

T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ PROGRAMI

**XX. YÜZYIL BAŞLARINDA KIZILDENİZ'DE OSMANLI
DENİZCİLİK FAALİYETLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan:
20116013 Mehmet KORKMAZ

Danışman:
Prof. Dr. Süleyman KIZILTOPRAK

İstanbul-2012

T.C.
MİMAR SİNAN GÜZEL SANATLAR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ PROGRAMI

**XX. YÜZYIL BAŞLARINDA KIZILDENİZ'DE OSMANLI
DENİZCİLİK FAALİYETLERİ**

Yüksek Lisans Tezi

Hazırlayan:
20116013 Mehmet KORKMAZ

Danışman:
Prof. Dr. Süleyman KIZILTOPRAK

İstanbul-2012

Mehmet KORKMAZ tarafından hazırlanan **XX.Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri** adlı bu çalışma aşağıda adları yazılı jüri üyelerince Oybirliğiyle / ~~Oybirliğiyle~~ Yüksek Lisans Tezi olarak Kabul Edilmiştir.

Kabul (Sınav) Tarihi : 18 / 12 / 2012


(Jüri Üyesinin Ünvanı , Adı , Soyadı ve Kurumu) :

İmzası :

Jüri Üyesi : Prof.Dr.Süleyman KIZILTOPRAK (Danışman)



Jüri Üyesi : Prof.Dr.İdris BOSTAN (İ.Ü.Öğr.Üy.)



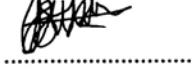
Jüri Üyesi : Prof.Dr.Ahmet TAŞAĞIL



Jüri Üyesi : Doç.Dr.Tuncay ZORLU (İTÜ.Öğr.Üy.)



Jüri Üyesi : Yrd.Doç.Dr.İsmail Hakkı KADI
(İstanbul Medeniyet Üniv.Öğr.Üy.)



İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa Nu</u>
İÇİNDEKİLER	II
ÖNSÖZ	VI
ÖZET	IX
ABSTRACT	X
KISALTMALAR	XI
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı, Kapsamı ve Önemi	1
1.2. Konunun Kaynakları	2
1.3. Çalışmanın Yöntemi	6
1.4. Mısır'ın Fethinden Süveyş Kanalı'nın Açılmasına Kadar Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz Politikasına Genel Bir Bakış (1517-1869)	7
1.4.1 Kızıldeniz'in Tarihi Coğrafyası ve Stratejik Önemi	7
1.4.2 Mısır'ın Fethi ve Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar	8
1.4.3. Osmanlı Donanmasının Kızıldeniz Teşkilatlanması	14
2. SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILMASINDAN SONRA OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ POLİTİKASI	18
2.1. Avrupalı Devletlerin Kızıldeniz Çevresinde İşgal Faaliyetleri	18
2.2. Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz Politikası	22
2.2.1. Kızıldeniz'de Daimi Surette Görev Yapmak Üzere Gemiler Gönderilmesine İlişkin Alınan Kararlar	23
2.2.2. Posta ve Yolcu Vapurları Tahsisi	40
2.2.3. Kızıldeniz'de Köle Ticaretini Önlemede Donanmanın Sorumluluğu.....	46

2.2.4. Kızıldeniz Sahilleri İçin Gemi İhtiyacı ve Yeni Gemiler Gönderilmesi Dair Alınan Kararlar (1898-1908)	51
2.3. Kızıldeniz'deki Deniz Filosunun İdaresi: Bahr-i Ahmer Komodorluğu.....	59
2.3.1. Kızıldeniz Çevresinde İnşa Edilen Kömür Ambarları	66
2.3.2. Kızıldeniz'deki Liman Daireleri	72
2.3.3. Kızıldeniz'deki Osmanlı Gemileri İçin Tersane Teşkili.....	77
2.3.3.1. Cidde'de Tersane Açılmasına Yönelik Girişimler	81
2.3.3.2. Kamaran'da Tersane İnşası	84
2.4. Kamaran Adası Tahaffuzhanesi ve Bahr-i Ahmer Komodorluğu	89
2.5. Kızıldeniz Çevresinde Osmanlı Devleti Tarafından İnşa Edilen Deniz Fenerleri	96
3. XX. YÜZYIL BAŞLARINDA KIZILDENİZ'DE OSMANLI DONANMASI	99
3.1. 1909-1910 Yemen İsyanı Sırasında Kızıldeniz'deki Faaliyetler	99
3.2. Kızıldeniz ve Yemen Sahillerinde Kaçaklıkla Mücadelede Donanmanın Rolü	108
3.3. Trablusgarp Harbi Sırasında Kızıldeniz'deki Faaliyetler (1911-1912)	115
3.3.1 Kızıldeniz'de Osmanlı-İtalya Çekişmesi	116
3.3.2 Kızıldeniz'deki Osmanlı Deniz Gücü	117
3.3.3. Kızıldeniz'deki İtalya Deniz Gücü	120
3.3.4. İtalyan Harp Gemilerinin Abluka ve Taarruzları	123
3.3.4.1. Akabe'de Haliç Gambotu'nun Batırılması (5 Kasım 1911) ...	125
3.3.4.2. İtalyan Gemilerinin Keşif ve Tarassut Faaliyetleri	127
3.3.4.3. Akabe Körfezi'nin Bombardımanı	128
3.3.4.4. Cidde, Muha ve Şeyh Said'in Bombalanması	129
3.3.4.5. İtalyan Harp Gemilerinin Saldırılarına Tepkiler	131
3.3.4.6. Mısır'a Ait Menzele Adlı Vapura El Konulması	132
3.3.4.7. Kayseri Hastane Gemisine El Konulması	132

3.3.5. Kurfude Deniz Savaşı (7 Ocak 1912)	137
3.3.6. Kurfude Deniz Savaşı'ndan Sonra İtalyanların Kızıldeniz Sahillerinde İcra Ettikleri Bombardıman ve Harekât	141
3.3.7. Trablusgarp Harbi'nin Sona Ermesi ve Uşi Antlaşması	145
3.3.8. İtalyanların Kızıldeniz'de Uyguladıkları Abluka	146
3.4. Hamidiye Kruvazörü'nün Balkan Harbi Sırasında Kızıldeniz'deki Faaliyetleri	146
3.5. Kızıldeniz'e Gemiler Gönderilmesine İlişkin Teşebbüsler (1912-1914).....	151
3.6. Kızıldeniz'deki Batık Gemiler Meselesi	156
4. BİRİNCİ DÜNYA HARBİ DÖNEMİNDE KIZILDENİZ'DEKİ FAALİYETLER	
4.1. Birinci Dünya Harbi Öncesinde Hicaz ve Yemen Sahillerinin Güvenliği İçin Alınan Tedbirler	158
4.2. Kızıldeniz'deki Gambotların İstanbul'a Hareketlerine Dair Alınan Karar	162
4.3. İngiliz ve Fransız Donanmasının Kızıldeniz Harekâtı	163
5. SONUÇ	171
6. EKLER	175
EK-1: Mısır ve Arabistan Coğrafyasının Siyasi Haritası	175
EK-2: Kızıldeniz Sahillerini Gösterir 1911 Yılına Ait Osmanlıca Harita	176
EK-3: Kızıldeniz'e Gönderilecek Gemilere Dair 1870 Tarihli Karar	177
EK-4: Kızıldeniz'e Sevk Edilecek Gemilere Dair 1871 Tarihli Sadaret Buyrulduhu	178
EK-5: 25 Aralık 1871 Tarihli Şûrâ-yı Bahriye Mazbatası	179
EK-6: Bahr-i Ahmer Komodoru Süleyman Bey'e Verilen Talimatnâme	180
EK-7: 1890 Yılında Osmanlı Sahillerinde Görev Yapan Gemiler	182
EK-8: 1893 Senesinde Osmanlı Sahillerinde Görev Yapan Gemiler	183
EK-9: 1894 Senesinde Osmanlı Sahillerinde Görev Yapan Gemiler.	184
EK-10: "Bahr-i Ahmer Ahvâline Dair Lâyhadır" Başlıklı Vesika	186

EK-10-1: “Bahr-i Ahmer Ahvâline Dair Lâyihadır” Başlıklı Vesikanın Çeviri Yazısı	187
EK-11: Kızıldeniz’e ve Basra’ya Gemiler Gönderilmesine Dair Yıldız Sarayı Başkitâbet Dairesi’nin 24 Ekim 1902 Tarihli Yazısı	191
EK-12: Kızıldeniz’de Bulunan Gambotların Çanakkale’ye Hareket Etmelerine Dair Başkumandanlığın 24 Ağustos 1914 Tarihli Yazısı	192
EK-13: İngilizlerin Birinci Dünya Harbi’nde Kızıldeniz’de Abluka İlan Ettiklerine Dair Beyannâme	193
EK-14: Kızıldeniz’de 1869-1918 Yıllarında Daimi Surette Görevlendirilen Gemiler ve Görev Yaptıkları Yıllara Ait Çizelge	194
EK-15: Cidde’ye İnşa Edilmesi Planlanan Tersaneye İlişkin Şura-yı Bahriye’nin 7 Şubat 1891 Tarihli İlâmı	199
EK-16: Cidde’de İnşa Edilecek Tersaneye Dair Şura-yı Bahriye’nin 21 Ekim 1893 tarihli Müzekkiresi	200
EK-17: Cidde’de Tersane Açılmasının Lüzumuna İlişkin R.11 Teşrin-i evvel 1309 (M.23 Ekim 1893) Tarihli İrâde-i Seniyye Sûreti	202
EK: 18: Bahriye Nezareti’nin Kamaran Tersanesi Hakkında 15-16 Mart 1914 Tarihli Mütalaası.....	203
EK- 19: 1906 Yılında İdare-i Mahsusa Vapurlarının Durumlarına Dair İdare-i Mahsusa Tahrirat Kalemî’nin 7 Mayıs 1906 tarihli yazısı	204
EK-20: Günümüz Kızıldeniz Haritası	205
7. KAYNAKLAR	206
8. ÖZGEÇMİŞ	217

ÖNSÖZ

Hint Okyanusu'nun bir uzantısı olarak Asya ile Afrika'yı ayıran Kızıldeniz, Arabistan Yarımadası ile Afrika kıtası arasında yer alması sebebiyle tarih boyunca önemli bir konumda olmuştur. Güney'de Babülmendeb Boğazı'ndan başlayarak Kızıldeniz'in kuzeydoğusunda Arap yarımadasının batı sahillerini oluşturan Hicaz ve Yemen, güneybatısında ise Afrika'nın kuzeydoğu sahillerini teşkil eden Mısır, Sudan ve Habeşistan yer almaktadır.

Kızıldeniz, 1517'de Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethiyle birlikte Osmanlı Devleti'nin ilgi alanına girdi. Osmanlılar, Mısır'ın fethinden sonra, Kızıldeniz'deki ticaret gemileri ve kutsal topraklar için bir tehdit oluşturan dönemin önemli deniz güçlerinden Portekiz'in faaliyetlerini engellemek ve bölge üzerindeki hâkimiyetlerini güçlendirmek amacıyla Kızıldeniz'e yöneldiler. XVI. yüzyılda Mısır'da ve Hicaz'da nüfûz tesis edilerek Aden, Yemen ve Habeş kıyıları ele geçirildi. Kızıldeniz ticaret yolu emniyet altına alındı, Akdeniz ticareti canlandı ve birçok şehirde ekonomik gelişme görüldü. Osmanlılar Kızıldeniz'de kurdukları hâkimiyet ile Portekizlilerin faaliyetlerini engelledikleri gibi Müslümanların mukaddes mekânlarının himayesini de üstlenerek buraları hedef alan politikaları engellediler. XVI. yüzyılda Kızıldeniz'in hemen hemen bütün sahillerinde kurulan bu hâkimiyet, sonraki asırlarda denizin güney sahillerine doğru kısmen zayıflasa da XX. yüzyıl başlarına kadar devam etti.

1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz'in artan önemine paralel olarak Avrupalı güçlerin bölgeye olan ilgisi had safhaya ulaştı. Bölge büyük güçlerin mücadele alanı hâline geldi. İngilizler başta olmak üzere Fransızlar, İtalyanlar ve Almanların Kızıldeniz sahillerine yerleşerek sömürgecilik faaliyetlerini artırmaları buradaki dengenin Osmanlı Devleti aleyhine bozulmasına sebep oldu. Bu dönemde, Kızıldeniz'in doğu kıyıları Osmanlı Devleti'nin elinde olmakla birlikte, batı kıyıları kısmen Osmanlı Devleti'nin kısmen de Sudan ve İtalya'nın elindeydi. Denizin kuzey kapısı niteliğindeki Süveyş Kanalı, bağımsız bir kanal şirketinin yönetiminde, güney kapısı niteliğindeki Babülmendeb Boğazı ise İngiltere'nin ve Fransa'nın kontrolündeydi. Güneye doğru en yakın Osmanlı toprakları Yemen'di, ancak aradaki bölge isyancıların kontrolüne geçtiğinden Yemen, Osmanlı Devleti'nin bir denizaşırı

toprağı hâline gelmişti. Güney kapısına en yakın bölge olan Eritre ise İtalyanların hâkimiyeti altındaydı.

Osmanlılar hâkimiyetleri altında bulundurdukları Hicaz ve Yemen vilayetleriyle bölgedeki nüfûzlarını Birinci Dünya Harbi sonuna kadar sürdürdüler. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz'de daimi olarak bulundurulmakta olan Osmanlı donanmasına bağlı, çoğunluğu korvet ve gambot türü gemilerden oluşan filo Kızıldeniz sularındaki faaliyetlerine savaş sonuna kadar devam etti.

Bu çalışma, Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla bölgede önemli değişimlerin yaşandığı Kızıldeniz çevresindeki Osmanlı denizcilik teşkilatlanmasının ve bu teşkilatlanmanın yönetim merkezi konumundaki Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun faaliyetlerinin araştırılmasını amaçlamaktadır. Osmanlı Devleti'nin uzak sulardaki varlığının ve etkinliğinin tam olarak ortaya konulmadığı ve bu durumun Türk tarih yazıcılığının eksik alanlarından birini oluşturduğu genel kabul gören bir görüştür. Tez çalışmasıyla kısmen de olsa bu alandaki bir boşluğun doldurulmasına katkı sağlanması hedeflenmiştir.

Esas itibariyle üç ana bölümden oluşan çalışmanın Giriş kısmında konunun amacı, yöntemi ve kaynakları hakkında bilgi verildi. Kızıldeniz coğrafyasına ve Mısır'ın fethiyle Kızıldeniz sahillerine ulaşan Osmanlı Devleti'nin buradaki faaliyetlerine genel olarak değinildi.

Çalışmanın ana temasını teşkil eden ilk bölümde Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz sahillerinde büyük devletlerin hâkimiyet mücadelesi ile Osmanlı Devleti'nin takip ettiği denizcilik politikası ele alındı. Kızıldeniz'e gönderilen gemiler, inşa edilen liman daireleri, kömür ambarları, deniz fenerleri ve tersane açılmasına yönelik teşebbüs ve faaliyetlere yer verildi.

İkinci bölümde Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının XX. yüzyıl başlarında Yemen isyanları ve Kızıldeniz'deki Osmanlı-İtalyan mücadelesi sırasında aldığı görevler söz konusu edildi. Son kısımda ise Birinci Dünya Harbi öncesinde ve harp sürecinde Osmanlı donanmasının Kızıldeniz'deki faaliyetlerine temas edildi. O dönemde Kızıldeniz'de hâkim güç olan İngiliz ve Fransız donanmasının Kızıldeniz'deki faaliyetleri hakkında bilgi verildi.

Bu vesileyle araştırma konumuzun bir tez çalışması olarak ortaya çıkmasına verdiği destek ve katkıları için değerli hocam Prof. Dr. Süleyman KIZILTOPRAK'a teşekkür ederim. Çalışmam süresince ilgi ve desteklerini gördüğüm İstanbul Deniz Müzesi Komutanı Kurmay Albay Fatih ERBAŞ ile Arşiv Şube Müdürü Binbaşı Halil ERTÜRK'e, çalışmanın çeşitli aşamalarında yardımlarına başvurduğum mesai arkadaşlarım Eda Gülşen GÖMLEKSİZ, Mehmet AKTAŞ, Doğan TANRIVERDİ, Cüneyt BÖLE, Hacer BULGURCUOĞLU ve Fadime BÜLBÜL'e teşekkür ederim. Ayrıca çalışmanın önemli bir kısmını gözden geçirerek tashihte yardımcı olan Ayşe SEVEN'e ve İngilizce metinlerin çevirisi konusunda yardımını esirgemeyen Harun TUNCER'e müteşekkirim.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İstanbul Deniz Müzesi Arşiv ve Kütüphanesi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Taksim Atatürk Kütüphanesi ve Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Araştırmaları Merkezi (İSAM) Kütüphanesi çalışanlarına da verdikleri hizmetlerinden ötürü şükranlarımı sunarım.

Osmanlı donanmasının uzak sulardaki hareketleri ve buralarda icra edilen denizcilik faaliyetlerine dair araştırılmayı bekleyen pek çok konu bulunmaktadır. Bunlar arasından seçilen çalışma konumuzun ortaya koyduğu sonuçların Türk denizcilik tarihine dair yapılacak araştırmalara katkı sağlamasını umuyoruz. Gösterilen bütün gayretlere rağmen araştırmamızda birtakım eksikliklerin olması muhtemeldir. Zamanla ortaya çıkacak yeni belge ve bilgilerle bu eksikliklerin tamamlanması temennimizdir.

Mehmet KORKMAZ

İstanbul 2012

ÖZET

(XX. YÜZYIL BAŞLARINDA KIZILDENİZ'DE OSMANLI DENİZCİLİK FAALİYETLERİ)

Mısır'ın fethinden sonra Portekizlilerin faaliyetlerini engellemek için Kızıldeniz'e yönelen Osmanlılar Mısır, Hicaz, Yemen ve Habeş kıyılarını tamamen ele geçirerek XVI. yüzyılda Kızıldeniz'de hâkimiyet tesis etmişlerdi. Bu hâkimiyet sonraki dönemlerde denizin güney sahillerine doğru kısmen zayıflasa da XX. yüzyıl başlarına kadar devam etti. 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması Kızıldeniz'i dünyanın önemli ticaret yollarından biri hâline getirdi. Bu tarihten sonra Kızıldeniz'de Osmanlılar daimi olarak bir deniz filosu bulundurarak Hicaz ve Yemen vilayetlerinin denizden güvenliğini sağladılar. Genelde gambot ve korvet tipi gemilerden oluşan bu donanma karakol, sahil muhafaza, nakliyat ve posta vazifesi yaptı. 1910 yılı sonlarında Yemen'de çıkan isyanın bastırılmasında aktif görev alan Kızıldeniz'deki filo, Trablusgarp Harbi devam ederken İtalyan harp gemilerinin saldırılarına maruz kaldı. Birinci Dünya Savaşı başlarken Kızıldeniz'de bulundurulmuş Osmanlı gemilerinin İstanbul'a alınması kararlaştırıldı. Savaş başladıktan sonra İngilizler, Türk gemilerine karşı Kızıldeniz'de abluka ilan ettiler. 30 Ekim 1918'de imzalanan Mondros Mütarekesi'ne kadar, yani yaklaşık dört asır boyunca Kızıldeniz sularında Osmanlı denizcilik faaliyetleri devam etti.

Anahtar Kelimeler: Kızıldeniz'de Osmanlı hâkimiyeti, Kızıldeniz sahilleri, Osmanlı Donanması, Yemen, Cidde, Hicaz, Habeşistan.

ABSTRACT

OTTOMAN NAVAL SERVICES IN RED SEA AT THE BEGINNING OF THE XXTH CENTURY

Ottomans, heading towards the Red Sea after the capture of Egypt to prevent the Portuguese operations, had dominated in Red Sea during the XVIth century by seizing the coasts of Egypt, Hejaz, Yemen and Abyssinia. Though it had lost its effect during the late period, it went on until the XXth century. The opening of the Suez Canal in 1869 made the Red Sea one of the significant trade routes. From this date on Ottomans, having a permanent fleet got the control over Hejaz and Yemen. The navy, composed of gunboats and corvettes, did some services such as navy posting, frontier control, transportation and posting. The fleet that had done active service to quell the revolt in Yemen in 1910 was exposed to the attack of the Italian warships during the "Tripolitanian War" (Turco-Italian War). Ottoman fleet was decided to be taken to Istanbul when the WWI was about to start. After the war had broken off, the English declared blockage against the Turkish battleships. For nearly four centuries until The Armistice of Moudros on October 30, 1918 the Ottoman naval activities in Red Sea continued.

Key words: Ottoman Dominance in Red Sea, Red Sea Coasts, Ottoman Navy, Yemen, Jeddah, Hejaz, Abyssinia.

KISALTMALAR

a.g.k.	adı geçen kitap
a.g.m.	adı geçen makale
a.g.t.	adı geçen tez
AÜDTCF	Ankara Üniversitesi Dil, Tarih ve Coğrafya Fakültesi
Bkz.	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	Cilt
çev.	Çeviren
def.	Defter
TDVİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi
DMA	Deniz Müzesi Arşivi
dos.	Dosya
Ed.	Editör
Gnkur. ATASE	Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı
H.	Hicrî
haz.	Hazırlayan
M.	Miladi
MBN	Mülga Bahriye Nezareti
Nu.	Numara
R.	Rumî
s.	sayfa
ŞUB.	[Bahriye Nezareti] Şurâ-yı Bahriye Meclisi
TOEM	Tarih-i Osmanî Encümeni Mecmuası

1. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amacı, Kapsamı ve Önemi

Bu çalışma, Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra önemli değişimlerin yaşandığı Kızıldeniz sahillerindeki Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin ortaya konulmasını amaçlamaktadır. Kanal'ın açılmasından sonra Kızıldeniz sahillerinde işgallere başlayan Avrupalı büyük güçlere karşı Osmanlıların verdiği mücadele ve takip ettikleri strateji, Hicaz ve Yemen vilayetlerindeki halkın denizden güvenliğini sağlamak için alınan tedbirler, Kızıldeniz'deki denizcilik teşkilatlanması, sahillere liman daireleri, kömür ambarları, deniz fenerleri inşa edilmesi ve tersane açılmasına yönelik girişimlere temas edilerek Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz stratejisine dair bir sonuca ulaşılmış hedeflenmiştir.

Şüphesiz Osmanlı Devleti'ni Anadolu-Balkan eksenli bir bölge gücü olmaktan üç kıtaya hâkim bir dünya devleti hâline getiren faktörlerin başında Ege, Akdeniz ve Karadeniz üzerinde kurduğu hâkimiyet ile Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Hazar gibi çevre denizlere açılacak boyutta deniz gücüne ulaşması gelmektedir.¹ Osmanlı Devleti'nin "çevre deniz havzası" olarak tanımlanan geniş coğrafyada, Osmanlı deniz stratejisi ve donanmanın buralardaki etkinliği Türk tarih yazıcılığının pek rağbet etmediği alanlar arasında yer almaktadır. Konuya dair literatür araştırması yapıldığında Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı denizcilik faaliyetlerine ilişkin çalışmaların pek fazla olmadığı tespit edilmektedir.

1517'de Mısır'ın fethiyle Kızıldeniz ve ardından Basra Körfezi ve Hint Okyanusu sahillerinde faaliyet gösteren Osmanlı denizcilerinin söz konusu yerlerdeki konumlarına ilişkin yapılan araştırmalar genellikle XVI. ve XVII. yüzyılları kapsamaktadır. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Osmanlı

¹ Ahmet DAVUTOĞLU, **Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu**, 151.

Devleti'nin Kızıldeniz stratejisi, donanmanın etkinlikleri ve sahillerde icra edilen denizcilik faaliyetlerine ilişkin olarak yapılmış bir çalışma bulunmamaktadır.

1.2. Konunun Kaynakları

Kızıldeniz'deki XIX. yüzyıl sonu ve XX. yüzyıl başlarındaki Osmanlı denizcilik faaliyetlerini esas alan tez çalışmamızın kaynaklarına geçmeden önce, XVI-XVIII. yüzyıllarda Kızıldeniz sahillerinde Osmanlı denizciliği üzerine yapılan yayınlara kısaca değinmek, konu bütünlüğünün sağlanması açısından faydalı olacaktır.

Osmanlıların Kızıldeniz sahillerine ilk açılmaları, oradaki konumları ve donanmanın faaliyetleri bazı kitap ve makalelerle kısmen ortaya konulmuştur.² Bunlar arasında Prof. Cengiz Orhonlu, Prof. Halil İnalçık ve Prof. Salih Özbaran gibi Osmanlı tarihi üzerine önemli araştırmaları bulunan Türk tarihçilerinin yaptıkları öncü çalışmalar da yer almaktadır.³ Yine bu

² Söz konusu yayınlardan bazıları şunlardır: Safvet, "Bir Osmanlı Filosunun (Sumatra) Seferi", **TOEM**, c. 3-4, Cüz: 10, 1 Teşrin-i evvel 1327, İstanbul 1329, 604-614. Makalenin devamı için bkz. **a.g.e.**, c. 3-4, Cüz: 11, Kanun-ı evvel 1327, 678-683. İsmail Hakkı UZUNÇARŞILI, **Osmanlı Tarihi**, c.II, 378-389. Turgut IŞIKSAL, "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, c.III, S.18, (1969), 54-61. M. Yakub MUGHUL, "Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hakimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", **Belgeler**, c.II, S. 3-4, (1965), s. 37-48. Şahabettin TEKİNDAG, "Süveyş'te Türkler ve Selman Reis'in Arızası", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, S.9, (1968), s. 77-80. Fevzi KURDOĞLU, "Meşhur Türk Amirali Selman Reis'in Lâyihası", **Deniz Mecmuası**, 47 (1934), s. 67-73. İdris BOSTAN, "Kızıldeniz'de Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi (16'ncı Yüzyıl)," **Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu, 16'ncı ve 17'nci Yüzyıllarda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Varlığı**, İstanbul 2008, s. 15-21. Timothy J. COATES, "D.Joao de Castro's 1541 Red Sea Voyage in the Greater Context of Sixteenth-Century Portuguese-Ottoman Red Sea Rivalry", **Decision Making and Change in the Ottoman Empire**, Ed., Caesar E. Farah, (Missouri 1993), p. 263-285. Suraiya FAROQHI, "Red Sea Trade and Communications as Observed By Evliya Çelebi (1671-72)," **New Perspectives on Turkey**, 5-6 (Fall 1991), 87-105. Colin HEYWOOD, "The Red Sea Trade and Ottoman Wakf Support for the Population of Mecca and Medina in the Later Seventeenth Century" (ed.: Abdeljelil Temimi), **La vie sociale dans les provinces arabes a l'époque ottomane**, (Zagwan, 1988), 3rd vol, 165-184.

³ Cengiz ORHONLU, "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, c. XII, S.16, 1961, s. 1-24. Aynı yazar, "Hind Kaptanlığı ve Piri Reis" **Belleten**, XXXIV/134 (1970), s. 235-249. Aynı yazar, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul 1974. Halil İNALCIK, **Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, İstanbul 2000, c. I, s. 373-424. Salih ÖZBARAN, "Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki**

kapsamda, Michel Tuchscherer'in "16'ncı Yüzyılda ve 17'nci Yüzyılın Başlarında Kızıldeniz ve Aden Körfezi Bölgesinde Osmanlıların Denizcilik Faaliyetleri", ve "XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması" adlı makalelerinde bahse konu dönemlere dair malumat bulunmaktadır.⁴

Çalışma konumuz olan XIX. yüzyıl sonu ve XX. yüzyıl başlarındaki döneme ilişkin Kızıldeniz sahillerinde Osmanlı denizcilik faaliyetlerine dair müstakil bir çalışma bulunmamakla birlikte aşağıda belirtilen eser ve makalelerde konuya dair bazı tespitlere rastlamak mümkündür.

Kızıldeniz'e seyahat edecek denizcilere rehber olması amacıyla hazırlanan ve "The Red Sea and Gulf of Aden Pilot" adlı İngilizce eserin çevirisi olan "Rehber-i Bahr-i Ahmer", Osmanlı Devleti'nde Kızıldeniz'e dair müstakil olarak hazırlanan ilk matbu eserlerden biridir. 1891 yılında yayımlanan eser, Süveyş Kanalı'ndan Babülmendeb Boğazı'na kadar, yani Kızıldeniz'in bütün sahilleri başta olmak üzere limanlar, şaplık alanlar, geçitler, adalar, deniz fenerleri ve sahil şehirleri hakkında bilgi vermesi açısından önemlidir.⁵

Şevki Ataullah el-Cemal tarafından yazılan "el-Vesâ'ikü't-tarihiyye li-Siyaseti Mısr fil-Bahr-il Ahmer (1863-1879)" adlı Arapça eser, daha çok Hıdiv

Osmanlı, İstanbul 2004, s. 95-107. Ayrıca aynı yazarın adı geçen eserde yer alan şu makalesine bkz. "Kızıldeniz'de Osmanlı Egemenliğinin Yerleşmesi" s.118-127. Aynı yazar, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması", **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, c.1, İstanbul 2009, s. 201-211.

⁴ Michel TUCHSCHERER, "16'ncı Yüzyılda ve 17'nci Yüzyılın Başlarında Kızıldeniz ve Aden Körfezi Bölgesinde Osmanlıların Denizcilik Faaliyetleri", **Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu, 16'ncı ve 17'nci Yüzyıllarda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Varlığı**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 2008, s. 11-20. Aynı yazar, "XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması", **Türk Denizcilik Tarihi, c. I**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s. 213-223. Ayrıca adı geçen yazarın Cidde, Süveyş, Tur, Muha gibi Kızıldeniz limanlarında cereyan eden ticari faaliyetleri konu alan bir diğer makalesi için bkz. "Trade and Port Cities in the Red Sea-Gulf of Aden Region in the Sixteenth and Seventeenth Century", **Modernity and Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean**, Columbia University Pres, New York 2002, 28-42.

⁵ **Rehber-i Bahr-i Ahmer** (Mütercim ve Nâşirleri: Bahriye Yüzbaşı Cemal – Bahriye Mülâzımı Tefvik), İstapan Matbaası, İstanbul 1307, 459 s.

İsmail Paşa dönemini konu edinmekte ve Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de bulunan liman şehirlerini anlatmaktadır.⁶

Aden Körfezi'nin batısında ve Kızıldeniz'e giriş noktasında bulunan Zeyla iskelesinin konumunun söz konusu edildiği Ahmet Kavas'ın "*Doğu Afrika Sahilinde Osmanlı Hâkimiyeti: Kuzey Somali'de Zeyla İskelesinin Konumu (1265-1334/1849-1916)*" adlı makalesinde Aden Körfezi ve Kızıldeniz'in batı sahillerinde Avrupalı sömürgeci devletlerin faaliyetlerinden bahsedilmiş, Kızıldeniz'deki Osmanlı denizciliğine kısmen temas edilmiştir.⁷

İlhan Ekinci, "*Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet –Şeyh Said ve Feresan Adaları Meselesi-*" adlı makalesinde XIX. yüzyılın ikinci yarısında Kızıldeniz sahillerinin tam bir uluslararası rekabet alanı hâline gelmesiyle Kızıldeniz'in güneyinde Şeyh Said arazisi ile Feresan adaları üzerindeki Avrupa devletlerinin nüfuz mücadeleleri ile Osmanlı Devleti'nin izlediği siyaseti ve bu coğrafyadaki güçler arasındaki mücadeleyi ele almıştır.⁸

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz sahillerinde yoğunlaşan denizcilik faaliyetleri yurt dışında yapılan bazı akademik çalışmalara da konu olmuştur. İsa Blumi'nin⁹ ve Alexis Wick'in¹⁰ doktora tezleri bu kapsamda yapılan çalışmalar arasında yer almaktadır. Thomas E. Marston, *Britain's Imperial Role in the Red Sea Area: 1800-1878* adlı

⁶ Şevki Atullah el-Cemal, **el-Vesâi'kü't-tarihiyye li-Siyaseti Mısır fil-Bahri'l-Ahmer (1863-1879)**, el-Cem'iyyetü'l-Mısriyye li'd-Dirasati't-Tarihiyye, Kahire, Tarihsiz, 431 s.

⁷ Ahmet KAVAS, "Doğu Afrika Sahilinde Osmanlı Hâkimiyeti: Kuzey Somali'de Zeyla İskelesinin Konumu (1265-1334/1849-1916)" **İslâm Araştırmaları Dergisi**, Sayı: 5, 109-134.

⁸ İlhan EKİNCİ, "Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet –Şeyh Said ve Feresan Adaları Meselesi-", **Bellekten**, Cilt: 69, Sayı: 255, Ankara 2005, s. 580-598.

⁹ İsa BLUMİ, **The Consequences of Empire in the Balkans and Red Sea: Reading Possibilities in the Transformations of the Modern World**, New York University Department of History and Department of Middle Eastern and Islamic Studies, Ph.D. Dissertation, 2005, 551 s. Genel olarak 1872-1909 yılları arasındaki faaliyetleri esas alan ve sekiz bölümden oluşan söz konusu çalışmanın ikinci bölümü (s. 51-134) Osmanlı Devleti, İngiltere, Fransa ve İtalya'nın Kızıldeniz sahillerinde ve özellikle de Eritre, Assab, Masavva, Habeşistan ve Yemen taraflarındaki faaliyetlerine ayrılmıştır.

¹⁰ Alexis WICK, **Beyond Art and Science: Thalassographic Epistemoloji and History of the Ottoman Red Sea**, Columbia University Graduate School of Arts and Sciences, Ph.D. Dissertation, 2010, 359 s.

eserinde İngiltere'nin Kızıldeniz çevresindeki faaliyetlerini anlatmıştır.¹¹ Marco Lenci ise *Eritrea e Yemen: Tensioni italo-turche nel mer Rosso 1885-1911* adlı eserinde Kızıldeniz'deki Osmanlı Devleti ile İtalya arasındaki rekabeti ele almıştır.¹² Yine yurt dışındaki araştırmacılar tarafından konuya dair yazılmış bazı makaleler de bulunmaktadır.¹³

Trablusgarp Harbi sırasında İtalya'nın, Osmanlı Devleti'ne karşı ilan ettiği harbi Trablusgarp ve Bingazi ile sınırlı tutmayıp değişik alanlara yayma politikası neticesinde Kızıldeniz'deki Türk donanmasına taarruz etmesiyle cereyan eden olaylar hakkında bazı çalışmalar bulunmaktadır. Bunlar arasında Ali Haydar Emir'in *1327-1328 Türkiye-İtalya Harbi Tarih-i Bahrîsi*,¹⁴ adlı eserindeki konuyla ilgili kısım ile "*25 Kânun-ı evvel Kurfude Muharebe-i Bahriye'sinin Üçüncü Yılı*"¹⁵ adlı makalesi bu konuda yazılmış önemli eserler arasındadır. Son yıllarda yayımlanan birkaç çalışmada ise Kızıldeniz'deki Osmanlı-İtalyan çekişmesi arşiv belgeleri ve yabancı kaynaklar ışığında yorumlanmaya çalışılmıştır.¹⁶ Yemen isyanları, Trablusgarp Harbi ve Birinci Dünya Harbi dönemlerinde Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının

¹¹ Thomas E. MARSTON, **Britain's Imperial Role in the Red Sea Area: 1800-1878**, Hamden, Conn, Shoe String Press, 1961.

¹² Marco LENCİ, **Eritrea e Yemen: Tensioni italo-turche nel mer Rosso 1885-1911**, Franco Angeli, Milano 1990.

¹³ Söz konusu makalelerden bazıları şunlardır: Agahta RAMM, "Great Britain and the Planting of Italian Power in the Red Sea, 1868-1895", **English Historical Review** (1944), 211-236. Richard PANKHURST, "Ethiopia and the Red Sea and the Gulf of Aden Ports in the Nineteenth and Twentieth Century", **Ethiopia Observer** 8 (1964), 37-101.

¹⁴ Ali Haydar Emir, **1327-1328 Türkiye-İtalya Harbi Tarih-i Bahrîsi**, Bahriye Matbaası, İstanbul 1339, s. 177-201.

¹⁵ Ali Haydar Emir, "25 Kânun-ı evvel Kurfude Muharebe-i Bahriye'sinin Üçüncü Yılı" **Risâle-i Mevkute-i Bahriye**, Kanun-ı evvel 1330, c. 1, Sayı 2, s. 49-60.

¹⁶ İsrail KURTCEPHE, "1911-1912 Türk-İtalyan Savaşı'nda Kızıldeniz Mücadelesi", **Askerî Tarih Bülteni**, Cilt 15, Sayı 29, Ankara, 1990, s. 59-69. Aynı yazar; **Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, TTK Yayınları, Ankara 1995, s. 130-137. H. LABROUSSE, "1911-1912 Türk-İtalyan Harbi Sırasında Kızıldeniz'de Deniz Harekâtı", **Askerî Tarih Bülteni**, Sayı 38, Şubat 1995, s. 171-176. Necdet HAYTA, "Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyanların Kızıldeniz'deki Faaliyetleri", **Askerî Tarih Bülteni**, Sayı 39, Ağustos 1995, s. 98-103.

faaliyetlerinin emekli asker kökenli bazı yazarlar tarafından kaleme alınan birtakım çalışmalarda yer bulduğu görülmektedir.¹⁷

1.3. Çalışmanın Yöntemi

Bu araştırmada, yukarıda adı geçen çalışmalardan yararlanılmakla birlikte, büyük ölçüde, İstanbul Deniz Müzesi Arşivi'ndeki ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki konuya dair kayıtların bulunduğu defter ve belge koleksiyonları incelenmiştir. Elde edilen bilgiler analiz edilerek Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'deki denizcilik faaliyetlerine ilişkin bir sonuç elde edilmeye çalışılmıştır. Böylece, Osmanlılıların Kızıldeniz'deki etkinliklerinin ağırlıklı olarak birincil kaynaklarla, yani arşiv belgeleriyle ortaya konulması ve bu konudaki literatüre katkı sağlanması hedeflenmiştir.

Bahriye Nezareti'nden günümüze intikal eden önemli miktarda arşiv malzemesini elinde bulundurulan Deniz Müzesi Arşivi'ndeki konumuzla ilgili defter ve dosya fonlarının çoğunu inceleme imkânı bulmamız çalışmamız açısından son derece faydalı olmuştur. Özellikle, Osmanlı deniz tarihi çalışmaları için önemli bilgiler ihtiva eden Şûrâ-yı Bahriye Meclisi defterlerinin çalışmamızın sınırları dâhilinde bulunan kısmının tamamının gözden geçirilmiş olması konumuza dair bol miktarda malzeme temini sağlamıştır.¹⁸

¹⁷ Şükrü ERKAL, **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VI. Cilt, Hicaz, Asir, Yemen Cepheleri ve Libya Harekâtı 1914-1918**, Gnkur ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara 1978, s. 394-416. Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, III. Cilt, Deniz Harekâtı**, Gnkur ATASE Bşk.lığı Yayınları Ankara, 1980. s. 54-57, 83-100. Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4, T.C. Deniz Basımevi, 1974 İstanbul, s. 58-70.

¹⁸ Bahriye Meclisi'nin yerine 1877'de kurulan Şûrâ-yı Bahriye Meclisi, icap ettiği zamanlarda bahriye nazırı ve müsteşarın başkanlığında; mesârif reisi, birinci, ikinci ve altıncı dairelerin reisleri veya vekilleri, Donanma-yı Hümayûn İstanbul'da bulundukça donanma kumandanı ve komodorundan oluşan bir yüksek meclistir. Şûrâ-yı Bahriye Meclisi, en az 15 günde bir toplanırdı. Kanunlar, nizamlar ve teşkilat lâyhaları, fabrika, tersane ve mektep gibi müesseseler ile bin liradan fazla tutan tamirat ve ilave plan ve keşifnâmeler, donanma kumandanı, komodor ve zırhlı kruvazör süvarilerinin atama ve tayinleri, harp ve tarassud gemilerinin satın alınması ve siparişleri, yeniden tanzim olunacak bütçeyi tetkik ve mevcut yılın bütçesinin sarfına nezaret, satın alınacak cephane, mühimmat ve eslihanın cins ve miktarıyla bunların tedarik edilmesine yönelik birçok önemli bahriye işlerinin müzakere, mütalaa ve oylanması işlemleri bu mecliste yapılırdı. **Bahriye Salnâmesi (1328)**, s. 27.

Kızıldeniz'deki Osmanlı filosunun komutanlığına yani Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na atanan komodorlara verilen talimatnâmeler Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz politikasına ilişkin detaylı bilgiler ihtiva etmesi açısından çalışmamızda kullandığımız önemli kaynaklar arasında yer almıştır. Yukarıda adı geçen arşivlerde tespit ettiğimiz, komodorluk görevine tayin edilen bahriye subaylarına verilen 1870, 1881 ve 1889 tarihli talimatnâmelere çalışmamızın ilgili bölümlerinde ayrıntılı olarak yer verilmiştir.

1.4. Mısır'ın Fethinden Süveyş Kanalı'nın Açılmasına Kadar Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz Politikasına Genel Bir Bakış (1517-1869)

1.4.1. Kızıldeniz'in Tarihi Coğrafyası ve Stratejik Önemi

Doğu ticaretinin en önemli yollarından biri Basra Körfezi'nden diğeri Kızıldeniz'den geçmekteydi. Güneydoğu Asya'daki Malaka Boğazı'ndan Hindistan'a, Hindistan'ın batısında bulunan Malabar sahillerindeki limanlardan Basra Körfezi'ne ve Irak'taki Dicle, Fırat nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla cereyan eden bu ticaret Suriye limanlarına intikal etmekteydi. Diğer yol ise Kızıldeniz yolu ile Süveyş, oradan da karayolu ile İskenderiye'ye gitmekteydi. İskenderiye ile güneydoğu Anadolu sahilinde bulunan İskenderun arasındaki Akdeniz limanları bu ticaretin en önemli yerleriydi.¹⁹

Memluk Sultanlığı XVI. yüzyılın başlarında Mısır, Suriye ve Hicaz'ı kontrol altında bulunduruyor, egemenlik alanlarını Kızıldeniz'in Afrika

Şûrâ-yı Bahriye'nin yukarıda açıklanan faaliyetleri neticesinde alınan kararlara dair ilamlar ile müzekkire ve mazbata kayıtlarının düzenli olarak tutulduğu defterlerin tamamı Deniz Müzesi Arşivi'nde bulunmaktadır. Söz konusu defterler, Osmanlı bahriyesi üzerine yapılan çalışmalarda ilk başvurulması gereken birincil kaynak niteliği taşımaktadır.

¹⁹ Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 2-3. Kızıldeniz'deki ticaret şu yönlerde cereyan etmekteydi; Nil Nehri vasıtasıyla Kene'ye (Kine, Qena) getirilen emtia ve hacı kabileleri, oradan kervanlarla 3-4 gün içinde çölü katederek Kızıldeniz sahilinde bulunan Kuseyr Limanı'na nakledilirdi. Oradan da gemilerle Yenbu ve Cidde'ye sevk edilirdi. Mekke ve Medine bu şekilde Mısır'dan gönderilen zahire ile iâşe ediliyordu. Diğer bir ticaret bağlantısı da Cidde ile Süveyş arasındaydı. Hindistan ve diğer yönlerden gelmiş olan emtia buradaki tacirler vasıtasıyla Süveyş veya Tûr liman ve iskelesine nakledilir, buradan da kervanlarla İskenderiye'ye gönderilerek Akdeniz piyasasına ulaştırılırdı. Habeşistan ile olan münasebet, Sevakin Limanı vasıtasıyla temin ediliyordu. Cidde ile Sevakin arasında daimî bir deniz nakliyatı vardı. Ayrıntılı bilgi için Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 4.

sahillerinde Sevakin'e ve Nil Nehri üzerinde Asvan'a kadar uzatabiliyordu. Kahire'deki ticaret, geleneksel ticaret yolları üzerindeki konum ve İslam'ın kutsal şehirleri olan Mekke ve Medine'ye varan hac kabilelerinden sağlanan gelirler ve geleneksel ticaret yolları üzerindeki konumları Memluk ekonomisini canlı tutuyordu. Kızıldeniz'in güneyinde yer alan Yemen, kuzey/güney ayrımıyla bir yandan San'a merkezli Şiî Zeydi hanedanlığının egemenliğinde Muha, Zebid, Hudeyde, Luheyra gibi limanlara açılıyor, diğer yandan Taiz ve çevresiyle, özellikle Aden liman kentleriyle Hint Okyanusu ve Afrika yönlerindeki ticaret ağlarına bağlanıyordu. Batı Afrika'da merkezî Etiyopya'nın yüksek kesimlerinde Hıristiyan Habeşliler egemendi. Ayrıca Masavva gibi liman kentleriyle Kızıldeniz'e açılan ve iç işlerinde bağımsız yaşayan Müslüman emirlikler de vardı.²⁰

1.4.2. Mısır'ın Fethi ve Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar

XVI. yüzyılın başlarında Sünnîliği bir devlet siyaseti hâline getirme eğilimi gittikçe güçlenen Osmanlılar için doğuda baş gösteren tehlike önemliydi. Zira Şiîliği bir devlet siyaseti ve ideolojisi hâline getiren Şah İsmail, Anadolu'da pek çok taraftar bulmuştu. Durumun ciddiyetini daha şehzadeliği zamanında kavramış olan Selim (Saltanatı 1512-1520), Avrupa'ya yönelik cihada ara verdi ve tahta çıkışından sonra gerek bu tehlide ve gerekse artık mukaddes yerleri bile koruyamayacak kadar güçsüzleşmiş Memluklar'a karşı harekete geçti. Çaldıran'da Osmanlı ateşli silahlarının gücü, Safevî ordusunun kısa sürede dağılmasına ve hezimetine yol açtı (1514). Bu zaferle Doğu Anadolu'daki Osmanlı hâkimiyeti pekiştirildi. Memluklar'a ait birçok şehir ele geçirildi ve Memluk topraklarına doğru ilerleme kaydedildi.²¹

Bundan sonraki Mısır seferi, Osmanlıları Ön Asya'da tek güçlü İslam devleti hâline getirirken manevi nüfuzlarının yayılmasının da temellerini

²⁰ Salih ÖZBARAN, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması", 201-202. XV. yüzyıl Kızıldeniz coğrafyasını gösterir harita için bkz. EK-1.

²¹ Feridun EMECEN, "Kuruluşun Küçük Kaynarca'ya", **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, c. I, (Ed. E. İhsanoğlu), IRCICA Yayınları, İstanbul 1994, s. 29-30.

oluşturdu. Bu sırada Avrupa'da mühim gelişmeler olmuş, coğrafi keşifler başlamıştı. Ümit Burnu'nu dolaşarak Hindistan'a ulaşan Portekizliler 1502'den beri Arap tacirlerin faaliyetlerine ve Akdeniz ticaretine büyük darbe vurmaya başlamışlardı. Basra Körfezi, hatta Kızıldeniz'e dahi girerek mukaddes yerler için büyük bir tehlike oluşturdular. Bu tehdit karşısında güç durumda kalan Memluk Sultanlığı Osmanlılardan yardım istemiş, bunun üzerine Sultan Bayezid zamanında onlara gemi, denizci ve malzeme yardımı yapılmıştı.²²

Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'e ilgisinin, Sultan I. Selim öncüsündeki ordunun Memluk Sultanlığı'nın başkenti Kahire'yi 1517 yılında zapt edip bu sultanlığa bağlı toprak ve denizlere egemen olmasıyla başladığı genel kabul görse de bu ilginin daha önceden başladığını söylemek mümkündür. Zira gerek doğuda Safevi Devleti'nin etki alanları içine girme riski, gerekse Memluklerle kimi zaman dostane kimi zaman muharebelere yol açan ilişkilerin sürüklediği olaylar, Osmanlıların güneye doğru yayılma politikalarına yön verdi. Portekiz'in Hint Okyanusu'nda tehdit edici bir durum oluşturması, *Rumlu (Rumî)* olarak şöhret bulan ve içinde birçok denizci ve ateşli silah ustasının yer aldığı leventlerin²³ Yemen'e hatta Hindistan'a kadar gitmelerini cesaretlendi. Daha ziyade ateşli silahlara dayalı ordu güçleriyle Hint Okyanusu -Kızıldeniz ve Basra Körfezi- yönünde yayılmalarının hemen öncesindeki tarihsel coğrafya, bir bakıma, Osmanlı sultan ve yöneticilerinin güneye yönelmelerinin gerekçesini oluşturdu.²⁴

XVI. yüzyılda Kızıldeniz'de Osmanlılar için en önemli rakip Portekiz idi. Hindistan'da hâkimiyet mücadelesi veren Portekizliler, doğu ticaretini ellerinde tutmak için dönemine göre üstün özelliklere sahip gemileriyle Hint Okyanusu, Basra Körfezi, Aden Körfezi ve Kızıldeniz istikametinde

²² Feridun EMECEN, **a.g.m.**, 30.

²³ Rumî tabiri, Doğu Roma İmparatorluğu topraklarına yerleşmiş olan Osmanlı memleketlerinden gelen kimseler için kullanılırdı. Osmanlı Devleti'nde deniz leventleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Mustafa CEZAR, **Osmanlı Tarihinde Levendler**, 18-468.

²⁴ Salih ÖZBARAN, **a.g.m.**, 201.

seyrüsefer ediyorlardı. Bölgedeki bu kuvvetler Memlukler zamanında baharat ticaretine ciddi darbe vurmuştu.

Hindistan'da hâkimiyet güden Portekizliler 1502'den itibaren Kızıldeniz ile Arabistan arasındaki ticaret gemilerinin geliş gidişine mani olmaya başladılar. 1505'te Portekizliler ilk defa Cidde önlerine kadar geldiler.²⁵ Portekiz tehdidi karşısında oldukça güç durumda kalan Memlukler Osmanlılardan yardım istemiş, bunun üzerine Sultan II. Bayezid zamanında onlara gemi, denizci ve malzeme yardımı yapılmıştı.²⁶

Memluk Sultanı Kansu Gavri'nin, Süveyş'te yeni bir donanma inşasına karar vererek Osmanlı Sultanı II. Beyazid'dan 1509'da yardım talebinde bulunması üzerine içerisinde gemi inşa ustalarının ve malzemelerin bulunduğu İstanbul'dan hareket eden ufak bir donanma Sisam Adası önünde fırtınadan parçalandı. 1510 yılı Eylül ayında gönderilen ikinci bir filo İskenderun Limanı'nda Ayas Kalesi önlerinde Rodos şövalyelerinin taarruzuna uğradı. 28 gemi düşman eline geçti. Gönderilen filoda çok sayıda top ve gemi inşası için kereste bulunmaktaydı. 1511'de üçüncü bir Osmanlı filosu Mısır'a gemi inşa malzemesi ile diğer malzemeyi götürmeye muvaffak oldu.²⁷ Toplam 19 gemiden oluşan yeni Memluk filosu, Osmanlı sultanının yardımıyla inşa edildi. Selman Reis komutasındaki filo 30 Eylül 1515'te Süveyş'ten Hint Okyanusu'ndaki Portekizliler üzerine hareket etti. Gemilerdeki 3000 savaşçının 1300'ü Türklerden -yeniçerilerden, leventlerden ve Anadolu'nun Türkmen paralı askerlerinden- oluşuyordu. Filo seferinde

²⁵ M. Yakub MUGHUL, **a.g.m.**, 37. Portekiz deniz gücünün bu hareketlerinin Mısır ticareti ve devlet hazinesi için teşkil ettiği büyük tehlikeyi gören Kansu al-Gavri (1501-1516), Papa'ya elçi göndererek bu taarruzların durdurulmasını istedi. Aksi takdirde Memluk ülkesinde Hıristiyanlara ait mukaddes yerleri tahrip edeceğini ve Hıristiyanlara karşı tedbirler alacağını bildirdi. Fakat Portekiz kralı Papa'ya, kendi kuvvetlerinin Mekke ve Medine'yi işgal etmeye muktedir olduğunu ve icap ederse karşılık olarak Hz. Muhammed'in mezarını tahrip edebileceğini söyledi. M. Yakub Mughul, **a.g.m.**, 37.

²⁶ Feridun EMECEN, **a.g.m.**, 30.

