'li mühendis Robert Fulton buhar kazanını Clearmont isimli gemiye monte etmiş ve 32 saatte 154 deniz mili mesafeyi kat etmeyi başarmıştır. Bundan çok kısa bir süre sonra İngiltere birçok devlete buharlı gemi satmaya başlamıştır.²²⁷

Deniz ticaret filosunun yıpranmasının yanı sıra eğitimli personel ve teknoloji eksikliğinin farkına varan Osmanlı Devlet idarecileri bunları gidermek için önlemler almaya çalışmıştır. XIX.yüzyılın ortasına kadar İstanbul Boğazı'nda insan, hayvan ve malzeme nakliyesi, kürekle veya yelkenle seyreden gemiler vasıtasıyla yapılmıştır. 1840'lı yıllarda Osmanlı Devleti'ndeki deniz ticareti; İstanbul-İzmir, İstanbul-Selanik,

²²² Yavuz Cezar, "Osmanlı Devleti'nin Malî Kurumlarından Tersane-i Âmire Hazinesi ve Defterdârlığının 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki", İ.Ü. İFM Dergisi, XCLI/1-4,1985.

²²³ Cezar, a.g.e., s.212-215.

²²⁴ Terzi, a.g.e., s.9.

²²⁵ Terzi, a.g.e., s.13

²²⁶ Deane, a.g.e., s. 79.

²²⁷ Gencer, Bahriye'de Yapılan a.g.e., s.117.

İstanbul-İzmit, İstanbul-Gemlik, İstanbul-Trabzon olmak üzere beş hat üzerinden işletilmiştir.²²⁸ XIX.yüzyılda Tokat ve Ankara gibi orta kesimlerden toplanan mal/ürünler, deve sırtında doğrudan İstanbul'a veya Türk Şirketi ya da Avusturya Lloyd'unun buharlı gemileriyle Sinop ve Samsun üzerinden İstanbul'a taşınmıştır. İstanbul istikametindeki merkezi şehirlerin malları ise develerle İzmit'e ve buradan Osmanlı Şirketi'nin gemisiyle İstanbul'a nakledilmiştir. İstanbul'da ticari maksatlı olarak yayımlanmış Indica-Tore Bizantino gazetesinde yer alan verilerde, 1841-1849 yılları arasındaki buharlı gemi nakliyatı ile yelkenli gemi nakliyatı karşılaştırılmıştır.²²⁹

Osmanlı'da 1840-1850'li yıllar arasındaki gemi mevcutlarına ilişkin veriler incelendiğinde dokuz yıllık süre zarfında deniz ticaretinde buharlı gemilerin sayısında ciddi bir artış olduğu görülmektedir. Ayrıca buharlı gemilerle yapılan taşımacılık faaliyetinin içeriğinde: İskenderiye Vapur Kumpanyası Şirketi; Bu yabancı şirket İskenderiye'den İstanbul'a ayda iki veya üç kez sefer düzenlemiştir. 1830 senesinde yöneticileri arasında Avusturya Maliye Bakanı M.De Bruck'in de olduğu Avusturya Loydu Kumpanyası Şirketi'nin envanterinde bir gemi varken 1849 yılına gelindiğinde yirmialtı gemilik kapasiteye ulaşmıştır. Rakibi olan Hazine-i Hassa idaresine göre daha uzak mesafelere daha kısa sürede ve daha sıklıkla seferler düzenleyebilmiştir. Fransız Posta Kumpanyası, ise 1836 yılında kurulmuş olup, Fransız subayları tarafından kumanda edilerek harp gemisi imtiyazlarından faydalanmıştır. Beyrut-İskenderiye-Marsilya ve İstanbul-Marsilya hatlarında çalışmıştır.

Rostand Kumpanyası Şirketi sadece Marsilya- Malta-İzmir-İstanbul arasında çalışmıştır. 1840 yılında İngiliz Parlementosunun kararıyla kurulan İngiltere Gemileri Kumpanyası, Southampton- Malta-İzmir- İstanbul arasında çalışmıştır. Son olarak Rus Postası Kumpanyası Şirketi ise İstanbul-Odessa arasında faaliyet yürütmüştür.

1850'li yıllarda İstanbul Galata'da yedi yabancı gemi acentesi faaliyet yürütmüştür. Buna karşın yabancı şirketlere rakip olarak ilk Türk Ticaret Vapur Acenteciliği açılmıştır. Ayrıca 1863 yılında Ticâret-i Bahriye Yasa'sı çıkarılmış ve ilk Bahriye Mahkemesi kurulmuştur. Devam eden süreçte Osmanlı'ya getirilen buharlı

²²⁸ Camcı – Zafer, **a.g.e.**, s.141.

²²⁹ Camcı - Cezmi, **a.g.e.**, s.142.

gemiler sayesinde gerek Fırat ve Dicle, gerek Tuna Nehri'nde gerekse Van Gölü üzerinde buharlı gemi ulaştırma tesisleri ve gemi onarım atölyeleri kurulmuştur.²³⁰

1.3.1. Van Vapur İşletmeciliği ve Ernis Tersanesi

Osmanlı Devleti'nden önceki dönemde de yelkenli gemilerin Van Kalesi, Erciş, Ahlat ve Adilcevaz bölgeleri arasında malzeme ve insan taşımacılığı yaptığı bilinmektedir. Van Gölü'nde taşımacılık faaliyeti yapmak maksadıyla kurulan Vapur İşletme İdâresinin kendi motorlarını inşa etmek veya dışardan satın aldığı vapurların onarımlarını yapmak üzere Van'da kurmaya çalıştığı fabrika ve atölyeler ile bu bağlamda yürütülen teknik faaliyetler mevcut çalışmanın kapsamı dahilinde tarihsel süreç içerisinde incelenmiştir.

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1548 yılında düzenlediği ikinci İran seferinde Lütü Paşa'nın yol göstermesiyle Van Gölü'nde gemi yapılmasına karar verilmiştir.²³¹ Gemilerin inşası Mimar Sinan'a havale olunarak üç kadirga yapılmıştır. Yine bu dönemde Urmiye Gölü'nde ulaşımın sağlanabilmesi için Van'dan Urmiye'ye gemi ustası ve reisler gönderilmiştir.²³² Van Gölü'nde yapılacak gemilerin masrafları ve gemilerde çalışacak tayfaların maaşları bazen Diyarbakır hazinesinden karşılanmıştır. Devlete ait bu gemilerin çoğu odun naklinde kullanılmakta olup, 1582'de bu gemilerin sayısı yediye çıkarılmıştır.²³³

XIX'uncu yüzyılda buharlı gemilerin sayısındaki artışa paralel olarak limanlar arasında yolcu ve mal nakliyatına yönelik talep de artmıştır. Osmanlı Devleti'nin Sanayi Devrimi ile başlayan batılı ekonomilere bağlanma süreci yavaş yavaş tüm alanlarda etkisini göstermeye başlamıştır. İstanbul, Selanik, Trabzon, İzmir gibi deniz kıyısında bulunan ticaret merkezlerinden sonra doğuda İran ile Osmanlı Devleti arasında bir köprü vazifesi gören Van Gölü'nde de gemilerle yük ve insan taşınmasına yönelik talepler olmuş ve bunun üzerine devlet idaresince gerekli çalışmalar başlatılmıştır.

²³⁰ Camcı - Cezmi, **a.g.e.**, s.143.

²³¹ Fahrettin Kırzioğlu, **Osmanlıların Kafkas Ellerini Fethi, (1451-1590)**, Ankara, 1976, s. 183-203.

²³² Zuhuri Danışman, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi Cilt-7**, Yeni Matbaa, İstanbul, 1965, s.135.

²³³ Orhan Kılıç, Van Sancağı (1548-1648), (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 1994, s.368-370.

Ermeni Artin Sarafyan ve Abraham Kavafyan isimli iki Osmanlı vatandaşı Van Gölü sahilinden yolcu ve malzemeleri daha hızlı ve emniyetli bir şekilde taşıyabilmek amacıyla bir mukavelename ve şartnâme hazırlayarak 1879'da idareye müracatta bulunmuşlardır.²³⁴ Yapılan çalışmalar kapsamında, 16 Ağustos 1879 tarihi itibarıyla Osmanlı tebasından Abraham Kavafyan ve Artin Sarrafyan'a bu konuda imtiyaz fermanı verilmiştir. Başvuru, Şura-ı Devlet Nafia Dairesi tarafından incelenmiş ve uygun bulunmuştur. Sonuç olarak, 13 Ekim 1879 tarihli yirmişer maddelik bir mukavele ve şartnâme hazırlanmıştır.²³⁵

Van Gölü'nde yapılacak taşımacılık ve nakliye işine ilişkin hazırlanan şartnâmede özetle: imzalanacak mukavelenameye göre adı geçen kişilerin, imtiyaz fermanın kendilerine verileceği güne kadar kefalet akçesi olarak Bank-ı Osmani'ye 500 altın yatırmayı kabul etmesi ve ayrıca imtiyaz sahibi kişilerin idare tarafından belirtilecek miktarı en geç fermanın kendilerine tesliminden itibaren en geç bir ay sonrasına kadar yatırması istenmiştir. Bununla birlikte verilen imtiyazın kırk yıl geçerli olması, iznin verilmesini takiben iki yıl içinde iskelelerin inşa edilmesi ve iki buçuk yıl sonra da vapurların çalıştırılması hükmü belirtilmiştir. Ayrıca devletin ihtiyaç gördüğü yerlerde de iskele inşa edilmesi ve buralara seferler düzenlenmesi istenmiştir.²³⁶

Söz konusu nizamnâme, imtiyaz sahipleri Abraham Kavafyan ve Artin Sarrafyan Efendiler tarafından onay için Nezârete sunulmuştur. Şura-yı Devlet'e intikal eden nizamname, gerekli görüş alınması için Nafia Nezâreti'ne havale edilmiştir. Mevcut belgeler incelendiğinde Nafia Nezâreti'nce nizamnâmenin bazı yerlerinde değişiklik yapıldığı ve imtiyaz sahiplerinin değişiklikten kendilerine haber edilmediğini belirten 12 Ocak 1880 tarihli bir başvuruda bulunduğu görülmüştür.²³⁷

Dönemin şartları, bölgede baş gösteren Ermeni olayları ve sözleşmede yazan yüzyirmi Osmanlı lirasının Nafia Nezâreti'ne yatılmamış olması gibi nedenlerle Abraham Kavafyan ve Artin Sarrafyan'a vapur işletme hakkı verilmemiştir. Hükümet tarafından Van Gölü Vapur işletmeciliği işinin Seyri Sefain İdâresi'nce yapılması

²³⁴ Hasan Oktay, “*Van Gölü'nde Gemi İşletmeciliği-1*” **Vansesi Gazetesi**, 25 Mayıs 2016.

²³⁵ Fahrettin, Tızlak, “Van Gölünde Vapur İşletme Teşebbüsleri (1879-1907)”, **Belleten**, Sayı 240, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2001. s. 473,474.

²³⁶ **Vansesi Gazetesi**, 25 Mayıs 2016.

²³⁷ Tızlak, a.g.e.s. 477

kararlaştırılmıştır.²³⁸ kendilerine o güne kadar yaptıkları harcamalar için ellibin kuruş tazminat verilmiştir.²³⁹ Abraham Kavafyan ve Artin Sarrafyan'a verilen imtiyaz sayesinde Van Gölü'nde bir iskele yapılmış ve bu iskele daha sonraları Van Gölü'nde yapılan taşımacılığın bel kemiğini oluşturmuştur.

Elisée Reclus'un Amerikalı misyonerlerden aktardığına göre: İstanbul'dan Trabzon limanına getirilen geminin 1879'da bölmelere ayrılmış ve develerin sırtlarına yüklenerek Van Gölü'ne ulaştırıldıktan sonra burada monte edilmiş ve faaliyete başlamıştır.²⁴⁰

Fransız coğrafyacı Vital Cuinet, 1890'lı yıllarda Van ve civarında yaptığı incelemelerde: Van Gölü'nde yelkenli ve sadece dört mürettebatı olan gemilerin işletildiğini tespit etmiştir. Ayrıca ortalama taşıma kapasiteleri 12 ton civarında olan yelkenli gemilerden 87 tane bulunduğu ve toplam taşıma kapasitelerinin 1044 ton olduğu belirtilmiştir. Bitlis Tütün İdâresi'nin küçük çaplı kürekle çekilen kayıkları ile I.Katolik misyonerlerine ait küçük motorun da olduğu belirtilmiştir.²⁴¹

Tüm çalışmalara rağmen Van vilayetinin ulaşım ihtiyacının istenen seviyeye ulaşmaması nedeniyle Van vilayeti yöneticileri tarafından halkın talebi üzerine İstanbul'a birdilekçe gönderilmiştir. Bu dilekçede özetle: Van Gölü'nde çalıştırılan yelkenli gemilerin devlete ticari, askeri ve idari bir faydası olmadığı ayrıca tehlike teşkil ettikleri ve zarara neden oldukları belirtilmiştir. Ayrıca dilekçede tüccarların bile yelkenli teknelere güvenemediği ancak bu kayıklara mecbur kaldığı, bu sorunları çözmek için Van'a bir buharlı gemi getirilse de birçok şehir ve kasabaları bulunan Van Gölü'nün ulaşım ve nakliyatına yeterli olmayacağı bu nedenle Van Gölü'nde Bahriye

²³⁸ Abdulaziz Kardaş, “Cumhuriyet Dönemi'nde Van Gölü Havzası'nda Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)”, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2015, s.62.

²³⁹ 28 Mayıs 1899 tarihi itibarıyla Dahiliye, Bahriye, Harbiye, Adliye, Maliye, Adliye, Nafia ve Ticaret ile Evkaf Nazırlarından ve Serasker, Şura-yı Devlet Reisi, Tophâne Müşiri ve Sadaret Müsteşarından oluşan Meclis-i Mahsusun kaleme almış olduğu bir başka tezkerede Artin Efendi'ye 50.000 kuruşluk bir tazminat verilmiş ve konu kapanmıştır. Tızlak, **a.g.e.**, s. 482.

²⁴⁰ Cihan Yapıştıran, 19. Yüzyıl Van Gölü'nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri, **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu**, İstanbul, 2017, s.306. Ayrıca Bkz. Elisée Reclus, **Nouvelle Géographie Universelle**, La Terre et les Hommes, Tome IX L'Asie Antérieure, Librairie Hachette, Paris, 1884, s.333.

²⁴¹ Vital Cuinet, **La Turquie D'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée De Chaque Province De L'Asie Mineure**, Tome Deuxième, Ernest Leroux Editeur, Paris, 1891, s.669,670.

Nezâretince Şirket-i Hayriye vapurları gibi iki vapur işletilmesinin uygun olduğu dile getirilmiştir.²⁴²

Bunun üzerine II.Abdülhamid, Osmanlı Devleti'nin bekâsını tehdit eden iç karışıklıklara karşı tedbir almak için Vilâyet-i Sitte'de yaşayan çeşitli dini inançlara ve etnisiteye sahip bölge halkının ihtiyaçlarını dikkate alarak, bazı ıslahatlar yapmayı uygun görmüştür. Bu maksatla padişah, Anadolu'da yatırım hamleleri başlatarak kalkınmayı sağlamak için birçok idareciyi incelemeler yapması için teşvik etmiştir. Ayrıca devletin o dönem hassas karnını teşkil eden Vilayet-i Sitte'de huzurun muhafaza edilmesine büyük önem vermiş ve bu maksatla Ahmet Şakir Paşa'yı 27 Haziran 1895 tarihinde genel müfettiş olarak atamıştır. Ahmet Şakir Paşa, kendi heyetini teşkil etmiş ve verilen talimata göre taslak ıslahat programının çerçevesini belirledikten sonra 24 Ağustos 1895 tarihinde Anadolu'ya hareket etmiştir.²⁴³ Ahmet Şakir Paşa, kendisine bağlı heyeti ikiye ayırmış ve birinci heyeti Van, Gümüşhane, Bayburt, Erzurum, Muş ve Bitlis'e sevk etmiştir. Bu heyet Van'daki incelemesini 7 Şubat 1896 tarihinde tamamlayarak, hazırlanan raporu telgraf ile Ahmet Şakir Paşa'ya bildirmiştir.²⁴⁴ 15 Eylül 1896 tarihinde Van'a gelen Ahmet Şakir Paşa, burada çok kapsamlı bir incelemede bulunmuştur. O dönemde gerek Ermeni olayları gibi bölgedeki düzeni bozan faaliyetler, gerek ekonomik alandaki sorunlara yönelik tespitlerde bulunmuştur.²⁴⁵ Teftişte, Van Gölü'nde yük ve yolcu taşımacılığı kapsamında; vapurların bir an evvel temin edilerek, bunların gölde işletilmesi için ticaretle uğraşan vatandaşların teşvik ve gerekirse mecbur tutulması fikrini savunmuştur. Ayrıca, Van Gölü'nde yapılan vapur taşımacılığı sayesinde Van ve Bitlis vilayetlerinde ziraat ve ticaretin ilerlemesine yol açacağı ve Muradiye'de çıkan petrolün de bu yolla sevkiyatının mümkün olacağı düşünülmüştür.²⁴⁶

²⁴² Ayrıca aşağıda sunulan konularda kolaylık elde edileceği; Rusya ve İran hudutlarına yakın olan mıntıkada sevkiyat ve askeri nakliyatın kolaylaşacağı ve hızlanacağı, Van postasının Bitlis'e dört saat mesafede olan Tatvan iskelesine çıkarılması halinde Van ile Hizan arasındaki tatar menzilhânelerinin lağvedilerek mali yönden tasarruf edileceği, tüm ticaretin nakliye ücreti düşeceği bu sayede aşağı yukarı yüz bin kuruş kadar istifade edeceği, yelkenli tekneler üzerinde çekilen zorluktan kurtularak can ve mal kaybının azalacağı hususları da dilekçede ifade edilmiştir. Vansesi Gazetesi, 25 Mayıs 2016.

²⁴³ Ali Karaca, **Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)**, Eren Yayınevi, 1993, İstanbul, s.56.

²⁴⁴ Karaca, **a.g.e.**, s.57-62.

²⁴⁵ Vansesi Gazetesi, 25 Mayıs 2016.

²⁴⁶ Karaca, **a.g.e.**, s.148-149.

Şakir Paşa Van'daki petrol yataklarının işletilmesinin bölge ekonomisini canlandırması açısından önemli bulmuş ve bu maksatla, Orman ve Maden mühendisi Abdullah Kazım Efendi'yi Van'da bulunan tüm madenleri incelemesi için görevlendirmiştir. Elde edilen sonuçlar Orman ve Maden Nezâreti'ne rapor halinde bildirilmiş olup özellikle Şahmanas Köyü civarında Van Gölü Vapur İşletmesi'nde kullanılabilecek kadar çok miktarda kömür rezervi olduğu görülmüştür. II. Abdülhamid hazırlanan raporu incelemiş ve Bargiri petrolünün işletme imtiyazının Hazine-i Hassa'ya ihale edilmesine karar vermiştir.²⁴⁷

II.Abdülhamid, Van Gölü civarında asayiş ve inzibatın sağlanması amacıyla gölde iki adet dokuz mil süratle seyredebilen, yandan çarklı ve buhar makinalı araba vapuru ile dört adet şilebin yük ve insan taşımacılığında kullanılması konusunda ferman vermiştir. Ayrıca Bahriye Dairesi'ne mezkûr vapur ve şileplerin burada kurulacak ufak çaplı bir tersanede inşa edilmesini emretmiştir. Daha sonra Bahriye Nezâreti tarafından oluşturulan bir heyetle konu detaylı olarak incelenmiş ve 11 Ekim 1896 tarihinde bir mazbata hazırlanmıştır.²⁴⁸ Mazbatanın incelenmesi sonucunda: Van Gölü'nde küçük çapta gemi işletilmesine ve bu maksatla gemilerin Tersâne-i Âmire'de inşa edilerek, Trabzon'dan Van'a nakledilmesine ve buradaki tersanede birleştirilmesine karar verilmiştir.²⁴⁹

İmalât-ı Bahriye Komisyonu tarafından yapılan çalışmada: iki adet vapurun tekne ve teçhizatlarının imali için 5 bin Osmanlı lirası, makine/kazanların alımı ve gümrük masrafları için günlük 5 bin lirave üç adet şilebin inşa masrafı için bin Osmanlı lirası ve bunların Van'a nakliyesi için 500 Osmanlı lirası olmak üzere toplam 11 bin 500 Osmanlı lirası bütçe tahsis edilmiştir. Ayrıca ufak bir tersane inşa etmek maksadıyla; marangozhâne, demirhâne, kazanhâne, makina onarım, dökümhâne ve bıçkık hâne atölyeleri için 1.010 Osmanlı lirası ve işbu fabrikalarda kullanılacak zımba, saç makası, büyük köşebend makası, küçük torna tezgâhı, delik/ planya tezgâhı ve bıçkı tezgâhı için 1480 Osmanlı lirası ve yer tezgâhları ile bıçkı tezgâhını işletmek ve buharhâneye hava vermek üzere gerekli makine, kazan ve körük için 1000 lirayla vapur iskelesinin inşası için 1000 lira olmak üzere toplam 4530 liraya ihtiyaç

²⁴⁷ İkdam Gazetesi, 26 T.Sani 1899.

²⁴⁸ BOA, İ.BH.02.29.01.

²⁴⁹ Vansesi Gazetesi, 25 Mayıs 2016.

duyulacağı değerlendirilmiştir. Vapur ve şilep inşası ile tersane teşkili için toplamda 16 bin Osmanlı lirası kullanılması öngörülmüştür.²⁵⁰ Nitekim, vapur ve şileplerin inşasına ve tersanenin teşkiliyle memurluk ve ustabaşılık hizmetini yürütebilecek liyakata sahip ve buna muktedir bir inşaaie mühendisi, bir marangoz, bir kalafatçı, bir burgucu, bir tıraşan ile iki kazancı, sekiz çarkçıdan oluşan toplamda onbeş kişilik zabitanın Van'a tayin edilerek vazifeye başlaması emredilmiştir.²⁵¹

Meclis-i Mahsûsa'da alınan karar gereğince; padişah yaveri Müşir Şakir Paşa'nın teklif ettiği şekilde Van'da kurulacak tersane ile inşa olunacak vapur ve şileplerle ilgili tüm faaliyetleri takip ve kontrol edecek bir şube kurularak, İdâre-i Mahsûsa'ya bağlanması ve mezkur tersane ile vapurların 1897 yılı ilk baharına kadar tamamlanması bildirilmiştir.²⁵² II.Abdülhamid, Van Gölü'nde İdâre-i Mahsûsa'ya bağlı olarak faaliyet yürütecek Van Gölü Vapur İşletmesi ve Tersanesini faaliyete geçirmek üzere Binbaşı Reşit Bey'i, Van'da görevlendirilmiştir. Ancak, muhtemelen 1897 yılında başlayan Osmanlı-Yunan harbi nedeniyle Reşit Bey görevine başlayamamış, İstanbul'da inşa olunacak iki buharlı geminin Van'a nakledilmesi ve burada kurulması planlanan tersanede birleştirilerek hizmete sunulması faaliyeti askıya alınmıştır. Sonuç olarak, Van Gölü işletme ruhsatı da Hazine-i Hassa'ya²⁵³ devredilmiştir.²⁵⁴ Amerika'dan sipariş üzerine getirtilen vapurda kullanılacak motorun parçaları Trabzon limanı üzerinden Van'a nakledilmiştir.²⁵⁵

1913 yılı Babıâli darbesini müteakiben kurulan Mahmut Şevket Paşa kabinesi döneminde Van Gölü'nde işletilmek üzere iki gemi satın alınmasına ve Ernis'te konuşlandırılarak bakım ve onarımlarının burada bulunan tersanede yapılmasına karar vermiştir. Mahmut Şevket Paşa, Van Valisi Tahsin Paşa'ya Van Gölü'nde vapur işleterek, Van-Diyarbakır-Harput yolunu iyi bir şekilde inşa edilmesine önem verdiklerini bildirmiştir. 1 Mayıs 1913 tarihinde Van Gölü'nde kullanılmak üzere 15 bin altın tutarında iki vapur satın alınmasına karar verilmiştir. Bu maksatla ihtiyaç duyulan vapurların teknik özelliklerini belirleyen bir şartnâme hazırlanmıştır. Buhar

²⁵⁰ BOA, İ.BH.02.29.01

²⁵¹ BOA, İ.BH.02.29.02

²⁵² BOA, İ.BH.02.29.03

²⁵³ İkdâm Gazetesi 26 T.San 1899.

²⁵⁴ Karaca, **a.g.e.**, s.149.

²⁵⁵ BEO. 3242.243109.01

makinesi üretimi yapan Havel-Werft Bohners Maschinen Baugesellecsht ve Chantier Naval Megevet isimli şirketler de hazırlanan teknik şartnâmeyle yakından ilgilenmiştir. Devlet tarafından 15 bin lira kredi verilmek suretiyle 1 Temmuz 1913 tarihinde kurulan anonim şirket Van Gölü’nde vapur işletmek için çalışmalara başlanmıştır. Satın alınması planlanan gemilerin ana makineleri için ise Anadolu Demiryolları Şirketi’nden de borç alınmıştır.²⁵⁶

Van Gölü’nde Seyri Sefain İdaresi tarafından işletilen vapurlar İstanbul’dan deniz yolu ile Trabzon’a geldikten sonra buradan bölümlere ayrılarak, kağnılar vb. araçlarla kara yolu ile Van’a intikal ettirilmiş ve buradaki tersanede montajları yapılarak kullanıma hazır hale getirilmiştir.²⁵⁷ Van Gölü’nde kurulan vapur işletmesine bağlı vapurlar, tesisler ve tersane I.Dünya Harbi’nde Rusların bölgeyi işgali ile birlikte el değiştirmiştir. 1919 yılından itibaren başlatılan Ulusal Kurtuluş Savaşı sonrası bölge yeniden ele geçirilmiş olsa dahi Van Gölü’ndeki tesisler ve tersane Cumhuriyet Dönemine kadar bakıma ve onarıma muhtaç bir halde atıl kalmıştır.

1.3.2.Osmanlı Donanma Cemiyeti’nin Faaliyetleri

İttihat ve Terakki Fırkası Donanma’nın güçlendirilmesi maksadıyla: tüccar ve devlet memurlarının katılımı ve Sultan Mehmet Reşad’ın iradesiyle 19 Temmuz 1909 tarihinde “Donanma-yı Osmani Muâvenet-i Milliye Cemiyeti” ni kurmuştur. Cemiyet, üyelerinden topladığı bağışlar ve çeşitli iktisâdi faaliyetler²⁵⁸ sayesinde ciddi boyutlarda gelir elde etmiştir. Benzer isimli cemiyetler nedeniyle zaman zaman yazışmaların yanlış adreslere gittiği olmuştur. Müdâfa-i Milliye Cemiyeti’nin kurulmasından sonra isim benzerliğinden doğan karışıklığın artması nedeniyle Kongrede alınan bir kararla “Osmanlı Donanma Cemiyeti” olarak Dahiliye Nezâreti’ne isim değiştirme müracaatında bulunmuştur. Daha sonra 17 Şubat 1914 tarihinde çıkarılan İrade-i Seniyye ile cemiyetin ismi resmi olarak değiştirilmiş ve sonraki dönemlerde Osmanlı Donanma Cemiyeti ismiyle anılmıştır.²⁵⁹

²⁵⁶ Vansesi Gazetesi, 26 Mayıs 2016.

²⁵⁷ Eser Tutel, **Gemiler, Süvariler, İskeleler**, İletişim Yayınları, İstanbul 1998, s.267,268.

²⁵⁸ Bunlar cemiyet tarafından dergi basılması, tiyatro, konser ve spor müsabakaları düzenlenmesi, ziraat faaliyetleri, Pul basılması, Donanma Piyangosu düzenlenmesi gibi faaliyetlerdir. Selahattin Özçelik, **Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s.148.

²⁵⁹ Selahattin Özçelik, **a.g.e.**, s.14.

1910 yılı kongresinde alınan kararların yazıldığı idari raporda: başlangıçta belirlenen hedeflerin gerçekleştirilmesinin zor olduğu ve kimsenin yapılabilirliğine inanmadığı, hatta Gamble Paşa'nın bile Selanik'te düzenlenen bir yemekte "Donanma Gelirlerinin 30 bin'' lirayı geçmeyeceğini söylediği, ancak Londra'ya dönüşünde yaşadığı şaşkınlığı Times'a verdiği bir demeçte Türk milletinin Donanmaya büyük yardımlarda bulunduğunu belirterek Cemiyetten övgüyle bahsettiği, anlatılmaktadır. Cemiyet 1910 yılında elde ettiği gelirlerle herkesi şaşırtmış ve Osmanlı Donanması'nı güçlendirmek için dört torpido bot almayı başarmıştır.²⁶⁰ 1911 yılı kongresinde sunulan yıllık raporunda önemli görülen hususlar şunlardır:²⁶¹

-Torpido botları için Wikris Maksim fabrikasından 37 mm.liksekiz maksim topu alınmıştır.

-Almanya'da Schwartzkopf fabrikasına torpido muhripleri için bütün aksam ve mühimmatıyla yirmi torpil ve Krupp fabrikasına sekiz top alınmış ve Bahriye Nezâreti'ne devredilmiştir.

-İdare heyetince asker naklinde kullanmak üzere nakliye gemileri satın alınmasına karar verilmiş ve bunun üzerine İngiltere'den beş gemi alınmıştır.

-Almanya'dan iki harp gemisi satın alınmış ve gemilere Turgut Reis ve Barbaros Hayrettin isimleri verilmiştir.

Donanma Cemiyeti sadece gemi satın almakla kalmamış aynı zamanda bu gemilerin bakım ve onarımları için yeni bir tersane kurmak için faaliyet yürütmüştür. Cemiyetin 1912 yılı kongresinde mühendis Haşim Bey tarafından 6 milyon liralık sermaye ile bir anonim şirket kurulması teklif edilmiştir. Cemiyet tarafından bu teklifi uygulamaya geçirmek için bir komisyon kurulmuştur. Komisyon tarafından; Seyr-i Sefâin İdâresi ile Bahriye Vekâleti'ne ait gemilerin bakım ve onarım işlerinin, kurulması planlanan şirkete verilmesi için Nafia Vekâleti'nden imtiyaz istenmiştir. Bu imtiyazın, kurulacak şirkete verilmesi durumunda iktisâdi bakımdan Seyr-i Sefain

²⁶⁰ Cemiyet tarafından Yadigar-ı Millet, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyyet, Gayret-i Vatanîye isimli 4 Torpido Botu için 441.300 lira ödenmiştir. Beu gemilerin ilk ikisi 9 Temmuz 1910 diğer ikisi ise 15 Ağustos 1911 tarihinde ülkeye gelmiştir. Selahattin Özçelik, **Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000, s.153-156.

²⁶¹ Özçelik, **a.g.e.**, s.143.

Şirketi'nin olumsuz yönde etkileneceği değerlendirilmiş ve teklif Nafia Vekâleti tarafından uygun görülmemiştir.²⁶²

Harp ekonomisinin getirdiği yük nedeniyle devletingelirleri ordunun silah, mühimmat ve lojistik ihtiyaçlarına kaydırılmış dolayısı ile memleket dahilinde yeni fabrika kurmak veya eskileri modernize etmek mümkün olmamıştır. I.Dünya Harbi'nin büyük oranda kara savaşları şeklinde cereyan etmesi nedeniyle Osmanlı Donanması'na ayrılan tahsisatın azaldığını söylemek pek yerinde bir tespittir. Nitekim 1917 yılına gelindiğinde Osmanlı Donanma Cemiyeti idarecileri Çanakkale Savaşı'nda tecrübe edildiği gibi İtilaf Devletleri'nin denizden yapacağı olası bir işgal girişimine karşı Donanma'nın güçlendirilmesi ve bir tersane kurulmasını yeniden gündeme getirmişlerdir. Bu maksatla, Osmanlı Donanma Cemiyeti Genel Merkezi tarafından 20 Mart 1917 tarihinde Dahiliye Nezâreti'ne “Devletin gelişmesi için tersane işletme imtiyazının Osmanlı Cemiyeti'ne verilmesi ve sermayenin tedariki için bir piyango yapılmasına müsaade edilmesi” hakkında yazılı müracaatta bulunulmuştur.²⁶³ Bunun üzerine Dahiliye Nezâreti, Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından tersane işletme imtiyazı ve bunun için piyango basılmasına müsaade edilmesi konusunu 21 Mart 1917 tarihinde hazırladığı mazbata ile Sadaret Makamına göndermiştir.²⁶⁴ Sadaret makamının emri üzerine Maliye Nezâreti tarafından “Tersane işletme imtiyazı ve piyango basılmasına izin verilmesi” konusunda yapılan inceleme tamamlanarak 22 Mart 1917 tarihinde padişaha arz edilmiştir.²⁶⁵ Sadaretin önemli işler kalemi tarafından Meclis-i Mebusan Riyaset Celilesi'ne yazılan 22 Mart 1917 tarihli ve 170 numaralı kararda özetle: Osmanlı Donanma Cemiyeti tarafından ödenecek olan 30 bin lira kefalete ve Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası yardımıyla ihraç olunacak ikramiyeli tahvilata Meclis-i Vükela onayı ile izin verildiği bildirilmiştir.²⁶⁶

İzmit Bölgesine tersane inşa edilmesi konusu tekrar gündeme gelmiş ve arazi istimlakı için İtibâr-ı Milli Bankası yardımı ve padişahın “İrâde-i Seniyyesi” ile 1 milyon liralık piyango bileti basılmıştır.²⁶⁷ Ancak, 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan

²⁶² **Donanma Mecmuası**, Temmuz 1912, S 29, s.197,198.

²⁶³ BOA.4460.334493.003

²⁶⁴ BOA.4460.334493.004

²⁶⁵ BOA.4460.334493.002

²⁶⁶ BOA.4460.334493.001

²⁶⁷ **Donanma Mecmuası**, Temmuz 1917, S.129, s.80 ve s.132, Ağustos 1917, s.83.

Mondros Ateşkes Antlaşması'nın dokuz ve onüçüncü maddeleri²⁶⁸ nedeniyle yeni bir tersane inşa edilmesi konusundaki karar, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'ne kalmıştır. Donanma Cemiyeti'nin yeni bir tersane kurmak üzere yürüttüğü faaliyetler, bu tez çalışması kapsamında ele alınmış cemiyetin diğer çalışmalarına değinilmemiştir. Mondros Mütarekesi'nin imzalanmasını müteakip Cemiyet, İttihat ve Terakki Fırkası ile iltisaklı olduğu gerekçe gösterilerek ağır eleştirilere maruz kalmıştır. Damat Ferit Paşa Kabinesi'nin hazırladığı kararnâmenin Vahdettin tarafından onaylanmasının ardından 3 Şubat 1919 tarihi itibarıyla Cemiyet'e ait tüm varlıklar, Bahriye Vekâleti'ne devredilmiştir.²⁶⁹

1.3.3. Özel Teşebbüsün Öncülüğünde Kurulan Tersane ve Atölyeler

1.3.3.1.Şirket-i Hayriye ve Hasköy Tersanesi

Sultan Abdülmecid'in fermanı üzerine 1839 yılından itibaren kamu yararı için yolcu taşımacılığına başlayan Tersâne-i Âmire Vapurculuk Nezâreti, mevcut gemi sayısının yetersizliği nedeniyle yolcu talebini karşılayamamıştır. Boğaz'daki ulaşım eksikliğini fark eden bir İngiliz ve bir Rus sermayedar, kapitülasyonlardan elde ettikleri vergi avantajını kullanarak, Boğaz'da insan ve yük taşımacılığına başlamıştır. Mevcut antlaşmalar gereğince deniz taşımacılığına yasak getiremeyen Osmanlı Devleti deniz nakliyatına yönelik çözüm arayışlarına başlamıştır.²⁷⁰

İstanbul Boğazı'nda ulaşımın güvenli ve süratli bir şekilde yapılabilmesi için yük ve yolcu taşımacılığını profesyonel olarak yürütecek bir işletmeye ihtiyaç duyulmuştur. Yerli sermayeden oluşan bir şirketle yolcu taşınmasına ilişkin yapılan çalışmalar Meclis-i Vükelâ'da görüşülmüş ve nihayetinde taşıma şirketi kurulmasına yönelik mazbata çıkarılmıştır.²⁷¹

²⁶⁸ Mondros Ateşkes Antlaşmasının 9.Maddesinde “İtilafiyun Osmanlı tersane ve limanlarındaki umum sefain tamirâtı vesait-i teshiliyesini istimal edeceklerdir” 13. Maddesinde “Bahri, askeri ve ticari mevad ve malzemenin men-i tahribi” hükümleri bulunmaktadır. Nihat Erim, “Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt-1 (Osmanlı İmp.Andlaşmaları)” **Ankara Hukuk Fakültesi Yayınları**, TTK, 1953, Ankara, s.4,5.

²⁶⁹ İtibar-ı Milli Bankası marifetiyle ihraç olunacak piyango tahvillerine ilişkin yasayagöre: İtibar-ı Milli Bankası, bu tahvillerden 400.000 kadarını yüzde 15 - 20 eksikine almış, fakat bunların pek azını satabilmiştir. Tedavüle çıkarılmadan Donanma Cemiyeti'nin elinde kalan 600.000 kadar tahvil, Damat Ferit Paşa hükümetince Cemiyeti fesheden Heyet-i Vekile Kararnâmesiyle Hazine'ye devredilmiştir. Bkz.Takvim-i Vekâyî, 3 Şubat 1919.

²⁷⁰ Eser Tutel, **Şirket-i Hayriye**, s.17.

²⁷¹ Murat Koraltürk, **Şirket-i Hayriye (1851-1945)**, İDO Acar Basım ve Cilt Sanayi, İstanbul, 2007, s.27-35.

Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına ilişkin Sultan Abdülmecid'in onayının alınmasını müteakip 17 Ocak 1851 tarihinde, Osmanlı Devleti'nin ilk anonim şirketikurulmuştur. Şirketin kuruluş sermayesi için tanesi 3 bin kuruş olan 2 bin hisse senedi çıkarılmıştır. Tersâne-i Âmire emrinde çalıştırılan Hazine-i Hâssa İdâresi gemileri Şirket-i Hayriye ile rekabet edip zarara uğramaması için taşıma hatları belirlenmiştir. Buna göre Şirket-i Hayriye'nin; Üsküdar ve Boğazın iki yakasındaki köylere, Tersâne-i Âmire vapurlarının ise Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik, Sirkeci-Yeşilköy arasındaki yerleşkelere, yolcu ve insan taşınması kararlaştırılmıştır.²⁷²

Taşıma hattında ihtiyaç duyulan gemi tipine yönelik olarak, şirketin İdare Heyeti Reisi Hüseyin Haki Efendi, Umum Müfettiş İskender Efendi ve Hasköy Fabrikası'nın Sermimarı Mehmed Usta'nın yaptıkları çalışma neticesinde; iskeleye önden veya arkadan yanaşarak kapak atabilen ve rahatlıkla ileriye/geriye manevra yapabilen ve araba taşıyabilen bir gemi dizayn edilmiştir.²⁷³

Şirket-i Hayriye idarecileri, taşıma kapasitesini artırmak için yabancı ülkelerde yolcu gemisi inşasına yönelik sipariş verirken, bir yandan da mevcut vapurların bakım ve onarım ihtiyaçlarını Tersâne-i Âmire'nin tekeline kurtararak şirkete ait bir tersane kurmayı planlamışlardır. Bu bağlamda, 1861 yılında Hasköy Vapur iskelesi ile Halıcıoğlu yerleşkesi arasında küçük bir onarım atölyesi kurulmuştur. Zaman içerisinde mevcut atölyenin binası büyütülmüş ve Hasköy Tamir Atölyesinin alanı genişletilmiştir. 1884 yılına gelindiğinde 45 mt.lik bir gemi inşa kızağı ve buharla çalışan çekme ırgatı²⁷⁴ tesisi kurulmuştur.

1891 yılında Tüccar Kaptan Mektebi'nde eğitimlerini tamamlayan ilk mezun ondört öğrenci, Şirket-i Hayriye gemilerine atanmıştır. Böylelikle Tüccar Kaptan Mektebi'nin ilk mezunlarıyla birlikte sivil bahriyenin eğitimli personel sayısı yavaş yavaş oluşmaya başlamıştır.²⁷⁵ 1910 senesinde ise bir kızak yeri daha inşa edilmiş ve buharla çalışan ilkel ırgat donanımı modernize edilerek elektrikli hale çevrilmiştir.²⁷⁶

²⁷² 100 adet hisse senedi alan Sultan Abdülmecid şirketin en büyük ortağı olmuştur. Eser Tutel, **Şirketi Hayriye**, s.23-27.

²⁷³ Eser Tutel, **Şirketi Hayriye**, s.49.

²⁷⁴ Irgat: Denizcilik terminolojisinde Gemi, kazan vb. ağır yükler, kalın halatların fener adı verilen makara etrafına dolandırıldıktan sonra kontrollü bir şekilde yavaş yavaş çekilmesini sağlayan donanım için kullanılan ifadedir.

²⁷⁵ Işın, **a.g.e.**, s.272.

²⁷⁶ Eser Tutel, **Şirketi Hayriye**, s.78.

1.3.3.2. İzmir Alaybey Tersanesi

Osmanlı Devleti'nin önemli liman şehirlerinden İzmir'de denizde yolcu ve yük taşımacılığına yönelik şirketler kurulması, Sultan Abdülaziz döneminde başlamıştır. Sultan Abdülaziz tarafından, İzmir Limanı'nın yapım ve işletme ayrıcalığı 1875 yılında Fransız Şirketinin sahibi M. Gifre'ye verilmiştir. II. Abdülhamid döneminde ise M. Gifre tarafından 1877 yılında Pasaport-Konak rıhtımı ile mendireğin yapımı tamamlanmıştır. Yahya Hayati Efendi, İzmir'de bir Anonim şirketi kurarak, vapurlar satın alıp Körfez'de yeni iskeleler inşa etmek ve bu vapurlarla otuz yıl boyunca taşıma faaliyetini yürütmek için 1883 yılında devlete müracaat etmiş ve imtiyaz istemiştir.²⁷⁷ II. Abdülhamid'den müsaade alan Türk ve Ermeni iş adamları tarafından beşbin lira sermaye ile 1884 yılında Şirket-i Hamidiye kurulmuştur.²⁷⁸ Şirket, Konak İskelesinden Karşıyaka, Alaybey, Osmanzade, Turan, Bayraklı, Pasaport, Karataş, Salhane, Karantina, Göztepe, Güzelyalı, Urla, Karaburun, Çeşme Ilıcası ile daha sonraki yıllarda Kuşadası, Sisam, Bodrum, Güllük, İstanköy, Rodos ve Kalimnos limanlarına da seferler düzenleyerek hizmet alanını genişletmiştir.²⁷⁹

İzmir Körfezi Vapur Şirketi imtiyaz sahibi ve aynı zamanda Meclis-i İdare Reisi Yahya Hayati Paşa uhdesinde faaliyetlerine devam etmiştir. Hayati Paşa'nın vefatı sonrası şirkete ait tersanenin satışı konusunda 1905 yılında başlayan mahkeme süreci uzun yıllar devam etmiştir.²⁸⁰ İzmir halkı tarafından zaman içerisinde şirkete olan talep artmış ve taşıma kapasitesini artırmak için yabancı ülke tersanelerine yeni gemiler sipariş edilmiştir. Şirketin idare şekli, gelir gider durumu ve faaliyetleri hakkında resmi veri elde edilememiştir.²⁸¹ Aynı zamanda Bayraklı mevkiinde şirkete ait gemilerin onarım işleri için bir tersane inşa edildiği ve bu tersane arazisi hakkında bir de şikayetin olduğu görülmüştür.²⁸² Hamidiye Şirketi'ne ait tersanenin başka bir şirkete satılmaya çalışılması üzerine başlatılan hukuki süreçte, şirkete ait defter ve tapu

²⁷⁷ Ali Bozoğlu, "Körfez Sularında İlk Vapurlar", **İzmir Kültür ve Turizm Dergisi**, 36.Sayı, <http://www.izmirdergisi.com/tr/dergi-arsivi/60-36inci-sayi/171-korfez-sularinda-ilk-vapurlar>.

²⁷⁸ Camcı-Zafer, **a.g.e.**, s.210 ve Kemal Arı, **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja**, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2008, s.70.

²⁷⁹ Camcı-Zafer, **a.g.e.**, s.210.

²⁸⁰ Yahya Hayati Paşa'nın arsası, kısmen deniz ve garben Mösyö Trasyol Petako arsası ve Deliktaş Köprüsü ve güneyinde deniz ve kuzeyinde anayol ve şimendifer hattı ile sınırı olan eni seksenbeş ve boyu yüzbeş zira boyundadır. BOA, BEO.4279.320917.06

²⁸¹ BOA.3899.292402

²⁸² BOA, Ş.D.3021.6

kayıtlarında adı geçen tersanenin, şirket sahiplerinin gelirleri ile inşa edildiği ve Yahya Hayati Paşa'dan sonra şirketin vekili olan Faik Bey'inde tersanenin şirketin malı olduğunu kabul ettiğini beyan ettiği ifade edilmiştir. Ayrıca şirket sözleşmesinde imtiyaz süresinin bitiminden sonra tüm taşınmaz malların bedelsiz olarak devlete kalacağı konusunda 13 Haziran 1913 tarihinde tebligat gönderildiği ve bu durumun şirket yöneticilerince de bilindiği için tersanenin vergisinin o vakitten itibaren ödenmediği belirtilmiştir. Bunun üzerine şirket yetkilileri ile mirasçılara sözleşmenin ondördüncü ve beşinci maddelerinde: “Şirket ile devlet yöneticileri ve muhafaza memurları arasında müddet-i imtiyazın hitamında şirketin işlerini yürütmek için kullanılan tüm bina ve taşınmazlar bedelsiz olarak devlete terk olunacaktır” maddesi gereğince tüm taşınmazların imtiyaz süresinin bitişiyile birlikte doğal olarak devlete kaldığı bildirilmiştir.²⁸³

İzmir'in 15 Mayıs 1919 tarihinde Yunanlılar tarafından işgal edilmesini müteakip, işgalci güçlerce otuzbeş yıl hizmet veren Hamidiye Şirketi'nin faaliyetlerine son verilmiş ve bu şirkete ait gemiler Gifret Şirketi'ne devredilmiştir.²⁸⁴

1.3.3.3. İstinye Tamir Havuzları ve Tezgâhları Osmanlı Anonim Şirketi

İstinye koyu, rüzgara karşı oldukça korunaklı konumu nedeniyle tersaneye uygun bir yerdir. Koy, bu özelliği nedeniyle XX. yüzyılın başında kurulan modern tersanenin kuruluşundan önce dahi gemi bakım ve onarım yeri olarak kullanılmıştır. İstinye'de kapsamlı bir tersanenin kurulması için ilk olarak 1856 senesinde Zaptiye Müşiri Fuat Paşa'nın arazisi üzerinde sivil yolcu ve ticari gemilerin bakım ve onarımlarını yapmakiçin Sadaret'ten tersane kurma müsaadesi istenmiştir. Ancak bu süreç çok ağır işlemiş ve tersanenin kurulması için gerekli izinler ancak XX. yüzyılın başında verilmiştir.²⁸⁵

Boğaziçi'nde İstinye'de Neslişah Sultan Mahallesi'nde Mösyö Zegri'ye ait olan 207 numaralı arsa üzerine gemi tamirâtı yapmak üzere saç havuz inşa edilmesi için yapılan müracaat, İstanbul Belediyesi Onuncu Dairesi tarafından uygun bulunmuş ve ruhsat verilmesine karar verilmiştir. Konu hakkında Bahriye Nezâreti'ne bilgi

²⁸³ BOA.4279.320917

²⁸⁴ Camcı-Zafer, **a.g.e.**, s.210.

²⁸⁵ Murat Koraltürk, “İstinye Tersanesi/İstinye Shipyard”, **Gemi İnşa Sanayi Dergisi**, Sayı 2, Eylül 2002, s. 36-38

verilmiş, 6 Mart 1910 tarihli ve 845 numaralı tezkere ile Dahiliye Nezâreti'ne bildirilmiştir.²⁸⁶ Bahriye Nezâreti tarafından konu hakkında hazırlanan görüş ve mahzurları havi 12 Mart 1910 tarihli ve 284 numaralı tezkere, Saltanat makamına sunulmuştur.²⁸⁷

Dahiliye Nezâreti'nin İstanbul Belediyesi'ne yazdığı 15 Mart 1910 tarihli ve 298 numaralı tezkeresinde: konu hakkında Bahriye Nezâreti tarafından yapılan inceleme neticesinde, işletme ruhsatı vermeye Şurâ-yı Devlet ve Meclis-i Vükelâ'nın yetkili olduğu belirtilmiş ve ayrıca orada rıhtım ve tezgâh inşasının çok büyük sakıncalara yol açacağı bildirilmiştir.²⁸⁸

Dahiliye Nezâreti tarafından hazırlanan 9 Nisan 1910 tarihli ve 36 numaralı tezkere kapsamında Bahriye Nezâretine verilen cevapta ise İstinye'de Mösyö Zegri'ye ait arsaya önemli imalathâne ve fabrika vs. inşasına ruhsat verilmediği, hiçbir şekilde imtiyaz dairesinde olmadığı ve belediye ve bina/yapılar kanununa tabi olduğu belirtilmiştir. Nitekim İstanbul Belediyesi'ne yazılan yazıda: belirtilen bölgenin sadece gemi ve vapur onarımı maksadıyla rıhtım inşasına ve tezgâh kurulmasına tahsis edildiği, yeni gemi/vapur veya duba inşa edilemeyeceği, ayrıca arsa rıhtımına tecavüz etmemek şartıyla verilen ruhsatın kullanılmaya devam edebileceği de bildirilmiştir.²⁸⁹

Saint-Nazaire adlı Fransız Şirketi, İstinye'de tersane kurmak için 4 milyon Frank sermaye ile 'Société Anonyme Ottomane des Docks et Ateliers du Hant Bosphore- Boğaziçi'nde İstinye Tamir Havuzları ile Tezgâhları Osmanlı Anonim Şirketi' ismi ile yeni bir alt şirket kurmuştur. Faaliyetlerine hız veren şirket, sanayi fabrikaları kurmak ve alanını genişletmek için çevredeki başka arazileri de satın alma yoluna giderek tersanesini büyötmüştür. Mösyö Zegri yönetiminde 20 Aralık 1912 tarihinde işletmeye açılan "İstinye Tamir Havuzları ile Tezgâhları Osmanlı Anonim Şirketi" gemi onarımlarını yapmak için 8500 ton kapasiteli bir havuz satın almıştır. Ayrıca mevcut arazide 11.4 bin metrekare alana dökümhâne, makine ve inşaat atölyeleri kurulmuştur.²⁹⁰

²⁸⁶ DH.MUI.0071.0062.02

²⁸⁷ DH.MUI.0071.0062.04

²⁸⁸ DH.MUI.0071.0062.03

²⁸⁹ DH.MUI.0071.0062.05

²⁹⁰ Koraltürk, **a.g.e.**, s. 37,38.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde ve Beşiktaş Müzesi arşivinde mevcut vesikalarda yapılan incelemede şirkete bağlı tersanede kaç kişinin çalıştığı ve faaliyet durumu hakkında herhangi bir bilgiye rastlanılamamıştır. Bununla birlikte, İngilizlerin Sir V.C. Armstrong Vitvort and Kompani Limited Şirketi ile Osmanlı Hükümeti'nin ortaklığında 1913 yılı sonlarında kurulan “Müşterekü'l-Menfaâ Doklar, Tersâneler ve İnşaât-ı Bahriye Şirket-i Şahâne-i Osmaniyesi”ne tanınan gemi inşa ve onarım imtiyazının, Alman Şirketlerinde olduğu gibi Fransızlara ait İstinye Şirketi'ne de olumsuz bir etkisi olmuştur. Paris'de Mösyö Talman ve Kumpanyası, Sir V.C. Armstrong Vitvort and Kompani Limited ve Vickers Limited Şirketleri müdürleri tarafından İstinye Şirketi'ne mektup yazılmıştır. Bu mektupta özetle: Boğaziçi Havuzlar ve İmalathâneler Şirketi'nin 4.400 aksiyonu²⁹¹ 15 Mart 1914 tarihinden itibaren geri ödemesi yapılana kadar yıllık yüzde beş faizle vermesi vetarihi gelen senetlerin karşılıklarının İstanbul'daki Selanik Bankası'na frank olarak ödenmesi, ayrıca adedi doksan frank karşılığında Boğaziçi Havuz ve İmalathâneleri Şirketi'nin müesseselerine ait 8 bin hissenin satılması önerilmiştir. Bununla birlikte, Boğaziçi Havuz ve İmalathâneler Şirketi tarafından her biri 11 Osmanlı lirası veya 250 franklık yaklaşık 8 bin adet yeni hisse ihraç edilmesi, 8 bin adet yeni hisse senedinin ihracını müteakip senetlerin Boğaziçi Havuzlar ve İmalathâneler Şirketi'ne ait olarak karşılıklı anlaşmaya göre bir miktar avans ödenerek kalan kısmının faizi ve masraflarıyla birlikte borç olarak kayıt edilmesi teklif edilmiştir.²⁹²

Ayrıca Şirket-i Osmaniye'nin idare heyetinin onbir üyeden oluştuğu ve bunların altısının Sir V.C.Armstrong Kompani Limited tarafından seçilebildiği hatta bunlardan birincisinin Said Halim Paşa olduğu da belirtilmiştir. Bahriye Nezâreti tarafından konu hakkında 4 Mayıs 1914 tarihli tezkerede: Müşterekü'l-Menfaâ Doklar, Tersâneler ve İnşaât-ı Şahâne-i Osmaniyesi'nin kuruluş nizamnamesinin dokuzuncu maddesine istinaden Türkiye'de benzer faaliyette bulunan bir şirketin hisse senedi ve tahvilleri ile her türlü değerli senetlerinin tamamını veya bir kısmını Osmanlı Hükümeti'nin izin vermesi koşulu ile satın alabileceği ve buna göre İstinye Dokları

²⁹¹ Aksiyon: Sermayenin belirli bir bölümü veya hisse senedi anlamına gelmektedir. Bkz. [http://www.tdk.gov.tr/Büyük Türkçe Sözlük](http://www.tdk.gov.tr/Büyük_Türkçe_Sözlük). Erişim tarihi, 08.10.2017

²⁹² BOA, İ.MMS.0185.11.02

Şirketi'nin aksiyon ve obligasyonlarının²⁹³ tamamını satın almak konusunda mezkur şirketle anlaşma sağlandığı, tasdik edilen anlaşmanın bir suretinin evraka eklendiği ve satış işlemi için kanun tasarısı çıkarılmasının istendiği belirtilmiştir.²⁹⁴

Gelişmelerin devamında Meclis-i Umumi'nin açılışına teklif edilmek üzere 11 Mayıs 1914 tarihinde Bahriye ve Maliye Nâzırı ile Sadrazamın imzasını taşıyan ve üç maddeden oluşan bir kanun tasarısı hazırlanarak Dersaadet'e gönderilmiştir.²⁹⁵ Bahse konu tasarı Meclis-i Mahsûsa'da görüşüldükten sonra 11 Mayıs 1914 tarihli ve 637 sayılı iradeyle padişah tarafından onaylanmıştır.²⁹⁶

I.Dünya Harbi'nin başlaması üzerine Osmanlı Devleti, hem Şirket-i Osmaniye ile yapılan sözleşmeyi iptal etmiş, hem de İstinye Dok Şirketi'nin sermayesinin büyük oranda İngiliz ve Fransızlara ait olması nedeniyle bu şirketin Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi'ne devredilmesi için çalışmalara hız vermiştir. Bu maksatla, hazırlanan 25 Haziran 1915 tarihli ve 407 numaralı tezkere Bakanlar Kurulu'nda mütaala edilip okunduktan sonra esas itibarıyla kabul edilmiş ve konunun teferruatının belirlenmesi için mazbata Hukuk Müşavirliği'ne havale edilmiştir.²⁹⁷

Harbiye Nezâretitarafından 19 Temmuz 1915 tarihinde hazırlanan kanun tasarısı Meclisi Mebusan'da kabul edilmiştir. Çıkan kanuna göre: İstinye Şirketi'nin istimlak edildiği ve tüm işlemler için Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi'ne yetki verildiği, 1 Şubat 1916 tarihinde tebliğ edilmiştir. İstimlak bedeli belirlenemediği halde şirketin 13 Temmuz 1911 tarihli, 12690/98 ve 12690/97 numaralı büyük senetleri ile uhdesinde bulunan üç adet arsa hazine namına devralınmıştır. Bahriye Nezâreti tarafından 1918 yılında imzalanan Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında lağv edilen işgal edilen şirketin müracatı üzerine iskele ve fabrikalar, hisse senetleri ile üç adet arsa hazineye devredildiği halde şirkete geri verilmiştir.²⁹⁸ Ne yazık ki İstinye Doklar, Havuzlar ve İmalathâneleri Şirketi'ni ilgilendiren tüm sorunlar, Lozan'da yabancı şirketlerin durumunu ilgilendiren fasılda görüşülmek durumunda kalınmıştır.

²⁹³ Obligasyon: Tahvilat anlamına gelmektedir. Bkz. [http://www.tdk.gov.tr/Büyük Türkçe Sözlük](http://www.tdk.gov.tr/Büyük_Türkçe_Sözlük) Erişim tarihi, 08.10.2017

²⁹⁴ BOA, İ.MMS.0185.11.03

²⁹⁵ BOA, İ.MMS.0185.11.04

²⁹⁶ BOA, İ.MMS.0185.11.06

²⁹⁷ BOA, BEO.04362.327077.01 ve BOA, MV.241.01.01.

²⁹⁸ BCA.030.10.01.01.012.64.01

1.4. Gemi İnşa Sanayisinde Çalışacak Teknik Personele Eğitim Veren Okulların Gelişimi

III. Mustafa döneminde yaşanan Çeşme Savaşı mağlubiyeti sonrasında Donanma'nın yeniden yapılandırılması kapsamında eğitilmiş kadrolara olan ihtiyaç artmış ve doğrultuda Riyaziye Mektebi kurulmasına karar verilmiştir. 1773 yılında kurulduğu anlaşılan bu eğitim tesisinin, bahriyede yaşanacak dönüşüm için önemli bir başlangıç noktası olduğunu söylemek yerinde olacaktır.²⁹⁹

Osmanlı üst yönetim kademesinin Batı'dan transfer edilmeye çalışılan yenilikleri hile ve fesat kaynağı olarak göstermesi, kendi yetersizliklerini örtmek için kullandıkları kolaycı bir yöntemlerden birisidir. Bu noktada Baron de Tott'un hatıratından bir kesit paylaşmak yerinde olacaktır. Avrupa'nın bilimin ışığında tüm hızıyla sanayi tesisleri kurduğu dönemde, Kanuni Sultan Süleyman döneminden itibaren görev yapan mühendisler topluluğu, yeni kurulacak mühendis okuluna karşı çıkmıştır. Ancak III. Mustafa yönetim kademesinde yer alacak mühendislerin iki hükümet yetkilisi nezaretinde Baron de Tott tarafından sınava tâbi tutulmasını ve sınavı geçenlerin okulda eğitim gördükten sonra mühendis ünvanı almasını ferman buyurmuştur. Bunun üzerine önceden mühendis olarak anılan bir gruba, Baron de Tott sınav sorusu olarak bir üçgenin iç açılarının toplamını sormuştur. Grubun içerisinde

²⁹⁹ Mustafa Kaçar'ın Fransız arşiv belgelerine dayandığı bilgiye göre 1773 yılında sadece Hasköy'de yeni bir dökümhane inşa edilmiş ve 2 ay süreli kursların verildiği bir 'Topçu Mektebi' kurulmuş olup daha sonra istenen başarı görülmemesi üzerine bu okul kapatılmış ve başka bir topçu kuvveti teşkil edilmiştir. Kaçar'ın iddiasına göre tersane ambarları bölgesinde 'Ecole de Theori' veya Ecole de Mathématiques' ismiyle anılan 'Riyaziye Mektebi' 29 Nisan 1775 tarihinde kurulmuştur. Ayrıca Mühendishânenin ilk hocalarından Cezayirli Seyyid Hasan Hoca da yazmış olduğu bir risâlenin önsözünde bu hususu teyit edildiği ve okulun açılışının I. Abdülhamid zamanında 1775 yılının Temmuz ayında yapıldığını aktarmaktadır. Hatta az sayıdaki talebeyi gayrete getirmek üzere 15 Temmuz 1775'de bunlara birer nişan verildiği ifade edilmektedir. Bkz. Sevtap İshakoğlu Kadioğlu, "Mustafa Kaçar, Osmanlı Devleti'nde Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler ve Mühendishânelerin Kuruluşu", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, Cilt 2, Sayı 4, 2004, s.727,728. Ancak bu bilgiler Baron de Tott'un hatıratı ile çelişmektedir, nitekim Baron de Tott'un hatıratında şu şekildedir: '...Özellikle donanmaya ait olan yeni okul tersanede kuruldu; önceleri okula mevkileri gereği yeni bilgileri öğrenmeleri şart olan kimseler kabul edildi; ak sakallı tecrübeli kaptanların yanında genç öğrenciler dekisi zamanda çok iyi bilgiler öğrendiler; üç ay içinde trigonometrinin dört problemini uygulayabilecek duruma gelmişlerdi. Aslında mesafe ölçmesini, kerteriz almasını ve rota tayin etmesini bilen denizciler gerekliydi. 60 yaşındaki öğrencilere daha fazlasını öğretmek gereksizdi. Sultan Mustafa'ya bu eğitimin yeterli olduğunu, pratik yaparak daha fazla tecrübe kazanılacağını, ve bu maksatla iki firkateynin Boğaz ile adalar arasında eğitim gemisi olarak görevlendirilmesini tavsiye ettim; o da aynı fikirde olduğunu bildirdi.' Mühendishane-i Bahri Hümayun'un III. Mustafa döneminde 1773 yılı içerisinde kurulduğu belirtilmektedir. Baron De Tott, *Türkler ve Tatarlara Dair Hatıralar* (Çev: Mehmet Reşat Uzman), Kervan Yayıncılık, İstanbul, 1979, s.306.

bir tanesinin cevaben; üçgene göre değişiklik göstereceğini söylemesi üzerine söz alan Baron De Tott üçgenin iç açılarının toplamını, modern bilimin ışığında ispat etmiştir. Bu mühendislerin yetersiz olmalarına rağmen ilime ilgi göstermeleri üzerine hepsi yeni açılan mühendis okuluna kayıt edilmiştir. De tott tarafından 60 yaşlarında olan bu mühendislerin 3 aylık eğitim süresi içerisinde yeterli seviyeye ulaştığı ifade edilmektedir.³⁰⁰ Öte yandan bu aktarımın yanı sıra, Baron De Tott'un 1776 yılında İstanbul'dan ayrılmasının ardından Osmanlı Devleti'nin parçalanmasını isteyenler arasında yer aldığı yönünde iddiaların olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır.³⁰¹

1775 yılının ilk aylarında okulun öğretmenlerinden Fransız Gilles Jean-Marie Brazzer de Kermovan ve Mustafa Ağa tarafından matematik ağırlıklı bir eğitim verilmekte iken, devletin eğitimli bahriye zabiti ihtiyacı kapsamında Kaptan-ı Deryâ Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın onayı ile ders müfredatına deniz mühendisliği, hendese ve coğrafya bilimlerine ağırlık verilecek şekilde değişiklik yapılmış ve 1776 yılı başlarında okulun nizamnâmesi hazırlanmıştır.³⁰²

III. Selim döneminde ise yine öncelikle askeriyede ve daha sonra birçok kurumda eğitim ve teknolojik altyapı desteği almak için Fransa ve İsveç gibi

³⁰⁰“... *Le corps des Mathématiciens cree par Soliman, ne tarda pas a reclamer contre cette innovation; elle supposait l'ignorance des Muhendis dont le chef garantissait l'instruction; & Saltanette decida que prealablement ces Gemometres feraient admis a l'examen que j'en ferais en prefence de deux Miniftres nommes Commiffaires a cet effet. Le jour pris on s'affembla ; & fi les Savants n'etaient pas tranquilles, j'eprouvais moi-meme, une forte d'inquietude. En effet ma position etait embarrassante; je voulais vaincre, je craignais d'humilier; j'etais place entre mon amourpropre & ma delicateffe. L'affemblemee etait composee du Reis Efendi, du Grand Treforier, du Cheir Eminy, du chef des Geometres, & de fix Savants choisis dans le corps pour en defendre l'honneur. J'etais la bete noire de cette affemblemee, Chef ouvrit par un discours ou l'interet de l'Etat etait reuni a la volonte du maitre; & toutes les tetes s'etant incliness, jefus requis de commencer l'examen. Je refle chiffais depuis long-temps; decide pour le parti de la doucer, je demandai modestemment au chef quelle etait la valeur des trois angles d'un triangle: je fus requis de recommencer ma queftion; tous les savants s'etant mutuellement confideres, leplus hardi d'entr'eux me dit avec fermete, c'est felon le triangle. Les bras in'en tomberent, & j'avoue que j'avais befoin d'une reponse auffi abfurde pour que ma queftion ne me laiffat aucun regret. Il etait inutile de pouffer l'examen plus loin; je me contentai de refoudre ma demande, & de demontrer cette, verite mathematique. L'ignorance de ces pretendus Geometres n'avait plus befoin de l'etre; mais je n'en dois pas moins de justice a leur zele pour les fciences; ils demanderent tous a etre recus a la nouvelle ecole, & nous ne nous occupames plus que de fon etablissement.*”Du Baron De Tott, *Memories Sur Les Turcs Et Les Tartares*, Troisieme Partie, E.Dufour & Phil Rouxi Imprimeurs-Libraires Affocies, Amsterdam, 1784, s. 145, 146.

³⁰¹ Mustafa Kaçar, **Osmanlı Devleti'nde Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler ve Mühendishânelerin Kuruluşu, Doktora tezi**, İstanbul Üniversitesi, 1996, s. 147.

³⁰² Kermovan, Fransa'nın Rhe Adası'nda mühendislik eğitimi aldıktan sonra bir süre Fransa ordusunda görev yapmış ve Baron de Tott'un yanında çalışmıştır. Mustafa adını alan Campbell Ağa ise aslen İskoç aileye mensup olup, İngiltere'den ayrılıp müslüman olduktan sonra Bab-ı Ali hizmetine girmiş ordu içinde yavaş yavaş yükselmiş en son humbaracı ocağında generali olarak görev yapmış ve uzun yıllar top dökümhanesinin başında kalmıştır. Kaçar, **a.g.e.**, s. 49 ve 97-98.

lkelerden mühendis ve bilim adamları ülkeye çağrılmıştır.³⁰³ Bu dönemde hem yeni kanunlar çıkarılmış hem de Bahriye’de yeni reformlar yürürlüğe konulmuştur. Bahriye’de kaptanların sınıflandırılması, gemilerin tayin işlerinde bilgi, maharet ve cesareti ön plana çıkaran liyakat sisteminin uygulanması ve Tersâne-i mire’nin genişletilerek modern tezgâhlarla donatılması konularında çalışmalar yapılmıştır.³⁰⁴Avrupalı eğitimciler, mühendisler ve harp sanatı öğretmenlerinden; Lafitte, St.-Remy, Monnier ve Toussaint, Kauffer, Le Roy ve Le Brun, devletin önemli kademelerinde reformların uygulanmasına ve yeni bir donanma inşa edilmesine yardımcı olmuşlardır.³⁰⁵

Osmanlı Devleti’nin batıdan teknoloji transferini sağlamak için üç usul izlenmiştir. Bunlardan ilkinde: Avrupa’dan getirilen teknik/uzman yabancı subaylarnemli mevkilerde görevlendirilmiş ve yönetim alanında ıslahat yapılmıştır. İkinci yöntemde buharlı gemi ve elektrik makineleri gibi teknolojiler transfer edilmiştir. Son yöntemde ise teknolojik ürünlerin imal/inşa edilme süreçlerini yerinde bizzatğrenmeleri için Avrupa’ya eğitmen/ğrenci gönderilerek teknoloji kopyalamaya çalışılmıştır. Kara Mhendishnesi’nden ayrı olarak donanma ve tersanenin mühendis ve teknik personel ihtiyacını karşılamak amacıyla 1834 senesinde tersane bünyesinde bir mhendishne kurma faaliyetine başlanmıştır.³⁰⁶ Teşkil edilen mhendishne iki kısımdan oluşturulmuştur. Birinci kısım Seyr-i Sefâin ikinci kısım ise Gemi İnşa derslerine ayrılmıştır. Seyr-i Sefâin kısmından mezun olan zabitler, gemilerdeki sıralı görevlerini tamamladıktan sonra gemi kaptanı olabilmışlerdir.³⁰⁷

³⁰³ Y. Haluk şahsuvaroğlu, “İstanbul Tersanesine gelen İlk Amerikan İnşa Mühendisi ve Amerika’ya Gönderilen Birinci Deniz Subayımız”, **Donanma Mecmuası**, Sayı 400, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s.29.

³⁰⁴ Padişah tarafından çıkarılan nizamname ile Harp gemileri büyük ve küçük olmak üzere iki gruba ayrılmıştır. Kaptanlar gemi ehliyetlerine göre Kalyon, Fırkateyn ve şahtiye sınıflarına ayrılmış, aylıklarında ciddi bir artış yapılmıştır. Uygulamaya konan yeni esasa göre her hangi bir kaptanlık kadrosu boşa çıktığında, Kaptan Paşa tarafından bilgili maharetli, cesur ve sadakatli bir aday Hkmete teklif edilecek ve uygun bulunması durumunda bu zabitin tayininin gerçekleştirilmesi planlanmıştır. Ahmet Cevdet Paşa, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi Cilt-I**, İlgı Kültür Sanat, İstanbul, 2008, s.347.

³⁰⁵ Nicolae Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2005, s.1640.

³⁰⁶ Tersane arkası Tepelik kısımda bulunan Cezayirli Gazi Hasan Paşa Konağının arsası kamulaştırılarak 400 ğrenci kapasiteli bir deniz mhendishnesinin yapımına başlanmıştır. Işın, **a.g.e.**, s.170.

³⁰⁷ 1838 yılında İngiliz Kraliyet Donanmasından Binbaşı Sir Baldwin’in Osmanlı Bahriyesinde Gemi Komutanlığı görevi alması, Yaver Bey ve bilahare Yaver Paşa diye anılması, Osmanlı Donanmasında ilk olarak bir yabancı subayın Gemi Komutanı Olarak göreve getirilmesi. Işın, **a.g.e.**,s.172.

Gemi inşa kısmını bitirenler ise önce ikinci kalfa, sonra baş kalfa ve son olarak Tersane Mimarlığı görevini yürütmüşlerdir.³⁰⁸

Tanzimat döneminde donanma ile ilgili birçok alanda olduğu gibi Bahriye Mektebi'nde de iyileştirmeler yapılmıştır. 1864 yılında Tersâne-i Âmire fabrikalarında eğitimleri devam eden 16 Bahriye Mektebi öğrencisi gemi inşa alanında eğitim almak üzere İngiltere'ye gönderilmiştir.³⁰⁹

Bahriye Mektebi için ihtiyaç duyulan kitap, harita vs. araç gereçler 1869 yılında İngiltere'den satın alınmıştır. Okulda verilen nazari eğitimlerin pekiştirilmesini sağlamak için uygulamalı eğitime geçilmiş ve bu maksatla 1870 yılında Hüdavendigâr isimli gemi, Bahriye Mektebi'nin kullanımına verilmiştir. Ayrıca bu gemiyle öğrencilerin uygulamalı eğitimlerini içeren Akdeniz seyri için özel bir nizânamede hazırlanmıştır. Bahriye Mektebi'nin 1873 yılında 72 kişi olan öğrenci sayısı, 368'e çıkarılmış ve eğitim programına dersler ilave edilmiştir. Bahriye mektebinde güverte ve inşaiye sınıflarına ilaveten gemi makinelerinin işletme mühendisi olarak görev yapacak zabıtların yetiştirilmesi için Buhar Sınıfı açılmıştır. İnşaiye ve Buhar sınıflarında okutulan dersler incelendiğinde: iki sınıfa ait ders içeriklerinin büyük oranda birbirine benzediği, İnşaiye sınıfında gemi dizaynı ve imalatına, Buhar sınıfında ise gemi makinelerinin kullanımı ve çalışma sistematığına yönelik eğitimlerin verildiği görülmüştür.³¹⁰

Osmanlı Devleti'nde ilk sivil mühendisleri yetiştiren Hendese-i Mülkiye Mektebi, idari olarak Mühendishâne-i Berrî Hümayun'a bağlı çalışacak şekilde 1884 senesinde faaliyetine başlamıştır. Daha önceden açılan teknik okullara ağırlıklı olarak gayri müslim öğrenciler yerleşmiştir. Mühendis ve mimarların yapmakta olduğu imar faaliyetlerinin, devletin bekasını doğrudan etkileyebileceği değerlendirildiğinden gayri müslimlerin eline geçmekte olan bu nüfuzu kırmak amacıyla, devlet ricali

³⁰⁸ Mustafa Kaçar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishânelerin Kuruluşu, **Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi**, Sayı 2, 1998, İstanbul, s.69-137. Bahriye Mektebi'nin Gemi İnşa bölümünde öğrenci olan zabıtların eğitim planlarına Teknik Resim dersi ilave edilmiş ve 1840 yılından itibaren dersler vermeye başlanmıştır. Işın, **a.g.e.**, s.176.

³⁰⁹ Faruk Aydın-Erkan Göksu, *Ana Hatlarıyla Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi ve Ceride-i Askeriyyelere Göre 1864 Yılı Denizcilik Faaliyetleri*, **Türkler Ansiklopedisi** C-XIII, Ankara, 1999, s.1488-1497.

