

**T.C.  
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANA BİLİM DALI  
HARP TARİHİ VE STRATEJİ PROGRAMI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DENİZ  
GÜCÜ OLUŞTURMA GİRİŞİMLERİ: GÖLCÜK  
TERSANESİ (1923-1939)**

**MURAT AÇMUZ  
167A1014**

**TEZ DANIŞMANI  
Prof. Dr. TUNCAY ZORLU**

**İSTANBUL  
2020**

**T.C.  
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANA BİLİM DALI  
HARP TARİHİ VE STRATEJİ PROGRAMI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DENİZ  
GÜCÜ OLUŞTURMA GİRİŞİMLERİ: GÖLCÜK  
TERSANESİ (1923-1939)**

**MURAT AÇMUZ  
167A1014  
ORCID NO: 0000-0002-2709-5148**

**TEZ DANIŞMANI  
Prof. Dr. TUNCAY ZORLU**

**İSTANBUL  
2020**

**T.C.**  
**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILAP TARİHİ ANA BİLİM DALI**  
**HARP TARİHİ VE STRATEJİ PROGRAMI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DENİZ**  
**GÜCÜ OLUŞTURMA GİRİŞİMLERİ: GÖLCÜK**  
**TERSANESİ (1923-1939)**

**MURAT AÇMUZ**  
**167A1014**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih: 01.07.2020**

**Tezin Savunulduğu Tarih: 28.07.2020**

**Tez Oy Birliği ile Başarılı Bulunmuştur**

	<b>Unvan Ad Soyad</b>	<b>İmza</b>
<b>Tez Danışmanı</b>	<b>: Prof.Dr. Tuncay ZORLU</b>	
<b>Jüri Üyeleri</b>	<b>: Doç.Dr. Mehmet BEŞİKÇİ</b>	
	<b>: Prof.Dr. Gültekin YILDIZ</b>	

**İSTANBUL**  
**TEMMUZ 2020**

## ÖZ

### ERKEN CUMHURİYET DÖNEMİNDE DENİZ GÜCÜ OLUŞTURMA GİRİŞİMLERİ: GÖLCÜK TERSANESİ (1923-1939)

Murat Açmuz  
Temmuz, 2020

Bu araştırmada, 1911 yılında İngiltere’den sipariş verilen dreadnot tipi harp gemilerinin hem coğrafi sebepler hem de altyapı eksikliği nedeniyle Haliç Tersanesi’nde bakım ve onarımlarının yapılamayacağı Osmanlı Devleti tarafından tespit edilmiş, netice olarak İzmit Körfezi’ndeki Gölceğiz (Gölcük) ve Kazıklı (Kavaklı) sahilleri arasında yeni bir askeri tersane kurulmasına karar verilmiştir. Ancak Birinci Dünya Savaşı nedeniyle proje gerçekleştirilememiştir. Lozan Barış Antlaşması’nın imzalanmasından İkinci Dünya Savaşı’nın başlangıcına kadar geçen süreç içinde, Türkiye Cumhuriyeti’nin, Osmanlı Devleti’nden devraldığı deniz gücünün – bilhassa Yavuz muharebe kruvazörünün bakım ve onarımının yapılarak yeniden harbe hazır hale getirilmesi amacıyla Gölcük bölgesinde tesis ettiği askeri tersanenin kuruluş faaliyetleri ele alınmaktadır. Söz konusu dönemde, başta Yavuz muharebe kruvazörü başta olmak üzere diğer deniz platformlarının ihtiyaç duyduğu bakım-onarımını ve gelecekte tatbik edilecek donanma inşa ve tedarik programlarını destekleyebilecek bir askeri tersane ve üs kurulmak istenmiştir. Bu kapsamda Flender Anonim Şirketi’nin (*Flender Aktiengesellschaft*) yüzer havuz inşası, Penhoët Atölyeleri ve Tersaneleri’nin (*Ateliers et Chantiers de Saint-Nazaire Penhoët*) tamir faaliyetleri ve son olarak Hollanda Projesi olarak bilinen The Netherlands Harbour Works Co. (*Nederlandsche Maatshappij Voor Havenwerken*) yatırımları incelenerek özellikle bunların deniz gücüne etkileri üzerinde durulmuştur. Bunun neticesinde de Gölcük Tersanesi’nin kurulmasının sanayisi gelişmemiş bir ülkede kıt kaynaklarla kendi kendine yetebilen bir tesis olarak deniz gücünün idamesini sağladığı, ilerleyen süreçte hem su üstü hem de su altı harp platformlarının inşası ve bakım-onarım faaliyetleriyle harbe hazırlık seviyesini en yüksek seviyede tuttuğu ve Cumhuriyet Donanması’nın bilgi birikimi sürecinin temellerinin atıldığı anlaşılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Gölcük Tersanesi, Cumhuriyet Donanması, Deniz Kuvvetleri

## ABSTRACT

### ATTEMPTS FOR THE ESTABLISHMENT OF A SEA POWER IN THE EARLY REPUBLICAN PERIOD: GÖLCÜK NAVAL SHIPYARD (1923-1939)

Murat Açmuz

July, 2020

This thesis demonstrates that dreadnought type warships ordered from the Great Britain in 1911 could not be passed through repair and maintenance processes in the arsenal of Golden Horn because of the lack of infrastructure and geographical reasons. Although Ottoman authorities decided to build a new naval arsenal between the shores of Gölceğiz (Gölcük) in the Bay of İzmit and Kazıklı (Kavaklı), this project cannot be implemented due to the World War I. This thesis, covering the period between Lausanne Peace Treaty and beginning of the WWII, focuses on the story of the establishment of the naval arsenal in Gölcük for the maintenance, repair and revival of the naval ships (especially the battlecruiser Yavuz) inherited by Turkish Republic from the Ottoman Empire. In the above-mentioned period, Ottoman government attempted to establish a naval arsenal and a base to support maintenance and repair activities of the inherited naval platforms, and Yavuz in particular, as well as construction and procurement programs of the prospective naval force. In this context, the construction of the floating dock of Flender Aktiengesellschaft, the repair activities of the Ateliers et Chantiers de Saint Nazaire Penhoët and the investments of the The Netherlands Harbour Works Co. (Nederladsche Maatshappij Voor Havenwerken) Company-known as the Dutch Project were particularly examined in relation with its effects on seapower. It can be judged from this study that establishment of the Gölcük Naval Shipyard provided the maintenance of the naval power as a self-sufficient facility with low resources in an underdeveloped country, and in the following period it contributed to the war preparations at the highest level. It can be said that the modernisation and know-how accumulation process of the Turkish Republican Navy dates back to the establishment of Gölcük Naval Shipyard.

**Key Words:** Golcuk Naval Shipyard, Turkish Navy, Turkish Naval Forces

## ÖN SÖZ

Hayat tesadüflerle, hesaplanamaz ve öngörülemez olasılıklardan oluşmaktadır. Bu araştırma da bu belirsizlik ortamından bir hayli nasibini almıştır. Ancak her ne olursa olsun zor bir yolda yürümek ve hedefe ulaşmak noktasında kendimi şanslı hissetmekteyim. Şunu en başta vurgulamam gerekir ki; bu çalışma, danışmanım Prof.Dr. Tuncay ZORLU'nun bana olan inancı ve sabrı neticesinde tamamlanabildi.

Tez çalışmam süresince kaybolduğum zamanlar bana doğru yolu gösteren Prof.Dr. Gültekin YILDIZ'a, bir imparatorluk donanmasını anlayabilmem hususunda Prof.Dr. Ali Fuat ÖRENÇ'e, deniz harp tarihçiliği hususunda sorularına büyük bir sabırla cevap veren hocam Dr. Evren MERCAN'a, askerî tarih, akademik çalışma disiplini ve yöntem konularında şahsımı sabırla dinleyen Doç.Dr. Mehmet BEŞİKÇİ'ye teşekkürlerimi bir borç bilirim.

Türk Deniz Kuvvetleri tarihi, kuvvet ve komuta yapısı ve Gölcük Tersanesi hakkındaki sorularımı cevaplayan ve beni doğru bilgiye ulaştıran noktasında yönlendiren ve yüreklendiren 20'nci Deniz Kuvvetleri Komutanı Merhum E. Oramiral Özden ÖRNEK'e ve 22'nci Deniz Kuvvetleri Komutanı E. Oramiral Metin ATAÇ'a; deniz gücü, deniz stratejileri ve jeopolitik konularındakiengin bilgi ve birikimiyle beni her daim destekleyen KÜDENFOR Direktörü E. Tümamiral Cem GÜRDENİZ'e, yakın bir geçmişte kaybettiğimiz eski Gölcük Tersane Komutanları E. Tuğamiral Savaş ONUR'a, E. Tuğamiral Şevki ŞEKEREFELİ'ye ve Gölcük Tersanesi Komutanı Tuğamiral Aydın EKEN'e teşekkür ederim. Deniz Müzesi Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi'nden Öğ.Yb. Gökhan ATMACA, Arşiv Uzmanı Dr. Mehmet KORKMAZ ve diğer değerli arşiv personeline çalışmam sırasında yardımlarından dolayı yürekten teşekkür ederim. Kader birliği yaptığımız kıymetli çalışma arkadaşlarım Tuğrul Oğuzhan YILMAZ ve Kâmil ÖZTÜRK'e verdikleri destekler için teşekkür ederim.

Ve son ama en önemlisi; hayattaki başarılarımın mimarları Annem ve Babama sonsuz minnettarım.

İstanbul; Temmuz, 2020

Murat Açmüz

## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZ</b> .....	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>iv</b>
<b>ÖN SÖZ</b> .....	<b>v</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>vi</b>
<b>ŞEKİLLER LİSTESİ</b> .....	<b>vii</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>viii</b>
<b>1. GİRİŞ</b> .....	<b>9</b>
<b>2. OSMANLI DEVLETİ'NDEN CUMHURİYET'E GÖLCÜK TERSANESİ'NİN KURULUŞ FAALİYETLERİ VE YAVUZ MUHAREBE KRUVAZÖRÜNÜN ONARIMI</b> .....	<b>21</b>
2.1. Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Âmire'nin Islahı ve İzmit Körfezi'nde Yeni Bir Tersane Kurma Faaliyetleri.....	23
2.1.1. Gölcük Bölgesinin Tarihi ve Coğrafi Özellikleri.....	27
2.2. Yavuz Muharebe Kruvazörü .....	28
2.3. Cumhuriyet Donanması ve Yavuz Muharebe Kruvazörünün Onarımı.....	33
2.3.1. Yüzer Havuz'un İnşası .....	45
2.3.2. Yavuz'un Havuzlanması ve Onarımı .....	50
2.3.2.1. Yavuz-Havuz Davası .....	53
<b>3. GÖLCÜK TERSANESİ'NİN KURULMASI</b> .....	<b>55</b>
3.1. Gölcük'te Liman ve Tersane'nin Tesisi İçin Hazırlanan Şartname Esası.....	56
3.2. Gölcük'te Tersane ve Deniz Üssü İçin Hazırlanan Şartname .....	58
3.3. Hollanda Projesi .....	61
<b>4. SONUÇ</b> .....	<b>73</b>
<b>KAYNAKÇA</b> .....	<b>76</b>
<b>EKLER</b> .....	<b>83</b>
<b>ÖZ GEÇMİŞ</b> .....	<b>130</b>

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Flender Anonim Şirketi Tarafından Almanya'dan Havuzun İnşası İçin Getirilen Parçalar (1925).....	46
Şekil 2: Havuz İnşası (1925).....	46
Şekil 3: Havuz Birinci Blok Denize İniş Töreni Mareşal Fevzi Çakmak'ın Karşılanması (11 Ekim 1926) .....	47
Şekil 4: Havuz Birinci Blok Denize İniş Töreni, M.F. Çakmak, Fahrettin Altay, Deniz Kuvvetleri Kumanda Heyeti ve Flender Anonim Şirketi Mühendisleri (11 Ekim 1926).....	48
Şekil 5: Havuz Birinci Blok Denize İndirilişi (11 Ekim 1926).....	48
Şekil 6: Havuz Birinci Blok İnşası (1926).....	49
Şekil 7: Havuz İkinci Blok Denize İndirilişi (30 Ekim 1926) .....	49
Şekil 8: Hollanda Projesi (1936).....	62



## KISALTMALAR

<b>age</b>	: Adı geçen eser
<b>ATASE</b>	: Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
<b>BCA</b>	: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Cumhuriyet Arşivi
<b>BDR</b>	: Bahriye Dairesi Riyaseti
<b>BEO</b>	: Bab-1 Ali Evrak Odası
<b>BEO</b>	: Bab-1 Ali Evrak Odası
<b>Bkz.</b>	: Bakınız
<b>BOA</b>	: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi
<b>BV</b>	: Bahriye Vekâleti
<b>c.</b>	: Cilt
<b>ev.</b>	: Çeviren
<b>der.</b>	: Derleyen
<b>DH. İD</b>	: Dahiliye Nezareti İdare
<b>DTA</b>	: Deniz Tarihi Arşivi
<b>ed.</b>	: Editör
<b>MV</b>	: Meclis-i Vükelâ Mazbataları
<b>UBM</b>	: Umur-1 Bahriye Müdüriyeti

## 1. GİRİŞ

Denizlerden yüzyıllardır sosyal, ekonomik, askeri alanlar başta olmak üzere değişik maksatlarla faydalanılmış ve faydalanılmaya da devam edilecektir. Antikçağlardan günümüze kadar dünya üzerinde var olmuş ve var olmaya devam eden birçok toplum ve devlet değişik seviyelerde denizlerden fayda sağlamışlardır. Dünya tarihindeki örnekleriyle Venedik ve İngiltere gibi devletler denizi ve denizciliği sistemli bir şekilde devlet politikası haline getirmeyi başararak maddi ve manevi zenginlikler kazanmışlardır. Yani denizci milletler olabilmişlerdir.

Jeopolitik dengelerden dış politikaya, askeri stratejiden ticarete kadar deniz, devletlerin kaderlerini tayin edebilen bir boyut olarak varlığını sürdürmektedir. Bu bağlamda iki önemli kavramın; denizcilik gücü ve deniz gücünün tanımını yapmak gereklidir. Denizcilik gücünün tanımını yapmak gerekirse:

“... maddi manevi, nitel ve nicel tüm değerleri, karada ve denizde denizcilik kapsamında veya onunla doğrudan ilişkili olarak yürütülen faaliyetlerin, bunlarla ilgili kurum ve kuruluşların, gemiler ve araçların, çeşitli meslek, uzmanlık ve görev aşamasındaki personelin, bu alandaki mevzuatın, siyaset ve stratejilerin tümünü kapsar.”<sup>1</sup>

Denizcilik gücünün bir alt sistemi olan deniz gücü ise denizcilik gücünün, denizde bulunan sivil ve askerî platformları, kıyıda yer alan tersaneler, üsler ve limanları kapsamaktadır<sup>2</sup>. Deniz kuvvetlerine ait bütün yüzer ve uçar birlikleri; bu alanı destekleyen tersane, üs, kıyı, liman gibi kara tesisleri ise denizcilik gücünün içinde yer almaktadır<sup>3</sup>.

Coğrafyalarının imkân verdiği ölçüde devletler, denizlerdeki hak, çıkar ve menfaatleri doğrultusunda yani; politik, ekonomik veya askeri alanlarda kazanç sağlayabilmek veyahut muhasımı bu kazançlardan mahrum edebilmek maksadıyla deniz kuvvetlerini yani donanmaları meydana getirirler<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Mert Bayat, **Millî Güç ve Devlet**, (İstanbul: Belge Yayınları, 1986), 392.

<sup>2</sup> Bayat, **age**, 392; Geoffrey Till, **Seapower A Guide for the Twenty-First Century**, 2. bs. (NY: Routledge, 2009), 20-21.

<sup>3</sup> Cem Gürdeniz, **Mavi Uygarlık Türkiye Denizcileşmelidir**, 2. bs. (İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, Ekim 2015), 32.

<sup>4</sup> Osman Tekinalp, **Stratejiye Giriş ve Deniz Stratejisi Temel Kavramlar, Taktik Bilgiler ve Tarihi Örnekler**, (İstanbul: Doruk Yayıncılık, 2019), 260; Cem Gürdeniz, **age**, 32.

Bir milletin denizci olup olamayacağı hakkında farklı bir deyişle kültürel kodlarla ya da sonradan öğrenilebilen bir gelenek olup olmadığı hususunda fikir ayrılıkları mevcuttur<sup>5</sup>. Bu duruma verilebilecek en güzel örnek Osmanlı Devleti'nin kara imparatorluğu mu deniz imparatorluğu mu tartışmalarıdır<sup>6</sup>.

Türkler ise Anadolu'ya geldikleri ilk dönemlerden itibaren denizcilikle ilgilendiler. İlk Türk denizcisi olarak kabul edilen Çaka Bey, Anadolu'daki güç boşluğundan yararlanmak suretiyle kendi beyliğini kurmuş ve kısa zaman güçlü bir donanma meydana getirdi<sup>7</sup>. Türkiye Selçukluları Devleti dönemi ve sonrasında denizcilikle uğraşan Anadolu beylikleri olan Menteşeoğulları Aydınoğulları, Saruhanoğulları ve Karasioğulları, Candaroğulları ve Pervaneoğulları Beylikleri denizlerde hem ticari hem de askeri varlık gösterdi. Bu beyliklerden miras alınan denizcilik birikiminin katkılarıyla<sup>8</sup> Osmanlı Devleti, Orhan Gazi döneminde başlayan deniz gücü oluşturma faaliyetlerine başladı. Öncelikle çevre suları olan Ege Denizi ve Karadeniz'i kontrol etmeyi hedefleyen bu faaliyetler zamanla farklı biçimlere büründü.

Anadolu Selçuklu Devleti'nden Osmanlı Devleti'ne kadar geçen süreçte Türklerin oluşturdukları donanmalar akın donanması özelliğini taşımaktaydı. Bu dönemde gaye Akdeniz havzasında vur-kaç taktiği ticari kazanç elde edebilmektir<sup>9</sup>. Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit tersaneleri. Gelibolu'nun alınmasıyla Çanakkale Boğazı ve Marmara sahillerinin güvenliği için Gelibolu'da tersane kuruldu<sup>10</sup>. Fatih Sultan Mehmet döneminde fethedilen topraklar neticesinde artık bu deniz gücü, devlet bürokrasisi ve sistemi içerisinde rafine edilerek savaş donanması haline geldi<sup>11</sup> ve bu donanmanın idamesinin sağlanabilmesi amacıyla Haliç'te tersane kuruldu<sup>12</sup>.

---

<sup>5</sup> Ali Fuat Öreñ, "Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi", **Hunlardan Günümüze Türk Askerî Kültürü**, ed. Ahmet Sefa Özkaya (İstanbul: Kronik Kitap, Mayıs 2019), 395.

<sup>6</sup> Tuncay Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**, c. 4, s. 2 (2004): 302.

<sup>7</sup> Burak Gani Erol, "Osmanlı Öncesi Türk Denizcilik Faaliyetleri", **Hunlardan Günümüze Türk Askerî Kültürü**, 314-315.

<sup>8</sup> İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, 4. Baskı (İstanbul: Küre Yayınları, Aralık 2017), 13; ayrıca Anadolu Beylikleri döneminde detaylı bilgi için bkz. Burak Gani Erol, **age**, 323-330.

<sup>9</sup> Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan İslâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu, 1789-1867**, 2 bs. (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001), 8.

<sup>10</sup> Palmira Brummett, **Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi**, (İstanbul: Timaş Yayınları, Şubat 2009), 15.

<sup>11</sup> Ali İhsan Gencer, **age**, 9.

<sup>12</sup> Brummett, **age**, 26.

16'ncı yüzyılda Osmanlı Devleti önemli bir deniz gücü meydana getirmiş ve Doğu Akdeniz'de en önemli bir aktör haline geldi<sup>13</sup>. Sahip olduğu Akdeniz, Karadeniz ve Hint Okyanusu'na kadar uzanan topraklar boyunca ticaretin kontrolü için hasımlarıyla hem karada, hem de güçlü bir deniz gücü oluşturarak denizlerde mücadele etti<sup>14</sup>. XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı donanmasında Akdeniz'e özgü kadirga tipi gemiler yaygındı<sup>15</sup>. Çektiri tipindeki bu gemiler Akdeniz coğrafyasında manevra kabiliyeti, sürati ve maliyet etkin gemiler olması bakımından avantaj sağlamaktaydı. En büyük avantajları ise rüzgâr gücünden bağımsız hareket kabiliyetine sahip olmalarıydı<sup>16</sup>. Coğrafi şartların yanısıra Osmanlı Devleti'nin kendine hasım olarak konumlandığı diğer devletlerin kuvvet yapılarına göre de gemi tipleri üzerinde belirleyici oldu<sup>17</sup>. Osmanlı denizciliği, kadirga dönemi ve yelken dönemlerinde diğer çağdaş devletlerle aynı teknolojik ilkleri paylaşıyordu<sup>18</sup>. Yirmi beş yıl süren Girit Seferi sonunda kürekli gemiler yerine kalyona geçiş için altyapı hazırlanmaya başlandı. XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise kalyona kademeli olarak geçiş başladı<sup>19</sup>. 1682 yılında inşa edilen on adet kalyon ile kalıcı olarak bu geçiş aşaması tamamlandı<sup>20</sup>.

Osmanlı Devleti, ilerleyen dönemlerde coğrafi şartlar, yeni teknolojilerin getireceği ekonomik yük ve uzun sürmesi muhtemel bir yeniden öğrenme sürecinden duyulan endişe ve diğer pragmatik sebeplerden ötürü kadirgadan kalyona geçişte sürüncemeli bir seyir izledi. 1770 yılındaki Çeşme bozgunu sonrasında başlatılan modernleşme hareketleri III. Selim döneminde başlayan ıslah hareketleriyle ivme kazandı. Hammadde kaynaklarının fazla olması nedeniyle Osmanlı Devleti, 1770 sonrası hemen yeni bir kuvvet inşa edebildi<sup>21</sup>. İstanbul ve çevre coğrafyası deniz

---

<sup>13</sup> *age*, 22.

<sup>14</sup> *age*, 261.

<sup>15</sup> Brummett, *age*, 49; Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", **Osmanlı Askeri Tarihi**, ed. Gültekin Yıldız (İstanbul: Timaş Yayınları, 2013), 121.

<sup>16</sup> Emrah Safa Gürkan, **Sultanın Korsanları Osmanlı Akdenizi'nde Gazâ, Yağma ve Esaret**, (İstanbul: Kronik Kitap, Ekim 2018), 110-111.

<sup>17</sup> Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, (İstanbul: Küre Yayınları, Ocak 2011), 23.

<sup>18</sup> Tuncay Zorlu, **Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**, (İstanbul: Timaş Yayınları, Mart 2014), 11.

<sup>19</sup> Bostan, *age*, 50-51; Örenç, *age*, 122.

<sup>20</sup> Aydın, *age*, 30.

<sup>21</sup> Zorlu, *age*, 321.

teknolojisindeki reform ve modernleşme nedeniyle bir merkez haline geldi<sup>22</sup>. 19'uncu yüzyılda Endüstri Devrimi ile elde edilen teknolojik ve teknik gelişmeler sivil ve askerî deniz platformlarına tatbik edilmeye başlandı. Büyük güçler arasındaki endüstri üretimi rekabeti ve hammadde ihtiyacı neticesinde silahlanma yarışı başlamış ve bu yarışın en görülebilir olduğu sahalar denizler olmuştur.<sup>23</sup>

Osmanlı coğrafyasına paralel olarak Fransa ve İngiltere arasındaki denizciliğe ait her alandaki bu mücadele neticesinde yeni teknolojiler geliştirilmekteydi. 1805 Trafalgar Deniz Muharebesi sonrasında rakipsiz bir deniz gücü olarak İngiltere küresel olarak konumlanmış, Fransa bu yenilgisinden sonra kısa zamanda toparlanarak İngiltere'nin hemen ardında yerini almıştı<sup>24</sup>.

Bu gelişmeler ışığında Cezayirli Gazi Hasan Paşa döneminde Fransız, İsveç ve İngiliz mühendisler Osmanlı Devleti'nde istihdam edilerek; tersaneler ıslah edilmeye başlanarak ve yeni harp gemileri inşa edildi<sup>25</sup>. Tersane-i Âmire'de çalışmak için yurtdışından mühendis ve teknisyenler getirildi. Anılan dönemde Osmanlı Devleti, dünyanın diğer coğrafyalarındaki vasıflı mühendisler için bir çekim merkezi haline gelerek ve Fransız mühendis Le Roy örneğinde olduğu gibi, 1784-1788 yılları arasında 112 gemi inşa edildi<sup>26</sup>.

III. Selim döneminde sadece altyapı iyileştirmeleri değil; gemi inşa teknikleri de çağdaş yöntemlere uyarlandı. Daha önce karada inşası tamamlanan gemiler suya indirilmekte, bu işlem sırasında gemilerin omurgaları zarar görebilmekte hatta gemiler bataabilmekteydi. Yeni inşa teknikleriyle karada gövdesi tamamlanan gemiler denize indirilmekte ve denizde inşa ve teçhiz faaliyetlerine devam edildi<sup>27</sup>. III. Selim döneminde Tersane-i Âmire, Gemlik, Kala-i Sultaniyye, Karadeniz Ereğli, Sinop, Bartın, Amasra, Sohum, Misivri, Bodrum, Rodos, Midilli, Sisam, Limni, Kıbrıs,

---

<sup>22</sup> Tuncay Zorlu, "Deniz Teknolojisinin Gelişmesinde Bir Üs Olarak İstanbul", **Tarih İçinde İstanbul Uluslararası Sempozyumu Bildiriler, 14-17 Aralık 2010** (İstanbul: Marmara Üniversitesi, 2011): 359.

<sup>23</sup> Evren Mercan, **II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi**, (İstanbul: Dergâh Yayınları, Eylül 2018), 22.

<sup>24</sup> **age**, 22.

<sup>25</sup> Aydın, **age**, 66-71; Levent Düzcü, "Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)" (Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, 2004), 1-5.

<sup>26</sup> Zorlu, "Deniz Teknolojisinin ...", 359.

<sup>27</sup> Daniel Panzac, **Osmanlı Donanması 1572-1923**, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ağustos 2018), 226; Ali Fuat Örenç, "Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi", 400.

Kemer, Edremit-Burhaniye, Çingene İskelesi, Kalas ve Silistre tersaneleri gemi inşa etme kabiliyetine sahipti<sup>28</sup>.

III. Selim'in tahta geçişi olan 1789 yılından 1798 yılına, yani Fransa'nın Mısır'ı işgaline kadar denizcilik alanında büyük bir atılım yaşandı. Ancak işgalden sonra reformların ve yatırımların hızı bir takım dış etkenler nedeniyle azalmaya başladı<sup>29</sup>. Her şeye rağmen 1811 yılında donanma mevcudu 42 parça büyük ve küçük gemilerden oluşmaktaydı<sup>30</sup>. III. Selim dönemini sonlandıran Kabakçı İsyanı nedeniyle II. Mahmut döneminde denizcilik alanındaki tüm bu gelişmeler sekteye uğradı.

II. Mahmud döneminde Osmanlı Devleti ve ABD arasında yapılan 1830 Ticaret ve Seyr-i Sefâin Anlaşması'nın gizli maddeleri neticesinde<sup>31</sup> 1830-1839 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri'nden mühendisler Eckford ve Rhodes donanmanın yeniden inşası için Osmanlı topraklarına geldi<sup>32</sup>. Bu dönemde Osmanlı denizciliği büyük bir gelişim göstermiş ve dönemin çağdaş gemi inşa teknikleri ve teknolojilerini tatbik etme imkânı buldu<sup>33</sup>. Ancak 1827 yılındaki Navarin Deniz Muharebesi ile teknolojik ve teknik atılım yavaşladı ve yetişmiş personel kaybı nedeniyle varlık gösteremedi<sup>34</sup>.

19'uncu yüzyılda Endüstri Devrimi ile buhar gücü ile hareket eden deniz platformları ortaya çıkmaya başladı<sup>35</sup>. Buharlı gemiler ilk dönemlerde nakliye ve yelkenli gemilerin yedeklenmesi hususlarında rol aldı<sup>36</sup>. Osmanlı Devleti, yeni ortaya çıkan teknolojiyi ve bu teknolojinin ürünü olan deniz platformlarını hızla tedarik etmek istedi<sup>37</sup>. Osmanlı Donanması buhar çağına "Sür'at" isimli buharlı geminin 1827 yılında satın alınmasıyla fiilen girmiş bulundu<sup>38</sup>. Ülke içerisinde üretimi gerçekleştirilmeyen teknolojik ürünler, yurtdışından sipariş edildi ve bu durum montaj esaslı bir uzmanlık ortaya çıkarttı<sup>39</sup>.

---

<sup>28</sup> Örenç, **age**, 130.

<sup>29</sup> Gencer, **age**, 91.

<sup>30</sup> **age**, 106.

<sup>31</sup> **age**, 107.

<sup>32</sup> Düzcü, **age**, 7-8.

<sup>33</sup> Gencer, **age**, 131.

<sup>34</sup> **age**, 113; Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte ...", 42; Zorlu, **age**, 321.

<sup>35</sup> Örenç, **age**, 122.

<sup>36</sup> Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)", (Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, 2012), 22.

<sup>37</sup> Örenç, **age**, 122.

<sup>38</sup> Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi ...", 327; Gencer, **age**, 116.

<sup>39</sup> Örenç, **age**, 123.

Osmanlı Devleti'nin kronik problemi zamanla gelişen buharlı gemiler dönemi teknolojilerini eklemleyememiş ve bunları içselleştiremedi. Bu nedenle teknoloji transferi yapılmaya devam edilmiş ve nitelikli teknik uzmanlar yetiştirilemedi<sup>40</sup>. Teknolojik geçiş döneminin sancılı ve yavaş olmasının sebebi yeni teknolojinin yatırım gerektirmesi, personelin yani insan faktörünün yetiştirilmesi ve gemi inşası için yeterli altyapıya sahip olunması idi<sup>41</sup>.

1825-1855 yılları arasında gemi inşa kabiliyetine sahip olan tersaneler: Tersane-i Âmire, İzmit (İznikmid), Ereğli, Samsun, Sinop, Akçaşehir, Misivri-Cengane, Filyos, Fatsa-Ünye, Amasra, Şile, Kala-i Sultaniye, Kemer-i Biga, Midilli, Limni, Rodos ve Antalya idi<sup>42</sup>. Anılan dönemde ABD, İsveç, İngiltere ve Fransa gibi ülkelerden mühendis ve mimarlar istihdam edilmeye devam edilmiş ve gemi inşası ve tersanelerin ıslahı için faaliyetlerine devam etmişlerdi. Bu dönemde teknoloji transferi yapılmaya çalışılarak kuvvet yapısı modern bir hale getirilmeye çalışılmış fakat yetişmiş personel eksikliği devam etti<sup>43</sup>.

İsveçli John Ericsson'un 1837 yılında pervaneyi icadından sonra yelkenli gemilerin buharlı gemilere dönüştürülmesi süreci başladı<sup>44</sup>. Aynı yılda Tersane-i Âmire'de inşa edilen ilk buharlı gemi *Eser-i Hayr* (26 Kasım 1837) denize indirildi<sup>45</sup>. Uskunun icadı bütün dünya denizciliğini etkilemiş ve bir çağı sona erdirmişti. Ancak bu teknoloji değişiminin mali yükü fazlaydı. Avrupalı devletler bu değişime ayak uydurabilmiş fakat Osmanlı Devleti'nde ise durum farklı olmuştu<sup>46</sup>.

Tanzimat döneminde de buharlı gemiler Avrupa'dan tedarik edilmeye devam edildi. Yeni gelen gemilerin işletilmesi hususunda da teknik ara elemanlar personel de aynı şekilde yurtdışından gelmeye devam etti<sup>47</sup>. Yine aynı yıllarda bordalarındaki çarklar vasıtasıyla hareket eden gemiler de bulunmaktaydı<sup>48</sup>. Tanzimat Dönemi ile birlikte bahriye reformlarına devam edildi. Osmanlı Devleti'ndeki kurumlar batılılaşma başlamış, bahriye de bu reformların bir parçası olmuştur. Bu dönemde Osmanlı

---

<sup>40</sup> Zorlu, **age**, 12.

<sup>41</sup> **age**, 22.

<sup>42</sup> Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği", 57-58. Ayrıca bu tersanelerde inşa edilen yelkenli gemi türleri için bkz. Levent Düzcü, **age**, 61-92.

<sup>43</sup> Örenç, **age**, 131-137.

<sup>44</sup> Mercan, **age**, 23.

<sup>45</sup> Zorlu, "Deniz Teknolojisinin Gelişmesinde Bir Üs Olarak İstanbul", 365; Örenç, "Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi", 405.

<sup>46</sup> Örenç, **age**, 128.

<sup>47</sup> Gencer, **age**, 213-214.

<sup>48</sup> Panzac, **age**, 319-320.

Devleti, Boğazlar ve Doğu Akdeniz’de deniz hâkimiyetini hedeflemekteydi. Ancak bu durumu iki önemli husus tehdit etmekteydi: Birincisi yeni deniz teknolojilerinin beraberinde getirdiği maliyet yükü, ikincisi de kronik olarak devam eden nitelikli personel sıkıntısıydı.

Sultan Abdülmecid döneminde 1849 yılında Bahriye Nizamnamesi yayınlanmış ve bu kapsamda yapılan reform ve modernizasyon uygulamalarının bürokratik düzene sokulması hedeflenmişti<sup>49</sup>. Tersanelerin buhar teknolojisini destekleyebilecek imkân ve kabiliyetlere eriştirilmesi için çalışmalar yapıldı. Dış alımlar ve yabancı uzman istihdamlarına devam edilmiş fakat bu çözüm hem devlete ekonomik bir yük getirmekte<sup>50</sup> hem de günü kurtarmaya yönelik kısa vadeli stratejilerin bir parçası olmaya devam etmekteydi. Bu dönemde Tophane Fabrikası kurulmuş ve bünyesinde: Demir dökümhane, bakırhane, hadde tezgâhı, kazanhane gibi tezgâhlar donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak için faaliyete geçti<sup>51</sup>. Buharlı makinelerin çalışması için gereken enerji kaynağı olan kömür ise Osmanlı Devleti’nde 1848 yılında Karadeniz Ereğli’de işletilmeye başlandı. Bu tarihe kadar buharlı gemiler Newcastle kömürü tüketmekteydi<sup>52</sup>.

1867 yılında kurulan Bahriye Nezareti, deniz gücüne dair her alanda reformlar yapmayı hedefliyordu. Donanmaya ait teşkilatlar yenilenmeye başladı ve mevcut altyapı iyileştirilmeye çalışıldı<sup>53</sup>. Abdülmecid dönemine geldiğinde ise Osmanlı Devleti mali yükü kaldıramamıştı. 1861-1876 yılları arasında güçlü ordunun yanında güçlü bir donanma hedefi mevcuttu<sup>54</sup>. Bu bağlamda Abdülmecid döneminde muhtelif gemi tiplerinden oluşan 74 parçalık donanma meydana getirildi<sup>55</sup>.

Osmanlı Devleti, Sinop baskını sonrası Karadeniz’deki Rusya’nın yarattığı tehdidi sadece donanma ile bertaraf edebileceğini değerlendirmesi yapıyor<sup>56</sup>. Ancak yeni bir donanma inşası maliyetli ve devletin bütçesine büyük bir yük getirmekteydi<sup>57</sup>.

---

<sup>49</sup> Örenç, “Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi”, 406.

<sup>50</sup> **age**, 138.

<sup>51</sup> **age**, 140.

<sup>52</sup> Gencer, **age**, 196.

<sup>53</sup> **age**, 316-324.

<sup>54</sup> Örenç, **age**, 141.

<sup>55</sup> Düzcü, **age**, 9.

<sup>56</sup> Dilara Dal, “The Modernization of The Ottoman Navy During The Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)” (Birmingham: Doktora Tezi, The University of Birmingham, 2015), 264.

<sup>57</sup> Panzac, **age**, 353-360.



Abdülaziz dönemi donanma toplam 106 muhtelif zırhlı ve ahşap gemi bulunmaktaydı<sup>58</sup>.

1875 yılında Osmanlı donanması nicelik olarak hem Rusya'ya hem de Yunanistan'a karşı üstün durumdaydı. Ancak donanmanın sahip olduğu nitelik beklentilerin çok altında kalmıştı<sup>59</sup>. Bu süreçte bir stratejik planlamadan ziyade kısa vadeli planlar yapılmış ve Osmanlı donanmasının kuvvet yapısı bu çerçevede şekillenmiştir. II. Abdülhamid döneminde, Abdülaziz döneminden devralınan kuvvetin tamir masrafının yeni bir donanma oluşturacak seviyedeydi. Lakin bütün çabalara rağmen Osmanlı Devleti sürdürülebilir bir kurumsal deniz gücü oluşturulamamıştı<sup>60</sup>. II. Meşrutiyet döneminde Osmanlı donanmasının kuvvet yapısı stratejisi planlarına göre 43 gemilik bir bahriye programı çerçevesinde: 6 drednot, 20 muhrip, 6 denizaltı gemisi, 4 lider, 1 denizaltı kurtarma gemisi, 2 mayın dökücü, 1 tamir gemisi, 2 kurtarma gemisi, 3 yüzer havuz, 1 okul gemisi mevcut olup toplamda maliyeti 19 milyon altın lirayı bulmaktaydı<sup>61</sup>.

1860'lı yılların sonunda Avusturya limanı olan Fiyume'de Robert Whitehead tarafından kendinden hareketli torpidonun keşfi beraberinde küçük, modern ve diğer harp platformlarıyla kıyaslandığında daha ucuza mal edilen torpidobotların sahneye çıkmasına sebep oldu<sup>62</sup>. Fransa'da başlayan ve *Jeune Ecole*<sup>63</sup> olarak adlandırılan konsept ile göreceli olarak büyük ve güçlü harp platformlarına sahip muhasım donanmalara karşı küçük fakat sayıca fazla harp platformlarının torpido, mayın ve seri atışlı toplar kullanılmasıyla yaratılacak asimetric bir tehdidin oluşturulması hedeflenmekteydi. Bu tehdidin en önemli aktörü ise torpidobotlardı. *Jeune Ecole* ve onun teknolojik unsurlarının harekât sahasında ilk tatbiki ise 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda (93 Harbi) Rusların Karadeniz'de konuşlu donanması tarafından Osmanlı donanmasına karşı olmuştur<sup>64</sup>.

Karadeniz'de 93 Harbi'nde Yüzbaşı Stepan Osipovich Makarov, torpido saldırılarıyla Osmanlı ablukasını kırmış ve büyük savaş gemilerine karşı küçük sinsi hızlı

---

<sup>58</sup> Düzcü, **age**, 14

<sup>59</sup> Örenç, **age**, 142.

<sup>60</sup> Mercan, **age**, 232.

<sup>61</sup> Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı" **Bellekten**, c. XXXIX, s. 156 (1975), 739.

<sup>62</sup> Mercan, **age**, 37; Örenç, **age**, 148; Panzac, **age**, 381.

<sup>63</sup> Fr. Yeni Okul.

<sup>64</sup> Örenç, **age**, 131.

taarruzlarla devamlı bir tehdit algısı oluşturmuştu. Bu durum Osmanlı Devleti üzerinde çok etkili olmuş ve donanmanın kuvvet inşa ve tedarik stratejilerini temelden değişimine yol açmıştı<sup>65</sup>. Hem kara ordusu hem de donanma gücünü aynı anda modernize etmek devletin ekonomisine büyük ekonomik bir yük getirecekti<sup>66</sup>. *Jeune Ecole*'ün en önemli unsurları olan torpido, torpidobot, kruvazör ve denizaltılar diğer büyük harp platformlarına kıyasla daha az maliyetli olmaları nedeniyle Osmanlı Donanma Programı'nın omurgasını oluşturmaya başladılar<sup>67</sup>.

93 Harbi ve 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda donanma yetersiz kalmıştı. Eski gemiler tamir ve modernizasyona girmelerine rağmen 93 Harbi ve 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda duruş ve vuruş güçlerini koruyamamış ve varlık göstermemişlerdi<sup>68</sup>. Eski harp platformlarının modernizasyon faaliyetlerinin maliyetli ve sonuç getirmeyen bir çözüm olduğuna kanaat getirilmiş ve yeni gemiler tedarik edilmesi için çalışmalara başlatılmıştı<sup>69</sup>.

İngiltere'den Osmanlı donanmasında müşavir olarak görev yapmak için gelen Amiral Gamble, Amiral Williams ve Amiral Limpus gibi isimler deniz kuvvetlerinin iki ana unsuru olan komuta ve kuvvet stratejileri hakkında raporlar yazmış, yeni plan ve programlar düzenlenmişlerdir. Osmanlı Devleti yine de bu süreçte kendi gemilerini arzu ettiği ölçüde inşa edememiştir. Bu durumun başlıca sebepleri ise uzman yani yetişmiş personel eksikliği, altyapı yetersizliği ve yeni harp gemilerinin inşasının Avrupa'da daha az maliyetli oluşuydu<sup>70</sup>. XIX. ve XX. yüzyılın dinamik deniz harp teknolojilerini yakından takip eden Osmanlı Devleti, bu yenilikleri kendi donanmasında uygulamaya koyamamış, stratejik olarak bir deniz politikasına sahip olmaması nedeniyle savaşlarda varlık gösterememiştir<sup>71</sup>.

Tüm bu gelişmelere rağmen, denizcilik geleneği, biraz da kadim bir kara devleti olma tecrübesinin etkisiyle, bir kültür alanı olarak yeterince içselleştirilememiştir. İlaveten denizcilikte ihtiyaç duyulan nitelikli personelin istenilen düzeyde yetiştirilememesi ve bu doğrultuda yabancı uzman istihdamına bağımlı kalınmıştı.

---

<sup>65</sup> Mercan, *age*, 68-69.

<sup>66</sup> *age*, 80-81.

<sup>67</sup> *age*, 87.

<sup>68</sup> Panzac, *age*, 407.

<sup>69</sup> Örenç, *age*, 151.

<sup>70</sup> Düzcü, *age*, 96.

<sup>71</sup> *age*, 217.

1909 ve devam eden yıllarda İtalya, Fransa, Rusya ve Yunanistan gibi devletlerin siyasi ve askeri hedefi haline gelen Osmanlı Devleti, donanmasını takviye edebilmek amacıyla defaatle gemi siparişi için çabalamıştı<sup>72</sup>. Netice itibariyle Osmanlı Devleti Trablusgarp Savaşı (1911-12), Balkan Harbi (1912-13) ve Birinci Dünya Savaşı (1914-1918) yıllarında denizlerde yeterince varlık gösterememiş, donanma programlarını hayata geçirememiş, tersanelerde bulunan atölyelerde, tezgâhlarda, kızaklarda ve havuzlarda iyileştirme yapamamış, yeni deniz üsleri kuramamıştır.

Cumhuriyetin ilanıyla beraber denizcilik faaliyetleri gelişim göstermeye başlamış, imparatorluktan devralınan deniz gücü ve beraberinde kurumsal kültür ve bilgi birikimi devam ettirilmeye çalışılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında gemi inşa sanayisi tekrar ayağa kaldırılmaya çalışılmış, Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'nin 4 Nisan 1925 tarihinde kurulmasıyla Haliç ve Camialtı Tersaneleri idareye bağlanmıştır. 1925 yılı itibariyle Haliç'teki tersanelerin yenilenmesi için bir program başlatılmış, 1925 yılında 142,395 Türk lirası, 1926 yılında 116,752 Türk lirası ve 1927 yılında 69,295 Türk lirası maliyetle yabancı tersanelerden onarım hizmetleri alınmıştır<sup>73</sup>.

