



BUHARLI GEMİ ÇAĞINDA OSMANLI GEMİ İSİMLERİ ÜZERİNDEN GELENEKTEN MODERNİTEYE GEÇİŞİ OKUMAK

Onur ÇAPAR*
Levent DÜZCÜ**

ÖZ

19. yüzyıl tüm dünyada büyük değişim ve dönüşümlerin yaşandığı bir yüzyıldı. Osmanlı Devleti artık Avrupa'nın üstünlüğünü her alanda kabul etmiş, Batı'daki değişimleri kendi bünyesine adapte etmeye çalışıyordu. Modernleşmenin başladığı ilk alan orduydu. Osmanlılar ordularını modernize ettikleri taktirde kaybettikleri eski savaş güçlerini tekrar kazanacak ve topraklarını koruyabileceklerdi. Bunun yanında denizcilik alanında buharlı gemi teknolojisinin ortaya çıkmasıyla birlikte donanmanın modernizasyonu ile ilgilendiler. İlk etapta yelkenli gemilerden buharlıya geçiş kolay olmadı fakat ilerleyen dönemde buharlı gemilerin insan ve lojistik taşımadaki hızları diğer gemilerin yerini almalarını kolaylaştırdı. Osmanlı Devleti'nin Tanzimat ile başlayan ve Islahat Fermanı ile devam eden modernleşme serüveni ise inişli çıkışlı bir dönem olsa da buharlı gemilerin ortaya çıktığı zamana denk gelmekteydi. Bu dönemde buharlı gemilere verilen isimlerin devletin kendi siyasi politik dilini yansıtmaya çalıştığı değildi. Devlet yaşamış olduğu siyasi ve kurumsallaşmış değişimi bu alanda gemilere verdiği isimlerle adeta halka aşılamaya çalışıyordu. Bu dönemde devlet eliyle teşvik edilen şirketleşme girişimleri de gemilere verdikleri isimlerle modernleşen devleti desteklemekteydiler. Dönemsel olarak devlet politikasında yaşanan değişimlerin de gemi isimlerine yansıdığı oluyordu. Bu makalenin amacı uzun bir değişim ve sancılı bir süreci içine alan Osmanlı modernleşmesini gemilere verilen isimler üzerinden incelemektir. Böylece devletin resmi politikasının ve siyasi dilinin yaşamış olduğu değişim donanmadaki modernleşme üzerinden anlamaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Gemi İsimleri, Denizcilik, Modernite

READING THE TRANSITION FROM TRADITION TO MODERNITY THROUGH THE OTTOMAN SHIP NAMES IN THE STEAMSHIP AGE

ABSTRACT

The 19th century saw great transformation the world over. The Ottoman State/Empire had now accepted the superiority of Europe in virtually all aspects of life and took many a step to Westernize and modernize its own organization – beginning with the army. By doing so, they would regain their former war prowess and be able to protect their lands better. The same applied to the navy as well, especially come the emergence of steamboat technology. While the transition from sailing ships to steamships was no easy one, the speed they offered when it came to transporting people and logistics virtually rendered older technology redundant. The modernization of Ottoman Empire took effect during the Tanzimat Era and continued well after the Edict of Islahat. It moreover coincided with the emergence of steamships. Many of the names the steamships were given unsurprisingly reflected the Empire's own political idiom. The Ottomans wanted to convey the sweeping political and institutionalized changes taking place at the time as well as advertise their own agendas. Periodically, changes in the state policy were also reflected in ship name. In this study, we shall examine Ottoman's long and painful road to modernization through ship names from the era. Our goal is to try and understand the Empire's shift in official policy and political lingo through the lens of the modernization of the navy.

Keywords: Ottoman State, Ship Names, Maritime, Modernity

Araştırma Makalesi

Makale Gönderim Tarihi: 20.09.2022; Yayıma Kabul Tarihi: 15.11.2022

* Dr. Öğr. Üyesi, Düzce Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, DÜZCE; ORCID: 0000-0002-5976-8845, E-posta: onurcapar@duzce.edu.tr

** Doç. Dr., Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, BOLU; ORCID: 0000-0002-9908-4579, E-posta: lduzcu2100@gmail.com

Giriş

Buharlı gemiler, Sanayi Devriminin zorunlu bir uzantısı olarak tarih sahnesine çıkmıştır. 18. yüzyılın son çeyreğinde İngiltere’de ortaya çıkan James Watt-Boulton makinesi ile insanlık tarım devrimini bitirmiş, sanayi devrimine geçiş yapmıştı. Artık makineye dayalı üretim biçimi tüm insanlığı kökten değiştirecektir. Makine, kömür çıkarmada, trenin icadında, karadaki fabrikalarda ve elbette ahşap gemilerde pratik olarak uygulanacaktır. İlk buharlı gemi 1807 yılında Amerika’da Fulton tarafından yapılmış; ahşap bir gemiye makine, kazan, çark ve diğer aksamalar eklenerek buharlı gemi teknoloji sahnesinde görünmüştü. Bundan sonra buharlı gemi teknolojisi hızla yayılacak, pervane ve çeliğin gemilere uyarlanmasıyla buharlı gemiler yüzer tanklara dönüşecek, Avrupa’da İngiltere ve Fransa arasındaki rekabetle buharlı gemicilik hızla ilerleyecektir. Böylece daha 19. yüzyılda geleneksel yelkenli gemiler önce ülke donanmalarında sonra da sivil denizcilikte de giderek tarih sahnesinden silineceklerdir.

Osmanlılar da Amerika ve Avrupa’daki buharlı gemi sürecini yakından izlemiş, 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde bu teknolojiyle tanışmıştır. II. Mahmut döneminde başlayan bu süreç, geri döndürülemez bir surette imparatorluğun sonuna kadar devam etmiştir. Osmanlılar 17. yüzyılın ortalarında başlattıkları yelkenli gemilere geçiş sürecini 18. yüzyıl başında tamamlamış ve bu kez buharlı gemiye geçişle beraber 19. yüzyılın ortalarında yelkenli gemiye veda etmiştir.

Buraya kadar kısaca bahsedilen buharlı gemi tarihi esasen çalışmanın ana eksenidir. Çalışmanın bundan sonraki kısmında Sanayi Devriminin bir uzantısı olan buharlı gemilere geçen Osmanlı Devleti’nin bu yeni teknoloji araçlarına verdiği isimler üzerinden neredeyse yüz yıla yakın bir süreci geleneksellik ve modernite üzerinden incelenmeye çalışılmıştır.

Osmanlı buharlı gemilerine verilen isimler neden önemlidir? Sanayileşme çağında Osmanlılar modern teknolojiyi kullanırken çoğunu Avrupa’dan satın aldığı buharlı gemilere verdiği isimler gelenekten moderniteye geçişte neleri çağrıştırmaktadır? Buharlı gemiye geçişin ilk yılları II. Mahmut dönemine ait olsa da ağırlıklı olarak bu geçiş, Tanzimat’ın ilk padişahı olan Abdülmecid döneminde tamamlanmıştır. Osmanlı’da buharlı gemi dönemini Tanzimat, II. Abdülhamid ve II. Meşrutiyet dönemi olarak üçe ayırmak, gemilere verilen isimlendirmelerin ne gibi anlamlara geldiğini, devleti yöneten siyasi elitin tavrını yorumlamak açısından daha doğru olabilir.

1. Buharlı Gemiciliğe Geçişte Yelkenli Mirası

Osmanlı Devleti’nde denizcilikte 17. yüzyılın sonlarına kadar geleneksel olarak kadırgalar kullanılmaktaydı. Devlet uzun bir süre kadırgadan kalyona geçişi yeterli sermaye ve personel eksikliği nedeniyle gerçekleştirilememişti. Şüphesiz Osmanlı donanması kalyona geçişi birden yapmadı ve uzunca bir süre kalyonları kadırgalarla beraber kullanmayı tercih etti. Geleneksel dönemde donanmada kadırgalar hem hızları hem de manevra kabiliyetleri sebebiyle ön planda yer aldılar. Osmanlı coğrafyasında Venedik gibi bir deniz gücünün bulunması kalyona geçilmesinde en önemli etkenlerden biri oldu. Özellikle Girit Seferi sırasında Osmanlı kadırgalarının kalyonlara karşı etkisiz olması kalyona karşı kalyon kullanılması gerektiği şeklinde düşünüldü (Aydın, 2010, s. 25-26). Bunun yanında devletin kalyonu uzunca bir süre donanmanın başat faktörü hâline getirememesinin nedeni kadırgada denizcilere sağladığı istihdamı düşünmesiydi. 1770 yılındaki Çeşme vakasından sonra ise Osmanlı Devleti daha modern anlamda donanmaya ağırlık vererek kalyona geçişi hızlandırmıştır. Bu aşamada kalyonların kadırgalara göre hem lojistik hem de savaş gücünde daha etkili olduğu kavranmıştı (Zorlu, 2014, s. 22-30).

18. yüzyıla kadar olan bu geçiş döneminde genelde Osmanlı gemilerine özel isimler verilmemiş, bunun yerine bir gemiyi idare eden kaptan ve kumandanın ismiyle anıldığı ya da bazen gemilerin isimlerine maddi destek sağlayanların isimlerinin verildiği görülürdü. Aynı zamanda gemilerin şekil ve fiziksel özellikleri isim verilmede etkili olmuştu. Buna karşılık 1770 yılında Çeşme vakası sonrası yeni bir donanma kurma girişimi ve 1789 yılında III. Selim'in tahta çıkışı ile gemi isimlerinde değişiklik yapılarak daha nitelikli isimler kullanılmaya başlandı¹.

Osmanlı'da yelkenli gemiden buharlı gemiye geçiş süreci ise Navarin Deniz Savaşı'ndan sonra başlamış ve Abdülaziz döneminde zırhlı gemilere geçişle birlikte tamamlanmıştır. 1828'den 1861-62 arasını işaret eden bu süreçte Osmanlılar bir yandan yelkenli gemiler üretmeye devam ederken bir yandan da ilk buharlı gemileri İngiltere'den satın almaya ve İstanbul'daki kendi tersanesinde buharlı gemilerini inşa etmeye başlamıştır. Navarin Baskını'nda donanmasını kaybeden (Örenç, 2007, s. 78) Osmanlılar, baskın sonrasında 10 sene içinde yeniden yelkenli gemilerden oluşan donanmasını kurmuştur. Yelkenli donanmasını kuran Osmanlılar, tarihinde ilk kez buharlı gemi ile de bu dönemde tanışmıştır.