²⁷ Gönderilen malzemeler arasında 300 tüfek, 40 kantar barut, 2.000 gemi küreği ile bakır, demir, makara, halat, demir kanca vesair gemi malzemesi vardı. Mısır Sultanı bunlar için İstanbul'a para göndermiş, fakat Sultan II. Bayezid bu parayı kabul etmeyerek iade etmişti. M. Yakub Mughul, **a.g.m.**, 38.

başarılı olamadı. Bu sırada Osmanlı ordusunun Mercidabık'ta Memluk kuvvetlerini bozguna uğrattığı (24 Ağustos 1516) haberi Selman Reis'e ulaştı. Artık Portekizlilere karşı mücadele doğrudan doğruya Osmanlı sultanlarınca yürütülecekti.²⁸

Osmanlıların Mısır'ı almalarıyla Selman Reis ile Rumî askerleri Osmanlı sultanının hizmetine girdiler. Filosuyla Cidde'ye dönen Selman Reis, Portekizlilere karşı bir deniz seferi düzenlenmesini hararetle savunuyordu. Memluk sultanlığını Osmanlı topraklarına katan I. Selim, İslam dünyasını ve hayati çıkarlarını üstlenmiş bulunmaktaydı. Bu çıkarlar, gerek Arabistan'da ve gerekse Hint Okyanusu'nda Portekizlilerin tehdidi altındaydı. Daha önce Memluk sultanına ait olan ve İslam hükümdarları arasında bir öncelik iddiasını içeren "Mekke ve Medine'nin hâdimi" unvanını Osmanlı sultanının devralmış olması, hac ve ticaret yollarının yeryüzündeki bütün Müslümanlar için açık tutulması görevini de beraberinde getiriyordu.²⁹

Osmanlı Devleti Mısır'ı fethederek bölgedeki hâkimiyet alanını genişletirken Portekiz donanmasına ait gemiler Kızıldeniz'deki saldırılarına devam ediyordu. 1518 yılında on gemiden mürekkep Portekiz filosu Kızıldeniz ile Hindistan kıyıları arasında ticaret yapan baharat yüklü Müslüman gemilerini yaktı. İki yıl sonra 3.000 asker ve etkili toplar taşıyan 24 gemiden oluşan bir Portekiz kuvveti Cidde önlerine geldi. Bu arada Müslüman tüccar gemileri zaptedildi ve Dahlak şehri yakıldı.³⁰ Portekizlilerin Babülmendeb Boğazı'nda Kızıldeniz'e giriş çıkışı kontrol etmeleri, doğu Akdeniz limanlarına giden Hindistan ve uzakdoğu mallarını taşıyan Müslüman tüccar gemilerine yaptıkları taciz ve engellemeler Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de ele alacağı konuların başında geliyordu.

Portekizlilere karşı ilk ciddi teşebbüs, bölgeyi iyi bilen Selman Reis'in 1519'da İstanbul'a gelmesi ve 30 kadırgalık bir donanma gücünün

²⁸ Halil İNALCIK, **Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, c.I, s. 380-381.

²⁹ Halil İNALCIK, **a.g.k.**, 381.

³⁰ Salih ÖZBARAN, **a.g.m.**, 203.

hazırlanmasına memur edilerek beraberinde 3000 savaşıyla gemi inşa malzemesini İskenderiye'ye götürmesi oldu. Süveyş Tersanesi'ne aktarılan malzeme ile hazırlanan donanma, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na çıkarılan ilk Osmanlı deniz gücünü oluşturdu. Donanmanın Selman Reis komutasında Kızıldeniz'deki girişimleri, Kamaran Adası'nda üslenilmesini ve Yemen üzerinde hâkimiyet kurulmasını sağladı. 1531'de Emir Mustafa komutasında çok sayıda askerden oluşan ve büyük toplarla donatılmış Osmanlı donanması Hindistan'daki Diu üzerine sefer yaptı ve şehir Portekiz saldırılarından kurtarıldı. Bu tarihte Süveyş Tersanesi'nde irili ufaklı 80 kadar gemi bulunuyordu. Osmanlıların Hadım Süleyman Paşa komutasında Hindistan üzerine gönderdikleri en büyük donanma gücü, 1538'deki Diu seferine katılan 74 kadar gemiden oluşuyordu.³¹ Diu Seferi başarıyla sonuçlanmadıysa da Osmanlı Devleti'nin bu sulardaki varlığı Portekizlilerin faaliyetlerini kısıtladı. Yemen, Aden,³² Zebid gibi stratejik öneme sahip yerler ele geçirilerek Yemen ve Habeş eyaletleri teşkil edildi.

1538 Diu Seferi'nden sonra Kızıldeniz'den en kapsamlı çıkış 1552 yılında gerçekleşti. 25 kadirga, 4 kalyon ve ayrıca bir gemiden oluşan ve 850 asker taşıyan donanma Süveyş'te hazır hâle getirildi. Piri Reis, Hind Kapudanı sıfatıyla bu donanmanın başında denize açıldı. Maskat ve Hürmüz önlerine kadar gidildi, fakat arzulanan başarı gerçekleştirilemedi. Osmanlı donanması Basra'da kalmıştı ve Kızıldeniz ile Süveyş'teki limanlara Portekizliler her an saldırıda bulunabilirdi. Bunun üzerine donanma 1553'te

³¹ Salih ÖZBARAN, **a.g.m.**, 204-205. Selman Reis'in 1525 tarihli raporuna göre Cidde'de bulunan gemiler; 6 başarda, 8 kadirga, 3 kalyata ve 1 kayık idi. Bulunan top adedi ve çeşitleri ise şunlardan ibaretti: 7 bacaluşka, 13 yantopu, 57 zarbozan, 29 şayka, 95 demir top ve 97 prangı. Selman Reis'in Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki denizcilik faaliyetlerine ilişkin raporuna dair ayrıntılı bilgi için bkz. Fevzi KURDOĞLU, **a.g.m.** 67-73.

³² Aden, Kızıldeniz'deki en önemli limanlardan biriydi. Ana ticaret güzergâhının İpek Yolu'ndan Kızıldeniz ve Hint okyanusuna kaydığı bir dönemde, bu yeni güzergâha girebilmek ve bölgedeki Portekiz etkisini yıkabilmek amacıyla Osmanlılar tarafından ele geçirilen Aden, bir dönem bölgenin en önemli deniz üslerinden biri hâline gelmişse de XV. yüzyıl ilâ XX. yüzyıl arasında Muha, Cidde ve Yenbu gibi limanlar karşısında büyük bir düşüş yaşamıştır. Süveyş Kanalı'nın uluslararası ticarete yoğun bir biçimde kullanılmaya başlanmasıyla yeniden yükseliş yaşamış ve bölgenin sık kullanılan limanları arasında yerini almıştır. Bugün de Yemen'in en önemli şehri olma özelliğini korumaktadır. Nihal Şahin UTKU, **Kızıldeniz'de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII.-XI. Yüzyıllar)**, 504.

Murad Reis komutasına verilerek Hürmüz Boğazı geçilmek istendiyse de Portekiz kuvvetleriyle girilen çatışmada başarısız olundu. Bu olaydan bir yıl sonra Basra'da kalan donanmayı Kızıldeniz'e götürme görevi bu sefer Seydi Ali Reis'e verildi. Bahreyn ve Hürmüz Boğazı'nı geçen Seydi Ali Reis, Uman kıyılarında 25 gemiden oluşan Portekiz kuvvetleriyle yaptığı muharebede başarı sağlayamadı. Elindeki yedi gemiyle Yemen'e açıldı fakat fırtına sebebiyle Hindistan'a sürüklendi. Bu süreçte donanma büyük zarara ve kayıplara uğradı. Bu olay Osmanlı deniz gücünün Hint Okyanusu'ndaki yetersizliğini ortaya koymakla birlikte Osmanlıların Kızıldeniz'den büyük çıkış hareketlerinin ikincisi ve sonuncusu olarak kaldı. Artık büyük deniz operasyonlarından vazgeçilecek ve korsanvari girişimlerle iş görmeye çalışacaklardı.³³

Osmanlıların Mısır Memluk İmparatorluğu'nun yerini alarak Kızıldeniz yolunu Portekizlilere karşı koruması, Basra ve Hint Denizi'nde Portekizliler'e karşı mücadelesi, bu eski ticaret yolunun tamamen kesilmesini önledi.

1540'tan itibaren Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nin mühim noktalarına hâkim olması eski ticaret yollarını yeniden canlandırdı. Kızıldeniz'in iki yakasına hâkim olan Osmanlılar, Portekizlilerin ticari gayeleri yanında Müslümanların mukaddes yerlerini hedef alan politikalarına da engel oldular. Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nin Akdeniz'e çıkış kapıları olan Halep, Trablusşam, Şam, Kahire, İskenderiye bu dönemde büyük gelişme gösterdi. Osmanlıların Kızıldeniz ve Hint sularındaki etkileri, XVI. yüzyıl sonlarında Portekiz'in devre dışı kalıp onların yerlerini İngiliz ve Hollandalıların almasıyla azalmaya başladı.³⁴ Osmanlı'nın Hint ve İran ticaretini ciddi surette baltalayan bu iki devlet, 1590'dan itibaren ateş gücü yüksek kalyonlarıyla Akdeniz'de egemen duruma geldikleri gibi 1613 tarihine doğru Hint Okyanusu'ndan Kızıldeniz'e saldırılar yapmaya başladılar. Artan saldırılara karşı ciddi önlem almak gereğini hisseden Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'de bir

³³ Salih ÖZBARAN, **a.g.m.**, 208.

³⁴ Feridun EMECEN, **a.g.m.**, 40-41.

donanma yapılması için Mısır'a beş kalyon kereste gönderdi. Çok geçmeden İngiliz hükûmeti, İran'ın ipek ticareti için yeni bir yol arama girişimi benimsedi.³⁵

Yemen'in 1635'te Osmanlı Devleti tarafından Zeydi imamlarına terk edilmesiyle Kızıldeniz'in güney kesiminde Osmanlı hâkimiyeti zayıfladı.

XVIII. yüzyılda, Frenk ticaret gemilerinin serbestçe dolaşmalarından ve Kızıldeniz liman ve iskelelerine gelen gemi sayısının azalmasından dolayı liman hâsılatı düştü ve bunların etkisiyle Kızıldeniz'de ticaret geriledi. Aynı dönemde Avrupalı denizci milletlerin bölge ticaretiyle ilgilenmeye başlamaları üzerine Kızıldeniz yavaş yavaş kapalı bir deniz olmaktan çıkıp çeşitli milletlere mensup gemilerin aralıklı da olsa uğrak yeri olmaya başladı. Özellikle büyük bir kahve ihracat merkezi olan Yemen ve limanı Muha uluslararası ticaretin merkezi konumuna geldi. Bu bölgeye İngiliz ve Hollandalılardan sonra Fransızlar da büyük ilgi duydular.³⁶

1.4.3. Osmanlı Donanmasının Kızıldeniz Teşkilatlanması

Mısır ele geçirildikten sonra Kızıldeniz ve çevresinde, denizden gelecek tehditleri önlemek için Memluk Devleti zamanında da kullanılan Süveyş'teki tersane yenilendi ve burada Akdeniz tipi gemiler inşa edildi. Bu tersanedeki gemi inşa faaliyetleri sefer seneleriyle alakalı olarak bazen artmakta, bazen de azalmaktaydı. 1560 yılından sonra Süveyş'te bağımsız bir donanma teşkil edilerek "Kapudanlık" oluşturuldu. Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz kuvvetlerine komuta eden makam "Süveyş Kapudanlığı", buradaki donanma ise "Bahr-i Ahmer Filosu" adını aldı. XVI. yüzyılın ortalarından sonra Bahr-i Ahmer Filosu'nun ismi "Hind Donanması" bu donanmanın komuta makamı ise "Hind Kapudanlığı" olarak tanımlandı.³⁷

³⁵ Halil İNALCIK, "Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakış", 173.

³⁶ Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 129, 131.

³⁷ Cengiz ORHONLU, "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", 235.

Ayrıca, Kızıldeniz’de Hind Donanması’na bağlı olarak Muha Kapudanlığı tesis edilmişti. Bu görev 1560’lı yıllarda ortaya çıkmakla birlikte Muha, Kızıldeniz’de Osmanlıların ikinci bir deniz üssü olarak gerçek anlamda ancak 1570’ten ve Yemen’in yeniden Osmanlı hâkimiyetine alınmasından sonra gelişti. Bu kapudanlıkta Süveyş Tersanesi’nden sağlanan dört beş kadirga bulunmaktaydı. Habeş Eyaleti’ne tahsis edilmiş gemilere tayin edilen kişilere ise “Habeş Kapudanı” unvanı verilirdi.³⁸

Süveyş Kapudanlığı ve Tersanesi Kızıldeniz ve Hint Okyanusu için bir donanma üssü hâline getirilmişti. 1530-1531’de Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa kumandasında Yemen ve Hint sularındaki Portekizlilerle savaşmak maksadıyla burada 30’u kadirga olmak üzere 80 gemi inşa edilmişti.³⁹ Daimi olarak bir donanmanın bulundurulduğu Süveyş Tersanesi’nde 1561’de 25 gemi, 1567’de 5 kadirga, 1577’de 4 kalyata, 1586’da 20 kadirga inşa edilmişti. 1637-1638’de mevcut gemiler tamir edilmiş, 1699’da Mekke ve Medine’ye zahire nakli için üç kalyon inşasına başlanmıştı. Süveyş Tersanesi’nde inşa olunacak gemiler için lüzumlu kereste ve diğer malzemeler İstanbul’dan Tersâne-i Âmire mahzenlerinden veya o civardan temin edildiği gibi, çalıştırılacak ustalar da İstanbul’dan gönderilmekteydi.⁴⁰

1580’e doğru Kızıldeniz’de bulunan Osmanlı donanması 20 kadirgadan oluşuyordu. İhtiyaç duyulduğunda özel ya da devlete ait yelkenliler de seferber ediliyordu. Doğrudan doğruya Babıâli tarafından atanan Kapudan’ın yetkisi altındaki bu donanma Mısır bütçesinden sabit bir ödenek alıyor ve pek çok yerin iltizamını da tasarruf ediyordu. Gelirler, esas

³⁸ Michel TUCHSCHERER, “XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz’de Osmanlı Donanması”, 215. Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 125-126. Prof. Dr. İdris Bostan, Muha Kapudanlığının teşkil edildiği tarihi 1564 olarak belirtmektedir. Bkz. “Kızıldeniz’de Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi (16’ncı Yüzyıl),” s. 19.

³⁹ Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 15.

⁴⁰ İdris BOSTAN, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, 20-21.

olarak donanmanın bakımına ve mürettebatın ödeneklerine tahsis ediliyordu. Süveyş Kapudanı aynı zamanda Kahire Divanı'nın üyesiydi.⁴¹

Süveyş Tersanesi ile Basra Tersanesi'nde hazırlanan donanmalar sayesinde mücadelelerini Hindistan'a ve Uzak Doğu'ya kadar ulaştıran Osmanlı İmparatorluğu, Akdeniz mücadelesini kazandığı gibi Hint Denizi'nde de etkili oldu.⁴²

XVI. yüzyılın hemen başlarında Hint Okyanusu'ndaki faaliyetlerini sonlandıran Osmanlı donanması, Akdeniz'deki hâkimiyetini muhafazaya devam etti. Kızıldeniz ve Basra'daki faaliyetleri Hint Okyanusu'ndan çekilmesiyle birlikte azaldı. Osmanlılar, Süveyş'ten Zeyla'ya⁴³ kadar uzanan, buradan da Hint Okyanusu'na açılan ve kendi içinde bir bütünlük gösteren alan üzerinde rakipsiz bir egemenlik kuracakları Kızıldeniz'e çekildiler. XVI. yüzyılda Akdeniz'de Osmanlı deniz gücünün stratejisi gemilerle bunları tamamlayan kıyılardaki kalelere yerleştirilmiş topçu kuvvetine dayanıyordu. Benzer bir strateji Kızıldeniz'de de geliştirilmişti. Kıyılarına bir dizi kale ve tabyalar yapılmıştı ve bunlar pek çok topla donatılmıştı.⁴⁴

Süveyş ile Sevakin ve Masavva arasında asker ve malzeme nakletmek için de gemiler tahsis edilmişti. Ayrıca Kızıldeniz'e tahsis edilen

⁴¹ Michel TUCHSCHERER, "XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması", 215.

⁴² İdris BOSTAN, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", 28.

⁴³ Aden Körfezi'nin batısında önemli bir konumda bulunan Zeyla, günümüzde Somali devleti sınırları dâhilinde yer almaktadır. Kızıldeniz'in giriş noktasındaki bu iskele XIX. asrın ikinci yarısından önce Yemen Eyaleti, ardından da Mısır Hıdivliği tarafından idare edildi. XVI. asrın başında Kızıldeniz sahillerindeki birçok iskele gibi Osmanlı idaresine giren Zeyla ve çevresi Yemen Eyaleti'ne bağlıydı. Daha sonraki yıllarda Yemen, bir süre yerli idarecilerin eline geçmişse de son olarak Osmanlı idaresinin yeniden tesis edildiği 1850 yılından itibaren Aden Körfezi civarındaki bütün iskelelerin hâkimiyet altında tutulmasına büyük önem verildi. Çünkü Mekke ve Medine'ye Kızıldeniz üzerinden gelebilecek bir saldırı karşısında Babülmendeb Boğazı ve civarının Osmanlı idaresinde tutulması önem arz ediyordu. Zeyla, 1884'ten sonra geçici süre İngiliz askerlerinin işgaline uğrasa da Osmanlı Devleti'nin buradaki hâkimiyeti fiili olarak 1916 senesine kadar sürdü. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ahmet KAVAS, "Doğu Afrika Sahilinde Osmanlı Hâkimiyeti: Kuzey Somali'de Zeyla İskelesinin Konumu (1265-1334/1849-1916)" **İslâm Araştırmaları Dergisi**, Sayı 5, s. 109-134.

⁴⁴ Michel TUCHSCHERER, "XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması", 214-216.

Osmanlı gemileri posta hizmetlerinde kullanıldıkları gibi sahil muhafaza ve karakol gemisi⁴⁵ olarak da görev yaptılar.⁴⁶

XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Kızıldeniz'de sayısı epeyce azalan ve bakımsız kalan gemiler daha çok asker sevki ile Yenbu'ül-bahr⁴⁷ ve Cidde limanlarına hububat taşınmasında kullanıldı. Mısır beylerbeyi emrindeki Osmanlı gemileri, beylerbeyinin Mısır'a gitmek üzere Süveyş'e gidiş gelişinde ve diğer memurların nakil işlerinde kullanıldı. Habeş Eyaleti emrindeki gemiler XVII. yüzyılın ortalarına kadar Kızıldeniz'de faaliyetlerini sürdürdüler.⁴⁸

⁴⁵ Karakol gemileri, limanlarda veya önemli şehirlerin sahillerinde görevlendirilen harp gemileri olup valiliklerin emri altında bulunurdu. Sahillerin muhafazası ve denizden alınacak önlemlerin icrasında önemli görevler üstlenirlerdi. Süleyman Nutkî, **Kamûs-ı Bahrî**, s. 308.

⁴⁶ Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 127.

⁴⁷ Yenbu'ül-bahr, Osmanlı Devleti idari taksimatında Hicaz eyaletinin Medine-i Münevvere sancağına bağlı bir kazadır. Osmanlı belgelerinde genelde Yenbu adıyla geçen Medine'nin iskelesi bu sahil kasabasıdır. Medine'nin batısında ve Kızıldeniz sahilinde yer alan kasabanın etrafı surlarla çevrili olup, daimi surette bir tabur asker ve bir takım topçu bulundurulurdu. **Hicaz Vilayet Salnâmesi (H.1309)**, s. 256.

⁴⁸ Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 127-128. Michel TUCHSCHERER, "XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması", 219.

2. SÜVEYŞ KANALI'NIN AÇILMASINDAN SONRA OSMANLI DEVLETİ'NİN KIZILDENİZ POLİTİKASI

Süveyş Kanalı yaklaşık on yıllık bir çalışmanın sonucu 1869 yılında açıldı. Kanal'ın açılmasıyla birlikte hızla gelişen ticaret yolu, Kızıldeniz'in önemini artırdı ve Akdeniz-Doğu ülkeleri ticareti büyük ölçüde buraya kayd. Bu durum bölgede hâkimiyet kurmak isteyen Avrupalı sömürgeci devletler arasında rekabete de yol açtı. Bir devletin diğer bir devlet üzerinde maddi veya manevi bir kontrol kurması, bir üstünlük sağlaması olarak tanımlanan ve tamamen ekonomik faktörlere dayanan sömürgecilik XIX. yüzyılda gelişme gösterdi ve etkileri günümüze kadar devam etti.

Avrupalı bazı devletleri sömürgeciliğe iten faktör tamamen ekonomik gerekçelere dayandı. Endüstrinin gelişmesiyle üretim artmış, üretim arttıkça da söz konusu ülkelerin kendi nüfusları bu üretimi tüketemez olmuşlardı. Elleriindeki üretim fazlası malları dağıtacak alanlar aramaya başlayan bu devletler diğer taraftan sahip oldukları sınırlı ham madde kaynağı karşısında yeni ham madde kaynakları sağlayacakları topraklar elde etme zorunluluğu ile karşılaşmışlardı.⁴⁹

I. Avrupalı Devletlerin Kızıldeniz Çevresinde İşgal Faaliyetleri

Süveyş Kanalı'nın açılması Kızıldeniz ile Akdeniz'i birleştirdi ve Kızıldeniz, doğuya ve batıya giden ticaret ve harp gemileri için ana güzergâh hâline geldi. Sömürgeci güçler, bilhassa Hindistan'daki sömürgelerine daha kolay ulaşmayı hedefleyen İngiltere başta olmak üzere Fransa, İtalya ve Almanya Kızıldeniz çevresinde birtakım işgallere başladılar.

Süveyş Kanalı'nın açılması siyasi şartların değişmesine de sebep oldu. Osmanlı Devleti'nin bölgede güç sahibi olmasını istemeyen İngiltere,

⁴⁹ Fahir Armaoğlu, **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi**, Ankara 1983, s. 79-80.

bölgede Mısır'ı destekleyerek onu güçlendirmek istedi. Kızıldeniz ve Somali sahillerindeki yerlerin kendisine devredilmesi karşılığında Mısır Hıdivliği Osmanlı Devleti'ne yıllık 15.000 Osmanlı altını vergi vermekteydi. 1877'de Mısır buradaki haklarının İngiltere tarafından tanınması için bir anlaşma yapmışsa da Osmanlı Devleti anlaşmayı tanımadı. Sömürgeciliğin bu kıtayı parçalamaya başladığı dönemde Osmanlı Devleti Doğu Afrika'da Mısır vasıtasıyla nüfuzunu bir kez daha gösterdi. Bu dönemde Masavva'dan güneye doğru bütün Kızıldeniz sahilleri ve Somali kıyıları tekrar Yemen Vilayeti'ne devredilerek doğrudan Osmanlı idaresine bırakıldı.⁵⁰

İngiltere, sömürgecilik faaliyetlerini deniz aşırı ülkelere yaymış ve diğer bütün sömürgeci devletlerin önüne geçerek üstünlük sağlamıştı. Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde, başka bir devletin hâkimiyet kurmasını istemeyen İngiltere, bölgede Mısır'ın yerleşmesine müsamaha göstererek Mısır'ı ileride işgal edeceği yerler için bir sıçrama tahtası olarak kullanmak istiyordu. Bu dönemde Mısır, Kızıldeniz sahillerinde olduğu gibi güneyde bulunan birçok yere de yerleşti. İngiltere, 1875'ten itibaren Harar Emirliği, Somali toprakları, Sudan ve 1884'te de Zeyla ile Masavva arasındaki bölgeyi işgal etti. Artık bu bölgelerde Fransa ve ardından İtalya da görünmeye ve birtakım topraklara yerleşmeye başlamışlardı. İngiltere Sudan'a tamamen yerleşirken, İtalya bazı başarısızlıklara rağmen Kızıldeniz'in Habeşistan sahillerinde himaye tesisine muvaffak oldu. Osmanlı Devleti bütün bu olanları diplomatik olarak protesto edebildi. Esasen devlet Balkanlar'da başka meselelerle meşgul olduğundan fiili bir müdahale imkânı yoktu.⁵¹

Bu işgaller neticesinde Kızıldeniz'in güney girişinde, Afrika kıyılarında Somali'nin kuzey kısmına Fransızlar yerleştiler ve karşı sahilde Şeyh Said

⁵⁰ Ahmet KAVAS, "Osmanlı Devleti'nin Müslüman Harar Emirliği'yle Münasebetleri ve Hıristiyan Habeşistan (Etiyopya) İmparatorluğu ile Yakınlaşmasına Etkisi", 452-453.

⁵¹ Cengiz ORHONLU, **a.g.k.**, 179-180. Sudan'daki Mısır-İngiliz ortak yönetimiyle ilgili bilgi için bkz. Tarig Mohamed NOUR, **Sevakın'de Türk-İngiliz Rekabeti**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006, s. 268-299. Ayrıca bkz. Ali ARSLAN, "Sudan'ın Hukuken Türkiye'den Ayrılma Süreci" **Türk Dünyasına Bakışlar**, 105-114.

mevkiini de işgal hakkını elde ettiler. Ancak, burada gerçek hâkimiyet, Babülmendeb dışında Aden kolonisini de ele geçirip değerlendiren, ayrıca boğazın girişinde ve en dar yerinde Perim Adası'na⁵² da sahip olan İngilizlerin elinde bulunuyordu.⁵³

Büyük devletlerin en küçüğü olarak nitelendirilen ve Akdeniz'de etkin bir güç olma arzusu taşıyan İtalya, 1870'de birliğini sağladıktan bir süre sonra sömürge edinme mücadelesine girişti. O sıralarda Fransa'nın Kızıldeniz sahilleri ile Sudan çevresinde faaliyette bulunmasından rahatsızlık duyan İngiltere'nin diplomatik desteğiyle Kızıldeniz'in batı kıyılarına yerleşen İtalya, Eritre sahillerindeki Assab'ı 1882'de hâkimiyeti altına aldı.⁵⁴ Bölgedeki hâkimiyet alanını genişletmek için 1885'te Kızıldeniz'de liman şehri Masavva'yı işgal etti. İtalyanlar, Afrika'da kurmak istedikleri sömürge imparatorluğu için Masavva'nın işgaliyle yetinmeyerek Kızıldeniz kıyılarında, başka topraklara da göz diktiler. Bu amaçla 1887'de Sudan'ın bir kısmında, Kızıldeniz kıyıları dâhil olmak üzere bir işgal girişiminde bulundular. 1889 yılında Kızıldeniz kıyılarından hareket ederek Doğu Sudan'a girmeye çalıştılar. Fakat bu son iki girişimi İngiltere'nin karşı çıkmasından dolayı neticesiz kaldı.⁵⁵ 1882'den itibaren Kızıldeniz sahillerine yerleşmeye başlayan İtalya, bazı başarısızlıklara rağmen Habeşistan kıyılarında himaye tesisine muvaffak oldu ve İtalya işgalindeki topraklar 1890'da Eritre adıyla bir İtalyan sömürgesine dönüştürüldü.⁵⁶ XIX. yüzyılın sonlarına doğru Mısır ve Mısır Sudanı'nda İngiltere, Eritre'de ise İtalya, sömürge tesis etti. İtalya,

⁵² Perim Adası, Kızıldeniz'in Babülmendeb çıkışında, Aden'in batısında yer alır. Stratejik öneminden dolayı Kızıldeniz'e hâkim olmak isteyen güçler tarafından önemli görülen mevkilere biridir. Ada, 1857'den itibaren İngilizlerin hâkimiyeti altında bulunuyordu.

⁵³ Besim DARKOT, "Kızıldeniz" **İslâm Ansiklopedisi**, c. 6, s. 798. Fahir ARMAOĞLU, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, 450-452.

⁵⁴ Mustafa L. BİLGE, "Kızıldeniz", **TDVİA**, c. 25, Ankara, 2002, s. 559. Rifat UÇAROL, **Siyasi Tarih (1789-2001)**, 437.

⁵⁵ Süleyman KIZILTOPRAK, **Mısır'da İngiliz İşgali: Osmanlı'nın Diploması Savaşı (1882-1887)**, 255-257. Osmanlı Devleti'nin Mısır politikasına ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. aynı yazar, **Mısır'da Osmanlı'nın Son Yüzyılı: Mehmet Ali Paşa'dan II. Abbas Hilmi Paşa'ya**, TBBD Yayınları, İstanbul 2010. 396 s.

⁵⁶ İtalyanların söz konusu bölgedeki diğer işgal girişimlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Cengiz Orhonlu, **a.g.k.**, 157-162. Rifat UÇAROL; **a.g.k.**, 437-439.

1893'ten itibaren güney-batıya doğru genişlemeyi ve yayılmayı sürdürdü. 1894'te Eritre sömürgesi altında bulundurduğu toprakları genişletmek için Habeşistan'a⁵⁷ savaş açtı. 1 Mart 1896'da Kral Menelik kumandasındaki kuvvetlere mağlup olup Eritre ile yetinmek zorunda kaldı. 1901'de Kızıldeniz'in Habeşistan kıyılarındaki egemenlik alanlarını genişletti ve 1905'e kadar da Eritre ve Somali'ye tam olarak yerleşti. İtalyanlar, 1911'den itibaren Eritre sahilleri karşısındaki Asir'de hatta Yemen'de nüfuz tesis etmek için çaba sarf ettiler, fakat başarılı olamadılar.⁵⁸

Osmanlı Devleti, etki alanında gördüğü bu bölgelerde İtalya'nın yaptığı girişimlere ve çıkardığı olaylara karşı çıkararak protesto etti. Ancak fiili bir harekette bulunmadı. Fakat hiçbir zaman İtalya'nın sözü edilen yerlerde egemenliğini kabul etmedi. Bu durum, bölgede Osmanlı-İtalyan siyasi mücadelesine yol açtı.⁵⁹ Bu çekişme bazen askerî mücadeleye de dönüştü.

Kısaca özetlemek gerekirse, XIX. yüzyıl sonlarında Kızıldeniz sahillerinde; Sevakin⁶⁰ ve civarını İngilizler, Masavva tarafları İtalyanlar, Babülmendeb Boğazı'nda Yemen sahillerine yakın ve Kızıldeniz'in kilidi

⁵⁷ Dünyanın en eski yerleşim bölgeleri arasında gösterilen Habeşistan, bugünkü Etiyopya, Eritre ve Cibuti'yi de içine alan bir bölgeyi kapsıyordu.

⁵⁸ Rifat UÇAROL, **a.g.k.**, 438. Besim DARKOT, **a.g.m.**, 798. Fahir ARMAOĞLU, **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, 450-452.

⁵⁹ Rifat UÇAROL, **a.g.k.**, s. 438.

⁶⁰ Sevakin, Kızıldeniz'in batı sahilinde, doğu ticaret yolları üzerinde bulunan küçük bir adadır. Kızıldeniz'deki en işlek limanlardan olup, aynı zamanda yerleşim yeridir. 1513'te Portekizlilerin eline geçmişti. Mısır'ın Osmanlılar tarafından fethinden sonraki yıllarda Osmanlı hâkimiyetine altına alındı. 1555'te Habeş Eyaleti teşkil edilince Sevakin, eyaletin merkez sancağı yani eyalet merkezi oldu. Osmanlı Devleti idari taksimatında önceleri Habeş Eyaleti'ne bağlıyken, 1848'de Cidde'ye bağlandı. 1865'te Mısır'ın burayı denetimi altına almasıyla Mısır Sudanı toprakları arasında yer aldı. Bu dönemde uygulanan tarım projeleri ve hayvancılığın gelişmesiyle Sevakin ekonomik olarak gelişme göstermişti. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Tarig Mohamed NOUR, **Sevakin'de Türk-İngiliz Rekabeti**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2006, s. 36-119. Günümüzde Sudan sınırları dâhilinde bulunan Sevakin'in ve çevresindeki yerlerin Osmanlı Devleti'nden ayrılma sürecine ilişkin bilgi için ayrıca bkz. Ali ARSLAN, "Sudan'ın Hukukun Türkiye'den Ayrılma Süreci", **Türk Dünyasına Bakışlar**, 103-109.

makamında bulunan Perim Adası'nı İngilizler, Assab Körfezi'nde Obuk adlı mahalli Fransızlar, Zengibar⁶¹ sahillerini ise Almanlar işgal etmişlerdi.

Avrupalı devletlerin bu işgaller sırasında birbirleriyle karşı karşıya geldikleri de oldu. Mesela, Osmanlı Devleti toprağı olan Perim Adası'nın Fransız harp gemileri tarafından işgal edileceğı haberini alan İngilizler, onlardan önce seri bir hareket ile adaya hemen bir harp gemisi göndererek bayrak diktiler. Fransız gemileri adayı işgal için geldiklerinde İngiliz bayrağının dalgalandığını gördüklerinden geri dönmek zorunda kaldılar.⁶²

2.2. Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz Politikası

Kızıldeniz sahillerinde önemli yer tutan Hicaz'ı ve Yemen'i hâkimiyeti altında bulundurulan Osmanlı Devleti, Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz, Arap Yarımadası ve Basra Körfezi'ndeki hâkimiyetini güçlendirme ve buralarda takip etmekte olduğu politikaları gözden geçirme ihtiyacı duydu. Kızıldeniz'in artan önemi dikkate alınarak, donanmadan bir filonun Kızıldeniz'de sürekli bulundurulması, sahillere liman, kömür ambarı ile fener kuleleri inşa edilmesi, telgraf hattı çekilmesi ve Basra Tersanesi'nin ıslahı⁶³ gibi konular, Osmanlıların bölgeye yönelik teşebbüsleri arasında yer alıyordu.

⁶¹ Osmanlı Afrikası kıyılarında bulunan ve bir sultan tarafından idare edilen Zengibar'ın Osmanlı Devleti ile olan ilişkileri ve sömürgeci Avrupalı devletlerin bu topraklar üzerinde güttükleri politikalara ilişkin detaylı bilgi için bkz. Hatice UĞUR, **Osmanlı Afrikası'nda Bir Sultanlık: Zengibar**, Küre Yayınları, İstanbul, 2005.

⁶² DMA; BN. 38/648. "Bahr-i Ahmer Ahvâline Dâir Lâyihadır" başlıklı rapor. Kızıldeniz'deki Osmanlı denizcilik faaliyetleri hususunda da önemli bilgiler ihtiva eden söz konusu lâyihanın sûreti ve çeviri yazısı için bkz. EK-10 ve EK-10-1.

⁶³ Mısır'ın fethiyle Süveyş Tersanesi'nde inşa edilen gemilerle Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na açılan Osmanlılar, 1538'de Basra'yı alarak yeni bir liman ve üs elde etmişlerdi. XVI. asırda Basra Tersanesi ile birlikte ihdas edilen kapudanlık, XVII. asırda da Basra Kapudanlığı olarak mevcudiyetini devam ettirdi. İdris BOSTAN, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, 22. Sonraki yıllarda Basra Tersanesi ihmal edildiğinden ıslaha muhtaç bir hâle gelmişti. Bağdat Valisi Midhat Paşa, Sadarete gönderdiği bir yazıda, vaktiyle Kızıldeniz ve Hint Okyanusu sahilleri ile Basra Körfezi'nde seyrüsefer eden Osmanlı gemileri için kurulan Basra Tersanesi'nin zamanla mahvolduğundan bahsederek bunun yeniden tesis ve tecdidinin gerekliliğine dikkat çekmiştir. BOA; İ.MMS 39/1611. Belge Nu: 2-3. Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından Sadaret'e gönderilen H. 28 Zilhicce 1286 (M. 31 Mart 1870) tarihli rapor.

2.2.1. Kızıldeniz’de Daimi Surette Görev Yapmak Üzere Gemiler Gönderilmesine İlişkin Alınan Kararlar

Süveyş Kanalı’nın açılmasından önce -sayıları az da olsa- Kızıldeniz’deki Osmanlı gemileri “Cidde Kuvve-i Bahriye Kumandanlığına” bağlı olarak görev yaptılar. Kanal’ın açılmasıyla birlikte Babîâli, Kızıldeniz’de daimi olarak bulunduracağı gemilerin komutası için “Bahr-i Ahmer Kumandanlığı”nı teşkil etti. Daha evvel Cidde Kuvve-i Bahriye Kumandanlığı görevinde bulunan ve bölgeyi iyi bilen Yarbay Ahmed Bey liyakat ve tecrübesine istinaden ve rütbesi de albaylığa yükseltilerek Mayıs 1870’de Cidde Bahriye Kumandanlığı vazifesine atandı. Aynı yıl Padişahın emriyle Ahmed Bey komutasında 5 gemiden oluşan hafif bir donanmanın Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Arap Yarımadası sahillerine gönderilmesi kararlaştırıldı.⁶⁴

Yukarıda bahsi geçen kararlar alınmadan önce Osmanlı Hükûmeti Kızıldeniz’den Basra’ya kadar olan sahillerin muhafazası için ne gibi tedbirler alınması gerektiği ve nasıl bir politika takip edileceği hususlarında ön bir araştırma yaptı. Bu kapsamda dönemin Bağdat Valisi Midhat Paşa, Babil Vapuru Süvarisi Hüsnü Efendi, daha evvel Cidde Kuvve-i Bahriye Kumandanlığı görevinde bulunan Yarbay Ahmed Bey gibi bölge hakkında malumat sahibi devlet görevlilerinin konuya dair raporları değerlendirildi.

Dönemin Bağdat Valisi Midhat Paşa; merkezi Basra Tersanesi olmak üzere, dirayetli bir kumandan idaresinde Kızıldeniz, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi’nde seyrüsefer edecek 3-4 gemi gönderilmesinin devletin menfaatine olacağına raporunda dikkat çekmişti. Midhat Paşa’ya göre; İngilizlerin Hindistan’dan beri tarafa geçip Aden’i zaptetmeleri, Maskat’a el uzatmaları, Bahreyn’e müdahale ile daha içerilere yayılma siyaseti izlemeleri, hele Acemler’in Bahreyn’de tasarruf iddiasında bulunmaları, Osmanlı Devleti’nin uzun bir süreden beri adı geçen yerlerle bahrî münasebetlerini kesmesinden

⁶⁴ DMA; ŞUB. 55A/33, 63/30. DMA; Muhasebe. 588A/19. BOA; İ.DH. 614/42771, İ.DH. 621/43194.

kaynaklanıyordu. Bölge halkı nezdinde devletin kudretinin gösterilmemesinden dolayı onların ecnebilere meylettikleri hususuna da aynı raporda yer verilmişti.⁶⁵

Babil Vapuru Süvarisi Hüsnü Efendi ise bölgede hangi limanlarda, ne büyüklükte gemiler bulundurulacağı hususunda Bahriye Nezareti'ne bir rapor sunmuştu. Raporda özetle şu hususlara yer verilmekteydi: *“Kızıldeniz sahillerini nöbetleşe dolaşmak üzere Cidde Limanı'nda iki korvet, Muha ve Kuseyr limanlarında Merih ve Utarid gibi iki adet navi,⁶⁶ Mevaribat ve Makalla limanlarında da ikişer adet gambot barınabilir. Bunların seyrüsefer esnasında fırtınaya tutulmaları hâlinde Aden'in karşı tarafında ve Afrika kıtasında bulunan Zeyla yakınındaki Berbera'nın gayet güzel bir limanı vardır ve oraya sığınabilirler. Limanda boş bir mahal mevcut olup Mısır Hidivliği tarafından geçenlerde oraya bir korvet gönderilmiştir.”⁶⁷*

Kızıldeniz'de takip edilmesi icap eden politikaya ilişkin rapor sunan bir diğer devlet görevlisi ise daha evvel Cidde Kuvve-i Bahriye Kumandanlığı görevinde bulunan Yarbay Ahmed Bey'dir. Gayet ayrıntılı bilgilere yer verilen 30 Nisan 1870 tarihli raporda şu hususlara değiniliyordu:

“1. Kızıldeniz sahillerindeki bazı aşiret ve kabilelerin itaat altına alınması için sayıları 8 ila 10 arasında hafif bir filo sahillerde dolaştırılmalıdır. Sahillerin münasip mevkilerine kuleler inşa edilip bunlara Devlet-i Aliyye sancağı çekilerek sahillerin baştan başa muhafazasına dikkat ve itina gösterilmesi birçok fayda sağlayacaktır.

2. Kızıldeniz'e gönderilecek olan gemiler eğer Basra'ya kadar seyrüsefer edeceklerse bunlar için gerekli kömür ve diğer levazımâtın

⁶⁵ BOA; İ.MMS 39/1611. Belge Nu: 2-3. Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından Sadaret'e gönderilen H. 28 Zilhicce 1286 (M. 31 Mart 1870) tarihli rapor.

⁶⁶ Navi; Üç direkli yelken gemisidir.

⁶⁷ BOA; İ.MMS 39/1611. Belge Nu: 4. Babil Vapuru Süvarisi Hüsnü Efendi'nin Bahriye Nezareti'ne sunduğu H. 16 Muharrem 1287 (M. 18 Nisan 1870) tarihli rapor.

konulması amacıyla Süveyş, Cidde, Hudeyde ve Mesket mevkilerinde birer ambar tedarik ve inşa olunması elzem ve ehemdir.

3. Gemiler sahillerde dolaştırıldıkça tamire muhtaç bir hâle geleceklerinden bunların tamirleri için havuza ihtiyaç olacaktır. Cidde'nin kuzeyinde az bir masrafla havuz hâline getirilebilecek mahal bulunmakta olup, bu havuzun ağzı tarak vapurlarıyla taranıp temizlenirse burada gemilerin tamirleri mümkün olacaktır. Adı geçen havuzun bitişiğinde münasip ve düz bir mahal bulunmakta olup burası hem tersane inşasına hem de kuru havuz yapılmasına elverişlidir.

4. Cidde'nin karşısında, yarım mil mesafede denizde bulunan meşhur büyük şapın üzerine Osmanlı Devleti tarafından bir kule inşa olunduğu ve içine 10 kadar Armstrong topu konulduğu takdirde Cidde istihkâm altına alınmış olacaktır.

5. Yukarıda bahsi geçen büyük şapın kuzey tarafı sahile yakın ve sığ olduğundan oradan yalnız ufak filika ve kayıklar geçebilmektedir. Güney tarafı da sahile yakın olup buradan şimdilik dört beş kadem su çeker kayıklar gelip geçmektedir. Bu mevki tarak vapurlarıyla 25 kadem kazılırsa tamir için havuza alınacak olan gemilerin ve ayrıca ticaret amacıyla gelip giden ve tamiri gerekip de havuza alınması icap eden gemilerin tamirleri yapılabilecek ve bu durum devlete birçok menfaatler sağlayacaktır.

6. Kızıldeniz'in kilidi Babülmendeb Boğazı olup, burada bulunan Perim Adası üzerine İngiltere tarafından bir kale ve asker bulundurmak için 12 hâne inşa edilmiştir. Kaleye 8-10 kadar Armstrong top yerleştirilmiştir. Kalenin hemen karşısında yer alan Yemen sahilleri ecnebi bir devlet tarafından zapt edilecek ve oraya da bir kale tesis edecek olursa Kızıldeniz boğazının kontrolü tamamen onların eline geçmiş olacaktır. Böyle bir durum bizim için sonradan büyük bir pişmanlığa sebep olacaktır. İş bu derece zorlaşmadan

hemen söz konusu adanın karşısına ve bir de Rabuğ(?) sahillerine Osmanlı Devleti tarafından bir kale inşası elzemdir.

7. Muha şehri öteden beri meşhur ve mamur bir şehirdir. Fakat zamanla dört tarafındaki surların harap olmasıyla dağ bedevilerinin saldırılarına maruz kalan Muha ahalisi Aden'e göç etmiştir. İngiltere'nin Aden'de gümrük hâsılatı almaması gibi sebepler de aşiretlerin tamamının mallarıyla birlikte oraya gitmelerinin önünü açmıştır. Harap hâlde olan Muha şehri eğer Osmanlı Devleti tarafından eski canlılığına döndürülmek amacıyla imar edilirse, halkın bedevilerden korunması için surların yıkık bulunan mevkileri tamir olunur ve iki sene müddetle de halktan gümrük hâsılatı alınmazsa Aden'e gitmiş olan ahalinin şehre tekrar dönecekleri buranın ileri gelenleri tarafından ifade olunmaktadır.

8. Basra mevkisi nazik mevkiler arasında bulunduğundan İngiltere, Fransa ve diğer devletlerin harp gemileri devamlı surette oralarda dolaşmaktadır. Şayet Basra Körfezi emniyet altına alınır ve oralarda hafif bir filodan mürekkep gemiler bulundurulur Osmanlı Devleti bayrağı dalgalandırılırsa Arabistan yarımadasından Basra'ya kadar olan sahiller ecnebi devletlerin rağbetinden muhafaza edilmiş olacaktır. Böyle bir hareket tarzının birçok başka faydalarının olacağı da muhakkaktır.⁶⁸

Yukarıda içerikleri hakkında bilgi verilen üç ayrı rapora Bahriye Nezareti'nin görüşleri de ilave edilerek bunlar Encümen-i Mahsus'ta mütalaa olunduktan sonra Sadaret'in arz tezkeresi ile Sultan Abdülaziz'in onayına sunuldu ve konuya dair irade çıktı.⁶⁹ Sadaret'in söz konusu arz tezkeresinde yer alan hususlar başlıklar hâlinde şöyleydi:

⁶⁸ BOA; İ.MMS 39/1611. Belge Nu: 5. Yarbay Ahmed Bey'in H. 28 Muharrem 1287 (M. 30 Nisan 1870) tarihli lâyihası.

⁶⁹ BOA; İ.MMS 397/1611. Belge Nu: 6. H. 3 Safer 1287 (M. 5 Mayıs 1870) tarihli irade-i seniyye.

- Basra Tersanesi ıslah edilecek ve oraya 3-4 yeni gemi gönderilecektir.

- Muktedir bir kumandan idaresinde gönderilecek olan gemiler Kızıldeniz, Hint Okyanusu sahilleri ve Basra Körfezi'nde dolaşacaklardır. Gemilerin merkezi Cidde olup bunlar için Süveyş, Cidde ve Yemen sahillerinde tespit edilecek uygun mevkilerde kömür ve diğer levazımın muhafazası için ambarlar inşa olunacaktır.

- Gemilerin tamirleri için Cidde civarında bir veya iki havuz, Cidde karşısında bulunan büyük şapın üzerine ve Babülmendeb Boğazı'nda İngiltere'nin zaptında bulunan Perim Adası karşısındaki sahillere kaleler inşa olunacaktır.

- Muha şehrinin surları tamir edilecektir.

- İleride sayıları artırılmak kaydıyla şimdilik beş gemi Yarbay Ahmed Bey'in kumandasında Kızıldeniz'e sevk edilecektir. Yarbay Ahmed'e görev ve sorumluluklarına ilişkin bir talimatnâme verilecektir.

- Bölgeye gönderilen subay ve askerlerin uzun süre orada kalmaları durumunda sağlık sorunlarıyla karşılaştıkları tespit edildiğinden bunların görev süreleri en fazla iki sene olacaktır. Ayrıca yerli ahaliden gemicilik ile uğraşanlar istihdam edilebileceği gibi, ahaliden gönüllü efrat temin edilmesi de mümkündür. Bu konunun bir kural ve kaideye bağlanması hususunda Bahriye Nezareti görevlidir.

- Gönderilecek gemiler sahillerde dolaşarak muhafaza hizmeti yapacakları gibi şeyhlerin ecnebilere yaptıkları arazi satışlarının önlenmesi için de gayret göstereceklerdir. Böyle bir durum haber alınır alınmaz müşteri olan ecnebi devlete derhal protesto yazısı gönderilecek ve durum İstanbul'a bildirilecektir.

- Sahillerde icap eden ve mümkün olan mahallere Osmanlı Devleti bayrağı çekilecek, ahali taltif ve temin olunacaktır.

- Seyrüsefer esnasında ecnebilere ait devlet gemilerine tesadüf olduğunda denizcilik kaidelerine uygun olarak selamlama yapılacaktır.

Yukarıda açıklanan kararlar doğrultusunda Kızıldeniz’de izlenecek politikaları tespit eden Osmanlı Hükûmeti, alınan kararları uygulamak için harekete geçti. İlk olarak, gönderilecek gemiler ve bunların kimin kumandasında sevk edileceği konularında çalışma yapıldı. Kızıldeniz’e gönderilecek donanmaya ilişkin alınan karar, 19 Mayıs 1870 tarihinde Sadaret tarafından Padişah’a arz edildi. Alınan karar aynen şöyleydi:⁷⁰

“Sâye-i kudret-vâye-i hazret-i şehenşâhîde memâlik-i mahrûse-i mülûkânenin her cihet ve sevâhilinin mevâki-i mühimme-i mukteziyesinde donanmâ-yı hümâyûndan bir fırka-i kâfiye bulundurularak emr-i muhâfazalarına dikkat ve ihtimâm olduğu gibi Bahr-i Ahmer’de bulunan sevâhil saltanat-ı seniyye dâiresinde dahi bulunması maksadını teshîl eden Süveyş Kanalı tarîkiyle çend kıt’a sefâin-i münâsebenin bit-tefrîk ümerâ-yı bahriyeden iktidarlı bir zâtın kumandasına verilerek irsâli emr ü fermân-ı hikmet-i beyân-ı cenâb-ı tâcidârî muktezâ-yı celîlinden olmasıyla hemân bertertîb-i mahzar olmak ve ileride bi-t-tedric tezyîd edilmek üzere mevcut olan Sinop ve Lübnan ve Beyrut ve Zuhaf vapur-ı hümâyunları istihzar olunarak bunların emr ü idâresine dahi makeddemâ hayli müddet sevâhil-i merkumede bulunan Korvet-i Hümâyun Komodorluğu’nda müstahdem Kaimmakam İzzetlü Ahmed Bey’in oralarca malûmat-ı mesbûkası olduğu ve bu hizmeti hüsn-i ifâya dirâyet ve liyâkatı kâfi görünmüş ise de mîr-i mûmaileyh bir fırka-i kumandârî bulunacağı mülâbesesiyle uhdesine miralaylık rütbesinin inâyet ve ihsân buyurularak emsâli misüllü bin beşyüz kuruş me’mûriyet maâşî tahsisıyla kumandanlık-ı mezkûre icrâ-yı ta’yini ve sevâhil-i merkumede

⁷⁰ BOA; İ.DH. 614/42771. Belge Nu: 1. (H. 17 Safer 1287 / M. 19 Mayıs 1870). Söz konusu arz tezkeresinin sureti için bkz. EK-3.

ittihazı lâzım gelen mevki' ve kömür ambarlarının ve husûsât-ı sâirenin tertib ve tanzimi maddeleriyle mîr-i mumâileyhin vezâif-i mevkûlesine dâir Tersâne'ce verilecek talimât derdest olup ancak hasb-el-mevki bu bâbda rehîn-i tasvîb buyrulur ise istihsâl-i irâdesi zımında keyfiyetin arz ü istizânı bâbında emr ü fermân hazret-i men leh-ül-emrindir. 17 Safer 287 ve 6 Mayıs 1286”

Alınan bu kararlar Sultan Abdülaziz tarafından uygun görüldü ve konuya dair irâde-i seniyye çıktı.⁷¹ Buna göre Osmanlı hâkimiyetindeki diğer mühim sahillerde donanmadan filo bulundurulduğu üzere, Kızıldeniz sahillerinin güvenliği için de buraya beş gemiden oluşan bir filo gönderilecekti. Sinop, Lübnan, Beyrut ve Zuhaf vapurları Kızıldeniz'e gönderilmesi kararlaştırılan gemiler arasında yer alıyordu. Münasip mevkilerde gemiler için kömür ambarları da inşa edilecekti.

Bölgeye gönderilmesi kararlaştırılan beş hafif harp gemisinden mürekkep donanma, 1870'te Karadağ ve Bosna Hersek'te başlayan ve bütün Balkanları saran ayaklanmaların ortaya çıkardığı karışıklık sebebiyle geçici olarak Rumeli ve Cezayir-i Bahr-i Sefid sahillerinin emniyeti için görevlendirildiğinden Kızıldeniz'e sevk edilemedi.

Bu durum üzerine Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Arap Yarımadası için Albay Ahmed Bey komutasında olmak üzere Akdeniz'de bulunan Beyrut ve Sinop korvetlerinin⁷² gönderilmesine dair irâde-i seniyye çıktı. Sonradan sayısı artırılmak üzere şimdilik Ahmed Bey kumandasında bu iki gemi yola çıkarılacaktı. İhtiyaç olduğunda karaya çıkarılmak üzere gemilere lüzumu

⁷¹ BOA; İ.DH. 614/42771. Belge Nu: 2. H. 29 Safer 1287 (M. 31 Mayıs 1870) tarihli irâde-i seniyye sureti.

⁷² Korvet, üç direkli yelkenli savaş gemisidir. Uzunluğu 25-32 m (33-42 zirâ) arasında değişen korvetlerin sadece en üst güvertesinde 20-30 civarında top bulunuyordu. Osmanlı donanmasında korvet, XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren kullanılmaya başlandı. Fırkateyn görünümünde olup küçük kalyon olarak da tanımlanmaktadır. İdris BOSTAN, **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, 373.

kadar top konulması da padişah irâdesinde yer alan hususlar arasındaydı.⁷³ Kızıldeniz'e "Bahr-i Ahmer Kumandanı" unvanıyla gönderilen Albay Ahmed Bey'e verilen talimatnâmeden Osmanlı Devleti'nin bölgeye yönelik siyasetine ilişkin malumat almak mümkün olmaktadır. Söz konusu talimatnâmede yer alan hususlardan bazıları şöyleydi:⁷⁴

"1. Habeş ve Yemen taraflarında bulunan kabilelerin ecnebilere yaptıkları toprak satışlarının önlenmesi için gayret gösterilecektir.

2. Basra'daki deniz kuvvetinin yetersizliğinden dolayı orada asayiş bozulmuş ve bölgenin ileri gelenlerinin devlete olan bağları zayıflamış olduğundan bu husus için hâl çareleri aranacaktır.

3. Albay Ahmed Bey Süveyş Kanalı'nı geçtikten sonra Kızıldeniz sahillerindeki liman ve iskelelere uğrayarak şeyhlerle ve bölgenin ileri gelenleriyle görüşüp padişahın hususî himayesini anlatacak, ecnebilere çeşitli iğfallerine aldanmamaları gerektiğine vurgu yaparak onların devlete karşı gönüllerinin kazanılmasını sağlayacaktır.