Lozan Barış Antlaşması nedeniyle Boğazlar bölgesinde askerî üs ve tersane bulundurulamaması nedeniyle donanma ve bilhassa Yavuz muharebe kruvazörünün Birinci Dünya Savaşı sırasında aldığı yaraların onarımı ve modernizasyonu için yeni bir üs ve tersane teşkil edilmek istenmiş, daha önceki yıllarda tespit edilen Değirmendere ve Kazıklı (Kavaklı) bölgeleri arasında kalan Gölceğiz (Gölcük) tercih edilmiştir. Yavuz muharebe kruvazörünün onarımı için Gölcük'te inşa edilen yüzer havuzun tamamlanmasının ardından yeni bir tersane kurulması için faaliyetler başlatılmıştır.

Çalışma üç ana bölümde toplanmıştır. Giriş bölümünde Birinci bölümde Osmanlı Devleti'nde denizcilik faaliyetleri başta olmak üzere, dönemin teknolojik ve teknik imkân ve kabiliyetleri kısa bir özet şeklinde ifade edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda denizcilik gücü ve deniz gücü gibi kavramlar irdelenmiştir. Türk denizcilik tarihi kısaca kurumsal olarak tartışılarak Osmanlı denizcilik tarihi özelinde daraltılmıştır.

---

<sup>72</sup> Panzac, **age**, 447.

<sup>73</sup> Murat Koraltürk, "Türkiye'de Gemi İnşa Sanayiinin Tarihsel Gelişimi (Cumhuriyet'in Kuruluşundan Planlı Döneme Kadar)", **Türk Denizcilik Tarihi 2**, ed. Zeki Arkan, Lütfü Sancar (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009): 247-248.

Buradan hareketle Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne kurumsal bir köprü kurularak miras olarak alınan deniz gücü özeline indirgenmiştir.

İkinci bölümde Gölceğiz (Gölcük) bölgesinde neden yeni bir askeri tersaneye ihtiyaç duyulduğu anlaşılmaya çalışılmış, bu bağlamda da Birinci Dünya Savaşı öncesinde yaşanan denizde silahlanma yarışının bir tezahürü olarak Osmanlı Donanması için İngiltere'den sipariş edilen dreadnotlar bahsedilmiştir. Yeni sipariş edilen devasa harp gemilerinin Haliç'te bulunun askeri tersanelere coğrafi koşullar nedeniyle giremeyecek olması nedeniyle ihtiyaç duyulan mevcut tersanelerin modernleştirilmesi ve yeni bir tersane kurulması için yapılan İzmit Körfezi'nde Gölceğiz ve Kazıklı bölgelerinin seçilmesi incelenmiştir. Birinci Dünya Savaşı nedeniyle sipariş verilen dreadnotların teslim alınamaması ve devam ettirilemeyen bu proje rafa kalkmıştır. Ancak Cumhuriyetin ilanıyla beraber Osmanlıdan yeni bir tersane kurulma plân ve faaliyetleri neden-sonuç ilişkisi bağlamında irdelenmiş ve Yavuz Sultan Selim muharebe kruvazörünün onarılma süreci yer almıştır. Birinci Dünya Savaşı sonunda aldığı yaralar nedeniyle duruş ve vuruş yeteneği kaybeden Yavuz Sultan Selim muharebe kruvazörünün Lozan Antlaşması'nın ilgili maddeleri de dikkate alınarak Cumhuriyet döneminde onarılması için yeni bir tersane ihtiyacı tekrar gündeme gelmiş ve Flender Anonim Şirketi (*Flender Aktiengesellschaft*) Gölceğiz (Gölcük) bölgesinde yüzer bir havuz inşa etmiştir. Gölcük Tersanesi'nin kuruluşu olarak kabul edilen havuzun inşasına müteakiben Saint-Nazaire Penhoet Atölyeleri ve Tersaneleri (*Ateliers et Chantiers de Saint-Nazaire Penhoet*) tarafından Yavuz zırhlısı havuzlanarak onarıma alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise Bahriye Vekâleti ve ardından Bahriye Müsteşarlığı dönemlerinde kuvvet yapısı genişleyen Cumhuriyet Donanmasının ihtiyaç duyduğu bakım-onarım faaliyetleri yürütebilecek modern bir altyapıya sahip askeri tersane ihtiyacı neticesinde Gölcük'te bir askeri tersane kurulması için başlatılan çalışmalar ve Hollanda Projesi olarak bilinen antlaşma incelenmiştir. İkinci Dünya Savaşı nedeniyle projeye devam ettirilememiş ancak İngiltere yatırımları, ABD askeri yardımları (*JAMMAT-JUSMMAT*) ve akabinde NATO örgütüne üyeliğin ardından Gölcük Deniz Ana Üssü ve Tersane Komutanlığının altyapısı yapılan yatırımlarla büyüyerek donanmanın duruş ve vuruş gücünün korunması ve geliştirilmesi için nasıl bir merkez haline geldiği irdelenecektir.

Gölcük Tersanesinin kuruluşu hakkında daha önce yapılan akademik ve popüler çalışmalarda<sup>74</sup> ağırlık olarak hatırat, kurum tarihçeleri, ikincil kaynaklar, Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA) ve Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Cumhuriyet (BCA) arşiv belgeleri kullanılmıştır.

Bu araştırmada yukarıda ifade edilen kaynaklara ilaveten, Başkanlık Osmanlı Arşivi'nde Gölceğiz'de (Gölcük) kurulması planlanan tersane için yapılan yazışmalar hakkındaki bazı belgeler literatüre katkı sağlayacağı değerlendirilerek transkribe edilerek ekler bölümüne konulmuş, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'na bağlı Deniz Tarih Arşivi'nde (DTA) Yavuz muharebe kruvazörünün tamiratı ve Gölcük Tersanesi'nin kurulması süreci hakkındaki belgeler ilk kez kullanılmış ve önemli görülenler transkribe edilerek ekler bölümüne dahil edilmiştir. Hâlen Cumhuriyet dönemi deniz kuvvetleri hakkında yegâne latin harfli birinci el kaynakları barındıran Türk Deniz Kuvvetleri Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nden uzun yıllardır devam eden tasnif süreci nedeniyle araştırmacılar istifade edememektedir. Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Arşivi (ATASE) arşivi koleksiyonlarında yapılan tarama sonucunda konu ile ilgili bir belgeye rastlanmamıştır. Bu nedenle kabaca 1928 yılı ve sonrasında Gölcük Tersanesi hakkında askerî arşivlerdeki belgeler kullanılamamıştır. Öte yandan bu eksikliğin giderilmesi hususunda Gölcük Tersanesinin fabrika, atölye ve diğer bütün altyapı tesislerinin kuruluşu için The Netherlands Harbour Works Co. Şirketi tarafından hazırlanan rapor<sup>75</sup> ilk kez akademik bir çalışmada detaylı bir şekilde kullanılmıştır.

---

<sup>74</sup> Uğur Öztürk, "Osmanlı Modernleşmesinden II. Dünya Savaşına: Cumhuriyet Donanması ve Gölcük Tersanesi'nin Kurulması" (Yüksek Lisans Tezi, KOÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017); Uğur Öztürk, "Cumhuriyet Donanması ile Tersanesinin Gölcük'te Kurulması ve Bölgeye Olan Etkileri" **Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi**, s. 5 (Bahar 2017): 43-74; Derya Geçili, "Gölcük Tersanesi'nin İnşası İçin Yapılan Hazırlıklar ve Sahildeki Arazinin İstimlâk Edilmesi" **Uluslararası Orhan Gazi ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu V Bildiriler, 09-11 Mart 2018** (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2018): 105; Zeki Çevik, "Kocaeli'nin Gururu Gölcük Tersanesi: Resmi Belgeler ve İstanbul Basınına Yansımalar (1933-1960)" **Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu IV Bildiriler, 24-26 Mart 2017** (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2018): 889-922; Şerafettin Erdem, "Anılarda Gölcük", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, s. 551 (1991); Celal Eyiceoğlu, "Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları" **Donanma Dergisi**, s. 439 (1962); Esmâ Torun, "Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesi ve İlk Faaliyetleri", **Donanma Komutanlığı 3'üncü Deniz Harp Tarihi Semineri, Kasım 2006** (Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği) 5: 89-110.

<sup>75</sup> The Netherlands Harbour Works Co. **Gölcük Liman ve Tersanesinin İnşasına Ait Muvakkat Rapor**. 22 Ocak 1935.

## 2. OSMANLI DEVLETİ'NDEN CUMHURİYET'E GÖLCÜK TERSANESİ'NİN KURULUŞ FAALİYETLERİ VE YAVUZ MUHAREBE KRUVAZÖRÜNÜN ONARIMI

Endüstri Devrimiyle birlikte klasik rüzgâr gücüyle seyir yapan yelkenli askerî gemilerin ilk olarak karinaları, ardından gövdeleri bakır levhalarla kaplanmaya başlandı. Buharlı makinelerin gemilere tatbik edilmesiyle birlikte yelkenlerin yanı sıra buhar gücüyle çalışan önce çarklı daha sonra uskurlu sistemler bir arada kullanılmış, bakır levhaların yerini demir levhalar almıştı. XIX. yüzyılın ortasından itibaren artık metallerle kaplı kalyon, firkateyn ve korvet tipi ahşap gemilerin yerini tamamen dökme demirden zırhlılar (*ironclad*) ve daha sonrasında çelikten inşa edilen öndretnotlar (*pre-dreadnough*), kruvazörler, muhripler ve son olarak dretnotlar (*dreadnough*) aldı. Bu duruma paralel olarak gemi inşa teknikleri ve gemilerin sahip olduğu silah sistemleri de değişime uğradı. Ağızdan dolma kaval topların yerini kuyruktan dolma toplar, ardından seri atışlı toplar ve ilerleyen dönemde merkez bataryalı barbet ve taretli toplar aldı. Dretnotlar sahip oldukları zırh kalınlığı, hız, top çapı ve menzilleri açısından daha önce inşa edilen harp platformlarından ayrı bir konumlardı<sup>76</sup>. XX. yüzyılın başlarında dretnot tipi gemiler büyük güç mücadelesinin ana aktörleri haline gelerek, bu sınıftan gemilere sahip olan devletler için birer statü göstergesine dönüştüler<sup>77</sup>.

Büyük güç kavramı uluslararası sistemi oluşturan hiyerarşinin en üst kesiminde olan devletleri tanımlamaktadır. Büyük güç statüsünde kabul görebilmek için dönemin en kabul gören enstürumanı ise deniz gücü yani donanmalardı. Alfred Thayer Mahan tarafından 1891'de yayınlanan Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi (*The Influence of Sea Power Upon History*) adlı çalışmasında donanmaların varoluş sebeplerinin sadece savaşmak değil aynı zamanda devletin karakterinin bir yansıması olduğunu ifade etmiştir. Endüstri Devrimi ile genişleyen küresel ticaret ağı ve bu ağın denizlerde

---

<sup>76</sup> Serhat Güvenç, *Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düşleri*, (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011), 17.

<sup>77</sup> *age*, 19.

korunabilmesi için devletlerin donanmalara yatırım yapması denizlerde silahlanma yarışını beraberinde getirdi<sup>78</sup>.

XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti dışa bağımlı bir ekonomiye, ekseriyeti gayrimüslimlerin ve aracılardan ellerinde bulunan<sup>79</sup>, sanayisi gelişmemiş ve tarıma dayalı bir özellik taşımaktaydı<sup>80</sup>. Osmanlı Devleti'nin talebi doğrultusunda 1909-1914 yılları arasında İngiltere'den gönderilen bahriye misyonları, büyük güç yarışında ve bölgesel silahlanma yarışında donanmanın yeniden inşası için çalışmalara başladı. Amiral Douglas Gamble (Şubat 1909-Mart 1910), Amiral Hugh Williams (Nisan 1910-Nisan 1912) ve Amiral Arthur Limpus (1912-Eylül 1914) Osmanlı donanmasında danışmanlık görevlerini icra ettiler<sup>81</sup>. İngiliz misyonlarının iki ana hedefi mevcuttu. Bunlardan birincisi Osmanlı donanmasını yeniden yapılandırmak ve siyasi olarak İngiltere'nin Türkiye'deki etkisini arttırmaktı. Osmanlı donanmasında bulunan elli dört harp gemisinden yirmi dördü iş göremez durumdaydı. Harbe hazır durumdaki muharip gemilerde ise nitelikli personel sıkıntısı mevcuttu<sup>82</sup>.

Devlet eliyle kısıtlı imkânlarla donanmaya yapılan yatırımlar yeterli gelmemekteydi. 4 Kasım 1909'da Donanma Cemiyeti'nin kurulmuş, halktan bağış toplanarak donanmanın ihtiyaç duyduğu kritik harp gemilerinin satın alınabilmesinin önü açılmıştı<sup>83</sup>.

1911 yılının Mart ayında dretnot satın almak amacıyla İngiltere'ye giden Osmanlı Bahriye Heyeti, 4 Nisan 1911 tarihinde Vickers tersanelerinden uygun ödeme koşullarıyla ilk siparişi olan Reşadiye dretnotunu 22 ay süreyle sekiz taksit ödemeli toplam 1.796.500 Sterline sipariş vermişti. 1911 yaz aylarında sipariş verilen dretnotun tesliminin Eylül 1913'te yapılması bekleniyordu<sup>84</sup>. Bir diğer dretnot siparişi ise Armstrong tersanesine 31 Mart 1913 tarihinde verildi. Sultan Osman-ı Evvel olarak adlandırılan dretnotun tesliminin 1914 yılının yaz aylarında yapılması planlanıyordu<sup>85</sup>.

---

<sup>78</sup> Burak Gülboy, **Mutlak Savaş Birinci Dünya Savaşı'nın Kökenleri Üzerine Clausewitzyen Bir Çözümleme**, (İstanbul: Uluslararası İlişkiler Kütüphanesi, 2014), 18-20.

<sup>79</sup> Korkut Boratav, **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**, 22. bs. (Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, 2016), 23-24.

<sup>80</sup> Boratav, **age**, 32.

<sup>81</sup> Chris B. Rooney, "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914", **Middle Eastern Studies**, vol. 34, No. 1 (January 1998): 1.

<sup>82</sup> **age**, 2.

<sup>83</sup> Güvenç, **age**, 34

<sup>84</sup> **age**, 59-65.

<sup>85</sup> **age**, 80.

Mahmut Şevket Paşa, Balkan Savaşları sırasında 20 Şubat 1913'de Çanakkale'ye yapmış olduğu ziyaret sırasında şu nutku irad etmişti<sup>86</sup>:

“Devlet, millet ve Osmanlı hükümetinin uğradığı felaketlerin donanmasızlık yüzünden başımıza geldiğini dikkate alan padişahımız, hükümetin bundan böyle donanmasız olarak hayatını sürdüremeyeceği de padişahımızın bilgisi içindedir. ... Yakın bir gelecekte kuvvetli ve mükemmel bir donanmaya sahip olacağız, bunu sizlere vaad ediyorum...”

## 2.1. Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Âmire'nin Islahı ve İzmit Körfezi'nde Yeni Bir Tersane Kurma Faaliyetleri

İzmit Körfezi'nde ilk tersane kurma girişimleri XIX. yüzyılın sonlarında saç havuz inşası ile başlamış ve II. Meşrutiyet sonrasında hem bakım-onarım hem de tatbik edilecek yeni donanma tedarik ve inşa programları için Tersane-i Âmire'nin yetersiz olduğu İngiliz danışmanlar tarafından tasdik edilmişti.

Tersane-i Âmire'nin İzmit Körfezi'nde inşa edilecek yeni tersaneye taşınması hususu 1911 yılına kadar uzanmaktadır. İngiltere'den sipariş edilen dretnotların boyutları Haliç'e giremeyecekleri kadar büyüktü. Aynı yıl sipariş edilen Reşadiye dretnotunun havuz ve bakım ihtiyacı için Amiral Sir Douglas Gamble, İngiltere'ye gönderilerek Haliç'te altyapının yeniden inşası için İngiliz tersaneleri ile görüşmeler yapmıştı<sup>87</sup>. Haliç Tersanesi'nin ıslahı ve İzmit Körfezi'nde tersane yapımı için 1 Şubat 1912 Armstrong Vickers Şirketi uzmanları ve mühendisleri bölgeyi ziyaret etmiş, projenin bedeli 1.350.000 İngiliz lirası olarak belirlenmiş, “Osmanlı Ortak Menfaatler Doklar ve İnşaat Şirketi” (*Societe Imperiale ottomane Co-interesse des Docks et Chantiers*) ortaklığı kurmuş<sup>88</sup> ve on altı ay süren etütler neticesinde Gölçeğiz (Gölcük) uygun bulunmuş ve drenajlar açılmıştı<sup>89</sup>.

28 Mayıs 1912 tarihinde Bahriye Nazırı imzalı raporda Haliç'te bulunan tersane altyapısının yeni sipariş edilen dretnot için uygun olmaması nedeniyle İzmit Körfezi'nde 30 bin ton kapasiteli bir sabit havuza ihtiyaç duyulduğu belirtilmekteydi. Öte yandan Tersane-i Âmire'de yapılacak herhangi bir faaliyette, konum itibarıyla

<sup>86</sup> Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, c. 4, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1984), 265; Düzcü, **age**, 188.

<sup>87</sup> **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, (Gölcük: Gölcük Tersane Komutanlığı, 2002), I-1; U. Öztürk, **age**, 33.

<sup>88</sup> Rooney, **age**, 12; U. Öztürk, **age**, 33.

<sup>89</sup> F. Yavuz Ulugün, Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi, (İzmit: İzmit Rotary Kulübü Yayınları No: 19, Temmuz 2009), 60; Esmâ Torun, “Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesi ve İlk Faaliyetleri”, **Donanma Komutanlığı 3'üncü Deniz Harp Tarihi Semineri, Kasım 2006** (Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği) 91-92; Ulugün, **age**, 60; U. Öztürk, **age**, 31.



gizlilik sağlanamayacağı ifade edilmekteydi. Marmara havzasında yeni bir bölge belirlenip, Tersane-i Âmire'nin buraya zamana yayılarak taşınması gerektiği ve yeni donanma programının inşasına orada başlanması gerektiği vurgulanmaktaydı. Yeni bölgenin İzmit Körfezi'nde yer alan Değirmendere ve Kazıklı (Kavaklı) arasında bulunan Gölceğiz Burnu'nun (Gölcük) mükemmel bir tercih olduğu yerli ve yabancı uzmanların verdikleri raporlarından anlaşılmaktaydı. Amiral Limpus Paşa da verdiği bir raporda Haliç'teki tersanenin artık Osmanlı donanması için bir ana üs ve tersane olamayacağını ifade etmişti. Yeni kurulacak tersane için Kazıklı İskelesi'nin batı istikametinde yer alan bataklıkların kurutulması gerektiği, çıkarılacak istimlak kanunu için Bahriye Dairesi bütçesinde yeterli ödenek olmaması nedeniyle Nafia Nezareti'nden destek alınması gerekliliği bildirilmişti<sup>90</sup>.

Gölceğiz'deki tersane için istimlak ve bataklığın kurutulması hakkında Bahriye Nezareti'nin 15 Mayıs 1912 tarihli tezkeresi incelenerek, Bahriye Nezareti'nin fevkalade bütçesinden yapılacak masrafların ödenmesi ve Nafia Nezareti'nin istimlak faaliyetleri için süratli bir şekilde yapılmasını ve İstanbul vilayeti tarafından Dahiliye Nezareti'ne bildirilmesi gerekmektedir<sup>91</sup>. Bölgede istimlak edilecek yerler ve bataklıkların kurulması için plan ve haritalar hazırlandı. Haliç'teki tersanenin taşınabilmesi için öncelikle altyapının iyileştirilmesi gerekiyordu<sup>92</sup>.

Sadrazam Mahmut Şevket Paşa, Amiral Limpus tarafından sunulan keşif, araştırma ve inceleme raporu neticesinde, Amiral Limpus'u teknik ve mali konularda müzakere için İngiltereye gönderdi<sup>93</sup>:

25 Nisan 329 (8 Mayıs 1913) Çarşamba: “Bahriye Müşaviri Ferik Limpus Paşa geldi. Sipariş olunacak sefain-i harbiye ile Haliç Dersaadet ve İzmit tersaneleri hakkında mütalâatını kısmen şifâhî ve kısmen tahrirî olarak verdi. Tahrirî kısmın tercümesini sadaret tercümanlığına havale ettim. Şifâhen icra kılınan tedkikat neticesinde kendisinin küçük rütbede iki Osmanlı zâbiti ile iki hafta müddetle Londra'ya azimet ederek orada hafiyen fabrikalarla icra-yı muhaberat

<sup>90</sup> Değirmendere'deki Gölceğiz burnunda havuz ve tersane tesis ve inşası (Dahiliye), 1328 / 1912, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Bab-ı Ali Evrak Odası, No. 4063-302684; Alpay Kabacalı, **Bahriye Nazırı Cemal Paşa Hatıralar**, 9. bs. (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017), 109; U. Öztürk, **age**, 33.

<sup>91</sup> İngiltere'ye sipariş olunan ve olunacak olan zırhlıların Tersane-i Amire'de boya ve bakımı mümkün olmadığından dolayı İzmit Gölceğiz Burnu'nda bir liman inşası için gerekli çalışmaların başlatılması, 30 Mayıs 1328 / 30 Mayıs 1912, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vükela Mazbataları, No. 165-82.

<sup>92</sup> Değirmendere'deki Gölceğiz burnunda havuz ve tersane tesis ve inşası (Dahiliye), 1328 / 1912, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Bab-ı Ali Evrak Odası, No. 4063-304684.

<sup>93</sup> Murat Bardakçı, **Mahmut Şevket Paşa'nın Sadaret Günlüğü**, 2. bs. (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014), 225.

etmesine ve Salı günü hareket eylesine karar verildi. Londra’da sefir Tevfik Paşa Hazretleri’yle de icabına göre müzakeratta bulunacaktır.”

İngiltere’de yapılan müzakerelerde teknik ve maddi bakımdan proje detayları netleşmeye başlamıştı<sup>94</sup>:

22 Mayıs 329 (4 Haziran 1913) Çarşamba: “Armstrong fabrikasının 23 sene için tersane ve havuz inşası ve İzmit’te tesisi mutasavver küçük tersane tesisatını deruhte edeceğini ve bunun için 850 bin İngiliz lirası kıymetinde tahvilât çıkarılacağını ve bunun için senevî yüzde yedi faiz ve iki resülmâl tediye olunmak üzere mezkûr 850 bin liranın İngiltere’de tedarik olunabileceğini söyledi. Sefain-i harbiye resimlerini kendisi ba’de-t-tedkik bu bâbda raporunu verecektir.”

Mahmut Şevket Paşa İzmit’te tersane inşası ve Haliç’teki havuzların ıslahı için yapılan nihai projeyi incelemiştir<sup>95</sup>:

26 Mayıs 329 (8 Haziran 1913) Pazar: “Sabah, Harbiye Nezâreti’nde mesâlih-i cariye ile iştilal ettim. Limpus Paşa’nın İzmit’te küçük bir tersane tesisi ve Haliç’teki havuzların tamiri hakkındaki projeyi mütalâa ettim. Bunun Armstrong ve Vickers fabrikaları tarafından yirmi beş sene deruhte edileceği ve 650 ilâ 760 bin liralık yüzde yedi faizli tahvilât çıkarılıp havuzlar vaâdatıyla bu meblâğ faizinin kısmen olsun tediye olunacağı izah olunmuştur.”

Kısa vadede hedef Haliç’teki tersanenin altyapısının geliştirilmesi ve İzmit Körfezi’nde zamanla büyüyen bir tesis meydana getirmektir. 1 Aralık 1913 tarihinde Armstrong ve Vickers şirketleri ile 4.000.000 liralık bir sözleşme yapıldı. Tersane için sondaj faaliyetlerine başlandı. Sözleşmeye göre 30 yıl boyunca donanma inşası ve tamiri için şirkete imtiyaz tanınarak<sup>96</sup>; Gölcük’te 30.000 tonluk yüzer havuz, 5.000 ve 10.000 tonluk gemileri inşa edebilecek kapasitede kızaklar, çeşitli fabrikalar, yollar, sosyal tesisler ve telsiz istasyonu inşa edilecekti<sup>97</sup>. Armstrong ve Vickers şirketi ile anlaşıldı<sup>98</sup>. İki şirket 2 Aralık 1913 tarihinde “Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirketi” (*Societe Imperiale Ottomane Cointeresse de Docks, Arseneaux et Construction Navales*) adlı bir ortaklık kurdu ve Haliç Tersanesi’nin hisselerinden pay sağladı<sup>99</sup>. Sözleşmeye göre<sup>100</sup>:

“İzmit Körfezi’nde... halen hizmette olan yahut tezgâha konacak en büyük savaş gemilerini bile almaya muktedir bir yüzer havuz ile kıyıda gerekli aksamı üretebilecek atölyeler ve işçi lojmanları tesis edilecektir... mümkün olduğunca, Osmanlı el emeği ve Osmanlı teknisyenleri istihdam edilecek, bunların mesleki eğitim düzeyleri artırılacaktır... öyle ki, on yıllık bir bekleme süresinin bitiminden sonra, her gemi teknesi inşaatında görev alacak teknik personelin en az yüzde 50’si Osmanlı olacaktır. Makine imalatında ise, on beş yıllık bir bekleme süresi ardından, istihdam edilecek personelin en az yüzde 50’sini Osmanlılar oluşturacaktır...”

<sup>94</sup> Bardakçı, *age*, 296.

<sup>95</sup> *age*, 306.

<sup>96</sup> Rooney, *age*, 13.

<sup>97</sup> F. Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, (İzmit: İzmit Rotary Kulübü Yayınları No: 19, Temmuz 2009), 60; U. Öztürk, *age*, 34.

<sup>98</sup> U. Öztürk, *age*, 34-35.

<sup>99</sup> Güvenç, *age*, 82; U. Öztürk, *age*, 35.

<sup>100</sup> Daniel Panzac, *age*, 448.

1911-1913 yılları arasında proje Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi ve askerî durum nedeniyle yavaş ilerliyordu<sup>101</sup>. 3 Ocak 1914 tarihinde Gölçeğiz bölgesinde kurulacak yeni tersane için kamulaştırma kararının alındığı ve istimlak çalışmalarının başlatılması gerektiği bildiriliyordu<sup>102</sup>.

Osmanlı Devleti'nin 13 Kasım 1914'te Birinci Dünya Savaşı'na dahil olması nedeniyle Vickers-Armstrong şirketi personeli ülkeyi terketmiş, sözleşme feshedilmişti<sup>103</sup>. Bahriye Nazırı Cemal Paşa ve Dâhiliye Nazırı Talat Paşa, İzmit Körfezi'nde inceleme gezisi yapmışlar ve yeni kurulacak tersane projesinin Gölçeğiz bölgesinde devam ettirilmesine karar verdiler. Almanya'dan Tersane-i Âmire'de inceleme yapmak için mühendisler gelmiş<sup>104</sup> ve şu teklifi sunmuşlardı<sup>105</sup>:

1. “Tersanenin finansmanı Blum und Fus ve Osmanlı Hükümetinin koyacağı sermaye ile karşılanacak ve bir Tersane Şirketi kurulacaktır.
2. Tersanenin kurulacağı arazi şirkete parasız verilecektir.
3. Haliç Tersanesi ve İstinye Şirketi kurulan bu şirket emrine verilecektir.
4. İthal olunacak her türlü malzeme vergiden muaf tutulacaktır.”

Oldukça fazla imtiyaz içeren Blohm und Voss şirketinin bu teklifine karşılık Osmanlı Devleti bir karşı teklifte bulundu<sup>106</sup>:

1. “Şirketin ismi “Osmanlı Anonim İnşaatı ve Tamirat-ı Bahriye Şirketi” olacaktır.
2. Arazinin devlet malı olan kısımları parasız verilebilir de şahıslara ait kısımlar satın alınacaktır.
3. Haliç Tersanesi şirkete verilemez, Hükümet emrinde kalacaktır. Şirkete ancak zaruri ihtiyaçları için Haliç Tersanesi'nden faydalanma hakkı tanınabilir,
4. Haliç Tersanesi'nin başaramadığı beylik işler, şirket tarafından yapılacaktır.
5. 100 tona kadar inşaat vergiden muaf olabilir. Bunu aşan işlerden vergi alınacaktır.
6. İstinye Şirketi'nin devri, ancak bu şirketin muvafakatı ile olabilir, şirketler arasındaki alışverişe Osmanlı Hükümeti karışmaz.”

1916 yılında Alman Blohm und Voss şirketi tarafından Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin hisselerinden paylı “*Osmanlı Gemi İnşaatı ve Tamiratı Bahriye Anonim*

---

<sup>101</sup> Torun, **age**, 92.

<sup>102</sup> İzmit Körfezi'nde cenüb sahilinde Değirmendere civarında tersane inşa edileceğinden, bölgedeki arazinin istimlak edileceği, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti İdare, No. 12-151; Ulugün, **age**, 61-62; U. Öztürk, **age**, 35.

<sup>103</sup> Doklar Tersaneler Şirketi'nin İngiliz ortaklarından Armstrong Veykers müesseselerinin idaredeki azasının harp hali sebebiyle vazifeyi terketmelerinden şirketin feshinin arz ve takdimi, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vükelâ Mazbataları, No. 237-125; U. Öztürk, **age**, 36.

<sup>104</sup> Düzcü, “Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)”, 100-101.

<sup>105</sup> **Gölcük Tersanesi Tarihçesi**, (Gölcük: Gölcük Tersanesi Komutanlığı Etüd Müdürlüğü Yayını, 1967), II.

<sup>106</sup> **age**, III.

*Şirketi*” adında bir şirket kuruldu. Ancak Birinci Dünya Savaşı nedeniyle proje akamete uğradı<sup>107</sup>.

### 2.1.1. Gölcük Bölgesinin Tarihi ve Coğrafi Özellikleri

İzmit Körfezi’nde antik çağlardan bu yana deniz tersanelerine ev sahipliği yapmaktaydı. Bölgede bilinen ilk yerleşim Astakos ve Olbia kentleriydi. Antikçağda ve Roma İmparatorluğu döneminde Bithynia olarak adlandırılan İzmit Körfezi önemli bir ticaret merkeziydi. Roma İmparatoru Diocletianus MS 286 yılında Nikomedia şehrini başkent olarak seçmiş, İmparator Constantinus tahta geçtiğinde ise başkent Byzantion’a taşınmıştır<sup>108</sup>. İzmit Körfezi’nin güney-güney batısı Türkmen beylikleri tarafından 1290-1304 yıllarında fethedilerek Marmara ve Ege kıyılarındaki Doğu Roma İmparatorluğu’na ait deniz üs ve tersanelerini ele geçirildi<sup>109</sup>. Körfezin güvenliğini denizden sağlayabilmek için Karesi Beyliği’nden yardım isteyen Osmanlılar, kısa zamanda Karamürsel mevkinde bir tersane kurdu, Gelibolu’nun donanmanın merkez üssü ve tersanesi olmasıyla Güney Marmara kıyılarında bulunan tezgâhlar buraya taşındı<sup>110</sup>. Daha sonraki yıllarda Marmara Denizi ve çevresini kontrol altına alan Osmanlı Devleti, Nikomedia kentini İznikmid olarak adlandırmışlardır<sup>111</sup>.

XIV. ve XV. yüzyıllarda denize ve denizciliğe yaptığı yatırımlar neticesinde Osmanlı Devleti, İzmit ve yakın çevresinde yer alan ormanları Tersane-i Amire için hammadde kaynağı olarak kullanmaya başladı. Özellikle çam ve çınar kerestesi ihtiyacı İzmit Körfezi ve çevresinden sağlandı. Bunların yanısıra bölgede yetişen kızılçam, sarıçam, karaçam, dişbudak, kayın, gürgen, köknar, defne, ardıç, meşe, ceviz, ıhlamur ağaçları da ihtiyaca yönelik kullanım sağladı<sup>112</sup>.

Kadırga tipi gemilerin inşaatını da yapabilecek altyapıya sahip olan bir tersane ise 1530 yılında kuruldu<sup>113</sup>. Kurulduğu tarihten XIX. yüzyıla kadar çeşitli sınıflarda yüzlerce harp gemisi inşaatı tamamlanan tersane, 1878 yılında buharlı gemilerin kullanılmaya başlamasıyla birlikte yeterli altyapıya sahip olmaması nedeniyle gemi

<sup>107</sup> U. Öztürk, *age*, 37; Ulugün, *age*, 62; **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**, I-2.

<sup>108</sup> Tülin Bozkurt Cengiz, **Tarihte Gölcük ve Gölcük’te Tarih**, (Gölcük Belediyesi Gölcük Vizyon 2023 Kültür Yayınları Serisi 4 CNR Basım), 26-29; Ulugün, *age*, 12.

<sup>109</sup> Halil İnalçık, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, **Türk Denizcilik Tarihi 1**, ed. İdris Bostan, Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009): 31-32.

<sup>110</sup> İdris Bostan, “İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu”, *age*, 75; Ulugün, *age*, 18-19.

<sup>111</sup> Ulugün, *age*, 22.

<sup>112</sup> Ulugün, *age*, 57.

<sup>113</sup> Ulugün, *age*, 26.

inşa faaliyetlerini durdurdu. Ve nihayet 1905 yılında İzmit Tersanesi tamamen faaliyetlerine son verdi<sup>114</sup>.

Gölcük, coğrafi mevki olarak kuzeyde Marmara Denizi, güney yönünde Samanlı Dağları bulunmaktadır. Sahilden güney istikametine gidildiğinde rakım artmaktadır<sup>115</sup>. Değirmendere’de küçük deltalara ait kıyılar mevcuttur. Gölcük ve İzmit arasındaki bölgede alçak-plajlı alüvyonlu bir kıyı karakteri görülmektedir<sup>116</sup>.

Osmanlı Devleti ve daha sonraki dönemlerde bölgenin tersane inşası için neden seçildiğine dair önemli etkenler bulunmaktadır. Gölcük bölgesinin İzmit Körfezi’nin güney kıyısında yer alan Gölcük bölgesine batı yönünden deniz yoluyla tek bir istikametten ulaşılabilir. Bu durum müstakbel bir kriz veya harp durumunda deniz ortamından gelebilecek suüstü ve sualtı tehditlere karşı doğal bir koruma sağlamaktadır. Gölcük bölgesinin güneyinde yer alan Samanlı Dağları, kuzey-güney istikametinden gerçekleştirilebilecek hava hücumlarını engeller niteliktedir.

Yavuz muharebe kruvazörü, Birinci Dünya Savaşı esnasında etkin bir şekilde kullanılmış, sahip olduğu ateş gücü ve caydırıcı etkisiyle muhasım kuvvetlerin deniz gücü kullanımına doğrudan etki etti. Ancak savaş sırasında aldığı yaralar nedeniyle duruş ve vuruş gücünü yitiren Yavuz’un tekrar faal hale getirilebilmesi için çok yoğun çalışmalar gerekmektedir. Daha önceki yıllarda etüt edilmiş olması nedeniyle Yavuz’un onarımı ve daha sonra bölgenin donanmanın ana üssü olması için Gölçeğiz (Gölcük) bölgesi yukarıdaki etkenler de göz önünde bulundurularak maliyet etkin bir çözüm olarak tercih edildi.

## 2.2. Yavuz Muharebe Kruvazörü

Dünya tarihinde milletlerin tarihinde kaderlerini tayin eden dönüm noktaları ve bu dönüm noktalarında önemli role/rollere sahip aktör veya aktörler vardır. Türklerin tarihinde iz bırakan ve kaderine dokunan kahramanlardan birisi de Yavuz muharebe kruvazörüdür. Osmanlı Devleti’nden Türkiye Cumhuriyeti’ne miras kalan Yavuz, varlığı ile her iki devlete hem donanmanın vurucu bir unsuru olarak, hem de diplomasinin bir aracı olarak hizmet etmiştir.

---

<sup>114</sup> Ulugün, *age*, 53.

<sup>115</sup> T. Gül Köksal, *Gölcük Mimari Miras*, (Kocaeli: CNR Basım, Nisan 2013), 14.

<sup>116</sup> Tülin Bozkurt Cengiz, *age*, 21.

Prusya, XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren siyasi birliğini kan ve demir ile tamamlamış ve Endüstri Devrimi'nin dinamiklerini hızla kavrayarak bir imparatorluk meydana getirmişti. Alman İmparatorluğu, Kıta Avrupası'nda başat bir aktör haline gelerek dönemin diğer güçlü devletlerine meydan okumaktaydı<sup>117</sup>. Birinci Dünya Savaşı öncesinde başta İngiltere ve Almanya arasında olmak üzere diğer devletlerin de dahil oldukları denizde silahlanma yarışı neticesinde geçmişte örneği olmayan büyük donanmalar meydana geldi<sup>118</sup>.

Alman İmparatorluk Donanması, İngiltere Kraliyet Donanması'nın anılan dönemde geliştirdiği son teknolojiye sahip muharebe kruvazörüne denizlerde mukabele edebilmek için Birinci sınıf zırhlı kruvazör (*schlachtskreuzer*) inşasına başladı<sup>119</sup>. SMS Moltke (G sınıfı) zırhlı kruvazörünün tasarımına sadık kalınarak yeni bir geminin omurgası Hamburg'da bulunan Blohm und Voss A.G. Tersanesi'nde 12 Ağustos 1909'da kızağa konuldu. 28 Mart 1911 günü kızaktan indirilen gemiye Alman-Fransız harplerinin ünlü Prusyalı Generali August Karl von Goeben'in adı verildi. 2 Temmuz 1912 tarihinde SMS Goeben, Alman İmparatorluk Donanması'nda hizmete başladı. Uzunluğu 186,5 metre, eni 29,5 metre, ağırlığı 25,380 ton, su çekimi (*draft*) 8,98 metre olan SMS Goeben'in azami kömür kapasitesi ise 3,100 ton idi. On adet 28 cm, on iki adet 15 cm, sekiz adet 8,8 cm ve dört torpido kovanına sahipti. Toplam personel sayısı 43 subay ve 1010 astsubay, erbaş ve erden meydana gelmekteydi.<sup>120</sup>

SMS Goeben, 1 Kasım 1912'de SMS Breslau muharebe kruvazörüyle birlikte Akdeniz'deki İngiliz-Fransız filolarına karşı varlık gösterebilmek maksadıyla Alman Akdeniz Tümeni (*Mittelmeerdivision*) adı verilen görev gücünü oluşturarak Almanya'dan ayrıldı<sup>121</sup>.

İstanbul'a ilk ziyaretini Balkan Harbi (1912-1913) sırasında Bulgar tehdidi nedeniyle yapan Goeben'i dönemin Sadrazamı Kâmil Paşa Osmanlı Donanması için satın almak istemişse de Almanlardan olumsuz yanıt almıştı.

---

<sup>117</sup> Oral Sander, **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918'e**, 27. bs. (Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, Ekim 2014), 224.

<sup>118</sup> **age**, 255-256.

<sup>119</sup> Gülboy, **age**, 66-67.

<sup>120</sup> Ersan Baş, **Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü**, (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasım 2008), 62-63; İskender Tunaboylu, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Yavuz Zırhlısı" (Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2004), 15-16; Irmak Karabulut, "İngiliz Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı'nda Goeben/Yavuz ve Breslau/Midilli Gemileri" (Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, 2014), 20-21.

<sup>121</sup> Baş, **age**, 64.

1913 yılının Ekim ayında Alman Akdeniz filosunun başına Tümamiral Wilhelm Souchon atandı. SMS Goeben, Amiral Souchon komutasında İstanbul'a ikinci ziyaretini 1914 Mayıs'ında yapmış ve 24 Mayıs günü Taşkışla'da çıkan yangına müdahale için 300 Alman denizci görevlendirilmiş, ancak yangınla mücadele esnasında ağır yaralanan bir astsubay ve iki er hayatını kaybetmişti.

28 Haziran 1914'te Avusturya-Macaristan veliahdı Franz Ferdinand ve eşinin Sırp bir milliyetçi tarafından suikasta uğramasıyla Avrupa'da çoktandır beklenen savaş patlak vererek kısa bir sürede dünya savaşı halini aldı. Almanya 1 Ağustos'ta Rusya'ya, 3 Ağustos'ta Fransa'ya savaş ilan etti. Alman Akdeniz filosu 2 Ağustos'ta gelen emirle teyakkuza geçti. Amiral Souchon'un planı Kuzey Afrika'da bulunan Fransız limanlarını bombalayarak; Batı Akdeniz'deki Fransız ikmal ve lojistiğini sekteye uğratmak ve neticede Fransa'nın Avrupa'daki savaşta boğulmasını sağlamaktı.

Ancak 4 Ağustos sabahı SMS Goeben ve SMS Breslau gemilerine gelen emirde derhal Türkiye'ye gitmeleri emredildi. Verilen emire rağmen Amiral Souchon Cezayir'deki Fransız limanlarını bombalatarak Batı'ya yani Cebelitarık'a yöneldi. Bu sırada İngiliz ve Fransız donanma unsurları Alman filosunu takibe almışlardı. Hava karardığında Amiral Souchon gemilerin kömür ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla rotayı Doğu'ya tarafsız devlet statüsünde olan İtalya'nın Messina Limanına doğru değiştirdi. Mevcut konumları ve Çanakkale Boğazı arasında 1,500 mil uzaklık bulunmaktaydı ve kömürleri bu mesafeyi kat edebilmeleri için yeterli değildi<sup>122</sup>.

Tüm bu olaylar yaşanırken İngiltere henüz Almanya'ya savaş ilan etmemiş fakat HMS Indomitable ve HMS Indefatigable muharebe kruvazörleri derhal Cezayir açıklarına göndererek Alman harp gemilerini takibe almaları emredilmişti. Messina Limanı'na ulaşan SMS Goeben ve SMS Breslau gemileri kömür ikmali yaptıkları zaman diliminde İngiliz-Fransız Birleşik Donanması'na karşı Avusturya-Macaristan donanmasından yardım talebinde bulunmuş fakat bu talep yerine getirilmemişti.

Kömür ikmallerini tamamlayan gemiler 6 Ağustos 1914'te limandan ayrıldı. Aynı gün İngiltere, Almanya ve Avusturya-Macaristan'a savaş ilan etti. Malumun ilamı neticesinde Amiral Souchon, Otranto Kanalı'na doğru Kuzey'e yükselmeye, Avusturya-Macaristan donanması da Adriyatik Denizi'nde Güney'e inmeye başladı.

---

<sup>122</sup> Baş, *age*, 78-79; Tunaboşlu, *age*, 24.

Türkiye'ye gitmesi emrini alan Alman filosu, aldatma manevrası yaparak takipteki İngiliz gemilerini yanıltmaya çalışmış fakat HMS Glouchester iki geminin Doğu'ya döndüklerini tespit etti ve takibe başladı. Alman Akdeniz filosu başlısı General vapuru İzmir'e gönderilerek İstanbul'daki Alman Büyükelçiliği gemilerin yaklaştığından haberdar edildi. Başkomutan Vekili Enver Paşa'nın 7-8 Ağustos 1914 tarihli emriyle gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçmelerine izin verildi.

11 Ağustos günü SMS Goeben ve SMS Breslau Çanakkale Boğazı'ndan geçerek Nara'ya demirledi. Uluslararası hukuka göre gemilerin 24 saat içinde bitaraf olan Osmanlı Devleti'nin karasularını terk etmeleri; aksi takdirde el konulması gerekmekteydi. Alman filosunu takip eden İngiliz filosu boğaz önüne gelerek boğazdan geçiş yapan gemilerin kendilerine teslim edilmesini talep etmekteydi.