³¹⁰ Arıkan, Sancar, **a.g.e.**, s.149-151.

tarafından askeri idarenin bir şubesi şeklinde açılan Hendese-i Mülkiye'den sadece Türk ve Müslüman öğrencilerin mezun olması istenmiştir.³¹¹

1888 yılından itibaren Hendese-i Mülkiye'den mezun olan mühendisler vilayetlerin imar ve inşaat işlerine, demiryolu projelerinin komiserliklerine ve devletin kritik fen işlerinin takibine memur edilmişlerdir.³¹² Ayrıca, II. Abdülhamid döneminde bahriyenin teknik personel eksikliğini gidermek amacıyla, 15 Nisan 1890 tarihinde Bahriye Gedikli sınıfı kurulmuş ve 15 Haziran 1890 tarihinde Selimiye Top Eğitim Gemisinde eğitim ve öğretim faaliyetine başlanmıştır. Gedikli sınıfının kuruluş maksadı; tersanede ve gemilerdeki makine/cihazları kullanan ve teknik işleri bizzat yapmayı bilen eğitilmiş eleman yetiştirilerek zabıtları karar verici ve orta kademe yönetici pozisyonuna hazırlamak olmuştur.³¹³

Bu bağlamda, makine ve sanayide çalıştırılmak için; kalafatçı, marangoz, burgucu ve kazan ateşçisi branşları oluşturulmuştur. Bahriyede görevli gedikli sınıfının zâbit rütbesine yükselmesine yönelik çeşitli talepler başlangıçta idare tarafından uygun bulunmamıştır. Ancak 1908 yılına gelindiğinde gedikli zabıtlara teğmen olma hakkı verilmiştir. Daha sonra 1913 yılında çeşitli sebeplerle Gedikli Efrat sınıfı oluşturulmuş ve bunların yetiştirilmesi ve yükselmesi ile ilgili yasa hazırlanmıştır.³¹⁴

³¹¹ Yaşar Arslanyürek, **Osmanlı Devleti'nde Mesleki ve Teknik Okullar (1876-1908) Doktora Tezi**, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş, 2015, s.129.

³¹² Osman Nuri Ergin, **Türkiye Maarif Tarihi, C.III. Mutlakiyet Devri Mektepleri**, Osmanbey Matbaası, İstanbul, 1941, s. 953.

³¹³ Işın, **a.g.e.**, s.319

³¹⁴ Işın, **a.g.e.**, s.320

II. BÖLÜM-ATATÜRK DÖNEMİNDE TERSANELERİN YENİDEN İNŞASI

Mudanya Mütarekesi'nin 11 Ekim 1922 tarihinde imzalanması ile harp durumu son bulmuş ve 20 Kasım 1922 tarihinde Lozan Koferansı toplanmıştır. Lozan Konferansı'nda, kapitülasyonlar ve harp tazminatı hususlarında Fransa ve İtalya ile anlaşma sağlanamaması üzerine 4 Şubat 1923 tarihinde, görüşmeler kesilmek zorunda kalmıştır.³¹⁵

Diplomatik girişimler sonrasında yeniden başlayan Lozan Konferansı görüşmeleri, olumlu bir şekilde sonuçlanmış ve 24 Temmuz 1923 tarihinde Lozan Antlaşması imzalanmıştır. Yapılan genel seçimler sonrasında 11 Ağustos 1923 tarihinde³¹⁶ göreve başlayan ikinci meclis, gerekli incelemeyi tamamladıktan sonra 23 Ağustos 1923 tarihinde Lozan Barış Antlaşması'nı kabul etmiştir.³¹⁷ Türkiye'nin siyasi bağımsızlığının elde edilmesi sonrasında Mustafa Kemal Paşa, 1921 Anayasası'nda devletin yönetim şeklinin Cumhuriyet olmasına yönelik bir değişiklik teklifinde bulunmuştur. Hazırlanan yasa teklifi TBMM'nin 29 Ekim 1923 tarihli oturumunda oy birliği ile kabul edilmesinin ardından Mustafa Kemal Paşa, Türkiye Cumhuriyetinin ilk Cumhurbaşkanı olmuştur.³¹⁸

Askeri ve siyasi alanda verilen bağımsızlık mücadelesinin yanı sıra iktisâdi bağımsızlığın sağlanabilmesi amacıyla gerekli olan tedbirleri belirlemek üzere

³¹⁵ Madde 3. — Vaziyet şudur : Bütün mevaddı arziyeyi ve İngilizlerle bütün mesaili hallettiğimiz halde İtalya ve bilhassa Fransızların alâkadar olduğu mesaili iktisâdiyeden dolayı Türkiye'nin gayri kabili tahammül müşkülât bir vaziyete duçar olmasına razı olmadığımızdan dolayı konferans inkıta etmiştir. TBMM, **Gizli Celse Z.C. I.Dönem**, Cilt 3, s.1275.

³¹⁶ 3 Nisan 1923 tarihli ve 320 sayılı kanun gereğince 1923 yılı seçimleri, Haziran-Temmuz 1923 aylarında yapılmıştır. Bu seçim kanuna göre; milletvekili yaşı 30'dan 18'e indirilmiş, 72 ilde seçim yapılarak 287 milletvekili seçilmesi istenmiştir. Kenan Olgun, *Türkiye'de Cumhuriyetin İlanından 1950'ye Genel Seçim Uygulamaları, Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt XXVII Sayı 79, Ankara, 2011, s, 12,13.

³¹⁷ Yapılan oylamada 213 milletvekili evet oyuna karşı, 14 Milletvekili ret vermiştir. Sonuç olarak Lozan Antlaşması oy çokluğu ile kabul edilmiştir. *T.C. Resmi Gazete*, 10 Eylül 1923 tarihli, "340, 341,342, 343" sayılı ve Lozan Sulh Mu'ahedenamesi Hakkındaki Kanun. **TBMM Z.C. II.Dönem**, Cilt-1, s.264-291.

³¹⁸ 29 Ekim 1339 tarih ve 364 sayılı Teşkilât-ı Esasîye Kanununun bazı mevaddının tavzihan tadiline dair kanun" ile 1921 Teşkilât-ı Esasîye Kanunu'nun altı maddesinde (I,II,IV,X,XI ve XII. maddeler) değişiklik yapılmış ve birinci maddesi şu şekilde değiştirilmiştir: "*Hâkimiyet, bilâkaydû şart Milletindir. İdare usûlü halkın mukadderatını bizzat ve bilfiil idare etmesi esasına müstenittir. Türkiye Devletinin şekli-i Hükûmeti, Cumhuriyettir*" Oylamaya katılan 158 millevkilinin 158'inin oyunu alan Mustafa Kemal Paşa Reisicumhur seçilmiştir. TBMM Z.C. II.Dönem, Cilt-3, s.98,99.

Cumhuriyet'in ilanından önce Lozan Konferansı'nın kesintiye uğradığı dönemde, İzmir'de 17 Şubat-04 Mart 1923 tarihleri arasında Türkiye İktisât Kongresi düzenlenmiştir. Toplantıda bireylerin iktisâdî faaliyette bulunmasının desteklendiğine vurgu yapılmış ve önemli kararlar alınmıştır.³¹⁹

Cumhuriyetin kuruluşunun ardından iktisâdî görüşmeler, işletmelerin ulusal ihtiyaçlara göre yönlendirilmesi ve belirli bir düzen dahilinde teşkilatlanmaları önemli görülmüş ve bu maksatla ticaret ve sanayi odaları yeniden düzenlenmiştir. Ayrıca ülke içerisinde faaliyet gösteren tüm kurum ve kuruluşların iktisâdî alandaki çalışmalarını koordine etmek için Âli İktisât Meclisi oluşturulmuştur.³²⁰ 1925 yılında "Ticaret ve Sanayi Odası Kanunu" yürürlüğe konularak, daha önceden kurulan sanayi ve ticaret odalarının yetki, görev ve sorumlulukları yasal bir çerçevede ele alınmıştır. Kanun maddeleri incelendiğinde tüm küçük esnaf, her tür işletme ile anonim, limited şirketlere bu odalara kayıt olma zorunluluğu getirilmiş, aynı zamanda bu odalar da İktisat Vekâleti'nin denetimine tabi kılınarak, memleket dahilinde kayıtdışı faaliyetin önüne geçmek istendiği söylenebilir.³²¹

1926 yılında kurulan Merkezi İstatistik Dairesi Başvekâlete bağlanmış ve ülke dahilinde nüfus, sanayi ve tarım sayımları yapılarak önemli veriler elde edilmiştir.³²² Sanayileşme hamlelerini hızlandırmak, sermaye sahiplerinin, çalışanların ve oda temsilcilerinin devlet yetkililerine ulaşmasını ve hükümete tekliflerde bulunmasını sağlamak amacıyla 25 Haziran 1927 tarihinde Âli İktisât Meclisi teşkil edilmiştir.³²³ Osmanlı Devleti'nin son döneminde 1913 yılında onbeş yıllığına çıkarılmış olan Teşvik-i Sanayi Kanunu, süresi bitmek üzere iken duyulan ihtiyaç üzerine yeniden ele alınmış ve hazırlanan yasa 25 Mayıs 1927 tarihinde TBMM tarafından kabul

³¹⁹ Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi (1914-2007)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2007, s.63.

³²⁰ İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, ODTÜ, Ankara, 1977, s.57.

³²¹ TBMM, ZC, II.Dönem, Cilt 18, s.429-431, 22 Nisan 1925 tarihli ve 655 sayılı "Ticaret ve Sanayi Odaları Kanunu", Ayrıca Bkz. 1926 yılında Ankara Ticaret ve Sanayi Odası, 350 tüccar, 800 küçük esnaf ve sanatkâr üyesi ile hukuki kimliğini kazanmıştır. Ankara Ticaret Odası Resmi İnternet Adresi, https://www.atonet.org.tr/ato-ya-bakis/tarihsel-gelisim/Erişim_Tarihi_08.12.2019

³²² İlhan Tekeli ve Selim İlkin, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, ODTÜ, Ankara, 1977, s.58-60.

³²³ TBMM, ZC, II.Dönem, Cilt 33, s.776, 25 Haziran 1927 tarihli ve 1170 sayılı "Âli İktisat Meclisi Hakkında Kanun"

edilmiştir.³²⁴ 1929 yılında ABD’de Wall Street’te borsanın çöküşü ile başlayan ve daha sonra da devletlerin yanlış para politikaları ile büyüyen para krizi, Dünya’nın tamamını etkisi altına almış ve kalkınmaya çalışan Türkiye gibi ülkeleri de derinden etkilemiştir.³²⁵ Özel teşebbüsün yeterince sermaye biriktirememesi, bankacılık sektörünün istenen düzeyde kredi sağlayamaması ve Büyük Buhran’ın piyasalarda yarattığı olumsuz etki nedeniyle³²⁶ devlet iktisâdi sisteme müdahale etme kararı almıştır. Mustafa Kemal Paşa, ülkenin yüksek çıkarlarını gözeterek devletin bizzat işletmeler ve sanayi tesisleri kurmasını öngören devletçilik ilkesini uygulamaya karar vermiştir.³²⁷

Afetİnan’ın Vatandaş için Medeni Bilgiler kitabında Türkiye’nin devletçilik modelinin bizzat Mustafa Kemal Paşa tarafından şu şekilde özetlendiği belirtilmektedir.

“...Bizim izlenmesini uygun gördüğümüz devletçilik prensibi, bütün üretim ve dağıtım araçlarını bireylerden alarak milleti büsbütün başka esaslar içinde düzenleme amacını izleyen ve özel ve bireysel ekonomik girişim ve faaliyete meydan bırakmayan sosyalizm prensibine dayalı kolektivizm, komünizm gibi bir sistem değildir. Bizim izlediğimiz devletçilik, bireysel çalışma ve faaliyeti esas tutmakla beraber, mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve ülkeyi bayındırlığa erdirmek için milletin genel ve yüksek çıkarlarının gerektirdiği işlerde – özellikle ekonomik alanda- devleti gerçekten ilgilendirmektedir.”³²⁸

Bu bağlamda, yeni kurulan devletin ilk yıllarda izlediği liberal sistem terk edilerek, sanayileşmenin ancak devletin elinde var olan sermaye ve insan gücü ile gerçekleştirilebileceği devletçi ekonomiye hızla geçiş yapılmıştır. Bundan sonraki bölümlerde devlet idarelerinin Batı standartlarında yeniden ıslah edilmesi ve yeni fabrikaların ve tersanelerin kurulma süreci ifade edilecektir.

³²⁴ TBMM, ZC, II.Dönem, Cilt 32, s.614. 28 Mayıs 1927 tarihli ve 1155 sayılı “Teşviki Sanayi Kanunu”.

³²⁵ Şevket Pamuk, **Türkiye’nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2014, s.186.

³²⁶ Yüksel Ülken, **Atatürk ve İktisat**, Ankara, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 1981, s.101-102.

³²⁷ Memduh Yaşa, **Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923-1978**, Akbank Kültür Yayınları, İstanbul, 1980, a.g.e., s.82.

³²⁸ Afetİnan, **Medeni Bilgiler ve M.Kemal Atatürk’ün El Yazmaları**, Atatürk Araştırma Merkezi, s.62.

2.1.Lozan Antlaşması'nın Donanmaya ve Türk Deniz Ticaret Filosuna Sağladığı Katkı

2.1.1.Lozan Antlaşması'nın Tersaneleri İlgilendiren Maddeleri

Türkiye Cumhuriyeti'ne bağımsızlığını getiren ve Lozan Antlaşması'nın Boğazlarla ilgili aşağıda belirtilen hükümleri nedeniyle Haliç Bölgesi'nde bulunan tersanenin başka bir bölgeye taşınması fikri gündeme gelmiştir. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Antlaşması'nın Boğazlardaki askeri üsleri ve tersaneleri ilgilendiren kısımları şu şekildedir:

“Madde-IV: İstanbul Boğazı'nın her iki tarafı için onbeşer kilometrelik kısım, Marmara Denizi Adaları (Emirali adası hariç) ve Adalar Denizinde Semadirek, Limni, İmroz, Bozcaada ve Tavşan adaları askerden arındırılmış bölge olarak muhafaza edilecek,

Madde-VI: Askersiz bölge olarak Madde IV'te belirlenen alanlarda sualtında çalışan denizaltı vasıtaları hariç olmak üzere, istihkâm, dâimi topçu tesisatı ve askeri havaalanı ile hiçbir deniz üssü bulunmayacak,

Madde-VII: Sualtında çalışan denizaltılar hariç hiçbir sualtı vasıtası/alet Marmara Denizi'nde bulundurulmayacak,

Madde-VIII: (Yukarda belirtilenlere istisna olarak) “Payitahtın ihtiyacı için sadece Üsküdar, Haliç, Beyoğlu, Galata, Adalar ve mezkur şehrin civarında 12.000 asker bulundurulabilecek, İstanbul'da sadece bir deniz üssü ve bir tersane muhafaza edilebilecektir.” Dolayısı ile Türkiye Cumhuriyeti yöneticileri yeniden kurmayı düşündükleri Donanma için yer arayışlarını hızlandırmışlardır.³²⁹

2.1.2.Kabotaj Hakkı'nın Kazanılması ve Önemi

Tarih boyunca kendisine ait bir deniz ticaret filosuna sahip olmak büyük devletler için önemli hedeflerden birisi olmuştur. Kendi deniz ticaret filosuna sahip olan güçlü devletler, bu sayede gıda maddeleri, sanayi malları, büyük hacimli makineler ve savaş malzemelerini herhangi bir zorluk yaşamadan istedikleri tarihte istedikleri limana gönderebilme imkanına sahip olmuşlardır. Ancak düşman olarak belirlenen ülkeye karşı korsan harbi kullanılarak deniz ticaret filolarının gasp ve müsadere edildiği de bilinmektedir. Korsan saldırılarına karşı donanmalarını filolar halinde taksim ederek deniz ticaret yolları üzerinde belirli kontrol noktaları oluşturan büyük devletler, deniz taşımacılığını güvenli bir şekilde sürdürmeyi başarmışlardır.³³⁰

Deniz taşımacılığı alanında batılı devletleri Osmanlı'dan üstün kılan kapitülasyonlar, önceleri padişah fermanı niteliğindeki zaman geçtikçe

³²⁹ TBMM, ZC, III.Dönem, Cilt-5, s.142-149.

³³⁰ Cansu Canan Özgen, **Türklerin Büyükleri-Asya'dan Avrupa'ya Hazar'dan Akdeniz'e, Kronik Yayınları**, İstanbul, 2018, s.142-144.

devletlerarası antlaşmalarda yer bulmaya başlamış ve hukuki bir nitelik kazanmıştır. Her alanda olumsuz etkileri olan bu uygulamanın, millî deniz ticaret filosunun gelişmesinide olumsuz yönde etkilediği, hatta bu gelişmeye bizzat engel teşkil ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Nitekim, Osmanlı Devleti döneminde başlatılan Kabotaj Hakkı:³³¹ yabancı devlet bayrağı taşıyan gemilere iktisâdî ayrıcalık sağlamanın dışında, Osmanlı karasularında nicelik ve nitelik olarak üstünlük kurmalarına, açık denizlerde ise deniz ticaret yollarına hakim olmalarına imkan tanımıştır.

Osmanlı Devleti'nde deniz nakliyatı ve deniz ticareti zaman içerisinde devlet tekeline özel teşebbüse doğru evrilmiş ve özellikle Sanayi Devrimi sonrasında yabancı sermaye sahiplerince yürütülen bir iktisâdî faaliyete dönüşmüştür. Abdülaziz döneminde çeşitli girişimlerde bulunulmuş ve millî şirketler kurulmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır. Ancak Osmanlı Devleti'nin XX.yüzyılbaşında tüm idarî yapısının bozulması, memurlarda ve subaylardaki yozlaşma ile iktisâdî olarak dışa bağımlılığın artması gibi nedenlerle, her alanda olduğu gibi deniz nakliyatı hususunda da çağın çok gerisinde kalınmıştır.³³²

Buna rağmen cesur bahriye zabıtlarının kumandasında Türk deniz ticaret filosunun küçük tonajlı tekneleri ile önemli miktarda silah, mühimmat ve lojistik malzeme, Karadeniz'de Rus limanlarından alınarak anavatanına nakledilmiş ve Ulusal Kurtuluş Savaşı'na çok büyük katkı sağlanmıştır.³³³ Ulusal Kurtuluş Savaşı yıllarında güçlü bir donanma ve milli ticaret filosundan yoksun olmanın eksikliği başta Mustafa Kemal Paşa tarafından çok iyi anlaşılmıştır. Bu nedenle kurulacak yeni devletin denizcilik alanında da bağımsız ve milli olmasını sağlayacak hukuki engellerin kaldırılması ve bu alanda yatırımlar yapılması önemli görülmüştür.

Geçmişte yabancılara verilen kapitülasyonlar Lozan Antlaşması ile ortadan kaldırıldıktan sonra milli şirketler yabancılarla rekabet edebilme imkanına sahip olmuştur. Lozan Antlaşmasının beşinci bölümünün(Ticaret Mukavelesi'nin) ikinci

³³¹ Kabotaj Hakkı: Bir devletin karasuları, gölleri, nehirleri ve iç suları ile bunların kara sınırlarında yapılan deniz ticaretinin hukuki olarak ifade edilmesidir. Selahattin Bağdatlı, **Hukuk Sözlüğü**, Derin Yayınları, İstanbul, 2002, s. 375.

³³² Namık Saatçi, “Kabotaj ve Deniz Ticaretinin Önemi”, **Donanma Mecmuası (Sayı 404)**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1953, s.2.

³³³ Mustafa Hergüner, **Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1992, s.50-55.

faslında belirtildiği üzere kabotaj hakkı Türkiye Cumhuriyeti'ne geçmiştir.³³⁴ Ancak Türk deniz ticaret filosuyla bunların bakımlarını yapan tersaneler hazır olana kadar Ticaret Mukavelesinin dokuzuncu maddesine istinaden İngiltere, Fransa ve İtalya'ya ait gemilere iki yıl sürecek geçici bir kabotaj hakkı verilmiştir. İki yıllık geçiş sürecinin tamamlanmasının ardından İcrâ Vekilleri Heyeti, 29 Mart 1926 tarihli ve 815 sayılı kanun kapsamında ülke sınırları içerisinde ticaretin tamamını düzenleyen yasaları uygulamaya geçirmiştir. Türk ticaret filosundaki gemi sayısının artırılması amacıyla Türk armatörlere maddi teşvikler sağlanmış ve Seyri Sefâin İdâresi'ne ait Haliç Tersanesi'nde gemi inşa ve onarım faaliyetleri kapsamında çeşitli modernizasyon projeleri başlatılmıştır.³³⁵

1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'ndan kısa bir süre sonra, 2 Ağustos 1926 tarihinde, Türk bandıralı Bozkurt yük gemisi ile Fransız bandıralı Lotus yolcu vapuru Midilli Adası'nın 5-6 mil ötesinde Sıgırı açıklarında uluslararası sularda çarpışmıştır. Bu kaza neticesinde Bozkurt gemisi batmış, yolcu ve mürettebatından sekiz kişi hayatını kaybetmiştir. Sağ kalan Türk mürettebat ve yolcular Lotus gemisine alınarak seyre devam etmiş, gemi 3 Ağustos 1926 tarihinde İstanbul'a ulaşmıştır. Hayatını kaybedenlerin aileleri kaza ile ilgili olarak Türk yargısına şikayette bulunmuşlardır. Türk yargısı, tedbirsizlik ve ihmal yüzünden ölüme sebebiyet verme suçundan hem Bozkurt kaptanı Hasan Bey'i hem de çarpma esnasında Lotus'un nöbetçi kaptanı olan Mösyö Demons'u tutuklamıştır. Bunun üzerine Fransız makamları tutuklama kararını protesto etmiş ancak mahkeme verdiği kararı değiştirmemiştir. Daha sonra uluslararası denizcilik kuralları gereği Fransa, Türk mahkemelerinin kazayla ilgili yaptığı hukuki işlemlere itiraz etmiş ve dosyayı

³³⁴ Kabotaj hakkı bağlamında dokuzuncu maddede: "Türkiye aynı hususta kendisine muâmele-i mütekâbilede bulunulmak şartı ile, millî sefâine tatbik etmekte olduğu muameleye müsavi bir mumeleyi veya diğer her hangi bir Devlete tatbik etmekte olduğu veya edebileceği daha müsait bir muameleyi diğer Düveli âkide sefâinine tatbik etmeği taahhüt eyler. Türkiye, diğer Düveli âkideden her birisine karşı ve Düveli mezkûreden herbiri Türkiye'ye karşı saydı mahiyi, bahri kabotajı: yani ülkesinin bir limanından alınan emtia ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına bahren naklini ve limanlar hidematımcı ve kılavuzluk ve her hangi mahiyette olsun bilcümle hidematı dâhiliyeyi kendi sancağına hasretmek hakkını muhafaza eder. Britanya, Fransa ve İtalya Kıtaatı Tarafından İşgal Edilen Türkiye Arazisinin Tahliyesine Dair Protokol ve Beyannamesinin"üçüncü kısmında "Vaziini imza bugünkü tarihli Sulh Muâhedenâmesinin mevkii mer'iyete vaz'ından itibaren kabotajın ve liman hidematının Türk millî bayrağına hasrolunacağını derhatır ettirirler. Maamafih 1 Kânunusani 1923'de Türkiye'de kabotaj yapan veyahut liman hidematı işleten müessesatın 31 Kânunuevel 1923 tarihine kadar işlerine devamda tamamen serbest bırakılacağını beyan ederler. TBMM. ZC. III.Dönem, Cilt-5, s.258.

³³⁵ Saatçi, a.g.e., s.5.

Lahey Adalet Divanı'na taşımıştır. Ancak Adalet Divanı, oy çokluğu ile Türk mahkemelerinin kararının doğru olduğu yönünde mütaala bildirmiştir.³³⁶

Kabatoj Kanunu'nun Türk Ticaret Filosu'na sağladığı itici güç sayesinde yolcu gemilerimiz hem ülke karasularında hem de açık denizlere ve harici memleketlere yeni seferler başlatmıştır. Nitekim Karadeniz vapuru, yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin tanıtımını yapmak amacıyla “Seyyar Sergi” olarak Akdeniz ve Atlas Okyanusu'nda 13 Haziran ile 10 Eylül 1926 tarihleri arasında, Afrika ve Avrupa kıyılarında onaltı limaniçine alan birgezi düzenlemiştir. Bu tanıtım gezisi kapsamında Türkiye'nin ürettiği ürünler ve hammaddeler tanıtılmış, ayrıca gemide konserler de verilmiştir.³³⁷

2.2.Osmanlı Devleti'nden Miras Kalan Tersanelerin Durumu

Osmanlı Devleti'ne ait olan Tersâne-i Âmire'deki fabrika ve atölyelerininislâh edilmesine yönelik çalışmalar, I.Dünya Harbi'nin başlaması ile birlikte kesintiye uğramış ve Lozan Antlaşması imzalanana kadar bu konuda herhangi bir gelişme kaydedilememiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti döneminde özel sektöre ait makine/tezgâh fabrikası, demir-çelik atölyesi, boya imalathânesi gibi tesisleri bulunmadığı için miras olarak Türkiye Cumhuriyeti'ne önemli bir sanayi teşkilatının kalmadığını söylemek yanlış bir çıkarım olmayacaktır. Siyasi, iktisâdi ve sosyal alanda yapılan kanunî düzenlemeler sonrasında özel mülkiyete sahip olma ve işletme kurma hakkına sahip olan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşları, zaman içerisinde çeşitli sanayi sektörlerinde küçük ölçekli işletmeler kurmaya başlamıştır.

2.2.1.Haliç, Taşkızak/Kasımpaşa ve CamialtıTersaneleri

Osmanlı Devleti döneminde Azapkapı-Hasköy arasındaki alanda faaliyetine devam eden Haliç Tersanesi, 1 Temmuz 1923 tarihinde kurulan Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'ne bağlanmıştır.³³⁸ İstanbul içinde ülkenin muhtelif limanlarına yük ve yolcu taşımacılığı yapan Seyri Sefâin İdâresi, kendisine ait atölyede yeterli altyapı ve

³³⁶ Vahdetin Engin, “**Dosya: Bozkurt Lotus Davası**”, Popüler Tarih Dergisi, Ekim 2002, Sayı: 26 Sayfa: 66-72.

³³⁷ Mustafa Hergüner, **Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923–1930)**, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayın No:62, İstanbul, 2003, s.40-48.

³³⁸ Hergüner, **İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği**, s.200.

teknik personele sahip olmadığı için envanterinde bulunan gemilerin bakım ve onarımlarını, yabancılara ait tersanelerde yaptırmak zorunda kalmıştır.³³⁹

TBMM tarafından kabul edilen 1924 yılı Bütçe Kanunu ile Seyri Sefâin İdâresi'nin 4.8 milyon Türk lirası gelire sahip olacağı öngörülmüş, ancak yıl sonunda 2.8 milyon Türk lirası gelir elde edilebilmiştir. Öte yandan yıl içerisinde 3.7 milyon liralık harcama yapıldığı için 1 milyon liralık açık verilmiştir.³⁴⁰ Diğer devlet kurumları gibi Osmanlı Seyri Sefâin İdâresi'nin de döneme uygun olarak halkın ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde yeniden teşkilatlanması ve yapısal değişiklikler ile modern ve kâr edebilen bir kurum haline dönüştürülmesi gerekli görülmüştür. Bu nedenle, 4 Nisan 1925 tarihinde çıkarılan kanun vasıtasıyla Seyri Sefâin İdâresi'nin nasıl işletileceği ve idare tarafından ihtiyaç duyulan ödeneğin nasıl ve kim tarafından tahsis edileceğine ilişkin yaşanan ihtilafa çözüm getirilmiştir.³⁴¹

Seyri Sefâin İdâresi'ne müdür olarak emekli bir subay olan Sadullah Bey³⁴² getirilmiştir. İdârenin modern bir işletme haline getirilmesi için öncelikle bürokrasinin yarattığı evrak yoğunluğunun giderilmesine ve memur sayısının azaltılmasına çalışılmıştır.³⁴³ Haliç Tersanesi'nin dahili koordinasyonun hızlı bir şekilde yürütülebilmesi, aynı zamanda işçilerin sevk ve idaresinin daha kontrollü yapılabilmesi için iş emirlerinin hazırlanması faaliyetleri, merkezi bir binada toplanmıştır. 1925 yılında uygulamaya konulan modernizasyon planına göre 3250 metrekaarelik bir alanda iki fabrika binası kurulması planlanmış ve bunlardan birincisi

³³⁹ Arıkan, Sancar, **a.g.e.**, s.248.

³⁴⁰ TBMM tarafından onaylanan 1924 yılı Kati Bütçe Kanunu'nda Seyri Sefâin İdâresi'nin 4.839.000 lira gelir elde etmesi öngörülmüş olmasına rağmen ancak 2.823.792lira gelir elde edilebilmiştir. Buna karşılık yıl içerisinde 3.787.088 liralık harcama yapılmış ve sonuçta 963.296 lira bütçe açığı verilmiştir. TBMM Z.C. II.Dönem, Cilt-2, 20.03.1924 tarihli ve 262 sayılı "1340 senesi Seyrisefâin İdâresi Bütçe Kanunu" s.282,283.

³⁴¹ TBMM Z.C., II.Dönem, Cilt-17, Bkz. 1.04.1341 tarihli ve 597 sayılı Seyrisefain Müdiriyeti Umumiyesinin Sureti İdaresine Dair Kanun, s.264-291.

³⁴² Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi, 21 Ocak 1912 tarihinde Harbiye Nazırlığının emir ve komutasına geçmiştir. Harbiye Nazırlığınca yönetim, denetleme, takip, kontrol ve koordine görevlerini yürütmesi için Harbiye Nazırlığı Seferberlik Dairesi'nde görevli kurmay Binbaşı Sadullah Bey'e görev verilmiştir. Müteakiben 17 Ocak 1913 tarihinde Osmanlı Sey-i Sefâin İdâresi'nin Alman vatandaşı Umum Müdürü Karl Leke'nin görevden ayrılması ile Sadullah Bey, Umum Müdür Vekilliğine atanmıştır. Sadullah Bey, Kurtuluş Savaşı başladıktan sonra Anadolu'ya geçerek silah ve mühimmat nakli faaliyetlerinin yürütülmesi işlerinde görev almıştır. Seyri Sefâin İdâresi'ndeki geçmiş görevleri ve Kurtuluş Savaşı dönemindeki başarısı nedeniyle 6 Ocak 1923'te Seyri Sefâin İdâresi'ne Genel Müdür olarak atanmış ve 21 Ekim 1928 tarihinde Kurmay Albay Rütbesiyle Silahlı Kuvvetlerden emekli olmuştur. Ali Bozoğlu, "*Sadullah Güney (1883-1945)*", www.denizhaber.com/ internet sitesi, Erişim Tarihi 18.02.2020.

³⁴³ Türkiye Seyri Sefâin İdâresi Tarihçesi 1928, İhsan Matbaası, İstanbul, 1928, s.12.

1925 yılında hemen hemen tamamlanmıştır. Yine bu modernizasyon planına göre: fabrikaların tüm şubelerinin bir mekanda toplanması, onarımla ilgili teknik şubelerin bir arada çalışması, tüm işlerin mümkün olduğunca az işçi gerektirecek şekilde yeni alınacak makinalarla yapılması planlanmıştır.³⁴⁴

1925 yılı Kati Bütçe Kanunu'nda Seyri Sefâin İdâresi'nin yaklaşık 5 milyon Türk lirası gelir elde etmesi öngörülerek, yaklaşık 3 milyon liralık harcama yapılmıştır. Neticede tahmin edilenin altında gelir elde edilmesi nedeniyle Seyri Sefâin İdâresibütçesi 1925 yılında yaklaşık 40 bin lira açık vermiştir. Ayrıca tüm harcamanın sadece %10'luk kısmının iskele ve fabrika onarımı ve geliştirilmesine ayrıldığı görülmektedir.³⁴⁵

Seyri Sefâin İdâresitarafından yolcu ve yük kapasitesini artırmak, gemilerin bakım ve onarımlarını yerine getirmek için yeni gemiler satın alınmış ve İplikhâne binasına 30 bin lira harcanarak Seyri Sefâin atölyesine dönüştürmüştür.³⁴⁶ Seyri Sefâin İdâresi'ne devredilen tersanede, kısıtlı olsa da iyileştirmeler yapılmış ve bu sayede envanterde bulunan gemilerin bakım ve onarımlarının büyük oranda ülke içinde yürütülmesi sağlanmıştır. Seyri Sefâin İdâresi'nin bütçesinden gemi bakım ve onarım faaliyetleri için yaklaşık olarak 1925 yılında 142 bin lira, 1926 yılında 117 bin lira ve 1927 yılında ise 69 bin lira harcama yapılmıştır.³⁴⁷ Özellikle tersane ve fabrikaların iyileştirilmesi sonrasında onarım masraflarının düştüğü görülmektedir.

Seyri Sefâin İdâresi müdürü Sadullah Bey, Lozan Antlaşması'nın "İstanbul'da sadece bir tersane ve askerî üs bulunabilir" hükmünden faydalanarak Haliç'te bulunan havuz ve fabrikaların Millî Müdâfaa Vekâleti'nden Seyri Sefâin İdâresi'ne devredilmesi için yoğun bir çalışma yürütmüş ve sonuçta hükümeti buna ikna etmiştir. Böylelikle İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından 1 Temmuz 1927 tarihinde çıkarılan bir

³⁴⁴ Arıkan, Sancar, **a.g.e.**, s.248.

³⁴⁵ TBMM tarafından onaylanan 1925 yılı Kati Bütçe Kanunu'nda Seyri Sefâin İdâresi ile alakalı olan bölüm incelendiğinde; 4.828.400 lira gelir elde edileceği öngörülerek, 3.210.510 liralık harcama yapıldığı, ancak idarenin 3.170.606 lira gelir elde edebildiği ve sonuçta 39.904 lira açık verdiği tespit edilmiştir. Bütçe harcamalarından 340.233 liranın yani tüm harcamanın sadece yüzde onluk kısmının iskele ve fabrika onarımı ve geliştirilmesine ayrılmıştır. TBMM Z.C., 2.Dönem Cilt-III, 04.04.1925 tarihli ve 596 sayılı "1341 senesi Seyrisefain İdaresi Bütçe Kanunu"

³⁴⁶ Eser Tutel, **Seyri Sefâin Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997, s.165,166.

³⁴⁷ Seyri Sefâin İdâresi'nin bütçesinden gemi bakım ve onarım faaliyetleri için;1925 yılında 142.325 lira, 1926 yılında 116.752 lira ve 1927 yılında ise 69.205 lira harcanmıştır. Eser Tutel, **a.g.e.**, 1997, s.177.

kararnâme ile Haliç Tersanesi, Seyri Sefâin İdâresi'ne devredilmiştir. Bu kararla, Osmanlı Devleti'nin İstanbul'u başkent yaptığı dönemden itibaren yaklaşık beş yüzyıl boyunca gemilerin inşa edildiği ve Donanma'nın ana üssü olarak kullanılan eski adı Tersâne-i Âmire olan bu tersane, Donanma'dan koparılarak sivil ulaştırmacılık işlerini yürüten Seyri Sefâin İdâresi'ne devredilmiştir. Buna karşılık bazı anı kitaplarında Mareşal Fevzi Çakmak ve Kazım Orbay'ın üzüntüsünü hafifletmek için denizci subaylara Gölcük'te modern bir tersane yapılacağına dair söz verdikleri belirtilmektedir.³⁴⁸ Esasen, Haliç bölgesinin modern bir donanma için hem arazi ve deniz sahası bakımından yetersiz kalacağını düşündükleri, hem de I.Dünya Harbi süresince İstanbul'un yeterince güvenli olmadığını tecrübe ettikleri için böyle bir karar aldıklarını söylemek yanlış bir değerlendirme olmayacaktır.

Seyri Sefâin İdâresi, mevcut gelirleri ölçüsünde eldeki teknik altyapının iyileştirilmesine hız vermiştir. Bu bağlamda, Haliç Tersanesi'nin ıslah planına göre yapımına başlanan ikinci bina, 1927 yılında bazı eksikliklerine rağmen faaliyete geçmiştir. Tersanenin kazanhâne kısmına yapılan iki adet motor ilavesi ile tesis büyütülmüştür. Tersanede yürütülen yenileme çalışmaları tam olarak istenilen seviyeye ulaşmadığı halde yurt dışına yaptırılan gemi onarımlarının mâliyetleri her yıl azalmıştır.³⁴⁹

Bahriye Vekâleti'nin lağvedilmesi sonrasında "Kasımpaşa Fabrika ve Havuzları"nın Seyri Sefâin İdâresi'ne devir teslim işlemleri hızlanmış ve 27 Aralık 1927 tarihinde bir protokol hazırlanmıştır. İmzalanan protokol kapsamında: İstanbul (Haliç) Tersanesi'nde bulunan Fabrika ve Havuzların, Deniz Kuvvetleri envanterinden çıkarılarak, Seyri Sefâin İdâresi'ne devredilmesi, ayrıca Taşkızak bölgesindeki Valide Hanım Kızağı'nın Deniz Kuvvetleri'ne tahsisli olarak kalması, Yavuz Zırhlısı'nın tamirinin tamamlanmasının ardından Gölcük'te bir tersane inşa edilmesi ve bu tesisin inşası beklenmeden Haliç Tersanesi'nde bulunan tezgâh, makine ve aletlerin ivedi olarak Gölcük'e taşınması yönünde karar alınmıştır.³⁵⁰ Bunun yanı sıra anılan protokolde Seyri Sefâin İdâresi tarafından Gölcük'te askeri bir tersane inşası için 3

³⁴⁸ Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması 1923-1960**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1967, s.36.

³⁴⁹ Türkiye Seyri Sefain İdaresi Tarihçesi 1928, İhsan Matbası, İstanbul, 1928, s.12-14.

³⁵⁰ Bu protokol, Seyri Sefâin İdâresi'ni temsilen Sadullah Bey, Donanma'yı temsilen Yarbay Mehmet Ali Ülgen ve hakem olarak da Genelkurmay İkinci Başkanı Kazım Orbay tarafından imzalanmıştır. Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.37.

milyon liralık bir yardım yapılması ve acil havuzlama ihtiyacı olması durumunda Donanma gemilerine öncelik verilmesi hususları da ilave edilmiştir. Lozan Antlaşması hükümlerine göre Boğazlar bölgesinde birden fazla tersane ve askeri üs kurulmasına müsaade edilmediği için Haliç Tersanesi, Donanma'nın kullanımından alınarak Seyri Sefâin İdâresi'ne verilmiştir.³⁵¹

Tersâne-i Âmire'den ayrılan Haliç-Taşkızak arasındaki bölgede konuşlu Camialtı Tersanesi, devlete ait muhtelif tipteki geminin bakım ve onarım faaliyetlerini yürütmek üzere Seyri Sefâin İdâresi'ne bağlanmıştır. Fener Bölgesi'nde Sadi Bey Kızağı olarak adlandırılan gemi onarım atölyesi ve personeli 1926 yılında Camialtı mahaline taşındıktan sonra 1932 yılına kadar çalışmasına devam etmiştir. Daha sonra 1939 yılında "Yeni Atölye" ismi ile yeniden teşkilatlandırılarak Devlet Deniz Yolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı bir şekilde çalışmıştır.³⁵²

Seyri Sefâin İdâresi, 31 Mayıs 1933 tarihinde çıkarılan kanunla: Marmara, Akdeniz ve Karadeniz Dış Hatları, İstanbul ve Civarı İç Hatları ile Yalova, Fabrika ve Havuzlar İdâresi isimleri ile faaliyet alanlarına göre yeniden yapılandırılarak birbirinden ayrılmıştır. Bununla birlikte, her biri hükmî şahsiyete haiz olmak üzere; Denizyolları İşletmesi, A.K.A.Y. İşletmesi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri teşkil edilmiş ve Seyri Sefâin İdâresi'ne mevdu bulunan İstanbul Limanı'nda klavuzluk ve römorkörcülük ve diğer Türkiye sahillerinde klavuzluk işleri de devlet inhisarına alınmıştır.³⁵³

Türkiye, Avrupa'da artan gerilim karşısında Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan devletlere, 10 Nisan 1936 tarihinde "rebus sic stantibus" prensibine³⁵⁴ dayanan bir nota göndermiştir. Boğazlar konusunda yeni bir rejimin belirlenmesi için 22 Haziran 1936 tarihinde konferansa başlanmıştır. İngiltere, Fransa, Japonya, Sovyetler Birliği, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Bulgaristan ve Türkiye

³⁵¹ Arıkan- Sancar, **a.g.e.**, s.211-213.

³⁵² Hergüner, **İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği**, s.200.

³⁵³ Resmi Gazete, 31.05.1933 tarihli ve 2248 sayılı "Denizyolları ve A.K.A.Y. İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilâtı Hakkında Kanun"

³⁵⁴ "Rebus sic stantibus" devletler hukuku terminolojisinde önceki şartların değiştiğini belirtmek için kullanılan bir ifadedir. Baskın Oran (Editör), **Türk Dış Politikası Cilt I (1919-1980)**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, s.370.

tarafından toplam 29 madde, dört ek ve bir de protokolden oluşan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 20 Temmuz 1936 tarihinde imzalanmıştır.³⁵⁵

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'ye sağladığı egemenlik hakkı doğrultusunda Donanma, Boğazlarda ihtiyacı kadar üs ve tersane kurma hakkına sahip olmuştur. Bunun üzerine Nafia Vekâleti'nin kullanımında olan Taşkızak ve Valide Hanım Kızağı ile bir kısım atölye, Taşkızak Tersanesi Milli Müdafa Vekâleti'ne devredilmiştir. Böylelikle Donanma emrinde bulunan gemilerin bakım/onarım ve modernizasyon işleri ile özellikle havuzlanma faaliyetleri daha rahat yürütülmüştür. Millî Müdâfaa Vekâleti, donanmanın ihtiyacı için 1937 yılında Almanya'ya dört denizaltı gemisi siparişinde bulunmuş ve bu denizaltıların ikisinin Taşkızak fabrikalarında inşa edilmesini istemiştir. Bu sayede denizaltıların inşa sürecinde kullanılması için Almanya'dan çeşitli tezgâh ve altyapı getirilerek Taşkızak'ta modern bir tersane kurulması sağlanmıştır.³⁵⁶

İngiliz arşivinde Taşkızak Tersanesi ile ilgili olarak: Türkiye Cumhuriyeti'nin Donanması'nı güçlendirmek maksadıyla yeni bir atılım gerçekleştirildiği ve Alman Krupps Şirketi ile bir sözleşme imzalandığı, buna göre Türk Donanması için 1000 tonluk dört yeni denizaltı inşa edileceği, bunlardan ilk ikisinin Almanya'da, diğer ikisinin ise Taşkızak Tersanesi'nde yapılacağı, sadece Haliç Tersanesi'nin modernize edilmesi için 1 milyon Türk lirası bütçe ayrıldığı belirtilmektedir.³⁵⁷

2.2.2.Hasköy Tersanesi

Haliç Körfezi'nin batısında 1861 yılında Hasköy'de kurulan onarım atölyesi, şirkete ait teknelerin bakım, onarım ve kızaklama faaliyetlerini yürütmüştür.³⁵⁸ Şirketi Hayriye envanterinde bulunan gemileri faal halde bulundurabilmek maksadıyla fabrikaya torna tezgâhları, inşaiye ve marangozhâne tesisleri kurularak yavaş yavaş tersane niteliği kazandırılmış ve Fen Müdürü Alman Hermann Dilg uzunca bir süre Tersane Amiri olarak görev yapmıştır.³⁵⁹

³⁵⁵ İsmail Soysal, *Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları, C-I*, Ankara, 2000, s. 501-526.

³⁵⁶ Mesud Önce, "Taşkızak Tersanesi", *Deniz Mecmuası*, İstanbul, s.50,51.

³⁵⁷ İUA.FO.424539.15467. Annual Report 1937, s 33.

³⁵⁸ Hergüner, *a.g.e.*, s.220.

³⁵⁹ Camcı- Zafer, *a.g.e.*, s.238.

1937 yılına gelindiğinde Hasköy atölyelerinin mevcut imkanları geliştirilmiş ve bu sayede yenilenen kızaklarında Sarıyer ve Kocataş yolcu vapurları inşa edilmiştir.³⁶⁰

2.2.3.İstinye Tersanesi

Müşterekü-l Menfaâ, Doklar, Tersaneler, İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Şâhâne-i Osmaniyesi isimli şirketin, “İstinye Tamir Havuzları ve Tezgâhları Şirketi”ne ait tüm hisseleri satın almasına yönelik talep, Sadâret makamı tarafından uygun görülmüş ve 1914 yılında çıkarılan İrâde-i Seniyye ile satış işlemine izin verilmiştir. 1916 yılında anılan şirketin büyük oranda yabancılara ait olması ve Seyri Sefâin İdâresi’ne ait gemilerin bakımlarını ve onarımlarını yapabilecek nitelikte bir tersaneye ihtiyaç duyulması üzerine Osmanlı Devleti tarafından istimlâk edilmesine karar verilmiştir. İstinye Doklar, Havuzlar ve İmalathâneleri Şirketi’nin tarihsel gelişim süreci tezin birinci bölümünde ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Bu bölümde, şirketin Osmanlı Devleti döneminden kalan bazı sorunlara Türkiye Cumhuriyeti yönetimi tarafından nasıl bir çözüm bulunduğu incelenmiştir. Lozan görüşmeleri devam ederken gündeme gelen yabancı şirketlerin mali durumu, İsmet Paşa ile Mustafa Kemal Paşa arasında kısa bir gündem yaratmıştır. Bunlardan bir örnek vermek gerekirse, İsmet Paşa gönderdiği şifreli telgrafta, İstinye’deki tersaneyle ilgili kendi fikrini açıklamış ve Mustafa Kemal Paşa’nın ve hükümetin görüşünü sormuştur.İsmet Paşa, 3 Mayıs1923 tarihli telgrafında özetle:Bahriye Sözleşmesi’nin 82. maddesi, h fıkrasına “Bu sözleşme şirketi oluşturan taraflardan bir tanesinin kanun hükümlerine uygun olarak feshedilmemesi durumunda geçerli değildir ve şirket yürürlüktedir.” şeklinde yapılacak bir değişiklikle yabancılara ait İstinye’deki Doklar ve Tersaneler İnşaat-ı Bahriye Şirketi’nin de yürürlükten kaldırılmış sayılabileceğini düşünmüştür.

İsmet Paşa, İngiltere’nin kendi kanunlarında, harp durumunda düşman devletin topraklarında kurulmuş olan şirketlerin doğrudan feshedildiği yönünde bir kanun maddesi olduğunu öğrendiği için İngilizlerin şüphesini çekmemek maksadıyla şirketin adını açıktan anmayarak genel bir sözleşme maddesi ile sorunun çözülmesi yoluna gitmek istediği anlaşılmaktadır. Zira İsmet Paşa, feshedilmesine rağmen halen

³⁶⁰ Hergüner, **a.g.e.**, s.221.

faaliyetine devam eden bir şirketin var olabileceğini öngöremedikleri için İngilizlerin sözleşmenin bu şekilde değiştirilmesine razı olduklarını düşünmüştür.³⁶¹

Lozan'dan gelen bu telgrafa, Mustafa Kemal Paşa ise “*Şevket Bey’e hususi olarak gönderelim, tedkik etsin ve bu bâbda mütalaa buyursun*”³⁶² talimatını vermiştir. Bunun üzerine Bahriye Dairesi Reisi Şevket Bey, yaptığı incelemenin neticesini 5 Mayıs 1924 tarihinde yazdığı cevabı yazıda şu şekilde ifade etmiştir:

*“Dok, Tersâne ve İnşaat-ı Bahriye Şirketi hakkında Lozan’da Heyet-i Murahhasa Reisi İsmet Paşa hazretlerinden riyâset-i celilerine keşide edilen 3/5/39 tarihli telgrafnamede dermeyân edilen mütalaa pek musibdir. İşbu mütalaa nazaran tarafeynin fesh ettiği şirketler mefsubh itibâr edileceklerinden mevzu’ bahs şirketin dahi nazâr-ı hükümetde mefsubh add edilmesi lazım gelir. Şirketin devam-ı memuriyet hakkında ihzâr edeceği iddiâ ve arzusun şayân-ı kabul görülmemesi icâb etmekle keyfiyeti arz ederim efendim.”*³⁶³

Bu bağlamda, Şevket Bey yazısında özetle: İsmet Paşa’nın tespitlerinin yerinde ve doğru olduğunu, bununla birlikte devletlerin feshettiği şirketlerin yok hükmünde sayılacağından hareketle, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti’nin de mezkûr şirketi feshettiğini beyan etmesinin gerekli olduğunu ifade etmiştir.

Lozan Antlaşması’nın imzalanmasından sonra Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından yazılan 31 Mayıs 1924 ve 12 Haziran 1924 tarihli tezkerelerde, Ticaret ve Hariciye Vekâletleri’nden “İstinye Tamir, Havuz ve Tezgâhları Osmanlı Anonim Şirketi”nin tüm mal varlıklarının Seyri Sefâin İdâresi adına istimlâk edilip edilemeyeceğinin belirlenmesi maksadıyla, mezkûr şirketle Osmanlı Devleti arasında geçen yazışmaların ve yabancı devletlerle imzalanan antlaşmaların yürürlükteki

³⁶¹ İsmet Paşa tarafından gönderilen telgrafta “Dok’lar ve Tersânelerle İnşaat-ı Bahriye Şirketi’nin infisâhına dair olan muamele kapalı bir şekilde şöyle kabul edilmiştir. [İkinci nokta mukavelât-ı bahriyenin seksenikinci maddesinin “h” işaretli fıkrası şirket tesisine mütedair mukavelât; bu mukavelât şirket teşkil eden tarafeynden birinin ahkâm-ı kanuniyesi mucibince fesh edilmiş değil ise meri’ül-icrâdır.] şeklinde tâdil olunmuştur. Buna nazaran mezkûr şirket hem İngiliz kanun-ı millisiyle hem de bizim ahkâm-ı kanunimiz muktezasınca münfesihi olmuş olduğundan fıkrayı böylece kabul ettik. Bu şirketin açıktan bahs etmedik etmiş olsa idik belki de bunu istisna etmeğe kalkarlardı. Fakat İngilizler de muhariblerle akd-i şirketi men etdiğinden diğerlerine fesh ve tasviye etmiş oldukları bazı şirketler olduğu için bu kaydı ilave etmek istemeleri bize de mütakâbilan olmak ve bizimde fesh ettiğimiz var ise muteber tutulmak şartıyla kabul ederiz diyerek mukabele etmek fırsatını verdi. Onlar belkide bizim fesh etmiş olduğumuz şirketine mevcut olabileceğini farz etmeyerek bu mukabili kabul etmiş oldular. Bendeniz bu kadarını kâfi görüyorum. Ayrıca şirketi tasrih ederek sübheleriniz tahrîke lüzum yokdur kanaâtindeyim efendim.” ifadesi yer almaktadır. Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Belge Nu:573855-01004061-1

³⁶² Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Belge Nu:573855-01004061-2

³⁶³ Cumhurbaşkanlığı Arşivi, Belge Nu:573855-01004061-3

kanunlar çerçevesinde incelenmesi istenilmiştir.³⁶⁴ Ticaret Vekâleti tarafından yapılan inceleme 31 Mayıs 1924 tarihli ve 2267 numaralı tezkere ile Başvekâlete bildirilmiştir. Söz konusu tezkerede özetle: 1914 yılı seferberliği esnasında şirketin tüm mal varlıklarının 180 bin lira bedel karşılığında Seyri Sefâin İdâresi namına istimlâk edilmesine karar verildiği bildirilmiştir. Ayrıca, İstinye Doklar ve Fabrikalar Şirketi'nin 1915 yılında 180 bin lira olarak belirlenen istimlâk bedelinin uygulanması durumunda, bunun Lozan Antlaşması'nın ek hükümlerine aykırı bir davranış olarak algılanabileceği değerlendirilmiştir. Bunlara ilaveten Seyri Sefâin İdâresi'nin emrinde bulunan gemilerin çok acil olarak tamir edilmesi ve bakımlarının yapılabilmesi için mezkûr şirkete ait tesislerin istimlâk edilmesine ihtiyaç duyulduğu ve bu bağlamda Seyri Sefâin İdâresi'ne yeni gemi alması için verilen ödenekten 180 bin liralık kısmın çıkarılacak bir kanun ile istimlâk işine ayrılmasının uygun olacağı yönünde görüş beyan edilmiştir.

Dışişleri Vekâleti tarafından konu hakkında yapılan araştırmanın neticesi 3 Kasım 1924 tarihli tezkere ile Başvekâlete sunulmuştur. Bu tezkerede: “1915 yılında istimlâk kararı verilen şirketin tüm taşınır ve taşınmaz varlıklarının Fransa Fevkalade Komiserliği'nin talebi üzerine Bahriye Vekâleti'nin 4 Ağustos 1919 tarihli ve 63995/133 numaralı tezkeresi ile geri verildiği, bunun üzerine İstinye Şirketi hisse sahipleri ile yönetim kurulu heyetinin 31 Ağustos 1920 tarihli kararı ve Sevr Antlaşması'nın 316'ncı maddesine göre şirketin kurulduğu günden itibaren elde ettiği tüm mal varlıklarla hisse senetlerini Fransız Şirketi'ne devrettiği ve konunun Osmanlı Ticaret ve Ziraat Vekâleti'ne bildirildiği, buna karşılık Sevr Antlaşması'nın hukuken vücut bulmaması gerekçe gösterilerek İstinye Şirketi'ne devredilemediğinden Şirket-i Osmaniye'ye tanınmış olan imtiyazın, hiçbir şekilde kullanılamayacağı şirkete cevaben bildirilmiştir.³⁶⁵ Bununla birlikte, şirketin kendi nizamnâmesinde genel kurulun şirketi fesh etmek yetkisine sahip olduğu ve fesih sonrası menkul ve gayri menkulleri istediği kişiye devretme konusunda karar alabildiği şeklinde bir hükmün bulunduğu, öte yandan şirketin Osmanlı Devleti'nin aldığı kararlara ve mevcut kanunlarına uymayı kabul ettiğini belirten bir maddenin de olduğu, belirtilmiştir.

³⁶⁴ BCA, 030.18.01.01.012.64.1.

³⁶⁵ BCA, 030.18.01.01.012.64.1.

Ticaret Vekâleti'nin konuya ilişkin değerlendirmesinde ise özetle: belediyenin bu şirkete verdiği ruhsatın mevcut olmaması nedeniyle söz konusu şirketin durumunun Lozan Antlaşması'nın 73'üncü maddesinde belirtilen kontratolar kısmına göre incelenemediği, belediyenin şirkete verdiği ruhsatın Vekâlet'e ulaştırılması durumunda konunun Lozan Antlaşması'na göre yorumlanabileceği ifade edilmiştir.³⁶⁶

Anılan şirketin bir Türk Anonim Şirketi veya yabancı sermayeli bir şirket olarak devam ettiği ihtimali düşünülerek yapılan incelemeye göre: şirketin feshedilerek istimlâkı hakkında tüm Vekâletlerin bildirdiği görüşler dikkate alınmış ve buna göre 22 Aralık 1924 tarihli ve 1290 sayılı İcrâ Vekilleri Heyeti kararı ile istimlâk işleminin Lozan Antlaşması hükümlerine uymayacağı kabul edilmiştir.³⁶⁷

Mevcut arşiv vesikaları penceresinden konu özetlendiğinde: Osmanlı Devleti Dahiliye Nezâreti, 9 Nisan 1910 tarihli tezkereyle Bahriye Nezâreti'ne İstinye bölgesinin sadece gemi ve vapur onarımı maksadıyla rıhtım inşasına ve tezgâh kurulması için tahsis edildiğini belirtmiştir. Ayrıca şirketin yeni gemi, vapur ve duba inşa edemeyeceği, arsa rıhtımına tecavüz etmemek şartıyla verilen ruhsatın kullanılmaya devam edilebileceği, Mösyö Zegri'ye ait arsa üzerine önemli imalathâne ve fabrika gibi yapıların inşasına ruhsat verilmediği ve buranın hiçbir şekilde imtiyaz dairesinde olmadığı zamanında İstanbul Belediyesi'ne bildirilmiştir. Tüm bunlara rağmen nasıl olduğu anlaşılamamakla birlikte yasak olmasına rağmen şirket tarafından İstinye'de bir tersane inşa edilmiştir. Devam eden süreçte, Osmanlı Devleti tarafından I.Dünya Harbi nedeniyle İstinye'deki şirketin tüm mal varlıkları istimlâk edilmiştir.

³⁶⁶ İstinye Doklar ve Fabrikalar Şirketi'nin istimlâk bedelinin İtilaf Devletleri tarafından İstanbul'a karşı yapılan hukuksuz top atışları sonucu zarar gören varlıkların tazminatına karşılık olarak ayrıldığı, şirketin istimlâk kararname'sinin 32'inci maddesinde; mülkün sahibinin belirlenen istimlâk bedelini almak istemezse belirlenen meblağın emanet olarak başkentte bulunan Osmanlı Bankası'na ya da taşradaki şubelerine veya mal sandıklarına verilebileceği yönünde hüküm bulunduğu ayrıca belirlenen istimlâk bedelinin herhangi bir bankaya yatırıldığına dair kaydın bulunmadığı ancak bu meblağın zarar gören varlıkların tazminatına karşılık ayrıldığı, 27 Ocak 1916 tarihli kanunda açıkça belirtildiği için borç kayıtlarının Meclis-i Hâss-ı Vükelâ kararıyla değiştirilmiş olabileceği de düşünülmüştür. BCA, 030.10.01.012.64.1.

³⁶⁷ İstimlâk kararname'sinin birinci maddesine göre şirkete ait olan iskelenin istimlak edilmeye uygun olmadığı ve ikinci ihtimale göre ise Lozan Antlaşması'nın eklerinden "İkâmet Sözleşmesi"nin 6'ncı maddesinin son fıkrasına göre daha önceden ilan edilmeden hiçbir şirketin istimlâk edilemeyeceği ve bu nedenle Ticaret Vekâleti'nin teklif ettiği şekilde çıkarılacak bir kanunla Seyri Sefâin İdâresi'nin 180 bin lira bütçe ile bu işlemi yapamayacağı çünkü Lozan Antlaşması'nda harp tazminatlarının belirlendiği ve Şirketin verilen zarar karşılığı tazminat olarak istimlâkının da mümkün olmadığından ancak İstinye Doklar ve Fabrikalar Şirketi'nin razı olması durumunda bir satış işleminin yapılabileceği, yönünde görüş bildirilmiştir. Aynı yer.

Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında Fransa'nın İstanbul'da komiserlik kurması ve söz konusu şirketin yeniden faaliyetine devam etmesi için ısrar etmesi üzerine Bahriye Vekâleti tarafından tüm tedbirler ve istimlâk işlemleri geri alınmıştır. Şirket aslında Müşterekü'l-menfaa, Doklar, Tersaneler, İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Şahâne-i Osmaniyesi tarafından satın alınmış olmasına rağmen hissedarların ve yönetim kurulunun fesih kararı ile birlikte şirket tüm mal varlıklarını Fransız Saint Nazairre Şirketi'ne devretmiştir. Lozan Konferansı'nda İngiltere ile yapılan görüşmelerde devletlerin yürürlükteki kanunları çerçevesinde; fesih edilen şirketlerin karşılıklı olarak tanınacağı hükmü, devlet tarafından feshedildiğinin bildirilmesi durumunda şirketin yok hükmünde kabul edileceği şeklinde değerlendirilmiştir. Ancak harp döneminde şirketin Osmanlı Devleti tarafından istimlâk edilmesine rağmen sonrasında tekrar faaliyete geçmesine izin verilmesi nedeniyle fesih işleminin gerçekleştirilemediği sonucu ortaya çıkmıştır. Nitekim mezkûr şirketin yönetim kurulunun kendi aldığı karar doğrultusunda şirketi feshettiği ve tüm haklarını Fransız şirkete bıraktığı ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, Lozan Antlaşması sonrası şirketin feshedilmesi yönünde bir karar alınmasının hukuken bir karşılığı olmayacağı sonucuna varılmıştır.

İstinye Tersanesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin devletçi politikaları çerçevesinde kamulaştırılana kadar Fransız Saint Nazairre Şirketi tarafından işletilmiştir.³⁶⁸ Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nden itibaren faaliyetine devam eden İstinye Doklar ve Fabrikalar Şirketi,1 Şubat 1938 tarihinde Denizbank tarafından satın alınarak millî özellik kazanmıştır.³⁶⁹

2.3. Bahriye Vekâleti Dönemi (1924-1927)

2.3.1. Bahriye Vekâleti'nin Kuruluş Süreci

Türkiye Cumhuriyeti Devleti kurulduktan sonra onarımı tamamlanan Hamidiye gemisi ile Mustafa Kemal Paşa'nın 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasında Karadeniz'de yaptığı gezi, Türk Denizciliğinin yeniden yükselişi için tarihi bir anlam taşımaktadır.³⁷⁰

³⁶⁸ Koraltürk, **Gemi İnşa Sanayi Dergisi**, s. 38

³⁶⁹ Tutel, **Seyri Sefain Öncesi ve Sonrası**, s.206.

³⁷⁰ Gezi müddetince Bahriyeli subaylar ile fikir alışverişinde bulunan Mustafa Kemal Paşa'nın bir akşam yemeğinde: "...Dış pazarlardan satın alınan gemilerle donanma yapılamadığını siz de

Mustafa Kemal Paşa, Samsun limanında gemiden ayrıldıktan sonra donanma ile yaptığı geziye ilişkin tespitlerini Başvekâlete gönderdiği telgrafta: Hamidiye ve Peyk-i Şevket mürettebatının gösterdiği ilgi ve disiplinden çok memnun kaldığını belirtmiştir. Ayrıca, bu iki geminin İstanbul'a dönüşlerinde onarımlarının tamamlanarak tüm eksikliklerinin giderilmesi, Bahriye teşkilatı idari yapısının, yeniden tadil edilmesi ve bu konuda ciddi bir çalışma yapılması yönünde direktif vermiştir.³⁷¹ Konu hakkında tespit edilen diğer önemli bir bilgi ise İngiliz arşivinde Hamidiye Komutanı Hüsamettin Ülsel ile ilgili tutulan kayıttır. İstanbul'da görev yapan İngiltere Askeri Ateşesi'nin 1925 yılı Türkiye Raporu'nda: Mustafa Kemal Paşa'nın Hamidiye ile yaptığı gezide Gemi Komutanı Binbaşı Hüsamettin Ülsel'in çok yetenekli bir subay olduğunu tespit etmesi üzerine Donanma ile ilgili konularda kendisine danışman olarak Binbaşı Ülsel'i seçtiğini ve Bahriye Vekâleti'nin kurulmasının ardından da Bahriye Vekâleti'ne genel sekreter olarak atadığını belirtmesi, dikkate değer bir tespit olarak görülmüştür.³⁷² Mustafa Kemal Paşa, Karadeniz gezisini tamamladıktan sonra 1 Kasım 1924 tarihinde yaptığı meclisin açılış konuşmasında, bahriyenin esaslı ve ciddi bir şekilde ıslah edilmesi gerektiği üzerinde durmuştur. Bunun üzerine mecliste bulunan denizci kökenli milletvekilleri³⁷³ tarafından ciddi bir çalışma başlatılmıştır.

Kastamonu Mebusu Ali Rıza Bey ve arkadaşları tarafından 29 Aralık 1924 tarihinde 2/328 numaralı kanun teklifi ile Millî Müdâfaa ve Maliye Komisyonlarının mazbâtalari TBMM'ye sunulmuştur. Bahriye Vekâleti teşkiline dair kanun taslağının meclis içinde uzun süren tartışmalar sonrasında kabul edildiği görülmüştür. Bahriye

biliyorsunuz. Donanma sadece kıyı koruyacak kuvvet değil, bundan daha önemli olarak deniz yollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir. Anadolu'da yaşadıkça bu bakımdan ihtiyacımız daha büyüktür. Evvelâ çekirdek bir donanma tedarik etmekle yetinip deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra memleket sanayiinden fıskırarak donanmayı yapmak daha kolay olacaktır. İlk beş senede kendimizi toplayıp inkılâpları yaparız, ikinci beş senede dünyaya kendimizi tanıtırız.” şeklinde bir konuşma yaptığı dönemin Hamidiye Komutanı Binbaşı Hüsamettin Ülsel tarafından aktarılmaktadır. Arıkan-Sancar, **a.g.e.**, s.199. Ancak Mustafa Kemal Paşa tarafından yapıldığı belirtilen bu konuşma Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri içerisinde bulunamamıştır.

³⁷¹ Arıkan- Sancar, **a.g.e.**, s.200.

³⁷² İUA. FO.424538.13042. Annual Report 1925, s.14.

³⁷³ Güverte Binbaşılığından emekli Ordu Milletvekili Mehmet Recai Bey, İstanbul Milletvekili Ahmet Hamdi Bey, Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey ve Bolu Milletvekili Yusuf Ziya Bey Bahriye Vekâleti kurulması çalışmalarında bulunmuşlardır. TBMM ZC. II.Dönem, Cilt-VIII, s.9. Ayrıca bkz Fahri Çoker, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara 1994, s.227.

Vekâleti kurulmasına ilişkin kanun tasarısının birinci ve ikinci maddeleri şu şekildedir.³⁷⁴

“Madde-I. Bahriye Umuru Müdâfa-i Milliye Vekâleti’nden tefrik edilerek bu umurla meşgul olmak üzere Bahriye Vekâleti teşkil edilmiştir.

Madde-II. Bahriye Erkânı Harbiyesi, Bahriye Erkânı Harbiye Reisinin; tahtı emrinde olarak re’sen Erkânı Harbiye-i Umumiye Riyâsetine rapt edilmiştir.”

Mecliste kanun tasarısının birinci maddesi sorunsuz olarak oy birliği ile kabul edilmiştir. Ancak aşağıda belirtilen II. maddede Donanma Komutanın barış ve sefer durumunda Genelkurmay Başkanlığı ile ilişkisinin nasıl yürütüleceği konusunda mecliste uzun süren tartışmalar yaşanmıştır. Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey tarafından kanun tasarısındaki ikinci maddenin şu şekilde tadil edilmesi teklif etmiştir:

“Bahriye Erkânı Harbiye Riyaseti kema fîssabık Bahriye Vekâleti emrinde olup, Müdafaa ve Harekâtı Harbiye plânlarının ihzârı hususunda Erkânı Harbiye-i Umumiye Riyâsetine merbuttur.”³⁷⁵

Ali Fethi Bey bu teklife cevaben özetle: Erkan-ı Harbiye’nin talim ve terbiye faaliyetleri, seferberliğe yönelik çalışmalarla meşgul olması, öte yandan teknik bilgi gerektiren mühendisliğe ilişkin ameliyenin ise Milli Müdafaa Vekâleti’ndeki ilgili dairelerce ve uzmanlarca yürütülmesinin daha doğru olacağını belirtmiştir.³⁷⁶

Meclis açık oturumlarında milletvekillerce verilen teklifler ve bunlara yönelik cevaplar karşılıklı olarak tartışılmış ve neticesinde oylamaya sunulmuştur. Bahriye Vekâleti kurulması hakkındaki kanunun oylamasına 162 vekil katılmıştır. Bunlardan 137 vekil kabul, buna karşılık 24 vekil ret, bir vekil ise çekimser oy

³⁷⁴ TBMM ZC. II.Dönem, Cilt XI, 29 Aralık 1924, s.287

³⁷⁵ TBMM ZC. II.Dönem, Cilt XI, 29 Aralık 1924, s.287

³⁷⁶ Ali Fethi Bey: “*Erkânı Harbiye hizmeti; bildiğiniz üzere ihtisasa ve orduyu seferberliğe hazırlamaya yönelik gayet önemli bir hizmettir. Bununla vazîfeli olan zâbitan ordunun en güzide ve en mücerret zâbitanından ibarettir, bunların vazîfesi, ordunun talimi terbiyesi ile uğraşmak ve orduyu hali hazır ve seferde her türlü vazîfeyi ifâ edecek amaçla yetiştirmektir. Muamelâtı zâtîyye bakmak Erkânı Harbiye’nin vazîfesi değildir ve olamaz. Kezâ inşâata bakmak inşâat ile meşgul olacak mütehâssıs dairenin işidir. Erkânı Harbiye Zabiti veya memuru inşâattan, muamelâtı zâtîyyeden, levazımı harbiyeden anlayacak, bu suretle Erkânı Harbiye vazîfesini tasavvur etmek demek, eskiden mevcut olup, şimdi metruk bulunan bir nazariyeye rücû etmek demek olur. Binâenaleyh bu fikir kabul edilecek olursa Erkânı Harbiye hizmeti hiç ifa edilmeyecek demektir. Halbuki biz istiyoruz ki Erkânı Harbiye hizmeti ifâ edilsin. Uzman kişiler bu hizmeti yapsınlar, hali seferberliği de düşmana en müessir darbeyi indirecek veçhile orduyu ihzâr ile mükellef olan Erkânı Harbiye-i Umumiye’nin aynı zamanda Kuva-yı Bahriye’de bu noktayı nazara göre yetiştirmesi için her ikisinin bir elde bulunması lâzımdır. Bu vazîfe Erkânı Harbiye’nin işidir. Yoksa levazım işleriyle, muamelâtı zâtîyye ile inşaat ile uğraşmak Erkânı Harbiye’nin işi değildir. Hiç telâş buyurmayınız Rıza Beyefendi! Bu vazîfe daha öncede belirtildiği üzere Bahriye Vekâleti’nde kalacaktır. Bunlar Bahriye Vekâleti’nden alınmayacaktır.” cevabını vermiştir. TBMM, ZC. II.Dönem, Cilt XI, 29 Aralık 1924, s.289-290.*

kullanmıştır. Bu kanun tasarısına ret oyu kullananların büyük bir kısmının yeni kurulan Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası mensubu oldukları ve bunların içinde Edirne Milletvekili Cafer Tayyar Eğilmez, İstanbul Vekilleri Hüseyin Rauf Orbay, İsmail Canbulat, Kazım Karabekir ve Trabzon Milletvekili Ahmet Muhtar'ın da bulunması dikkat çekicidir.³⁷⁷ 29 Aralık 1924 tarih ve 539 sayılı kanunla kurulması kabul edilen Bahriye Vekâleti'ne Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü bağlanarak denizcilik işleri tek çatı altında toplanmıştır.³⁷⁸

1924 yılında, müteakip yıl için hazırlanan meclis bütçe görüşmeleri incelendiğinde: İcrâ Vekilleri Heyetince 1924 yılı Bahriye, Millî Müdâfaa ve Askerî Fabrikalar bütçeleri için 32,5 milyon lira tahsis edilmesinin planlandığı ve Millî Müdâfaa Vekâleti'nin de kendisine verilen bütçeden 3 milyon lirayı Bahriye'ye ayırdığı görülmektedir. Ancak İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 29 Ekim 1923 tarihli kararı üzerine oluşturulan özel komisyon tarafından Bahriye'nin gerçek bütçe ihtiyacı tespit edilmeye gayret edilmiştir. Komisyon tarafından yapılan incelemede: Millî Müdâfaa Vekâleti'nin vermeyi planladığı 3 milyon liranın yetersiz kalacağı, yapılması lüzumlu işler için 6 milyon 869 bin liraya ihtiyaç duyulacağı belirlenmiştir. Bunun üzerine, İcrâ Vekilleri Heyetince kurulan komisyon tarafından tespit edilen miktar Bahriye Vekâleti'nin ihtiyaçları için tahsis edilmiş böylelikle ayrılan tüm ödenegin içinden sadece 2 milyon liralık kısım Yavuz Zırhlısı'nın onarımı için ayrılmıştır.³⁷⁹ İngiliz Dışişleri Bakanlığı'nın 1924 yılı Türkiye Raporu'nda donanmayla ilgili olarak: Türk Donanması'nın Yavuz Zırhlısını onarmaya yönelik çalışmalarla meşgul olduğu, İzmit'te Donanma Üssü kurulması ve Yavuz Zırhlısı'nı alabilecek boyutta bir yüzer havuz inşa edilmesini de içine alan beş yıllık bir programdan bahsedildiği ve tüm bunlar için 14 milyon Türk Lirası bütçe ayrıldığı, ifade edilmiştir.³⁸⁰ Raporda 1924 yılı için donanmaya 14 milyon Türk lirası ödenek ayrıldığı bilgisi, hem Meclis zabıtları hem de Maliye Bakanlığı'nın bütçe defterleri ile uyumlu değildir. Hatalı bilginin tercüme hatasından ya da tellaffuz hatasından kaynaklanmış olabileceği değerlendirilmektedir.

³⁷⁷ TBMM, ZC. II.Dönem, Cilt XI, 29 Aralık 1924, s.304

³⁷⁸ Resmi Gazete, 14 Ocak 1925 tarihli ve 82 sayılı.

³⁷⁹ TBMM, ZC. II.Dönem, Cilt VIII, 1340 Yılı Bahriye Bütçesi, s.3

³⁸⁰ İUA. FO.424538.12780. Annual Report 1924, s.21.

Bahriye Vekâleti'nin karşılaştığı en büyük zorluk, kendisine tahsis edilen bütçenin donanma oluşturma, kara tesislerini donanmanın ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yenileme ve eğitim kuruluşlarını da yeniden yapılandırmaya yetecek büyüklükte olmayışıdır. Bu nedenle donanma teşkil etme, uzun vadeli bir programa dayandırılmış, ilk yıllarda yeni gemi alımına değil alt yapı yatırımlarına ağırlık verildiği görülmüştür.