4. Yemen'le münasebeti olmasından dolayı Hadramut sahilleri Osmanlı Devleti toprağı sayıldığından oradaki iskelelerde yabancıların hâkimiyet gütme hakkı yoktur. Hadramut sahillerindeki kabilelerin devlet aleyhine olan hareketlerinin önlenmesi için gerekli tedbirler alınacaktır. Kendilerinin Osmanlı Devleti'nin himayesinde oldukları bildirilecek ve daha sonra oraya Devlet-i Aliyye bayrağı çekilecektir.

5. Gemilerin seyirleri esnasında yapılacak gözlemler neticesinde elde edilecek bilgiler ile bölgedeki mevcut idarelere dair malumat ve ne gibi

⁷³ BOA; İ.MMS, 39/1624. Belge Nu: 4 H. 2 Recep 1287 (M. 28 Eylül 1870) tarihli irâde-i seniyye sureti. Ayrıca bkz. DMA; MKT. 114/22. Kızıldeniz'e gönderilen Sinop ve Beyrut korvetleri, kısa süre sonra tamire muhtaç hâle geldiklerinden Süveyş'te havuza aldırılmaları söz konusu oldu. DMA; ŞUB. 1916/168. (H. 19 Şevval 1288/M. 1 Ocak 1872).

⁷⁴ BOA; İ.DH. 621/43194. Belge Nu: 2-3. H. 21 Recep 1287 (M. 17 Ekim 1870) tarihli irâde-i seniyye sureti.

tedbirler alınması gerektiği hususları ayrıntılı olarak kaydedilerek İstanbul'a bildirilecektir.

6. Yukarıda açıklanan hususların yerine getirilmesi için ihtiyaç duyulduğunda Hicaz Vilayeti⁷⁵ ve Yemen Mutasarrıflığı ile muhabere edilecek ve İstanbul'a malumat verilecektir.”

Habeş ve Yemen'de ecnebilere yapılan toprak satışları, Basra Körfezi'ndeki asayişsizlik, ecnebilere çeşitli propagandalarına maruz kalan şeyhlerin devlete karşı olan tavırları, Hadramut sahillerinde yabancı devletlerin hâkimiyet kurma gayretleri Osmanlı Devleti'nin bölgede ele alacağı konuların başında yer alıyordu. Bahr-i Ahmer Kumandanı sıfatıyla Kızıldeniz'e gönderilen Albay Ahmed Bey, sadece gemilerin sevk ve idaresi ile değil aynı zamanda bölgedeki yerel idarecilerle işbirliği yaparak ne gibi tedbirler alınması gerektiği hususlarında Babıâli'ye rapor göndermekle de sorumlu kılınmıştı.

Osmanlı Hükûmeti, 1871 yılında Kızıldeniz'e gönderilecek gemilere dair yeni bir karar aldı. Kızıldeniz'de daimi olarak bulundurulacak Osmanlı filosu için Encümen-i Mahsûs-ı Vükelâ'da görüşülerek karara bağlanan hususlar özetle şöyleydi: “Sahillerinde çok sayıda ticaret iskeleleri barındıran Kızıldeniz, müstakil olarak Osmanlı Devleti'nde bulunmaktadır. İskelelerin olduğu mahallerde meskûn kimi aşiret ve kabileler, önceleri devlete bağlı ve itaatkâr iken içlerinden bazılarının sonradan itaatsizlik ve başkaldırıda bulunmaları üzerine bu duruma hâl çaresi olarak Kızıldeniz'de hafif bir donanma bulundurulması kararlaştırılmıştır. Münasip mevkilere kuleler inşa edilip bunlara Osmanlı sancağı çekilecek ve sahillerin baştanbaşa muhafazasına önem verilerek asayişin temini sağlanacaktır. Süveyş

⁷⁵ Osmanlı idari taksimatında Hicaz Vilayeti (1875'ten itibaren) Mekke, Medine ve Cidde sancakları ile bunlara bağlı kaza ve nahiyelerden oluşuyordu. Bu durum küçük idari değişikliklerle bölgedeki Osmanlı hâkimiyetinin sona ermesine kadar devam etti. Hicaz; doğudan Necid, batıdan Kızıldeniz, güneyden Asir Sancağı, kuzeyden Kudüs Sancağı ve Ariş, Akabe muhafızlıkları ile çevriliydi.

Kanalı'nın açılmış olması, bu kararın uygulamasını kolaylaştırmaktadır. Edirne Vapuru, Zuhaf Vapuru ve ayrıca iki geminin daha Kızıldeniz'e gönderilmek üzere hazır olduğu Bahriye Nezareti tarafından bildirilmiştir. Sonraki yıllarda Kızıldeniz'deki gemi sayısı 8 ila 10'a çıkarılacaktır. Gemiler, görev talimatnâmesi hazırlanarak üst rütbeli bir bahriye subayının kumandasına verilecek, levazımatının tertip ve ikmal edilmesi sağlanacaktır. Söz konusu gemiler için ihtiyaç duyulan kömürün konulması ve muhafazası için Cidde, Hudeyde,⁷⁶ Süveyş ve Kuseyr⁷⁷ gibi Kızıldeniz'in münasip mevkilerinde birer ambar inşa edilecektir."⁷⁸

Alınan bu kararların tamamı olmasa da en azından bir kısmının aşamalı olarak uygulandığı görülmektedir. Zira 1871 yılı sonlarında Basra'dan Cidde'ye kadar; Kızıldeniz, Asir, Necid, Yemen ve Arap Yarımadası sahillerine tertip edilen Osmanlı donanmasına mensup gemi sayısının toplam 16 olduğu tespit edilmektedir.⁷⁹ Süveyş Kanalı'nın açılmasının hemen ardından daimi surette görev yapmak üzere Kızıldeniz'e gemiler gönderen Osmanlı Devleti'nin burada bulundurduğu gemi sayısını peyderpey artırması bölgeye verdiği önemin bir kanıtı olarak da değerlendirilebilir.

⁷⁶ Hudeyde, Osmanlı Devleti idari taksimatında Yemen Vilayeti'ne bağlı sancaktır. Aynı zamanda sancak merkezidir. Kuzeyinde Asir, doğusunda San'a, güneyinde Taiz sancakları bulunuyordu. Şemsettin Sami, **Kamûs-ül A'lâm**, c. 3, s. 1934.

⁷⁷ Kuseyr, Kızıldeniz'in batı sahilinde, Süveyş'in güneydoğusunda yer alan önemli bir liman şehriydi. Kuseyr'e gelen emtia develere yükletilir, çöl aşılarak Nil Nehri'ne ulaştırılır, buradan da kolay ve hızlı bir şekilde Kahire'ye gönderilirdi. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Süveyş gümrüğünde kahveye uygulanan yüksek vergi ile can ve mal güvenliğinin sağlanamaması gibi hususlar yüzünden Süveyş'teki ticari faaliyetler geriledi. Bu duruma alternatif hat olarak Kuseyr ön plana çıktı ve Süveyş'teki ticari faaliyet Kuseyr limanına kaydı. Raif İvecan, **XVIII. Yüzyılın II. Yarısında Kızıldeniz'de Ticaret**, s. 54-55.

⁷⁸ **DMA**; Muhasebe. 588A/19. Bahriye Nezareti muhasebe defterine R. 21 Eylül 1287 (M. 3 Ekim 1871) tarihinde kaydedilen Sadaret buyruldu. (Belge sûreti için bkz. EK-4). Aynı buyrulduunun Bahriye Meclisi müzekkire defterinde bulunan R. 17 Ağustos 1287 (M. 29 Ağustos 1871) tarihli kaydı için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. Defter Nu: 55A, Sayfa Nu: 33.

⁷⁹ 1871 senesi sonlarında Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Arap Yarımadası'nda görevlendiren gemilerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **DMA**; ŞUB. Defter Nu: 63, Sayfa Nu: 164. (Söz konusu belgenin sûreti için bkz. EK-5).

Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz politikasını nasıl şekillendirdiği, hangi konuların öncelikli hâle geldiği, bilhassa Avrupalı devletlerin çeşitli yerleri işgalleri karşısında ne gibi tedbirlere başvurduğuna ilişkin soruların cevabını, 1881 yılında Bahr-i Ahmer Komodorluğuna tayin edilen Yarbay Mehmet Bey'e verilen talimatnâmede kısmen bulmak mümkün olmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz siyasetine ilişkin bazı ipuçları veren söz konusu talimatnâmede yer alan hususlar özetle şöyledir:

“1. Kızıldeniz sahillerinde görev yapmak üzere özel olarak Tersane-i Âmire'de inşa edilmekte olan kompozayt⁸⁰ gemilerin haricinde, şimdilik Kızıldeniz'e gönderilmesine karar verilen Akka ve Şevketnüma gambotları ile hâlen Cidde'de bulunan Seddülbahir Korveti'nin kumandası komodora aittir. Komodor, İstanbul'dan hareket edecek olan Akka Gambotu ile doğrudan Cidde'ye gidecektir. Seddülbahir Korveti Kurfude-Hudeyde, Şevketnüma Gambotu ise Cidde-Kurfude arasındaki sahillerin muhafazasında görevlendirilecektir. Yukarıda söz konusu edilen kompozayt gemilerin inşası biter bitmez Cidde'ye gönderileceklerdir. Gerek bunların gerek ileride gönderilecek olan gemilerin kumandası ve sorumluluğu komodora aittir.

2. Kızıldeniz sahillerinde korsanlık ve esir ticareti devletçe tam olarak henüz önlenemediğinden İngilizler tarafından şikâyet konusu olmaktadır. Bunların önlenmesi için Kızıldeniz sahillerinde gemiler dolaştırılacak, gerekli tedbirler alınacak ve bu konuya son derece özen gösterilecektir. Ecnabilerin bu konulara ilişkin asla bir şikâyet ve itirazına mahal bırakılmaması komodorun görevleri arasındadır.

3. İtalya'nın Assab Körfezi'ne muhacirler yerleştirerek orayı bir İtalya limanı hâline getirmek için yaptığı teşebbüslerin önlenmesi için ne gibi tedbirler alınması gerektiği araştırılacaktır. Komodor oraya vardığında iyi bir idare ve yönetim sergileyerek saltanat-ı seniyyenin hükümlerine haklarının

⁸⁰ Kompozayt: Teknelerinin iç kaplamaları saç ve dış kaplamaları ağaç olan gemilerdir ki bunların suda kalan dış kısmı bakırla kaplanır. Lütfi GÜRÇAY, a.g.k., 253.

teyidine çalışacak ve İtalyanların teşebbüslerini önlemek için gayret gösterecektir.

4. Afrika sahillerinde Osmanlı Devleti'ne ait bazı toprakları işgal eden Fransızların ne suretle gelip burayı sahiplendikleri ve bunların geri alınması için gerekli tedbirlerin neler olacağıının mahallinde gizlice tahkik edilerek bildirilmesi komodorun hususi görevleri arasındadır.

5. Komodor, seyahat ettiği ve uğradığı sahillerde demir yolları ile meşhur limanların haritalarını, şehir ve kasabaların resimlerini tanzim ettirerek İstanbul'a gönderecektir. Kabilelerin ve şeyhlerin manevi ve zahiri hareketleri, halkın âdet, gelenek ve fikirleri, kabileler arasındaki ilişkiler, ecnebilerin bunlarla olan irtibatları, şimdiye kadar Osmanlı Devleti aleyhine yapılan propagandaların şeyhler ve halk üzerinde bir tesiri olup olmadığı ve kendilerinin ne tarafa meyilli oldukları mümkün mertebe tahkik ve tetkik edilerek ayrıntılı olarak İstanbul'a bildirilecektir.

6. Komodorun emri altındaki gemilerdeki subay ve askerlerin beş vakit farz namazları cemaatle eda etmeleri, daimi suretle Cuma namazları için karaya çıkarılmaları temin edilecektir. Karaya çıktıklarında temiz elbiseyle dolaşmaları, hâl ve hareketlerinde dikkatli olmaları sağlanacaktır. Halkla biraraya gelindiğinde Padişahın, devlete sadık halk hakkındaki görüşleri onlara anlatılacaktır.

7. Komodor, uğrayacağı mahallerdeki yerel idarecilere ve askerî yetkililere kendi vazifesine ilişkin malumat verecektir. Duruma göre düşman işgaline uğramış ve muhafazası talep edilen yerlere de gidip oralarda iyi bir yönetim ortaya koyarak sahillerin muhafazası için fevkalade gayret gösterecektir. Bütün bu eylem ve hareketler, kanunlara ve nizamlara uygun olarak icra edilecektir.

8. Kızıldeniz sahillerinde görevlendirilecek gemilerin merkezi Zufar, Hudeyde ve Cidde olup bunlar için icap eden kömür, erzak ve diğer ihtiyaç maddeleri adı geçen mahallerden alınacaktır. Gemilerin seyirleri esnasında mevsim gözetilecek, makineler ziyade tazyik olunmayıp az istim ile yelken açılarak hareket edilecek, mecbur kalınmadıkça devr-i çark ile ziyade kömür sarf olunmayacaktır.

9. Komodor, adı geçen yerlerde seyredecek gemi süvarilerinden peyderpey malumat alarak, onların vukuatını da vakit geçirmeksizin Bahriye Nezareti'ne bildirecektir. Sahillerin teftişi sırasında ecnebi devletlerin harp gemileriyle karşılaşıldığında deniz hukuku kanunları çerçevesinde yapılması gereken işlemlerin kurallar dâhilinde icrasına dikkat edilecektir. Ecnebilere vizite icrasında ve yapılacak görüşmelerde ortaya çıkan sorunlarda kendilerini gücendirmeyecek surette gayet iyi bir idare sergilenecektir. Bu gibi durumlarda her ne olursa olsun Osmanlı askerinin şanına yaraşır güzel tavırlar gösterilmesine gayret edilecektir.

10. Komodor, emrindeki gemilerin daimi surette düzenli olmasını, temizliğin vaktinde yapılmasını, askerlerin maaşlarının ve tayın⁸¹ bedellerinin vilayet emvalinden tertip edilerek, vakit geciktirilmeksizin zamanında yapılmasına itina gösterecektir. Askerlerin sağlıklarına ve gece-gündüz vardiyalarına son derece dikkat edilecektir. Her an ve dakika tedbirli olunarak hareket edilecek ve arzu edilen tarzda sahillerin muhafazası için gayret gösterilecektir.

11. Komodorun hareketi hakkında gerekli maddeler bu talimatnâmede açıklanmış olup, bunun haricinde bir şey ortaya çıktığı takdirde onun da duruma ve kanunlara göre hâl çarelerine başvurulacaktır. Saltanat-ı

⁸¹ Tayın: Maaştan ayrı olarak verilen yiyecek ve erzak. Ferit Devellioğlu, **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, s. 1042.

*seniyyenin vikayesi esbabının istikmali komodorun dirayet ve metanetine havale edilmiştir.*⁸²

Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de bulundurduğu gemi sayısı sonraki yıllarda peyderpey artırıldı.⁸³ Mesela, 1883 senesinden beri Kızıldeniz'de bulunan Bursa, Edirne ve Seddülbahir korvetlerine ilave olarak 1885'te İstanbul'dan üç yeni gemi daha gönderilerek Kızıldeniz'de daimi surette görev yapan gemi sayısı altıya çıkarıldı. Bu gemilerin Hicaz ve Yemen sahillerinin muhafazasında fevkalade ihtimamla görev yapmaları Babiâli tarafından istendi.⁸⁴ 1886'da Kızıldeniz'de bulunan harp gemilerinden biri Babülmendeb'te, biri Kamaran Adası'nda⁸⁵, ikisi ise Cidde'de bulunmaktaydı.⁸⁶

1887 senesinde Yemen sahilleri için gemi talebini karşılamak amacıyla Kızıldeniz'de görevli olduğu hâlde tamir için Tersane-i Âmire'ye gönderilen gemilerin bir an evvel tamirlerinin yapılması ve bölgeye gönderilmesi kararlaştırıldı.⁸⁷ 7'nci Ordu Kumandanlığı'nın 1887'de icra ettiği Yemen'e asker sevkiyatı için İdare-i Mahsusa'nın Kayseri ve Sakarya vapurlarının

⁸² BOA; A.MKT.MHM. 188/62. Şûrâ-yı Bahriye ve Daire Bahriye'nin R. 9 Kanun-ı Evvel 1297 (M. 21 Aralık 1881) tarihli yazısı.

⁸³ Kızıldeniz'de daimi surette görevlendirilen gemiler ve görev yaptıkları yıllara ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. EK-14.

⁸⁴ DMA; ŞUB. 2083/73, 234/42A. Bursa Korveti'nde 120, Seddülbahir Korveti'nde ise yaklaşık 100 nefer bulunuyordu. **Yemen Salnamesi**, 1303-1305, s. 102.

⁸⁵ Kamaran Adaları, Yemen sahiline yakın bir mevkedir. Osmanlı Devleti idari taksimatında Yemen Vilayeti'nin Hudeyde Sancağı'na bağlı nahiyedir. Ada'da Osmanlı bahriyesine ait tersane, kömür ambarı ve hastane bulunduğundan Yemen sahillerindeki bütün Osmanlı gemilerinin merkezi durumundaydı. Deniz yoluyla Hicaz'a gidecek hacı adaylarının sağlık kontrolünden geçirilmesi amacıyla 1882 yılında burada açılan tahaffuzhane de Ada'yı Kızıldeniz'deki önemli güzergâhlardan biri hâline getirmişti. Ada'da bulunanların ihtiyaçları Kamaran'a 45 mil uzaklıktaki Hudeyde'den temin ediliyordu. DMA; MBN. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Ceride Defteri 1516/7. Nuri AKBAYAR, **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, 87.

⁸⁶ DMA; MBN, Dosya Nu: 1929. Mâbeyn-i Hümâyûn Başkitâbeti'nin R. 21 Mayıs 1302 (M. 2 Haziran 1886) tarihli yazısı. Söz konusu yazıda, Elvech'de bulunan Osmanlı askerlerinin nakliyat ve muhaberatını kolaylaştırmak için 15 günde bir vapur hareket ettirilmesi gerektiği hâlde Kızıldeniz'deki harp gemilerinin buldukları noktalardan ayrılamamalarından dolayı Hudeyde-Cidde-Elvech arasında seyrüsefer etmek üzere iki küçük vapurun bölgeye gönderilmesinin Padişah irâdesi olduğu ifade edilmektedir. Elde gönderilebilecek elverişli gemi bulunmadığı takdirde satın alınması yoluna gidilmesi, gönderilecek iki geminin aynı zamanda yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılacağından hacıların ve ahalinin işlerinin de kolaylaşacağı hususları aynı yazıda yer almaktadır.

⁸⁷ DMA; ŞUB. 2157/58. R. 3 Mayıs 1303 (M. 15 Mayıs 1887) tarihli ilam.

Kızıldeniz'e sevki kararlaştırılmış, ayrıca tamir görmekte olan Lütfiye ve Necid vapurlarının Hudeyde ile Süveyş arasındaki sahillerde işlettilmesi Osmanlı Hükûmeti'nce karara bağlanmıştı.⁸⁸

Hicaz ve Yemen vilayetleri arasındaki limanların çoğu şap dâhilinde bulunduğundan buralara posta vapurları ve donanmaya mensup gemiler göndermek yerine kayıkların gönderilmesi tercih ediliyordu. Cidde İskelesi posta vapurları için merkez olarak seçilmişti. İstanbul'dan bir husus hakkında bilgi talep edildiğinde haberleşme vasıtalarının azlığından dolayı bölgeden alınacak cevap aradan uzun bir süre geçtikten sonra İstanbul'a ulaşıyordu. Buna çözüm olarak 1887 yılında Yenbu'ül-bahr'den Kurfude'ye⁸⁹ kadar Cidde Limanı'nın ve Kurfude'den Muha'ya kadar da Hudeyde Limanı'nın merkez olarak kabul edilmesi kararlaştırıldı. Böylece posta işlerinin daha düzenli bir hâle getirilmesi amaçlandı. Adı geçen sahillerde limanların iki merkez tarafından idaresi Osmanlı Hükûmeti'nce uygun görüldü.⁹⁰

Kızıldeniz'deki Osmanlı vapurlarının görevlerinden biri de Avrupa'da imal edilen silahların deniz yoluyla Yemen'deki isyancıların eline geçmesini önlemektir. Bu amaçla gemiler karakol görevi yapıyorlardı. Fakat mevcut korvetler büyük gemiler kategorisinde yer aldığından bunlarla iş görülmesi pek mümkün olmuyordu. Asir Kumandanlığı ve Mutasarrıflığının bunların yerine Cidde ile Hudeyde arasındaki iskelelere posta ve nakliyat hizmeti ile karakol görevi için küçük ebatta üç dört vapurun gönderilmesine ilişkin talebi üzere 1891 senesinde bölgeye yeni vapurlar sevk edilmesi söz konusu oldu. Kızıldeniz'de bulunan Bursa, Muzaffer ve Utarid korvetleri ile Necm-feşân

⁸⁸ DMA; ŞUB. 2150/27. 9 Şubat 1302 (M. 21 Şubat 1887) tarihli irâde-i seniyye sureti.

⁸⁹ Kurfude, Osmanlı Devleti idari taksimatında Yemen Vilayeti'nin Asir Sancağı'na bağlı bir kazadır. Cidde'nin takriben 350 km güneydoğusunda ve Hudeyde'nin 550 km kuzeybatısında olup Asir'in iskelesidir. Havası oldukça ağır olup, ticarî olarak gelişmiş bir kasabadır. Semsettin Sami, **Kamûsul A'lâm** c. 5, s. 3699.

⁹⁰ DMA; ŞUB. 2172/163. 6 Eylül 1887 tarihli ilam. 1887 senesinde Yemen'in merkez vilayeti olan San'a ile Hudeyde ve Muha sancaklarında telgraf hattı mevcuttu. İstanbul'a gönderilecek telgraflar ise Aden'den İstanbul'a çekilmekteydi. Muha'dan Babülmendeb'e de bir telgraf hattı çekilmesi 1888'de gündeme gelmiştir. Bkz. DMA; ŞUB. 2186/187. 8 Ocak 1888 tarihli ilam.

Gambotu⁹¹ ve İstanköy Vapuru'na ilave olarak üç vapurun daha Kızıldeniz'e gönderilmesi kararlaştırıldı.⁹²

24 Ağustos 1894 tarihli Bahriye Nezareti'nin Mabeyn-i Hümayûn'la yaptığı bir yazışmadan bu dönemde Kızıldeniz'de sekiz, Basra Körfezi'nde ise beş geminin daimi surette bulundurulmasının lüzumundan bahsedilmektedir.⁹³ Aynı yıl Kızıldeniz'de bulunan sekiz vapurdan birkaçı Süveyş'te tamirde olduğundan Hicaz sahilinden Akabe'ye kadar olan mevkilerde bulunan Osmanlı askerlerinin tebdilleri ve oralara erzak nakli için Hicaz Valiliği'nce Babıâli'den iki küçük vapur talebinde bulunulmuştur.⁹⁴ Bunun üzerine çelik sactan inşa olunan Kilitbahir Korveti, Şevketnüma ve Sayyad-ı Bahrî gambotları ile İdare-i Mahsusa'ya mensup olup Tersane-i Âmire'de teçhiz edilen Kayseri ve Kaplan vapurları Kızıldeniz'deki askeri nakliyat, posta ve sahillerin muhafazası için tertip edildi. Bu dönemde Plevne, Nimet ve Kurfude vapurları da Kızıldeniz'de bulunmaktaydı.⁹⁵

1889 senesinde Bahr-i Ahmer Komodoru olarak tayin edilen Albay Süleyman Bey'e verilen talimatnâmeden bu dönemde Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de izlemekte olduğu siyasete ve komodorluğun sorumluluk alanlarına ilişkin bilgi almak mümkün olmaktadır. Talimatnâmede yer alan hususlar özetle şöyledir:

⁹¹ Gambot (Gunboat); küçük cesamette ve az su çeken ve nisbeten baş ve kıç tarafları ağır toplarla donatılan harp gemileridir. Genellikle sahil muhafaza ve karakol hizmetlerinde kullanılır. Meze korvetin küçüğü olup ondan az top taşıyan ve grandî ile mizana direklerinde serenleri bulunmayan bir gemi tipidir. Süleyman Nutkî, **Kamûs-ı Bahrî**, 266. Lütfi GÜRÇAY, **Gemici Dili**, 178.

⁹² DMA; ŞUB. Dos. 1187, Belge Nu: 9-11.

⁹³ DMA; MKT. 447/146, 908/43. DMA; ŞUB. 2330/10.

⁹⁴ DMA; ŞUB. 2350/16. 30 Mart 1894 tarihli ilam. Kızıldeniz'de mevcut vapurlardan Plevne ve Kurfude vapurları ile Utarid ve Mansure korvetleri tamire muhtaç bir hâlde bulunmaktaydı. Ayrıntılı bilgi için bkz. DMA; ŞUB. 2350/18. 2 Nisan 1894 tarihli ilam.

⁹⁵ DMA; ŞUB. 2346/167. 28 Kasım 1894 tarihli ilam. 1894 yılında Kızıldeniz'in haricinde Basra Körfezi ile Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan ve buralara gönderilmesine karar verilen toplam vapur sayısı 45 idi. Söz konusu vapurlar, buldukları ve görevlendirildikleri mevkilerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. DMA; ŞUB. 2330/9-10. 23 Ağustos 1894 tarihli müzekkire.

“1. Hicaz sahillerinde ve karantina hizmeti ifa etmek üzere Kamaran Adası’nda bulunan Osmanlı gemilerinin idare ve kumandası komodora aittir. İhtiyatlı davranılarak Hicaz sahillerinin denizden emniyeti sağlanacak, Hicaz Valiliği tarafından verilecek emirlere ve bahriye kurallarına uygun olarak görev yapılacaktır.

2. Gemiler gayet temiz bir hâlde bulundurulacak ve Hicaz sahillerinde düzenli aralıklarla dolaştırılacaktır. Gemilerde görevli subay ve askerlerin top, tüfek ve diğer harp silahlarını mükemmel kullanmalarını sağlamak için düzenli olarak talim yaptırılacak ve askerî kurallara kusursuz olarak uymaları temin edilecektir.

3. Limanlara gelen ecnebi gemilerine dikkat edilerek gerekli işlemleri itina ile yapılacak, bu konuda elde edilen mühim bilgiler derhal Hicaz Valiliğine ve Bahriye Nezareti’ne rapor edilecektir.

4. Komodor, maiyetindeki gemileri sahilin icap eden noktalarına hareket ettirilecek, bilhassa ecnebi devletlere mahsus harp gemilerinden sahillere gelenlerin bütün hareketleri dikkatle takip edilecektir. Bunların devamlı surette gözaltında bulundurulması için gerekli bütün tedbirler alınacak, geliş sebepleri, kimlerle temas kurdukları araştırılacaktır. Herhangi bir karışıklığa meydan vermemek için asla bir müdahalede bulunulmayacak ve elde edilen malumat peyderpey Nezarete bildirilecektir.

5. Osmanlı gemilerinin bulunmadığı sahillere ecnebi harp gemilerinin geldiğini haber almak için daima oralarda bulunan liman reisleriyle muhabere edilecek, icabında onlar hakkında da ayrıntılı inceleme ve araştırma yapılacaktır.

6. Cidde’de inşası kararlaştırılan tersane ile diğer binalara nezaret etmek komodorun vazifelerinden biridir. Bunun için gerekli olacak bilumum eşyayı vaktinde hazır bulundurmak ve inşaatın istenildiği üzere süratle bitirilmesine itina gösterecektir.

7. Zenci köle ticareti irâde-i seniyye ile yasaklanmış olduğundan buna son derece dikkat edilerek kimsenin bu işe tevessül etmesine meydan verilmeyecektir. Kölelerin İdare-i Mahsusa vapurlarına bindirilmesine asla izin verilmeyecek, bu hususa son derece itina ve gayret gösterecektir.

8. İdare-i Mahsusa tarafından Kızıldeniz sahillerine işlettirilmekte olan posta vapurlarının muntazam olarak gelip gitmeleri için adı geçen idarenin orada bulunan acentesine icap ettiğinde gerekli yardımda bulunulacaktır.”⁹⁶

2.2.2. Posta ve Yolcu Vapurları Tahsisi

Yemen ile İstanbul arasında askerî mühimmat yüklü olarak gelen vapurların haricinde düzenli olarak posta vapuru gelmediğinden Yemen Valiliği 1872 senesinde İstanbul ile muhaberede zorluk çektiğini Babiâli'ye bildirdi. Bunun üzerine Yemen iskelelerinden bazılarına muayyen günlerde posta vapurları işletilmesi gündeme geldi. En azından ayda bir defa posta vapuru gönderilmesinin ehem ve elzem olduğu değerlendirilerek İdare-i Aziziye vapurlarından birinin Yemen sahillere gönderilmesi hususunda Bahriye Meclisi'nde karar alındı.⁹⁷ Bu kararın ayda bir olmasa da 45 günde bir gemi gönderilerek uygulandığı görülmektedir. Zira 1888'de posta vapuru olarak 45 günde bir İstanbul'dan Yemen'e İdare-i Mahsusa⁹⁸ vapurları işletilmekteydi. İstanbul-Çanakkale-İzmir-Beyrut-Portsaid-Süveyş-Yenba'ül-bahr ve Cidde iskelelerine uğrayarak Hudeyde'ye gelen vapur, üç gün burada kaldıktan sonra Hudeyde'den hareketle tekrar adı geçen iskelelere uğrayarak

⁹⁶ DMA; ŞUB. 2228/11-12. 3 Eylül 1889 tarihli talimatnâme. Söz konusu talimatnâmenin sûreti için bkz. EK-6.

⁹⁷ DMA; ŞUB. 1921/220. 18 Aralık 1872 tarihli mazbata.

⁹⁸ 1877'de İdare-i Mahsusa adını almadan önce Fevaid-i Osmaniye ve ardından İdare-i Aziziye adları ile faaliyet gösteren şirket, 1910 yılında Seyr-i Sefain İdaresi olarak Bahriye Nezaretî'ne bağlanmıştır. Sultan II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında İdare-i Mahsusa 23 gemi ile Osmanlı sahillerinde hizmet vermekteydi. İdare-i Mahsusa'nın faaliyetleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Ercüment KURAN, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, İstanbul 1995, 159-163. Ayrıca bkz. Sema KÜÇÜKALIOĞLU, **İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1999. 173 s.

İstanbul'a ulaşırdı.⁹⁹ 1886'da İdare-i Mahsusa vapurları sefere başlayınca küçük tonajlı vapurların İskenderiye ve Hudeyde güzergâhındaki seferlerinde azalma olduğu görülmüştür.¹⁰⁰

Yolcu ve eşya taşımak amacıyla Kızıldeniz'e sefer yapan İdare-i Mahsusa'nın ve diğer vapurların, 1888 senesinde yalnızca Süveyş, Cidde ve Sevakin'e uğradıkları bilinmektedir. Söz konusu vapurların Yenbu'ül-bahr, Râbiğ,¹⁰¹ Lit ve Elvech iskelelerine de uğramalarının fayda sağlayacağı, ayrıca Kızıldeniz için hızlı hareket kabiliyetine sahip ve limanlara kolay girip çıkacak küçük vapurlar gönderilmesinin uygun olacağını Hicaz Valiliğince bildirilmesi üzerine Osmanlı Hükûmeti Kızıldeniz'e üç gemi gönderme kararı aldı. Tersane-i Âmire'de ve İdare-i Mahsusa'da istenilen vasıflarda vapur bulunmadığından, söz konusu özelliklere sahip vapurlardan ikisinin tüccardan Artin Karamanyan Efendi'den satın alınmasının uygun olacağı hususunda Bahriye Nezareti görüş belirtti.¹⁰² Kızıldeniz'de işletilmek üzere İdare-i Mahsusa hâsılatından ödenmek ve bir tanesi de sonradan satın alınmak kaydıyla iki vapurun Artin Karamanyan'dan satın alınması hususunda gerekli izinler verilmiştir.¹⁰³

Aynı yıl, yani 1888 yılı başlarında Yemen Valiliği bazı kabilelerin Aden'den silah ve cephane getirmekte olduklarından bahisle bunun engellenmesi için gemi talebinde bulundu. Bilhassa Kurfude ve Muha sahillerinin teftişi için iki gemi gönderilmesine ilişkin talebe, Bahriye Nezareti; Tersane-i Âmire'de Kızıldeniz'de seyrüsefere uygun mevcut gemi bulunmadığı, gerektiğinde orada bulunan donanmaya mensup gemilerden

⁹⁹ **Yemen Salnâmesi, 1303-1305**, s. 96.

¹⁰⁰ Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, İstanbul 1995, 172.

¹⁰¹ Râbiğ, Osmanlı Devleti idari teşkilatında Hicaz vilayetinin Cidde sancağına bağlı nahiyedir. Cidde'nin kuzeyinde Kızıldeniz sahilinde yer alır. Burada mevcut kalede daimi surette bir bölük asker ile top ve topçu neferleri bulundurulduğu gibi sahilde bir karantina ve bir gümrük dairesi vardı. **Hicaz Vilayet Salnâmesi (H. 1309)**, s. 290-291.

¹⁰² **DMA**; ŞUB. 2202/9. 11 Mayıs 1888 tarihli müzekkire. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2129/77.

¹⁰³ Söz konusu iki vapur için 12.800 Sterlin ödenmesi kararlaştırılmıştı. **DMA**; ŞUB. 2178/98. M. 22 Mayıs 1888 tarihli müzekkire. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2150/78. 22 Mayıs 1888 tarihli irâde-i seniyye sureti.

birinin bu iş için görevlendirmenin uygun olacağı cevabını verdi. Aynı dönemde İdare-i Mahsusa tarafından düzenli olarak işletilmekte olan posta vapurları sevkiyat, nakliyat ve muhaberat hususlarında da Kızıldeniz'de seyrüsefer etmekteydiler.¹⁰⁴

İdare-i Mahsusa'nın Cidde, Süveyş ve Port Said'de acentası bulunmaktaydı. 1892'de Kızıldeniz'de dört adet İdare-i Mahsusa vapuru bulunuyordu. 15-20 günde bir kere bunlardan birinin Hudeyde, diğerinin Akabe hattına hareketleri kararlaştırılmıştı. Bölgedeki tüccarın bu vapurlara rağbet etmelerinin temin edilmesi, bunların hareketlerinde sahillerin teftiş ve muhafazasına dikkat edilerek emniyetin sağlanması, söz konusu vapurların seyrüseferlerinin siyasi ve ticari yönden faydalı olacağı hususlarında Bahriye Nezareti tarafından Bahr-i Ahmer Komodorluğuna tebligatta bulunulmuştu.¹⁰⁵

İdare-i Mahsusa'nın vapurları Kızıldeniz'de posta ve askerî nakliyat hizmetlerinde kullanılmakta ve karşılığında ücret ödenmekteydi. Bazen bu ücret zamanında ödenmediğinden İdare-i Mahsusa, Bahriye Nezareti'nden alacağı ücretin biriktiğinden bahisle ödemelerin zamanında yapılması için müracaatta bulunduğu da olmaktaydı. 1894 yılında böyle bir vaka ile karşılaşmış, bunun üzerine İdare-i Mahsusa Şirketi ödenmeyen borçları mazeret göstererek ücretin, posta ve askeri nakliyattan önce alınması yönünde karar almıştı.¹⁰⁶

1893 yılı ve 1894 senesi başlarında Kızıldeniz sahillerine asker, erzak ve mühimmat gibi malzemenin sevki için Plevne Vapuru görevlendirildi. Kunfude Vapuru Süveyş Tersanesi'nde tamirdeydi. Söz konusu işler için bir vapur yeterli olmadığından İstanbul'dan vapur talebinde bulunuldu. Daha önce Kızıldeniz'e gönderilen Nimet ve Kunfude vapurları gibi üç adet küçük

¹⁰⁴ DMA; ŞUB. 2176/32. 7 Mart 1888 tarihli müzekkire.

¹⁰⁵ DMA; ŞUB. 2282/69. 17 Aralık 1892 tarihli ilam

¹⁰⁶ DMA; ŞUB. 2330/53. 16 Ağustos 1894 tarihli ilam.

vapurun İngiltere'den satın alınması hususunda Bahriye Nezareti girişimlerde bulundu¹⁰⁷

1906 yılına gelindiğinde İdare-i Mahsusa vapurlarının Kızıldeniz güzergâhında posta ve yolcu taşımacılığındaki etkinliğinin iyice azaldığı tespit edilmektedir. Bu dönemde Yemen Heyet-i Teftişiyeye Riyaseti; Süveyş, Cidde, Sevakin, Masavva, Hudeyde ve Muha iskelelerine İdare-i Mahsusa vapurlarından ikisinin düzenli olarak işletilmesinin maddi ve manevi fayda sağlayacağından bahisle Osmanlı Hükûmeti'ne başvuruda bulunmuştu. İdare-i Mahsusa'nın çoğu vapurunun tamire muhtaç bir hâlde Tersane-i Amire önünde beklediği, yeterli taksimat olmaması sebebiyle bunların tamirlerinin tehir edilmekte olduğu ve İdare'ye ait hiçbir vapurun posta hizmetinde kullanılmadığı gibi asker nakliyatı için de elde vapur olmadığı anlaşılmaktadır. Ayrıca, vapurların tamirati mümkün olsa dahi bunlar fazla kömür sarf ettiklerinden adı geçen iskelelere sefere elverişli olmadıkları, söz konusu yerlere sefer için 800 ton ağırlığında az kömür yakan iki vapurun temin edilmesinin uygun olacağı İdare-i Mahsusa tarafından değerlendirilmiştir.¹⁰⁸

İdare-i Mahsusa vapurlarının posta hizmetlerinde kifayetsiz kaldığı durumlarda yapılan mukavele şartları dâhilinde Avusturya'nın Lloyd Kumpanyası vapurlarıyla Kızıldeniz'de personel, asker, erzak ve askeri eşya sevkiyatı icra edilmekteydi. Adı geçen kumpanyanın posta vapurları İstanbul ile Basra arasında ve Cidde-Hudeyde ile Basra güzergâhında karşılıklı olarak işletilmekteydi.¹⁰⁹

¹⁰⁷ BOA; BEO. 35/26000 (1), 48/3590 (1-2), 247/18479. DMA; ŞUB. 2376/175. 3 Ocak 1894 tarihli ilam. ŞUB. 2371/153. 31 Temmuz 1893 tarihli ilam. 1890, 1893 ve 1894 yıllarında başta Kızıldeniz sahilleri olmak üzere Osmanlı Devleti'nin diğer sahillerinde görevli gemilere ilişkin olarak hazırlanan çizelgeler için bkz. EK-7, EK-8 ve EK-9.

¹⁰⁸ DMA; BN. 89/1737. Belge Nu: 2. İdare-i Mahsusa Tahrirat Kalemi'nin 7 Mayıs 1906 tarihli yazısı. Söz konusu belgenin sureti için bkz. EK-19.

¹⁰⁹ Lloyd Kumpanyası'nın söz konusu güzergâhta uyguladığı nakliyat ücretlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. DMA; ŞUB. 2078/28. 5 Eylül 1882 tarihli müzekkire.

Nemçe vapurları olarak adlandırılan vapurlar da 15 günde bir Süveyş'ten hareketle Masavva ve Aden'e uğrayarak Hudeyde'ye gelir ve buradan hareketle adı geçen iskelelere uğrayarak Süveyş'e dönerdi. Nemçe vapurları kumpanyası ayrıca 45 günde bir İstanbul'dan hareketle Çanakkale-Port Said-Süveyş-Cidde ve Masavva'ya uğrayarak Hudeyde'ye, oradan da Aden'e giderdi. Aden'den tekrar Hudeyde'ye gelir ve adı geçen iskelelere uğrayarak İstanbul'a dönerdi.¹¹⁰

Hıdiv Postası olarak bilinen Mısır'a ait posta vapurlarının da her 15 günde bir Yemen'e seferi vardı. Yemen Vilayetine ait olan ve İstanbul ile civarından gelen postaları alarak Süveyş'ten hareketle Cidde-Sevakin-Masavva'ya uğrayarak Hudeyde'ye gelen vapur, burada birikmiş olan İstanbul, Süveyş ve Beyrut postalarını alarak Hudeyde'den hareketle Aden'e ulaşır ve postasını Aden postanesine teslim ettikten sonra doğrudan Süveyş'e giderdi.¹¹¹

Mısır Hükûmeti, ilk olarak 1854'te kurduğu şirketle Kahire-İskenderiye arasında deniz taşımacılığı yapmıştı. 1856 yılında ise yeni bir deniz taşımacılık şirketi kuruldu. Padişah Abdülmecid'e izafeten, Mecidiye Vapur Kumpanyası adı ile teşkil edilen bu şirket, Kızıldeniz'deki limanlar, Hicaz ve Yemen sahilleri ile Masavva, Sevakin, Kuseyr taraflarına ve Basra Körfezi'ne seferler düzenlemek üzere kurulmuştu. Yaklaşık dört yıl faaliyet sürdüren şirketin vapurları, bu sürede Süveyş-Cidde ve İskenderiye-İstanbul arasında sefer yaptı. Yemen iskeleleriyle Basra Körfezi'ne ve Akdeniz'e ise sefer gerçekleştirilemedi. Şirket, Kızıldeniz'de Cidde-Süveyş arasındaki seferlerden Hac mevsimi dışında tasavvur edilen faydayı sağlamadığından ve Hac mevsiminde taşıdıkları yolcuyla senenin başka zamanlarında bulamadığından zarar ettiği gerekçesiyle 1861'de seferlerini iptal etti. 1864'te bu sefer, Mısır Aziziye Kumpanyası adı ile yeni bir şirket kurarak Mısır Hükûmeti, şirkete mahsus vapurlarla devamlı surette Cidde iskelesine sefer düzenledi.

¹¹⁰ Yemen Salnâmesi, 1303-1305, 96-97.

¹¹¹ a.g.e., 96.

Kumpanya, 1870-1871 tarihinde Mısır Hıdiviye Kumpanyası adını aldı. Söz konusu şirket, Osmanlı Devleti'nin karşı çıkmasına rağmen 1898'de bir İngiliz şirketine satıldı.¹¹²

Diğer taraftan Kızıldeniz güzergâhında, merkezi Basra Körfezi'nde bulunan ve Bağdat Valiliği emrinde bir şirket olan İdare-i Umman-ı Osmânî vapurları da işletilmekteydi. Süveyş Kanalı'nın açılmasından önce Bağdat ile Basra arasında posta ve yolcu taşımacılığında kullanılan bu vapurların Kanal'ın açılmasıyla İstanbul'a ve İngiltere'ye sefer düzenlemeleri kolaylaşmıştı.¹¹³ Söz konusu şirkete ait vapurların idaresi sonraki yıllarda önce Hamidiye Vapur Şirketi'ne daha sonra da Bahriye Nezareti emrine verilmiştir.¹¹⁴

¹¹² Gülден SARIYILDIZ, "Mısır'da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, Sayı 9, İstanbul 2003, 18-34. Nil, Caferiye, Saidiye ve Suyut adlı dört vapur işleten Mecidiye Vapur Kumpanyası'nın çarşamba günü İskenderiye'den hareket eden vapuru Pazar günü İstanbul'a ulaşırdı. Söz konusu vapur, cumartesi günü İstanbul'dan İskenderiye'ye hareket ederdi. SARIYILDIZ, **a.g.m.**, s. 22. İskenderiye-Hudeyde arasındaki vapur seferlerine ilişkin bilgi için ayrıca bkz. Mübahat S. KÜTÜKOĞLU, **a.g.m.**, 171-172.

¹¹³ Ali Haydar Midhat, **Midhat Paşa, Hayat-ı Siyasiyesi, Hidemâtı, Menfâ Hayatı, (Tabsıra-i İbret)**, c.1, s. 88-89. 1869'da Bağdat valiliğine atanan ve yaklaşık üç yıl bu görevde kalan Midhat Paşa, Umman-ı Osmânî Şirketi'ne ait gemi sayısını artırmak amacıyla Babil, Necid ve Ninova vapurlarının satın alınmasını sağlamış, mevcut Asur vapuruyla birlikte bu dört vapurun üç ayda bir Kanal yoluyla İstanbul'a ve İngiltere'ye gidip gelmek üzere seyrüseferlerini tertip etmişti. Kanal'ın açılmış olmasını Osmanlı Devleti'nin bölgedeki nüfuzunun ortaya konulması açısından önemli gören Midhat Paşa, Bağdat ile Basra arasında mevcut vapur seferlerinin yeni gemiler alınarak artırılmasını istiyordu. Zira, Basra Körfezi ile Umman ve Necid sahillerinde ve Kızıldeniz'de Osmanlı sancağı taşıyan gemilerin devamlı seyrüsefer yapmasının bölge halkı üzerinde olumlu tesir yapacağını değerlendiriyordu. Umman-ı Osmânî vapurları aynı zamanda bir gelir kaynağı olması açısından da önemliydi. Nitekim Babil Vapurunun satın alınması Basra'dan ilk seferi hac mevsimine rastlamış ve gidiş ve dönüşüyle birlikte 35 bin lira gelir getirmişti. Ali Haydar Midhat, **a.g.k.**, 89.

¹¹⁴ **BOA**; Y.MTV. 74/86. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2375/231. Bahriye Nezareti'nin R. 22 Kanun-ı evvel 1311 (M. 3 Ocak 1896) tarihli yazısı. Telafer, Basra, Meskene, Resafe ve Tarak vapurları ile Şehba İstimbotu söz konusu şirket idaresinde görev yapan gemiler arasındaydı. İdare-i Umman-ı Osmânî idaresindeki bu vapurların neredeyse tamamı zamanla köhne bir hâle geldiklerinden 1896 yılında fesh edilmeleri kararlaştırılmıştı.

2.2.3. Kızıldeniz’de Köle Ticaretini Önlemede Donanmanın Sorumluluğu

Savaşta tutsak alınan, yabancı ülkelerden zorla kaçırılıp özgürlükten yoksun bırakılan veya başkasından satın alınan kimse olarak tarif edilen esir, Osmanlılar’da hür olmayan kimseleri tanımlamak için kullanılmıştır. Kölelik daha sonra savaş esiri olmaksızın Afrika’dan, Kafkaslar’dan ve Kuzey steplerinden getirilip esir pazarlarında satılan kimseleri niteleyen bir kavram hâline de geldi.¹¹⁵

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren köleliğin kaldırılma aşamasına girmesinde, insan hakları alanındaki gelişmeler, hukukta barış fikrinin yerleşmesi ve sanayi devrimi etkili oldu. Fransa’da 1789 devriminden sonra, İngiltere de ise 1807’de yasaklanan köleliğin Avrupa’dan tamamen tasfiyesi XIX. yüzyıl sonlarına kadar sürdü. Osmanlı Devleti’nde köleliğin yasaklanması yolundaki ilk teşebbüs 1847 yılında İstanbul’da köle pazarının kapatılmasıyla başladı. Bunu 1857’de Hicaz bölgesi hariç, zenci köle ticaretinin yasaklanması izledi ve 1890’da Osmanlı Devleti zenci esirlerin ticaretini yasaklayan Brüksel Sözleşmesi’ni imzaladı.¹¹⁶

XIX. yüzyıl başlarına kadar bütün dünyada serbest olan köle ticareti Osmanlılar’da belli kurallar içinde yapılırdı. Sadece Müslümanlar tarafından yapılmasına izin verilen köle ticaretinin en önemli merkezleri başta İstanbul olmak üzere Asya’da Bağdat, Şam, Erzurum, Konya, Medine, Halep,

¹¹⁵ İslam dini köleliği yalnız savaş esirlerine münhasır kılmış, diğer kaynaklardan köle edinilmesine izin vermemiş olsa da İslam tarihinde çeşitli kaynaklardan elde edilen kölelere hep rastlanılmıştır. İslamiyet’in yayılma döneminde sık vukubulan savaşlar büyük bir köle mevcudunun ortaya çıkmasına yol açmıştır. Sonraki dönemlerde hızlı yayılmanın olmayışı ve savaş yoluyla kölelik kaynağının beslenemeyişi, öte yandan mevcut kölelerin çeşitli âzat usulleriyle yavaş yavaş eritilmesi, köle sayısının İslam toplumlarında genelde çok kabarık olmaması sonucunu doğurmuşsa da kölelik bütünüyle ortadan kalkmamıştır. Bunda Afrika, Kafkasya, Rusya ve başlangıçta Türkistan’dan yapılan köle ithalinin önemli rolü olmuştur. Bu durum ticari ve iktisadi hayatta belirli bir ağırlığı olan köle tacirlerinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. M. Akif AYDIN-Muhammed Hamidullah, “Köle”, **TDVİA**, c. 26, s. 238, 243,

¹¹⁶ **a.g.m.**, 245-246. Diğer İslam ülkelerinde köleliğin bütünüyle kaldırılışı XX. yüzyılın ortalarına kadar tamamlandı.

Afrika'da Kahire, Avrupa'da ise Belgrad ve Sofya idi. Bu ticarete özellikle Afrikalı köleler başta geliyordu.¹¹⁷

Afrika'dan alınan kölelerin ticareti Müslüman gemicilerin faal rol oynadığı deniz yolu ve karayoluyla yapılmaktaydı. Öteden beri Kızıldeniz ticaret yolunda çeşitli değerli mallar yanında zenci köle ticareti de yapılırdı. Bu esirlerin kaynağı ise Sudan ve Habeşistan'dı. Putperest Habeş kabilelerinden toplanan zenci köleler Hindistan, Mısır ve Arabistan taraflarına sevk edilirdi. Kuzey Afrika devletleriyle İran, Anadolu, Arap yarımadası ve Asya'daki diğer İslam devletlerinin köle ihtiyacı da Habeşistan'dan sağlanırdı.¹¹⁸

1890'da köle ticaretinin yasaklandığı Brüksel Sözleşmesi'ni imzalayan Osmanlı Devleti, hâkimiyeti altında bulundurduğu sahillerde deniz yoluyla yapılan köle ticaretinin önlenmesi için gerekli tedbirleri aldı. Hatta bu tarihten çok daha önce, 1857 yılı başlarında Sultan Abdülmecid Mısır, Trablusgarp ve Bağdat valilerine gönderdiği emirle zenci köle ticaretini kesin olarak yasaklamış, bu işi yapanların cezalandırılacağını belirtmiştir.¹¹⁹

Brüksel Anlaşması'nın imzalanmasından önceki yıllarda Osmanlı Devleti zenci köle ticaretinin önlenmesi için birçok emir yayımladı. Bütün bu yasaklamalara rağmen diğer önemli sahil merkezlerinde olduğu gibi Kızıldeniz sahillerinde de köle ticareti devam etti. Kızıldeniz, köle ticaretinin yapıldığı önemli güzergâhların başında yer alıyordu. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz'de daimi surette istihdam edilen donanmanın görevlerinden biri de köle ticaretini önlemektir. Nitekim bu göreve atanan komodorlara verilen talimatnâmelerde köle ticaretinin yasaklandığına vurgu yapılarak bu konuda gerekli tedbirlerin alınması istenmekteydi.

¹¹⁷ Nihat ENGİN, "Osmanlılar'da Kölelik", **TDVİA**, c. 26, s. 247.

¹¹⁸ Güneyden kara yolunu esas alan iki büyük kervan yolu vardı. Biri Darfur, diğeri Sinnar'dan gelen kervanlardır. Darfur kervanıyla önce Circe'ye, oradan da Kahire'ye her yıl 5.000-6.000 esir getirilir, buradan da başta İstanbul olmak üzere Osmanlı Devleti'nin diğer yerlerinden gelen tüccar tarafından alınırdı. Cengiz ORHONLU, **A.g.k.**, s. 100-101.

¹¹⁹ Nihat ENGİN, **a.g.m.**, 247

1881'de Bahr-i Ahmer Komodorluğuna tayin edilen Yarbay Mehmet Bey'e verilen emirlerden biri de şöyleydi: *"Kızıldeniz sahillerinde korsanlık ve esir ticareti devletçe tam olarak henüz önlenemediğinden İngilizler tarafından şikâyet konusu olmaktadır. Bunların önlenmesi için Kızıldeniz sahillerinde gemiler dolaştırılacak, gerekli tedbirler alınacak ve bu konuya son derece özen gösterilecektir. Ecnabilerin bu konulara ilişkin asla bir şikâyet ve itirazına mahal bırakılmaması komodorun görevleri arasındadır."*¹²⁰

1889'da Bahr-i Ahmer Komodorluğu görevine atanan Albay Süleyman Bey'e verilen talimatnâmede ise aynı konuya ilişkin olarak şu ifadeler yer almaktaydı: *"Zenci köle ticareti irâde-i seniyye ile yasaklanmış olduğundan buna son derece dikkat edilerek kimsenin bu işe tevessül etmesine meydan verilmeyecektir. Kölelerin İdare-i Mahsusa vapurlarına bindirilmesine asla izin verilmeyecek, bu hususa son derece itina ve gayret gösterecektir."*¹²¹

Kızıldeniz'de bilhassa Sevakin sahilleri köle ticaretinin yapıldığı yerlerin başında geliyordu. Buradan küçük gemilere bindirilen zenci kölelerin bir kısmı Cidde'nin 100 mil güneyindeki Lit'e, diğer bir kısmı ise Cidde'nin 15 mil kuzeyinde bulunan küçük bir limandan karaya çıkarılmaktaydı.¹²² Afrika'dan getirilen zenci kölelerin özellikle Cidde ile Hudeyde arasındaki sahillere zambuklarla¹²³ çıkarıldığı tespit edilmekteydi. Yasaklanmış olmasına

¹²⁰ BOA; A.MKT.MHM. 188/62. şûrâ-yı Bahriye ve Daire Bahriye'nin R. 9 Kanun-ı Evvel 1297 (M. 21 Aralık 1881) tarihli yazısı.