12 Ağustos 1914 günü Osmanlı Hükümeti, SMS Goeben ve SMS Breslau'nun 80 milyon mark karşılığında satın alındıklarını ve adlarının Yavuz Sultan Selim ve Midilli olarak konulduğunu kamuoyuna duyurdu. Bu diplomatik manevra ile Osmanlı Devleti hem savaşa geç dahil olabilmek için zaman kazanmış hem de kamuoyu nezdinde halkın desteğini kazanmıştı<sup>123</sup>.

29 Ekim 1914 günü Yavuz Sultan Selim (SMS Goeben) ve Midilli (SMS Breslau) gemileri başta olmak üzere Osmanlı Donanması, Karadeniz'deki Rus liman ve şehirlerini bombaladı. Karadeniz Harekâtı neticesinde Osmanlı Devleti fiilen Birinci Dünya Savaşı'na dahil oldu. 5 Kasım 1914'te İngiltere ve Fransa Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti. Osmanlı Devleti ise 11 Kasım'da İngiltere, Fransa ve Rusya'ya savaş ilan etti.

Osmanlı Donanması tarafından Karadeniz'de savaş boyunca düşman gemilerine karşı vur-kaç, Zonguldak-İstanbul arasındaki kömür nakliyatının korunması, kıyıların korunması, Rus filosunun deniz kullanımının kısıtlanması ve sürekli bir tehdit varlığı sergileyerek Rusların bölgede mevcudiyetinin en aza indirgenmesi hedeflenmekteydi. Özellikle Yavuz Sultan Selim, Karadeniz'deki harekâtlarda çok dikkatli bir şekilde kullanılıyor, geminin güvenliğini riske atabilecek herhangi bir eylemden kaçınılıyordu. Bu durumun en önemli nedeni Yavuz'un kaybedilemeyecek kadar değerli olmasıydı<sup>124</sup>.

---

<sup>123</sup> Baş, **age**, 89-90; Tunaboylu, **age**, 51; Karabulut, **age**, 183.

<sup>124</sup> Figen Atabey, **Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi)**, (Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2006), 127.



26 Aralık 1914 günü Yavuz Sultan Selim Karadeniz’de mayına çarparak hasar aldı ancak geminin tasarımı ve inşa tekniği nedeniyle aldığı yaraya rağmen hareketten sakıt kalmayarak İstanbul’a geri döndü. 1 Mayıs 1915’te İstinye Tersanesi’nde onarılarak tekrar denize açılan Yavuz, Karadeniz’deki Rus Donanması’nın Zonguldak-İstanbul arasındaki kömür nakliyatını sekteye uğratmak için girişimlerini engellemeye devam etti<sup>125</sup>. 1915 yılı sonuna kadar Karadeniz’deki kuvvet dengesi Osmanlı Devleti lehineydi. Aynı yılın sonunda Rusya iki adet dretnot sınıfı gemiyi denize indirerek dengeyi Osmanlı aleyhine çevirdi<sup>126</sup>.

1916 Temmuz’unda Rus Karadeniz Filosu Komutanı Amiral Eberhart’ın yerine Amiral Kolçak getirildi. Denizde vur-kaç, yıpratma ve mayın silahı hakkında tecrübeli bir isim olan Amiral Kolçak (Kolchak)’ın göreve gelmesiyle ve yeni iki Rus dretnotuna karşı Karadeniz’de Osmanlı Donanmasının varlığı iyiden iyiye azaldı<sup>127</sup>. 24 Ağustos 1917 tarihinde Amiral Souchon Alman Donanması’nda 4’ncü Kruvazör Filosu Komutanlığı’na atandı, yerine Amiral Rebeur von Paschwitz getirildi. Rusya’da 16 Mart 1917’de başlayan Bolşevik İhtilali nedeniyle Ruslar Brest-Litovsk Antlaşması imzalayarak savaştan çekildiklerini duyurdular. 17 Aralık 1917 tarihinde Osmanlı Devleti ve Ruslar arasında bir mütareke imzalanarak Karadeniz’deki çatışma ortamı sona erdirildi. Karadeniz’deki tehdidin ortadan kalkmasıyla birlikte bölgedeki Osmanlı Donanması’na ait unsurlar Güneye yani Çanakkale Boğazı’na sevk edildi.

Amiral Souchon’un yerine gelen Amiral Paschwitz, tüm itirazlara ve mevcut ve gayri mevcut istihbarat raporlarına rağmen Çanakkale Boğazı’ndan adeta bir huruç harekâtı yapılmasını planladı. Plana göre düşmanın İmroz Adası’ndaki tesisleri bombardıman edilecek, bölgedeki düşman gemileri batırılacak ve tekrar boğaza geri dönülecekti.

20 Ocak 1918 günü Çanakkale Boğazı’ndan çıkan donanma, Gökçeada (İmroz) yakınlarında harekâta başladı. Fakat bu harekât sırasında Yavuz mayınlı sahaya girerek yara aldı. Midilli ise aynı akıbeti paylaşarak beş mayın yarası nedeniyle kısa bir süre içerisinde battı. Yavuz ise sakınma manevraları esnasında ikinci kez mayına çarparak yaralı bir şekilde karaya oturdu. Altı gün süresince İngiliz uçakları tarafından

---

<sup>125</sup> Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci Cilt Deniz Harekâtı**, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1976), 81-82; Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, 369; Baş, **age**, 128

<sup>126</sup> Büyüktuğrul, **age**, 392.

<sup>127</sup> Atabey, **age**, 36.

hava hücumuna uğrayan Yavuz nihayetinde kurtarılarak İstinye Üssü'ne çekildi. Yavuz, savaşın sonuna kadar burada kaderine teslim olacaktı<sup>128</sup>.

30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi uyarınca Osmanlı Donanması Haliç'e hapsedilmişti. 2 Kasım 1918 günü Amiral Paschwitz, Yavuz Sultan Selim'i Tümamiral Arif Paşa'ya teslim etti. Büyüklüğü nedeniyle Haliç'e giremeyen Yavuz ise 9 Aralık 1918'de İzmit Körfezi'ne çekildi.

### 2.3. Cumhuriyet Donanması ve Yavuz Muharebe Kruvazörünün Onarımı

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Mütarekesi'nin altıncı ve dokuzuncu maddelerine göre<sup>129</sup> Osmanlı donanmasının bütün harp gemileri limanlarda enterne edilecek, sadece kolluk kuvveti olarak kullanılmak üzere küçük bir kuvvet faal bırakılacak ve İtilâf Devletleri harp gemileri Osmanlı tersane ve limanlarından diledikleri gibi istifade edebileceklerdi<sup>130</sup>. Osmanlı donanmasına ait bütün harp gemileri Haliç'e çekilmiş, 2 Kasım 1918'de Almanlar Yavuz muharebe kruvazörünü Osmanlı Devleti'ne teslim etmiş fakat gemi büyüklüğü nedeniyle Haliç'e demirleyememişti<sup>131</sup>.

Üç büyük yarası olan Yavuz kruvazörünü ilk onarım teşebbüsü Birinci Dünya Savaşı sırasında Almanlar tarafından işgal edilen Sivastopol Limanı'nda yapılmıştı. 2 Mayıs 1918'de Sivastopol'a ulaşan gemi, 7-14 Mayıs 1918 tarihleri arasında limanda bulunan bir kuru havuza alınmış, karinası temizlenmiş, boyası yenilenmiş ancak aldığı kritik mayın yaralarının onarımları yapılamamıştı<sup>132</sup>. Yaralı olan Yavuz mütareke sonrası cephanesi boşaltılmış, toplarının kamaları, nişan tertibatı için gereken hassas malzeme ve kazan kapakları sökülerek 9 Aralık 1918'de İzmit'e götürüldü<sup>133</sup>.

Millî Mücadele'nin başlamasıyla 10 Temmuz 1920 tarihinde Müdafaa-i Milliyye Vekâleti'ne bağlı olarak harp için ihtiyaç duyulan malzemelerin denizden yoluyla

---

<sup>128</sup> Baş, *age*, 156-162.

<sup>129</sup> “Madde 6 – Osmanlı kara sularında veya Osmanlı kuvvetleri tarafından işgal edilen sularda bulunan kâffe-i sefain-i harbiye teslim ve işbu sūfünü harbiye gösterilecek liman veya limanlarda enterne edecektir”, “Madde 9 – İstanbul'un itilâf kuva-yı bahriyesi üs-sü bahri olarak ve Osmanlı limanlarında bulunan tekmil tersanelerin tamirâtı teshil için istimali.” Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt 1 Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları*, (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953) 520-521.

<sup>130</sup> Saim Besbelli, *Türk İstiklâl Harbi V nci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı*, (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1964.

<sup>131</sup> *age*, 6.

<sup>132</sup> Baş, *age*, 163.

<sup>133</sup> *age*, 168-169.

taşınarak cepheye ulaştırılması için Umur-u Bahriye Müdürlüğü kuruldu. Anadolu'ya geçen bir kısım bahriyeli kara savaşlarını beslemek için gerekli olan harp malzemeleri Rus limanlarından Anadolu limanlarına nakletti. Bir kısım bahriyeli ise İstanbul'da kalarak Anadolu'ya gizlice silah ve cephane sevkiyatında görev aldı<sup>134</sup>. 1 Ocak 1921 tarihinde Umur-ı Bahriye Müdürlüğü'nün teşkilât yapısı daire başkanlığı seviyesine çıkartılarak Bahriye Dairesi Reisliği'ne dönüştürüldü. Bahriye Dairesi Reisliği Ankara'da Saman Pazarı bölgesinde ufak bir binada teşkil edildi. Osmanlı Devleti'nin İngiliz sistemine benzer bir şekilde teşkilâtlandırılan Bahriye Nezareti yapısının aksine Bahriye Dairesi'nin kuruluşunda İstiklâl Harbi'ndeki teşkilât yapısı kullanıldı. 26 Haziran 1923'te Kalyon Kaptanı Abdürrahim Bey (Hamamcıoğlu) Daire Reisi olarak atanarak ve hem müsteşarlık hem de Deniz Kurmay Başkanlığı görevlerini yürütmeye başladı.

Büyük Millet Meclisi'nin 30 Ekim 1922 tarihli ve 307 No'lu genel kararında Osmanlı Devleti'ne bağlı Bahriye Nezareti kaldırılmış, bütün daire, şube ve bağlıları da dahil olmak üzere; donanmanın sahip olduğu bütün gemiler Ankara'da bulunan Bahriye Dairesi Reisliği'ne bağlanmıştı.<sup>135</sup>

14 Kasım 1922 tarihinde Kasımpaşa'da bulunan Bahriye Nezareti binası İstanbul Bahriye Kumandanlığı haline getirildi ve Yarbay Mehmet Nâzmi komutanlık görevine başladı. Aynı zamanda Anadolu'daki mücadeleye silah yardımı yapmaktaydı. Yarbay Nâzmi aynı yıl küçük tonajlı gemilerin bakım ve onarımlarının yapılabilmesi amacıyla girişimlerde bulundu. Burakreis, Sakız, İtareis, Kemalreis, Hızırreis ganbotları, Taşoz sınıfı üç muhrip ve Aksihar ile Yunus torpidobotlarının kolluk kuvveti görevlerini faal olarak yürütebilmeleri için onarım çalışmalarının başlatılması için işgal kuvvetleri nezdinde çalışmalar yapıldı<sup>136</sup>.

Bahriye Dairesi Reisliği döneminde deniz kuvvetlerini yeniden yapılandırma çalışmalarının yanı sıra öncelik hasarlı harp gemilerin onarımına verildi. Bu dönemde gemilerin ilk aşamada hareket niteliklerinin kazandırılması hedeflenmiş, Haliç Tersanesi'nde onarımları biten platformlar donanma katılarak harbe hazırlık düzeyi

---

<sup>134</sup> Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**, (İstanbul: Deniz Basımevi, 1967), 4; Besbelli, **age**, 21.

<sup>135</sup> Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1955**, (İstanbul, Deniz Basımevi), 1.

<sup>136</sup> Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, 5.

arttırılmaya çalışılmış ve kuvvet yapısının personel eğitimlerine imkân sağlayabilecek kifayete erişmesi hedeflenmiştir.

Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Müdafaa-i Milliye Hükümeti İstanbul Bahriye Kumandanlığı'ndan Ankara'da Bahriye Dairesi Riyaseti'ne gönderilen yazıda Haliç'teki havuz ve tersanelerin durumlarının tespiti için çalışma yapılması talep edilmekteydi. 10 Mayıs 1922 tarihinde Askerî Kontrol Komisyonu'nun kararıyla tersane, fabrikalar ve havuzlar Armstrong-Vickers Şirketi tarafından işgal edildi. Bu işgali takip eden 17 ay süresince şirket, İtilaf donanması için 480.000-500.000 liralık bakım ve onarım masrafı etmişti. Fabrikalarda bulunan malzemeler işgal döneminde fiyatları ve miktarı tespit edilerek yine aynı şekilde şirkete devredilmişti. 1922 yılının ilk üç ayı da dahil olmak üzere şirket gelir kaydetmemiş, aksine borçlanmaya devam edilmişti. En önemlisi de Armstrong-Vickers şirketi daha önce imzalanan sözleşmeyi dikkate almamaktaydı. Donanmanın bakım ve onarımının yapılabilmesi için Armstrong-Vickers Şirketi tarafından işgal edilen bütün tesislerin bahriye idaresi altına alınması gerektiği bildirilmekteydi<sup>137</sup>.

Armstrong Whitworth Kumpanyası ve Vickers Şirketi temsilcisi Harry Vere, Ankara'da bulunan Büyük Millet Meclisi Başvekili Rauf (Orbay) Bey'e 9 Nisan 1923 tarihinde yazdığı mektupta Mayıs 1920'den bu yana Haliç'te şirketlerin faaliyet gösterdiklerini vurgulayarak gelecekte Türk donanmasının zaruri olarak gereksinim duyacağı onarım faaliyetleri için gelece dair bir ortaklık kurulmasının her iki taraf için de kazançlı bir durum olacağını ifade etmekteydi. İtilâf Devletleri tarafından mütarekenin imzalanması akabinde şirketlere yaptırım uygulanması nedeniyle Türk harp gemilerinin onarımı ve bakımı hususlarında elleri ve kollarının bağlı kaldığını belirtmiş, yine de ticari faaliyetleri yürütmeyi başardıklarını, bu sayede binlerce kişinin işsiz olduğu dönemde birkaç yüz eski subayı ve işçiyi işe alabildiklerini belirtmekteydi. Armstrong ve Vickers ortaklığının Birinci Dünya Savaşı öncesinde mukavele edildiği şekliyle kurulmadığı, ancak yine de durumun müsaade ettiği ölçüde faaliyetlerine devam ettikleri, 29 Mayıs 1920 tarihinde Bahriye Nazırı'na göndermiş oldukları mektuplarda şirket tarafından yapılan bütün işlemlerin hesaplarının tutulduğu ve barış tesis edildikten sonra bunların kayıtlarının incelenebileceği

---

<sup>137</sup> Armstrong Firması ile Yapılan Yazışmalar, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Dairesi Riyaseti, No. 03/39.

vurgulanmaktaydı. Barış sağlandığında aynı Birinci Dünya Savaşı öncesinde olduğu gibi yine dostluk ruhu içinde çalışabileceklerini ifade etmekteydi<sup>138</sup>.

Armstrong-Vickers Şirketi'nin İstanbul'u terk ettiği döneme kadar yapmış olduğu masrafların toplam bedeli 96,142 Altın lira olarak hesaplandı. Şirketin tazminat talep etmesi durumunda 1.485.000 Altın liralık bir sözleşmenin feshinden doğan bir iddia olabilir. Tersane-i Âmire'nin yeniden faal duruma geçebilmesi için makineler, fabrikalar, atölyeler, tezgahlar için gereken masrafların toplam bedelinin 1.800.000 lira olacağı bildirildi<sup>139</sup>.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti Müdafaa-i Milliye Vekâleti Bahriye Dairesi'nden İcra Vekilleri Heyeti Riyaset-i Celilesi'ne yazılana göre Vickers Armstrong ile olan sözleşmenin Lozan Barış Konferansı'nda görüşülerek feshedilmesi ya da tadil edilmesi gerektiği ifade edilmişti. Barış görüşmelerinin uzaması nedeniyle tersane ve havuzlarda süregelen zarar hali nedeniyle burada çalışan maaşlı personelin zor durumda kaldığı, İstanbul'un işgali sırasında demirleyen İtilaf Devletleri'ne ait harp gemilerinin tamiri ve teslim edilen malzemeler nedeniyle 400.000 Türk lirası masrafların talep edilmesi gerektiği ifade edilmekteydi. 1923 yılı bahriye bütçesi için 600.000 Türk lirası talep edilmekte. Ayrıca bakım ve onarıma ihtiyaç duyan Türk donanmasının bakım ve onarım faaliyetlerinin halihazırda gerçekleştirilemediği belirtilerek hükümetin tersane ve havuzlar hakkında siyasi teşebbüslerde bulunmasının ve Bahriye Dairesi'nin ne yapması gerektiğinin bir an önce karara bağlanması gerekliliği belirtilmekteydi<sup>140</sup>.

24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'nın dördüncü, altıncı ve sekizinci maddeleri doğrudan Türk boğazlarını alâkadar etmekteydi. Boğazların Tabi Olacağı Usule Dair Mukavelename'nin sekizinci maddesinde "İstanbul'da bir tersane ve üssü bahri muhafaza edilebilecektir" ibaresi bulunmaktadır. Ancak yine Lozan Barış Antlaşması'nın dördüncü maddesinde yer alan ve Türk boğazlarının doğu ve batı yönlü 15 kilometre genişliğinde askerden arındırılmış bölge olarak statüsünün belirlenmesi nedeniyle tersane ve deniz üssünün güvenliğinin sağlanamayacağı ortaya

---

<sup>138</sup> Armstrong Firması ile Yapılan Yazışmalar, 9 Nisan 1923, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Dairesi Riyaseti, No. 03/39.

<sup>139</sup> Armstrong Firması ile Yapılan Yazışmalar, 1923, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Dairesi Riyaseti, No. 3/39/2818.

<sup>140</sup> Armstrong Firması ile Yapılan Yazışmalar, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Dairesi Riyaseti, No. 03/39.

çıkmaktaydı<sup>141</sup>. Bu nedenle İstanbul'da yer alan fakat artık güvenliği sağlanamayacak olan Haliç'teki fabrika, tezgâh ve depoların taşınması için çalışmalar başlatıldı. Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği, İzmit'te bir deniz üssü kurmak ve bu üssün güvenliğini sağlamak için İzmit Körfezi girişini kontrol altına alacak Darıca'da Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı kurulması için bu bölgeyi yasak saha ilan etti. Kara kuvvetlerinden 10'uncu Ağır Topçu Alayı da bu bölgeye intikal ettirildi. Müstahkem Mevki yönetim yönünden Millî Savunma Bakanlığı'na, eğitim ve harekât yönünden ise Eskişehir'de bulunan 4'ncü Kolordu Komutanlığı kanalıyla Genelkurmay Başkanlığı'na bağlandı<sup>142</sup>. İlerleyen dönemlerde deniz kuvvetlerinin İzmit Körfezi'ne taşınmasıyla üs ve müstahkem mevki komutanlıkları Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı olarak birleştirildi. Körfez'de planlanan konuşlanmaya göre Çulhane sahası torpido bakım ve muhafaza hizmetlerine, Derince sahası cephane bakım ve muhafaza hizmetlerine, Seymen sahası kömür depolarına, Gölcük sahası da tersane işleri için kullanılacaktı<sup>143</sup>. İstanbul'dan İzmit'e taşınan ilk tesis torpido fabrikası ve deposuydu. İlk olarak Kocaeli Bahriye Fabrikası olarak teşkil edilen tesisler daha sonra Kocaeli Deniz Fabrikası adı alarak faaliyetlerine devam etti. Top fabrikası tezgâh ve teçhizatıyla birlikte 1926 yılında taşındı.<sup>144</sup>

Osmanlı Devleti'nin son yıllarında ve bilhassa Balkan Harbi'nde donanmanın harbe hazır olmaması nedeniyle yaşanan kayıplar dönem idarecilerinin belleklerinde hâlâ tazeydi. Cumhuriyetin ilanı ile birlikte donanmada yeniden yapılanmaya gidilmek hedeflendi. Bu dönemde Marmara Denizi'ni ve Boğazları koruyacak bir savunma donanması değil, Yunan ve İtalyan tehdidine karşı Ege Denizi'nde taarruz donanması konuşuna geçilmek isteniyordu. Ancak dönemin siyasi ve askeri liderleri yatırım ve modernizasyon önceliğinin kara kuvvetlerine yapılması gerektiğini, donanmanın hava kuvvetlerinin desteğini alarak Türk Boğazlarını ufak tonajlı gemiler, denizaltılar ve mayınlarla koruyabilecek bir kıfayete erişmesini yeterli bulmaktaydı.

Ordu Milletvekili Recai Bey ve Kastamonu Milletvekili Ali Rıza Bey, 24 Mart 1924 tarihinde bütçe görüşmelerinde verdikleri söylevlerde donanmaya sahip olmanın

---

<sup>141</sup> Koraltürk, *age*, 250.

<sup>142</sup> Ulugün, *age*, 80-81; Torun, *age*, 97.

<sup>143</sup> Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması*, 10-11.

<sup>144</sup> *age*, 12.

önemini vurgulayarak, üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye Cumhuriyeti için meydana getireceği yeni donanma programını gizli oturumda tartışmaya açtılar<sup>145</sup>:

“Recai Bey (Trabzon): “Arkadaşlar öteden beri iki düsturu askerî vardır. Bunlardan birisi; civarında bulunan denizlere hâkim olmak. Hiç şüphesiz bu mülkün, vatanın muhafazasına hadim olan esbap ve vesailden birisini teşkil eylemek. İkincisi, arkadaşlar, denize malik olup da kuvvei bahriyesi olmıyan devlet, vaktü seferde mülkünden istifade edemeyeceği gibi vaktü hazarda dahi harbi tahdidemez.. Bu iki düsturu askerî nazarı mütalâaya alınacak olursa denizlerden edilecek istifadenin ehemmiyeti fevkalâdesi anlaşılır ki, bundan en ziyade hisse alacak zannederim yedi bin kilometreyi müteceviz sahillere malik olan Türkiye Devleti olsa gerektir. Yine hiç şüphesizdir ki, arkadaşlar, bir kuvvei bahriyei faika ile denizlere hâkim olan milletlerin servet noktai nazarından iktisabedeceği itibar daha fazladır. Bu bir hakikattir ki, bunu ihmal etmek felâket addolunur.

Ali Rıza Bey (Kastamonu): “Bunları arz etmekten maksadım, görüyorum ki, hâlâ bidayeti meşrutiyetteki zihniyetle, elan bahriyenin lüzumsuzluğna kaani olanlar var. Artık bu kadar vakayı ve hâdisat üzerine ve vatanın bütün mevcudiyetinin bu kadar azîm tehlikelere düş-tüğü görüldükten sonra elan bahriyenin lü-zumsuzluğuna kail olmak bilmem ne dereceye kadar mâkul ve basiretkârlıktır.”

Bahriyeliler tarafından hazırlanan yeni bahriye programı: Gazi Paşa, Fevzi Paşa ve İsmet Paşa isimli üç kruvazör; dört büyük kruvazör, on iki muhrip, on iki denizaltı gemisi, yirmi dört mayın tarayıcı gemi, iki açık deniz mayın dökücü gemi, üç kıyı mayın dökücü gemi, dört ağ gemisi, yirmi adet çeşitli maksatlı yardımcı gemi ve iki yüzer havuzdan oluşmaktaydı. Bunun yanı sıra müstakil bir Bahriye Vekâleti'nin kurulması teklifi de verilmişti. Ancak 26 milletvekili tarafından verilen önerge mecliste kabul edilmedi.

Müdafaa-i Milliye Vekili Kazım imzalı bir rapor Başvekâlet'e gönderildi. Bu rapora göre Birinci Dünya Savaşı'ndan önce Gölcük Burnu bölgesinin İngiliz ve İtalyanlar tarafından keşif yapıldığı bilgisi dahilinde daha önce yapılan Armstrong-Vickers şirketi ile antlaşmaya atıfta bulunulmuştu. Haliç'teki tersanenin İzmit'e naklinin emredildiği, kısmen başarılı olursa da devamının getirilemediği belirtilmiş, daha önce İngilizler tarafından yapılan projeye göre 10.000.000 Altın lira olarak maliyet biçilen modern tersane, fabrikalar ve havuzlar için 2 Eylül 1924 tarihinde 1986 numaralı ile Dahiliye Vekâleti'nden Gölcük Burnu civarındaki mahallelerin istimlaki için başvurulmuş ancak sonuç alınamamıştı, bu nedenle mevcut tersanelerdeki 50-60 senelik atölye ve tezgahların bulunduğunu bildirildi. Bu tesisler çok basit ve adi tamiratları gerçekleştirilebilirdi. Yeni ve modern bir tersane kurulduğu takdirde beş on yıllık bir periyotta Cumhuriyet donanmasının en yeni teknolojik imkanlarla istediği her tonajda gemi inşa edebilecek kapasiteye ulaşacağı vurgulanmaktaydı. Versay Antlaşması nedeniyle Alman şirketlerin fabrikalarını Hollanda, İsveç, Rusya ve

<sup>145</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Dönem II, Toplantı 20, c. 2 (24 Mart 1924): 1049-1055.

İspanya gibi devletlere taşıdıklarının altı çizilerek, İzmit'te yapılacak tersane için bazı şirketler tarafından ilgi göreceği tahmin edildiği ve İzmit'te bir tersane kurulması için geç bile kalındığı belirtilmekteydi.<sup>146</sup>

Müdafaa-i Milliye Vekâleti, donanmadan gönderilen Yavuz'un aldığı yaralar nedeniyle duruş gücünü tamamen yitirip batma tehlikesiyle karşı karşı olduğu raporuna istinaden hazır bir yüzer havuz almak ve bu havuzu 1925 yılı kış aylarından önce nakletmek istiyordu. Tersane için ilk önce Bebek, İstinye, Tuzla ve Erdek gibi bölgeler düşünülmüşse de Yavuz muharebe kruvazörünün Lozan Barış Antlaşması nedeniyle güvenliğinin riske atılmaması maksadıyla daha güvenli bir bölge olan İzmit Körfezi düşünülüyordu<sup>147</sup>.

Yavuz'un tamirâtı için Viyana'da bulunan "Empileks İntağ Sendikası" tarafından 20 Mayıs 1925 tarihinde yapılan incelemeye göre tamir için duyurulan çağrıda eksiklikler bulunmaktaydı. Geminin tespit edilenden daha fazla onarıma gereksinim duyduğu, onarımın yurtiçinde mi yoksa yurtdışında mı yaptırılacağına belirsiz olduğu; ancak yurtdışında onarımının gerçekleştiği takdirde geminin Avrupa'ya nakil masrafı, sigorta ücreti, havuzlama ücreti ve masrafı, geminin yurtdışında bulunan subay ve mürettebat masraflarının yapılan plana dahil edilmediği belirtilmekteydi. Ayrıca Avrupa'nın siyasi durumunun da dikkate alınarak tamirin Türkiye'de yapılması gerektiği tavsiye edilmekteydi. Haliç Tersanesi'nin Yavuz gemisini onarabilecek imkân ve kabiliyette olmadığı, yurtiçinde tamirinin yaptırılabilmesi için 25.000 tonluk yüzer havuz gerektiği ve yeni teknolojiye haiz atölyelerin lazım geldiği vurgulanmaktaydı. Ayrıca fabrikalardan teklifnameler alındıktan sonra bir inceleme yapılmış, şirketlerden birinin eski bir yüzer havuzu satmak istediği anlaşılmıştı. Sendika, İzmit'te bir deniz üssü tesis edileceği duyumunu aldıklarını ve burada inşa edilecek tesisleri kendilerinin kurabileceklerini Umur-ı Bahriye Müdürlüğü'ne teklif etmekteydi<sup>148</sup>.

Yavuz'un tamiri ile alakalı altı şirketin ilgi gösterdiği bildiriliyordu. Türk lirası üzerinden havuz bedeli ve Yavuz'un tamir masraflarının tekliflerinin beklendiği,

---

<sup>146</sup> Lozan Muahedesi Sonucu Yeni Bir Tersane Teşkil Etmek Üzere Tersanelerin İzmit'e Nakledilmesi Hususunda Müdafaa-i Milliye Vekâletinden Başvekâlete Yazılan Yazı, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 35/1194/728.

<sup>147</sup> Şerafettin Erdem, "Anılarda Gölçük", **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, s. 551 (1991): 29-30.

<sup>148</sup> [Viyana Empileks İntağ Sendikası Tarafından Yazılan Rapor ve Teklif], 20 Mayıs 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 19/199.



İstanbul'da tamirinin yapılacağı bildiriliyordu. Bu hususta da Flender Anonim Şirketi'nin uygun bulunduğu, havuz ve Yavuz'un tamirat masraflarının üç yılda faizsiz taksitli ödeme yapılacağı, üç yaşından büyük olmamak kaydıyla ve İstanbul'da teslim edilmek şartıyla sac havuz teslim edileceğini, Yavuz'u İstanbul'da 12 ayda tamir edileceğini, ancak ödemenin İngiliz lirası cinsinden yapılmasını istediklerini bildirmişti. Havuz bedelinin 120.000 İngiliz lirası, İstanbul'a naklinin 30.000 İngiliz lirası tutacağı, Yavuz'un tamir masrafının 300.000 İngiliz lirasını bulacağı; toplamda 1924 senesinin 150.000 İngiliz lirası kur farkı karşılığı olan 1.200.000 Türk lirasına karşılık geleceği hesaplanmaktaydı<sup>149</sup>.

20 Kasım 1924 tarihinde Blohm und Voss şirketi tarafından Birinci Dünya Savaşı esnasında değeri 15.000.000 Mark olan 40.000 tonluk yüzer havuz, 13.775.000 Mark'a indirilerek teklif edildi. Ancak bu teklif Bahriye Dairesi Reisliği tarafından Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından alınan Yavuz muharebe kruvazörünün yurtiçinde tamir edilmesi ve bir yüzer havuz temin edilmesi prensip kararları nedeniyle reddedildi<sup>150</sup>.

İngiltere Armstrong-Vickers tarafından yeni bir havuzun yapımının en az 8-10 ay süreceğini, bu nedenle kendilerinin hazır 40.000 tonluk bir havuzun satış işlemlerini gerçekleştirip birkaç ay sürede Türkiye'ye nakledebilecekleri teklifinde bulunmuştu. Yavuz'un tamiri nedeniyle altı parçadan oluşan bir yüzer havuz ihtiyacına binaen İngiltere, havuzun yedi sekiz ay içerisinde teslim edileceğini ve bedelinin 184.000 İngiliz lirası olacağını belirtiyordu. Fiyata nakil, sigorta, tahkim, ihzar ve İstanbul'a demirleme masrafının dahil olmadığı bildirilmişti. 23 Ekim 1924 tarihinde teklif edilen 32.000 ton ve beş parçadan oluşan havuz için bütün masraflar dahil 220.880 İngiliz lirası maliyeti olacağı, 12 Kasım 1924 tarihinde ise bedelin indirim yapılarak 205.000 İngiliz lirası'na düşürüldüğü bildirilmişti. Özellikle üstünde durulan husus ise havuzun 1925 yılı yaz aylarında Türkiye'ye ulaşması gerekliliğiydi. Yeni bir havuz sipariş edildiği takdirde tamamlanması 1926 yılını bulacaktı. Altı parçalı havuzdan bir parça eksiltilecek böylelikle maliyet düşürülecekti. Türk makamları makinelerin bulunduğu parçanın çıkartıldığı takdirde teklifin kabul görmeyeceğini bildirmişlerdi. Eğer teklif bir başka havuz için yapılmış ise bunun tespit edilmesi hususu istenmekte

---

<sup>149</sup> Yavuz Zırhlısının tamirati ile Alakalı İhalenin Flender Kumpanyasına Verilmesi, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 46/1468.

<sup>150</sup> Kazım Öztürk, **Türk Parlamento Tarihi TBMM III. Dönem 1927-1931 I. Cilt**, (Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları No:8), 255-258.

ve mutlaka 1925 yılı yazında İstanbul'da olması gerektiğinin altı çizilmekteydi<sup>151</sup>. Müdafaa-i Milliye Vekâleti tarafından başlatılan ve Bahriye Vekâleti tarafından devam ettirilen Armstrong Vickers görüşmeleri, Bahriye Vekâletinin Londra Büyükelçiliği'ne Zekai Bey'e gönderilecek telgrafta, havuzun Türkiye Cumhuriyeti'ne satılıp satılmayacağını öğrenilmek üzere çalışma başlatılmasını, Hikmet Paşa'ya da havuz hakkında yapmış olduğu teşebbüslerin netice vermemesi nedeniyle zaman kaybedildiği bilgisiyle devam ediyordu<sup>152</sup>.

Londra'dan Hikmet Paşa tarafından gönderilen raporda Chatham adındaki bir uzmanla havuzun incelendiği bildirilmiş, havuzun kuru havuza çıkartılarak karinasının incelenmesi gerektiği, gerekiyorsa ilave onarım ve parça eklenmelerinin yapılmasını, mümkün değil ise havuzun olduğu gibi Türkiye'ye satılmasını iki teklifte Admiralty'e bulunmuş. Havuzun naklinin bir sonraki seneye kalmaması için Mayıs ile Ağustos ayları arasında mutlaka yapılması gerektiği, 25 sene işe yarayacağı anlaşılmıştı. Hikmet Paşa, havuzun incelemesini Müttefikler tarafından Almanya'dan alıkoyulan sac havuzların tamamını muayene eden Clark v Stanfield isimli bir uzmanın gerçekleştirdiğini belirtiyordu. Bahriye Vekâleti'nce satın alınmak istenen havuzun 23 numaralı "Wilhelms Hafen" havuzu olduğu, 11 sene önce inşa edildiğini bildirmiş, havuzun naklinin altı hafta süreceği aktarılmıştı. Eğer nakil işlemleri için 15 Ağustos tarihi aşıldığı takdirde sigorta ve nakil için kış tarifesi üzerinden maliyet çıkartılacağı ve bunun da pahalıya geleceğine dikkat çekmekteydi. Hikmet Paşa, yüzer havuzu, kuru havuza sokmayı ve bütün parçalarını muayene ve kontrol edilmesini ve bu işlem sonunda meydana gelebilecek bakım-onarım masraflarını Armstrong Vickers şirketinin kabul etmesi halinde 65.000 Sterlin gibi bir ödemenin yapılacağını şifahen şirkete teklif etmişti. Ardından Admiralty'nin bu teklifi kabul etmez ve kuru havuza sokmaz ise, 50.000 Sterlin geçen senenin fiyatı olması nedeniyle indirim talebinde bulunulacağı ikinci bir teklifinde bulunulduğunu bildirdi. S.F. Staples'ın raporuna göre havuz beş sene önceki durumundan daha kötü olduğu, bakımsız kaldığı, bazı sac levhaların bozulduğunu ve bir takım ufak ancak önemli parçalarının kaldırıldığını belirterek, 30 bin tonluk yeni bir havuz yapılmasını teklif etmiş, inşa edilecek yeni havuzun ömrünün iki katı daha fazla olacağını ancak fiyatının 40.000 tonluk

---

<sup>151</sup> Müdafaa-i Milliye Vekâleti Umur-ı Bahriyye Müdüriyeti Teçhizat Dairesi Komisyonuna Mahsus Evrak, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 21/515.

<sup>152</sup> Havuz İnşası için İngiliz, İtalyan ve Fransız Şirketlerin Teklifleri, 1925, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/2654.

kullanılmış sac havuz bedeli olacağını ifade etti. On ayda teslim edilebileceği ve 280.000 Sterline mal olacağını belirtmekteydi. Staples raporunda eğer havuz 65.000 Sterline alındığı takdirde ve Admiralty'nin belirtilen onarımları yaptığı takdirde İzmit'e naklinin 110 bin Sterlin masraf olacağı ve toplamda 170 bin Sterline mal olacağını bildirilmekteydi<sup>153</sup>.

Ancak tüm bu çabalara rağmen Hikmet Paşa'ya gönderilen ve şimdiye kadar cereyan eden muameleden Bahriye Vekâleti, havuz işinde başarılı olunamayacağını anlaşıldığı muhakemesini yapmaktaydı<sup>154</sup>.

Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne 30 Mart 1925'de Stabilimento Tecnico Triestino şirketi vekili Mösyö Donari imzalı toplarda herhangi bir tamirat yapılmayacağını, torpido kovanlarının iyi durumda olduğunu, 21.980 İngiliz lirası tutarında gemi eşyalarının tamirat masrafı olduğu, tamirin Trieste'de yapılacağı ve geminin naklini şirketin kendisinin yapacağını, Trieste'de on ay sürecektir bir tamirattan sonra teslim edileceklerini ve toplamda 313.940 İngiliz lirası bedel ve üç senede altı ila on iki ay taksitle ödenmesi planlandığı bir teklif sundular<sup>155</sup>.

Hamburg Dokbau und Gesellschaft Şirketi teklifinin 234.000 İngiliz lirası olduğu, 6 parçadan oluştuğu bildirildi<sup>156</sup>. Blohm und Voss şirketi tarafından 29.000 tonluk havuz teklif edilmiş. Hamburg'da teslimi için 2.500.000 Türk lirası gibi maliyet çıkartılmış, nakil, sigorta, demirleme, sefer masrafları mürettebatın giderleri dahil edilmediğinden maliyetin çok fazla olacağı anlaşılmıştı. Ayrıca teknik özellikleri bakımından yeterli bulunmadığı tespitiyle uygun bulunmadığı ifade edilmekteydi<sup>157</sup>.

Fen Heyeti tarafından iki şirketin teklifleri karşılaştırılmaktaydı<sup>158</sup>:

“Dokbav müessesesinin altı parçalı, cıvata raptiyeli kendi kendini havuzlar havuzu eb'at cihetiyle de muvafıktı. Yalnız tahliye müddeti – Vekâletin eski teklifine uygun olarak – 0 saattir. Saç sıhanını de normal addolunan 15 milimetreye indirmeleri, fiyata tesiri olacağı için faydalı olurdu. Filender'in havuzu altı parçalı değildir, birbirini havuzlayamaz. İki küçük duba üzerinde bu kadar uzun, enli, yüksek bir cismin muvazenette tutulması, nazari olarak kabul edilse bile, müşkül ve muhataralıdır. Bu sistem matluba muvafık değildir. Ancak Filender de

<sup>153</sup> Havuz İnşası için İngiliz, İtalyan ve Fransız Şirketlerin Teklifleri, 1925, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/2654.

<sup>154</sup> Havuz İnşası için İngiliz, İtalyan ve Fransız Şirketlerin Teklifleri, 1925, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/2654.

<sup>155</sup> [Stabilimento Tecnico Triestino Şirketinden Alınan Teklif Detayları], 1920, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, No. 19/199.

<sup>156</sup> Müdafaa-i Milliye Vekâleti Umur-ı Bahriyye Müdüriyeti Teçhizat Dairesi Komisyonuna Mahsus Evrak, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 21/515.

<sup>157</sup> Müdafaa-i Milliye Vekâleti Umur-ı Bahriyye Müdüriyeti Teçhizat Dairesi Komisyonuna Mahsus Evrak, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 21/515.

<sup>158</sup> K. Öztürk, *age*, 265-266.

rekabet sahasından atılsa Dokbav rakipsiz kalacak, fiyat hususunda anlaşmak hazine aleyhine olacaktır. Bu mülâhaza ile komisyon dedi ki: Dokbav, havuzun saç sihani 15 milimetre olacaktır, tahliye müddeti dokuz saatten üç saata indirilecektir diye hesabını yapmalıdır. Flender'e Dokbav'ın teklifi dairesinde bir havuz yapıp yapamayacağı sorulmalıdır, kabul ederse iki şirketle müzakere ve aralarında münakaşa yapılmalıdır. Hangisi müddet, fiyat, tertibat itibariyle muvafik şart dermeyan ederse havuz İzmit'te ona yaptırılır.”

Dokbau und Gesellschaft şirketi tarafından teklif edilen havuzun maliyeti 226.000 İngiliz lirasıydı. Flender Anonim şirketinin teklifi ise 231.500 ila 232.500 İngiliz lirası arasında değişmekteydi. Flender şirketi son gün bir teklifte daha bulunmuş, maliyeti 225.000 İngiliz lirası ve ilaveten 7.500 İngiliz lirası değerinde bir mayın fabrikasını bedelsiz inşa edeceklerini bildirmişti. Netice olarak tekliflerden en uygun olanın Flender Anonim Şirketi teklifi olmuştu<sup>159</sup>.

Bahriye Dairesi Riyaseti 1.600.000 Türk lirası gibi kısıtlı bir bütçeye sahipti. Yavuz kruvazörünün havuzlanması için gereken miktar 180.000 İngiliz lirasıydı. Ayrıca ülkenin savunması için stratejik öneme haiz denizaltı gemilerinin tedarik edilmesi için çalışmalar başlatılmıştı. Bütçenin yüzer havuza mı yoksa denizaltı gemisi tedarikine mi ayrılacağı sorunu 3 Eylül 1924 tarihinde karara bağlandı. Alınan karara göre önce yüzer havuz tedarik edilecek ardından yurtdışından taksitle denizaltı gemisi satın alınacaktı<sup>160</sup>.

23 Eylül 1924 tarihinde toplanan bir komisyon satın alınacak yüzer havuzun en baştan inşa mı edileceği yoksa hazır bir halde satın mı alacağı hususunda bir sonuca varmış ve yüzer havuzun en baştan inşa edilmesinin maliyet etkin bir çözüm olacağı kabul edilmişti. Yeni havuz yapımı için teklif veren şirketler Blohm und Voss, Flender Anonim ve Dokbav şirketleriydi. Komisyon yapılan değerlendirmede Blohm und Voss şirketinin; onarımın Haliç veya İzmit'te yapıldığı takdirde maliyetin artacağı fakat onarımın Hamburg'da yapılması halinde yarı yarıya maliyetin düşeceğini bildirdikleri teklifi reddetti. Flender Anonim Şirketinin yapmış olduğu 25.000 tonluk havuz teklifini ise Başınşaiye Şubesi uygun bulmamıştı. Geriye bir tek Dokbau şirketinin teklifi kalmıştı. Bunun yanısıra reddedilen Flender Anonim Şirketi altı parçadan oluşan ve 25.000 ton ağırlığında, her üç parçanın ayrı birer yüzer havuz oluşturabilecek teknik imkana sahip bir havuz için yeniden bir teklif vermişti. Müdafaa-i Milliye

<sup>159</sup> Müdafaa-i Milliye Vekâleti Umur-ı Bahriye Müdüriyeti Teçhizat Dairesi Komisyonuna Mahsus Evrak, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 21/515.

<sup>160</sup> K. Öztürk, *age*, 259.

Vekâleti havuz alımına dair yürüttüğü bütün faaliyetleri, 539 No'lu kanun ile kurulan Bahriye Vekâleti'ne 22 Aralık 1924 tarihinde devretti<sup>161</sup>.

Bahriye Vekâleti kurulduğunda Yavuz kruvazörünün onarılması; donanmanın vurucu gücünün Turgutreis zirhlisi, Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri, Peyk-i Şevket ve Berk-ı Satvet torpido kruvazörleri ve Samsun, Basra ve Taşoz muhriplerinden oluşturulması; iki denizaltı gemisi satın alınması, Gölcük'te bir tersane kurulması ve yurtdışından bir uzman heyet getirilerek donanmanın ihtiyaç duyduğu talimnamelerin, talimatnamelerin ve diğer eğitim ve dökümanların hazırlanması ve tatbik edilmesiydi.<sup>162</sup>

Yavuzun onarılması, iki adet denizaltı alınması, var olan donanma gemilerinin bakım onarımı ve personel eğitimi<sup>163</sup>. Bahriye Vekâleti, Marmara Üssü Bahri Komutanlığı'na yolladığı 461 sayılı mesajda; yeni kurulacak tersane için en uygun bölgenin Gölcük olduğunu, arazinin kamulaştırılması için 1925 yılı bütçesinden 40.000 lira ayrıldığını, kamusallaştırma sonrası artacak paranın bölgedeki bataklıkların kurutulması ve rıhtım bölgesindeki altyapısına yatırım yapılmasını istiyordu<sup>164</sup>.