Buharlı gemi Osmanlı'ya ilk kez İngiltere'den girmiş olsa da terim Fransızca "vapeur"dan alınmış ve Türkçeye vapur olarak geçmiştir. Osmanlılar buharlı gemi anlamında ise Fransızca kelimeyi ödünç alıp vapur şeklinde kullanıma devam etmiştir. Ancak vapur tabiri küçük buharlı gemiler için tercih edilmiş; diğer büyük zırhlı gemiler ve savaş gemileri için *kravazör*, *torpidobot*, *gambot* gibi isimler kullanılmıştır.

Osmanlı'da buharlı gemiye geçişin ilk adımları II. Mahmud döneminde atılmıştır. 1828'de İngiltere'den ilk buharlı gemi (vapur) *Swift*, bir yıl sonra da *Hilton Joliffe* isimli ikinci buharlı gemi satın alınmıştır. Bundan sonra Osmanlılar 1837'de kendi buharlı gemisini (*Eser-i Hayr*) inşa etmiştir (Düzcü, 2017, s. 182, 200-204). Bu tarihten sonra Osmanlılar bir yandan kendi tersanesinde buharlı gemi inşa ederken, diğer yandan Avrupa ülkelerine ve az sayıda da Amerika'ya buharlı gemi siparişleri vermiştir. Bu anlayış 1914'e kadar devam etmiştir. II. Mahmut'tan başlayıp Tanzimat döneminde çoğalmaya başlayan ilk vapurlar yandan çarklı olarak dizayn edilmişti. Hem donanmada hem de ileride göreceğimiz gibi sivil denizcilikte 1860'lara kadar vapurların çoğu neredeyse bu şekilde üretilmişti (Panzac, 2018, s. 319-321).

II. Mahmud döneminde ilk kez Osmanlı deniz envanterine giren İngiliz *Swift* gemisi için Osmanlılar başlarda *buğ* ismini tercih etmişti ki bu da buhar anlamına geliyordu. *Buğ* terimi halk arasında buhar anlamına gelmekteydi ve kullanılan bu isim aslında doğru bir seçimdi. Ancak Osmanlılar gemileri temin ettikten bir yıl sonra vapur terimini kullanmaya başlayacak ve *buğ*'dan vazgeçecekti. Fransızcanın diğer alanlarda olduğu gibi denizcilik alanında da Türkçe literatüre bu yüzyılda birçok kelime verdiği bilinen bir gerçektir (Gencer, 2001, s. 116).

İlk iki buharlı geminin satın alımından sonra 1837 yılında Osmanlılar, Tersane-i Amire'de ilk vapurlarını inşa etmeye başladılar. Amerikalı mimar Rhodes'in yaptığı bu ilk vapur inşa çalışmalarındaki kızağa konulan geminin adı *Eser-i Hayr*'dir. Bu ilk yerli vapur hayırlı eser anlamına geliyordu ve Osmanlı siyasi iradesi yeni teknolojiye geçişi isabetli bir isimle taçlandırmış oluyordu. 1828'den 1838'e gelinceye kadar ikisi satın alım ve sonuncusu da İstanbul'da inşa olmak üzere üç vapur ile Osmanlıların buharlı gemiciliğe

¹ Gemilerin fiziksel özellikleri bağlamında verilen isimler genelde Ejderbaşı, Firkateyn-i Kaplanbaşı, Yılanbaşı, Akrepbaşı, Gülbaşı, Güneşkiçli, Yıldızlı Batkılı gibi isimler kullanılmaktaydı. III. Selim'in tahta çıkışı ile beraber ise verilen isimlere bakıldığında Niheng-i Bahri, Şehbâz-i Bahri, Burc-ı Zafer, Mukaddime-i Nusret, Necm-i Zafer gibi daha geniş temalı isimler verilmiştir (Zorlu, 2014, s. 200-205).

geçiş için ilk adımları Sultan II. Mahmud'a nasip olsa da buharlı gemiciliğe geçişin hızlanması Tanzimat döneminde gerçekleşmiştir (Gencer, 2001, s. 129).

II. Mahmud döneminde adımı atılan bu ilk buharlı gemilerin yanında donanmayı oluşturan çok sayıda yelkenli gemiler bulunuyordu. Çalışmanın bu kısmında bu yelkenli gemi isimlerini yakından incelenecek, sonraki yıllarda denizciliğe katılan buharlı gemilerle bir anlam ilişkisi olup olmadığı, yelkenli gemi isimlerinin kendinden sonraki buharlı gemilere ne gibi miras bıraktığı da ele alınacaktır.

Sultan II. Mahmud dönemi yelkenli gemiler arasında en çok bilinenlerden bazıları bir önceki padişah dönemi gibi *kahramanlık* ve *zafer* anlamlarını çağrıştırıyordu: Burc-ı Zafer (zaferin burcu), Nesim-i Zafer (zaferin tatlı rüzgârı), Fevz-i Nusret (Allah'ın yardımının zaferi), Hilal-i Zafer (zaferin hilali), Asar-ı Nusret (Allah'ın yardımının eserleri), Rehber-i Nusret (Allah'ın yardımının rehberi), Mecra-yı Zafer (zaferin akış yönü), Şehr-i Zafer (zafer ayı). Bunun yanında Allah'ın *yardımı*, *muhafazası* ve *bereketi* anlamlarına gelen isimler de yelkenli gemilere isim olarak verilmekteydi: Kerem-i Bari (Allah'ın cömertliği), İhsan-ı Hüda (Allah'ın ihsanı), Feyzurrahman (Allah'ın feyzi), Feyz-i Mabud (Allah'ın bereketi), Feyzbahş (eyiz veren), Envar-ı Nusret (Allah'ın nuru), Nimet-i Hüda (Allah'ın nimeti), Hıfzurrahman (Allah'ın koruması), Fazlullah (Allah'ın keremi), Mazhar-ı Tefvik (Allah'ın yardımına ulaşan), Nusretiye (Allah'ın yardımıyla ilgili). Ayrıca Selimiye ve Mahmudiye gibi sultan isimlerini hatırlatan gemi isimleri görülmektedir (Düzcü, 2017, s. 106).

Anlaşılabileceği üzere bu dönemde gemilere verilen isimler incelendiğinde dini motiflerin ağır bastığı ve 'Allah'ın yardımı' temasının sıklıkla gemi isimlerine verildiği görülmektedir. Ayrıca yeni gemi teknolojisinin, dönemin ruhuna uygun olarak büyük bir değişim getirdiği, bu durumda devletin modernleşme çabalarına önemli bir katkı sağladığı söylenebilir. Devlet gemilere bu tarz isimler vererek bu sürecin Allah'ın yardımıyla iyi gitmesini arzulamaktaydı.

2. Tanzimat Dönemi: Modernleşme, İlerleme, Ticaret ve Teknoloji

Tanzimat Dönemi, Osmanlıların modern devlete geçişini temsil eder. Devleti yönetenler hemen her alanda modern, kanuna dayalı, standart bir devlet modeline-temelleri II. Mahmud döneminde atılsa da – kesin geçişi Tanzimat ile yapacaklardı. Avrupa siyaset, bürokrasi ve hukuk sisteminin kabulü anlamına gelen Tanzimat ile Osmanlı'yı yönetenler batılılaşmanın önünü açmışlardı. Bundan sonra Osmanlılar geleneksel yaşam biçimine bir de Avrupa normlarını da ekleyecek, ne gelenekten ne de moderniteden vazgeçecekti. Zira devleti yönetenler Batı Avrupa devletlerinin hemen her alandaki bilimsel, teknolojik, askeri, hukuki, ekonomik yol ve yöntemlerini benimsemeden Osmanlı'nın ayakta kalmayacağını farkına varmış görünüyorlardı. Artık yeni bir dönem Osmanlı için başlıyordu. İlginç bir şekilde bu yeni dönem Osmanlılar için sanayileşmeye geçişi de ifade ediyordu².

Tanzimat bürokratları, modernleşmenin diğer alanlarda olduğu gibi denizcilikte de kaçınılmaz olduğunun farkında olup hem donanmayı hem de sivil denizciliği birlikte buharlı gemiciliğe açacaklardı. Tanzimat yönetici elitinin denizcilik siyasetlerini, yaklaşımlarını gemilere verdikleri isimler üzerinden okumak mümkün görünmektedir. Tanzimat döneminde buharlı gemilere isim verilme işlemi belli yönlerden yelkenli gemi

² Tanzimat reformlarının mimarları Mustafa Reşit Paşa, Keçecizade Fuat Paşa ve M. Emin Ali Paşa idi. Bu büyük devlet adamları Tanzimat reformlarının uygulayan en önemli kurumlar olan Sadrazamlık ve Hariciye Nazırlığı makamlarında bulunarak reformların önünü açmışlardı. Ayrıca bu reformları uygularken en büyük amaçları Avrupalı ülkelerle ticareti kolaylaştırmak ve daha önceden ticareti serbestleştiren düzenlemelerin devamını sağlamaktı (Karpas, 2014, s. 93-94).

dönemindeki gibi benzer durumlara işaret etse de farklı noktalar da bulunmaktaydı. Yelkenli gemiler denize indirildikten sonra isim alırken, vapurlarda durum bazen inşa hâlinde, bazen denize indirilme işlemi sırasında, bazen de denize indirilme işi bittikten sonra gerçekleşirdi. Örneğin, ilk yerli buharlı gemi olan Eser-i Hayr, inşa işlemi bitmesine rağmen İngiltere'den monte edilmesi gereken aksam beklenmiş, bunlar geldikten sonra isim verilmişti. Farklı bir örnek ise Vesile-i Ticaret isimli ticari vapurla ilgiliydi. Denize indirilmeden önce vapura isim verilmişti. Bunlardan başka diğer farklı bir örnek ise Londra'da inşa edilen ticari vapurlardan Mecra-yı Ticaret ve Peyk-i Ticaret vapurlarının İstanbul'a geldikten sonra isim almalarıydı (Takvim-i Vekâyi 26 Şevval 1253/ 23 Ocak 1838, S.159, s. 2; Düzcü, 2017, s. 193; BOA, İrade-Dahiliye İ. DH, 6918; Hazine-i Hassa Defterleri (HH. d), 10388; Hariciye Londra Sefareti (HR.SFR.3), 4-44).