2.3.2.Bahriye Vekâleti'nin Teşkilatı

Bahriye Vekâleti, merkez teşkilâtında vekile bağlı bir müsteşar ve müsteşara bağlı altı şubeolarak faaliyet gösterilmiştir. Teşkil edilen şubelerin görevleri özetle aşağıda belirtilmiştir:

Personel Şubesi: Personel Özlük İşlemlerini ve Okulları İdare etmek,

Donanma Şubesi: Kadro belirlemek, erat ihtiyacını takip etmek, kanun teklifi yapmak, gemi satın almak veya inşa ettirmek ile gemilerin hareket planlarını idare etmek,

Teçhizat Dairesi: Silah ve mühimmat ihtiyaçlarını belirlemek ve takip etmek,

İmalat Şubesi: Fabrika ve tersanelerle gemi onarım ve gemi inşa işlerini planlamak ve idare etmek,

Levazım Şubesi: Levazım ve ikmal işlerini idare etmek,

Sıhhiye Şubesi: Koruyucu sağlık hizmetleri ile tedavi işlerini takip etmek,”³⁸¹ olarak belirtilebilir.

Ayrıca merkez teşkilatı haricinde merkezi İstanbul'da olan bir İstihzarat Harbiye-Harp Hazırlığı Müfettişliği teşkil etmiştir. Bu birime, istediği yerde ve zamanda Vekâlete bağlı tüm müesseseleri teftiş etme yetkisi verilmiştir. Tüm deniz okulları merkezi İstanbul'da olan Deniz Okullar ve Kurslar Müdürlüğü'ne bağlanmıştır. Ayrıca Ankara'da Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı faaliyet yürüten Harekât, Eğitim ve İstihbarat şubelerinden oluşan bir Deniz Kurmay Başkanlığı teşkilatı da oluşturulmuştur.

³⁸¹ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.24.

Harekatı sevk ve idare edebilmek maksadıyla Bahriye Vekâleti ve Genelkurmay Başkanlığı emrinde olmak üzere; İstanbul Bahriye Kumandanlığı, Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı, Karadeniz Bahriye Kumandanlığı ve Akdeniz Bahriye Kumandanlığı'ndan oluşan dört birlik teşkil edilmiştir.³⁸² Ancak zaman içerisinde İstanbul'daki tersanede idari, mali ve teknik konuları ihtiva eden işlerde gecikmeler yaşanması üzerine Teçhizât Dairesi'nden malumat istenmiştir. Bunun üzerine Teçhizât Dairesi Reisi Fahri Bey tarafından kaleme alınan 28 Mart 1925 tarihli ve 279 numaralı tezkerede aşağıdaki hususlar ifade edilmiştir:

“Tersane fabrikalarında bu ana kadar işlerin dûcâr-ı te'hir olması esbâbı başlıca fabrikalar müdüriyetinin sık sık tebeddulata uğrayan mevaiki ve kumandanlıklara râbt edilerek muamelât ve muhâberatın birkaç elden dolaştıktan sonra makamat-ı âidesine gelmesi ve bunların her birinde alel-ı usul yazılan i'lâm ve derkenarlar ekseriyetle dûcâr-ı tebeddül olarak asıl mesele ve ruh-ı maksadın zâyî ve bi-n netice iş'âr ve istiş'âr ile külli zaman zâyî' heder olmasıdır ki iş bu keyfiyet bu def'a Teşkilât-ı Bahriye talimatnamesinde nazr-ı dikkate alınarak, müdüriyet-i mezkûre doğrudan doğru ya vekâlet-i celilelerine râbt edilmiştir. Maamâ-fih muhasebe-i umumiye kavâidine tevfik hareket için “Şimdilik İstanbul Bahriye Kumandanlığına” hesabât nokta-yı nazârından mevcut olduğu zikr olunmuş bulunması ve bundan başka müdüriyet amele hususatında birçok takayyüdâtı tabi tutularak işlerin ehemmiyet ve müstaciliyetine göre layıkıyla taksim ve tevzi'-i mesai edememesi ve bâ husus yapılacak işler için malzeme tedarikininse meşhud olan müşkülât ve te'hiratdan dolayı işlerin ale-l ekser (çoğunlukla) inkıtâ'(kesintiye) uğraması veya alınan malzemenin matluba muvafık(istenilen seviyede olmaması) zühur etmemesi halinde reddiyle yenisinin tedariki için bile müşkilât-ı azimiye tesâdüf edilmesi gibi esbâb-ı adîdenin mevcudiyeti pek çok senelerin tecâribi ile taayyür eylemiş bulunmasına binâen müdüriyet-i mezkûrenin icrââtında merbûten arz ve takdim kılınan ta'limat-ı mâhsusası dahilinde müstakilen hareket etmesi ve namına irsâl olunacak havâlâtınâmîr-i i'tâolması ve malzeme-i imâliyeyi dahi usul ve kavâid-i mahsusâsına tevfikân kendi heyetiyle mubayaâ eylemesi için salahiyetin tevsi'i ve binâen-aleyh teşkilât-ı bahriye talimatnâmesinin fabrikalar müdüriyetine müteallik 24'üncü maddesininüçüncübendinin ilgâsı muktezi görülmüş ve sefâin tamirât işlerinin bu suretle tesri'i ve teshil olacağı, tezekkür edilmiş bulunmakla âtiyen lüzumuna göre tâ'dil ve tevsi'i edilmek üzere tasvib buyurulduğu takdirde mârr-ül-arz talimatnâmesinin mevki-i mer'iyete vâz'ına müsaâde-i vekâlet- penâhileri şayân buyurulması müstarhemdir efendim.”³⁸³

Anılan raporda kısaca: Tersane ve fabrikalar müdürlüklerinin sık sık yeri ve mevkisi değişen üs ve komutanlıklara bağlandıkları, üs komutanlıkların tersaneler ve fabrikalarla ilgili teknik yazışmaların içeriğini anlayamadığı ve evrakları göndermekte

³⁸² Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.24,25

³⁸³ BDMA, Dosya Nu:141.2279.

geciktikleri, tersane ve fabrikaların ihtiyaçlarını anlamak noktasında teknik işlerden anlayan personelden mahrum oldukları belirtilmiştir. Tersane ve fabrikalara acil gönderilen yazıların sıralı komutanlıklar üzerinden ulaştırılmaya çalışılması nedeniyle gecikmeye mâruz kaldıkları, ihale usulü malzeme alımlarında herhangi bir eksiklik veya yanlışlık tespit edilmesi durumunda yeniden alıma çıkılması sürecinin çok uzadığı kaydedilmiştir. Ayrıca tersane ve fabrikaların teşkilât değişikliği ile doğrudan Vekâlet'e bağlanmasının uygun olacağı Bahriye Vekâleti'ne teklif edilmiştir. Tam tarihi tespit edilememekle birlikte ilerleyen yıllarda bu teklifin uygun bulunduğu ve doğrudan Vekâlet'e bağlı Tersane ve Fabrikalar Müdüriyeti teşkil edildiği anlaşılmıştır.³⁸⁴

2.3.3.Bahriye Vekâleti'nin Faaliyetleri ve Lağvedilmesi

TBMM'nin 17 Şubat 1925 tarihli meclis oturumunda milletvekili Mehmet Vasfi Bey, Heyeti Umumiye'nin Yavuz'un onarımı için 1924 yılı bütçesinde 2 milyon lirayı kabul ettiğini, ancak bu paranın en ufak bir kısmının dahi Yavuz için harcanmadığını, geminin alttan peyderpey su aldığını, bu nedenle bir yüzer havuz ihtiyacının günden güne önemini artırdığını ve Yavuz'un biran evvel tamir edilerek hasımlara göz dağı verilmesi gerektiğini, belirtmiştir.³⁸⁵

Mehmet Vasfi Bey'in yaptığı eleştiriye Bahriye Vekili İhsan Eryavuz özetle: Yüzer havuz alımı hariç Yavuz Zırhlısı'nın sadece tamiri için 3.5 milyon liraya ihtiyaç duyulduğunu, Mehmet Vasfi Bey'in söylediği gibi bir rakamla Yavuz'un tamiri mümkün olsa bile onüç aydan önce onarımının tamamlanmasının mümkün olmadığını belirtmiştir. Ayrıca Eryavuz, bu süre zarfında onarım işi için fabrikalardan fiyat teklifi alındığını, bir sene zarfında Yavuz'un tamirinin mümkün olmaması nedeniyle 2 milyon Türk lirası ile bir sözleşme imzalamanın da bir mantığının olmadığını, çünkü teslimatı 1925 yılına devredilen taahhülle mukavele imkânı olmadığını ifade etmiştir.³⁸⁶ 1925 yılı içerisinde TBMM'de geçen görüşmelerde, Yunanistan Donanması'nın emrinde faal halde olan Averof Zırhlısı'nın Türkiye için büyük bir

³⁸⁴ Aynı yer.

³⁸⁵ TBMM, ZC. II.Dönem, Cilt XIV, s.67-68.

³⁸⁶ Eryavuz özellikle geminin batması tehlikesine karşı tedbir alındığını, buna karşın hazırlanan bahriye programı uygulandığında fevkalade bütçe kanuna ihtiyaç duyulacağını ve bütçenin kabulü sonrasında Yavuz'un onarımının tamamlanacağını, ifade etmiştir. TBMM ZC. II.Dönem, Cilt 14, 17 Şubat 1925, s.68-69.

tehdit olmaya devam ettiği ve bu nedenle Yavuz Zırhlısı'nın onarımında yaşanan sorunların bir an önce çözülmesi için gerekli tedbirlerin alınması istenilmiştir. Bahriye Vekili İhsan Eryavuz ise konuyla yakından ilgilendiğini ve sorunların yakın zamanda çözüleceğini belirtmiştir. Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz'un meclis bütçe görüşmelerinde yaptığı fevkalâde bütçe talebi TBMM tarafından kabul edilmiştir.³⁸⁷ Sadece Yavuz'u onarmak ve bir yüzer havuza sahip olmak için devletin tüm gelirinin %8'inin tahsis ettiği dikkate alındığında, Cumhuriyet yönetiminin Bahriye'ye verdiği önem ortadadır. Ayrıca 1925 yılı Bütçe Kanunu ile Bahriye Vekâleti'ne ilave olarak yaklaşık olarak 5 milyon Türk lirası ayrılmıştır.³⁸⁸ Bahriye Vekili, gazetelere verdiği demeçte hayal mahsulü proje ve programlar ile vakit kaybedilmeyeceğini açıklamıştır. Yeni kurulan ülkenin ekonomik gücü ölçüsünde tahsis edilen ödenekler ile Bahriye'nin bir plan dahilinde ıslâh edilmesine karar verilmiştir. Bahriye Vekâleti uzun vâdeli bir program hazırlamış ve öncelikli olarak yapılması gereken işleri belirlemiştir. Bu programda: “Yavuz'un ivedî olarak tamir edilmesi, Gölcük fabrikalarının/tersanesinin kurulması, iki Denizaltı gemisi tedarik edilmesi, Donanma'nın: Turgutreis, Hamidiye, Mecidiye, Peyk-i Şevket, Berk-i Satvet, Samsun, Basra ve Taşoz'dan oluşacak şekilde yeniden yapılandırılması için gerekli tedbirlerin alınması, personelin eğitilmesi için yabancı bir uzman heyetin getirilmesi” öncelikli işler olarak belirlenmiştir.³⁸⁹ Yine Bahriye Vekâleti'nin programına göre Yavuz Zırhlısı'nın faâl hale getirilmesi için bir yüzer havuz tedârik edilmesi planlanmıştır. Yavuz'u Türk karasuları dışında onarmak maksadıyla yabancı tersane/fabrikalardan fiyat teklifi alınmıştır. Ancak hükümet kararı doğrultusunda geminin Türkiye'de tâmir edilmesi uygun bulunmuştur.³⁹⁰

Bahriye Dairesince³⁹¹ 23 Kasım 1924 tarihinde kurulan komisyonla yapılan havuz tedâriki ihalesini, İngiliz Vicker Armstrong firması kazanmış ancak Türkiye'nin

³⁸⁷ Bahriye'nin yeniden ıslahı için 15.145.000 lira olağanüstü ödenek ayrılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'nin 1926 yılındaki gelirinin 180.363.257 lira olduğu görülmektedir. TBMM, ZC.II.Dönem, 05 Nisan 1925 tarihli ve 599 sayılı Bahriye Fevkalade Bütçe Kanunu.

³⁸⁸ 18 Nisan 1925 tarihli ve 627 sayılı 1925 yılı Bütçe Kanunu ile Bahriye Vekâleti'ne ilave olarak yaklaşık olarak 5 milyon 5.130.880 TL tahsis edilmiştir. Arıkan-Sancar, **a.g.e.**, s.210.

³⁸⁹ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.26-27.

³⁹⁰ Aynı yer.

³⁹¹ İstiklal Savaşı'nda “Umur-u Bahriye Müdürlüğü” kısa zamanda isim değiştirmiş ve 1 Mart 1921 tarihinde Bahriye Dairesi ismini almıştır. Daire yine Millî Müdâfaa Vekaleti'ne bağlı olarak faaliyet yürütmüştür. Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.7.

Londra Büyükelçisi Zekâi Bey'in havuzun beş yıl önceki gibi iyi durumda olmadığını, İngiltere'den İzmit'e nakliyesi ile birlikte 170 bin sterline mal olacağını rapor etmesi üzerine İngiltere'den havuz tedarik edilme projesi iptal olmuştur. Bahriye Vekâleti yüzer havuzun Türkiye'de inşâ edilmesini ön şart olarak belirlemiş ve buna göre ihale şartlarını değiştirmiştir. Bunun üzerine yenilenen ihaleye Vickers Armstrong, Blohm Und Fuss, Dobkav ve Flender Şirketleri teklif vermiştir. Bunlardan Dobkav 226 bin sterlin, buna karşılık Flender ise 225 bin sterlin teklif vermiştir.³⁹²

Bahriye Vekîli'nin yoğun ısrarı üzerine Flender Şirketi bir yılda inşâ edilecek yüzer havuza ilave olarak İzmit'te bir mayın fabrikası yapmayı kabul etmiş, bunun üzerine 9 Mayıs 1925 tarihinde Bahriye Vekâleti tarafından ihalenin şirkete verildiği bir mektup iletebliğ edilmiş ve 10 Mayıs 1925 tarihli İcrâ Vekilleri Heyeti kararı ile yüzer havuz ihalesi resmen Flender Şirketi'ne verilmiştir.³⁹³ Ayrıca 1925 senesinde Hollanda'ya iki denizaltı gemisi sipariş edilmiş ve 28 Ocak 1926 tarihinde Birinci İnönü ve İkinci İnönü isimlerini alan bu denizaltıların inşâsına başlanmıştır.³⁹⁴

Bahriye Vekâleti'nin en büyük sorunlarından birisi de donanma personelinin denizcilik nosyonunu yitirmiş olmasıdır. Donanma'da personelin ne şekilde eğitilmesinin veya hangi usul ve yöntemle sevk ve idare edilmesinin doğru olduğu konusunda fikir birliği olmadığından bir yol haritası çıkarılması için ülkeye yabancılardan oluşan bir uzman heyet çağırılmıştır. Bu kapsamda, emekli Tümamiral Gagerin komutasında teşkil edilen bir Alman heyeti Türkiye'ye getirilmiş ve birkaç yıl içerisinde donanmanın eğitim ve talim yapabilme kapasitesi modern bir seviyeye ulaşmıştır.³⁹⁵ Anılan Alman heyet ile ilgili olarak İngiliz arşivinde yer alan 1926 yılı Türkiye Raporu'nda Alman Deniz Kuvvetleri'nin emekli personel listesinde görünen Alman Amiral von Gager ile birlikte bir albay ve üç yarbay ile birlikte teknisyen astsubaylarının Gölcük'e geldiği ve büyük bir gizlilik içerisinde Türk Donanması'na danışmanlık yaptıkları ve eğitim verdikleri yönünde ifadeler yer almaktadır.³⁹⁶ Ayrıca

³⁹² İskender Tunaboğlu, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz Zırhlısı", Yüksek Lisans Tezi, 9 Eylül Üniversitesi, 2004, s.100.

³⁹³ Kazım Öztürk, **Türk Parlamento Tarihi I.Cilt (1927-1931)**, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara, s.270-280

³⁹⁴ Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.26.

³⁹⁵ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.35.

³⁹⁶ İngiliz Ulusal Arşivindeki belgelerde bahse konu amiralin isminin Von Gager olarak kaydedildiği ve Türkiye Cumhuriyeti Donanma Komutanı danışmanı olarak görev yaptığı belirtilmiştir. İUA.FO. 424539.13158. Annual Report 1927, s 12.

I.Dünya Harbi başlamadan önce İngiltere'ye sipariş edilen harp gemileri ve harp malzemesi tedarikine yönelik Osmanlı Devleti ile çeşitli İngiliz Şirketleri arasında birkaç anlaşma imzalanmıştır. Lozan Antlaşması'na göre önceden ısmarlanan gemilere ilişkin yapılan ödemeler, İngiltere'ye olan harp borcu kapsamında değerlendirilmiştir. Ancak İngiliz Şirketlerince Lozan Antlaşması'nda ismi geçmeyen diğer malzemelerin teslimi yapılmamış ve paraları da iade edilmemiştir. Bu nedenle Bahriye Vekâleti tarafından 22 Ekim 1926 tarihinde Türk-İngiliz muhtelit mahkemesinde: Harp tazminatı sayıldığından teslim edilmeyen iki zırhlının kömür ihtiyacı olarak ödenen 2 bin İngiliz sterlinin, Mesudiye gemisine ait cephane sandığı imali için ödenen 2 bin liranın, Sultan Osman Zırhlısına toripido imali için ödenen 20 bin liranın, Reşadiye Zırhlısına ısmarlanan cephane bedeli olarak ödenen 500 bin liranın, Mesudiye Zırhlısına ısmarlanan cephane bedeli olarak 100 bin liranın, Mesudiye Kruvazörü topçu ateş aletleri olarak 7.200 liranın ve Deniz Kuvvetlerinin muhtelif tip gemileri için sipariş edilen 10 bin liranın geri ödenmesi hususunda İngiliz şirket aleyhinde dava açılmış, ancak mahkeme İngiliz şirketi haklı bulmuştur.³⁹⁷

Gölcük'te inşa edilen yüzer havuz 20 Ağustos 1927 tarihinde tamamlanmış ve "Yavuz Zırhlısı Onarımı" ihalesini kazanan Penohed-Saint Nazaire Şirketi, Gölcük'e davet edilmiştir.³⁹⁸ Onarım kapsamında Yavuz Zırhlısı havuza alınırken havuz güvertesi çökmüş, geminin arka kısmı havuza düşmüş ve gemi hasar almıştır.³⁹⁹ Yavuz'un hasarı ile ilgili olarak TBMM içerisinde bazı yolsuzluk iddialarının konuşulmaya başlanmış ve konu basına yansımıştır. Bunun üzerine İsmet Paşa, TBMM'nin 24 Aralık 1927 tarihli genel kurul toplantısında Bahriye Vekili İhsan Bey hakkında, Yavuz Zırhlısı'nın onarım süreciyle ilgili idari soruşturma açılması için TBMM'ye öneri vermiştir.⁴⁰⁰ Yine Yavuz Zırhlısı'nın hasarı ile ilgili İngiliz arşivinde yer alan kayıtlarda: yeni havuzun yaklaşık %90 oranında su yüzeyine çıktığı sırada gerçekleştiği, yaklaşık 25 bin İngiliz sterlini kadar bir hasar oluştuğu, kazanın yüksek ihtimalle havuz inşaatında çalışan tecrübesiz Türk işçiliği nedeniyle gerçekleştiğinin, düşük ihtimalle de Alman mühendisliğinin dizayn aşamasında hesaplarken yeterince

³⁹⁷ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.36.

³⁹⁸ Tunaboğlu, **a.g.e.**, s.107,108.

³⁹⁹ Kazım Öztürk, **Türk Parlamento Tarihi I.Cilt (1927-1931)**, TBMM Vakfı Yayınları, Ankara, 1995, s.288.

⁴⁰⁰ TBMM, ZC. III.Dönem, Cilt I, s.157.

fazlalık ilave etmemiş olabileceğinin değerlendirildiği yönünde kayıtlar bulunmaktadır.⁴⁰¹ Bu rapordan hareketle İngilizlerin Türk donanmasına yönelik gelişmeleri yakından takip ettiğini ortaya koymaktadır.

İdari süreç içerisinde konuyu araştırmakla görevli Tahkikât Komisyonu'nun incelemesi neticesinde, bazı ihmal ve kusurlar tespit edilmiştir. Bunun üzerine TBMM tarafından hukukîsürecin başlatılmasına karar verilmiş ayrıca Bahriye Vekâleti lağv edilerek, Millî Müdâfaa Vekâleti'ne bağlı bir müsteşarlığa dönüştürülmüştür. Daha sonra meclis tarafından Bahriye Vekîli Ali İhsan Bey'in dokunulmazlığı kaldırılmış ve Yüce Dîvan'a sevk edilmiştir. Yüce Dîvan tarafından dava 16 Nisan 1928 tarihinde sonuçlanmış: Bahriye Vekîli Ali İhsan Bey memuriyeti suistimal ve Yavuz meselesine fesat karıştırmak suretiyle rüşvet almaya teşebbüs etmekten iki yıl ağır hapis ile iki yıl rütbe ve memuriyetten mahrûmiyet cezasına mahkûm edilmiştir.⁴⁰²

Konu hakkında İngiltere arşivinde yer alan raporda Donanma hakkında özetle: Bahriye Vekâleti'nin kararları doğrultusunda Haliç'teki atıl durumda olan torpida botların ve küçük tonajlı harp gemilerinin satıldığı, Hollanda'da bulunan Fijenoord Works Rooterdam şirketine 750 tonluk üç yeni denizaltı sipariş verildiği, Yavuz Zırhlısı'nın bağlanacağı bir iskelenin inşasına başlandığı ve Eylül 1926'da tamamlanacağı yönünde ifadeler yer almaktadır.⁴⁰³ Ancak, bahse konu raporda Hollanda'lı şirkete sipariş verilen denizaltı sayısı üç olarak belirtilmesine rağmen gerçekte bu sayı ikidir.

2.4.Cumhuriyet Döneminde Kurulan Tersaneler

2.4.1.Gölcük Tersanesi'nin Doğuşu ve Gelişimi

Osmanlı Donanması'nın ıslâhı maksadıyla görevlendirilen İngiliz Danışman Amiral Gamble'in⁴⁰⁴ etkisi ve daha sonraki Bahriye danışmanı Limpus Paşa'nın ısrarları üzerine Haliç Tersanesi'nin modernize edilmesi ve Gölcük'te yeni bir tersane

⁴⁰¹ İngiliz ateşesince hazırlanan rapord;a havuzun yüzde doksa oranında sudan çıktığı sırada kazanın yaşandığını belirtecek kadar ayrıntıya sahip olması önemli görülmüştür. İUA. FO. 424539.13158. Annual Report 1927, s. 13.

⁴⁰² 16 Ocak 1928 tarihli ve 1198 sayılı yasa ile Bahriye Vekaleti lağv edilmiş ve müsteşarlık seviyesine indirgenerek Millî Müdâfaa Vekaletine bağlanmıştır. Tunaboğlu a.g.e., s.110,111.

⁴⁰³ İUA. FO.424538.12780. Annual Report 1924, s.15.

⁴⁰⁴ Wilhelm Augustus Darr, "The Ottoman Navy 1900-1918 A Study Of The Material Personnel And Professional Development Of The Ottoman Navy From 1900 Through The Italian, Balkan And First World Wars", Yüksek Lisans Tezi, Louisvle University, Kentucky,1998, s.188.

kurulması amacıyla İngiliz Vickers Armstrong Şirketi ile yapılan sözleşme I.Dünya Harbi nedeniyle askıya alınmıştır. Ancak Lozan Antlaşması'nın Boğazlarla ilgili hükümlerinden kaynaklanan bazı tahditler nedeniyle yeni kurulan devletin Donanması için İstanbul dışında yeni bir üs ve tersaneye sahip olması gerekmiştir.⁴⁰⁵

I. Dünya Savaşı'nda mayın infilakı neticesinde hasar alan Yavuz Zırhlısı'nın bir an önce tamir edilerek faal hale getirilmesi gündeme gelmiştir. Yavuz Zırhlısı'nı kaldırabilecek bir havuzun bir an evvel tedarik edilmesi ve İstanbul dışında bir tersane kurulması için arayışlar hızlanmıştır. Bunun üzerine Türk Bahriyesinin kurumsal hafızası devreye girmiş ve Marmara Denizi'nde daha önce ihale dokümanları hazırlanan ve sondajına başlananan ancak I.Dünya Harbi nedeniyle askıya alınan "Gölcük'te Yeni Tersane İnşası" projesi tozlu raflardan indirilerek projeye devam edilmesi kararlaştırılmıştır. Buna paralel olarak yüzer havuzun tedarik sürecinde kullanmak üzere "Yüzer Havuz Teknik Şartnâmesi"de hazırlanmıştır.⁴⁰⁶

Bahriye Vekâleti ile Flender Şirketi arasında 15 Temmuz 1925 tarihinde imzalanan⁴⁰⁷ yüzer havuz sözleşmesine Gölcük'te 5 ton kapasiteli büyük kreyn kurulması, Gölcük Tersanesi'ne genel müdürlük ve idare müdürlüğü binaları veetrafına baraka ve ambar yapılması, Gölcük Tersanesi ile Bahriye Üssü'ne 220 V DC, 1000 kilowatt gücünde dört ana yardımcı dizel grubundan oluşan dizel kuvvet santrali kurulması, Gölcük Tersanesi içi su şebekesi altyapısı ve su santrali yapılması, Mayın Fabrikası, kantin, gazino ve ihtiyaç duyulacak baraka inşa edilmesi, hususları ilave edilmiştir.⁴⁰⁸

Yüzer havuzun inşâsı sürerken Bahriye Vekâleti tarafından, 12 Şubat 1925 tarihinde Üssü Bahri Komutanlığı'na gönderilen yazıda yapılması planlanan işler açıklanmıştır. Buna göre: birçok hususta mahremiyeti aşıkâr olan Sefâin-i Harbiye'nin tamiri ve ihzarâtının İstanbul şehrinin ortasında bulunan bir tersanede olması dolayısı ile İzmit Limanı'nda bir Üssü Bahri haline getirilerek burada Müstahkem Mevkii yapılmasının düşünüldüğü, yapılan tetkiklerde en munâsip mahalin Gölcük olması nedeniyle 1925 yılı bütçesine tersane arazisi istimlâkı için 40 bin liralık tahsisat

⁴⁰⁵ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.2.

⁴⁰⁶ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.3.

⁴⁰⁷ BCA.030.018.01.02.026.54.009. Ek-4

⁴⁰⁸ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.4.

konulduğu ve buraya en son terakkiyâtı ihtîva eden bir tersane yapılacağı belirtilmektedir.⁴⁰⁹ Ayrıca, işlerin belirli bir plana göre yapılmasının kararlaştırıldığı, buna göre Haliç Tersanesi'nde bulunan materyalin Gölcük'e taşınarak bataklıkların kurutulacağı, yüzer havuz önüne ve tersanenin devam ettiği mıntıkaya rıhtım yapılarak üzerine demiryolu döşeneceği ve İstanbul Tersanesi'nin belirlenecek sıraya uygun olarak buraya taşınacağı, belirtilmiştir. Bahriye Vekâleti'nin 12 Şubat 1925 tarihli emrinin ardından İstanbul Tersanesi'nde bulunan Bahriye'ye ait malzemelerle Haliç Tersanesi'nde kullanılmayacak malzemelerin de taşınmasına başlanmıştır. Bu eşyalar Haliç Tersanesi'nden daha eski bir tarihe sahip olan İzmit Tersanesi'nin boş arsasına yığılmıştır. 23 Haziran 1925 tarihli ve 796/1175 sayılı yazı ile Üssü Bahri Komutanlığı, Bahriye Vekâleti'ne şu teklifte bulunmuştur:

“...Gölcük'te yapımına başlayan tersane çok lüzumlu olsa bile çok geç semere verecektir. Bu nedenle Haliç Tersanesi'nden İzmit'e taşınan lüzumlu olmayan malzemeden çatı yaparak, tezgâhları İzmit'te kurmak ve gemilerin onarım ihtiyaçlarını yapmak gereklidir. İzmit'teki çuha fabrikası zamanında çok büyük masrafla kurulmuş ve savaşta harap olmuştur. Hala su yolları ve türbinleri sağlamdır ve içine top ve torpidolarla malzeme konulmuştur. Bu binanın duvarları düzeltilerek Donanma için çok lazım olan ayakkabı, telsiz telgraf ve alet-i Nâzike fabrikası yapılabilir...”⁴¹⁰

İzmit'te, Donanma'ya ait gemilerde mevcut malzemelerin onarımları 1926 yılı sonuna kadar Marmara Üssü Bahri Kumandanlığı tarafından Haliç'ten taşınan ufak kapsamlı tezgâhlarla yapılmaya çalışılmıştır.⁴¹¹

Konu ile ilgili olarak Genelkurmay Başkanlığı'nın 7 Temmuz 1927 tarihli ve 371-7221 sayılı yazısında: “İstanbul'da bulunan Bahriye'ye ait teşekküllerin peyderpey İzmit'e naklinin ve İzmit Körfezi'nin de Üssü Bahri ve aynı zamanda Müstahkem Mevki yapılmasının, Gölcük'te en seri şekilde gemilerin tamirinin yapılacağı bir tersane kurulmasının çok önemli olduğu belirtilmiştir. Hazırlanan plana göre “Donanma'ya bağlı gemilerin idâme tamirlerini yapacak nitelikte ve ilerde tevzi olunacak bir tersane yapılması, Gölcük'te ilk önce tezgâhların konacağı binalar yapılarak akabinde diğer inşaatlara başlanması, milyonlar sarf ederek meydana getirilen Haliç Tersanesi'nin ihya edilmesi, Gölcük'teki havuzun sadece Yavuz

⁴⁰⁹ Eyiceoğlu, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları” s.4. ve Kazım Öztürk, **Türk Parlamento Tarihi, TBMM II.Dönem (1927-1931)**, Cilt-I, Ankara, 1995, s.258-259.

⁴¹⁰ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.5.

⁴¹¹ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.4.

tarafından kullanılması ve diğer gemilerin ise müteakip süreçte inşâ edilecek havuzlarda yapılması öngörülmüştür. Yine aynı planda: Flender Şirketi'nin yaptığı müesseselerin ve tesisatın muhafaza edilmesi, Gölcük mıntıkasının iskânı için revizyona tabi tutulması, İstanbul Tersanesi'nden ancak lüzumlu olmayan tezgâhların alınması ve Penhoed Şirketi'nin yapacağı tesisatın plana uygun olması, hususlarına yer verilmiştir.⁴¹² Ancak Bahriye Vekâleti kendi inisiyatifinde Gölcük Tersanesi inşâsı çalışmalarını yürütecek Fen İşleri Şubesini kurmuş ve kendi belirlediği programa göre Gölcük'te sondaj çalışması başlatmıştır. 1925 yılı sonunda Gölcük bölgesinde yapımına başlanan altı parçalı ve 25 bin ton kaldırma kapasiteli yüzer havuz inşaatı, Alman mühendisler ve Türk işçilerin müşterek çalışması sonucu 1926 senesinde tamamlanmıştır.⁴¹³

Bahriye Vekâleti tarafından 12 Eylül 1927 tarihli ve 835 numaralı tezkere ile Flender Şirketi'nin imâl ettiği 25 bin ton kapasiteli yüzer havuzun ve mayın fabrikasının küçük eksiklikler haricinde şartnâmede belirtilen tüm istekleri karşıladığı ve kontrolleri başarı ile geçtiği, dolayısı ile yüzer havuzun ve Mayın Fabrikası'nın teslimi uygun olduğu bildirilmiş ve bunun üzerine İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 14 Eylül 1927 tarihli kararname ile anılan tesislerin teslim alındığı ilân edilmiştir.⁴¹⁴ Yüzer havuzun tamamlanmasını müteakip 1927 yılının sonlarına doğru Tuzla'da yaralı halde duran Yavuz gemisi yedeklenerek Gölcük'te inşâsı tamamlanan havuzun yanına getirilmiştir. Yavuz, sadece onarıma alınmakla kalmamış yapılan sözleşme kapsamında önemli görülen cihazlarının ve silahlarının modernizasyonuna da başlanmıştır.⁴¹⁵ Altı adet pontonun birleştirilmesiyle oluşan havuzun sarnıçlarına dolan suyun trim ve yalpa hesabının yapılmasını ve dengeli olarak boşaltılmasını sağlamak oldukça riskli görülmüştür. Havuzlamayı yapmak için sistemi daha iyi bildiği düşünülen profesyonel bir Alman mühendis 10 bin lira ücretle Türkiye'ye çağırılmıştır.

416

⁴¹² Eyiceoğlu, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları” s.6

⁴¹³ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.4,5.

⁴¹⁴ BCA.030.018.01.02.026.54.009.

⁴¹⁵ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.4.

⁴¹⁶ Bahriye Vekaleti personeli, havuz pontonlarının su alma miktarlarının kontrolünün yapıldığı kontrol ve kumanda kamarasını çok teferruatlı bulmuşlar ve teknik detaylardan çok etkilendikleri için kendi inşaiye subaylarının “gemiyi biz kaldırabiliriz” çağrılarını dikkate almayıp 10.000 Türk lirası ücretle Alman mühendis Müller'i getirmişlerdir. Ancak Alman Mühendis havuzu kaldırırken doğru hesaplama

Yavuz Zırlısı'nın havuz güvertesine düşmesi sonucunda ortaya çıkan hasar giderilene kadar Yavuz'un onarımına başlanamayacağı için Bahriye Vekâleti ile Saint Nazaire Şirketi arasında yeniden bir anlaşma yapılmış ve Yavuz'un onarım sözleşmesindeki tamirata başlama süresi değiştirilmiştir. Daha sonra 20 Ağustos 1927'de havuz onarımı tamamlanmış ve 29 Ağustos 1927 tarihinde Yavuz'un tamiri için Saint Nazaire Şirketi davet edilmiştir. Ancak Saint Nazaire yetkilileri, sigorta şirketlerinin Yavuz Zırlısı ile havuzun hasar görmesini gerekçe göstererek, sigorta priminin artırıldığını ve farkın hükümetçe ödenmesi gerektiğini bildirmiştir.⁴¹⁷

Saint Nazaire Şirketiyle imzalanan sözleşmenin XVII'nci maddesinde: yüzer havuzun ve Yavuz Zırlısının şirket tarafından yaklaşık 1.3 milyon İngiliz sterlinine sigorta edilmesinin taahhüt edildiği ve sözleşmede geminin yüzde bir prim ile sigortalandığı hükmü bulunduğu halde, şirket yönetiminin prim miktarı %5'e yükseltmek istenmiştir. Bunun üzerine sözleşmenin iptal edilmesi gündeme gelmiştir. Bahriye Vekâleti tarafından 13 Ekim 1927 tarihli tezkere ile yaşanan sorun hükümete bildirilmiştir. Hükümet yetkilileri, yapılması gereken işlemler hakkında bir çalışma yürütmüş ve neticede Yavuz'un bir an evvel onarılmasının çok önemli olduğuna karar vermiştir. Böylelikle, Hükümet tarafından 24 Ekim 1927 tarihinde çıkarılan bir kararnâmeyle Saint Nazaire Şirketi ile yapılan mukâvelenâmenin XVII'nci maddesi değiştirilmiştir.⁴¹⁸

Saint Nazaire Şirketi adına Mösyö Kofre tarafından Yavuz Zırlısı'nın onarımı esnasında hükümetin yapması gereken ödemeler Millî Müdâfaa Vekâleti'ne 17 Aralık 1927 tarihinde bildirilmiştir. Bu plana göre Yavuz Zırlısı'nın onarımı kapsamında imzalanan 5 Aralık 1926 tarihli mukavelenâmenin eki olan 30 Ekim 1927 tarihli anlaşmayla onarım maliyetinin arttığı, 30 Ekim 1927 tarihli anlaşmanın sigorta teminat akçesi meselesinde kesin olarak bedelin teslim tarihinin belirlendiği, ve bu anlaşmanın diğer eklerinin lağv edildiği dolayısıyla ödemelerin şu şekilde yapılması istenmiştir.⁴¹⁹

yapamamış ve neticede geminin havuza düşmesini engelleyememiştir. Büyüktuğrul, **Büyük Atamız ve Türk Denizciliği**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1969, s.132

⁴¹⁷ Kazım Öztürk, **Türk Parlamento Tarihi, TBMM II.Dönem (1927-1931)**, Cilt-I, Ankara, 1995, s.288.

⁴¹⁸ Sözleşme kapsamında gemi ve havuz 1.325.000 İngiliz sterlinine sigorta edilmiştir. BCA, 030.18.02.01.026.57.7.

⁴¹⁹ BDMA, Dosya Nu: 276.5764.

-1928 yılı Mayıs ayının sonuna kadar kredinin tamamının 1.1 milyon Türk lirasından ibaret olacağı ve bugüne kadar açılmış olan kredi götürü faturanın yüzde atmışını ertelemeksizin, ödenecek miktara yükseltilerek derhal tamamlanması,

- Aralık ayından önce açılmış kredi miktarı da dahil olmak üzere Aralık sonuna kadar ödemenin 200 bin Türk lirasını yükseltilmesi, sonrasında Ocak, Şubat, Mart, Nisan ve Mayıs aylarından her biri 180 bin Türk lirası olacak şekilde aylık ödeme yapılması,

-Böylelikle toplamda 1.1 milyon Türk lirasının ödenmesi, 1928 yılı Haziran ayı sonundan itibaren geri kalan kredi ödemesinin 18 taksite bölünerek 1928 yılının Aralık ayında tamiratin gerçek değerinin tespit edilebilmesi ve hesaplamaların yapılması,

-1928 yılı Aralık ayından 1929 yılı Kasım ayına kadar açılacak kredi miktarının belirlenmesi ve bununla birlikte 1928 yılı Haziran ayı sonundan, 1928 yılı Kasım ayı sonuna kadar mâhiye açılarak kredi miktarının $(3-1.1\text{milyon})/18$ olarak taksitlendirilmesi,

-Hükümet tarafından sigorta için ödenecek 20 bin Türk lirasını daha önceki taksitlere dahil olmayarak bu ayın sonuna kadar açılacak olan ek krediden ödenmesi, tebliğ edilmiştir. ⁴²⁰

Yavuz'un tamirinde kullanmak için Saint Nazaire Şirketi tarafından makine, tekne, elektrik fabrikası ile birlikte bir tane de dökümhâne inşa edilmiştir. Böylelikle Gölcük Tersanesi'nin çekirdeğini oluşturan fabrika ve atölyeler kurulmuştur.⁴²¹ Öte yandan daha önceki bölümde ayrıntılı olarak ele alınan Lozan Antlaşması'nın Boğazları ilgilendiren hükümleri kapsamında, Milli Müdâfaa Vekâleti tarafından 4 Nisan 1928 tarihli ve 2484.89 sayılı yazı ile Genelkurmay Başkanlığı'ndan "Lozan Muahedesinin akdinden sonra boğazların gayri askerî mıntıkalar meyânına ithâli, İstanbul'da bir askerî tersane ve üssü bahrinin kalmasına müsait olmaması hasebiyle Bahriye'ye ait müesseselerin peyderpey İzmit'e nakledildiği için havuzlar müştemilatının tri güverte ambarlarının, sabit maçunanın, Valide Kızıağı'nın Seyri

⁴²⁰ BDMA, Dosya Nu: 276.5764.

⁴²¹ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.5.

Sefâin İdâresi'ne devri gerekli görüldüğünden devir muamelesi hakkındaki mütâalaları” sorulmuştur.⁴²²

Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığı'nın 18 Nisan 1928 tarihli ve 6/24313 sayılı yazısında Millî Müdâfaa Vekâleti'nin teşebbüsünün uygun bulunduğu ve aynı gün yapılan İcrâ Vekilleri Heyeti'nin toplantısında tersanenin İktisât Vekâleti'ne devri ve geri kalan kısmının İzmit'e taşınması konusunun kabul edildiği bildirilmiştir.⁴²³ Millî Müdâfaa Vekâleti'nin teklifi üzerine İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 18 Nisan 1928 tarihli kararnamesiyle Haliç Tersanesi'nin tahliye edilmesi kararlaştırılmıştır.⁴²⁴

Seyri Sefâin İdâresince İzmit'e ambar yapılmasını müteakip idareye ait vapurlar vasıtasıyla ambarda bulunan eşyaların ücretsiz olarak İzmit'e taşınması, Havuzlar ve müştemelâtı, gemi donatım güverte ambarları ve Valide Kızıağı'nın İktisat Vekâleti'ne devredilmesi bildirilmiştir. Ayrıca, onarımı devam edengemilere ait kazanların Seyri Sefâin İdâresi tarafından nakledileceği, erzak ambarları ve dalgıç kıtasının nakline imkân olmadığından buraların Millî Müdâfaa Vekâleti'nin emrinde kalmasının uygun bulunduğu belirtilmiştir. Yine kararnâmede Haliç Tersanesi'nin teslim edilmesini müteakip buradaki havuzların iki senesüresince ücretsiz olarak kullandırılması, Bahriye'nin Seyri Sefâin İdâresi'ne gösterdiği kolaylığa uygun olarak Bahriye'ye ait işlerin %55 oranında indirimli olarak yapılması, boş havuzların 24 saatesasına göre Bahriye'nin emrinde olacak şekilde hazır bulundurulması, I numaralı havuz dolu olsa dahi, istendiğinde on gün zarfında Bahriye'ye verilecek şekilde işlerin ayarlanması ve havuzun acil durumlarda 24 saat içerisinde Bahriye'nin emrine tahsis edilmesi hükümlerine yer verilmiştir.⁴²⁵ Ancak kararnâmede açıkça belirtilmesine rağmen Seyri Sefâin İdâresi İzmit'te ambar yapmamış ve kara teşkilleri ile ilgili görevlerini yerine getirmemiştir. Haliç Tersanesi'nden sökülen bazı tezgâh, alet vb. yeterli fabrika veya ambar binası bulunmadığı için açığa bırakılmış, bunun neticesinde yağmur, kar ve güneş altında bir süre atıl halde kalmıştır. Haliç Tersanesi'nin taşınması olayının canlı tanığı olan Ord.Prof. Ata Nutku yaşanan süreci şu şekilde ifade etmiştir:

⁴²² Lozan Antlaşması gereğince boğazların gayri askeri bölgeler haline getirilmesi hakkında yapılan yazışma için, BCA.030.0.18.01.01.028.23.011, Bkz. EK-5

⁴²³ Eyiceoğlu, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları”, s.6

⁴²⁴ BCA.030.0.18.01.01.028.23.011

⁴²⁵ BCA.030.0.18.01.01.028.23.011

“Lozan’da İstanbul Boğazının askerden arındırılması nedeniyle Haliç’teki tersaneyi Gölcük’e taşımaya çalıştık. Taşıma plan ve programı yapılamamış, organizasyon sorumlusu belirlenmemiş ve bina/tesisatı tamamlanmamış olan Gölcük’e Haliç’ten sökülen malzemeler taşınmaya çalışıldı. Fakat Haliç Tersanesi’nin ne vücudu nede ruhu taşınabildi. Tezgâhların büyük kısmı sökülüp kar kış yağmur altında taşınırken, monte edilirken hurda oldu. Organizasyonsuzluk, bürokratik formaliteler, tahsisatsızlık ve kalifiye işçilerimizin İstanbul’daki evlerini bırakmamaları yüzünden de başarısızlıkla sonuçlandı. Gölcük Tersanesi’ni, yüzer havuzu inşa eden Alman Flender firmasının ve Yavuz’u tamir eden Fransız Saint-Nazaire’in bıraktığı artık malzeme, tezgâh ve ekipmanlar ile kurmaya çalıştık.”⁴²⁶

1930 yılında tamamlanan Yavuz Zırhlısı’nın onarım faaliyetinde yaklaşık olarak 400 Fransız ve 900 Türk işçisi çalıştırılmıştır. Fransız Şirketi onarım işini tamamladıktan sonra inşâ ettiği tesisleri ve fabrikaları Türkiye’ye bırakmış, Fransız işçi ve mühendisler ise ülkelerine geri dönmüştür.⁴²⁷ Yavuz’un onarımı yaklaşık olarak 7 milyon Türk lirasına mâl olmuştur.⁴²⁸

İcra Vekilleri Heyeti’nin kararına rağmen Donanma’nın İstanbul’dan Gölcük’e nakli ancak Haliç Tersanesi’ndeki malzemelerin 1931 yılında İzmit’e Körfezi’ne taşınması ile tamamlanabilmiştir. Donanma için kurulan Gölcük Deniz Ana Üssü’nde yeni harp limanı ve tersanesinin inşaatını yapmak amacıyla Pieux Franki isimli şirket temsilcisi mühendis mösyö Louis Jessen 1931 Ekim ayında Gölcük’e ulaşmıştır.⁴²⁹

Saint Nazaire-Penhoed Şirketi’nin kurduğu tekne atölyesi, dökümhâne ve muhtelif ambarlar Gölcük Tersanesi’nin temelini oluşturmuştur. 1928 senesinde başlayan Gölcük Tersanesinin genişletilmesi projesi 1932 senesinde teknik şartnâme hazırlanarak ilan edilmesine kadar devam etmiştir. Bu süre zarfında donanmaya ait gemilerin bakım ve onarımları Fransız ve Almanlardan kalan baraka ve atölyelerdeki tezgâh ve eçhizelerle yapılmaya çalışılmıştır.⁴³⁰ Bahriye Müsteşarlığı tarafından 1933 yılına gelindiğinde Gölcük Tersanesi ve Bahriye Üssü’nün son durumu, gelecekte yapılması gereken işler ve çözüm önerilerini içeren bir rapor hazırlanmış ve 8 Ocak

⁴²⁶ Aydın, Eken, **Ord.Prof. Ata Nutku Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi ve Mühendislik Eğitiminin Önderi**, İTÜ Vakfı, İstanbul, 2013, s.200.

⁴²⁷ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.5

⁴²⁸ Şerafettin Erdem, **Anılarda Gölcük, Donanma Mecmuası**, Deniz Basımevi, 1962, Gölcük, s.35-40.

⁴²⁹ Öztürk, **a.g.e.**, s.105. BCA, 30.18.1.2. 24.71.2.

⁴³⁰ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.7

1932 tarihli, 32/24381 numaralı ve “Gölcük Tamir Liman İnşası” konulu yazı ile Genelkurmay Başkanlığı’na gönderilmiştir. Bu raporda:⁴³¹

-Donanma’nın konuşlanması için Gölcük’te bir tersane ve modern bir Bahriye Üssü’ne ihtiyaç duyulduğu, kuru ve saç havuzlar ile her türlü teçhizatla donatılmış modern ve yeni gemi yapabilecek bir tersanenin yaklaşık otuz-otuzbeş milyon liraya mal olabileceği belirtilmiştir.

-Yavuz Zırhlısı ile diğer gemileri barındırabilecek tam teçhizatlı modern bir Bahriye Üssü için ise yaklaşık 30 milyon lira tahsisata ihtiyaç duyulacağı ifade edilmiştir.

-1933 yılı imkânları ölçüsünde ancak bir tamir limanı, tersane fabrikalarından üç adedi ve gemilerin bazı ihtiyacını karşılayabilecek bir Bahriye Üssü ile Kocaeli’de su kuvveti santrali yapılması konularının dikkate alındığı ve bu işler için üç seneden beri firmalar ile yapılan temaslarda bu proje için peşin ödenmesi durumunda yaklaşık olarak 5.7 milyon Türk lirasına ihtiyaç duyulacağı aktarılmıştır.

-İnşaata başlandığı andan itibaren liman ve bir kısım tersane fabrikaları ile Kocaeli İstasyonu’nun en az iki yıl içerisinde tamamlanması, Nafiâ Vekâleti Limanlar Genel Müdürü Mösyö Demayo ile Nafiâ Vekâleti Köprüler Şefi Mühendis Kemal Bey komisyona vermiş oldukları raporda tersane ve liman işlerine hâvi keşiflerin ve şartnâmelerin kontrat uzmanlarınca hazırlanması, ayrıca Genelkurmay Başkanlığı’nın bu projeye ilgili olarak Millî Müdâfaa Vekâletine gönderdiği tezkerede belirtildiği üzere, şartnâmenin kontrat uzmanlarınca yapılması önerilmiştir.⁴³²

Daha sonra devam eden yazışmalarda, Fen ve Sanat Genel Müdürlüğü’nün 25/6/1932 tarihli ve 341/2547 sayılı tezkeresinde projeye ait şartnâmenin kontrat uzmanlarınca incelenmesinin gerekli olduğu bir kere daha dile getirilmiştir. Ayrıca, Bahriye Müsteşarlığı’nın ilgili şubesi ile diğer birimlerden toplanan kişilerden oluşturulan komisyon tarafından şartnâme yazımının tam olarak yapılamayacağı, bu nedenle ehli yabancı bir firma veya güven kazanmış bir kontrat uzmanınca şartnâme yazılmasının daha doğru olacağı ifade edilmiştir. Kanuna göre proje kapsamındaki işlerin toplam 4 milyon lirayı bulacağı, 1936 senesinden itibaren yıllık

⁴³¹ BDMA, Dosya Nu: 184.3300.

⁴³² BDMA, Dosya Nu: 184.3300

800 bin Türk lirası ödenmesi durumunda yaklaşık 1.2 milyon Türk lirasının faiz ödemesine gideceği, bunun yerine taksitlerin mümkün olduğunca sıklaştırılarak artırılması halinde işin daha ucuza mal olabileceği hatta 4 milyon liradan para artırılabilmesi ve bu projenin kağıt üzerinden uygulamaya geçmesi için liman ve tersane ikmâli ile tavzif edilmek üzere Bahriye Müsteşarlığı bünyesinde bir komisyon teşkil edilmesine ihtiyaç duyulacağı belirtilmiştir. Bunun yanı sıra, teşkil edilen komisyonun merkez teşkilatında çalışması ve gerektiğinde yerinde incelemelerde bulunarak şartnâme ve mukaveleleri hatasız olarak yürütmesinin uygun olacağı da aktarılmıştır.⁴³³ Yine şartnâmenin bir uzman firmaya veya başka bir suretle uzmanlara inceletilmesinin kabul edilmesi durumunda teşkil edilmesi tavsiye edilen komisyonun bu firma ile gerekli koordinasyonu yürütmesi gerekeceği, Kocaeli’den elektrik fabrikalarına getirmek için 200 bin liraya ihtiyaç duyulduğu, her sene fabrikaların kömür ve yağ yakılmasına 50 bin lira harcadığı, en kısa zamanda bu elektriği Gölcük’e getirmek için 4 milyonluk kanuna istinaden bir bankadan 200 bin lira borç alınabileceği, faizdeki paralarının Türkiye’de kalması için kanuna göre faiz düştükten sonra kalan paranın milli bankalardan borç alınarak firmalar ile peşin para esasına göre mukavele imzalanmasının önemli olduğuna dikkat çekilmiştir.⁴³⁴

1932 yılında Muharip ve yardımcı sınıf gemiler ile denizaltıların bakım, onarım ve yenilerinin Gölcük Tersanesi’nde inşasına yönelik ihtiyaçların belirlenmiştir. TBMM’de 8 Mayıs 1933 tarihinde kabul edilen 2173 sayılı kanunla, Gölcük’te bir üs ve tersane kurulmasına karar verilmiştir. Bu kanuna göre:⁴³⁵

“Madde 1- Harp ve yardımcı harp gemilerinin tamirâtı, idame ve barınmaları için İzmit körfezindeki Gölcükte bir tamir, liman ve tersanesinin mühim kısımlarının yaptırılmasına karşılık olmak ve her sene tediye edilecek miktarı o sene bütçesine konulmak şartı ile ve İcra Vekilleri Heyetinin tensibiyle dört milyon liraya kadar hazine bonusu icrasına Millî Müdafaa ve Malîye Vekilleri mezundur.

Madde 2 - Kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde 3 – Kanunun icrasına Millî Müdafaa ve Malîye Vekilleri memurdurlar.”

⁴³³ Aynı yer.

⁴³⁴ Aynı yer.

⁴³⁵ Hüsnü Özlü, **II.Dünya Savaşı’ndan Günümüze Savunma Sanayisinin Gelişimi (1939-1990)**, Doktora Tezi, İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2006, s.46.

Sanayileşme alanında artan ivmeyle Gölcük Tersanesi'nin genişletilmesi projesi yeniden önem kazanmış, gerek şartnâme gerek sözleşmesi hazırlanan ihaleye, The Netherlands Harbour Works firması olumlu bir teklif vermiş, bunun üzerine 14 Haziran 1934 tarihinde sözleşme imzalanmıştır.⁴³⁶ Gölcük Tersanesi'ne ilişkin hazırlanan ilk şartnâmede, denizaltı ve 10 bin tona kadar harp gemileri inşa edebilecek bir tersane inşa edilmesi ve birçok fabrika kurulması istenmiştir.⁴³⁷ Daha sonra firma adına çalışan bir heyet iki yıl boyunca çalışarak bir proje hazırlamıştır. Proje ana hatları ile seksen altı alt projeden müteşekkil olup Tersane ile Üssü Bahri teşkilatını da içermiştir. Projeye göre 15 bin tonluk bir gemiyi yapabilecek ve her türlü tamiratı da başarabilecek şekilde bir tersane kurulması planlanmıştır. Hazırlanan proje uygun bulunsa da mali durum gözetilerek en fazla ihtiyaç duyulan onüç alt projeye yetecek kadar ödenek ayrıldığından öncelikle bu kısımda yer alan işler için ihaleye çıkılmıştır. Millî Müdâfaa Fen heyetince kabul edilen ve bedelleri Kliring yolu ile ödenecek olan tersane inşaatının ihalesini Alman firması kazanmıştır.⁴³⁸

Yavuz'un onarımı ile birlikte kurulan Gölcük Tersanesi'nin 1931-1938 yılları arasında görev yapan komutanları sırasıyla Gv.Bnb.Emrullah Apak, Gv.Yb.İsmail Hakkı, Harp Sanayi Albay Naim Arnas olarak görülmektedir.⁴³⁹ Tersanenin teşkilat yapısına⁴⁴⁰ kısaca değinmek gerekirse: Tersane komutanının altında komutan yardımcısı ve Fen Heyeti bulunmaktadır. Gemi onarım ve inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü müdürlükler doğrudan komutan yardımcısına bağlanmıştır. Ancak tersanenin modernizasyon ve altyapı işlerinden sorumlu olan "Fen Heyeti" aşağıdaki şekilde görüleceği üzere doğrudan Tersane Komutanına bağlı olarak görev yapmıştır. Bu teşkilat yapısı tersanede devam eden günlük işlerin Komutan yardımcısı ile yürütüldüğünü, öte yandan üst komutanlıklarla görüşmeler, tersane modernizasyonu ve altyapı işleri gibi konuların ise doğrudan Tersane Komutanı tarafından koordine

⁴³⁶ Gölcük Deniz Arşivinde 212-F2-211 numaralı arşiv kaydıyla yer alan 'Gölcük Liman, Tersane ve Üssübahri Muvakkat Projesi', Netherland Harbour Works Co, 22 Ocak 1935 Gölcük Tersanesi'nin ilerleyen yıllarda modernizasyon sürecinin yol haritası olmuş, 1960 yıllarda dahi bu proje içerisinde bekleyen işlerin yapıldığı bilinmektedir. Anılan proje, Gölcük Tersanesi tarafından ciltlenerek kitap haline getirilmiştir. Gölcük Tersanesi Komutanlığı tarafından 2014 yılında tarafıma hatıra olarak verilen kopya nüshasından, tez yazım sürecinde birincil nitelikte arşiv belgesi olarak istifade edilmiştir.

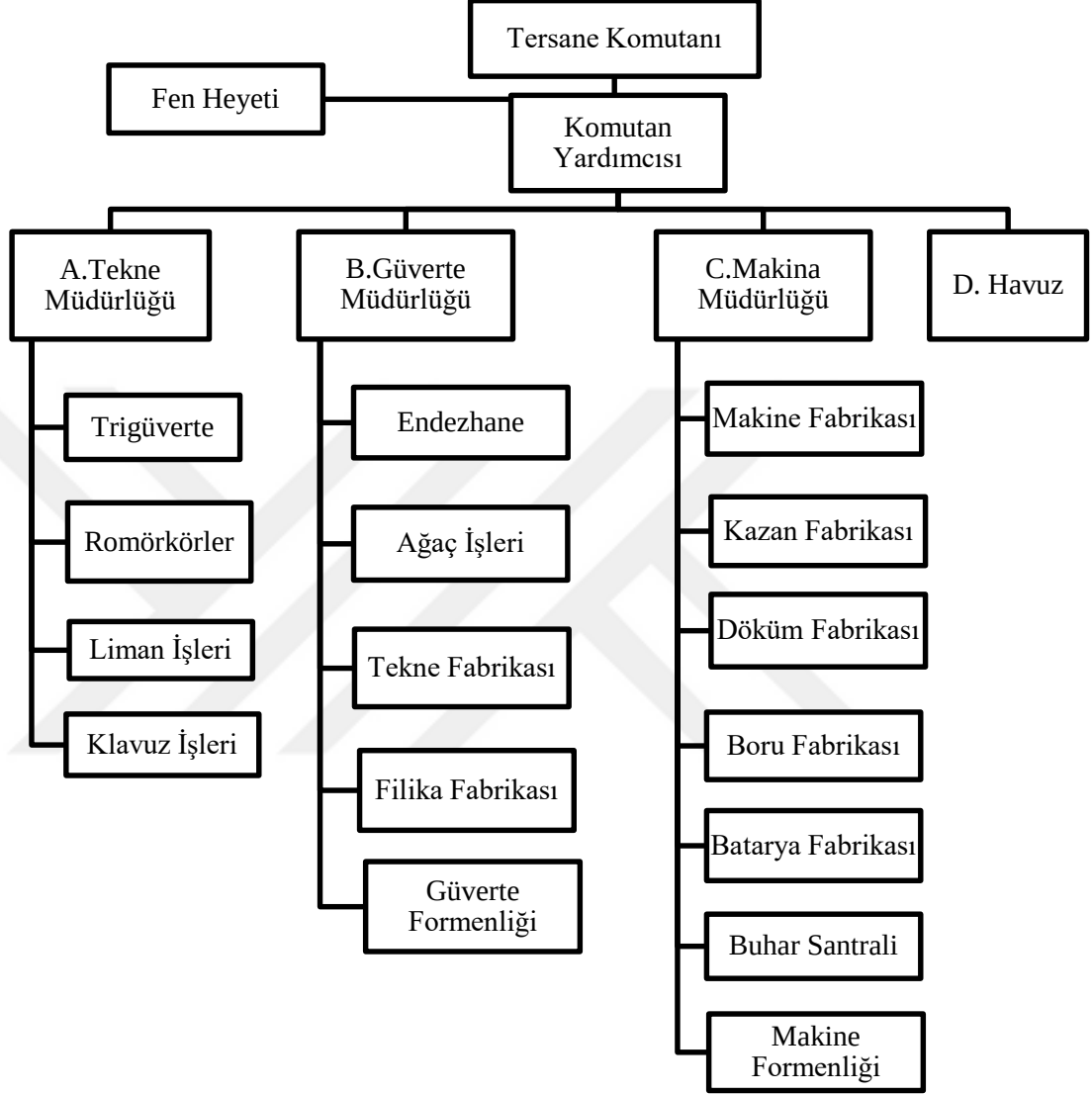
⁴³⁷ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.6

⁴³⁸ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.8.

⁴³⁹ Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.6

⁴⁴⁰ Özlü, **a.g.e.**, s.51. Geçmişte Fen heyeti olarak geçen birim, bugünkü tersane teşkilatında Bayındırlık Müdürlüğü olarak faaliyet yürütmektedir.

edildiğini ifade etmektedir. Tersane Komutan Yardımcısına: Tekne Müdürlüğü, Güverte Müdürlüğü, Makine Müdürlüğü ve Yüzer Havuz bağlı olarak faaliyet yürütmüştür.



Özetle: Lozan Antlaşmasına göre İstanbul Boğazı'nda sadece bir tersane bulundurulabileceği için mevcut tersanedeki birçok makine ve tezgâh Gölcük Fabrikalarına taşınmıştır. Dönemin yönetim kadrosunun tecrübesizliği, söz konusu nakil faaliyetinin iyice planlanamamış olması ve teknolojik yetersizlikler nedeniyle taşıma esnasında tezgâh ve makinelerin büyük bir kısmı hasar görmüş, toz ve yağmura maruz kalarak kullanılamaz hale gelmiştir.

2.4.2. Van Gölü Sefain İşletmesi ve Ernis Tersanesi

Van Gölü'nde ring seferlerin düzenlenmesi için alınan tüm tedbirler ve yapılan ıslahâtlara rağmen Nisan 1915'te başlayan Ermeni isyanı ve daha sonra Rusların Van'ı işgali neticesinde motorbotlar Ermeni çetelerin eline geçmiştir. Ruslar Van Gölü'nü işgal altında tuttıkları dönemde bölgedeki lojistik nakliyatı kolaylaştırmak masadıyla dört gemi getirmiş ve burada her türlü demir işleme faaliyetini yürütmek için bir de Ernis yakınlarında fabrika kurmuşlardır.⁴⁴¹

Daha sonra bölgeye gelen Ali İhsan Sabis komutasındaki Türk ordusu tarafından geri alınarak, Tatvan'dan Van'a asker sevkiyatı için kullanılmışlardır. Bunun yanında yine botlarla Van'ın iaşesi Ünseli üzerinden temin edilmiştir.⁴⁴²

Van, Bitlis ve civarında bulunan vilayetler için çok büyük öneme sahip olan Van Gölü Vapur İşletmesi, Osmanlı Devleti döneminde tam randımanlı olarak çalıştırılmamış olsa da yapılması planlanan projeler, Cumhuriyet dönemi için kurumsal bir hafıza oluşturmuş ve gelecekte yaşanması muhtemel birçok soruna ışık tutarak Cumhuriyet Dönemi idarecileri için kısmi bir tecrübe sağlamıştır. 1922 senesinde İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından Van Gölü'ndeki gemilerin ve tersanenin incelenerek, durumları hakkında bir rapor hazırlanması için bölgeye uzman personel gönderilmesi istenmiştir.⁴⁴³

İcra Vekilleri Heyeti, Nafia Vekâleti'nden Van Gölü'ndeki ulaşım işleri için harekete geçilmesini, bunun için ihtiyaç duyulan bütçenin tahsis edilmesini ve neticenin düzenli olarak rapor edilmesini istemiştir. Bunun üzerine Nafia Vekâleti tarafından İcrâ Vekilleri Heyetine gönderilen 16 Temmuz 1923 tarihli yazıda, Van Gölü'ndeki ulaşım işleri için önceki dönemde genel bütçeden ödenek ayrılmadığı, bununla birlikte Chester projesi kapsamında imtiyaz sahibi şirkete Van Gölü'ndeki ulaşım işlerinin yürütülmesi için izin verilmediği, Van Gölü'nde bulunan işletmenin devlet tarafından çalıştırılmasının uygun olmayacağı, çözüm olarak Van'da yaşayan

⁴⁴¹ Felix Guze, **Birinci Dünya Savaşı'nda Kafkas Cephesi'ndeki Muharebeler**, (Çeviren Hakkı Akoğuz), Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüd Başkanlığı Yayınları, Ankara 2007, s.90.

⁴⁴² **Vansesi Gazetesi**, 26 Mayıs 2016

⁴⁴³ BCA, 030.18.01.01.5.22.1. Bkz. EK-6

halktan uygun birisine işletmenin devredilmesinin daha doğru olacağı yönünde görüş bildirilmiştir.⁴⁴⁴

Van Vapur İşletmesi ile ilgili yapılan çalışmalar kapsamında, Van Gölü'nde işletilen gemilerin mazot ve gazla çalıştığı, yılda yaklaşık 40 ton tüketilen yakıtın ihale değerinin yaklaşık 5 bin lira olmasına rağmen göle götürüldüğü zaman nakliye masrafları nedeniyle 10 bin liraya mal olduğu tespit edilmiştir. Bayındırlık Vekâleti'nin teklifi ve Hükümet tarafından alınan karar doğrultusunda; mazotun bölgeye daha yakın olan Kars Şirketi'nden alınması uygun bulunmuştur. Ayrıca gölün yakınında bulunan Kürzot'tan çıkarılan petrolün de kullanılmasının uygun olacağı belirtilmiştir. Hükümet tarafından Van Gölü'nde gemi işletmeciliğinin daha etkin ve verimli yapılmasını sağlamak için 9 Ağustos 1925 tarihinde Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi'nin satın alma ve onarım faaliyetlerini düzenleyen yönetmeliği onaylanmış ve faaliyete geçirilmiştir.⁴⁴⁵ Böylelikle, gölde çalışan gemilerle bu gemilerdeki personel için ihtiyaç duyulan malzemelerin temini ve bunlardan nasıl istifade edileceği hususları yasal hale getirilerek çalışmaların planlı bir şekilde yürütülmesi sağlanmıştır.

Van Gölü kıyısında konuşlu Ernis Tersanesi, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile birlikte yeniden faal hale getirilmeye çalışılmıştır. Ernis Tersanesi'nin mevcut durumu ve faaliyetleri hakkında 1925 yılı içerisinde Bayındırlık Vekâleti, Dahiliye Vekâleti ve aynı zamanda Genelkurmay Başkanlığı tarafından muhtelif raporlar hazırlanmış ve incelemeler yaptırılmıştır. Bu bağlamda, İçişleri Vekâletinin 15 Ekim 1925 tarihinde Bayındırlık Vekâleti'ne gönderdiği yazıda kısaca: Van Gölü'ndeki Ernis Tersanesi'nin mevcut durumu ile faaliyetleri hakkında bazı inceleme ile mütala içeren ve Van Vilâyeti tarafından hazırlanan 29 Ağustos 1925 tarihli ve 4378/169 numaralı resmi evraka ilişkin kroki ve yapılması gereken işlemleri ortaya koymuştur. Hazırlanan raporda: Van Gölü Seyri Sefâin ve Tersane İşletme Memurluğu'nun Van Gölü Tersanesi'ne ait olan listede isimleri belirtilen malzemelerin Diyarbakır Liman ve Demiryolları Genel Müdürlüğü İşletmesi'nde bulunup bulunmadığı sorulmuştur. Diyarbakır'dan gelen cevapta: Almanların Van Gölü'nde kullanılması için getirdikleri Daimler marka ve 45 beygir gücünde iki adet

⁴⁴⁴ Abdülaziz Kardaş, **Cumhuriyet Döneminde Van Gölü Havzası'nda Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2015, s.63-64.

⁴⁴⁵ TBMM ZC.III.Dönem, C-VI, s. 743-744.

benzinli makinenin I.Dünya Harbi'nin başlaması üzerine Diyarbakır'da bırakıldığı ve makinelerin faal olupherhangi bir vapura monte edilebileceği anlaşıldığından Van Gölü Vapur İşletmesi tarafından 23 Temmuz 1925 tarihinde kullanılmak üzere alındığı, ayrıca depoda buharla çalışan bir de şahmerdan bulunmasına rağmen buhar kazanının bakım ve onarım maliyeti yüksek olacağı değerlendirildiğindenbunun Diyarbakır'da bırakıldığı, belirtilmiştir.⁴⁴⁶

II.Abdülhamid döneminden itibaren Van Gölü'nde hayata geçirilmeye çalışılan tersane inşa etme ve gemilerle modern bir işletme kurma faaliyetinin kağıt üzerinde bir proje olarak kaldığı, çeşitli sebeplerle faaliyete geçirilemediği söylenebilir. Bu bağlamda, Osmanlı'dan devralınan tüm alet, edavat, fabrika, bina, tesisat, vapur ve motorların teknik durumlarını belirlemek maksadıyla yapılan işlemler ile gelecekte yapılması öngörülen faaliyetler hakkında 7 Eylül 1925 tarihinde kapsamlı bir rapor hazırlanmıştır. Bu rapor, Türkiye Cumhuriyeti'nin doğu illerine ve denizcilik işlerine verdiği önemi göstermesi bakımından önemlidir.

Altı bölüm olarak hazırlanan raporda özetle:⁴⁴⁷ Van'da teknik uzman bulunmaması ve daha önceki raporların yetersiz oluşu nedeniyle 1 Nisan 1924 tarihinde bölgeye uzman personel gönderilerek işletme ve tersanede tetkiklere başlandığı belirtilmiştir. Tersane ve İşletmeye aittekne aksamı saç olan ve 25 metre boyundaki buharlı vapurun makinelerinin donduğu, kazanın çalışmadığı, teknenin paslı ve boyasız, olduğu, 18.5 metreliksaç tekneli Hüdaverdi Motorunun makinesinin de kısmen arızalı olduğu, 17 metrelik saç tekneli Sıhhiye Motorunun da paslı, boyasız ve makinesinin arızalı olduğu, diğer ahşap motorunda gayrı-faal halde olduğu, ayrıca beş ahşap kayığın ve bir dubanın da kısmen çürüdüğü ifade edilmiştir.

Tersane kısmında ise beton fabrikanın motorunun donduğu, camlarının eksik olduğu, çatısının kısmen açık, duvarlarının çatlak olduğu, içerdeki üç torna tezgâhının hepsininpaslı ve dağınık bırakıldığı, delik delme tezgâhının da temizliğe ihtiyacı olduğu,ağaç planya tezgâhının donmuş halde olduğu ayrıca muhtelif alet, edavât ve el aletlerinin paslandığı, dinamo ve tevzi tablası haricinde elektrikle çalışan cihaz bulunmadığı, ahşap demirhâne atölyesinin ambar binasının kötü durumda olduğu

⁴⁴⁶ BCA. 230.0.000.000.146.37.1.

⁴⁴⁷ Aynı yer.

kaydedilmiştir. Bununla birlikte, işe başladıkları tarihten itibaren yapılan işler belirtilmiştir. İhtiyaç duyulan işçive alet/edavatı getirtebilmek için Defterdarlık ve Erciş Mal Müdürlüğü'nden avans istenildiğine ancak yeterli ödenek ayrılmadığı için teslim alınamadığına değinilmiştir. Büyük Vapura ait kazanının kapatıldığı, makinesinin kısmen tamir edildiği ve tecrübelerinin yapıldığı, teknenin çürük olan kısımlarının onarıldığı ve güverte kısmına kalafat çekildiği ve üç defa tecrübe seyri yaptığı kaydedilmiştir. Yine rapora göre:Hüdaverdi Vapuru'nunmotorunun sökülemediği, Sıhhiye Motorunun kaportalarının kesildiği ve iç aksamı söküldüğü, ambarda atıl duran bir motora yeni bir şaft imal edilerek tekneye monte edildiği ve tecrübe seyri yapıldığı,işletmenin ve tersanenin mevcut halinin yine yetersiz olduğu, kısmen tamir edilen saç teknelerin motorlarının verimsiz çalıştığı ve arızaya meyilli oldukları, ahşapların ise küçük ve yetersiz oldukları ifade edilmiştir.⁴⁴⁸ Öte yandan 20 Kasım 1924 tarih ve 44/13 numaralı Vekâlet-i Celile'ye ve 27 Aralık 1924 tarih ve 56/4 numara ile Demiryolları ve Limanlar Genel Müdürlüğü'ne gönderilen telgraflarda;

“Kaptan, makinist, motorcu, marangoz, ince marangoz muhasebeci, tesviyeci, dökümcü, modelci, demirci, kazancı, borucu, kalafatçı, katip ve ambar memuru, mutemed, serdümen, gemici, makine lostromosu,⁴⁴⁹ makine yağcısı, bekçi, çırak ve hamala” ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Bir döküm ocağı yapılması, Hüdaverdi Motorunun, Gambotun ve Şatın kızakta tamir edilmesi ve Sıhhiye Motoru'nun kızakta muayene edilmesi planlanmaktadır. Tamirat ve bakımları tamamlanan vapur ve motorların tecrübe seyirleri de yapıldıktan sonra Hüdaverdi ve Sıhhiye Motoru ile seferler düzenlenecek, Gambot (Vapur) ise ihtiyat olarak hazır bir şekilde muhafaza edilecektir. Düzgün ve sağlam bir mekan ambara çevrilecektir. İskeleler tamir edilecek ve yeni iskeleler yapılacaktır. Tezgâh ve aletlere ilaveten yenileri tedarik edilerek atölye takviye edilecektir. ’ şeklinde notlarda yer almaktadır.

Raporun devamında müteakip yıl için yapılan değerlendirmede: istenen kereste ve marangoz bulunursagemi inşâ kızağı yapılarak moda sandalı tarzında bir tekne yapılmaya çalışılacağı, sıhhiye motorunun ahşap aksamının yapılabileceği ve iskelenin tamamlanacağı,Sıhhiye motoru için ihtiyaç duyulan manyeto ve bujiler monte edilebilirse motorun çalıştırılabileceği, bir pirinç döküm ocağı yapılmasının uygun olacağı, tersanede ve sefain işletmesi için muhasebeci, mutemed, marangoz, demirci,

⁴⁴⁸ Aynı yer.