Flender Anonim Şirketi ise Blohm und Voss tersanesinde SMS Goeben (Yavuz Sultan Selim) kruvazörünü inşa eden Başmühendis Mösyö Yan ve Blohm und Voss şirketinin havuz uzmanı olan Mösyö Müller'in kendi namlarına çalışacaklarını, yüzer havuz bedelinin 300.000 İngiliz lirası olacağı teklifinde bulundular. Abdürrahim Bey başkanlığında toplanan 16 kişilik komisyon tarafından Flender Anonim Şirketi'nin teklifinin en uygunu olduğu kararı verildi<sup>165</sup>.

Flender Şirketi'nin Lübeck şehrindeki 1918 yılında tesis ve fabrikaların durumu, inşa kabiliyetleri, kredisi, sermayesi, atölyelerin durumu, dretnot ve denizaltı gibi harp gemilerini inşa imkân ve kabiliyetlerini öğrenebilmesi için gizlice bir inceleme yapılması istenmişti. Gelen rapora göre her sınıftan 28 gemi inşa ve tamir imkân ve kabiliyetinde olduğu bildirilmişti<sup>166</sup>.

---

<sup>161</sup> **age**, 260.

<sup>162</sup> Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanması**, 25-26.

<sup>163</sup> Ulugün, **age**, 86; Mehmetefendioğlu, Gürel, **age**, 242.

<sup>164</sup> Ulugün, **age**, 86.

<sup>165</sup> K. Öztürk, **age**, 258.

<sup>166</sup> [Flender Şirketi Hakkında Yapılan İncelemeler], 1341/1925, Deniz tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 36/1223.

Sonuç olarak alınan bütün teklifler değerlendirilmiş ve devlet adına en yararlı teklifin Alman Flender Anonim Şirketi'nin teklifi olduğu kararlaştırılmış ve 9 Mayıs 1925'te Alman Flender şirketinin 1.200.000 Türk lirası bedel ile ihale edilmişti<sup>167</sup>. Havuzun inşasına 23 Haziran 1925'te başlanacak ve tamamlanması 13 Aralık 1926'de olacaktı.

Gölcük bölgesindeki tesislerin güvenliği için İzmit Körfezi girişine müstahkem mevki ve tahkimatlar yapıldı. Darıca Burnu'nda kara kuvvetlerinden bir topçu birliği, Turgutreis zırhlısından sökülen 15'lik toplar, Mesudiye zırhlısından sökülen toplar, Yavuz ve Hamidiye gemilerinden geçici olarak sökülen 15'lik toplar buraya yerleştirildi. Körfezin en dar yeri olan Hersek-Kava arasının mayın ve ağ manialarıyla kapatılması planlandı<sup>168</sup>.

İzmit'e havuzun teslimi masrafı neredeyse 150.000 Sterlini bulacağını bildirilmiş, bu meblağa sigorta ve nakil işlemleri de dahil edilmişti. Havuzun keşif ve muayene yapılması için Tornicavefş İnşaat-ı Bahriye şirketi ile sözleşme yapılmıştı<sup>169</sup>.

### 2.3.1. Yüzer Havuz'un İnşası

9 Mayıs 1925 tarihinde ihaleyi kazanan Flender Anonim Şirketi bölgede faaliyetlerine hızla başlamış ve Aralık 1926 tarihinde tamamlamıştı<sup>170</sup>. Flender Anonim Şirketi'nin inşa ettiği tesisler: Eski Fabrika Genel Müdürlük Binası, Güverte Müdürlüğü Binası ve yanındaki barakalar, Büyük Kreyn (Leylek Kreyn), Eski Mayın Fabrikası, Yüzer Havuz, Eski Vapur İskelesi ve civarındaki ambarlar, İskele yanındaki yelken atölyesi olarak kullanılan kantin ve gazino binası, Dizel Kuvvet Santrali ve Dizel Kuvvet Santrali yanındaki Su Santrali idi<sup>171</sup>. İzmit-Gölcük arasında karayolu ile ulaşım henüz gelişmemişti. Bölgede bataklık ve patika yollar mevcut olup daha sonra yapılan altyapı iyileştirmeleriyle ulaşım sağlanabilmekteydi<sup>172</sup>.

---

<sup>167</sup> [Flender Anonim Şirketi ve Havuz İhalesi], 1341/1925, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, No.30.18.1.1.

<sup>168</sup> Erdem, **age**, 31.

<sup>169</sup> Havuz İnşası için İngiliz, İtalyan ve Fransız Şirketlerin Teklifleri, 1925, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/2654.

<sup>170</sup> U. Öztürk, **age**, 99.

<sup>171</sup> Aydın Eken, **Ord. Prof. Ata Nutku: Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi ve Mühendislik Eğitiminin Önderi**, (İstanbul: İTÜ Yayınları, 2013) 42; Ulugün, **age**, 86; Torun, **age**, 101; Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)**, (İstanbul: Deniz Basımevi, Temmuz 2005), 98.

<sup>172</sup> Erdem, **age**, 32.



**Şekil 1: Flender Anonim Şirketi Tarafından Almanya'dan Havuzun İnşası İçin Getirilen Parçalar (1925)**

---

Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 11.



**Şekil 2: Havuz İnşası (1925)**

---

Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 11.



**Şekil 3: Havuz Birinci Blok Denize İniş Töreni Mareşal Fevzi Çakmak'ın Karşılması (11 Ekim 1926)**

Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 12.

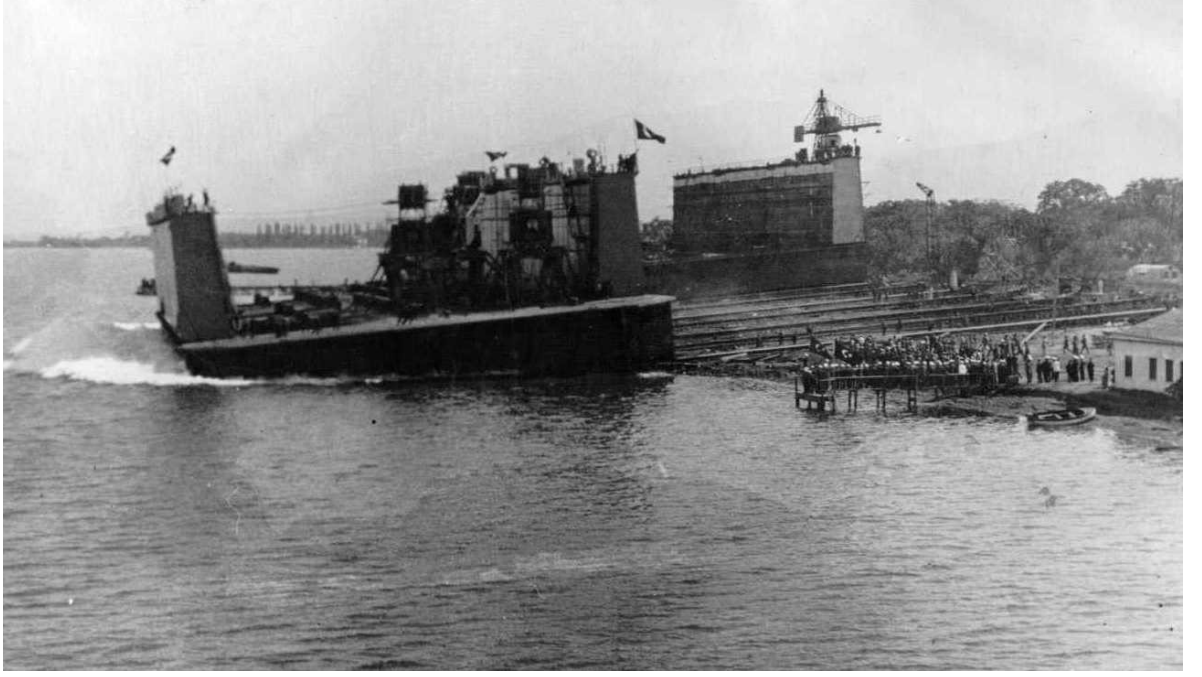




**Şekil 4: Havuz Birinci Blok Denize İniş Töreni, M.F. Çakmak, Fahrettin Altay, Deniz Kuvvetleri Kumanda Heyeti ve Flender Anonim Şirketi Mühendisleri (11 Ekim 1926)**

---

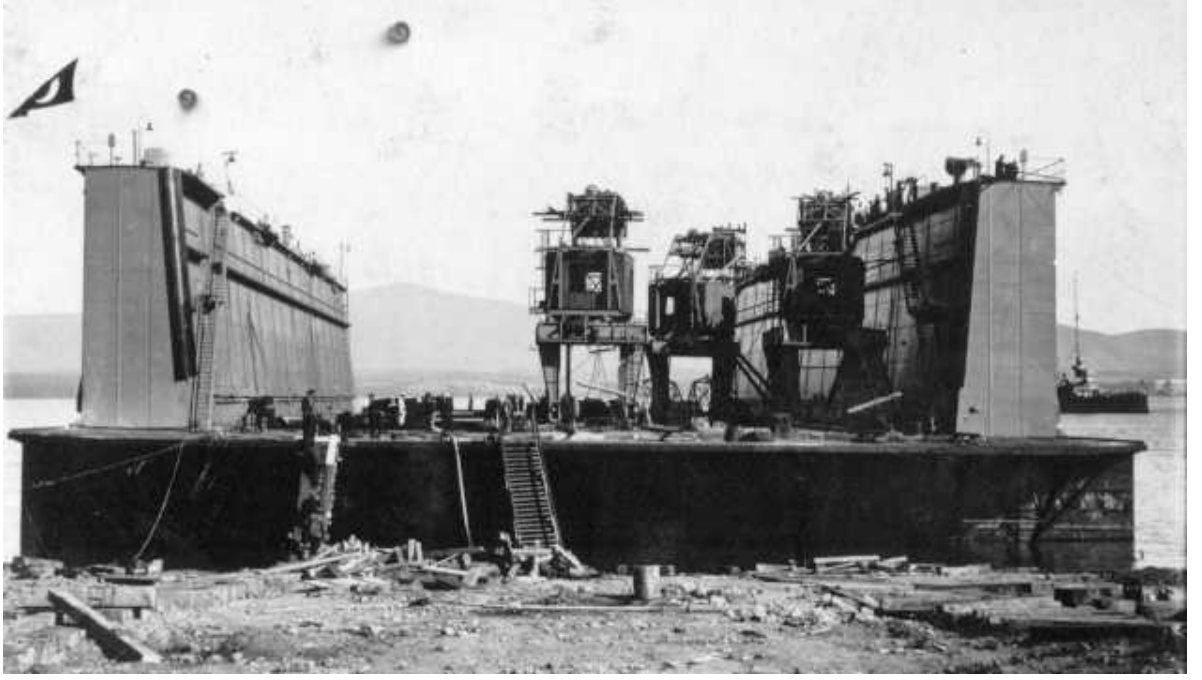
Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 13.



**Şekil 5: Havuz Birinci Blok Denize İndirilişi (11 Ekim 1926)**

---

Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 13.



**Şekil 6: Havuz Birinci Blok İnşası (1926)**

---

Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 13.



**Şekil 7: Havuz İkinci Blok Denize İndirilişi (30 Ekim 1926)**

---

Gölcük Tersanesi Komutanlığı, **Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölcük, 1999), 15.

Yüzer havuz inşasını tamamlayan Flender Anonim Şirketi, Yavuz'un onarımı için açılan ihalenin Fransız “Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire-Penhoed” şirketi tarafından kazanılması dolayısıyla sahip oldukları tesislerin satışı için İmalat ve İnşaat Dairesi Birinci Şube'ye başvurular. 13 Aralık 1927'de daire tarafından Vekile-i Celile'ye gönderilen yazıda ise Flender Şirketi'nin Gölcük'te inşa ettiği tesisleri satmak istediği müracaatında buldukları belirtmiş<sup>173</sup>, yapılan tahkikat sonucunda Flender Şirketi tarafından Bahriye Vekâleti'ne devredilecek şirket mal ve yapıları hakkında verilen rapora göre batarya imlâsı için bulunan tesisat denizaltıların bataryaları için yeterli olmadığı, üreteceği enerjiye nazaran kuvvet istasyonunun işletme maliyeti fazla olduğu, bataryaların imlâsını yapacak dizel motorların eski olması nedeniyle bu işlemin uzun süreceği, dizel motorların eski olması nedeniyle bakım ve onarıma ihtiyaç duyacağı bu nedenle maliyetin daha da artacağı anlaşılmıştı. Flender Şirketinin inşa ettiği tek yarar görülen yapılar ise ahşap barakalar olduğu ifade edilmekteydi<sup>174</sup>. İnşa edilen yüzer havuzun tamir, levazım, idame ve çalıştırma masrafı olarak 1927 yılı bütçesinden 72.828 Türk lirası gerektiği bilgisi mevcuttu<sup>175</sup>.

### 2.3.2. Yavuz'un Havuzlanması ve Onarımı

Yavuz muharebe kruvazörünün havuzlanması için Penhoët Atölyeleri ve Tersaneleri (*Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire-Penhoed*) şirketi ile 5 Aralık 1926 yılında bir sözleşme imzalandı. Sözleşmede yer alan maddeye göre Fransız şirket, Yavuz'u, havuzlanmış bir şekilde teslim alıp onarım işlemlerine başlayacaklardı<sup>176</sup>. Yavuz'un onarım ihalesinin Alman şirketlere değil, Fransız şirketlere verilmesinin sebebinin siyasi bir jest olarak değerlendirmektedir<sup>177</sup>.

5 Ağustos 1928 tarihinde Flender Şirketi'nin devralan Penhoët Atölyeleri ve Tersaneleri'nin yerleşim şekli aşağıdaki gibiydi<sup>178</sup>:

“Atölyeleri havuz yapılırken Almanlar'ın kurup da sonradan bize bıraktığı sactan barakalar. Çok yüksek olan bu barakalar ellişer metre boyunda var. Bir tanesine ‘Makine fabrikası’,

<sup>173</sup> [İmalat ve İnşaat Dairesi Birinci Şube Tarafından Vekile-i Celileye Gönderilen Yazı], 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 258/5277.

<sup>174</sup> [Flender Şirketi'nin Gölcükteki Tesisatı Hakkında], 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 258/5277.

<sup>175</sup> Gölcük'deki Saç Havuzun İdame ve Çalıştırma Masrafı, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 332/7796.

<sup>176</sup> Baş, *age*, 190.

<sup>177</sup> U. Öztürk, *age*, 100.

<sup>178</sup> Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)*, (İstanbul: Deniz Basımevi, Temmuz 2005), 158-159.

ikincisine 'Ahşabiye fabrikası', üçüncüsüne de 'Dökümhane' diyorlar. Atölyelerin gerisinde ray üzerinde hareket eden ve 5 ton ağırlığı kaldırabilen bir vinç var.

Atölyelerin gerisi baştan aşağı meyvelik ama bu arazi tahta lojmanlar yapılmak üzere Fransızlar'a verilmiş. Fransızlar buraya müdür ve işçi lojmanları kuracaklarmış.

Atölyelerin batısında gene iki sac barakadan ofis ve bekâr subay lojmanı var. Birbirine paralel olan bu iki baraka ellişer metre boyunda ve kıyıya paralel. Her birinin içinde onar oda var. Kıyıya yakın barakada inşaat ve onarım kontrol işiyle meşgul inşaiye subayları kalıyor; daha içerdeki barakada hem inşaat kontrol hem de subay ofisleri var. Bu barakalara dikey olarak üç küçük baraka daha koymuşlar. Bunlar ambar, subay lokantası ve gazinosu olarak kullanılıyor.

Ofis barakasının batısındaki kıyıya çitle çevrilmiş bir müdür barakası yapılmış. Fransız şirketinin müdür ailesiyle birlikte bu lojmanda kalıyor. Ofis ve lojmanların önüne 20 metre boyunda bir de iskele yapılmış.

Gölcük alanının en doğu tarafına Rauf Bey adlı bir müteahhit iki katlı bir otel yaptırmış. Burası aynı zamanda lokanta ve gazino olarak da kullanılıyor. Buraya Rauf bey Otelini deniyor. Rauf bey, buraya ufak bir iskele de yaptırmış; satın aldığı iki motorla 10 kuruşa İzmit ile Gölcük arasında yolcu taşıyor.

Kestane ağaçlarının bulunduğu alanda çeşme başına bir de tahtadan kantin binası yaptırmış. Her şeyi satıyor ve çok para kazanıyor. Tüm Gölcük'te başka bina ve dükkan yok. En yakın köyler üç kilometre mesafedeki Değirmendere ve dört kilometre mesafedeki Kazıklı."

15 Aralık 1927 Tamirat Komisyonu Reisi Remzi, İmalat ve İnşaat Dairesi vasıtasıyla Bahriye Vekâleti'ne gönderdiği yazıda, Fransa'dan ustabaşılar ve 44 işçinin geldiği bilgisi vermişti. İşçilerin ise İzmit-Gölcük arasında gidip geldikleri belirtiliyordu. Dolayısıyla işçilerin çalışma saatlerinde vasıtanın ve hava durumunun etkili olduğu bildirilmekteydi. Gölcük'te çalışanların kalabilmesi için gereken bir ikametgâh yapılması hususunda çalışma yapılmasının önemi vurgulanmaktaydı<sup>179</sup>. 23 Ağustos 1928 tarihinde Fransa'dan çalışan personel için tahta lojman yapımı 7.000 tonluk kereste, yapı malzemeleri ulaştırılmış, on gün içerisinde de inşa edilmişti<sup>180</sup>.

J.V. Vital ve Kompany Limited Şirketi tarafından izin belgesi için yapılan başvuruda Ağustos ayında Yavuz'un havuzlanması sırasında İngiltere'den gelecek iki uzmanı olan Mösyö S.F. Staples ve Mösyö T.N. Wawn için gerekli izinlerin sağlanması isteniyordu<sup>181</sup>.

Yavuz muharebe kruvazörü, 9 Aralık 1926 günü Flender Anonim Şirketi tarafından inşa edilen havuza alınmaya başlandı. Havuzun altı parçadan oluşması nedeniyle Yavuz'un havuz içinde dengeli bir şekilde alınıp alınamayacağı hususunda çalışmalar yapılmıştı. Almanya'dan 10.000 Türk lirası ücretle getirilen Müller adında bir havuz uzmanı tarafından Yavuz havuzlanmaya başladı. Ancak denge kurulamadığı için bir

<sup>179</sup> Tamirat Komisyonu Raporu, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 261/5400.

<sup>180</sup> Afif Büyüktuğrul, **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu ...**, 161.

<sup>181</sup> İstihbarat Şubesi Yavuz-Havuz Amelesi, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 37/451.

kaza meydana gelmiş, havuz ciddi bir hasar alırken, Yavuz kruvazöründe ise ciddi bir hasar bulunmamaktaydı<sup>182</sup>.

20 Ağustos 1927 tarihine kadar otuz hafta süren havuzun onarımı Flender Anonim Şirketi tarafından yapılmış<sup>183</sup>, ancak havuzlanma esnasında yaptırılacak sigorta primleri %1'den %5'e artmıştı. Altı aylık tamir için havuza alınacak Yavuz için Mart-Nisan 1927 tarihleri arasında İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve Fransız sigorta şirketlerinden teklifler alındı. *Sedgwick, Collins & Co. Limited* şirketi tarafından temsil edilen Bahriye Vekâleti sigorta şirketlerinden teklif aldı<sup>184</sup>.

Yüzer havuzun inşaatının tamamlanmasıyla 9 Aralık 1926'da Yavuz havuza alındı<sup>185</sup>. İsveçli mühendis Ebalmilad ve Türk mühendis Cavit Bey Yavuz gemisini tekrar yüzer havuzun içine alarak ve havuzlama işlemini başarılı bir şekilde tamamladı<sup>186</sup>. St. Nazaire şirketi Gölcük'te Flender Anonim Şirketinin inşa ettiği tesis ve fabrikalar ek olarak Makine ve Tekne İnşa Fabrikası, Döküm Fabrikası ve Personel İskân Binaları inşa etti<sup>187</sup>.

Yavuz gemisinin onarım faaliyetlerinde toplam 400 Fransız ve 900 Türk işçi çalıştı. 25 Şubat 1930 tarihinde denize indirilen Yavuz, kazan onarımının tamamlanmasının ardından seyit ve top tecrübelerini tamamlamış, 11 Ağustos 1930 günü Cumhuriyet

---

<sup>182</sup> Baş, **age**, 191.

<sup>183</sup> U. Öztürk, **age**, 101.

<sup>184</sup> The Cornbill Insurance Company Limited, Sun Insurance Office Limited, The Thames and Mersey Marine Insurance Company Limited, Phoenix Assurance Comp. Limited and The Union Marine Ins. Com. L., Maritimes Ensurance Company Limited, The London Assurance, Norwich Union Fire Insurance Society Limited, Reliance Marine Insurance Com. L., The Union Marine Insurance Company Limited, Standart Marine Insurance Company L., Ellerman's Wilson Line LTD. Hull and Lowden Connell & Co., The Home Insurance Company Limited, The State Assurance Company Limited, The Merchants Marine Insurance Comp. L., The Ulster Marine Insurance C. L. The Insurance Company of North America, The Hull Underwriters Association Limited, The Northern Assurance C. L., The Ocean Marine Insurance C. L., Eagle Star and British Dominions Ins. Com., The London and Provincial Marine and General Insurance Company, Limited. The World Marine and General Insurance Company, Limited, C. T. Bowring Co., Ltd., Atlas Assurance Company Limited, Coledonian Insurance Company, The World Auxiliary Insurance Corporation Limited, The Sea Insurance Co. Limited, The Hull Underwriters' Association, Limited, New Zealand Insurance Company Limited, London and Scottish Assurance Corporation Limited, Elders Insurance Company, Limited, L'Alliance Internationale D'Assurances & de Commerce, L'Omnium d'assurances Maritimes, Globe & Rutgers Fire Insurance Company, Lloyd's London, Commercial Union Assurance Company Limited, Union Insurance Society of Canton Limited, The Indemnity Mudural Marine Assurance Company Limited, British & Foreign Marine Insurance Company Limited, Royal Exchange Assurance, The British Oak Insurance Company Limited, London Guarantee & Accident Company, Limited. Western Assurance Company, Maritime Insurance Company, Limited. **Deniz Tarih Arşivi**, BV 17/154.

<sup>185</sup> Baş, **age**, 190.

<sup>186</sup> U. Öztürk, **age**, 101.

<sup>187</sup> Ulugün, **age**, 89.

donanmasına katıldı<sup>188</sup>. Fransız şirket 7.000.000 Türk lirası zarara uğrayarak Gölcük'teki bütün tesisleri Türkiye'ye devrederek ayrıldı<sup>189</sup>.

### 2.3.2.1. Yavuz-Havuz Davası

Yavuz muharebe kruvazörünün havuzlanması sırasında meydana gelen kaza başta olmak üzere havuzun kontrat dışında inşa edildiği ve havuzun dayanıklı olmadığına ilişkin haberler ortaya çıkmıştı<sup>190</sup>. Soruşturmanın temelini oluşturan suçlamalar ise şöyleydi<sup>191</sup>:

- “1. İngiltere'den hazır havuz alımı sırasında resmi görevi olmayan Hikmet Paşa'nın komisyoncu olarak kabul edilmesi ve teminat için beş bin liranın gönderilmesi meselesi,
2. Havuzun ihalesi sırasında iki şirket arasında yeterli derecede rekabete yol açmadan bir şirket lehine işlem yapılması. İhsan Bey'in bu işlemi yaparken daha önceden Fikret ve Ömer Nazım Bey'le aralarında yaptıkları anlaşma gereğince, irtikâp fiilinin işlenmesi,
3. Yavuz'un tamiri sırasında sigorta meselesinde, mütehasıs meselesinde Bakanlar Kurulu kararına aykırı olarak muamale yapılması. Tamir masraflarının ödenmesi sırasında bir senede tamir, iki senede ödeme kararına aykırı olarak, devleti zarara uğratabilecek şekilde faturalar mukabilinde ödeme yapılmasına karar verilmesi. Ve ek olarak Bahriye Vekâleti'nin kaldırılacağına kararlaştırılmasına rağmen son gün mukaveleyi imzalaması.
4. Avukat Ziya Bey'in kanuna aykırı olarak emekliye sevk edilmesi.”

Yapılan tahkikatlar ve savunmalar neticesinde Bahriye Vekili İhsan Bey'in ve Bahriye Vekâleti'nin ilgili personelinin yasalara aykırı faaliyetlerde buldukları tespit edilmişti<sup>192</sup>:

- “1. İngiltere'den kırk bin tonluk hazır havuz alımı konusunda resmi açıdan sorumlu olmayacak olan Hikmet Paşa'nın komisyoncu olarak görevlendirilmesi, bilirkişi görevlendirilmeden teminat bedeli olarak 5000 lira gönderilmesi,
2. Havuz İhalesi'nin Ömer Nazım Bey'in vekilliğini yaptığı Filander Şirketine verilmesi. İhale Kanunu'na aykırı olarak mukavele yapılması, Filander Şirketi'nin teklifinin, Dokbav Şirketi'nden gizlenerek ihalenin daha uygun şartlarda yapılmaması. Buna göre: ihale bitiş süresi olan 7 Mayıs'ta son teklifi veren şirket Dokbav Şirketi'dir. Teklifi ise, 240 bin lira ve ilave olarak 7500 lira değerinde mayın fabrikası yapmaktır. Fiyatın uygunluğu açısından Dokbav'un teklifi daha uygundur. 9 Mayıs'ta Filander Şirketi, 225 bin liralık yeni bir teklif sunmuş ve bu durum üzerine İhsan Bey, konuyu Bakanlar Kurulu toplantısına taşımıştır. Bunun sonucunda Filander'in teklifini uygun bularak daha önceki koşullarda ihaleyi kazanan Dokbav'ın yerine ihale Filander'e vermiştir. Gelinek noktada 7 Mayıs'ta verilen Dokbav'ın teklifinin Filander'e haber verilmesi buna karşın 9 Mayıs'ta Filander Şirketi'nin verdiği tekliften Dokbav Şirketi'nin haberdar edilmemesi ve son kararın Bakanlar Kurulu'na bırakılması gerekirken oldubitti ile Bakanlar Kurulu'nun karar vermeye zorlanması ve bunun gibi sebeplerle bir malın alımı sırasında suiistimal ve irtikâp fiillerinin işlendiği iddia edilmiştir.

<sup>188</sup> Baş, **age**, 193-194.

<sup>189</sup> Ulugün, **age**, 90.

<sup>190</sup> Havuz İnşası ile İlgili Flander ile Yazışmalar, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/5623.

<sup>191</sup> Mehmetefendioğlu, Gürel, **age**, 246.

<sup>192</sup> Efendioğlu, ve Gürel, **age**, 249-250.

3. Mütchassis meselesi. Buna göre; Yavuz'un tamiri sırasında, geminin tamiri maksadı ile havuza alınması esnasında meydana gelen kaza sonucu, onarıma ara verilmek zorunda kalınmıştı. Gemiye havuza almakla yükümlü olan Sen Nazer Şirketi, meydana gelen kaza sebebiyle riskin arttığını ve sigorta şirketlerinin ücretlerini yükselttiğini belirterek sözleşmelerin yenilenmesini talep etmişti. Bunun üzerine konu, Bahriye Vekili İhsan Bey'in inisiyatifini ile çözüme kavuşturulmuştu. Bakanlar Kurulu'nda görüşülüp karara bağlanmasına rağmen devleti zarara uğratacak şekilde mukavelenin düzeltilmesi ve yenilenmesi, Yavuz'un tamiri konusunda ödemelerin Bakanlar Kurulu'na aykırı olarak devleti zarara uğratacak şekilde halledilmesi. Bütün bu işlemlerin Bakanlar Kurulu'nun istifa ettiği ve Bahriye Vekâleti'nin kaldırıldığı bir ortamda, İhsan Bey tarafından selahiyeti olmamasına rağmen alelacele yapılarak yakın arkadaşı Sapançalı Hakkı ve onun ortağı Koniçeli Nurettin Bey'e menfaat temin etmekte olduğundan suç unsuru oluşturmaktaydı.

4. Avukat Ziya Bey'in emekli edilmesi meselesi. Emeklilik Kanunu'nun 2. maddesine aykırı olarak su-i ahlakı görünenlerin emekliye sevk edilmesi gerekirken, adı geçen şahsın istifa etmesine rağmen, emekli edilmesi devlet menfaatini zarara uğratmıştır.”

Bahriye Vekili İhsan Bey ve diğer görevliler Yüce Divan'a sevk edildi. Görevi suiistimal, irtikâp, kanunlara muhalif olarak ihale işlemi yapmak, devlet menfaatini zarara uğratmak suçlarından Bahriye Vekili hüküm giydi.<sup>193</sup>

16 Ocak 1928 tarihinde 1198 No'lu kanunla Bahriye Vekâleti ilga edildi. Aynı gün yayımlanan 1199 No'lu “Müdafaa-i Milliye Vekâletinde bazı teşkilât icrası hakkında kanun” ile Millî Müdafaa ve Bahriye Vekâletleri müsteşarlıklarını ilga ve Millî Müdafaa Vekâletinde Kara, Deniz ve Hava Müsteşarlıklarıyla, Fen ve Sanat Umum Müdürlüğü adında bir teknik genel müdürlük açıldı.

---

<sup>193</sup> Mehmetefendioğlu, Gürel, *age*, 234.

### 3. GÖLCÜK TERSANESİ'NİN KURULMASI

*L'Information d'Orient* gazetesinde 29 Mayıs 1930 tarihinde çıkan bir habere göre St. Nazaire şirketine ait Gölcük'teki tesislerin yakın bir zaman Türk hükümetine teslim edilecekti. Fransız gazetesine göre Gölcük'te çalışan 250 Fransız ve 750 Türk işçinin barınacağı kadar bir alanın imar edildiği ve Yavuz'un deneme seyirlerine başladığı bildiriliyordu. Sabık Fransız donanması subayları idaresinde 17 Mart'ta tecrübe seyrine çıktığı ve beklenenin üstünde bir performans sergiledi. St. Nazaire tezgâh ve atölyelerinin 1930 yılı ortalarına doğru Yavuz ve Gölcük'te yapılan küçük tersane hükümete teslim edilecekti<sup>194</sup>.

St. Nazaire şirketinin Gölcük'te inşa ettiği tesislerin devrinin gerçekleşmekte, hükümetin burada büyük bir tersane edecek ve Haliç'te devredilen tersanenin bedeli olarak alınacak 3.000.000 Türk lirasının burada harcanacaktı. Gölcük'teki tersanenin idaresi için Bahriye Fabrikaları Umum Müdürlüğü adı verilen bir teşkilat kuruldu<sup>195</sup>.

Aralık 1924 tarihinde Holandalı *Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw* (I.v.S.) tersanesine sipariş edilen iki denizaltı gemisi Türkiye'ye gelmişti. 1929 yılında Birinci İnönü ve İkinci İnönü olarak adlandırılan denizaltılar için bir ana üsse ihtiyaç vardı<sup>196</sup>. Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla bir ihaleye çıkıldı ve ihaleyi Alman Gulte Hafnung Şirketi kazandı. İhale sonucunda Buhar Kuvvet Santrali, Akümülatör Fabrikası ve Müştemilatı, Torpido İmlâ İstasyonu ve Fabrikası, Donanma Komutanlığı Binası inşa edildi<sup>197</sup>. Artık Gölcük şehir sadece bir tersane değil, aynı zamanda hem suüstü hem de sualtı gemileri için bir ana üs kufayetine ulaşmıştı. 1930-1939 yılları arasında Türkiye Cumhuriyet korumacı ve devletçi yaklaşım ile iktisat politikaları uygulamaktaydı. Devlet destekli millî bir sanayileşme başlamış<sup>198</sup> bunun askerî

---

<sup>194</sup> "Fransız tezgâhının Türkiye'de bir zaferi mi?", **Cumhuriyet Gazetesi**, 29 Mayıs 1930.

<sup>195</sup> "Bahriyemizde inkişaf Gölcük'te büyük bir tersane tesis ediyoruz", **Cumhuriyet Gazetesi**, 2 Ağustos 1930.

<sup>196</sup> Dilek Barlas, Serhat Güvenç, **Türkiye'nin Akdeniz siyaseti (1923-1939) Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları**, (İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları, 2014), 100.

<sup>197</sup> Ulugün, **age**, 90.

<sup>198</sup> Boratav, **age**, 59.



yansımaları ise Gölcük'te başlamıştı. 7 Temmuz 1927 tarihli 371-7221 sayılı yazıda Genelkurmay Başkanlığı Gölcük'te bir tersane kurulması ve İstanbul'da yer alan tersane atölye ve tezgâhlarının bölgeye nakledilmesi isteniyordu<sup>199</sup>.

Kasımpaşa Fabrika ve Havuzlarını teslim protokolü 27 Aralık 1927'de imzalandı. Bu protokole göre İstanbul Tersanesinde bulunan Fabrika ve Havuzlar Deniz Kuvvetleri İdaresinden Seyrisefain İdaresine geçecek; Valide Kızağı Fabrikaları Deniz Kuvvetlerinde kalacak; Yavuz'un tamiri sona erer ermez, kademeli bir surette Gölcük Fabrikaları meydana getirilecek ve fakat mezkûr tesisin tamam olması beklenmeden İstanbul Tersanesi derhal Gölcük'e taşınacak; Seyrisefain İdaresi, Gölcük'te askerî bir tersane meydana getirilmesi için Deniz Kuvvetlerine üç milyon liralık bir yardım yapacak; Seyrisefain İdaresi, harp gemilerinin havuzlanması hususunda, ticaret gemilerine nazaran öncelik verecekti<sup>200</sup>. 1928 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile Cumhuriyet donanmasına ait kurumların Gölcük'e taşınması kararı verildi<sup>201</sup>. 1930 yılına gelindiğinde Gölcük'te 1.100 personel çalışmaktaydı. 4 Ağustos 1930'da Gölcük Deniz Fabrikaları kurulmasına karar verildi<sup>202</sup>.

1932-1933 yıllarında Gölcük'te kalifiye ara eleman ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla Mükellef Çırac Okulu açıldı<sup>203</sup>. 1929 yılında İtalya'ya sipariş edilen dört muhrip, üç avcıbot ve iki denizaltı satın alınmasıyla büyük bir tersane ve ana üs ihtiyacı belirmektedir<sup>204</sup>. Bu dönemde tersanede Gölcük yağ gemisinin omurgası kızağa konulmuş ve 27 Mayıs 1934 tarihinde Fabrikalar Umumî Müdürü Deniz Kaymakamı Hakkı Bey yaptığı konuşmada Gölcük'te yeni tersanenin kurulmaya başlandığını ifade etmişti.<sup>205</sup>

### 3.1. Gölcük'te Liman ve Tersane'nin Tesisi İçin Hazırlanan Şartname Esası

Gölcük'te tersane kurulması için teknik bir şartname hazırlandı. 1932 yılında Gölcük bölgesinde inşa edilmek istenen deniz üssü için hazırlanan nihai şartname esasına göre inşa edilecek liman en alçak su derinliğinin 6,5 metreden oluşacak, doğu ve batı

---

<sup>199</sup> U. Öztürk, *age*, 99.

<sup>200</sup> Afif Büyüktuğrul, *Cumhuriyet Donanması*, 37; Ulugün, *age*, 87.

<sup>201</sup> Torun, *age*, 5-88.

<sup>202</sup> U. Öztürk, *age*, 103, 108.

<sup>203</sup> Ulugün, *age*, 92.

<sup>204</sup> Barlas ve Güvenç, *age*, 141, 150.

<sup>205</sup> "Cumhuriyetin yeni bir eseri Gölcük tersanesinde yeni bir gemi inşasına başlandı", *Cumhuriyet Gazetesi*, 27 Mayıs 1934.

istikametlerinde birer mendirek ve rıhtım, bir adet tamir iskelesi, üç adet muhrip ve denizaltı gemileri için barınma iskeleleri, motorbotlara özel beş adet iskeleden meydana gelecekti<sup>206</sup>.

Arazinin zeminin balçık profilinde olması ve yağış nedeniyle iç bölgelerden kıyıya akabilecek çamurların kıyıdaکی tesislerde yaratabileceği altyapı sorunlarının önüne geçebilmek maksadıyla inşa edilecek bütün yapıların özellikle deniz seviyesinden yer yer 1,5-2 metreden fazla inşa edilecekti<sup>207</sup>.

Tersane sınırları içerisinde demir yolu hattı döşenerek doğu batı eksenli rıhtımlar arasında faaliyet gösterecekti. Ayrıca yirmi ton kaldırma gücünde seyyar bir vinç bulunacaktı. Mendirek, rıhtımlar ve tamir iskelesi som beton bloklardan, denizaltı, muhrip ve motorbot iskeleleri ise beton arme yapıda inşa edilecekti<sup>208</sup>.

Gemi kazanlarında kullanılmak üzere kullanılacak suların yine bölgedeki kuyulardan sağlanacağı, saatte en az on ton kazan suyu işleyebilecek cihaz ve makinelerin bulunması gerektiği bildiriliyordu<sup>209</sup>. Tersane ve çevre yapılarının ana su tesisatları detaylandırılarak ihtiyaç duyulan boru tipi, uzunluğu ve depolanacak sarnıçların inşası hakkında detaylı isterler mevcuttu<sup>210</sup>.

Gemilerin kazanlarında kullanılan mazot ve denizaltı gemilerinde kullanılan kuvvet yağı gibi ihtiyaçların depolanabilmesi için yeni inşa edilecek tersanenin güney bölgesi tercih edilmekteydi. Kuvvet yağının depolanacağı ve güney doğuda yer alacak sarnıçlar 200 ton beş adet olacak, mazot için ise 500 tonluk sekiz adet çelik sarnıç ise batı ve güney tarafında yer alacak ve güvenlik önlemi olarak her bir sarnıcın arasında en az 25 metrelik bir mesafe bırakılacaktı<sup>211</sup>. Sarnıçlardan gemilerin bağlanacağı iskelelere özel boru hatları döşenecek ve tulumbalar vasıtalıyla gemilere aktarılacaktı. Ayrıca yangın tehlikesine karşı önlem olarak sarnıçlarda ve çevresinde yangın söndürme tesisatı kurulacak, yine sarnıçların çevresi sızıntılara karşı özel olarak düzenlenecekti. İki katlı içerisinde on kişinin barınabileceği koğuşu bulunan bir itfaiye binası inşa edilecek, yangın söndürme araçlarının girebileceği iki büyük kapısı bulunacak, her bir binanın yanında motorlu pompa yardımıyla su çekilebilecek

---

<sup>206</sup> **İzmit körfezinin Gölcük mevkiinde tesis edilecek liman ve tersanenin nihaî şartname esasatı** (Ankara: Harita matbaası, 1932), 3; Torun, **age**, 105.

<sup>207</sup> **age**, 4.

<sup>208</sup> **age**, 5.

<sup>209</sup> **age**, 14.

<sup>210</sup> **age**, 15.

<sup>211</sup> **age**, 16.

tulumba bulunacaktı<sup>212</sup>. Kalorifer tesisatı, kanalizasyon, elektrik kabloları ve bunların inşa ve imalinde uygulanması gereken standartlar belirtilmekteydi<sup>213</sup>. Gölcük'te inşa edilmesi planlanan fabrika ve yapılar ise şunlardı: Tekne İnşa Fabrikası, Makine İnşa Fabrikası, Dökümhane Fabrikası, Modelhane Fabrikası ve kuru havuzla gemi kızıaklarının bulunduğu bölge arasında inşa edilecek olan rıhtım<sup>214</sup>.

### 3.2. Gölcük'te Tersane ve Deniz Üssü İçin Hazırlanan Şartname

Nihai şartname esasının ilanından bir yıl sonra ihaleye esas olacak genel ve teknik şartname yayınlandı<sup>215</sup>. The Netherlands Harbour Works Co şirketinin projesinin temeli olan bu şartnamede ilk olarak Gölcük'te inşa edilecek deniz üssü ve tersaneye neden ihtiyaç duyulacağı ifade edilmekteydi. Yeni tesisler mevcut donanma gemilerinin bakım onarım ihtiyacını karşılayacak ve gelecekte inşa edilecek harp gemileri için iki buçuk senede bitirilmek üzere 15.000 tonluk her sınıftan gemi inşa edebilecek bir altyapıya sahip olacaktı. İhtiyaç duyulan tesisler ise şöyle sıralanmaktaydı: Gemi tamir ve teçhiz limanı ve buna ait teçhizat ve tesisat, iskeler ve teçhizatı, Yavuz zırhlısına ait yatma yeri ve teçhizatı, tekne inşa ve teçhiz fabrikası ve teçhizatı, makine inşa ve teçhizat fabrikası, makine montaj mahalli ve teçhizatı, dökümhane ve modelhane fabrikaları ve teçhizatı, kazanhane fabrikası ve teçhizatı, ağaç işleri fabrikası ve gemi donanım işleri ve teçhizatı, boya işleri fabrikası ve teçhizatı, gemi inşaat malzemesinin depo edileceği yerler, galvaniz yapma mahalli ve tesisatı, laboratuvarlar, müdürlük binası, bürolar ve resimhaneler, tersane giriş binaları, itfaiye, yemek salonları, kapıcı odaları, yıkanma yerleri, 500 kişilik sanatkâr er kışlası, torpido mağazası, top tamirhanesi, optik atölyesi, beş adet fabrika ambarı ve bir yağ deposu, bir adet beş kısımdan oluşan gemi ambarı, tuvaletler ve çamaşır yıkama yerleri, yollar, demiryolları, vinç yolları, kanalizasyon ve boru kanalları, sabit ve hareketli vinçler, limanda bulunan gemilere elektrik, yakıt, su ve buhar sağlayan istasyonlar, yakıt tesisatı, tanklar, boru donanımları, tulumbalar, su tesisatı, tanklar, artezyenler, su boşaltma ve yumuşatma cihazları<sup>216</sup>, tulumbalar, boru donanımları,

---

<sup>212</sup> age, 17-27.

<sup>213</sup> age, 27-33.

<sup>214</sup> age, 34.

<sup>215</sup> Millî Müdafaa Vekâleti Deniz İmalât Şubesi Müdürlüğü, **Gölcükte tesis ve inşa edilecek Tersane ve Üssübahrının projelerini hazırlamak için yapılacak ihaleye esas olacak umumî ve fennî şartname, münakaşa şartnamesi ve teferruatı** (İstanbul: Deniz Matbaası, 1933).

<sup>216</sup> Gemilerin kazanlarında kullanılan ve "fit suyu" olarak adlandırılan tatlı su.

kömür mevkileri ve alıp verme tertibatı, Çuhahane'de bulunan su ve elektrik istasyonunun ikmali ve elektrik tertibatının Gölcük'e nakli, Çuhahane'den gelecek elektrik için Gölcük'teki elektrik tesisatının ve transformatörünün düzenlemesi, fabrikaların ve tersanenin elektrik tesisatı, fabrikaların ve tersanenin kalorifer tesisatı, tersane duvarları, çekek yerleri<sup>217</sup> ve düzeni, benzin depoları<sup>218</sup>.