¹²¹ DMA; şUB. 2228/11-12. 3 Eylül 1889 tarihli talimatnâme.

¹²² DMA; şUB. 2209/38. 10 Mart 1890 tarihli müzekkire.

¹²³ Zambuk; Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde işleyen, lâtin yelkenli (orsa yakası kısa ve seren yakası uzun olarak biçilmiş üç köşeli pıraçileye benzeyen yelken) bir çeşit kayık. Lütfi Gürçay, **a.g.k.**, s. 418. Zambuk, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda seyreden dikişli gemi türü olan celebelere (dhow) benzemekle beraber daha ziyade onların daha küçük modelleri için kullanılmaktaydı. Ancak zambuklar, iki ayrı su nakil türü için kullanıldığından bu iki tür arasında bariz farklar mevcuttu. Bunlardan ilki, Haliç'te, Kızıldeniz'de ve Arap yarımadasının güneyinde kullanılan Arap gemilerinin en meşhurlarından olup, uzak mesafeler için de tercih edilmekteydi. Bugün de kullanılan ve 20 ila 120 ton taşıma kapasitesine sahip olan bu tekneler, ortalama 25 m uzunluğunda inşa edilmekte olup, daha sonraki dönemlerde körfezde inci avlamak amacıyla yaygın bir şekilde kullanılmaktaydı. 7 ila 13 m arası uzunlukta inşa edilen daha küçük tekneler ise ahşaplarının Hindistan cevizi ağaçlarının lifleriyle birbirine dikilmesiyle imal edilmekteydi. 4 ila 8 mürettebatı olan bu teknelerde, üçgen yelken yerine, kare yelken kullanılmaktaydı. Bir ara Avrupa'nın etkisiyle pupanın kare olarak yapıldığı gemiler için de kullanıldığı belirtilen bu ismin, bugün kare kış tipi gemilerden ziyade,

rağmen çoğu yerde olduğu gibi Kızıldeniz sahillerinde de köle ticaretinin devam ediyor olması yabancı devletlerin Osmanlı Hükûmeti'ne sefaretler aracılığıyla nota vermesine yol açmaktaydı. 1887 senesinde İngiltere Sefareti bu hususa ilişkin olarak Osmanlı Hariciye Nezareti'ne bir yazı göndermişti.¹²⁴

Bahriye Nezareti, Kızıldeniz sahillerinde köle ticaretinin önlenmesi kapsamında gerekli tedbirlerin alınması için müteaddit defalar Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na tebligatta bulundu. Bilhassa Cidde, Hudeyde ve Yenbu'ül-bahr iskelelerinde cereyan eden köle ticaretinin önlenmesi için Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na, ayrıca Basra ile Trablusgarp'ta bulunan komodorluklara sorumlulukları altında bulunan iskelelerde bu hususta son derece dikkatli olunması için hususi tebligatta bulunulmakta ve talimat verilmekteydi.¹²⁵

Köle ticaretinin önlenmesi amacıyla 1884'te Seddülbahir Korveti'nin Kızıldeniz sahillerinde; 1890'da ise Utarid Korveti'nin Yemen sahillerinde dolaştırılması kararlaştırılmıştı.¹²⁶ Hudeyde'ye gizli olarak getirilmekte olan zenci köleler ile kaçak eşyanın Yemen içlerine sokulmasının önlenmesi için 1891'de bölgeye dört gemi gönderilmesi kararlaştırıldı. Bu gemiler esir zenciler ile silah ve kaçak eşya taşıyan zambukların takip ve teftişi için Yemen sahillerinde seyrüsefer edeceklerdi.¹²⁷

geleneksel üslupla inşa edilmiş olan yerel tekneler için kullanıldığı anlaşılmaktadır. Ağırlıklı olarak, hacılar ile balıkçı ve yolcuları taşımada kullanılan bu tekneler, Hicaz'a hububat ve mısır taşıyan Hint menşeli büyük yük gemilerinden farklı olarak Kızıldeniz menşeli idi. Nihal Şahin UTKU, **a.g.t.**, s. 268. Kızıldeniz sahillerinin sığ olmasından dolayı diğer vapur ve gemilerin kıyılara yanaşması zor olduğundan zambuk kullanımı daha yaygındı. Ayrıca celebe, zaime, fırkate ve kalyon gibi Akdeniz tipi gemiler de Kızıldeniz'de kullanılan gemi çeşitleri arasında yer alıyordu.

¹²⁴ **DMA**; ŞUB. 2156/14. 16 Kasım 1887 tarihli müzekkire.

¹²⁵ **DMA**; ŞUB. 2250/28. 5 Temmuz 1890 tarihli ilam.

¹²⁶ **DMA**; ŞUB. 2097/82. 23 Kasım 1884 tarihli ilam ve **DMA**; ŞUB. 2242/53. 1890 yılında Kızıldeniz sahilleri başta olmak üzere devletin diğer sahillerinde görevli gemileri gösterir çizelge için bkz. EK-7.

¹²⁷ **DMA**; MKT. 681/157. 7 Aralık 1891 tarihli tezkere sureti. Kızıldeniz'de görevli gemilerin süvarilerine verilen talimatnâmelerde de deniz yoluyla yapılmakta olan köle ticaretinin önlenmesi için gerekli bütün tedbirlerin alınması istenmekteydi. Yemen sahillerini muhafazaya memur olan Şevketnüma Gambotu ve diğer vapur süvarilerine verilen 6 Kasım 1893 tarihli talimatnâme için bkz. **DMA**; ŞUB. 2228/83-85.

İngiltere'nin Mısır valisinin Yemen sahillerinde süren tömbeki, silah ve mühimmat kaçakçılığının arttığı ve bunun önlenmesi için tedbirler alınmasının lüzumuna ilişkin muhtırası 1895 senesi Ağustos ayında Osmanlı Hükûmetine gönderildi. Aynı günlerde Yemen Valiliği, sahillerde icra olunan kaçakçılık ve köle ticaretine aracılık eden zambuklara karşı mevcut vapurların kâfi olmadığını Babîâli'ye bildirdi. Bunun üzerine Sadaret, Kızıldeniz'e gönderilecek vapurlar için gerekli 6.000 liranın verilmiş olduğunu beyan ederek icabının yapılmasını Bahriye Nezareti'ne tebliğ etti. Padişahın emriyle tersanede yaptırılmış olan gemiler 6.000 liranın Maliye'den alınmasından sonra Kızıldeniz ve Basra sahillerine gönderildiler.¹²⁸

Alınan bütün tedbirlere rağmen Kızıldeniz'de deniz yoluyla yapılan köle ticaretinin, diğer yerlerde olduğu gibi tamamen önüne geçilemediği tespit edilmektedir. Kızıldeniz sahillerinin oldukça uzun olması, yeterli sayıda gemi ve personel istihdam edilememesi gibi hususlar, bu başarısızlığa etki eden faktörler arasındadır.

¹²⁸ **DMA**. ŞUB. 2356/254. 9 Eylül 1895 tarihli ilam. Yemen sahillerindeki kaçakçılık ve köle ticaretinin önlenmesi için gemilerin dolaştırılarak daimi surette karakol vazifeleri yapmalarının önemine ilişkin Bahriye Nezareti tarafından aynı yıl Bahr-i Ahmer Komodorluğuna yapılan tebligat için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2352/266. 12 Ekim 1895 tarihli ilam.

2.2.4. Kızıldeniz Sahilleri İçin Gemi İhtiyacı ve Yeni Gemiler Gönderilmesi Dair Alınan Kararlar (1898-1908)

Hicaz ve Yemen sahillerinde kaçakçılığın artması, bilhassa ecnebi müstemlekeler üzerinden silah ve cephanenin Yemen'e sevkinde görülen artış üzerine gerekli tedbirlerin alınması için 23 Ağustos 1898'de irâde-i seniyye çıktı. Bahriye Nezaretî'nin konuya dair değerlendirmesi şöyleydi; Tersane-i Âmire ve İzmit Tersane'sinde yapımları devam eden toplam 24 korvet ve gambottan sadece dördünün inşası tamamlanmış ve bunlar zaten Cidde, Yemen ve Basra sahillerine sevk edilmişti. İnşası devam eden diğer gemiler için Maliye'den yeterli tahsisat ayrılmadığından tamamlanamadığı ve elde başka gemi bulunmadığı daha önce de belirtilmişse de¹²⁹ aynı yıl İskender Korveti ile Ziver-i Derya Vapuru'nun Yemen sahillerine sevki kararlaştırıldı. Bunların orada bulunan Kilitbahir Korveti ile birlikte Yemen ile Cidde arasındaki sahillerde karakol görevi yapmaları uygun görüldü.¹³⁰ Ayrıca, Kızıldeniz'de bulunan Reji İdaresine ait bir vapur ile dört istimbotun bahriye nâmına satın alınarak Hicaz ve Yemen sahillerinin devamlı teftişinde görevlendirilmesi kararlaştırıldı.¹³¹

1899 senesinde Cidde Komodorluğu'nun talebi üzerine vapurlar için iki adet Nordanfilt topu ile 30 adet martini tüfeği ve üçer fondluk 5 adet Krupp topu ve edevatıyla birlikte 100 atım mermi sandıklara konularak Kosova Vapuru'yla İstanbul'dan Kızıldeniz'e sevk edildi.¹³²

1900 yılı başlarında Meydi sahilinde hükûmet konağı ile kışla inşası kararlaştırıldı. Fakat Beni Mervan Kabilesi'nin itaat altına alınmadıkça

¹²⁹ DMA; BN. 36/559. Belge Nu: 1-2, Şûrâ-yı Bahriye'nin 27 Ağustos 1898 tarihli raporu ve DMA; ŞUB. 2428/8. Şûrâ-yı Bahriye'nin 29 Ağustos 1898 tarihli müzekkiresi.

¹³⁰ DMA; ŞUB. 2437/17, 17-1. 1 Temmuz 1898 tarihli müzekkire. İskender Korveti ile Ziver-i Derya Vapuru süvarilerine verilen talimatnâme için ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2228/127.

¹³¹ DMA; ŞUB. 2438/44. 16 Kasım 1898 tarihli ilam. Bunlar Nurulbahr Vapuru ile Mekke, Galata ve Pera istimbotları idi. Söz konusu vapur ve istimbotların bir senelik masraflarının dokuz bin yüz seksen küsur liradan ibaret olacağı hesaplanmıştı. Vapurların, Reji İdaresinden satın alınma işlemleriyle ilgili olarak ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2425/60, 2427/25, 2437/10, 12.

¹³² DMA; ŞUB. 2452/80. 19 Haziran 1899 tarihli ilam.

asayişin sağlanamayacağını, isyancıların Meydi'den silah ve cephane çıkarmaya devam edeceklerini değerlendiren Babiâli, hükûmet konağı ile kışla inşasından önce bu hususların üzerine gidilmesini, burada daimi surette kuvvet bulundurmanın ve sahillerin hareket kabiliyeti yüksek karakol gemileri tarafından devamlı ve ciddi surette kontrol altında tutulması yönünde karar aldı.¹³³

Kızıldeniz ve Hudeyde sahillerinde artan deniz korsanlığının önüne geçmek, özellikle ecnebilerin bu olaylara müdahalesini engellemek için Osmanlı Hükûmeti 1902 yılında bölgeye yeni gemiler gönderme kararı aldı. Böylece, diğer devletlerin Kızıldeniz'de korsanlık olaylarını bahane ederek Osmanlı topraklarına yaptıkları müdahelerin önlenmesi amaçlanıyordu.

Bilhassa İtalyan harp gemileri Kızıldeniz'deki bazı ufak olayları bahane ederek Osmanlı sahillerine müdahalede bulunuyorlardı. 1902 yılı Ekim ayı ortalarında Kızıldeniz'de vuku bulan bir korsanlık vakası üzerine İtalya Hudeyde'ye beş harp gemisi göndermişti. İtalyanların iddiasına göre Ebu Ariş kazasından bir kabilenin bazı üyeleri İtalya idaresindeki bazı adalara taarruzda bulunarak ahalinin mallarını gasp etmişlerdi. Olayın faillerini ve gasp edilen malları isteyen İtalya'nın Hudeyde'ye harp gemileri göndermesi Osmanlı Devleti ile arasında diplomatik krize sebep oldu. Gemilerle yapılan bu müdahalenin hukuksuz olduğu Osmanlı Hariciye Nezareti tarafından İtalya'ya bildirildi. Meydi ve Luheyra iskelelerine gönderilen İtalyan harp gemileri ahaliye ait kayıklara müdahale ederek arama yaptı, adı geçen iskelelerde abluka uyguladı. Hatta gemilerden top atışı dahi yapıldı. Bunun üzerine Meydi'ye 1-2 bölük asker sevki kararlaştırıldı, fakat asker sevkıyatı için Kızıldeniz'de uygun gemi bulunamadı. Hudeyde'de işe yarar sadece bir istimbot vardı, o da 30 nefer alabiliyordu. Eşkıyanın taarruz ihtimali olsa da

¹³³ **DMA**; ŞUB. 2640/156. 8 Ocak 1900 tarihli ilam. Hudeyde'ye 100 mil uzak mesafede meskun bulunan Beni Mervan Kabilesi'nin, çevre kabilelere kaçak olarak silah ve cephane ihraç ettiğinin haber alınması üzerine 1894'te senesinde buradaki sahillerin mütemadiyen abluka altında bulundurulması amacıyla donanmadan bir geminin görevlendirilmesi Bahriye Nezareti tarafından uygun görülmüştü. Bu bilgi için bkz. **DMA**; ŞUB. 2328/129. 30 Haziran 1894 tarihli ilam.

karadan asker sevki kararlaştırıldı. İsteklerinin karşılanmaması üzerine İtalya Hudeyde'ye gönderdiği gemi sayısını altıya çıkardı. Ayrıca İtalyan komutan tarafından Hudeyde mutasarrıfına bir ultiatom verilerek gerekirse karaya da asker çıkarılacağı bildirildi. Bu sırada İstanbul'daki İtalyan sefiri Babiâli'ye çağrılarak konunun sulh ile neticelendirilmesi için girişimlerde bulunuldu. Fakat hemen olumlu bir netice alınamadı. İtalya Hariciye Nezareti ile yapılan uzun görüşme ve yazışmalar neticesinde İtalya'nın isteklerinin karşılanması şartıyla mesele çözüme kavuşturuldu.¹³⁴

Bu olay, her iki devleti bir savaşın eşiğine getirmişti. Aslında İtalya, Kızıldeniz'de vuku bulmakta olan korsanlık olaylarıyla ilgili olarak son iki yıldan beri çeşitli defalar Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmiş ve korsanlığın önlenmesi için ihtarda bulunmuştu. Olaydan birkaç ay önce, korsanlığı önlemek için Kızıldeniz'e bir Osmanlı filosu gönderileceği İtalya Sefaretine bildirilmiş fakat bu gerçekleşmemişti. Son olay üzerine İtalya Hudeyde sahillerine harp gemileri gönderdiğinde Osmanlı Devleti'nin burada harp gemisi olarak nitelendirilebilecek bir gemisi mevcut değildi. İtalya'nın Kızıldeniz'deki bu son teşebbüsü üzerine Osmanlı Hükûmeti Kızıldeniz'e harp gemileri gönderme kararı aldı.¹³⁵

Kızıldeniz'de yukarıda açıklanan benzeri olaylara mahal vermemek için 1902 yılında Tersane-i Âmire'den veya İdare-i Mahsusa'ya ait gemilerden birkaçının Kızıldeniz'e sevkine dair irâde-i seniyye çıktı. Aynı günlerde İtalyanlar Hudeyde'den Kamaran'a hareket eden Galata İstimbotu üzerine top ateşi açtılar.¹³⁶ Bu dönemde Kızıldeniz'de bulunan yedi vapurdan ikisinin tamir için İstanbul'a sevki, bunların yerine de Tersane-i Âmire'den iki vapur gönderilmesi kararı alınırken, Kızıldeniz ve Basra Körfezi için de beş adet yeni geminin inşasına başlandı. Ancak bunların inşalarının uzun süreceği

¹³⁴ Said Paşa, **Said Paşa'nın Hatırâtı**, c. II, s. 287-289. Konuya dair Osmanlı Hükûmeti ile İtalya arasında yapılan yazışmalar için bkz. a.g.e., s. 290-297.

¹³⁵ Said Paşa, **a. g. e.**, c. II, s. 289-290, 296.

¹³⁶ **DMA**; BN. 36/556. Belge Nu: 1-6. 16 ve 18 Ekim 1902 tarihli irâde-i seniyye suretleri. Said Paşa, **a. g. e.**, c. II, s. 296.

değerlendirilerek Kızıldeniz ve Basra'da bulunan, fakat tamire muhtaç hâle gelen gemilerin bir an evvel tamiratlarına başlanması ve Tersane-i Amire ile İdare-i Mahsusa gemilerinden adı geçen yerlere süratle gemi gönderilmesi irâde-i seniyye ile emredildi.¹³⁷ Kızıldeniz'de mevcut deniz filosuna ilave olarak Tersane-i Âmire'de tamir işlemleri tamamlanan Musul ve Şevketnüma gambotları Cidde ve Hudeyde komodorlukları emrine gönderilecekti. İdare-i Mahsusa'ya ait Kayseri, Asir ve Nimet vapurlarının da aynı yıl Kızıldeniz'e sevki kararlaştırıldı. Asir Vapuru ile Kızıldeniz'deki gemiler için kömür, levazım vesaire de gönderildi.¹³⁸

Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de arzu edilen sayıda harp gemisi bulundurma imkânı bulamaması Avrupalı devletlerin Osmanlı hâkimiyeti altındaki sahillere müdahalesini kolaylaştırıyordu.¹³⁹ Bilhassa İtalya, basit gerekçelerle Osmanlı sahillerine taarruzda bulunuyordu. Bunlardan birinde, korsanlar tarafından el konulan iki tüccar zambuğunu geri almak amacıyla Lit ile Kurfude arasındaki boş limanlardan birine topçu ateşi açarak urbana ait hanelerin yanmasına sebep olmuşlardı. Bu durumun Osmanlı sahillerine bir saldırı olduğunu değerlendirilen Osmanlı Hükûmeti, hemen oraya bir gemi görevlendirilmesini kararlaştırdı.¹⁴⁰ Lit ve Kurfude taraflarına bir gemi gönderilmesine dair ferman üzerine Rodos'ta bulunan Şevketnüma Gambotu

¹³⁷ DMA; BN. 36/556. Belge Nu: 7. 24 Ekim 1902 tarihli irâde-i seniyye sureti. Söz konusu belgenin sûreti için bkz. EK-11.

¹³⁸ DMA; MKT. 1393/138. Bahriye Nezareti'nin 5 Kasım 1902 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. ŞUB. 2618/60. 27 Ekim 1902 tarihli irâde-i seniyye sureti. ŞUB. 2507/14, 22, 2473/59A, 60.

¹³⁹ Bu tür müdahalelerden biri de "Cidde Olayları" olarak adlandırılan ve İngiltere ile Fransa'nın müdahalesiyle sonuçlanan olaylardı. Tanzimat ve Islahat fermanlarıyla Hıristiyanlara verilen hak ve ayrıcalıklar, Osmanlı Müslüman halkı tarafından bazı yerlerde tepkiyle karşılanmıştı. Bunlardan biri 15 Temmuz 1858'de Cidde'de meydana geldi. Bazı kışkırtıcıların hareketiyle büyük bir halk topluluğunun Hıristiyanların üzerine yürümesiyle başlayan olayları yerel hükûmet güçleri önleyemedi. İngiliz ve Fransız konsoloslarının olaylar sırasında öldürülmesi, İngiltere ve Fransa'nın olaylara doğrudan müdahalesine yol açtı. Cidde'ye gelen İngiliz ve Fransız filosu intikam almak amacıyla şehri bombaladı, karaya da asker çıkararak olaylarda elebaşı olarak gördükleri on kişiyi idam ettiler. Osmanlı Devleti'nin hükümlerinin hiçe sayılarak böyle bir müdahalede bulunulması Osmanlı Devleti ve Müslüman halk tarafından büyük tepkiyle karşılandı. Rifat UÇAROL; **Siyasi Tarih**, 239-240.

¹⁴⁰ DMA; BN. 36/556. Belge Nu: 10. 12 Şubat 1903 tarihli irâde-i seniyye sureti.

süvarisine adı geçen mahalle hareketi Şubat 1903'te Bahriye Nezareti'nce tebliğ edildi.¹⁴¹

Yemen sahillerinin muhafazası ve buralarda korsanlığın önlenmesine yönelik alınacak emniyet tedbirleri için yürütülen çalışmaların dönemin Padişahı Sultan II. Abdülhamid tarafından bizzat takip edildiği arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Bahriye Nezareti'ne yazılan 8 Kasım 1902 tarihli irâde-i seniyyede özetle; *“Yemen Vilayetince korsanlığın önlenmesi ve sahillerin emniyeti için Tersane-i Âmire'den ve İdare-i Mahsusa'dan tertip olunan vapurların mahalline gönderilip gönderilmediğini, gönderilmediyse hemen serian hareket ettirilip ne vakit oraya ulaşabileceklerini bildiriniz”*¹⁴² ifadeleri yer almaktaydı.

Babülmendeb'ten Kurfude'ye kadar olan sahillerde müfrezeler bulundurulmaktaydı. Fakat bahriye vasıtalarının eksik olduğu; Nimet, Sakız, Kozlu vapurları ile Mekke ve Galata istimbotlarının sürat ve teçhizat noksanları sebebiyle ihtiyacı tam karşılamadığı, Nurulbahr Vapuru'nun tamir için Kamaran Tersanesi'ne gönderildiği ve üç yeni vapur gönderilmesinin lüzumu 1903 yılında Yemen Valiliğinden Babîâli'ye bildirildi.¹⁴³ Aynı yıl, Valilik maiyetinde bulunan iki istimbot ve dört vapurun ihtiyaca kâfi gelmediği, bunların sürekli tamire muhtaç hâlde bulunmalarından dolayı aylarca muattal kaldıkları ve hareket ettirilebilmeleri için kömüre ihtiyaç bulunduğu hususları ile kaçakçılığı önlemek için iyi ve sağlam vapurlara ihtiyaç duyulduğu Yemen Valiliğinden Babîâli'ye yazıldı. Söz konusu bu yazıya, elde başka vapur bulunmadığı, oradaki mevcut vapurların Kamaran Tersanesi'nde tamirleri

¹⁴¹ DMA; ŞUB. 2513/8 Şûrâ-yı Bahriye'nin 18 Şubat 1903 tarihli müzekkiresi. Şevketnüma Gambotu 20 Nisan 1903'te Cidde'ye geldi. DMA; BN. 38/625. Bahr-i Ahmer Komodorluğunun 25 Nisan 1903 tarihli yazısı.

¹⁴² DMA; BN. 36/556. 8 Kasım 1902 tarihli irâde-i seniyye sureti.

¹⁴³ DMA; ŞUB. 2539/162. Şûrâ-yı Bahriye'nin 26 Mayıs 1903 tarihli ilamı.

yapıldıktan sonra tarassut görevlerine devam etmelerinin sağlanması ve kömürün de en kısa sürede gönderileceği cevabı verilmiştir.¹⁴⁴

Kızıldeniz'e silah ve mühimmat sevkiyatı için İdare-i Mahsusa vapurları da kullanılmaktaydı. 1903 senesinde İstanbul'dan top, tüfek, cephaneye ve evrak ile İzmir ve Mersin'den redif taburlarının İdare-i Mahsusa'nın Bahr-i Cedid Vapuru'yla Yemen'e sevk edilmesi kararlaştırıldı.¹⁴⁵ 1904 senesinde Cidde Limanı'nda bulunan Beyrut Korveti, Şevketnüma Gambotu ve Pera Vapuru için cephaneye ihtiyaç olduğunun bildirilmesi üzerine söz konusu malzemenin Kızıldeniz'e gidecek İdare-i Mahsusa vapurlarıyla sevki söz konusu oldu.¹⁴⁶

Şevketnüma, Nimet, Nurulbahr, Sakız ve Ziver-i Derya vapurları ile Pera, Galata ve Mekke istimbotları 1904 yılında Yemen Valiliği maiyetinde bulunan gemiler arasındaydı. Aynı yıl Asir sahillerinde silah kaçakçılığının artması üzerine 7'nci Ordu Kumandanlığı, mevcut vapurlardan bazılarının tamire muhtaç olduğu, bazılarının ise kömürü bulunmadığından iş görememesinden bahisle, hareket kabiliyeti yüksek vapurlar gönderilmesi talebinde bulundu. Bunun üzerine, tamire muhtaç vapurların orada bulunan teknik personelce tamir edilmesi, kömürün İngiltere'den satın alınarak gönderileceği, Tersane-i Âmire'de gemi bulunmadığından Kızıldeniz'de bulunan diğer gemilerden yararlanma yoluna gidilmesi hususları Osmanlı Hükûmetince cevaben tebliğ edildi.¹⁴⁷

Haziran 1905'te Kızıldeniz'de bulunan Osmanlı filosunun genel durumu şöyleydi: Hudeyde'de bulunan üç istimbot ile iki küçük nakliye vapuru

¹⁴⁴ DMA; ŞUB. 2552/40 Şûrâ-yı Bahriye'nin 16 Kasım 1903 tarihli ilamı. ŞUB. 2532/14. Şûrâ-yı Bahriye'nin 7 Ocak 1904 tarihli ilamı.

¹⁴⁵ DMA; BN. 35/538. Belge Nu: 2. Seraskerlik'ten Bahriye Nezareti'ne havale edilen 28 Ekim 1903 tarihli tahrirat.

¹⁴⁶ DMA; ŞUB. 2618/193, 206. Bahriye Nezareti'nin 9 Temmuz 1904 tarihli tezkeresi. 20 sandık Nordanfild fişeği, 6 sandık Martin fişeği, 5 kutu füyne, 100 adet şarapnel tıbası şamyeli ve çok sayıda top cephanesi gönderilecek malzeme arasında yer almaktaydı.

¹⁴⁷ DMA; ŞUB. 2577/229. Şûrâ-yı Bahriye'nin 4 Nisan 1904 tarihli ilamı. Ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2538/10. Şûrâ-yı Bahriye'nin 20 Şubat 1904 tarihli ilamı.

ve Kamaran'daki korvet ile Cidde'de bulunan Beyrut Korveti, fevkalade tamire muhtaçtı. Cidde'de bulunan Şevketnüma Gambotu'nun görülen lüzum üzerine acilen Kurfude'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Yemen ve Hicaz sahillerinde tarassut icrası ve kaçakçılığı önlemek için yeterli vapur yoktu. Hicaz Valiliği, 3-4 küçük vapur gönderilmesinin lüzumlu olduğunu Babıâli'ye bildirmişti. Bunun üzerine Nurulbahr Vapuru'nun hazırlıklarını tamamlayarak Hudeyde'ye sevki kararlaştırılmıştı.¹⁴⁸ 1905 yılında mevcut vapurlara ilave olarak Cidde çevresindeki askerlere erzak nakletmek, nakliyat olmadığı zamanlarda ise içerisine birkaç asker konularak tarassut görevinde kullanılmak üzere bir Yunan vapurunun İdare-i Mahsusa hesabına bin liraya satın alınması kararlaştırıldı.¹⁴⁹

1905 senesinde Yemen sahillerinde kaçakçılığın arttığından bahisle Yemen Valiliğinin takviye kuvvet talebinde bulunması üzerine Yemen'deki kara birliklerinin ve deniz gücünün takviyesi kararlaştırıldı. Yemen sahillerinde korsanlarla daha etkili mücadele için Sisam'daki Edremit ve Kastamonu vapurlarının hemen, Yozgat Vapuru'nun ise gerekli hazırlıklarını tamamladıktan sonra Kızıldeniz'e gönderilmesi kararlaştırılarak Tersâne-i Âmire'de gönderilecek başka gemi olmadığı belirtildi.¹⁵⁰ Kızıldeniz'deki korsanlığın önünün alınamamış olmasının yanı sıra daha da artması, hele Meydi taraflarında seyrüseferin neredeyse imkânsız hâle gelmesi ve İtalya'nın korsanlığa engel olunmadığı takdirde Kızıldeniz sahillerinde sömürgesi altında bulundurduğu halkın güvenliğini sağlamak için doğrudan doğruya müdahalede bulunacağını Osmanlı Hükûmeti'ne bildirmesi Kızıldeniz'e yeni gemiler gönderilmesine ilişkin kararın alınmasında etkili oldu.¹⁵¹ Üç geminin Yemen'deki filoya ilave olarak gönderilmesine dair alınan kararda, 1905 yılı sonlarında Yemen Hey'et-i Teftişiyeye Riyaseti'nin Yemen

¹⁴⁸ DMA; ŞUB. 2595/99 Şûrâ-yı Bahriye'nin 25 Haziran 1905 tarihli kararı.

¹⁴⁹ DMA; ŞUB. 2596/2.

¹⁵⁰ DMA; Erkân-ı Harbiye-i Bahriye. 65/21. DMA; MBN, 1516/10-11. DMA; ŞUB. 2595/5. Edremit, Kastamonu ve Yozgat vapurları 24 Mart 1906'da Kamaran'a ulaştı. Bkz. DMA; BN. 89/1736. Bahriye Nezareti Mektubi Kalemî'nin 10 Mayıs 1906 tarihli yazısı.

¹⁵¹ DMA; ŞUB. 25 Haziran 1904 tarihli ilam. ŞUB. 2596/95. Şûrâ-yı Bahriye'nin 23 Temmuz 1905 tarihli kararı.

sahillerinde birtakım önlemlerin alınmasının önemine dair Babiâli'ye sunduğu bir rapor da etkili olmuştur.¹⁵² Yemen Kuvve-i Umumiyesi'nin ikmâli için Müşir Feyzi Paşa'nın süratle gönderilmesini talep ettiği 8.000 askerin de 1905 yılı sonlarında İdare-i Mahsusa'dan tahsis edilecek vapurlarla Hudeyde'ye sevkine ilişkin irâde-i seniyye çıkmıştı.¹⁵³

1906 yılında Yemen Valiliği emrinde; Sakız, Ziver-i Derya ve Nimet vapurları (Bunlar Kamaran'daydı), İskender ve Beyrut korvetleri, Kozlu ve Nurulbahr vapurları, Pera, Galata ve Mekke istimbotları ile Şevketnüma Gambotu bulunuyordu.

1908 yılı sonlarında Yemen ve Hicaz sahillerinin muhafazası ve buralarda icra edilmekte olan kaçakçılığın önlenmesi amacıyla Yarbay Cemal Bey görevlendirilmiş, karakol ve tarassut için orada bulunan Yozgat Vapuru'na ilave olarak merkezleri Cidde olmak ve icabında Hudeyde'ye gitmek üzere Nevşehir ve Taşköprü tarassut gemileri ile Süveyş Tersanesi'nde tamir işlemi biten Kastamonu Vapuru'nun Kızıldeniz'e sevkı kararlaştırılmıştır. Ayrıca, Yemen sahillerinde kaçakçılığın önlenmesi amacıyla tarassut görevi yapan Osmanlı gemilerinin daha etkin olmaları için nakliyata elverişli küçük çapta iki vapurun Kızıldeniz'e hareket ettirilmesinin

¹⁵² Yemen Hey'et-i Teftişiyeye Riyaseti tarafından hazırlanan raporda yer alan hususlar şöyleydi: "Yemen sahilleri Babülmendeb'ten Kamaran Adası, Kamaran Adası'ndan Elvesim ve Elvesim'den El-Aşere mevkileri olmak üzere üç mıntıkaya taksim edilmelidir. Her mıntıkaya saatte en az 12 mil sürata sahip, 30-40 mm çapında iki adet seri ateşli topla veya nordanfilt topuyla mücehhez ve her birinde 20-30 nefer bulundurulmuş küçük boyutta bir istimbot ve istimbota bağlı 4-5 zambuk tahsisi yapılmalıdır. Hudeyde komodoruna tahsis edilecek bir vapurla da bu tertibata nezaret edilmelidir. Söz konusu zambuklar yerli ahalden 3-4 gemicinin idaresinde olmalı ve seri ateşli 20-30 mm çapında bir top konulmalıdır. Devriye ve seyir esnasında zambuklarda birer ikişer Osmanlı askeri görevlendirilmesi uygun olacaktır." Bu hususlar Askerî Komisyon tarafından tensip edikten sonra konu Padişaha arz edilmişti. Saray tarafından da teklifler uygun görülüş ve gereğinin Bahriye Nezareti'ne havale edilmesi üzerine Edremit, Kastamonu ve Yozgat vapurlarının Yemen'e sevkı kararlaştırılmıştır. Bunlardan Edremit'in, birinci mıntika olan Cebel-i Zükür'da, Kastamonu'nun ikinci mıntika olan Feresan Adası'nda ve Yozgat'ın ise üçüncü mıntika olarak ittihaz edilen Kurfude'de de görev yapmaları kararlaştırıldı. **DMA**; BN, 36/547. Belge Nu: 3, Şûrâ-yı Bahriye'nin 15 Kasım 1905 tarihli kararı.

¹⁵³ **DMA**; BN. 36/557. Yıldız Sarayı Hümayun-ı Başkitâbet Dairesi'nin 30 Aralık 1905 tarihli yazısı.

birçok maddi ve manevi yarar sağlayacağı değerlendirilerek Tersane-i Âmire'den buralara gönderilecek gemi hazırlanması istenmiştir.¹⁵⁴

2.3. Kızıldeniz'deki Deniz Filosunun İdaresi: Bahr-i Ahmer Komodorluğu

Osmanlı sahilleri öteden beri birtakım mıntikalara ayrılmış ve her mıntika bir komodorun idaresine verilmişti. Başında deniz subayının yani komodorun¹⁵⁵ bulunduğu, bir deniz filosunu sevk ve idare eden makam olarak tanımlanan komodorluk, Osmanlı bahriye teşkilatının önemli idari unsurlarındandı. Stratejik açıdan önemli görülen yerlerde korvet, torpido, gambot gibi hafif gemilerden müteşekkil bir filo bulundururdu. Bu filolar ile devletin uzak sulardaki varlığı ve hâkimiyeti ortaya konulmaktaydı. Komodorluk olarak tanımlanan bu filo teşkilatının başında binbaşı, yarbay veya albay rütbesinde “komodor” unvanıyla bir bahriye subayı görev yapıyordu.

Komodorlar, kumanda ettikleri askerlerin düzeni ve talimleri ile gemilerin her an hizmete hazır tutulması ve bunların sorumluluk mıntıkları dâhilinde görev yapmalarının gözetiminden birinci derecede sorumluydular. Gemilerin noksanının tamamlanması, icap ettiğinde tamirinin sağlanması ve muharebe esnasında gemilerin sevk ve hareketlerine nezaret etmek komodorların asli görevleri arasındaydı.¹⁵⁶

Komodorluklar, muhafaza ve liman olmak üzere iki şubeden oluşuyordu. İdari olarak Bahriye Nezareti'nin Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'ne (Kurmay Başkanlığı) bağlı olarak faaliyet gösterirler, liman hususlarında Dersaadet Liman Riyaseti'yle yazışırldı. Muhafaza şubesi,

¹⁵⁴ DMA; ŞUB. 2698/111, 2742/38. 2687/18, 2685/8, 76, 325.

¹⁵⁵ Komodor (Commodore) sözcüğü Osmanlı denizcilik terimlerine dair önemli bir kaynak olan *Kamûs-ı Bahri*'de; “Râkib oldukları sefineye sancak keşidesine hakları olan büyük zâbitândır ki rütbeleri livanın madunundadır. Bazen bir sefine süvarisi, aldığı emre imtisalen “gidon” çekip muvakkaten komodor nüfûzunu hâiz olabilir. Birinci ve ikinci sınıf diye ikiye ayrılıp birincisi on üç ve ikincisi on bir pâre top ile selamlanır.” şeklinde tanımlanmaktadır. Süleyman Nutkî, a.g.k., , 315. Gidon, uç kısma doğru giderek daralan ve çatal şeklinde biten bir sancak çeşididir.

¹⁵⁶ Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, Sene 1297, s. 52-53.

mıntıkalarında cereyan eden kaçakçılığın önlenmesi için tedbirler almakla yükümlüydü.¹⁵⁷ Komodorlar, harp zamanı, sorumluluk mıntıkları dâhilinde bulunan harp gemilerini bilfiil kendi kumandalarına alıp devlet hukukunun müdafaası için harp etmek yetkisine sahiptiler.¹⁵⁸

Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının sorumluluğu Süveyş Kanalı'nın açılmasından önce "Cidde Kuvve-i Bahriye Kumandanlığı"na aitti. Osmanlı Devleti Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Hicaz ve Yemen sahillerinde görev yapmak üzere Kızıldeniz'de, donanmaya mahsus gemilerden mürekkep ve daimi surette bir deniz filosu bulundurma kararı aldı. Filonun faaliyetlerinden sorumlu olmak üzere "Bahr-i Ahmer Kumandanlığı" teşkil edildi, sonraki yıllarda bu idare "Bahr-i Ahmer Komodorluğu" adını aldı.¹⁵⁹ Cidde, Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun merkezi idi. Komodorluk, 1918 yılına kadar Osmanlı bahriye teşkilatı içerisinde faaliyetlerini sürdürdü. Kanal'ın açılmasından sonra, Kanal'dan Babülmendeb Boğazı'na kadar bütün Kızıldeniz sahillerinde ve Basra Körfezi ile Arap Yarımadası sahillerinde görev yapmak üzere gemiler gönderilmesine dair alınan kararlar, Kızıldeniz'deki faaliyetlerini Birinci Dünya Harbi sonuna kadar sürdürecektir olan Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun nüvesini teşkil etti.

Müsait havalarda Hicaz ve Yemen sahillerinde seyrüsefer ederek sahillerin muhafazasına ihtimam gösterilmesi komodorluğun başlıca görevlerindendi. Kızıldeniz'deki bu filoya diğer komodorluklarda olduğu üzere albay, yarbay veya binbaşı rütbesinde bir komodor tayini uygun görüldü.

¹⁵⁷ XX. yüzyıl başlarına gelindiğinde Osmanlı bahriye teşkilatında komodorluk unvanıyla faaliyet gösteren idareler şunlardı: İzmir ve Cezayir-i Bahri Sefid Komodorluğu, Selanik Komodorluğu, Preveze Komodorluğu, İşkodra Komodorluğu, Bahr-i Siyah Komodorluğu, Marmara Filosu Komodorluğu, Trablusgarp Komodorluğu, Basra Komodorluğu, Hudeyde Komodorluğu ve Bahr-i Ahmer Komodorluğu.

¹⁵⁸ Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, , 82-83.

¹⁵⁹ Söz konusu unvan değişikliğinin 1888 senesinde yapılmış olabileceği değerlendirilmektedir. Bkz. **DMA**; ŞUB. 2187/34. 6 Ekim 1888 tarihli müzekkire. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2226/43. Bahriye Nezareti'nden Mabeyn-i Hümayûna hitaben yazılan 18 Ağustos 1889 tarihli arz tezkeresi sureti.

Bahr-i Ahmer Komodorluğu görevine atanan mirliva, yani tuğamiral rütbesinde subaylar da oldu.¹⁶⁰

Bahr-i Ahmer Komodorluğu, idari olarak Bahriye Nezareti'nin Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdürdü.¹⁶¹ Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasına mensup personelin yiyecek ve giyim masrafları, maaşları ve diğer ihtiyaçları Hicaz Valiliği aracılığıyla karşılanmaktaydı. Valilik, söz konusu ihtiyaçlar için gerektiğinde İstanbul ile yazıştırdı.¹⁶²

Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz filosunun komutasını elinde bulunduran Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun merkezi Cidde'de bulunduğundan yazışmalarda bazen "Cidde Komodorluğu" olarak da geçmektedir. Komodorluk merkezi, 1910 yılında Cidde'den Hudeyde'ye nakledildi.¹⁶³

Kızıldeniz'in güneyinde, yani Yemen sahillerinde faaliyet gösteren gemilerin idaresinden sorumlu olmak üzere Hudeyde Komodorluğu

¹⁶⁰ DMA; Erkân-ı Harbiye-i Bahriye. 65/21. DMA; ŞUB. 177-2A. R. 28 Ocak 1882 tarihli mazbata. Ayrıca bkz. DMA; MKT. 447/146.

¹⁶¹ Ahmed Eşref, "Osmanlı Donanması (10 Temmuz 1324'ten 10 Temmuz 1330'a Kadar)" **Mecmua-i Seneviyye-i Bahriye**, Birinci Sene, 10 Temmuz 1331, 86.

¹⁶² DMA; ŞUB. Defter Nu: 55A Sayfa Nu: 34. Bahriye Meclisi'nin 16 Aralık 1871 tarihli mazbatası. Bu mazbata, Kızıldeniz'deki gemilerin ihtiyaçlarının temininde nasıl bir yol izlendiğine dair önemli bir örnek oluşturmaktadır. Söz konusu yazı aynen şöyledir: "Bahr-i Ahmer'de bulunan sefâin-i şâhâne için lüzûmu olan üç yüz kıyye iç ve beş yüz kıyye zeytun yağı ile mevcut ve müstahdem bulunan asâkir-i bahriye-i şâhânenin bir aylık ta'yınâtları için [ne] bahr-i mezkûr kumandanı nezdinde ve ne de Hicaz ceziresinde akçe olmadığından bahisle iktizâsının icrâsı Hicaz Vilayet-i celilesinden bil-vürûd meclis-i âcizânemize havale buyrulan melfûf tahrirâtta inha ve iş'âr olunmuş ve asâkir-i merkûmenin seksen yedi senesine mahsûben altı aylık maaş ve ta'yınât behâları makeddemâ mahallî emvâline havale olunmuş ise de sûret-i iş'âra nazaran Hicaz ceziresinde akçe bulunmadığı cihetle tesviye olunamadığı anlaşılmış ve bir aylık maaş ve ta'yınât behâları bil-hesâb doksan dört bin sekiz yüz altmış guruşa bâliğ olduğu Bahriye yoklamasından tanzim ve i'tâ olunan melfûf pusulada gösterilmesiyle ledel-mûtalaa zikr olunan iç yağıyla zeytun yağının bu taraftan bil-mübayaa ol tarafa gidecek vapur ile gönderileceği gibi maaş ve ta'yınât behâlarına mahsuben şimdilik bir ikiyüzbin guruşun Bahriye hazinesinin seksen yedi senesi tahsisâtına mahsûben Maliye hazinesi celilesinden nakden irsâli zımında iktizâsının icrâsı hususunun Bâb-ı Âli cânib-i sâmisine arz ü iş'ârı hey'et-i âcizânemizce tezekkür kılınmıştır. Her hâlde emr ü fermân hazret-i men leh'ül emrindir. 4 Şevval 288 ve 4 Kânûn-ı evvel 87"

¹⁶³ DMA; MBN, 666/269. Bu değişikliğin, Yemen'deki isyan hareketlerinin bastırılması esnasında donanmanın Osmanlı kara kuvvetlerine daha etkin şekilde yardımcı olmasını sağlamaya yönelik olarak alınmış bir karar olabileceği değerlendirilmektedir.

Kızıldeniz'de faaliyet gösteren ikinci bir komodorluktu.¹⁶⁴ Hudeyde Komodorluğu, kurulduğu dönemde Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na bağlıken¹⁶⁵ kısa süre sonra müstakil bir komodorluk hâline dönüştürüldü. 1909 yılında lağvedilene kadar bu şekilde faaliyetlerine devam etti.¹⁶⁶

Hudeyde Komodorluğu'nun teşkil edilmesiyle Bahr-i Ahmer Komodorluğu "Cidde Komodorluğu" unvanını almış ve görev kapsamına ait alanda faaliyetlerini sürdürmüştür.¹⁶⁷ 1909 yılında Hudeyde Komodorluğu'nun lağvedilmesiyle Kızıldeniz'deki bütün gemilerin ve liman reislerinin idaresi tekrar Bahr-i Ahmer Komodorluğu unvanını alan komodorluğa verildi. Adı geçen komodorluk 1918 yılına kadar Kızıldeniz'deki Osmanlı filosunun komutasında tek söz sahibi olmuştur.

Bahr-i Ahmer Komodorluğu diğer komodorluklar teşkilatında olduğu gibi muhafaza ve liman olmak üzere iki şubeden teşekkül ediyordu. Süveyş'ten Aden'e kadar Kızıldeniz'de bulunan muhtelif sahillerdeki gemilerin kumandanı ve buralardaki bütün liman reislerinin amiri olan komodor, gerektiğinde geçici olarak Cidde, Kamaran ve Kurfude'de bulunabilirdi. Yemen ve Hicaz vilayetleriyle Asir Sancağı sahillerinde kaçakçılığın önlenmesi ve asayişin temini komodorun temel göreviydi. Maiyetine verilecek

¹⁶⁴ DMA; ŞUB. 2469/158. Şûrâ-yı Bahriye'nin 6 Aralık 1900 tarihli ilamı.

¹⁶⁵ DMA; ŞUB. 2469/158. Şûrâ-yı Bahriye'nin 6 Aralık 1900 tarihli ilamı. Bahr-i Ahmer ve Hudeyde komodorlukları arasındaki ilişkiye dair bilgi vermekte olan ilamdan, her iki komodorluk arasında bazen yetki karmaşasının olduğu da anlaşılmaktadır. Söz konusu ilamda aynen şu ifade yer almaktaydı: "Yemen cihetinde vuku' bulacak cüz'î ve küllî vukuât ve mevâddın silsile-i merâtibe riâyeten tarafına bildirilmesi icab ederken Hudeyde komodoru tarafından bu noktaya riâyet edilmediğinden başka istifsar olunan bazı maddelere dahi cevab verilmemekte ve hodbehod bazı zâbitânın doğruca Dersaadet'e gönderilmekte olduğu Bahr-i Ahmer Komodorluğu'ndan vârid olan işbu şukka meâlinden anlaşılmıştır. Arz ve beyana hâcet olmadığı üzere Hudeyde Komodorluğu Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na tâbî bulunduğundan ba'demâ bu gibi hâlâtta bulunulmayıp vukuât-ı vesâirenin silsile-i merâtib kaidesine riâyeten Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na bildirilmesi zımında Hudeyde Komodorluğu'na re'sen iş'arı tezekkür kılındı ol bâbda"

¹⁶⁶ Cidde Komodorluğu'nun İstanbul'dan kendisine gelen tahrirâtı, kendi emrindeki bir teşkilat gibi değerlendiren Hudeyde Komodorluğuna tebliğ ettiğinin anlaşılması üzerine, Bahriye Nezareti 14 Ocak 1903'te Hudeyde Komodorluğu'nun müstakil bir birim olduğu hususuna dikkat çekerek, Cidde Komodorluğunun böyle bir işlem yapmasına gerek olmadığını belirtmiştir. DMA; MKT. 1393/181. Nezaret'in bu ihtarı üzerine Bahr-i Ahmer komodorunun 10 Şubat 1903 tarihli cevabi yazısı için ayrıca bkz. DMA; BN. 38/623. Belge Nu: 1.

¹⁶⁷ Bahriye Salnâmesi (1320), s. 72.

gemileri münasip gördüğü tarzda istihdam eder ve Bahriye Nezareti'ne gerekli malumatı verirdi. Kızıldeniz'deki liman reisleri Nezaret'e arz edecekleri konuları Bahr-i Ahmer Komodorluğu vasıtasıyla gönderir, Nezaret'çe verilecek her türlü talimat da aynı Komodorluk vasıtasıyla kendilerine tebliğ olunurdu.¹⁶⁸

Kızıldeniz'de daimi surette bulundurulan Osmanlı gemilerinin tamirat işlemlerinin mükemmel şekilde yapılmasına nezaret etmek, gemilere verilen kömürün tasarruflu kullanımını gözetmek, bahriye subay ve askerlerinin talimlerini ve intizam içerisinde hareketlerini sağlamak, Kızıldeniz'de seyrüsefer eden İdare-i Mahsusa vapurlarının her türlü tehlikeden korunmasını temin etmek, bilhassa hac mevsiminde Cidde İdare-i Mahsusa acentasıyla işbirliği yaparak gemilerin düzenli işletilmesine nezaret etmek ve Kızıldeniz'in güneyindeki gemilerin sorumluluğunu deruhte eden Hudeyde komodoru ile işbirliği içerisinde Kızıldeniz'de deniz güvenliğini sağlamak Bahr-i Ahmer komodorunun asli görevleri arasında bulunuyordu.¹⁶⁹ Hac mevsiminde deniz yoluyla kutsal mekânlara gelen Müslüman devlet idarecilerinin Cidde'de resmi olarak karşılanması da Bahr-i Ahmer komodorlarının görevleri arasında bulunuyordu.¹⁷⁰ Deniz yoluyla yapılan köle ticaretinin önlenmesi de yine komodorluğun görevlerindendi.

¹⁶⁸ "30 Mart 1330 tarihli Bahriye Nezareti Teşkilat Nizamnâmesi", **Düstur, II. Tertip, 6. Cilt**, s. 525-526.

¹⁶⁹ **DMA**; ŞUB. 2228/164. Bahr-i Ahmer Komodoru Miralay Faik Bey'in vazifelerine dair malumat içeren 1 Ocak 1899 tarihli talimatnâme.

¹⁷⁰ Nitekim Zengibar Hâkimi Ali bin Hamid'in hac için maiyetindeki 10 kişiyle Alman bandıralı Gubernatör adlı posta vapuruyla 4 Şubat 1903'te Cidde'ye gelmesi üzerine Hicaz Valiliği, yapılacak resmi karşılama töreninde Bahr-i Ahmer Komodoru Yarbay Mustafa Hilmi Bey'i de görevlendirmiştir. Komodor, söz konusu karşılama törenine ilişkin şu bilgiyi vermektedir: "Resmi üniforma giydik ve Cidde Limanı'nda demirli bulunan Beyrut Korveti'nden tertip edilen filikalarla Zengibar Hâkiminin ve maiyetinin bulunduğu gemiye giderek onları filikalara aldık. Beyrut Korveti'nden topla resmi selamlama icra edildi, sahile çıkıldı, o sırada kaleden de top atışları icra edildi. Rıhtımda Hicaz Valisi, Cidde Kaymakamı, mülki ve askeri erkân ile bölgenin ileri gelenleri Zengibar hâkimini mutantan bir surette karşıladılar. Sonra rıhtımda hazır bulundurulan arabalardan birisine vali ile Zengibar Hâkimi, diğerlerine de maiyetinde bulunanlar bindirildi. Sonra sahilten içeriye doğru yol kenarında bulunan birkaç taburun selam duruşu arasından geçilerek oranın ileri gelenlerinden Ömer Nuseyf'in evinde konaklandı. Bir gece istirahatten sonra Mekke yoluyla Medine'ye geçen Zengibar Hâkimi gösterilen ilgiden dolayı Hicaz valiliğine ve Bahr-i Ahmer komodoruna şükranlarını sundu."

Birinci Dünya Harbi yıllarında Bahr-i Ahmer Komodorluğu, muhafaza ve liman olmak üzere korvet kaptanının başkanlığında iki şubeden teşekkül ediyordu.¹⁷¹

Devlet merkezinden uzakta bulunan Kızıldeniz, Basra ve Trablusgarp gibi sahillerdeki gemilerde ve tersanelerde istihdam edilen subaylar muayyen hizmet süreleri¹⁷² sonunda görev yerleri değiştirilirdi. Buralarda görev yapan bazı personelin söz konusu yerlerin kötü hava koşullarına uyum sağlayamadıklarından çeşitli sağlık sorunları yaşadıkları ortaya çıkıyordu. Bu durum onların görev süreleri dolmadan ya başka yere tayin edilmelerine veya aldıkları hava değişimi raporuyla buldukları mevkileri terketmelerine sebep oluyordu. Bölgenin ikliminden ötürü, bilhassa şiddetli hararet ve bundan mütevellit aşırı rutubet sebebiyle bahriye personelinin çeşitli hastalıklara yakalandıkları tespit edilmişti. Mesela 1894 senesi Haziran ayında Hudeyde'ye 100 mil mesafede bulunan Benî Mervan Kabilesi'nin meskûn olduğu sahillerde silah kaçakçılığını önlemek ve inzibatı sağlamakla görevlendirilen Utarid Korveti'ndeki subaylar ve mürettebatın yarısından fazlası kötü hava koşulları sebebiyle hastalanmışlar ve Hudeyde'deki hastanede

DMA; BN. 37/615. Belge Nu: 1. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'ndan Bahriye Nezareti'ne gönderilen 6 Şubat 1903 tarihli yazı.