3. Donanmanın İlk Vapurları

Tanzimat döneminde Tersane-i Amire'de yapılan donanmaya ait savaş vapurlarının isimlerine dikkatle baktığımızda devletin yepyeni bir dönemin kapısını açmak istediğini anlıyoruz. Bu isimlerden Eser-i Hayr (hayırlı eser), Eser-i Cedit (yeni eser), Eser-i Nüzhet (sevinç eseri), Saik-i Şadi (mutluluğa sebep), Eser-i Hadid (demir eser) adlı gemiler devletin mezkûr gemileri yeni bir teknolojik dönemin habercisi olarak gördüğü izlenimini vermektedir. Gemilerin isimlerinde 'eser' tabirinin olması önemlidir. Zira Osmanlı yöneticileri haklı olarak yeni bir teknolojik evreye geçtiklerini düşünmektedirler. Başka hiçbir dönemde 'eser' kelimesi bu kadar yoğun geçmemektedir, ki bu da düşüncemizi doğrular niteliktedir. Osmanlılar kendi endüstri devrimini İstanbul'daki tersane üzerinden yaşamaktadır ve bu durum yeni bir çığır açmaktadır. Devletin sahipleri durumun farkındadırlar ve gemilere verilen isimler üzerinden endüstri çağına girilme niyeti açık bir şekilde okunabilmektedir. Bu gemilerden 1837-1850 arasında inşa edilen diğer savaş vapurlarına verilen isimlere de yakından bakınca Tair-i Bahri (deniz kuşu), Mesir-i Bahri (deniz mesiresi), Mecidiye, Taif, Pesendide (beğenilmiş), Feyz-i Bari (Allah'ın feyzi/bereketi) adlı gemilere rastlıyoruz. Adı geçen gemilerin anlamlarına baktığımızda daha çok denize ve denizciliğe vurgu yapıldığını (Tair-i Bahri ve Mesir-i Bahri) söyleyebiliriz. Diğer gemilere verilen isimler beğeni, Allah'ın bereketi anlamları yanında Sultan Abdülmecid'e de atf yapılmıştır (Düzcü, 2017, s. 182-189).

Donanmaya bağlı başka savaş vapurlarının da yapıldığı bilinmektedir: Cidde, Basra, Şat ve Tuna. Söz konusu bu savaş vapurları Yemen, Basra ve Tuna nehirlerinin sahil güvenliğinin sağlanması için İngiltere'ye sipariş verilmişti. Osmanlılar güneydeki ve batıdaki kıyıların güvenliği için bölgenin önemli coğrafya isimlerini seçmeyi ihmal etmemişti. Gerek Balkanlar gerekse Arap coğrafyasına atf yapılarak bölgenin Osmanlı tarafından önemsendiği anlatılmak istenmekteydi (Düzcü, 2017, s. 230).

Osmanlı Devleti 1837'de Tersane-i Âmire'de hummalı bir şekilde savaş vapurları inşa ederken vapurlardan ticari bir filo kurma fikrine de çok uzak değildi. Zira ilk iki vapurlarla zaten buna teşebbüs edilmişti. Aslında 1836'da Osmanlı'ya ait küçük ve büyük vapurlar tüccarlar aracılığıyla ilk kez ticaret amacıyla kullanılmaya başlayacaktı. Anadolu ve Rumeli'deki bazı şehirlerdeki yöneticilerin hisse ile ortak olduğu bu iki vapurla Osmanlı'da ilk ticari vapur hizmetinin başladığı anlaşılmaktadır (Düzcü, 2021, s. 122).

4. Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası

Bu dönemde Osmanlı, Avrupa'daki anonim şirketleşme durumunu çok iyi gözlemlemekteydi. Devlet her şeye yetişemeyeceğinin farkında olarak devrin önde gelen yöneticilerin öncülüğünde özellikle Boğaziçi'nde vapur kumpanyaları kurulmasını teşvik etmiştir. Devleti bu adımı atmaya iten en önemli sebep yabancı nakliyat kumpanyalarının gayri hukuksal olarak Boğaziçi'ndeki taşıma faaliyetleriydi. Özellikle Fransız Mesajeri

Maritime ve Avusturyalı Lloyd gibi vapur kumpanyaları geniş ağları sayesinde Osmanlı Devleti'nde taşımacılık alanında etkinlik kazanmışlardı. Devlet bu girişimlerin önüne geçmek için hem kendi işletmelerini hem de Türk devlet adamlarının yapmış oldukları girişimleri destekliyordu.

Yukarıdaki bu ilk küçük adımlardan sonra Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyasının kurulması denizcilik sektöründeki büyük atılımlardan biri olmuştur³. Kuruluş tarihi şu ana kadar kesin olarak belirlenememişse de 1841-42 yıllarında vapurlarla deniz ticaretine başladığı tahmin edilmektedir. Osmanlı deniz ticaretinde bir kilometre taşı ifade eden kumpanyaya ait vapurlar Osmanlı deniz ticaretine vapurları ekleyerek yeni bir ticaret anlayışını getirecektir.⁴ Bu kumpanya tamamen Osmanlı yöneticilerinin gelirlerini bir araya getirdikleri yerli bir ticari oluşumdur.

Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyasının ticarete başlamadan önce 1840 yılından itibaren edindiği vapurlara bakarak Osmanlı'nın deniz ticaretine ne kadar eğildiğini değerlendirebiliriz. Kumpanyaya ait gemilerin adları şunlardı: Zibayış-i Ticaret, Eser-i Ticaret (ticaretin eseri), Üsküdar (sonradan adı Savn-ı Bârî), Mecra-yı Ticaret (ticaretin akış yolu), Peyk-i Ticaret (ticaretin habercisi), Ereğli, Vasıta-i Ticaret (ticaretin vasıtası), Nümayiş-i Ticaret (ticaretin görünüşü), Medar-ı Ticaret (ticaretin dayanağı, dönüşü) (BOA, HH.d., 11685, 11923, 15829, 18597, 21359, 21360, 21494.23804). Dikkat edilirse gemilerin çoğunun isminde özel olarak ticaret kavramı kullanılmıştır. Bu kasıtlı ve bilinçli bir tercihti. Osmanlı yöneticileri bir kumpanyanın kuruluşunu gerçekleştirirken dünyada yeni yeni gelişen bir teknolojiye yatırım yaparak daha önce örneği olmayan bir ticari teşebbüse girmişlerdi, ki bu Sanayi Devriminin bir sonucuymuştu ve Osmanlı siyasi kadroları adı geçen devrimi ticarî bir yatırımla gerçekleştirmişlerdi. 1841'den 1856'ya kadar Adalar Denizi (Ege) ve Karadeniz'de ticari yük taşımacılığında hizmet veren Hazine-i Hassa vapurları Osmanlı'da şirketleşme tarihinin ilk örneği olarak görülebilir.

Ticaretin eseri anlamında Eser-i Ticaret, ticaretin akış yolu Mecra-yı Ticaret, ticaretin habercisi Peyk-i Ticaret, ticaretin vasıtası Vasıta-i Ticaret, ticaretin görünüşü olarak Nümayiş-i Ticaret, ticaretin dayanağı olarak Medar-ı Ticaret isimleri Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyasından önce ve sonra bu kadar yoğun olarak ticari gemilere verilmemişti. Buharlı çağın Osmanlılardaki henüz ilk 10 yılında deniz ticaretinin *eser*, *akış*, *haberci*, *vasıta* ve *görünüş* anlamları ile karşılaşılması yeni bir çağa girildiğinin işaretleriydi. Başka bir ifade ile Osmanlı'yı idare edenler dünyadaki teknolojik değişimin farkında olarak yeni dünyada varlıklarını ispat etme düşüncesini taşıyorlardı. *Eser*, *akış*, *haberci*, *vasıta* ve *görünüş* isim/kavramları sanki moderniteyi dolaylı olarak da çağrıştıran ya da başka bir ifadeyle modernitenin ruhuna uygun olarak seçilmiş gibiydiler.

Makine ve ona bağlı yeni teknolojilerin ilk kez 1828'de Swift adlı vapurla Osmanlı ülkesine girmesi ve 1832'den sonra da Tersane ve Tophane'de buharlı imalathanelerin kurulmasıyla Osmanlılar, Sanayi Devrimine adım atmışlardı. Yakınçağ artık makinenin bir eseri olarak görülüyordu ve bu, elektrik, ardından elektronik ile daha da hızlanacak bir çağdı ki bugüne kadar süren yeni bir çağın ilk evresiydi. Modernitenin teknolojik dönüşümünün adı olan makine çağına giren Osmanlılar, her yeni vapuru bir eser olarak görüyordu. İlk yerli vapura da *Eser-i Hayr* ismini verirken bu yeni çağa girişi, eser kelimesi ile karşılamıştı ve şimdi de deniz ticaretine vapurlarla adım atarken yine benzer şekilde davranmıştı. Akış anlamına gelen *Mecra* da isim olarak buharlı teknolojinin bu yıllardaki hızıyla uyumlu bir anlamı ifade ediyordu. Biraz terakki ile de benzer anlama gelse de akış

³ Kumpanya hakkında ilk çalışma Arzu Terzi'ye aittir (bk. 2005 s. 147-154).

⁴ Hazine-i Hassa Nezareti'nin vapurlar edinerek deniz ticaretine başladığına dair 1842 yılında Mecra-yı Ticaret ve 1843'te Peyk-i Ticaret vapurlarının nezaret tarafından satın alınma sürecine dikkate alınabilir (bk. Düzcü, 2017, s. 214-219).

buharlı teknolojiadaki hızlı değişmeyi ve denizi çağrıştırması yönüyle de güçlü bir mesaj veriyordu.