İlaveten 25.000 tonluk askerî ve ticari gemileri alabilecek bir kuru yavuz, gemi inşaatı için üç adet kızak, torpido atış poligonu, tersanenin gelecek ana deniz üssü olacağından uygun liman ve teçhizatı, hastane, deniz üssü binası, kışlalar, ambarlar ve tesisatları, Yavuz muharebe kruvazörünün yanaşma yeri olarak planlanan rıhtımın ve burada konuşlu büyük bir vinç, ikinci bir su kuvvet istasyonu, halihazırda bulunan buhar kuvvet istasyonunun tadilatından geçirilerek kapasitesinin artırılması, Flender şirketinin inşa etmiş olduğu mayın fabrikasının geliştirilmesi ve Gölcük şehrinin imarının düzenlenmesi isterler arasındaydı<sup>219</sup>.

Yapılan etüdler neticesinde Gölcük'te inşa edilmek istenen deniz üssü ve tersanenin muhrip, denizaltı ve diğer eski ve yeni yardımcı gemilerin bakım onarım faaliyetlerini icra edebilecek imkân ve kabiliyette olacağı ifade edilmekteydi. İnşa edilecek liman ve tesislerin hava durumu koşullarına ve müstakbel bir savaş durumunda korunaklı olması gerektiği de belirtilmekteydi<sup>220</sup>. Hazırlanacak projenin şartnameye uygun olarak sekiz ayda tamamlanıp Millî Müdafaa Vekâleti'ne teslim edilmesi gerekmekteydi<sup>221</sup>. Hazırlanacak tüm proje, inşaat planları ve keşifnamelerin şartnameleri, ihaleye esas olacak teknik şartnameler, inşaatta kullanılacak malzemeler, alet ve edevatların projelendirmesi tamamlanmasına müteakip Millî Müdafaa Vekâleti'ne bildirilecek ve Türk lirası üzerinden işlem görecekti<sup>222</sup>.

Ödemeler, sözleşmenin imzalanması ardından bir ay içerisinde teminat mektubu karşılığında %15 avans olarak millî bankalardan yapılacaktı. Projenin Millî Müdafaa Vekâleti tarafından incelenmesi ve müteahhite tekrar teslim edilmesi izleyen iki ay zarfında teminat mektubu karşılığında %18 avans olarak ödenecekti. Müteahhidin projeyi tamamen teslim etmesi ve Millî Müdafaa Vekâleti tarafından da onaylanmasını

---

<sup>217</sup> Küçük tonajlı gemilerin bakım onarım faaliyetleri için yeterli meyil oranına sahip beton, sıkıştırılmış toprak veya asfalttan yapılan kıyı düzenlemesi.

<sup>218</sup> **age**, 1-2.

<sup>219</sup> **age**, 2-3.

<sup>220</sup> **age**, 4.

<sup>221</sup> **age**, 5.

<sup>222</sup> **age**, 6-9.

izleyen üç ay sonrasında ise bedelin %67'si ödenecekti. Sözleşmeyi imzalayan şirketin taahhüdünü kısmen veya tamamen gerçekleştirmemesi durumunda sözleşmenin fesih olunması durumunda ise şirketin verdiği teminat tutarları hazineye kaydolacaktı<sup>223</sup>. Gölcük'te inşa edilecek deniz üssü ve tersane nihai projesinde inşa edilecek ve fiyatlandırmaya tabi olacak fabrika ve tesisler, ihaleye katılacak şirketlerin teklifi için listelendi. Listeye göre fiyat teklifi alınacak fabrika ve tesisler: Tamir ve teçhiz limanı ve buna ait teçhizat ve tesisat, İskeler ve teçhizatı, Yavuz zırhlısına ait yatma yeri ve teçhizatı, Tekne inşa fabrikası ve teçhizatı, Makine inşa fabrikası ve teçhizatı, Makine montaj mahalli ve teçhizatı, Dökümhane, modelhane fabrikaları ve teçhizatı, Kazanhane fabrikası ve teçhizatı, Ağaç işleri fabrikası ve teçhizatı, Boya işleri fabrikası ve teçhizatı, Gemi inşaat malzemesinin depo edileceği yerler, Galvaniz yapma mahalli ve tesisatı, Lâburatuarlar, Müdürlük binası, bürolar, resimhaneler, Tersane methali binaları, itfaiye, yemek salonları, kapıcı odaları, yıkanma yerleri, san'atkâr efrat kışlası, Torpito mağazası, Top tamirhanesi, Optik atelyesi, Beş adet fabrika ambarı ve bir yağ deposu, Bir adet gemi ambarı, Helâlâr ve çamaşır yıkama yerleri, Şosalar, yollar, demir yolları, kreyin yolları, Tersanenin ve Üssübahrînin kanalizasyon tesisatı ve boru kanalları, Sabit ve müteharrik kreyinler ve tesisatı, Liman kenarlarında olan ve gemilere elektrik cereyanı, yağ, su ve buhar tevzi eden istasyonlar, Yağ tesisatı, tanklar, boru donanımları, tulumbalar ve saire, Su tesisatı, tanklar, arteziyenler, su tasviye ve yumuşatma cihazları, tulumbalar, boru donanımları, su ve yağ boruları için boru donanımları ve saire, Kömür mevkileri, alıp verme tertibatı, Çuhahane su türbin-elektrik istasyonunun ikmalî ve cereyanın Gölcüğe nakli, Çohahanedden gelecek cereyan için Gölcükteki elektrik tesisatı ve transformatör tertibatı, Fabrikaların, tersanenin elektrik tesisatı, Fabrikaların ve tersanenin kalorifer tesisatı, Tersane duvarları, Çekek yerleri ve tesisatı, Benzin depoları, Bir adet kuru havız; takriben 25.000 tonluk, harp ve muavin gemiler için, 3 adet kızak mahalli, gemi inşaatına mahsus, Torpito atış poligonu, İlerde yapılacak büyük liman ve teçhizatı Hastane, Üssübahrî binası, kışlalar, ambarlar ve saire, Umumî plânda Yavuz için yanaşma mevkii olarak gösterilen rıhtımın uzatılması ile teşekkül edecek rıhtım ve teçhizatı ve burada tesisi mukarrer devvar büyük kreyn, İkinci bir su kuvvet istasyonu

---

<sup>223</sup> age, 11.

(Kocaelinde), Mevcut kuvvet istasyonunun bir misli olarak tevsian tekemmülü, Mevcut mayın fabrikasının tekemmülü, Gölcük şehir (azamî 5000 nüfusluk) idi<sup>224</sup>.

### 3.3. Hollanda Projesi

Hazırlanan şartnameye göre İngiliz ve Alman firmaların da teklif verdiği<sup>225</sup> ihaleyi The Netherlands Harbour Works Co. (*Nederladsche Maatshappij Voor Havenwerken*) şirketi kazandı. 14 Haziran 1934'te yapılan anlaşmaya göre şirket iki yıl süresince tersane, liman ve deniz üssü için proje hazırlayacaktı<sup>226</sup>. Gölcük bölgesine gelen The Netherlands Harbour Works Co mühendis ve uzmanları öncelikle zemini incelediler. Kum ve balçığın bulunduğu zeminin liman için uygun bulunmasıyla kuru havuz yapımının elverişli olup olmadığının test edilmesi maksadıyla on iki adet sondaj yapıldı<sup>227</sup>. Rüzgâr, dalga, hava durumu, med ve cezir ölçen aletler getirilerek bölgenin genel durum değerlendirmesi yapıldı. Yapılan değerlendirmeye göre liman için en tehlikeli rüzgârın batıdan esen günbatısı olduğu tespit edildi. Dalga ölçümlerine göre kırk ila yetmiş santimetrelilik değerler elde edilmiş fakat liman ve üs için bir tehlike yaratmayacağı değerlendirildi<sup>228</sup>. İzmit Körfezi'nin açık deniz kıyılarında olduğu gibi şiddetli med ve cezir yaşanmayacağı, 20 Kasım 1934 tarihinde kayıt altına alınan en uzun ve şiddetli yağmurun altı gün sürdüğü tespit edildi. Ölçülen en yüksek sıcaklığın 24 Nisan 1934 tarihine ait olduğu ve 38 santigrat derece olduğu, bölgenin deniz kenarı olması nedeniyle rutubetin yüksek olduğu bildirildi.<sup>229</sup> Hollanda Projesi gemi inşaat tersanesi, umumî tersane ve üssübahrînin bir araya geldiği üç kısımdan oluşmaktaydı<sup>230</sup>.

---

<sup>224</sup> Millî Müdafaa Vekâleti Deniz İmalât Şubesi, **Gölcükte tesis ve inşa edilecek Tersane ve Üssübahrînin projelerini hazırlamak için yapılacak ihaleye esas olacak umumî ve fennî şartname, münakaşa şartnamesi ve teferruatı** (İstanbul: Deniz Matbaası, 1933), Fiat Listesi 1-3.

<sup>225</sup> "Donanmamızın Takviyesi", **Cumhuriyet Gazetesi**, 3 Kasım 1935.

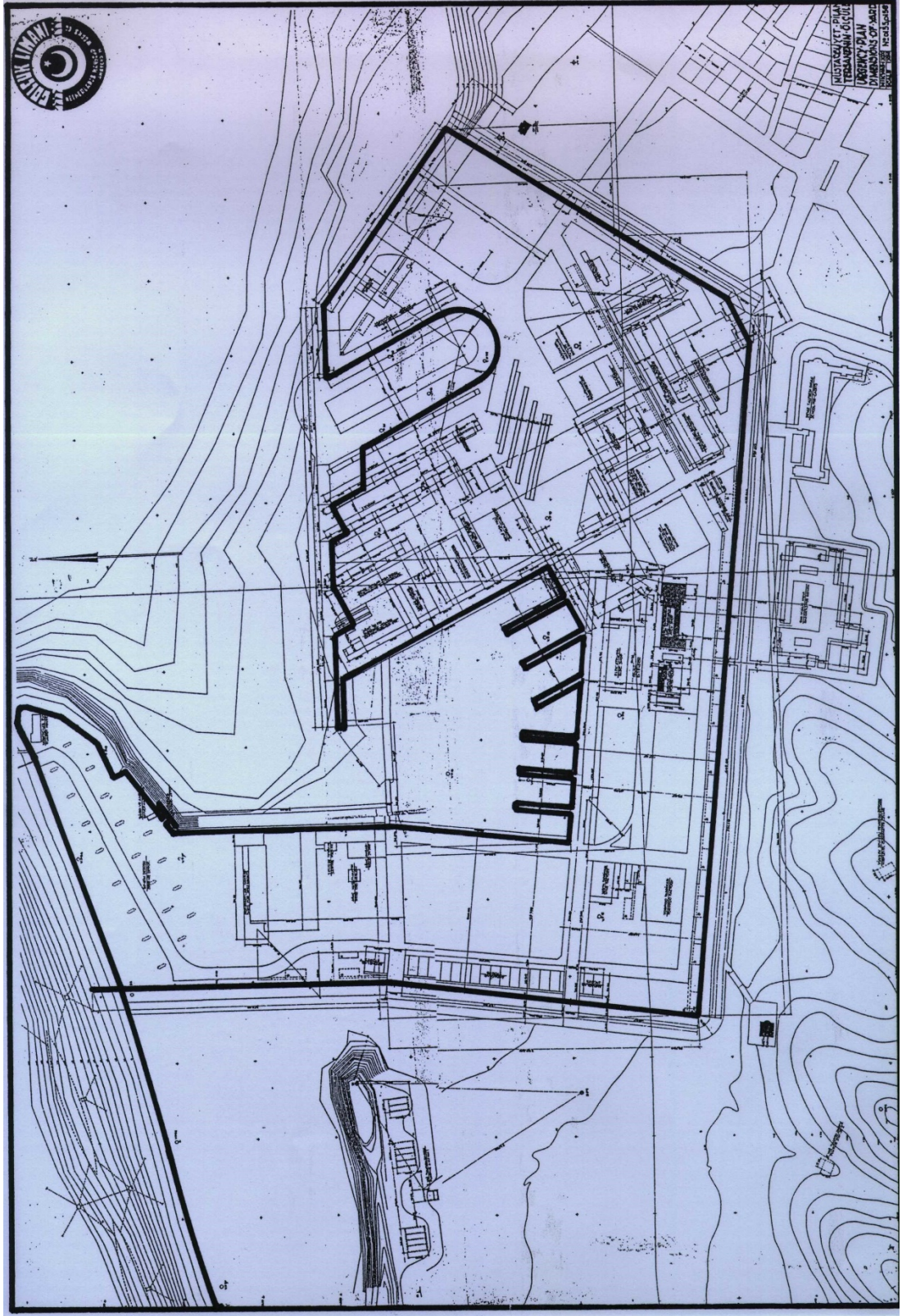
<sup>226</sup> Torun, **age**, 105.

<sup>227</sup> Netherlands Harbour Works Co. Gölcük Proje Bürosu, **Gölcük Liman, Tersane ve Üssübahrî Muvakkat Projesi** (22 Ocak 1935), I-3.

<sup>228</sup> **age**, I-7-9.

<sup>229</sup> **age**, I-11.

<sup>230</sup> **age**, II-1.



**Şekil 8: Hollanda Projesi (1936)**

Gölçük Tersanesi Komutanlığı, **Gölçük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi** (Gölçük, 1999), 21.

15.000 tonluk her sınıftan harp gemilerini inşa edebilecek kabiliyette olan gemi inşaat tersanesinin iki buçuk senede bitirilmesi hedeflenmekte, üç tip kızağa sahip olacağı bildirilmişti. Birinci kızak 100 metre uzunluğunda 30 metre genişliğinde 2.300 tona kadar iki gemi ve en büyük denizaltıları, ikinci kızak 120 metre uzunluğunda 36 metre genişliğinde 2.500 tona kadar üç gemi ve dönemin en büyük muhriplerini, üçüncü kızak ise 205 metre uzunluğunda, 35 genişliğinde 23.000 tonluk Yavuz muharebe kruvazörü sınıfında harp gemileri inşa edebilecek kabiliyette olacaktı<sup>231</sup>.

25.000 tonluk 212 metre uzunluğunda 35 metre genişliğinde bir kuru havuz dizayn edilecekti. Şirketten ayrıca 10.000 tonluk bir kuru havuz inşası daha istenmiş ancak şirket 25.000 tonluk yüzer havuz mevcutken ikinci bir havuzun inşasının işlevsel olmadığını bildirmekteydi<sup>232</sup>.

Umumî tersane ise gemi inşa ve overhol denilen ağır bakım faaliyetleri haricinde donanmanın normal bakım-onarım faaliyetlerinin yürütüleceği, yanaşabilecekleri bir tersane bölgesi haline gelecekti<sup>233</sup>.

Gölcük'ün deniz üssü olarak seçilmesinin sebebinin İzmit Körfezi'nde bulunan en güvenli ve uygun mevki olmasından kaynakladığı ifade ediliyordu. Deniz üssünün tesis edileceği en uygun yerin ortagölün içi olduğu tespit edilmişti. Donanma için 25 hektarlık bir alana ihtiyaç duyulduğu, bunun için de 2.500.000 metreküp bir alanın taranması gerektiği tespit edilmişti. Ayrıca Yavuz muharebe kruvazörü için de en az 10 metrelik bir derinliğe ihtiyaç duyuluyordu. Donanmanın platform sayısının artması durumunda inşa edilecek tesislerin batı istikametinde genişletilmesi tavsiye ediliyordu. Projelendirilen alanın doğu sahillerinde yer aldığı bunun da sebebinin hem düşman taarruzlarına karşı hem de doğaya karşı bir gereklilikten meydana gelmekteydi. Ayrıca inşa edilecek tesislerde çalışan ve donanmada görev yapacak personelin ikamet edecekleri müstakbel bir şehir de yapılan planlamalara dahil edilmişti<sup>234</sup>. Gemilerin bakım ve onarımlarının yanı sıra sığınacakları alan tersane ve liman havuzu tesisleri olacaktı. Onarım sırasında gereken malzemelerin gemilere rahatça aktarılabilmesi için ambar ve sevkiyat sistemleri kurulacaktı<sup>235</sup>.

---

<sup>231</sup> age, II-1.

<sup>232</sup> age, II-3-4.

<sup>233</sup> age, II-7-8.

<sup>234</sup> age, II-12-14.

<sup>235</sup> age, III-2.



Projede yer alan diğer kısım ise gemi inşaat tersanesiydi. İki buçuk senede bitirmek üzere 15.000 tona kadar her sınıftan harp gemisi inşa edebilecek tersanenin imkân ve kabiliyetleri şöyle örnekleniyordu<sup>236</sup>:

“Yüksek tazyıklı buhar türbinleri ile mücehhez, mazot yakan kazanlar ile ağır esliha malik olan (8 adet 12 santimetrelik seri ateşli top – 2 x 3 torpito kovası vesaire) ateş tevcih cihazı ile (fire directions), radio cihazı bulunan 40 mil normal sür’ate malik muhripler ve uzun nısfı kutur seyirli ve 20-22 mil satıh sür’atine malik denizaltılar, asrî surette teçhiz edilmiş makine fabrikaları, kreyn vesaireye muhtaçtırlar. Gemi inşa fabrikası ile makine fabrikalarının ve inşaat kızakları ile inşaat havuzlarının mükemmelen mücehhez olmasına bilhassa dikkatimizi hasrettik.

Lâzım gelen tetkik ve mülâhazadan sonra inşaat programını şöylece tesbit ettik. İki senede inşa edilebilecek olan 10.000 tonluk bir harp krüzeri, takriben 1,500 ton normal maimahraç cesamette ve 2 senede 3 adedi inşa edilebilecek bir takım açık deniz muhripleri (İtalyan ve Felemenk muhripleri gibi) ve yine iki senede inşa edilebilecek 1200 tonluk satıh maimahraç cesametinde iki Denizaltı gemisi.

Bu inşaat programını tertip etmekteki gayemiz, böyle bir programın kifayetli bir tarzda kabili tatbik olmaya müsait oluşudur. Netekim 2 Denizaltı gemisi üstü kapalı Denizaltı kızığında, (yahut inşaat havuzunda) 3 muhrip 1 nci inşaat kızığında ve krüzere 2 numaralı kızakta inşa olunabilecektir.”

İnşa edilebilecek gemilerin malzemelerinin yanı sıra bu gemilerin nasıl inşa edilebilecekleri, ilgili malzemenin ambarlardan fabrikalara nasıl taşınabileceği hususlarında detaylı bilgiler veriliyordu. Ayrıca denizaltı, torpidobot, muhrip ve kruvazörlerin inşa hesap dökümleri de aktarılmaktaydı<sup>237</sup>.

İnşa edilecek kuru havuz için yapılan planlamalarda ikiye bölünebilen bir teknolojiye sahip havuzun aynı anda İtalya’dan satın alınan Tepe sınıfı muhrip tipinde üç gemiyi ve Hamidiye kruvazörü tipinde iki gemiyi aynı anda havuzlayabilecek kapasitede olacaktı<sup>238</sup>.

Gemilere, elektrik santraline, gemi inşa fabrikası ocağına, kazan fabrikasına ve tersanenin diğer tesislerine kömür aktarımı yapabilmek için gereken depo tarifi yapılmış, iki adet kömür nakliye gemisi tedarik edilmesi tavsiye edilmişti<sup>239</sup>. Deniz üssü ve tersanenin elektrik ihtiyacının karşılanabilmesi için 6000 beygir gücünde elektrik üretebilen bir santral, stim kuvvet tesisatının inşa edilecek ve dizel istasyonlarının kurulacaktı. Sadece Gölcük Tersanesi ve Umumî Tersane’nin 2400 beygir gücüne ihtiyaç duyduğu vurgulanmaktaydı. Bütün tesislerin aydınlatılması, acil

---

<sup>236</sup> age, IV-1.

<sup>237</sup> age, IV-4-5.

<sup>238</sup> age, VIII-4-5.

<sup>239</sup> age, IX-1-2.

bir durumda veya hava taarruzu gibi bir saldırı durumunda elektriğin süratle kesilebilmesi için önlemler alınacaktı<sup>240</sup>.

Gemi İnşaat Fabrikası'nın Rotterdam'da bulunan Burgerhout Makine İmalathanesi ve Gemi İnşaat Tersanesi'nin planlama esasına göre yapıldığı, ancak Rotterdam'daki tersanenin sivil yük gemileri için inşa edildiği vurgulanarak Gölcük'te harp gemileri inşası gerçekleştirileceği için planlamanın bu duruma göre yapıldığı bildiriliyordu<sup>241</sup>.

Şartnameye göre Makine İnşaat Fabrikasının 15.000 tona kadar harp gemilerinin makineleri imal etmeye uygun olması gerekmektedir. Ayrıca denizaltı gemilerinin dizel makineleri de aynı tezgâhta yapılabilmeliydi<sup>242</sup>.

Top Tamir Fabrikası, çeşitli torna tezgâhları, Dökümhane ve Modelhane, Kazanhane Fabrikası, Sıcak Galvaniz Fabrikası, Marangozhane, Umumî Ambar ve dışarıdan inşaat faaliyetleri gözlemlenemeyecek şekilde 5 ton gücünde 2 adet tavan kreynine sahip denizaltı inşaat hangarı da projede yer almaktaydı<sup>243</sup>.

Yeni teknoloji torpidoların yapılabilmesi için bir bina inşa edilecek, Schwarzkoph ve Weymouth (Veymüs) tipi torpidoların Torpido Endaht Poligonu'na taşınmasını sağlayacak sistem geliştirilecekti. Poligonla birlikte yüzer hedefler de yapılacaktı. Periskop ve dürbün gibi hassas cihazların üretimi için Optik Laboratuvarı ve Atölyesi tesis edilecekti. Bölgenin denizden ziyade havadan gelecek tehditlere karşı daha savunmasız olduğu tespit edilerek uçaklardan atılacak patlayıcı bomba, yangın bombası ve gaz bombası gibi mühimmata karşı çalışmalar yapıldı. İnşa edilecek bütün tesislerde gazlara karşı gaz geçirmez bölgeler ile ayırmak gerekliliği vurgulanıyordu. İşçilerin hava taarruzu esnasında kaçabilecekleri sığınaklara ihtiyaç duydukları vurgulanmaktaydı. Hava taarruzu tehdidi sırasında alarm işareti verilmesi gereken alanın 60 kilometre olması gerekmektedir. Birinci işareten yedi sekiz dakika sonra hava taarruzunun başlaması bekleniyordu. Böylelikle işçi ve personelin sığınaklara kaçabilmeleri için yeterli bir süre olacaktı. Bütün fabrikalarda, ambarlarda ve depolarda herhangi bir kaza veya tehlike durumunda personeli uyaracak tehlike düdüğü olması gerekmektedir. Tahaffuzgâh adı verilen ve 2000 metre irtifadan atılan 90 kilogramlık bombalara karşı dayanabilecek güçte, gaz maskesi ve oksijen

---

<sup>240</sup> age, X-1-30.

<sup>241</sup> age, XI-3.

<sup>242</sup> age, XII-1.

<sup>243</sup> age, XIII, XIV, XV, XVI, XVIII.

kullanılmadığı zaman iki saat süresince 100 kişiyi barındırabilecek havaya sahip sığınaklara ihtiyaç duyulmaktaydı. Tersanenin tam kapasite çalışması durumunda 3,500 işçi bulunacağı göz önünde bulundurularak 33 adet tahaffuzgâhın inşa edilmesi gerekmektedir. Ancak zeminin kum ve ıslak olması nedeniyle inşa edilecek bu sığınakların toprağın çok derininde bulunmamaları gerekiyordu<sup>244</sup>.

İnşa edilecek tersane ve gemiler için 400 metreküp su ihtiyacı olacağı hesaplanmaktaydı. Bu ihtiyacı karşılamak için 580 metreküplük dört kuyu ve buna ilaveten hastanede kullanılmak üzere bir kuyu daha inşa edilecekti. Kuyular içme suyu ve kazan suyu (fit suyu) olarak ikiye ayrılacaktı. Yangın söndürme sistemi ve tulumbarlar için boru hattı döşenecek ve kuyulardan besleme yapılacaktı.<sup>245</sup>

Gemilerin yağ ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, onarıma girecek gemilerin yakıtlarını boşaltabilmesi maksadıyla 8 adet 500 metreküplük 150 ton kapasiteli depolar yapılacaktı. Dizel motorlarda kullanılan mazotlar için ise 5 adet 200 metreküplük depo inşa edilecekti<sup>246</sup>.

Deniz üssü ve tersane binalarında havalandırma, ısıtma ve soğutma, sıhhi tesisatlar, kanalizasyon altyapısı hakkında da projede detaylar mevcuttu. Sözleşmeye göre Gölcük'te kurulacak kasaba için birtakım şartlar mevcuttu. Buna göre kasaba, tersanede çalışanların ve ailelerinin barınması maksadıyla tesis edilecekti. Kasabaya İzmit'ten motorla ulaşım sağlanacağı için kasabanın iskeleye yakın kurulması gerekmektedir. 1935 yılında çalışanların ailelerinin Derince, İzmit ve Değirmendere'de ikamet edildiği bilgisi verilmekteydi<sup>247</sup>:

“Bütün gün ayakda durmağa mecbur olan bir işçi işini bitirdikten sonra evine gitmek için uzun bir yol yürüyecek halde bulunmaz. Kezalik her ne kadar sabahleyin kısa bir yürüyüş, sıhhati için faydalı olabilirse de sıcakda, yağmurda yahut soğukda uzun bir yol yürümeğe mecbur olursa bu yürüyüşünden ne işi ne de ailesi müstefid olmaz.

Tersaneye yakın letafeti mevkiyeyi haiz hayli noktalar bulunduğundan, kasabanın mevkii kısa bir yürüyüş mesafesinde bir noktada intehap olunmalıdır.”

Gölcük-İzmit ve Değirmendere Kazıklı arasında motor seferleri yapıldığı, Cuma günleri İzmit'te kurulan pazara yoğun ilgi olduğu ifade edilmekteydi. Savaş zamanında tersane düşman gemileri, uçaklar ve hatta ordu tarafından taarruza uğrayabileceği ifade edilmekteydi<sup>248</sup>:

---

<sup>244</sup> age, XIX.

<sup>245</sup> age, XX.

<sup>246</sup> age, XXI.

<sup>247</sup> age, XXV-1.

<sup>248</sup> age, XXV-2.

“Kasaba sadece sekenesinin vekaya ve muhafazası için gizlenmiş olmamalı aynı zamanda da tersane için bir hedef noktası teşkil edecek veçhile bunun kenar hudutunda bulunmamalı. Meselâ garp cihetden bir bomba tayyaresi evlerin kırmızı damlarından kerterizini alır ve tersaneye düşürmek üzere birkaç saniye sonra bombasını atabilir. Böyle bir köyü gizleyecek bol saha vardır ve böyle bir nokta intehap olunmalıdır.”

Nafia Vekâleti Gölcük kasabasının Değirmendere’ye giden batı sahilinde kurulması için karar vermiş ve gerekçe olarak doğu sahilinde bulunan bataklıklar nedeniyle bir kasaba kurulamayacağını belirtmiştir. Bölgede sıtma riski olduğu da vurgulanmıştır. Ancak Hollanda Proje Ofisi bu karara şerh koymuş, doğu istikametinde kasaba inşa edilebilecek uygun alanlar var olduğunu bildirmiştir<sup>249</sup>. İnşa edilecek evler için<sup>250</sup>:

“Amele evi ictimaî ve iktisadî bir mesele teşkil eder. Aynı zamanda bu günün ihtiyacına göre inşa olunması lâzımgelen bir meseledir. Binaenaleyh tetkike şayan üç nokta vardır.

Birinci nokta mükemmelen ifa olunmalıdır. İkinci nokta da asgarî vüs’at nazarı itibara alınmalıdır. Üçüncüye gelince asrî inşaat ve standardizasyon usullerinin tatbikile husule getirebilecek tarzda hesap edilmiş ve makulbir ev kütleleri lâzımdır.

Seri halinde inşa edilecek olan bu evler aile hayatının ve amelenin manevî ve maddî seviyesinin yükselmesine hadim olacak bütün şeraiti cami olmalıdır. Bundan fazla bir şeye ihtiyaç olmadığı gibi bu ihtiyaç hiçbir suretle tenkis edilmemelidir. Çok yeknesak olan bir şehir çıplaklığı ve şekilsizliği dolayisile ahalinin maneviyatını bozar. Avrupanın bir çok eski şehirlerinde güzel parklar, spor yerleri vesaire yapılmıştır ve bu yüzden halkın kesafeti biraz tenakus etmiştir, mamafî bu yüzden şeraiti hayatıyesi kat’iyen selâha uğramamıştır.”

Kasabada muhtarlık ve Jandarma dairelerini barındıran Nahiye Müdürlüğü, Postahane, Mektepler, Mezbaha, Çarşı, Stadyum, Mezarlık, Halkevi, Cami, Hamam, Sinema, kahveler ve mağazalar da planlanmıştır. Kasabada yer alacak ilkokulda işlenecek müfredat dahi hazırlamıştı. Müfredata göre ilkokul beş sene olacak, jimnastikhane açılacak, meslek okulu üç senelik bir eğitim verecek ve özel kursların verilmesi öngörülmekteydi. Meslek okulunda demirci, elektrikçi, tüfekçi, marangoz ve boyacı gibi mesleklere yönelik eğitimler verilmesi planlanmış, böylelikle tersane için bir istihdam yaratılması öngörülmüştü<sup>251</sup>.

Şirket mevcut donanmanın tamiratı ile meşgul olan mevcut bir tersane bulunduğunu, donanmanın tamiratına yeni tersanenin inşası esnasında devam edilmesi gerektiğini ve hükümetin programını yakın bir gelecekte uygulayabilmesi için yeni tersanenin bir an önce faaliyete geçmesi gerektiğini bildirmekteydi. Ancak bu tersanenin inşasının zamana ihtiyacı olduğu belirtilmekteydi. İlk etapta yetişmiş eleman eksikliğinin hissedileceğini, ancak tersanenin kısmen inşasının tamamlanması ardından bu eksikliğin kapanacağı tespit edilmekteydi<sup>252</sup>.

<sup>249</sup> age, XXV-3.

<sup>250</sup> age, XXV-7-8.

<sup>251</sup> age, XXVI.

<sup>252</sup> age, XXVI.

Hollanda Projesinin yıllık inşaa planına göre birinci sene deniz üssünde yeni bir kuvvet santralının inşası, tersanenin idaresi için muvakkat ofis inşası, inşaat sahasında bulunan askerler için barınma yerleri inşası, beton liman rıhtımları ve dalgakıranların inşası, denizaltı gemilerinin inşaat havuzu dahil olmak üzere çeşitli büyük fabrikalarının temellerinin atılması, 500 kişilik kışlanın inşası, yeni müdüriyet binasının inşası, Gölcük şehrinde birkaç yüz ev ve okul için temellerin atılması, tersanenin etrafına duvar inşa edilmesi, kuvvet santrali için temel atılması, yeni mayın montaj fabrikasının temelinin atılması ve laboratuvarın inşası; ikinci sene rıhtımlar ve dalgakıranların inşasına devam edilmesi, dökümhane, makine fabrikası, kazan fabrikası, gemi inşa fabrikası, ağaç işleri fabrikasının inşasına devam edilmesi, kömür taşımada kullanılacak kreynlerin tesisi, müdüriyet binası ve okulların inşası, limanın taranması; üçüncü senede ise eski fabrikaların yeni fabrikalara nakil işlemlerinin sağlanması, eski ev ve fabrikaların yıkılması, inşaat havuzu ve kızak yollarının inşası, havuz yerinin taranması, lokanta ve ufak binaların inşası, yol, boru hattı ve demir yollarının tamamlanması, inşaat yolları üzerinde bulunan bütün kreyn ve kreyn yollarının kurulması ve diğer bütün tesisatın tamamlanması; dördüncü senede deniz üssü ve hastanenin inşasının tamamlanması planlanmaktaydı<sup>253</sup>.

Yeni tersanenin ancak üçüncü sene faaliyete geçebileceği, zaman kaybedilmemesi için kısıtlı bir zaman diliminde yapılan ön araştırmanın bir an önce genişletilmesi gerektiği rapor edilmekteydi. Resim, haritalandırma ve hesaplandırma faaliyetlerinin bir an önce yapılması gerektiği vurgulanmaktaydı. Ayrıca deniz üssü ve tersane inşasında kullanılacak ve yurtiçinden tedarik edilemeyecek malzemelerin gümrükten geçmesinin zaman alacağı öngörüldüğünden bunların bir an önce tedarik edilmesi gerekiyordu. En önemli vurgu ise bölgenin statüsü ile alakalıydı. Gölcük bölgesi askeri bir statüye sahip olması nedeniyle giriş ve çıkışlar izne tabiydi. Dolayısıyla inşa faaliyetlerinin zamanında tamamlanabilmesi maksadıyla bölgenin geçici olarak askeri bölge olmaktan çıkartılması şiddetle tavsiye edilmekteydi.

Başbakan Celâl Bayar, Gölcük'ü ziyaret etmiş, Hollandalı şirketin hazırlamış olduğu projeyi incelendiğini ve projenin en kısa sürede gerçekleştirileceğini beyan etmişti<sup>254</sup>. Kısa bir süre sonra bölgeye tekrar gelen Başbakan Celâl Bayar ve Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, Gölcük'teki tesislerde inceleme yapmışlar ve burada büyük ve

---

<sup>253</sup> **age**, Lâhika, 5.

<sup>254</sup> “Başvekil, Gölcük-İzmit yolile Ankaraya gitti”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 11 Şubat 1938.

modern bir tersane inşası için 50 milyon Türk lirası bütçe ayrıldığını, Hollandalı şirketin hazırladığı projenin hayata geçirileceğini bildirmişlerdi. 1938 yılı bütçesinden 7.500.000 Türk lirası tahsisat koyulduğunu, 8 ila 10 senede tersanenin tamamlanarak toplamda 40.000.000 Türk lirasına mal olacağını belirtiliyordu<sup>255</sup>.

Başbakana takdim edilen Hollanda projesi beğenilmiş ve tatbik edilmesi için bütçeden kaynak ayrılacağı vaat edilmişti. Gölcük Deniz Fabrikaları Müdürü Albay Naim<sup>256</sup>:

“Şimdi Gölcük’te yeni bir şehir kuruluyor. Kıymetli müteahhid Bay Rauf güzel bir hükümet konağının inşasını bitirmek üzeredir. Sonra burada bahçeler içinde 400 amele evi yapılacaktır. Bir taraftan bu inşaat yapılırken diğer taraftan tersane plânının ilk kısmını teşkil eden tesisat vücutu getirilecektir. Bu tesisat ve inşaatla aid plânlar maruf Avrupa fabrikalarına gönderilmiştir. Mayıs’a kadar teklifler gelmeğe başlayacak ve nihayet beş altı ay sonra inşaat başlayacaktır. Bir yandan İstanbulda sivil tersane tesis edilirken diğer taraftan buna muvazi olarak Gölcükte askerî tersane yapılmış olacaktır. Tersane demek aynı zamanda mühendis ve işçi demektir. Mevcuda ilâveten Alman ve İngiliz tersanelerinde çalıştırılmak suretile yeni elemanlar yetiştirilmektedir.”

Ankara’da toplanan Askerî Şura toplantısından gelen haberlere göre tersane planlarının hazır olduğu ve inşata geçmek için şirketlerle görüşmeler yapıldığı söyleniyordu<sup>257</sup>.

Firma tarafından hazırlanan proje ihalesi için Fransız Schneider, Alman Hohtif, Emlak Bank Yapı İşleri Limited Şirketi, Julius Berger Consorsium, Sanayi ve Ziraat Makinaları T.A.Ş. davet edildi<sup>258</sup>. İhaleyi Netherland Harbour Works ve beş Alman şirket: Philips, Holman, Gulte Hafnung, Julius Berger ve Siemens Bad Union kazandı ve anlaşmalar 1939 tarihinde yapıldı<sup>259</sup>. Beş Alman grubun durumu: İhale bedeli 14.600.000 Türk lirası olan Alman grubu ile yapılan anlaşmada, 3.136.050 Türk lirasının nakit, 674.200 Türk lirasının 1 Ağustos 1943’te vadeli olarak %6 faizli bonolarla, Türk Alman kredi anlaşmasına 7.870.000 Türk lirası dayanarak, 1 Türk lirası 1.98 rayiç bedel üzerinden Golddiskont Bank’a düzenlenen bonolarla ödenecek<sup>260</sup>. Philip Holtsman şirketi tarafından mazot tankları yapılacak ve bedeli 1939 mali yılında Deniz Bütçesinden ödenecekti<sup>261</sup>. 1934-1936 yılları arasında şirketin Gölcük’teki hesap cetvelleri ve keşifler peşin para olarak ödendi ancak hesaplanması

<sup>255</sup> “Atak mayın gemisi dün törenle denize indirildi”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 27 Mart 1938.

<sup>256</sup> “Gölcükte yeni tersane”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 30 Mart 1938.

<sup>257</sup> “Askerî Şuranın verdiği kararlar”, **Cumhuriyet Gazetesi**, 19 Nisan 1937.

<sup>258</sup> Gölcük’te yaptırılacak tersanenin mahdut eksiltmesine Fransız Schnieder ve Alman Hohtif firmalarının da iştirak ettirilmesi, 14.07.1938, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, No. 30-18-1-2 / 84-65-2.

<sup>259</sup> Ulugün, **age**, 93.

<sup>260</sup> Ferdî Uyanıker, “II. Dünya Savaşı Süresince Türk Donanmasındaki Gelişmeler” (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2019), 77.

<sup>261</sup> **age**, 77.

maliyet fiyatları üzerinden yapıldı. İlk maliyet hesaplarına göre ihale edilecek öncelikli proje kısımlarının tutarı ise 9.435.200 Türk lirasıydı. Ancak bu dönemde küresel piyasanın krize girmesi nedeniyle tespit edilen malzeme ve işçilik fiyatları iki katı arttı<sup>262</sup>. İlk proje keşfinde tutarı 4500 Türk lirası olarak tespit edilen 50 tonluk kreyn, bu değişim sonrasında 280.000 Türk lirası oldu.<sup>263</sup>

11.587.180 Türk lirası olarak ilk keşifte tespit edilen maliyet, yeniden düzenlendiğinde toplam 14.742.860 Türk lirası maliyetle<sup>264</sup>: rıhtım duvarları (4.490.710), toprak hafriyatı (1.380.000), tekne inşa fabrikası (1.470.000), kazanhane (725.000), makine fabrikası (2.265.000), dökümhane (875.000), elektrik fabrikası (665.000), mayın fabrikası (180.000), buhar kuvvet santrali (800.000), yer altı tevzi santrali (697.150), kanalizasyon (30.000), laboratuvar (600.000), halalar (235.000), Yavuz kreyni (200.000) ve rıhtım takviyesi (130.000) idi.

Gölcük tersanesinin ve askerî limanın inşasının Millî Müdafaa vekili General Naci Tınaz tarafından ihale edilmişti. İhaleye göre bütün inşa faaliyetler dört senede tamamlanacaktı<sup>265</sup>.

Alman şirketlerle yapılan anlaşmaya göre inşaatın 12 Ağustos 1939 tarihinde başlaması gerekiyordu<sup>266</sup>. İnşaatı yapacak müteahhidin onayı sonrası Türk-Alman Kredi Anlaşması onaylandıktan sonra yürürlüğe girecekti<sup>267</sup>. Ancak II. Dünya Savaşı'nın 1 Eylül 1939 tarihinde başlaması nedeniyle proje devam ettirilemedi.<sup>268</sup>

Genelkurmay Başkanlığı, Millî Savunma Bakanlığı'na 8 Aralık 1939 tarihinde İngiliz kredisinden ayrılacak bütçe ile tersanenin ihtiyaç duyulan kısımlarının tamamlanmasını teklif etti. Millî Savunma Bakanlığı tersane için bütçe ayıramayacaklarını ve İngilizlere ihale edilse dahi inşaatın 5-6 yıldan önce tamamlanamayacağı cevabı verdi. Genelkurmay Başkanlığı 9 Şubat 1940 tarihinde

---

<sup>262</sup> **age**, 79.

<sup>263</sup> **age**, 80.

<sup>264</sup> **age**, 80

<sup>265</sup> Abidin Daver, "Hem Nalına Hem Mihına", **Cumhuriyet Gazetesi**, 26 Nisan 1939.

<sup>266</sup> Gölcük liman ve tersanesinin yapımı sırasında Almanlarla olan anlaşmazlıkların giderilmesi, 16.09.1939, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0 / 63-422-16.

<sup>267</sup> Bir Alman grubu ile aramızda düzenlenen Gölcük Liman ve Tersane sözleşmesinin ödeme şartlarını ilgilendiren Funk Kredi Anlaşması yapılmadığından, sözleşmenin devam ettirilip ettirilmeyeceği hakkında, 01.08.1940, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0 / 63-423-3.

<sup>268</sup> Gölcük Liman ve Tersanesi sözleşmesinin tasfiyesi, 24.01.1942, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi 30-10-0-0 / 63-423-9; Uyaniker, **age**, 82.

İstinye’de bulunan tezgahların donanmanın emrine verilmesini talep etmiş, Millî Savunma Bakanlığı kabul etmiş ve ilaveten Türkiye’deki askeri tersanelerin durumunu tetkik edilmesi için İngilizlerden bir heyet talep etti. 1941 yılı Ekim ayında Amiral Morgan ve Amiral Davis isimli iki İngiliz uzman Türkiye’ye gelerek Haliç ve Gölcük tersanelerinde incelemelerde bulundular<sup>269</sup>. İnceleme neticesinde hazırlanan raporda Gölcük’teki tesislerin barış şartlarında dahi yetersiz olduğunu, iskân, eğlence ve spor tesislerinin ihtiyacı karşılayacak düzeyde olmadıklarını ve ambarların ıslah edilmesi gerektiğini tespit ettiler. Bu rapor neticesinde Millî Savunma Bakanlığı İngiltere’den tersaneler için uygun tezgahların getirilmesi için harekete geçti. Tersanenin ihtiyacı karşılayabilecek seviyeye getirilebilmesi maksadıyla 4 Mart 1942 tarihinde makine, tekne inşa fabrikaları, dökümhane ve işçi evlerinin yaptırılması kabul edildi.<sup>270</sup>

İngiliz donanması adına H.A. Brassert and Co. Ltd. şirketi Gölcük Tersanesinin Hollanda Projesi ile başlayan ve Alman grubuyla devam eden planlarının tamamlanması için anlaşma imzalandı<sup>271</sup>. Bu anlaşmaya göre İngiltere’de imal edilen tezgâh ve tesisler Türkiye’ye harp zamanı olması nedeniyle İngiliz donanması eşliğinde intikal ettirilecekti<sup>272</sup>. Hollanda projesine sadık kalınarak 1948 yılına kadar süreç devam ettirildi<sup>273</sup>.

II. Meşrutiyet sonrasında İngiltere’den sipariş edilen dretnot sınıfı gemilerin bakım-onarım ihtiyaçlarının karşılanabilmesi ve modern gemi inşa teknolojilerini altyapı imkân ve kabiliyetlerini barındıran bir tersane inşası için başlatılan çalışmalar Birinci Dünya Savaşı nedeniyle akamete uğrasa da Cumhuriyetin ilanı sonrasında Yavuz muharebe kruvazörünün onarımı için çok önemli bir temel teşkil etmiştir. Daha evvel yapılan incelemeler sonucunda Gölcük bölgesinde yüzer havuzun inşası sonrasında kurulan altyapı, fabrika ve tesisler donanma için bir ana üs oluşturacak şekilde geliştirilmek istenmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde her ne kadar somut bir proje ortaya çıkmışsa da dönemin ekonomik ve siyasi atmosferi nedeniyle faaliyetler devam ettirilememiştir. Ancak İkinci Dünya Savaşı sırasında izlenen denge politikası,

---

<sup>269</sup> U. Öztürk, **age**, 109-110.