⁴⁴⁹ Vapur ya da gemide bulunan dizel makinesi, motor, fan, tulumba vb. cihazları çalıştıran ve bakımlarını yapan makine yağcılığı personeli 1-2 yıl görev yaptıktan sonra başarı gösterirse terfi ederek makine lostromosu olarak görev yapmaktadır. Aynı yer.

tesviyeci, gemici ve ırac arayışlarına devam edileceği hususları ifade edilmiş, raporun son kısmında büyük vapurun yedek olarak hazır damuhafaza edilmesi, iskelelerin tamir edilmesi, tezgâh ve aletlere ilaveten yenilerinin tedarik edilerek tersane/atlyeningeliştirilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. Diğer taraftan Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa'nın Van'da yaptığı inceleme sonrasında Mubeyyin şubesince kaleme alınan Hususi/3155 numaralı tezkerede:Van Gölü'nün doğudan batıya uzunluğunun 90 km olduğu, saatte 15-20 km sürat yapabilen bir buharlı vapurla bu mesafenin beş-altı saatte kat edilebileceği ancak buharlı bir geminin olmaması nedeniyle Van-Bitlis arasındaki 200 km.lik karayolunun yaklaşık yedi günde kat edildiği, Van Gölü'nde bir vapur işletmesinin olması durumunda hem asayişin sağlanması bakımından askeriye hem de iktisâdi olarak bölge halkına katkı sağlayacağı belirtilmiştir.

Fevzi Paşa'nın tespitlerine göre demiryolu hattının Mardin'e kadar gitmesi nedeniyle Dicle zerine bir köprü yapılarak Bitlis'e kadar şose yol yapılması durumunda İran'dan getirilecek rnlerin Diyarbakır ve Elazığ'a kadar rahatlıkla ulaştırılabileceği, Van Gölü sahilinde Tatvan, Ernis, Karıkan, Edremit gibi yerlere gemilerin yanaşabileceği iskeleler yapılması halinde bunlar arasında nakliye hattı tesis edilebileceği, daha önce belirtilen faydalardan istifade edilebilmesi için atıl olan Ernis Tersanesi'nin faaliyete geçirilmesi ve 500 tonluk yük taşıyabilen bir buharlı geminin işletilmesi, ayrıca Ernis'in Muradiye'den çok uzak olması ve tenhada kalması nedeniyle Ernis'in idari olarak Erciş nahiye merkezine bağlandıktan sonra bölgeye İran ve Iğdır civarından Azeri vatandaşların iskan ettirilerek tersanede çalıştırılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir.⁴⁵⁰

Hükümet tarafından Van Gölü İşletmesinin gemi ve tersane ihtiyacını belirlemek amacıyla birden fazla inceleme yaptırılmış hazırlanan raporlar dikkatle incelenmiştir. Hazırlanan raporlar doğrultusunda ilk etapta tersanede yapılacak inşaat ve tamirat için gerekli olan malzeme satın alınmış ve iş yapabilecek nitelikte personel temin edilmeye çalışılmıştır.⁴⁵¹

⁴⁵⁰ BCA. 230.0.000.000.146.37.2.

⁴⁵¹ Kardaş, **a.g.e.**,s.63-65.

Bayındırlık Vekâleti tarafından Van Gölü İşletmesi'nin tersane ve gemilerinde çalıştırılmak üzere kadro tahsis edilmesi ve genel bütçeden maaş verilmesi için 23 Ağustos 1926 tarihinde hazırlanan kadro teklifi, Maliye Vekâleti'ne gönderilmiş ve söz konusu teklif İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından 29 Ağustos 1926 tarihinde uygun bulunmuştur.⁴⁵² Bunun üzerine Bayındırlık Vekâleti'nin hazırladığı “Van Gölü Sefâin ve Tersane Memur ve Mürettebâtına Ait Kadro Teklifi” 21 Eylül 1926 tarihinde Başvekâlete sunulmuştur. Söz konusu teklif hükümetin 26 Eylül 1926 tarihli toplantısında gündeme alınmış ve talep edilen kadro ve teşkilat yapısı çıkarılan kararname ile kabul edilmiştir. Çıkarılan kararnameye istinaden 1926 bütçesinde Van Gölü İşletmesi'nin gider cetveli belirlenmiştir.⁴⁵³ Bu cetvele göre tesisin kadrosunda: bir Sefâin Müdürü, bir tersane memuru, bir idare memuru, bir makine mühendisi, bir tesviyeci, bir motorcu ve bir katip/mutemet bulunduğu görülmektedir. Cumhuriyetin ilk yıllarında Nafiâ Vekâleti'ne bağlı olarak çalışan Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi'nin Dahiliye Vekâleti'ne bağlanması için İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından 18 Nisan 1928 tarihinde TBMM'ye kanun teklifinde bulunulmuştur.⁴⁵⁴

Sonuç olarak: 30 Mayıs 1928 tarihinde çıkarılan 1347 numaralı kanun ile Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi, Van İl Özel İdâresi üzerinden Dahiliye Vekâleti'ne bağlanmıştır. Çıkarılan kanunun ikinci maddesinde:

“Nafiâ Vekâleti tarafından Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi için ayrılan 1928, 1929 ve 1930 yıllarına ait 58.120 liralık bütçenin, Van Vilâyeti İl Özel İdâresi'ne aktarılması” hususu belirtilmiştir.⁴⁵⁵

Yapılan bu değişiklikle bölge halkının ihtiyaçları doğrultusunda işletmenin, Van Vilayeti tarafından daha iyi yönetileceği değerlendirilmiştir. Arşiv belgelerinde hükümetin 1930 yılında icra edilen bir toplantıda: Cumhuriyet Vapuru'nun onarımı için ihtiyaç duyulan yedek parçaların ve Van Gölü için yeni satın alınan Bayezıt istasyonundaki dubanın, Van'a götürülmesi hususunda İstanbul Deniz Satın Alma Komisyonu'na altı bin lira karşılığında döviz satın alması yönünde karar verdiği görülmektedir. Daha sonra Cumhuriyet vapurunun onarımında kullanılacak yedek

⁴⁵² BCA, 030.18.01.01.020.55.2.

⁴⁵³ BCA, 030.18.01.01.21.61.11., Kardaş, a.g.e., s.66.

⁴⁵⁴ BCA, 030.018.001.001.28.23.12.

⁴⁵⁵ TBMM, Z.C. III.Dönem, No 1347.

parçalar ve diğer malzemeler ile yeni satın alınan dubanın Van'a nakledildiği ve bakımlarının tamamlanarak faaliyete geçirildiği görülmektedir.⁴⁵⁶

Millî Müdâfaa Vekâleti'nin 27 Haziran 1931 tarihli ve 1504 sayılı yazısında belirtildiği üzere Nafia Vekâleti bütçesinden Van Gölü İşletme İdâresi için yapılmakta olan yardım 1931 yılında kaldırılmıştır. Van Vilâyeti Özel İdâresi'nin bütçesinin de yetersiz olması nedeniyle Van Gölü İşletme İdâresi'nin İktisat Vekâleti'ne bağlanması teklif edilmiştir. Konu hakkında hazırlanan Maliye Vekâleti'nin 2 Ağustos 1931 tarihli yazısında 1931 mali yılı bütçe görüşmelerinde Van Gölü İşletme İdâresine yapılan 50 bin liralık yardımın Van Vilâyeti Özel İdâresi bütçesine ilave edildiği ve işletmenin faaliyetlerine eskisi gibi devam etmesinde bir sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

Ayrıca, Hükümetin 2 Ağustos 1931 tarihli toplantısında, Van Gölü için Maliye Vekâleti bütçesine konulan 50 bin liranın Van Vilâyeti Özel İdâresi'ne aktararak, vapur işletmesinin faaliyetlerine aynı şekilde devam etmesi gerektiği belirtilmiştir.⁴⁵⁷

Dahiliye Vekâleti tarafından Van Gölü İşletme İdâresi'nin 1932 yılı bütçesine yönelik bir çalışma yapılmış ve işletmenin mali durumu ortaya çıkarılmıştır. İnceleme neticesinde idarenin masrafları 73.6 bin Türk lirası, gelirleri ise 75.5 bin lira olarak hesaplanmıştır. Tüm gelirin 65 bin lirasının genel bütçeden geldiği, 10 bin lirasının yolcu ve nakliye işlerinden, 500 lirasının ise tamirat ve satışlardan elde edildiği tespit edilmiştir. Van Gölü İşletme İdâresi'nin 1932 yılı bütçesi, 17 Mayıs 1932 tarihinde TBMM'de görüşülerek kabul edilmiştir. Ancak yıl sonunda bütçenin yetersiz olması nedeniyle personel maaşları ödenememiş ve bu sorunun çözülmesi maksadıyla 18 Aralık 1932 tarihinde Maliye Vekâleti bütçesinden Van Gölü İşletme İdâresine 10 bin liralık ek ödenek aktarılmıştır.⁴⁵⁸

Van Gölü çevresinde halkın ihtiyacı olan kiremitleri üretebilmek maksadıyla bir adet pres makinesi ve yolcu taşıma motoru tedarik edilerek, Van Gölü İşletme İdâresinin gelir kaleminin arttırılması amaçlanmıştır. Van İl Özel İdâresi'nin 1933 yılı bütçesine tersane ihtiyacı olarak bir motor ve pres makinesi alınabilmesi için 6.1 bin

⁴⁵⁶ BCA, 30 18 01 02 13 59 19.Bkz. Ek-7

⁴⁵⁷ Kardaş, **a.g.e.**,s.38.

⁴⁵⁸ TBMM, ZC. IV.Dönem, Cilt 12, s.21-22.

lira ilave ödenek konulmuş ve ayrıca bu malzemelerin Ruslardan tedarik edilmesi Hükümet tarafından uygun bulunmuştur.⁴⁵⁹

Van Gölü İşletme İdâresi'nin yürütmekte olduğu faaliyetlerinin daha düzenli ve süratli bir şekilde yapılması için 19 Mart 1934 tarihinde çıkarılan 2665 sayılı nizamname ile işletmenin kontrolü ve yapılan işlerin denetimi Birinci Genel Müfettişliğe verilmiştir.⁴⁶⁰ Birinci Genel Müfettişliğin denetimine verilen idarenin kuruluş maksadı; iskeleler arası nakliye işlerinin yürütülmesi, önemli görünen mevkilere iskele yapılması, inşaat ustası yetiştirilmesi vb. faaliyetleri içermektedir.⁴⁶¹

Van Gölü Vapur İşletmesi'nin ihtiyacı olan bir motor ve pres makinesi tedarik edildikten sonra bu cihazların Macar Danyal Gamboş tarafından çalıştırılması için 19 Şubat 1934 tarihli ve 1099/1673 sayılı Dahiliye Vekâleti tezkeresi, hükümet tarafından uygun bulunmuş ve 21 Şubat 1932 tarihinde yapılan toplantıda onaylanmıştır.⁴⁶²

Dahiliye Vekili Şükrü Kaya, Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi hakkında 6 Nisan 1935 tarihinde yaptığı meclis konuşmasında, Van Gölü'nde yapılan ulaşım faaliyetinin sadece bir ihtiyaç değil aynı zamanda bir inzibat ve refâh işi olduğunu, devletin elindeki nakliye vasıtaları olmasa Ağrı üzerindeki eşkıyalık faaliyetinin devam edebileceğini, büyük komutanların değerli çalışmaları, ordunun ve halkın büyük fedakarlıkları ile Van Gölü işletmesinin imkan ve kabiliyeti sayesinde isyanın bastırıldığını belirtmiştir.⁴⁶³ Ayrıca Kaya, Van sahilindeki arazinin çok büyük kıymete sahip olduğunu, binâenaleyh Van-Tatvan, Van- Erciş, Van-Ahlat arasında yüzlerce kilometre olduğu için belki her biri arasına yol yapmanın 100 bin liraya mal olacağını ancak Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi sayesinde aynı mesafede yük taşımanın çok daha ucuza mal olduğunu, devletin o tarihte Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi'ne yaptığı masrafın fazla olmasına rağmen bölgenin gerçek ihtiyacının çok daha altında tutulduğunu neredeyse ihmal edilebilecek kadar az olduğunu, yapılan masrafların da bütçe çalışmalarında görüşülüp tartışıldığı ve asgari seviyeye indirildiğini, geçen seneye nazaran bütçesinin 10 bin lira kadar da azaltıldığını, mevcut işletmenin hangi kuruma veya vekâlete bağlanacağını uygulamada ve teoride farklılık gösterdiğini,

⁴⁵⁹ BCA.030.18.01.02.35.30.7.

⁴⁶⁰ BCA.030.18.01.02.43.15.10.

⁴⁶¹ TBMM, ZC, III.Dönem, C.VII, s.218, Ayrıca bkz.Kardaş, **a.g.e.**,s.172.

⁴⁶² BCA.030.018.01.02.42.9.005.

⁴⁶³ TBMM, ZC., V.Dönem, 06 Nisan 1935.s.85

nazari olarak düşünmek gerekirse devletin su yollarını idare eden kısmında bulunması itibariyle İktisât Vekâleti'ne bağlı olması gerektiği halde İktisât Vekâleti'nin Van vilayetinde işleri yürütebilecek bir taşra teşkilatı bulunmadığından bu şekilde uygulandığını açıklamıştır.⁴⁶⁴

Daha önceden Nafia Vekâleti'ne bağlı olan idarenin uzunca bir süre düşünüldükten sonra 1928 yılında Van Vilayeti İl Özel İdâresi'ne bağlandığını söyleyen Kaya, aslında mahalli idarenin az olan bütçesine birde Van Gölü Seyri Sefâin İdâresi'nin işletme ihtiyaçları eklenince iş yükünün arttığını, mahalli idarenin kendi kanuni vazifesini yapmakta zorlanırken birde vapur işletmek gibi zor bir görevi üzerine aldığını belirtmiştir. Ayrıca 1934 senesinde TBMM'nin müsaadesi ile devlet tarafından yardım edilen bir kurum haline geldiğini ve bu nedenle idarenin bölgede en çok vasıtası olan Dahiliye Vekâleti'ne bağlanmasına yönelik bir çalışma yürütüldüğünü de söylemiştir.⁴⁶⁵

Dahiliye Vekili Şükrü Kaya'nın açıklamaları ve devletin bölgeye yönelik politikaları birlikte incelendiğinde, hükümet tarafından Van'da yürütülen Seyri Sefâin İdâresi çalışmalarının yakından takip edilmesine ve konuya büyük önem verilmesine rağmen işletmeye biçilen rolün daha çok acil bir isyan durumunda orduya ait birliklerin, araç ve gereçlerin süratle isyan bölgesine sevk edilmesine yardımcı olması ve aynı zamanda bölgeye yol yapımının çok masraflı olması nedeniyle halkın ihtiyacını belirli ölçüde karşılayacak şekilde nakliye ve ulaşım hizmetini yürütmesi, olduğu anlaşılmaktadır.

İdarenin ilk yıllarında çalışmalar istenilen düzeyde olamamış ve 1930 yılına kadar Van İl Özel İdâresi işletmenin ihtiyaç duyduğu malzemeleri dışardan alamamıştır. Van İl Özel İdâresi tarafından 1930 yılında vapur ve motorların onarımında kullanılmak istenen bazı parça ve motor aksam için Bayındırlık

⁴⁶⁴ Konuşmasının devamında Dahiliye Vekili Şükrü Kaya:Van Gölü'nde işletilen vapurların üç motor ve iki yelkenli ile bunlara takılan dubalardan oluştuğunu, bunların I.Dünya Harbi'nin ülkemizi işgal eden Rus kuvvetlerinin bıraktığı gemi ve malzemelerden inşa edildiğini, Van Ernis'te bulunan tersanede kendi motorlarımızın tamir ve bakımlarının yanı sıra mahalde ihtiyaç duyulan dubaların yapıldığını, yerli halkın yelkenli kayıklarının tamir edildiğini, bazen de yenilerinin burada inşa edildiğini, Van Gölü'nün bugünkü masraflarının ihmal edilecek kadar az olduğunu, nitekim 50 bin Türk lirasıyla beş km.lik şose yol yapılabildiğini, ifade etmiştir. Aynı yer

⁴⁶⁵ TBMM, ZC., V.Dönem, 06 Nisan 1935.

Vekâleti'ne başvurulmuş ve satın alma işinin vekâlet nezdinde yürütülmesi talebinde bulunulmuştur.⁴⁶⁶

Van Gölü Gemi İşletme İdâresi'nin yıllık bütçesinin yetersiz kalması sonucu her yıl ilave ödenek talep edilmesi ve gelirlerinin istediği seviyeye ulaşmaması nedeniyle Dahiliye Vekâleti tarafından yerinde denetim yapmak üzere Van'a Mülkiye Müfettişi gönderilmiştir. Mülkiye müfettişleri 11 Temmuz 1935 tarihinde yapılan teftişin neticesini yazılı olarak Dahiliye Vekâleti'ne ve bölgede incelemelerde bulunan Başvekil'e göndermiştir. Mülkiye Müfettişlerince hazırlanan mali teftiş raporunda özetle:⁴⁶⁷

-Van Gölü İşletme İdâresi'neyedi yıl boyunca toplam 625 bin lira ödenek tahsis edildiği ve bunun 529 bin lirasının harcandığı, buna karşın idarenin 102 bin lira gelir elde ettiği tespit edilmiştir.

-İdarenin gelirlerinden bir kısmının asker taşımaktan elde edildiği, Özel idareye bağlı olduğu yıllardaki gelir kayıtlarının bulunmadığı anlaşılmıştır.

-Devletin yaptığı masraflara karşın elde edilen gelirin çok az olduğu, taşıma kapasitesi az olan ve özellikle yılın altı ayında yolların kar ve yağış gibi nedenlerle kapalı olduğu bölgede gelirlerin az olma nedenin etraflıca araştırılması gerektiği, bölge halkının gemi üzerinde yolculuğa alışkın olmadığı ve daha önceden belirtilmesine rağmen seferlerin düzenli olarak yapılmadığı kaydedilmiştir.

- Posta işlerinin karayolu ile yapıldığı, en azından Tatvan-Van-Ernis postalarının gölden taşınması sayesinde gelirlerin arttığı, gemi ve duba inşası, tamiri ve bunların bakımının yapılması için tersanenin faal hale getirilmesinin gerekli olduğu ve bu maksatla yeterince ödenek gönderildiği halde bu ödeneklerle bitirilememiş gemi ve motorlar inşa edilmeye çalışıldığı, alınan ödeneklerin fabrika binası yapımı yerine idari bina ve lojman işleri için harcandığı tespit edilmiştir.

Raporun sonuç ve teklifler kısmında: Van Gölü Gemi İşletme İdâresi'nin sıkı disiplineve kontrole tabi olmaması neticesinde işlerin çığrından çıktığı tespit edilmiş

⁴⁶⁶ Kardaş, **a.g.e.**, s.63-67.

⁴⁶⁷ BCA.030.01.10.215.457.01.

ve çözüm olarak otorite sahibi, bilgili ve düzgün bir idareci atanması ve düzenli denetim sayesinde faydalı işler görebileceği vurgulanmıştır.

İktisât Vekâleti tarafından 1935 yılında Van Gölü’nde tersane ve gemi işletme faaliyetlerine ilişkin teknik ve iktisâdi bir bakış açısıyla hazırlanan “Van Gölü’nde Münakalât İşlerine Dair Tetkik Raporu” önemli sorunlara değinmiştir. Hazırlanan teknik ve iktisâdi raporda ise özetle: Rasyonel bir devlet işletmesi kurularak İktisât Vekâleti’ne bağlanması, Van Gölü’nde yolcu/yük nakliyatı yapmak için iskele, mendirek ve rıhtım gibi tesisat vücuda getirerek gölden soda çıkarma hakkının ve I. Dünya Harbi’nde Ruslar tarafından işgal edilerek kullanılan Kürzot Köyü’ndeki mazot kuyularının işletme hakkının kurulacak olan devlet işletmesine inhisar olarak verilmesi önerilmiştir. Raporda: ulaşımın düzenli seferlerle istenen sayıda yapılması için mevcut gemilerin yenilenmesi ve mesafe avantajı nedeniyle Sovyet Rusya’dan demonte halde 100 gros tonilatoluk üç adet geminin satın alınarak, işletmenintersanesinde monte edilmesi teklif edilmiştir. Ayrıca tersanenin gerektiğinde küçük tekne inşa etmesi, bakım/onarımları eksiksiz yapabilmesi için modern tezgâhlar ve gemi inşa kızakları ile donatılmasının iktisâdi açıdan önemli olduğu belirtilmiştir.⁴⁶⁸ Öte yandan raporda tersane ve idare merkezinin daha az rüzgar alan Ahlat’a bağlı Tuğ’a taşınması, Harita Müdürlüğü tarafından Van Gölü’nün genel bir deniz haritasının yapılması, denizcilikten anlayan eratin askerlik hizmetini Van Gölü İşletme İdâresi’nde yapması için düzenleme yapılması, Bitlis-Tatvan Yolunun güzergahı değişene kadar kış mevsiminde posta nakliyatının göl vasıtalarına yaptırılması hususları da ifade edilmiştir.⁴⁶⁹

Doğu vilayetlerinde yaptığı incelemeler esnasında Başvekil İsmet İnönü, 8-10 Temmuz 1935 tarihleri arasında Van’ı ziyaret etmiştir. Van Gölü İdâresi ile ilgili kendisine sunulan raporlar ve bizzat kendi tetkiklerini Mustafa Kemal Atatürk’e aktarmıştır.⁴⁷⁰ Daha sonra TBMM’de süren 1936 yılı bütçe görüşmelerinde söz alan İktisat Vekili Celal Bayar, Başvekil İsmet İnönü’nün Van Gölü İşletme İdâresi’ne iki

⁴⁶⁸ BCA.030.01.10.170.179.2. Ek-8

⁴⁶⁹ BCA.030.01.10.170.179.2.

⁴⁷⁰ Kardaş, **a.g.e.**, s.63-174.

yeni gemi alınması konusunda bizzat talimat verdiğini, ayrıca yakın zamanda idarenin yapısında kapsamlı bir değişiklik yapılacağını açıklamıştır.⁴⁷¹

Başvekil İsmet İnönü'nün doğu vilayetlerinde yaptığı incelemeler ve Mülkiye Müfettişlerinin hazırladığı raporlar çerçevesinde Van Gölü İşletmesi Kanunu 10 Haziran 1936 tarihinde TBMM'de kabul edilmiştir.⁴⁷² Çıkarılan kanunun gerekçeleri incelendiğinde: Marmara Denizi kadar kıymetli ve geniş olan Van Gölü'nde, deniz ulaştırmasının çok zayıf olduğu, tüm bütçesi hazineden karşılanmasına rağmen Van Gölü İşletmesinin verimsiz kaldığı bu nedenle Van Gölü çevresindeki nakliyatın sağlam vasıtalarla ve ucuza temin edecek yeni ve rasyonel bir idare kurmak için Van Gölü İşletmesi kanunu adını taşıyan projenin hazırlandığı belirtilmektedir.⁴⁷³ Van Gölü İşletmesi'nin kurulmasıyla birlikte tesiste yapılması planlanan işler ve kurumun merkezinin Ernis'in ulaşım imkanları bakımından eski ve yetersiz olması nedeniyle yeni idare merkezinin Tatvan'a taşınması kararı alınmıştır.⁴⁷⁴

Van Gölü İşletme İdaresi merkezinin Tatvan'a taşınmasının yanı sıra yeni tersane, iskeleler, binalar ve antrepoların inşası için bakanlık tarafından 350.000 lira ödenek ayrılmasına rağmen Bütçe Encümeni tarafından bu rakam 200.000 liraya indirilmesi⁴⁷⁵ ilerleyen yıllarda Tatvan projesinin yavaş ilerlemesine neden olduğu kanatını oluşturmuştur.

⁴⁷¹ TBMM, ZC. V.Dönem, Cilt XI, s.270.

⁴⁷² Resmi Gazete, 17.06.1936 tarih Sayı: 3332, 6669-6670.

⁴⁷³ Van Gölü İşletme Kanunu İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, Hükümetin (Van Gölü İşletmesi Kanunu) Mucip Sebepler Layihası (1/533) 30.06.1936, 1.

⁴⁷⁴ Kanun Lahiyası: "Gölün ehemmiyetli fırtınalara mukavemet edebilecek hal ve evsafa ve her türlü nakliyata uygun yeni ve masrafsız nakil vasıtalarına mutlak bir ihtiyaç vardır. Bundan başka mevcut ve fakat ihtiyacı karşılamaktan çok uzak bulunan ufak bir tamirhaneyi tersane haline getirmek sureti ile ıslah ve tevsi ederek göl vasıtalarının ufak ve büyük bilimum tamirlerini yapabilecek ve yeni alınacak gemileri monte edebilecek ve hatta ileride yeni gemi inşasına kabiliyetli olacak bir kızak ve tersane kurulması da bir emr-ü zaruridir. Gerek bu tatad edilen hususatin temini ve gerekse de hukuku şahsiyeyi ve milli sermayeyi korumağa matuf bir hareket olmak üzere inhisarın teessüsü yüzünden çalışmayacak olan hususi vesaitin mubayaası ve bunlardan maada da Rusların göl kenarını işgali zamanında işletme merkezi olarak intihap ettikleri (Ernis)'in gölün en sapa bi yerinde olması ve bilhassa demiryolu, göle en çabuk olarak cenubi garbinden geleceğine göre bu mevkiinin bırakılarak, henüz pek iptidai bir vaziyette olan tersanenin ve aynı zamanda bunun yanında bulunması zaruri olan işletme merkezinin (Tatvan)'a nakil ve mevcut iskelelerin tamir ve ıslahı ve mühim bir iki mevkiye antrepo tesis masrafları karşılığı olmak üzere iktisat vekaleti 1936 senesi bütçesine (350.000) liralık bir tahsisat vazı esası kabul edilmiştir" şeklinde belirtilmiştir. Van Gölü İşletme Kanunu Layihası ve İktisat ve Bütçe Encümenleri Mazbataları, Hükümetin (Van Gölü İşletmesi Kanunu) Mucip Sebepler Layihası (1/533) 30.06.1936, 2-7.

⁴⁷⁵ Emre Tekin, **Cumhuriyet Dönemi'nde Tatvan (1950-1970)**, Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Van, 2019, s.59,60.

İktisât Vekâleti, Van Gölü'nde gemilerle ulaşımı cazip kılmak ve bölgeyi hareketlendirmek için öncelikle bölgeye modern gemilerin gönderilmesi çalışmalarına hız vermiştir. Bu bağlamda İktisât Vekâleti tarafından Başvekâlete yazılan 28 Kasım 1936 tarihli tezkerede Van Gölü İşletme İdâresi'ne iki yeni gemi alındığı ve otel inşaatına başlandığı belirtilerek 1937 yılı bütçesine ilave olarak 150 bin lira ilave ödenek talep edilmiştir.⁴⁷⁶

Celal Bayar'ın 1936 yılında doğu vilayetlerinde yaptığı incelemeler neticesinde Başvekâlete sunduğu 10 Aralık 1936 tarihli “Şark Raporu”nda, Van Gölü işletmesine ilişkin önemli tespit ve önerilere yer verilmiştir. Bu raporda:

“...Bundan başka yüksek direktifler uyarınca Ernis'teki tamirat fabrikasının Tatvan civarında seçilen mahale nakline teşebbüs etmiş ve burası için tertip edilen genel bir plan dahilinde inşaata başlamış bulunuyoruz. Tamirat atölye binası kargir kısmı tamamlanmış İstanbul'dan getirilen demir çatı kısmının da yerine konuşması bitirilmek üzere bulunmuştur. Bundan başka halen işçi ve memurların oturması için ve ileride otel gibi kullanılacak bir binanın da inşaatı yarılanmıştır. Ayrıca bu sahada başlanan taş iskele inşaatı da oldukça ilerlemiştir. Fabrikanın muhtaç olduğu yeni makinelerin de mühim bir kısmı mahaline gönderilmiş bulunmaktadır. İlkbahar bunların monte edilmesi ile fabrika faaliyete geçecek ve Ernis'teki atölye buraya tamamen nakledilmiş bulunacaktır. Bu fabrika Van İşletmesi vapurlarının bütün tamirlerini yapabileceği gibi bu havali için de iyi bir tamirat yeri olacaktır. Sipariş olunan yeni vapurların montajları bu fabrika tarafından yapılacaktır.” ifadeleri yer almıştır.⁴⁷⁷

Van Gölü İdâresi'ne ilave olarak 150 bin Türklirasıödenek tahsis edilmesi durumunda yeni depo, iskele ile hizmet binası yapılabileceği ve yeni bir vapur satın alınarak hizmete sokulabileceği devurgulanmıştır.

Türk işçiler tarafından Haliç Tersanesi'nde inşa edilen iki gemi demonte halde İskenderun'a nakledilmiş ve buradan demiryolu ile Diyarbakır'a getirildikten sonra kamyonlar ile Van'a taşınmıştır. Van Gölü İdâresinde görevli mühendis ve işçiler hummalı bir çalışma yürüterek gemi bloklarını birleştirmeyi başarmıştır.⁴⁷⁸ Van gemisi 5 Ekim 1937'de ve Bitlis gemisi ise 19 Ekim 1937'de Van Gölü'nde suya indirilmiştir.⁴⁷⁹ Son olarak gemilerin, 24 koltuklu birinci mevkii, 18 yataklı ve 50

⁴⁷⁶ BCA. 030.10156.96.11

⁴⁷⁷ Celal Bayar, **Şark Raporu (Nejat Bayramoğlu)**, Kaynak Yayınları, İstanbul, 2006, s.117.

⁴⁷⁸ Ulus Gazetesi, 5 Ekim 1937.

⁴⁷⁹ Efdal As, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013, s. 179. Van ve Bitlis gemileri: 72 ton deplasmana sahip, 31 metre uzunluğunda, 6 metre genişliğinde ve 2,3 metre drafta sahip olacak şekilde dizayn edilmiştir. Ayrıca her iki gemiye 10 knot

koltuklu ikinci mevki olmak üzere toplamda 82 kişi taşıma kapasitesine sahip olması sağlanmıştır.⁴⁸⁰

İktisât Vekili Celal Bayar'ın 26 Mayıs 1937 tarihinde yaptığı konuşmada:

*“Bir tecrübe mahiyetinde olmak üzere havuzlarımızda iki gemi yaptırdık. Bunlar Van Gölü içindir. Bir tanesini Van’a naklettik, Van’da yeni yaptığımız tersanede monte edilmektedir. Bu suretle İstanbul’daki havuzlarımızda yeni gemi yapmak imkanını da tecrübe etmiş olduk. Bu istikamette bize en ziyade cesaret veren elemanlardan birisi de Karabük’te kurulmakta olan demir sanayimizdir. Çünkü ana maddeyi oradan tedarik etmiş bulunacağız.”*⁴⁸¹ şeklinde ifadeler kullanması, Türkiye Cumhuriyeti’nin sanayileşme konusundaki azim ve kararlılığını ortaya koymaktadır.

1937 yılının son günlerinde TBMM’de yapılan görüşmeler neticesinde Van Gölü İşletme İdaresi de diğer denizcilik işletmeleri ile birlikte 27 Aralık 1937 tarihinde çıkarılan 3295 sayılı kanunla kurulan Denizbank’a devredilmiştir.⁴⁸²

Van Gölü İşletme İdaresi’ne ait tekne, vapur ve gemilerin rutin bakımlarının yapıldığı ve arıza onarımlarının giderildiği Tatvan Tersanesi’nde mevcut; marangozhane, motor, elektrik ve demirci atölyelerinde belirli bir ücret karşılığında, bölge halkının ihtiyaçları kapsamında motor, araba, metal işleri ve traktör onarımları da yapılmıştır.⁴⁸³

Sonuç olarak Van Gölü İşletme İdaresi’nin; göl çevresinde başlayan sosyo-ekonomik gelişmelere katkı sağladığı dolayısı ile kuruluş amacına uygun olarak hizmet ettiği söylenebilir.

2.4.3. İzmir Körfez Vapurları İşletmesi ve Alaybey Tersanesi

İzmir Körfezi’nde düzenli (tarifeli) vapur seferleri yapan İzmir Hamidiye Vapur Şirketi ve faaliyetleri hakkında çalışmanın ilk bölümünde bilgi verilmiştir. Birinci Dünya Harbi sonrasında işgal edilen İzmir’de oluşan özel koşullar çerçevesinde Rees, Patterson, Guiffroy, Forbes ve Whittall ailelerinin ortaklığında “Gifre” adıyla bilinen bir vapur şirketi İzmir’de faaliyetlerine devam etmiştir.⁴⁸⁴

sürat yapabilmesi için 135 beygir gücünde çift uskurlu dizel makine monte edilmiştir. Murat Koraltürk, “Van Gölü’nde Gemiler”, **Denizcilik Dergisi**, 26.Sayı, 2006, s.78-79.

⁴⁸⁰ Kardaş, a.g.e., s.180.

⁴⁸¹ TBMM, ZC. V.Dönem, Cilt 18, s.283.

⁴⁸² TBMM, ZC. V.Dönem, Cilt 21, s.108,109.

⁴⁸³ Tekin, a.g.e., s.61.

⁴⁸⁴ Sadık Kurt, **İzmir’de Kamusal Hizmetler 1850-1950**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İzmir, 2012, s.201.

1923 yılında bazı girişimciler İzmir’de vapur işletme imtiyazı elde etmek için hükümete talepte bulunmuştur. Bunun üzerine İktisat Vekâleti de tüm isteklilerin 15 Mayıs 1923 tarihine kadar başvuruda bulunabileceğini bildirmiştir. İktisât Vekâletince yapılan açıklamada; gelen tüm başvuruların incelendiği ve İcrâ Vekilleri Heyeti’nin 11 Temmuz 1923 tarih ve 2597 sayılı kararı ile ihalenin İzmirli Uşakızade Muammer Bey’e verildiği belirtilmiştir. İzmir Körfezi’nde vapur işletme imtiyazına yönelik hazırlanan “Ana Sözleşme” devleti temsilen Mahmut Esat Bozkurt ile Uşakızade Muammer Bey arasında imzalanmıştır. Ana sözleşmenin sadece gemi inşa ve onarım işlerini ilgilendiren kısımları ele alındığında:

- X’uncu maddede şirkete ait tersane hakkında “Teşvik-i Sanayi Kanunu” hükümlerinin uygulanacağı, şirket vapurlarında ve tersanesinde Türkiye kömür ocaklarında üretilen maden kömürünün kullanılacağı,
- XI’inci maddede şirkete verilen imtiyaz kapsamında iskelelerin, dubaların, tersanenin ve binaların otuz yıl süresince iyi bir şekilde muhafaza edilmesinin gerektiği,
- XV’inci maddede devletin şirket vapurlarını, iskelelerini, tersanesini ve binalarını bilirkşi heyeti tarafından belirlenecek değerle bedelini peşin ödemek suretiyle satın alma hakkına sahip olduğu,
- XVII’nci maddede şirkete ait tersanede yeni vapurların inşası için en fazla üç yabancı uzman çalıştırılabileceği, şeklinde hükümlere yer verildiği görülmüştür.⁴⁸⁵

Verilen imtiyaza ilişkin detayları içeren 15 Temmuz 1923 tarihli teknik şartnâmenin:

-I’inci maddesinde şirket yolcu ve eşya taşımak maksadıyla yaptırılacak ya da satın alınacak vapurların plan resim ve keşifnâmeleri üçer nüsha olarak, altı ay içinde iskele, bina ve tersanenin resim, plan ve keşifnamelerinin ise üç ay içinde İktisât Vekâleti’nin onayına sunulduktan sonra Vekâletin dosyayı bir ay içinde inceleyeceği,

⁴⁸⁵ Kurt, a.g.e., s.202.

-III'üncü maddesinde şirketin iki yıl içinde vapurların tamamını yenileyeceği, öte yandan bu süre içinde iskeleler arasında yolcuları güvenli bir şekilde taşıyabilecek eski vapurların çalıştırılmasına müsaade edileceği,

-IV'üncü maddesinde şirkete ait, gemilerin kazan, tekne ve diğer parçalarının altı ayda bir kez bakım ve onarımdan geçireceği, gemilerin yılda en az bir kez kızağa çekilerek boyanacağı, salon ve kamaralardaki eksiklerin giderileceği belirtilmiştir.⁴⁸⁶

-XVIII'inci maddesinde şirkete ait vapurların onarım, bakım ve boyanması için bir tersaneye sahip olacağı,

-XIX'uncu maddesinde tersanede yabancı ülke gemilerine iş yapma imkanına sahip olacağı ancak hükümete ait işlere öncelik verileceği,

-XX'nci maddede tersanenin bir sanayi kuruluşu olması nedeniyle bu tür sanayi kuruluşları hakkındaki yasalara ve tüzüklere bağlı olarak faaliyet yürüteceği,

-XXI'inci maddesinde sanayi kuruluşlarında çalışan işçiler ile mühendis ve sanayi mektebi öğrencilerinin tersanede staj yapabileceği, fakat stajyer sayısının tersanede çalışan işçilerin toplam sayısının %10'u geçmeyecek şekilde planlanacağı, XXII'nci maddede tersanede yapılacak özel bir işin iki yabancı uzman tarafından denetlenmesine izin verileceği hususları yer almaktadır.⁴⁸⁷

Eski şirketten devlete kalan iskeleler, yine imtiyaz sözleşmesi gereğince ücretini veren Muammer Bey'in yönetimine devretmiştir. Barış döneminde Osmanlı Devleti'nin Giffre Şirketi hakkında haciz kararı olmasına karşın Guiffroy'e satılan "Karşıyaka Duba İskelesi"nin Muammer Bey'e devri zorlu olmuştur. Guiffroy'in tersanenin bulunduğu iskeleyi vermek istememiş ve bunun üzerine dava açılmıştır. Bu davayı Türkiye Cumhuriyeti kazanmış ancak Guiffroy'e de iskele onarımları için 1500lira ödenmesi kararı çıkmıştır. 1923 yılında imzalanan İzmir Körfezi Vapur İşletme Şirketi imtiyazı sözleşmesinin birinci maddesinde yer alan "Şirket, sermayesi Türk olan bir idareye imtiyazını ve sermayesini devretme hakkına sahiptir." hükmü gereğince, İzmir Körfezi Vapur İşletme Şirketi tüm haklarını, İzmir Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi'ne devretmiştir. İzmir Liman İşleri İnhisarı Türk

⁴⁸⁶ Kurt, a.g.e., s.203,204.

⁴⁸⁷ Kurt, a.g.e., s.206-207.

Anonim Şirketi 1 Mayıs 1925 tarihinde kurulmuş ve 19 Ağustos 1925 tarihinde faaliyetlerine başlamıştır. Diğer şirketin kuruluş sermayesi 1milyon iken geçen dönem içinde elde edilen gelirlerde sermayeye eklenince toplam sermaye,1.5 milyon liraya yükselmiştir. Şirket, ayrıca sermayesinin karşılığında hisse senedi çıkarmış ve çok az bir miktarını da halka arz etmiştir.⁴⁸⁸

Şirketin ismi 8 Ağustos 1934 tarihinde İzmir Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü'ne çevrilmiştir. 1936 yılında ise İktisât Vekâleti'ne bağlanarak İzmir Liman İşletmeleri Müdürlüğü halini almış ve faaliyetlerine devam etmiştir. 1938 senesinde kurulan Denizbank Genel Müdürlüğü'nün bir şubesi olarak hizmet vermiş 1944 senesinde Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne devrolmuştur.⁴⁸⁹

2.5. Türkiye Cumhuriyeti'nde İnşa Edilen İlk Gemiler

2.5.1. Gümrük Peremesi⁴⁹⁰ (1933-1934)

Millî Müdâfaa Vekâleti,Gemi İnşa Mühendisi Ata Nutku'ya kaçakçılığın engellenebilmesi için dış görüntüsü yelkenliye benzeyen ancak aynı zamanda motor gücü ileseyredebilen, denize dayanıklı bir gümrük muhafaza teknesi inşa etmesi hususunda emir vermiştir.Gümrük Muhafaza Genel Müdürlüğü tarafından alınması planlanan gümrük muhafaza gemilerininhalkın en çok kullandığı tipte, kaçakçılık yapanların yelkenlilerine benzeyen, denize dayanıklı, en az 12 knot sürat yapacak bir motora sahip ve motorun yaratacağı sarsıntıya dayanacak malzemedan yapılması, tekneninsürat yaptığıında kıç tarafının suya fazla batmaması, ayrıcaloça, ırgat ve babaların dayanıklılığı tecrübe edilmiş malzemedan donatılması ve yelkenin iyi malzemedan teknik resme uygun ölçüde, yapılması istenmiştir. Bunun üzerine teknik isteklere uygun bir gemiİNşa etmek için Akdeniz ve Ege sahillerinde incelemelerde bulunulmuş, özellikle kaçakçıların kullandığı teknelerin imkân ve kabiliyetleri ile dış görünüşleri hakkında bilgi toplanmıştır.⁴⁹¹

⁴⁸⁸ Kurt, **a.g.e.**, s.210

⁴⁸⁹ Camcı- Zafer, **a.g.e.**, s.210.

⁴⁹⁰ Pereme: Kıyıya yakın sularda kürek, yelken veya motor gücü ile insan ve yük taşımacılığı için kullanılan küçük teknelerdir. Bkz. <http://www.tdk.gov.tr/index.php>, Erişim tarihi 12.10.2019.

⁴⁹¹ Eken,**a.g.e.**, s.96,97.

Daha sonra kaçakçıların kullandığı teknelerin dış görüntüsünde olacak şekilde 12 mil sürat yapabilen yeni tip bir yelkenli motor dizayn edilmiştir. Peremeler Haliç Tersanesi'nin bulunduğu alanda Gümrük Muhafaza Deniz Komutanlığı Atölyesi'nde inşa edilmiştir. Gümrük peremeleri, kaçakçığın önlenmesinde büyük fayda sağlamış ve bunun üzerine Gümrük ve İnhisar Vekili ile Milli Müdafa Vekili tarafından Ata Nutku'ya takdîr nâme verilmiştir.⁴⁹²

2.5.2. Gölcük Yağ Gemisi (1934-1935)

Yurt dışından alınan muhripler, denizaltılar ve onarımı tamamlanan Yavuz gemisi ile birlikte Donanma'nın yakıt ihtiyacının karşılanması için bir yağ (akaryakıt) gemisine sahip olmak önem kazanmıştır. İstanbul ve Gölcük Limanları dışında yakıt transferi yapılamadığı için bir seferinde dört Muhrip yakıtları bitmek üzereyken Romanya'dan yakıt almak durumunda kalmıştır.⁴⁹³

Bunun üzerine bir yakıt gemisi satın almak veya Gölcük Tersanesi'nde yeni bir gemi inşa etmek düşüncesi hasıl olmuştur. Ancak Gölcük Tersanesi'nin altyapısının yetersizliği, gemi inşa tecrübesi olan teknik personel ve işçi bulunmadığı gerekçesiyle 1930'lu yıllarda Türkiye'de saç gemi yapılamayacağı kanaati hakim olmasına rağmen Milli Müdafa Vekâleti Gölcük Tersanesi'nde bu geminin inşa edilebileceği yönünde görüş beyan etmiştir.⁴⁹⁴

Arşiv belgeleri incelendiğinde Gölcük Yağ Gemisi'nin inşa sürecinin bizzat Atatürk tarafından da takip edildiği anlaşılmaktadır. Atatürk'ün imzaladığı kararnâmede şöyle yazmakatadır:⁴⁹⁵

“Gölcük'te inşasına başlananyağ gemisi için lüzumu olup bedeli tayyâre cemiyeti tarafından verilen 65 bin liradan tesviye edilmek üzere harice sipariş edilmiş olan takriben 15 bin lira kıymetinde 150 ton saç levhanın 933 yılı içinde tesellüm edilemeyeceği anlaşıldığından bunun için muhasebeyi umumiye kanunun ellinci maddesine göre gelecek yıla geçici mukavele yapılmasına izin verilmesi, Millî Müdâfaa Vekilliği'nin 21/3/934 tarih ve 40663 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekâleti'nin 8/4/934 tarih ve 213/7161 sayılı mütaâlanamesi ile İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 9/4/934 tarihli toplantısında kabul olunmuştur.”

⁴⁹² Eken, **a.g.e.**, s.86.

⁴⁹³ Dz.K.K.lığı Tarihçe Kitabı Cilt-II (1935-1950), Deniz Basımevi, İstanbul, s.20,21.

⁴⁹⁴ İnşaiye mühendisi yüzbaşı Ata Nutku bu görüşe karşı çıkmış ve ısrarcı tutumu ile ihtiyaç duyulan yağ gemisinin Gölcük Tersanesi'nde inşa edilebilmesi için Milli Müdâfaa Vekili'ne bir mektup yazmıştır. Eken, **a.g.e.**, s.103-105.

⁴⁹⁵ BCA, 030.018.01.02.43.20.004. Ek-9

Bunun üzerine Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından Gölcük Tersanesi'nde yağ gemisi inşa edilmesi için emir verilmiş ve 26 Mayıs 1934 tarihinde geminin inşa sürecine başlanmıştır.⁴⁹⁶

Gölcük Yağ gemisinin tekne inşası 31 Ekim 1935 tarihinde tamamlanmış, makinelerin gelmesi ve diğer eksikliklerin giderilmesiyle 17 Eylül 1937 tarihinde Donanma'daki vazifesine başlamıştır.⁴⁹⁷ Gemi yaklaşık olarak 56.3 m. boyunda, 9.5 m. eninde, 750 ton mazot sarnıçlarına sahip, 900 beygir gücünde ana makine ile asgari 10 mil sürat yapabilecek ve 29 personel ile işletilebilecek şekilde inşa edilmiştir.⁴⁹⁸

Emekli Amiral Afif Büyüktuğrul anılarında Gölcük Yağ gemisinin hikayesini şu şekilde aktarmaktadır:

“Gölcük erkânı ya da müdürleri bu geminin yapılmasını istememişlerdir. Bu nedenle Ata Nutku bu geminin Gölcük'te inşa edilmesi için çok uğraşmıştır. Çünkü onlarda bu inşaatın sorumluluğunu alacak cesaret yoktu... Ata Nutku, Avrupai bir çalışma sistemi kurmuş, işçilerden işe her başvurunu almış ancak bilimsel çalışmaya yatkın olmayanları işten çıkarmıştır. Gölcük Fabrika Müdürleri ise Gölcük yağ gemisi için gönderilen paradan başka işler yapmak istemişler ancak Ata Nutku izin vermeyince “Bu gemi yapılmayacak” ve “Gemiye hurdacılara satacağız” şeklinde konuşarak onu tehdit etmişlerdir. Gölcük Tersanesi'ndeki karşı tavır çok şiddetli olduğundan geminin denize indirilişinde hiçbir askeri tören dahi yapılmamıştır. Gemi, bizler ve Ata'nın arkadaşları huzurunda sessiz sadasız bir şekilde denize indirilmiştir.”⁴⁹⁹

Yaklaşık beş yüzyıllık geçmişe sahip eski Tersâne-i Âmire'de, XIX. yüzyılın son çeyreğinde yabancı mühendis ve işçilerin desteği ile ancak avcıbot inşa edilebilirken, Türkiye Cumhuriyeti'nin çiçeği burnunda Gölcük Tersanesi'nde Türk işçi, teknisyen ve mühendislerinin çabası ve alınteriyle “Gölcük Yağ Gemisi” inşa edilmiş ve Türk Gemi İnşa Sanayisi için büyük bir gurur kaynağı olmuştur.

⁴⁹⁶ BCA, 030.10.00.00.63.422.13. Ek-10

⁴⁹⁷ Ata Nutku gemi inşası işinde kullanılacak işçileri Avrupai usullerle seçme yoluna gitmiştir. İş yöntemi olarak gemi etrafında farklı yerlerde bulunan plakaların üzerine kaynakçılar günde Metre kaynak yapacak, montaj işçileri günde 100 perçin kullanacak vb. kriterler kullanmış ve inşa sürecini hızlandırmayı başarmıştır. Gölcük Yağ gemisi 45 yıl aradan sonra inşa edilen ilk Türk gemisi olmuş ve geminin tekne inşaatı 17 ay içerisinde tamamlanmıştır. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak tarafından 2 Kasım 1935 tarihinde Ata Nutku'ya takdirname verilmiştir. Eken, a.g.e., s.116.

⁴⁹⁸ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması 1923-1960**, s.70.

⁴⁹⁹ Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977) Cilt-1**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, s.357.

2.5.3. Atak Mayın Gemisi (1936-1938)

Gölcük Tersanesi'nin kısıtlı imkanları çerçevesindeTürkmühendis ve işçilerininmaharetiyle inşa edilen Gölcük Yağ Gemisi,tüm tersane personeline ve Deniz Kuvvetlerine büyük bir moral sağlamış ve “Türkiye’de gemi yapılamaz” tabusunu yıkarak Türk mühendisleri için yeni ufuklar açmıştır.

Daha önce Yavuz Zırhlısı gibi büyük tonajlı gemilerin havuzlanabilmesi için yabancı ülkelerden yüksek ücretler ödenerek, romorkör hizmeti alındığından donanma emrinde kullanmak üzere romorkör⁵⁰⁰ satın alınması hususu gündeme gelmiştir.Kendisine verilen tüm görevleri başarı ile yerine getiren Gölcük Yağ Gemisi'nin kullanımından duyulan memnuniyet ve Gölcük Tersanesi'nin edindiği tecrübe, burada küçük tonajlı gemiler inşa edilebileceği görüşünü desteklemiştir. Bunun üzerineMillî Müdâfaa Vekâleti, Donanma'nın kullanımına sunulmak üzere Gölcük Tersanesi tarafından bir romorkör inşa edilebileceğini değerlendirmiştir. Bu kapsamda; çift makineli ve pervaneli mayın dökme kabiliyeti olan ve aynı zamanda açık deniz romorkörü olarak da kullanılabilecek bir geminin Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmesi için gerekli bütçe tahsisatının yapıldığı belirtilerek bir an önce inşa ameliyesine başlanması yönünde talimat verilmiştir.⁵⁰¹

Atıl durumda kaderine terk edilmiş Preveze Ganbotunun kazanları sökülmüş ve dökme kısmı Kırıkkale Çelik Fabrikası'nda, kalan kısımları ise Gölcük'te bakıma alınmıştır. İnşa edilecek gemi romorkör olarak diğer gemileri çekebilecek ve aynı zamanda 40 mayın dökme kabiliyetine sahip olacak şekilde dizayn edilmiştir.⁵⁰²

Basının manşetten verdiği Atak Mayın Gemisi'nin denize indirilme töreninde, geminin inşaatına 1936 yılı sonunda başlandığı ve 27 Mart 1938 tarihinde tamamlandığı belirtilmiştir. Ayrıca haberlerde; Atak mayın gemisinin Avrupa'daki emsallerine çok yakın bir kalitede son teknoloji kullanılarak inşa edildiğini, 44 metre boy- 8 metre eninde olduğunu, geminin bin beygir kuvvetinde iki ana makineye sahip

⁵⁰⁰ Romorkör: Özellikle liman hizmetlerinde, yedekleme, kurtarma, yardım ve büyük gemilerin limana avara ve aborda manevralarında gemileri itip çekme işini yapan manevra kabiliyeti yüksek olan deniz aracıdır. Türk Dil Kurumu Resmi internet sitesi, Bkz. <http://www.tdk.gov.tr/index.php>, Erişim tarihi 12.10.2019.

⁵⁰¹ Eken, **a.g.e.**, s.123.

⁵⁰² Yavuz Zırhlısı'nı tek başına 5-6 Kts. ile çekebilecek makine gücünde (1000 beygir gücünde) inşa edilmiştir ve tamamı 60.000 TL'ye mal olmuştur. Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak ve Millî Müdâfaa Vekili Kazım Özalp tarafından Ata Nutku'ya takdirname verilmiştir.Eken, **a.g.e.**, s.134.

olduğu ve 13 mil sürat yapabildiği belirtilmiştir.⁵⁰³ Dönemin birçok gazetesinin manşetten verdiği Atak Mayın Gemisi'nin denize indirilme töreni haberinde; törenin çok heyecanlı bir şekilde gerçekleştiğini bu geminin inşası ile birlikte Türk mühendis ve işçisine olan güvenin pekiştiğini ve Türk gemi inşa sanayisi açısından bir kırılma anı yaşandığını, belirtilmiştir.⁵⁰⁴

Millî Müdâfaa Vekili Kazım Özalp'ın Deniz Fabrikaları Umum Müdürlüğü'ne gönderdiği 1 Nisan 1938 tarihli ve 40794 sayılı yazıda: "Noksan ve eksik vesaitle ve sırf kendi milli azim ve irademizle vücut bulan dördüncü teknenin de muvaffakiyetle denize indirildiğini memnuniyetle gördüm..." şeklindeki ifadesi⁵⁰⁵ Türk gemi inşa sanayisinin başlangıcından 1938 yılına kadar gelinen noktayı ve kaydedilen başarıyı ortaya çıkarmıştır.

2.5.4. Torpido Şalopaları⁵⁰⁶

Zaman içerisinde donanmaya katılan yeni denizaltı gemilerinin sayısının artması ile birlikte tatbikatlarda kullanılan eğitim torpidoları ile harp başlıklı torpidoların İzmit/Başiskele'deki atölyeden Gölcük'e taşınması maksadıyla küçük tonajlı şalopaya⁵⁰⁷ ihtiyaç duyulmuştur. İngiliz Ulusal arşivinde yer alan raporda: Gölcük Tersanesi'nde Gölcük Yağ gemisinden sonra 'Dalgıç' isimli Torpido Tenderi/Şalopası'nın inşa edildiği belirtilmektedir.⁵⁰⁸ Ata Nutku'nun hatıralarında

⁵⁰³ Ulus Gazetesi, 27 Mart 1938, s.8.

⁵⁰⁴ Törende görevli yüzbaşı Ethem: "... Atak mayın gemisi burada yaptığımız gemilerin dördüncüsüdür. Hacim itibarıyla ufaktır. Fakat bizim için en büyük kıymeti çok büyük bir emeğin mahsulü olmasıdır. Bu geminin vazifesi büyüktür. Geminin türk kavga kuvvetleri içinde aldığı vazife gene bu geminin hacmiyle nisbet edilmeyecek derecede şerefli ve değerlidir. Bu gemiyi gözlerimizde çok kıymetli bir eser halinde yükselten şeylerden biri de hiç bir köşesinin hiç bir ecnebinin alınından ter dökülerek yapılmamış olmasıdır. "Her şeyi kendimiz yapacağız" diyen Ulu Önderin direktifine yürekten itaatimizin küçük bir sembolünü yaratmış olmakla bahtiyarız. Bu itaat bize bundan daha büyük eserler yaratmak kuvvetini de verecektir. Yaşasın Ulu Önder". Kurun Gazetesi, 27 Mart 1938, s.2.

⁵⁰⁵ Eken, **a.g.e.**, s.134,135.

⁵⁰⁶ Şalopa/Tender: Motor ile seyredebilen boyu 10-20 metre aralığında ve küçük deplasmana sahip, körfez ve göl gibi iç sularda kısa mesafeli olarak cephanes, su, yakıt gibi askeri malzemelerin nakliyatında kullanılan küçük askeri gemilerdir. Büyük Türkçe Sözlük-<http://www.tdk.gov.tr/>. Erişim tarihi, 08.10.2017

⁵⁰⁷ İng. Shalop, Türk Dil Kurumu sözlüğünde "eskiden kullanılan iki direkli hafif bir harp gemisi" olarak ifade edilmiştir. Büyük Türkçe Sözlük-<http://www.tdk.gov.tr/>. Erişim tarihi, 08.10.2017 Ancak denizcilik terimleri sözlüğünde ise "Filikadan büyük kürek ve yelkenle hareket eden tekne" olarak kullanılmaktadır.

⁵⁰⁸ İUA.FO.424539.15687. Annual Report 1938, s.37.

belirttiği üzere 1936-1938 yılları arasında milli imkanlarla 35 ton deplasmana sahipaltı adettorpedo şilebi inşa edilmiştir.⁵⁰⁹

2.5.5. Denizaltılarımızın İnşa Süreci

Atılay ve Yıldıray Denizaltılarının İnşa Süreci: Donanmanın ülke müdafaasında stratejik bir silah olarak ihtiyaç duyduğu ve isimleri bizzat Atatürk tarafından belirlenen Atılay, Saldıray, Yıldıray ve Batıray denizaltı gemileri Alman “Fried Krupp Germania Şirketi”ne sipariş edilmiş, bunlardan Saldıray ve Batıray’ın Kiel/Almanya’da yapılması, Atılay ve Yıldıray’ın ise Alman mühendisler ile Türk mühendis ve işçilerinin ortaklığında Taşkızak Tersanesi’nde inşa olunması kararlaştırılmıştır.⁵¹⁰

Alman firma ile yapılan sözleşme gereğince Taşkızak’ta inşasına başlanan Atılay ve Yıldıray denizaltılarının gemi inşa planına göre yürütülmesi için Yarbay Sabri Ölçer başkanlığında makine ön yüzbaşısı Fehmi Nakoma üyeliğinde bir proje ekibi oluşturulmuş ve bu ekibin zaman içerisinde genişletilmesi kararlaştırılmıştır.⁵¹¹ İnşa sürecine başlanan denizaltılardan Atılay’ın, 1938 yılı Kasım ayı itibari ile alt güverteden kuleye kadar olan teknenin perçin ve kaynak işçiliğinin tamamlandığı, kulenin iç boyasının bitirildiği, baş kısmından kuleye kadar olan alt güverte montajına devam edildiği ve torpido kızaklarının montajına başlandığı, kule, mukavim tekne ve üst güverte boyasının bitirildiği aktırılmaktadır. Öte yandan Yıldıray denizaltısının ise balast sarnıçlarını tutan ana omurganın tamamlandığı, denizaltının dış saç levhalarını hazırlandığı ve mukavim tekeneye montaj için hazır olduğu rapor edilmiştir.⁵¹²

Almanya’daki tersanede inşasına başlanacak Saldıray ve Batıray’ın gemi inşa süreçlerinin koordinasyonundan sorumlu heyetin başında Almanya’daki deniz ateşesi binbaşı Fahri Korutürk ile birlikte toplam 13 kişilik uzman heyet görevlendirilmiştir.⁵¹³ Heyet içerisinde Denizaltı Filosu’nda görev yapmakta olan ve tecrübeli subaylardan binbaşı Lütfi Kerman, Batıray Komutanı olarak atanmıştır.

⁵⁰⁹ Eken, **a.g.e.**, s.169-174.

⁵¹⁰ BCA.030.10.62.418.5 Ayrıca Bkz.Ay sınıfı olarak adlandırılan denizaltı gemilerinin 930 ton deplasmana ve 22 mil süratle sahip olacağı belirtilmiştir. İngiliz basınında yer alan haberlere göre Türkiye ayrıca İngiltere’ye 6 milyon sterlin kredi karşılığında 4 muhrip ve 4 denizaltı gemisi sipariş vermiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 15 Ağustos 1937, s.7 ve 25 Nisan 1939, s.8.

⁵¹¹ LDGAM, Ktn: 1937-14, Gmn:117, Bn.:1, Tarih: 4 Mayıs 1937.

⁵¹² LDGAM, Ktn: 1938-3, Gmn 157, Bn: 5 ve 6 Tarih :12 Kanunievvel 1938.

⁵¹³ Raşit Metel, **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966, s.60,61.

Ayrıca; inşaat, makine, elektrik, torpido, barut ve mayın işlerinde uzman olan: yüksek mühendis yüzbaşı Şevket Demir, gemi inşa mühendisleri: yüzbaşı Muhittin Etingü, yüzbaşı Saim Erkson, Makine yüzbaşılar: Nihat Ersin, Cevad Çekli, Necati Gökçen, İrfan Özar, güverte yüzbaşılar: Muhtar Bindal, Edip Şahsuvaroğlu, Muhlis Güremen ve Zühtü Poyraz görevlendirilmiştir.⁵¹⁴

Almanya'daki deniz ateşeliğince gönderilen ilerleme raporunda Saldıray ve Batıray denizaltılarının hızla inşası sürerken 1938 yılı Ağustos ayına gelindiğinde Saldıray'ın baş torpido, santral, dizel ve kış torpido dairelerinin dış saçlarının monte edildiği büyük oranda ağaç işlerinin tamamlandığı ve torpido transfer donanımının montajında sona yaklaşıldığı ve yakın zamanda geminin seyir tecrübelerine başlanabileceği, öte yandan Batıray'ın ise dış tekne kaynağının tamamlandığı, torpido kovanlarının imaline başlandığı, ufki dümenlerinin ve bazı elektrik motorlarının yerlerine monte edildiği belirtilmiştir.⁵¹⁵ 1938 yılı Ekim ayı sonunda Saldıray denizaltısının liman ve seyir tecrübelerinin tamamlandığı sadece yelken kısmında imla kapağı girişinden su kaçağı tespit edildiği ve bu arızanın onarımına devam edildiği sürecin istenen şekilde ilerlediği rapor edilmiş ancak Batıray denizaltısının inşa sürecinin çeşitli gerekçelerle yavaş ilerlediği ve Alman Harp Dairesi'nin bu konuda ikaz edildiği görülmüştür.⁵¹⁶

2.5.6. Yolcu Vapurları

Gölcük Tersanesi'nde hayat bulan ve gelişen gemi inşa sanayi, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü'ne bağlı Haliç Tersanesi'ne de örnek olmuştur. Haliç Tersanesi'nde 1933-1936 yılları arasında 150 yolcu taşıma kapasiteli Van ve Bitlis Vapurları inşa edilmiştir. İnşa edilen gemiler parçalar halinde demiryolu ve kısmen hayvan taşımacılığı ile Van Gölü'ne ulaştırılarak burada tekrar birleştirilmiş ve kullanıma sunulmuştur.⁵¹⁷

Şirketi Hayriye tarafından, Boğaz'da yolcu taşımacılığında kullanılmak üzere, Hasköy Tersanesi'nde yolcu vapuru inşa edilmesine karar verilmiştir. Hasköy Tersanesi'nin idarecisi Alman H.Dilg ve yardımcısı Türk mühendis Rıza Bey'in

⁵¹⁴ Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi, 1935-1950, C I, Dosya I, s.11,114.

⁵¹⁵ LDGAM, Ktn:1938-2, Gmn.: 73, Bn.: 7,12,14, Tarih: Ağustos 1938.

⁵¹⁶ LDGAM, Ktn: 1938-1,Gmn: 8, Bn:3,4 T.:Teşrinisani 1938.

⁵¹⁷ Arıkan-Sancar, **a.g.e**, s.253.

abaları ile 1937 yılında Kocataş Vapuru, 1938 yılında Sarıyer ile Kabataş Vapurları⁵¹⁸ Türkiye Cumhuriyeti dnemindeHasky Tersanesi'nde,milli imkanlarla inşa edilen ilk yolcu gemileri omuştur.⁵¹⁹

Türk mühendis ve işçilerinin marifeti ile inşa edilen ve 75 ile 76 borda numarası verilen yolcu vapurlarının ana makineleri, buhar kazanı ve uskurusu Avrupa'dan temin edilmiş, ancak diğerkm paralarbizzat Hasköy Fabrikası'nda imal ve inşa edilmiştir.⁵²⁰

2.6.Gemi İnşa Sanayisinin Gelişmesi İçin Alınan Tedbirler:

Sanayileşmede artık devlet asıl aktör olmaya karar vermiş ve sratlı bir şekilde gereken tedbirleri uygulamaya geçirmiştir. Bu maksatla hükümet teşviki ile faaliyet yürüten Milli İktisât ve Tasarruf Cemiyeti tarafından 1930 yılında Sanayi Kongresi yapılmış ve açılışını bizzat İktisât Vekili şakir Kesebir yapmıştır. Açılış konuşmasında Türk milli sanayisinin oluşması ve ilerlemesi için lazım olan çareleri aramak ve göstermek için bu kongrenin düzenlendiğini ifade etmiştir. Sanayi Kongresi'nde Türkiye'de üretimi yapılan tüm mamullerin üretici temsilcileri, dünyadaki bilinen örnek uygulamalarla Türkiye'dekiler kıyaslanmış, neticesinde üretimi artırmak için bazı konularda çözüm nerileri sunulmaya çalışılmış ve kongre bitiminde kapsamlı bir rapor hazırlanmıştır.⁵²¹

Söz konusu sanayi raporunun, muhtelif raporlar kısmında yer alan “Vapur Tamirhneleri” kısmı incelendiğinde: İstanbul'un, deniz gzerghlarınınen önemlilerinden birinin üzerinde olduğu, havuzlanma ve tamirat ihtiyaı olan gemi/vapurlar için yegane fırsat teşkil ettiğei, İstanbul'da bulunan deniz tezghlarından yeterince istifade edilemediğei, yerli ve yabancı gemilerin bakım ve onarım

⁵¹⁸ Eski Haliç İdaresi'nden kalan borç nedeniyle satılığa çıkarılmış olan 13 numaralı vapurun teknesi ve tüm teçhizatı Hasköy Tersanesi'nde baştan sona elden geirilmış ve üzerindeki buhar kazanı sklerek yerine 120 beygir gücünde bir dizel motor monte edilmiştir. Ancak bu vapurdan istenilen verim elde edilmemiş ve bu nedenle 1938 yılında hizmete giren Kabataş Vapuru 1939 yılında envanterden çıkarılmıştır. Camcı- Zafer, **a.g.e.**, s.193-200.

⁵¹⁹ Hasköy Tersanesi'nde 1937 yılında 157 ton deplasmana sahip, 330 beygir gücünde, 33 m. boyunda ve 6,6 m eninde olmak üzere Kocataş ve 1938 yılında 157 ton deplasmanda, 330 beygir gücünde, 33 m. boyunda ve 6,6 m eninde olmak üzere Sarıyer Vapuru ile yine 1938 yılında 61 ton deplasmana sahip Kabataş Vapurunun inşası tamamlanmıştır. Arıkan- Sancar, **a.g.e.**, s.253.

⁵²⁰ Cumhuriyet Gazetesi, 17 Ağustos 1937, sf 2.

⁵²¹ 1930 Sanayi Kongresi Raporlar, Kararlar, Zabıtlar, Milli İktisat ve Tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1930, s.716.

ihtiyaçlarını Yunanistan'a ait Pire limanında karşıladığı, Türkiye'deki maliyetinin yüksek olmasının esas sebebinin gümrük resmi ile imalat vergisi üzerinden alınan yüzde altılık pay olduğu, örneğin Pire'de kullanılan gemi boyasının fiyatının Fransa ile İngiltere'de aynı ancak Türkiye'de iki misli olduğu, İstanbul'da bazı tamirhanelerin bir çeşit serbest bölgeye sahip olarak yurtdışından gelen gemi inşaatında kullanılan malların vergi idaresi nezaretinde depolanması sayesinde bu mallara sadece gümrük vergisi ya da diğer verginin uygulanabileceği hususlarında değerlendirmeler yapıldığı görülmüştür. Ayrıca sanayi raporuna göre vapur/gemi onarım işi miktarının sabit olmadığı zaman zaman işlerin arttığı/azaldığı dikkate alındığında; bu talebin süreklilik arz etmemesi nedeniyle işçi ihtiyacının da değiştiği belirtilmiştir. Piyasada bazı iş kollarında ihtisas elde edememiş tecrübesiz işçilerin de varlığı göz önünde bulundurulduğunda, belirli bir dönem için %15 oranında ihtisaslı yabancı işçi çalıştırmaya izin verilmesinin gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin gelişmesine fayda sağlayacağı da ifade edilmiştir.⁵²²

Bu bağlamda, gemi inşa ve onarım sektörünün canlanması için bazı konularda önemli tekliflerde bulunulduğu söylenebilir. 1937 yılına gelindiğinde Afyon milletvekili Berç Türker mecliste yaptığı konuşmada şunları dile getirmiştir:

*“Sevinçle işittim ki pek yakın bir zamanda ve muhterem İktisât Vekili'nin gayreti ile, gemilerimizi biz inşa edeceğiz ve tersanelerimizi modern esaslar üzerine işlettireceğiz. Eğer şimdi Türk mütehassıslar mevcut ise ecnebilere verdiğimiz maaşı Türklere de verelim...”*⁵²³

Devam eden süreçte Başvekil Celal Bayar, 08 Kasım 1937 tarihli mecliste söz alan konuşmasında denizcilik alanında gelecek planlarına ilişkin şu şekilde konuşmuştur:

“... Bu itibarla millî şilepçiliğimizi yüksek teknikle teşkilâtlandırmaya çalışacağız, fakat bir inhisar tesisi düşünmediğimizi derhal ilâve edebilirim. Alman tersanelerine sipariş ettiğimiz on dört yeni yolcu vapuru kabotaj ihtiyacımızı tatmine kâfi gelmeyecektir. Bu noktadan da mevcut tonajımızı yeniden arttırmak lüzumunu bir zaruret halinde duyuyoruz. İhtiyacımız olan gemileri dahilde yapmak prensibine çok kıymet veriyoruz. Memleketimizde bir an evvel bir demir sanayii tesis etmek için sarf edilmiş gayretin mühim hedeflerinden birisi de zaten bu idi. İş iki etapta planlaştırmak kararındayız: Üç senelik birinci plan devresinde İstanbul'da eski tersane mevkiinde yeni bir tersane kuracağız. Bu tersane bidayette ikisi beş bin tonilâtoya kadar, diğer

⁵²² 1930 Sanayi Kongresi Raporlar, Kararlar, Zabıtlar, Milli İktisat ve tasarruf Cemiyeti, Ankara, 1930, s.682, 683.

⁵²³ TBMM, ZC, V.Dönem, Cilt 65, s.275.

ikisi bin tonilâtoya kadar olmak üzere dört gemiyi aynı zamanda inşa edebilecek kudrette olacak ve yük gemisi yapıldığı takdirde istihsal edilecek netice tonaj bakımından daha üstün olacaktır. Diğer taraftan mevcut tâmirat fabrikamızla havuzlarımızı tevsi için İstinye Dok Şirketini satın alarak bu fabrikaya ilâveye karar vermiş ve pazarlığını bitirmiş bulunuyoruz. Halen kendi tezgâhlarımızda inşa edilmekte bulunan denizaltı gemilerimiz bittikten sonra, yenilerini inşaaya fasılasız devam edeceğiz.”⁵²⁴

Nitekim ilk defa Başvekil seviyesinde gemi inşa sanayisine verilen önem ayrıntıları ile paylaşılmıştır. Başvekil Celal Bayar, mevcut tersanelerin geliştirilerek imkanlarının arttırılması ve milli gemiler inşa edilmesi yönünde gayret sarf edilmesini önemli bir hedef olarak belirtmesi önemli bir gelişme olarak not edilmiştir.

Hükümet, denizcilik sektörünün gelişmesini sağlamak amacıyla aldığı kararları II. Sanayi Planı'na dahil etmiştir. İstanbul Boğazı'ndan geçen sivil gemilerde meydana gelen arızaların onarılacak ilave döviz geliri elde etmek için Haliç'te bulunan tersanenin yenilenmesi kararlaştırılmıştır. Haliç Tersanesi'nde yapılan keşif ve planlar neticesinde havuzların bakımı için 580 bin Türk lirasına ihtiyaç duyulduğu ortaya çıkmıştır. Tamirat Fabrikasının ıslahı için hazırlanan projelerde sadece vinç ve makine tedariki için 1.2 milyon lira ve tüm malzemenin montajı ve bunların bulunacağı binaların inşası için ise 490 bin liraya ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir. Bu maksatla II.Sanayi Planı'na göre fabrikalarda yapılması öngörülen modernizasyon faaliyetleri kapsamında: ⁵²⁵

- | | |
|--|--------------|
| - Fabrikanın tüm vinçleri için | 509.000 lira |
| - Tekne Tamir Dairesi Tezgâhları için | 262.000 lira |
| - Kazan Dairesi Tezgâhları için | 131.000 lira |
| - Eğri Bükme Dairesi Tezgâhı için | 63.500 lira |
| - Demirhâne Tezgâhı için | 36.500 lira |
| - Boru Dairesi Tezgâhı için | 12.000 lira |
| - Makine Tamirat Dairesi Tezgâhı için | 198.000 lira |
| - Dökümhâne Dairesi Tesisatı için | 25.000 lira |
| - İzabe Dairesi Tesisatı ve Marangozhâne Makinesi için | 13.000 lira |
- finansmana ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir.

⁵²⁴ TBMM, ZC, V.Dönem, Cilt 20, s.19-42

⁵²⁵ Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları, **Türkiye Cumhuriyeti'nin İkinci Sanayi Planı**, TTK Basımevi, 1989, Ankara, s.324.

II.Sanayi Planı kapsamında inşaa kızaklarının fabrikanın Azapkapısı ile havuzlar arasındaki boş arsaya yapılması öngörülmüştür. Böylece 1000 tona kadar iki geminin kızaklanmasına müsait olan bu sahaya yapılacak iki kızağın masrafı 200 bin lira ve kızağın elektrik motoru, kompresör ve çelik halat vb. ile donatılması için ise 100 bin lira yatırım gerektiği kaydedilmiştir.⁵²⁶ Ayrıca Haliç dışında İstanbul'da bir tersane kurulması ve burada gemi inşası ve onarımın yapılabilmesi için yıllık 1 milyon 200 bin lira ödeneğin ayrılması öngörülmüştür. Türkiye Cumhuriyeti, Atatürk'ün öncülüğünde 1930'lu yıllardan itibaren ekonomik alanda uygulamaya koyduğu devletçi politikalar sayesinde hızla fabrika ve sınai tesisleri kurmaya başlamış bunun neticesinde çeşitli iş kollarında eğitilmiş ve tecrübeli teknik personel ihtiyacında artış meydana gelmiştir. Özellikle Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından idare edilen askeri fabrikalarda mühendis açığı olmuştur. Bu kapsamda, Millî Müdâfaa Vekâleti askeri mühendislerin daha iyi eğitim görmeleri için yurtdışına gönderilebilmeleri için 3052 sayılı kanunun üçüncü maddesine ilişkin:

“-Askerî lise mezunlarından yabancı memleketlerde askerî yüksek mühendis ve mühendis yetiştirilmek üzere seçilenler iki ay müddetle hazırlık kıtasında hizmet ettikten ve sınıfları ile alâkadar askerî fabrikalar veya sair müesseselerde altı ay çalıştıktan sonra liyakat ve kıfayeti tasdik edilenler tahsil görecekları yabancı memleketlere askerî talebe sıfatı ile gönderilirler.