Haberci anlamına gelen *Peyk*'in isim olarak seçilmesi buhar teknolojisi ve deniz ticaretindeki iletişime gönderme yapması yönüyle anlamlı görünüyor. Peyk/haberci yeni deniz ticaret filosu için isabetli bir seçimdi ve Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası Osmanlı'nın gelecekteki deniz filolarının ilk habercisi olması açısından değerlendirmeye layıktı. Bundan sonraki diğer bütün vapur şirketleri Hazine-i Hassa'nın izinden gideceklerdir. Vasıta ismi de bundan önce bir gemi ismine verilmemişti. Buharlı gemilerin teknoloji tarihinde yeni bir vasıta türü olması bu ismin neden seçildiğini bize anlatmaktadır. Osmanlılar yelkenli gemilerin yanında buharlı gemi teknolojisini yeni bir vasıta/araç olarak tercih etmiş, yeni dünya düzeninde yerini almak istemiştir.

Bir başka isim *Nümayiş-i Ticaret*, ticaretin görünüşü anlamına gelmekle Osmanlıların deniz ticaretinde görünürlüğüne vurgu yapmak istemektedir. Yukarıda belirtildiği gibi 1830'lar İstanbul, Marmara, Adalar Denizi ve Karadeniz'de Fransız, İngiliz ve Rus vapurlarının ticaret yaptığı bir dönemdi ve Osmanlı'nın ticari hinterlandını ele geçirmiş vaziyetlerdi. Bundan dolayıdır ki Hazine-i Hassa vapurları buharlı gemiciliğin yeni enstrümanı olan vapurlarla deniz ticaretinde görünür olmak zorundaydılar.

Hazine-i Hassa'nın diğer vapurlarından Ereğli ise Ereğli kömür madenini işaret ediyordu. 1841'de Ereğli'de bir kömür madeni kumpanyası kurulmuştu. Bu kumpanya Osmanlı'nın buharlı makine teknolojisi için büyük öneme sahip kömürü çıkaracak ve buharlı teknoloji için elzem olan kömürde dışarı bağımlılığı azaltacaktı⁵. Diğer tüm vapurlar gibi Ereğli vapuru da kömürünü çoğunlukla bu madenden karşılıyordu ki ismiyle buradaki madenin vapurlarla olan ilişkisi de bir şekilde kurulmuş ve vapurların kömür tedarikinin yerli bir madene olan bağıllığı da perçinlenmiş oluyordu.

Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyasına ait bir diğer önemli vapur *Üsküdar*'dı, ki sonradan ismi *Savn-ı Bari* olarak değiştirilecektir. Üsküdar isminin verilmesi aslında çok önemlidir çünkü Boğaziçi'nden herhangi bir beldenin isminin ilk kez bir vapura verildiği görülmektedir. Boğazda Anadolu yakasının en büyük beldesi olan Üsküdar, ağırlıklı Müslüman kazasıydı ve ticaretin de önemli bir mevkiisi olarak öne çıkmaktaydı. Dersaadet ve Beyoğlu'na göre daha çok Müslüman-Türk'ü barındırması hasebiyle dikkat çeken kazanın Hazine-i Hassa'nın ilk vapurlarından birine verilmesi bu noktalardan bakıldığında yine bilinçli bir tercih gibi görünmektedir. Sonradan aldığı isim *Savn-ı Bârî Allah*'ın koruması anlamına gelmekteydi.

5. Şirket-i Hayriye Vapurları: Boğaziçi'nin Karası, Havası, Suyu

Osmanlıların Hazine-i Hassa Kumpanyası ile deniz ticaretinde vapurlardan yararlanma konusunda attıkları ilk adımdan yaklaşık 10 yıl sonra ikinci önemli değişimi başlatmışlardır. Bu yeni adım Cumhuriyet dönemine kadar etkisini gösterecek olan Şirket-i Hayriye'nin kuruluşudur (1851). Boğaziçi'nde yabancı vapurların 1830'lardan itibaren varlıklarını göstermesi, 1840'larda da ise baskın bir şekilde artmasıyla Osmanlı yönetiminin ilk tepkilerinin Hazine-i Hassa vapurları ile olduğunu belirtilmişti. Ancak bu tepki yeterli değildi, çünkü Boğaziçi yük dışında yolcu taşımacılığında da çok büyük bir ticari hacmi ifade etmekteydi⁶. 1851'de Keçecizade Fuad ve Ahmet Cevdet Paşa'nın ortak

⁵ Geniş bilgi için bk. Genç, 2007.

⁶ Bu dönemde Avrupa'da Şirket-i Hayriye'ye benzer birçok gemi taşımacılık şirketleri kurulmuştu. Osmanlı Devleti sularında faaliyet gösteren İngiltere, Fransa, Avusturya, Rusya'ya ait birçok şirket bulunmaktaydı. Fransa'da kurulmuş şirketler Fransız Mesajerié Maritime, Compagnie de Fraissinet, Compagnie de Paquet gibi kumpanyalardı. Posta ve insan taşımacılığı yapan şirket kuruluşundan itibaren Fransız hükümeti tarafından desteklenerek Levant bölgesinde birçok sefer gerçekleştirmişti. Aynı zamanda 1870'li yıllara gelindiğinde transatlantik seferlere başlayarak dünyada Fransız çıkarlarının korunmasına yardımcı oldu (Ayrıntılı bilgi için

çalışmaları ile Şirket-i Hayriye isimli bir vapur şirketi kuruldu (Tutel, 1997, s. 19). Bu şirket Boğaziçi'nde vapur işletme hakkını üzerine alıyor, diğer tüm yabancı şirketleri buradan çıkarıyordu.

Şirket-i Hayriye tamamıyla yerli bir Osmanlı-Türk şirketi idi. Boğaziçi'nde yolcu taşımak amacıyla kurulmuştur. Şirketin ihtiyaç duyduğu vapurlar İngiltere'den satın alınmıştır. Şirket-i Hayriye'nin kuruluş amacı Boğaziçi'nde yaşayan Osmanlı ahalisini iskeleler arasında taşımak ve bundan kâr elde etmektir (Akyıldız, 2019, s. 49). Şirketin 1851'den 1876 yılı arasına kadar edindiği gemi isimlerine bakarak verdiği birtakım çıkarımlar yapabiliriz. Öncelikle şirketin İngiltere'ye sipariş verdiği ve 1852 yılında teslim aldığı ilk vapurlar şunlardı: Rumeli, Beylerbeyi, Göksu, Tarabya, Beşiktaş, Peyk, Tophane ve Anadolu. Bu yıldan sonra alınan vapurlardan bazıları İstinye, Sarıyer, Kandilli, Beykoz, Kabataş, Galata, Büyükdere isimlerini almıştı. Görüldüğü üzere Peyk dışında diğer isimler Boğaziçi'ni çağrıştırmaktaydı. Bu isim tercihleri şirketin kuruluş düşüncesine oldukça uygun bir adımdı. Boğaziçi'nin sakinleri, şirketin aldığı bu vapurlar ile kendi semtleri arasında ister istemez bir bağ ve yakınlık kuruyorlardı. Boğaziçi'nin hem Anadolu hem de Rumeli yakasından neredeyse her semte bir vapurun ismi verilmiş gibiydi. Bu isimlerin dışındakiler ise şöyleydi: Bayezıd, Büyükada, Bahariye, Asayış, Seyyar, Terakki, Sürat, Tayyar, Azimet, Rahat, Selamet, Sahilbend (sahili bağlayan), Suhulet (kolaylık), İşgüzar, Meymenet (uğurlu, bereketli), Nüzhet (sevinç), Refet (merhamet), Amed (geliş), Meserret (sevinç), Nusret (yardım), Gayret (Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe Salname, 1330, s. 46-47). Bu isimlerden Terakki, Sürat ve Tayyar birbirine yakın anlamlara geliyordu. Üçü de devletin ve şirketin ilerlemesi ve gelişmesine olan beklenti olarak yorumlanabilir. Bu isimlerin dışında kalan Azimet, İşgüzar ile Gayret kararlılık, beceriklilik ve çabayı anlatmaktadır ki, yine dönemin ilerleme anlayışına uygundur. Bunların yanında Rahat, Selamet, Sahilbende ve Suhulet isimleri deniz üzerinde sakinliği, emniyeti ve kolaylığı çağrıştırmaktadır. Dört geminin böyle isimlendirilmesinde halkın vapur yolculuğuna alıştırılması amacına yönelik olduğu düşünülebilir. Diğer isimlerden Meymenet, Nüzhet, Refet ve Meserret ise bereketli, sevinç ve merhameti çağrıştırmaktadır. Bu son yedi isim halkın zihninde geleneksel olarak yer etmişlerdi ve şirketin yöneticileri bunu unutmamışlardı, ki böyle yapmakla gelenekselliğin dini-kültürel dili tedavülde dolaşmaya devam ediyordu.