<sup>270</sup> Uyaniker, **age**, 84.

<sup>271</sup> Gölcük Tersanesinin gerekli olan kısımlarının yapılması ile buna ait bazı malzemelerin İngiltereden getirilmesi ve monte edilmesi için Breset firması ile anlaşma yapılması, 12.08.1943, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi 30-10-0-0 / 63-423-12; U. Öztürk, **age**, 110.

<sup>272</sup> Uyaniker, **age**, 85-86.

<sup>273</sup> Ulugün, **age**, 95; Torun, **age**, 106.



Gölcük'te mevcut deniz gücünün bakım-onarım imkân ve kabiliyetlerini arttıracak İngiliz yatırımlarını Türkiye'ye çekmeyi başarmıştır.

İkinci Dünya Savaşı süresince İngiltere hem ekonomik hem de askerî olarak Türkiye'ye destek vermeye devam etmiş, bu desteğin deniz kuvvetleri özelinde en görünür olduğu nokta da Gölcük Tersanesi'nin projesinin devam ettirilmesi olmuştur.

#### 4. SONUÇ

II. Meşrutiyet sonrası İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne gelen donanma müşavirlerinin oluşturdukları programlar neticesinde sipariş verilen dretnot tipi gemiler için bakım-onarım faaliyetlerinin icra edilebilmesi ve modern gemi inşası için ihtiyaç duyulan modern teknolojik altyapıya sahip bir tersaneye ihtiyaç duyulmaktaydı. Amiral Limpus’un girişimleriyle Haliç Tersanesi’nin ıslahı ve İzmit Körfezi’nde yeni bir tersane kurulması projeleri başlatıldı. İzmit Körfezi’nde yeni kurulacak tersane için mevcut İzmit (İznikmid) Tersanesi tercih edilmemiş, bölgede yeni bir mevki tercih edilmiştir. Bu tercihin; yapılacak yatırımın boyutunun ve kapsamının geniş olması, yeni sipariş edilen gemilerin ve inşa edilecek gemilerin kuvvet yapısına dahil oldukları takdirde yeni bir deniz üssüne ihtiyaç duyulacağı dikkate alındığı takdirde stratejik bir hamle olduğu değerlendirilmektedir. Vickers-Armstrong şirketleri ile kurulan ortaklık neticesinde Körfez’de yapılan ön araştırma neticesinde Gölceğiz ve Kazıklı arasındaki bölge uygun bulundu. Bu bölgenin seçilmesinde İzmit Körfezi’nin coğrafi özellikleri nedeniyle İstanbul’a olan yakınlığı, kapalı bir hinterlandı olması, körfezi çevreleyen hâkim tepelerin bulunması, denizden sadece tek bir yönde yanaşma/taarruz istikametinin olması, demiryoluna yakınlığı, karadan güvenlik ve istihbarat faaliyetlerine karşı gizliliğin – İstanbul’a kıyasla – daha kolay sağlanabilmesi gibi çeşitli faktörler dikkate alınmış ve bu yönde karar verilmiştir.

Trablusgarb ve Balkan Savaşlarının Osmanlı Devleti’ne bindirdiği ekonomik yük neticesinde tersane inşaatı çalışmaları akamete uğradı. Birinci Dünya Savaşı ile başlayan süreçte de hem diplomatik hem de askeri ilişkilerin dondurulması projeyi neredeyse bitirme noktasına getirdi. Savaş sırasında Alman Blohm und Voss şirketinin, İngilizlerle yapılan plânlamaya sadık kalınarak projeyi devam ettirmek istemişse de Osmanlı Devleti, gerçekçi bir yaklaşımla böyle bir ekonomik yükün altından kalkamayacağını bilincinde olarak imtiyazlı bir ortaklık içine girmekten imtina etmiştir. Birinci Dünya Savaşı sonunda donanması bütün unsurlarının duruş ve vuruş gücü kaybolan Osmanlı Devleti Mondros Mütarekesi’ni imzaladı.

İstiklâl Harbi sırasında Haliç'te kıçtankara bir şekilde gayr-ı faal hâlde bekletilen donanmaya, Cumhuriyet'in ilânıyla birlikte yeniden duruş ve vuruş kifayeti kazandırabilmek için çalışmalar başlatıldı. Haliç'te bulunan tezgâhlarda donanma gemilerinin küçük çapta onarımları yapılabilmekteydi. Ancak Lozan Barış Antlaşması'nın ilgili maddeleri nedeniyle İstanbul'da güvenliğinin sağlanamayacağı kritik öneme sahip bir tersanenin bulunması kabul edilemeyecek bir olguydu.

Yavuz muharebe kruvazörünün Birinci Dünya Savaşı sırasında aldığı yaralar nedeniyle âtil durumda olması, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin hem askerî hem de diplomatik olarak bölgedeki diğer devletlere karşı dezavatanjı bir konumda tutmaktaydı. Cumhuriyetin ilanından önce Umur-ı Bahriye Müdüriyeti döneminde Yavuz'un onarımı için yabancı şirketlerle teknik hususlarda yazışmalar başlatılmış, Bahriye Dairesi Riyaseti dönemi ve cumhuriyetin ilanıyla birlikte çalışmalara hız verilmiştir. Mustafa Kemal ATATÜRK'ün direktifiyle kurulan Bahriye Vekâleti'nin ilk icraatı Yavuz gemisinin onarımı fiilen başlatmak oldu.

Yavuz'un onarımı için yüzer bir havuza ihtiyaç duyulmaktaydı. İhale yoluyla yurtdışından teklifler alınmış ancak geminin onarımının yurtiçinde yaptırılmak istenmesi ve kısıtlı bir bütçeye sahip olunması nedeniyle Flender Anonim Şirketi'nin (*Flender Aktiengesellschaft*) teklifi en uygun teklif olarak kabul edildi. Osmanlı Devleti döneminde yapılan saha araştırmasının isabetli olduğu düşünülmüş olmalı ki aynı projeye sadık kalınarak yüzer havuzun Gölcük bölgesinde inşa edilmesi uygun bulunmuştur. Flender Anonim Şirketi, Yavuz muharebe kruvazörünün onarımı için yüzer bir havuz inşa etti ve bir mayın fabrikası kurdu. Böylelikle genç cumhuriyetin İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın korunması için ihtiyaç duyduğu mayınların da üretimi de yurtiçinde sağlanmış oldu. Osmanlı donanmasından miras kalan gemilerin onarım faaliyetleri hem Haliç Tersanesi'nde hem de Gölcük'te kurulan tezgâhlarda devam etmiştir.

Yüzer havuzun inşası devam ederken, Yavuz'un onarımı için ihaleye çıkıldı. Fransız Penhoët Atölyeleri ve Tersaneleri (*Ateliers et Chantiers de Saint-Nazaire Penhoët*) şirketi ihaleyi kazanmış ancak Yavuz'un havuzlanması esnasında meydana gelen kaza nedeniyle yüzer havuzda ve gemide hasar meydana gelmiştir. Yüce Divan'a sevk edilen Bahriye Vekili İhsan Bey ve diğer yetkililer hüküm giymiş, literatüre "Yavuz-Havuz Davası" olarak geçen olay neticesinde Bahriye Vekâleti kapatılmıştır. Yüzer havuzun tekrar onarılması sonrasında Yavuz gemisi havuzlanmış ve onarımı

başlamıştır. Bahriye Vekâleti döneminde başlayan Yavuz zırhlısının onarımına paralel olarak Cumhuriyet donanmasının güçlendirilmesi amacıyla yurtdışından sipariş edilen denizaltı gemileri, muhripler ve hücumbotlar için modern altyapıya ve tezgahlara sahip bir askeri tersane gerekliliği doğurmuştur. Bu ihtiyaçtan ötürü bölgedeki onarım tezgâhlarına ilaveten bir tersane kurulması için çalışmalara başlanmıştır.

Hollanda Projesi olarak bilinen The Netherlands Harbour Works Co. (*Nederladsche Maatschappij Voor Havenwerken*) şirketi tarafından altyapı, tesisler ve Gölcük kasabasının inşası projelendirildi. Projeye göre Gölcük'te modern gemi inşa tekniklerine uygun altyapıya sahip kızaklar, tezgâhlar ve fabrikalar bulunacak; hem suüstü hem de sualtı harp platformları inşa edilebilecek, bakım ve onarımları yapılabilecekti.

İkinci Dünya Savaşı arifesindeki küresel ekonomideki kriz ortamı ulusal pazara da yansımıştı. O nedenle sadece ihtiyaç duyulan kritik tesisler öncelikli olarak inşa edilecekti. Fakat savaşın başlaması nedeniyle projeye devam ettirilememiştir. Müttefiklerce Türkiye, savaşa Almanya'ya karşı dahil edilmek istenmiş ve bu bağlamda özellikle İngiltere ile siyasi, ticari ve askeri ilişkiler kurulmuştur. Savaş sırasında Gölcük bölgesine gelen İngiliz uzmanlar Hollanda Projesi'ne sadık kalarak Gölcük'teki inşaat çalışmalarına destek vermişlerdir. İkinci Dünya Savaşı sonrasında Truman Doktrini kapsamında Türkiye Cumhuriyeti'ne yapılan Marshall Yardımları'nın katkısıyla Gölcük Tersanesi altyapısı yenilenmiş ve modern deniz harp platformlarının ihtiyaçlarını karşılayabilecek hale gelmiştir. 1960'lı yıllar itibariyle Gölcük Tersanesi'nde suüstü platformlar inşa edebilme kabiliyeti kazanılmıştır.

Gölcük Tersanesi faaliyete geçtiği tarihten itibaren Cumhuriyet donanmasının ihtiyaç duyduğu bakım ve onarım faaliyetlerini karşılamış, donanmanın harbe hazır halde tutulabilmesi ve duruş-vuruş gücünün muhafaza edilebilmesinde kritik bir rol oynamıştır. Bu araştırmada, Gölcük Tersanesi'nin kuruluş faaliyetleri irdelenmiş, Deniz Tarihi Arşivi'ndeki belgeler ve Hollanda Projesi kitabı etraflıca araştırmada kullanılarak mevcut literatüre katkı yapılmıştır. Gelecekte Lalahan Deniz Genel Arşiv Müdürlüğü'nün kaba tasnif çalışmalarının tamamlanmasının ardından burada bulunan belgeler ışığında cumhuriyet döneminde deniz kuvvetlerinin kuvvet ve komuta yapısına ilişkin daha derin ve daha detaylı bilgiler edinebileceğine şüphe yoktur.

## KAYNAKÇA

### 1. BİRİNCİL KAYNAKLAR

#### A. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi

Değirmendere'deki Gölceğiz burnunda havuz ve tersane tesis ve inşası (Dahiliye), 1328 / 1912, Bab-ı Ali Evrak Odası, No. 4063-302684.

Değirmendere'deki Gölceğiz burnunda havuz ve tersane tesis ve inşası (Dahiliye), 1328 / 1912, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Bab-ı Ali Evrak Odası, No. 4063-304684.

Doklar Tersaneler Şirketi'nin İngiliz ortaklarından Armstrong Veykers müesseselerinin idaredeki azasının harp hali sebebiyle vazifeyi terketmelerinden şirketin feshinin arz ve takdimi, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Meclis-i Vükelâ Mazbataları, No. 237-125

İngiltere'ye sipariş olunan ve olunacak olan zırhlıların Tersane-i Amire'de boya ve bakımı mümkün olmadığından dolayı İzmit Gölceğiz Burnu'nda bir liman inşası için gerekli çalışmaların başlatılması, 30 Mayıs 1328 / 30 Mayıs 1912, Meclis-i Vükelâ Mazbataları, No. 165-82.

İzmit Körfezi'nde cenüb sahilinde Değirmendere civarında tersane inşa edileceğinden, bölgedeki arazinin istimlak edileceği, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Osmanlı Arşivi, Dahiliye Nezareti İdare, No. 12-151.

#### B. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Başkanlık Cumhuriyet Arşivi

[Flender Anonim Şirketi ve Havuz İhalesi], 1341/1925, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, No.30.18.1.1.

Gölcük'te yaptırılacak tersanenin mahdut eksiltmesine Fransız Schnieder ve Alman Hohtif firmalarının da iştirak ettirilmesi, 14.07.1938, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, No. 30-18-1-2 / 84-65-2.

Gölcük liman ve tersanesinin yapımı sırasında Almanlarla olan anlaşmazlıkların giderilmesi, 16.09.1939, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0 / 63-422-16.

Bir Alman grubu ile aramızda düzenlenen Gölcük Liman ve Tersane sözleşmesinin ödeme şartlarını ilgilendiren Funk Kredi Anlaşması yapılmadığından, sözleşmenin devam ettirilip ettirilmeyeceği hakkında, 01.08.1940, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi, 30-10-0-0 / 63-423-3.

Gölcük Liman ve Tersanesi sözleşmesinin tasfiyesi, 24.01.1942, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi 30-10-0-0 / 63-423-9.

Gölcük Tersanesinin gerekli olan kısımlarının yapılması ile buna ait bazı malzemelerin İngiltereden getirilmesi ve monte edilmesi için Breset firması ile anlaşma yapılması, 12.08.1943, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Başkanlık Cumhuriyet Arşivi 30-10-0-0 / 63-423-12.

### **C. Deniz Tarih Arşivi**

[Flender Şirketi Hakkında Yapılan İncelemeler], 1341/1925, Deniz tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 36/1223.

[Flender Şirketi'nin Gölcükteki Tesisatı Hakkında], 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 258/5277.

[İmalat ve İnşaat Dairesi Birinci Şube Tarafından Vekile-i Celileye Gönderilen Yazı], 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 258/5277.

[Stabilimento Tecnico Triestina Şirketinden Alınan Teklif Detayları], 1920, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdürlüğü, No. 19/199.

[Viyana Empileks İntağ Sendikası Tarafından Yazılan Rapor ve Teklif], 20 Mayıs 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 19/199.

Armstrong Firması ile Yapılan Yazışmalar, 1923, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Dairesi Riyaseti, No. 3/39/2818.

Armstrong Firması ile Yapılan Yazışmalar, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Dairesi Riyaseti, No. 03/39.

Gölcük'deki Saç Havuzun İdame ve Çalıştırma Masrafı, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 332/7796.

Havuz İnşası için İngiliz, İtalyan ve Fransız Şirketlerin Teklifleri, 1925, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/2654.

Havuz İnşası ile İlgili Flander ile Yazışmalar, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 268/5623.

İstihbarat Şubesi Yavuz-Havuz Amelesi, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 37/451.

Lozan Muahedesi Sonucu Yeni Bir Tersane Teşkil Etmek Üzere Tersanelerin İzmit'e Nakledilmesi Hususunda Müdafaa-i Milliyye Vekâletinden Başvekâlete Yazılan Yazı, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 35/1194/728.

Müdafaa-i Milliyye Vekâleti Umur-ı Bahriyye Müdüriyeti Teçhizat Dairesi Komisyonuna Mahsus Evrak, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 21/515.

Tamirat Komisyonu Raporu, 1927, Deniz Tarih Arşivi, Bahriye Vekâleti, No. 261/5400.

Yavuz Zırhlısının tamiratı ile alakalı İhalenin Flender Kumpanyasına Verilmesi, 1340 / 1924, Deniz Tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 46/1468.

## 2. SÜRELİ YAYINLAR

Cumhuriyet Gazetesi

## 3. İKİNCİL KAYNAKLAR

Atabey, Figen. **Karadeniz'de Türk Donanması (Birinci Dünya Harbi ve Milli Mücadele Dönemi)**. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi, 2006.

Aydın, Yusuf Alperen. **Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**. İstanbul: Küre Yayınları, Ocak 2011.

Bardakçı, Murat. **Mahmud Şevket Paşa'nın Sadaret Günlüğü**. 2. bs. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.

Baş, Ersan. **Türk Tarihinde Yavuz Zırhlısının Rolü**. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, Kasım 2008.

Bayat, Mert. **Millî Güç ve Devlet**. İstanbul: Belge Yayınları, 1994.

Barlas, Dilek, Serhat Güvenç. **Türkiye'nin Akdeniz siyaseti (1923-1939) Orta Büyüklükte Devlet Diplomasisi ve Deniz Gücünün Sınırları**. İstanbul: Koç Üniversitesi Yayınları, 2014.

Besbelli, Saim. **Türk İstiklâl Harbi V nci Cilt Deniz Cephesi ve Hava Harekâtı**. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1964.

Bostan, İdris. **Osmanlılar ve Deniz**. İstanbul: Küre Yayınları, Aralık 2017.

- \_\_\_\_\_. “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, **Türk Denizcilik Tarihi 1**, ed. İdris Bostan, Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.
- Boratav, Korkut. **Türkiye İktisat Tarihi 1908-2009**. 22. bs. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, 2016.
- Brummett, Palmira. **Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi**. İstanbul: Timaş Yayınları, Şubat 2009.
- Büyüktuğrul, Afif. **Cumhuriyet Donanmasının Kuruluşu Sırasında 60 Yıl Hizmet (1918-1977)**. İstanbul: Deniz Basımevi, Temmuz 2005.
- \_\_\_\_\_. **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt 4**. İstanbul: Deniz Basımevi, 1984.
- \_\_\_\_\_. **Cumhuriyet Donanması (1923-1960)**. İstanbul: Deniz Basımevi, 1967.
- \_\_\_\_\_. “Osmanlı (Türk)-Yunan Denizde Silahlanma Yarışı”. **Belleten**. c. XXXIX. s. 156 (1975): 726-774.
- Cengiz, Tülin Bozkurt. **Tarihte Gölcük ve Gölcük’te Tarih**. Gölcük Belediyesi Gölcük Vizyon 2023 Kültür Yayınları Serisi 4, CNR Basım.
- Çevik, Zeki. “Kocaeli’nin Gururu Gölcük Tersanesi: Resmi Belgeler ve İstanbul Basınına Yansımalar (1933-1960)” **Uluslararası Çoban Mustafa Paşa ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu IV Bildiriler, 24-26 Mart 2017** (Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2018): 889-922.
- Dal, Dilara. “The Modernization of The Ottoman Navy During The Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)”. Doktora Tezi. The University of Birmingham, 2015.
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, **Türk Deniz Kuvvetleri Tarihçesi 1923-1955**. İstanbul, Deniz Basımevi.
- Düzcü, Levent. “Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)”. Yüksek Lisans Tezi. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, 2004.
- \_\_\_\_\_. “Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)”. Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı, 2012.
- Eken, Aydın. **Ord. Prof. Ata Nutku: Türk Gemi İnşaatı Endüstrisi ve Mühendisliği Eğitiminin Önderi**. İstanbul: İTÜ Vakfı Yayınları, 2013.
- Erdem, Şerafettin. “Anılarda Gölcük”. **Deniz Kuvvetleri Dergisi**. s. 551 (1991).
- Erim, Nihat. **Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt 1 Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları**. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.
- Erol, Burak Gani. “Osmanlı Öncesi Türk Denizcilik Faaliyetleri”. **Hunlardan Günümüze Türk Askerî Kültürü**. ed. Ahmet Sefa Özkaya. İstanbul: Kronik Kitap, Mayıs 2019: 314-332.



- Eyiceoğlu, Celal. “Geçmişte ve Şimdi Gölçük Deniz Fabrikaları” **Donanma Dergisi**, s. 439 (1962): 1-17.
- Geçili, Derya. “Gölçük Tersanesi’nin İnşası İçin Yapılan Hazırlıklar ve Sahildeki Arazinin İstimlâk Edilmesi” **Uluslararası Orhan Gazi ve Kocaeli Tarihi-Kültürü Sempozyumu V Bildiriler, 09-11 Mart 2018**. Kocaeli: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2018.
- Gencer, Ali İhsan. **Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu, 1789-1867**. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001.
- Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, **Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi VIII nci Cilt Deniz Harekâtı**. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1976.
- Gölçük Tersanesi Komutanlığı. **Gölçük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi**. Gölçük, 2002.
- Gölçük Tersanesi Komutanlığı. **Gölçük Tersanesi Tarihçesi**. Gölçük: Gölçük Tersanesi Komutanlığı Etüd Müdürlüğü Yayını, 1967.
- Gülboy, Burak. **Mutlak Savaş Birinci Dünya Savaşı’nın Kökenleri Üzerine Clausewitzyen Bir Çözümleme**. İstanbul: Uluslararası İlişkiler Kütüphanesi, 2014.
- Gürdeniz, Cem. **Mavi Uygarlık Türkiye Denizcileşmelidir**. İstanbul: Kırmızı Kedi Yayınevi, Ekim 2015.
- Gürkan, Emrah Safa. **Sultanın Korsanları Osmanlı Akdenizi’nde Gazâ, Yağma ve Esaret**. İstanbul: Kronik Kitap, Ekim 2018.
- Güvenç, Serhat. **Birinci Dünya Savaşı’na Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düşleri**, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011.
- İnalcık, Halil. “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”, **Türk Denizcilik Tarihi 1**, ed. İdris Bostan, Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.
- İzmit körfezinin Gölçük mevkiinde tesis edilecek liman ve tersanenin nihaî şartname esasatı**. Ankara: Harita matbaası, 1932.
- Kabacalı, Alpay. **Bahriye Nazırı Cemal Paşa Hatıralar**. 9. bs. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2017.
- Karabulut, Irmak. “İngiliz Arşiv Belgelerine Göre Birinci Dünya Savaşı’nda Goeben/Yavuz ve Breaslau/Midilli Gemileri”. Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarihi, 2014.
- Koraltürk, Murat “Türkiye’de Gemi İnşa Sanayiinin Tarihsel Gelişimi (Cumhuriyet’in Kuruluşundan Planlı Döneme Kadar”. **Türk Denizcilik Tarihi 2**. ed. Zeki Arıkan, Lütfü Sancar. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009
- Köksal, T. Gül. **Gölçük Mimari Miras**. (Kocaeli: CNR Basım, Nisan 2013.

- Mercan, Evren. **II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi**. İstanbul: Dergâh Yayınları, Eylül 2018.
- Millî Müdafaa Vekâleti Deniz İmalât Şubesi Müdürlüğü. **Gölcükte tesis ve inşa edilecek Tersane ve Üssübahrinin projelerini hazırlamak için yapılacak ihaleye esas olacak umumî ve fennî şartname, münakaşa şartnamesi ve teferruatı**. İstanbul: Deniz Matbaası, 1933.
- Netherlands Harbour Works Co. Gölcük Proje Bürosu. **Gölcük Liman, Tersane ve Üssübahri Muvakkat Projesi**. 22 Ocak 1935.
- Örenç, Ali Fuat. “Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii”. **Osmanlı Askeri Tarihi**. ed. Gültekin Yıldız. İstanbul: Timaş Yayınları, 2013: 121-163.
- \_\_\_\_\_. “Yakınçağda Osmanlı Bahriyesi”. **Hunlardan Günümüze Türk Askerî Kültürü**. ed. Ahmet Sefa Özkaya. İstanbul: Kronik Kitap, Mayıs 2019: 395-423.
- Öztürk, Uğur. “Osmanlı Modernleşmesinden II. Dünya Savaşına: Cumhuriyet Donanması ve Gölcük Tersanesi’nin Kurulması”. Yüksek Lisans Tezi, KOÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2017.
- Öztürk, Kazım. **Türk Parlamento Tarihi TBMM III. Dönem 1927-1931 I. Cilt**. Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Vakfı Yayınları No:8.
- Panzac, Daniel. **Osmanlı Donanması 1572-1923**. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ağustos 2018.
- Rooney, Chris B. “The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914”, **Middle Eastern Studies**. vol. 34, No. 1 (January 1998).
- Sander, Oral. **Siyasi Tarih İlkçağlardan 1918’e**, 27. bs. Ankara: İmge Kitabevi Yayınları, Ekim 2014.
- TBMM Zabıt Ceridesi**, Dönem II, Toplantı 20, c. 2 (24 Mart 1924): 1049-1055.
- Tekinalp, Osman. **Stratejiye Giriş ve Deniz Stratejisi Temel Kavramlar, Taktik Bilgiler ve Tarihi Örnekler**. İstanbul: Doruk Yayıncılık, 2019.
- The Netherlands Harbour Works Co. **Gölcük Liman ve Tersanenin İnşasına Ait Muvakkat Rapor**. 22 Ocak 1935.
- Till, Geoffrey. **Seapower A Guide for the Twenty-First Century**. 2. bs. NY: Routledge, 2009.
- Torun, Esmâ. “Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesi ve İlk Faaliyetleri”, **Donanma Komutanlığı 3’üncü Deniz Harp Tarihi Semineri, Kasım 2006**. Ankara: Ankara Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi Amirliği.
- Tunaboğlu, İskender. “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yavuz Zırhlısı”. Yüksek Lisans Tezi, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, 2004.

Ulugün, F. Yavuz. **Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi**. İzmit: İzmit Rotary Kulübü Yayınları No: 19, Temmuz 2009.

Uyaniker, Ferdi. “II. Dünya Savaşı Süresince Türk Donanmasındaki Gelişmeler”. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, 2019.

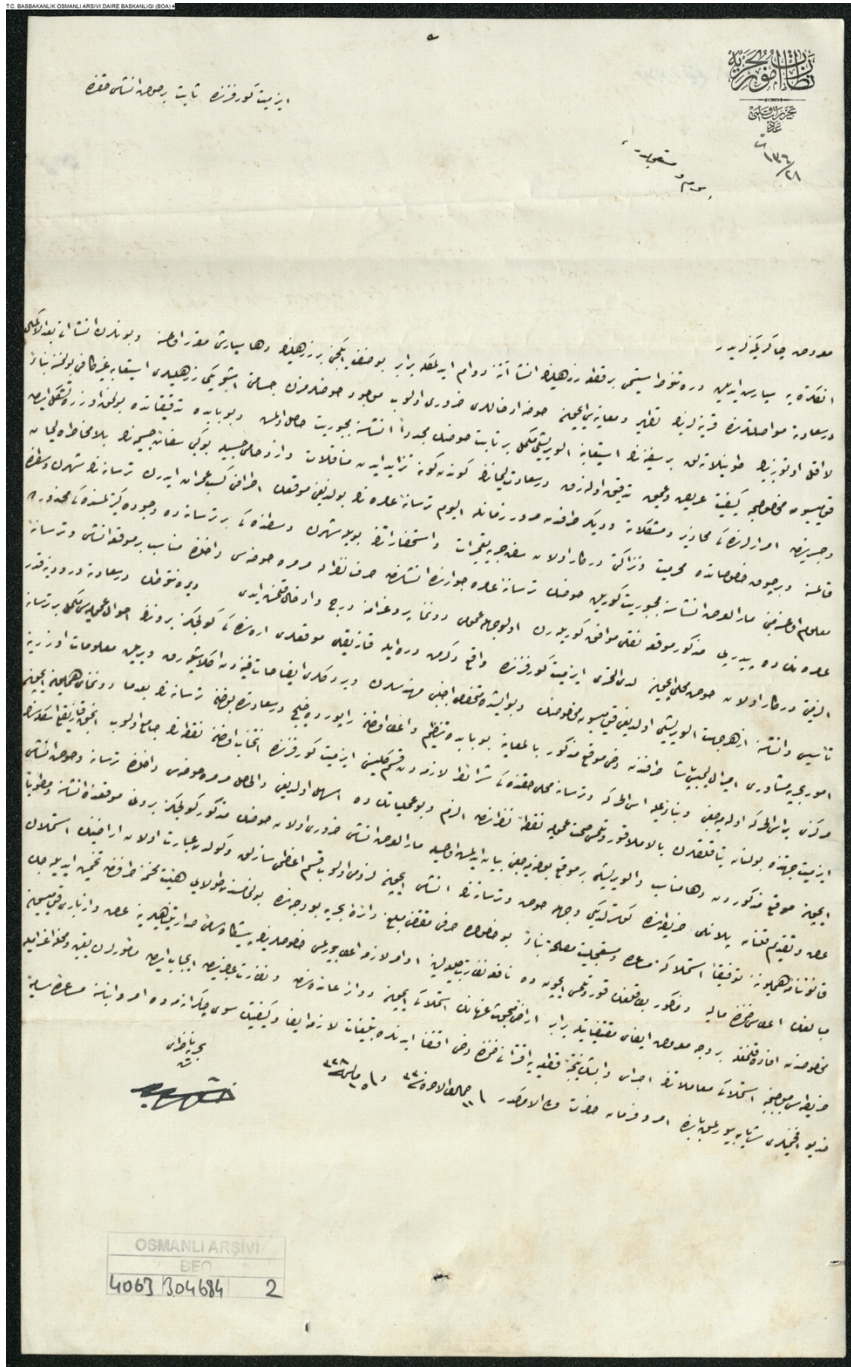
Zorlu, Tuncay. **Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği**. İstanbul: Timaş Yayınları, Mart 2014.

\_\_\_\_\_. “Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine”. **Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi**. c. 4. s. 2 (2004): 297-353.

\_\_\_\_\_. “Deniz Teknolojisinin Gelişmesinde Bir Üs Olarak İstanbul”. **Tarih İçinde İstanbul Uluslararası Sempozyumu Bildiriler, 14-17 Aralık 2010**. İstanbul: Marmara Üniversitesi, 2011: 357-372.

EKLER

Ek 1. Başkanlık Osmanlı Arşivi, BEO 4063-302684



BEO.004063.304684.002

Nezaret-i Umur-ı Bahriyye Tahrirat Kalemi (antetli)

Mahrem ve Müstaceldir

İzmit Körfezi'nde Sabit Bir Havuz İnşası Hakkında

Maruzu çakeri keminelidir

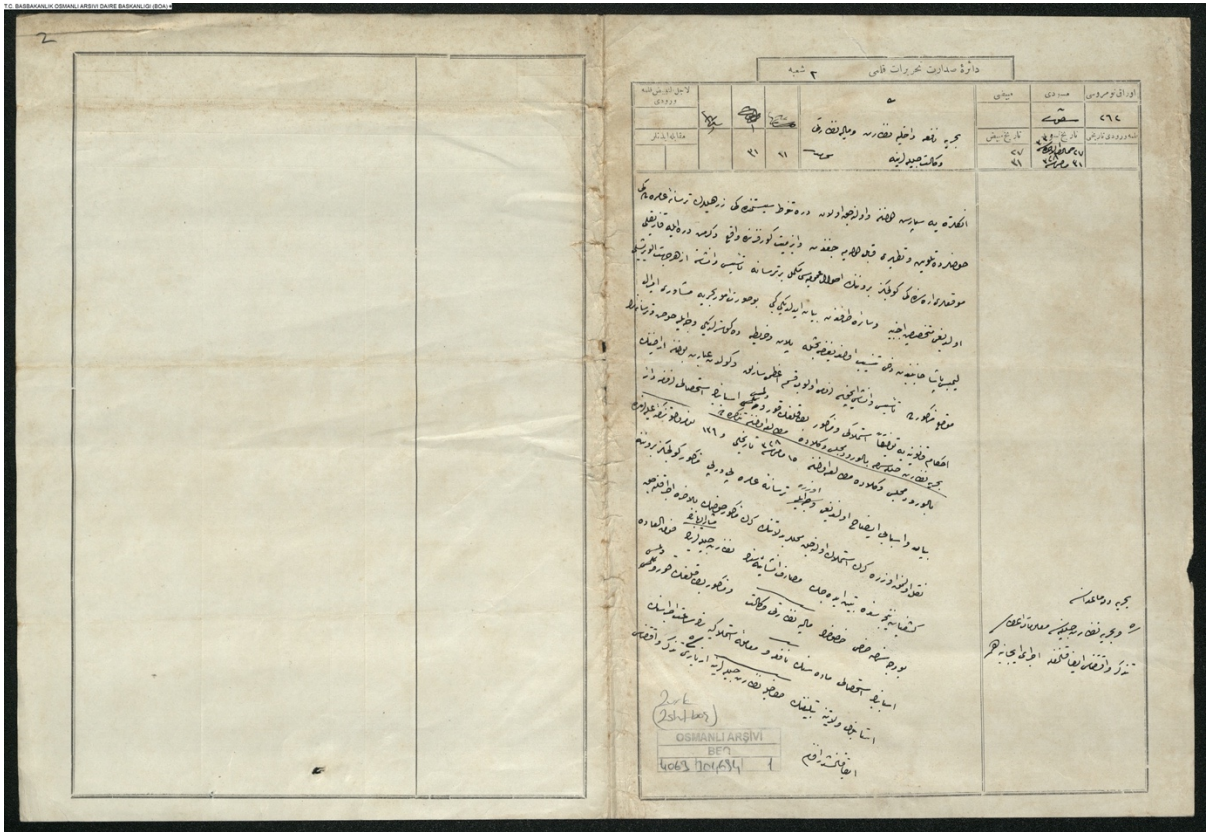
İngiltere'ye sipariş edilen Dretnot sistemi bir kıta zırhlının inşaatına devam edilmekle beraber bu sınıf ikinci bir zırhlının daha siparişi mukarrer olmasına ve bunların inşaatı badel-ikmal Dersaadet'e muvasalatlarında karınlarının tathir ve muayenesi için havuza ithalleri zaruri olup mevcut havuzlarımızın cesameti işbu yeni zırhlıları istiaba gayri kafi bulunmasına binaen laakal 30 bin tonluk bir sefinenin istiabına elverişli mükemmel bir sabit havuzun müceddeden inşasına mecburiyet hasıl olmuş ve bu babda tetkikatta bulunmak üzere teşekkül eden komisyon-ı mahsusca keyfiyet arız ve amik tetkik olunarak Dersaadet limanının günden güne tezayüd eden münakalat ve izdihamı hasebiyle bu gibi sefain-i cesimenin bila-muhatara liman ve cezireye imrarlarındaki mehâzir ve müşkülata ve diğer taraftan mürur-ı zamanla elyevm Tersane-i Amire'nin bulunduğu mevkiin etrafı kesb-i ümran ederek tersanenin şehrin vasatında kalmasına ve birçok hususatta mahremiyet ve nezaketi derkar olan süfun-ı harbiye tamirat ve istihzarâtının böyle şehrin vasatındaki bir tersanede vücuda getirilmesindeki mahzur malum olmasına mebni marul-arz inşasına mecburiyet görülen havuzun Tersane-i Amire civarında inşasından sarf-ı nazarla Marmara havzası dahilinde münasip bir mevkiye inşası ve Tersane-i Amire'nin de peyderpey mezkur mevkiye nakli muvafık görülerek ol vechle umumi donanma programına derç ve ithal kılınmış idi. Dretnotun Dersaadet'e vüruduna kadar elzemiyeti derkar olan havuz mahalli için ledet-taharri İzmit Körfezi'nde vaki Değirmendere ile Kazıklı mevkileri arasındaki Gölçeğiz Burnu'nun ahval-i umumiyesi mükemmel bir tersane tesis ve inşasına ezher-cihet elverişli olduğu komisyon-ı mahsusanın ve bu işte mütehasıs ecnebi mühendislerin verdikleri izahat-ı fenniyeden anlaşıl原因 verilen malumat üzerine umur-ı bahriye müşaviri Amiral Limpus Paşa tarafından dahi mevki-i mezkur bil-muayene bu babda tanzim ve ita olunan raporda Haliç Dersaadet'de bulunan Tersane'nin badema donanma-yı hümayun için merkezi bir üssül-hareke olamayacağı ve binaenaleyh üssül-hareke ve tersane mahalli hakkındaki şerait-i lazımeden kısım-ı küllisini İzmit Körfezi'nde intihap olunan

noktanın cami olup ancak Kazıklı İskelesi'nin İzmit cihetinde bulunan bataklıkların bil-ımla kurutulması sıhhat-ı umumiye nokta-i nazarından elzem ve bu ameliyatın da eshel olduğu velhasıl Marmara havzası dahilinde tersane ve havuz inşası için mevki-i mezkurdan daha münasip ve elverişli bir mevki bulunamayacağı beyan edilmiş olmasıyla marul-arz inşası zaruri olan havuzun mezkur Gölçeğiz Burnu mevkiinde inşasına ve matviyyen arz ve takdim kılınan planlı haritasında gösterildiği vechle havuz ve tersanenin inşası için lüzumu olup kısm-ı azamı sazlık ve gölden ibaret olan arazinin istimlak-ı kanunname-i hümayununa tevfikân istimlakına müsaade ve müsta'ciliyet-i maslahata binaen bu hususta sarfı muktezi meblağ daire-i bahriye bütçesinde bulunmamasından dolayı heyet-i muhammene tarafından tahmin edilecek meblağın itası zımnında Maliye ve mezkur bataklığın kurutulması için de Nafia Nezareti celilesine evâmîr-i lâzime ita buyrulması hususlarının pişgâh-ı sâmi-i sadaretpenâhilerine arz ve izbarı komisyon-ı mahsusadan ifade kılınmakla bervech-i maruz ifa-i mukteziyatıyla beraber arazi-i mebhûs-ı anhanın istimlakı için devair-i âidesinden ve nezaret-i âciziden icap eden memurların tayin ve mahalline izamıyla haritası mucebince istimlakı muamelatının icrası ve işin netice-i kat'iyeye iktiranı zımnında dahi iktiza edenlere tebligat-ı lâzime ifa ve keyfiyetin su-i çâkeranemde emr u inbasına müsaade-i sâmiye-i hıdiv-i efhamileri şayan buyrulmak babında emr u ferman hazret-i veliyyül-emrindir.

11 Cemaziyelahir 1330 ve 15 Mayıs 1328

Bahriye Nazırı Hüseyin?

Ek 2. Başkanlık Osmanlı Arşivi, BEO: 4063-304684



BEO.004063.304684.001

Bahriye, Nafia, Dahiliye Nezaret ve Maliye Nezareti Vekalet-i Celilelerine

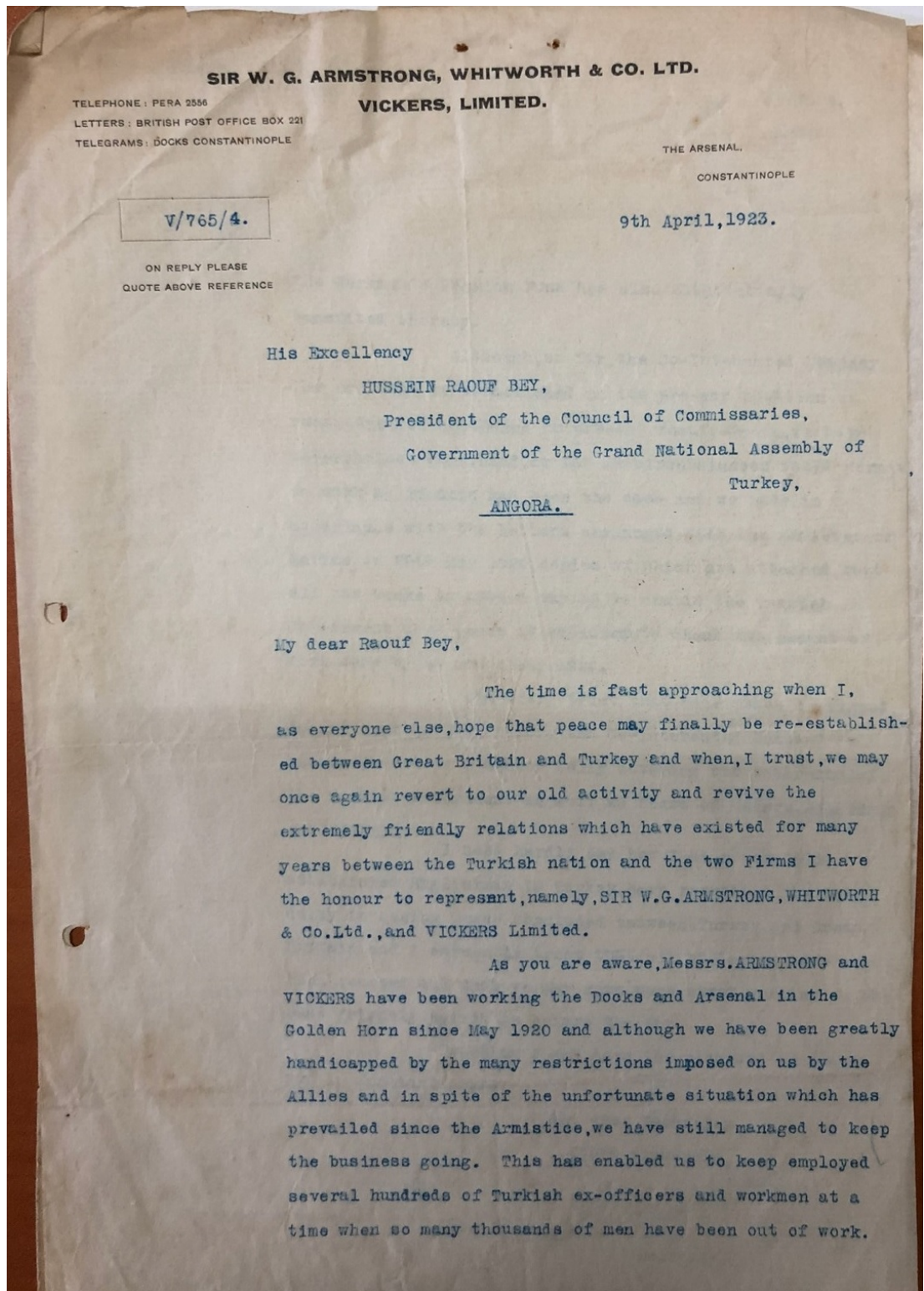
Mahremdir

31 Mayıs 1328

İngiltere'ye sipariş olunan ve olunacak olan dretnot sistemindeki zırhlıların Tersane-i Amire'deki havuzlarda telvin ve tathiri kabil olmayacağından ve İzmit Körfezi'nde vaki Değirmendere ile Kazıklı mevkiileri arasındaki Gölceğiz Burnu'nun ahval-i umumiyesi mükemmel bir tersane tesisi ve inşasına ezher-cihet elverişli olduğu mütehassisin-i ecnebiye ve saire tarafından beyan edildiği gibi bu suret umur-ı bahriyye müşaviri Amiral Limpus Paşa canibinden dahi tensip olduğundan bahisle plan ve haritada gösterildiği vechle havuz ve tersanenin mevki-i mezkurda tesis ve inşası için lüzumu olup kısm-ı azamı sazlık ve gölden ibaret bulunan arazinin ahkam-ı kanuniye tevfikân istimlakı ve mezkur bataklığın kurutulması esbabının istihsali lüzumuna dair Bahriye Nezareti celilesinden bil-vürud Meclis-i Vükela'da mütalaa olunan tezkerede beyan ve esbabı izah olduğu üzere Tersane-i Amire peyderpey mezkur Gölceğiz Burnu'na nakl olunmak üzere gerek istimlak olunacak mahaller bedelâtından gerek mezkur havuzun bilahare icra kılınacak keşfiyât neticesinde tebeyyün edecek mesarif-i inşaiyesinin marül-beyan nezaret-i celilelerinin fevkalade bütçesine zammı hususunun Maliye Nezareti vekaleti ve mezkur bataklığın kurutulması esbabının istihsali maddesinin Nafia ve muamele-i istimlakiyesinin sürat-i icrasının İstanbul vilayetine tebliğinin nezaret-i celilelerine izbarı ve bahriye nezaret-i celilesine malumat itası tezekkür ve iktizası ifa kılınmakla icra-yı icabına himem.



Ek 3. Deniz Tarih Arşivi, BDR 03/99



The Workmen's Pension Fund has also substantially benefited thereby.

Although, so far, the Co-Interested Company has not been re-established in its pre-war position or reconstituted according to present requirements, we have nevertheless continued, as far as circumstances would permit, to work as if this had been the case and we have, in accordance with the letters exchanged with the Minister of Marine on 29th May 1920, copies of which are attached, kept all our books in such a way as to enable the Turkish Government, when peace is ratified, to check the amount of work done by us since May 1920.