¹⁷¹ **DMA**; MBN. 811/139. Komodorluk refakatinde bulunması lazım gelen personel sayısı ve bunların görevleri şöyle tespit edilmişti: Muhafaza Şubesinde; komodor vekilliği ve Yemen sahillerini teftiş görevi için 1 korvet kıdemli yüzbaşı, Kızıldeniz'e ait yıllık olarak düzenlenmesi gerekli istatistik ve teknik kayıtları tutmak üzere 1 güverte yüzbaşı, komodorluğun yazışma ve hesap kayıtları için 1 kıdemli kâtip ve 2 kâtip yardımcısı. Liman Şubesinde ise; Yemen sahillerindeki liman dairelerini teftiş ve genel duruma dair rapor hazırlama görevi için 1 güverte kıdemli yüzbaşı, liman dairelerine ait bütün istatistikleri tanzim için 1 güverte yüzbaşı, limanlara ait bütün yazışma ve hesap işleri için 1 kıdemli kâtip ve 2 kâtip yardımcısı. Ayrıntılı bilgi için bkz. **DMA**; Umumî Evrak, 469/120. Osmanlı Hükûmeti 4 Nisan 1914'te çıkardığı "Bahr-i Ahmer'de ve Basra'da Memuren Bulunacak Erkân, Ümerâ ve Zâbitân ve Mensubîn ve Efrâd-ı Bahriyenin Süret-i Tayin ve Müddet-i İstihdamları Hakkında" başlıklı kanunla Kızıldeniz ve Basra'da görev yapan Osmanlı bahriye personelinin özlük haklarına ilişkin birtakım düzenlemelerde bulunmuştu. Ayrıntılı bilgi için bkz. **Düstur, II. Tertip, 6. Cilt**, Dersaadet 1334, s. 372-374.

¹⁷² 1888'de Şura-yı Bahriye'de alınan bir kararla Kızıldeniz'e gönderilecek bahriye subaylarının, buranın kötü hava koşullarına sahip olmasından dolayı bir sene görev yaptıktan sonra başka yere tayin edilecekleri belirtilmişti. Akdeniz, Karadeniz ve Basra'ya gönderilenler ise iki sene görev yaptıktan sonra başka bir yere tayin edileceklerdi. **DMA**; ŞUB. 2232/1. R. 1 Teşrin-i evvel 1304 (M. 13 Ekim 1888) tarihli Şura-yı Bahriye Kararı.

yatılı tedaviye alınmışlardı.¹⁷³ Kızıldeniz’de görevli Nimet Vapuru’nda cerrah olarak vazife yapan Ahmed, Şubat 1895’te sıtma ve veba hastalığına yakalandığından hava değişimine tabi tutularak İstanbul’a gönderildi, Bursa Korveti Süvarisi Binbaşı Sami’nin bünyesinin Kızıldeniz’in iklimiyle imtizaç edememesinden dolayı görev yeri değiştirildi.¹⁷⁴ Buna benzer birçok sağlık vakası ile karşılaşılması üzerine Osmanlı Hükûmeti çeşitli tedbirler aldı.¹⁷⁵ Hatta orada bulunan ecnebi gemilerinde vazifeli personelin kullandığı mevsimlik elbiselerden numuneler alındığı gibi gemi personeline kaliteli battaniyelerden tedarik etme yoluna dahi gidildi.¹⁷⁶

Bölgede görev yapan personelin sağlık sorunlarının halli için başvurulan yöntemlerden biri de yerli ahalden personel istihdam etme yoluna gidilmesi oldu. Bu amaçla daimi surette görevlendirilen gemiler ile tersane için bir hayli bahriye subayı bulundurulan Basra’da bahriye subaylarının bölgenin havasına alışkın olanlardan yetiştirilmesi tercih edildi. Bağdat ve Basra ahalişi çocuklarından olup nehari rüştiye mezunlarından en fazla on öğrenci Bağdat’ta karacılık eğitimi veren askeri mektebe alındı. Burada tahsilini tamamlayanlar denizcilik ve gemicilik konularında eğitime tabi tutulmak üzere İstanbul’a gönderildi ve yeteneklerine göre Bahriye Mektebi’ndeki sınıflara yerleştirildi. Bağdat Askeri Mektebi’nde olduğu gibi Yemen ve Trablusgarp ahalişi çocuklarının da askeri mekteplere alınması 1895 yılında Osmanlı Hükûmeti tarafından kabul edildi. En fazla on öğrenci Yemen ve Trablusgarp’taki askeri okullara alındı. Mezun olanlar İstanbul’a Bahriye Mektebi’ne gönderildi. Buradan subay olarak mezuniyetlerini tamamlayanlar memleketlerindeki Osmanlı bahriye birliklerinde istihdam edildi. Böylece, bölgenin havasına bünyeleri alışık olan bu personelin sağlık

¹⁷³ DMA; ŞUB. 2328/129. 30 Haziran 1894 tarihli ilam.

¹⁷⁴ DMA; ŞUB. Dosya nu: 1891, Belge nu: 113-114

¹⁷⁵ Bu duruma örnek için bkz. DMA; ŞUB. 2279/11.

¹⁷⁶ DMA; ŞUB. 2353/245. 25 Ekim 1895 tarihli ilam.

problemlerine maruz kalmalarının önlenmesi ya da asgariye indirilmesi amaçlandı.¹⁷⁷

Kızıldeniz'deki deniz filosunda görev yapan subayların, buldukları bölgenin zorlu hava koşulları göz önüne alınarak sağlık giderleri karşılanır, kamara masrafı ve yemek paraları düzenli olarak ödenirdi. 1908'de bunlara ilave olarak aldıkları maaşlarının üzerine yarım maaş zam yapılması uygun görüldü.¹⁷⁸ Cidde'de bulundurulmuş gemilerde görev yapan subay ve efrattan Hac farizasını ifa etmek isteyenlere gemilerdeki görevler aksamamak kaydı şartıyla Zilhicce ayının beşinci günü izin de verilmekteydi.¹⁷⁹

Bahr-i Ahmer Komodorluğu maiyetinde bulunan istibot ve gemiler, Kızıldeniz sahillerinin muhafazası için karakol gemisi olarak görev yaptılar. Gemiler ayrıca asker sevki,¹⁸⁰ nakliyat ve posta faaliyetleri için kullanıldı.

2.3.1. Kızıldeniz Çevresinde İnşa Edilen Kömür Ambarları

1870 senesine doğru İstanbul'a uzak yerlerdeki birçok mevkilere kömür ambarları inşa edilmeye başlanmış, böylece depolardan herhangi

¹⁷⁷ DMA; ŞUB. 2365/28-29. 24 Nisan 1895 tarihli irâde-i seniyye sureti. Bağdat, Yemen ve Trablusgarp'taki askeri okullarda elbise ve giyecek masrafları bahriye hazinesinden karşılanmak üzere Bahriye Nezareti tarafından İstanbul'dan İngilizce öğretmenleri de gönderilmekteydi.

¹⁷⁸ DMA; ŞUB. 2687, s.8. Şûrâ-yı Bahriye'nin 19 Kasım 1908 tarihli ilâmı

¹⁷⁹ DMA; ŞUB. 2328/147. 1 Temmuz 1894 tarihli ilam. Gerek Cidde'de gerekse Hudeyde'de bulunan gemilerdeki bahriye personelinin çoğunluğu hac farizasını ifa etmek için talepte bulunmalarının asli vazifelerin aksamasına sebep olduğu ortaya çıktığından bu işin bir usule göre yapılması Bahriye Nezareti tarafından Bahr-i Ahmer Komodorluğuna tebliğ edilmişti. Bkz. DMA; ŞUB. 2272/89. 17 Mart 1891 tarihli ilam.

¹⁸⁰ Gemilerle asker sevkıyatı Süveyş Kanal'ı masrafından kaçınmak için genelde Beyrut ve Akabe limanlarından icra edilmekteydi. Mesela 1907 senesinde Yemen'e sevk edilecek ve Yemen'den memleketlerine terhis edilecek askerlerin Beyrut ve Akabe yoluyla buralardaki iskelelerden gemilere bindirilerek nakilleri hâlinde Kanal masrafı verilmesine mahal kalmayacağı değerlendirilmişti. Böylelikle İzmir'den Yemen'e asker götürülen Asir Vapurı askerleri Beyrut'a çıkaracak, Yemen'den terhis olunacak askerler ise Kurfude, Cidde ve Hudeyde iskelelerinden Kızıldeniz'de bulunan Taif ve Hudeyde vapurları tarafından alınarak Akabe'ye nakilleri yapılacaktı. 1907 senesindeki Yemen'e ve Yemen'den İstanbul'a asker nakline ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. DMA; ŞUB. 2642/169. 1892 senesinde ise Yemen'den gelmekte olan askerleri taşıyan vapurun Kanal ücreti ödenemediğinden vapur 15 gün Süveyş'te beklemek zorunda kalmıştı. Konunun İstanbul tarafından haber alınması üzerine toplam 2500 liralık masraf tutarının bir an evvel ödenmesi hususunda irâde çıkmıştır. DMA; ŞUB. 2148/121. 8 Kasım 1892 tarihli irâde-i seniyye sureti.

birinde kömür bittiğinde diğerinden temin edilmesi mümkün olmuştur. Bahriye Nezareti'nin idaresi altında bulunan bu ambarlar, komodorluk teşkilatının mevcut olduğu yerlerde liman reislerince, liman reisinin bulunmadığı yerlerde ise ambar memurlarınca idare ediliyordu. Ambar görevlileri komodorluklarla, komodorluklar ise Bahriye Nezareti ile yazışmaktaydılar.¹⁸¹

Kızıldeniz'deki vapurların faaliyetleri için en önemli sorun yakıt, yani kömür meselesiydi.¹⁸² Bütün vapurların hareketleri kömür enerjisi ile gerçekleşiyordu. Ambarlara kömür, Ereğli'deki kömür madeninden¹⁸³ gemilerle sevk ediliyordu.¹⁸⁴ Bunun yanında İngiltere'den de vapurla Kızıldeniz çevresindeki ambarlara kömür getirilmekteydi. Mesela, Yemen sahillerinde bulunan Osmanlı vapurları için 1872 senesinde kömür tedariki ve satın alınması söz konusu olduğunda 180.000 kantar kömürün Londra'dan satın alınmasının uygun olacağı değerlendirilmişti.¹⁸⁵

XX. yüzyıl başlarında Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasına mensup gemilerin kömür ihtiyacı Port Said, Süveyş, Cidde, Hudeyde, Kurfude ile Feresan¹⁸⁶ ve Kamaran adaları gibi Kızıldeniz çevresinde inşa edilen

¹⁸¹ Ali İhsan Gencer, "Doğu Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları", 19-24. Ambarlardan kömür alımı senet karşılığında olur, alım sırasında herhangi bir ücret ödenmez, sadece deftere kaydedilerek süvari kaptana bir senet verilirdi.

¹⁸² Kızıldeniz'de görevli İskender Korveti ile Ziver-i Derya Vapuru kömür bulunmadığından bir süre kullanılamaz hâlde kalmıştı. **DMA**; ŞUB. 2486/46. 16 Nisan 1900 tarihli ilam.

¹⁸³ Ereğli maden havzası çalışmalarına 1848'de başlamış, 1865-1908 yılları arasında Bahriye Meclisi tarafından idare edilmiştir. Tersane, Tophane ve deniz filosunun kömür ihtiyacı buradan temin edilmeye çalışılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 196-197.

¹⁸⁴ Ereğli Maden-i Hümâyûnu'ndan 1872 senesinde Port Said ve Kızıldeniz çevresindeki kömür ambarlarına yapılan kömür sevkiyatı ile sevkiyatın usul ve esaslarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **DMA**; ŞUB. Mazbata ve Müzekkire Defteri. Defter Nu: 1921, Sayfa Nu: 39, 136, 104, 141, 151, 153, 168, 180, 213, 216, 254.

¹⁸⁵ İngiltere'den satın alınmakta olan maden kömürü hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. Mazbata ve Müzekkire Defteri. Defter Nu: 1921, sayfa nu: 56, 69, 83, 112, 184, 187.

¹⁸⁶ Feresan Adaları, Osmanlı Devleti idari taksimatında Hudeyde sancağının Ebu Arış kazasının Cizan nahiyesine bağlıydı.

Osmanlı kömür ambarlarından temin edilmekteydi.¹⁸⁷ Aden'de de önemli bir kömür ambarı mevcuttu.¹⁸⁸

Cidde, Kızıldeniz'in en işlek limanlarından olduğundan bu merkezde her daim kömür bulundurulmakta ve İdare-i Mahsusa vapurlarına da buradan kömür verilmekteydi. Fakat kömür açıkta bulundurulduğundan sıcaktan ateş alarak yandığının ve söndürülmekte zorlanıldığına ortaya çıkması üzerine kömürün en iyi şekilde muhafazası için üzeri çatı ile örtülü bir ambar inşasının uygun olacağı değerlendirildi.¹⁸⁹ Cidde'de kömür ambarı inşasına 1892 senesinde başlanması kararlaştırıldı.¹⁹⁰ Sonraki yıllarda bu ambarın sahile uzak olduğu değerlendirilerek 1897 yılı başlarında inşaat giderleri Cidde liman gelirlerinden karşılanmak üzere sahilde yeni bir kömür ambarı inşasına başlandı.¹⁹¹ Kömür ambarı inşaatı 1898 senesinde henüz tamamlanmamış olup devam ediyordu.¹⁹² 1906'da harap bir hâlde olan Tersane-i Âmire'nin Cidde'deki kömür ambarının tamirata alınması söz konusu oldu.¹⁹³ 1910 yılında Cidde iskelesinde bahriyeye ait 1862 ton kömür bulunuyordu. Bu kömürün sıcaktan ateş almasını önlemek için üzerinin kireç

¹⁸⁷ Kızıldeniz çevresindeki bu ambarların haricinde Osmanlı Devleti'nin belli başlı kömür ambarları; Kal'a-i Sultaniye, Limni, Midilli, Selanik, İzmir, Cezayir-i Bahr-i Sefid, Trablusgarp, Preveze, İşkodra, Basra, Kurna, İzmir, Suda, Sisam, Draç, Trabzon, Sakız, Rodos, Bodrum, Çeşme, Marmaris, Beyrut, Kiremidlik, Karaağaç, İstanköy, Sinop ve Bingazi'de bulunmaktaydı. **DMA**; İslahat. 31/53.

¹⁸⁸ Aden'de bulunan kömür ambarı Midhat Paşa'nın Bağdat valiliği döneminde (1869-1872) valilik emrindeki İdare-i Ummân-ı Osmanî vapurları için tesis edilmişti. Aynı amaç için Maskat ve Bender-i Buşeyr'de de kömür ambarı inşa edilmişti. Aden'deki kömür ambarında daimi olarak 8-10 bin tonlata kömür bulunduruluyordu. Buraya kömür, İngiltere'den getirilmekteydi. İstanbul'dan görev gereği bölgeye gelen Tersâne-i Âmire vapurları dahi kömür ikmalini buradan yapmaktaydı. Ali Haydar Midhat, **a.g.k.**, s. 89.

¹⁸⁹ **DMA**; ŞUB. 1934/9, 1955/69, 2176/28. 1887 yılı sonlarında Cidde'de açıkta bulunan kömür aşırı sıcaklar sebebiyle yanmış ve ameleler tarafından zorlukla söndürülebilmmişti. Cidde Kömür Ambarı ile ilgili bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2156/75. 16 Kasım 1887 tarihli ilam.

¹⁹⁰ **DMA**; ŞUB. 2264/111. 23 Şubat 1892 tarihli ilam.

¹⁹¹ **DMA**; ŞUB. 2415/3-4. 12 Nisan 1897 tarihli irâde-i seniyye sureti. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2413/3. 15 Mart 1897 tarihli ilam.

¹⁹² Söz konusu kömür ambarı için beşbin altıyüz kuruş tahsisat ayrılmıştı, fakat bunun yetmediği ve Bahr-i Ahmer Komodorluğunca ilave tahsisat talep edildiği anlaşılmaktadır. **DMA**; ŞUB. 2453/45. 29 Mart 1898 tarihli ilam. Aynı konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2314/78. 11 Haziran 1898 tarihli ilam.

¹⁹³ **DMA**; ŞUB. 2590/204. Şûrâ-yı Bahriye'nin 24 Şubat 1906 tarihli ilamı. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2616, s. 9. Şûrâ-yı Bahriye'nin 28 Ekim 1906 tarihli mazbatası. Yapılan incelemeler sonucunda tamirat bedelinin 10.278 kuruş 15 paraya mâl olacağı tespit edilmişti.

ile örtülmesi söz konusu oldu.¹⁹⁴ 1915 yılı sonlarında Cidde'de bahriyeye ait olan 347,5 ton kömür, Hicaz Sıhhiye İdaresi'ne devredildi.¹⁹⁵

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra bulunduğu mevki itibarıyla Port Said, Kızıldeniz'deki gemiler için kömür ambarı inşa edilecek yerlerin başında geliyordu. Port Said'de bulundurulacak maden kömürünün konulması için mirî arazi olmadığından Süveyş Kanalı kumpanyasından yıllık 1.000 Frank icar ile dört bin metre genişliğinde bir arazi kiralanması tercih edildi. Fakat arazinin etrafı açık olduğundan buraya konulan kömürün muhafazasında sıkıntı yaşandı.¹⁹⁶ Ereğli'den Port Said'e gönderilecek kömür için orada 3-4 bin ton kapasitede depo ile kömürün muhafaza ve dağıtımını sağlayacak bir memur tayini, memurun ikâmetine mahsus bir odanın süratle tedarik edilmesinin elzem olduğu Bahriye Meclisi'nce Eylül 1872'de değerlendirildi.¹⁹⁷ Sonraki yıllarda Tersâne-i Âmire tarafından kömür deposu ile müştemilatı inşa edildi. 1905'te Süveyş Kanalı Kumpanyası'nın Port Said Limanı'nı genişletmek üzere oradaki binaları tamamen istimlak etme kararı alması üzerine Osmanlı Hükûmeti ile kumpanya arasında yapılan sözleşmeyle mevcut kömür deposu ile sevkiyat dairesinin Port Said'de başka bir mahalde aynı şekilde inşası kararlaştırıldı¹⁹⁸ ve bu yeni depo ile müştemilatı 1906 senesinde teslim alındı.¹⁹⁹ Port Said'de bulundurulan maden kömürü ambarında görevli subay, kömürün en iyi şekilde muhafazası, gelen kömür gemilerinin yüklerinin eksiksiz olarak teslim alınması, gemilere verilecek

¹⁹⁴ DMA; BN. 49/960. Belge Nu: 1. Cidde Liman Reisliğinden Bahriye Nezareti'ne gönderilen 10 Aralık 1910 tarihli yazı.

¹⁹⁵ DMA; BN. 49/966. Bahriye Nezareti IV. Daire I. Şube'nin 9 Kasım 1915 tarihli yazısı.

¹⁹⁶ DMA; ŞUB. 1921/205. 25 Kasım 1872 tarihli müzekkire

¹⁹⁷ DMA; ŞUB. Defter Nu: 55A Sayfa Nu: 37. Bahriye Meclisi'nin 18 Eylül 1872 tarihli mazbatası. 1872 senesinde Port Said Kömür Mağazasında görev yapmak üzere yüzbaşı rütbesinde İngilizce bilen bir bahriye subayının tayini uygun görülmüştü. Bkz. DMA; ŞUB. 1921/157.

¹⁹⁸ DMA; ŞUB. 2595/175. Şûrâ-yı Bahriye'nin 27 Haizran 1905 tarihli kararı. Ayrıca bkz. ŞUB. 2587/75.

¹⁹⁹ Söz konusu daire ile depo inşasının tamamlanması üzerine keşif ve teslim işlemleri için Bahriye Nezareti Mimar Muavini Binbaşı Dimitri Efendi'nin Port Said'e gönderilmesi kararlaştırılmıştır. DMA; ŞUB. 2616, s. 6. Şûrâ-yı Bahriye'nin 15 Ekim 1906 tarihli mazbatası.

kömür miktarına ilişkin makbuz senetlerinin itina ile tutulması gibi hususlardan sorumluydu.²⁰⁰

Kızıldeniz'de önemli bir mevkide bulunan yerlerin başında yer alan Feresan Adası'ndaki Kum adlı mevkide Osmanlı Devleti tarafından 1901 senesinde 10.000 ton kömür alabilecek bir depo inşa edildi. Sadece duvardan ibaret ve gayr-ı muntazam olarak inşa edilen kömür ambarının genişletilmesi, duvarlarının ıslahı ve kömür memurunun kalması için bir hane inşa edilmesi hususlarında Feresan Kömür Ambarı Memurluğu tarafından 1909 senesinde ayrıntılı keşif raporu ile birlikte Bahriye Nezareti'ne müracaatta bulunuldu.²⁰¹

Feresan'daki adalara 1900 yılından itibaren Almanlar da ilgi gösterdiler. Kızıldeniz'de yapılmakta olan kaçakçılığın önemli güzergâhlarından biri oluşu ve Almanya'nın Uzakdoğu'ya gönderdiği harp gemileri için burada bir kömür deposu yapmak isteği bu ilginin başlıca sebeplerindendi. Osmanlı Hükûmeti Almanya'nın talepleri karşısında oyalama politikasını tercih etti, fakat ısrarın devam etmesi üzerine mesele, ilişkilere zarar verecek hâle geldi ve adaya 7'nci Ordudan asker çıkarıldı. Nisan 1901'de iki devlet arasında adaya ilgili olarak bir beyannâme üzerinde anlaşmaya varıldı. Birinci Dünya Harbi öncesi Avrupa devletlerinin adaya olan ilgilerinin merkezi değişti ve ada artık kömür deposu olarak değil, petrol sebebiyle gündeme geldi.²⁰²

Almanların kömür ambarı olarak kullanmak üzere Kızıldeniz'de bir adanın kendilerine tahsis edilmesine ilişkin husus Mabeyn Başkâtibi Tahsin

²⁰⁰ DMA; ŞUB. 1901/57. Port Said Kömür Ambarına 1873 senesinde tayin edilen Kolağası Mehmed Kaptan'a verilen H. 6 Muharrem 1290 (M. 6 Mart 1873) tarihli talimatnâme sureti.

²⁰¹ DMA; MKT. 7558/27-28. Feresan Kömür Ambarı Memurluğunun 13 Haziran 1909 tarihli arizası.

²⁰² Feresan adasındaki petrol yatağı ve işletilmesi konusu bazı Osmanlı devlet adamlarının da dikkatini çekmiş ve madenin işletme imtiyazını almak istemişlerdi. Adanın stratejik değeri Trablusgarp Savaşı dolayısıyla İtalya ile Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de de karşı karşıya gelmeleriyle yeniden gündeme geldi. Osmanlı Devleti'nin Feresan Adası ile ilgili olarak takip ettiği politikaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan Ekinci, **a.g.m.** s. 580-598.

Paşa'nın hatıralarında da geçmektedir. Buna göre, Alman donanmasına büyük önem veren Alman İmparatoru, müstakbel bir harpte Alman gemilerinin kömürsüz kalmalarını önlemek için uzak denizlerde kömür depoları aramaktaydı ve bu sebepten Hudeyde civarında boş bir adayı Sultan II. Abdülhamid'den istedi. Baron Marshall Babıâli'ye çeşitli defalar müracaatlarda bulunduğu gibi bir gün Padişah'ın huzuruna çıkarak *"Kızıldeniz'de Alman gemileri için kömür tedarikinin müşkül olduğunu ve imparator'un Hudeyde civarındaki boş adayı kömür deposu olmak üzere Almanya'ya terk ve tahsisine müsaade buyuracaklarını Zât-ı şahanenin zevâl-nâpezir dostluğundan ümit etmekte bulunduğunu"* söyledi. Bu görüşmeden sonra II. Abdülhamid, Yemen Valisi Feyzi Paşa'ya hemen bir telgraf çekilerek söz konusu adaya kâfi miktar asker çıkarılmasını tebliğ etti, ayrıca lazım gelen askerî tesislerin yapılmasını ve neticenin de en kısa zamanda kendisine bildirilmesini emretti. İki gün sonra Feyzi Paşa'dan gelen telgrafta emredilen hususların yapıldığı cevabının alınması üzerine Baron Marshall'a Hudeyde civarında boş bir ada bulunmadığı, yalnız bir ada mevcut olup onun da askeri mevki olduğu Hariciye Nezareti aracılığıyla Alman makamlarına bildirildi.²⁰³ Tahsin Paşa'nın hatıralarında geçen bu hadise için tarih belirtilmemiş olsa da Hudeyde'ki bir ada nitelendirilmesinde bulunması, bunun 1901'de Yedinci Ordu tarafından asker çıkarılan Feresan Adası olduğu değerlendirilmektedir.

Bulduğu mevki itibarıyla Kamaran Adası da Kızıldeniz'deki önemli güzergâhlardan biriydi. Mevkiinin öneminden dolayı daimi surette kömür bulundurulması değerlendirilerek 1892 yılında Kamaran'da 600 ton kömür alabilecek kapasitede bir ambar inşası kararlaştırıldı.²⁰⁴ 1894 yılı sonlarında Kamaran Adası'nda mevcut kömür açıkta olduğundan 15 gün arayla iki defa sıcağın ateş almasıyla yandı. Birincisinde hariçten çağrılan amelelerle üç

²⁰³ Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları Sultan Abdülhamid, s. 73-74.

²⁰⁴ DMA; ŞUB. 2229/139. 24 Eylül 1892 tarihli ilam. Keşif raporuna göre Kamaran'da inşa edilecek kömür ambarının 44.423 kuruşa mâl olacağı hesaplanmıştı. Ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2150/226, 2223/74.

günde söndürülebilen yangının ikincisi 24 saatte söndürülebildi ve ilave bir masrafa sebep oldu.²⁰⁵ Kamaran Adası'na çıkarılan kömürün muhafazası için Cidde'de bulunan ambar gibi 600 ton kömür alacak kapasitede bir ambar inşası 1902 senesinde Bahriye Nezareti'nce kararlaştırıldı.²⁰⁶ Kızıldeniz'de İtalyan saldırılarının arttığı 1912 yılı Nisan ayında Kamaran'daki ambarda mevcut kömürün İtalyanların eline geçmesini engellemek için kömürün orada bulunan tahaffuzhane idaresine devredilmesi ve üzerine de Sıhhiye idaresine ait bayrak çekilmesi Yemen Kuva-yı Umumiye Kumandanlığına önerildi.²⁰⁷

Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla birlikte Hicaz ve Yemen sahillerinde daimi surette gemiler bulundurma kararı alan Osmanlı Hükûmeti, gemilerin en önemli ihtiyacı olan kömür tedariki için Kızıldeniz sahillerinde kömür ambarları tesis ederek bu ihtiyacı karşılamaya çalıştı.

2.3.2. Kızıldeniz'deki Liman Daireleri

Limanlar; gemilerin barınmalarına, yük alıp boşaltmalarına, yolcu indirilip bindirmelerine yarayan doğal ve yapay sığınaklardır. Genelde kara ile ulaşımın kolay olduğu yerlerde inşa edilen limanlar, buldukları şehir ve kasabaları ticari ve ekonomik açıdan desteklemeleri açısından önemlidir.

Kızıldeniz sahillerinde başlıca Osmanlı liman daireleri, kuzeyden güneye doğru; Akabe, Elveh Yenbu, Cidde, Kunfude, Cizan,²⁰⁸ Feresan, Meydi, Luheyya,²⁰⁹ Kamaran, Hudeyde ve Muha'ydı. İdari olarak Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na bağlı olan bu dairelerden Cidde, Luheyya ve Kamaran'daki daire binaları devlete ait olup, diğer daire binaları kiralanmış

²⁰⁵ DMA; ŞUB. 2336/131. 26 Aralık 1894 tarihli ilam. Bahriye Nezareti kömürün üzerinin örtülü olup olmadığı hakkında ve yangının sebebine dair Bahr-i Ahmer Komodorluğundan malumat talep etmiştir.

²⁰⁶ DMA; ŞUB. 2284/264. 12 Temmuz 1902 tarihli ilam. Yapılan fizibilite çalışmalarına göre böyle bir kömür anbarı için 900 Mecidiye sarf edilecekti.

²⁰⁷ DMA; MBN. 618/225, 227,232.

²⁰⁸ Cizan, Osmanlı Devleti idari taksimatında Yemen Vilayeti'nin Hudeyde Sancağı'na bağlı Ebu Ariş'in kaza merkezidir.

²⁰⁹ Luheyya, Osmanlı Devleti idari taksimatında Yemen Vilayeti'nin Hudeyde Sancağı'na bağlı kazadır.

vaziyetteydi.²¹⁰ Kızıldeniz limanlarının hepsinde 1860 senesinden sonra gümrük idareleri de oluşturuldu.

Yenbu Liman Dairesi'nin bazı yerlerinin tamire muhtaç bir hâlde olmasından dolayı 1898 yılı başlarında tamirat için tahsisat ayrıldı.²¹¹ 1898 yılında aylık geliri 250 kuruş civarında olan Elvech liman dairesinin bulunduğu bina küçük ve denizden doldurulmuş mahal üzerindediydi. 1900 senesinde tamire muhtaç hâlde bulunan binanın tamiri ve genişletilmesi söz konusu oldu.²¹² Nisan 1905'ta Kamaran'da kâgir olarak inşasına lüzum görülen liman dairesi için keşif işlemleri yapıldı.²¹³

1895 senesinde, Cidde'de komodorluğa ve liman reisliğine mahsus bir daire bulunmadığından resmi muamelât komodorların iskân edildikleri hanede, liman işlemleri ise belediye dairesinin bir odasında icra olunuyordu. Cidde'nin her yıl binlerce hacının uğrak yeri olmasından dolayı, orada devletin şanına yakışan bir liman dairesi inşasının uygun olacağını değerlendiren Osmanlı Hükûmeti Cidde sahilinde bulunan topçu kışlası ile karantina dairesi arasındaki mahalde iki katlı bir bina inşasını kararlaştırdı.²¹⁴ Cidde ve civarında bulunan liman daireleri için yüksek kira verilmekte olduğunu değerlendirilerek 1894 yılı sonlarında liman dairesi inşası için uygun mahallerde arsa araştırılmasına dair tebligatta bulunuldu.²¹⁵ Limana gelen gemilerden büyüklüklerine göre ton başına ücret alınmaktaydı.²¹⁶

²¹⁰ 1897 yılındaki aylık geliri 250 kuruş civarında olan ve aylık dokuz buçuk kuruş kira veren Elvech Liman Dairesi için Elvech iskelesinde bir liman dairesi inşası gündeme gelmiş fakat yapılan araştırmalar sonucunda bunun 25 bin 750 kuruş masrafa mâl olacağı tespit edildiğinden inşaat teşebbüsünden vazgeçilmiştir. **DMA**; BN. 18/239. Belge Nu: 3. Bahriye Nezareti Islahat ve Tetkik-i Muhasebât Komisyonun 6 Ağustos 1898 tarihli raporu.

²¹¹ **DMA**; ŞUB. 2406/120. 8 Mart 1898 tarihli ilam. Tamir masraflarıyla ilgili ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2314/147. 12 Mart 1898 tarihli tezkere sureti.

²¹² **DMA**; ŞUB. 2407/29, 2428/130, 2643/109.

²¹³ **DMA**; ŞUB. 2593/11. 3 Nisan 1905 tarihli müzekkire.

²¹⁴ **DMA**; ŞUB. 2378/199. 7 Mayıs 1895 tarihli ilam.

²¹⁵ **DMA**; ŞUB. 2346/219. 3 Aralık 1894 tarihli ilam.

²¹⁶ Cidde Limanı'na uğrayan gemilerden alınan ücrete ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **DMA**; ŞUB. 2156/200. 4 Aralık 1887 tarihli ilam.

Luheyya Limanı'nın mühim mevkide bulunmasından dolayı buraya bir istimbot ile altı asker gönderilmesinin gelirleri artıracığı gibi güvenliğin sağlanması açısından da önemli olduğunun Luheyya Liman Riyaseti'nden Babâli'ye bildirilmesi üzerine bu teklif uygun görüldü.²¹⁷ Yine aynı günlerde Luheyya Liman Dairesi'nin tamirata alınması ve masrafları liman hâsılatından karşılanmak üzere yarı kâgir olarak yeniden inşası kararlaştırıldı.²¹⁸

Bölgenin önemli limanlarından olan Hudeyde'de liman dairesi için bir bina inşa edilmesi 1892'de gündeme geldi.²¹⁹ 1893 senesinde keşif raporları hazırlandı ve buraya bir bina inşası kararlaştırıldı.²²⁰ Hudeyde Liman Riyaseti, liman dairesine ait mevcut binanın dar olduğunu bildirerek 1894'te genişletilmesinin gerekliliğine dikkat çekti.²²¹ Liman dairesine ait binanın Osmanlı Hükûmeti tarafından 1907 senesinde esaslı bir tamirata tabi tutulması söz konusu oldu.²²²

Cidde ve Hudeyde limanlarında bir kolağası ve bir fırkateyn kâtibi kadrosu bulunmaktayken diğer limanlarda sadece bir yüzbaşı kadrosu mevcuttu.²²³

²¹⁷ DMA; ŞUB. 2346/167. 28 Kasım 1894 tarihli ilam.

²¹⁸ Luheyya Liman Dairesinin söz konusu inşaatının yaklaşık maliyetine ilişkin bilgi için bkz. DMA; ŞUB. 2336/7. 20 Aralık 1894 tarihli ilam.

²¹⁹ DMA; ŞUB. 2223/56. 30 Mart 1892 tarihli Sadaret tezkeresi. 1887 yılında Hudeyde'deki liman dairesi vaktiyle hasırdan inşa edilmiş bir odadan ibaretti. Bahr-i Ahmer Komodorluğu, buraya gelen giden ecnebi gemilerin çokluğundan bahsederek bu görüntünün hoş karşılanmayacağını İstanbul'a bildirmiş ve kâgir bir bina inşasının uygun olacağı yönünde değerlendirmede bulunmuştu. DMA; ŞUB. 2161/217. 7 Kasım 1887 tarihli ilam. 1889'de Hudeyde Liman Reisi, Bahriye Nezareti'ne gönderdiği bir yazısında liman işlerinin sahilde gümrük kolcularına mahsus bir barakada ifa edilmekte olduğundan bahisle bu durumun "haysiyet-i devlet ile gayr-ı münasip" olduğundan bahsetmiş ve bir liman dairesi inşasının uygun olacağını belirtmişti. Bkz. DMA; ŞUB. 2212/87. 18 Haziran 1889 tarihli ilam.

²²⁰ DMA; ŞUB. 2371/47 13 Temmuz 1893 tarihli ilam. Söz konusu liman dairesinin inşaat masraflarına dair malumat için ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2314/9.

²²¹ DMA; ŞUB. 2328/112. 21 Haziran 1894 tarihli ilam.

²²² DMA; ŞUB. 2632/20. 5 Ocak 1907 tarihli karar sureti. Hudeyde Limanı'nında küçük ticari gemilerden alınan rüsuma dair ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2151/45.

²²³ DMA; MBN, 1250/14. Ayrıca bkz. DMA, Künye Defterleri Bölümü, Muhtelif Limanlara Ait Zabıtân Künye Defteri (Sene 1325-1328), Def. Nu: 142. s. 178-187. Osmanlı Devleti'ndeki diğer limanlar ve kadrolarına ilişkin ayrıntılı bilgi için aynı arşivde Künye Defterleri Bölümü'ndeki şu defterlere bakınız: Bilumum Liman Daireleri Defteri, (Sene 1325), Def. Nu: 143, Bilumum Liman Daireleri Atik Defteri, (Sene 1318), Defter Nu: 144.

Kızıldeniz'in işlek limanlarından olan Muha Limanı, XVII. yüzyılın ilk yarısında çok canlı bir ticaret merkezi oldu. XVII. yüzyıl sonlarında liman ticareti gerilemeye başladı ve buradaki ticaret Luheyya'ya kaydı. Muha'daki ticaretin gerilemesinde kahvenin Cava'da yetiştirilmesi büyük rol oynadı. Muha'nın dört tarafından bulunan surların zamanla yıkılıp şehrin çeşitli saldırılara maruz kalması ve İngilizlerin Aden'i bölge ticaretinin merkezi hâline getirmeleri de Muha'daki ticaretin gerilemesine sebep oldu.²²⁴ XIX. yüzyıl sonlarında Muha Limanı Yemen sahillerinin en işlek iskelesi durumundaydı. Buradan senelik bir hayli gümrük vergisi tahsil edilmekteydi. Fakat iskelede bulunan liman dairesi atıl bir vaziyet almıştı. Bulunduğu mevkinin öneminden dolayı Muha Limanı'nın ıslahı hususuna bölge idarecilerinin dikkat çekmesi üzerine, 1885 senesinde Tersane-i Âmire'den keşif raporları hazırlaması amacıyla konunun uzmanı bir subayın bölgeye gönderilmesi kararlaştırıldı.²²⁵

Yemen Valiliği emrinde bulunan Hudeyde, Kamaran, Luheyya ve Kurfude limanlarında gelip giden deniz vasıtalarından alınan ücretin 1887 senesinde söz konusu yerlerin belediye meclislerince tahsil edildiği anlaşılmaktadır. Bu durumu Cidde Liman Reisliğinin Bahriye Nezareti'ne bildirmesi üzerine diğer Osmanlı limanlarında olduğu gibi Kızıldeniz'de adı geçen limanlar dâhilinde ticari faaliyette bulunan küçük deniz vasıtalarından alınacak rüsumun bahriye hazinesi namına liman reisleri tarafından tahsilinin icap ettiğine ilişkin hususun Bahriye Nezareti tarafından Yemen Valiliğine bildirilmesi kararlaştırıldı.²²⁶

Liman reislerinin tayin ve nakilleri, Bahriye Nezareti tarafından yapılır, komodorluklar bu konuda yetki kullanamazlardı.²²⁷ Buldukları limanlara gelip giden gemilerin talimatlara göre işlemlerini yapmak, emniyeti temin

²²⁴ Cengiz Orhonlu, **a.g.k.**, 84.

²²⁵ Muha Limanı'nda keşifte bulunmak üzere gönderilecek olan subay önce Cidde'ye gidecek, oradan tahsis edilecek bir gemi ile Muha Limanı'na hareket edecekti. **DMA**; ŞUB. 2117/32. 28 Nisan 1885 tarihli müzekkire.

²²⁶ **DMA**; ŞUB. 2135/140. 8 Şubat 1887 tarihli ilam. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2129/114.

²²⁷ **BOA**; DH.İD 74/49.

etmek, kazaları önlemek liman reislerinin başlıca görevleri arasında yer alıyordu. 1907 senesinde Cidde liman memurlarının kayıtsızlıkları yüzünden limana gelip giden vapurların bazı tehlikelere maruz kaldıkları, liman dâhilinde işleyen zambukların bir usule tabi tutulmamasından dolayı²²⁸ birtakım kazalar olduğu tespit edildi. Bu cümleden olmak üzere Rusya denizyollarına ait vapurdaki bir şahsın Cidde'deki zambukçuların dikkatsizliği yüzünden hayatını kaybettiği Rusya Sefareti tarafından Babiâli'ye şikâyet konusu olarak bildirilmişti. Bunun üzerine gelip giden gemilerin güvenliklerinin sağlanması, zambukların seyrüseferlerinin muntazam kurallara bağlanması, bu gibi kazaların önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınması hususunda Cidde Liman Resliğine Bahriye Nezareti tarafından gerekli tebligat yapıldı.²²⁹

Hudeyde, Cidde ve Yenbu limanlarına 1911 senesi zarfında gelen Osmanlı ve muhtelif mahallerin sancaklarını taşıyan gemi sayısı şöyleydi:²³⁰

	Yelkenli Gemiler	Vapurlar	Toplam
Cidde Limanı ²³¹	672	27	699
Yenbu Limanı	224	14	238
Hudeyde Limanı	525	17	542
Toplam	1421	58	1479

²²⁸ Kızıldeniz'deki zambukların seyrüseferde uyacakları esaslara ilişkin kurallar, hazırlanan nizamnâmelerde açık olarak belirtilmişti. Bkz. **DMA**; ŞUB. 2156/99, 200.

²²⁹ **DMA**; ŞUB. 2649/32. 5 Ekim 1907 tarihli Şûrâ-yı Bahriye kararı.

²³⁰ **DMA**; Daireler, Dosya: 7646, Belge Nu: 13-15. Erkân-ı Haribiye-i Bahriye Dairesi'nin 28 Şubat 1911 tarihli yazısı. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kanal'dan yıllık olarak geçen toplam gemi sayıları için ayrıca bkz. Danyal BEDİZ, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", **AÜDTCF Dergisi** c. IX, Sayı 3, s. 335-336.

²³¹ Cidde Limanı'na bağlı olarak faaliyet gösteren Kunfude, Kamaran, Elvech ve Cizan limanlarının 1893 yılı hasılatına ilişkin bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2232/14.

2.3.3. Kızıldeniz'de Osmanlı Gemileri İçin Tersane Teşkili

Süveyş Kanalı'nın açılmasından önceki yıllarda Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Denizi'nde seyrüsefer eden Osmanlı gemileri için Basra'da bir tersane açılmıştı. Yeterli alet ve edevata sahip olmayan ve baraka tarzı mekânlarda faaliyet gösteren bu tersane zamanla harap bir hâle gelmişti. Dönemin Bağdat Valisi Midhat Paşa, Bâbîâlî'ye gönderdiği 31 Mart 1870 tarihli bir arızasında bu konuya da dikkat çekmiş ve tersanenin bir an önce ıslah ve tecdit edilmesini talep etmişti. Ayrıca buraya gemiler için bir havuz inşa edilmesini ve işi iyi bilen uzman ekipler gönderilmesini istemişti.²³²

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz, Arap Yarımadası ve Basra'da bulunan Osmanlı gemilerinin sayısı bir hayli arttı. Buralarda daimi surette görevlendirilen gemilerin alt kısımları sac olduğundan makine ve kazan gibi aksamın düzenli olarak tamiri ve temizlenmesi icap ediyordu. Kızıldeniz'in ikliminden dolayı rutubetli bir havaya sahip olması ve deniz suyunun çok tuzlu olması gibi faktörlerden dolayı da gemilerin sık sık tamiri gerekiyordu. Bakım ve onarıma muhtaç gemiler, Süveyş veya Basra tersanelerine alınmakta veyahut İstanbul'a, yani Tersane-i Âmire'ye gönderilmekteydi. Süveyş'te tamir masrafları fazla tutmaktaydı. Ayrıca burada havuza alınması icap eden gemiler havuz dolu olduğu gerekçesiyle uzun süre Süveyş'te beklemek mecburiyetinde kalıyorlardı.²³³ Tamir için İstanbul'a sevki ve tekrar görev yerlerine gönderilmeleri ise Süveyş Kanalı'ndan geçiş ücretiyle birlikte yine oldukça fazla masrafa, ayrıca zaman kaybına sebep oluyor ve her iki durum da hazineye ilave yük getiriyordu.²³⁴

²³² **BOA**; İ.MMS 39/1611. Belge nu: 2-3. Bağdat Valisi Midhat Paşa tarafından Sadaret'e gönderilen H. 28 Zilhicce 1286 (M. 31 Mart 1870) tarihli rapor.

²³³ 1873 senesinde Cidde'den Süveyş'e gelen ve tersanede havuza konularak tamirati icap eden Nizamiye Vapuru, havuzun dolu olmasından dolayı 15-20 gün beklemek durumunda kalmıştı. **DMA**; ŞUB. 1934/120.

²³⁴ Bu durumun bazen Meclis-i Mahsus-ı Vükelâ'da müzakere edildiği dahi olmaktadır. Bkz. **DMA**; ŞUB. 2314/2. 30 Mart 1893 tarihli ilam. Süveyş Kanalı'ndan geçecek olan gemilere uygulanacak muamelata ilişkin tanzim olunan nizamnâme ve bunun tatbiki hususunda ayrıntılı bilgi için bkz. **DMA**; ŞUB. 206/34. 10 Eylül 1882 tarihli müzekkire. Tersane-i Âmire

Süveyş Tersanesi Mısır Hıdivliği'nin idaresi altında olduğundan Osmanlı gemilerinin burada yapılacak bakım ve onarımları Hıdivliğin iznine tâbiydi. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz'de daimi surette donanma bulundurulmasına ilişkin alınan karar sonucu 1870'de ilk sevk edilen gemilerden olan Sinop ve Beyrut korvetleri 1872'de tamire muhtaç bir hâle geldiklerinden bunların Süveyş'teki havuza veya Mısır ve İskenderiye'deki fabrikalara sevki söz konusu olmuştu.²³⁵

Cidde'de tamirâtı mümkün olmayan gemiler Süveyş'e sevk edilirdi. Süveyş'teki tersanede gemilerin tamirâtı için personel istihdam edilir ve ihtiyaca göre Tersâne-i Âmire'den subay ve memur da gönderilirdi. 1894

ve İdare-i Mahsusa vapurlarının Süveyş Kanalı'ndan geçişleriyle ilgili olarak Kanal Kumpanyası ile yapılan mukaveleye ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2150/234. Bahriye Nezareti'nin 24 Ocak 1893 tarihli yazısı.

²³⁵ Kızıldeniz'deki tamire muhtaç gemilerin Süveyş Tersanesi'nde tamire alınması için Osmanlı Devleti, Mısır Hıdivliği ile yazışma yaptı. 1872 yılında Kızıldeniz'deki Sinop ve Beyrut korvetlerinin tamirleri gerektiğinden bunların Süveyş'e sevkleri icap etmiş ve Şûrâ-yı Bahriye'de şu metin kaleme alınmıştı: "Asir sevâhilinde bulunan süfûn-i harbiyeden tamirlerine lüzum görünen Sinop ve Beyrut nâm korvet-i hümâyunların hasb-el mevsim Dersaadet'e celbleri müşkilât ve muhâtarâtı mucib olacağına ve bu ma'kule tamirât için Süveyş'te havuzlar ve Mısır ve İskenderiye'de fabrikalar mevcut bulunduğuna mebni mezkûr korvet-i hümâyunların tekne ve makinelerinin zikrolunan havuzlarda ve pervanelerinin dahi şimendüfer vasıtasıyla naklolunarak mezkûr fabrikalarda hemen icra-yı tamirât-ı mukteziyeleri hakkında taraf-ı eşref-i hazret-i vekâletpenâhiye arz ve takdim kılınan tezkere-i nezâretpenahinin zeyline muharrer cevab-ı sâimde zikrolunan Sinop ve Beyrut korvet-i hümâyunlarının ol vechle mezkûr havuz ve fabrikalarda icrâ-yı tamirâtı münasib ve suhûleti mucib olacağından ol bâbda Hıdiviyet-i celile-i Mısıryye'ye şeref tastîr buyrulan tahrirât-ı sâmiyenin leffen îsâl kılındığı irâde ve ferman buyrulmuştur. Ber-mucib-i irâde-i aliyye zikrolunan korvet-i hümâyunların tertibat-ı mukteziyeleri mezkur havuz ve fabrikalarda icra olunmak üzere Süveyş'e li-ecl-il-irsâl tahrirat-ı samiye-i mezkûrenin Bahr-i Ahmer Kumandanlığına îsâliyle oradan Hıdiviyet-i Mısıryye cânibine isrâsı iktiza ederse zikrolunan havuzların tehî bulunacağı vakit buraca mechul bulunduğundan şayet boş havuz yoksa sefâin-i mezkûrenin beyhude Süveyş'te ibkasıyla izâa-i vakt etmekten ise bu iş için zâbitân-ı bahriyeden birinin memur tayiniyle tahrirât-ı mezkure ona teslimen doğrudan doğruya Hıdiviyet-i müşârûn ileyhâya bil-irsâl memur-ı mumâileyhin istihsal edeceği emr ü muvafakat-ı mahsusaya göre keyfiyet şimendüfer vasıtasıyla kumandanlık-ı mezkûreye serîan tebliğ olunarak Süveyş'e celbi ve Beyrut Korveti'ne gelince buna birtakım hastagân-ı askeriye bil-irkâb Dersaadet'e gelmek üzere Beyrut tarihiyle Sinop Korveti'nin hemen yola çıkarıldığı iş'arat-ı mahalliyeden anlaşılması üzerine muahharan lâhik olacak karara intizaren Berut sevahili civarında kâin Avret Adası'nda tevakkuf eylemesi geçen gün cânib-i seniyyül cevânib-i cenâb-ı nezaretpenahilerinden süvarisine bâ-telgrafnâme emr ü iş'âr buyrulmuş olduğundan ber-mucib-i muharrer Hıdiviyet-i müşârûn ileyhânın husulü muvafakatından sonra bunun dahi Süveyş'e celbiyle tesviye-i ihtiyâcât-ı tamiriyyesi hususunda me'mur-ı mumâileyhe me'zuniyet verilmesi tesrî ve teshîl-i maslahatı müstelzim bulunmağla suret-i ma'rûza re'y ve irâde-i aliyye-i âsaf-ânelerine dahi tevafuk eylediği hâlde icrâ-yı icâbı bâbında 19 Şevval 1288." **DMA**; ŞUB. 1916/168. 1 Ocak 1872 tarihli Şûrâ-yı Bahriye mazbatası.

senesinde Utarid ve Mansure korvetleri ile Kurfude ve Plevne vapurlarının tamirat işlemleri bu şekilde Süveyş'te icra edildi.²³⁶ Utarid ve Mansure korvetleri 1892'den beri tamire muhtaç bir hâlde Süveyş'te bulunduğu ve bunların tamirleri için Mısır Hıdivliği'ne Babîâli tarafından tebligatta bulunulduğu hâlde aradan uzun süre geçmesine rağmen tamire alınmadıkları anlaşılmaktadır.²³⁷

Kızıldeniz'de daimi surette görevlendirilen gemiler sacdan mamul olduğundan senede bir kere Süveyş'te havuza konularak alt kısımlarının temizlenmesi ve boyanması kararlaştırılmıştı. Fakat Süveyş Havuz Memurluğunca Osmanlı gemilerinden Mısır vapurlarından alınan ücretten fazla ücret talep edilmesi masrafları artırmaktaydı. Osmanlı Hükûmeti 1896 yılında Mısır Fevkalade Komiserliği vasıtasıyla bu konunun halli için girişimde bulundu fakat esaslı bir netice elde edilemedi.²³⁸

Süveyş Tersanesi'nde tamire alınan Osmanlı gemileri için Tersane-i Âmire'den uzman ekipler de gönderilirdi. Mesela 1893 yılında Süveyş'te tamiri kararlaştırılan altı Osmanlı gemisi için inşaiyye sınıfına mensup Yarbay Arif Bey'in başında bulunduğu bir ekibin İstanbul'dan Kızıldeniz'e sevki kararlaştırıldı. Arif Bey'e verilen talimatta şu hususlar yer almaktaydı: "Gemilerin tamirâtı en iyi şekilde yapılarak noksanları tamamlanacak, gemilerin havuza alınmasında müşkülâtla karşılaşırca Mısır Fevkalade Komiseri Ahmet Muhtar Paşa'ya müracaat edilecektir. Tamirat bittiğinde Bahriye Nezareti'ne rapor gönderilecek ve gemiler görev mahallerine gönderildikten sonra heyet İstanbul'a hareket edecektir. Gemilerin tamir

²³⁶ DMA; ŞUB. 2350/16. 30 Mart 1894 tarihli ilam. Aynı konu ile ilgili olarak ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2350/18.

²³⁷ Bu korvetlerin uzun süre tamire muhtaç bir hâlde Süveyş'te kalmalarının uygun olmayacağını değerlendiren Bahriye Nezareti, Mısır Fevkalade Komiserliği nezdinde girişimde bulunma kararı almıştı. DMA; ŞUB. 2283/79. 12 Ekim 1892 tarihli ilam.

²³⁸ DMA; ŞUB. 2380/122. 7 Ağustos 1896 tarihli ilam.

masrafları için yetmiş dokuz bin kuruş Beyrut Vilayeti emvalinden havale edilmiştir.”²³⁹

Kızıldeniz’de tamire muhtaç hâldeki gemiler için çeşitli defalar İstanbul’dan uzman personel gönderilmişti. Bursa ve Edirne korvetleri ile Necm-feşân Gambotu’nun tekne ve makinelerinde tamire muhtaç aksam olduğunun bildirilmesi üzerine 1887 senesinde bu iş için ve daimi surette orada görevlendirilmek üzere Tersane-i Amire’den iki subayın gönderilmesi kararlaştırılmıştı.²⁴⁰ Ayrıca, Kızıldeniz’deki gemilerin alt kısımları İstanbul’dan gönderilen dalgıçlar tarafından düzenli olarak temizlenmekteydi. Fakat temizlik işleminden sonra havuza konularak boyanmaması gemilerin kısa sürede harap olmasına sebep olmaktaydı. Nazariyatta her ne kadar gemilerin senede bir Süveyş’te havuza alınması kararlaştırılmış olsa da fiiliyatta bu pek mümkün olamıyordu.²⁴¹

Süveyş Kanalı’nın açılmasından sonra Kızıldeniz’e gönderilen gemi sayısındaki artış sebebiyle XIX. yüzyılın sonlarında Kızıldeniz’de tam teşekküllü bir tersane açılması gündeme geldi. Kızıldeniz’de uzun süre kalan gemilerin son derece harap bir hâl alarak bakım ve onarıma muhtaç hâle gelmeleri bir tersane açılmasının zaruretini ortaya koydu. Osmanlı Hükûmeti’nce bir tersane teşkil edilmesinin uygun olacağı değerlendirildi ve bu kapsamda bazı girişimlerde bulunuldu. Tersane ve havuzun inşa edileceği yer hususunda Kızıldeniz’de keşif faaliyetlerinde bulunularak, ayrıntılı araştırmalar ve bölgedeki idarecilerden gelen raporlar sonucunda Cidde’de bir tersane inşası kararı alındı. Hudeyde Mutasarrıflığı’nın Cidde’de tersane

²³⁹ Yarbay Arif Bey’e verilen 8 Ağustos 1893 tarihli talimatnâmenin tam metni için bkz. **DMA**; ŞUB. 2228/82. Fakat Tersane-i Âmire’den Süveyş’e gönderilen amelelerin burada buldukları süre içerisinde maaş alamadıklarından şikâyetle son derece zaruret içinde oldukları ve erzak tedarikinde sıkıntı çektiklerinin İstanbul tarafından öğrenilmesi üzerine konunun halli için Bahriye Nezareti tarafından Yarbay Arif Bey’e gerekli tebligat yapılmıştır. Bkz. **DMA**; ŞUB. 2335/234. 6 Ekim 1894 tarihli ilam.