6. Sultan Abdülaziz ve Büyük Osmanlı Donanması: Azamet ve Gücün Temsili

Tanzimat'ın ikinci padişahı Abdülaziz, velayetliğinden itibaren denizciliğe düşkün biriydi. Gemi eskizleri yaptığı bilinmektedir. Beylerbeyi Sarayında Abdülaziz dönemine ait gemi tabloları ve gemi tasvirleri oldukça fazladır. Tahta çıktığı tarih (1861) dünyada henüz yeni zırhlı gemilere geçilmişti (Wilson, 2007, s. 21-27). Sultan Abdülaziz dünya donanmalarındaki zırhlı gemi yarışının dışında kalmayarak bütçenin bir kısmını çağın en güçlü ve çelik konstrüksiyonlu bu zırhlı gemilere verecekti. Osmanlı için böyle bir yola girmenin en önemli sebebi Adalar Denizinde (Ege) Yunanistan ve Karadeniz'de Rusya'nın tehditleriydi. İster istemez bu iki büyük tehdide karşı kıyıların korunması gerekiyordu ve her iki hasım devlet ancak güçlü savaş gemileri ile susturulabilirdi (Bal, 2016, s. 31-32).

bk. Uygun, 2015). Mesajerié Maritime kumpanyasının gemi isimleri daha çok yer adlarından oluşmaktaydı. Tage 1, Tage 2, Sully, Tamise 1, Tamise 2, Tanais, Tancrete, Taurus 1, Taurus 2, Telemarque, Tigre, Vatikan, Ville de Bordoux, Ville de Ciotat, Ville de Permambuco, Volga gibi isimler bulunmaktaydı. (Philippe Romana, L'encyclopedie des Messageries Maritimes "La Flotte de 1871 à 1914" <http://www.messageries-maritimes.org/avant18.htm>.) Bunun dışında yine bu dönemde kurulan Avusturya'ya ait Lloyd gibi nakliyat kumpanyaları Akdeniz ve Karadeniz'de seferler düzenleyerek Fransız ve diğer ülkelerle rekabete hâlindeydiler. Bu Avusturya Lloyd Kumpanyasına ait gemi isimleri ise yine diğer şirket gemilerinin isimlerine uygun olarak yer isimleri ve önemli şahsiyetlerin adlarını taşıyorlardı. Bunlar; America, Apis, Apollo, Aquila, Aquila Imperiale 1, Aquila Imperiale 2, Arciduca Federico, Arciduca Francesco Carloi, Arciduca Giovanni, Arciduca Lodovico, Archiduchessa Carolina, Archiduchessa Sofia, Asia, Aurtalia gibi isimlerdi (Coons, 1975, s. 45-50).

Abdülaziz dönemini zırhlı savaş gemileri şunlardı: Mesudiye, Osmaniye, Aziziye, Orhaniye, Mahmudiye, Asar-ı Tevfik (Allahın uygun kıldığı eserler), Abdülkadir, Feth-i Bülend (yüce fetih), Mukaddeme-i Hayr (hayırlı başlangıç), Muin-i Zafer (zaferin yardımcısı), Avnillah (Allah'ın yardımı), Asar-ı Şevket (haşmet/büyükülüğün eserleri), Necm-i Şevket (haşmetin yıldızı), İclaliye (azamatli), Hıfzurrahman (Allahın koruması), Hizber (Aslan, cesur), Memduhiye (methedilmiş), Fethül-İslam (İslam'ın fethi), Lütf-i Celil (Allah'ın lütfü)(Örenç, 2017, s. 209; Örenç 2018, s. 95).

Yukarıdaki gemilerden Osmaniye ve Orhaniye devletin kurucularından Osman ve Orhan Gaziye, Mahmudiye ise Sultan II. Mahmud'a gönderme yapmaktadır. Aziziye ise Sultan Abdülaziz'e ithafen isimlendirilmiştir. Buradaki isimlendirmelerle birkaç mesajın aynı anda verildiği anlaşılmaktadır. Bunlardan birincisi devletin kurucu padişahları, devletin kuruluş yıllarındaki gaza ve cihad dönemleri hatırlatılmış, askerin nezdinde bu duygu diri tutulmaya çalışılmıştır. Mahmudiye ismi ile de modern Osmanlı Devleti'nin kurucu padişahı olarak Sultan Mahmud yâd edilmiş oluyordu. Aziziye ismi Sultan Abdülaziz'in isim ve otoritesinin denizciler nezdinde hatırlanması sağlanacaktı. Bunların yanında bazı isimler fethi çağrıştırıyordu: Feth-i Bülend ve Fethü'l-İslam. Bu dönemde Girit Adası üzerine yapılan abluka ile ordu ve donanma üzerinde bir tür fetih duygusunun yaratıldığını iddia edebiliriz. Diğer isimlerden bazıları ise doğrudan yücelik, haşmet ve azamet (Asar-ı Şevket, Necm-i Şevket, İclaliye); bazıları Allah'ın yardım ve koruması (Avnillah, Hıfzurrahman); yiğit ve cesur (Hizber) anlamlarına geliyordu.

Dikkatle bakıldığında Abdülaziz dönemi zırhlı gemi isimlerinin anlamları ile devletin yürütmeye çalıştığı askerî politikalar arasında bir uyum göze çarpmaktadır. Bu dönemde devlet daha pro-aktif bir deniz siyaseti izlenmektedir. Devletin gücü ile Allah'ın yardımı arasında kurulan bu doğrudan ilişki o kadar belirgindir ki bahriyeliler bu anlamlarla kendilerinde güç bulacaklar ve yeniden eski şaşaalı günlere belki de geri dönmek istenmektedir.

7. II. Abdülhamid Dönemi Gemileri

Sultan Abdülhamid dönemi, Osmanlı Devleti açısından modernleşme olgusunun inişli çıkışlı bir aşamasıydı. Sultanın amcası Abdülaziz tahtan indirildikten sonra yerine kardeşi V. Murat padişah olarak geçmişti. Daha sonra V. Murat ruh sağlığı bozulduğu için tahtan indirilmişti. Sultan Abdülhamit, Mithat Paşa ile anlaşarak 1876'da tahta geçtiği zaman bir anayasa yapılacağını ve meşruteli yönetimi ilan edeceğinin garantisini veriyordu (Deringil, 2013, s. 20-22).

Abdülaziz dönemindeki Osmanlı donanması Dünya'da en büyük üçüncü büyük deniz gücü, Akdeniz'de ise ikinci büyük donanma özelliğini kazanmıştı. Abdülhamid döneminde ise yeni deniz teknolojilerinden zırhlı kruvazör, denizaltı ve torpidobot/gambot gemileri satın alınmış, donanma yeni baştan kurulmuştur. Bu dönemin donanması daha çok kıyıları korumaya yönelik olarak tasarlanmıştır. Hemen belirtmeliyiz ki II. Abdülhamid dönemi, buharlı gemi çağı içinde donanma ve sivil denizcilik envanterine gemilerin en fazla girdiği bir zaman evresidir. Bu devrin savaş gemilerinden *kruvazörler* Lütf-i Hümayun (padişahın/devletin lütfü), Feyza-i Bahri (denizin bereketi), Hüdavendigar (hükümdar), Selimiye, Peyk-i Şevket (haşmetin habercisi), Berk-i Satvet (ezici kuvvetin yıldızı), Mecidiye, Hamidiye'dir (Langensiepen vd. 1995, s. 139-155; Düzcü, 2004, s. 134-135). Üç kruvazörden Selimiye, Mecidiye ve Hamidiye anlaşıldığı üzere Sultan III. Selim, Abdülmecid ve II. Abdülhamid'in adını almıştır. Dede, baba ve oğul padişahların isimleri dönemin en güçlü savaş gemileri için tercih edilmiştir. Bunun yanında Hüdavendigar ve Lütf-i Hümayun ismi de yine hükümdarlığa atıfta bulunmaktadır. Bu isimler ile II. Abdülhamid dönemi yönetim anlayışının deniz askeri üzerinde de göstermek istedikleri anlaşılmaktadır.

Dönemin torpidobot, torpidoganbot, gambot, denizaltı, silahlı vapurları, uskurlu korvet ve navi gibi onlarca buharlı savaş gemilerinin isimleri üzerinden şu değerlendirmeleri yapmak mümkündür (Langensiepen vd. 1995, s. 160-173; Düzcü, 2004, s. 136-137). Öncelikle bu gemilerden bazıları *kılıç, ok, güç, şimşek, yıldırım, ululuk* gibi anlamları çağrıştırır: Şimşir-i Hücum (saldırı kılıcı), Mahabet (heybet), Satvet (ezici güç), Saika (yıldırım), Tir-i Zafer (zafer oku), Seyf-i Bahri (deniz kılıcı), Şihab (kıvılcım), Berkefşan (şimşek saçan), Barika-i Zafer (zaferin şimşeği), Heybetnuma (heybet gösteren).

Bazı gemiler *Allah'ın yardımı, nuru, lütfu* anlamlarını taşımaktadır. Vesile-i Nusret (Allah'ın yardımının vesilesi), Nasır (yardımcı), Nasr-ı Hüda (Allah'ın yardımı), Nusret (yardım), Şiar-ı Nusret (Allah'ın yardımının nişanı). Bunların yanında bazı gemiler deniz ile kara hayvanlarını birleşik bir şekilde çağrıştırmaktadır. Peleng-i Derya (deniz kaplanı), Şahin-i Derya (deniz şahini) Tair-i Bahri (deniz kuşu).

Abdülhamid dönemi gemilerinde bir önceki döneme göre müjde ve fetih anlamlarına gelen gemi isimlerinin giderek azaldığını görüyoruz. Bu dönemde yalnız iki gemide bu tip isimler kullanılmıştır. Bunlar Nüvid-i Fütuh (fetih müjdesi), Müjde-Resan'dan (müjde veren) gemileridir. Abdülaziz devrine karşılık bu dönemde fetih ve müjdenin isimlerde bu kadar azalmasında bir politika değişikliği olduğu düşünülebilir. Her şeyden önce II. Abdülhamid, önceki dönem aksine denge siyaseti benimsemiştir. Devlet, daha ziyade bölgesel kriz ve tehditlere bir donanma yapılanmasını öncelmiştir. Bu dönem ne İngiltere'yi ne de Rusya'yı karşısına almak istemektedir. Donanmaya ait gemi isimlerinin siyasetin niyetini de aşikâr ettiği düşünülürse bu soru cevap bulmuş olacaktır.