I sincerely trust that once peace is signed, it will not be long before the Co-Interested Company is reconstituted in a manner fully covering the interests of the Turkish Government as well as those of Messrs. ARMSTRONG and VICKERS.

I need hardly say how I, as a very old-established Englishman in Turkey, have regretted the long delay in seeing peace concluded between Turkey and Great Britain and I earnestly trust that all obstacles have now been removed and that we may once more start working in the same friendly spirit as before the War.

Trusting I may have the pleasure of seeing you in Constantinople,

I am, dear Raouf Bey,

Yours sincerely,

*James Vere*

Delegate.

Incls.

İcra Vekilleri Heyeti Reisi Hüseyin Rauf Bey Efendi Hazretlerine

Azizim Rauf Bey

İngiltere ile Türkiye arasında nihayet sulh tesisini temin etmek ve eski faaliyetimizin avdetini ve mümessili olmak şerefiyle mübâhi olduğum iki firma yani Sir Armstrong Whitworth kumpanyası ve Vickers şirketi ile Türk milleti beyninde birçok seneler cari olan son derecede dostane münâsebâtın ihyasını ümit etmek zamanı herkese olduğu gibi benim için de hulul etmiştir.

Malum-ı devletleri olduğu vechle Armstrong ve Vickers Mayıs 1920 tarihinden beri Haliç'te dok (dock) ve tersane işleriyle iştigal etmekte idiler. Ve her ne kadar müttetikler tarafından bize tahmil edilen birçok tahdit ile son derece müşkülata duçar edilmiş isek de mütarekeden beri devam eden bu bedbaht vaziyete rağmen muamelatımızın tahaşşütünü devam ettirmeye gayret ve bu binlerce insanın işsiz kaldığı bir zamanda yüzlerce eski Türk zabiti ve işçisini istihdam etmemize medar oldu. İşçilerin maaş sandığı da bu yüzden istifade etti.

Her ne kadar müşterek'ül-menfaa kumpanya harpten evvelki vaziyette tesis edememiş ve hal-i hazır ihtiyacatına göre de teşekkül edilememiş ise de biz yine şeraitin müsait olduğu derecede malum olduğu vechle çalışmaya gayret ettik ve 29 Mayıs 1920 tarihinde Bahriye Nezareti'yle teati edilip suretleri merbut mektuplar münderecatına mutabık olarak defterlerimizi ve 1920 Mayısından beri tarafımızdan deruhte edilen işleri sulhun tadilini müteakip Türk hükümetinin kontrol etmesini teshil edecek bir tarzda muhafaza ettik. Berkemal-i samimiyetle kaniyim ki sulhun imzasını müteakip kumpanya Türk hükümetinin menafini Armstrong ve Vickers menafiyle aynı derecede gözetecek bir tarzda tekrar tesis edecektir.

Türkiye ile İngiltere arasında sulh akdinin bu kadar gecikmiş olmasından ne derecede müteessir olduğumu Türkiye'de yerleşmiş eski bir İngiliz sıfatıyla kemal-i ahrar ile beyan etmek ister ve şimdi bilcümle müşkülâtın ref' edileceğine ve harpten evvelki gibi aynı efkar-ı dostane ile çalışabileceğimize yakından kaniyim. Sizi İstanbul'da görmek zevkine nail olmak istiyorum.

İmza: Samimi dostunuz.

۵۰

درگاه عالی  
 مملکت عثمانیه  
 بحریه  
 ۱۲۰۰  
 قسطنطنیه

اجرا و کپی شد

(۱۱)

استانبول بحریه قوماً ملکی و طالتدن مورد و بر نشیروی لوزانده لغبت مرخصه منساو بحریه رسول ترسانه و  
 هوضله مقصده لای تحریرت صورتی ملفوظاً عرصه تقدم فتمند .  
 بحریه قوماً ملکی ایله متفصلک ترسانه نیک تجاری لغبتی هائز نیم رسمی بر صورتده و یا هوداً نونیم شریک تطلعه  
 اوره سی مقصده لای مطالعاری اساسی اعتبار بیلک هم و موفوره کورولنده ده ترسانه و هوضله ایضا هبات  
 هظه بیکوره تنظیمی و آسزولنج - و بکری شریک ایله هاتومت بنده منصفه مقاوله نامه نیک نسخ و یا تعدیای  
 ایوم لوزانده مذاکره ایلی و جریان ایتمکده بولونان مذاکرانک لغبت و کلبه معلوم بولونسی طبع  
 آنچه مذاکران صلح نیک اوزامی ترسانه و هوضله بوهال منوشیده بر قیامی لهم جزیه ملکی اخذ و هم ده  
 حرف معینی بوراده نأصیه ایله بر هوضه صنفطار تونک عملدسک مفذویت و سفاتی موجب اولغی  
 بجه ~~بجه~~ بوهال بر نایب و بر لسنی و دول مؤلفه سفاتی تعمیر و مالزده اعطاسنده دولای  
 بحریه نیک دول مذکوره ده مطلوبی اولان درت یوز بیلک لیرانک تحصیل خصوصه نسبتانده بولونسی  
 و ۱۸۹۹ سنی بحریه بودجه ترسانه و هوضله من اوره و ادرسی نأصیه ایتمک اوره الی یوزیه  
 بر لوه تحصیلک معلومه و صنفه موافقت بولسی جا ایله هم اقدام  
 مداند مله و لیلی

اصولاً

بحریه قوماً ملکی و غیره سفاتر ان قومی وضعیه علیه ایتمکده اوم مدینه بره در نایب  
 و بیلدک ترسانه و عهد ادرسی و حقوقک نأصیه و تینی ایله صلح  
 مکتب بوند  
 ثبت نایب ده بولونسی و و کاند عا یوزیه و بیکوره و  
 ایچمه نیک ایلی بانه بیلک و اوره بیلک بیلک ایلی

İcra Vekilleri Heyeti Riyaset-i Celilesine

İstanbul Bahriye Kumandanlığı vekaletinden mevrud ve birer nüshaları Lozan'da heyet-i murahhasamız müşavir-i bahriliğine mersul tersane ve havuzlar hakkındaki tahrirat suretleri melfufen arz-ı takdim kılınmıştır.

Bahriye kumandanlığı ile mütehasısların tersanenin ticarî mahiyeti haiz nim-resmi bir surette veyahut anonim şirketi şeklinde idaresi hakkındaki mütalaaları esas itibarıyla pek mühim ve muvafık görülmüşse de bu husustaki karar-ı kat'inin akd-i sulhten sonra verilebileceği derkardır. Tersane ve havuzların ihtiyacât-ı hâzıraya göre tanzimi ve Armstrong-Vickers şirketi ile hükümet beyninde mün'akid mukavelenamenin feshi veya tadili el-yevm Lozan'da müzakere edilmesi ve cereyan etmekte bulunan müzakeratın heyet-i vekilece malum bulunması tabiidir. Ancak müzakerat-ı sulhiyenin uzaması ve tersane ve havuzların bu hal-i müşevveşiyette bırakılması hem hazine-i milleti izrar ve hem de sırf maişetini buradan temin eden birçok sanatkar Türk amelesinin mağduriyet ve sefaletini mucip olacağından bu hale bir nihayet verilmesini ve düvel-i mü'telife sefâinini tamir ve malzeme itasından dolayı bahriyenin düvel-i mezkureden matlubu olan dört yüz bin liranın tahsili hususunda teşebbüsatta bulunulmasını ve 339 senesi Bahriye bütçesine tersane ve havuzların hüsn-i idare ve idamesini temin etmek üzere altı yüz bin liralık tahsisatın ilaveten vaz'ına muvafakat buyrulmasını rica ederim efendim.

Müdafaa-i milliye vekili

Ki muhtaç-ı tamir birçok sefâinimizin tamiri de vaziyet-i hâzırada mümkün olamadığından bu hale bir nihayet verilerek hükümetin tersane ve havuzlar üzerindeki hukukunun temin ve tespiti hakkında teşebbüs-i siyaside bulunulmasını ve vekalet-i âcizinin ne yolda hareket etmesinin icap ettiğinin bir karara rabtını rica ederim.



## Meclis-i Vükela Müzakerat-ı Mahsus Zabıt Varakası Senedi

30 Mayıs 1328

### Hülasa-i Meali

İngiltere'ye sipariş olunan ve olunacak olan dretnot sistemindeki zırhlıların Tersane-i Amire'deki havuzlarda telvin ve tathiri kabil olamayacağından ve İzmit Körfezi'nde vaki Değirmendere ile Kazıklı mevkiileri arasındaki Gölceğiz Burnu'nun ahval-i umumisi mükemmel bir tersane tesis ve inşasına ezher-cihet elverişli olduğu mütehassisin-i ecnebiye ve saire tarafından beyan edildiği gibi bu suret umur-ı bahriye müşaviri Amiral Limpus paşa canibinden dahi tensip olunduğundan bahis ile plan ve haritada gösterildiği vechle havuz ve tersanenin mevki-i mezkurda tesis ve inşası için lüzumu olup kısm-ı azâmı sazlık ve gölden ibaret bulunan arazinin ahkam-ı kanuniyeye tevfikan istimlakı ve mezkur bataklığın kurutulması esbabının istihsali lüzumuna dair bahriye nezaretinin 15 Mayıs 1328 tarihli tezkeresi melfuflarıyla mütalaa olundu.

### Kararı

Mezkur tezkerede beyan ve esbabı izah olunduğu vechle Tersane-i Amire peyderpey mezkur Gölceğiz Burnu'na naklolunmak üzere gerek istimlak olunacak mahaller bedelâtının gerek mezkur havuzun bilahare icra kılınacak keşfiyât neticesinde tebeyyün edecek mesarif-i inşaiyesinin Bahriye Nezareti'nin fevkalade bütçesinden sarfı hususunun Maliye ve mezkur bataklığın kurutulması esbabının istihsali maddesinin Nafia Nezareti'ne iş'arı ve muamele-i istimlakiyenin sürat-i icrasının İstanbul vilayetine tebliğinin Dahiliye Nezareti'ne izbarı ve Bahriye Nezareti'ne malumat itası tezekkür kılındı.

تولک توتون  
بجایه وقت الثانی

ربر ابروی و مرفوع سنگ نما زانانی  
آرکان دریه شبهه می مدیری  
عدد

۱۱۶۵

۱۲۷۸

ربو طویله قزلبی ۱۶ آغوستی ۱۲۷۸

ساج هوشی کوهخانهک بر محله غنیمت واسوق  
حافرنده بولندریلوب بولندریلبه جینی هفتده

بسیه و طاقته جلیلیه

لوکله ده عوصه هانت ربو طویله قزلبی (۱) نورد ایله لوکریه  
مخلده در. بادورده عوصه دهولنده ایلایله برابری نوره عوصه  
اجاج بولندریله عوصه کل ندر کی اوره دانه قولایله بر آغوستی  
هوی اولایله برخلده بونی اجاج اخلده در. جابولده که عوصه قوندرده  
هوره سینه سینه برای تعمیر خانه جفتده عوصه ایله بادورده ده خانه  
برهورته تعمیرندی بیری ایوه عوصه و اخلسته در زوره در و طاره  
دها آن مرفوعه قاره عوصه بر محله جلیلی در و نخلده ایری بولموشده  
بندری بیری کسکه عوصه کونده خالدنی تقدیرده آطالار نمایله عوصه ایله  
بادورده خوب ساحله با عوصه / تعمیرات ایشینه قره ایله اولایله  
ایبا اخلت کس ایله هاک اونی ده نوردقنده بولندری دقترنده / طرنده

ایدر  
جابولده کوهخانهک خود کماره برهک قاری شینه اذینا سولوی عوصه  
جیقایله و نوردریه اطلانزه بر حاله طه جلیلیه کوردریو اضمال قاری شینه  
برخ دسوی بیز عوصه ایله بادورده قزلبی [قوتوبه قوی و قزلبی  
(۲) نورد ایله] لوکریه کلله / له موجود هو اجباریه خود کماره  
برهک قاری شینه ایلان نوردقنده آلدرده عوصه اولور شیمه کوروشه



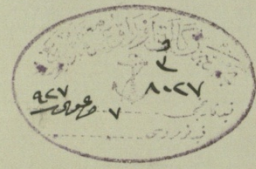
خوراک می کنند / جمله در . . . بودیم یاد در آن نیمی هر صند  
 فراتر از این باید بود و این بود در آن ایام و  
 نگو - معادله این [ ۱۷ و ۱۸ ] ماده گردیده هر صند یاد در  
 هر صند این در هر صند و هر صند یاد در . . . نیمی این در هر صند  
 نیمی بود و این در هر صند نیمی نیمی در هر صند نیمی  
 هر صند یاد در آن در هر صند نیمی و این هر صند نیمی  
 هر صند بر این در هر صند نیمی این در هر صند نیمی  
 آن هر صند در هر صند نیمی این

بر سره ایسی برای دستم موقوفه

*(Handwritten signature in red ink)*

د - و اعماله در هر صند

۲۷/۸/۱۷




وزارت معارف و اوقاف و صنایع مستظرفه  
 ۸۴۷  
 ۹۴۷  
 ۴۴۵

Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Vekaleti Marmara Üss-i Bahri ve Mevki-i Müstahdem Kumandanlığı Erkan-ı Harbiye Şubesi Müdüriyeti (antetli)

6 Ağustos 1927

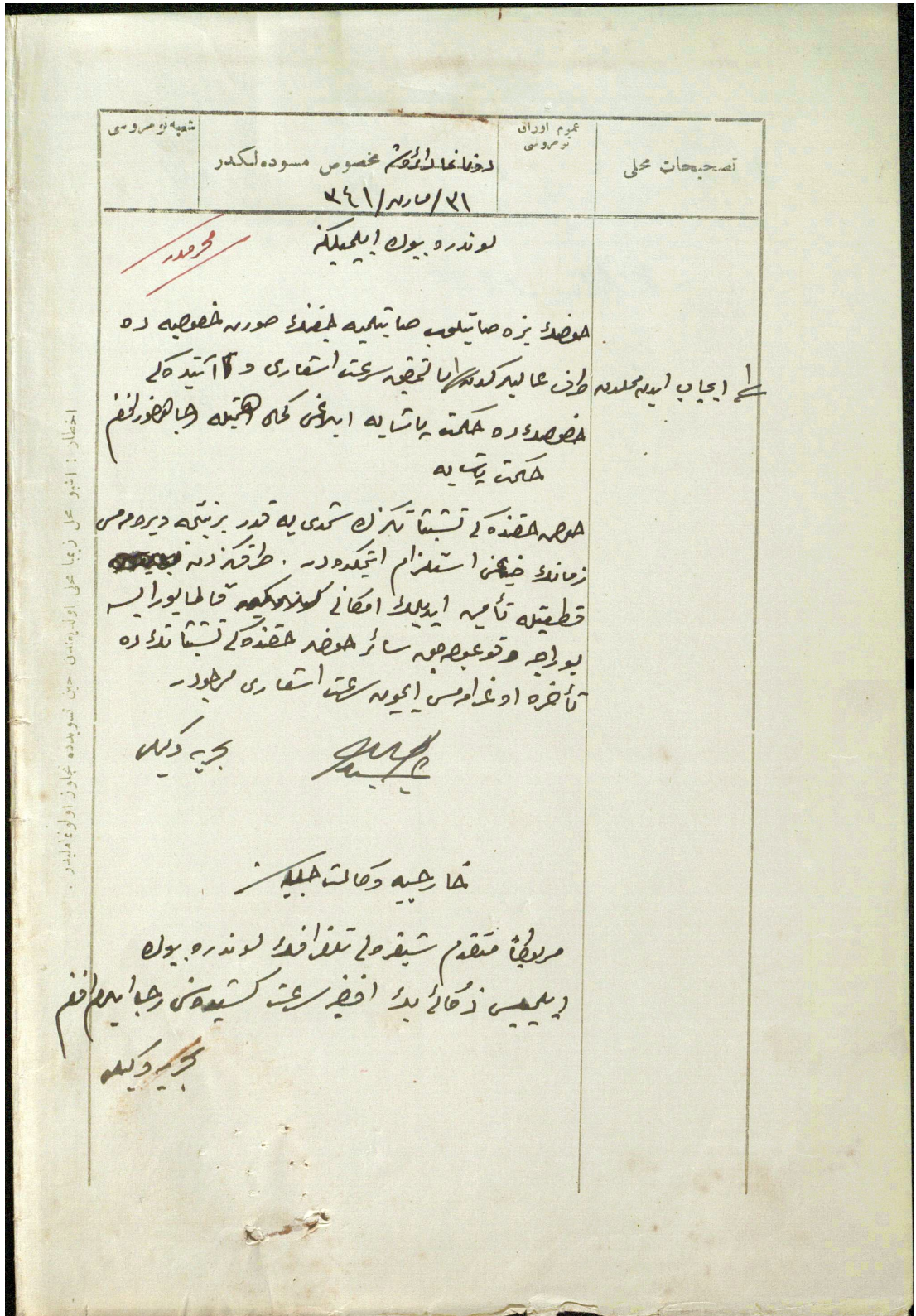
(Özet): Sac havuzu herhangi bir mahalle çekmek veya mevki-i hazırında bulundurulup bulundurulmayacağı hakkında

Bahriye Vekaleti Celilesine

Gölcük'teki havuz halen merbut krokide kırmızı (1) numara ile gösterilen mahaldedir. Yavuz'un havuza duhulünde ihtiyatla beraber yirmi metre suya ihtiyaç bulunduğundan havuz mahall-i mezkur gibi 10 ve 10 kulaçtan biraz fazla suyu olan bir mahalde bulunması icap etmektedir; halbuki gemi suya konduktan sonra müddet-i medide berâyı tamir kalacağından havuz ile Yavuz'un daha emin bir surette tamir müddetini geçirmesi için aynı havuz dahilinde denizlere ve rüzgara daha az maruz kalacak bir mahalle çekilmesi düşünülmekte idi. Bu hususta geminin tamiri kendi uhdelerinde kaldığı takdirde Almanlar tamamıyla havuz ile Yavuz'u cenub-ı sahile yaslamak/tamirat işlerinde kara ile olan irtibatın kesb edeceği suhuleti de nazar-ı dikkatte bulundurmadıklarından/fikrinde idiler.

Halbuki herhangi fevkalade bir hal karşısında o zaman gemiyi havuzdan çıkarmak ve yüzdürmek imkansız bir hale geleceğinden her türlü ihtimal karşısında bizim düşüncemiz havuz ile Yavuz'u krokide (kurşun kalemi ve kırmızı (2) numara ile) gösterilen mahalle /ki mevcut su itibariyle fevkalade bir hal karşısında ihtiyat nazar-ı dikkate alarak havuza oturtulmak suretiyle kurtulması mümkündür/ çekmektedir. Bu defa Yavuz'un tamiri hususunda Fransızlarla yapılan kontratın bir sureti bu defa elde edilmiş ve mezkur mukavelenamenin (17 ve 22 inci) maddelerinde havuz ile Yavuz'u sigorta ettirilecekleri ve havuz ile Yavuz kendilerine teslim edileceği münderiç bulunmuş olduğuna göre mezkur şirketin de bu hususta yani havuz ile Yavuz'u herhangi bir mahalle çekmek veya mevki-i hazırında bulundurmak kaziyelerinde bir rey'i olmak iktiza edeceği derpiş olmakla hususat-ı âtiye hakkındaki emr u iş'ar-ı devletleri müsterhimdir efendim.

Marmara Üss-i Bahri ve Müstahkem Mevki Kumandanlığı 7 Ağustos 1927



خطار : ایشور عمل زنجیا عمل اوله یتمس جین تسویده جاوز اولور ایلمله

Donanma Dairesine Mahsus Msveddeliktir

Mahremdir

Londra Büyük Elçiliđine

Havuzun bize satılıp satılmayacağının suret-i hususiyede icap eden mahalden (taraf-ı alilerinden) bit-tahkik srat-i iř'arı ve âtideki hususta da Hikmet Paşa'ya iblağı kemal-i ehemmiyetle rica olunur efendim.

Hikmet Paşa'ya

Havuz hakkındaki teşebbsatınızın şimdiye kadar bir netice vermemesi zamanın ziyâını istilzam etmektedir. Tarafınızdan katiyetle temin edilen imkan kalmıyor ise buraca vuku' bulacak sair havuzlar hakkındaki teşebbsatın da tehire uğramaması için srat-i iř'arı mercudur.

Bahriye Vekili

Hariciye Vekaleti Celilesine

Merbuten mtekaddem řifreli telgrafın Londra Büyük Elçisi Zekai Beyefendi'ye srat-i keřidesini rica eylerim efendim.

Bahriye Vekili



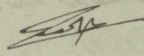


خاتمہ مقرر اور برآمد سند و رقم نقدی اور رقم منگ سرفی سہ ماہی پرہ علیہ نام ترمانسی نازی ابرار رویدی طرفہ فوضہ صادرہ حد جہہ ایوبیگی ،  
اور موبلی د سٹیجیائی عی برائے تخصیص ایوبیہ ہتھ بڑی تیغ دائرہ سندر چھکارہ او تو سہمہ خادار ہدیکہ عہدہ ایوبیہ .

امدی سراط معروضہ دائرہ سندر اسٹو جوہر سانیکی لھویہ پریویریے اودہ اوچ آہ دھا قائم ایوبیہ دائرہ امانتہ سولگلاہ سرعہ ایوبیہ

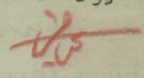
عانت سوریہ بالخاصہ رہا ایوبیہ . ہم عیڈو کانیہ لھویہ ایوبیہ ایوبیہ ایوبیہ سکتہ خدمتہ ایوبیہ موقرہ ایوبیہ ایوبیہ الی ایوبیہ موبلیہ ایوبیہ

اور مینہ عیڈو لہ رقمان قائمہ تو سہ سرفیہ ایوبیہ

ایوبیہ ایوبیہ دہ سرفیہ  


د.د  
۲۰۸۷  
۲۱/۷/۲۷

اور ایوبیہ موبلیہ موبلیہ  
براس عیڈو لہ . ۲۱/۷/۲۷  
دو سہ ماہی . د.د



Londra 14 Mart 1341

Havuz hakkında rapordur

### Bahriye Vekaleti Celilesine

Devletlü efendim hazretleri

Hariciye vekaleti vasıtasıyla 11 Mart tarihli şeref-vârid olan telgrafname-i aliyye-i vekaletpenahilerinde sac havuz hakkındaki vaziyetin sûrat-i iş'arı emr buyrulmakta olması ile sefarete sureti zîrde münderiç beyannameyi takdim eylemiş idim:

“Mütehassıs ile Çartam (Chatham) da iki gün geçirdim. Havuzun altı parçası da elyevm orada nehir kanalının vasatındadır. Mütehassısın raporu ile ita buyrulan 10 suale cevabı posta ile takdim kılınacaktır. Daha fazla ızâa-i vakte meydan vermemek üzere havuzun taraflarından bir kuru havuza konarak ka'rının muayenesi ve tathir ve telvini ve bazı tamirâtının ve ilavâtın icrası ile cer edilmek üzere parçaların rabtı işi fevkalade tesri' ve teshil edeceğinden bu hususu yahut mümkün değil ise havuzun olduğu gibi bize satılması hakkında vekalet-i celilenin kabulüne muallak olmak şartı ile Admiralty'e iki teklifte bulundum. Yakında cevap vereceklerini vaad ettiler. Şayet evvelki şıkkı kabule manileri var ise İngiltere'nin cenubunda bir şirkete müracaat olunacaktır. Havuzun Mayıs ile Ağustos arasında tahriki zaruri olmakla sene-i âtiyeye kalmamak üzere vaktinde ihzarına gayret edileceği ve Vickers'in teklifinden daha iyi ihzar edilmek ve 40 bin tonluk olmakla beraber laakal 50 bin sterlin tasarruf ve 25 sene işe yarayacağı memul-i kavi olduğu maruzdur”.

Zann-ı âcizaneme göre Sefir Beyefendi işbu beyannameyi telhisan iş'ar buyurdular. Bulduğumuz mütehassıs İngiltere'de hatta tekmiil dünyada en ma'ruf Clark v Stanfield, II. Victoria st. namındaki idarehanenin başlıca şirketinden olup ziyadesi ile şayan-ı itimat bir zattır. Harb-i Umumi'den sonra Almanlardan zabt olunan ve müttefikler arasında taksim edilen 30 kadar sac havuzları da mummaileyh mevkilerinde muayene etmiş ve bu defa İngiltere Admiralty'si tarafından Malta'ya gönderilecek olanın da hesaplarını yapmıştır. Hatta bazı kimseler tarafından hükümetimize teklif edilmek üzere diğer bazı havuz resimleri de geçenlerde bunlara yaptırılmış imiş. Mütehassısın acizleri ile birlikte seyahat ve it'am mesârifini ve mummaileyhin ücretini bizzat tediye ettim. Bu diğer bazı mesârifat-ı zaruriyeye medar olmak üzere 150 Sterlin irsal buyrulması mercudur.



Talip olduğumuz havuz burada 23 numara “Wilhelms Hafen” havuzu namıyla maruf olup 11 sene evvel inşa edilmiştir. Admiralty'nin Malta'ya göndereceği balada arz olunan diğer Alman havuzu ise 15 senelik olup tûlu daha ivz olmak için Chatham'da yeniden bir parça inşa edildiği meşhûr olmuştur. Bizim havuzun 3 parçası evvelce “Şipernes”te olup Chatham'dakilerin duvarları haricen ve dahilen boyanmıştır. Halihazırda tekmil altı parça “Chatham”da kanalın vasatında, cezr u medde nazaran, 8:12 kademde çamur üstünde, zincir ve demirsiz durmakta ve parçaların diplerinde biraz su vardır. Çelik levhaları kalın ve metin olup karina levhalarının halihazırını burgu muayenesi ve havuza ithalinden sonra tamamıyla tayin edilecektir.

Havuzun Mart ibtidasında mubayaası mümkün iken vaki olan tehirat Ağustos'un 15'ine kadar İngiltere'de yapılması mümkün tamiratın icrası ile ta'biyesinin yani tekmil makinelerin mahallerine vaz'ı ile işletilmesinin “İzmit'e” bırakılmasını intaç edecek ise de bütün alât ve edevât birlikte gönderilebilir. Seyahat müddeti altı hafta sürecektir.

Eğer bu müddet yani 15 Ağustos geçirilir ise havuzun cer'i ve sigortası kış tarifesine tabi ve binaenaleyh daha çok pahalı ve tabii tehlikesi de ziyade olacaktır.

Eğer İngiltere Admiralty'si havuzu kendi kuru havuzuna sokarak muayenemizi tesri ve teshil eder ve parçaları rabt ederse bazı amûdî ve ufkî irtibat levhalarını çıkararak tamir ile yerlerine kor ve karinasını Enamel denilen keşf-i mahsus boya ile boyamayı deruhte eder ve altı parçayı rabt eder ve çünkü iki parça halinde cer'i zaruri olmakla sonra ikiye ayırır ise işimiz fevkalade kolaylaşacağı gibi Chatham'dan tamirâtı icra edecek fabrikanın bulunduğu diğer bir limana cer için römorkör ve sigorta ücreti tasarruf etmemize ve diğer tamirat ve telvinât ve ihzarât ve ilavâtı da olduğu yerde ve daha seri icra eyleyebilmemize müsait olacaktır. İnşallah buna muvaffak oluruz.

Bu cihetle beyannamede arz olunduğu üzere kesb-i katiyet eylemesi vekalet-i celilelerinin tasvibine muallak olmak şartıyla Admiralty havuzu satar ve balada münderiç tamirat ve tathirâtı ve cer'i ihzarı bizzat icra edilirse 65 bin Sterlin vereceğimizi bilvasıta ve şifahen teklif ettim.

Eğer Admiralty herhangi bir sebepten dolayı bu teklifi kabul etmez ise “havuzu olduğu gibi mubayaa edeceğimizi ve 50 bin Sterlin bir sene evvelki fiyat olup şimdi daha ucuz vermeleri lüzumu bedihi olduğu” hakkında ikinci bir teklifte bulundum. Bu

hususun dahi kesb-i katiyet eylemesi vekalet-i celilelerinin tasvibine makrun olmak şartı ile dir. Bu ikinci şıkta İngiltere'nin cenubunda kain bir fabrikaya müracaat olunarak icra-yı icabına tevessül olunur. Bervech-i bala biraz daha fazla mesârifi mucib olur ise de Admiralty'e verilecek bedelden ve esbab-ı âtiyeden dolayı tevâzun husulü memuldür.

Havuzu birlikte muayene ettiğimiz mütehasıs Mister S. F. Staples'in raporunu leffen takdim ediyorum. Mumaileyh raporunun başında "sac havuzu bu defa beş sene evvelki gibi iyi halde bulmadığını ve metruk kalındığı ve ekser irtibat levhalarının büküldüğü ve bazı küçük fakat mühim edevatın kaldırıldığını beyan ile 30 bin ton kuvve-i ref'iyeyi haiz daha küçük bir havuz resmi yapayım, müceddeden inşa ettiriniz, daha elverişli olur. Ve iki misli müddet dayanır. Fakat fiyatı 40 bin tonluk bu müstamel havuzun nısfı olur" diyor. Şifahen dahi böyle bir havuzun "laakal 10 ayda teslim edilebileceğini ve fabrikasında 280 bin sterline mal olacağını" tekid etti.

İngiltere'de sac havuz inşa eden 4 fabrika mevcut olup resimleri bu mütehasıslara yaptırmakta imişler. Yeni bir havuz ısmarlandığı surette mütehasıs şirket daha fazla kar edeceği bedihi olup mevcut havuzu mubayaa eder isek yalnız delaletleri ile vaki olacak tamirat bedelinin yüzde beşini talebe hakları olacak ve bu mesârif zırde münderiç hesaba idhal edilmiştir.

Mr. Staples raporunda havuzu 65 bin Sterlin bedel ile ve İngiliz Admiralty'sinin balada zikrolunan tamiratı icra eylemesi şartıyla mubayaaya muvaffak olduğumuz takdirde vuku bulacak diğer sarfiyatı ba-müfredat göstererek 110 bin Sterlin bulup havuzun bedeli İzmit'te teslim ve tespit edilmek üzere 170 bin Sterline baliğ olacağını beyan ediyor. İşbu yekundan havuza fevkalade olarak sarfi zaruri görülen ve mezkur müfredata ithal edilen 35 bin Sterlin tenzil edildikte 140 bin kalır ki salifül-arz yeni havuz fiyatının nısfıdır. Mamafih 30 bin tonluk yeni havuz Nisanda ısmarlansa on ayda yani Kanunusani nihayetinde hitam bulabilip Mayıs evâilinden evvel cer edilemeyeceğinden İzmit'e 342 senesi Haziranı evâsıtında yani 14 buçuk ay sonra vasıl olacaktır.

Mütehasıs raporunda "havuz henüz layıkıyla muayene edilmediğinden verdiği fiyatın tahmini olduğunu" beyan ediyor ve bu da doğru ise de sarfiyat-ı hakikiye rapordaki miktarları tecavüz eylemeyeceği ve bilakis daha dûn olması memul olduğunu dermiyan etmektedir. Acizleri de bu fikir ve mütalaadayım. İleride

tahminden fazla mesârif tevlid etse dahi setr etmek üzere ihtiyaten mesârif-i gayri-i memul namıyla 10 bin sterlin konmuştur.

Şayet Admiralty havuzu olduğu gibi satmak isterse tamiratı yapacak fabrika İngiltere'nin cenubunda intihap edilip havuz parçaları oraya cer edilecek ve bu cer ile sigorta fazla mesârfi mucib olacak ise de bervech-i arz telafisi kaviyyen memuldür.

Rapora göre tamirat-ı mukteziye 6 ay sürecek olup Nisan ibtidasında havuz elimize geçerse fazla amele istihdamı ile 4.5 ay içinde yani Ağustos 15'ine kadar yola çıkarılmak üzere en mühim inşaat ve tamiratı burada yapıp karinasının gayri aksamını boyamak ve bazı alât ve edevâtı yerlerine vaz etmek ve tecrübelerinin icrası İzmit'e bırakılması zaruri olur. Tamirat ve tecrübeler suret-i daimede nezaret etmek üzere 6 ay için bir havuz ustası maaşı dahil-i hesap edildiği gibi bu Alman havuzunun bazı tertibat ve taksimat-ı dahilisi İngiliz havuzlarına benzememekte olup, Admiralty'de aramakta olduğumuz makine ve tulumba resimleri yoksa dahi tecrübeler ve sair hususunda ve ilk gemiyi ref' eder iken, malumatından istifade edilmek üzere havuzu inşa eden fabrikadan yeniden mühendis celbi lazım geleceği rapora derpiş edilmiş ve ücreti dahil-i hesap edilmiştir.

Mütehasıs raporunda havuzun ömrü 20 ila 25 sene olacağını beyan eyliyor ise de bizim memlekette havuzlar ve diğer merâkib-i bahriyeyi İngilizlerden pek çok seneler ziyade kullanmakta olduğumuz bit-tecrübe malum olmakla acizleri bu fikrine iştirak eylememekteyim.

Vickers fabrikasının bu havuzun bir parçasını vermeyerek vaki olan en son 30 bin tonluk havuz teklifi ba-müfredat malum değil ise de ceman daha küçük ve fiyatı 205 bin Sterlin olduğu hatırdaki kalmış olmakla beraber bu fiyata ana elektrik makinesi, iki kıta beş tonluk maçula ve demirleme için zincir ve lengerleri ve saire ile kazık ve vinçleri ve Alman mühendis ücreti dahil değildir. Bunların yekunu olan 40.000 Sterlin ve 205.000 lira ile baladaki 175.000 lira farkı olan 30.000 Sterlin yekunu 70.000 Sterlin olup arizamın başındaki beyannamede gösterilmiş olan 50.000 Lira tasarruf indel-hesab 70.000 baliğ olduğu müsteban olur.

Mamafih hiç zannetmem ki Vickers böyle ciddi bir tamir icrasını kast eylemiş olsun. Mezkur fabrika hakkında çok muhtekir ve ifa-yı taahhüt hususunda lâkayd olduğu şayiası burada deveran etmektedir.

Hatime-i makal olarak mensup olmakla müftehir olduğum milletin şeref-i sâikası ile Chatham Tersanesi Nazırı Amiral Royds tarafından fevkalade hüsn-i kabul edildiğimi, otomobilini ve steambotunu acizlerine tahsis edip hatta bera-yı teşyi' dairesinden çıkarak otomobile kadar geldiğini arz ederim.

İmdi şerâit-i maruza dairesinde işbu havuzun mubayaası tasvib buyrulur ise 13 ay daha kaybetmemek üzere esmanının şu günlerde sürat-i irsaline inayet buyurmalarını bilhassa rica ederim. Himem-i aliyye-i vekaletpenahileri ile bu vesile ile de memlekete hizmet ifasına muvaffak olur isek ilelebet mucib-i iftihar olacağının arzı ile ta'zimat-ı fâikamın kabulü müsterhimdir efendim.

Erkanı bahriyeden mütekaid Hikmet

Evrak-ı umumiye kalemi müdüriyetine bera-yı hıfz takdim, 27/7/1341

Donanma D. R

TELEGRAMS:-  
HIKMET, CARE, ORMONDOMUS.  
TELEPHONE GERRARD 1803.

SALAKHOR HIKMET C<sup>o</sup>

لوندزه ۷ سنه ۱۹۱۱

Ormonde House,  
26, St James Street,  
London, S.W.1.

توکيا ماریتی جیہ دیکھی امانتک اندی حیرتہ عرفہ حضور در

امتیح  
 آجیجہ در دغریجہ تفریحہ مجبورہ فالینیم صوت تلفظنا سمدہ ادریالیہ معلوم بلنی تکلیف ایکنہ در حال ساعده سورین عقیده سابع حوضی سانیایدہ جنگی  
 عرصہ ایسہ ایم - اوسنہ اولی راپورر و تفرانزہ یہ رہ حوضک عظمی نہ قدر سالام دنہ مدتہ ایزیتہ رہ شیم وثبتہ ایسہ جلی فی و صریح اولہ و معلوم  
 و بودیک بالادخہ تزیلیہ موقیعتہ حاصل و سہ ایسہ و بودیل و موضوع شرائطایم دیکسک اولہ تکلیف ایسہ فیضات در صورت تفرات آرسندہ و کانت جیلہ رہ  
 ارسنہ ایسک و و عدلریک فوضہ فواند استحصانہ موقد اولینیم بریہ بولینیم حالہ روزہ سفارتہ تہنوا لولسانہ تلفظنا سمدہ و در دندہ سمدیہ قادر  
 جیلانہ ایسہ معاملہ روزہ حوصہ ایسندہ موقد اولہ نامہ جنک اکلا سکیفی بیانہ بولیس موقد العادہ حیرت و انگری مویج اولہ رہ  
 و کانت جیلہ رہ بو حوضی اولہ المافقہ یا خود کیمی ایسہ کیمی یہ سپار سہ ایکنہ و آرادہ دھانام اعقادہ لایہ کورزی دیکر کیمہ یا خود کیمہ لری  
 آتدیم ایکنہ مختارہ . بو حوضی اسفار بولیم بلی ایسہ . فقط عاجزین عدم موقیعت اساری و بورادہ بار و اغیار نظارہ سکل و عزیز بر مویج  
 اسف انیزہ دو سوسو لفلکم در کار اولانہ نصفت و مروتہ و استقلال حیرتک سانی رعکرمندہ نظر معاملہ جو امرانہ و بدھتہ فارسی پلہ  
 دغری اولانہ کرکدہ . عاجز لری برسور کرایم لری ایسہ ترک لیرک بورالہ کدم و ممر نظراً نقداً ببولن خلا کلا مقدرہ قانتدیم . بوتونہ دیکر ایسہ  
 یوزاوستہ بر حتم . طبعی مملکتہ مرام بر خدمت ایسک المی رہ ساؤ اولہ رہ . آریقہ مدہ نہ لری سولیکندہ و مصلحت حد و ساؤ ساؤ ایسہ حقہ نہ عاری  
 اسنادہ بولینیم واقف . فقط زیارہ سیدہ و چونہ اولینیم و جہ اعقادہ و توجیزی غائب ایسہ و بدل کاسک عاجزینہ آجیجہ و عسکر سؤل بولیم ایسہ  
 کیم ایسہ کیمہ قائم صبح ہیج بر حقیقتہ یوقدر ، بوکا اعقادہ بولیم کیمہ رجایم .  
 سونی رہ عدوہ فی لارہ صحت عدایسک اگر بو حوصہ آتہ جنہ ب عاجزینہ وضع موقد اولینیم اسارہ نقصامہ قلم صبح و دھانظہ بارہ صرف ایسہ جہ  
 و رساندہ بزم صورہ موقدہ موقیعتہ حاصل اولہ مایہ جقدہ - بونی بلا تورد سلامت صحتہ ناسنہ و مصلحت نفس قبیلہ اولانہ رہ عزم سمدی رہ  
 جارت ایسہ . زمانہ بو جارتک کیمہ اولینیم کوسرہ جنہ سبیم یوقدر . لہ حالہ یا ووزک تفراتی ناظر ایسہ جکدہ .  
 مایہ جیویندہ بر دات ایضاً صارف نظم اولانہ مرام بر مقام سندہ ؛ کیمی اختراع ایسندہ و ساؤ صغیرہ تدفیع و تقریرہ رعنا دگرہ باشیم  
 واسطہ موقیعتہ حامد ببولک کی و طوب اولینیم و سلا قرہ محابہ لندہ ببولن صحرا طوبیہ قولانانہ بر رسنہ فارسی جبل و مانہ طوبیہ ایم مقابلہ  
 قالقصدہ

مجلسه اولیای سلطه، ذکرده ده ان بویون علامتفرینه بویون و خرن اوروند طوبار اول جنف تاسیه اینکده در . معلی رسنک طیاریه و طیاریه  
 فارسی یادونه هغه ذات ساینزه جیه مدقانه ذاق اولونه مردضام بیایه برقات دهها دوعی حقیقه در .  
 مجده بیکرکه موجه اولیقندر توفه العاره بودیکه انانیه سرفی و مؤثر بر دوشما تاسینه باسنای اول جقدر . مجبوریه لیک و موفی بروکیه صحنی لیه  
 ذات ساینزی تریک مساحت لیه بوراره بولینیم مانند به بلا سقاده بجای ان اوچون و مؤثر و ساطع مدافعه و نغمه حقالنده حاضر لامعده اولینیم  
 رابوری ده عهدیه آنقده ده بالذات تقدیم اییم .

دوجاره اولینیم حقت سامه بیکرک سیه اولینیم معلی و ذات دکانیا هیلده مجده نفعه مکتب انجاسی لیه بقیه حکمت بوردنجه بدیه اولینه  
 معدود کورکده هم . یاکن اولی استیضاح کیفیت بویارینیم چونه سانسف و سائر فاکتورینیم کیم ایده هم . وجدانک مستری اولینیم و ایریکه  
 حقیقتک توضیح ایده جوی باعث تسلی در . بناده هم خطایی بقیه ایستدر . هر حاله بوجلات دکانیا هیلریند استقاسی بنای لیه تقدیم  
 نخطبات اییم افسح .

دوشما دگره سنه / ۱۰ / ۱۳۹۱

۲۰۸۶  
 ۹۶۷/۷۷

اداره عمومی تبریز

برای حفظ تقدیم . ۹۱/۷/۷۶

دوشما . . .

*(Red stamp)*

Salakhor Hikmet

Londra 7 Nisan 1341

Türkiye Cumhuriyeti Bahriye Vekili İhsan Beyefendi hazretlerine arıza-i hususidir

Efendim

Açık ve doğruca takdime mecbur kaldığım son telgrafnamemde Admiralty'e malum meblağı teklif etmeye derhal müsaade buyrulduğu akabinde sac havuzu mubayaa edeceğimi arz eylemiş idim. Ondan evvelki raporlar ve telgraflar ile de havuzun azami ne kadar bedel ile ve ne müddette İzmit'te teslim ve tespit edileceği fenni ve sarih olarak malum ve bu bedelin bilahare tenziline muvaffakiyet hasıl olmuş iken ve bu bedel ve mevzu' şerait ile Vickers'in evvelce teklif eylediği fiyat ve suveri tamirat arasında vekalet-i celileri lehine ümidin ve vaatlerimin fevkinde fevâid istihsaline muvaffak olduğum bedihi bulunduğu halde dün sefaretten tebliğ olunan telgrafname ve derununda “şimdiye kadar cereyan eden muameleden havuz işinde muvaffak olunamayacağının anlaşıldığı” beyan buyrulması fevkalade hayret ve teessürümü mucib oldu.

Vekalet-i celileleri bu havuzu alıp almamakta yahut yenisini istediği yere sipariş eylemekte ve arada daha ziyade itimada layık gördüğü diğer kimse yahut kimseleri istihdam eylemekte muhtardır. Bu husus iş'ar buyrulabilir idi. Fakat acizlerine adem-i muvaffakiyet isnadı ve burada yar ve ağyar nazarında müşkül ve garip bir mevki esef-engize düşürülmekliğim derkar olan mürüvvetinize ve İstiklal Harbi'mizin şanlı bir askerinden muntazır muamele-i civanmerdaneye ve bedâhete karşı pek doğru olmasa gerektir. Acizleri bir sözünüz ile her işimi terk ederek buralara geldim ve vüs'ama nazaran nakden büyük fedakarlıklara katlandım. Boşuna diğer işlerimi yüz üstüne bıraktım. Tabii memleketime mühim bir hizmet etmek emeli de saik oldu. Arkamdan neler söylendiğine ve sair sevâik ile hakkımda ne âdi isnadâta bulunulduğuna vakıfım. Fakat ziyadesiyle dilhûn olduğum vechle itimat ve teveccühünüzü kayb eylemeden evvel keşke acizlerinden açıkça ve askerce sual buyrulsa idi. Ketm etmeye mecbur kalacağım hiçbir hakikat yoktur, buna itimat buyurmanızı rica ederim.