²⁴⁰ **DMA**; ŞUB. 2167/150. 29 Aralık 1887 tarihli ilam. Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2156/22. 22 Kasım 1887 tarihli müzekkire.

²⁴¹ **DMA**; ŞUB: 2358/16. 15 Ocak 1896 tarihli ilam.

inşasının yanı sıra Kamaran'da gemiler için havuz inşasına ilişkin talebi de müzakere edildi.²⁴²

2.3.3.1 Cidde'de Tersane Açılmasına Yönelik Girişimler

Cidde'nin önemli bir mevkide bulunması, deniz ticaretinin ve taşımacılığının merkezinde olması gibi unsurlar sebebiyle tersanenin burada inşa edilmesinin uygun olacağı kanaati oluşmuştur.

Cidde'de tersane tesis ve inşa edilmesine ilişkin çalışmalara 1888 senesinden itibaren başlandığı arşiv belgelerinden tespit edilebilmektedir. Kızıldeniz civarında bir tersane inşa edilmesi gündeme geldiğinde mevki olarak önce Bâb-ül-megarib ve Cidde'nin kuzeyinde bulunan Kubbetülaşere ile Akabe Körfezi dâhilindeki Tiran Adası, Akabe Körfezi, Kamaran Adası, Elvesim İskelesi gibi mahaller düşünüldü, fakat en sonunda Cidde'de karar kılındı. Burada tersane ile birlikte inşa edilecek liman ve iskelenin Cidde'deki ticareti canlandıracağı ve deniz yoluyla Cidde'ye gelip giden hacıların²⁴³ sahile çıkmalarının kolaylaşacağı da değerlendirildi.²⁴⁴ Çünkü hacı vapurları sahile tam yanaşamadığından hacı vapurlara zambuklar aracılığıyla meşakkatle inip biniyorlardı.

²⁴² DMA; ŞUB. 2470/155. 8 Ocak 1900 tarihli ilam.

²⁴³ Cidde'ye deniz yoluyla gelen ve giden hacı vapurları ve bunların muamelesine ilişkin olarak ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2411/78. DMA; MKT. 7604/173-174, 191-192.

²⁴⁴ DMA; MKT. 550/27, 569/124, 699/166, 774/173. Bahr-i Ahmer Komodoruna göre, tersane mahalli için Elvesim İskelesi uygundu. Kamaran'da tahaffuzhane bulunduğu ve ayrıca içme suyu temininde sıkıntı yaşandığından orada tersane teşkili uygun değildi. DMA; ŞUB. 2463/48. 17 Şubat 1900 tarihli ilam. Tersane ve bir kömürlük inşasının 1889 yılında önce Cidde'nin kuzeyinde bulunan Bâb-ül-megarib girişinde, fakat buranın kötü hava koşullarına sahip olduğu değerlendirilerek söz konusu inşaatın Cidde Limanı civarında bulunan Kubbetül-aşere mevkiinde başlanması tasarlanmıştı. DMA; ŞUB. 2150/87,118, 2184/202, 2185/35, 2186/6, 2212/20, 246, 2215/86, 2223/23. Hatta Kubbetül-aşere'de inşa edilecek tersane için 1766 adet kazan borusu Tersane-i Âmire'den İdare-i Mahsusa'ya ait Bahr-i Cedid vapuruna yüklenerek Kızıldeniz'e sevk edilmişti. DMA; ŞUB. 2150/139. 8 Nisan 1890 tarihli Bahriye Nezareti'nin yazısı. Fakat Kubbe-tül aşere mevkiinde yapılması planlanan tersaneden bir netice alınamamış ve 1890 senesinde Bahriye İnşaiyye subayların Ömer Lütfi Bey'in keşif raporu hazırlamak üzere Cidde'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır. DMA; ŞUB. 2216/142.

Kızıldeniz’de tersane ve fabrika inşasının irâde-i seniyye mucibince bir an evvel vücuda getirilmesi maksadıyla 1891 yılı bütçesinden gerekli tahsisat ayrıldı. Söz konusu fabrika için ihtiyaç duyulan tezgâh ile aletlerin Londra’dan satın alınması ve Sanayi-i Bahriye Alayı’ndan subaylarla birlikte 50 neferin Kızıldeniz’e sevki de aynı yıl Bahriye Nezareti’nce kararlaştırıldı.²⁴⁵ Şubat 1892 tarihli bir belgede Cidde’de inşası planlanan tersane inşaatının alınan yeni bir karar neticesinde tehir edildiği, şimdilik yalnızca bir dökümhane, demirhane ve kömür ambarı inşasına başlanılacağından bahsedilmektedir.²⁴⁶ 1893 yılında Cidde’de inşası söz konusu olan tersane için Plevne ve Gedikler vapurlarıyla Tersane-i Âmire’den malzeme ve eşya gönderildi.²⁴⁷

1893 yılında Kızıldeniz’de bulunan Mansure Korveti’nin kazanlarının değişmesi gerektiğinden İstanbul’a aldırılması gündeme geldiğinde irâde-i seniyye ile korvetin İstanbul’a alınmasından vazgeçilmesi istenerek bu iş için Kızıldeniz’e albay rütbesinde iki bahriye subayının gitmesinin uygun olacağı ifade edildi. Ayrıca Kızıldeniz’in hususi olarak önem kazanmakta olduğu vurgulandı, orada birtakım yabancı gemiler bulunmasına nazaran *“hilâfet-i küberâ-yı İslâmiyye ve saltanat-ı seniyye-i Osmâniye’nin muhafaza-i şân ü şevketi için”* Kızıldeniz’de ufak bir tersane ile küçük bir filo bulundurulmasının lüzumundan bahsedildi. Hicaz ve Yemen’in muhafazası için zaten buralarda daimi surette vapur işletilmekte olduğu, Kızıldeniz’deki Osmanlı gemilerinin bakım ve onarımlarını sağlayacak ve icabında küçük ebatta vapur inşasına müsait olacak derecede bir kızağın da bulunacağı bir tersane vücuda getirilmesi için Bahriye Dairesi’nin etraflı incelemede bulunması talep edildi. Yapılacak masraf miktarının ve bu konudaki kararın bildirilmesi hususları da aynı irâdede yer aldı.²⁴⁸

²⁴⁵ DMA; ŞUB. 1891/9-11.

²⁴⁶ DMA; ŞUB. 2264/111. 23 Şubat 1892 tarihli ilam.

²⁴⁷ DMA; ŞUB. 2150/233. Bahriye Nezareti’nin 18 Ocak 1893 tarihli yazısı.

²⁴⁸ DMA; MBN, 1929. Mabeyn-i Hümâyûn Başkitâbeti’nin 29 Temmuz 1893 tarihli yazısı. Söz konusu belgede, Cidde’de tersane ile birlikte inşa oluncak iskele ve liman ile gümrük dairesi ve antrepolarına ilişkin ayrıntılı malumat yer almaktadır. Ayrıca, dönemin padişahı Sultan II. Abdülhamid 1893 tarihli bir irâdesinde, taşrada yani İstanbul dışındaki limanlarda bulunan

İnşa olunacak tersane için Cidde Limanı'nda 100 metre uzunluğunda ve sekiz metre genişliğinde iki taş iskele ile rıhtım yapılması, sahile iki bin seksen metre mesafedeki şapa doğru bir yol inşasıyla muntazam bir liman, rıhtım ile bir iskele meydana getirilmesi Osmanlı Hükûmeti tarafından kararlaştırıldı. Bütün bunlar ve tersanenin inşası için altmış iki bin lira sarf edileceği öngörüldü. Rüsûmat Emaneti tarafından Cidde'de gümrük dairesi ile antrepolar inşası da kararlaştırılarak buraya gelecek yolculardan, eşyadan ve gemilerden alınacak cüzî verginin inşaa masraflarında kullanılması uygun görüldü. Cidde'de iskele olmadığından vapurla gelen yolcuların sahile çıkmak için zaten zambuklara yüksek ücretler ödedikleri göz önüne alındığında inşaatın tamamlanmasıyla hacılardan ve yolculardan alınacak ücretin çok görülmeyeceği değerlendirildi.²⁴⁹

Rıhtımdaki gümrük iskelesi önünden başlayarak vapurların demir attıkları limana kadar olan bölge tersane alanı olarak planlanarak tersane ve müştamilâtının liman dâhilinde doldurulacak şaplardan meydana gelecek mahal üzerinde inşası kararlaştırıldı.²⁵⁰ Cidde'de inşası tasarlanan rıhtım, tezgâh, antrepolar ve tersanenin fizibilite çalışmaları için Bahriye İnşaat

gemi adedi ve daha ne kadar gemiye ihtiyaç olduğu konusunda da malumat istemişti. Yapılan değerlendirme neticesinde Kızıldeniz, Basra, Akdeniz ile Karadeniz sahilleri için 12'si korvet, 12'si gambot olmak üzere toplam 24 gemiye ihtiyaç bulunduğu tespit edilmiş, bunun üzerine 24 geminin Tersane-i Âmir'e inşasına dair irâde-i seniyye çıkmıştı. 1892 senesinde bunlardan 14'ünün inşasına başlanılmıştı. Fakat gemilerin masrafları için Bahriye Nezaretî'nin yeterli tahsisata sahip olmadığı, hazineden para aktarılmadığından gemilerin inşaa işlerinin mecburen durduğu ve inşaa hâlindeki gemilerin tezgâhlar üzerinde kaldığı anlaşılmaktadır. Tahsisat olduğu takdirde inşası tamamlanacak 12 geminin Kızıldeniz'e gönderileceği ve Kızıldeniz'de bir tersane inşasına başlanacağı Bahriye Nezareti tarafından Babîâlî'ye ve Mabeyn-i Hümâyun Başkitâbetine bildirilmiştir. **DMA**; ŞUB. 2299/12-13. 21 Ekim 1893 tarihli müzekkire. (Söz konusu belgenin sûreti için bkz. EK-16). Ayrıca bkz. **DMA**; ŞUB. 2279/2. 7 Eylül 1892 tarihli mazbata. Cidde'de açılması planlanan tersanenin lüzumuna ilişkin İlişkin R. 11 Teşrin-i evvel 1309 (M. 23 Ekim 1893) Tarihli İrâde-i Seniyye Sûreti için ayrıca bkz. EK-17.

²⁴⁹ Cidde'ye inşası planlanan rıhtım ve tersane binaları için çıkarılan masrafa ilişkin bkz. **DMA**; ŞUB. 2247/174. 7 Şubat 1891 tarihli ilam. (Belgenin sûreti için bkz. EK-15). Ayrıca bkz. **DMA**; MBN, 1929. Şûrâ-yı Bahriye Kalemi'nin 21 Ekim 1893 tarihli mazbatası. Yirmi sekiz bin sekiz yüz kuruştan fazla masrafa mâl olan Cidde iskelesi 1895 yılında tamamlandı. Bkz. **DMA**; ŞUB. 2356/61. 15 Ağustos 1895 tarihli ilam.

²⁵⁰ **DMA**; MBN, 1929. Rüsûmat Emaneti tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 26 Ekim 1893 tarihli yazı. Bölgeden gelen keşif raporları Şûrâ-yı Bahriye'de müzakere edilmiş ve konuyla ilgili ayrıntılı bir rapor hazırlanmıştı. Bkz. **DMA**; ŞUB. 2308/8. 18 Mayıs 1893 tarihli müzekkire.

Dairesi'nde görevli Albay Ömer Lütfi Bey ile Nafia Nezareti'nden bir mühendis 1893 senesinde Cidde'ye gönderildi ve yapılan incelemeler sonucunda bir keşif raporu hazırlandı.²⁵¹ 1895'te Albay Ömer Lütfi Bey'in ayrıntılı araştırma yapmak üzere tekrar Cidde'ye gönderilmesi kararlaştırıldı.²⁵²

Cidde'de müstemilatıyla birlikte bir tersane inşasına ilişkin ifade 29 Kasım 1899 tarihli irâde-i seniyyede de geçmektedir. Bahr-i Ahmer Komodoru, ayrıca bir yüzer havuz inşasının önemine dikkat çekti, fakat İstanbul'dan bu hususta onay alamadı.²⁵³

Cidde'de inşası tasavvur olunan tersaneyle ilgili bütün bu hazırlık ve planlara ilişkin birçok belge ve bilgi bulunmasına rağmen, söz konusu tersanenin inşasının gerçekleşmediği anlaşılmaktadır. Bahriye salnâmelerinde de Cidde'de tersane bulunduğuna ilişkin bir bilgiye rastlanılmamıştır. Cidde'de tersane teşkili konusunun gerçekleştirilmemiş bir proje olarak kaldığı değerlendirilmektedir.

2.3.3.2 Kamaran'da Tersane İnşası

Kızıldeniz'de bir tersane inşasının önemli olduğuna karar veren Osmanlı Hükûmeti, inşa edilecek tersanenin yeri konusunda gerekli araştırmalarda bulunduktan sonra önce Cidde'de karar kılınmış, fakat sonradan Kamaran'da bir tersane inşasının uygun olacağını değerlendirmiştir.

Kamaran Adası'nda tahaffuzhane bulunması ve içme suyu temininde güçlük çekilmesi gibi mahzurlar bulunsa da Osmanlı Hükûmeti, 1901 senesinden itibaren burada bir tersane inşası için hazırlık yapmaya başladı. Kamaran'da bir kızak ile bir tamirhane inşası hâlinde hem gemilerin muhtaç

²⁵¹ DMA; ŞUB. 2351/146. 14 Mart 1895 tarihli ilam. Ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2303/3. 17 Şubat 1894 tarihli ilam.

²⁵² DMA; ŞUB. 2320/10. 18 Aralık 1894 tarihli mazbata.

²⁵³ DMA; ŞUB. 2463/48. 17 Şubat 1900 tarihli ilam.

oldukları tamirat fazla masrafa yol açmayacak hem de tersane boş kaldığı zaman burada ticari gemiler tamir ettirilerek kazanç temin edilecekti. İnşa olunacak tersanenin kereste, kazan ve benzeri levazımı İstanbul'dan gönderilecekti. Avrupa'dan getirilmesi zaruri olan tezgâh ve edevat için de Bahriye Nezareti bütçesine ilave tahsisat yapılması kararlaştırıldı.²⁵⁴ Tersane için gerekli kazanlar 1902 senesinde İstanbul'dan gönderildi.²⁵⁵

Kamaran'da tesis ve inşa edilmekte olan fabrikanın mühim işlerini idare etmek üzere orada daimi surette hususi memur bulundurulması gerektiğinden Tersane-i Âmire'de Fabrikalar Müfettişliğinde görevli Rasim Paşa, Nisan 1902'de ehliyet ve liyakatına istinaden bu göreve tayin edildi.²⁵⁶ Ayrıca, aynı dönemde Albay Veli Bey, "Tersane Memuru" unvanıyla Kamaran Tersanesi'nde görev yapmaktaydı.²⁵⁷ Kamaran Tersanesi'nde ve orada bulunan vapurlarda istihdam edilmek üzere 45 bahriye neferi İstanbul'dan hareket eden İdare-i Mahsusa'ya ait Nimet-i Hüdâ vapuru ile 1903 senesinde Kızıldeniz'e sevk edildi.²⁵⁸ Aynı yıl Kamaran'a silahendaz bir subay ile 15 nefer daha gönderildi.²⁵⁹ İstanbul'dan Nimet-i Hüda Vapuru ile fabrikanın şaft takımları ve kayışları ile tersanede kullanılacak bazı malzeme de sevk edildi. 1903 senesinde bunların da gelmesiyle tersanenin inşaatı tamamlandı.²⁶⁰

Tersanede bir kızak inşa ettirildiği gibi bahriye askerlerinin ikameti için daha evvel tahaffuzhane idaresine ait iki bina ve bir depo tersane müştemilatı

²⁵⁴ DMA; ŞUB. 2473/27. 10 Haziran 1901 tarihli Bahriye Nezareti'nden Mabeyn-i Hümayuna sunulan arz tezkeresi ve 11 Haziran 1901 tarihli irâde-i seniyye sureti.

²⁵⁵ DMA; ŞUB. 2473/54A. Bahriye Nezareti'nin 23 Ekim 1902 tarihli yazısı. Söz konusu yazıdan anlaşıldığına göre, İstanbul'dan kazanlarla birlikte gönderilmesi icap eden takımların gönderilmediğinin, yani eksik malzeme gönderildiğinin ortaya çıkması üzerine Bahriye Nazırı Hasan Paşa, bu tür olayların bir daha yaşanmaması ve uzak yerlere eşya göndermekte güçlük çekildiğinin bilinmesine rağmen böyle bir duruma sebebiyet verilmesinin işleri bir kat daha zorlaştırdığından bahsederek konuya ilgili kurumların dikkatini çekerek, ihtarda bulunmuştur.

²⁵⁶ DMA; MBN, 1522. Bahriye Fabrikalar Komisyonunun 1 Nisan 1902 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2473/43A. 4 Mayıs 1902 tarihli irâde-i seniyye sureti.

²⁵⁷ DMA; ŞUB. 2473/54A. Bahriye Nezareti'nin 23 Ekim 1902 tarihli yazısı.

²⁵⁸ DMA; MKT. 1393/210, 218.

²⁵⁹ DMA; ŞUB. 2510/198. 25 Ocak 1903 tarihli ilam.

²⁶⁰ DMA; ŞUB. 2553/215. 1 Nisan 1903 tarihli ilam.

içine alındı. Birtakım eksiklikleri bulunsa da 1903 yılına kadar tersanenin inşa masrafları yaklaşık 100 bin lirayı buldu.²⁶¹

16 Şubat 1906 tarihli bir belgeden Kamaran Tersanesi'ne dair ayrıntılı malumat almak mümkün olmaktadır. Buna göre Kamaran Tersanesi, bir demirci ocağı ile elle hareket ettirilen bir adet torna tezgâhı ve muhtelif eşyanın korunmasına mahsus bir barakadan ibaretti. Kızıldeniz'de mevcut gemilerin tamirlerini ikmal etmek için epeyce bir masrafla bir kızak vücuda getirilmiş ve burada Ziver-i Derya Vapurunun tamiri yapılmış, vapurun denize indirilmesiyle de kızak uzun süre denizde kalmıştı. Bundan dolayı kızak tamir ve tecdid edilmedikçe başka bir gemi için kullanılması mümkün değildi. Kamaran Tersanesi'nde ağır cisimleri taşımak için biraz maçuna edevatından birkaç kısım mevcut ise de onlar da çürümekteydi. Mevcut subay ve askerlerin tuzlu su yüzünden çekmekte olduğu sıkıntıyı gidermek için tatlı su hazırlanmasına mahsus kazan ve makina İstanbul'dan gönderilmiş ancak henüz yerlerine yerleştirilememişti.²⁶²

Bahriye Nezareti'nin 21 Nisan 1906 tarihli tezkeresinde Kızıldeniz'de bulunan gemilerin son derece harap vaziyette olduğu söz konusu edilerek Kamaran Tersanesi'nin ıslahı gündeme geldi. Buradaki gemiler için muntazam ve mükemmel bir tersane tesisinin lüzumundan bahsedilen yazıda Kamaran'da tahaffuzhane vesair mevcut olmasıyla o civardan başka bir yerde tersane vücuda getirilmesinin daha münasip olacağı değerlendirildi. Bu olmadığı takdirde mevcut Kamaran Tersanesi'nin ıslah ve tanzimi için teşebbüste bulunulması ve tersane dâhilinde bir de havuz yapılması Bahriye

²⁶¹ Sıhhiye Nezareti, Kamaran'da bulunan tahaffuzhane bina ve depolarının tersaneye tahsisinin kendilerinden izin alınmadan yapılmasını uygun görmeyerek tersanenin oradaki sağlık hizmetlerini olumsuz etkileyeceği doğrultusunda Bahriye Nezareti'ne görüş bildirmiştir. **DMA**; ŞUB. 2553/201. 31 Mart 1903 tarihli ilam. Bunun üzerine tahaffuzhaneye ait ambar ve binaların tahliyesi gündeme gelmiş fakat Bahr-i Ahmer Komodorluğu, bunlar için birçok masraf yapıldığından bahsederek böyle bir işlemin doğru olmayacağına dair görüş bildirmiştir. **DMA**; BN. 38/624. Belge Nu: 1. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'ndan Bahriye Nezareti'ne gönderilen 23 Temmuz 1903 tarihli yazı.

²⁶² **DMA**; MBN. 1516/7, Bahriye Nezareti'nin 21 Nisan 1906 tarihli yazısı.

Dairesi tarafından kararlaştırıldı.²⁶³ Kamaran'da inşa olunacak havuz mahallini ve sairenin tetkiki için Tersâne-i Âmire'den Albay Hüsnü Bey'in Kamaran'a gönderilmesi Bahriye Nezareti'nce uygun görüldü.²⁶⁴

2 Şubat 1908 tarihli irâde-i seniyye ile Kızıldeniz'de gemilerin tamiri için bir tersane ve havuz vücuda getirilmesinden bahsedilmesi üzerine Bahriye Nezareti Basra ve Kamaran limanlarının münasip mevkilerine konulmak üzere 250 kadem uzunluğunda ve 50 kadem genişliğinde çelik sactan mamul, yeni usul ve aksamı yekdiğerine geçen birer havuz sacın Avrupa'dan alınmasının uygun olacağını değerlendirildi. Bu iki sac havuzun mahallerine sevk edilmeleri, yerleştirilmeleri ve diğer masrafları için tahminen elli bin liranın temininden sonra siparişi edileceği Nezaret'in değerlendirmeleri arasında yer alıyordu.²⁶⁵

Kamaran'da inşası düşünülen tam teşekküllü tersane ile havuz konusu Osmanlı Mebusan Meclisi'nde 1911 yılı bütçe görüşmeleri sırasında, Bahriye Nezareti bütçesi üzerine yapılan görüşmelerde de gündeme geldi. Hudeyde Mebusu Zühdü Bey, Kızıldeniz'in Osmanlı Devleti için önemine vurgu yaptıktan sonra, bir şap denizi olan Kızıldeniz'de görevlendirilen gemilerin altı aydan fazla tamirsiz kalmasının mümkün olmadığını, altlarının temizlenmesi ve makinelerinin tamiri gerektiğini ifade ederek Kamaran'da bir tersane inşasının mühim ve elzem olduğunu ifade etti. Tamir için bir geminin İstanbul'a aldırılıp tekrar Kızıldeniz'e gönderilmesinin yol ve Kanal masrafı hesaba katıldığında bütçeye yük getirdiğini, hâlbuki orada açılacak tersanenin bu masrafları azaltacağını, tersane açılması için geçen yıllarda teşebbüste bulunulduğunu ve albay rütbesinde bir tersane müdürü gönderildiğini fakat tersane açılmadığını söyledi. Zühdü Bey, bütçede Kamaran'da tesis edilecek tersaneye dair ödenek olup olmadığını da sordu.

²⁶³ DMA; MBN, 1516/54, Bahriye Nezareti'nin 21 Nisan 1906 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2590/127, 2609/18. Şûrâ-yı Bahriye'nin 19 Şubat 1906 ve 25 Mart 1906 tarihli müzekkireleri.

²⁶⁴ DMA; MKT. 7453/7. 24 Ekim 1906 tarihli Erkân-ı Harbiye-i Bahriye müzekkiresi.

²⁶⁵ DMA; BN. 38/650. Belge Nu: 1. Bahriye Nezaretinden Mabeyn-i Hümayuna takdim olunan 11 Şubat 1908 tarihli arıza.

Bahriye Nazırı Mahmut Muhtar Bey bu soru üzerine, Kamaran'da bir tersane olmasının hakikaten pek mühim ve elzem olduğunu, fakat Kamaran'da inşa olunacak tamirhane ve tersane ile satın alınması icap eden kızağın fazla para gerektirdiğini ifade ederek gelecek sene bütçesine bu paranın konulmasının uygun olacağını söylemiştir.²⁶⁶

Bahriye Nezareti Fabrikalar Başmüdürlüğü'nün 1911 yılındaki bir raporuna göre, Kızıldeniz'deki gambotların tamiratı için Kamaran'da inşası tasarlanan ufak bir tersanenin yirmiyedibin İngiliz lirasına (Üçmilyonikiyüzkırkbin kuruş) mâl olacağı değerlendirildi. Tersaneye alınması planlanan malzeme şöyleydi: Ufak yüzer bir havuz ve iskele malzemeleri (21.500 İngiliz lirası), imbik makinesi ve kazanları (2.500 İngiliz lirası), buz makinesi (500 İngiliz lirası), makine ve ocaklar (2500 İngiliz lirası).²⁶⁷ Fakat alınacak bu malzemenin tersane fabrikası olarak düşünülen Kamaran'daki mevcut binalarda kullanılmasının teknik olarak mümkün olmadığı tespit edildiğinden bina sorunu ile karşılaşıldı.²⁶⁸ Tersanede, çoğu çarkçı sınıfından olmak üzere güverte, inşaiyye ve kâtip sınıfından birçok subay istihdam edilmekteydi.²⁶⁹

Kamaran'da vücuda getirilecek tersane fabrikası ile inşası düşünülen ilgili diğer dairelere ilişkin proje 1914 yılı başlarında gündeme geldi, Kızıldeniz'de bulunan gemilerin tamiratının İstanbul'da icrası Kanal ücreti ödenmesini ve Süveyş'te tamirleri ise fazla masrafa sebep olduğu göz önüne alınarak gerek Kızıldeniz'de gerekse uzaklığı münasebetiyle Basra'da

²⁶⁶ **Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi**, 1. Devre, 66'ncı İçtima, c.4, 14 Mart 1327, s. 353-354. Hudeyde Mebusu Zühdü Bey, yaptığı konuşmasında Kızıldeniz'de bir kısmı denizde bir kısmı karada bulunan batık ve hurda 8-10 geminin bir an önce satışının yapılması gerektiğini de ifade etmişti.

²⁶⁷ **DMA**; BN. 7/93. Belge Nu: 1. Bahriye Nezareti Fabrikalar Başmüdürlüğü'nün 5 Temmuz 1911 tarihli yazısı.

²⁶⁸ **DMA**; BN. 7/93. Belge Nu: 2. Bahriye Nezareti Çarkçı Komisyonun 17 Temmuz 1913 tarihli mütalaası. Kamaran'daki mevcut binalar daha evvel Sıhhiye Nezareti tarafından şap taşlarından inşa edilmiş ve karantina binası olarak kullanılmıştı.

²⁶⁹ 1911 yılında Kamaran Tersanesi'nde görevli subaylar ve diğer personele ait bilgi için bkz. **DMA**; Künye Defterleri Bölümü, Mevâki ve Münakalât Defteri, Defter Nu: 141, Sayfa Nu: 171-196.

tersane müesseseleri vücuda getirilmesinin önemi üzerinde duruldu. Bu iş için 1914 yılı bütçesine 50 bin lira konulmuş, bu iki mahalde tesis edilmesi planlanan tersanelerin ne büyüklükte ve hangi özelliklerde olacağı ve bu iki mahalde bulundurulması düşünülen gemilerin özellikleri araştırılmıştır. O günlerde Fransa'ya sipariş edilen yedi gambotun Kızıldeniz ve Basra sahilleri için inşa edildiğinden bahisle bunların büyüklükleri göz önüne alınarak tersanelerin teşkilinin uygun olacağı değerlendirildi.²⁷⁰ Alelade surette Basra'da üç gambot ile altı zırhlı motorbot, Kızıldeniz'de ise altı gambot bulundurulacağı Nezaretçe bildirilerek, tesis olunacak havuz ve fabrikaların azami 600 tonluk gambotları tamir kabiliyetine sahip olmalarının uygun olacağı kararlaştırıldı.²⁷¹

Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen önce İstanbul'a alınmasıyla Kamaran Tersanesi'ndeki faaliyetler de sona erdirildi. Bu küçük çaplı tersanenin yeterli alet ve edavat ile gerekli teknolojik altyapıya sahip olmamasından dolayı çoğu zaman ihtiyaca cevap vermekten uzak kaldığı anlaşılmaktadır.²⁷²

2.4. Kamaran Adası Tahaffuzhanesi ve Bahr-i Ahmer Komodorluğu

XIX. yüzyılda Osmanlılar tıp ve sağlık konularında Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip ettiler. Özellikle koruyucu hekimlikle ilgili ilk uygulamalar, 1831 yılında İstinye'de karantina kurulması ile başladı.

1831-1833 yılları arasında Hindistan'da çıkıp Ortadoğu ve Avrupa'yı kasıp kavuran kolera salgını üzerine Osmanlı Devleti ülkede karantina usulünün uygulaması çarelerini aramaya başladı ve 1838'de Karantina

²⁷⁰ DMA; BN. 7/93. Belge Nu: 3. Bahriye Nezareti Birinci ve Üçüncü Dairelerinin 15-16 Mart 1914 tarihli mütalaaları. (Belgenin sûreti için bkz. EK-18)

²⁷¹ DMA; BN. 7/93. Belge Nu: 3. Bahriye Nezareti Birinci Dairesinin 29 Mart 1914 tarihli mütalaası.

²⁷² Kamaran tersanesindeki personel ve malzeme eksikliğine ilişkin bkz. DMA; ŞUB. 2579/258. Şûrâ-yı Bahriye'nin 7 Kasım 1904 tarihli ilamı. Ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2556/73. Şûrâ-yı Bahriye'nin 19 Ekim 1903 tarihli ilamı. Söz konusu yazıda tersanede demirci ocağında yeterli döküm takımı bulunmadığından bahsedilmektedir. Aynı konuyla ilgili olarak ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2510/186. Şûrâ-yı Bahriye'nin 2 Şubat 1903 tarihli ilamı.

Meclisi (Nezareti) teşkil edildi.²⁷³ Akdeniz'den karadan ya da denizden gelen yolcuları karantinaya tabi tutmak üzere ilk tahaffuzhanenin (karantina merkezi) İstanbul'da açılmasının ardından Çanakkale'den geçecek gemilerin karantinaya tabi tutulmaları ve Tuna Nehri üzerinde tertibat alınmasına dair emirler yayımlandı.²⁷⁴

1865 yılında başlayan büyük kolera salgını, sıhhi alanda alınacak tedbirlerin daha da arttırılmasına sebep oldu. Bu son salgın Hindistan'dan Hicaz'a oradan da Mısır yolu ile Avrupa'ya sıçramıştı. İstanbul'da toplanan uluslararası bir konferansta salgının Hindistan'dan dünyaya yayıldığından bahsedilerek bunun önlenmesi için Kızıldeniz'in güney girişinde Babülmendeb'te büyük bir tahaffuzhane kurulmasına karar verildi. Böylelikle Hindistan'tan ve diğer doğu memleketlerinden gelecek hacı adayları karantinaya tabi tutulacaklardı. Ayrıca Kızıldeniz'de muhtelif yerlerde de tahaffuzhane teşkili kararlaştırıldı.²⁷⁵ Alınan bu kararlar neticesinde Kızıldeniz'de Hicaz Sıhhiye İdaresi altında Cidde, Kurfude, Râbiğ, Lit, Yenbu karantinaları ile Yemen Sıhhiye İdaresi altında Hudeyde, Muha, Luheyya, Cizan ve Kamaran'da karantinalar kuruldu.²⁷⁶

Kızıldeniz'in Yemen sahillerinde bulunan Kamaran Adası'ndaki tahaffuzhane, deniz yoluyla Hicaz'a gidecek hacı adaylarının sağlık kontrolünden geçirilmesi amacıyla 100 bin liradan fazla masraf yapılarak²⁷⁷

²⁷³ Ali Akyıldız, **Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)**, 266.

²⁷⁴ Osman Şevki Uludağ, "Son Kapitülasyonlardan Biri: Karantina" **Bellekten**, II/7-8, Ankara, 1938, 448-454. Kısa zamanda İmparatorluğun başta İstanbul olmak üzere Eflak, Hersek, Avlonya, Filibe, Zıştovi ve Niğbolu gibi kuzeydeki limanlarında, Çanakkale Boğazı'nda ve doğuda Muş, Sivas, Diyarbakır'da; Akdeniz Adaları'ndan Sakız, Sisam, Kıbrıs ve Midilli'de ve Arap vilayetlerinden Suriye'de, Şam, Halep, Lazkiye ve Beyrut'ta; ayrıca Kudüs, Sayda, Musul gibi yerlerde ve Kızıldeniz'de Kamaran Adası'nda olmak üzere 81 yerleşim yerinde tahaffuzhane teşkil edildi. Hacılar için de Mekke'de ayrıca bir Sıhhiye İdaresi kuruldu. Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Eğitim ve Bilim Kurumları" **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, c. 2, s. 352.

²⁷⁵ Osman Şevki Uludağ, **a.g.m.**, 448-454.

²⁷⁶ Gülden SARIYILDIZ, **Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914)**, 27-28.

²⁷⁷ **DMA**; ŞUB. 2553/201. Şûrâ-yı Bahriye'nin 31 Mart 1903 tarihli ilamı. Söz konusu ilâmda karantina için yapılan masrafın "100 bin liradan fazla" olduğu ifade edilmekle birlikte "Hicaz Karantina Teşkilâtı" adlı eserde bu masrafın 542.000 kuruş olduğu belirtilmektedir. **a.g.k.**, , s. 55.

1882 senesinde teşkil edildi.²⁷⁸ Hac mevsiminde Kızıldeniz'in güney kısmındaki Babülmendeb Boğazı'ndan giriş yapan gemiler, Yemen Sıhhiye İdaresi'ne bağlı olarak faaliyet gösteren Kamaran Adası Tahaffuzhanesi'nde özel talimatnâme gereği karantinaya alınıyordu.²⁷⁹ Tahaffuzhane, Osmanlı Devleti'nin çeşitli yerlerde açtığı diğer tahaffuzhanelerden daha büyük ve ileri seviyede, mükemmel ve malzemesi bol bir sağlık merkezi olarak faaliyet gösteriyordu.

Bu faaliyetler icra edilirken Yemen vilayetinin nahiyelerinden birini teşkil eden ve büyük bir limana sahip olan Kamaran Adası'nın emniyetinin sağlanması, gelen gemilerin karantinaya tabi tutulması amacıyla tahaffuzhaneye sevk edilmesi ve deniz ulaşım ve güvenliğinin temini için Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrinde bulunan donanmadan bir gemi görev yapıyordu.

1883 senesi hac mevsiminde Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrinde Cidde'de bulunan Seddülbahir Korveti, karantina mevkisi olan Kamaran Adası sahilinde görevlendirildi.²⁸⁰ 1885 senesi hac mevsiminde yine Seddülbahir Korveti, Hindistan ve civarından gelecek hacılara Kamaran Adası Tahaffuzhanesi'nde karantina beklettirmek ve liman asayişini sağlamakla görevlendirildi. Korvet süvarisinin talimatlar mucibince görevine son derece itina göstermesi tebliğ edildi.²⁸¹ 1887 senesi hac mevsiminde Hint Okyanusu cihetinden Hicaz'a gelecek hacı adaylarının Kamaran Adası'nda karantinaya alınmaları için İstanbul'dan sağlık heyetleri gönderilmiştir. Adanın inzibat işleri için de Kızıldeniz'deki donanmadan bir geminin vazifelenirilmesi Bahr-i ahmer Komodorluğu'na tebliğ edilmesi üzerine Bursa veya Edirne korvetlerinden birinin tayin edilmesi kararı verilmiştir.²⁸²

²⁷⁸ Gülden SARIYILDIZ, **a.g.k.**, 54.

²⁷⁹ **DMA**; MKT. 457/141. Bahriye Nezareti'nin 2 Nisan 1885 tarihli yazısı.

²⁸⁰ **DMA**; ŞUB. 2083/73. 9 Eylül 1883 tarihli müzekkire.

²⁸¹ **DMA**; MKT. 457/141.

²⁸² **DMA**; MKT. 516/11. Bahriye Nezareti'nin R. 1 Mart 1303 (M. 13 Mart 1887) tarihli yazısı.

1888'de kadrosunda 12'si zabıt olmak üzere toplam 115 asker mevcudu bulunan Bahr-i Ahmer filosunda görevli Bursa Korveti Kamaran Tahaffuzhanesi'nde görevlendirildi.²⁸³ 10 gün karantina mahallinde bekletilerek yapılan muayene ve tetkikler neticesi sağlık açısından olumsuz bir durumu müşahede edilmeyenler Hicaz'a sevk ediliyorlardı. Karantina etmeksizin Kızıldeniz'e girip Hicaz'a hareket etmek isteyen kayık ve gemiler için Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrindeki donanmanın Kızıldeniz sahillerini dolaşarak gerekli tedbirleri alması, bu hususa fevkalade itina gösterilmesi Babiâli'nin üzerinde ehemmiyetle durduğu konular arasında yer alıyordu. Yenbu Körfezi için mevcut karantina hattı, 28 Mayıs 1892'dan itibaren Aden dâhil olarak Babülmendeb'e kadar, Arabistan sahili ile Sevakin dâhil olmak üzere genişletildi. Afrika cihetinden gelecek olanların Kamaran veya Ebu Saad'da 10 gün karantinaya alınmaları kararlaştırıldı. Hicaz ve Yemen sahillerinin meskûn olmayan mahallerine karantina etmeksizin gelebilmesi muhtemel olan kayık ve gemilerin adı geçen tahaffuzhanelerden birine sevk olunması için Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrindeki donanmaya mensup gemilere sahilleri dolaşarak karışıklığa meydan verilmemesine dair emir verildi.²⁸⁴ 1894 senesi hac mevsiminde adada karantina bekleyecek hacıların muhafazası için yine Kızıldeniz'de mevcut gemilerden biri görevlendirildi.²⁸⁵

1895 yılı hac mevsiminde 7'nci Ordu'dan Kamaran Adası'nın muhafazası için 150, tahaffuzhanede gardiyanlık yapmak üzere de 100 neferin Kamaran'a sevk edilmesi kararlaştırıldı. Bu efradın adaya sevki ve karantina altına alınacak vapurların muhafazası için Bahr-i Ahmer Komodorluğu'ndan bir geminin her hac mevsiminde olduğu üzere görevlendirilmesi uygun görüldü.²⁸⁶ Osmanlı Hükûmeti'nin, 1896 yılı hac mevsiminde Kamaran Adası Tahaffuzhanesi'nde görevlendirdiği personel

²⁸³ **Hicaz Vilayeti Salnâmesi, (H. 1305), s. 211-212.**

²⁸⁴ **DMA; MKT. 709/102.** Bahriye Nezareti tarafından Bahr-i Ahmer Komodorluğuna yazılan 29 Mayıs 1892 tarihli yazı. Bu emir, Sıhhiye Meclisi'nin aldığı karar üzerine Babiâli'den Bahriye Nezaretine tebliğ edilmişti.

²⁸⁵ **BOA; A. MKT.MHM. 570/17.** Bahriye Nezaretinin 16 Ocak 1894 tarihli yazısı.

²⁸⁶ **BOA; A.MKT.MHM. 571/19.** Sıhhiye Nezaretinin 14 Şubat 1895 tarihli yazısı.

sayısı şöyledir: 1 enspektör, 7 tabip, 2 kâtip, 2 yazıcı, 2 başgardiyan, 6 gardiyan, 1 arişçi gardiyan, 2 makinist, 1 ateşçi, 1 eczacı ve tebhir memuru, Hindistan lisanına aşına bir tercüman, 1 kadın gardiyan. Adada karantina bekleyen hacıların muhafazası için daha önceki yıllarda olduğu üzere üst rütbeli bir subay emrinde 200 askerin adaya sevk edilmesi ve bir geminin görevlendirilerek kaptanına gerekli talimatın verilmesi kararlaştırıldı.²⁸⁷

Bahr-i Ahmer Komodorluğu, Kızıldeniz'de salgın hastalıklarla mücadele amacıyla emrinde bulunan vapurlardaki süvarilere yaptığı tebliğlerde bu konuya fevkalade ehemmiyet verilmesi gerektiğinden bahsederek alınması gerekli tedbirlere ilişkin ayrıntılı emirler yayımlamıştır. Mesela, Süreyya Vapuru Süvariliğine gönderilen 24 Mayıs 1900 tarihli yedi maddelik emirde, Port Said'de hüküm süren veba hastalığının İskenderiye'ye de sıçraması üzerine Süveyş Körfezi ve Kanal'dan Osmanlı limanlarına gidecek olan gemiler için 10 gün karantina beklettilmesi kararı alındığı belirtilerek, pirinç ve hayvan yüklü olarak Mısır cihetinden gelen gemilerin tahaffuzhanelere uğratılması ve buralarda geminin içindeki malzemenin de dışarı çıkarılarak ambarlarının buharla dezenfekte edildikten sonra eşyanın tekrar yüklenmesi, karantinaya tabi tutulan gemilere pıratika verilmesi, karantina müddetini beklemeksizin hareket edecek olan gemilerin içinden tahaffuzhanelere çıkmak isteyen yolcuların kabul olunmaması gibi hususlarda Meclis-i Umur-ı Sıhhiye tarafından alınan kararların uygulanması istenmiştir.²⁸⁸

1902 yılı hac mevsiminde Kamaran Tahaffuzhanesi'nde karantinaya alınacak hacılar için her yıl olduğu gibi Kızıldeniz'de bulunan filodan bir geminin Kamaran Adası önünde görevlendirilmesi kararlaştırıldı.²⁸⁹ 1909 senesi hac mevsiminde Kastamonu Vapuru, Kamaran Tahaffuzhanesi'nde karantinaya alınacak hacıların denizden tertibatının sağlanması amacıyla

²⁸⁷ BOA; A.MKT.MHM. 572/22. Sadaret'in 2 Aralık 1895 tarihli yazısı.

²⁸⁸ DMA; MBN. 712/243. Bahr-i Ahmer Komodorluğu tarafından Süreyya Vapuru Süvariliğine yazılan 24 Mayıs 1900 tarihli yazı.

²⁸⁹ DMA; MKT. 1393/83. Bahriye Nezareti'nin 25 Kasım 1902 tarihli yazısı.

Kamaran Adası önünde görevlendirildi.²⁹⁰ 1903 yılı rakamlarına göre hac mevsiminde Kamaran Tahaffuzhanesinde yaklaşık 28.000 kişi karantinaya alınmıştır. Tahaffuzhanenin muhafazası için üst rütbeli bir subay emrinde 200 neferin görev yapması Osmanlı Hükûmeti'nce kararlaştırıldı.²⁹¹

Hint Denizi'nden gelecek hacıların Kamaran Adası'ndaki tahaffuzhanede talimatlara uygun olarak karantinaya konulması, burada görev yapacak sağlık ekibinin şaban ayının başlarında tahaffuzhanede göreve başlamaları ve donanmadan bir geminin Kamaran'da görevlendirilmesi her hac mevsiminde Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirler arasında yer almaktaydı. Bu konuya ilişkin hususlar Meclis-i Vükelâ'da yapılan görüşmelerle sonuçlandırılmış ve irâde-i seniyye ile karar altına alınmıştı. Sadaret, her hac mevsiminde Kızıldeniz yoluyla gelecek hacıların karantinaya alınması ve diğer sağlık hususlarında gerekli tedbirlerin alınması için Dâhiliye, Sıhhiye ve Bahriye nezaretleriyle Seraskerlik makamlarına emirler vermekteydi.²⁹² Ayrıca, hac mevsiminin yaklaşmasıyla birlikte deniz yoluyla gelen hacı vapurlarının kaza yapmalarını önlemek amacıyla Kızıldeniz'de ilave önlemler alınmaktaydı. Bu amaçla Cidde, Yenbu ve Kamaran limanlarının giriş ve çıkışlarında bulunan alamet ve şamandıraların mevkilerinde bulunup bulunmadıklarının kontrol edilmesi ve gereken işaretlerin konulması hususunda bu mevkilerde bulunan karakol gemilerinin süvarilerine uyarılarda bulunulmaktaydı.²⁹³

Her hac mevsiminde tahaffuzhanede görev yapmak üzere İstanbul'dan sağlık ekiplerinin gönderilmesi, gerekli emniyet tedbirlerinin alınması amacıyla Kızıldeniz'deki deniz filosundan bir geminin daimi surette görevlendirilmiş olması, Babîâli'nin salgın hastalıklarla mücadelede verdiği ehemmiyetin bir ifadesi olarak değerlendirilmektedir.

²⁹⁰ DMA; MKT. 7558/23. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun 25 Ağustos 1909 tarihli arızası.

²⁹¹ BOA; A.MKT.MHM. 586/18 Sadaret tarafından Dâhiliye, Sıhhiye ve Bahriye Nezaretleri ile Vâlâ-yı Seraskeri'ye yazılan 13 Ekim 1903 tarihli yazı.

²⁹² DMA; MKT. 7604/193. Sadaret' tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 15 Ekim 1903 tarihli yazı.

²⁹³ DMA; MKT. 7558/33. Bahriye Nezareti'nin 6 Eylül 1909 tarihli yazısı.

1911 yılı hac mevsiminde Mekke'de kolera hüküm sürdüğünden Hicaz'dan dönecek hacıların kolera ile bulaşık addedilmesi ve bunların Kızıldeniz'deki tahaffuzhanelerde tebhir edilmeleri yoluna gidildi ve Bahriye Nezareti'ne denizden gerekli önlemleri alması için tebligat yapıldı. Bu hususta takip edilecek uygulamaya ilişkin Sıhhiye Nezareti tarafından alınan kararlar şöyledir:

“1. Cidde'den Yemen ve Basra iskelelerine doğru hareket edecek hacı gemileri Kamaran Tahaffuzhanesi'nde beş gün karantinaya alınarak hacılar iki defa tebhirata tabi tutulacaktır.

2. Cidde'den Yenbu'a ve Hicaz'ın diğer iskelelerine gidecek hacı gemileri Ebu Saad Tahaffuzhanesi'nde beş gün karantina altında tutularak tebhir edilmeleri sağlanacaktır.

3. Cidde'den doğrudan doğruya Süveyş'e, Akdeniz'e ve Babülmendeb haricindeki ecnebi limanlarına gidecek hacı gemilerindeki yolcular Cidde'de vapurlara bindiklerinde tek tek tıbbî muayeneye tabi tutulacaktır.

4. Hicaz'dan Akdeniz ve Karadeniz'deki Osmanlı limanlarına hareket eden hacı gemilerinin Tûr Tahaffuzhanesi'nde karantinalarını ifa ettikten sonra Beyrut veyahut Kulzüm²⁹⁴ tahaffuzhanelerinden birinde 48 saat karantina ile tebhir edilecek ve tıbbî muayeneye tabi tutulacaklardır.

Bu gemilerden İstanbul'a veya Karadeniz'in Osmanlı limanlarına gidecek olanlar hakkında yukarıda alınması bildirilen tedbirlerden başka Çanakkale Boğazı'nda ayrıca bir tıbbî muayene daha ifa edilecektir.

5. Hicaz'dan Karadeniz'in Rusya iskelelerine gidecek hacı gemilerinin Osmanlı sahillerine uğramaları engellenecektir. Ayrıca bu gemiler Çanakkale ve İstanbul boğazlarından karantina altında geçmesi ve Osmanlı

²⁹⁴ Kulzüm; Kızıldeniz'in kuzey batı ucunda ve Süveyş Körfezi'nin hemen yakınında yer alan kadim bir liman kasabasıdır. Hatta, bazı eski Arapça eserlerde Kızıldeniz'e, Bahr-i Kulzüm adının verildiği de görülmektedir. Şemsettin Sami, **Kamûsul A'lâm** c. 5, s. 3682.

tahaffuzhanelerine sıhhi nezaret altında su, yiyecek ve kömür almaya izin verilmesi Meclis-i Sıhhiye'ce kararlaştırılan hususlardandır.”²⁹⁵

Bahr-i Ahmer Komodorluğunda görev yapan bahriye subay ve erlerinin sağlık kontrolü ve tedavileri de tahaffuzhanede yapılırdı.²⁹⁶ 1913 yılında Kamaran Adası'ndaki tahaffuzhanede hastane binası tesis edildi. Kızıldeniz karantinalarının merkezi olan Ada, Birinci Dünya Savaşı'nda (Aralık 1915) İngiliz harp gemilerinin bombardımanına maruz kalarak işgale uğradı. Eczacı, başkâtib ve gardiyan olarak görev yapan bazı memurlar İngilizler tarafından esir alınarak Aden'e götürüldü.²⁹⁷

2.5. Kızıldeniz Çevresinde Osmanlı Devleti Tarafından İnşa Edilen Deniz Fenerleri

Deniz vasıtalarının hareketlerine yardım amacıyla genel seyir hatları civarındaki sahiller, adalar veya kayalar üzerine yapılmış olan ve üzerlerinde fener yakılan kuleler olarak tanımlanan deniz fenerleri Osmanlı Devleti'nde “Osmanlı Fenerler İdaresi” tarafından işletilmekteydi. Gemiler hareketlerinden evvel fener idaresine müracaatla fener rüsumu denilen vergiyi verirler ve karşılığında makbuz alırlardı. Liman daireleri bu belgeyi görmeden pasaport

²⁹⁵ **DMA**; MBN. Dosya Nu: 1403. Sıhhiye Nezareti tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 2 Aralık 1911 tarihli yazı.

²⁹⁶ **DMA**; MBN. 728/115. Bahr-i Ahmer Komodorluğundan Bahriye Nezaretine gönderilen 13 Kasım 1913 tarihli yazı. İlgili yazıda, Bahr-i Ahmer Komodoru Korvet Kaptanı, Kamaran Tahaffuzhanesi Hastanesi ile ilgili olarak şu değerlendirmeyi yapmaktadır; “Bahr-i Ahmer'de me'mûr tarassud sefâini zâbitân ve efradından bu sene zarfında Kamaran Tahaffuzhânesi Hastahânesi'nde tedavi edilenler hakkında mezkûr hastane Tabib-i evveli ve Enspektör Muavini Ahmed Emin Bey ile diğer tabib Amadoni Efendi tarafından gösterilen ihtimâmâtı ciddiye ve muâmele-i insaniyyet-kârâneye karşı zâbitân ve efradın kâffesi medyûn-ı şükrân bulunmaktadır...”

²⁹⁷ **BOA**; DH.EUM. 4.Şube 4/19, DH.EUM. 5.Şube 15/12. **BOA**; DH.KMS 34/17 Belge Nu: 1. Ayrıca bkz. **DMA**; MBN. 739/11. Bahriye Nezaretinin 22 Ocak 1914 tarihli yazısı. Tahaffuzhane Başkâtibi Behçet, Başgardiyan Hasan Ağa, tahaffuzhane eczacısı Mehmet Ali Bey ve Kamaran Liman Reisi Kalkandelenli Güverte Yüzbaşı Hacı Musa oğlu Fevzi, İngilizler tarafından esir edilerek Aden'e götürülenler arasındaydı. Aden'e götürülen Osmanlı memurları daha sonra buradan Hindistan'daki esirler karargâhına sevk edildiler. İngilizlerin esir aldığı bu memurların aileleri de esir olarak Aden'e götürülmüş ve birkaç hafta hapisanede tutulduktan sonra Cidde'ye gitmelerine izin verilmişti. Bkz. **DMA**; MBN 1488. Dersaadet Liman Riyaseti'nin 23 Kasım 1915 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. **DMA**; BN. 49/963.

vermezlerdi.²⁹⁸ Deniz fenerlerinin gördükleri işlev ve inşa edilmiş şekline göre birçok türleri vardı.²⁹⁹

Osmanlı Devleti, hâkimiyeti altında bulundurduğu sahillere fenerler inşa etmek amacıyla 1839'dan itibaren girişimlerde bulundu. Tersâne-i Âmire bünyesinde teşkil edilen Fenerler Umum Müdürlüğü 1861 yılından sonra sahillere fener kuleleri inşası çalışmalarına hız verdi ve çok sayıda deniz feneri hizmete açıldı.³⁰⁰

Kızıldeniz sahillerinin çeşitli mevkilerinde Mısır hükûmeti tarafından inşa edilmiş bazı deniz fenerleri mevcuttu. Osmanlı Devleti tarafından Kızıldeniz sahillerinde fener kuleleri tesis edilmesi Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra gündeme geldi. Ancak bunun fiiliyata geçirilmesi 1903 senesinde inşası tamamlanan dört deniz feneri ile mümkün oldu. Bunlar Muha, Ebu Ail, Zübeyr ve Cebel-i Teyr fenerleridir.³⁰¹

Fenerler denizcilere yol göstermenin yanında, aynı zamanda buldukları yerlerde devletin varlığının ve hâkimiyetinin bir göstergesiydi. Osmanlı Fenerler İdaresi tarafından işletilen söz konusu fenerlerde memurlar istihdam edilir ve hâkimiyet simgesi olarak sancak çekilirdi.