Yine bu döneme ait savaş gemilerinin önemli bir kısmı yer isimleriyle ilgilidir. Gerçi Tanzimat döneminde yer isimleri gemilere verilmeye başlanmıştı, fakat daha çok ticari gemilerde bu görülmekteydi. Şimdi ise donanmaya ait muharip gemilerde yer isimleri karşımıza çıkmaktadır. Burada yer isimlerinin çok geniş bir coğrafyaya yayılmış olduğunu da belirtmeliyiz. Gemi isimleri ağırlıklı olarak Anadolu'ya aittir. Bunlar arasında Akhisar, Alpagut, Antalya, Urfa, Ankara, Tokat, , Kütahya, Musul, Demirhisar, Sultanhisar, Sivrihisar, Hamidabat, Kastamonu, Yozgat, Marmaris, Taşköprü, Nevşehir, Gökçedağ, Refahiye, Ayıntab, Malatya, Seddülbahr, Ordu, Bafra, Gemlik, Musul, Sarıyer, Bar, Gör, Trabzon, İzmir, Marmara, Dolmabahçe, Urla, Trabzon, , Marmara, Sude, Ereğli, Sarıyar, Bozcaada, Nedim, Bolayır, Teşvikiye, Yenikapı, Ahter, Kasımpaşa, Cibali, Kabataş, Tophane, Fındıklı, İstanköy, Yalıköşkü, Aynalıkavak, Samsun ve Yarhisar dikkati çekmektedir (Düzcü, 2004, s. 141; BOA, Y.EE, 138-29, lef 1, 2).

Anadolu dışında Rumeli'ye ait ve o coğrafyayı çağrıştıran gemi isimlerinin az oluşu dikkat çekicidir. Bar, Kosova, Plevne. Adalar Denizi'nde yer alan adaları çağrıştıran gemi isimleri nispeten çoktur. Bozcaada, Kandiye, Taşoz, Resmo, Hanya (son ikisi Girit'in kazalarıdır). Dikkat edilirse Rumeli ve Adalara ait gemi isimleri Anadolu şehirleri ile karşılaştırıldığında oldukça az sayıda kalmaktadır. Hem Adaların hem de Rumeli coğrafyasının uluslararası siyasetin dikkatini üzerine çekmesi buna sebep olabilir. Sultan II. Abdülhamid dikkatini Anadolu'ya vermiş gözükmektedir ve bu, Osmanlı adına o dönem için de doğru bir yaklaşımdı.

Bu dönem gemi isimlerinde Tanzimat'ta olduğu gibi Osmanlı'nın Arap coğrafyasını çağrıştıran gemi isimleri de vardır: Cidde, Hudeyde, Mekke, Musul, Basra. Hem Arap yarımadası -kutsal topraklar dâhil-hem de Irak coğrafyası unutulmamıştı ki buralar Sultan II. Abdülhamid'in siyaseti için de önemli yerlerdi. Sultanın İslamcılık siyasetinin kilometre taşları olan bu coğrafyalar gemi isimleri ile yâd edilerek politikanın işlevselliği de gösterilmiş oluyordu.

Sultan II. Abdülhamid dönemi gemi isimlerinde, diğer dönemlere göre bazı farklılıklar vardır. Bunlardan biri kadın isimleridir. Bunlar arasında Bezm-i Alem (Abdülmeçid'in annesi) ve Tir-i Müjgan (Abdülhamid'in annesi) en çok bilinenlerdir. Padişahın hem annesini hem de büyükannesini gemi ismi ile anması, yeni ve kendisinden önce ve sonra örneği olmayan bir durumdur. Yine bu dönem gemi isimlerinde önceden örneği olmayan diğer bir farklılık ise siyasetçi/bürokratların isimlerinin tercih edilmesidir: Mithat Paşa, Reşit Paşa, Mahmut Şevket Paşa. İlk ikisi Tanzimat döneminin, sonuncusu ise hem II. Abdülhamid hem de II. Meşrutiyet döneminin kudretli paşalarıdır.

Avrupalı ülkelerin savaş gemilerine baktığımızda Osmanlı Devleti'nin donanmada verdiği isimlerle karşılaştırma imkânına sahibiz. Bu dönemde İngiliz ve Fransız donanmalarında hem yer isimlerinin hem de güç ve azamet belirten isimlerin savaş gemilerine verildiğini söyleyebiliriz. Örneğin, İngiliz donanmasındaki gemilerin isimlerine bakıldığında Hood Royal of Sovereign, Resolution, Revenge, Repulse, Barfleur, Trafalgar, Camperdown, Centurion, Repulse, Empress of India, Blake, Bonaventure, Gibraltar, Magnificent, Hannibal, Ocean, Victorious, Prince George, Illustrious gibi isimler verilmişti (Burt, 2013, s. 70-75; Lyon vd. 1979, s. 30-35). Fransız donanmasının gemilerine baktığımızda ise Brennus, Charles Martel, Carnot, Jauréguiberry, Masséna, Bouvet, Charlemagne Class, Léna, Suffren, République Class, Liberté Class, Danton Class, Courbet Class, Bretagne Class, Normandie Class gibi isimler verilmişti. İsimleri incelediğimizde yer adları ayrıca önemli kişilerin isimlerinin ön planda olduğu görülmektedir. Özellikle Fransız donanmasında devrimin önemli liderlerinin ve sloganlarının donanma isimlerine yansımaları görülebilir (Journal of the American Society of Naval Engineers, 1900, s. 181-183; Ropp, 1987, s. 220-225).

Sultan II. Abdülhamid dönemi sivil denizciliğe ait buharlı gemilerin isimlerine de bakabiliriz. Bu dönem deniz ticaretinde faal iki şirket vardı: Şirket-i Hayriye ve İdare-i Mahsusa. Şirket-i Hayriye'nin bu dönem vapur isimleri şöyleydi: İhsan, Şükran, Nev-eser, Rehber, Metanet (sağlam, dayanıklı), Eser-i Merhamet, İkdam (sürekli çaba gösterme), İntizam, Resan, Rüçhan (üstün), Trabzon, Dilnişin (gönülde yer tutan), Hale (ayın ve güneşin etrafındaki ışık), Seyyale (akım), Süreyya (yıldız takımı), Şihab (kıvılcım, meteor), İnşirah (ferahlık), İnbisat (ferahlama), Peyk (haberci), Kamer (ay), Rağbet (teveccüh), Göksu, Tarabya, Nimet, Sultaniye, Hünkar İskeleyi, Südlüce, Küçükusu, Boğaziçi, Kalender, Güzelhisar, Hüseyin Haki, Ziya, Cevdet Paşa, Fuad Paşa, Reşid Paşa (Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe Salname, 1330, s. 46-47, 61-62).

Bu dönemde faaliyetlerini sürdüren İdare-i Mahsusa vapur şirketi Karadeniz ve Akdeniz sahillerinde seyrüsefer yapmaktaydı (BOA, Y.PRK.AZJ, 55-115; BOA, İ. DH, 804-65134, lef 3). Sultan Abdülaziz zamanında adı İdare-i Aziziye olan şirket 1878'de değişime uğramıştır (Düzcü, 2004, s. 42-43). Osmanlı Devleti adına çalıştırılan şirketin vapur isimlerinin anlamlarını bazı başlıklar altında toplandığında şunlar söylenebilir: Bazı gemi isimleri *mutluluk*, *sevinç* ve *müjde* anlamlarına geliyordu. Bu gemiler Saadet, Şerefresan (müjde ulaştırıcı), Nüzhetiye (sevinme) adlı vasıtaları. Bunun yanında bazı gemi isimleri *siyasetçi/bürokratların* adlarını almıştı. Bunlar Ali Saib Paşa, Kâmil Paşa, Kılıç Ali. Sonuncu isim yine klasik dönemin ünlü denizcisine ithaf edilmişti. Başka bir isim-anlam ilişkisi *Allah'ın lütfu*, *dayanağı* ile ilişkilendirilmişti ki bu gemiler Nimet-i Hüda (Allah'ın ihsanı), Medar-ı Tevfik'ti (Allah'ın dayanağı). Bunların dışında vapur isimlerinin büyük bir oranı yer ismiydi. Bu isimlerin ise çoğu denize kıyısı olan beldelerdi. Bu isimlerden bazıları Arap coğrafyasındandı: Mekke, Necid, Babil, Musul. İdare-i Mahsusa'nın faaliyette bulunduğu Akdeniz isimlere yansımıştır. Bunlar arasında Bingazi, Selanik, Atina, Aydın, Çeşme, Midilli, Edremid, Mersin ve Tarsus dikkati çekmektedir. Bunun dışında diğer gemilerden önemli bir kısmı Marmara Denizi içindeki yerleşim yerlerinin (buna Boğazlardaki beldeler dâhildir) ismini almaktaydı: Marmara, Mudanya, Bandırma, Gelibolu, Hereke, Fenerbahçe,

Haydarpaşa, İzmid, Silivri, Kadıköy, Dolmabahçe, Kalamış, Erenköy, Biga, Pendik, Kartal, Karamürsel, Maltepe, Heybeli, Büyükkada, Kınalı (BOA, ŞD, 2893-4, 7 Kânunuevvel 1294, lef 7; Düzcü, 2004, s. 142-143). Şirketin faal olduğu Karadeniz'deki yerleşim yerleri ile ilgili gemi isimleri ise şunlardır: İnebolu, Sakarya, Bartın, Samsun, Batum ve Canik. Burada dikkati çeken husus İdare-i Mahsusa vapurlarının daha çok Marmara Denizindeki yerleşim yerlerinin isimlerini aldığıdır.

8. II. Meşrutiyet Dönemi Gemileri

II. Meşrutiyet'in 1908'de ilan edilmesi ile Osmanlı'da yeni bir dönem başlamıştır. Kanun-i Esasi'nin yürürlüğe girdiği, buna bağlı olarak Mebusan Meclisinin yeniden-açıldığı, ilk kez siyasal partilerin kurulduğu bu yeni siyasal dönem Osmanlı-Türk modernleşmesinde yeni bir sayfadır (Berkes, 2002, s. 390). Bu yeni sayfanın açılmasında en büyük pay şüphesiz devrin ünlü siyasal hareketi olan İttihat ve Terakki Partisidir. Partinin 1918'e kadar olan siyasal, ekonomik ve toplumsal program ve projelerinde çok baskın olmasa da millî bir yaklaşımının olduğunu, Türkçe, Türk tarihi ve Türk kültürü ile ilgili birçok araştırma ve programlara yer verildiği görülmektedir. Siyasal partiler gibi birçok dernek de bu dönemin önde gelen sivil kuruluşları olarak ön plandadır. Gerek İttihat ve Terakki gerekse diğer sivil derneklerin, özellikle Balkan Savaşlarından sonra Anadolu'ya Rumeli'den yapılan Türk göçlerinin de etkisi ile olacak ki, Türk kültürüne dair çalışmalara daha çok yer verilecektir (Shaw vd. 2017, s. 346-349).