Şunu da ilaveyi lâzime-i hamiyet addederim ki eğer bu havuz alınacak ise acizlerinin vaz'ına muvaffak olduğu esaslar noksan kalacak ve daha fazla para sarf edilecek ve zamanında bizim sulara sevkine muvaffakiyet hasıl olamayacaktır. Bunu

bila-tereddüd selamet-i maslahat namına ve ... nefis kabilinden olmayarak arza şimdiden cesaret ederim. Zaman bu cesaretimin muhik olduğunu göstereceğine şüphem yoktur. Herhalde Yavuz'un tamiratı tehir edecektir.

Meşâhir-i bahriyundan bir zat ahiren müsâdif-i nazarım olan mühim bir makalesinde yeni ihtira' edilen vesait-i sagîre-i tedâfüiye ve taarruziyeye rağmen denizde başlıca vasıta-i muvaffakiyet hala büyük gemi ve top olduğunu ve mesela kara muharebelerinde büyük sahra topları kullanan bir düşmana karşı cebel ve makine topları ile mukabeleye kalkışmak mümkün olmadığı misüllü, denizde de en büyük âmil-i zafer yine büyük ve menzili uzun toplar olacağını temin etmektedir. Malum düşmanın gemilerine ve toplarına karşı Yavuz hakkında zat-ı sâminize hin-i mülakatta vaki olan maruzatım böylece bir kat daha doğru çıkmaktadır.

Meclisten geçirmeye muvaffak olduğunuz fevkalade bütçe ki inşallah şerefli ve müessir bir donanma tesisine başlangıç olacaktır. Cumhuriyetin ilk ve muvaffak bir vekili sıfatı ile zat-ı sâminizi tebrike müsâraat ile burada bulunduğum zamandan bilistifade bahren en ucuz ve müessir vesâit-i müdafaa ve taarruz haklarında hazırlamakta olduğum raporu da ahd-i karib Ankara'da bizzat takdim eylerim.

Duçar olduğum haksız muameleye kimlerin sebep olduğu malum ve zat-ı vekaletpenahileri menfaat-i memleket ilcası ile tayin-i hareket buyurdıkları bedihi olmakla mazur görmekteyim. Yalnız evvelce istizah-ı keyfiyet buyrulmadığına çok müteessif ve müteessir kaldığımı ketm edemem. Vicdanımın müsterih olduğu ve er geç hakikatin tavzih edeceği bais-i tesellidir. Zaman her hatayı tashih eylemiştir. Herhalde teveccühât-ı vekaletpenahilerinin istibkası niyazı ile takdim-i ta'zimat eylerim efendim.

Hikmet

Donanma dairesine, 15 Nisan 1341



وزارت بحریہ  
وزارت عدالت  
مجلس وزراء

در افصل مید رکات هیدیه

شعبه  
عدد

۱- سال ۱۳۴۰ تا بحمد مقام عالی و کالتیا هیدیه تقدیم اتمه اوله بغیر راید اوزرینه  
سفاها تقصیر ایله ایدر و کالتیا هیدیه اتملا یا ووزن تقریر ایدر علاقه دانه اولاره آن قویانیم  
طراف و کالتیا هیدیه اعطا بویردیلور و بلوفا لقه اویچ سنه ده تقیط اصوله قیولن حافر بر  
عوضه تأمین کرن عوضه بیلور و کرن یا ووزن تقریر صرف اولورده تورلک براسی اوزرینه اصفی  
ضیانت تکلیفی طبن یا ووزن ایدر اویچ آیدر احواله اوزر سنه فرسی قوللانمه شرطیه ایستنبولده  
تقریرین تقصیر ایله تقیبات دانه سنه واقعه اولاره کیس سؤالدره مقابل آنلار جوابیه تقیه ایله  
موضوع بحث جواب تکلیفی صرف تقدیم ایلمکده در جواب تکلیفده اولکیده نظماً جزئی ذمه  
وارسیده بوندر میاننده ال موافقه و بر ج کورمیه تکلیف (فلسفه) قویانیه سر طرفنده در برابر  
ایلمکده بر وجه آتی خلاصه عوضه ایلمکده در:

- ۱- سفید بر عوضه بیلور ایله یا ووزن تقریرات بیلند بلوفا لقه اویچ سنه ده تقیطله تاریخیه  
موافقت اتمکده در.
- ۲- اوله سنه نکه ایسکی اول سنه و ایستنبولده تقسیم ایلمک شرطیه حافر بر باج هیدیه  
سایج عوضه اعطا ایلمکده در.
- ۳- یا ووزن ایستنبولده احواله تقریر اتمیه صورتیه اوله ایسکی آیدر اگلسی در عهده اتمکده در.
- ۴- آتمه تاریخیه انگیز براسی اول سنه احواله اتمکده در [ بر عوضه حصاره دیکر قویانیه صرف  
عنه تکلیفاته بولونفته در لر ].
- ۵- ۱۳۴۰ سنه ر مایه سی تقیطن ( ۱۵۰,۰۰۰ ) انگیز براسی اوله روئیتیه و طبیب ایلمکده در . بر  
میلن بولونکر اجمله تقریباً ( ۱,۴۰۰,۰۰۰ ) تورلک براسی تقابل اتمکده در .
- ۶- عوضه بیلور ( ۱۴۰,۰۰۰ ) انگیز براسی و ایستنبولده صرف اولاره اعطال اوتورن بیلور انگیز براسی  
ایلمکده حصفاً ( ۱۵۰,۰۰۰ ) انگیز براسی .
- ۷- یا ووزن تقریر صرف ، سفین نام و کلد بر حصاره تقسیم ایلمک شرطیه ( ۵۰۰,۰۰۰ ) انگیز  
براسی .

## Türkiye Cumhuriyeti Müdafaa-i Milliye Vekaleti Bahriye Dairesi

### Müdafaa-i Milliye Vekalet-i Celilesine

21 Mayıs 1340 tarihli makam-ı ali-i vekaletpenahilerine takdim etmiş olduğumuz rapor üzerine şifahen telakki edilen emr-i vekaletpenahilerine imtisalen Yavuz'un tamiri ile alakadar olan 6 kumpanyaya taraf-ı vekaletpenahilerinden ita buyrulan ve bila-faiz 3 senede taksit usulünün kabulünü haiz bir havuzun teminini, gerek havuz bedeli ve gerek Yavuz'un tamir masrafı olarak Türk lirası üzerinden asgari fiyat teklifi talebini, Yavuz'un 13 ayda ihaleten ve tersanemizi kullanmak şartıyla İstanbul'da tamirini tazmin eden talimat dairesinde vaki olan yeni suallerimize mukabil alınan cevaplar tetkik edildi. Mevzubahs cevabi teklifnameler leffen takdim edilmektedir. Bu cevabi tekliflerde evvelkilere nazaran cüz'i fark varsa da bunlar meyanında en muvafık ve müreccah görülen teklif (Flender) kumpanyası tarafından dermiyan edilmiştir ki bervech-i âti hulâseten arz edilmektedir:

- 1- Müstamel bir havuz bedeli ile Yavuz'un tamirat bedelinin bila-faiz 3 senede taksitle tediyesine muvafakat etmektedir.
- 2- 3 senelikten eski olmamak ve İstanbul'da teslim edilmek şartıyla hazır bir saç çelik saç havuz ita edecektir.
- 3- Yavuz'u İstanbul'da ihaleten tamir etmek suretiyle, 12 ayda ikmalini deruhte etmektedir.
- 4- Ancak tediyaatın İngiliz lirası olmasında ısrar etmektedir (bu hususta hemen diğer kumpanyalar dahi aynı teklifatta bulunmaktadırlar).

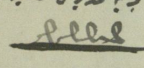
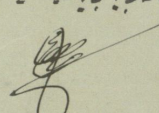
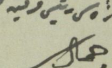
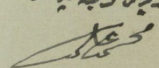
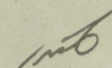
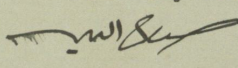
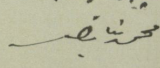
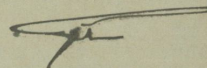
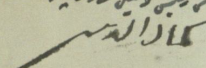
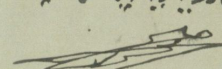
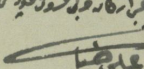
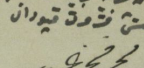
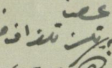
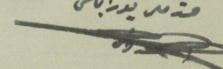

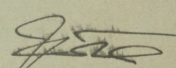

340 sene-i malisi taksitine 150.000 İngiliz lirası olarak tespit ve talep eylemektedir. Bu meblağ bugünkü rayiciyle takriben 1.200.000 Türk lirasına tekabül etmektedir.

- 5- Havuz bedeli 120.000 İngiliz lirası ve İstanbul'a cer masrafı olan azami 30 bin İngiliz lirası ile birlikte ceman 150.000 İngiliz lirasıdır.
- 6- Yavuz'un tamir masrafı, sefine tam ve mükemmel bir halde teslim edilmek şartıyla 300.000 İngiliz lirasıdır.

توقیر جمہوری  
وزارت عدالت  
بجانبہ کارخانہ

شعبہ  
عدد

مدرجات آنفنیہ نظماً تو مبیونہ اولیٰ عرصہ ایہیہ قرارین تبیل ایہہ جگہ برما کھیہہ کیہ بر  
نکلیف موصور اولیٰ دین جرتہ وقتہ عدم ساعدہ سنہ سنا زفناک موافقہ شاکلا در میاہ ایہہ  
(فلندہ) تو مبیانہ سنہ اعلاہ ایہیہ عقدہ مقادیر ترسل بویدرلس ایہہ مانیہ شرکتہ مذکورہ نکتہ  
اضحیٰ مقلدہ ایہہ قدرت مایہیہ سنہ مصلحتہ ام مقابجہ عقیلہ تہ فیہہ دایہ بر ایہہ  
تائینات اخذ ایہیہ بر ایہیہ متحدت ایہیہ عین می زایہ مبداءہ بر اقبالیہیہ سببہ تائین منوط  
رأسی ان دکالتیہ کلیدیہ ۱۸ مارچ

رئیس صدر جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض دوازم داراہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 
اعض دوان داراہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض مصلحت ذاتیہ داراہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض مجلسیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض انشاتہ مبرورہ قیود تیروان 
اعض کار داراہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض دوان داراہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 
اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 	اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 
اعض ارکار جوہیہ جمہوریہ قیود تیروان 			

Maruzat-1 ânifeye nazaran komisyonun evvelce arz edilen kararını tebdil edecek bir mahiyette yeni bir teklif mevcut olmadığı cihetle, vaktin adem-i müsaadesine binaen fennen en muvafik şerait dermiyan eden Flender kumpanyasına ihale için akd-i mukaveleye tevessül buyrulması, mamafih şirket-i mezkurenin ahkama taalluk eden kudret-i malisi meselesinin salahiyetdar makamatça hakkıyla tetkik ve icab eden teminat ahz edilerek ileride tahaddüs edebilecek mehazire meydan bırakılmaması esbabının temini menut-ı rey-i ali-i vekaletpenahileridir.

28 Mayıs 1340

Reis- Umur-ı Bahriye Müdürü kalyon kaptanı

Aza- Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Müdürü kalyon kaptanı

Aza- Levazım Dairesi Reisi firkateyn kaptanı Cemal

Aza- Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Harekat Şubesi Müdürü firkateyn kaptanı Mehmed Ali

Aza- Donanma Dairesi Reisi firkateyn kaptanı

Aza- Muamelat-ı Zatiye Dairesi Reisi firkateyn kaptanı Cemalettin

Aza- Başçarhçı firkateyn çarhçısı

Aza- İnşaat Müdürü firkateyn-i inşaisi

Aza- Techizat Dairesi Reis-i vekil korvet kaptanı Kemaleddin

Aza- Erkan-ı Harbiyye-i Bahriye Topçu Müfettişi korvet kaptanı

Aza- Donanma Topçu Erkan-ı Harbiye korvet kaptanı Ali Ziya

Aza- Erkan-ı Harbiyye-i Bahriye Harekat-ı Harbiye Müfettişi korvet kaptanı mehmed

Aza- Erkan-ı Harbiyye-i Bahriye Telsiz Telgraf Müfettişi korvet çarhçısı

Aza- Erkan-ı Harbiyye-i Bahriye Harekat-ı Harbiye Şubesi azasından yüzbaşı

Aza- Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Harekat-ı Harbiye Şubesinden yüzbaşı İsmet

Aza- Erkan-ı Harbiye-i Bahriye İstihbarat Şubesinden yüzbaşı Osman



دوبئی  
نور محمد  
میرزا

مدافعتہ ملیہ وکالتی

امور بحریہ مدبرینی

دونانما دائرہ سی

شعبہ

عزیزان

ع

ایڈیٹر کے اہلے مباشرتہ تجویہ لڑوسی اولادہ تحفانکے اعطائے موافقتدیکے  
تأمینہ جوڑوسی الصنیہ لروضہ - انڈیم

مدافعتہ ملیہ  
کلی

مقام

تعمیر

۰ ۹ . ۲

تعمیر و ترمیم

۱۱ ۱۶ ۲۶

۱۱ ۱۶ ۲۶

۱۱ ۱۶ ۲۶

۱۱ ۱۶ ۲۶

۱۱ ۱۶ ۲۶

۱۱۸

TC Müdafaa-i Milliye Vekaleti Umur-ı Bahriye Müdüriyeti Donanma Dairesi (antetli)

Başvekalet-i Celilesine

11.11.34

Malum-ı devletleri olduğu vechle tersane ve havuzlar kablel-harb /müşterek'ül-menfaa doklar, tersaneler ve inşaat-ı bahriye şirketi / namıyla / Armstrong-Vickers ve şürekası /namına ba-imtiyaz ihale edilmiş ve Lozan Muahedesi mucibince meselenin bir suret-i hale iktiranı zımında bir heyet-i vekile kararı istihsali için evvelce teşebbüsatta bulunulmuştu.

Vekalet-i âcizenin teşebbüsatına henüz bir cevap verilmeksizin mesele hal-i muallakta kalmıştır. Ahiren İtalya ve İngiltere hükümetleriyle hükümet-i Cumhuriye beyninde tahaddüs eden mesâil üzerine icab ettiği zaman elde mevcut gemileri tamir edebilecek bir tersaneye malik olmak mütalaasıyla Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Riyaset-i celilesince tersanelerin İzmit'e nakli emredilmiş ve mevcut vesait-i nakliye ile mayın ve torpedo fabrikaları gibi bazı ufak ve süratle kabil-i nakil aksam İzmit'e nakledilerek atölyeler tesisine teşebbüs edilmiş ve kısmen de muvaffakiyet elvermişse de asıl kabil-i istifade olan yani büyük tamiratı icra edebilecek fabrikaların nakilleri bazı mevâni-i mütalaata binaen kabil olamamıştır. Bunun esbabına gelince; evvela İzmit'te yeniden teşkil edilecek tersanelerin hükümet-i cumhuriyenin her bir ihtiyacını temine kâfil olabilecek bir tarzda tesisleri lüzumuna binaen tersane ile havuzların kablel-harb İngilizler ve İtalyanlar tarafından keşfi icra edilen ve en münasip bir mahal olduğu tebeyün eden Gölcük Burnu civarında tesisleri icab ettiğinden mahall-i mezkurun istimplaki için 2/7/40 tarih ve 1986 numara ile Dahiliye Vekaletinden talep edilmişse de el-yevm bir netice istihsal edilememiştir. Saniyen el-yevm tersanede mevcut tezgahların her biri 50-60 sene ve evvelki modeller olup gerek işçilik ve gerek sürat nokta-i nazarından zamanımızın çok ıslah edilmiş ve yeni ihtirâlarla pek çok tekemmül etmiş tezgahlarıyla kabil-i mukayese olmamakla beraber mürur-ı zamanla yıpranmış ve ömr-i tabîlerini çoktan geçirmiş olduklarından bunlarla ancak basit ve adi tamirat icrasının kabil olabilmesidir. Bu eski alâtı kullanmak üzere İzmit'te yeni teşkil edeceğimiz fabrikadan matlub-ı istifade temin edilemeyeceğinden ihtiyar edilecek masrafa değeri olup olmadığı da cây-ı teemmüldür. Evvelce İngilizler tarafından tetkikata müstenit yapılan projede modern bir tersane tesisi için fabrika ve havuzları da cami olmak üzere kızaklar ve bilcümle alât ve edevatıyla birlikte 10 milyon altın

lira tahmin edilmişti. Böyle bir tersane teşkil edildiği takdirde en ufak tekneden başlamak suretiyle tedricen 5-10 sene zarfında hükümet-i cumhuriyenin muhtaç olduğu her sistem sefâin ile mütenevviyasının da imaline muvaffakiyet elvereceği ve bu sayede birçok tehlikeleri göze aldirarak ecnebi milletlere memleketin vesait-i müdafisini ısmarlamak felaketinden azade kalınacağı tabii olup bunun da gerek iktisad ve gerek müdafaa-i memleket hususundaki nef'-i azimi gayr-i kabil-i inkardır.

Mamafih bu suret kabul edildiği takdirde böyle bir fabrikanın tesisi için ilk zamanlar ecnebi mütehassısların muavenetine arz-ı intizar pek tabiidir. Çünkü bu gibi fabrikaların gerek tesis ve gerek idamesi bir ihtisas meselesi olup elimizde böyle personel mevcut değildir. Versay Muahedesi mucibince memleketlerinde esliha yapmaktan men edilen Almanlar mevcut fabrikalarını Hollanda, İsveç, Rusya ve İspanya gibi memleketlere nakletmekte olduklarından İzmit'te yapacağımız tersane için de bazı kumpanyalar tarafından bu gibi teklifat vuku bulacağı ahiren ihsas edilmektedir. Böyle bir teklif muvacehesinde kalındığı zaman vekalet-i âcizinin ne tarz harekete ihtiyar edeceğine dair de tenvir buyrulması iktiza etmektedir.

Binaenaleyh böyle bir teklif vuku bulmasa bile kendi ihtiyacımızı mehmâemken kendimiz tehvin edebilmek için hükümet-i cumhuriyetin yine İzmit'te bir tersane tesis etmesi lüzumu Erkan-ı Harbiye-i Umumiye'ce de kabul edilmiş bir mesele olduğundan tersane ittihaz edilecek mahallin şimdiden istimlakiyle tesviye-i turabiye ve mebânî inşası gibi ibtida-i tesisata ibtidar zamanı gelmiş dahi geçmekte bulunmuştur. Bu hususun Heyat-ı Vekile'de tezekkürüyle Meclis-i Milli'nin de /işin ehemmiyet ve hayati mübremiyetine binaen / mesele ile alakadar edilmesi ve maruz mesâil hakkında esaslı bir karar istihsal edilerek işe mübaşeret için lüzumu olan tahsisatın itasına muvaffakiyetlerinin temin buyrulması ehemmiyetle maruzdur efendim

Müdafaa-i Milliye Vekili Kazım

11/11/40- Başvekalet



# Ek 13. Yavuz Gemisinin Havuza Alınma İşlemi İçin Alınan Sigorta Teklifi Örneği

1

(305)

**M. W. JOOST**  
*Assurance*  
 MARINE POLICY

No. 6857

£ 105,000

Reichsstempelabgabe  
 verrechnet unter No. 2499  
 M. W. Joost

**COMMERCIAL UNION**  
 ASSURANCE COMPANY LIMITED.

HEAD OFFICE (MARINE DEPARTMENT), 1 & 2, ROYAL EXCHANGE BUILDINGS, LONDON, E.C. 3.

SUBSCRIBED CAPITAL - - £2,950,000.  
 PAID-UP CAPITAL - - - £1,770,000.

Whereas **SEDGWICK COLLINS AND CO., LTD.**, and/or as Agents,  
 have represented to the Commercial Union Assurance Company Limited that they are interested in or duly authorized as Owner Agent or otherwise to make the Insurance hereinafter mentioned and described with the Commercial Union Assurance Company Limited

Now this Policy of Insurance witnesseth that in Consideration of the premises and of the Sum of **Two Thousand One Hundred Pounds** paid by the said Assured to the said Company by way of Premium at and after the rate of **Two Pounds** per cent. for such Insurance the said Commercial Union Assurance Company Limited do covenant with the said Assured that the said Company shall be subject and liable to pay and make good all such Losses and Damages hereinafter expressed as may happen to the subject matter of this Policy and may attach to this Policy in respect of the Sum of **ONE HUNDRED AND FIVE THOUSAND Pounds** hereby Insured which Insurance is hereby declared to be upon

On **HULL & MACHINERY &c.**  
 Valued @ £1,050,000.

Against actual Total Loss only, including Salvage Charges, excluding Constructive Total Loss.

In event of Salvage operations being necessary it is agreed that same shall be under complete and unrestricted control of London Salvage Association.

in the Ship or Vessel called the **"YAVUZ" ex "GOEBEN"** which is at present Master or whoever shall go for Master of the said Ship or Vessel lost or not lost at and from

For and during the space of **SIX CALENDAR MONTHS**, commencing on the 22nd day of **FEBRUARY 1927** and ending on the 21st day of **AUGUST 1927**, both days inclusive.

Whilst at present moorings at **Ismid**.

Including Risk or Charge to and from the Ship.  
 Warranted free of capture, seizure, arrest, restraint or detention, and the consequences thereof, or of any attempt thereat, excepted, and also from all consequences of hostilities, or warlike operations whether before or after the declaration of war.  
 Warranted free of loss or damage caused by strikers, locked out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions.  
 Warranted free of any claim based upon loss of or frustration of, the insured, voyage, or adventure, caused by arrests, restraints or detentions of kings, princes, or people.  
 It is expressly declared and agreed that no acts of the Insurer or Insured in recovering, saving, or preserving the property insured shall be considered as a waiver or acceptance of abandonment.

And the said Company do promise and agree that the Insurance aforesaid shall commence upon the said Ship at and from as above and shall continue until she hath moored at anchor in good safety at her place of Destination and for such period afterwards not exceeding twenty-four hours from such mooring and upon the Freight and Goods or Merchandise on board thereof from the loading of the said Goods or Merchandise on board the said Ship or Vessel at as above and until the said Goods or Merchandise is discharged and safely landed at as above.

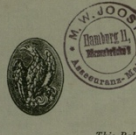
And that it shall be lawful for the said Ship or Vessel to proceed and sail to and touch and stay at any Ports or Places whatsoever in the course of her said Voyage for all necessary purposes without prejudice to this Insurance. And touching the Adventures and Perils which the said Company are made liable unto or are intended to be made liable unto by this Insurance they are of the Seas Men-of-War Fire Enemies Pirates Robbers Thieves Detentions Letters of Mart and Counter Mart Surprizals Takings at Sea Arrests Restraints and Detentions of all Kings Princes and People of what Nation Condition or quality soever Barratry of the Master and Mariners and of all other Perils Losses and Misfortunes that have or shall come to the Hurt Detriment or Damage of the aforesaid subject matter of this Insurance or any part thereof. And in case of any Loss or Misfortune it shall be lawful to the Insured their Factors Servants and Assigns to sue labour and travel for in and about the Defence Safeguard and Recovery of the aforesaid subject matter of this Insurance or any part thereof without prejudice to this Insurance the charges whereof the said Company shall bear in proportion to the sum hereby Insured. And it is declared and agreed that Corn Fish Salt Fruit Flour and Seed shall be and are warranted free from average unless general or the Ship be stranded and that Sugar Tobacco Hemp Flax Hides and Skins shall be and are warranted free from average under Five Pounds per centum that all other Goods also the Ship and Freight shall be and are warranted free from average under Three Pounds per centum unless general or the Ship be stranded sunk or burnt.

Signed this Nineteenth day of **March** 1927 on behalf of the **Commercial Union Assurance Company Limited**.

*M. W. Joost*  
 M. W. J.

# Ek 14. Yavuz Gemisinin Havuza Alınma İşlemi İçin Alınan Sigorta Teklifi Örneği 2

No. 95528



## INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA PHILADELPHIA

FOUNDED 1792

This Policy of Insurance witnesses, that the INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA,

By these Presents, do cause DOCKBAUGESELLSCHAFT (BERLIN) &/OR AS AGENTS,

6C

DOCKBAUGESELLSCHAFT (BERLIN) FOR ACCOUNT of whom it may concern

OR ORDER,

DO MAKE INSURANCE AND CAUSE themselves TO BE INSURED, LOST OR NOT LOST,  
TO THE AMOUNT OF Seven Thousand Six Hundred Thirty-Six Pounds DOLLARS

AT AND FROM the as attached DAY OF 19  
UNTIL THE as attached DAY OF 19  
BEGINNING AND ENDING WITH as attached  
*But warranted as follows:-*

"YAVOUZ"  
ex "GOEBEN"

For and during the space of SIX CALENDAR MONTHS, commencing on the  
22nd day of FEBRUARY 1927 and ending on the 21st day of AUGUST 1927,  
both days inclusive.

Whilst at present moorings at Ismid.

On  
**HULL & MACHINERY &c.**  
Valued at £1,050,000.

Against actual Total Loss only, including Salvage Charges, ex-  
cluding Constructive Total Loss.

...being necessary it is agreed

ON DEMAND

or order,

... Dollars

... 19

... 19

... 1 When the Assured has paid or is liable for any General Average contribution and the contribution value has been ascertained by the Assured, the Assured shall be entitled to recover from the Underwriters the amount of such contribution value... 10

... 11

... 12

... 13

... 14

... 15

... 16

... 17

... 18

... 19

... 20

... 21

... 22

... 23

... 24

... 25

... 26

... 27

... 28

... 29

... 30

... 31

... 32

... 33

... 34

... 35

... 36

... 37

... 38

... 39

... 40

... 41

... 42

... 43

... 44

... 45

... 46

... 47

... 48

... 49

... 50

... 51

... 52

... 53

... 54

... 55

... 56

... 57

... 58

... 59

... 60

... 61

... 62

... 63

... 64

... 65

... 66

... 67

... 68

... 69

... 70

... 71

... 72

... 73

... 74

... 75

... 76

... 77

... 78

... 79

... 80

... 81

... 82

... 83

... 84

... 85

... 86

... 87

... 88

... 89

... 90

... 91

... 92

... 93

... 94

... 95

... 96

... 97

... 98

... 99

... 100

... 101

... 102

... 103

... 104

... 105

... 106

... 107

... 108

... 109

... 110

... 111

... 112

... 113

... 114

... 115

... 116

... 117

... 118

... 119

... 120

... 121

... 122

... 123

... 124

... 125

... 126

... 127

... 128

... 129

... 130

... 131

... 132

... 133

... 134

... 135

... 136

... 137

... 138

... 139

... 140

... 141

... 142

... 143

... 144

... 145

*(Signature)*  
President.

A. D. 1927

Attached to Policy No. 95528 of the INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA

Dated March 29th, 1927

*(Signature)*

For Sale by Smith & Smith, Inc., 127 White St., N. Y.

Ek 15. [Flender Şirketi Hakkında Yapılan İncelemeler], 1341 / 1925, Deniz tarih Arşivi, Umur-ı Bahriye Müdüriyeti, No. 36/1223

510, 400

Flender Şirketi hakkında yapılan incelemeler... (The text on this page is mostly illegible due to fading and bleed-through from the reverse side.)

Flender Şirketi hakkında yapılan incelemeler... (The text on this page is mostly illegible due to fading and bleed-through from the reverse side.)

اید و جیت معقد در در ...  
 آنگاه که مناسبتی با ...  
 بر مایه خرد و به ستمه با ...  
 رئیس (که در سنی که من) ...  
 نه نه دوستی بر ما با ...  
 خرد و به ...  
 شکر است ...  
 مؤسسه ای ...  
 بر شکر ...  
 فقط ما ...  
 فخر ...  
 فا ...  
 سمن ...  
 را ...  
 خرد ...  
 بر ...  
 س ...  
 ق ...

فخر ...  
 ک ...  
 مع ...  
 ق ...  
 س ...

در ...  
 ...

25/9/340

Umur-ı Bahriye Müdüriyetine

Flender müessesesi Lubek şehrinde büyük vapurların girmesine müsaide olan Trava nehri üzerinde ve şehir ile nehir mansıbu vasatında 2.100 iki bin yüz metre sahil boyunda 600.000 altı yüz bin mürebbi' metrelik saha işgal eden bir tersanedir. Taksimat-ı umumiyesi inkişaf-ı istikbaliyesini temin edecek esaslı bir program tahtında yapıldığını göstermektedir. Bu müessese havuz inşası ve sefain inşa ve tamiri gayesiyle tesis edilmiş olduğundan fabrikalarının mevki ve vaziyeti bunların icab ettirdiği, her iki taraf için azami sürat ve tasarrufu temin edecek surette tertib ve tesbit edilmiştir. İmalathanelerin makine ve teçhizata aid olan yani teknelerin tenzilinden sonra vaz'ı iktiza eden kısmı sahilde karabinler demiryolu ve saire gibi bilcümle teçhizatı cami' bulunan 450 dört yüz elli metre tulunda bir iskeleye müteaddid köprüler ile merbutdur. Bu iskele tenzil edilen teknelerin (havuz, sefine, tahtelbahir) teçhizat ve nevakısı ikmal içindir. Mezkur iskelenin garb tarafı havuz inşa ve kızak mevkilerine ve şark tarafı ise sefain inşa ve kızak mevkilerine muttasıldır.

İnşaat-ı hadidiye fabrikası salifül-arz fabrikalara nazaran mütevassıt bir mevkide ve bunların gerisinde ve bu fabrikalardan takriben 100 yüz metre kadar dahilde tesis edilmiş olup bu aralıktan demiryolları geçmekte ve sahilde bulunan muhtelif fabrikalara şubeler gitmektedir. İnşaat-ı hadidiye fabrikası müstakil demiryolları, karabinler ile sefain ve havuz inşaat mevkiine merbuttur.

Umumi idare ve fenni hususata aid olan mebani yine mutavassıt bir mevkide ve müessesenin sahiline muvazi olan dahli nihayetine sıralanmıştır. Fabrika dahiline ve müessesenin tulunca geçip giden umumi demiryolundan şubeler alınmıştır. Şimendifer yolunun üst tarafında ve fabrikaya nazaran şark ve garbta müstahdiminin iskanları için müessesenin 170 yüz yetmiş hanesi olduğu gibi bir tarafında inşaata devam etmektedir. Hal-i hazırda beş adeden ibaret olan 16.000 on altı bin tonluk sefain inşasına müsaide bulunan kızak mevkilerinin şürukunda en büyük sefain inşasını temin edecek vüstade ve icap ettiği vakit tahkimat ve tesisatı ikmal edilmek üzere bir mahal terk olunmuştur. Demiryolları ve karabinler, yeni destgahlar inşaat hamallarının sebeb-i

vücudunu nez' etmiştir. Gerek Flender ve gerek gezdiğimiz diğer fabrikaların tasarruf, sürat ve iş yapma kabiliyetleri diğerinden ekalli bir misli fazladır.

Zirde ismi geçecek olan (Feriga) namındaki vapur diğer işlere devam edildiği halde beş ayda tesellüm olunmuştur. Bir inşaat fabrikası için esas ad olunan zımba destgahları ehemmiyetini gaib etmiş, ancak bazı müteferrik hususat için istimal edilmekte bulunmuştur.

Zımba destgahlarının birini matkap destgahları işgal etmekte ve zımba destgahının nısf zamanda ve ekalli on beş kişi yerine birisi ihzar ve diğeri kumanda için iki kişi bulunmaktadır. Destgah isimleri meyanında adedi nisbetsiz fazla görünen matkap destgahlarının vücudu bu sesbden naşidir. Birbiri üstünden hareket eden üç esas karabin bir sahada iş görebilmekte ve bunların içerisinde sağa ve sola hareket eden gayidli karabinler kumanda sahasını bir misli daha arttırmaktadır. Darülfünunlarda tedris edilen tasarruf düstur esası şudur. Bir müessesedeki amele mevcudu müessese kuvve-i muharrikeleri için icab eden bargir kuvvetlerinin zaafını tecavüz ederse o müessese ziyan eder mühendislere gösterilen meslek derslerinin nısfını iktiza ve teşkil ettiğini ve bir müessesenin teşkili esnasında en evvel yollar karabinler ve saire gibi iktisadın esası olan hususat kale alındığını beyan etmektedir. Flenderin aynı biçim ve şahsında olması icab eden beş levhanın bir anda testere ile kestiğini ve bir matkap ile delindiğini ve 30 otuz kadem tulunda üç levhanın birden kenarlarının planya edildiğini gördük netice gördüklerimiz

Destgahların son sistem ve bildiklerimize fevkalade rüchaniyeti olduğu bir anda göze çarpmakta idi.

Trava nehrinin arzı salifül-beyan iskelenin garb nihayeti hizasında birdenbire beş misline irtifa etmekte olup hemen hemen mansıbına kadar bu arzda devam etmekte ise de yirmi sekiz buçuk kadem umkunda ve bu umku havi olabilecek en narin (nisbeten tulu fazla) sefainin münaveresine müsaid bir arzda bir kısım taranmış olup diğer tarafları nispeten sığdır. Binaen aleyh bu müessesenin tevsii için terk edildiği arz olunan mevkiin şarkında en büyük havuzu ihtiva edecek tul ve vüsatte ve deniz seviyesinden bir buçuk metre mürtefi' ve takriben ufki ve iki tarafı esas kalın duvarları ikmal edilmiş olup elyevm bir siper gibi görünen sabih havuz mevkii vardır. Müessesenin esası

programında tamirat hususu da dahil olduğundan bu mevki bu sebepten havuz mevkii olmak üzere ayrılmış ve halihazırda matlub umkunda taranma ameliyatı kalmıştır. Bu mevkiden daha şarkda bulunan kısım tamirat, dökümhaneler ve saire için ayrılmış olup halihazırda boştur. Muharebe-i umumiye esnasında müteaddid tahtelbahir ve tahtelbahir testi (tazyik tecrübesi) için üstüvanevi kuvvetli sahrınlar yapmış ise de müttefiklerin kontrol komisyonları tarafından harp malzemesi en ufak teferruata kadar tahrib edildiğinden bunlardan ancak bir iki ceneral resimden başka bir şey görülememiştir.

İnşaat-ı bahriyede asıl temeli teşkil eden inşaat-ı hadidiye fabrikası nakliyat ve idarede israf ve zararı muceb olmamak üzere mevcut olan destgahların bir mislini daha ihtivaya kafi sahayı haiz olduğundan fabrikaca bir anda müteaddid büyük tekneler inşasına mecburiyet hasıl olduğu takdirde icab eden battal malzemenin işlenmesi için büyük destgahlar vaz'ı üç aylık bir iştir. Bugünkü hali, diğer inşaattan başka bir anda yalnız bir büyük sefine imalini idare ve temin edecek miktarda matlub cinsden destgahlara malikdir. Müessese havuzlardan maada birçok tüccar sefaini imal etmiştir. Orada bulunduğumuz zamanda 2.000 iki bin ton kuvve-i sebhiyesindeki sefaini tamir edecek bir havuz tenzil ettiği gibi iki kısımdan mürekkeb ve bir kısmı tamamıyla bitmiş 4.000 dört bin tonluk diğer bir havuz yapılmakta idi. Keza 650 altı yüz elli ton ma-i mahrecinde ve on iki mil süratte bir balıkçı sefinesinin resm-i tenziline bulduk. Kızak üzerinde bir balıkçı gemisi ile 3.000 üç bin tonluk bir şileb var idi. Bu müessese tarafından 8.000 sekiz bin ton dökme ham demir madeni taşıyabilir ve hamulesinin cinsi ve seyr-i sefer edeceği (İsveç ile Hamburg-İspanya arasında) kısmen ve sahasında ve yüzlerin tatbikatına tahammül etmek üzere baş tarafı, anbar ve ağızları, ağız kuşağı ve levhası ve aksamı fevkalade kalın ve metin olarak imal edilen (Feriga) isimindeki sefineyi gezdik ve mezkur sefine ile kile kadar seyahat ettik sefinenin icab eden mevakiinde levha ve teferruatının tahassün ve cesametleri dretnotlardaki derecesinde idi. Havuz işleri (holtes müller) namında –gerek bu fabrikada ve gerek Düseldorf'daki fabrikalarında pek çok ihtira'at ve tertibatını gördüğümüz- bir mühendis tarafından idare olunmaktadır. Sefain-i ticariye sermühendisi (herkstar) namındaki –ki Romanya ve saire gibi zamanında en muazzam inşaat fabrikalarından madud müesseselerde on beş sene çalışmış- bir mühendistir.

Mukaddema (belum lond fos) fabrikasına sipariş edilen havuzun mühendisi ve Almanya'da bilcümle müessesat-ı sınıayede havuz mütehasısı olmasından naşi (Dük Müller) ismiyle her ferdin tanıdığını gördüğümüz (Maks Müller)in bu müessese ba-mukavele kendisine merbut olduğunu söylemekte ise de mumaileyhin son ihtira'ı olan ve bize teklif ettiği zatülhareke havuzun imal hakkını Flendere satmış olduğundan bu cins havuzların bu müessese hesabına inşa ve sevkine mecbur olması kanaati tahakkuk etmiş ise de diğer hususattaki alakasını tamamıyla tahkik etmek kabil olamamıştır.

Müttefikler tarafından miktar ve evsafı tahdid edilen Alman donanmasının tamir ve yeni inşaatına iştirak için bu fabrikanın takriben bir sene mukaddem kendi hükümetine vaki olan müracaatında talebinin is'afi için beş Alman sefain-i harbiye-i cesime sermühendislerinden birisinin alınmasını şart koymuş olduğundan (belum lond fos) fabrikasının sermühendisi yavuz moltke dahil olduğu halde en son Alman dretnot krozerlerinden beş altısının ve birçok tahtelbahirlerin inşasını başarmış olan (Herban)ı ba-mukavele almıştır. Şimdi Flender müessesesinin sefain-i harbiye sermühendisi bu zattır.

Halihazırda Almanya dahilinde harb hususatına aid her cins malzeme ve inşaat memnu' olmasından harp nihayetine kadar bu hususta fevkalade ihtisas peyda etmiş ve ehemmiyetli mevki sahibi olmuş olan zevat idame-i hayat için ihtisaslarının haricindeki işlere intisab ederek ve mütehasısı oldukları işlere nazaran laşi hükmünde bir ücret almak ızdırarında bulunmalarından naşi bugün Almanya dahilinde bulunan bir kumpanya talib olduğu takdirde bir anda on sefine-i harbiyenin imali için kafi gelecek mütehasısı bulunmakta hiçbir müşkilata tesadüf etmez. Bizce asıl dikkate bilhassa mukavelede tevil-i kabil olmayacak derecede tasriha şayan mesele tamir veya tebdili lazım gelen kısımlarda malzeme ve teçhizat ve işçilik yavuzun aslen havi olduğunun aynı olmasını temindir.

Esasen hiçbir müessesenin bir sefine-i harbiyenin her şeyini yapmasına imkan yoktur. Mesela Armstrong makine, elektrik ve teçhizat, diğeri elektrik ve teçhizat, Flender makine hususunda kilde (dobiçe) vesaireye ve gayrı hem başka kumpanyalara muhtaçtırlar. Bir kumpanyanın her bir teferruatı yapmaya kalkışması –ihtisası meselesi esas ve ruh olduğundan- tek milden ziyade tezebzüb ve israfi işar eder. Matlub olan heyet-i umumiyesini mükemmel



surette tanzim ve tedvir edebilecek dimağ ile bunları vazifelerini tam olmak üzere ifa edecek vechle rabt edecek işçilerdir. Bunların her an fabrikanın elinde olmayabileceği kanaatindeyiz.

Tedkikatımıza nazaran yalnız Lubek'deki Flender fabrikasının kıymet-i umumiyesi 22 yirmi iki milyon ve sermayesi ise 12 on iki milyon altın markdır. Hollanda'daki tahtelbahir ve sefain şubesinin kıymeti bir milyon altın lira olup buraya vaz ettiği sermaye 10 on milyon altın markdır. Düseldorf'daki köprü karabin ve saire inşa eden Flender müessesenin maddi kıymeti 20 yirmi milyondan aşağı olmayıp muazzam bir şöhret ve kıymet-i maneviyesi de vardır. Bir kaç misal olmak üzere şunları söyleyebiliriz. İngiltere'de barudaki vikresin 150 yüz elli tonluk karabini ve Armstrong'daki karabin Flenderin olduğu gibi Almanya dahilinde beş muazzam istasyonunu ve altı köprüsünü gördük bu fabrikayı ziyaretimiz anında Hamburg'da (Alba) nehri üzerine kurulacak köprü ile meşgul olduklarını ve hesabatını gördük ki bir çok cild teşkil eden bu hesabat bir seneden beri devam etmekte imiş. Kolombiya hükümeti için 50.000 elli bin kişilik bir tiyatro inşasına başlamıştır.

Lubek'deki tersanesinde medhur ahen ve ahşab malzeme bu fabrikayı bir sene idare edecek miktardadır.

Almanya'nın sanayii başlıca üç maliye grubu elinde temerküz etmiştir. Muhtelif fabrikaların mecalis-i idare azalarını bu maliye grubuna mensub bankaların tayin ettiği memurlar teşkil etmektedir.

Birincisi (Hugo Stinnes)in (Şitarinyerglond kampani) grubu ikincisi (Mithailis)in lend dostri perbeva bank ve komres periva) grubu üçüncüsü (dikontokezel şaft) grubudur. Her bir grubun sanayiinin her bir şubesine aid müessesatı vardır. Yalnız (simno şukeret) aynı işler meşgul diğer müessesat olmakla beraber dünyanın en meşhur ve ehemmiyetli müessesesi olmasından naşi hiç bir müessese bundan müstağni değildir. Dahilen mecburiyet hasıl olmadıkça bir müessese kendi grubundan hariç bir gruba mensub olan müessesata sipariş veremez. Fakat bu üç grup Alman menafii nokta-i nazarından harice karşı müttehid vaziyetdedirler. Flender müessesatı (mihailis) grubuna mensubdur.

Fabrikanın heyet-i umumiyesinin ve yaptığı bilcümle havuz ve sefainin elektrik ve birçok teferruatı simins şukeret mamulatından olması ve Flender fabrikasının terfik ettiği memur ile beraber simins şukereti görmek için bizi Berlin'e göndermesi ve simins şukeret direktörlerinin fevkalade hüsn u kabul ve teshilat göstermeleri ve her tarafı sıra ile görmek üzere program hazırlaması ve istediğimiz her şeyi göstermesi ve simins şukeretin alakadar olduğu şehirlerde Flender memurları ve bizim ile beraber bulunması bu iki müessesenin münasebetdar oldukları kanaatini vermektedir.

Flender fabrikası hakkında talep buyrulan bervech-i bala tedkikatımız netayici mu'lin raporumuz ve melfufatı bit-tanzim takdim kılındı efendim

Mekteb-i bahriye inşaiye muallimi korvet inşaiye

İstanbul liman dairesi muayene ve mesaha-i sefain heyetinden korvet inşaiye

Baş çerhcilik azasından korvet çerhcisi

Donanma ve teçhizat dairelerine 30 eylül 340

## ÖZ GEÇMİŞ

**Ad-Soyad:** Murat AÇMUZ

**Doğum Yeri ve Tarihi:** Gölcük – 18 Şubat 1992

**Eğitim:**

2017-2020: Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Ana Bilim Dalı Harp Tarihi ve Strateji Programı (Yüksek Lisans)

2015-2016: Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Strateji ve Stratejik Araştırmalar Ana Bilim Dalı Harp Tarihi ve Strateji Bölümü (Yüksek Lisans)

2011-2015: Yeditepe Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü (Lisans)