Barış zamanlarında normal işlevlerini yapan deniz fenerleri, savaş zamanlarında söndürülebilirdi. Yukarıda adı geçen Kızıldeniz'deki dört fener Trablusgarp Harbi ve Birinci Dünya Harbi esnasında Osmanlı Devleti tarafından söndürüldü. İtalya ile Osmanlı Devleti arasında Trablusgarp Harbi

²⁹⁸ Lütfi Gürçay, **a.g.k.**, 163.

²⁹⁹ Deniz fenerleri ve bilhassa Osmanlı Devleti sahillerindeki fenerlerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Fenerler Risalesi**, Matbaa-i Bahriye, 1327. Bahriye Nezareti'nin Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi tarafından tercüme ve tertip edilen yaklaşık 370 sayfalık söz konusu eser; Marmara ve Çanakkale boğazları ile Akdeniz, Karadeniz, Azak denizi, Kızıldeniz, Babülmendeb, Arabistan'ın güney sahili ile Umman ve Basra körfezi gibi geniş bir coğrafyadaki fenerlere ilişkin detaylı malumat vermesi açısından önemli bir başvuru kaynağı olma özelliğine sahiptir.

³⁰⁰ **Türk Deniz ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi**, (Komisyon), c. I, 221-228.

³⁰¹ Adı geçen fenerlerin teknik ve fiziki özelliklerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Fenerler Risalesi**, 309. Ayrıca bkz. **Rehber-i Bahri Ahmer**, 22-47

sırasında Kızıldeniz'deki fenerlerin yakılmaması hususu Bahriye Nezareti tarafından Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na bildirildi. Konu, Muha'da bulunan Bahr-i Ahmer Fenerler Müfettişliğine tebliğ edildi, ancak "Paris'te bulunan direktörlükten emir almadıkça fenerlerin söndürülemeyeceği" cevabı alındı.³⁰² Fakat sonraki günlerde, 14 Ekim 1911'den itibaren Kızıldeniz'deki fenerlerin söndürülmesi kararlaştırıldı.³⁰³

Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Marmara denizi hâricindeki bütün fenerlerin söndürülmesi Osmanlı Hükûmeti tarafından uygun görüldü. Bu kapsamda Kızıldeniz'deki fenerler de Kasım 1914'te söndürüldü. Fakat bundan kısa bir süre sonra İngilizler tarafından işgal edildiler.³⁰⁴

³⁰² **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Yemen Valiliğinin 2 Ekim 1911 tarihli telgrafı.

³⁰³ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Bahriye Nezareti'nin 4 Ekim 1911 tarihli yazısı.

³⁰⁴ **DMA**; ŞUB. Dosya Nu: 51A, Belge Nu: 256-257, 259.

3. XX. YÜZYIL BAŞLARINDA KIZILDENİZ'DE OSMANLI DONANMASI

1.1. 1909-1910 Yemen İsyanı Sırasında Kızıldeniz'deki Faaliyetler

Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethinden sonra ilk olarak Mekke Şerifi, sonra da Yemen Emiri Osmanlılara bağlılıklarını bildirmişlerdi. 1538'de Osmanlı topraklarına dâhil edilen Yemen, 1635'te Zeydi imamlarına terk edildi, 1848'de tekrar Osmanlı yönetimine alındı ve Birinci Dünya Savaşı sonuna kadar Osmanlı hâkimiyetinde kaldı. Aden Körfezi'nden Kızıldeniz yönüne yapılacak olan bütün geçişleri kontrol altına alan bir mevkide bulunduğu bilhassa Babülmendeb Boğazı ve çevresi önem arz ediyordu. Boğaz'ın bir yanında Yemen, diğer yanında Habeşistan bölgesi yer alıyordu. Stratejik öneminden dolayı Avrupalı devletler, Mısır-Kızıldeniz-Yemen güzergâhını ele geçirmek amacıyla devamlı uğraş verdiler. Jeopolitik açıdan önemi meselenin boyutlarını daha da genişletmiş ve Yemen'i XIX. yüzyıl Avrupa emperyalizminin hedeflerinden birisi durumuna sokmuştur. Yemen Osmanlı Devleti hâkimiyeti altında bulunduğu süre içerisinde çeşitli sebeplerle çok sayıda ayaklanmaya sahne oldu.³⁰⁵

Fransa, İtalya ve özellikle İngiltere Yemen'e göz koymuş, gayelerine ulaşmak için de gönderdikleri casus ve misyonerler vasıtasıyla Arap halkı Türklere karşı kıskırtmışlardı. Yemen isyanlarında bazı Osmanlı yöneticilerinin birtakım sorumsuzca hareketleri etkili olduğu gibi Yemen'de sayıları bir hayli fazla olan Zeydiler ile Osmanlılar arasındaki dinî anlayış farklılığı da isyanlarda önemli etkenlerden olmuştu.³⁰⁶

³⁰⁵ İhsan Süreyya SIRMA, **Osmanlı Devleti'nin Yıkılışında Yemen İsyancıları**, 57-59, 195-196.

³⁰⁶ İhsan Süreyya SIRMA, **a.g.k.**, 196. 1905-1906 yıllarında Yemen'de meydana gelen ayaklanma ve karışıklıklar ile bunların tedip ve tenkili için Osmanlı Hükûmeti tarafından alınan tedbirlere ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Memduh, **Yemen Kıt'ası Hakkında Bazı Mütalaât**, Numûne Matbaası, Dersaadet 1324. Söz konusu eserin müellifi eski Dahiliye nazırlarından Memduh Bey olup, eserde yer alan; Dahiliye Nezareti'nden Sadaret'e ve Mabeyn-i Hümayun'a takdim edilen arıza ve tezkere suretleri, Yemen Valiliği'nden gelen ve Yemen Teftiş Heyeti'ne yazılan telgraf suretleri, Yemen Valiliği'ne yazılan tahrirat suretleri,

Hicaz'ın güneyinde dağlık bir bölge olan Asir, Osmanlı Devleti'ne bağlı olmakla birlikte, fiilen bağımsızdı. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru aslen Faslı olan Muhammed Seyyid el-İdrisî, Mekke'ye hac seferinden sonra oraya yerleşmiş ve halk arasında büyük bir dinî nüfuza sahip olmuştu. Bu durum çevresindekilere siyasi güç sağlamıştı. Bunlardan Seyyid İdrisî 1909 yılında Osmanlı Devleti'ne baş kaldırmış, fakat Türklerle müttefik olan İmam Yahya tarafından yenilgiye uğratılmıştı. İtalyanların yardımıyla İmam Yahya'nın elinden kurtulmuştu. İmam Yahya'nın hâkim olduğu Yemen'in dağlık iç kısımlarında Osmanlı Devleti'nin otorite temini güçleşmişti. 1904-1905 yıllarındaki çetin çarpışmalar, buraların kontrolünün zayıflığını ortaya koyunca, Sultan II. Abdülhamid bu bölgeyi İmam Yahya'nın fiilî denetimine bırakmayı düşünmeye başlamıştı. Fakat 1908'den sonra İttihat ve Terakki yönetimi, bunu millî itibara aykırı bulduğundan yeniden mücadeleye girişmişti.³⁰⁷

1909 senesinin ilk altı aylık döneminde Seyyid İdrisi taraftarı kabilelerin Asir'de kıpırdanmaları ve hareketleri görülmeye başladı. 1909 senesinin Şubat ayında Cibuti'den silah kaçakçılığı yapan Yemen'deki isyancıların lideri Seyyid İdrisî'ye destek veren kabilelerin başında yer alan Zeranik kabilesinin hâkim olduğu Beytü'l-Fakih ve Zebid üzerine Ferik Yusuf Paşa tarafından altı taburluk bir kuvvetle askerî harekât icra edildi. Yusuf Paşa Zeranik kabile şeyhlerini mağlup ederek bu bölgede kısmen de olsa başarı kazanmıştı.³⁰⁸ Harekâta denizden destek sağlamak amacıyla Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasından sorumlu Bahr-i Ahmer Komodoru Cemal Bey, Cidde'den Nevşehir Vapuru ile Yemen'e hareket etti. İsyanın ehemmiyetli olduğu görülerek bir gemiyle harekette bulunmanın mümkün olmadığını değerlendiren komodor, Cidde'de bulunan Taşköprü Vapuru'nun hemen

Yemen vilayetinin ıslahına dair lâyiha sureti ile müellifin Yemen kit'ası hakkındaki mütalaaları önem arz etmektedir.

³⁰⁷ Ömer Kürkçüoğlu, **Osmanlı Devleti'ne Karşı Arap Bağımsızlık Hareketi (1908-1918)**, 71-72.

³⁰⁸ Cabir DUYSAK, **Osmanlı Belgelerine Göre Asîr Bölgesinde Seyyid İdrisî İsyanı ve Sonuçları (1908-1919)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005, s. 53.

Yemen'e hareket etmesi için emir verdi. Nevşehir ve Taşköprü vapurları üç ay kadar süre Zeranik kabilesinin isyanıyla meşgul olmak zorunda kaldı.³⁰⁹ Kızıldeniz sahillerinde 1909 yılında bulundurulan toplam dört vapurdan ikisi Yemen'deki isyanların bastırılmasında kullanıldı. Vapurlardan biri tamirde olduğundan sadece bir vapurun sahillerin tarassudunda görevlendirilmesinin yeterli olamaması üzerine Bahr-i Ahmer Komodoru konuyu Bahriye Nezareti'ne bildirdi. Gönderilen yazıda sahillerin uzunluğundan ötürü denetleme görevinin tam olarak yerine getirilemediğinden kaçakçılığın arttığına vurgu yapılmış, bilhassa İtalya'nın Masavva sahiline çıkardığı silah ve cephanenin zambuklarla Hicaz sahillerine sevk edilmekte olduğuna dikkat çekilmişti.³¹⁰ Bu durum asilerin silahlanmasına ve her geçen gün şekavetlerini artırmalarına sebep oluyordu. Denizden gerekli tedbirlerin alınmasının lüzumuna dair Yemen ve Hicaz valilikleri çeşitli defalar Babî'li'ye müracaatta bulunmuşlardı.

Osmanlı Devleti'ni en çok uğraştıran eyaletlerin başında gelen Yemen'deki karışıklıklara çözüm bulmak amacıyla II. Meşrutiyet'in ilanından sonra karşılıklı görüşmeler yapılması gündeme geldi. Osmanlı Mebusan Meclisi'nde Yemen'de ıslahat için bir komisyon teşkil edildi. 7 Ağustos 1909'da bu komisyon Meclis'e bir program takdim etti. Program üzerinde incelemeler devam ederken Yemen'de isyanlar baş gösterdi ve bazı Türk subayları öldürüldü.³¹¹ Bu olay üzerine ıslahat programını bir kenara bırakan Osmanlı Hükûmeti tekrar alevlenen Yemen'deki isyanı bastırmak üzere harekete geçti.

Yemen'deki mevcut durumu değerlendiren Babî'li, isyancıları tedip etmek, kaçakçılığı önlemek ve sahillerin güvenliğini sağlamak için bazı

³⁰⁹ Yemen'de bulunan Yozgat Vapuru adeta hareket kabiliyetinden sâkit bir hâlde olduğundan ve mürettebatı da 7 asker ile 5 subaydan ibaret olduğundan bu harekâta katılması mümkün olmadı. **DMA**; MKT. 7558/23. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun 25 Ağustos 1909 tarihli yazısı.

³¹⁰ **DMA**; MKT. 7607/48, 50. Bahriye Nezareti Mektubi Kalemî'nin 6 Mayıs 1909 tarihli yazısı.

³¹¹ Zekeriya KURŞUN, **Yol Ayrımında Türk-Arap İlişkileri**, 57-58.

tedbirlere başvurdu. Yemen'deki kara kuvvetleri takviye edildiği gibi Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının da takviyesi kararlaştırıldı.

Kara kuvveti olarak; Tekfurdağı'ndan ve Midilli'den birer, Dedeagaç, Trabzon ve Hicaz'dan ikişer, Trablusgarp'tan üçer taburla bir batarya dağ topu ve bir takım bölük Eylül 1909'da Yemen'e sevk edildi. Deniz kuvveti olarak ise ilk olarak Cidde'deki Nevşehir ve Taşköprü gambotları ile Süveyş'teki Peleng-i Derya Torpidosu³¹² ve Marmaris Gambotu'nun³¹³ Hudeyde'ye sevk edilmesi kararlaştırıldı. 29 Ağustos 1909'da Peleng-i Derya Torpidosu ile Marmaris Gambotu Kamaran'a ulaştı. Aynı günlerde adı geçen diğer gemiler de verilen emir doğrultusunda harekete geçti.³¹⁴

1910 yılı başlarında Kızıldeniz sahillerinde görev yapan gemi sayısı iyice azalmıştı. Bunlardan Taşköprü Gambotu Süveyş'te, Nevşehir Gambotu ise Aden'de tamirde bulunuyorlardı. Diğer iki gemiden Kastamonu Gambotu Hudeyde'de, Yozgat Gambotu ise Cidde'de görevlendirilmişti.³¹⁵

19 Mayıs 1910'da alınan kararla, Kızıldeniz'de gözetleme yapmakta olan üç gemiye ilave olarak Fransa'da yaptırılan üç geminin de Kızıldeniz'e sevki kararlaştırıldı. Bu gemilerin idaresine bakmak üzere bir komodora lüzum görünmesinden dolayı merkezi Hudeyde olmak üzere Kızıldeniz'deki

³¹² 1906 senesinde Garden Tersanesi'nde inşa edilen Peleng-i Derya Torpido Botu, 900 ton ağırlığında, 19 mil süratindeydi. 2 adet 4.1 pusluk seri ateşli Krupp topu ile donatılmıştı. Ali Haydar Emir, **1327-1328 Türkiye-İtalya Harbi Tarih-i Bahrîsi**, 19.

³¹³ 1907 yılında Fransa'da inşa edilen Marmaris Gambotu, 322 ton ağırlığında, 14 mil süratindeydi. 4 adet 9 librelilik ve 2 adet 1 librelilik seri ateşli top ve bir torpido kovanı ile donatılmıştı. Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, 20-21. Birinci Dünya Harbi'nde Basra'da kalan Marmaris Gambotu, düşman eline geçmemesi için mürettebat tahliye edildikten sonra Türk motor gambotu tarafından 5 Haziran 1915'te Gureyr(?) mevkiinde batırılmıştır. Birinci Dünya Harbi'nden evvel Osmanlı donanmasına mensup gemilerinin bulunduğu mevkilere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **DMA**; BN. 42/713. Belge Nu: 13-14.

³¹⁴ **BOA**; DH.MUİ 1-2/19. Belge Nu: 2, Bahriye Nezareti'nin 31 Ağustos 1909 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. **BOA**; DH.MUİ 1-2/27. Belge Nu: 1,3. Hamidiye, Berk-i Satvet ve Kastamonu da gönderilmesi kararlaştırılan gemiler arasında yer almaktaydı.

³¹⁵ **DMA**; Daireler 7647/72. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin 29 Mart 1910 tarihli ve "Elyevm Bahr-i Ahmer'de Bulunan Karakol Sefâini" başlıklı yazısı.

gemilere nezaret göreviyle Binbaşı İsmail Muammer Bey Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na tayin edildi.³¹⁶

Yine aynı günlerde Bahriye Dairesi'nde Yemen Valisi Mehmet Ali Paşa başkanlığında teşekkül eden komisyonda Kızıldeniz sahillerinin asayiş ve ıslahatına ilişkin kararlar alındı. Kızıldeniz'de silah kaçakçılığının önlenmesi amacıyla İtalya ve İngiltere hükûmetleriyle ortak tedbirler alınması için bir mukavele yapılması da alınan kararlar arasında yer alıyordu.³¹⁷

İtalya ve İngiltere'nin el altından desteklediği Yemen'deki isyancılar, 1910 yılı sonlarında Osmanlı Hükûmeti'ne karşı tekrar harekete geçtiler. İsyancıların önderi durumundaki İmam Yahya ve Seyyid İdrisî kendileri için gerekli silah ve cephaneyi Cibuti'deki İtalyanlar aracılığıyla Yemen'e naklediyorlardı.³¹⁸ Ayrıca İngilizler, Osmanlı Devleti'ne karşı isyan ettirdikleri Yemenlileri, silah ve para vererek destekliyorlardı.

Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasının güçlendirilmesi amacıyla ve Seyyid İdrisî'nin tekrar isyan etmesinden ötürü Yemen sahillerine İstanbul Tersanesi'nde tamirde bulunan iki gambotun da gönderilmesi kararlaştırıldı. Tersane'deki işlemlerin hızlandırılmasına dair 26 Ekim 1910 tarihli belgeden, Kızıldeniz'deki gemilerin takviyesine ilişkin malumat almak mümkün olmaktadır. Bahse konu olan iki gemi, Ordu ve Refahiye gambotları olup tamir ve teçhizleri tamamlanarak İstanbul'dan Kızıldeniz'e hareket ettirildiler. Gemiler 24 Ocak 1911'de Port Said'e, 1 Şubat 1911'de ise Cidde'ye ulaşılar.³¹⁹

³¹⁶ BOA; İ.BH. 9/1328ca-1. Belge Nu: 1.

³¹⁷ BOA; BEO, 3853/288962. Sadaret'in 2 Şubat 1911 tarihli yazısı.

³¹⁸ BOA; A.MKT.MHM. 734/23. Sadaret'in 26 Şubat 1911 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. BOA; HR.SYS 101/3. Belge nu: 90. Yemen'de Osmanlı Devleti'ne karşı halkı direniş için örgütleyen önderlerden Seyid İdrisî ve İmam Yahya arasında da bir rekabet söz konusuydu. Yemen'deki isyancıların liderliğini yapan söz konusu kişilerin gerek kendi aralarındaki gerekse Osmanlı Devleti'ne karşı yürüttükleri faaliyetlere ilişkin bilgi için ayrıca bkz. İsa BLUMI, "İmam Olmak: I. Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Hakimiyeti Altındaki Yemen'de İmparatorluk ve İktidar Mücadelesi", **Osmanlı** c. 2, Ankara 1999, 609-618.

³¹⁹ DMA; Daireler, 37/ 90, 189, 196, 201.

Aynı günlerde Asir Valisi ve Kumandanı Mirliya Said Paşa'nın, Kurfude ve Cizan'da daimi surette birer gambot bulundurulması ve topla donatılmış bir istimbotun Kızıldeniz'e gönderilmesinin lüzumuna ilişkin telgrafı üzerine Harbiye Nezareti bu talebi uygun bulmuş ve istenilen deniz kuvvetinin süratle gönderilmesine ilişkin Bahriye Nezareti'ne 18 Ocak 1911'de yazı göndermiştir.³²⁰ Yemen Valiliği ve 7'nci Ordu Kumandanlığı da İstanbul'a ayrı ayrı yaptıkları başvurularla Yemen sahillerinde kullanılmak üzere toplarla donatılmış 3-4 istimbota ihtiyaç olduğunu beyan etmişler ve gambotlara 7,5'lük top yerleştirilmesine dair taleplerde bulunmuşlardır. Ayrıca Hudeyde Komodorluğu Kızıldeniz'deki zambuklar için 70 bahriye eri, 10 subay ve cephanesiyle birlikte 10 adet Nordenfild gönderilmesi talebinde bulunmuştur.³²¹ Bahriye Nezareti'nin Kızıldeniz'e gönderilmek üzere hâlihazırda gambot ve istimbot bulunmadığını bildirdiği, ancak bunların satın alınması için teşebbüslerde bulunduğu anlaşılmaktadır.³²²

Yemen ve Asir'deki isyanın şiddetlenmesi üzerine Kızıldeniz'deki Osmanlı filosuna komuta etmekte olan Bahr-i Ahmer Komodorluğu, filosunun güçlendirilmesi talebinde bulunmuştur. Bahriye Nezareti'nden 15 tarassut gemisi ile bir adet zırhlı gambot gönderilmesi istenmiş, bunun üzerine Nezaret, Ocak 1911'de İstanbul'dan gönderdiği Ordu ve Refahiye gambotlarına ilave olarak, Sakız'da bulunan Bafra Gambotu'nun hemen, Karadeniz'de bulunan Gökçedağ Gambotu'nun ise noksanlarının tamamlamasını müteakip Kızıldeniz'e hareketini emretmiştir. Topla donatılmış istimbot elde bulunmadığından bu talep karşılanamamıştır.³²³ Yemen sahillerinde bulunan gemilerin takviye edilmesi amacıyla Mart 1911'de Sisam'da bulunan Malatya, Preveze'de bulunan Ayntab gambotlarının hemen Hudeyde'ye hareket etmeleri oralardaki komodorluklulara tebliğ edildi. Makinesinin tamir işlemleri biten Kastamonu

³²⁰ DMA; Daireler, 37/56.

³²¹ DMA; Daireler, 37/2, 9, 34-49, 51, 54,57.

³²² DMA; Daireler, 37/2. Bahriye Nezareti'nin 12 Ocak 1911 tarihli yazısı.

³²³ DMA; Daireler, 37/196, 202. Bahriye Nezareti'nin 24 Ocak 1911 tarihli yazısı.

Vapuru'nun levazımını ikmal ettikten sonra, Muha Gambotu'nun ise tamiratının tamamlanmasını müteakip Hudeyde'ye hareketleri uygun görüldü.³²⁴

Yemen'deki askerî harekâtın başarılı olması amacıyla sahillerin muhafaza altına alınması, bunun için de Yemen sahillerinin -Babülmendeb'ten Muha'ya, Muha'dan Hudeyde'ye, Hudeyde'den Luheyya'ya, Luheyya'dan Cizan'a, Cizan'dan Kurfude'ye, Kurfude'den Lit'e olmak üzere- altı mıntıkaya taksimi kararlaştırılmıştır. Bu mıntıkların her birine en az dört devriye istimbotu ve her mıntıka merkezine bir gambot ile şaplı arazi ve sahillere girebilecek zambuk tahsisi yapılmıştır. Her mıntıkaya görevini iyi yapabilecek bir sahil memuru tayini, mıntıka merkezlerinde karadan da birer tabur askerle birer muhafaza kumandanlığı teşkili ve bütün mıntıkların sahil kumandanlığı adıyla bir kumandanlığa bağlanması Babîâli tarafından kararlaştırılmıştır. Seyyar hâlde bulunacak olan bu kumandanın maiyetine iki istimbot ile bir gambot verilmesi ve Kamaran'da ufak bir tersane tesisi de alınan kararlar arasındadır.³²⁵ Kızıldeniz'de icra edilecek harekâta öncelikle Cizan, Şakik, Elvesim ve Kurfude iskelelerinin tamamıyla ele geçirildikten sonra tedricen içeriye doğru gidilmesinin uygun olacağı Dâhiliye Nezareti tarafından değerlendirilmiştir.³²⁶

Asir ve Yemen'de başlayan ve 1910 yılının sonlarında gittikçe genişleyen isyanda, İmam Yahya Türklere harp ilan ederek Hudeyde-San'a yolunu kesti. Osmanlı Devleti isyanı bastırmak üzere bölgeye 31 tabur

³²⁴ **BOA**; DH.SYS 38/1. Sadaret'in 13 Mart 1911 tarihli yazısı. Hicaz sahillerinde vapur bulunmamasından Yenbu, Râbiğ, Kurfude, Elveh gibi birçok mevkide bulundurulmakta olan askerî müfrezelerin çeşitli ihtiyaçları, hatta maaşları zamanında ulaştırılmadığı ve bunun birçok müşkilata sebep olduğunu Harbiye Nezareti tarafından Bahriye Nezareti'ne yazılmış ve bölgeye gemi gönderilmesi hususunda talepte bulunulmuştu. Bunun üzerine Preveze'de bulunan Ayntab Vapuru'nun 1910 yılı mayıs ayı başında Hicaz'a hareket ettirilmesi Bahriye Nezareti'nce kararlaştırıldı. **DMA**; MKT. 7587/21.

³²⁵ **DMA**; Daireler, 37/119. Sadaret tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 14 Şubat 1911 tarihli yazı. Ayrıca bkz. **BOA**; MV. 149/33. Meclis-i Vâlâ tarafından kaleme alınan 28 Şubat 1911 tarihli yazı. Osmanlı Hükümeti'nin Yemen sahillerinde ilave tedbirler alınmasına ilişkin Şubat 1911'de yaptığı yazışmalar için ayrıca bkz. **BOA**; A.MKT.MHM. 734/23.

³²⁶ **DMA**; Daireler. 37/119.

piyade, 5 batarya top ve askerî mühimmat gönderilmesine karar vererek mevcut kuvvetleri takviye etti. Ayrıca sevk ettiği kara kuvvetleriyle işbirliği yapmak ve Kızıldeniz’de asayışı sağlamak amacıyla hafif harp gemileri de gönderildi. Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrindeki bu gemiler, isyanın bastırılması sırasında Yemen Valiliği’ne bağlı olarak görev yaptılar. Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Reisi Ahmet İzzet Paşa, Yemen Kuvâ-yı Seferiye Komutanlığını üzerine aldıktan sonra 18 Şubat 1911’de Hamidiye Kruvazörü³²⁷ ile yola çıkıp, 22 Şubat’ta Port Said’e geldi. Oradan hareket ederek Cidde’ye vardı. Cidde’de Mekke Emiri Şerif Hüseyin’le Asir’deki isyanın bastırılmasına ilişkin görüşme yapıldı. Görüşmede isyanın bastırılmasında takip edilecek yol üzerinde bazı kararlara varıldı. Heyeti uğurlamak için Hamidiye Kruvazörü’ne kadar gelen Emir, burada cemaatle kılınan akşam namazında imalık yaptı, hilafet ve saltanatın yüceltilmesi için dua ve dileklerde bulundu. Ahmet İzzet Paşa ve heyetini taşıyan Kruvazör, 2 Mart’ta Hudeyde’ye ulaştı.³²⁸

Hudeyde’ye vardıktan sonra San’a yolunu açan Türk birlikleri, gönderilen bu kuvvetler sayesinde Asir’de Seyyid İdrisî’ye karşı başarılar sağladı. İmam Yahya ile 13 Ekim 1911’de bir anlaşmaya varıldı. Ancak İdrisî’nin hareketleri İtalyanlarla işbirliği yapacak derecede genişleyerek³²⁹ devam etti. Ayaklanma bastırıldı, fakat Asir bölgesi Seyyid İdrisî’nin elinde

³²⁷ Hamidiye Kruvazörü 1902 yılında İngiltere’nin Armstrong Şirketi’ne Osmanlı Devleti tarafından sipariş edilmiş, 1903 yılında teslim alınmıştır. Uzunluğu 340 kadem, genişliği 47 kadem, çektiği su 16 kadem, deplasmanı 3.830 ton, sürati 22 mildir. 10 adet Krupp topu, 6 adet 37 mm. ve 6 adet 47 mm. Hotckiss topları ile donatılmış, ayrıca 2 adet de torpido kovani yerleştirilmişti. **Gazi Hamidiye ve Akın Harekatı**, s. 7-9.

³²⁸ **DMA**; Daireler. 37/37, 150. Bahriye Nezaretinin 22 Kasım 1911 tarihli yazısı. Ayrıca bkz. Ahmet İzzet Paşa, **Feryadım**, 93, 97. Ahmet İzzet Paşa ile birlikte hareket eden askerî heyette; Doktor Abdüsselam Paşa, Albay Avni Bey, Yarbay Recep Bey, Binbaşı Fuat Bey, Binbaşı Asım Bey, Kolağası İsmet Bey (İnönü), Kolağası Kadri Bey, Yüzbaşı Salih Bey, Yüzbaşı Safvet Bey bulunuyordu. Heyette bulunan Binbaşı İsmet Bey (İnönü), kurmay başkanlığı görevini ifa ediyordu.

³²⁹ Seyyid İdrisî’nin Osmanlı Devleti’ne karşı hareketleri, İngilizlerden gördüğü destekle Balkan Harbi sonrası ve Birinci Dünya Harbi başlarında devam etti. Seyyid İdrisî’nin Birinci Dünya Harbi’ndeki faaliyetlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Şükrü ERKAL, **Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi VI. Cilt, Hicaz, Asir, Yemen Cepheleri ve Libya Harekatı 1914-1918**, 394-416.

kaldı. Böylece, Hicaz ve Yemen vilayetleri arasına giren bu bölge ile Yemen, denizaşırı bir hâl aldı.³³⁰

Hamidiye Kruvazörü'nün bölgeye gönderilmesi asiler üzerinde caydırıcı bir unsur oldu. Fakat Hamidiye, Yemen Kuvâ-yı Seferiye Komutanının Hamidiye'nin Kızıldeniz'de kalmasına ilişkin bütün ısrarlarına rağmen, bir süre sonra Bahriye Nezareti tarafından İstanbul'a çağrıldı. 20 Nisan 1911'de Süveyş Kanalı'ndan geçerek, 22 Nisan'da İstanbul'a geldi. Kruvazörün, Meclis-i Vükelâ'nın aldığı kararla İngiltere'de icra edilecek taç giyme merasimine gönderilecek heyeti götürmek üzere İstanbul'a çağrıldığı sonradan anlaşıldı.³³¹ Hamidiye'nin yerine Peyk-i Şevket Kruvazörü gönderildi.³³² Adı geçen kruvazör, Yemen Valiliği'nin emri üzerine 11 Mayıs 1911'de asilerin bulunduğu Elberk, Elvesim ve Şakik mevkillerinde görevlendirildi.³³³

Yemen isyanının bastırılması esnasında Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'deki kuvvetleri, herhangi bir stratejik amaca göre konuşlandırılmamıştı. Bu kuvvetlerin Kızıldeniz'deki kullanılış nedeni Yemen isyanını bastıracak kara kuvvetlerine yardımcı olmaktı. Nitekim isyanın bastırılması sırasında, Kızıldeniz'deki Osmanlı gemilerine komuta etmekte olan Komodorluk, Yemen Kuvâ-yı Umumiye Kumandanlığı'nın, yani kara kuvvetlerinin emrinde görev yaptı.

Yemen'deki isyanın bastırılmasından sonra sayıları 2.500'e ulaşan zayıf ve güçsüz askerlerin İstanbul'a sevki meselesi önem arz ediyordu.

³³⁰ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, III. Cilt, Deniz Harekâtı**, Ankara, 1980, 5, 54-55. Mithat İŞİN, **1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi**, İstanbul, 1946, 2. Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4, İstanbul, 1974, 59.

³³¹ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4., 60. **DMA**; Daireler. 37/37. **DMA**; Gemiler. Hamidiye Kruvazörü Seyir Defteri, Defter Nu: 1109, s. 1. **BOA**; BEO, 3899/292360. Belge nu:2.

³³² Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4, 60. Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.k.**, 55. Peyk-i Şevket Kruvazörü 1906 yılında Almanya'nın Kiel Tersanesi'nde inşa edilmiş olup, 22 mil süratinde ve 740 ton ağırlığındaydı.

³³³ **DMA**; Daireler. 37/150. Hudeyde'de bulunan Peyk-i Şevket süvarisi tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 11 Mayıs 1911 tarihli telgraf.

Asker sevkiyatı için gemi temin edilememesi üzerine Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nden yardım istendi. Orada uzun süre tutulmaması ve hava değişimine tabi olması gereken askerlerin birçoğu iklim koşullarından dolayı hayatlarını kaybediyorlardı. Yemen Vali Vekili Mahmud Nedim Bey tarafından Dâhiliye Nezareti'ne çekilen telgrafta mevcut durum özetle şöyle tasvir ediliyordu:

“Hudeyde'ye geldim. Yolculuğum sırasında gerek askerî mevkilerde gerekse Hudeyde Hastahanesi'nde iklimin şiddetinden dolayı sefaletten zayıf düşen çok sayıda asker gördüm. Doktorlar tedavi uyguluyorlar, fakat askerlerin hayatlarının kurtarılması için hava değişimine tabi tutulmaları gerekir. Aksi takdirde şifa bulmaları mümkün değildir. Ardı ardına ölümler artmaktadır. Vatani görevlerini ifa uğrunda zayıf düşen bu askerlerin hâli insanlık âlemine kan ağlatacak dereceyi bulmuştur. Kuruluş gayesi biçare ve düşkünlerin imdadına yetişmek olan Hilal-i Ahmer Cemiyeti'nin de acil yardımına muhtaç oldukları ve nakillerinin temin edilmesi ehemmiyetle arz olunur.”³³⁴

Yemen'deki zayıf ve güçsüz askerlerden bir kısmının nakli, Eylül 1911'de, hastane gemisine dönüştürülen Kızılırmak ve Kayseri vapurları ile gerçekleştirilebildi.

3.2. Kızıldeniz ve Yemen Sahillerinde Kaçakçılıkla Mücadelede Donanmanın Rolü

Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Avrupalı devletlerin Kızıldeniz'e ve Kızıldeniz çevresindeki bölgeye olan ilgilerinin artması bölgedeki korsanlık ve kaçakçılık faaliyetlerinin de çoğalmasına sebep olmuştu.

Kızıldeniz'de silah ve cephane kaçakçılığı en fazla Elvech, Elvesim, Elberk, Şakik, Cizan, Meydi, Aden, Masavva ve Yenbu iskeleleri ile

³³⁴ BOA; DH.İD 29-2/56. Belge Nu: 5. Yemen Vali Vekili Mahmud Nedim Bey'in 22 Şubat 1912 tarihli telgrafı.

Cibuti'den yapılıyordu. Fransız sömürgesi olan Cibuti, silah ve cephanenin Kızıldeniz'e sevk edildiği yerlerin başında yer alıyordu. Fransa'nın millî silah fabrikası ürünü olan Gra tüfekleri, her türlü revolver ve cephanenin satışı buradan yapılıyordu. Cibuti İskelesi'nden yıllık 6 milyon fişek ile 40.000'den fazla tüfek Yemen sahillerine ihraç ediliyordu. Bunun önlenmesi için Osmanlı Devleti Fransa Hariciye Nezareti nezdinde girişimlerde bulunmuş fakat bir netice alamamıştı. Hatta Cibuti'de bir konsolosluk açılmasının uygun olacağı değerlendirilmiş fakat Fransa ile mevcut ilişkiler sebebiyle bundan vazgeçilmişti. İtalya'nın işgali altındaki Masavva³³⁵ ve Eritre de kaçakçılığın merkezleri arasındaydı. Yemen ve Hicaz bölgesinin asayişinin sağlanması ve Hicaz Demiryolu'nun muhafazasının kolaylaştırılması söz konusu kaçakçılığın önlenmesine bağlıydı.³³⁶

Babiâli, Kızıldeniz'de kaçakçılığı önlemek için çeşitli defalar komisyonlar kurdu, heyetler oluşturdu, bölge idarecilerinden gelen raporları değerlendirerek birtakım düzenlemelerde bulundu. Fakat bütün bunlara rağmen esaslı bir sonuç alınması mümkün olmadı.³³⁷

³³⁵ Kızıldeniz'deki önemli liman şehirlerinden olan Masavva, 1536'da Osmanlılar tarafından kontrol altına alındı. XVIII. yüzyılda Kızıldeniz ticaretiyle ilgilenmeye başlayan İngiltere, önemli bir liman olarak gördüğü Masavva'daki gemi sayısını çoğalttı. XIX. yüzyılda Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın burayı ele geçirmek için yaptığı planlara Osmanlı Devleti önce izin vermedi, ancak Sultan Abdülmecid döneminde Mehmed Ali Paşa'ya salyane olarak tahsis edildi. Mehmed Ali Paşa'nın ölümünden sonra bu liman şehri Hicaz Vilayeti'ne bağlandı. Hatice UĞUR, **a.g.k.**, s. 23-24. XIX. yüzyıl sonlarında Kızıldeniz'de faaliyetlerini ve işgallerini artıran İtalya 1885'te Masavva'yı işgal etti ve bölgeyi kendisi için önemli üslerden biri hâline getirdi. Masavva Osmanlı Devleti İdari taksimatında Habeş Eyaleti'ne bağlıydı.

³³⁶ **BOA**; DH. SYS. 38/1. 7 Mart 1910 tarihli Harbiye Nezareti'nin yazısı ve 17 Mart 1910 tarihli Hariciye Nezareti'nin yazısı ile 5 Ocak 1911 tarihli Yemen Valiliğinin "Kaçakçılık Hakkında Olunacak Muameleye Dair" başlığıyla Dâhiliye Nezaretine gönderdiği yazı. Bu rapordan anlaşıldığına göre Kızıldeniz'deki kaçakçılık "Berrî idhalat" ve "ihracat kaçaklığı" olarak iki kısma ayrılmıştır. Berrî ithalat, yani kara ithalatı ürünleri silah, cephane, yanıcı ve patlayıcı maddeler, tömbeki, tütün ve ticarî eşyadır. İhracat kaçakçılığı başlığı altındaki maddeler ise hayvan, deri, yağ ve kahvedir. Ayrıca tuz alım satımı sadece devlet eliyle yapılmaktaysa da Kızıldeniz'de kaçak olarak satıldığı da olmaktadır. Bunun önlenmesi için alınan önlemlere ilişkin olarak bkz. **DMA**; ŞUB. 2129/65.

³³⁷ Kızıldeniz'de kaçakçılığın sebepleri, hangi mevkilerde yoğunlaştığı ve alınması gerekli tedbirlere dair, Deniz Müzesi İhtisas Kütüphanesi El Yazmaları Bölümü'nde 13414 kayıt numaralı "Yemen ve Hicaz Sevâhiline İnzibât ve Bahren Muhafazası Hakkında Mütalaât" adlı 13 sayfalık bir raporda konuya dair ayrıntılı malumat bulunmaktadır. Üzerinde tarih ve kimin tarafından yazıldığına dair bilgi bulunmayan raporda; Kızıldeniz'in denizden ve

Kaçakçılığı önlemenin karakol ve sahil muhafaza gemilerinin denizde yapacağı denetimlerle sağlanacağı değerlendirilerek bölgeye daimi surette görev yapacak gemiler sevk edilmesi alınan tedbirlerin başında gelmekteydi. Kızıldeniz'e gönderilecek gemiler için hazırlanan talimatnâmede açıklanan hususlardan anlaşıldığına göre 1906 yılında Yemen sahilleri Babülmendeb'ten Kamaran Adası karşısındaki Salif İskelesi'ne (merkezi, Cebel-i Zukur), Salif'den Elvesim İskelesi'ne (merkezi, Feresan), Elvesim'den Lit'e (merkezi, Kunfude) olmak üzere üçe taksim edildi.³³⁸ Birinci mıntıkaya Edremit, ikinci mıntıkaya Kastamonu, üçüncü mıntıkaya da Yozgat Vapurları tahsis kılındı. Mekke, Galata, Pera istimbotlarının da gerekli onarımlarını müteakip bölgeye gönderilmesi kararlaştırıldı. Bu vapur ve istimbotların tayin edilen görev alanları haricindeki mıntikalara geçme yetkileri vardı.

Yukarıda adı geçen talimatnâmeye göre, Osmanlı gemi kaptanlarının şüphelendikleri gemileri son derece dikkatle arayarak elinde belgesi bulunanlar ile yasak madde taşımayanların derhal hareketlerine izin verilecekti. Osmanlı sahillerine ve Osmanlı idaresi altında bulunan adalara üç mil mesafe dâhilinde olan gemiler de aramaya tabi tutulacaktı. Silah, cephane, muzır evrak vesaire taşıyan deniz vasıtalarına el konularak bunlar hangi devlete tâbi ise o devletin en yakın bulunan konsolosunun bulunduğu mevkiye götürülerek yüklü eşyaya el konulacaktı. Taşıyanların cezalandırılması Osmanlı Hükûmeti ile o devlet konsolosu arasında yapılacak ortak işlemlerle gerçekleştirilecekti. Kaçak eşya

karadan muhafazası için askerî harekât yerine yeni ve modern tesisler inşa edilmesinin, mektepler ve modern hastaneler ile İstanbul ile iletişimi sağlayacak telgraf hatları açılmasının önemine vurgu yapılmakta ve Akabe'den Babülmendeb boğazına kadar bütün Kızıldeniz sahillerindeki limanlar ve iskeleler hakkında malumat verilerek alınması icap eden tedbirler maddeler hâlinde sıralanmaktadır. İngiltere, Fransa ve İtalya'nın Kızıldeniz'de Osmanlı Devleti aleyhine ortak hareket ettikleri, silah sattıkları şeyhleri ve kabileleri Osmanlılar aleyhine ayaklanmaya ve isyana teşvik ettikleri, bilhassa İdrisîler ile Zeranik ve Beni Mervan kabilelerinin silah kaçakçılığında adı geçen devletlerden büyük yardım gördükleri söz konusu raporda yer alan hususlar arasındadır.

³³⁸ 7 Nisan 1906 tarihli Yemen Hey'et-i Teftişiyesi Reisi imzalı ve "Yemen Vilayeti Sevâhilinin Ol Bâbdaki İrâde-i Seniyye-i Hazret-i Hilâfet-penâhî Dâiresinde Tarassudu ve Ešliha ve Eczâ-yı Nâriyye vesâire Kaçakçılığının Men'i Hakkında Tahsis Buyurulan Süfün-i Şahânenin Dâire-i Tarassudlarına ve Emr-i Taharrî Hakkında Yapacakları Muamelâta Dâir Vezâifnâme" başlıklı yazı. **DMA**; ŞUB. Defter Nu: 2630, Sayfa: 2-3. Aynı yazının diğer bir nüshası için ayrıca bkz. **DMA**; MBN. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Ceride Defteri, Defter Nu: 1516, Sayfa Nu.: 58-61.

taşıyan ve belirlenen mesafenin haricinde dolaşmakta olup da Osmanlı sahillerine çıkmak isteyen gemiler sıkı bir gözetim altında bulundurulacaktı. Aramalar esnasında gözetilecek olan en önemli husus bunların içerisinde yasak eşya bulunsun veya bulunmasın nezaket ve kanunlar dairesinde hareket edilmesiydi. Kötü muameleden kesinlikle kaçınılacak aksi takdirde arama ve denetim gemi kaptanlarının gözetiminde olduğundan çıkacak bir huzursuzluktan dolayı en başta kendileri sorumlu olacaklardı. Takip ve arama bölgelerine taksim edilmiş olan Osmanlı gemileri, karaya kaçak eşya çıkaran bütün gemilere el koyma yetkisine sahipti. Ancak bu konuda ayrıntılı olarak tutanak tutması şarttı. Kaçakçılık yaptığı kesin olarak tespit edilen deniz araçlarına dur ihtarı yapılması, buna uymayanların önce kuru sıkı, sonra teknenin yakınına düşürülmek üzere dolu olarak top ateşi açılması kaçakçılıkla mücadelede uyulacak esaslar arasında yer alıyordu.

Talimatnâmede Osmanlı bayrağı çekerek kaçakçılık yapan gemilerle ilgili hüküm de bulunmaktaydı. Buna göre Osmanlı bayrağı taşıyan gemilerden kaçakçılık yaptığı tespit edilenler doğrudan en yakın Osmanlı hükûmet merkezine gönderilecekti. İzin belgeleri olup da taşıdıkları yasak malları ecnebi limanlarına götürülenler, eşyanın ecnebilere mahsus olduğunu ispatlarsa o gemilere el konulmayacaktı. Bu tür eşyanın Osmanlı sahillerine çıkarılmaması dikkatli olunacak hususlar arasında yer alıyordu. Arama ve denetimler neticesinde yazılacak jurnal ve telgraflarda aranılan gemilerin hangi devlet bandırası taşıdığı, içerisindeki eşyanın cinsi, hangi gün hangi saatte arama yapıldığı, bunların gerekli izin belgelerinin olup olmadığı, eşyanın kimin namına gönderildiğine dair ayrıntılı bilgiler kayıt altına alınacaktı.

Kızıldeniz'deki gemilere korsan saldırılarının önlenmesi hususu da talimatnâmede yer bulan maddeler arasındaydı. Kesinlikle yasak olan ve ecnebilere şiddetli şikâyetlerine yol açan bu durumun tamamen önlenmesi için küçük deniz vasıtalarıyla silahlı olarak korsanlık yapmaya çalışan kişilerin derhal yakalanmasına çalışılmasının elzem olduğu belirtilmekteydi.

Osmanlı Hükûmeti, Kızıldeniz'deki kaçakçılıkla mücadele için Bahriye Dairesi'nde teşekkül ettiği komisyon aracılığıyla Yemen sahillerini korumak, kaçakçılığı önlemek ve inzibatı sağlamak için çalışmalar yaptı. Yemen'deki asilerin zambuklarla Masavva ile münasebet ve muhaberatta buldukları biliniyordu. Konunun İtalya ve İngiltere hükûmetleriyle müzakere edilmesinin uygun olacağı değerlendirilerek adı geçen devletlerle Kızıldeniz'de alınacak ortak tedbirler için müzakerelerde bulunulması kararlaştırıldı. Komisyon tarafından ayrıca Kızıldeniz sahillerinin güvenliği için bir talimatnâme hazırlandı.³³⁹ Uluslararası boyut kazanan meselenin halli için diplomatik yollara da başvuruluyordu. Hariciye Nezareti konuya dair Avrupalı devletler nezdinde çeşitli defalar girişimlerde bulundu. Konunun Hariciye Nezareti belgelerine yansması ve diplomatik temaslar neticesi alınan cevaplardan biri özetle şöyledir:³⁴⁰

“Yemen'deki isyan hareketleri dolayısıyla Kızıldeniz'deki Osmanlı memurlarınca silah ve mühimmat ithal edilmesine karşı şiddetli tedbirler alınmaktadır. Hususi olarak Kızıldeniz sahillerinin muhafazasına memur edilen karakol gemilerine kontrollerini artırma emri verilmiştir.

Fransa, İngiltere ve İtalya hariciye nazırlarına, kendi ülkelerinin bayraklarını taşıyan gemi ve zambukların silah kaçakçılığı yapmamalarını temin etmelerine ilişkin husus ilgili sefaretlerimiz aracılığıyla kendilerine bildirildi. Alınan cevaplar şöyledir:

Aden'deki İngiliz memurlarının Aden içlerine silah ithalini sonlandırmak için gayret etmekte olduklarını, gerekirse oraya bir harp gemisi göndereceklerini, Somali komiserine talimat verileceğini, İngiliz mahalli memurlarının bir zamandan beri Aden Körfezi'nde meşru olmayan ticari

³³⁹ BOA; DH.SYS 38/2. Belge Nu: 11. Sadaret'in 7 Mart 1911 tarihli yazısı. Yemen sahillerinde kaçakçılıkla mücadelede Osmanlı gemilerinin görevlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. DMA; ŞUB. 2228/83-85.

³⁴⁰ BOA; HR.SYS 101/3. Belge Nu: 184. Hariciye Nezareti'nin 25 Mayıs 1911 tarihli yazısı.

faaliyetlere meydan vermemek için etkili tedbirler almakta olduğu İngiltere tarafından bildirildi.

İtalya, Kızıldeniz'deki İtalyan memurlarına bu konuda emir verileceğini söylemekle beraber, Osmanlı gemilerinin kontroller vesilesiyle başka olaylara sebebiyet verecek muamelelerden sakınmalarını ve ihtiyatkârane hareket edileceğine itimadı olduğunu bildirdi.

Fransa Hükûmeti, Yemen'de kaçakçılığın önlenmesi için alınması gerekli tedbirlerin Yemen karasularında bulunan ve kaçakçı olmasından şüphelenilecek Fransız gemilerinin aranmasına muvafakat ettiğini bildirdi."

Diğer taraftan bölgede görevli Osmanlı memurları da Kızıldeniz'deki kaçakçılığa çeşitli defalar dikkat çektiler. Cibuti'den yapılan silah sevkiyatı ve kaçakçılığın Kızıldeniz'deki belli başlı merkezlerine ilişkin bilgiler, gönderilen raporların ana temasını içeriyordu. Raporlarda meselenin halli için çözüm yolları da önerilmekteydi. Mesela Habeşistan şebkenderi İstanbul'a gönderdiği bir raporunda bölgedeki kaçakçılıkla ilgili şu bilgileri vermektedir.³⁴¹

"Cibuti bölgede silah sevkiyatının yapıldığı en önemli merkezdir. Kaçakçılık diğer ticari faaliyetlerin hepsinden daha ileri seviyededir. Yabancı ve mahalli birçok tüccar Arabistan'a, Somali'ye ve Habeşistan'a kaçak yolla ithal ettikleri silahlar sayesinde büyük servet sahibi oldular. Silah ithali denizden zambuklarla ve yelkenlilerle gizli ve açık olarak Arap yarımadası ve Eritre sahillerine yapılmaktadır. Karadan da develerle muhtelif sahil ve kabilelere, demiryoluyla da Habeşistan'ın çeşitli yerlerine silah sevk edilmektedir.

Fransa Hükûmeti, 1910 Brüksel Konferansı kararlarına göre Maskat İmameti havalisine silah ihracı hakkını muhafaza ettiğinden Cibuti Hükûmeti

³⁴¹ BOA; HR.SYS 101/3. Belge nu: 215. Habeşistan Başşebkenderliği'nin 7 Kasım 1911 tarihli raporu.

bu hakka istinaden tüccarın Cibuti'ye çok sayıda silah getirmesine ve Maskat namına açıkça silah ihraç edilmesine izin veriyor. Zambuklara ve gemilere yüklenen silahlar Tacura Körfezi'nin kuzeyindeki Obuk şehrine çıkarılıyor. Silah ihracatı genellikle geceleyin icra ediliyor.

Cibuti'den silah ihraç eden gemilerin Yemen sahillerine gitmemelerini temin için Cibuti'deki Fransızlara yaptığım başvurulardan esaslı bir sonuç çıkmadı. Alınabilecek en etkili tedbir karakol gemilerimizin sahillerde teftiş yapmalarıdır. Son zamanlarda Osmanlı Hükûmeti tarafından gönderilen karakol gemileri kaçakçıları hayli telaşa düşürmüş ve silahla yüklü birçok zambuk ele geçirilmiştir. Bu gözetimin devam etmesi en iyi tedbirdir.

Masavva'dan da Seyyid İdrisî'ye yardım için Yemen sahillerine ve bilhassa bu şahıs ile münasebeti olan Zeranik³⁴² kabilelerine kaçak yolla silah sevk edilmektedir. Hatta Seyyid İdrisî, bu işlere nezaret için hususi olarak adam tayin etmiştir. Zeranik kabileleri silah kaçakçılığı meselesinde önemli rol oynuyorlar.

En fazla silah çıkarılan yerler Şeyh Said³⁴³ civarı ile Meydi havalisidir. Cibuti'de silah ticaretiyle en çok meşgul olan ticarethaneler Kinyoni (Fransız), Kevefof (Rus), Garyek-Maryel (Fransız), Bejev-Kontevan Docyebuti (Belçika) müesseseleridir. Hatta kendi aralarında silah fiyatları konusunda anlaşma bile yapmışlardır.

³⁴² Zeranik kabileleri, Hudeyde'nin güneyinde 50 km kadar bir sahile sahip olan ve içeriye doğru 30-40 km kadar geniş bir arazi parçasını kapsayan bir bölgede yaşıyorlardı. Ahmet İzzet Paşa, **a.g.k.**, s. 106.

³⁴³ Şeyh Said; Kızıldeniz, Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'nun birleştiği bir noktada Yemen'in en güney ucunda stratejik öneme sahip bir bölgeydi. Fransızlar Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Şeyh Said'i işgal girişiminde bulunmuş, Osmanlı Hükûmeti buraya kuvvet sevk etmek durumunda kalmıştı. Fransızlar'ın Şeyh Said'le ilgileri 1909 yılına kadar devam etmiş, Osmanlılar ise sahip oldukları Yemen'in bir parçası olan arazi üzerindeki Fransız isteklerinin asılsız olduğunu ifade ederek ve buradaki Osmanlı hâkimiyetini pekiştirecek önlemler almaya çalışarak Fransızların bu isteklerine cevap vermişti. Fransızların Şeyh Said arazisiyle ilgileri ve Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İlhan EKİNCİ; **a.g.m.**, 570-578.

Kaçakçılığın önlenmesi için Cibuti'ye gelen ve Osmanlı bayrağı taşıyan zambuklara silah satışının yapılmamasını Cibuti Hükûmeti'nden talep etmek mümkündür.”

Kızıldeniz'de Osmanlı Devleti'nin uğraştıran en önemli meselelerin başında gelen deniz yoluyla yapılan kaçakçılık, alınan bütün tedbirlere rağmen önlenememiştir. Bunda Avrupalı devletlerin silah satmak amacıyla kaçakçıları desteklemeleri etkili olduğu gibi, Kızıldeniz'de Osmanlı donanmasından yeterli sayıda gemi bulundurulamaması, yani karakol gemi sayısının az olması da etkili olmuştur.