-Yabancı memleketlerin yüksek mühendis mekteplerinde en az iki senelik tahsilden sonra yapılacak ön imtihanlarda ve mühendis mekteplerinde buna tekabül eden devre imtihanlarında muvaffak olarak iki sene tahsil senesini ikmal edenler yedek yarsubay nasbolunurlar. Talebe sıfatı ile yabancı memleketlerde tahsilde iken muvaffak olamayanlar, memlekete getirilerek askerî memur nasbedilmek üzere meslek tahsiline veya yedek subay mektebi tahsiline tâbi tutulurlar. Bunlardan meslek veya yedek subay mekteplerinde de muvaffak olamayarak sıhhi hallerden gayri sebeplerle çıkarılanlar kıtalara verilirler ve muvazzaflık hizmetlerinden başka askerî mekteplerde meccanen okudukları müddetin yarısı kadar fazla hizmet ederler.

-Askerî liseleri muvaffakiyetle bitirdikten sonra memleketimizdeki fabrika veya müessese stajlarında askerî yüksek mühendis ve mühendislik tahsilini takibe kıfayeti görülmeyenler talebe sıfatı ile Harbiye mektebine sevk edilirler.” şeklindeki değişiklik teklifinde bulunulmuş ve müteakiben TBMM’de yapılan oylama ile bu teklif kabul edilmiştir.⁵²⁷

Milli Müdafa Vekâleti tarafından vatani vazifesini askeri fabrikalarda ve tersanelerde yürüten erlerin motivasyonunu sağlamak ve mesleğe alıştırmak amacıyla

⁵²⁶ A.g.e, s.325

⁵²⁷ TBMM, ZC. V.Dönem, Cilt XVIII. s.85.

hazırlanan “Askerî Fabrikalar Harp Sanayii Kıtaları Erlerine Verilecek Yevmiye Hakkında Kanun” tasarısı 24/12/1937 tarihinde TBMM’de yapılan oylama ile kabul edilmiştir.⁵²⁸

1930’lu yıllardan itibaren, başta çıkarılan kanunlar olmak üzere Mustafa Kemal Atatürk, İsmet İnönü, Celal Bayar ve bazı vekillerinin meclis konuşmaları incelendiğinde: Türkiye Cumhuriyeti’nin ekonomi alanında tam bağımsızlığa ulaşmak için teknik kadrolar yetiştirerek milli gemilerini kendi mühendis ve işçi kadroları ile inşa etmeyi planladıkları görülmektedir.

2.7. Tersanelerin Gelişimini Destekleyen Alt Sanayi Kollarının Durumu

Bu kısımda, tersanelerinimalat ve onarım kapasitesine doğrudan etki eden demir-çelik sanayisiincelenmiş ve önemli görülen hususlar kısa bir şekilde ifade edilmiştir. Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulması sonrasında İstanbul Ticaret Odası tarafından hazırlanan raporda, Türkiye’nin demircilik sektörünün çöktüğü belirtilmiştir. Sanayinin durumuna ilişkin benzer açıklamalar 1923 yılında İzmir’de toplanan Türkiye İktisât Kongresi’nde ifade edilmiş ve fabrika ile makine istihsaline ve büyük işletmeler devresine süratle geçilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır.⁵²⁹

Türkiye’de demir-çelik endüstrisini kurma çalışmalarına ilk olarak 1925 yılında İktisât Vekâleti’nin öncülüğünde Avusturya’dan getirilen Prof.Granning’in tetkikleri ile başlanmıştır. Granning, ülkede demir endüstrisi kurmaya elverişli yerlerin belirlenmesi, mevcut demir cevheri kapasitesinin belirlenmesi ve kurulacak tesislerin

⁵²⁸ Anılan kanunda:“Madde I - Askerî fabrikalar (kara, deniz, hava) kadrolarına dahil harp sanayi kıtaları erlerinden ehliyet gösteren ve mesailerile müesseseye menfaat temin edenlere yalnız çalıştıkları günlere münhasır olmak üzere kanunî istihkaklarından başka ayrıca yevmiye verilebilir. Yevmiyeler erlerin kıtalara iltihaklarından üç ay sonra başlamak üzere birinci sene en çok elli ve ikinci sene yüz kuruşu geçemez.

Madde II - Birinci maddede yazılı yevmiyeler fabrikaların bağlı oldukları müdür ve umum müdürlüklerce takdir ve tesbit olunarak Millî Müdafaa Vekâleti Hava ve Deniz kısımları bütçeleriyle Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü bütçesinin amele ücretleri tertibinden verilir.

Madde III- Bu kanun neşri tarihinden muteberdir.

Madde IV - Bu kanunun hükümlerini icraya Millî Müdafaa ve Maliye Vekilleri memurdur.”ifadeleri yer almaktadır. Resmi Gazete, 30 Aralık 1937 tarihli, 3289 sayılı ve “Askerî Fabrikalar Harp Sanayii Kıtaları Erlerine Verilecek Yevmiye Hakkında Kanun”

⁵²⁹ Ulusal Kurtuluş Savaşı yıllarında TBMM’de İktisat Vekaleti tarafından yürütülen bir çalışmaya göre 1922 yılında metalurji endüstrisinde 3272 işyerinin bulunduğu ve bu işyerinde çalışan işçi sayısının yaklaşık 8021 olduğu tespit edilmiştir. Doğan Avcıoğlu, **Türkiye’nin Düzeni Dün, Bugün, Yarın**, Bilgi Yayınevi, Ankara, 1971, s.135,136.

ölçeği ve üretim kapasitesinin belirlenmesi konularında çalışma yürütmüştür.⁵³⁰ Granning, raporunda ham demir ve kok kömürünü ithal edilmesinde beis olmadığını, ancak sanayi atılımını sağlamak için özellikle demir-çelik tesislerinin kurulmasına öncelik verilmesi gerektiğini vurgulamıştır.⁵³¹

Bunun üzerine demir üretimine yönelik tesis kurulmasıyla ilgili olarak ikinci adım atılmış ve bu maksatla “Demir Sanayisi Hakkında Kanun” 17 Mart 1926 tarihinde TBMM tarafından kabul edilmiştir. Bu kanunda özetle: Karadeniz bölgesinde demir sanayi ile buna bağlı olarak kömür madenlerinin tespit ve teşhis edilmesi, ayrıca tesis inşası ve işletilmesine yönelik olarak dört sene zarfında kullanılmak üzere 18 milyon lira tahsis edildiği belirtilmiştir.⁵³²İlerleyen süreçte ABD’den getirilen uzmanlarda ülke içinde demir-çelik endüstrisinin mamullerini kullanarak inşa edilecek ölçekte demiryolu, liman ve fabrika gibi tesislerin ve yeterli sermayenin bulunmaması nedeniyle üretilen demir ve çelik mamullerinin talep görmeyeceği ve bu endüstrinin talep yetersizliği ile karşı karşıya kalacağı yönünde kanaat bildirmişlerdir.⁵³³ Buna rağmen 1931 yılında oluşan ihtiyaç üzerine Kırıkkale’deki askeri fabrikalara çelik döküm ve haddehâne kurulması kapsamında bir sözleşme imzalanmıştır.⁵³⁴ Daha sonra atölyenin faaliyete geçiş aşamasında çelik döküm işinde uzman personele ihtiyaç duyulması üzerine 1933 yılında Almanya’dan Henrich Zahn isimli teknisyen getirilerek kadrolu olarak çalışması sağlanmıştır. Müteakip dönemde işinde başarı sergilemesi sonucunda görülen lüzum üzerine Alman uzmanın maaşına zam yapılarak motivasyonun artması amaçlanmıştır.⁵³⁵

Türkiye’nin fabrika kuran fabrikaları inşa edebilmesi için yabancı uzmanların olumsuz değerlendirme ve raporlarına rağmen 1934 yılında yürürlüğe konulan Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı’nda devlet eli ile demir-çelik endüstrisinin kurulması kararlaştırılmıştır.⁵³⁶ 1935 yılında H. A. Brassert’in demir ve çelik ile benzin endüstrisi

⁵³⁰ İsmet Sabit Barutçugil, **Türkiye’de Demir Çelik Endüstrisi**, Bursa Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1978 s. 21, 22.

⁵³¹ Cumhuriyet Gazetesi, 1 Ocak 1934, s.6.

⁵³² Resmi Gazete, 29/03/1926 tarihli ve 334 sayılı, Demir Sanayiinin Tesisine Dair Kanunu.

⁵³³ Barutçugil, **a.g.e.**, s.21, 22.

⁵³⁴ BCA 030.18.01.02.19.23.12

⁵³⁵ BCA 030.018.01.02.41.88.5 ve BCA 030.018.01.02.51.3.3

⁵³⁶ Barutçugil, **a.g.e.**, s. 23,24.

tesisleri kurma gayesi ile Sümerbank'a bir teklif sunduğu ve yatırım için gerekli çalışmaları tamamladığı kaydedilmiştir.⁵³⁷

1936 yılına gelindiğinde, Sovyet Rusya'dan çağrılan bir heyetin demir ve çelik endüstrisi hakkında yaptığı inceleme sonrası hazırladığı raporda özetle: Türkiye iç pazarının yılda yaklaşık 150 bin ton demir talep edeceği, bu miktarda demiri işleyebilmek için günde 300 ton kapasiteli bir yüksek fırına ihtiyaç duyulacağı, gerekli hammaddenin üçte ikisinin demir cevherinden üçte birinin ise hurda demirden sağlanabileceği belirtilmiştir. Bunun üzerine Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın kuruluşu için anlaşma yapmak üzere Londra'ya Faik Kurtoglu ve Nurullah Esat'tan oluşan heyetin gönderilmesi 1936 senesi Temmuz ayında kararlaştırılmış bunun için gerekli ödenek dahi tahsis edilmiştir.⁵³⁸ Bizzat Atatürk tarafından imzalanan kararnamede şu ifadeler yer almaktadır:

“Sümerbank tarafından Karabük’de kurulacak olan Demir-Çelik Fabrikalarına ait H.A.Brassart and Ltd London ile teati edilip İktisat Vekilliğinin 1 Aralık 1936 tarihli ve 51553/13085 sayılı tezkeresi ile gönderilen ilişik 1 Aralık 1936 tarihli mukavele ile aynı şirketle Londra’da imzalanmış olan 29 Eylül 1936 tarihli anlaşma ve merbutu mektuplar İcrâ Vekileri Heyeti’nin 30 Aralık 1936 tarihli toplantısında tetkik edilerek bahsi geçen mukavele ve anlaşma ile merbutu mektupların tasdiki onanmıştır.”⁵³⁹

Devam eden süreçte 8 Nisan 1937 tarihinde yapılan temel atma törenine bizzat Başvekil İsmet İnönü’nün katılması devletin demir-çelik endüstrisine verdiği önemi ortaya koymaktadır.⁵⁴⁰ Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın inşasında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan çelik levhalar 2/7005 sayılı Genel İthalat Rejimi Kararnamesi'nden muaf tutularak Aralık 1937’de Hindistan’dan temin edilmiştir.⁵⁴¹ H.A.Brassart Şirketi tarafından inşasına başlandıktan yaklaşık üç yıl sonra 1939 senesi Haziran ayından itibaren de demir-çelik endüstrisinde yavaş yavaş üretim başlamıştır.⁵⁴²

⁵³⁷ BCA 030.010.00.207.413.20

⁵³⁸ BCA 030.018.01.02.66.59.19

⁵³⁹ BCA 030.018.01.02.70.98.17

⁵⁴⁰ BCA 490.01.149.591.2

⁵⁴¹ BCA 030.018.01.02.70.98.17 ve Bkz. BCA 030.018.01.02.81.102.3

⁵⁴² Barutçugil, **a.g.e.**, s.24,25.

Nihayet Türkiye’de de İngiltere, Belçika ve Almanya gibi batılı ülkelerden yaklaşık yüz yıl sonra demir ve çelik üretimine başlanmış ve sanayileşme yolunda en büyük aşama kaydedilmiştir.

2.8. Denizbank’ın Kuruluşu ve Faaliyetleri

Her türlü denizcilik faaliyetlerinin hantal bir yapıdan sıyrılarak, kamusal ihtiyaçları karşılayan iktisâdi bir işletmeye dönüştürülmesine yönelik çalışmalar 1937 yılı başlarından itibaren İktisât Vekili Celal Bayar’ın öncülüğünde hız kazanmıştır. Devlet tekelinde bulunan deniz nakliyesi, liman işletmesi, ulaşım işleri ile gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin tek bir çatı altında toplanarak daha planlı ve programlı olarak yapılması amaçlanmıştır.

Deniz ticaret filosu, tamir atölyeleri ile tersaneler konusunda istenen gelişmenin sağlanamadığını gören Mustafa Kemal Atatürk, 1937 yılındaki meclis açılış konuşmasında denizcilik sektöründe tedbirler alınacağını ve yeni gelişmelerin yaşanacağını haber vermiştir. Meclisin açılış konuşmasında şu hususları ifade etmiştir:

“Ekonomik bünyemizdeki inkişaf, deniz nakliye vasıtaları ihtiyaçlarını her gün artırmaktadır. Yeni sipariş edilen gemilerden bir kısmı önümüzdeki ilkbaharda gelmiş bulunacaktır. Fakat bunlar bu günden görülmekte olan ihtiyaç hacmine cevap verecek adet ve nispette değildir. Yeni gemiler inşa ettirmek ve bilhassa eski tersaneyi, ticaret filomuz için hem tamir, hem yeni inşaat merkezi olarak faaliyete getirmek esbabını temin etmek lazımdır. Şu günlerde yüksek meclise, Su Mahsulleri ve Denizbank hakkında bir layiha gelecektir. Konunun yüksek ilginizi çekeceğinden şüphe etmiyorum. Arkadaşlar, En güzel coğrafi konumda ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye, endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci ulus yetiştirmek yeteneğindedir. Bu yetenekten yararlanmalıyız. Denizciliği Türk’ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve bunu en kısa zamanda başarmalıyız. Ekonomik kalkınma, Türkiye’nin, hür, bağımsız, her zaman daha güçlü ve her zaman daha müreffeh bir Türkiye idealinin bel kemiğidir.”⁵⁴³

Hükümete ve TBMM’ye tersanelerin geliştirilerek mevcut gemilerin onarılması ve hatta yenilerinin inşa edilmesi hususunda açıkça görev vermiştir. Mustafa Kemal Atatürk’ün çizdiği vizyon çerçevesinde hazırlanan 1937 yılı Hükümet Programı Başvekil Celal Bayar tarafından mecliste yapılan konuşma ile açıklanmıştır:

“Türk milleti, Atatürk’ün denizcilikle ilgili işaretini, onun her işareti gibi, kendi arzusu ve ruhunu da kavuran bir öz dilek gibi sevinçle karşılamıştır... Hükümetin bu işlerde takip edeceği hareket, idare edilen mevcut deniz kuruluşlarını belirli plan kapsamında bir araya getirerek çalışmaya sevk etmek suretiyle başlayacaktır. Yüksek

⁵⁴³ TBMM, ZC. V.Dönem, Cilt XX, s. 3-5.

*Meclise sunulan Denizbank Kanun Tasarısı bu sonucu elde etmek amacıyla hazırlanmıştır.”*⁵⁴⁴

Bu maksatla, Denizbank adında bir şirket kurulması ve tüm denizcilik işlerinin bu şirket tarafından idare olunmasına karar verilmiştir. Bu işletmenin merkezi, teşkilatı ve kadrosu ile bütçesi hakkında milletvekillerinin eleştirileri ve olumlu görüşleri dikkate alınarak meclis içerisinde yoğun çalışmalar yürütülmüş ve onaylanma aşamasında çeşitli görüşler paylaşılmıştır.

Devletçilik ilkesinin şemsiyesinde bazı haklar tanınan Denizbank'ın yetkileri hakkında, İktisat encümeni üyesi olan milletvekili Berç Türkermuhalefet etmiştir. Türker'in özetle, bankanın deniz ticareti ile de meşgul olacağı göz önünde bulundurulduğunda, bugün deniz ticareti yapan vatandaşların aleyhinde gelişecek bir rekabet ortamına neden olunabileceği düşüncesiyle muhalefet şerhi düştüğü bilinmektedir.⁵⁴⁵

Bunun üzerine kürsüye çıkan yeni İktisât Vekili Şakir Kesebir özetle: Denizbank'a 50 milyon lira sermaye tahsis edildiğini, bu sermayenin 27 milyon lirasının bankanın bünyesinde toplanacak olan muhtelif deniz müesseselerden geleceği, kalan 23 milyon liralık sermayenin ise müessesenin elde edeceği kârların sermayeye eklenmesi suretiyle ve bütçeye yapılacak yardımlar sayesinde elde edileceğini ve bu konudaki eleştirilerin yersiz olduğunu belirtmiştir.⁵⁴⁶ Öte yandan söz alarak Meclis kürsüsüne çıkan Ordu Milletvekili Ahmet İhsan Tokgöz de, deniz kıyıları çok olan bu memleketin en mühim ihtiyacının denizcilik olduğunu, çocukluğundan itibaren hiç uzak yol yapan yeni bir gemiye binmediğini, Karadeniz'den İzmir'e işleyen 30-40 yıllık eski Şirket-i Hayriye veya Seyri Sefâin İdâresi'nin gemilerinden başka gemi görmediğini, bu şirketin memleket için çokönemli olacağını bu nedenle kendi kârları ile sermaye edinmesinin yetersiz kalacağı 50 milyon değil belki de 100 milyon sermayeye ihtiyaç duyulacağını bu nedenle sermayenin oluşturma şeklinin ve miktarının yanlış olduğunu söylemiştir.⁵⁴⁷

Konu hakkında söz alan Çanakkale Milletvekili Yusuf Ziya Etili ise denizcilik işlerinin uzun senelerin ihmali ve tembelliğinden dolayı çok kötü duruma düştüğünü,

⁵⁴⁴ TBMM, ZC, V.Dönem, Cilt XX., s.28.

⁵⁴⁵ Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s.207,208.

⁵⁴⁶ TBMM ZC. V.Dönem, Cilt XXI, s.95

⁵⁴⁷ TBMM ZC. V.Dönem, Cilt XXI, s.95,96.

yalnız eldeki malzemenin eski olması değil aynı zamanda malzemeyi idare edecek uzmanların, mühendislerin ve teknik personelin sayıca yetersiz olduğunu, bir kamarotun bile denizcilikte mühim bir işi olduğunu belirtmiştir.⁵⁴⁸

Tartışmaya katılan İktisât Vekili Şakir Kesebir ise konuşmasında özetle: deniz ticaret mekteplerine ve yurtdışına gönderilen uzmanlara muhtaç olunduğunu, yeni elemanları da bir taraftan hazırlamayı ihmal etmediklerini, hizmette bulunan personele güvindiklerini, seviyelerinin yeterli olduğunu, kendi vazifelerini takdire layık bir şekilde yürüttüklerini, işlerin büyümesi ile birlikte yeni ihtiyaçları da düşünerek daima elemanları kuvvetlendirmek ve miktarlarını arttırmak için tedbir aldıklarını ifade etmiştir.⁵⁴⁹

Denizbank'ın kurulmasına ilişkin basında yer alan haberlerde: İktisat Vekâleti'nin mevcut kadrosu ile yeteri derecede kontrol edilmesine imkân olmayan deniz teşekküllerinin, Denizbank vasıtasıyla modern bir işletme olarak iktisâdi ve teknik ihtiyaçlar çerçevesinde tek elden kontrol edilebileceği, tüzel kişiliğe sahip olması sayesinde Etibank ve Sümerbank örneklerinden elde edilen tecrübelerde olduğu gibi, faaliyetleri için yurtiçinden ve yurtdışından daha kolay finansman desteği sağlayabileceği, devlet bürokrasisinden kaynaklı formalitelere takılmadan işlerini ve süreçleri daha basit ve hızlı bir şekilde yürütebileceği, deniz taşımacılığı işini tek eldeyürüteceği için halkın şikayetlerini dile getirebileceği merkezi bir iletişim kanalı olacağı ayrıca hizmetlerin belirli bir standart dahilinde yürütülmesinin sağlanacağı şeklinde olumlu kanaatler paylaşılmıştır.⁵⁵⁰

TBMM'ye sunulan Denizbank Kanunu'nda, ülke içinde en hayati menfaatleri olan bu şubenin ancak devlet sermaye ve otoritesi ile kurulabileceği, deniz işlerinde mevcut filonun yenileştirilmesi için ödenek ayrıldığı, bir kısım deniz teşekkülleri oluşturmak için önemli adımlar atıldığı belirtilmiştir. Ayrıca, memleket sanayisinin gelişmesi üretilen malların yurtdışına taşınması ve yurtdışından iç piyasaya ürün getirilmesi için sadece deniz taşımacılığının yeterli olmayacağı, tüm denizcilik işlerinin tek elden yürütülmesi için gereken her türlü fabrika, tersane, gemiler, depolar, rıhtımlar ve limanlara açılan karayollarının kamuya ait bir ticari şirket tarafından

⁵⁴⁸ TBMM ZC. V.Dönem, Cilt XXI., s.97.

⁵⁴⁹ TBMM ZC. V.Dönem, Cilt XXI., s.97.

⁵⁵⁰ Ulus Gazetesi, 4 Kasım 1937.

işletilmesinin gerekli olduğu vurgulanmıştır.⁵⁵¹ Yine Hükümet tarafından deniz işlerinin bir kısmının devletleştirilmiş bulunmasına rağmen bunların: devlet idaresi, devlete ait ticarî müessese, hususî sermayeli ve imtiyazlı müessese gibi çeşitli ve nitelik olarak ayrı şekillerle idare edildikleri, bunların tamamının birleştirilmesi sayesinde çok büyük fayda elde edileceği, kurum, idare ve işletmeler mevcut haliyle karmakarışık bir şekilde olduğundan deniz teşkilâtımızın plânlı ve programlı çalışabilmesi için bütün bu işlerin tek elde toplanmasına ihtiyaç olduğu kanaatine varıldığından istediği zamanda finansman ve kredi işlerini tanzim ve idare edebilecek kabiliyette olması düşünülerek kendisine hakikî bir banka niteliği verilmesinin zarurî görüldüğü ve bu maksatla da Denizbank projesinin hazırlandığı, ifade edilmiştir.⁵⁵²

3292 sayılı Denizbank Kanunu nihai hale getirildikten sonra İktisât Vekâleti'ne bağlı ve merkezi Ankara'da olmak üzere TBMM tarafından 27 Aralık 1937 tarihinde yapılan oylama ile kabul edilmiştir.⁵⁵³ Bankanın yıllık net kârının %10'luk kısmı ihtiyat akçesi olarak ayrılacak ve bu işleme, ayrılan bütçe 5 milyon lirayı bulana kadar devam edilecek şekilde bir düzenleme getirilmiştir. Bankaya genel merkez binası olarak kullanılmak üzere Çankaya Caddesi'nde bir bina tahsis edilmiştir. Bankanın ilk şubesi İzmir'de faaliyete geçirilmiştir. Banka aynı zamanda halkın denize olan ilgi ve alakasını artırmayı da amaçlamış ve bunun için deniz sporlarının tanıtımını da yapmıştır.⁵⁵⁴ Denizbank'ın diğer bankalar gibi faaliyet göstermesi için teminat mektubu verebilmesi ihtiyacı ortaya konmuştur. Bunun üzerine Maliye Vekâleti, Denizbank'ın 2490 sayılı kanunun XVII'nci maddesine göre teminat mektubu verebilecek bankalar listesine dahil edilmesini teklif etmiştir. Bahse konu teklifin İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından 23 Ağustos 1938 tarihinde kabul edilmesi üzerine bu uygulama faaliyete geçirilmiştir.⁵⁵⁵

⁵⁵¹ Korkut Boratav, **Türkiye'de Devletçilik**, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s.207

⁵⁵² TBMM, ZC, V. Dönem, Cilt XXI, s.38.

⁵⁵³ Resmi Gazete, 30 Aralık 1937 tarihli ve 3292 sayılı Denizbank Kanunu.

⁵⁵⁴ As, **a.g.e.** s.417.

⁵⁵⁵ BCA, 030.18.01.02.84.76.17.

III.BÖLÜM- İNÖNÜ DÖNEMİNDE TERSANELERİN GELİŞİMİ

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk'ün 10 Kasım 1938 tarihinde vefât etmesinin ardından TBMM'de yapılan seçimde İsmet İnönü, 348 milletvekilinin tamamının oyunularak Cumhurbaşkanı seçilmiştir.⁵⁵⁶ Başvekil Celal Bayar'ın kurduğu ilk hükümette Dahiliye Vekili Şükrü Kaya'nın yerine Refik Saydam, Hariciye Vekili Tevfik Rüştü Aras'ın yerine Şükrü Saraçoğlu görev almıştır. Daha sonra 26 Ocak 1939 tarihinde Celal Bayar görevinden istifa etmiş ve yerine Refik Saydam Başvekil seçilmiştir.⁵⁵⁷

Hükümette yapılan değişiklikler Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün hem iç politikada hem de dış politikada önceki dönemden farklı bir siyaset izleyeceğini göstermiştir. İspanya İç Savaşı'na taraf olan Avrupa Devletleri'nin dış politika hamleleri ve buna paralel olarak silahlanmaya daha fazla bütçe ayırmaları nedeniyle Avrupa'da siyasi iklim belirsizliğe doğru evrilmeye başlamıştır. Türk Hükümetide, doğrudan kendisini etkileyebilecek sıcak bir çatışma yaşanabileceği değerlendirilmesinde bulunarak Avrupa'da artmakta olan gerilimi yakından takip etmeye başlamıştır. Bu kapsamda güvenlik kaynaklı endişeleri gidermek ve gerekli askeri tedbirleri sağlamak adına iktisadi teşekküllere kaynak ayırmayı öngören II. Beş Yıllık Sanayi Planı askıya alınarak askeri harcamalar artırılmıştır.⁵⁵⁸

II.Dünya Harbi boyunca takip edilen silahlı tarafsızlık siyaseti, Türkiye'yi II.Dünya Harbi'nin yıkımından uzak tutmuş olsa bile harp ekonomisinin yarattığı tahribatın etkisinden kurtaramamıştır. Hem ordunun her an harbe girecekmiş gibi hazır bulundurulması hem de ithalatın kontrol altında tutulması gibi bazı etkenler Türkiye ekonomisini olumsuz yönde etkilemiştir. Diğer taraftan askerlik yaşındaki erkeklerin büyük bölümünün üretimden çıkarılarak silah altına alınması üretimindüşmesine

⁵⁵⁶ TBMM ZC. V.Dönem, Cilt 27, 11 Kasım 1938,

⁵⁵⁷ TBMM ZC. V.Dönem, Cilt 29, 26 ve 27 Ocak 1939.

⁵⁵⁸ Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı'nda temel hammaddeleri yurt içinde üretilen veya üretilebilecek olan sanai tesislerin kurulması, büyük sermaye ve ileri teknoloji gerektiren projelerin yapılması ve kurulan tesislerin iç tüketimi karşılayacak düzeyde tutulması, ana hedef olarak belirlenmiştir. İkinci Beş Yıllık Sanayi Planı ise konut, madencilik, yakıt toprak, kimya, gıda, gemi yapımı ve elektrik santrallerinin kurulması öngörülmüştür. Bu plan daha sonra İktisadi Savunma Planı olarak 5 Nisan 1939'da yürürlüğe konmuştur. Erdinç Tokgöz, **Türkiye'nin İktisadi Gelişme Tarihi**, İmaj Yayınları, Ankara, 2009, s.79-82, Yaşa, **a.g.e.**, s.184.

neden olmuştur. Örneğin tarım sektörünün ana unsurunu teşkil eden buğday istihşâlinin %50 oranında düştüğü bilinmektedir.⁵⁵⁹

3.1. Askeri Tersanelerde Yürütülen Faaliyetler

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile yeniden hayat bulan ve toparlanma evresine giren Türk Donanması zaman içerisinde hem nitelik hem de nicelik olarak kendisini geliştirmeye devam etmiştir. Bu maksatla 6 milyon sterlin kredi anlaşması ile İngiltere'ye dört muhrip, dört denizaltı, iki mayın dökme gemisi ile oniki adet araba nakliye gemisi sipariş edilmiştir.⁵⁶⁰ Ancak İngiltere, I.Dünya Harbi'nde olduğu gibi kendisine sipariş edilen gemilerin teslimini II.Dünya Harbi'ni bahane ederek geciktirmiştir. Diğer taraftan II.Dünya Harbi öncesinde Almanya ile varılan anlaşmaya göre satın alınan denizaltılar ile Taşkızak Tersanesi için ihtiyaç duyulan tezgâh ve makinelerin Türkiye'ye sevk edilmesi geciktirilmiştir. Türkiye'nin İngiltere ve Fransa ile sürdürdüğü iyi ilişkileri kendisi için bir tehdit olarak algılayan Almanya, Türkiye'ye devam eden silah ve teçhizat sevkiyatını kısıtlama kararı almıştır. Nitekim, Cemil Koçak'ın, Alman arşivlerinden aktardığına göre: Türkiye'de bulunan Almanya Büyükelçisi Von Papen doğrudan askeri malzeme niteliğinde olmayan ancak Gölçük Askeri limanı, top fabrikası, tank tesisleri, kimya ürünleri fabrikası gibi askeri kurumların altyapı ve makine/teçhizatlarının modernizasyonu kapsamında kullanılacak olan malzemelerin Almanya'dan Türkiye'ye sevk edilip edilmeyeceğini sormuştur. Bunun üzerine Almanya Dışişleri Bakanı Joachim von Ribbentrop, 7 Mayıs 1939 tarihinde Alman dış politikası gereğince, 30 milyon Alman Markı değerindeki Gölçük Askeri Limanı Projesi de dahil olmak üzere tüm harp malzemesi siparişlerinin durdurulduğunu bildirmiştir. Alman Devlet Başkanı Adolf Hitler, 14 Mayıs 1939 tarihinde Türkiye'ye yapılan önemli askeri malzemelerin satışını yasaklamıştır. Bunun üzerine Taşkızak Tersanesi'nde inşası devam eden Atılay ve Yıldırım'a monte edilecek

⁵⁵⁹ Zafer Toprak, **Türkiye'nin 200 yıllık İktisadi Tarihi**, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2014, s.199-201.

⁵⁶⁰ İngiltere'den silah ve mühimmat alımı için 6 milyon sterlin ve ticari alanında kullanmak üzere 10 milyon sterlin kredi alınmıştır. Bkz.BCA.030.1.2.84.88.8 Ayrıca 1934 yılında ise sanayi tesislerinde kullanmak üzere makine ve teçhizat alımlarını finanse etmek için Sovyet Rusya'dan 8 milyon altın kredi çekilmiştir.

ana motorlar, Almanya'dan yola çıkmasına rağmen 9 Ağustos 1939 tarihinde İtalya'da bırakılmıştır.⁵⁶¹

3.1.1.Gölcük Tersanesi'nin Gelişimi

Hükümet tarafından Yavuz Zırhlısı'nın onarımı için Gölcük'te kurulan fabrika ve atölyelerin donanımlı bir tersaneye dönüştürülmesi amacıyla 1934 senesinde bir çalışma başlatılmıştır. Öncelikli olarak modern bir tersanenin nasıl olması gerektiğine ilişkin bir proje ihalesi yapılmıştır. Gölcük Tersanesi ihalesini kazanan Netherlands Harbow Works isimli Hollandalı şirket mali kaynak yetersizliği nedeniyle 1938 yılında projenin sadece birinci safhasını tamamlayarak yapım işinden çekilmiştir.⁵⁶² Tüm zorluklara rağmen 1938 yılı sonlarında Alçıtepe ve Yıldız isimlerinde 2 adet hücumbotun inşası Gölcük Tersanesi'nin mevcut imkanları dahilinde tamamlanabilmiştir.⁵⁶³

Yarım kalan tersane projesi hakkında İngiliz arşivinde yer alan raporda: Gölcük Tersanesi ve Gölcük Ana Üssü'nün modernizasyon planını hazırlayan İngiliz Sir Alexander Gibb and Co. Şirketi'nin Gölcük Tersanesi İnşa projesini beş safhaya ayırdığı, ihale için Alman, Hollanda ve İngiliz Şirketlerinin davet edildiği ve Atatürk'ün meclis açılış konuşmasındaki hedef doğrultusunda Türk devleti tarafından modernizasyon çalışmalarına 1939 yılında derhal başlanacağı yönündeki önemli bilgileri İngiliz Hükümetine rapor ettiği görülmüştür. Zira İngiltere, birçok konuda olduğu gibi Türk Donanması'na ilişkin gelişmeleri de yakından takip etmeye devam etmiştir.⁵⁶⁴ Devam eden süreçte yarım kalan projenin “Yeni bir dok ve motor fabrikası kurulması” işlerini içeren kısmınıyeniden ihalesi yapılmıştır. Anılan ihaleyi, Philips Holman nezaretinde Güte Hoffnungs, Jilios Berger ve Siemens Bad Union'dan oluşan Alman konsorsiyumu kazanmıştır. Bunun üzerine Hükümet ile Alman Konsorsiyumu

⁵⁶¹ Gölcük Askeri Limanı – Gölcük Tersanesinin Yapımı'na ilişkin yapılan ihale 21 Nisan 1939 tarihinde Alman Krupp öncülüğündeki (Gutehoffnungshütte, Philipp Holzman AG, Siemens-Bau – Union ve Julius Berger Tiefbau AG) konsorsiyuma verilmiş ve 12 Mayıs 1939 tarihinde sözleşmesi imzalanmıştır. 16 Nisan 1939 tarihinde Almanya/Kiel'den avdet ederek intikal seyrine başlayan Saldıray denizaltısı İstanbul'a ulaşmıştır. Cemil Koçak, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1939)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2013,s.190-192

⁵⁶² Hergüner, **İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği**, s.192.

⁵⁶³ Bu gemilerin boyları 14,50 metre, ağırlıkları 8.8 ton ve hızları ise saatte 22 deniz miline ulaşabilmekteydi. Ferdi Uyanıker, **II.Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler**, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2019, s.497.

⁵⁶⁴ İUA.FO.424.539.15687. Annual Report 1938, s.37.

arasında Haziran 1939 ayında sözleşme imzalanmış ve bu işler için yaklaşık olarak 17 milyon 700 lira tahsis edilmiştir. Ancak, II.Dünya Harbi'nin patlak vermesi üzerine kredi anlaşmasının gerçekleşmeyeceğini değerlendiren Alman şirket,gelişen siyasi durum nedeniyle sözleşmede yer alan hususları yerine getiremeyeceğini belirterek, sözleşmenin feshedilmesini ve ihale için yatırılan teminat ile birlikte tüm masrafların geri ödenmesini talep etmiştir.⁵⁶⁵

Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından söz konusu sözleşme feshine ilişkin hazırlanan tezkere Devlet Şurası'nda görüşülmek üzere Başvekâlete gönderilmiştir. Konunun hukuki boyutu her yönü ile ele alındıktan sonra Devlet Şurâsı tarafından şu kararlar alınmıştır:

“Mukavelenin X'uncu maddesinde bu inşaat parasının kısmı azamının Funk Kredi anlaşmasının tahakkuna istinâd ettirilmiş olmasından da anlaşılacağı devlete nakdi menfaat teminine matuf olan Funk anlaşması müzakeratinin içinde bu inşaat taahhüdünün her iki tarafça mütekâbil anlaşma neticesinde derpiş ve tespit edildiği ve binâenaleyh bu anlaşmanın bir kiliring anlaşması mahiyetinde ve mukavelede inşaat parasının zikredilmiş olması da bir kur tespitinden ibaret sayılmayacağı bir hakikat olmasına ve şu hale göre müteahhit grubun isteğiyle yapılmış olduğunu kabul zaruri olduğu gibi bu grubun mensup olduğu hükümet tarafından anlaşmanın kabul ve imza edilmemiş olmasından dolayı ona bu suretle bu mukavelenin feshedilmiş olmasından doğacak zararların husulünde hükümetin taksir ve tesiri olamayacağı cihetle hukuken bir güna tazminat verilmesine de mahal olmadığı 25/12/1941 tarihinde ekseriyetle kararlaştırılmıştır. Üçüncü Daire Reisi Asım Yeğin ve Azadan Kemal Arar tazminat verilmesi lazım gelmediği yolundaki ekseriyet kararına iştirak etmekle beraber Fonk Anlaşması Alman Hükümetince tasdik edilmemiş olmak itibarı ile şart tahakkuk etmediğinden mukavelenin esasen vücut bulmadığı mütalaası ile kararın esbâbı mucibesinde muhalif kalmışlardır.”⁵⁶⁶

Müteakiben Genelkurmay Başkanlığı'nın 3 Ekim 1939 tarihli ve 24652 sayılı yazısında, harp nedeniyle Alman grubun tersane işini yapamayacakları anlaşıldığından bu işin İngilizlere devredilmesininve masrafların İngilizlerden alınacak kredi ile ödenmesinindaha doğru olacağı yönünde Milli Müdafa Vekâleti'ne bir teklif sunulmuştur. Anılan teklife, Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından 8 Aralık 1939 tarihli yazıda: harp levazımatı için ayrılan İngiliz kredisinden tersane için para ayrılmayacağı, tersane kurulması işinin İngilizlere verilmesi durumunda da beş ya da altı yıldan kısa sürede tamamlanamayacağı ve mümkün olması durumunda bu projenin

⁵⁶⁵ Söz konusu işin tamamlanması için tam olarak 17.782.788 lira bütçe ayrılmıştır. Gölcük Tersanesi, **Tarihçe Defteri**, s.7.

⁵⁶⁶ BCA.030.10.63.423.9

müsait olan bir zamana ertelenmesi yönünde aksi görüş bildirilmiştir.⁵⁶⁷ Buna karşılık Genelkurmay Başkanlığı 9 Şubat 1940 tarihli ve 23185 sayılı yazı ile bir kez daha Millî Müdâfaa Vekâleti ile aynı fikirde olmadıklarını belirtmiştir. Bahse konu yazıda kısaca: Gölcük Tersanesi işinin ehemmiyetinin aşîkar olduğu ve projenin mutlaka devam ettirilerek inşaat işlerine hemen başlanması gerektiği, bu meyânda inşaatın başka bir şirkete devredilerek yapılması gereken işlerin sürdürülebileceği, hatta sürecin hızlandırılması için İstinye Tersanesi'nin bile Millî Müdâfaa Vekâleti emrine verilebileceği ifade edilmiştir.⁵⁶⁸

Konu hakkında İngiliz arşivinde yer alan bir raporda özetle: Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından 1940 yılının Şubat ayında Alman Şirket ile yapılan sözleşmenin fesh edilerek, Mart ayında İngiltere'den uzman heyet gönderilmesi için talepte bulunulduğu belirtilmiştir. Aynı raporun devamında; İngiliz Ateşeliği tarafından İngiliz Brassert Şirketi'ne 6 milyon Türk lirası değerindeki projenin İngiliz Ticaret Bakanlığı üzerinden yürütülmesinin gerekli olduğu uyarısında bulunulmuştur. Genelkurmay Başkanlığı'nın İngiltere'den kırkbeş uzman personel gönderilmesini talep etmesi üzerine, İngiliz Savunma Bakanlığı tarafından 1941 yılı Ağustos ayında makine Amiral Morgan ve inşaiye Amirali Davies bu göreve atanmış ve 1941 senesi Eylül ayında da işbaşı yapmışlardır.⁵⁶⁹ Anılan heyetin incelemeleri esnasında Milli Savunma Bakanlığınca Türk tarafını temsilen mühendis albay Hilmi Üler, gemi inşa binbaşısı Ata Nuktu, elektrik uzmanı yüzbaşı Nejat Atsan ve mühendis binbaşı Cemil Omaş görevlendirilmiştir.⁵⁷⁰

Dönemin Deniz Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen'in, Hava Kuvvetleri envanterinden çıkan uçak motorlarının, hücumbot ana makinesi olarak kullanılıp kullanılamayacağını araştırılmasını istemesi üzerine Eskişehir Tayyare Fabrikası'nda incelemeler yapılmasına karar verilmiştir. Donanma personelinden teşkil edilen teknik heyet tarafından fabrikada atıl durumdaki İtalyan menşeli Lorraine motorlarının %90 oranında güç üretebildiği ve motor üzerinde yapılacak tadilat ile hücumbotlarda kullanılmasının mümkün olduğu değerlendirilmiş ve bu kapsamda bir uçak motoru

⁵⁶⁷ BCA.030.10.63.423.3

⁵⁶⁸ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.8.

⁵⁶⁹ Söz konusu sözleşmenin 1.900.000 İngiliz sterling (6.000.000 Türk lirası)olarak imzalanmasının planlandığı belirtilmektedir. İUA.FO.195.2487.263/8/45.

⁵⁷⁰ Uyaniker, **a.g.e.**, s.430.

Gölcük Tersanesi'ne getirilmiştir. Fabrikada yapılan tecrübeye motorun kifayyetli çalıştığı görülmüş üzerine 1940 yılı Ekim ayına kadar 8 adet Lorraine marka motor onarılmıştır. Modernizasyon projesinde prototip olarak Martı hücumbotu belirlenmiş ve gemiye üç adet Lorraine marka motor monte edilmiştir. Tecrübe seyrinde 25 deniz mili sürat ulaşabildiği görülünce Denizkuşu hücumbotu da Lorraine marka motorlarla modernize edilmiştir.⁵⁷¹ 1941 yılının Haziran ayında hizmete girecek seviyeye gelen Yıldırım ve Şimşek hücumbotlarının da Lorraine motorları tadilatı sonrasında 35 deniz mili sürat ulaşabildiği görülmüştür. Nitekim Yıldırım hücumbotu, 13 Haziran 1941 tarihinde fiilen Donanmaya katılmıştır. Öte yandan Yıldırım hücumbotunun torpido atış tecrübeleri de 16 Kasım 1943 tarihinde tamamlanmıştır.⁵⁷²

1941 yılı Ekim ayı içerisinde Türkiye'ye gelerek Gölcük'teki tesislerde incelemede bulunan makine Amiral Morgan ve inşaiye Amiral Davies, Hükümete bir rapor sunmuşlardır.⁵⁷³ Hazırlanan raporda kısaca: Torpido, mayın Fabrikaları ve denizaltı akümülatör fabrikası binalarının iyi durumda olduğu, Gölcük'te bulunan diğer fabrikalar demode tezgâhlarla donatılmış karanlık harpler içinde bulunan ve Türk Donanmasının barış durumunda dahi onarım işlerini yürütemeyecek kadar yıprandığı belirtilmiştir. Bununla birlikte Deniz yolları fabrikaları her ne kadar modern tesisatla teçhiz edilmişse de bu tesislerin bir harp gemisinin makine ve diğer teçhizatını onarmasının zor olduğu, modern gemilerin tamirleri için fabrikaların modern cihazlarla ve yeterli vinçlerle donatılması, nakil vasıtalarına sahip olması gerektiği belirtilmiş, ayrıca 1937 yılında Hollandalı Şirketin hazırladığı projenin küçük bir düzenleme ile uygulanabilir olduğu da vurgulanmıştır.⁵⁷⁴ Aynı raporda teknik öneri bağlamında: bataklığın kurutularak yolların düzeltilmesi, subay ve işçiler için lojman yapılması, tam teşekküllü bir hastane inşası, makine hariç tekne fabrikaları ile dökümhânenin inşa edilmesi, alternatif akımlı dizel elektrik santralının teçhiz edilmesive kuvvet santralının genişletilmesi, makine fabrikasının bazı kısımlarından vazgeçilerek hücumbot tamir ve tecrübe kısmı ilave edilmesi, ikinci senenin sonunda tekne fabrikası, marangozhâne, kazanhâne, demirhâne ve elektrik fabrikası kurulması,

⁵⁷¹ Uyaniker, **a.g.e.**, 485.

⁵⁷² Uyaniker, **a.g.e.**, 486.

⁵⁷³ Hergüner, **a.g.e.**, s.193

⁵⁷⁴ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.9.

rıhtım, iskele ve havuz inşaatlarının ise savaş sonrasına bırakılması, tüm bu işler için gerekli olan teçhizatın ABD ve İngiltere'den getirilebileceği, ayrıca İngiliz uzman desteği verilebileceği ifade edilmiştir.⁵⁷⁵ Anılan heyetin özellikle üretime ve imalata yönelik yatırımlara öncelik verilmesini tavsiye ettiği görülmektedir.

İngiliz heyete refakat eden Türk mühendislerin kendi aralarında geçen konuşmalarda: Gölcük'ü iyi durumda bulmadıklarını, tersanede barış zamanında dahi iş görmenin zor olduğu nitekim iskan/eğlence ve spor gibi sosyal alanlarda da durumuniyi olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca çırak ve deniz talebelerinin eğitim durumlarının iyi seviyede olmadığı ve Gölcük'e ikinci kuvvet santralinin yapılmasının gerekliliğihususunda ifadeler kullandıkları da öğrenilmiştir.⁵⁷⁶ İngiliz heyetinin hazırladığı rapor doğrultusunda yeni makine, tezgâh ve takım avadanlık alınması için Millî Müdâfaa Vekâletince çalışma başlatılmıştır.

1941 yılının Aralık ayında Ankara'dan aldığı talimata istinaden Türkiye'nin Londra Ateşesi, İngiltere ile Türkiye arasındaki silah kredisi anlaşmasından toplamda 650 bin İngiliz sterlini değerinde tezgah ve makine siparişi vermiştir.⁵⁷⁷

Gölcük Üssü'nde artan gemi sayısı nedeniyle gemilerin limana avara ve aborda faaliyetlerindeki artışı karşılamak, ayrıca personel ve malzeme taşıma özelliklerine de sahip bir gemiye sahip olmak amacıyla Taşıt römorkörü 1941 yılında Gölcük Tersanesi'nde inşa edilmiştir.⁵⁷⁸

İngiltere ile temasa geçilerek alım işlerini yürütmesi maksadıyla 20 Ağustos 1942 tarihinde bir komisyon kurulmuştur. Ayrıca Karabük-Demir Çelik Fabrikası'na çelik siparişleri verilmiş ve Ekim 1942 ayında makine, döküm ve tekne fabrikasının temel inşaatının iki sene içinde tamamlanması amacıyla ihaleye çıkılmıştır.⁵⁷⁹ Ancak İngiltere Deniz Kuvvetleri Komutanlığıaradan on ay geçtikten sonra 1942 yılı Kasım ayında Türkiye'ye davette bulunmuş ve ihtiyaç duyulan makine ve tezgahların alımı için bir şirket ile görüşmesini istemiştir. "Brasserts Co" Şirketi'nin Karabük-Demir

⁵⁷⁵ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.10.

⁵⁷⁶ Eken, **a.g.e.** s.145-148.

⁵⁷⁷ İUA.FO.195.2487.263/7/45, s.2

⁵⁷⁸ Geminin boyu 16 metre, eni 3.50 metre, ağırlığı 26 ton ve sürati 9 deniz miliydi. Uyanıker, **a.g.e.**, s. 445.

⁵⁷⁹ Hergüner, **İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği**, s.193.

Çelik Fabrikası'ndaki zorluklar nedeniyle sözleşme imzalamaya yanaşmaması üzerine İngiliz tarafı "Alexander Gibb Ltd" şirketini önermiştir.⁵⁸⁰

Tersane inşaatını incelemek üzere 1943 yılı Mart ayında İngiliz Deniz Ateşesi ve beraberindeki heyet, Gölcük'te incelemelerde bulunmuş ve Millî Müdâfaa Vekâleti'ne bir rapor hazırlamıştır. Bu raporda kısaca:

-Çelik işlerinin Donanma için önemli olduğu ve bu nedenle çelik dağıtım işlerinde mutlaka bir kişi görevlendirilmesini,

-Hindistan'dan bu tasarının tahakkuku için getirilen 900 ton çeliğin Bahriye'ye verilemediği, işlerin gecikmemesi için tüm bu işlerin sorumluluğunu alacak bir subayın görevlendirilmesini,

- Dizel elektrik santraline gelecek malzemenin derhal monte edilerek faaliyete geçebilmesi için binasının derhal inşa edilmesi ve buraya üç adet dizel alternatör konulması hususlarına değinilmiştir. Ayrıca, kurulacak tersanede çalıştırılacak işçilerin elde tutulmasının en önemli husus olduğu bu bağlamda; gündeliklerin hayat şartlarına uygun olması ve gerektiği zaman lüzumlu artırımın yapılması, işçi evlerinin yapılması, sıtmanın izalesi, personele eğlence için gerekli tedbir alınması, yapılan işe göre para verilmesi vurgulanmıştır. Bu nedenle İngiltere'deki gibi prim usulüne geçilmesi, zaman kaybetmeden çırak okulunun kurulması, subay ve işçiler için ev ve kantin yapılması, birçok malzemenin iyi koşullarda muhafaza edilmemesi nedeniyle planda yer alan ambarların bir kısmının öncelikli olarak yapılması, gemilerin havuzlama ihtiyaçlarını karşılamak ve yüzer havuzun yoğunluğunun azaltılması için Taşkızak Tersanesi'nde bulunan sabit havuzun bir an önce bitirilmesi uyarılarında bulunulmuştur.⁵⁸¹

İngiltere'nin, ödemesi yapılan makine ve tezgâhların akıbeti hakkında Türkiye'yi bilgilendirmemesi, sürekli olarak oyalama taktiği izlemesi ve daha sonra da savaş nedeniyle kendi ihtiyaçları doğrultusunda Malta'ya gönderdiklerini belirtmesi üzerine Milli Müdafa Vekâleti başka firma arayışa girmiştir.⁵⁸² Bu kapsamda, Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından yarım kalan Gölcük Tersanesi

⁵⁸⁰ İUA.FO.195.2487.263/7/45.s.2

⁵⁸¹ Eyiceoğlu, a.g.e., s.10-11.

⁵⁸² İUA.FO.195.2487.263/6/45. s.1.

Projesi'nin inşaat işleri için Hollandalı bir firmadan teknik yardım istenmesinin uygun olacağı değerlendirilmiştir. İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 4 Kasım 1943 tarihli toplantısı neticesinde “The Netherlands Harbour Works” İskenderiye Direktörü yüksek mühendis M.Blohm'un, Türkiye'ye gelerek tersanelerde ve Bahriye Üssü'nde incelemelerde bulunmasını kabul etmiştir.⁵⁸³

M.Blohm, yaptığı incelemede bir tersanenin harp zamanında bile tam randımanlı olarak çalışabilmesi ve verilecek tüm vazifeleri yerine getirebilmesi için mümkün mertebe hava taarruzlarına karşı iyi derecede korunmasının ve kara ordusu ile Donanma'nın gün geçtikçe birlikte hareket edebilecek şekilde idare edilmesiningerekliolduğunu belirtmiştir. Ayrıca, çıkacak bir harpte ticaret filolarının da çok büyük ölçüde zarar göreceğinden tersanelerin yükünün artacağına ve hazırlanacak projede bu konuya dikkat edilmesinin önemli olduğuna değinerek, harp zamanında el konulacak ticaret gemilerinin bakım ve onarımlarının da donanma tarafından yapılmasına ihtiyaç duyulacağına dikkat edilmesini hatırlatmıştır. Bununla birlikte M.Blohm, tüm gemilerin manyetik alan ölçümlerinin yapılabileceği tesislerin kurulmasının zorunlu olduğunu da ifade etmiştir.⁵⁸⁴

Harp durumunda olası bir hava taarruzunda İstinye Tersanesi'nin elden çıkacağı senaryosundan hareketle Haliç'te bulunan tersanenin küçük motor işlerinde kabiliyetli olduğu dikkate alınarak malzeme, tesisat ve personel planlamasının yapılmasını tavsiye etmiştir. Ticaret gemilerinin mürettebatına mayın, torpido ve diğer silahlarla hava savunma konularında eğitim vermek üzere müfredat ve planlama yapılmasına dikkat çeken M.Blohm, bir harp tersanesinin üzerine düşen vazifelerin günden güne arttığını ve bu nedenle malzeme/silah/kıtaların nakli için İzmit ve Derince Limanları'nın kusursuzbir karayolu ile Gölcük Tersanesi'ne bağlanmasının önemli olduğunu ifade etmiştir.⁵⁸⁵

⁵⁸³ BCA.030.0.18.01.02.104.1.6. EK-11

⁵⁸⁴ Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.11.

⁵⁸⁵ Blohm raporunda ayrıca, olası uçak taaruzuna karşı binalar arasındaki mesafeyi 50 m. olacak şekilde ayarlayarak, birçok fabrika ve atölyenin İzmit, Kavaklı ve Derince gibi yerlere dağıtılmasını, şifre memurları ile telsiz personelinin Gölcük Tersanesi proje müdürlüğü binasının yanında bulunan santralde vazife görmesinin hava taarruzunda tehlike oluşturması nedeniyle, bir tepe içerisinde tersane komutanının alarm durumunda bulunacağı mevkinin yanına gömülmesini belirtmiştir. Yine M. Blohm, hava taaruzuna karşı binalar arasında kum yığınaklarından set yapılmasını, fabrika içlerinde değerli olan tezgâhların etrafına kum yığınaklanmasını, elli kişilik işçi sığınakları yapılmasını ve son olarak ikibuçuk metreden daha yüksek fabrika binalarının oluklu saç ile kaplanmasını tavsiye etmiştir. Eyiceoğlu, **a.g.e.**, s.12

Raporun devamında M.Blohm, Gölcük ve İstanbul bölgesinde bulunan tersaneler ve üslere ilişkin verdiği konferansta yapım projesi devam eden Gölcük Tersanesi'ne özel olarak: genel ambarların yerinin değiştirilmesi, denizaltı kızağı, gemi inşa kızağı ve havuz mahalinin biraz doğuya kaydırılması, genel ambarın güney rıhtımında bulunması, eğer bu mesafe uzak olacak ise her fabrikanın uzakta bir ambarı sahip olması, dökümhânenin uzun bir zaman için gerekli olduğu ve dizel motor fabrikası yapılırsa dökümhânenin yükünün azaltılması, müdürlük binaları arasında 50 metre mesafe bulunması için müdürlük binasının güneye kaydırılması ve güç üretim santralindeki türbin ve kazanların tamirinin imkansızlığı nedeniyle 700kw gücünde dizel jeneratör alım sürecinin hızlandırılarak, montaj yerlerinin hazırlanması, müdüriyet binası ile evler ve bazı binaların çatılarında kırmızı kiremit kullanılmasının havadan keşif yapılmasını kolaylaştırdığı için bunun yerine alternatif malzeme kullanılması, konularında uyarıda bulunmuştur.⁵⁸⁶ Bu konferansta yapılan ikazlar üzerine İngiltere ile devam eden projede binaların hava taarruzundan etkilenmemesi için binalar arasında mesafeler açılarak projede tadilat yapılmıştır.⁵⁸⁷

1943 yılında İngiltere'den gelen heyetin hazırladığı rapordaki tavsiyeler göz önünde bulundurularak fabrikalar için gerekli olan dizel santral binasının teknik şartnâmesi hazırlanmış ve ihalesi yapılmıştır. Dizel alternatör grubu ile transformatör ihalesini Danimarkalı bir firma almıştır. Döviz açığı vermemek için dizel santral ihalesi kapsamında Danimarka'ya 3600 ton ham bakır gönderilerek ödeme yapılmıştır.⁵⁸⁸

Gölcük Tersanesi projesinde Motor, Tekne ve Elektrik Fabrikalarının bir an önce faaliyete geçirilmesi için İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından yaklaşık 110 bin liralık ödenek tahsis edilmiş ve tersane projesi yakından takip edilmiştir.⁵⁸⁹

1944 Nisan ayında İngiliz Denizcilik Dairesi, askeri tedbirler kapsamında Gölcük Tersanesi'ne gönderilecek olan tüm makine ve teçhizatın sevkiyatını yasaklamış, ayrıca "Brassert Şirketi" ile imzalanan sözleşmeyi de askıya almıştır.⁵⁹⁰ İngiliz tarafı Gölcük Tersanesi için imal edilen söz konusu makine ve teçhizata kendi ihtiyaçları doğrultusunda el koyduğunu resmi olarak Haziran 1944'de bildirmiştir.

⁵⁸⁶ BCA.030.0.18.01.02.104.18.19.

⁵⁸⁷ Eyiceoğlu, a.g.e., s.14,15.

⁵⁸⁸ BCA.030.18.1.2.101.23.10

⁵⁸⁹ Mustafa, Hergüner, **İkinci Dünya Harbi'nde Türk Denizciliği**, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2011, s.192,193.

⁵⁹⁰ İUA.FO.195.2487.263/7/45. s.2

Buna cevaben Millî Müdâfaa Vekâleti, Temmuz 1944’de yazdığı yazı ile anılan malzemenin ödemesinin yapıldığını ve bu nedenle acilen gönderilmesi gerektiğini belirtmiştir. Ancak İngiliz Denizcilik Dairesi harp şartlarında bunun mümkün olamayacağını ifade etmiş ve devam eden yazışmalardan anlaşıldığı kadarı ile 1945 yılı sonuna kadar anılan makine ve teçhizat teslim edilmemiştir.⁵⁹¹

II.Dünya Harbi’nin sona ermesi ile birlikte devletin birçok kurumunda olduğu gibi savaş öncesinde başlanan ve yarım kalan projeleri tamamlama yönünde çalışmalara ağırlık verilmiştir. Bu doğrultuda 1946 yılına gelindiğinde Gölcük Tersanesi’nde de yeni gemi inşa projelerine devam edilmiştir. Gemi inşa ve onarım faaliyetlerindeki artış nedeniyle doğan iş gücünü karşılamak için işçi alımına başlanmıştır.⁵⁹²

S.Nu	İş Kolu	Alınacak Kişi Sayısı
1	Yelkenci	2
2	Filikacı	2
3	İnce Marangoz	2
4	Kaba Marangoz	2
5	Sarnıççı	2
6	Tekne Tesviyecisi	4
7	Markacı ve Endazeci	1
8	Demir Kalafatçı	2
9	Perçinci	2
10	Montaj İşçisi	2
11	Betoncu Çimentocu	1
12	Nakkaş	2
13	Makine Tesviyecisi	6
14	Motorcu	12
15	Dökümcü	6
16	Akümülatörcü	10
17	Elektrikçi	10
18	Telsizci	5
19	Kazan Duvarcısı	4
20	Bakır Borucu	6
21	Demir Borucu	6

Tablo I. Gölcük Tersanesi’ne Alınacak İşçi Miktarı ve Branşları

⁵⁹¹ İUA.FO.195.2487.263/7/45. s.3.

⁵⁹² Cumhuriyet Gazetesi, 12 Nisan 1946 s.4.

İşçi başvurularının bizzat Gölcük Askeri Deniz Fabrikaları Genel Müdürlüğü'ne yapılması istenmiştir. Daha önce iş tecrübesi olanlar ve Sanat Okulu ile Askeri Fabrikaları Çırak Kursu'nda mezun olanların arasından seçim yapılacağı ve son olarak da işçilere saat ücreti olarak da 110 kuruş ödeme yapılacağı açıklanmıştır.⁵⁹³

3.1.2. Taşkızak Tersanesi'ndeki Faaliyetler

Taşkızak ve Haliç Tersanelerinde devam eden faaliyetlere ilişkin İngiliz arşivinde yer alan bir raporda: 1938 yılı itibarı ile Haliç Tersanesi'nde önemli ölçüde gelişme kaydedildiği, Alman Krupps firmasının yardımı ile inşasına başlanan iki denizaltının tamamlanmasının ardından tersanenin 5 bin deplasman tonajlık sivil ticaret gemisi dahi inşa edebilecek kapasiteye ulaşacağı yönünde değerlendirmeler yer almaktadır.⁵⁹⁴

II.Dünya Harbi'nin başlaması sonrasında Alman Şirket denizaltı inşa sürecini tamamlayarak Türkiye'den ayrılmış ancak Yıldırım denizaltısının bazı eksik aksamının monte edilmesi için bu gemi Gölcük Tersanesi'ne bağlanmıştır. Harp ortamında Boğazlarda görevlendirilen çeşitli tipteki gemilerin ve kara teşekküllerinin araçlarının onarım işlerinin yapılması için Taşkızak bölgesi Millî Müdâfaa Vekâleti'ne bağlı olarak "Taşkızak Havuz ve Fabrikaları" adıyla 14 işçi kapasitesiyle çalışmaya devam etmiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eden ve zaman içerisinde üç parçaya bölünen atıl durumdaki Tersâne-i Âmire'nin Taşkızak kısmı tekrar Donanma gemileri için çalışmaya başlamıştır. Anılan tesise ait fabrika ve havuz Milli Müdâfaa Vekaleti Denizcilik Müsteşarlığı öncülüğünde yıllara sari olarak modernize edilmiştir.⁵⁹⁵

1939 yılı Nisan ayına gelindiğinde büyük bir azimle yürütülen Atılay ve Yıldırım inşası önemli ölçüde tamamlanmıştır. Nitekim Atılay'ın tekne kısmının tam tekmil olarak yüzmeye hazır hale getirildiği, ancak silah, makine ve elektrik işlerinin devam ettiği denize iniş töreni için kaydırma kızaklarının hazırlandığı ifade edilmiştir. Yıldırım'ın ise tekne işlerinin tamamlandığı sadece pervane ve şaftının monte edildiği

⁵⁹³ Cumhuriyet Gazetesi, 12 Nisan 1946 s.4.

⁵⁹⁴ İUA.FO.424539.15687. Annual Report 1938, s.37

⁵⁹⁵ Önce,a.g.e., s.52.

ancak kış ufki dümen ile amudi dümen donanımının montajına devam edildiği belirtilmiştir.⁵⁹⁶

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, 7 Mart 1939 tarihinde İstanbul'da Süvari ve Binicilik Okulu'ndaki incelemesinin ardından Taşkızak Tersanesi'ne ziyarette bulunmuştur. İsmet İnönü, inşası devam eden denizaltılarla ilgilibilgi almak amacıyla Alman firmasının sorumlu temsilcileri ile bir görüşme yapmıştır. Atılay'ın inşasında çalışan işçilerle de konuşan İnönü, yaptıkları işin çok mühim olduğunu ve Mayıs 1939 ayı sonuna kadar denizaltının suya indirilmesi için çok çalışmalarını istemiştir.⁵⁹⁷

Taşkızak'ta devam eden inşa sürecinde Atılay denizaltısı 19 Mayıs 1939 tarihinde⁵⁹⁸ ve 9 Eylül 1937 tarihinde omurgaya konulan ikinci denizaltı Yıldıray ise 28 Ağustos 1939'da denize indirilmiştir. Yıldıray denizaltısının töreninde Krupp Fabrikası yöneticileri inşafaaliyetine 1937 yılının Nisan ve Mayıs aylarında başladıklarını ve bundan üç ay sonra 14 Ağustos 1937 tarihinde Başvekil İsmet İnönü ile Milli Müdafa Vekili Kazım Özalp'in katıldığı törende⁵⁹⁹ Atılay'ın inşasına başladıklarını hatırlatmıştır. Ayrıca Özalp, yapılan sözleşmeye istinaden alt kriter olarak; tekne işçilerinin %75'inin ve makine işlerinde çalışacak amelenin ise %30'unun Türk personelden oluşmasının istendiğini ve gerçekten de inşa sürecinde Türk işçilerin toplam 1 milyon 85 binaatlık çalışma yaptığına, buna mukabil Alman işçilerin ise 140 bin saat çalıştığnadikkat çekmiştir.⁶⁰⁰

⁵⁹⁶ LDGAM, Kutu Nu: 1939-3, Gömlek Numarası: 212, Belge Numarası: 1,2, Tarih 17 Nisan 1939.

⁵⁹⁷ Ulus Gazetesi, 8 Mart 1939, s.7.

⁵⁹⁸ Akşam Gazetesi, 20 Mayıs 1939, s.1 ve Ulus Gazetesi, 20 Mayıs 1939, s.1.

⁵⁹⁹ Açılış töreni münasebeti ile Başvekil İnönü'nün, İstanbul Kumandan Vekili General Cemil Cahid'e "Sağ olursam her sene burada yeni gemiler yaptıracağım ve buraları gemi ile dolduracağım" dediği General Cavid'in ise "Bunda muvaffak olacağınıza şüphe edilmez. Başbakan ortada demiryollarındaki muvaffakiyetiniz gibi canlı bir misal var" şeklinde cevap verdiği aktarılmaktadır. Yine aynı törende Krupp Fabrikalarının temsilcisi: "Krupp tersanesi namına başta törene katılan devlet ricali olmak üzere herkese çok teşekkür ettiklerini, Türk Bahriyesi'nin 70 yıldan beri mevcud olan bu tersanenin tekrar hayat bulduğunu, inşa sürecinde görev alacak Türk işçilerin yeterli kapasiteye sahip olduğunu ve bu surette mükemmel bir seviyeye getireceklerini hali hazırda çalışan duvarcı, dülgere, marangoz, çilingir, demircinin haricinde, perçin ustası ve tersane işçisi de bulabileceklerini ümit ettiklerini" söylemiştir. Başvekil İnönü Krupp temsilcisine, denizaltı gemilerinin ne kadar sürede tamamlanacağı, kızaaktaki denizaltıların işi bittikten sonra hemen gemi inşa edilip edilemeyeceği, kızakların durumunun iyi olup olmadığı, Taşkızak Tersanesi'nin mevcut hali yeni gemiler inşa edebilme imkan ve kabiliyetine sahip olup olmadığı, her yıl bu tesiste dört-beş denizaltı yapıp yapılamayacağını sormuş ve konu ile yakından ilgilendiğini belirtmiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 15 Ağustos 1937, s.1,7 ve 29 Ağustos 1939, s.6

⁶⁰⁰ Akşam Gazetesi, 6 Haziran 1939, s.11.

Hücumbotların İnşa Süreci: Türkiye'nin II.Dünya Harbi'ne dahil olma ihtimaline karşı hazırlanan planlar kapsamında Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından hücumbot, mayın gemisi, avcıbot benzeri küçük tonajlı ve az maliyetli gemilerin yurtiçinde yapılabilirliği araştırılmıştır. Bunun üzerine Millî Müdâfaa Vekili Müsteşarı Tümamiral Mehmet Ali Ülgen hücumbotların milli tersanelerde inşa edilebileceğini değerlendirerek inşa sürecine ilişkin direktifi vermiştir.⁶⁰¹ Bu kapsamda Millî Müdâfaa Vekâleti Deniz İmâlat Şubesinde kaleme alınan 10 Eylül 1940 tarihli ve 41937 sayılı tezkerede özetle: Deniz Kuvvetleri tarafından ihtiyaç duyulan hücumbotların dış piyasadan alınamayacağı vurgulanarak gemilerin milli imkanlarla inşasına başlanacağı belirtilmiştir. Ayrıca gemilerin ana makine ihtiyaçlarının Hava Kuvvetlerinin kullanımından çıkan uçakların motorlarını kullanarak gidermesi, birinci geminin Mehmet Asaf firmasına yaptırılması, diğerinin ise askeri tersanede inşa edilmesi ve bunlar için alınacak malzemeler kapsamında İcrâ Vekilleri Heyeti'nden müsaade istenmiştir.⁶⁰² Buna cevaben Maliye Vekâleti tarafından: idarenin inşa etmek istediği hücumbotlar için İcrâ Vekilleri'nin kararına gerek olmadığı ancak gemide kullanılacak sistem ve cihazların 10 bin lirayı aşması durumunda izin gerekeceği ifade edilmiştir.⁶⁰³ Bunun üzerine beş hücumbotun inşa ve donatım sürecine ilişkin planlar hazırlanmış ve peyder pey inşa süreçleri tamamlanarak Donanama'nın hizmetine girmişlerdir. Bunlardan 1941 yılında inşasına başlanan Yıldırım ve Şimşek hücumbotlarının 1942 yılında⁶⁰⁴ deniz tecrübeleri yapılmıştır.⁶⁰⁵ Nitekim Bora hücumbotunun inşası 17 Kasım 1942 tarihinde tamamlanarak seyir tecrübelerine başlanmış ve başarılı 4 torpido atışı yapılmıştır. Taşkızak Tersanesi'nde 19 Mayıs 1944 tarihinde kızaktan indirilen Kasırga hücumbotu ile 17 Temmuz 1944 tarihinde denize indirilen Tayfun hücumbotu inşa edilmiştir. Gölcük ve Taşkızak Tersanelerinde inşa edilen hücumbotlara ağır silah olarak iki torpido kovanı ve bir makineli tüfekle donatılmıştır. İnşası başarı ile tamamlanan hücumbotların ana makinesi olarak modernize edilen Lorraine marka uçak motorları zaman içerisinde kronik arızalar

⁶⁰¹ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması 1923-1960**, s.89.

⁶⁰² Bahse konu kanunun 50. Maddesinin (e) fıkrasında eksiltme veya pazarlık sureti ile ihalesi mümkün olmayan diğer tamir, inşa ve imalat işlerinden tahmin veya keşif bedelleri 10.000 lirayı geçenlerin İcra Vekilleri Heyeti'nin karar alması suretiyle emaneten icrasına izin verildiği yazmaktadır. BCA. 030.10.00.62.415.17.1

⁶⁰³ BCA. 030.10.00.62.415.17.4

⁶⁰⁴ Büyüktuğrul, **a.g.e.**, s.89

⁶⁰⁵ Akşam Gazetesi, 19 Kasım 1945, s.2

vermiş ve gemileri harekattan sakıt bırakmıştır. Arızanın asıl nedeninin tespitine ilişkin önce yakıt cinsinden şüphelenilmiş daha sonra da personel hatalarından kaynakladığına değinilmiştir. Bunun üzerine Denizaltı Filosu Komutanı Kurmay Tuğbay Sadık Altıncan Lorraine marka motorların yerine Hispano marka motorların kullanılmasını teklif etmiştir. Taşkızak Tersanesi'nde Hava Kuvvetleri için deniz üzerindeki faaliyetlerde kullanılmak üzere yüksek süratli hava takip motoru yapılmıştır. Motorun liman tecrübeleri Aralık 1942 tarihinde tamamlanmış ve 1943 yılı başında Hava Kuvvetlerine teslim edilmiştir.⁶⁰⁶

Yüzer Havuz İnşa Süreci: Gölcük Tersanesi tarafından Donanma'ya ait gemilerin havuz bakımlarının yapılması aşamasında yaşanan sorunları ortaya koyan bir inceleme yazısı hazırlanmıştır. Anılan yazıda donanmaya ait gemilerin işletme bakım ve idamelerinin günden güne zorlaştığı, envanterdeki vasıta ve havuz ile tüm gemilerin zamanında havuzlamanın mümkün olmaması nedeniyle geciken ve ertelenen bakımlar nedeniyle tamir masraflarının arttığı belirtilmiştir. Ayrıca yedi faal ve bir adet bakımda olan denizaltıya ilaveten İngiltere'ye sipariş edilen dört denizaltı gemisinin donanmaya katılmasıyla birlikte toplam 12 denizaltının her birinin yılda bir buçuk ay havuzlanmasına ihtiyaç duyulacağı, zaten havuz yetersizliği nedeniyle gemilerin dokuz ayda birkeş havuzlandıklarına değinilmiştir. Su üstü gemileri ile birlikte yirmiye yakın geminin Yavuz Zırhlısı'nın acil bir havuzlanma ihtiyacı hasıl olduğunda planlı havuzlamaların zora gireceği ve başka bir faaliyetin yapılmasının imkânsız hale geleceği de ifade edilmiştir.⁶⁰⁷

İnceleme yazısında Münâkalat Vekâletine bağlı memleket dahilindeki üç taş havuzdan birisinin Donanma emrine verilmesi durumunda bile mevcut denizaltı ve su üstü gemilerinin sayısı ve boyutlarının büyüklüğü nedeniyle havuzlamanın imkânsız olduğuna değinilmiştir. Ayrıca, Deniz İmâlat Şubesi tarafından yapılan hesaplama göre 2500 tonluk bir havuza ihtiyaç duyulduğu tespit edilmiştir. Son olarak 2500 tonluk havuzun Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda imal edilen yerli saclar kullanılarak Türk Mühendis ve işçilerin çalışması ile yapılması durumunda yabancılara verilecek paradan daha ucuza imal edilebileceği belirtilmiştir. Böylece söz

⁶⁰⁶ Tayfun hücumbotunun sürat tecrübeleri 17 Kasım 1945 tarihinde icra edilmiştir. Uyanıker, **a.g.e.**, 487.