Meşrutiyetin ilanından henüz bir yıl geçmeden sivilleşmenin etkisine denizcilikten önemli bir örnek olarak 1909'da Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti gösterilebilir. Cemiyetin kuruluş amacı halkın yardımlarıyla donanmaya savaş gemisi temin etmektir. Cemiyet bu amaçla Osmanlı coğrafyası başta olmak üzere Avrupa'nın az sayıda başkentinde ve Hindistan'da Müslüman halktan para toplamıştır. Cemiyet ağırlıklı Anadolu ve Rumeli'de şubeler açmıştır. Nakdi paranın dışında tiyatro oyunları, yarışmalar düzenleyip, dergi çıkarmış kendine gelir kaynağı yaratmaya çalışmıştır. Cemiyetin yardım çağrısına İslam ahali olumlu cevap vermiş, bu sayede birçok gemi donanma envanterine katılmıştır. Cemiyet özellikle Trablusgarp ve Balkan Savaşları'nın yenilgilerinin üst üste geldiği ve devlete ve halka vermiş olduğu sıkıntıların had safhada olduğu bir zaman diliminde yardımlarını toplamaya çalışıyordu. Cemiyet özellikle Donanma Mecmuası ve İttihat ve Terakki'nin basın organı olan Tanin aracılığıyla duyurularını yaparak İslam halkına ulaşmaya çalışıyordu. İslam ülkelerinin tehlike altında olduğunu, bu tehlikeye karşı her Müslümanın duyarlı olması gerektiğini, İslamiyet'in canlı bir hakikat olduğunu, her camide Müslümanların yardım toplayarak katkı sağlamaları gerektiğini Cemiyet ilan ediyordu. "Veriniz! Her zaman veriniz, veriniz ki İslamiyet ilelebet payidar kalsın" sözleri ile Müslüman halkın bu yardıma katılmaları gerektiğini yüksek sesle hatırlatıyordu (Özçelik, 2000, s. 216-221). Bu şekilde halka inen Donanma Cemiyeti'nin sipariş verdiği gemilerin isimleri, cemiyetin yapmış olduğu faaliyetler ile doğrudan irtibatlı ve ilgili olacaktı ki bu kaçınılmazdı. Cemiyetin yardımlarıyla Almanya'dan satın alınan torpidobotlara şu isimler verilmişti: Muavenet-i Milliye, Yadigâr-ı Millet, Numune-i Millet, Gayret-i Vataniye (Langensiepen vd. 1995, s. 180-183; Düzcü, 2004, s. 159). Millet'in yardımı anlamına gelen Muavenet-i Milliye ismi tam da cemiyetin yardımlarına atıfta bulunması anlamında isabetli bir tercihti. Muavenet-i Milliye gemisinin Çanakkale Muharebelerinde İngilizlerin Goliath zırhlısını batırması düşünüldüğünde, düşman gemisini batırmanın sadece bir gemi değil Donanma Cemiyeti'ne yardım yapan bir millet olduğu da açıktır. Millet'in verdiği bir hediyenin hatırası anlamında Yadigâr-ı Millet ismi, yapılan yardımlara, millet'in hafızasına ve hatırasına bir saygı olarak verilmiş gibiydi. Millet bu gemiyi duydukça kendi yardımları ve eseri olarak zihinlerde iz bırakacaktı. Bir başkası millet'in örneği anlamında Numune-i Millet ismi, halkın yaptığı davranışı kutsuyor, örnek bir davranış olarak öne çıkarıyordu. Yapılan yardımlar hakikaten birer numuneydi;

zira daha önce başka bir örneği ve benzeri görülmemiştir. Diğer isim vatan için gayret anlamında Gayret-i Vataniye'dir. Vatan kavramının siyaset tarafından kullanılması yine bu döneme rastlar ki önceki dönemlerde-19. yüzyıl da buna dâhil- vatan, bugünkü anlamda kullanılmıyordu. Ahmet Cevdet Paşa *bizim kültürümüzde vatan kavramının dar kapsamlı olup bütün ülkeyi kuşatmadığını, bu kavramın askerleri savaşa teşvikte yetersiz kalacağını, bunun yerine gayret-i diniyenin daha etkili olacağını* ifade eder (Çağrı, 2012, s. 563-564). Vatan kavramını coşkun bir şekilde ilk kullanan Namık Kemal'dir ve vatan kavramını İslam dünyasında bilinen dar anlamından modern anlamına doğru genişletmiştir. II. Abdülhamid dönemi bürokrasinin dilinde vatan kavramının geniş ve bugünkü anlamda kullanıldığı görülmektedir (BOA, Y.PRK.PT, 1-32, 31 Teşrinievvel 1296 lef 1).

Neden gemilerde bu isimler tercih edildi sorusuna doyurucu bir cevap vermek gerekiyor. Bu sorunun en önemli cevabı, milletin yaptığı yardımların karşılığını görmek istemesidir. Bunun da yolunun gemilere verilecek isimlerin milleti çağrıştırması ile olacağı açıktı. Donanma Cemiyeti'nin halk ile bütünleşmesini bu yardımlar sağlamış, gemilerin ileride hem Balkan hem de Birinci Dünya Savaş'ında yapacağı hizmetler göz önüne alındığında, Cemiyet'in ne kadar başarılı olduğu açıkça ortaya çıkmış olmaktadır. Bu isimler milletin doğrudan duygularına hitap ediyordu. Devrin siyaset anlayışı modern devletin aygıtlarını işletiyor ve topluma millet bilinci vermeyi toplumun ittifakı için zorunlu görüyordu.

Devrin diğer gemilerine göz atıldığında 1911'de İngiltere'ye sipariş verilen vapurlara şu isimlerin verildiği görülür: Reşit Paşa, Mithat Paşa, Giresun, Kemal Reis, Piri Reis (Özcelik, 2000, s. 165-166)⁷. Söz konusu vapurlara verilen isimler birkaç açıdan önemlidir. Giresun dışında Reşit Paşa ve Mithat Paşa, İttihatçılar için önemli şahsiyetlerdir, çünkü onlar Osmanlı'yı modern devlet ile özdeşleştirmişler, meşrutiyet sürecinin temelini atan kişiler olarak görmüşlerdi. Reşit Paşa, monarşiyi ilk sınırlayan kişiydi, bu yönüyle bütün Tanzimat ve Meşrutiyet rejim taraftarlarının fikir babasıydı. Mithat Paşa ise 1876'da Kanun-i Esasiyi ilan ettiren ve Meşrutiyet rejimini Osmanlı'ya ilk getiren siyasetçi olarak tarihte yerini alıyordu. Abdülhamid ile mücadele eden İttihatçılar için bu iki isim rol model olarak görülmekte, onların idolleri olmaktadır.

Diğer iki isim, Kemal Reis ve Piri Reis ise Türk deniz tarihinin zirveleri olarak görülüyordu. İkisi de Osmanlı klasik döneminin unutulmaz isimleri, Osmanlı denizciliğini Akdeniz'de zirveye taşıyan kişilerdi. Kemal Reis Akdeniz'in ünlü korsanı, İspanya'ya kadar gitmiş, oradaki Yahudi ve Müslümanları İspanyol zulmünden kurtarmıştı. Piri Reis ise bir dünya haritası çizmiş ve Kitab-ı Bahriye adı verilen ve denizcilere kılavuzluk yapan bir kitap yazmıştı. Her iki Türk denizcisinin isimlerini gemilere vermekle, Türk denizcilerine tarihin sayfalarından kahramanlar gösterilmiş oluyordu.

Bundan başka siparişi verilen diğer gemi türleri dretnottu. İngiltere'ye 1910'da siparişi verilen dretnotlar Reşadiye, Sultan Osman ve Fatih gemileriydi (Langensiepen vd. 1995, s. 123-127). Her üç gemi de Osmanlı padişahlarına atıfta bulunuyordu. Reşadiye, devrin padişahı Sultan Reşad'ın adını taşıyordu ve bu durum gayet anlaşılır bir tercihti. Çünkü III. Selim'den itibaren her padişahın ismi mutlaka bir gemiye verilmişti ve bu modern devletin bir gereği olarak biliniyordu. Sultan Osman ismi devletin kurucusuna bir atıftı ve dönemin siyasi eliti denizcilere kuruluş düşüncesini, Osmanlı gaza ruhunu hatırlatmanın faydalı olduğunu düşünüyor olmalıydı; zira devletin art arda yaşadığı toprak

⁷ İngiltere'nin II. Meşrutiyet döneminde Osmanlı Bahriyesindeki etkisini görmek için ayrıca bk. Rooney, 1998 s. 4-9.

kayıpları, özellikle de Balkan Harbi⁸ yönetenlerin halkı bir arada tutmak için tarihten kahramanları yeniden gündeme getirmeye itiyordu.

Bunların dışında Osmanlı'nın sahip olduğu diğer gemiler Almanya'dan siparişi verilen Turgut Reis, Barbaros Hayreddin muharebe gemisi ve 1914'te Almanya'dan gelip de Osmanlı'ya sığınan Yavuz ve Midilli'ydi. Barbaros ve Turgut Reis gemileri Osmanlı'nın en güçlü dönemine imzasını atan denizcilerdi. Her iki denizci zamanında Akdeniz bir Türk gölü sayılırdı. Böylece devleti yönetenler denizcilere güçlü mesaj veriyor, tarihi hatırlatarak bahriyelilere üst düzey rol modeller gösteriyorlardı (Langensiepen vd. 1995, s. 123-127). Balkan Savaşlarında görev alan Turgut Reis ve Barbaros Hayreddin savaş gemileri, Birinci Dünya Savaşında da hizmet görecektir. Yavuz ve Midilli isimlerine gelince; Yavuz ismi ile görkemli Osmanlı döneminin padişahına vurgu yapılır. Yavuz Sultan Selim'in otoritesi burada İttihat ve Terakki yöneticileri için önemli bir ayrıntı gibi durmaktadır. Yavuz ismi sadece yöneticileri değil, askerin de otoriteyi ve gücü görmesi anlamında dikkat çekicidir (Mütercimler, 1987, s. 10-12). Midilli ismi ise Balkan Savaşlarında kaybedilen Midilli adasına gönderme yapar (Hüner, 1976, s. 8-11). Bu isim verilerek savaş sırasında Midilli adasının geri alınacağı inancı diri tutulur.