⁶⁰⁷ Eken, **a.g.e.**, s.141,142.

konusu yüzer havuzun milli imkanlar ile Taşkızak Tersanesi'nde inşa edilmesi için Millî Müdâfaa Vekâletinden tensip istenmiştir.⁶⁰⁸

Millî Müdâfaa Vekâleti Deniz Müsteşarlığı'nın yüzer havuzda kullanılacak saçlarla alakalı olarak 12 Aralık 1941 tarihinde Genelkurmay Başkanlığı'na yazdığı yazıda Millî Müdâfaa Vekâleti Deniz Müsteşarlığı'nın Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın üreteceği 300 ton saç levhaya ihtiyaç duyduğunu belirtmiştir. Karabük Demir-Çelik Fabrikası ise 11 Kasım 1941 tarihli yazısında stoklarında yeterince saç levha olduğunu sadece ihtiyaç duyulan saçların kalınlığının bildirilmesini istemiştir. Ancak bu yazıdan yaklaşık yirmi gün sonra Karabük Demir-Çelik Fabrikası başka bir yazı ile tarafından istenen saçların teslim edilemeyeceğini, köşebent saçların ise ancak 1942 yılında imal edilerek verilebileceğini bildirmesi üzerine Millî Müdâfaa Vekâleti ile Karabük Demir-Çelik Fabrikası arasındaki anlaşmazlık Genelkurmay Başkanlığı'na rapor edilmiştir. Böylece raporda teslim alınamayan saçlar nedeniyle etüdleri, resimleri ve inşa programı hazırlanan iki adet yakıt gemisinin de inşa edilemediği aktarılmıştır. Ayrıca çözüm olarak Kara, Deniz, Hava Kuvvetleri ile İktisât ve Ulaştırma Vekâletlerinin personelinden müteşekkil bir heyet tarafından Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda üretilen saçların belirlenen önem sırasına göre ilgili işlere tahsis edilmesi teklif edilmiştir. Saç levha sorunun çözülmesi ile birlikte 2500 ton kapasiteli havuz 14 Temmuz 1942 tarihinde kızağa konularak inşasına başlanmıştır.⁶⁰⁹

II.Dünya Harbi nedeniyle çeşitli tipte takım, avadanlık malzemeleri ile kaynak makinelerinin tedarik süreçlerinde yaşanan gecikmeleryaşanmıştır. Tüm olumsuzluklara rağmen havuz inşaatına devam edilerek II.Dünya Harbi'nden kısa bir süre sonra 17 Kasım 1945 tarihinde denize indirilmiştir.⁶¹⁰

⁶⁰⁸ Mevcut durumda donanmaya ait gemilerin havuzlanması için her yıl en az 180.000 lira ödenek kullanıldığı 2500 ton kapasiteli yüzer havuzun inşası için ise yaklaşık 180.000 liraya ihtiyaç duyulacağına vurgu yapılmış dolayısı ile memleket dahilinde inşa olunacak havuzun hem yurtdışından daha ucuza mal olacağı hem de yıllık havuz gider masrafını aşağıya çekeceği vurgulanmıştır. Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığınca 2500 ton kapasiteli yüzer havuzun Taşkızak Tersanesi'nde inşa edilmesi için 17 Temmuz 1941 tarihli ve 30268 sayılı yazı ile gereken tüm hesaplamaların ve etütlerin yapılarak hazırlıkların tamamlanması emri verilmiştir. Eken, **a.g.e.**, s.142-143.

⁶⁰⁹ Akşam Gazetesi, 19 Kasım 1945, s.2

⁶¹⁰ Ata Nutku kendi hazırladığı raporda: Tersanede havuz inşaatı kapsamında günde 4 ton çelik malzeme işleyebildiklerini, kendi ağırlığının 1200 ton olduğunu ve tüm malzemelerin hazırda bulunması durumunda havuzun 12 ayda inşa edilebileceği belirtilmiştir. Ayrıca havuzun inşa sürecine ilişkin:

Bazı gazetelerde manşetten verilen haberlerde: Türk mühendis ve işçileri tarafından yapılan “2500 ton kapasiteli Yüzer Havuzun” Millî Müdâfaa Vekili Ali Rıza Artunkal, Münâkalat Vekili General Ali Fuad Cebesoy, Ekonomi Vekili Fuad Sirmen, Adalet Vekili Ali Rıza Türel, İstanbul Belediye Başkanı Lütfi Kırdar ve birçok askeri devlet büyüğünün katılımı ile bayramın üçüncü gününde yapıldığı açıklanmıştır.⁶¹¹ II.Dünya Harbi esnasında bir süre boş kalan Taşkızak Tersanesi kızaklarının 1941 yılında tekrar faaliyete geçtiği, 40 mil sürat kapasiteli üç adet ahşap hücum botun, iki adet 2500 ton kapasiteli cephâne tanderinin, iki motorlu torpedo şalopasının, bir adet romörkörü ve bir adet 2500 tonluk yüzer havuzun sessiz sedasız bir şekilde inşa edildiği yönünde haberler paylaşılmıştır.⁶¹²

Taşkızak Tersanesi’nde yüzer havuz inşaatı ile birlikte ilk inşa sürecinde “Taşkızak” ismi verilen tankerin inşaatında çalışan mühendis Yüzbaşı İhsan Tolunay’ın bir kaza sonucunda vefat etmesi sonrasında geminin ismi “Tolunay” olarak değiştirilmiştir. Tolunay Tankeri 1944 yılında kızağa konulmuş, ana makineleri ve elektrik motorları haricinde %70 oranında yerli mazlemeler kullanılarak inşa edilmiştir. Taşkızak Tersanesi’nin modern tezgâhlara sahip olmaması, Karabük Demir-Çelik Fabrikası’nda üretilen çelik levhaların gecikmeli olarak gönderilmesi ve tersanenin donanmanın diğer gemilerinin onarım ihtiyaçlarına kanallanması gibi nedenlerle tankerin inşaatı yaklaşık altı yıl sonra 1950 yılında tamamlanabilmiştir.⁶¹³

Taşkızak Tersanesi’nin 1945 yılı sonundaki faaliyetleri incelendiğinde: hücum bot, denizaltı ve yüzer havuz haricinde 2 bin devir ile dönen pervaneleri, ayrıca 2.5 beygir gücünde benzinle çalışan yardımcı motor ile 60bar kapasiteli kompresör üretilbildiği, botlara konulan uçak motorlarının tüm bakımlarının yapılabildiği, 2 ton

havuzun inşa sürecinde 130 kişinin çalıştırıldığını, motajı tamamlanan bölmelerin test ve tecrübelerinin inşa süreci ile eş zamanlı olarak yürütüldüğünü, havuzda kullanılacak özel koruyucu asfalt boyanın İngiltere’den tedarik edildiğini not düşmüştür. Buradan 1940’lı yıllarda gemilere uygulanan özel koruyucu boyanın memleket dahilinde imal edilemediği anlaşılmaktadır. Eken, **a.g.e.**, s.145.

⁶¹¹ Akşam Gazetesi 19 Kasım 1945 ve Ulus Gazetesi, 19 Kasım 1945.

⁶¹² 2500 tonluk havuzla ilgili olarak ise boyunun 110 m, duvar boyunun seksensekiz metre, genişliğinin 21,2 m. iç genişliğinin 14,2 m. ponton yüksekliklerinin 2,5 m. ve azami dalış derinliğinin 10,5 m. ve toplam bölme sayısının 21 olduğu şeklinde teknik özelliklere yer verilmiştir. Ayrıca havuzda herbiri 60 beygir gücünde 4 adet tulumba bulunduğu, 2,5 saat içinde havuza alınan geminin kaldırılabilirdiği toplam 3 adet 180 beygir gücünde dizel jeneratörün elektrik ürettiği, havuzun sadece çelik kısmının 1200 ton ağırlığında olduğu ve elektrik kaynağı ile birleştirilmesi sayesinde %40 oranında hafiflediği, son olarak çelik saçların %90 oranında Karabük Fabrikası’ndan temin edildiği de belirtilmiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 19 Kasım 1945.

⁶¹³ Eken, **a.g.e.**, s.197.

ağırlığa kadar her boy vekalınlıkta boru imal edilebildiği, ancak tezgâh ve altyapı yetersizliği nedeniyle büyük gemi makinelerinin üretilemediği görülmektedir. Ayrıca Taşkızak Tersanesi'nde görevli personelin, mevcut tezgâh ve ekipmanlarla iki yıl içinde dört adet 5 bin ton deplasmanlı gemi inşa kapasitesine sahip olduğu ancak Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın çelik üretim kapasitesinin sınırlı olması nedeniyle Taşkızak Tersanesi'nde daha büyük tonajlı gemi inşa edilemediği de anlaşılmaktadır.⁶¹⁴

1930'lu yılların sonundan itibaren bir tarafta Milli Müdafa Vekâleti'ne bağlı Gölcük ve Taşkızak Tersaneleri ile Münâkalat Vekâleti'ne bağlı Haliç ve İstinye Tersanelerinde bir taraftan mevcut askeri ve ticari gemilerin bakım ve onarımları yapılmak sureti ile yurt dışına döviz çıkışı azaltılmış diğer taraftan da ufak tonajlı gemiler inşa edilerek milli gemileri inşa etme kabiliyeti kazanılmıştır. 1945 yılında yeni tezgâh, kızak, fabrika binası ve ambarların yapımı devam etmiş, askeri tersanelerin kendilerini yenileyerek daha verimli hale gelmesi de sağlanmıştır.⁶¹⁵

1946 yılında Taşkızak Tersanesi'nin Münakalât Vekâleti'ne devredilmesinin gündeme geldiği dönemde, Millî Müdâfaa Vekâleti tersaneyi hız kesmeden modernize etmeye devam etmiş ve makine alımını sürdürmüştür.⁶¹⁶

Devam eden yıllarda gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin daha etkin ve verimli yürütülmesi için Gölcük ve Taşkızak Tersaneleri 10 Temmuz 1949 tarihinde kurulan Tersaneler Genel Komutanlığı'na bağlanmış ancak 1951 yılında bu komutanlık

⁶¹⁴ Abidin Daver, Amerika'da ve diğer ülkelerde kurulan tersanelerin Haliç'tekinden çok daha büyük olduğunu, örneğin Vickers-Armstrong gemi tezgâhlarının Haliç'ten 5-10 misli büyük olduğunu, tezgâh ve ekipman olarak da yüksek teknolojiye sahip olduğunu ifade etmiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kasım 1945, s.2.

⁶¹⁵ Gölcük Tersanesi Komutanlığı modernizasyon kapsamında teminine ihtiyaç duyduğu sistem, cihaz ve tezgâhlar için gazeteyle açık ilan vermiştir. İhtiyaç duyulan sistemlerden örneğin: iki adet 600 devir ve 18 beygir gücünde yük kaldıracı, iki adet 700 devir ve 12 beygir gücünde kreyin yürütebilen, iki adet 600 devir ve beş beygir gücünde kreyin döndürebilen, iki adet 700 devir ve 10 beygir gücünde dikme kaldıracı, seri sargılı, devir yönleri değiştirilebilen, sürat ayarı yapabilmek için kontrol paneli bulunan, serpinti sularına dayanıklı, 220 V elektrik ile çalışan motorların teknik özelliklerini açıklamıştır. Cumhuriyet Gazetesi, 2 Aralık 1945, s.2.

⁶¹⁶ Planlı ihale kapsamında kreyinler ve elektrik panoları gibi teknik malzemeler için fiyat verecek şirketlerin, teklif mektuplarını 20 Ağustos 1946 tarihine kadar Taşkızak Fabrikaları Müdürlüğü'ne vermeleri istenmiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 11 Ağustos 1946, s.5.

lağvedilmiş ve tersaneler yeniden Deniz Kuvveleri Teknik Daire Başkanlığı'na bağlanmıştır.⁶¹⁷

3.2.Denizbank'ta Meydana Gelen Gelişmeler

Mustafa Kemal Atatürk, İş Bankası'nın faaliyetlerini ve başarılarını gözlemledikten sonra denizcilik işlerinin debenzer şekilde tek elden yürütülmesi için Denizbank'ın kurulmasını istemiştir. Bu amaçla kurulan Denizbank, satın aldığı yeni gemiler ile hem ticaret filosunu gençleştirmeyi hem de emrinde bulunan Haliç ve İstinye Tersanesi'nde yeni gemiler inşa etmeyi planlamıştır. Ancak bu çalışmanın ileriki aşamalarında görüleceği üzere Denizbank, birçok hususta olduğu gibi gemi inşa faaliyetlerinde de belirgin bir ilerleme kaydedememiştir. Nitekim çok kısa bir süre sonra lağv edilerek kendisine bağlı tüm kurumlar Münakalât Vekâleti'ne devredilmiştir. Bu nedenle Denizbank'a bağlı tersane ve fabrikaların faaliyetleri bu başlık altında incelenmemiştir.

3.2.1. Denizbank'ın Gemi Alım Faaliyetleri

1937 yılında kurulan Denizbank, deniz ticaret filosunun yaşlı ve emektar gemilerini yenilemek için yabancı şirketler ile temasa geçerek, makul fiyatlarla gemi alma işine hız vermiştir. Bu maksatla idare tarafından yapılan çalışmalar neticesinde onbir yeni gemiye ihtiyaç duyulduğunu belirlemiş ve tedarik sürecini başlatmıştır. Denizbank yönetimi tarafından İngiliz kredisine istinaden İngiltere Swan Hunter tersanesine onbirgeminin inşası için ön sözleşme parafe edilmiş ve bu tedarike ilişkin tezkere 2 Aralık 1938 tarihinde İktisât Vekâleti'ne bildirilmiştir. İktisât Vekâletince bu tezkereye verilen 22 Aralık 1938 tarihli cevapta yaklaşık 1 milyon 800 bin İngiliz lirası tutarındaki onbirgeminin tedarik sözleşmesine ilişkin imzalama yetkisinin Denizbank'a verildiğini ancak sözleşmeden ve teknik şartnâmeden üç nüshanın Vekâlet'e gönderilmesi gerektiğini bildirmiştir.⁶¹⁸

Eski Denizyolları İşletmesi zamanında Almanya'ya sipariş edilen gemilerdeki Bruthon-Kaps tipinde kazanların kullanılmasının doğru olmadığına ve gemilerde muvazene hatası olduğuna ilişkin yayınlanan neşriyat hakkında, İktisât Vekâleti

⁶¹⁷ Özlü, a.g.e., s, 54.

⁶¹⁸ 11 geminin tedarik sözleşmesi kapsamında 1.819.000 İngiliz lirası tutarında mukavele imzalanmıştır. Cumhuriyet Gazetesi, 17 Şubat 1939, s.2,3.

tarafından Fen Heyeti Başkanı Abdürrahim'in başkanlığında kazan, makine ve gemi inşaatı uzmanlarından oluşan yedi kişilik bir komisyonla inceleme başlatılmıştır. Eski Denizyolları İşletmesi Fen Heyeti Şefi Server ve bir mühendisin ısrarları üzerine, hem Etrüks hem de Tırhan, Kerdeş ve Şalon vapurlarında Bruthon-Kaps tipi kazan kullanılmıştır. Etrüks vapurunun teslim alınması için Almanya'ya giden muayene komisyonu tarafından yapılan seyir tecrübesinde gemide stabilite sorunu olduğu tespit edilmiştir. Bunun üzerine Tırhan isimli ikinci geminin kabul tecrübesine başka bir heyet görevlendirilmiştir. Bu heyetin incelemesinde de gemide stabilite sorunu olduğu tespit edildiği için her iki gemi de teslim alınmamıştır. Bu gelişmelerin üzerine İktisât Vekâleti süratle harekete geçerek alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi ve Denizbank tarafından yürütülen teknik işlemlerin detaylı bir şekilde incelenmesi maksadıyla altı komisyon oluşturulmuştur.⁶¹⁹ Bu komisyonlar ve görevleri şunlardır:

I.Mazhar Nedim Gökyenel'in başkanlığında Milli Müdafa Vekâleti uzmanlarından oluşan beş kişilik bir heyet ile sadece Etrüks gemisinin genel durumu üzerinde inceleme yapılması,

II.İktisât Vekâleti Fen Heyeti Reisi Abdürrahim'in reisliğinde yedi uzmandan oluşan heyet ile Etrüks gemisinin kazan ve muvazenesizlik işleri üzerine teknik bir inceleme yapılarak sorunun giderilmesi için neler yapılabileceğinin araştırılması,

III.Amiral Vasıf'ın reisliğinde beş kişilik komisyon ile İngiltere'ye sipariş edilen gemilerin emsâlleri ile fiyat mukayesesinin yapılması,

IV.Eski deniz subaylarından Rahmi'nin riyâsetindeki dört kişilik heyet ile İstinye'de altı aydan beri yaklaşık 120 bin liraya tamir edilmesine rağmen faal hale geçemeyen Cumhuriyet Vapuru'nun tetkik edilerek onarım şartnâmelerinin gözden geçirilmesi,

V.Denizbank teftiş heyetinden üç kişiden oluşan bir heyet ile Haliç'te fabrika ve havuzlarda 35 bin liraya tamir edilen Hizmet Romörkörü'nün vaziyetini inceleyecek romörkörü'nün onarım sonrası istenen performansı gösteremeyişinin sebeplerinin teknik olarak incelenmesi,

⁶¹⁹ Cumhuriyet Gazetesi, 5 Şubat 1939, s.8

VI.Maliye Müfettişi Faik Bey ve İktisât Vekâleti Başmüfettişi Fevzi Bey'den oluşan bir heyet ile Denizbank tarafından teknik malzeme deposu olarak alınan Satie binasının satınalma işlemlerinin usulüne uygun olarak yapılıp yapılmadığının incelenmesineticesinde hazırlanan raporların ve değerlendirmelerin İktisât Vekâleti'ne sunulmasıolarak belirlenmiştir. Devamında bazı işletmeler ile ilgili olarak yolsuzluk ve usulsüzlük yapıldığı yönünde çıkan dedikodular nedeniyle Denizbank'ın 1939 yılı mali tablolarıda incelenmiştir.⁶²⁰

Heyet tarafından yapılan teftişte: Denizbank Merkezi ve şubelerinin 1939 senesi altı aylık faaliyetlerinden yaklaşık 6.5 milyon gelir elde ettiği, buna karşılık yaklaşık 7.2 milyon liralık harcamada bulunduğu, altı aylık dönemde tam olarak 640 bin lira zarar edildiği tespit edilmiştir.⁶²¹ Komisyonların incelemelerinin devam ettiği bir dönemde Denizbank'ın Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş⁶²² haklı oldukları algısını oluşturmak amacıyla Denizbank'ın gemi inşa/onarım faaliyetlerini altı maddede açıklayan bir mektubu basınla paylaşmıştır.Bu maddeler özetle⁶²³ :

-Birinci safhada, Eski Denizyolları Genel Müdürü Sadeddin Serim'in riyaseti altında İktisat Vekâleti ile Denizyolları İdâresi'nin uzmanlarından oluşan bir komisyon teşkil edildiğini, bu komisyon tarafından sipariş sözleşmeleri ile teknik şartnâmelerin incelendiğini ve uygun bulunduktan sonra gemi siparişlerinin verildiğini belirtmiştir.

-İkinci safhada, verilen siparişlerin kontrol edilmesi ve teslim işlemlerinin yapılması amacıyla İktisât Vekâleti'nden Şevket Bey ile Denizyolları İdâresi'nden Server Baybaba'nın Almanya'yagönderildiğini aktarmıştır.

-Üçüncü safhada Krupp Şirketi, sözleşmenin kendisine tanıdığı imkân dahilinde üst yüklenici olarak Marmara tipi gemileri Krupp tezgâhlarında, Karadeniz tipi gemiler ile Etrüks tipi gemileri Rockstock'da Neptunwerft tezgâhında, İzmir ve Akay tipi gemileri ise Atlaswerke tezgâhlarında yapmak üzere işlemleri başlatmıştır.

⁶²⁰ Cumhuriyet Gazetesi, 5 Şubat 1939, s.8

⁶²¹Toplam gelir 6.599.139 lira, toplam gider ise 7.271.140 lira yapılan zarar ise 642.001 lira olarak olarak kayda geçmiştir. Ayrıca yapılan harcamalardan gemi inşa ve onarım faaliyeti yürüten “Fabrika ve Havuzlar İdâresine” 502.773 lira, “İstinye ve Dok İşletmesine” 398.078 lira ve Van Gölü İşletmesi'ne ise 73.778 lira tahsis edildiği ve Yalova kaplıcaları İşletmesi'nde ise kanunsuz bazı hareketlerle, Denizbank İstanbul Şubesi Müdürlüğünce görevden alınan önceki Denizbank Umum Müdür Muavini Harun İlmen'e mevzuata aykırı olarak 7.870 lira harcırah verildiği tespit edilmiştir. BCA, 030.10.170.180.01

⁶²² BCA, 030.18.01.02.82.6.2.

⁶²³ Cumhuriyet Gazetesi, 24 Şubat 1939, s.8

-Dördüncü safhada Krupp şirketince sipariş edilen Karadeniz tipi üç büyük gemi ile Mersin tipi geminin istenen sürede Neptunwerft tezgâhlarında yapılamayacağı anlaşıldığından Denizbank kurulmadan bir yıl önce Denizyolları Genel Müdürü Sadeddin Serim Bey'in Almanya'ya giderek durumun düzeltilmesi için girişimde bulunduğunu hatta başka bir faaliyet için Almanya'da bulunan Deniz Müsteşarı Sadullah Güney'inde konuyla ilgilendiğini ve çeşitli girişimlerde bulunduğunu ancak olumlu bir sonuç alınmadığını aktarmıştır.

-Beşinci safhada, Denizbank kurulduktan sonra sorunların ortaya çıktığını ve Almanya'da yapılan incelemelerde Neptunwerft tezgâhlarında inşa olunan gemilerin tesliminde gecikme yaşanacağını tespit ettiklerini belirtmiştir. Bu sorunun çözümü için Dışişleri Genel Katibi Numan Menemecioğlu'nun bizzat yardım ettiğini ve son olarak İktisat Vekili Hüseyin Hüsnü Çakır'dan aldıkları talimata göre şirkete karşı hukuki süreci başlatarak makul ve normal bir tazminat aldıklarını ifade etmiştir.

-Altıncı safhada Denizbank, faaliyete başladıktan iki ay sonra teslim alınan Trak, Sus, Marakaz, Akay tipi Suvat ve Ülev, İzmir tipi Efes ve Sus gemilerinin ve son olarak Etrüks'ün Türkiye'ye gelmesinin ardından çıkan söylentiler üzerine uzmanların Almanya'dan geri çağrıldığını ve onların yerine başka bir heyetin gönderildiğini belirtmiştir.

Son olarak gemi siparişlerinin Denizyolları İdâresi tarafından yapıldığını, şartnâme ve sözleşmelerin ise Denizyolları ile İktisat Vekâleti uzmanlarından oluşan bir ekip tarafından hazırlandığını, gemilerin teslim/tesellüm işlerini yürüten komisyonunda eski idare tarafından belirlendiğini ancak zaman içinde çıkan sorunlar üzerine tüm alım komisyonunu değiştirdiğini ve sonrasında hiçbir geminin teslim alınmadığını belirtmiştir.⁶²⁴

Alman Krupp firması sorumluluğunda yeni inşa edilen Etrüks gemisinin teslim aşamasında ortaya çıkan sorunlar nedeniyle yürüyen hukuki süreç Denizbank lehine sonuçlanmıştır. Geç teslim nedeniyle şirketten tazminat alınmış ve geminin tüm sorunlarının ücretsiz olarak tadil edilmesi yoluna gidilmiştir.⁶²⁵

Bu dönemde Şakir Kesebir'in yerine Hüsnü Çakır'ın İktisat Vekili olması diğer taraftan usulsüzlük iddialarına yönelik şikayetlerin sürüp gitmesi üzerine Denizbank

⁶²⁴ Cumhuriyet Gazetesi, 24 Şubat 1939, s.8

⁶²⁵ Cumhuriyet Gazetesi, 31 Mart 1939, s.1

Genel Müdürü gemi alım sözleşmesini imzalayamamıştır. Devam eden süreçte Denizbank Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş ve bazı yöneticiler görevden alınarak suçlu bulunmuş⁶²⁶ ve yeni atanan Denizbank Genel Müdürüne meselenin tekrar incelenmesi emredilmiştir. Bunun üzerine yeni Genel Müdür koordinesinde yürütülen ve iki ay süren “İngiltere’den 11Gemilik Tedarik Sözleşmesi”ne ilişkin inceleme 29 Mart 1939 tarihinde sonuçlandırılarak rapor halinde İktisat Vekâleti’ne gönderilmiştir. Hazırlanan nihai raporda: İngiltere’denonbir geminin alımının iptal edilmesi ve bazı usulsüzlükler yapıldığının belirtilmesi üzerine İktisât Vekâleti tarafından İngiltere’den gemi alım işinin iptal edilmesine karar verilmiştir.⁶²⁷

3.2.2. Denizbank’ın Lağv Edilmesi

Denizbank’ın tüm görevleri ve imtiyazları Devlet Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü ile Devlet Limanları Umum Müdürlüğü’ne devredilmesi için hazırlanan kanun tasarısı hakkında TBMM’de bazı milletvekillerince hararetli konuşmalar yaşanmıştır. Nitekim Eskişehir Milletvekili Emin Sazak, Seyri Sefain İdaresi ne zaman yeni gemiye ihtiyaç duyulduğunu belirtse kendi imkanlarımızla gemi inşa etme maliyetinin yüksek olduğunu ileri sürerek dış piyasadan alma yoluna gitmek istediğini, ancak bundan 400-500 yıl önce kendi gemilerimizi inşa edebildiğimizi akılda tutarak başarılı olabilmek için Denizbank’a ilişkin kanun tasarısına kendi gemilerimizi kendimizin yapması için zorlayıcı bir madde eklenmesinin faydalı olacağını ifade etmesi, konu hakkında önemli bir hassasiyetin mevcut olduğunu göstermektedir. Çıkarılan kanun ile Denizbank’ın tüm sermayesinin, yeni kurulacak idareye verilmesine ve ayrıca “Denizbank Tekaüd Sandığı”nda biriken paraların Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlükleri Memurları Tekaüd Sandığı’na devredilmesine karar verilmiştir.⁶²⁸

Denizbank, Bahriye Vekâleti’nin başına gelenlere benzer bir akıbeta uğramış, usulsüzlük ve yolsuzluk suçlamalarının hedefinde kalmış nihayetinde de kurucusu Celal Bayar’ın Başvekillikten alınması sonrasında en büyük desteğini kaybetmiştir.

⁶²⁶ Satiye Binasının alım işine fesat karıştırmak, resmi evrakta sahtekârlık yapmak, vazife ve memuriyetini, kötüye kullanmak gibi suçlar nedeniyle Denizbank Genel Müdürü Yusuf Ziya Öniş, Umum Müdür Muavini Tahir Kevkeb, bankanın Hukuk İşleri Müdürü İsmail İsa Caniş ve diğer görevliler tutuklanmıştır. Akşam Postası, 23 Haziran 1939.

⁶²⁷ BCA, 030.01.00.00.83.521.2.1

⁶²⁸ TBMM, ZC. VI. Dönem, Cilt III, s.48.

Böylelikle Denizbank da, birçok devlet işletmesi gibi devletçiliğin karma ekonomide liberal sermayeye doğru evrilmesini isteyenlerle devletin ekonomide daha fazla söz sahibi olmasını savunanlar arasındaki iktidar mücadelesinde ve bir deneme olarak işlevini yerine getirdikten sonra 1 Temmuz 1939 tarihinde lağv edilmiştir. Ancak 1939 yılına gelindiğinde hala kendi gemilerimizi yapamıyor olmamızın eleştirildiği, bu konunun Osmanlı'dan itibaren sürekli tartışıldığı ve milli gemi üretilmesi konusunda bazı milletvekillerinin hassasiyet gösterdiği müşahade edilmiştir.

3.3. Kamuya Ait Sivil Tersanelerinin Durumu

3.3.1. Haliç (İstanbul) Tersanesi

Bu kısımda, sivil tersanelerin faaliyetleri hakkında çok kısıtlı arşiv belgesi ve yayın olması nedeniyle bu dönemde denizcilik konularına ilgi duyan Cumhuriyet Gazetesi yazarı Abidin Daver'in köşe yazıları ile emekli deniz subaylarının hatıratları, tarihçe defterleri ve TBMM zabıt cerideleri karşılaştırmalı olarak incelenmiştir.

Daha önceki kısımda belirtildiği üzere İktisât Vekâletince, İngiltere'ye verilen onbir ticari gemi siparişinin bir kısmı ertelenmiştir. Sonuç olarak Etrüsk gemisinin teslim sürecinde yaşanan talihsizlik sonucunda elde edilen tecrübe ışığında; gemilerin sorunlu kısımlarının modernize edilebileceği ve bir miktarının Haliç Tersanesi'nde inşa edilebileceği kanaatine varılmıştır. Mevcut tersane imkanlarında gemilerin makine, kazan, motor ve dinamo gibi ileri teknoloji gerektiren kısımları yapılamasa bile tekne kısmının Türk işçi ve mühendislerce dizayn ve akabinde inşa edilebileceği değerlendirilmiştir. Tersanenin modernizasyonu için üç farklı hal tarzından birisinin uygulamaya koyulması ile zaman içerisinde istenen gelişmenin sağlanabileceği belirlenmiştir.

Bunlardan birincisi, Avrupa'dan yabancı uzmanlar getirilipeldeki milli sermaye ile tersane kurulduktan sonra Sümerbank'ın Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda yaptığı gibi ufak çapta üretime başlanarak küçük deplasmanlı gemiler inşa edilmesi, ikinci hal tarzı olarak Millî Müdâfaa Vekâleti'nin Ay sınıfı denizaltılarda yaptığı gibi Denizbank'ın ihtiyacı olan gemilerin bir kısmının Avrupa'da, bir kısmının ise Türkiye'de belirlenecek fabrikalarda yapılması şartı ile büyük yabancı tezgâhlara sipariş verilmesi, üçüncü hal tarzı olarak ise I.Dünya Harbi öncesinde Osmanlı Devleti ile Vickers-Arstrong Şirketi'nin yaptığı şekilde, Avrupa'lı bir yabancı şirket ile müşterek sermayeli bir anonim şirket kurulduktan sonra bu şirket üzerinden

Haliç Tersanesi'nin ıslah edilmesidir. Hükümet yetkililerinin dışardan gemi almaya devam etmesi durumunda mevcut tersanelerin atıl kalacağı ve yeterli sayıda kalifiye işçi, teknisyen ve mühendis yetiştirilemeyeceği anlaşılmıştır.⁶²⁹

Bu dönemde Münâkalat Vekâleti, ticaret filosunu kendi imkan ve kabiliyeti çerçevesinde inşa etmek için ihtiyaç duyacağı teknik altyapının belirlenmesine yönelik bir çalışma başlatmıştır. Bu çalışmada: en geç dört sene içinde alınmasını veya bir kısmının Türkiye'de kurulacak bir tersanede yapılmasını öngören bir plan hazırlanmıştır. Bu plana göre İstanbul'da kurulacak tersanede gemilerin teknesi dışında kalan kısımlardan önce yardımcı makinelerden başlanarak azar azar tüm cihaz ve sistemlerin yurtiçinde üretilmesi, sadece telsiz ve seyir aletleri gibi özellikli cihazların yurtdışından alınarak montajının yapılması öngörülmüştür. Bunun üzerine Genelkurmay Başkanlığı ile Münâkalat Vekâleti personelinden oluşan bir heyet tarafından yeni kurulacak tersanenin Haliç'in Hasköy mevkiindeki eski tersane yerinde mi, yoksa Beykoz'da mı yapılmasının daha verimli ve etkin olacağı hususunu tespit etmek amacıyla bir etüd hazırlanması istenmiştir.⁶³⁰

Genelkurmay Başkanlığı ve Münâkalat Vekâleti'nden oluşan uzman heyetin yerinde yaptığı incelemeye ilişkin etüd Başvekâlet'e sunulmuştur. Heyet tarafından hazırlanan bahse konu etüdü kısaca açıklayan tablo aşağıda sunulmuştur.

HALİÇ SAHASI	
Dört Senede Yapılacak Gemiler	İki adet 45 tonluk şehir hattı gemisi iki adet 900 tonluk şehir hattı gemisi iki adet beşbin tonluk şilep
Arazi Vaziyeti	Sondaj yapılmamıştır. Vaziyet belli değildir. İlk projedeki hesabat sondaj neticelerinin normal zuhur edebileceğine göre yapılmıştır. Arazi devletin malıdır.
Eski Binalar	Mevcut bazı binalardan istifade mümkündür. Ancak bu takdirde tersane ideal teknik icaplara tamamen intibak ettirilmeyecektir.

⁶²⁹ Cumhuriyet Gazetesi, 28 Şubat 1939, s.3.

⁶³⁰ BCA.030.10.00.00.63.423.1

Kızak Vaziyeti	Biri yüzbin diğeri 50 bin lira sarfı ile kabili istimal hale gelecek iki kızak vardır.
Amelenin iskan meselesi	Bu civar amale iskan mahalidir. Fakat ileride amele iskan kolonisi yapılması daha doğru olacaktır.
Tamirat Fabrikaları ve havuzlar ile bağlantısı ve birlikte çalışabilirliği	Haliç Fabrika ve havuzları ile beraber çalışma imkanları çok müsait ve ideal vaziyettedir.
Şeraiti tabiiye bakımından liman	Umumiyetle mükemmeldir.
Deniz ile irtibatı	Köprüler ve iç limandaki seyrüsefer vaziyeti ufak bir mani teşkil etmektedir.
Tevsi imkanı	Kızak ilavesi ile mümkün görülmeyen projedeki bir kızağın uzatılması kabildir. Atölyelerin tevsi ise ancak gerideki sırtların kesilmeleri ile kabil olacaktır.
Mevkiinin sıhhi şeraiti	Vasattır. Öğleden sonra rüzgar ve güneş vaziyetleri dolayısı ile bu yerler çok sıcak olur.

Tablo II. Yeni Kurulacak Tersane'nin Haliç'te Yapılmasına Göre Vaziyet

BEYKOZ SAHASI	
Dört Senede Yapılacak Gemiler	İki adet 900 tonluk şehit hattı gemisi İki adet 5bin tonluk şilep
Arazi Vaziyeti	Sondaj yapılmıştır. Arazi normal ve müsait görülmüştür. Ancak istimlak zaruridir.
Eski Binalar	Bina mevcut değildir. Teknik icaplara göre yeniden yapılacaktır.

Kızak Vaziyeti	Kızaklar yeniden tesis edilecektir.
Amelenin iskan meselesi	Halen amelenin kısmen Beykoz'da ve Paşabahçe'de iskanı mümkündür. İlk tesisle beraber amele iskan kolonisinin de inşasına zaruret vardır.
Tamirat Fabrikaları ve havuzlar ile bağlantısı ve birlikte çalışabilirliği	İstinye Fabrika ve Dokları ile beraber çalışma imkanları keza müsaittir. Ancak İstinye'nin kapasitesi Haliç Fabrikaları'na nazaran biraz noksandır.
Şeraiti tabiiye bakımından liman vaziyeti	İyi ve kafidir, yalnız küçük vesaitin karayel rüzgarına karşı ufak bir iskele mendirekle muhafazası mevzubahistir.
Deniz ile irtibatı	Çok müsaittir. Hiçbir mani yoktur.
Tevsi imkanı	Gerek kızak ilavesi ve gerekse mevcutların temdidini ve icabında atelyelerin kolaylıkla tevsi kabil olacaktır.
Mevkiinin sıhhi şeraiti	Her bakımdan mükemmeldir.

Tablo III. Yeni Kurulacak Tersane'nin Beykoz'da Yapılmasına Göre Vaziyet

1940 yılına gelindiğinde “Büyük Haliç Tersanesi” projesi ile yeni bir tersane kurulmasına yönelik bir çalışma başlatılmıştır. Buna göre hükümet yetkilileri Haliç Tersanesini modernize etmek amacıyla İngiliz Şirketlerle temaslarda bulunmuştur. İngiliz Şirketten Haliç'de Valide Hanım kızağı civarında yaklaşık 2 milyon İngiliz sterlinine mal olacak ve 1942 yılında tamamlanacak şekilde bir tersane kurulması için plan ve proje hazırlanmıştır.

Plana göre Haliç'te mevcut üç havuz ile birlikte etrafındaki deniz fabrikaları ve İstinye'de bulunan 132 metre uzunluğundaki iskele/dokun da yardımcı tesisat olarak çalışması öngörülmüştür. Yeni tezgâhlarla takviye edilecek Haliç Tersanesi'nin, Karadeniz'in ve Doğu Akdeniz'in en büyük ve modern tersanesi olması amaçlanmıştır. Nitekim proje kapsamında Haliç Tersanesi'ndeki havuzların Gazi Köprüsü'ne yakın kısmında 1942 senesinde seksen metre uzunluğunda ve 18.5 metre

genişliğinde bir taş havuz yapılmaya başlanmış ancak bütçe yetersizliği nedeniyle yarım kalmıştır.⁶³¹

Haliç Merkez Fabrikalar işletmesinin 1945 yılındaki genel durumu hakkında Cumhuriyet Gazetesi'ne verilen mülakatta: Gemi İnşa Fabrikası, Makine Fabrikası, Dökümhâne, Demirhâne, Boruhâne, Elektrik Atölyesi, Modelhâne, Boya Fabrikası, Ahşap Bıçkîhâne, Marangozhâne, Kaba Marangozluk Atölyesi, Armadorluk, Kazanhâne, İnşaat Atölyesi, İnce Dökümhâneve Nikelaj Atölyesi'nde toplam yaklaşık 1500-1600 işçinin çalıştığı, iş gücü ve altyapı bakımından yeterli kapasiteye sahip olduğu ve modern bir tersane haline geldiği bilgisi yer almıştır. Örneğin makine atölyesinde 15 tonluk parça işleyebilecek ve 8 tonluk parça dökümü yapabilecek kapasitede her türlü modern tezgâhın bulunduğu aktarılmıştır. İnşaiye fabrikasında ise yeni gemi inşa kapasitesine sahip büyük tezgâhların bulunduğu, 1944 yılı içerisinde 2 bin ton sac levha köşebentin işlendiği, fabrikanın verimli bir şekilde çalıştırıldığı, yoğunlukla tamir, tadilat ve küçük tonajlı tekne inşaatları ile iştigal edildiği ancak yeterince gemi inşa kızağı ve taş havuz bulunmadığı için yeni gemi inşa edecek bir ekibin oluşturulamadığı kaydedilmiştir.

Fabrika yönetimi tarafından yapılan açıklamada: 4 bin tonluk bir gemi inşa edebilmek için mevcut işçilere ilaveten fabrika kadrosuna asgari 300 inşaiye ve 200 makine işçisi alınmasına ihtiyaç duyulduğu ve bu hususun hemen çözülebileceği ancak 1942'de başlanan ve yarım kalan taş havuz inşaatı için gerekli olan yaklaşık 2.5 milyon liralık kaynağın temin edilmediği belirtilmiştir. Ayrıca Makine Fabrikası'nda ise yaklaşık 400 beygir gücünde pistonlu buhar makinelerinin kolaylıkla yapılabileceği, daha büyük tezgâhlarda ise tamirat işlerinin yürütüldüğü belirtilmiştir.

İnşaat Atölyesi ile Resimhâne'de modern esaslara göre çalışıldığı, makine fabrikasında imal edilen makine parçalarının detaylarının resimhânede yapılan çizimlere göre üretildiği, 65 beygir gücünde bir dizel motora ait projenin teknik resminin çizildiği ve üretimi için hazırlıkların devam ettiği ve işletmenin Batılı ülkelerdeki standartlara uygun bir şekilde takip edilmeye gayret edildiği kaydedilmiştir. Ahşap atölyesinin iş gücü ve ekipman olarak iyi durumda olduğu ancak orta ve büyük tonajlı gemi inşa edebilmek için dökümhâne atölyesinin yeni döküm potaları ve altyapı ile modernize edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Fabrika ve Havuzlar

⁶³¹ Cumhuriyet Gazetesi, 20 Haziran 1940, s.5.

Müdürlüğü'nün aktardığı bilgilere göre 1939 yılının emektar ve yorgun deniz ticaret filosu, büyük ve kapsamlı bir çalışma ile yıllara sari olarak onarılmış ve modernize edilmiştir. Ayrıca tersanede her yıl yaklaşık 250 bin ton deplasmana sahip geminin tamir, tadilat ve modernizasyonun yapıldığı, dört numaralı taş havuzun inşaatının tamamlanması durumunda Türkiye'nin gemi inşa sanayii konusunda dünya ölçeğinde gemiler inşa edebileceği aktarılmıştır.⁶³²

Açık deniz hatlarında çalışan toplam 23 posta vapurundan Etrüsk, Kadeş, Sus, Marakaz hariç olmak üzere geri kalan tüm gemilerin kapsamlı tadilatlarının Haliç'te yapıldığı ve bunlardan Ankara Vapuru'nda çürüyen 900 ton saç kısmın, Aksu vapurunda çürüyen yaklaşık 800 tonluk kısmının ve yaklaşık 800 ton deplasmanlık Güneysu Vapuru'nun yaklaşık 800 tonluk saç kısmının, Bartın Vapuru'nun yaklaşık 400 ton saç yüzeyinin ve Seyyar Vapuru'nun iseyaklaşık 260 tonluk çürük kısmının değiştirilebildiği belirtilmiştir. Ayrıca tamirat ve onarım işlerinde temel prensip olarak geminin seyir emniyetinin ön planda tutulduğunu, örneğin tekne kısmında 60 ton çürük saç olan bir geminin yüke maruz kalan en önemli 25 tonluk kısmının saçlarının yenilendiğini ve bu sayede seyir halinde hiçbir yolcu gemisinin batmak gibi bir kaza ile karşı karşıya kalmadığını, davalık olan Etrüsk vapuruna süratinin artırılması maksadıyla modernizasyon çalışmaları kapsamında üçüncü bir kazan monte etmeye dönük faaliyet yürütüldüğünü belirtmiştir. Yapılan bakım ve onarım faaliyetlerinde yedek parça ile ana sistem ve makineler haricinde birçok malzeme yerli üretimlerden karşılanmış ve geçmiş yıllarda yabancılara yaptırılan onarımlardan kaynaklanan döviz kayıpları da bu sayede önlenmiştir. Ayrıca Haliç'teki kızaklarda ve fabrikalarda inşa edilen yeni yüzer platformlara bakıldığında: 30 m. boyunda ve 410beygirlik ana makinesi olan bir açık deniz romörkörü inşası tamamlanarak donatım işlerine devam edilmiş, 25 m.lik Van Romörkörü isedemonte halde tren ve karayolu vasıtasıyla Van'a götürülmüştür. İstanbul'dan Van'a gönderilen teknik personelin yardımı ile buradaki tersanede yeniden montajı yapılan Van Romörkörü faaliyete geçmiştir. Benzer şekilde Haliç Tersanesi'nde inşa edilen 28m. boyundaki Van Vapuru da parçalar halinde Van'da monte edilmiştir. Ayrıca 22 m. boyunda iki personel ile çalışan işçi taşıma motoru yapılmış, Ereğli Liman inşaatında kullanılmak üzere 20 m.

⁶³²Kıyaslama yapabilmek için 1939 senesinde Türk Ticaret Filosu'nun 224.441 tonaj ve 189 adet gemiden oluştuğu dikkate alındığında, tersanenin 250.000 ton geminin bakım ve onarımını yapması önemlidir. Cumhuriyet Gazetesi, 11 Aralık 1945, s.2

boyunda dört adet otomatik tertibatlı taş dökme dubası ile 28 m. boyunda ve 330 beygir gücünde bir açık deniz romörkörü inşa edilmiştir.⁶³³

1947 yılında Devlet Denizyolları İdâresi'ne bağlı Haliç Tersanesi'nde yeni bir geminin inşaatına başlanmıştır. Geminin demonte bir şekilde bloklar halinde Van'a nakledilmesi ve Van'daki tersanede montajının tamamlanarak bölge halkının kullanımına sunulması planlanmıştır. İlk önce daha az maliyetli olacağı gerekçesi ile geminin Van'daki tersanede inşa edilmesi gündeme gelmiştir. Ancak daha sonra Haliç Tersanesi'nde görevli gemi inşa mühendislerinin eskiden Van/Ernis'te bulunan tersanenin Tatvan'a taşındıktan sonra makine, tezgâh ve altyapı olarak yetersiz kaldığını belirtmesi üzerine bu fikirden vazgeçilmiştir. Karar sürecinde Van'da kaynak yapabilecek kapasitede işçi bulunmaması, bölgeye makine vetezgâh ile işçi ve mühendis gönderilmesi durumunda ise yolda geçecek süre nedeniyle yaşanacak işgücü kaybının inşa maliyetlerini artıracığı hususu da göz önünde bulundurulmuştur. 1942 yılında yapımına başlanan dördüncü taş havuzun dört yıl boyunca beklemiş olmasına rağmen gerekli mali kaynağın bulunmasının ardından inşaata devam edilmiştir. Kızak inşaatının tüm aşaması bizzatihi Türk işçi ve mühendislerce yürütülmüş, kuru havuzun dolum ve tahliyesinde kullanmak üzere pompa çalıştırılmış ve anılan inşaatın 1949 yılında tamamlanması planlanmıştır. Kuru havuzun tamamlanmasının ardından havuzun içine gemi inşa kızağı monte edilerek özellikle gemilerin inşa ve donatım safhasının daha hızlı ilerleyeceği öngörülmüştür.⁶³⁴

Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğü tarafından 1947 yılında İtalyan Ansaldo Şirketi'ne sipariş edilen sekiz yeni geminin inşa sözleşmesi ile ilgili ortaya çıkan şaiyalar neticesinde konunun incelenmesi kararlaştırılmıştır.⁶³⁵ Vekâlet müfettişlerince yapılan incelemede neticesinde: Vekâletin Hukuk Müşavirliği'nin sözleşmenin imzalanmasından önce mukavelenameye 29 bin lira yerine 69 bin liralık pul yaptırdıkları için devleti 40 bin lira zarara uğrattıkları, ayrıca sözleşmeye soğuk damga vurmayıp yalnızca 3 bin lira beyiye⁶³⁶ ödemesi nedeniyle kamu zararlı olduğu

⁶³³ Cumhuriyet Gazetesi, 19 Aralık 1945, s.3

⁶³⁴ Cumhuriyet Gazetesi, 4 Mart 1947, s.2,3

⁶³⁵ BCA, 30.18.1.2.120.75.06.

⁶³⁶ Pul, kıymetli kağıt gibi şeylerde satıcıya bırakılan satma payını ifade eder. 1938 yılında çıkarılan Noter kanunun 99.'ncü maddesi mucibince noterlere harç pullarından % 15 beyiye aidatı verilmekte olup bu aidat noterlerin başlıca kazançlarını teşkil eylemekte bulunduğu cihetle bu mikdarın her yerde aynen verilmesi muvafık görülmüş ve maddeye bunlar için mutlak bir hüküm konulmuştur. Bkz. TBMM

ortaya çıkmıştır.⁶³⁷ Yine 1947 yılı içerisinde Münâkalat Vekili Şükrü Koçak beyanatında kısaca: ABD’den alınan gemilerin Türkiye’ye geldiğini, İsveç tersanesinde inşası bitmek üzere olan Trabzon isimli şilebin de yakın zamanda Türkiye’ye teslim edileceği, İtalya’ya sipariş edilen sekiz yolcu gemisinin ve Hollanda’ya sipariş verilen altı adet şehir hatları gemisinin inşasına da devam edildiğini söylemiştir. Ayrıca Koçak, Truman yardımı dışında ABD hükümeti tarafından 15 bin ton deplasmanlıki adet akaryakıt gemisi, dört adet şilep ve dört adet yolcu gemisi olmak üzere yaklaşık olarak toplamda 83 bin deplasmana sahip geminin sağlanacak kredi kolaylığı ile Türkiye’ye verileceğini⁶³⁸ açıklamıştır. Konuşmasının devamında Koçak, Recep Peker Hükümeti’nin çalışmalarına ilaveten, inşası devam eden gemilerin Türkiye’ye gelmesi ile birlikte Türk Deniz Ticaret Filosu’nun 110 bin ton deplasman olan kapasitesinin, 300 bin tonu aşacağını ve ayrıca özel sektörün elindeki 85 bin deplasmanlık kapasitenin artırılması için ABD tersanelerinin Türkiye’ye sipariş önceliği ve her türlü kredi kolaylığı sağlaması konusunda gerekli anlaşmaların yapıldığını ifade etmiştir.⁶³⁹ Öte yandan 1947 yılının Haziran ayında verdiği mülakatta beş senelik bir program dahilinde hem Haliç Tersanesi’nin modernize edileceğini hem de yeni gemiler inşa edilmesi için gerekli çalışmalar yapıldığını belirten Devlet Denizyolları Genel Müdürü Yusuf Ziya Erzin, tersanedeki atölye ve fabrikaların imkan ve kabiliyetlerini artırmak için 150 milyon liralık bütçe ayrıldığını ve programın yakın zamanda uygulamaya geçeceğini de ifade etmiştir.

Genel Müdür Ziya Erzin 150 milyon liralık tahsisatın 119.5 milyonunun yeni gemilere, 17.5 milyonunun liman vasıtalarına geriye kalan 17.5 milyonunun da tamir fabrika ve atölyelerine ayrıldığını da açıklamıştır. Ayrıca, ortaya çıkan dedikoduların önünü almak adına Münâkalat Vekâleti tarafından 13 Ağustos 1946 tarihinde The American Associated Const. Konsorsiyumu azasından Raymond Concrete Pile Company adlı şirket üzerinden tersanenin modernizasyonu için bir teklif yapıldığı bildirilmiştir. Şirketin Türkiye’deki mümessili tarafından da teyid edilen teklife göre

ZC., V.Dönem, “Pul ve kıymetli kâğıd bayilerile bunlara verilecek beyiye aidatı hakkında kanun lâyihası ve Maliye ve Bütçe encümenleri mazbataları” s.266.

⁶³⁷ BCA.30.10.0.0.217.467.4.

⁶³⁸ Amerika’dan satın alınan iki yolcu gemisi ile iki akaryakıt tankerinin % 25 bedeline karşılık Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Genel Müdürlüğü’ne 4.655.000 liralık bono çıkarma yetkisi verilmiştir. BCA. 30.18.1.2.115.085.9.

⁶³⁹ Cumhuriyet Gazetesi, 6 Ağustos 1947, s.2.

halen Haliç'teki mevcut metruk gemi inşa kızakları ile yarı harap durumda bulunan bina ve tesislerden en düşük masrafla yeni bir tersane kurulacağı belirtilmiştir. Buna göre Devlet Deniz Yolları İdâresi'nin isteklerine uygun olarak 10 bin, 5 bin, 3 bin ve bin ton deplasmanı buharlı veya mazotlu yük, yolcu ve muhtelif gemi yapabilecek kapasitede dört adet gemi inşa kızağı kurulacağı ifade edilmiştir. Şirket, yeni yapılacak kızakların ıslahı sayesinde mükemmel bir tersanenin bir yıl içinde vücuda getirilebileceğini ve burada bir taraftan inşaat ve modernizasyon işlerine devam edilirken diğer taraftan idarenin istediği, 20 geminin bir ya da iki yıl içerisinde inşasına başlanarak en geç altı yıl içinde tamamlanabileceğini, ayrıca ilk inşa edilecek gemiler için kullanılacak malzemelerin bir kısmının ABD'den getirildikten sonra diğer gemilerin tüm aksamının Türkiye'de kurulacak tersanedeki fabrikalar marifetiyle yapılacağını taahhüt etmiştir. Kurulacak tersanenin yaklaşık 13.5 milyon Amerikandolarına, yirmi geminin inşası için ise yaklaşık 26.5 milyon dolara ihtiyaç duyulacağını belirten şirket yöneticisi, ABD Bahriye Vekâletini ve önemli ABD bankalarını referans olarak gösterdiklerini, yapılacak işlerin projesi ile ilgili dosyalarını ABD Büyük Elçiliğine, Ankara ve İstanbul Osmanlı Bankaları ile Cumhuriyet Merkez Bankası Genel Müdürlüğü'ne gönderdiklerini de açıklamıştır.⁶⁴⁰

Daha sonra 1947 yılı Ağustos ayında Devlet Deniz Yolları Genel Müdürlüğü, Münâkalat Vekâleti'nin yardımı ile beş yıllık kalkınma planı kapsamında çalışmalara başladığını duyurmuştur. Denizyolları İdâresi'nin beş yıllık kalkınma planında: öncelikle İstinye Tersanesi ile Haliç Tersanesi'ndeki havuzlarının tesviyesinin yapılacağı belirtilmiş, havuz ve dokların ideal bir hale getirilmesi için birçok plan/program hazırlanmıştır. Ayrıca aynı planda idareye dahil muhtelif deniz tesislerinin tamir edileceği, havuzlar ve dokların modernizasyonu tamamlandıktan sonra buralarda iç ve dış hatlarda işleyecek gemiler inşa edileceği belirtilmiştir.⁶⁴¹

Devlet Denizyolları Genel Müdürü Yusuf Ziya Erzin'in başkanlığında ABD'ye giden heyet, Haliç ve İstinye Tersaneleri'nde kullanmak üzere tezgâh, makine ve altyapı konusunda ilgili firmanın tesislerinde incelemede bulunmuş ve ön keşif yapmıştır. Daha önce ABD'den satın alınan gemilerin büyük çoğunluğunun dizel

⁶⁴⁰ Cumhuriyet Gazetesi, 6 Ağustos 1947, s.2.

⁶⁴¹ Cumhuriyet Gazetesi, 31 Ağustos 1947, s.2

makineli olması üzerine Haliç Tersanesi'ndeki motor tamir atölyesinin dizel parça tamir edebilecek şekilde modernize edilmesi birincil derecede önceliklendirilmiştir. Bu maksatla, ABD'ye gönderilen birinci heyet Haliç'te yeni baştan kurulacak atölyenin şekli, tezgâhların sayısı ile teknik kapasitesi hakkında ABD'li firmalarla temaslarda bulunmuş ve yaklaşık maliyet çalışması yapmıştır. Ön tespitlere ve yaklaşık olarak verilen tekliflere istinaden teknik altyapının yaklaşık olarak 700-800 bin ABD dolarına mal olacağı anlaşılmıştır. Kapasite olarak kurulacak atölyede 500 tondan daha ağır tezgâhlar, en hassas makineler ile yaklaşık 80 adet muhtelif tezgâh elektikli döküm fırınları bulunması öngörülmüştür. Ayrıca anılan tezgâhların ve altyapı bedelinin Amerikan İthalat-İhracat Bankası'nın açacağı kredi ile ödenmesi kararlaştırılmıştır.⁶⁴² Ancak Amerika'ya gönderilen ikinci muayene ve satın alma komisyonunda görevli Denizyolları Teknik Müşaviri Remzi Baran'ın müdahale ve itirazları üzerine işlemler durdurulmuştur. Bunun üzerine Genel Müdür Yusuf Ziya Erzin'in başkanlığında üçüncü bir heyet teşkil edilerek ABD'ye gönderilmiştir. Üçüncü heyet ABD'li firmalar ile yeniden görüşmelere başlamış, ABD'li firmalar makine ve tezgâh parçalarının %15 oranında arttığını gerekçe göstererek fiyatların yükseldiğini ve makine teslim süresinin de birkaç ay gecikeceğini belirtmiştir. Ayrıca yeniden belirlenen ihtiyaçlar çerçevesinde bir adet yüzer havuz ile bir adet rotatif büyük maçuna için şirketlerden yeni teklifler alınmıştır.⁶⁴³

1948 yılına gelindiğinde inşası tamamlanan kıyı romörkörü 20 Şubat 1948'de düzenlenen törenle denize indirilmiştir. Yeni romörkörün teknesi, makinesi, kazanı ve bütün yardımcı makineleri ile diğer aksamı bizzat Haliç fabrikalarında Türk mühendisleri ile teknisyen ve işçilerinin emeği ile inşa edilmiştir. İlk Türk romörkörünün makine yerleşim planı ve teknik resimlerinin çizimini Y. Müh. Mümtaz Balsöz yapmış, kazan ile tekne hesaplamalarını ise Y. Müh. Seyfi Saraçoğlu tamamlamıştır. Ayrıca yardımcı makinelere ait resim ve planları Y. Müh. Mehmed Çakır yapmıştır. Diğer taraftan Y. Müh. Nedret Utkan ve Suavi İyice ise geminin

⁶⁴² Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğüne teşkil edilen ikinci muayene komisyonu, birinci heyetin satın aldığı gemilerden üç tanesine ret verdiği için üçüncü komisyon oluşturulmak zorunda kalmıştır. Cumhuriyet Gazetesi, 11 Şubat 1948, s.1.

⁶⁴³ Cumhuriyet Gazetesi, 11 Şubat 1948, s.4.

dizayn kriterine uygun olarak inşa edilmesini sağlamışlardır.⁶⁴⁴ Yine Türk mühendis ve işçilerin gayreti ile Haliç Tersanesi'nde inşa edilen Tatvan vapuru demonte halde Van'daki küçük tersanede tekrar monte edilmiştir. Haliç'te inşa edilen Tatvan isimli gemi yaklaşık 40 m.boyu, 8 m. eninde ve 2 m. draфта sahiptir. Ayrıca geminin yaklaşık 426 yolcu ile yüzonton kuru yük taşıyabildiği belirtilmiştir. Geminin üzerindeki vincin 5 ton yük kaldırma kapasitesine sahip olduğu ayrıca açık güvertesine üç adet on tonluk askeri kamyon veya altı adet küçük otomobil olarak feribot gibi kullanılabildiği ifade edilmiştir.⁶⁴⁵

3.4.2. Hasköy Tersanesi

Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e intikal eden Şirketi Hayriye, II.Dünya Harbi'nin oluşturduğu ekonomik koşullar ve yolcuların vapura olan talebinin azalması sebebiyle zarar etmiştir. Şirket-i Hayriye'nin kurtarılması hususunda uzunca bir süre devam eden müzakereler sonucunda 24 Ocak 1945 tarihi itibari ile şirketin kamulaştırılmasına ve Hasköy Tersanesi'nin de Devlet Deniz Yolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredilmesine karar verilmiştir.⁶⁴⁶

Şirketin tüm taşınır ve taşınmazlarının devlete intikal ettirilmesinden sonra Hasköy Tersanesi'nde 1945 yılı içerisinde teknik personelden oluşan bir heyet ile inceleme yapılması istenmiştir. Yapılan incelemede: atölyeler kısmında yer alan kızağın zayıfladığı, özellikle su içinde kalan kısmın daha derine doğru uzaması gerekirken denizin dip kısımlarının çamur olması nedeniyle sığ seviyede kaldığı,kızağın beton kızaklarla ve güçlendirilmesine ihtiyaç duyulduğu, kızak donanımı üzerinde bulunan elektrikli ırgatın yetersiz olduğu belirtmiştir. Ayrıca Deniz Muhafaza Teşkilatı filosunda bulunan çeşitli boyutlardaki, buharlı, benzinli ve dizel makinelere sahip gemilerin her birinin farklı teknik özelliklerde olduğu, bunun sonucunda yeterince yedek malzeme bulundurulamadığı, bundan sonra aynı tipmakinelere sahip gemiler alınırsa yedek parça depolanabileceği tespit edilmiştir.

⁶⁴⁴ İnşası tamamlanan römorkörün teknik özellikleri: tam boyu 26 metre, su hatındaki boyu 23 metre, genişlik 6,4 metre, deplasmanı 186 ton, makinesinin 250 beygir gücünde olduğu ve 10 mil sürat yaptığı aktarılmıştır. Cumhuriyet Gazetesi, 21 Şubat 1948, s.1,4.

⁶⁴⁵ Geminin boyunun 39.5 m, eninin 8 m, draфının 2.3m olduğu ve yurtdışından alınan 270 beygir gücünde dizel motoru sayesinde 10 mil sürat yapabildiği aktarılmıştır.Cumhuriyet Gazetesi, 21 Haziran 1948, s.1,3.

⁶⁴⁶ Camcı-Zafer, **a.g.e**, s.238.

Öte yandan ana tamir atölyesinde iyi bir makine tamir bölümüne sahip olunması için elliden fazla işçiye gereksinim duyulduğu ve motor fabrikası içindeki idari ofisin başka bir binaya taşınması tavsiye edilmiştir. Raporun sonuç kısmında: tezgâh ve altyapı modernizasyonu için iki hal tarzına göre yaklaşık maliyet hesaplaması yapılmıştır. Buna göre: birinci hal tarzında mevcut kızağın takviyesi, beton deniz yolları, kuvvetli bir çekek yeri vinci ve araba kızağı için 38 bin, yeniden yapılacak ikinci kızak ve çekek tertibatı, arabalı kızak, üstüne hangar çatısı için 115 bin, ya da buna alternatif olarak yandan çekme kızağı arabalarınşimdiki boş alana yapılacak bekleme kızağı, çekek vinci ve mevcut kızak deniz nihayetinin takviyesi için 155 bin, Makine Fabrikası'nın tezgâhlarla takviye edilmesi ve mevcut tüm cihazların tam bakıma alınması için 125 bin Türklirasının gerekli olduğu belirtilmiştir.

İkinci bir hal tarzında ise tekne, boru, döküm, kaynak atölyelerinin ve marangozhânenin tezgâhlarla takviye edilmesi için 105 bin lira, bu inkişafalara göre işçi ve teşkilatta yapılacak ilaveler, binalar, sıhhi tesisat ve işçi sayısının altmışa çıkarılması için 92 bin lira, ilk parti olarak yedek malzeme stoklarının satın alınması için 125 bin liraya ihtiyaç duyulacağı tespit edilmiştir. Nitekim kendi değerlendirmesine göre kızak ve ırgat donanımlarının onarımı, makine atölyesindeki tezgâhların değiştirilmesi, 50 işçi olacak şekilde bir düzenleme ve bir miktar yedek parça stoklayarak toplamda 258 bin lira ile çok verimli bir şekilde hizmet verebileceği deifade edilmiştir.⁶⁴⁷ Kamulaştırılma sonrasında tersanede bulunan atölyelere modern tezgâhlar, motorlar ile üretime dönük cihazlar ve jeneratörlerin eklenmesiyle tersanenin imkan ve kabiliyetleri artırılarak inşa/onarım kapasitesi yükseltilmiştir.⁶⁴⁸ 1945 yılı içerisindeharap durumdaki atölyelerde kullanılan tezgâhların çalışmayan aksamalarının arızaları giderilmiş ve bakımları yapılmıştır. Ayrıca gemi inşa kızaklarından bir tanesinin arıza onarımı yapılmış diğerinin ise kapsamlı bir onarımı yapıldıktan sonra gemi onarım/modernizasyon işlerine tahsis edilmiştir. Eldeki son bilgiye göre 1946 yılı başında Hasköy tesislerinde Başmühendis Rıza Özçubuk'un müdüriyeti altında 280 işçinin istihdam edilmiştir.⁶⁴⁹

⁶⁴⁷ Eken, **a.g.e.**, s.283.

⁶⁴⁸ Camcı-Zafer,**a.g.e.**, s.238,239.

⁶⁴⁹ Cumhuriyet Gazetesi, 19 Aralık 1945, s.2

3.3.3. İstinye Tersanesi

1928 yılında Boğaziçi İstinye Dok Şirketi ismiyle anılan işletme 1938 yılına kadar Fransız yönetiminde faaliyetine devam etmiştir. 1938 yılında Denizbank adına Nafia Vekâleti tarafından 300 bin lira karşılığında kamulaştırılan tersane, Denizbank'ın tasfiyesi sonrasında Devlet Deniz Yolları Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Tersane, II.Dünya Harbi döneminde hem Deniz Kuvvetleri'ne ait gemilerin onarımlarına destek sağlamış hem de Karadeniz'den gelecek olası bir saldırıyı engellemek amacıyla deniz üssü olarak kullanılmıştır. Ayrıca II.Dünya Harbi süresince İstanbul Boğazı'nda arızalanan yerli-yabancı ticari gemilerin bakım ve onarımları için de kullanılmıştır.⁶⁵⁰ Örneğin:1941 yılında Strambo isimli 1500 ton deplasmana sahip bir İtalyan tanker gemisi Karadeniz'de Alman denizaltılarının taaruzu sonrasında ağır hasar almış ve İstinye'deki tersanede onarım görmüştür.⁶⁵¹

İstinye Tersanesi yetkililerinin verdiği bilgiye göre: 1945 yılında tersanenin tezgâh, altyapı ve işgücü bakımından Haliç'in beşte ikisi kadar olmasına rağmen bazı atölyelerinin Haliç ve Camialtı'ndan daha modern olduğu anlaşılmaktadır. Yine tersane yönetimi tarafından tersanedeki yüzer havuzun 8500 ton deplasmanlı gemileri havuzlayabilecek kapasitede olmasının yanısıra dökümhâne ve demirhâne atölyesinin modern teçhizat ile donatılması sayesinde birçok makine parçasının döküm ve imalatının yapılabildiği, son dönemde modern ve büyük bir marangozhâne inşa edildiği ve 1945 yılı itibari ile toplam 900 işçinin istihdam edildiği belirtilmiştir. Ayrıca, İstinye Tersanesi'nin devlet idaresine geçtiği 1938 ile 1945 yılları arasındaki dönemde bakım ve onarım faaliyetleri kapsamında çeşitli gemilerden toplamda 1800 metrekare saç levhanın yenilendiği, müteakip yıllar için de 600 metrekare saç levhanın yapılacağı ve gelecek dönem planlamalarında da daha büyük deplasmanlı gemilerin onarımlarının yapılması için çalışma yapıldığı aktarılmıştır.⁶⁵²

3.3.4. Camialtı Tersanesi

Devlet Denizyolları Genel Müdürlüğü'ne bağlı beş müesseseden Haliç Havuzlar ve Merkez Fabrikalarından sonra üçüncü sırada bulunan Camialtı

⁶⁵⁰ Hergüner, *İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2011, s.201.

⁶⁵¹ BCA,030.018.01.02.101.32.4.

⁶⁵² Cumhuriyet Gazetesi, 19 Aralık 1945, s.2.

Tersanesi'nin kapasitesi küçük ve birçok yönden yetersiz olduğu için literatürde Hasköy gibi atölye olarak da telaffuz edildiği görülmüştür.

Osmanlı Seyri Sefâin İdâresi'nin atölyesi olarak Fener'deki Sadi Bey kızağında faaliyetine devam ederken, Lozan Antlaşması'nın Boğazlarla ilgili hükmünün Donanma'yı sınırlaması nedeniyle 1925-1926 yılında İcrâVekilleri Heyeti'nin verdiği kararla peyder pey 1932 yılında Haliç Tersanesi'nin bulunduğu bölgeyetaşınmış ve Deniz Kuvvetleri tarafından kullanılmıştır. Sonrasında 1936 yılında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile Taşkızak Tersanesi'ne kavuşan Deniz Kuvvetleri Hasköy Tersanesi'ni MünâkalatVekâleti'ne devretmiştir.⁶⁵³

1939 yılında Liman Atölyesi adı altında faaliyet gösterdikten sonra Münâkalat Vekâleti'nin İstanbul'da ikinci tersane kurulması etüdü kapsamında Yeni Atölye ismi ile büyütülerek modernize edilmiş, ancak yine Haliç Havuzlar ve Atölyeler Müdürlüğü'ne bağlı olarak, onarım ve küçük tonajlı yeni gemiler inşa etmiştir.⁶⁵⁴

Cumhuriyet Gazetesi'nde paylaşılan bir haberde: Camialtı Tersanesi'nde toplam 550 işçi çalıştığı bunlardan 100 işçinin Balat Atölyesi'nde, diğerlerinin merkez fabrikalarında istihdam edildiği belirtilmiştir. Bu tesis, liman ve mavnalara sahip olmakla birlikte ufak tonajda yüzer platformların inşası ve tamir işlerini yürütmüştür. Ayrıca, modernize edilen tezgâhları ve genç personelinin tecrübelenmesi neticesinde: yıllık olarak yaklaşık 35 bin tonluk onarım ve tadilat işi yapılabilmiş, atölyelerde boyu 25 metreye kadar olan motor, romörkör ve çeşitli deniz vasıtaları inşa edilmiş, bununla birlikte Balat semtindeki atölyelerinde 12 mavnayı aynı anda tamir ve inşa edebilecek kapasiteye ulaşmıştır. 1942 senesinde ahşap güverteli bir römorkörinşa edilen Hasköy Tersanesi ile ilgili son bilgi bununla sınırlı kalmıştır.⁶⁵⁵

3.4.5. Bitlis/Tatvan Tersanesi'nde Yürütülen Çalışmalar

Van'ın Erçiş ilçesine bağlı Ernis bucağında faaliyet gösteren Van Gölü İşletmesi, 1936 yılında çıkarılan kanun ile Bitlis'in Tatvan şehir merkezine taşınmış ancak dönemin ekonomik koşulları ve teknik personel yetersizliği nedeniyle gemi inşa

⁶⁵³ BCA. 030.10.108.680.4

⁶⁵⁴ Makine Mühendisleri Odası, **Gemi İnşa Sanayimiz ve Geleceği Raporu**, 1974, İstanbul, s.264.

⁶⁵⁵ Cumhuriyet Gazetesi, 19 Aralık 1945, s.2.

kızakları, atölyeler ve idare binalarının yeniden inşa edilmesi 1940'ların ortalarını bulmuştur.⁶⁵⁶

Devlet Deniz Yolları İdaresi tarafından 1945 yılında Tatvan'da yeniden bir tersane inşa edilmesi ve Van Gölü'nde gemi inşa faaliyetlerinin hızlandırılması amacıyla Haliç Tersanesi'nden Bitlis'in Tatvan ilçesine personel görevlendirmesi yapılmıştır. Atilla Algon'un anılarından aktardığına göre: Haliç Tersanesi'nden bölgeye tayin edilen gemi inşaa mühendisi Fethi Algon, tersane yeri için Tatvan'da kapsamlı incelemeler yapmıştır. Anayola ve ilçe merkezine yakınlığı, sahil kesiminin yeterli meyile sahip oluşu, göl zeminin sert ve sıkı olması gibi teknik avantajlar nedeniyle Tuğ Köyü'nün göle dayanan sahiline tersane kurulmasını uygun bulmuştur.⁶⁵⁷

İlerleyen dönemde Haliç Tersanesi'nden üç kamyon malzeme ile birlikte tecrübeli işçi ve ustabaşılar Tatvan'a gönderilmiş, Temmuz-Ağustos 1945 aylarında tersane inşaatına başlanmıştır. Tersanenin atölye ve idare binası ile lojmanların imar faaliyetlerine paralel olarak yürütülen iki adet gemi inşaatı büyük bir hızla devam etmiştir. Ana projesi ve dizayn planları Haliç Tersanesi Gemi İnşa Atölyesi tarafından hazırlanan Gevaş Romörkörü ve Tatvan Feribotu'nun inşa takvimi ile detaylı teknik çizimleri bizzat Tatvan Tersanesi personeline oluşturulmuştur. Tatvan Tersanesi'nin imarı ile iki geminin inşaatında görevli 245 işçinin çalışmaları sayesinde 1946 yılı içerisinde büyük bir başarı elde edilmiştir. Tersane için öncelikle müdüriyet ve servis hizmet binası inşaatına öncelik verilmiştir. Daha sonra personelin kalacağı lojman binası ile işçi barakaları inşa edilmiştir. 1947 yılında ise Van'daki iskelenin onarılması ile birlikte bakımları yapılan ve mürettebatı tamamlanan Bitlis ve Van gemileri yeniden serferlere başlamışlardır. Gemilerin faaliyete geçmesinin ardından Haliç'ten geçici görevli olarak Tatvan'a gönderilen işçi ve teknik personel işlerini tamamlayarak İstanbul'a geri dönmüştür. 1947 yılı içerisinde tersanenin sınırları tellerle çevrilmiş, müdüriyet binası ve yönetici lojmanları ile işçi yatakhaneleri tamamlanmıştır.⁶⁵⁸

⁶⁵⁶ T.C. Tatvan Kaymakamlığı Resmi İnternet Sitesi, <http://www.tatvan.gov.tr/tatvanda-denizcilik> (Erişim Tarihi, 01/05/2020)

⁶⁵⁷ Atilla Algon, **Van Gölü'nün Gemileri Tatvan'dan Bodrum'a Yelken Peşinde Bir Yaşam**, Naviga Yayınları, İstanbul, 2011, s.9-13.

⁶⁵⁸ Algon, **a.g.e.**, s.28-31.

1948 yılının Ağustos ayına gelindiğinde hummalı bir çalışma ile tersane çevresinin peyzajı yapılmış ve tören için alan düzenlemesi tamamlanmıştır. Tatvan tersanesinde inşası tamamlanan Tatvan Feribotu'nun 20 Aralık 1948 tarihinde denize indirilme töreni icra edilmiştir.⁶⁵⁹ Feribotun denize indirilmesi törenine iştirak edenler, Bitlis, Siirt, Van ve Muş valilerinin törende yaptıkları konuşmalarında Tatvan Tersanesi personeline teşekkür ettiklerini aktarmışlardır. 1948 yılı sonunda Ahlat ve Gevaş iskelelerinin inşası ile Tatvan'da Van Gölü İşletmesi'nin oteli tamamlanmış, böylelikle Van Gölü çevresinde ticaret canlanmaya başlamıştır. 1945'in başlarında 2600 olan Tatvan'ın nüfusu, tersane ve işletmenin faaliyete geçmesi ile birlikte diğer ilçelerden göçler alarak 1950'ye doğru 10 binin üzerine çıkmış ve bu sayede oteller, lokantalar ve küçük sanayi müesseseleri kurulmuştur.⁶⁶⁰

1950 yılı başında, bölgeye sağladığı ekonomik katkılar göz önünde bulundurularak Van Gölü İşletmesine üç yeni gemi sipariş edilmiştir. Amerikan yardımları kapsamında Devlet Deniz Yolları Genel Müdürlüğü'ne ayrılan bütçeden gemiler için 500 bin liralık ödenek tahsis edilmiştir. Van Gölü işletmesinin modernizasyonu kapsamında: Haliç Tersanesi'nde üç yıl içerisinde inşa olunacak gemilerin Tatvan Tersanesi'nde monte edilmesi, Tatvan, Bitlis ve Van gemilerinin arızalanan kısımlarının onarılması ve tesislerin elden geçirilmesi planlanmıştır.⁶⁶¹

1936 yılında Tatvan'a taşınan Van Gölü İşletmesi'ne ait atölye, ilerleyen yıllarda gelişerek, 100x20 m ölçüsünde bir kuru havuz ve 20 tonluk havuz vinciyle donatılmıştır. Yeni kurulan Tatvan Tersanesi'nde 4 bin tonluk tanker, 3 bin tonluk kuru yük gemisi ve 85 m boyunda yolcu gemilerini yapabilecek kapasiteye ulaşılmıştır. Elektrik santrali 360.000 kw elektrik üretim seviyesini bulan Tatvan Tersanesi, ürettiği fazla elektiriği TatvanBelediyesi'ne 1 kw saati 60 kuruştan satmıştır. 1960 yıllara gelindiğinde Orhan Atlıman ve Refet Ünal Tren Feribotları, Süphan Römorkörü, Akdamar 1 ve Akdamar 2 Anroşman Dubaları ile Ağrı 1, 2, 3, 4 Dubaları anılan tersanede inşa edilmiştir.⁶⁶²

⁶⁵⁹ Kardaş, **a.g.e.**, s.369.

⁶⁶⁰ Algon, **a.g.e.**, s.22-31.

⁶⁶¹ Kardaş, **a.g.e.**, s.370.

⁶⁶² Tekin, **a.g.e.**, s.61.

3.3.6. Pendik'te Tersane Kurulması Yönünde Başlatılan Çalışmalar

Münâkalat Vekâleti tarafından yürütülen çalışma kapsamında, 1939 ve 1940 senelerinde İstanbul'da bir tersane inşasına teşebbüs edilerek inşaat mahalinin seçilmesi konusunda yapılan muhtelif incelemeler ve etüdler neticesinde, Pendik civarının uygun olduğunun anlaşılması üzerine buradaki bir kısım arazi istimlâk edilmiştir.⁶⁶³ Devlet Deniz Yolları tarafından Pavli Adası olarak bilinen deniz şeridindeki bölge, hazine tarafından satın alındıktan sonra Devlet Deniz Yolları İdâresi'ne tahsis edilmiştir. Sonrasında burada kurulması planlanan tersanenin altyapı işlerinin tamamlanarak inşaat işlerine başlanması için malzemelerin pazarlık usulü ile alınmasına karar verilmiştir.⁶⁶⁴

Münâkalat Vekâleti'nin 27 Nisan 1943 tarihli ve 664 sayılı tezkeresinde Devlet Deniz Yolları İşletme Umum Müdürlüğü'nün ihtiyacı olarak Pendik'te kurulmasına karar verilen tersanenin inşaatında kullanılmak üzere gerekli malzemelerin acilen pazarlık usulü ile satın alınması yönündeki teklif, İcrâ Vekilleri Heyeti tarafından 5 Mayıs 1943 tarihinde kabul edilmiştir.⁶⁶⁵ Ancak sonraki yıllarda Pendik'te kurulacak tersane için ihtiyaç duyulan arazinin kamulaştırılma süreci ile dok, rıhtım ve fabrika yapım işleri için proje çizim aşamaları uzun yıllar devam etmiş ve nihayet 1 Temmuz 1982'de faaliyete geçerek Türkiye'nin en modern ve en büyük tersanesi halini almıştır.⁶⁶⁶

3.5. Tersaneleri Destekleyen Alt Sanayi Kollarının Gelişimi

Tersanelerde onarım veya inşa süresi uzayan bir gemi ulaşım, nakliye, ticaret veya askeri faaliyetlerin sekteye uğramasına neden olmaktadır. Tersane faaliyet alanında bir geminin bir an önce iş başına dönmesi için yedek parça üretilmesi veya stoklanması önemli bir süreç olarak görülmektedir. Örneğin: geminin onarım ve inşa safhasında çelik levha, kaynak malzemesi, çeşitli makine parçaları, tulumba, vana, boya gibi mekanik ürünler ile elektrik jeneratörü, seyir sistemleri gibi elektrik/elektronik malzemelere ihtiyaç duyulmaktadır. Kapasitelerine ve yeteneklerine

⁶⁶³ BCA.010.09.408.1232.5

⁶⁶⁴ Hergüner, **a.g.e.**, s.201.

⁶⁶⁵ BCA. 030.018.01.02.101.32.4

⁶⁶⁶ Ali Can, **Pendik-Sulzer Motor Fabrikası Belgeseli**, Oluşur Basım Hizmetleri, İstanbul, 2018, s.2-7.

bağlı olarak tersaneler kendi atölyelerinde birçok mekanik malzemenin üretimini yapabilmektedir. Raf ömürleri kısıtlı olan boyaların stoklanması sorun olduğu için tersanelerin bir kısmı boyaları kendi atölyelerinde imal etmeyi tercih etmektedir. Diğer taraftan kullanımı düşük, buna mukabil yatırım maliyeti yüksek olan çeşitli elektronik sistem/cihaz ve parçaların tersanede üretilmesi yerine dış piyasadan alınması tercih edilmektedir. Tersaneler birçok alt sanayi kolunun bir araya gelmesi ile oluşan, ciddi tecrübe ve yatırım isteyen çok kapsamlı ve stratejik tesislerdir ve bir tersane kurmak ve işletebilmek için bazı kritik sanayi tesislerine sahip olmak gerekmektedir. Bunlardan: demir-çelik sanayii, boya sanayii ve makine imalat sanayii önceliklidir. Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda imalatın başlaması, sanayileşmenin önünü açmış ve tersanelerin faal olarak hizmet vermesini sağlamıştır. Ancak makine parçaları ile boya imalathâneleri, II.Dünya Harbi'nin ve sonraki dönemde yaşanan ekonomik daralmanın etkisi ile biraz gecikmeli olarak faaliyete geçmiştir. Diğer sanayi mamullerinin üretimi demir-çelik sektörünün gelişmesini takip etmiştir. Konuyla ilgili olarak Cumhuriyet Gazetesi'nde yer alan bir makaleye göre: Türkiye'de "I. Beş Yıllık Sanayi Planı'nın başarı ile uygulanması neticesinde mensucat sanayiinin oluşturulduğu, II.Beş Yıllık Sanayi Planı ile de Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın kurulduğu ve ağır sanayiinin filizlendirildiği, belirtilmiştir. Bu nedenle ağır sanayiye kökleştirecek makine ve kimya sanayiinin de III.Beş yıllık sanayi planına eklenmesine yönelik tetkikler yapıldığı, sanayi alanında yapılan çalışmalara yalnız devletin değil özel teşebbüsün de yatırım yaptığı ve bu sayede memlekette irili ufaklı birçok fabrika ve imalathâne kurulduğu ve bunda en büyük etkenin Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun 15 yıl boyunca tüm vergilerden muafiyet sağlaması sayesinde gerçekleştiği vurgulanmıştır.⁶⁶⁷ Makalenin devamında vergi muafiyetleri sayesinde gelişimini tamamlayan sanayi tesisleri, 1940'lı yıllara gelindiğinde ödedikleri muamele, istihlak, gelir, buhran ve muvazene gibi vergiler sayesinde hazineye büyük gelir sağlamışlardır. Bu sebeple aynı muafiyetlerin makine sanayii içinde uygulanması ile memlekette ağır sanayinin inkişaf edebileceği değerlendirilmesinde bulunulmuştur. Türkiye dahilinde

⁶⁶⁷ Cumhuriyet Gazetesi, 25 Kasım 1945, s.5.

makine sanayiinin geliştirilmesi için gümrük vergisinden ziyade maliyetleri azalatacak şekilde vergi muafiyetleri sağlanması istenmiştir.⁶⁶⁸

Yıl	Hadde Mamülleri (Ton)	Boru (Ton)	Kok (Ton)	Toplam (Ton)
1940	9.063	3.170	164.635	176.868
1941	29.893	4.772	171.111	205.776
1942	30.552	4.978	178.329	213.859
1943	36.228	6.227	182.972	225.427
1944	41.313	7.921	208.631	257.865
1945	47.701	227.304	4.696	279.701
1946	56.546	4.676	262.156	323.378
1947	71.708	6.517	260.088	338.313
1948	75.981	7.429	270.664	354.074
1949	72.849	10.889	293.312	377.050
1950	78.566	8.594	307.852	395.012

Tablo IV. Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın Yıllara Sari Üretim Miktarı⁶⁶⁹

Tablo IV'de görüldüğü üzere 1940 yılından 1945 yılına kadar Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın toplam boru, kok ve hadde üretimi her yıl bir miktar artmıştır. 1946 yılında ise II.Dünya Harbi'nin sona ermesi ile birlikte %15'lik bir artış sergileyerek önemli bir sıçrama yapmış daha sonraki yıllarda da belirli bir oranda kapasite artışı devam etmiştir. Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nın üretim kapasitesi devam eden yıllar içerisinde hızla artmış buna paralel olarak işgücü sağlayan personel sayısında da artış kaydedilmiştir. Yöneticilerin basına aktardığı bilgilerde 1948 yılı itibari ile Karabük Demir-Çelik Fabrikası ile tüm tesislerinde çalışan sayısı 4500kişiye ulaşmıştır. Ayrıca Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda onaltılık hadde ürünlerinin 1945 yılındaki aylık 1435 ton aylık ortalamasını 1947 yılında 1800 tona çıkarmıştır.⁶⁷⁰

⁶⁶⁸ Yine makine sanayisinde işçiliğin ön planda olması nedeniyle vergi yükünün diğer sektörler nazaran daha ağır olduğunu, Karabük Demir-Çelik Fabrikası haricinde kalan özel teşebbüse ait makine altölyelerinin hayatta kalma mücadelesi verdiğini ve kayda değer oranda kâr elde edilemediği için girişimcilerin bu sektöre yatırım yapmaktan kaçındığını, demir yolu ve deniz fabrikaları gibi birçok sektöre destek olacağı da dikkate alındığında bu sektörün özendirilmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır. Yünlü dokuma sanayisinin maliyetlerinin %75'inin hammadde kaynaklı olduğu, kalan %35'lik kısmının ise işçilik ve genel masraflardan oluştuğu, makine sanayisinde ise maliyetlerin %20'lik kısmının hammadde, kalan %80'lik kısmının ise işçilikten oluştuğu açıklanmaktadır. Yün sanayisinin hammaddesi olan kaliteli Merinos yününün yurtdışından alındığına, buna mukabil makine sanayisinin hammaddesi olan demir ve kömürün yurtiçinde üretildiğine dikkat çekilmiştir. Aynı yer.

⁶⁶⁹ BCA.030.01.92.578.02

⁶⁷⁰ Karabük Demir-Çelik Fabrikası aylık sac levha imalatının 1945 senesinde 447 tondan 1947 yılına gelindiğinde yaklaşık iki katına çıkarak 835 ton olduğu, diğer ürünlerin de önceki yıllara oranla arttığı ayrıca 12'lik hadde tezgâhlarında 1947 yılında 3245 ton imal edilerek, üretimde rekor kırıldığı belirtilmiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 5 Ocak 1948, s.4.

Gemi inşa sanayisinin gelişmesi için yurt içinde yapılması elzem olan: “el aletleri ve genel hırdavat malzemeleri, takım tezgâhı uçları, testere ağızları, metal yapı malzeme parçaları, kilit ve menteşe metalden kapı ve pencere imalatı, metal tank ve basınca dayanaklı kap, radyatör, sıcak su kazanı, buhar jeneratörü, silah ve mühimmat imalatı ile metallerin dövülmesi, preslenmesi, baskılanması, yuvarlanması, işlenmesi ve kaplanması” gibi fonksiyonları ihtiva eden ‘Isıl İşlem Sanayisi’de önem arz eden alt sanayi kollarındandır. Bu bağlamda, İstanbul Sanayi Odası tarafından 1940’lı yıllara ilişkin hazırlanan raporda kısaca: “Türkiye’de ilk ısıt işlemlerin Makina Kimya Endüstrisi Kurumu’nda yapıldığı ve ısıt işlem sanayinde özel sektör girişimlerinin de ilk kez 1940’lı ve 1950’li yıllarda İstanbul’da görülmeye başlandığı, ilk girişimlerin atölye boyutunda ve ustalar marifetiyle olduğu, 1950’li yıllara gelindiğinde ısıt işlem talebinin genişlemeye başladığı, şeklinde tespitler yer almaktadır.”⁶⁷¹

Milli Müdafa Vekâleti’ne bağlı askeri tersanelerdeki teknik personelin Deniz Kuvvetleri’ne ait gemilerin bakım ve onarımlarını yapabilme kabiliyeti kazanması sonrasında tersanelerde artık sanayi ürünlerine olan ihtiyaçlar artmıştır. Çelik malzemeden saç ve köşebent ihtiyaçlarının Karabük Demir-Çelik Fabrikası’nda karşılanmaya başlamasının ardından makine, tezgâh, boya gibi diğer gemi inşaat malzemelerine olan talepler ön plana çıkmıştır. Artan talepler hammadde bölgeye naklini de güçleştirmiştir. Nitekim Karadeniz sahillerinden dağlarla ayrılmış olan Karabük mevkiinin, fabrikanın ihtiyacı olan kömüre en az seksen km uzakta bulunması, demir cevherinin ise asgari 1000 km mesafedeki Divriği’den getirilmeye çalışılması taşıma masraflarının artmasına neden olmuştur.⁶⁷²

⁶⁷¹ İstanbul Sanayi Odası, **Isıl İşlem Sanayisi Raporu**, Uniprint Basım Sanayi ve Ticaret A.Ş., İstanbul, 2017, s. IX, X, 1.

⁶⁷² 1932 yılında Türkiye çağrılan Prof. Orloff başkanlığındaki Sovyet uzman heyet tarafından demir-çelik endüstrisinin geliştirilmesi için saha incelemesi yapması ve sonucunu rapor olarak bildirmesi istenmiştir. Bahse konu inceleme kapsamında hazırlanan raporda; demiryolu hattına ve Filyos Nehri’ne yakınlığı gerekçesi ile demir-çelik tesisi kurmak için en uygun yerin Zonguldak’a bağlı Tefenni olduğu belirtilmiştir. Demir cevherinin kömür madenlerinden çok uzakta bulunması nedeniyle yüksek fırınların kömürün yakın olduğu bir yere kurulmasını ve demir cevherinin de buraya demiryolu ve deniz yolu ile taşınmasının en etkin hal tarzı olacağı belirtilmiştir. Ancak Genelkurmay Başkanlığı güvenlik gerekçelerini ön planda tutarak tesisin Karabük’te kurulmasında ısrar etmesi üzerine tesis hammadde uzak bir yere kurulmak zorunda kalmıştır. İlhan Tekeli, Selim İlkin, Uygulamaya Geçerken Türkiye’de Devletçiliğin Oluşumu Cilt-2, Bilge Kültür Sanatevi Yayınları, İstanbul, 2009, s.158-160. Ayrıca bkz Max Weston Thornburg, **Türkiye Nasıl Yükselir? (Çev. Semih Yazıcıoğlu)**, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1949, s.103.

Tersanelerde gemi inşa ve onarım faaliyetlerinde sac levha ve çelik profilden sonra en fazla kullanılan diğer sanayi ürünü korozyona karşı koruyucu özelliği olan boyalardır. II.Dünya Harbi öncesinde Donanma'ya ait muharip ve yardımcı sınıf gemilerin ihtiyaç duyduğu boyaların dışardan alınması gündeme gelmiştir. Bu maksatla kullanılacak boyaların alımı için ayrılan 230 bin lira bütçenin 1939 yılında kullanılması için Millî Müdâfaa Vekâleti tarafından talepte bulunulmuş, hükümet tarafından yapılan toplantı sonrasında bütçenin yarısından fazlasının bir sonraki yıla kalmaması kaydıyla teklifin uygun bulunduğu kararname ile bildirilmiştir.⁶⁷³

I.Dünya Harbi döneminde İstanbul'a gelen Süleyman İshakoğlu ve kardeşleri, Karaköy'de "İshakzade Biraderler" ismi ile yerli ilk boya imalathânesi kurmuştur. Ancak anılan şirket boya imalatı konusunda, Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarına kadar önemli bir gelişme kaydedememiştir. Zira 1929 yılında yaşanan Büyük Buhran'dan olumsuz şekilde etkilenen şirkettendiğer kardeşlerin ayrılması sonrasında Süleyman İshakoğlu tüm işleri üzerine almak zorunda kalmıştır. Uzun süre imalat yerine sadece boya satışı ile işlerine devam eden Süleyman İshakoğlu, 1944 yılında aldığı bir kararla Almanya'dan yeni tezgâh ve cihazlar satın alarak modern bir fabrika kurmuş ve yerli boya imalatına başlamıştır. Yeniden imâr edilen Boya Fabrikası'nda batılı standartlara eşdeğer bir üretim altyapısı tesis edildikten sonra yağlı ve su bazlı boyalar üretilmeye başlanmıştır.⁶⁷⁴

Türkiye'de kurulacak şirketler tarafından karşılanması maksadıyla, sanayi ve inşaata ait bilumum boyalarla kimyevi maddeler ve denizcilik levazımı ithalatı ve ihracatı ticareti, komisyonculuğu ve ticaret mümessillik, sigorta acenteliği, sanayi ziraat, nafia ve bunlara mümasil hernevi teşebbüs, teahhüt ve muameleleri ile iştigal etmek maksadıyla merkezi İstanbul olmak üzere elli sene müddet ve 500 bin lira sermaye ile teşkiline başlanan Çelik Boya Türk Anonim Şirketi'nin Ticaret Vekilliği'nin 16/10/1943 tarihli ve 4/4898 sayılı tezkeresiile gönderilen ilişik esas mukavelenâmesi ve sermayenin dörtte birinin tedarik olunduğunu gösteren banka mektubu İcrâ Vekilleri Heyetince 23 Teşrin 1948 tarihinde tetkik edilerek Ticaret Kanunu'nun 280'inci maddesine tevfikân adı geçen şirketin teşkiline izin verilmesitalep edilmiştir. Söz konusu talep İcrâ Vekilleri heyetinin toplantısında

⁶⁷³ BCA, 30.018.01.02 .86.20.12

⁶⁷⁴ İshakol Boya Resmi İnternet Sayfası, [http:// www. ishakol. com/tarihce](http://www.ishakol.com/tarihce) (Erişim Tarihi, 01/03/2020)

görülmüş ve bizzat Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından imzalanan kararname ile 1943 yılında anılan şirket kurulmuştur.⁶⁷⁵ Daha sonra İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 2/20813 sayılı kararı ile kurulan Çelik Boya Türk Anonim Ortaklığı ana sözleşmesinin VII'nci maddesinde değişiklik yapılmış ve kararname ile bu değişiklik de kabul edilmiştir.⁶⁷⁶

1947 yılına gelindiğinde ekonominin biraz daha iyiye gitmesi ve harp ihtimalinin ortadan kalkmış olması sayesinde sermaye sahipleri şirket ortaklıkları yolu ile boya sanayisine yatırım yapmaya devam etmiştir. Bu minvalde sermaye sahibi bir grup, her nevi nebati ve hayvani yağlarla her türlü sabunlar, boyalar, matbaa mürekkepleri, kundura boya ve cilaları ve genel olarak yağ ve boya sanayi ile ilgili işlerle uğraşmak ve merkezi İstanbul olmak üzere elli yıl süre ile 800 bin Türk lirası sermaye ile “Şark Yağ ve Boya Fabrikaları Türk Anonim Ortaklığı” isimli şirket kurmak amacıyla 1947 senesinde Ticaret Vekâleti'ne müracat etmiştir. Konu Ticaret Vekâleti tarafından incelenmiş ve uygun bulunduktan sonra 5/5/1947 tarihli ve 3399-2377 sayılı tezkere ile İcrâ Vekilleri Heyeti'ne sevk edilmiştir. İcrâ Vekilleri Heyeti'nin uygun bulması ve Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün imzalaması sonrasında 3/5860 sayılı kararname ile kabul edilmiştir.⁶⁷⁷ Son olarak 1950'nin başında gelişen demir-çelik ürünlerinin üretimine paralel olarak artan talebi karşılamak üzere Süleyman İshakoğlu tarafından Halıcıoğlu'nda yeni bir fabrika daha açılmıştır.⁶⁷⁸

3.5.Hükümet Programları ve Bakanlıkların Açıklamaları Açısından Denizcilik Endüstrisinin Durumu

I.Dünya Harbi'nde edinilen acı tecrübeleri göz önünde bulunduran Hükümet yetkilileri donanmanın ve Deniz Yolları İşletmelerine ait gemilerin faal halde bulundurulmasına önem vermiştir. Bu doğrultuda, II.Dünya Harbi esnasında hem bekânın sağlanmasına hem de dış ticaretin artmasına büyük destek sağlayacağı düşüncesinden hareketle Türk Deniz Ticaret Filosu'ndaki gemilerin yenilenmesi ve kapasitesinin artırılması için gerek kamu tersanelerinde kapsamlı onarımlar yapılması gerekse dışardan yeni gemi alınması yöntemleri uygulanmıştır. Ulaştırma

⁶⁷⁵ BCA, 30.018.01.02.103.78.18.

⁶⁷⁶ BCA, 30.018.01.02.116.39.9

⁶⁷⁷ BCA, 30.018.01.02.113.34.20

⁶⁷⁸ İshakol Boya Resmi İnternet Sayfası, [http:// www.ishakol. com/tarihce](http://www.ishakol.com/tarihce) (Erişim Tarihi, 01/03/2020)

alanındaki tüm çalışmalar ve özellikle Türk Deniz Gücünün arttırılması hususu bizzat Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından yakinen takip edilmiştir.

Bu bağlamda Cumhurbaşkanı İsmet İnönü 1939 yılı TBMM açılışında denizcilik ile ilgili olarak şu şekilde konuşmuştur :

“Deniz ve Hava Yollarımızın da süratle feyiz bulmasını iltizam ediyoruz. Memleketimiz için çok verimli bir faaliyet sahası olduğuna samimi olarak kani olduğumuz deniz teşkilatımızın gerek nakliye gerek endüstri sahalarında sağlam esaslara müstenid olarak kurulması için Hükümetin çalışmalarına yüce meclisin yakından alaka ve muavenet göstermesini temenni ederim... Vatan müdafası meselelerinde ayrıca mümtaz olan bir ehemmiyet alacaktır. Bu bakımdan dahi memleket münâkalatının intizam, kudret, bol vasıta ile mücehhez olması hakkı ile takdirinizi celbedecek mevzulardır...”⁶⁷⁹

Münâkalat Vekâleti tarafından deniz ticaret filosunun geliştirilmesi amacıyla Alman tersanelerine gemi siparişi verilmiştir. Ayrıca varılan anlaşma uyarınca İngiltere’den alınan kredi ile bu ülkedeki tersanelerden de yeni gemiler ısmarlanmıştır. Ancak gemilerin gerek inşa sürecinde gerek tamamlanmalarını müteakip kabul tecrübelerinde yaşanan sorunlar nedeniyle Türkiye’ye geliş tarihleri gecikmiştir. Bunun üzerine; Münâkalat Vekâleti tarafından I.Dünya Harbi’nde yabancı tersanelere verilen siparişlerin ancak on yıl sonra teslim alınabildiği belirtilerek yine aynı gecikmenin yaşanabileceği hatırlatılmıştır. Yabancı tersanelerin önceliklerinin kendi donanmaları olduğunu ve başka ülkelerden gelen talepleri deüç-dört misli ücret karşılığında kabul ettiklerini söyleyen Münâkalat Vekili Ali Çetinkaya, deniz endüstrisine yatırım yapmanın tek çare olduğuna kanaat getirildiğini ifade etmiştir.

Münâkalat Vekaleti tarafından hazırlanan çalışma kapsamında: deniz endüstrisinin memleketin iktisâdi kalkınmasında mühim bir rol alması, yeni kurulan ağır demir sanayisinin istihsal edeceği demir ve çelikten istifade edilmesi, gerek normal zamanda gerekse harp durumunda ihtiyaç duyulan deniz vasıtalarının yurtiçinde inşa edilmesi, bütün sanayi şubelerine iş imkanları yaratması, yurtdışına ödenen dövizden tasarruf edilmesi, uluslararası ticaretin önemli bir düğüm noktası olması itibari ile boğazlardan gelip-geçecek yabancı gemilerin tamir işlerinin yapılarak

⁶⁷⁹ TBMM ZC. VI.Dönem, Cilt I, s.4

döviz geliri elde edilmesi hususlarına değinilmiştir.⁶⁸⁰ Daha sonra Cumhurbaşkanı İsmet İnönü 1 Kasım 1941 tarihli konuşmasında:

*“... Memleketin sanayiinde, motörleşme ve makineleşmesinde ve bütün ihtisas işlerinde ehliyetli unsurları, bol miktarda ve süratle yetiştirmek istiyoruz. Büyük Meclisin bu kanun üzerindeki yakın alâkasından çabuk ve hayırlı neticeler bekliyoruz. Teknik öğretimde hedefimiz, kadın erkek, her vatandaşa kendi sanatı ve geçimi için bilmediklerini öğretecek bir öğretmen, bir öğrenme yeri gösterebilmektir.”*⁶⁸¹ şeklinde beyanat vermiştir.

Cumhurbaşkanı bu konuşmasıyla özellikle teknik sınıfta nitelikli işçi, tekniker ve mühendis ihtiyacının karşılanarak Türkiye’de yerli motor ve makine üretimi noktasında önemli kararlar alındığını göstermiştir. Bu dönemde tersanelerin durumuna ilişkin TBMM içerisinde milletvekilleri ile Vekâletler arasında çeşitli konularda ihtilaflar ve tartışmalar yaşanmıştır. Örneğin: Denizyolları bütçesi görüşülürken Eskişehir Milletvekili Emin Sazak’ın, büyük tonajlı gemiler inşa edilmesi hususunda Vekâlet tarafından bir planlama yapıp yapılmadığı sorusuna cevaben Münâkalat Vekili Ali Fuat Cebesoy, henüz büyük tonajlı gemi inşa edebilecek kapasitede bir tersaneye sahip olamadıklarını, gerek devletin elinde bulunan gerek armatörlere ait gemilerin bakım ve onarım işlerini yaptıkları için yeni gemi inşa faaliyetine ayıracak işgücü kalmadığını belirtmiştir.⁶⁸²

1943 yılına gelindiğinde Cumhurbaşkanı İsmet İnönü meclis açılış konuşmasında önemli tespitlerde bulunmuş ve aşağıda ifade ettiği hedefleri açıklamıştır:

*“...MünâkalatVekâleti işlerini tertiplemek Cumhuriyet Hükümetinin bugün en nazik bir konusudur. Demiryollarımız, takdire değer gayretler göstermektedir. Deniz işleri daha iyi tertiplenme yolundadırlar. Bütün iktisâdi ve askerî meselelerin intizam temeli, münakale işlerine dayandığı gözönünde tutulmalıdır. Cihan harbinden evvelkinden daha çok verimler alındığı halde münakalede çektiğimiz sıkıntılar, ihtiyaçların pek ziyade artmasındandır. Münakale işlerinde daha ileri güç elde etmek için alacağımız bütün tedbirler yerinde olacaktır...”*⁶⁸³

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, 1944 sonrasında sanayi tesislerinin artacağını dile getirmiş ve doğacak teknik personel açığının giderilmesi için hükümet tarafından hazırlanan programa göre birkaç yıl içerisinde kız ve erkek, şehir ve köy gözetmeden

⁶⁸⁰ BCA.030.10.00.00.63.423.1

⁶⁸¹ TBMM ZC. VI.Dönem, Cilt I, s.7

⁶⁸² As, a.g.e., s.467.

⁶⁸³ TBMM ZC. VII.Dönem, Cilt I, s.4

teknik öğretim kurumları ve akşam sanat okullarıyla orta öğretim kurumlarında gerekli eğitimlerin tamamlanacağını vurgulamıştır.⁶⁸⁴

İlerleyen dönemde gemi inşaa sanayisi alanındaki teknik personel ihtiyacını karşılamak için Maârif Vekâleti tarafından 6 Haziran 1944 tarihinde “İstanbul Teknik Üniversitesi hakkında” bir kanun tasarısı hazırlanarak TBMM onayına sunulmuştur. Kanun tasarısının görüşüldüğü meclis tutanaklarındaki konuşmalar incelendiğinde: Türkiye Cumhuriyeti’nin teknik alanda eğitilmiş bireyler yetiştirmeyi kendisi için önemli bir hedef olarak belirlediği ve bu alandaki eksikleri kısa zamanda gidermeyi amaçladığı görülmüştür. Meclise sunulan kanunun gerekçesinde:

-İstanbul Teknik Üniversitesinin 1883 yılında kurulup muhtelif adlar altında gelişerek bugünlere ulaştığı, 1935 yılına kadar birçok değerli teknisyen, mühendisler yetiştirdiği, ardından 1941 yılında İstanbul Yüksek Mühendis Okulu’nun Nafiâ Vekâleti’nden alınarak Maârif Vekâleti’ne bağlanması üzerine, Maârif Vekâleti tarafından okula Türk Hava Kurumu’nun da yakın ilgisiyle uçak yapımı ve daha sonra Genelkurmay Başkanlığı’nın talep ve desteği ile Gemi İnşaatı yüksek mühendislerini yetiştirecek birer şube daha ilâve edildiği,

-Almanya'daki “Technische Hochschule” isimli okulun, muhtelif ihtisas fakültelerine ayrılan birer teknik üniversite olarak teşkilatlandırıldığı, yüksek mühendis okullarının 1944 yılının bilimsel ve teknik imkanlarına göre mühendislik bilimi alanında bir taraftan öğretim bir taraftan da araştırmalar yapan ve yaptıran kurumlar olmak üzere yabancı ülkelerdeki gibi teşkilâtlandırması gerektiği, belirtilmiştir.⁶⁸⁵

Münâkalat Vekili Ali Fuat Cebesoy, Türk Ticaret Filosu’nun ve gemi inşa sanayisinin geleceğine ilişkin çok önemli gelişmeler yaşanacağını açıklamıştır. Ali Fuat Cebesoy, söz konusu açıklamasında özetle: II.Dünya Harbi sürerken deniz ticaret filosuna yeni gemiler temin edilemediğini, bunun yerine mevcut gemilerin tersane ve fabrikalarımızda tadilat, bakım ve onarımlarının yapılarak en verimli şekilde idame edilmesine gayret edildiğini, bu süreçte İsveç tersanelerine iki yeni şilep sipariş

⁶⁸⁴ TBMM, ZC. VII.Dönem, Cilt I, s.7.

⁶⁸⁵ TBMM, ZC. VII.Dönem, Cilt 12, , s.190.

edildiği ve ilkinin teslim alındığını, diğerinin kabul işlemlerinin devam ettiğini söylemiştir. Ayrıca Cebesoy, İstanbul içi şehir hatlarında kullanılmak üzere dört yolcu vapuru alımı için Hollandalı firmalarla görüştiklerini, acil ihtiyaç olarak tespit edilen bu şilep ve yolcu gemilerinin iki yıl içinde temin edilmesinden başka asıl amaçlarının Haliç Tersanesi'nde yeni gemiler inşa etmek istediklerinin ve bu maksatla büyük bir gemi inşa tezgâhı inşasına devam edildiğini, hali hazırda Millî Müdâfaa Vekâleti'ne tahsisli Taşkızak Tersanesi'nin de Münâkalat Vekâleti'ne devredilmesi yönünde çalışmalar yürütüldüğünü, tüm bunların gerçekleşmesiyle birlikte Haliç Tersanesi'nde 4 bin veya 5 bin ton deplasman tonajlı yolcu vapurları, şilepler ve şehir hattı gemileri inşa edilebileceğini ifade etmiştir. İlerleyen süreçte İsveç'e sipariş edilen 4700 ton deplasmanlı şilepler 1946-1947 yıllarında teslim alınarak deniz ticaret filosuna katılmıştır.⁶⁸⁶

Başbakan Recep Peker, 1946 yılında TBMM'de yaptığı konuşmasında özetle: denizcilik ve gemi inşa sanayisine verdiği önemi hükümet programında çok yıpranmış olan devlet ve armatör tonajının dereceli olarak artırılması, deniz endüstrisinin süratle gemi yapabilecek hale getirilmesi, harbin getirdiği zorunluluklar nedeniyle şahıslara ait deniz taşıtlarının seyrüsefer serbestliği ve navlunların üzerine konulmuş olan kayıtların iç nakliyattan başlayarak kaldırılması ile liman ve iskelelerin donanımının sağlanması hedefleri ile ortaya koymuştur.⁶⁸⁷

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, 1949 yılının meclis açılış konuşmasında, deniz ticaret filosunun genişlediğini ayrıca deniz nakliyatı konusunda armatörlerin devlete ait işletmeler ile eşit şartlara tâbi olmalarını sağlayacak bir kanun çıkarılacağını müjdelemiştir.⁶⁸⁸ Kamuya ait tersanelerde, gemilerin bakım ve onarımlarının eksiksiz olarak yapılması sayesinde deniz ticaret filosu hem nitelik hem de nicelik bakımından istenen seviyeye ulaşmış ve bu husus Cumhurbaşkanı seviyesinde deklare edilmiştir.

3.6.ABD Yardımları ve Gemi İnşa Sanayisine Etkisi

Bu kısımda, ABD yardımlarının gemi inşa sanayiine olan etkisiyle yardım sürecinin nasıl yürütüldüğü hakkında genel bilgiler verilmiştir. II.Dünya Harbi

⁶⁸⁶ Cumhuriyet Gazetesi, 16 Haziran 1946, s.3.

⁶⁸⁷ As, a.g.e., s. 480-482.

⁶⁸⁸ TBMM ZC. VIII.Dönem, Cilt I, s.6

sonrasında Sovyet Rusya'nın askeri gücünü artırmaya devam etmesi ve agresif bir dış politika izlemesi sonrasında Türkiye, Batı blokuna doğru yaklaşmış ve Türk-Amerikan ilişkileride bu paralelde gelişmiştir. ABD, savaş nedeniyle her yönden yıpranmış durumdaki Batılı Devletlerin Sovyet Rusya etkisi altına girmemesi ve ABD ile müttefik olmasında fayda mütala ettiği ülkeleri yeniden inşa etmeyeve güçlendirmeye yönelik planlamalara öncelik vermiş, bu kapsamda Yunanistan ve Türkiye'yi de bu plan dahilinde değerlendirmiştir.

II.Dünya Harbi sonrasında yaşanan bu gelişmeler ışığında müttefik olarak gördüğü ülkelere çeşitli yardımlar yapmayı planlayan ABD, konunun uzmanı olan şirketler aracılığı ile, Türkiye ekonomisi hakkında etüdler hazırlamaya başlamıştır. Nitekim İngiliz Ulusal arşivinde yer alan bir belgede konu ile ilgili olarak: Max Weston Thornburg'un, Fortune Dergisi'nin Kasım 1947 sayısında, Türkiye ekonomisine ilişkin 'Türkiye: Ne için Yardım?' başlıklı makalesinde kamuya ait işletmelere yönelik eleştirilerde bulunması dikkat çekici bulunmuştur. Thornburg'un bahse konu makalesinde özetle: sanayi alanında faaliyet gösteren İktisadi Devlet Teşekkülleri'nin verimsiz çalıştırıldığına değinerek, üç kurumdan örnekler vermiştir. Bunlardan ilki Karabük Demir-Çelik Fabrikası olmuş, ikincisi Zonguldak Kömür Madeni İşletmesi ile son olarak Adana'daki bir tekstil Fabrikası'nın çeşitli nedenlerle verimsiz işletildiğine işaret etmiştir. Ayrıca Thornburg, karayolları sulama sistemleri, okullar ve sıhhi hizmetler geliştirilmeden önce, büyük ve karmaşık sanayi kuruluşlarının gelişmesinin uygun olmadığı yönündeki bilindik eleştiriyi yaptıktan sonra, ABD'nin Türkiye'ye nasıl bir yardımda bulunabileceğini değerlendirmiştir. Yazısının son kısmında ABD'nin Türkiye'ye uzmanlar, mühendisler ile üreticiler gönderebileceğini ve kamu fonlarından Türkiye'ye kredi sağlayabileceğini önerirken, özel teşebbüsün nasıl işletilebileceğini gösterecek yeterli ABD özel sermayesinin ve tecrübeli personelinin Türkiye'de bulunduğunu belirtmiştir. Thornburg, bu gösterim sayesinde Türklerin ABD ortaklığında veya tamamen Türk yetkililerce Türkiyeözel sektörünü nasıl çalıştıracağını öğreneceği ve yetenekli yöneticiler yetiştirileceğini önermiştir.⁶⁸⁹

⁶⁸⁹ İUA.FO.1947/37167305A.

Savaş sonrası dönemde Sovyet Rusya tehdidine karşı Türkiye'nin askeri yönden güçlendirilmesi konusu gündeme gelmiştir. Bu maksatla Türkiye'nin askeri tesislerinde incelemelerde bulunmak ve yapılabilecek yardımları koordine etmek üzere ABD'li bir heyet Türkiye'ye gelmiştir. ABD'li heyet ile yapılan görüşmelerin ilk safhasında askeri fabrikaların ve tersanelerinden geçirilmesi kararlaştırılmış, bunun üzerine Gölcük Tersanesi için ihtiyaç duyulan tezgâh ve ekipmanlar tedarik etmiştir. Bu sayede 1947 yılı sonuna doğru tersane içerisinde dökümhâne atölyesi faal hale getirilmiş ayrıca makine/motor atölyesi ile tekne fabrikasının ise 1948 yılında gelen ABD yardımları ile tamamlanması öngörülmüştür.⁶⁹⁰

II.Dünya Harbi sonrası oluşan iki kutuplu dünya düzeninin yarattığı ortam ve güvenlik kaygıları, Türkiye'yi ABD'ye yakınlaşmaya mecbur kılmıştır. Böylelikle II.Abdülhamid döneminden itibaren doğrudan Rusya ile karşı karşıya gelmeme siyaseti terk edilerek kapitalist sistemin müttefiki olma yönünde bir tercih yapılmış ve Sovyet Rusya'ya karşı olan ittifaka dahil olunmuştur.

ABD Dışişleri Bakanı George Catlett Marshall, 29 Nisan 1947 tarihinde ABD Savaş Bakanlığı'na gönderdiği telgrafta, Türkiye'ye yapılacak ABD yardımlarının ABD Büyükelçisi Mr.Wilson'un denetiminde yürütülmesine ve ABD'den gönderilecek uzman heyetin TSK'nın askeri silah ve teçhizat ihtiyaçlarını belirleyerek mümkün olması durumunda askeri yardım programına ilave edilmesine karar verdiklerini belirtmiştir.⁶⁹¹ Zira, konu hakkında ABD Dışişleri Bakanlığı'nın "ABD'nin Türkiye'ye Yardımının İncelenmesi" başlıklı arşiv belgesinde özetle: Türkiye'ye yapılacak yardımın içeriğinin belirlenmesi maksadıyla yapılacak incelemenin bir an önce başlatılmasına değinilmiş, ayrıca Türklerin gururlu ve bağımsızlıklarına önem veren bir millet olması nedeniyle onlarla yapılan çalışmaların bizzatihi ABD Büyükelçisi'nin denetiminde yapılması ve özellikle Türk dış politikasına zarar vermeden dikkatli bir şekilde yürütülmesi yönünde özel talimat verilmiştir.⁶⁹²

⁶⁹⁰ Hergüner, **İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Denizciliği**, s.194

⁶⁹¹ U.S.A. Department of State, Foreign Relations of The United States, **1947- The Near East and Africa, Volume V**, FA. 867.00/5-1247, s.157.

⁶⁹² U.S.A. Department of State, Foreign Relations of The United States, **1947- The Near East and Africa, Volume V**,867.00/5-1247, s.155.

1947 yazında hızlanan çalışmalar neticesinde ABD tarafından oluşturulan Amerikan Yardım Heyetinin deniz kısmına Amiral Hermann Başkanlık etmiş ve oniki albaydan oluşan heyet 1947 Temmuz’unda Deniz Kuvvetleri’nin bütün tesislerini gezmiş donanmanın gemilerinin eğitim seviyesini gözlemlemişlerdir. Bu heyetin, ABD Deniz Kuvvetleri Harekat Başkanlığı’na verdiği rapora istinaden ABD’nin Türk Deniz Kuvvetleri’ne yapacağı yardımın esasları belirlenmiştir. ABD Deniz Kuvvetleri Harekat Başkanlığı’nın raporuna göre 09 Ocak 1948 tarihinde Türkiye’ye yapılacak yardım kapsamında:

- Türk Deniz Kuvvetleri’ne dört denizaltı, sekiz küçük mayın arama-tarama gemisi, bir denizaltı tamir gemisi, bir denizaltı kurtarma gemisi, bir yakıt gemisi ve bir adet ağ gemisi verilmesine,
- Türkiye’deki Deniz Fabrikaları(tersaneleri) ve ikmal tesislerinin modernize edilmesine, Türk Deniz Kuvvetleri’nin eğitim kurumlarına birer ABD’li subayın müşavir olarak gönderilmesine,
- Tüm bu işlerin koordinasyonunu ve malzemelerin kontrolünü sağlaması için başında Amiral bulunan bir heyetin Türkiye’ye gönderilmesine,karar verildiği belirtilmiştir.⁶⁹³

Konu hakkında Ulus Gazetesi’nin,Türkiye’ye yapılan Marshall Yardımları ile ilgili olarak, A.P. isimli Amerikan Ajansı’nın Paris muhabirinden aktardığı haberde; Amerika’nın Marshall yardımında samimi olmadığınıbelirten bir makale yazması⁶⁹⁴ T.C.Başbakanlık Basın ve Yayın Umum Müdürlüğü’nü harekete geçirerek haberle ilgili Ulus Gazetesi’ne idari tahkikat yapılması ile sonuçlanmıştır. Müdürlük tarafından yürütülen incelemede: *“Türkiye’nin dahili siyasi sebepleri dolayısı ile gayri samimi bir hareket takip etmekte olduğu şeklinde belirtilen böyle bir haberin Hükümetin mensup bulunduğu partinin resmi organı olan bu gazeteye konmasından evvel icap eden mercilere malumat verilmediği”* kanatine varılmıştır.⁶⁹⁵

Daha sonraki süreçte Deniz Kuvvetlerinde kapsamlı incelemelerde bulunmak üzere Gölcük’e gelen ABD’nin deniz heyeti, 3 Şubat 1948 tarihinde Ankara’ya hareket

⁶⁹³ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.102,103.

⁶⁹⁴ Ulus Gazetesi, 11 Eylül 1948, s.1.

⁶⁹⁵ BCA, 030.10.84.564.07

etmiştir.⁶⁹⁶ Heyetin başındaki Amiral Seetle, gazetecilere verdiği mülakatta Türkiye'ye gelmeden önce bazı çalışmalar yaptıklarını, kara ve hava heyetlerinin yaptığı gibi yardım faaliyetlerinin koordinasyonu kapsamında Genelkurmay Başkanlığı ile Millî Müdâfaa Vekâleti yetkilileri arasında sıkı bir işbirliği yürütüldüğünü, nitekim Genelkurmay Başkanı Salih Omurtak başkanlığındaki heyetin ABD'ye gerçekleştirdiği ziyaretten çok memnun kaldıklarını belirtmiştir. Konuşmasının devamında, Gölcük Tersanesi'nin ıslah ve takviyesi, deniz okullarının mükemmelleştirilmesi, Türk Bahriyesine imkân nispetinde teçhizatın temin edilmesi ve son harpte Amerika'nın edinmiş olduğu teknik bilgi ve tecrübenin Türk Bahriyesi'ne kazandırılmasını istediklerini söylemiştir.⁶⁹⁷ Nitekim ABD askeri yardım heyetinin doğrudan ABD'nin Ankara Büyükelçisine bağlı kıdemli bir general üzerinden faaliyetlerini yürütmesi, ABD'nin Türk dış politikasına verdiği önemi göstermektedir. Kısaca Jussmat olarak adlandırılan askeri yardım heyetinin kara ve hava proje gruplarının başında general McBride, deniz projelerinin başında ise Amiral Seattle görev yapmıştır. Deniz grubunun ilk heyeti Gölcük'teki askeri tersane, liman tesislerine gönderilecek malzemeleri koordine etmek, ikinci heyet ise İstanbul'daki eğitim kurumlarını ıslah etmek üzere faaliyetlerini sürdürmüşlerdir. Türkiye'nin ABD'den Marshall yardımı kapsamında alacağı gemilere ilişkin bilgiler ile ABD'li ve Türk heyetlerin faaliyetleri hakkında detaylı bilgiler aşağıdadır: ⁶⁹⁸

- ABD'den dört denizaltı gemisini teslim almak üzere kıdemli yüzbaşı Ferit Denizmen komutasında bir heyet 21 Şubat 1948 tarihinde ABD'ye ait tankerle İskenderun'dan avara etmiştir. Albay Stanley P. Moseley komutasında Türkiye'ye doğru intikal eden dört denizaltı gemisi Montreux Boğazlar Sözleşmesi gereğince ABD bayrağı ile boğazlardan geçemeyeceği için 11 Mayıs 1948 tarihinde İzmir'e gelmiş ve 23 Mayıs 1948 tarihinde yapılan törenle Türk bayrağı çekilerek hizmete girmişlerdir. Denizaltılar 1525 ton, dalışta 10 mil satıhta 21 mil, 2 adet 12.7 tüfek ve on adet 53.3 torpidoya sahiptir.

⁶⁹⁶ Ulus Gazetesi, 3 Şubat 1948, s.6

⁶⁹⁷ Ulus Gazetesi, 4 Şubat 1948, s.6

⁶⁹⁸ Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.103,104.

- 11 Haziran 1948 tarihinde ABD'nin Norfolk üssünde sekiz küçük mayın tarama gemisi, bir adet ağ gemisi, bir akaryakıt tankeri ve bir adet atölye gemisi olmak üzere toplam 11 küçük gemi teslim alınmıştır.⁶⁹⁹

- Sekiz adet küçük tip Avcıbotlar ise ABD'li personel tarafından Malta'dan ileri hareket ederek Türkiye'ye gelmiş ve hemen Karadeniz Boğaz Komutanlığı emrine verilerek vazifeye başlamışlardır. Gemiler 85 ton deplasmanlı olup, 21 mil sürat yapabilmekte ve silah yükü olarak bir adet 4.7'lik ve bir adet 2'lik topa sahiptir.

- Onaran Tamir Gemisi, Akpınar Mazot Gemisi ve sekiz adet K sınıfı mayın arama-tarama gemilerinin teslim alınması için ilgili heyetler ABD tankeri ile yola çıkmışlardır. Bu gemileri kullanacak personel ABD'de yaklaşık sekiz ay eğitim görmüşler ve Türkiye'ye dönmelerini müteakip 23 Temmuz 1948 tarihinde yapılan karşılama töreni ile faaliyetlerine başlamışlardır. Mayın gemileri 215 ton deplasmanlı, on iki mil sürat yapabilmekte ve bir adet 7.6 ile iki adet 2'lik topa sahiptir.

- Alınacak dört muhribin ilk ikisi ABD heyeti tarafından Gölcük'e kadar getirilerek 29 Nisan 1949 tarihinde yapılan tören ile hizmete girmiştir. Diğer iki muhribin ABD'den teslim alınması için Kur.Alb.Fuat Uzgören komutasında oluşturulan heyet Türkiye'den yola çıkmış ve eğitimlerini tamamladıktan sonra 18 Ağustos 1949 tarihinde ABD'de yapılan töreni müteakip bu gemiler de hizmete girmişlerdir. Gemiler 1600 ve 2300 ton deplasmanlı, 36 mil sürat yapabilmekte ve çeşitli ebatlarda top ve kovan teribatı ile mayın dökme imkanına sahiptir. Yine 1949 yılı Mart ayında ABD yardım heyetin deniz kısmında görevli olan Albay S.N.Pyne'in Gölcük ve Taşkızak tersanelerinde yerinde incelemelerde bulunmak için Genelkurmay Başkanlığı'nın İcrâ Vekilleri Heyeti'nden izin istediği bizzat Cumhurbaşkanı'nı İsmet İnönü'nün imzası ile uygun görülmüştür.⁷⁰⁰

Türk Deniz Kuvvetleri yardımların⁷⁰¹ başlangıcından itibaren ABD'den on yıl boyunca her ortamda Yavuz Zırhlısı gibi büyük ve caydırıcı bir kruvazör talep

⁶⁹⁹ Ulus Gazetesi, 5 Ekim 1948, s.4.

⁷⁰⁰ BCA.030.18.01.02.118.105.04

⁷⁰¹ Anılan yardımların Türk Deniz Kuvvetlerini ilgilendiren kısmında: topçu sınıfı için 2.594.763 Amerikan doları, gemi tamir ve işletme masrafı için 2.817.852 Amerikan doları, gemilerin bedeli olarak

etmesine hatta bu talebi Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın ABD ziyaretinde üst düzey yetkililere tekrar tekrar hatırlatmasına rağmen⁷⁰² ABD'den Yavuz Zırhlısı gücünde gibi bir gemi alınamamıştır. Öte yandan ABD ile gelişen ilişkiler çerçevesinde ABD'li Yirminci Yüzyıl Vakfı, 1949 yılı içerisinde Standart Oil Company'de çalışan Max Weston Thornburg başkanlığında bir heyeti, Türkiye'nin iktisâdî durumunu tespit etmek için göndermiştir.⁷⁰³

M.W.Thornburg tarafından hazırlanan Türkiye raporunun Makine İmâlâtı Kısımında: Basit makine alet ve edavatının Ankara ve İstanbul'daki verimi düşük olan iki fabrikada imal edildiği, Türkiye'de bir tane bile modern ticari dökümhâne olmadığı, yine araba, vagon ve kamyon tröyleri gibi parçaları üreten fabrikaya sahip olunmadığı ancak Karabük Demir-Çelik Fabrikası'nda üretim yapılabileceği, uçak motoru imali için bir devlet fabrikasının uzun yıllardır faaliyette olmasına rağmen halen bir motor üretmediği, devlete ait yeni kurulmak üzere olan fabrikada dizel ve gazolin makinesi, dokuma tezgâhı ve çeşitli makine parçası imal edilmesinin beklendiği ifade edilmiştir. Yine aynı raporun geleceğe yönelik öneriler kısmında Türkiye'de gemi inşa edilmesi yerine dünya piyasasında harp esnasında üretilen çelik gemilerden satın alınabileceği, özellikle ABD ve Kanada'da birçok tezgâh, altyapı ve geminin atıl durumda olduğu, balıkçılık faaliyetlerinin artırılarak hem ekonomik gelir elde edilebileceği hem de tersanelerin onarım ve inşa işlerinin bu sayede desteklenebileceği belirtilmiştir. Özellikle özel sektöre gemi inşa, onarım ve deniz nakliye sektörlerinde alan açılarak hızlı bir gelişme sağlanabileceği, Amerikan gemi inşaatçı, armatör ve liman inşa şirketlerinin bu sahada Türk işadamları ile birlikte ortaklık kurarak Türkiye'yi hızla kalkındırabileceği vurgulanmıştır.⁷⁰⁴

3.940.568 Amerikan doları, muhabere ve elektrik malzemesi için 1.153.756 Amerikan doları, nakliye ambalajlama için 1.167.267 Amerikan doları, talim ve terbiye için 1.260.622 Amerikan doları olmak üzere toplam 12.934.828 Amerikan doları yardım yapılmıştır. Cumhuriyet Gazetesi, 5 Ekim 1948, s.1.

⁷⁰² Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, s.104

⁷⁰³ Yirminci Yüzyıl Vakfı ABD yardım programı çerçevesinde; dünya çapında iktisdi ve içtimai konularda raporlar hazırlamıştır. Özellikle II.Dünya Harbi'nin etkisi nedeniyle birçok yönden geri kalan ülkelere yardım yapmayı planlayan ABD Hükümeti'ne doğru alanlara yatırım yapması için yol gösterecek ülke etüdleri hazırlamıştır. Max W. Thornburg, **Türkiye Nasıl Yükselir?**, Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1950, s.9-12.

⁷⁰⁴ Thornburg, **a.g.e.**, s.115,116.

M.W. Thornburg'un hazırladığı rapora göre⁷⁰⁵ ABD'nin, devletçiliğin tasfiyesini istediği anlaşılmaktadır. ABD'den alınan denizaltı, avcıbot ve mayın gemilerinin deplasman tonajı, makine sistemleri ve teknik özelliklerine bakıldığında Türk Tersanelerinde benzer evsafa gemilerin inşa edilebildiği görülmektedir. Diğer taraftan ABD'den etkili büyük tip bir kruvazör talebinin kabul görmediği ve bunun yerine küçük tonajlı gemiler gönderilmesi dikkate alındığında; Akdeniz'de dengelerde bir değişiklik yaşanmaması birinci öncelik olarak gördüğü dolayısı ile müttefikliğin tek taraflı çıkarlar üzerine kurulduğunu göstermektedir.

ABD yardımlarının sonuçları stratejik açıdan ele alındığında: II.Abdülhamid döneminin Rus Çarlığı ile doğrudan sıcak çatışmaya girmeme, Mustafa Kemal Atatürk döneminde de benzer şekilde Sovyet Rusya ile karşı karşıya gelmemenin yanı sıra iki ülkenin ortak olan çıkarlarının gözetilmesi dış politikalarının terk edildiği, bunun yerine yeni iklimde ABD öncülüğünde Sovyet Rusya karşıtlığı üzerine inşa edilen bir ittifak sistemine doğru ilerlendiği değerlendirilmektedir.

3.7. 1950 Yılında Türk Ticaret Filosunun Dünya'daki Konumu

Kapitülasyonlar ve idari imtiyazlar neticesinde deniz ticaret filusunun büyük kısmının yabancılar eliyle işletildiği, donanmasına ait gemilerin bakım/onarım ve modernizasyonlarının yabancılar ait tersanelerde yapıldığı, arızalı gemilerinin yıllarca iskelelerde ve alargada bekletildiği Osmanlı Devleti dönemi ile Türkiye Cumhuriyeti'ni hatt-ı hümayunlar, hükümet programları ve mecliste söylenen nutuklar üzerinden karşılaştırmanın yeterli olmayacağı ve gerçekleri yansıtmakta yetersiz kalacağı değerlendirilmiştir. Bu bağlamda doğru bir analiz yapabilmek için sayısal bilimlerde sıkça kullanılan istatistiksel veriler ve karşılaştırma tabloları kullanılmıştır. Elde edilen verilere istinaden 1939 senesinde Türk Deniz Ticaret Filosu'nun 176 bin gros ton olan kapasitesinin, 1949 yılı sonunda 302 bin gros tona ulaşarak %70 üzerinde büyüme yaşanmıştır. Buna göre 302 bin gros tonun: 242 bin gros tonluk kısmının

⁷⁰⁵ Uzman olarak çağrılan ve Türkiye'de incelemede bulunan M.W. Thornburg'un: "Araştırma ve teftişlerimiz esnasında devletçiliğin kabul ve tatbikine başlandığı 1935 yılından bugüne kadar hedef olarak ilan edilen gayenin müspet bir netice verdiğini gösteren tek bir vakaya dahi rastlanmamıştır...Hükümetin memleketi kalkındırma işini devletin bizzat kendisinin deruhte edeceğini resmen bildirmesinden sonra sanayi sahasında hususi teşebbüsün büyümesi durmuştur." Thornburg, **a.g.e.**, s.276. Kısa bir değerlendirme yapmak gerekirse: Thornburg'un, Atatürk'ün ölüm döşeğinde iken bile çok önem verdiği "Sanayi Planlarını" ve devletçilik ilkesinin uygulamalarını başarısız olarak nitelendirmesi manidardır.

sadece devlete ait gemilerin toplamı olduğu ve 1950 yılında %17'lik bir sıçrama ile 282 bin gros tonun üzerine çıkıldığı görülmektedir.⁷⁰⁶

ÜLKELERİN DENİZ TİCARET FİLOLARI ⁷⁰⁷(Milyon ton olarak)												
YILLAR	ABD	U.K.	Japonya	Almanya	Norveç	İtalya	Hollanda	Fransa	Yunanistan	SSCB	İspanya	Türkiye⁷⁰⁸
1939	11,5	21	5,6	4,5	4,8	3,4	3	2,9	1,8	1,3	0,9	0,19
1947	40,5	17	1,1	0,7	3,4	0,7	1,9	1,7	0,7	1,2	0,9	0,3

Tablo V. Ülkelerin 1939-1948 Aralığında Deniz Ticaret Filosu Kapasitesi

II.Dünya Harbi sonrasında Birleşmiş Milletler tarafından, ülkelerin ekonomik durumlarının tespiti maksadıyla ülkelerin bildirdiği verilere göre istatistiki tablolar oluşturulmuş ve toplanan bilgilere istinaden geleceğe ilişkin analizler yapılmıştır. 1948 yılı verilerine göre 1939 yılında 5.6 milyon gros ton deniz ticaret filosuna sahip Japonya'nın II.Dünya Harbi sonrasında gemi kapasitesi 1.5 milyon gros tona düşmüştür. ABD'nin 1939 yılında 1398 parça ve yaklaşık 11.6 bin dedveyt ton gemi inşa ettiği, 1949'a geldiğinde ise 3349 parça ve 36.2 bin dedveyt ton gemi inşa etme kapasitesine ulaştığı, askeri gemi inşa miktarının 1943 yılında 1950 parça ve 19.2 milyon dedveyt tondan 1948'de 22 parça ve 239.2 bin dedveyt tona düştüğü görülmektedir.⁷⁰⁹ Son olarak 'Türkiye Cumhuriyeti'nin yeni kurduğu Tersanelerde 1923-1950 yıllarında arasında inşa edilen gemiler EK-12'de verilmiştir.

⁷⁰⁶ İstatistiklerde 1939 senesinde şehir hatları ve özel işletmelerin gemileri haricinde 175.935 gros ton olan Türk Deniz Ticaret Filosu'nun; 1949 yılı sonunda 301.636 gros tonu aşmıştır. 242.141 gros tonluk kısmının devlete ait gemilerce sağlanmıştır. Diğer yandan ABD'de tadilatı devam eden ve İtalya'da inşası süren gemilerin Devlet Deniz Yolları'na katılması ile Türk Ticaret Filosu'nun 300.000 gros tonu aşacağı ifade edilmiştir. Cumhuriyet Gazetesi, 2 Ocak 1949, s.4.

⁷⁰⁷ United Nations Publications, II.C. Economic And Financial, 1948, s.224,225.

⁷⁰⁸ 1923 yılı itibari ile neredeyse sıfır olan bu rakamın binde üçe ulaşması kayda değer bir ilerlemedir. Ulus Gazetesi, 20 Eylül 1938, s.5.

⁷⁰⁹ U.S. Department Of Commerce, Statistical Abstract of The U.S., Washington, 1950, s.530,531.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin denizlere ulaşması ile Gelibolu'da ilk tersanesini inşa etmesinin ardından çağdaşı Bizans, Venedik ve Ceneviz Devletleri ile Akdeniz-Karadeniz rotalarında rekabete başlamıştır. İstanbul'un fethinden sonra ikinci ve en büyük tersanesini burada kuran Osmanlı Devleti anakara üzerindeki genişlemesine paralel olarak ticaretin yoğun olduğu önemli liman şehirlerinde yeni tersaneler kurmuştur. Osmanlı Devleti'nin tersane yeri seçiminde kendinden önceki devletlerden devraldığı gemi inşa kızaklarını büyüttüğü ve modern tersaneler haline dönüştürdüğü görülmektedir. Nitekim tersane yeri seçiminde en önemli etkenin bölgenin doğrudan denize ve rüzgara tabi olmayan doğal bir liman olmasının yanı sıra bölge halkının denizcilikle alakası ve gemi inşasında kullanılan esas malzemelerin (kereste, demir, kalafat vb.) tedarikinin kolay olması da söylenebilir. Karadeniz özelinde konuşmak gerekirse Sinop ve Samsun'un uzun yıllar öncesinden itibaren gemi inşa kızaklarına sahip olması nedeniyle buralardaki imkan ve kabiliyetler Osmanlı Devleti döneminde artırılmış ve geliştirilmiştir. Karadeniz'in öbür ucunda yer alan Rusçuk Tersanesi'nin kurulması ise Macaristan'ın fethinden sonra Tuna Nehri'nde hakimiyeti devam ettirmek ve bölgede güvenliği sağlamak amacıyla olmuştur. Nitekim Tuna Nehri'nde kurulan Donanma uzun yıllar lojistik nakliye ve kuvvet kaydırma amacıyla etkin bir şekilde kullanılmıştır.

Fatih Sultan Mehmet döneminden itibaren padişaha ait olan Hasbahçe dahi Tersâne-i Âmire'yi genişletmek için II.Mahmud'un emri ile Donanma'nın kullanımına tahsis edilmiştir. Osmanlı Donanması'nda amiral olarak görev yapan Adophus Slade, yüzbaşı olduğu 1830'lu yılları tasvir ederken, dünyanın en iyi denizcileri olarak bilinen Venediklilerin tersanelerini heykellerle süslemeye çalıştığı devirde, çağdaşı Osmanlı Devleti'nin ise padişaha ait olan Aynalı Kavak Sarayı'nı ve Hasbahçe'yi yeni gemi inşa gözleri yaratmak için Tersane-i Amire'ye verdiğini ifade etmektedir. Böylelikle Tersâne-i Âmire, Hasköy'den Azapkapı'ya kadar genişleyerek çağdaşları içinde dünyanın en büyük tersanesine dönüşmüştür. Tersane-i Amire ve diğer tersanelerde inşa edilen Donanma ile Akdeniz ve Karadeniz'de deniz ticaret yollarının güvenliği sağlanmış ve ticaret yollarının kendi topraklarından geçmesi amaçlanmıştır.

Osmanlı Devleti döneminde her ne kadar Tersane-i Amire'nin tek merkezden yönetimi sayesinde eğitimli ve modern ustalara, mühendislere, tezgahlara ve cihazlara sahip olunsa bile Akdeniz'de bir tersane kurulmadığı için Afrika kıyılarını savunabilecek nitelikte bölgesel/yerel filolar inşa edilememiş dolayısı ile buradaki toprakların elden çıkışı hızlanmıştır. Osmanlı da idari bakımdan gemi inşa süreçlerinin asli sorumlusu Tersane Eminleri iken, Sinop gibi bazı önemli bölgelerde ise hazırlanan fermanlarda doğrudan kadiya hitap edildiği ve kadının muhatap alındığı da olmuştur. Divanda inşa olunacak gemilerin maliyeti cinslerine göre önceki yıllarda yapılan harcamalar dikkate alınarak hesaplanmıştır. Tersanelerin durumu mali bakımdan ele alındığında: Tersane-i Amire bütçesi zaman içerisinde Hazîne-i Âmire yerine, İrad-ı Cedid Hazînesi'nden karşılanmış daha sonra Bahriye'nin ıslahı doğrultusunda artan ihtiyaçların karşılanması zorlaştığı için 1805 yılında Tersane Hazine'sine devredilmiş, daha sonra 1827 senesinde kurulan Mukataât Hazinesi'ne bağlanmıştır. Ancak Tanzimat'ın ilanı sonrasında yapılan reformlar doğrultusunda Tersâne-i Âmire'nin tüm masrafları, Osmanlı Devleti yıkılana kadar Maliye Hazînesi'nden yani merkezi bütçeden karşılanmaya devam etmiştir.

Osmanlı Devleti'nin son döneminde iktidara gelen İttihat ve Terakki Fırkası döneminde denizcilik kültürü oluşturmak ve halk desteği sağlamak için Osmanlı Donanma Cemiyeti teşkil edilmiştir. 1909 yılında Osmanlı Donanması'nın ıslâhı maksadıyla görevlendirilen İngiliz Danışman Amiral Gamble'in yönlendirmesi ve daha sonraki Bahriye danışmanı Limpus Paşa'nın ısrarları üzerine Tersane-i Amire'nin (Haliç ve Taşkızak Tersanesi) modernize edilmesi için Osmanlı Hükümeti ile İngiliz Vickers Armstrong Şirketi yetkilileri arasında sözleşme imzalanmıştır. Daha sonra I.Dünya Harbinin başlaması ve İngiltere'nin karşı cephede yer alması üzerine Tersane-i Amire'nin modernizasyonu ve İzmit'te yeni bir tersane teşkili projesi askıya alınmıştır. Ancak savaşın uzaması üzerine 1916 yılında bu proje tekrar gündeme alınmış ve sonrasında Alman bir şirketle anlaşma imzalanmıştır. I.Dünya Harbi devam ederken İttihat ve Terakki Fırkası yöneticileri, sanayileşmeye karşı büyük bir engel olarak gördüğü kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırmış ve gümrük tarifelerini artırarak yerli üreticiyi koruma altına almıştır. Milli İktisât politikası çerçevesinde bir taraftan Türk Müslüman tüccar sınıfı oluşturarak ticareti millileştirmeye ve Deniz

Ticaret Filosunu genişletmeye çalışırken diğer taraftan ticaret rotalarını ve limanları korumak için donanmanın güçlendirilmesine önem vermiştir.

İngiltere’de başlayan ve daha sonra diğer Avrupa ülkelerinde başarıyla devam eden Sanayi Devrimi, güçler dengesini Osmanlı Devleti aleyhine çevirmiştir. Sanayi Devrimi’ni sadece askeri alanda yeni buluşlar olarak değerlendiren Osmanlı Devleti yöneticileri aslında sanayileşmenin getirdiği dünya iktisâdi sistemindeki köklü değişikliğin, şahsi teşebbüslerin ve bireysel özgürlüklerin artmasını sağlayarak devletlerin yerine bireylerin zenginleşmesine ve güçlenmesine imkan tanıyan bir süreç olduğunu kavrayamamıştır. Nitekim Sanayi Devrimi sonrasında stimli gemilerden oluşan Donanmaları ile sömürge edinme yarışına giren Fransa ve İngiltere’nin Tunus’tan Mısır’a kadar olan Osmanlı topraklarını ele geçirmelerini kolaylaştırdığını söylemek yanlış olmayacaktır.

Bugünkü Gölcük Tersanesi’nin doğuşu, Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun ardından Lozan Antlaşması’nın Boğazlar’da ikinci tersaneye izin vermemesi ve asker sayısını kısıtlaması üzerine Cumhuriyet döneminde yeniden gündeme gelmiştir. Hamidiye Kruvazörü ile Karadeniz’de yaptığı incelemeler sonrasında Donanmanın bir an önce güçlendirilmesine karar veren Mustafa Kemal Paşa, Bahriye Vekâleti’nin kurulması yönünde niyet beyan etmiştir. Bahriye Vekaleti’nin kurulması ile birlikte: denizaltı ve suüstü gemilerinin alınması, yüzer havuz inşa edilmesi, eski gemilerin Gölcük’te yeni kurulacak tersanede onarılması gibi önemli projeler yeniden hayata geçirilmiştir. Bahriye Vekâleti’ne, Yavuz Zırhlısı’nın onarımı ve Gölcük’te yeni bir tersane kurulması için 1925, 1926 ve 1927 yıllarında Türkiye Cumhuriyeti bütçesinden %4-6 aralığında ödeneğin ayrılmış olması, devlet yöneticilerinin bu konuyu ne denli önemsediyini ortaya koymaktadır. Bahriye Vekâleti’nin başlattığı Yavuz-Havuz projesinde yolsuzluk ve usulsüzlük yapıldığı iddiası ile başlatılan kovuşturmada, Bahriye Vekili Ali İhsan Eryavuz, Yüce Divana sevk edildikten sonra ceza almıştır. Bu sürecin sonunda, tüm fatura Milli Müdafa Vekâleti’nden bağımsız hareket etmemesi istenen Bahriye Vekâleti’ne kesilmiştir.

“Müşterekü-l Menfaâ, Doklar, Tersaneler, İnşaât-ı Bahriye Şirket-i Şâhâne-i Osmaniyesi” isimli şirket, 1914 yılında İstinye Tamir Havuzları ve Tezgâhları Şirketi’ni satın alarak yönetim el değiştirmiştir. Bugün literatürde İstinye Tersanesi olarak bilinen şirkete; sadece gemi ve vapur onarımı maksadıyla rıhtım inşasına ve

tezgâh kurulmasına izin verilmiştir. İstanbul Belediyesi tarafından verilen ruhsatta özellikle yeni gemi, vapur ve duba inşa edemeyeceği, şirkete tahsis edilen arsada önemli imalathâne ve fabrika kurulamayacağı açıkça belirtildiği halde I.Dünya Harbi'nde ortaya çıkan otorite boşluğundan istifadeyle İstinye'de kaçak bir tersane inşa edilmiştir. Ancak 1916 yılında bu şirketin hisselerinin büyük oranda yabancı sermayedarlara ait olması ve Seyri Sefâin İdâresi'ne ait gemilerin bakım ve onarımlarını yapabilecek nitelikte bir tersaneye ihtiyaç duyulması üzerine istimlâk edilmiştir. Mondros Ateşkes Antlaşması sonrasında Fransa'nın İstanbul'daki komiserliğinin baskısı ile Bahriye Nezaretince tüm tedbirler ve istimlâk işlemleri geri alınmıştır. Daha sonra Müşterekü'l-menfaa, Doklar, Tersaneler, İnşaat-ı Bahriye Şirket-i Şahâne-i Osmaniyesi şirketi hissedarların ve yönetim kurulunun fesih kararı ile birlikte tüm mal varlıklarını Fransız Saint Nazairre Şirketi'ne devretmiştir. I.Dünya Harbi'nde şirketin Osmanlı Devleti tarafından istimlâk edilmesine rağmen sonrasında tekrar faaliyete geçmesine izin verilmesi nedeniyle Lozan Antlaşması gereğince şirketin feshedilmesi yönünde bir karar alınmasının hukuken bir karşılığı olmayacağı ve 1928 yılı itibarıyla İstinye Tersanesi'nin Türkiye Cumhuriyeti tarafından istimlak edilemeyeceği sonucuna varılmıştır. Ancak siyasi şartların değişmesi üzerine en sonunda devletçi politikalar kapsamında İstinye Doklar ve Fabrikalar Şirketi, 1 Şubat 1938 tarihinde Denizbank tarafından satın alınarak kamulaştırılmıştır.

Van Gölü Havzası da bu projelerin içerisine alınmış ve bölgeden etkin olarak faydalanmak için çeşitli incelemeler yapılmıştır. Türkiye Cumhuriyeti idarecilerinin Van Gölü'ne gönderdiği heyetlerin tetkikleri sonucunda, ulaşımın güvenli ve hızlı bir şekilde yapılabilmesi amacıyla 1925 yılında Van Gölü'ne yakın Muradiye İlçesi'ne bağlı Ernis Köyü'nde (bugün Ünseli Köyü) Van Gölü İşletme İdaresi kurulmuştur. Müteakip yıllarda Doğu Anadolu Bölgesi'nde meydana gelen nüfus, sanayi ve sosyo-ekonomik gelişmeler doğrultusunda Van'ın Ernis Köyü'ndeki işletme idare merkezinin, Bitlis'e bağlı Tatvan'a nakledilmesine karar verilmiştir. Bu bağlamda 1945 yılında Tatvan'da gerçekleşen diğer atılımlar devam etmiş; tersane, liman ve iskelelerin inşası 1950 yılı başında tamamlanmıştır. 1936 yılında faaliyete giren Van Gölü İşletmesine ait atölye, ilerleyen yıllarda büyütülerek modernize edilmiş vetersaneye dönüşmüştür. Nitekim yeni kurulan Tatvan Tersanesi 100 metre boyunda gemileri havuzlayabilecek, 4 bin tonluk tanker, 3 bin tonluk kuru yük gemisi ve 85 m

boyunda yolcu gemilerini inşa edebilecek kapasiteye ulaşmıştır. Hatta 1960'lı yıllara geldiğinde Tatvan Tersanesi'nin kendi işletmesi için ürettiği elektriğin fazlasını Tatvan Belediyesi'ne sattığı da dikkate alındığında Van Gölü Havzasına yönelik yapılan sanayileşme yatırımının önemini gözler önünde sermektedir.

Bir çoğu yurtdışında konuşlu yabancı şirketlerden satın alınan sivil ve askeri gemilerin makine ve sistemlerinin; rutin bakımlarının yapılması, havuzlama ve modernizasyonlarının yanı sıra arızalarının onarımları yeniden ayağa kaldırılan Türk tersanelerinde yapılmıştır. Tersanelerin işgücünün büyük bir bölümü bakım ve onarım faaliyetlerine ayrıldığı için yeni gemi inşa etmek güçleşmiştir. Tüm bu yaşananlar Türk tersaneleri ile gemi inşa sanayisini olumsuz yönde etkilemiş ve II. Dünya Harbi'nin başlaması ile gelişme ivmesi düşmüştür. Zaman içerisinde hem Türk mühendis ve işçilerinin kendilerini geliştirmesi hem de tersanelerin teknik imkanlarının artması sayesinde milli olarak küçük deplasmanlı gemilerin inşasına başlanmıştır. Özellikle Haliç Tersanesi'nde inşa edilen yolcu vapurlarının Van Gölü'ne nakledilerek Ernis Tersanesi'nde birleştirilmesi ve uzun yıllar bakım/onarımlarının yapılabilmesi Türkiye Cumhuriyeti'nin gemi inşa sanayisine verdiği önemi ve bu alandaki sıçramayı gözler önüne sermektedir. Ayrıca, Osmanlı'nın son döneminde yaklaşık 35 bin deplasmana sahip ve asırlarca kapitülasyonların boyunduruğu altında ezilmiş Türk Deniz Ticaret Filosu'nun, 1950'li yılların başında 400 bin tonu aşması önemli bir atılımdır. Yine Türk Ticaret Filosu envanterine kayıtlı gemilerin havuzlanması dahil olmak üzere, rutin bakımlarının, her türlü makine ve tekne onarımlarının kendi mühendis ve işçi kadrosu ile kendi tersanelerinde yapılabilmesi büyük bir başarı olarak görülmelidir. Öte yandan, konunun iktisâdi boyutu ele alındığında: Türk tersanelerinin desteğinde işletilen deniz ticaret filosunun deniz nakliye imkanlarından azami ölçüde yararlanılmış, ihracat ve ithalat mallarının artması ile birçok sanayi sektörünün gelişmesi sağlanmıştır. Örneğin: fındık, kuru incir, kuruüzüm gibi tarım ürünleri ile halı, kilim deri gibi çeşitli tekstil malları ve kömür, krom, demir-çelik gibi yeraltı madenleri gemiler vasıtasıyla dış pazarlara taşınmıştır. Tarım, balıkçılık, deri, tekstil, dokuma ve madencilik sektörlerinin gelişmesini sağlayan bu gelişme aynı zamanda ülkeye döviz girişini artırmıştır.