Sonuç

Osmanlı buharlı gemilerine bakıldığında gelenekten moderniteye geçişin izlerini sürmek mümkün olmaktadır. Kuşkusuz Türk modernleşmesinin en önemli periyodu olan Tanzimat'tan itibaren II. Meşrutiyet dönemi sonlarına kadar devletteki değişim iradesini gemi isimleri üzerinden takip etmenin de mümkün olduğunu söylemek mümkündür. Buharlı gemiler devletin teknoloji alanında elini kuvvetlendirirken, devleti yönetenlerin zihinlerindeki kavram ve sembolleri gemilere vererek yönetim anlayışlarının ipuçlarını da gösterdikleri dikkati çekmektedir.

Bu çalışmada ele alınan modernleşme sürecindeki gemi adları çerçevesinde şu genel çıkarımlar yapılabilir: Birincisi gemi isimleri tercihinde ağırlıklı olarak kadime yani geleneğe bağlılık öne çıkmaktadır. Nitekim Tanzimat devri gemi adlarında önceki döneme yapılan atıflar bunu göstermektedir. Bu bağlamda Allah'ın yardımı, lütfu, inayeti anlamlarına gelen isimler (Avnillah, Feyz-i Mabud, Hıfzurrahman gibi) ile ululuk, yücelik anlamlarına gelen (İclaliye, Necm-i Şevket, Mehabet, Heybetnüma gibi). Bu tür isim tercihleri II. Abdülhamid dönemi sonlarına kadar görülmektedir. II. Meşrutiyet ile bariz bir anlayış değişikliği göze çarpmaktadır.

II. Meşrutiyet dönemindeki değişimi Jön-Türk düşüncesinin devrin zihinsel yapısına hâkim olması ile açıklamak mümkündür. Diğer taraftan II. Meşrutiyet dönemi siyasetine yön veren ricalin gemi isim tercihleri, dönemin Türk milliyetçiliğinin siyasal tercihlerine uygun bir şekilde gelişmiştir. Dönemin idarecilerinin Türk tarihinden kahramanlar, milliyet, vatan kavramları ve önemli deniz başarılarına vurgu yaptıkları gözden kaçmamaktadır. Devrin siyasi elitleri yöneticileri dindarlığı hatırlatacak isimlerden ziyade milliliğe vurgu yapmayı, tarihten kahramanlar seçerek (Yavuz, Turgut Reis, Barbaros, Piri Reis, Aydın Reis) denizcilere modeller göstermektedirler.

Gemi isimlerindeki önemli bir nokta padişah isimlerindeki sürekliliktir. Bu da aslında III. Selim döneminden kalan bir alışkanlıktır ancak Osmanlı'da daha önce örneği olmayan bir durumdur. Bu anlayış Tanzimat ve sonraki dönemlerde devam etmiştir. Aslında gemilere padişah isimlerinin verilmesi muhafazakâr bir tavır değil tam aksine modernist bir devlet yaklaşımıdır ki bunun örnekleri modern Avrupa'da görülmeye başlanmıştır. Osmanlı'da da benzer bir şekilde örnek alınmıştır. Osmanlı sultanları III.

⁸ Balkan Savaşı'nda Osmanlı donanmasının durumu için bk. Türk Silahlı Kuvvetleri Balkan Harbi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913, 1993.

Selim'den itibaren Avrupa'daki muadilleri gibi kendilerini öne çıkmaya, göstermeye çalışmaktaydılar. Bu yeni uygulama ile sultanın ve devletin gücünü öne çıkararak bir propaganda anlayışının gelişmeye başladığını da söylemek mümkündür.

Buharlı gemilere verilen isimlerden en dikkat çeken hususlardan biri yer isimlerinin kullanılmasıdır. Tanzimat öncesi pek örneğine tesadüf edilmeyen bu tercihe yön veren Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyasıdır. Buharlı gemiciliğin deniz ticaretinde kendini göstermesinden itibaren gemilere belde ve şehir ismi verilmesi (Üsküdar, Beykoz, Sarıyer, İzmit, Samsun, Trabzon, Selanik, Mekke vb.) daha önce örneği olmayan bir durumdur ve imparatorluğun sonuna kadar devam edecektir. Aynı uygulama, millî devamlılığı göstermesi bakımından Cumhuriyet'e miras olarak kalmıştır.

KAYNAKÇA

- AKYILDIZ, A. (2019). *Osmanlı'da Ulaşımın Modernleşmesi*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- TERZİ, A. (2005). *Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası*. Globus Dünya Basımevi.
- AYDIN, Y. A. (2010). *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*. İstanbul: Küre Yayınları.
- BAL, D. (2016). *The Modernization of The Ottoman Navy During The Reign of Sultan Abdulaziz*. Centre for Byzantine, Ottoman and Modern Greek Studies Department of Classics, Ancient History and Archaeology College of Arts and Law. University of Birmingham. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- BERKES, N. (2002). *Türkiye'de Çağdaşlaşma*. (hızl. Ahmet Kuyaş). İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe Salname (1330)*. İstanbul: Ahmet İhsan ve Şürekası.
- BURT, R. A. (2013). *British Battleships 1889-1904*. Barnsley: Seaford Publishing.
- COONS, R. E. (1975). *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*. Wiesbaden: Steiner.
- ÇAĞRICI, M. (2012). "Vatan". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul. XLII: 563-564.
- DÜZCÜ, L. (2004). *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*. Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi).
- DÜZCÜ, L. (2017). *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları.
- DÜZCÜ, L. (2021). *Osmanlı'nın Endüstri Devrimine İlk Adımları: Küçük ve Büyük Vapur*. Kadim.
- DERİNGİL, S. (2013). *Simgeden Millete: II. Abdülhamid'den Mustafa Kemal'e Devlet ve Millet*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- GENÇ, H. (2007). *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*. İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- GENCER, A. İ. (2001). *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- HÜNER, H. (1976). *İki Bayrak Altında İmparatorluk Gemisi Breslau/Midilli Kruvazörlerinin Hayat ve Savaş Tarihi*. (hızl. Hüsnü Erentok). İstanbul: Deniz Basımevi.

- KARPAT, K. (2014). *Osmanlı Modernleşmesi Toplum, Kurumsal Değişim ve Nüfus*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- LANGENSIEPEN, B. - A. GÜLERYÜZ (1995). *The Ottoman Steam Navy 1828-1913*. London: Conway Maritime Press.
- LYON, D. - J. ROBERTS (1979). "Great Britain and Empire Forces". (ed. E. K. Roger Chesneau). *Conway's all the World's Fighting Ships, 1860-1905*. Newyork: Mayflower Books: 1-104.
- MÜTERCİMLER, E. (1987). *Destanlaşan Gemiler Yavuz, Nusrat, Alemdar*. İstanbul: Kastaş Yayınları.
- ÖRENÇ, A. F. (2018). *Ahmet Muhtar Paşa, Bahriyede Zafer Rehberi: II. Abdülhamid Devrinde Zırhlı Gemiler ve Deniz Muharebe Doktrinleri*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları.
- ÖRENÇ, A. F. (2007). "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması". *Tarih Dergisi*. 46: 37-84.
- ÖRENÇ, A. F. (2017). "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii". *Osmanlı Askeri Tarihi*. İstanbul: Timaş Yayınları: 173-227.
- ÖZÇELİK, S. (2000). *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- PANZAC, D. (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*. (çev. A. M. Canpolat). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- ROONEY, C. B. (1998). "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-14". *Middle Eastern Studies*. XXXIV/1: 1-29.
- ROPP, T. (1987). *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*. (hızl. S. Roberts). Annapolis: Naval Institute Press.
- SHAW, S. J. - E. K. SHAW (2017). *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*. C. 2. (çev. M. Harmancı). İstanbul: E Yayınları.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Balkan Harbi, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912-1913* (1993). C. 7. Ankara: Genelkurmay Basımevi.
- TUTEL, E. (1997). *Şirket-i Hayriye*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- WILSON, H. W. (2007). *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri*. C. 1. (çev. Lütfü Çekiç). İstanbul: Kitap Yayınevi.
- ZORLU, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Timaş Yayınları.

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Osmanlı Arşivi (BOA)

- BOA, Hazine-i Hassa Defterleri (HH.d.), 11685, 11923, 15829, 18597, 21359, 21360, 21494.23804.
- BOA, İrade-i Dahiliye (İ. DH), 804-65134, lef 3.
- BOA, İrade-Dahiliye (İ. DH), 6918.
- BOA, Şura-i Devlet (ŞD), 2893-4, 7 Kânunuevvel 1294, lef 7.
- BOA, Yıldız Esas Evrakı (Y.EE), 138-29, lef 1, 2.

BOA, Yıldız Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ), 55-115.

BOA, Yıldız Posta Telgraf Nezareti Maruzatı (Y.PRK.PT), 1-32, 31 Teşrinievvel 1296 lef 1 (12. Kasım 1880).

BOA, Hazine-i Hassa Defterleri (HH. d), 10388.

BOA, Hariciye Londra Sefareti (HR.SFR.3, 4-44).

Sürelî Yayınlar

(1900.01.12). "Ships", *Journal of the American Society of Naval Engineers*. 12/4: 1086-117.

(1838.01.23). *Takvim-i Vekâyi* (26 Şevval 1253). 159: 2.

İnternet Kaynakları

Romana, P., *L'encyclopédie des Messageries Maritimes "La Flotte de 1871 à 1914"*

<http://www.messageries-maritimes.org/avant18.htm>. Erişim Tarihi: 11.06.2022.