Yeni tersaneler kurarak sivil ve askeri gemilerinin Haliç, Gölcük, Van'da kurulan tersanelerde onarılmasına önem veren Türk Devleti'nin, ekonomik

bağımsızlığa sahip olmak vebunu devam ettirebilmek için devletçilik ilkesini başarı ile uyguladığını ve meyvelerini toplamayı başardığını söylenebilir. Tersanelerin gücü ölçüsünde büyüyen Türk deniz ticaret filosuna bağlı yolcu gemileri, 1950 yılı itibari ile yurt içinde 76 limana, yurt dışında ise toplam 14 limana düzenli olarak yolcu seferi düzenleyebilmiştir. 1950 yılında Münakalât Vekâleti'ne bağlı olarak faaliyet yürüten Devlet Denizyolları'nda işçi, teknisyen, mühendis, kaptan, idari memurlar ile birlikte yaklaşık 12 bin kişiye istihdam sağlanması başka bir ekonomik gösterge olarak kendini göstermektedir.

Sonuç olarak 1929 Büyük Buhran'a kadar devam eden liberal politikanın sanayileşmeyi getirmediğini gören Atatürk, devletçilik ilkesini yaşamın her alanında uygulamaya geçirmiştir. Nitekim devletçilik ilkesi sayesinde sanayi tesisleri ve tersaneler inşa edilmiş, modern teknik eğitim veren okullar açılmış, buralarda yetiştirilen Türk işçi ve mühendislerin emeği ile Türk Deniz Ticaret Filosuna ve Türk Donanması'na ait gemilerin bakım ve onarımları yapılmış, ayrıca Türkiye Cumhuriyeti kendi gemilerini inşa etme yeteneğini kazanmıştır. Uluslararası antlaşmalara, devletler hukukuna ve ticari mevzuata uygun olarak hazırlanan sözleşmelere rağmen, Batılı devletlerin gerek Osmanlı Devleti'ne gerekse Türkiye Cumhuriyeti'ne bazen krizi/savaşı bahane ederek devam eden projeleri iptal ettikleri, bazen de bilinçli olarak süreçleri yavaşlatıp projelerin sekteye uğramasına neden oldukları, incelenen arşiv belgelerinden anlaşılmıştır.

Batılı Devletler, gemi satış aşamasında birbirleri ile rakabet etseler bile, konu geçmişte hasım oldukları ya da gelecekte kendilerine rakip gördükleri bir devletin dünya yönetimine etki eden bir teknolojiye sahip olmasına geldiği zaman kendi aralarında işbirliğine gittiklerini göstermektedir. Nitekim bugün başka projelerde (kara, hava, uzay ve siber) de benzer sorunların yaşanmaya devam ettiği, hatta örtülü bir soğuk savaş şekline dönüştüğü görülmektedir. Zira son tahlilde Dünya'nın mevcut siyasi, iktisadi ve askeri düzeninde dengeleri değiştirecek nitelikteki stratejik sanayi kollarının, teknoloji üreten fabrika/atölyelerin, Batılı devletlerin kırmızı çizgisi olduğu yönünde bir değerlendirmede bulunmak yanlış olmayacaktır.

KAYNAKÇA

ARŞİVLER

A.Başkanlık Cumhuriyet Arşivi

BCA.030.18.01.01.012.64.01
BCA.030.10.01.01.012.64.02
BCA.030.018.01.02.026.54.09
BCA. 030.18.02.01.026.57.7.
BCA.030.0.18.01.01.028.23.011
BCA. 30.18.1.2. 24.71.2
BCA. 030.18.01.01.5.22.1
BCA. 230.0.000.000.146.37.1
BCA. 030.18.01.01.020.55.2
BCA. 030.18.01.01.21.61.11
BCA. 030.018.001.001.28.23.12
BCA. 30 18 01 02 13 59 19
BCA.030.18.01.02.35.30.7
BCA.030.18.01.02.43.15.10
BCA. 030.018.01.02.43.20.004
BCA. 030.10.00.00.63.422.13
BCA. 030.18.01.02.19.23.12
BCA. 030.018.01.02.41.88.5
BCA. 030.018.01.02.51.3.3
BCA. 030.010.00.207.413.20
BCA.030.018.01.02.66.59.19
BCA.030.018.01.02.70.98.17
BCA.490.01.149.591.2
BCA.030.018.01.02.81.102.3
BCA. 030.18.01.02.84.76.17
BCA.030.1.2.84.88.8
BCA.030.10.63.423.9
BCA.030.10.63.423.3
BCA.030.0.18.01.02.104.18.19
BCA.030.18.1.2.101.23.10
BCA.030.10.62.418.5
BCA. 030.10.00.62.415.17.1
BCA. 030.10.00.62.415.17.4
BCA. 030.10.170.180.01
BCA. 030.18.01.02.82.6.2
BCA.030.01.00.00.83.521.2.1
BCA.030,10.00.00.63.423.1
BCA.30.10.0.0.217.467.4
BCA.30.18.1.2.115.085.9
BCA.030.018.01.02.101.32.4
BCA.010.09.408.1232.5
BCA.030.018.01.02.101.32.4
BCA.030.01.92.578.02

BCA.30.018.01.02 .86.20.12
BCA.30.018.01.02.103.78.18
BCA.30.018.01.02.116.39.9
BCA.30.018.01.02.113.34.20
BCA.030.10.00.00.63.423.1
BCA.030.18.01.02.118.105.04

B. Başkanlık Osmanlı Arşivi

BOA. 4460.334493.003
BOA. 4460.334493.004
BOA. 4460.334493.002
BOA. 4460.334493.001
BOA. 3899.292402
BOA. 4279.320917

Hatt-ı Humayun

BOA.HAT, 1212.47494
BOA.HAT, 1213. 47507

İrade-i Seniyye

BOA, İra.Sen,Nu:24071, 1857

İrade-i Meclis-i Mahsus

BOA,İ.MMS.0185.11.03
BOA,İ.MMS.0185.11.04
BOA,İ.MMS.0185.11.06
BOA,İ.MMS.0185.11.02

İrade-i Dahiliye

BOA,İ.DH.596.41512.01
BOA,İ.DH.596.41512.03

Muhabberât-ı Umumiye İdaresi

BOA, DH.MUI.0050.0002.01
BOA, DH.MUI.0071.0062.02
BOA, DH.MUI.0071.0062.04
BOA, DH.MUI.0071.0062.03
BOA, DH.MUI.0071.0062.05

Dahiliye Vekâleti Mektubi Kalemi

BOA, DH.MKT.2276.126.1.

Mühimme Defterleri

BOA, Mühimme Defteri Nu 5, Hüküm Nu 1430,
BOA, Mühimme Defteri Nu: 83, Hüküm Nu: 96-114
BOA, Mühimme Defteri Nu 12, Hüküm Nu: 978,

Bab-ı Ali Evrak Odası

BOA, BEO.4063.304684.001

BOA, BEO.4389.329131.1
BOA, BEO.3242.243109.01
BOA, BEO.4279.320917.06
BOA, BEO.04362.327077.01

İrâde-i Hususi

BOA, İ.HUS, 7418.1316.18

İrade-i Bahriye

BOA, İ.BH.02.29.01
BOA, İ.BH.02.29.01
BOA, İ.BH.02.29.02
BOA, İ.BH.02.29.03

Meclis-i Vukela

BOA, MV.241.01.01

Şura Defterleri

BOA, Ş.D.3021.6

C. Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi

BDMA, Dosya Nu: 141.2279
BDMA, Dosya Nu: 276.5764
BDMA, Dosya Nu: 184.3300

Ç. Cumhurbaşkanlığı Arşivi

CA, Belge Nu:573855-01004061-2
CA, Belge Nu:573855-01004061-3

D. Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü

LDGAM, Ktn:1938-2, Gmn.: 73, Bn: 7,12,14, Tarih: Ağustos 1938.
LDGAM, Ktn: 1938-1, Gmn: 8, Bn:3,4 Tarih :Teşrinisani 1938.
LDGAM, Ktn: 1937-14, Gmn:117, Bn:1, Tarih: 4 Mayıs 1937.
LDGAM, Ktn: 1938-3, Gmn 157, Bn: 5 ve 6 Tarih :12 Kanunievvel 1938.

E. USA Foreign Affairs Archieves

FA. 867.00/5-1247(1947- The Near East and Africa, Volume V)

F. UK National Archieves

İUA.FO.424539.15467
İUA. FO.424538.13042
İUA.FO. 424539.13158
İUA. FO.424538.12780
İUA.FO.424539.15687
İUA.FO.195.2487.263/7/45
İUA.FO.1947/37167305A
İUA.FO.195.2487.263/8/45.

RESMÎ YAYINLAR

Ankara Sanayi Odası, **1930 Sanayi Kongresi, Raporlar-Zabıtlar**, Ankara,1930.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi 1923-1935, Ankara, Lalahan Deniz Arşiv Müdürlüğü.

Donanma Komutanlığı Tarihçesi (2002). Gölcük: Donanma Basımevi.

Gölcük Tersanesi Tarihçesi, Gölcük Tersanesi Matbaası, Kocaeli.

Hükümet Programları 1920-1965 (Düzenleyen İsmail Arar) T.C. Başbakanlık Yayınları, Ankara, 1968.

Milli Eğitim Bakanlığı, Gemi Yapımı-Gemi Yapım Elemanları, Eğitim Broşürü, Ankara 2013.

Milli Eğitim Bakanlığı, Denizcilik Gemi Yapısı, Eğitim Broşürü, Ankara, 2013

Resmi Gazete

Seyri Sefain İdâresi Tarihçe ve Rehberleri (1926-1928)

TBMM Zabıt Ceridesi

Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi Cilt I ve II (**Derleyenler:** Bayram Camcı, - CezmiZafer) Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.

U.S. Departmant Of Commerce, Statistical Abstract of The U.S., Washington, 1950.

United Nations Publications, II.C. Economic And Financial, 1948.

KİTAPLAR

Osmanlı Sanayii 1913-1915 Yılları Sanayi İstatistiki, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını No:299, Ankara, 1970.

Ansiklopedik Ekonomi Terimleri Sözlüğü, Dünya Yayıncılık, İstanbul,1998.

As, Efdal, **Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2013,

Arı, Kemal **İzmir'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja**, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2008.

Arıkan, Zeki-Sancar Lütfü, **Türk Denizcilik Tarihi Cilt I-2**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2008.

Atay, Falih Rıfkı, **Çankaya**, Pozitif Yayınları, İstanbul, 2012.

Avcıoğlu, Doğan, **Türkiye'nin Düzeni Cilt-2 (Dün, Bugün, Yarın)**, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1987.

Bağdatlı, Selahattin, **Hukuk Sözlüğü**, Derin Yayınları, İstanbul, 2002.

Bostan,İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII.Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003.

_____;**Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2008.

Bostan İdris ve Özbaran Salih, **Türk Denizcilik Tarihi-1**, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.

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

_____; Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, İş Bankası Yayınları, Ankara, 1969.

Can, Ali, **Pendik-Sulzer Motor Fabrikası Belgeseli**, Oluşur Basım Hizmetleri, İstanbul, 2018,

Cevdet, Ahmet Paşa, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi C.1-2**, İlgı Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2008.

Cuinet, Vital, **La Turquie D'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée De Chaque Province De L'Asie Mineure**, Tome Deuxième, Ernest Leroux Editeur, Paris, 1891.

Çelebi, Evliya, **Seyahatname** (Hazırlayanlar: S.A.Kahraman-Y.Dağlı), YKY, İstanbul, 2003.

Çoker, Fahri, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara, 1994.

Danışman, Zuhuri, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi Cilt-7**, Yeni Matbaa, İstanbul, 1965.

Daver, Abidin, **Türk Denizciliği**, Varoğlu Yayınevi, İstanbul. (Yıl Belirtilmemiş)

Deane, Phyllis, **İlk Sanayi İnkılabı** (Çeviran Tefvik Güran), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000.

Dear, Ian; Kemp, Peter, **Denizcilik Terimleri Sözlüğü**,(çeviren. Orkun Soyer) İstanbul, Kropi Yay., 2005.

Demir, Ahmet, **Türkiye’de Gemi Yapım Sanayii’nde Kuruluş Yeri**, Ankara Üniversitesi, Ankara, 1967.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli (Donanma Zabiti Emin Yüce’nin Hatıraları)**, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2014,

Eken, Aydın, **Ord.Prof. Ata Nutku Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi ve Mühendislik Eğitimin Önderi**, İTÜ Vakfı, İstanbul, 2013.

Ergin, Osman Nuri **Türkiye Maarif Tarihi, C.3. Mutlakiyet Devri Mektepleri**, Osmanbey Matbaası, İstanbul,1941.

Eser, Uğur, **Türkiye’de Sanayileşme**, İmge Kitabevi, Ankara, 1993.

Eslen, Nejat **Geleceğin Liderleri için Büyük Strateji Esasları**, Pankuş Yayınları, Ankara, 2021.

Ergin, Osman Nuri, **Mecelle-i Umûr-ı Belediye C.5**, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995.

Gencer, Ali İhsan, **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2001.

Göncüoğlu, Süleyman Faruk- Kayar, Esmâ, **Denizcilerin Karargahı Kasımpaşa**, İstanbul Şehri Kültür Tarihi Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2012.

Gray, Wood-Hofstader Richard, **Amerikan Tarihinin Anahatları**, Erkmen Matbaası, 1951.

Gökçay, Namık, **İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri**, Deniz Basımevi, İstanbul 2009.

Gülen, Nejat, **Şanlı Bahriye,: Türk Bahriyesinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi:1773-1973**, İstanbul, 2001.

Güneş, İhsan, **Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e Türkiye'de Hükümetler Programları ve Meclisteki Yankıları (1908-1923)**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

Hammer, Joseph Von, **Büyük Osmanlı Tarihi C1-12**, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 2013.

Hergüner, Mustafa, **Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası, İstanbul, 1992.

_____; **İkinci Dünya Harbi'nde Türk Denizciliği**, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2011.

Işın, Bülent, **Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi**, Dz.K.K. Basımevi, Ankara, 2004.

İhsanoğlu, Ekmeleddin, **Çağını Yakalayan Osmanlı Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri**, IRCICA Yayınevi, İstanbul,1995.

İnan, Afet, **Türkiye Cumhuriyetinin İkinci Sanayi Planı 1936**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1989.

Jorga, Nicolae, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2005.

Kabacalı, Alpay, **Hatıralar Cemal Paşa**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2012.

Karaca, Ali, **Anadolu Islahatı ve Ahmet Şakir Paşa (1838-1899)**, Eren Yayınevi, İstanbul, 1993.

Karal, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi Cilt IX ve X**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2011.

Kardaş, Abdülaziz, **Cumhuriyet Döneminde Van Gölü Havzası'nda Yapılan Kamu Harcamaları ve Yatırımlar (1923-1950)**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2015.

Kennedy, Paul, **Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri**, Ankara, İş Bankası Kültür Yayınları, 2008.

Kırzioğlu, Fahrettin, **Osmanlıların Kafkas Elleri Fethi (1451-1590)**, Ankara 1976.

Koçak, Cemil, **Türk-Alman İlişkileri (1923-1939)**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2013.

Koraltürk, Murat, **Şirket-i Hayriye (1851-1945)**, İDO Acar Basım ve Cilt Sanayi, İstanbul, 2007.

_____; **Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapur Şirketi**, Degrade Ajans ve Reklamcılık, İstanbul, 2005.

Kurt, Sadık, **İzmir'de kamusal Hizmetler 1850-1950**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İzmir, 2012.

Metel, Raşit, **Atatürk ve Donanma**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966.

Mac Farlane, Charles, **Kismet Or The Doom Of Turkey**, Forgotten Books, London, 1855.

Nuri, Abdülehad, **Türkiye Seyr-i Sefâin İdâresi Tarihçesi**, Ahmed İhsan Matbaası, İstanbul, 1926.

Orhonlu, Cengiz, **Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar**, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir, 1984.

Öğüt, Tahir, **XVIII-XIX. yüzyılda Birecik Sancağında İktisadi ve Sosyal Yapı**, TTK Yayınları, Ankara, 2013.

Özbilen, Eşref Bengi (Çeviren), **Denizlerde Yenilmediler Cihan Harbinde Alman Bahriyeliler-Auf Seen Unbesieght (Berlin, 1921)**, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

Özçelik, Selahattin, **Donanma-yı Osmanı Muavenet-i Milliye Cemiyeti**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2000.

Seyfioğlu, Ali Rıza, **Adolphus Slade'in Türkiye Seyahatnamesi ve Türk Donanması İle Yaptığı Karadeniz Seferi**, Askeri Deniz Matbaası, İstanbul, 1945.

Shinder, Joel, **Ottoman Bureaucracy in the Second Half of the Seventeenth Century: The Central and Naval Administration**, University Microfilms, 1983.

Strabon, **Geographika Antik Anadolu Coğrafyası** (Çev.Adnan Pekman), Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2005.

Tekeli, İlhan- İlkin, Selim, **1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadi Politika Arayışları**, ODTÜ, Ankara, 1977.

_____; **Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu Cilt-2**, Bilge Kültür Sanatevi Yayınları, İstanbul, 2009.

Tezeren, Atilla, **Türkiye'de Gemi İnşa Sanayii**, Milli Produktivite Merkezi Yayınları, Ankara, 1982.

Thornburg, Max Weston, **Türkiye'nin Bugünkü Ekonomik Durumunun Tenkidi 1950**.

_____; **Türkiye Nasıl Yükselir?** Nebioğlu Yayınevi, İstanbul, 1950.

Toprak, Zafer **Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi**, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2014,

Tutel, Eser, **Şirket-i Hayriye**, İletişim Yayınları, İstanbul, 2008.

_____; **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul, 1997.

Uçarol, Rıfat, **Siyasi Tarih (1789-1999)**, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2000.

Uzunçarşılı, İsmail, Hakkı, **Osmanlı Tarihi I.Cilt**, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1982.

_____; **Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı**, Türk Tarih Kurumu, Ankara,

_____;Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri, Ankara, 1984.

Ünal, Mehmet Ali, **Osmanlı Devrinde Sinop**, TTK Yayınları, Ankara, 2014.

Yakut, Kemal, **Türkiye Cumhuriyeti İktisat Tarihi**, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2019.

MAKALELER

Barbaros, Funda, Karatepe Doğa İsmail, “60’lı Yıllarda Türkiye’ye ‘Planlamadan’ Bakış”, **Ege Akademik Bakış Dergisi**, Sayı 9(1), İzmir, 2009.

Bayraktar Kaya, *Osmanlı Maliyesi Üzerine Çalışmalar*, **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, Cilt 1, Sayı 1, 2003.

Bernd, Langensiepen, *The Ottoman Steam Navy, 1828-1923* First Edition

Bulut, Sedef, “Üçüncü Dönem Demokrat Parti İktidarı(1957-1960) Siyasi Baskılar ve Tahkikat Komisyonu”, **Gazi Üniversitesi Akademik Bakış Dergisi**, Cilt 2 Sayı 4, Ankara, 2009.

Dinler, Zeynel, Öztürk, Nazım “Ulusal Planların Bölgeselleşmesine Yönelik Planlama: Fransız Deneyimi”, **Amme İdâresi Dergisi**, Cilt 35-Sayı 3, 2002.

Engin, Vahdettin, “Dosya: Bozkurt Lotus Davası”, **Popüler Tarih Dergisi**, Ekim 2002, Sayı: 26 Sayfa: 66-72.

Erim, Nihat “Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt-1 (Osmanlı İmp.Andlaşmaları)” **Ankara Hukuk Fakültesi Yayınları**, TTK, Ankara, 1953,

İnalcık, Halil, “Çaka Bey-İzmir Beyliği, 1081-1092”, **NTV Tarih(48. sayı)**, 2013.

Eyiceoğlu, Celal, “Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları” **Donanma Mecmuası Sayı 439**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962.

Kaçar, Mustafa, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishânelerin Kuruluşu” **Osmanlı Bilimi Araştırmaları Dergisi**, Sayı 2, İstanbul, 1998.

Kara, Bülent, “Türkiye’de Personel Reformu Çalışmalarının Altyapısı:1930-1960 Yılları Arasında Yabancı Uzmanların Kamu Yönetimine İlişkin Raporları”, **Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 30 No 2, Sivas, Aralık 2006.

Koraltürk, Murat, “İstinye Tersanesi/İstinye Shipyard”, **Gemi İnşa Sanayi Dergisi**, Sayı 2, Eylül 2002.

_____; “Van Gölü’nde Gemiler”, **Denizcilik Dergisi**, 26.Sayı, 2006.

Kurat, Akdes Nimet, “Türkiye ile ABD arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları”, **Tarih Araştırmaları Dergisi V**, Ankara, 1967.

Makine Mühendisleri Odası, “Gemi İnşa Sanayimiz ve Geleceği Raporu” İstanbul, 1974.

Miyak Derya Levent, “Birinci İnönü ve İkinci İnönü Denizaltılarının Donanmaya Katılımı ve Deniz Harp Sanayiine Etkileri”, Türk Harp sanayi Tarihi Özet Kitabı, Ankara, 2022, S73-75

Noyan, Bahri, “II.Meşrutiyet’te Türk Donanması”, **Hayat Tarih Mecmuası**, Sayı 6, İstanbul, 1970.

Nutku, Yavuz, ‘*Babam Ata Nutku*’, **Bilim ve Teknik Dergisi** Sayı 354, İstanbul 1997.

Oktay, Hasan “*Van Gölü’nde Gemi İşletmeciliği-1ve 2*”**Vansesi Gazetesi**, Van, 25 Mayıs 2016.

Özbaran, Salih, “*Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri*”,**TD31**, İstanbul,1978.

Özdemir, Fatih, Denizcilik Bankası Tarafından Hazırlanan Rapora Göre Askeri Tersanelerin 1955 Yılındaki Panoraması, MSÜ, **Türk Harp Sanayi Tarihi Sempozyumu Özet Kitabı**, İstanbul, 2022.

Özgen, Cansu Canan, **Türklerin Büyükleri-Asya’dan Avrupa’ya Hazar’dan Akdeniz’e**, Kronik Yayınları, İstanbul, 2018.

Saatçi, Namık, “*Kabotaj ve Deniz Ticaretinin Önemi*”,**Donanma Mecmuası (Sayı 404)**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1953.

Sümer, Gültekin, “*Amerikan Dış Politikasının Kökenleri ve Amerikan Dış Politik Kültürü*”,**Uluslararası İlişkiler**, Cilt 5, Sayı 19 (Güz 2008)

Şahsuvaroğlu, Y.Haluk; *İstanbul Tersanesine gelen İlk Amerikan İnşa Mühendisi ve Amerika’ya Gönderilen Birinci Deniz Subayımız*, **Donanma Mecmuası**, Sayı 400, 1952, Deniz Basımevi, İstanbul.

_____; *İstanbul Tersanesi*, **Donanma Mecmuası**, Sayı 376,1946, Deniz Basımevi, İstanbul.

Taşkın, Muzaffer, **Denizciliğimizin ve Gemi İnşa Sanayimizin Geliştirilmesi Hakkında Rapor**, T.M.M.O. Birliği Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri, Ankara,1964.

_____; *Denizciliğimizin ve Gemi inşa Sanayimizin Geliştirilmesi Hakkında Rapor*, **Ulaştırma Vekâleti Yüksek İstişare Kurulu**, Ankara, 1964.

Tızlak, Fahrettin, “*Van Gölünde Vapur İşletme Teşebbüsleri (1879-1907)*”, **Belleten**, Sayı 240, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2001.

Uyanıker, Ferdi, Gölcük Mayın Fabrikasının Kuruluşu ve Cumhuriyetin İlk Yıllarında Deniz Mayını İmal Çalışmaları, MSÜ, **Türk Harp Sanayi Tarihi Sempozyumu Özet Kitabı**, İstanbul, 2022.

Uzunçarşılı, İsmail, Hakkı “*Osmanlı Devleti Maliyesi’nin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti İç Hazinesi*”, **Belleten**, **XLII/165**, Ankara, 1978.

Yapıştırın, Cihan, “*19. Yüzyıl Van Gölü’nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri*”, **VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu**, İstanbul, 2017.

SÜRELİ YAYINLAR

A.Gazeteler

Akşam,
Cumhuriyet,
İkdam,
Kurun,
Ulus,
Vansesi,

B.Dergiler

Bilim ve Teknik,
Donanma Mecmuası,
Gemi Mecmuası,
Mühendis ve Makine,
Yedigün,

TEZLER

Akgül, Hilal, **1958 Moratoryumu**, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2004.

Arsılyürek, Yaşar, **Osmanlı Devleti'nde Mesleki ve Teknik Okullar (1876-1908)**, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Doktora Tezi, Kahramanmaraş, 2015.

Carver, Michael, **A Correct and Progressive Road U.S.Turkish Relations 1945-1964**, Bowling Green State University, (Doctor of Philosophy Thesis), Ohio, 2011.

Darr, Karl, W.Augustus, **The Ottoman Navy 1900-1918 A Study Of The Material Personnel And Professional Development Of The Ottoman Navy From 1900 Through The Italian, Balkan And First World Wars**, Yüksek Lisans Tezi, Louisville University, Kentucky, 1998.

Güvendir, Muhlis, Yıldız, **Türkiye Karasularında Deniz Taşımacılığı**, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 2014.

Kılıç, Orhan, **Van Sancağı (1548-1648)** (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ, 1994.

Özlü, Hüsni, II.Dünya Savaşı'ndan Günümüze Türkiye'de Savunma Sanayii'nin Gelişimi (1939-1990), Doktora Tezi, İzmir Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir, 2006.

Öztürk, Uğur, **Osmanlı Modernleşmesinden II. Dünya Savaşına: Cumhuriyet Donanması ve Gölçük Tersanesi'nin Kurulması**, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli, 2017.

Tekin, Emre, **Cumhuriyet Dönemi'nde Tatvan (1950-1970)**, Yüksek Lisans Tezi, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Van, 2019,

Tunaboğlu, İskender, **Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz Zırhlısı**, Yüksek Lisans Tezi, 9 Eylül Üniversitesi, İzmir, 2004.

Uyanıker, Ferdi, **II.Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler**, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul, 2019.

İNTERNET SİTELERİ

Colins Sözlük resmi internet sitesi, [http:// www. collinsdictionary.com /dictionary/italian-english/ darsena](http://www.collinsdictionary.com/dictionary/italian-english/darsena). (Erişim tarihi 12.10.2019)

Dünya Gazetesi, [https:// www.dunya.com/sektorler/denizcilik/gemi-insada-yeni-rekor-yesil-gemilerle-gelecek-haberi-649164](https://www.dunya.com/sektorler/denizcilik/gemi-insada-yeni-rekor-yesil-gemilerle-gelecek-haberi-649164) (Erişim tarihi 18.07.2022.)

İngiltere Bilim Müzesi resmi internet sitesi, [https:// collection. sciencemuseumgroup.org. uk/](https://collection.sciencemuseumgroup.org.uk/) (Erişim tarihi, 12.10.2019)

İshakol Boya resmi internet sitesi, [http:/ www. ishakol. com/tarihce](http://www.ishakol.com/tarihce) (Erişim Tarihi, 01.03.2020)

İslam Ansiklopedisi resmi internet sitesi, [https:// islamansiklopedisi.org.tr/](https://islamansiklopedisi.org.tr/) (Erişim Tarihi, 25.03.2020)

Kültür ve Turizm Bakanlığı resmi internet sitesi, [http:// www. Antalya kulturturizm.gov.tr/](http://www.Antalya.kulturturizm.gov.tr/) (Erişim Tarihi: 12.10.2019)

Türk Dil Kurumu resmi internet sitesi, [https://www. tdk.gov. tr/ BüyükTürkçe Sözlük](https://www.tdk.gov.tr/BuyukTürkçeSözlük), (Erişim Tarihi, 08.10.2017)

Türk Loydu resmi internet sitesi, [http:// www. Turkloydu.org.org/tr-tr/hakkımızda](http://www.Turkloydu.org.org/tr-tr/hakkımızda). (Erişim Tarihi, 04.07.2022)

Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı resmi internet sitesi, [https:// www.tskgv.org.tr/tr/hakkımızda/tarihce](https://www.tskgv.org.tr/tr/hakkımızda/tarihce) (Erişim Tarihi 18.07.2022)

EKLER

تصحيح ايدين فوات	ناتو جهر بد اقصيه	نویس
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی
۵۵	ناتو جهر بد اقصيه	سودی

EK-1 Sinop Tersanesine Ait Bahçenin Kullanımı (BOA, DH.İ.UM.20.6.2.30)

EK-1 Sinop Tersânesi'ne Ait Bahçenin Kullanımı Transkripsiyonu

Evveliyat Numarası : Bahriye 44

Mübeyyizi : imza

Müsveddi :-

Tevdi numarası :13/119

Mübeyyiz Tarihi :-

Tesvid Tarihi :1 Nisan 35

Nâzır Cemal Beyefendi'den Kastamonu Valisi İbrahim Bey'e Telgrafnâme,

Karadeniz sahilinde bulunup Sinob'u üss-ül-harekat ittihâz eden ganbotlar mürettebatı tarafından te'min-i iâşeleri için Daire-i Bahriye'ye aid Sinop Tersâne bağçesinin zer'edileceğine binâen mutasarrıflıkça ahire icâr edilmek istenilen mezkûr bağçeye vaki' müdahâlenin men'i Bahriye Nezâreti'nin iş'ârıyla tebliğ olunur.

Nezâret-i Umûr-ıBahriye

27 Mart 335

Birinci Dâire

Aded 1

Dahiliye Nezâret-i Celilesi'ne,

Hususi 44 Umumi: 62531

Devletlü Efendim Hazretleri,

Vazifeten Karadeniz sahilinde bulunub Sinob'u üss-ül- harekat ittihâz eden ganbotlardaki efradın iâşesi için Sinob Tersâne bağçesi sefâin-i mezkûre mürettebatı tarafından zer' edilecektir. Dâire-i Bahriye'ye aid olan mezkûr tersâne bağçesi ahiren mutasarrıflık tarafından dört bin guruş ücretle icâr edilmekde olduğu istihbâr kılınmış olduğundan mutasarrıflıkça vâki olan iş bu müdahâlenin men'i için telgrafla emr buyurulması bâbında emrû ferman hazret-i men lehü'l emrindir.

Bahriye Nâzırı

Şakir

EK-2 Basra Tersânesi Görevli Zabıt Hakkında Belgenin Transkripsiyonu

(BEO.004389.329131.001)

دائرة صدارت امور مهمه قلمی		میسوی	میسوی	اوراق نومروسی
قلم نومروسی	مقابلہ ایڈنار	تاریخ تبیض	تاریخ تسوید	تاریخ ورودی تاریخ
۷۷۱	۷	۷	۷	۷

بجریہ نظر رہے

حضرت پادشاه ۲۱ تا ۲۸ فروردین ۱۳۳۵ خورشیدی بمقام وزارت بحریہ جواب : بصرہ رسالہ شد

مستقیم کاتب بزرگ بغداد محمودی بہ علیہ اقبینک اجراء نفادہ و صلاحتہ باوجود

ادارہ سہ جانبہ بادشہ رضاعہ اول درجہ صرف مددکہ نقادہ علیہ تہ

ارشدہ انعم

۷۷۱ تا ۲۸ فروردین ۱۳۳۵ خورشیدی

Dâire-i Sadâret Umûr-ı Mühümme Kalemi

Evrak numrosu:2014

Tarih-i tesvid : 2 Kânun-ı Evvel 331 ve 7 Safer 334 (15 Aralık 1915)

Tarih-i tebyiz : 2 Kânun-ı Evvel 331 ve 7 Safer 334 (15 Aralık 1915)

Kalem numrosu: 2171

Bahriye Nezâret-i Celilesi'ne,

29 Teşrîn-i Sânî 331 tarihli ve 218 hususi numrolu tezkere-i âliyelerine cevabdır:

Basra Tersânesi'nde müstahdem Katib yüzbaşı Bağdadlı Hamudî bin Abdullah Efendi'nin icrâ-yı tekâüdü hususunda bil-isticâr irâde-i seniyye cenâb-ı padişâh-ı şeref-sadır (padişah emri ile çıkmak) olarak suret-i musaddakası leffen taraf-ı âlilerine tesyâr (gönderildi) olundu efendim. 1 Kânun-ı evvel 331 tarihli İrâde-i Seniyye üzerine

EK-3 Bahriye Nezâreti tarafından Gölceğiz'de Tersane İnşası İçin Yazılan Mazbatanın Eki- İzmit Körfezi ve Gölçük Bölgesinin Haritası (BEO.4063.304684)



T.C. BASBAKANLIK OSMANLI ARSIVI DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA)

BEO.004063.304684.002

The image shows a document from the Ottoman Archives. At the top, there is a header section with administrative details. The main body of the document contains handwritten text in Ottoman Turkish, which appears to be a report or a letter. The text is written in a cursive script. At the bottom of the document, there are several stamps and a date stamp. The stamps include the name of the archive, the date, and some other administrative markings. The date stamp is written in the Ottoman calendar style.

**Ek-3 Bahriye Nezâreti tarafından Gölceğiz’de Tersane İnşası için yazılan
28 Mayıs 1912 tarihli ve 136/28 Numaralı Mazbatanın Transkripsiyonu**

Nezâret-i Umûr-ıBahriye

İzmit Körfezinde sabit bir havuz

Tahrirât Kalemî

inşası hakkında.

Aded

136/28

Mahrem ve müstâ’celdir.

Mâ’rûz Çâker-i kemîneleridir,

İngiltere’ye sipariş edilen dretnot sistemi bir kıt’a zırhlının inşaatına devam edilmekle beraber bu sınıf ikinci bir zırhlının daha siparişi mukarrer olmasına ve bunların inşaatı ba’de-ikmal Dersaadet’e muvasalâtlarında karinelerinin tathir ve muayenesi için havuza idhâlleri zaruri olub mevcut havuzlarımızın cesâmeti işbu iki zırhlıları istiaba gayr-i kâfi bulunmasına binâen lâ-ekall otuzbin tonilatoluk bir sefinenin istiabına elverişli mükemmel bir sabit havuzun müceddeden inşasına mecburiyet hasıl olmuş ve bu bâbda tedkikâtta bulunmak üzere teşekkül eden komisyon-ı mahsusça keyfiyet ariz ve amik tedkik olunarak Dersaadet Limanı’nın gündün güne tezâyid eden münâkalat ve izdihâm hasebiyle bu gibi sefâin-i cesimenin bilâ-muhatare liman ve harbiyesinden imrarlarındaki mezahir ve müşkilâta ve diğer taraftan mürûr-ı zamanla elyevm Tersâne-i Âmire’nin bulunduğu mevki’in etrafı kesb-i ümrân ederek tersanenin şehrin vasatında kalmasına ve birçok hususatda mahremiyet ve nezaketi derkar olan sefein-i harbiye ta’mirât ve istihzaratının böyle şehrin vasatındaki bir tersanede vücûda getirilmesindeki mahzûrda ma’lûm olmasına mebnî marû’l-arz inşasına mecburiyet görülen havuzun Tersâne-i Âmire civarında inşasından sarf-ı nazarla Marmara havzası dahilinde münasib bir mevkie inşası ve Tersâne-i Âmire’nin de peyderpey mezkûr mevkie nakli muvâfık görülerek ol veçhile umûmî donanma programına derç ve idhâl kılınmış idi. Drednot’un Dersaadet’e vüruduna kadar elzemiyeti derkâr olan havuz mahalli için lede-t-taharri İzmit Körfezi’nde vâki’ Değirmendere ile Kazıklı mevki’leri arasındaki Gölceğiz burnunun ahvâl-i umûmîyesi mükemmel bir tersâne te’sisi ve işletmesine ez-her cihet elverişli olduğu komisyonu mahsusun ve bu işde mütehassıs ecnebi mühendislerin ve bir diğeri

izahât-ı fenniyeden anlaşıl原因 verilen ma'lumât üzerine Umûr-ı Bahriye Müşaviri Amiral Limpus Paşa tarafından dahi mevki'-i mezkûr bil-muayenehâne bu bâbda tanzim ve itâ olunan raporda Dersaâdet'de bulunan tersânenin bâdema Donanma-yı Humâyûn için merkezi bir üss-ül-hareke olacağı ve binâenaleyh üss-ül hareke ve tersâne mahalli hakkındaki şerâit-i lâzımeden kısm-ı küllisini İzmit Körfezi'nde intihâb olunan noktanın cami olup ancak Kazıklı iskelesinin İzmit cihetinde bulunan bataklıkların bil-implâ kurudulması sıhhât-i umûmiye nokta-i nazârından elzem ve bu ameliyetında eshel (kolay) olduğu ve-l-hâsıl Marmara Havzası dahilinde tersâne ve havuz inşası için mevki'-i mezkûrdan daha münasib ve elverişli bir mevkii bulunamayacağı beyan edilmiş olmasıyla mar'ül-arz inşası ve matluben arz ve takdim kılınan planlı haritasında gösterildiği veçhile havuz ve tersânenin inşası için lüzumu olup kısm-ı azâmı sazlık ve gölden ibaret olan arazinin istimlâk kânun-nâme-i Hümâyûnuna tevfikân istimlâkına müsaâde ve müstaciliyet-i maslahâta binâen bu hususda sarfı muktezi meblağ Dâire-i Bahriye bûdçesinde bulunmasından dolayı heyet-i müttehez tarafından tahmin edilecek mebâliğin i'tası zımında Maliye ve mezkûr bataklığın kurutulması içinde NafiâNezâreti-i Celilelerine evamir-i lazime i'tâ buyrulması hususlarının pişgâh-ı sami-i Sadâret-penâhilerine arz ve izbârı komisyon-u mahsusdan ifade kılınmağla bervech-i ma'rûz ifa-yı muktezasıyla beraber arazi-i mehbûs anhanın istimlâkı için devâir-i aidesinden ve nezâret-i aciziden icâb eden me'murların ta'yin ve mahallerine i'zamıyla haritası mucebince istimlâk muamelatının icrâsı ve işin netice-i kat'iyeye iktirânı zımında dahi iktizâ edenlere tebligât-ı lazime ifâ ve keyfiyet seviyy-i çâker-anemede emr ve inbâsına müsaâde-i samiye-i hıdiv-i efhamileri şayân buyrulmak bâbında emrû ferman hazret-i veliyy-ül-emrindir.

11 Cemaziyelahire sene 330 (28 Mayıs 1912)

Bahriye Nâzırı

Bendeleri

Hüseyin Hüsnü

Dâire-i Sadâret

Tahrirât Kalemi

Evrak numrosu: 262

Müsveddi : imza

Mübeyyiz: imza

Kaleme vürûdu tarihi : -

Tarih-i tesvid: 27 Cemâziyelâhir 330- 13 Haziran 1912

Tarih-i tebyiz: 27 Cemâziyelâhir 330-13 Haziran 1912

Bahriye, Nafiâ, Dahiliye ve Maliye Nezâreti Vekâlat-i Velililerine,

İngiltere'ye sipariş olunan ve olunacak olan drednot sistemindeki zırhlıların Tersâne-i Âmire'deki havuzlarda telvin ve tathiri kabil olamayacağından ve İzmit Körfezi'nde vaki Değirmendere ile Kazıklı mevkiileri arasındaki Gölceğiz burnunun ahvâl-i umûmiyesi mükemmel bir tersâne te'sis ve işine ezher cihet elverişli olduğu mütehasısın-ı ecnebiye vesâire tarafından beyan edildiği gibi bu suret Umûr-ıBahriye Müşaviri Amiral Limpus Paşa canibinden dahi tensib olunduğundan bahisle plan ve haritada gösterildiği veçhile havuz ve tersânenin mevki-i mezkûrda te'sis ve inşası için lüzumu olup kısm-ı azâmi sazlık ve gölden ibaret bulunan arazinin ahkâm-ı kânuniyeye tevfikân istimlâki ve mezkûr bataklığın kurutulması esbabının istihsâli lüzûmuna dair Bahriye Nezâreti Celilesi'nden bil-vürud Meclis-i Vükelâ'da mütalaâ olunan 15 Mayıs 1328 tarihli ve 139 numrolu tezkere-i aliyelerinde beyan ve esbabı izâh olunduğu üzere Tersâne-i Âmire peyderpey mezkûr Gölceğiz burnuna nakl olunmak üzere gerek istimlâk olunacak mahaller bedelâtının gerek mezkûr havuzun bilâhare icra kılınacak keşfiyat neticesinde tebeyyün edecek mesarif-i inşaiyesinin nezâret-i müşarûn ileyhanın fevkalâde bûdçesinden sarfı hususunun Maliye Nezâreti Vekâlet ve mezkûr bataklığın kurutulması esbabının istihsali maddesinin Nafiâ ve muamele-i istimlâkiyesinin süra'âtı icrâsının İstanbul Vilayeti'ne tebliğinin hususiyle Nezâret-i Celilerine izbârı tezekkür ve iktizâsı ifâ kılınmıştır efendim.

EK- 4 Flender Şirketi ile İmzalanan Anlaşma Gereğince Gölcük'de İnşa Edilen Havuz ve Mayın Fabrikasının Teslim Alındığına İlişkin Kararname'nin Transkripsiyonu

Türkiye Cumhuriyeti

Ankara

Başvekâlet

Muamelat Müdüriyeti

KARARNAME

6456

Bahriye Vekâleti celilesiyle Almanya'da Löbek'de kain Flender V.G Şirketi Vekili ve Holtis Müller meyanında akdolunan 15 Ekim 1925 tarihli mukavelenâme mucibince İzmid'de Gölcük'de ve ikmal edilen 25.000 tonluk saç havuz ile Mayın Fabrikası tesellüm komisyonu tarafından tetkik ve muayene ve tecrübeleri icrâ edilerek havuzun ber mucebi mukavelenâme 25.000 ton mai mahrecindeki bir zırhlıyı havuzlanacağı hesabına müstenit heyeti fenniye raporundan bu defa Yavuz'u da bir fiil muvaffakiyetle havuzlamış sabâbet ve metaneti kafiyede olduğu Mayın Fabrikasının dahi teferruatındaki işçilik ve şekli fark fiyatı olarak 3000 İngiliz lirasının mezkûr Flender Şirketinin son taksidinden tevkif edilmek suretiyle havuz ve mayın Fabrikası'nın teslimi Bahriye Vekâleti Celilesi'nin 12 Eylül 1927 tarih ve 835 numrolu İmalât ve İnşaat Dâiresi'nden yazılı muharrer tezkeresinde bildirilmiş olmağla ol suretle havuz ve mayın fabrikasının teslimine karar verilmiştir. 14 Eylül 1927

Reisi Cumhur

Gazi M.Kemal

Hariciye

Dahiliye

Müdafaa-yı Milliye

Adliye

Başvekil

Vekili

Vekili

Vekili

Vekili

İsmet

Sıhhiye ve Muavenet-i

İktisad Nafiâ

Maarif

Maliye

İctimâiye

Vekili

Vekili

Vekili

Vekili

Vekili


 الجمهورية العراقية
 وزارة التعليم والبحث العلمي
 جامعة بغداد

2 9 0 2
6 4 5 6

۱۸ - حدیث نبوی و ۱۹ - نور و نورانیات

030	18	01	1	028	2316
-----	----	----	---	-----	------



نظرند و ازینده سفینه با بریجی مخصوصه در سفینه اداره شیک اوج درینا نه حذر و کسبه
اولون تنقده ازین انشائی سادّه معادنه ایسی فیصله حادثه سفینه بایستد حرقه و کسبه
آببارده که اشیا تنقیه نظریه بویج بوزق اداره مذکور و جملات تنقیه در عهد ایسی و
آببارده در معامری سنا اشیا کتب قطب اندیچون بوسه اولون شکی ایسی
تخلیه کسبه اولون سادّه ۱۸۸۸ نه مایه شیک ایچون آبرده تخلیه ایچون اولون سوخته کسبه
و نبات میوه شیک بالذ سالاری و عیالین سادّه مایه سادّه و کسبه بویج و بیل
اولون لومی حالده و کسبه سادّه مایه سادّه که اولون آبارده مایه سادّه مایه سادّه
سید و سوفا اولونده که جملده برقیج ایچون سادّه اولون دایج قویسک ده
در دروس جریس عات دایج بلوک ایچون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
ایسده تنقیه لایم کسبه و سوفا اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
موشق قویسک سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
کویسک اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
بر اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
سید مایه سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
ایسی و موشق سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه
سفینه ایچون بالذ ایچون آبرده ایچون سادّه ایچون سادّه ایچون سادّه ایچون
موشق ایچون قویسک و سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون سادّه اولون
انشائی حالده عیالین سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه
اسرینه سادّه اولون سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه
نظریه سادّه بالذ اولون سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه
برایسی تنقیه ایچون سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه
نور اولون سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه
سید مایه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه سادّه

الزكاة
مكتبة

207

شایان توجه است که این کتاب در سال ۱۲۸۵ هجری قمری در شهر تبریز
 چاپ شده است و در آن زمان که این کتاب در ایران چاپ شده است
 هنوز در آن زمان که این کتاب در ایران چاپ شده است
 هنوز در آن زمان که این کتاب در ایران چاپ شده است

444 / 445

[illegible]

080	18	01	01	028	23	11
-----	----	----	----	-----	----	----

Ek-5 Deniz Müesseselerinin Peyderpey İzmit'e Nakli ve Bazı Tesislerin Seyr-i Sefain İdâresi'ne Devredilmesine İlişkin Kararnâmenin Transkripsiyonu

Türkiye Cumhuriyeti

Ankara

Başvekâlet

Muamelat Müdüriyeti

6456

KARARNAME

Müdafaa-yı Milliye Vekâlet-i Celilesi'nden yazılan 4 Nisan 928 tarih ve 2484/89 numrolu tezkerede:

Lozan Muahedesinin akdinden sonra boğazların gayrı askeri mıntikalar meyanına idhali İstanbul'da bir Üss-i Bahriye idâmesi imkanını bırakmadığı ve bahri müessesatın peyderpey İzmit'e nakline başlandığı için havuzlarla müştemilâtının Şile Güverte Anbarının sabit maçuna ve Valide Kızıağı'nın Seyrû Sefâin İdâresi'ne devri zarûri görüldüğünden donanmanın menfaati gözedilmek şartıyla devr muamelesinin usûlen yapılması hakkındaki Erkan-ı Harbiye Umumiye Riyaset-i Celilesi'nin iş'ârı üzerine cereyân eden muhaberât ve riyâset-i Celilesi'nin iş'ârı üzerine cereyân eden muhaberât ve riyâset-i müşârün-ileyhaca tesbit olunan esasât dâiresinde (Seyri Sefâin İdâresi'nin Valide Kızıağı'na şimdiden vâz'ıyed edebilmesi güverte işlerinin tahliyeleri için derunundaki kıymetli eşyanın İzmit'e nakilleri icâb etdiği ve İzmit'de bunları istiab edecek hiçbir bina mevcut bulunmadığı cihetle Seyr-i Sefâin İdâresi tarafından bu anbarların terkine mukabil İzmid'de bir mağaza yaptırılması ve eşyayı meccanen nakl eylemesi, ta'mirde bulunan sefâin-i harbiye kazanları ile nakl eşyasının lede-l-icab ihraç ve tekrar vaz' ameliyesinde kullanılan sabit maçunanın lüzum görüldüğü zamanlarda malzemesi Müdafaa-yı Milliyece verilmek üzere bilâ-bedel bahriyece isti'mal olunabilmesi havuzlardaki erzak anbarıyla dalgıç bölük ve mektebinin halen hiçbir tarafa nakline imkan olmadığı için bunların Müdafaa-yı Milliyece isti'masına müsaade edilmesi teslimden i'tibaren ilk sene zarfında havuzların Bahriye tarafından meccanen isti'mali ve müteakib seneler zarfında Bahriye'nin elyevm Seyr-i Sefâin İdâresi'ne gösterdiği teshirat ve tenzilata mümaselen yüzde elli nisbetinde ücret alınması ve Sefâin-i Harbiye'nin derhal havuzlanmalarını icab etdiren mühim kazalar

ve müsta'cel ahval müstesna olmak üzere kâbil-i isti'mal olan havuzların ihtiyacât-ı saire için de yirmi dört saat zarfında emre amade bulundurulması) gibi hususat donanmanın nakline hadim görüldüğünden mukyezasının tâ'yini teklif edilmiş ve Seyr-i Sefâin Müdür-i Umûmisi Sa'dullah Bey ile icra kılınan müzakere üzerine Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaset-i Celilesi'nden Müdafaa-yı Milliye Vekâlet-i Celilesi'ne yazılıb Hey'et-i Vekile'ye tevdi edilen ve bir sureti evrakına rabt olunan 18 Nisan 927 tarih ve 6/24313 numrolu tezkerede Şile güverte anbarlarının devrine mukâbil bu seneler zarfında İzmit'de mağaza yapamayacağı anlaşılan Seyr-i Sefâin İdâresi'nin üç-dört sene sonra mümkün olan şekilde İzmit inşaatına maddeten muavenet etmesi kaydıyla halen mağaza yapılmasından sarf-ı nazar ve ancak anbarlardaki eşyanın nakli takarrür edince bunların idâre-i mezkûrece meccanen naklinin deruhde edilmesi ve anbarların devr muamelesi resmen intac ve kesb-i kat'iyet etdirilerek boş olanların teslimi ile hemen tahliyesi mümkün olamayanların 928 sene-i maliyesinin ilk aylarında tahliye edilmek üzere muvakkâten muhafazası ve sabit maçınanın yalnız malzemesi ve çalıştırıldığı saatlerde me'murin ve müstahdemin yevmiyesi verilmek üzere lüzumun halinde vekâletce isti'mâli havuzlardaki erzak anbarlarının havuzlara müteveccih kapusunun seddi ve sokak üzerindeki cebhesinden bir kapı açılması şartıyla Müdafaa-yı Milliye Vekâleti emrinde kalması ve Marmara Üss-i Bahriyesi'ne aid dalgıç bölüğü ile bununla beraber bulunmak zarureti olan Dalgıç kursunun da İzmit'e nakli lazım geldiği ve havuzlardan suret-i istifadeye gelince; muhtac-ı ta'mir bulunan 3 numrolu havuzun tamiri bitinceye kadar 1 ve 2 numrolu havuzlardan istifade edilebilmesi ve 2 numrolu havuz küçük olduğundan sefainin derhal havuzlanmasını icâb etdiren mühim kazalar müstesna olmak üzere 1 numrolu havuzun azâmi on gün zarfında emre amâde bulundurulması ve 1 numrolu havuzda bir sefine mevcut iken lüzum hasıl olunca 2 numrolu havuzun da vekâletin istifadesine arz edilmesi ve havuzların Seyr-i Sefâin'e teslimi tarihinden itibaren bir sene zarfında 1 numrolu havuza girecek sefâin için yalnız ilk ayda ücret alınmayub bu havuz için mütebâki müddet zarfında 2 numrolu havuz için her zaman ve 3 numrolu havuzunda ta'mirini müteakib cihet-i bahriyeye aid sefineler tarafından işgalleri haline ale-d-devâm nısf ücret te'diye edilmesi ve 2 ve 3 numrolu havuzların vekâlet emrinde amâde bulundurulması hususunun maddi ve fenni imkan dâiresinde te'mini ve 3 numrolu havuzun ta'mirini müteakib yalnız 1 numrolu havuzun daima

yirmi dört saat zarfında vekâlet emrine amâde bulundurulması iktizâ eylediği bildirilmiş ve yine riyâset-i müşâr-ün –ileyhanın sureti merbut 18 Nisan 928 tarih ve 6/24240 numrolu tezkeresinde müessesat-ı bahriye hakkında Seyr-i Sefâin İdâresi tarafından mütekaddım ve 3 Nisan 928 tarih ve 6 ncı şube 24240 numrolu tezkereye merbût teklifat Erkan-ı Harbiye-i Umûmiye’ce de şayân-ı tasvib görüldüğünden filikacı mağazası Sibyan Kışlası ve mefsuh çelik fabrikasının da evvelce iş’ar edilen müessesata ilaveten bir sefâin idâresine şimdiden terk ve teslimi ve fabrikalar müdüriyeti pişgahıyla civarındaki deniz kısmından Müdafaa-ı Milliye Vekâleti’nin kemakân istifadesine müdahale edilmemek üzere rıhtımlarının da idâre-i mezkûrece ta’mirinin muvafık görüldüğü beyan olunmuştur.

Keyfiyet İcrâ Vekilleri Heyeti’nin 18 Nisan 928 tarihli ictimâ’ında tezekkür edilerek devr-i muâmelenin Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaseti’nden Müdafaa-yı Milliye Vekâlet-i Celilesi’ne yazılan 18 Nisan 928 tarih ve 6/24240, 6/24313 numrolu tezkerelerde münderiç mütalaât veçhile ifâsı tasvib ve kabul olunmuştur.

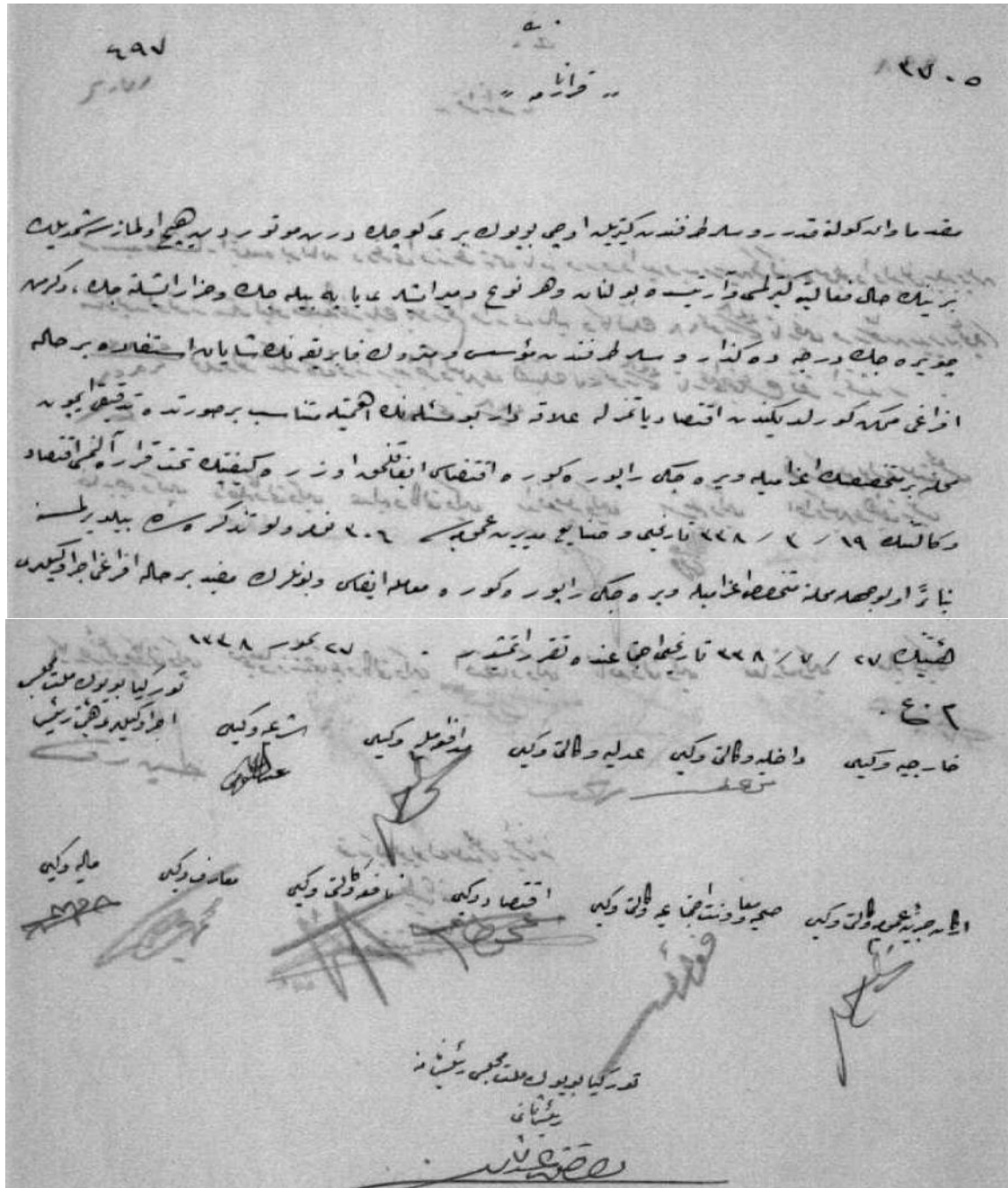
18 Nisan 928

Türkiye Reis-i Cumhuri

Gazi Mustafa Kemal

Hariciye Vekili	Dahiliye Vekili	Müdafaa-yı Milliye Vekili	Adliye Vekili	Başvekil İsmet	
Sıhhiye ve Muavenet-i İctimâiye Vekili		İktisad Vekili	Nafiâ Vekili	Maârif Vekili	Maliye Vekili

Ek-6 Van Gölüne Ruslar tarafından getirilen kurulu fabrikanın hizmete sokulması için Bölgeye Uzman Gönderilmesi (BCA.030.01.10.170.179.2)



EK-6 Van Gölüne Ruslar Tarafından Getirilen Kurulu Fabrikanın Hizmete Sokulması İçin Bölgeye Uzman Gönderilmesine İlişkin Kararnamenin Transkripsiyonu

497

2750

KARARNAME

Mukâddeme Van Gölü'ne kadar Ruslar tarafından getirilen üçü büyük biri küçük dört motordan hiç olmazsa şimdilik birisinin hâl-i faaliyete getirilmesi ve Ernez'de bulunan ve her nev'i demir işleri yapabilecek hızâr işletecek değirmen çevirecek derecede keza Ruslar tarafından müesses ve metruk fabrikanın şayân-ı istifade bir hale ifrâğı mümkün görüldüğünden iktisâdiyatımızla alakâdar bu meselenin ehemmiyetle münasib bir suretde tedkiki için mahalline bir mütehassıs izâmıyla vereceği rapora göre iktizâsı ifâ kılınmak üzere keyfiyet taht-ı karara alınmış İktisâd Vekâleti'nin 19/3/338 tarihli ve sanayi müdüriyet-i umumiyesi 306 numrolu tezkeresinde bildirilmesine binâen ol vechile mahalline mütehassıs izâmıyla vereceği rapora göre muamele ifâsı ve bunların müfid bir hale ifrâğı İcrâ Vekilleri Heyeti'nin 27/7/338 tarihli ictimâ'ında takarrür etmiştir.

27 Temmuz 1922

Hariciye	Dahiliye	Adliye	Müdafaa-yı	Türkiye Büyük Millet		
Vekili	Vekâleti	Vekâleti	Milliye	Meclisi İcrâ Vekilleri		
	Vekili	Vekili	Vekili	Heyeti Reisi		
(imza)	(imza)	(imza)	(imza)	(imza)		
Erkân-ı Harbiye	Sıhhiye ve Muavenet-i	İktisât	Nafiâ	Maârif	Maliye	
İctimâiye Vekâleti	İctimâa'ıye	Vekili	Vekili	Vekili	Vekili	
Vekili	Vekili					
(imza)	(imza)	(imza)	(imza)	(imza)	(imza)	(imza)

Türkiye Büyük Millet Meclisi Reisi Namına

Reis-i Sâni

(imza)

Ek-7 Cumhuriyet Vapuru'nun Onarımı İçin İhtiyaç Duyulan Malzemenin
İstanbul'dan Nakledilmesi (BCA, 30.18. 01.02.13.59.19)

T. C.
BAŞVEKÂLET
STAMBUL MÜDÜRLÜĞÜ
Şube :
Sayı : **9915**

KARARNAME

Van gölündeki Cumhuriyet vapuruna muktazi eşyanın İstanbul deniz
satın alma komisyonunca mübayaasına ve Bayzıt istasyonundaki Dubanın
nakli için "6000" liralık döviz alınmasına izin verilmesi; Dshiliye
Vekâletinin 25/8/930 tarih ve 679 numaralı tezkeresiyle yapılan tek-
lifi ve Maliye Vekâletinin 1/9/930 tarihli mitaleenamesi üzerine x
icra Vekilleri Heyetinin 3/9/930 tarihli iktimamında tasvip ve kabul
olunmuştur .

3/9/930

REİSİCUMHUR

Gazi M. Kemâl

Bş. V.

İmza

Ad. V.

İktimada bulunmadı

M. M. V.

M. M. V. İmza

Da. V.

S. İmza

Ha. V.

H. V. İmza

Ma. V. V.

M. V. V. İmza

Mr. V.

İktimada bulunmadı

Na. V.

N. V. İmza

lk. V.

L. V. İmza

S. I. M. V.

S. I. M. V. İmza

030 12 01 02 13 59 19

EK-8 Van Gölü'nde Münâkalat İşlerine Dair Tetkik Raporu, Tersanenin İmkan ve Kabiliyetleri (BCA, 30 10.170.179.02 Devam)

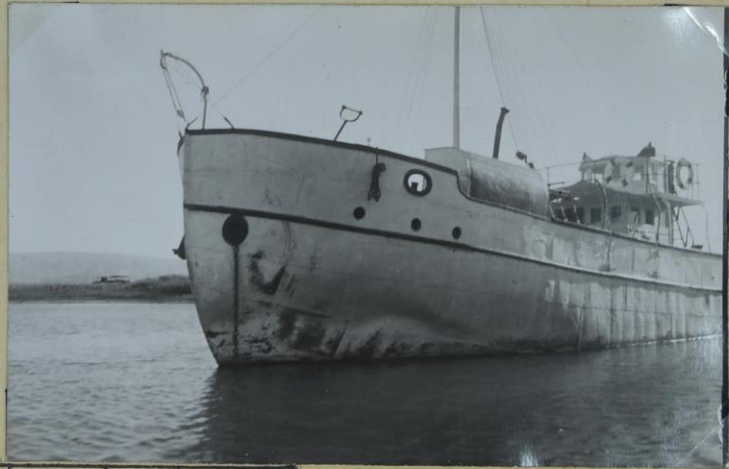
I. No.lu Lahika



Ahlâf Motörü



Cumhuriyet Motörü



030	10		1A0	1A9	2	Van Motörü
-----	----	--	-----	-----	---	------------

47

EK-8 Van Gölü'nde Münâkalat İşlerine Dair Tetkik Raporu, 1935 Yılında Van Gölü'ndeki Gemilerin Durumu(BCA, 30 10.170.179.02)



II. Melu Duba ve şimdiki kızak yeri



Hususi eşhasa ait hali inşadaki motor



030 10 120 119 Ertis iskelesinin görünüşü

48

EK-8 Van Gölü'nde Münâkalat İşlerine Dair Tetkik Raporu, Tersanenin İmkan ve Kabiliyetleri, ((BCA, 30 10.170.179.02Devam))

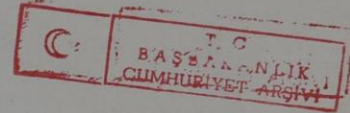
II . NO.LU LÂHİKA

182
16

I - VAN GÖLÜ ATÖLYESİNDE BULUNAN MAKİNE VE TEZGÂHLAR

TESVOYE ATÖLYESİNDE :

Adet	Qinsi	
1	Torna tezgâhı	(Eski az işe yarar)
1	" "	(" " ")
1	" "	(Yeni)
1	Pulanya tezgâhı	(Eski az işe yarar)
1	Makas "	(Yeni)
1	Makap "	(Eski az işe yarar)
1	Demir testere tezgâhı	(Yeni)
1	Zımpara taşı Tez.	(Yeni)
1	Kompresor maki - nesi	(Eski işe yarar)
1	Yağ filitre "	(Yeni)
1	10 beygir kuvvetinde mazot Motörü	(Eski az işe yarar)



MARANGOZ HANELER :

1	Daire bıçkı tezgâhı	(Eski az işe yarar)
1	Ağaç fireze	(Yeni)
1	Torna tezgâhı (Ayakla işler)	(Eski işe yaramaz)
1	1 1/2 beygir kuvvetinde benzin motörü	(Eski az işe yarar)

ELEKTRİK ATÖLYESİNDE :

1	Beş beygir kuvvetinde mazot Motörile müteharrik 8-Yeni kilovatlık dinamo
---	--

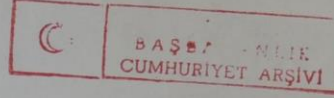
030 10 170 179 2

49

EK-8 Van Gölü'nde Münâkalat İşlerine Dair Tetkik Raporu, Tersanenin İmkan ve Kabiliyetleri (BCA, 30 10.170.179.02Devam)

- 2 -

ELEKTRİK ATÖLYESİNDE :



Adet	Cinsi	
1	45 beygir kuvvetinde ufki petrol Motörü	(Ruslardan kalma işe yarar)
1	Kudreti meğhul büyük bir dinamo	(" ")
1	Sağ kıvrırma tezgâhı	(Yeni)
1	Makas	" (Eski az işe yarar)
1	Zimba	" (" ")
1	Makap	" (Eski işe yaramaz)
1	Hava körüğü	(Demirci ocağı için işe yaramaz)

2 - YENİ ŞANTIYE İÇİN KIRKBEŞ METRE TULÜNDEKİ GEMİLERİ KIZAKLAMAK VE TAMİR ETMEK ÜZERE ATÖLYELERİNDEKİ MEVCUDA İLÂVETEN LÂZİM OLAN ALÂT VE EDEVAT

TESVİYE ATÖLYESİNDE :

		Lira	Kuruş
1	Büyük torna tezgâhı	7.000	00
1	Pulanya	1.000	00
1	Delik	2.000	00
1	Amüdi torna	5.000	00
1	Freze	3.000	00
1	Vargel	750	00
		18.700	00

DÖKÜM ATÖLYESİ İÇİN :

1	500 kilogramlık döküm dökülecek, mazot veya kömürle çalışan bir ocak	3.000	00
1	Muhtelif eb'adda pota- lar	350	00
1	Muhtelif eb'adda döküm- hane alât ve malaları	350	00
1	Kaldırma alâtı	700	00
		4.400	00

030 10 170 179 2

50

EK-8 Van Gölü'nde Münâkalat İşlerine Dair Tetkik Rapor, Tersanenin İmkan ve Kabiliyetleri, (BCA, 30 10.170.179.02 Devam)

- 3 -

MARANGOZ HANE İÇİN :

1	Şerit testere	350	00
1	Pulanya makinesi	600	00
1	Kabalık ve kalınlık makinası	1.000	00
1	Delik tezgâhı	400	00
		<u>2.350</u>	<u>00</u>

İNŞAİYE ATÖLYESİ İÇİN :

1	50 metre tulûnde maden bir pileyit	5.000	00
1	Hava kompresör ve çekiş-leri	3.000	00
1	Tav ocağı	1.000	00
1	Arabalık Kızak - 45 Mt. tulûnde ve 15 Mt.geniş-liğinde bir gemi çekmek için	<u>21.000</u>	<u>00</u>
		<u>30.000</u>	<u>00</u>

ELEKTRİK ATÖLYESİ İÇİN :

1	Tam dizel ile müteharrik 200 kilovatlık bir dinamo	<u>24.550</u>	<u>00</u>
		<u>80.000</u>	<u>00</u>

U.

030 10 170 179 2

51

EK-9 Gölçük Yağ Gemisi'ne Tahsisli Bütçeye ilişkin Cumhurbaşkanlığı Kararnâmesi (BCA, 030.018.01.02.43.20.004)

T. C.
BAŞVEKÂLET

Kararlar Müdürlüğü

Sayı: Z
480

KARARNAME



Gölçükte inşasına bağlanan yağ gemisi için lüzumu olup bedeli tayyare cemiyeti tarafından verilen 65,000 liradan tesviye edilmek üzere harice sipariş edilmiş olan takriben 15,000 lira kıymetinde 150 ton saç levhanın 933 yılı içinde tesellüm edilemeyeceği anlaşıldığından bunun için muhasebe-i umumiye kanununun 50 inci maddesine göre gelecek yıla geçici mukavele yapılmasına izin verilmesi; Millî Müdafaa Vekillığının 21/3/934 tarih ve 40663 sayılı tezkeresi ve Maliye Vekillığının 8/4/934 tarih ve 213, 7161 sayılı mutaleanamesi üzerine İcra Vekilleri Heyetinin 9/4/934 toplantısında kabul olunmuştur. 9/4/934

REİSİCÜMHUR

Gazi M. Kemal

Bş. V.

Ad. V.

M. M. V.

Da. V.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

Ha. V.

Ma. V.

Mi. V.

Na. V.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

İk. V.

S. İ. M. V.

G. İ. V.

Zr. V.

[Signature]

[Signature]

[Signature]

EK-10 Milli Savunma Bakanlığı'nın Gölçük Yağ Gemisi'nin İnşasına Başlanması
Hakkında Yazısı (BCA, 030.010.63.422.13)

T. C.
MILLÎ MÜDAPAA VEKÂLETİ
Deniz İnşaatı Şubesi
Müdürliği



Ankara

9/6/934

Sayı : 41067

Konu: Gölçükte yapılan yağ
gemisi H.

Baş Vekâlet Yüksek Makamına

Bağış:

Yarın sari mütevaciz bir samandanberi İstanbuldaki Tersane yeni inşa kabiliyetini gaip ederek donanmaya teşkil eden harp gemilerimiz yabancı memleketlerde yaptırılıyor ve bu tersane ancak donanmanın tamiratını temin edebiliyordu. Bir çok mahsurları ihtiva eden bu vasıyet, memleketimizin denizden müdafesi için müsahha edilemeyecek ve bahamehal islahı icap eden bir keyfiyet idi. Bunun nazarı dikkate dikkate alan Cumhuriyet Hükümetimiz, Gölçükte yeni gemiler inşa edebilecek bir Tersane tesisine karar vermiş olup pek yakında filiyat mahasına geçilecektir.

Hali hasarda Gölçükte, İstanbul Tersanesinin bakayasından teşekkül ettirilen Deniz Fabrikaları mevcut olup bir çok nevâkisine rağmen donanmanın tamiratını başarmaktadır. Bu teşekkül son zamanlarda mevcut personelinin kabiliyetini ispat etmek üzere, donanmanın ehemmiyetli bir ihtiyacı olan 1255 ton ağırlığında ve 10 deniz mili süratinde bir yağ gemisi inşa etmesi Vekâletimize teklif etmiş ve bu teklif kabul olunmuştur.

Resin ve hesaba müteallik ihzarat ikmal edildiğinden 26/5/934 tarihinde bu geminin emargası tesgâha merasimle konmuş ve bu suretle inşaatı bilfiil bağlanmıştı. Arzı malûmat olunur efendim;

2.

H. A.

H: Baş Vekâlet Yüksek makamına ve
B . E . B . ne arz edilmiştir

M . M . V .

Kuvvet

Takdim
10-6-934

030 10 63 422 13

BAŞ VEKÂLETİ
Tarih 10-6-934
R. 285

Cevaplarda tarih ve numaraların gösterilmesi rica olunur.

251

EK-12 1923-1950 arasında Kamuya Ait Sivil Tersanelerde İnşa Edilen Gemiler

Tersane Adı	İnşa Edilen Yüzer Platform	Deplasman Tonajı	Başlangıç Tarihi	Bitiş Tarihi
Gölcük Tersanesi	Gölcük Yağ Gemisi	1250	1934	1938
Gölcük Tersanesi	Romörkör	550	-	1938
Gölcük Tersanesi	Atak Mayın Gemisi	-	1936	1938
Gölcük Tersanesi	Torpedo Tenderi (6 adet)	35	1935	1938
Gölcük Tersanesi	Alçı Tepe Hücumbotu	8.8	-	1938
Gölcük Tersanesi	Yıldız Hücumbotu	8.8	-	1938
Gölcük Tersanesi	Dalgıç Motoru	14	-	1938
Taşkızak Tersanesi	Atılay	1200	1937	1939
Taşkızak Tersanesi	Yıldıray	1200	1937	1939
Taşkızak Tersanesi	Yüzer Havuz	2500	1942	1945
Taşkızak Tersanesi	Yıldırım Hücumbotu		1941	1942
Taşkızak Tersanesi	Şimşek Hücumbotu	-	1941	1942
Taşkızak Tersanesi	Bora Hücumbotu	-	1941	1942
Taşkızak Tersanesi	Kasırga Hücumbotu	-	1942	1943
Taşkızak Tersanesi	Tayfun Hücumbotu	-	1942	1944
Taşkızak Tersanesi	Bekirdere Cephane Gemisi (Cevher)	545	1942	1944
Taşkızak Tersanesi	Yzb.Tolunay Tankeri	3500	1950	1955

Tersane Adı	İnşa Edilen Yüzer Platform	Deplasman	Başlangıç Tarihi	Bitiş Tarihi
Taşkızak Tersanesi	2 adet Şalopa	75	1943	1944
Taşkızak Tersanesi	Tender	175	1943	1945
Taşkızak Tersanesi	Yağ Tankeri	2750	1943	1955
Haliç Tersanesi	Van Vapuru	185	1937	
Haliç Tersanesi	Bitlis Vapuru	185	1937	
Hasköy Tersanesi	Kocataş Vapuru	157	1937	
Hasköy Tersanesi	Sarıyer Vapuru	157	1938	
Hasköy Tersanesi	Kabataş Vapuru	61	1938	
Tatvan Tersanesi	Tatvan Feribotu	-	1945	
Tatvan Tersanesi	Gevaş Romörkörü	-	1945	
Camialtı Tersanesi	Şehir Hattı Vapuru	260	1950	

ÖZGEÇMİŞ

Mustafa Alper Kaya, 2007 yılında Selçuk Üniversitesi'nde Kamu Yönetimi ve 2012 yılında Mustafa Kemal Üniversitesi'nde Makine Mühendisliği alanlarında yüksek lisans eğitimlerini tamamlamıştır. 2013-2015 yılları arasında Anadolu Üniversitesi'nden İşletme Lisansı ile 2016-2020 yılları arasında yine Anadolu Üniversitesi'nden Tarih Lisansı eğitimlerini çok iyi dereceyle bitirmeyi başarmıştır. 2014-2022 yılları arasında Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü'nde doktora eğitimini sonunda “Türkiye Cumhuriyeti'nde Tersanelerin Gelişim Süreci” konulu tezi hazırlamıştır.