3.3. Trablusgarp Harbi Sırasında Kızıldeniz'deki Faaliyetler (1911-1912)

Osmanlı – İtalyan Harbi, Kuzey Afrika'daki son Osmanlı toprakları olan Trablusgarp ve Bingazi'ye İtalyanların Ekim 1911'deki saldırısıyla başladı. Babiâli, bu uzak topraklarda vaktiyle gereken tedbirleri almadığı gibi, daha önceden buralarda bulunan askerî birliklerini de Yemen cephesine sevk etmişti. İtalyan saldırısı, ancak ahalden oluşan kuvvetlerin, gönüllü Osmanlı subayları tarafından örgütlenen direnişleriyle karşılanabildi. İtalyan ordu ve donanması sayı ve kuvvet bakımından Osmanlı ordu ve donanmasından üstün durumdaydı. Trabgusgarb'ta muharebe başlayalı aylar geçmiş olmasına rağmen İtalya, ancak kıyı şeridinde bazı yerlere sahip olabildi. Bütün gayretlerine rağmen, kıyılardan içerilere nüfuz edememiş, ancak deniz topraklarının atış sahası dâhilinde tutunabilmişti. Maksudına Trablusgarp ve Bingazi'de ulaşamayacağını değerlendiren İtalya, harbi Trablusgarp dışına yayma politikasını tercih etti. Bu amacı gerçekleştirmek için Akdeniz'de bazı Osmanlı sahil şehirlerini topa tuttu (Beyrut, 24 Şubat 1911), bazı adaları işgal etti (Rodos ve Oniki Ada), Kızıldeniz'de Osmanlı donanmasına taaruzda bulundu ve Çanakkale Boğazı'na saldırı düzenledi (18 Nisan 1912).

Böylelikle Trablusgarp ve Bingazi'nin kendisine teslimini kolaylaştırarak Türkleri barışa mecbur etmek istiyordu.³⁴⁴

Kızıldeniz, Türk-İtalyan Harbi sürerken İtalyanların savaşı yaydıkları alanlardan biri oldu. Üstün özelliklere sahip İtalyan donanması ile Osmanlı deniz kuvvetlerine ait filo arasındaki mücadele Trablusgarp Savaşı'nın safhalarından birini teşkil etti.

3.3.1. Kızıldeniz'de Osmanlı - İtalya Çekişmesi

İtalya, Osmanlı Devleti'ni Trablusgarp ve Bingazi'yi terke zorlamak planı gereği savaşı Kızıldeniz'e kaydırmayı baştan beri düşünmekteydi. Bu amaçla daha savaşın başında Kızıldeniz'e gemi ve asker göndermişti. Türklerin silah ve para yardımı almasını önlemek için Kızıldeniz'de bulunan İtalyan donanmasının bir kısmı, Hudeyde Limanı'nı abluka altına almış diğer bir kısmı da sahillerdeki Türk istihkâmlarını bombalamaya başlamıştı. İtalya hükûmeti, bu saldırıları Eritre'yi muhtemel bir Türk tecavüzünden korumak için yaptığını iddia ediyordu.³⁴⁵

29 Eylül 1911'de harp ilan eden İtalya ile Trablusgarp Harbi başladığında, Osmanlı Devleti Kızıldeniz'de savunma konumunda kalma politikasını tercih etti. Buradaki Türk donanmasının savaş sırasında Trablusgarp'taki baskıları azaltacak şekilde şaşkırtma taarruzu yapması ihtimalini düşünen İtalya ise taarruza geçme kararı aldı. Bu amaçla Kızıldeniz'deki Türk filosunun imhası, Arabistan kıyıları boyunca uzanan yerlerdeki Türk birliklerinin ve savunma tesislerinin bombalanması ve kaçakçılığı önlemek için kıyıların ablukaya alınması İtalyanların ilk hedefleri arasında bulunuyordu.³⁴⁶

³⁴⁴ Kemal BEYDİLLİ, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, c.1, s. 122-123. Hale ŞİVGİN, **Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri**, 98.

³⁴⁵ İsrail KURTCEPHE, "1911-1912 Türk-İtalyan Savaşı'nda Kızıldeniz Mücadelesi", **Askerî Tarih Bülteni**, Cilt 15, Sayı 29, 1990, s. 61-62.

³⁴⁶ H. LABROUSSE, **a.g.m.**, 175.

Coğrafi olarak, Osmanlı – İtalya Harbi çerçevesinde Kızıldeniz harekât alanının ağırlık merkezini denizin güney kısmı teşkil ediyordu. Nitekim Osmanlı tarafı Hudeyde’de karargâh kurmuş, İtalya ise Eritre’nin Masavva ve Mogadişu limanlarını buradaki deniz kuvvetlerine üs yapmıştı. Osmanlılar, İtalyan deniz kuvvetlerini büyük tehlike saydıkları gibi Kızıldeniz’deki İtalyanlar da buradaki Türk filosunu kendilerine tehlike sayıyorlardı.

3.3.2. Kızıldeniz’deki Osmanlı Deniz Gücü

Asir ve Yemen’deki isyanların gittikçe yayılması üzerine Osmanlı Devleti isyanı bastırmak üzere bölgeye asker sevk etmişti. Aynı zamanda Yemen sahillerinde asayiş sağlamaya yönelik olarak Kızıldeniz’e bazı harp gemileri de göndermişti. Bunlardan Hamidiye Kruvazörü, Trablusgarp Harbi’nin başlamasından kısa bir süre önce İstanbul’a alınmıştı. Bu olayın hemen ardından Peyk-i Şevket Kruvazörü Basra’da görevlendirilmek üzere İstanbul’dan hareket ettirilmiş, fakat sonradan Yemen Kuvâ-yı Umumiye Kumandanlığı’nın emrine tahsis edildiğinden Kızıldeniz’de kalmıştı.³⁴⁷

Kızıldeniz’deki Osmanlı deniz kuvvetleri Akabe Körfezi, Cidde ve Asir limanları arasında serpiştirilmiş sahil muhafaza topçu gemilerinden ibaretti. Eylül 1911’de Kızıldeniz’de mevcut Osmanlı gemileri ve özellikleri şöyleydi:³⁴⁸

³⁴⁷ Ali Haydar Emir, **a.g.k.** s. 177.

³⁴⁸ Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, 83,177-178. Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4, s. 60. Söz konusu gemilerin boyutları ve diğer teknik özellikleriyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Bernd LANGENSIEPEN-Ahmet GÜLERYÜZ, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, 142,189,191,210. **All The World’s Fighting Ships (Naval Encyclopedia and Year Book)**, [ed.: Fred T. Jane], 452.

ADI	TONAJI	SÜRATI	SİLAHI	BOYUTLAR
				(Boy-En-Draft)
Peyk-i Şevket Kruvazörü	775 ton	22 mil	2 tane 10,5'luk, 6 tane 5,7'lik 4 tane Maksim	80.1m, 8.4m, 4.6m
Ordu Gambotu	213 ton	12,5 mil	7 tane 4'lük, 2 Nordenfeldt	47m, 6.2m, 1.9m
Bafra Gambotu	"	"	" "	47m,6.2m,1.9m
Ayıntab Gambotu	"	"	" "	47m, 6.2m, 1.9m
Malatya Gambotu	"	"	" "	47m, 6.2m, 1.9m
Gökçedağ Gambotu	"	"	" "	47m, 6.2m, 1.9m
Refahiye Gambotu	"	"	" "	47m, 6.2m, 1.9m
Muha Gambotu	600 ton	8 mil	2 tane 5,7'lik, tane 3,7'lik	
Kastamonu Tarassut Vapuru	185 ton	12,5 mil	1 tane 7,7'lik Skoda	42.2m, 5.8m, 1.8m
Haliç Gambotu	200 ton	10 mil	2 tane 3,7'lik Hotchkis, 2 Nordenfeldt	
Şıpka Yatı	491 ton	15,5 mil	1 tane 5,7'lik, 2 tane 3,7'lik	57.8m, 6.9m, 3.7m
Beyrut Yatı	601 ton	13,5 mil	" "	51.9m, 6.9m, 4.4m
Bahr-i Ahmer Nakliye Gemisi				

Trablusgarp Harbi'nin başladığı Arabistan sahillerinde duyulur duyulmaz bütün Türk gemileri iki kısma ayrılmış, bir kısmı kuzeye doğru seyrederek Süveyş'e iltica etmiş ikinci kısmı da Kurfude'ye gitmişti. Üç yıldan beri onarım görmeksizin Yemen kıyılarında harekâta bulunmuş olan Yozgat, Taşköprü ve Nevşehir gambotları³⁴⁹ 1911 yılı Eylül ayından önce Süveyş'e alınmış ve onarımlarına başlanmıştı. Trablusgarp Harbi ilan edildiğinde bu gemiler Süveyş'te bulunuyorlardı. Malatya Gambotu onarım için Süveyş'e hareket ettirilmişti. Gökçedağ Gambotu, bazı arızalarının onarımı için Kamaran'da bulunuyordu. Ayıntab Gambotu Kamaran'a gelmiş ve Trablusgarp Savaşı'nın ilan edildiğini burada öğrenmişti. Şıpka Yatı, savaşın ilan edilmesinden bir gün önce Hudeyde'de bulunurken Elvesim'e kadar gözetleme görevi alarak hareket etmişti. O da hâlen Kamaran'da bulunuyordu. Korvet Kaptanı (Binbaşı) Nafi Bey idaresindeki Peyk-i Şevket Kruvazörü Hudeyde'de, Ordu Gambotu Kurfude'de, Refahiye Gambotu Cidde sularında, Kastamonu Gambotu Cizan'da ve henüz Kızıldeniz'e girmiş olan Beyrut Yatı ise Cidde'de bulunuyordu.³⁵⁰

Bahriye Nezareti Kızıldeniz'deki filoyu harbin ilanına kadar cereyan eden olaylardan haberdar etmemişti. Yunan denizindeki harekât sürerken, Trablusgarp ve Derne bombardıman edilirken bu filo barış zamanındaki görevlerine devam etmiştir.

Bu esnada Kızıldeniz'deki İtalyan harp gemileri takviye edilmekteydi. Kızıldeniz'in güneyinde Cizan açıklarında bulunan stratejik öneme sahip Feresan Adası küçük çapta toplarla tahkim edilmesine rağmen Osmanlı gambotları burada emniyetli değillerdi. İtalyan kuvvetleri bunları yok edebilir

³⁴⁹ Yozgat Gambotu 185 ton ağırlığında ve 12 mil süratindeydi. 1908 yılında inşa edilen Taşköprü ve Nevşehir gambotları ise 213 ton ağırlığında ve 13.5 mil süratindeydi. Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, s. 80-81.

³⁵⁰ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4., s. 60-61. Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.e.**, 55-57. Ali Haydar Emir, **a.g.e.** 181-187. Beyrut Yatı, 4 Kasım 1911'de Cidde'ye gelmişti. Bkz. **DMA**; MBN, 1441/12. Kızıldeniz sahillerinde bulunan karakol gemileri ve faaliyetlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **DMA**; Daireler. 37/72. Bahriye Nezaretinin 29 Mart 1910 tarihli "Elyevm Bahr-i Ahmer'de Bulunan Karakol Sefâini" başlıklı yazısı.

ve kara kuvvetlerini de esir alabilirdi. Buradaki kara kuvveti Kunfude'ye çıkarıldı ve Komodorluk, harekâtında serbest bırakıldı. Ancak Süveyş'e gitmek için artık zaman geçmiş olduğundan, gambotlar 1911 yılının Aralık ayı sonunda Kunfude'de toplandılar. Kunfude Deniz Muharebesi'nin yapılacağı 7 Ocak 1912'ye kadar da orada kaldılar.³⁵¹

Diğer taraftan, İtalya'nın savaş ilan etmesi üzerine, Cizan'da bulunan Mehmet Ali Paşa komutasındaki Türk birliklerinin durumu cidden tehlikeli bir hâl almıştı. Çünkü karşısında Seyyid İdrisî kuvvetleri ve arkasında da İtalya donanması tarafından her zaman tehdit altında tutabilen deniz bulunuyordu. Alınan bir kararla buradaki kuvvetler deniz nakil araçlarıyla ve Bahr-i Ahmer Komodorluğu bünyesindeki gambot filosunun korumasında hemen Kunfude'ye naklolundular. İtalya'nın savaş ilanı ile tekrar harekete geçen Seyyid İdrisî'nin hareketi böylelikle akim kaldı.³⁵²

3.3.3. Kızıldeniz'deki İtalya Deniz Gücü

1911 yılında Kızıldeniz'deki İtalyan deniz kuvvetlerinin önemli bir bölümü, Trablusgarp Savaşı'nın açılmasından kısa bir süre önce buraya gönderilmişti. İtalyan gemileri, Osmanlı gemilerine oranla çok daha üstün durumda bulunuyordu. Osmanlı tarafı İtalyan filosu hakkında tam malumat sahibi olamamıştır.

Kızıldeniz'deki İtalyan güçleri, muhafazalı kruvazörler Piemonte, Puglia ve Calabria ile destroyerler Artigliere ve Garibaldino'nun Aralık 1911'de gelişiyile oldukça güçlenmiştir.³⁵³

³⁵¹ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.k.**, 55. Refahiye ve Ordu gambotları 6 Kasım 1911'de Cidde'den Kunfude'ye komodorun refakatine hareket etmişlerdi. Gökçedağ Gambotu ise 21 Kasım 1911'de Kunfude'ye hareket etmişti. **DMA**; MBN, 1441/12.

³⁵² Ahmet İzzet Paşa, **a.g.k.**, 106.

³⁵³ Bernd LANGENSIEPEN-Ahmet GÜLERYÜZ, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, 15. Piemonte Kruvazörü, 6 Aralık 1911'de Süveyş Kanalı'ndan geçerek Kızıldeniz'e doğru hareket etmiştir. **DMA**; MBN. 1441/14. Port Said Kömür Memurluğu'nun 6 Aralık 1911 tarihli telgrafı.

İtalyan deniz kuvvetlerinin 7'nci Fırka olarak tanımladığı Kızıldeniz'deki mevcut gemileri ve bunların özellikleri şöyleydi:³⁵⁴

ADI	TONAJI	SÜRATİ	SİLAHI	BOYUTLAR (Boy-En-Draft)
Piemonte Kruvazörü	2639 ton	22 mil	2 tane 15'lik, 10 tane 12'lik, 8 tane 4,7'lik	92.9m, 11.5m, 4.8m
Puglia Kruvazörü	2498 ton	20 mil	“ “	83.2m, 12.1m, 4.8m
Liguria	2445 ton	19 mil	6 tane 12'lik, 6 tane 8,5'luk, 8 tane 3,7'lik	79.8m, 11.8m, 5.1m
Calabria Kruvazörü	2428 ton	16 mil	“ “	75.8m, 12.8m, 5.1m
Volturmo	1156 ton	15 mil	4 tane 12'lik, 6 tane 7,5'luk, 8 tane 3,7'lik	
Aretusa	833 ton	20 mil	1 tane 12'lik, 6 tane 5,7'lik, 3 tane 3,7'lik	74.9m, 8.2m, 3.6m
Bersagliere				
Grenatiere	380 ton			
Garibaldino Destroyeri	370 ton	30 mil	4 tane 12'lik	
Artigliere Destroyeri	380 ton			Draft: 2.4m.
Roçinto				
Stafetta Muhabere Gemisi				

³⁵⁴ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4, s. 61. **All The World's Fighting Ships (Naval Encyclopedia and Year Book)**, 332, 336-338. Ali Haydar Emir, a.g.k., 76.

Kızıldeniz'deki İtalyan kıyılarının savunma durumu zayıf olduğundan, harpten önce İtalyanlar, bu sulara Vomturno ve Aretusa gambotlarını gönderdiler. Ayrıca, kıyıları topçu bataryaları ve yerli askerlerle takviye ettiler. Trablusgap Harbi'in başladığı haberi gelince Masavva'daki bataryalarda harp hazırlığı yaptılar, Assab'ı da tahkim etme kararı aldılar. Buraya gemiyle bir sahra bataryası ile bir tabur yerli kuvvet gönderdiler.³⁵⁵

Osmanlı Bahriye Nezareti İtalyanların Kızıldeniz'deki deniz kuvvetine ilişkin sağlıklı bir malumat alamamıştı. Bunda istihbarat zaafiyeti olduğu kadar bölgedeki Osmanlı memurlarının görevlerinde gösterdikleri ihmal de etkili olmuştu.³⁵⁶

Kızıldeniz'de Osmanlı kuvvetlerinin başında Bahr-i Ahmer Komodoru Binbaşı Hamid,³⁵⁷ İtalyan kuvvetlerinin başında ise Albay Rombo bulunuyordu. Osmanlı kuvvetlerinin komutanı karargâhını karada kurmuş, İtalyan komutan ise harekâtı idare etmek üzere Aretusa gemisine forsunu çekerek karargâhını burada tesis etmişti.³⁵⁸

21 Aralık 1911'de Kızıldeniz'deki İtalyan kuvvetlerine katılan Piemonte Kruvazörü ile gelen üst rütbeli subay, Kızıldeniz'deki İtalyan kuvvetlerinin komutasını üzerine aldı. Türklere karşı Yemen'de ayaklanmış olan Seyyid İdrisî ile ilişkilerini geliştirerek ona silah, para ve topçu kuvveti gönderdi. Bu suretle takviye alan Seyyid İdrisî, yeniden Türkler aleyhine faaliyete geçti. Piemonte Kruvazörü daha sonra Arap kıyılarının ablukasında kullanıldı.³⁵⁹

³⁵⁵ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, (çev. Afif Tuğrul), 26. (Eser, İtalyan Deniz Kuvvetleri Harp Tarihi Dairesi tarafından yazılmış olup sonradan Türkçe'ye çevirisi yapılmıştır.)

³⁵⁶ Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, 178-179.

³⁵⁷ Korvet Kaptanı (Binbaşı) Kabartaylı Hamid Bey, Bahr-i Ahmer Komodorluğuna 17 Temmuz 1911'de atandı ve Birinci Dünya Harbi'ne kadar burada görev yaptı. Kendisinden sonra Korvet Kaptanı Kabartaylı Abdülnafî Bey Bahr-i Ahmer Komodorluğuna tayin edildi. (Haziran 1914). **Bahriye Salnâmesi** (1328), s. 54. **DMA**; MBN, 800/84. **BOA**; ŞD.ML.NF. 24/6, belge nu: 5

³⁵⁸ Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4., s. 61.

³⁵⁹ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.k.**, 85.

3.3.4. İtalyan Harp Gemilerinin Abluka ve Taarruzları

İtalyan harp gemilerinin Kızıldeniz’de ve Suriye sahillerinde faaliyetlerini arttırmaları, Osmanlı gemilerinin hareketlerini sınırlandırıyordu. Mesela, 30 Eylül 1911 tarihinde Hilal-i Ahmer (Kızılay) bayrağı çekerek, 745 zayıf ve güçsüz Osmanlı neferiyle Hudeyde’den hareket eden Kızılırmak Vapuru’nun düşman taarruzuna maruz kaldığında korunamayıp harekete devam etmesi mahzurlu olacağından ve içindeki neferlerin istirahatlerinin sağlanması amacıyla gemi Port Said’de beklemek zorunda kaldı. Yine aynı günlerde içerisinde Yemen’e sevk edilmekte olan 500 Osmanlı neferini taşıyan Kayseri Vapuru³⁶⁰ Port Said’e geldi. Hâlihazır durum sebebiyle her iki geminin hareket etmelerinin uygun olmadığı hususu Osmanlı Hükûmeti tarafından değerlendirilmiş ve gemilerin içerisinde bulunan askerlerin Tûr-ı Sina’ya çıkarılarak istirahatlerinin temini kararlaştırılmıştır.³⁶¹ Yemen’e çıkarılacak askerleri taşıyan Kayseri Vapuru’nun Süveyş Kanalı’na yaklaştığı sırada İtalya’nın harp ilan etmesi, geminin Kanal’da kalmasına sebep olmuştur. Sonradan İtalya ile görüşülerek gemi, hastane gemisi ittihaz edilmiş, sahibi ile mukavele akdedilerek Yemen’den Kanal’a gelen hasta ve zayıf askerleri alarak onları Selanik’e çıkarmış, daha sonra İstanbul’da dönmüştür.³⁶²

Trablusgarp Harbi’nin başlamasından kısa süre sonra, bir ihbara istinaden Hudeyde’deki Türk gemileri üzerine gönderilen Volturmo ve Aretusa adlı iki İtalyan gambotu Türk gemilerini bulamadılar ve kıyıda tüfek ateşiyle karşılaştılar.³⁶³ Hudeyde’de bulunan bütün Osmanlı harp gemileri 1 Ekim

³⁶⁰ 2.470 gros tonluk Kayseri adlı ticaret vapuru, 1891’de İngiltere’de yük gemisi olarak inşa olunmuştu. Sabah Gazetesi imtiyaz sahibi Mihran Nakashian Efendi’ye ait olup asker nakli için devlet tarafından kiralanmıştı. **BOA**; BEO. 4053/303920. Eser TUTEL, **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, 148. Vapurun teknik özelliklerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **Lloyd’s Register of British and Foreign Shipping**, At the Society’s Printing House, London 1912, (sayfa numarası mevcut değil), Bölüm: KAI-KAK.

³⁶¹ **BOA**; MV. 157/10. 3 Ekim 1911 tarihli Meclis-i Vükelâ mazbatası.

³⁶² **BOA**; BEO. 4009/300639. Belge nu: 2 Harbiye Nezareti’nin 29 Ocak 1912 tarihli yazısı.

³⁶³ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.k.**, 84. **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 26.

1911'de Kamaran'a hareket ettirilmişti.³⁶⁴ 2 Ekim 1911'de sabahleyin kuzey yönünden Hudeyde Limanı'na gelen bu iki İtalyan harp gemisi, liman dâhilinde bir müddet dolaştıktan sonra top ateşine başladılar ve İngilizlere ait nakliye vapuruna ait bir motorbotu batırdıktan sonra Kamaran istikametine gittiler. Bombardıman sonrası heyecan olmadığı, her şeyin intizam dairesinde olduğu, İtalyanların karaya asker çıkarma teşebbüsünde bulunmaları hâlinde mukabelede ve müdafaada bulunulacağı Hudeyde Mutasarrıflığı tarafından Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmiştir. İtalyan harp gemilerinin tecavüzüne uğrayan İngiliz nakliye vapurunda bulunan iki motorbot, Basra Komodorluğu için İngiltere'de yaptırılmış olup Türklere teslim edilmek üzere Kızıldeniz'e getirilmişti. Saldırı sonucu motorbotlardan biri batmıştır.³⁶⁵

İtalyan harp gemilerinin bu faaliyetleri Hudeyde Liman Reisliği tarafından Kamaran'da bulunan Osmanlı donanmasına ve Yemen Kuvâ-yı Umumiye Kumandanlığına bildirildi. 4 Ekim 1911'de İtalya'nın iki harp gemisi Kamaran Limanı'nın yakınından geçerek kuzey istikametine gittiler.³⁶⁶

İtalyanların uyguladıkları abluka Kızıldeniz sahillerinde ve Yemen'de görev yapan Türk kuvvetlerinde erzak sıkıntısına da sebep olmaktaydı. Yemen'in güneyinde ve İngiliz koruması altında bulunan Lahic Emirliği ile Hudeyde'nin güneyinde büyük bir bölgede meskûn Zeranik kabilesinin gayret ve hizmetleriyle bu sıkıntı kısmen de olsa aşılmaya çalışılmıştır. Aden'den kara yoluyla ve denizden doğrudan doğruya akçe, erzak ve diğer ihtiyaçların getirilmesinde adı geçen kabile ve emirlik aktif rol alarak yardımda ve kolaylıkta bulunmuşlardır. Öteden beri Osmanlı idaresine karşı isyan eden ve Kızıldeniz'de zambuklarla kaçakçılık faaliyetlerinde bulunan Zeranik

³⁶⁴ DMA; MBN, 1996. Hudeyde Liman reisinin Dersaadet Liman Riyaseti'ne gönderdiği 2 Ekim 1911 tarihli telgraf.

³⁶⁵ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Hudeyde Mutasarrıflığının 2 Ekim 1911 tarihli telgrafı. Söz konusu telgrafta bir motorbotun batırıldığından bahsedilmekle birlikte bazı kaynaklarda her iki motorbotun da batırıldığı belirtilmektedir. Bkz. Afif BÜYÜKTUĞRUL, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4., s. 66. Bu konuya dair ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, 185-186.

³⁶⁶ DMA; MBN, 1996. Hudeyde Liman reisinin Dersaadet Liman Riyaseti'ne gönderdiği 4 Ekim 1911 tarihli telgraf. Ayrıca bkz. BOA; DH.SYS. 75-07/1-3.

Kabilesi'nin bu yardımı Türk kuvvetlerinin pek çok ihtiyacının karşılanmasını sağlamıştır. İtalyanlar Seyyid İdrisî vasıtasıyla bunları kandırmaya ve sahilleri bombardıman ederek tehdit ve korkutmaya çalışmışlarsa da bir şey elde edememişlerdir.³⁶⁷

Aynı günlerde Kızıldeniz'deki fenerlerin yakılmaması hususu Bahriye Nezareti tarafından Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na bildirilmesi üzerine konu, Muha'da bulunan Bahr-i Ahmer Fenerler Müfettişliğine tebliğ edilmiş, ancak "Paris'te bulunan direktörlükten emir almadıkça fenerlerin söndürülemeyeceği" cevabı alınmıştır.³⁶⁸ Fakat sonraki günlerde, 14 Ekim 1911'de itibaren Kızıldeniz'deki fenerlerin söndürülmesi kararı alınmıştır.³⁶⁹

3.3.4.1. Akabe'de Haliç Gambotu'nun Batırılması (5 Kasım 1911)

Hicaz ve Yemen taraflarına yapılan askeri nakliyatın ana güzergâhı ve Kızıldeniz'in en stratejik noktalarından olan Akabe Körfezi'ne Osmanlı Devleti ayrı bir önem vermekteydi.³⁷⁰ Osmanlı idari teşkilatında 1905 senesinde

³⁶⁷ Ahmet İzzet Paşa, **a.g.k.**, 106.

³⁶⁸ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Yemen Valiliği'nin 2 Ekim 1911 tarihli telgrafı. Kızıldeniz sahillerinde bulunan fener kuleleri, buldukları mevkiiler ve fenerlerin teknik özelliklerine ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. **Fenerler Risalesi**, 305-311.

³⁶⁹ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Bahriye Nezareti'nin 4 Ekim 1911 tarihli yazısı.

³⁷⁰ 1906 yılında İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında Sina'nın doğu sınırının belirlenmesi sırasında, tarih kaynaklarında "Mısır-Sina Anlaşmazlığı" olarak da geçen "Akabe Meselesi" Osmanlı Devleti'nin buraya verdiği öneme iyi bir örnek oluşturmaktadır. Osmanlı Devleti, Akabe'ye hâkim olduğunda daha önce Maan'a kadar gelen Hicaz Demiryolu'nun Akabe'ye uzantısının sağlanacağını ve Sina-Süveyş-Mısır hattı Hicaz bağlantısına sahip olunacağını değerlendiriyordu. İngiltere ise Ortadoğu'daki çıkarları gereği bölgenin Osmanlı askerlerinden tahliyesi taraftarıydı. Akabe'ye İngiliz askeri çıkarabilirse Hicaz Vilayeti yoluyla Yemen, Vadi-ül Uraba yoluyla Kudüs ve Filistin İngiliz kontrolüne girecekti. İngilizler bu amaçla Taba'ya asker çıkarmak istediler. Fakat, Osmanlılar daha erken davranarak Ocak 1906'da Taba'yı zaptettiler. İki devlet arasında çekişmeye sebep olan bu olay, İngiltere'nin sert bir ultimatom vererek askerî operasyon başlatma kararı alması üzerine Osmanlı askerlerinin Taba'dan çekilmesiyle sonuçlandı. Ama İngilizler Taba'yı işgal edemediler. Aylarca süren sınır belirleme çalışmaları neticesinde Babîâli, Akabe'den başlayan sınır çizgisinin Akdeniz'de El-Ariş'te sonuçlanmasına çalışırken, Sina'daki yeni sınır, Akabe'den Refah'a uzanan bir çizgiyle belirlendi. Sonuçta bütün bu mücadeleyi başından itibaren bizzat sürdüren Sultan II. Abdülhamid, ortaya koyduğu politikayla Akabe Körfezi'nin en stratejik yeri olan Akabe Limanı'nın ve kalenin Osmanlılarda kalmasını sağladı. Taba ise Mısır'ın kontrolü altında olan bölgeye dâhil edildi. Akabe Körfezi'nin jeopolitik önemi Birinci Dünya Savaşı'nda ve Arap-İsrail çatışmasında da kendisini gösterdi. A. Halûk DURSUN, **Akabe Meselesi 1906 (Ortadoğu'da Osmanlı-İngiliz Rekabeti'ne Bir Örnek)**, 92-93.

nahiye olarak kabul edilen Akabe'ye aynı yıl askeri nakliyatı sağlamak ve Kızıldeniz'de işletilmek üzere 2-3 vapur gönderilmesi ve bir de liman reisi tayin edilmesi kararlaştırılmıştı.³⁷¹

Ayrıca Akabe'de karakol vazifesiyle daimi surette donanmadan bir gemi bulundurmaktaydı. Mesela, Kızıldeniz'de bulunan vapurlardan birinin karakol vazifesi yapmak üzere Akabe'ye gönderilmesi hakkındaki irâde-i seniyye üzerine 29 Ocak 1906'da Şevketnüma Gambotu bölgeye sevk edilmişti. Fakat bu gambotun tamire muhtaç bir durumda olmasından dolayı yerine Edremit Vapuru gönderildi ve adı geçen vapur 1906-1907 yıllarında Akabe Körfezi önlerinde karakol görevi yaptı.³⁷²

1911 yılında Haliç Gambotu, Akabe Körfezi girişinde, Körfez'e hâkim bir vaziyette önemli bir mevki olan Tiran ve Sanafir adaları önünde karakol vazifesi yapıyordu. Osmanlı hükûmeti 1911 yılı başında her iki adanın fiilî olarak idaresini elinde bulundurmak için buralara jandarma karakolu tesis etmişti. Karakollarda görev yapan personelin erzak ve su gibi ihtiyaçlarını temin için Bahr-i Ahmer Komodorluğu tarafından söz konusu adalar önünde Haliç Gambotu görevlendirilmişti.³⁷³ Bu sırada Stafetta mesaha gemisi ile Puglia Kruvazörü Masavva'ya geldi. Puglia Kruvazörü, Tiran Adalarında bulunduğu bildirilen Türk gambotunu aramak üzere 30 Ekim 1911'de hareket ederek 3-4 Kasım günlerini karakol göreviyle geçirdikten sonra Tiran adalarını tarayarak 5 Kasım 1911'de Akabe Körfezi'ne girdi. Burada Haliç Gambotu'nun ateşiyle karşılandı. Puglia Kruvazörü'nün top ateşiyle karşılık vermesi üzerine yaklaşık bir saat süren muharebe cereyan etti.³⁷⁴

Her iki gemi arasında cereyan eden muharebe esnasında İtalyan gemisi, hem Haliç Gambotu üzerine hem de Haliç'in bulunduğu mevkiye yakın bir yerde konuşlanmış olan Akabe hecinsüvar efradı üzerine 20'den

³⁷¹ DMA; ŞUB: 2638/2. Şûrâ-yı Bahriye'nin 15 Mayıs 1905 tarihli mazbatası.

³⁷² DMA, MBN, Dosya Nu: 1516 Belge Nu: 52, 70, 115, 137.

³⁷³ DMA; Daireler. Dosya Nu: 37 Belge Nu: 132, 133, 166, 170-174.

³⁷⁴ Saim BESBELLÎ-Haluk ÜLMAN, a.g.k., 84. Ali Haydar Emir, a.g.k., 187.

fazla top atmıştır. Türk gemisi bir müddet savunma yaptı, fakat bunun uzun süre devam ettirilemeyeceği anlaşılınca personel tahliye edilerek gemi kendi süvarisi tarafından batırıldı. Tahliye esnasında düşman tarafından sahile atılan bir merminin isabet alması neticesinde Haliç Gambotu'nun İkinci Kaptanı Teğmen Nafi Efendi³⁷⁵ şehit oldu. Akabe'nin 1 km gerisinde bulunan dağa bir hayli top atan düşman gemisi, Haliç'in batmasından sonra Akabe Limanı'ndan ayrıldı.³⁷⁶

Haliç Gambotu'nun düşman tarafından batırılması, Akabe Körfezi'nin girişindeki iki adaya ikame edilmiş olan jandarma efradının su ve erzak ihtiyaçlarının temininde sıkıntıya sebep oldu. Bunun üzerinde Tiran ve Sanafir adalarında bulunan jandarma müfrezeleri Trablusgarp Harbi'nin sonuna kadar geçici olarak adalardan tahliye edilerek Akabe'ye nakledildiler.³⁷⁷

Bu olay sonrasında Kızıldeniz'in Asya sahilindeki ahali, İtalyan harp gemilerinin hareketlerinden fevkalade rahatsızlık duymuş ve Osmanlı Devleti lehine ayaklanmışlardır.³⁷⁸

3.3.4.2. İtalyan Gemilerinin Keşif ve Tarassut Faaliyetleri

Trablusgarp Harbi'nin ilanıyla Kızıldeniz'de faaliyetlerini artıran İtalyan harp gemileri 6 Kasım 1911'de Elvech Limanı'na, 8 Kasım'da ise Cidde Limanı'na gelerek keşif ve gözetleme yaptıktan sonra döndüler. Hicaz Valiliği, Mekke'de bulunan dört topu Cidde'ye naklederek limanın emniyetini artırdı.

³⁷⁵ Ömer Lütfi oğlu Mirgünlü Mehmet Nafi, 1887'de doğdu. 17 Ağustos 1910'da mülazım oldu. Âsâr-ı Tevfik Zırhlı Fırkateyni'nde ve Merkez'de görev yaptı. 2 Nisan 1911'de Haliç Vapuru İkinci Kaptanlığına tayin edildi. 5 Kasım 1911'de İtalyan harp gemisi tarafından Akabe'de batırılan Haliç Vapuru'nun tahliyesi esnasında şehit oldu. **DMA**; Künye Zabıtân Defteri, 36/6237. **DMA**; MBN, 800/4.

³⁷⁶ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Medine-i Münevvere Muhafızlığının 5 Kasım 1911 tarihli telgrafı.

³⁷⁷ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Dâhiliye Nezareti'nin Medine-i Münevvere Muhafızlığı ve Sadaret'le yaptığı 12 Kasım 1911 tarihli yazışmalar.

³⁷⁸ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 28.

Ayrıca, düşman askerlerinin denizden karaya ayak basmalarının önüne geçmek amacıyla Cidde'deki nizamiye ve jandarma kolları takviye edildi.³⁷⁹

9 Kasım 1911'de gündüz iki İtalyan harp gemisi Cidde Limanı haricinde görülmüş, aynı günün akşamında limana girerek İngiliz bandıralı Hold adlı hacı vapuruna boş top atıp vapuru aradıktan sonra uzaklaşmışlardır.³⁸⁰

İtalyan harp gemilerinin muhtemel saldırılarına karşı otuz neferden ibaret Nizamiye askeri ile düşmana karşı koymak üzere ahaliden arzu edenlere askeriyece cephaneyle beraber 124 adet silah dağıtılarak imkân derecesinde geceli gündüzlü gerekli tedbirlerin alındığı Medine-i Münevvere Muhafızlığı'ndan Dâhiliye Nezareti'ne bildirilmiştir. Halkın heyecana kapıldığı ve çok korktuğu, Zeytun ahalisinin kadın erkek, çoluk çocuk şehir dışına çıktığı hususu da aynı yazıda açıklanan hususlar arasında yer almaktaydı.³⁸¹

3.3.4.3. Akabe Körfezi'nin Bombardmanı

17-19 Kasım 1911'de Türklerin zambuklarla İtalyan kıyılarına gece baskını yapacakları haberi üzerine iki İtalyan gemisi, Kızıldeniz'de çeşitli istikametlerde keşif faaliyetlerinde bulundu. 19 Kasım sabahı bu iki İtalyan harp gemisinin Akabe Körfezi'ni bombardıman etmesi üzerine orada bulunan telgraf merkezi, top menzili dışındaki kasabaya nakledildi. Yaklaşık 50 dakika süren bombardıman ve şiddetli top ateşlerinden devlet daireleri, içinde personel bulunmayan askerî çadırlar, jandarma karakolu ve kasaba dâhilindeki dört ev büyük zarar gördü. Hükûmet dairesi tamamen yandı. Sahile yakın mahallerde meskûn ahali top menzili dışındaki yerlere göç etmek zorunda kaldı. Can kaybı olmamasına rağmen, İtalyanların Akabe'yi bombardıman etmeleri, sadece Akabe ahalisinde değil, Elveh'ten Yenbu'ya

³⁷⁹ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Hicaz Vilayetinin 10 Kasım 1911 tarihli yazısı.

³⁸⁰ DMA; MBN. 1441/12. Cidde Mutasarrıflığı'nın 8 Kasım 1911 tarihli telgrafı.

³⁸¹ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Medine-i Münevvere Muhafızlığı'nın 8 Kasım 1911 tarihli yazısı.

kadar sahil boyunca ikamet eden halkta büyük bir endişeye ve telaşa sebep oldu. Bu durum üzerine Osmanlı Hükûmeti, Kızıldeniz'deki sahillerin emniyeti için ilave tedbirlere başvurdu.³⁸²

Osmanlı Hariciye Nezareti, İtalyanların Akabe bombardımanını, Lahey Konferansı'nda teyit edilmiş olan uluslararası savaş hukukuna aykırı bularak büyük Avrupa devletleri başkentlerindeki Osmanlı sefaretlerine gönderdiği yazıyla ilgili devletler nezdinde İtalya'nın kat'î surette protesto edilmesinin lüzumundan bahsetmiştir. Londra Sefareti bu konuda İngiliz Hükûmeti'ne protestonun verilmekle beraber yaşanan olayların İngiliz hariciye müsteşarına anlatılması üzerine, Mısır'daki İngiliz Valisi Lord Kitchner'e telgraf çekildiğini ve cevap alınır alınmaz icabının yapılacağını söylediğini Osmanlı Hariciye Nezareti'ne bildirmiştir.³⁸³

3.3.4.4. Cidde, Muha ve Şeyh Said'in Bombalanması

Kızıldeniz'deki Türk kuvvetlerine ve sahil boyundaki meskûn mahallere karşı İtalyan saldırıları sonraki günlerde arttı. 29 Kasım 1911'de Assab'a hareket eden Calabria Kruvazörü'ne, Türk kuvvetleri tarafından topçu ateşi açılması üzerine, Perim Boğazı'na yönelen kruvazör, bir Türk bataryasının ateşine karşılık vererek iki topu susturdu. 30 Kasım'da Cidde'ye döndü ve buradaki Türk kuvvetleri de kruvazörün bombardımanına maruz kaldı.³⁸⁴

30 Kasım 1911'de Assab'tan Muha'ya gelen İtalyan harp gemileri bu sefer Muha Limanı'nı bombardıman ettiler. Muha Limanı'nın kuzeyinde bulunan bir köy de bombardımana maruz kaldı. İtalyanlar Muha'ya asker

³⁸² DMA, MBN. 1441/14. BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Medine-i Münevvere Muhafızlığı'nın 19 Kasım 1911 tarihli telgrafı. Telgraf, Posta ve Telefon Nezareti'nin 21 Kasım 1911 tarihli yazısı. Dâhiliye Nezareti'nin 22 Kasım 1911 tarihli yazısı. Medine-i Münevvere Muhafızlığı'nın 25 Kasım 1911 tarihli yazısı.

³⁸³ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Hariciye Nezareti'nin 30 Kasım 1911 tarihli yazısı.

³⁸⁴ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, a.g.k., s. 84-85.

çıkarma girişiminde bulundularsa da Türk askerinin ve halkın karşı koymasıyla bunu gerçekleştiremediler.³⁸⁵

İtalyanlar, Türk askerlerinin Masavva'yı işgal edecekleri iddiasıyla bombardıman yaptıklarını ilan etmeleri üzerine Babiâli, konuyla ilgili Yemen Kuvâ-yı Umumiye Kumandanlığı'ndan bilgi talebinde bulunmuştur. Söz konusu Kumandanlık bu iddianın doğru olmadığını bildirerek İtalyanların halkın cuma namazı için toplandığı sırada yaptıkları top atışından 9 kişinin şehit düştüğünden bahsederek Muha bombardımanı ile ilgili ayrıntılı malumat vermiştir.³⁸⁶ Yemen Kuva-yı Umumiye Kumandanı Ahmed İzzet Paşa'nın 4 Aralık 1911 tarihli telgrafı şöyledir:³⁸⁷

“Bombardıman hakkında İtalyanların gösterdiği sebep asılsızdır. Ne Eritre'ye bir hareket icrâ edildi ne böyle bir hazırlık var ve ne de sahilde asâkir-i mütehaşşide mevcuttur. İtalya donanmasının tek bir neferimiz bile bulunmayan mahalleri tahrip eylemesi hatta Muha'nın şimalinde kâin havzadaki camiye ahali Cuma namazını eda ederken topa tutarak dokuz şehit ile külliyetli mecruh verdirmesi emsal-i gayr-i mesbuk vahşetlerden olduğu maruzdur.”

Aynı gün başka bir İtalyan vapuru Şeyh Said'i bombardıman etti. Orada bulunan muhabere merkezinin muhtemel yeni bir bombardımandan zarar görebileceği değerlendirilerek geçici olarak top menzili haricindeki başka yere nakline karar verildi. Bombardıman icra eden gemi gizlendiği Afrika sahilinden ertesi sabah kuzeye doğru gitti.³⁸⁸

³⁸⁵ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Hudeyde Liman Riyaseti'nden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 30 Kasım 1911 tarihli telgraf.

³⁸⁶ BOA; BEO, 3975/298098. Belge nu: 1. Hariciye Nezareti'nin 13 Aralık 1911 tarihli yazısı.

³⁸⁷ BOA; BEO, 3975/298098. Belge nu: 3. Yemen Kuva-yı Umumiye Kumandanlığı'nın 4 Aralık 1911 tarihli telgrafı.

³⁸⁸ BOA; DH.SYS. 75-07-1-3. Şeyh Said Telgraf Müdürlüğü'nün 1 Aralık 1911 tarihli telgrafı.

Şeyh Said Telgraf Müdüriyeti'nden, bombardımanın icra edildiği gün, yani 30 Ekim 1911 tarihinde Posta ve Telgraf Nezareti'ne gönderilen ve bombardımana dair malumat veren telgraf aynen şöyledir:³⁸⁹

“Bugün ezanî saat yedide deniz üzerinde kablo ameliyatıyla meşgul iken merkezdeki memurdan aldığım tezkerede saat beş buçukta Muha'nın İtalyan vapuru tarafından bombardıman edilmekte olduğunu bildirmiş ve aynı vakitte Şeyh Said'in şimal cihetinden görülen bir İtalyan vapuru Şeyh Said'i bombardımana başlamıştır. Perim'e yakın bulunmaklığım hasebiyle Perim'e geçtim. Bombardıman devam ediyor. İstihsal olunacak netice ba'de arz kılınacağı ma'rûzdur.”

5 Aralık 1911'de Cidde'ye 20 mil mesafede bir İtalyan harp gemisinin dolaştığı haber alınmıştır. 21 Aralık'ta bir İtalyan harp gemisi Cidde'ye gelmiş, liman haricinde birkaç saat dolaştıktan sonra gözden kaybolmuştur.³⁹⁰ 6 Ocak 1912'de sabahleyin Cidde'ye iki İtalyan harp gemisi gelmiş, bunlardan biri limana girerek mevcut ecnebi vapurlarını teftiş ettikten sonra çıkıp diğeriyle beraber güney yönüne gitmiştir. Akşamüzeri yeniden Cidde Limanı'na gelen bu iki gemi, geceyi burada geçirdikten sonra sabahleyin tekrar güney istikametine gitmiştir.³⁹¹

3.3.4.5. İtalyan Harp Gemilerinin Saldırılarına Tepkiler

Kızıldeniz'deki tek hâkim güç gibi davranan İtalyan donanmasının rastladığı tüm gemileri bandıralarına bakmaksızın durdurup araması, diğer devletlerin de şikâyetlerine yol açtı. Bilhassa İngiltere, bu hareket tarzından fevkalade rahatsızlık duymaktaydı.

³⁸⁹ BOA; DH.SYS. 75-07-1-3.

³⁹⁰ BOA; DH.SYS. 75-07-1-3. Cidde'den Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 21 Aralık 1911 tarihli telgraf ve Hicaz Vilayeti'nin 5 Aralık 1911 tarihli telgrafı.

³⁹¹ BOA; DH.SYS. 75-07-1-3. Cidde'den Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 6 Ocak 1912 tarihli telgraf ile Hicaz Valiliği'nin 5 Ocak 1912 tarihli telgrafı.

İtalyan donanmasının Mekke ve Medine'yi tehdit eder bir vaziyet alması Hint, Afganistan ve Uzak Doğu Müslümanlarının da şikâyetlerine yol açıyordu. Bu durum karşısında İngiltere'ye başvuran Müslüman temsilciler, İngiltere'den İtalya'yı kutsal beldelere taarruz fikrinden caydırmak için nüfuzunu kullanmasını istediler. İngiltere, Roma nezdinde teşebbüste bulunarak İtalya'nın konuya dair dikkatini çekmiştir. Tepkiler üzerine İtalyan Hükûmeti, Mekke ve Medine'ye hareket etmek için kullanılan limanlara tecavüzden sakınmaya başlamıştır. Kızıldeniz'de dolaşan İtalyan savaş gemileri bütün bu hareketlerine karşılık, Müslüman ahalinin tepkisinden çekindiğinden karaya asker çıkarıp işgale teşebbüs etmemiştir.³⁹²

3.3.4.6. Mısır'a Ait Menzele Adlı Vapura El Konulması

21 Aralık 1911'de bir İtalyan harp gemisi, Süveyş'ten Cidde'ye gelen Menzele adlı Mısır'a ait posta vapurunu Cidde Limanı'nda müsadere etti. Vapurda sandıklar içerisinde bulunan Yunan uyruklu Hudeydeli iki tüccara ait 30.000 lira paraya el koydular. Gemiye el konulduğunda paranın Cidde ve Hudeyde'ki Osmanlı askerlerine gönderildiği haberleri çıkmışsa da sonradan bu haberin doğru olmadığı anlaşılmıştır.³⁹³

3.3.4.7. Kayseri Hastane Gemisine El Konulması

Kayseri Hastane Gemisi, Eylül 1911'de Yemen'e çıkarılacak askerlerin nakline tahsis edilmiş ve Süveyş Kanalı'na yaklaştığında İtalya'nın harp ilan etmesi üzerine Kanal'da beklemek zorunda kalmıştı. İtalya ile görüşülerek gemi, hastane gemisi kabul edilmiş ve sahibiyile yeniden mukavele yapılmıştı. Geminin Yemen'e gönderilmesinden vazgeçilmişti.

Söz konusu geminin 26 Kasım 1911'de kontratı yenilendi ve hastane gemisine dönüştürüldü. Hariciye Nezareti tarafından İtalya'dan teminat alınarak serbest hareket etmesi sağlanan Kayseri Vapuru, gerekli

³⁹² İsrail KURTCEPHE, a.g.m., 63-64. **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 28.

³⁹³ **BOA**; BEO 3982/298632. Belge Nu: 2, 5.

muamelelerinin tamamlanmasından sonra Hilal-i Ahmer bayrağı çekerek tekrar Hudeyde'ye hareket ettirildi.

Aynı günlerde İtalya'dan hareket ederek 21 Aralık 1911'de Kızıldeniz'e gelen ve Kızıldeniz'deki İtalyan deniz filosunun başkomutanlığını üstlenecek olan Albay Cerrina Ferroni'yi taşıyan Piemonte Kruvazörü, Kayseri Vapuru'na yolda rastladı ve bir süre onu takip etti. İtalyan kaynaklarında bu hususa ilişkin şu bilgiler verilmektedir:

“Piemonte gemisi Kızıldeniz'e gelirken Türklerin Kayseri isminde bir harp gemisini kovaladı. Bu gemi kendisine bir hastane gemisi süsü vererek Kızıldeniz'e geliyordu. Kızılay bayrağı taşıyor olmasına rağmen, başka bir maksatla seyahat etmekte olduğu değerlendirildi. Piemonte gemisi Süveyş Kanalı'nı Kayseri Vapuru'ndan önce geçti ve onu müsadere etmek için Kanal çıkışında bekledi. Fakat Kayseri Vapuru, Kanal'da kalarak uzun zaman beklemeye devam ettiğinden, Piemonte onu beklemekten ve yakalamaktan vazgeçerek Masavva'ya hareket etti. Albay Cerrina Ferroni Masavva'ya gelir gelmez Kruvazörü, Kayseri Vapuru'nu yakalamak üzere tekrar Kanal'a gönderdi. Gemi, Kanal önünde ileri karakol görevi yapacaktı. Piemonte, Türk gemisini açık denizde yakaladı ve yaptığı incelemede geminin Kızıldeniz'e asker nakliyatı için gönderildiği ve vapurdaki doktorlarının hakikatte birer subay olduğu anlaşıldı. Bunun üzerine gemiye el konuldu ve Masavva'ya götürüldü.”³⁹⁴

İtalyan kaynaklarındaki bu bilgiler sonradan Türk yazarları tarafından da kullanılarak olay benzer ifadelerle anlatılmıştır. Mesela, Afif

³⁹⁴ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 31. Adı geçen eserin “Kızıldeniz'deki Harekât ve Müsadere Vak'aları” başlıklı bölümde de Kayseri Vapuru'na el konulması olayı, bazı tarih ve isim değişiklikleriyle şöyle nakledilmektedir: “Puglia gemisi 16 Aralık'ta Hudeyde'de Osmanlı Hükûmeti tarafından hastane gemisi olduğu ilan edilen Kayseri ticaret gemisini muayeneye tâbi tutmuştur. Lakin bu gemi muayyen olan işareti hâvi olmadığı gibi içinde sıhhiye personel ve malzemesi de yoktur. Her ne kadar gemi komutanı gemisinin hastane gemisi olduğunu ve gemide bir doktor bulunduğunu iddia etmiş ise de başka sıhhiye memuru görülmemiştir. Gemi, Masavva'ya götürülmüş ve orada gözaltına alınmıştır. Burada yapılan mahkemede Kayseri Vapuru'nun, asker nakliyatı yapan bir düşman harp gemisi olduğu ilan edildi ve vapur [İtalya] Bahriye Nezareti emrine verilmiştir.” (s. 152)

Büyüktuğrul'un, "Osmanlı Harp Tarihi" adlı eserinde "*Kayseri, hastane gemisi şeklinde kamufle edilmiş olup Kızıldeniz'e az sayıda subay getirmekteydi*" denilmektedir.³⁹⁵ Bir başka eserde ise İtalyan kaynağından alınan yukarıdaki bilgi aynen tekrarlanarak "*Vapur doktorlarının subay olduğu ve geminin nakliyat için Kızıldeniz'e gönderilmiş olduğu anlaşıldı.*"³⁹⁶ denilmektedir.

Oysaki gerek Kayseri Vapuru kaptanının açıklamasında gerekse arşiv belgelerinde yer alan ifadelerde, geminin İtalyan kaynaklarında geçtiği üzere bir harp gemisi değil, resmî olarak da işlemleri yapılmış hastane gemisi olduğu ve asker taşımadığı teyit edilmektedir. Bahriye Nezareti'nin 29 Ekim 1911 tarihli bir yazısında³⁹⁷ "*Kayseri ve Kızılırmak vapurlarının hastane gemisi hâline getirildiği ve bu durumun Roma'daki Almaya Sefareti vasıtasıyla İtalya hükûmetine bildirilmiş olduğu*" ifadesi de Kayseri Vapuru'nun resmi işlemleri yerine getirilmiş bir hastane gemisi olduğuna dair açık bir delil teşkil etmektedir.³⁹⁸

İtalyanlar tarafından esir alınarak diğer mürettebatla birlikte önce Masavva'ya oradan da İtalya'ya götürülen Kayseri Vapuru'nun Süvarisi Cemal Bey, geminin Hudeyde'ye giderek zayıf ve hasta askerleri aldıktan sonra İstanbul'a dönmek üzere gönderildiğini ifade ederek şunları kaydetmektedir.³⁹⁹

"Hilâl-i Ahmer nâmı altında Kayseri Vapuru'yla zuafâ-yı askerîyi alarak Dersâdet'e iade ve îsâl etmek üzere hükûmet-i seniyyemizin emriyle Hudeyde'ye gitmekteyken İtalya'nın bir harp sefinesi tarafından

³⁹⁵ Afif BÜYÜKTUĞRUL; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4., s. 68.

³⁹⁶ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.k.**, 85.

³⁹⁷ **DMA**; MKT. 7597/6. Bahriye Nezareti'nden Seyr-i Sefain İdaresi'ne gönderilen 29 Ekim 1911 tarihli yazı.

³⁹⁸ Kayseri ve Kızılırmak gemilerinin hastane gemisi olarak kullanılması ve bunun İtalya Hükûmeti'ne bildirilmesi hususu için ayrıca bkz. **DMA**; BN. 33/479. Belge Nu: 53-54, 56, 59. Erkân-ı Harbiye Bahriye Dairesi'nin 7-9 ve 28 Ekim 1911 ile 10 Aralık 1911 tarihli yazıları.

³⁹⁹ **BOA**; BEO 4049/300612, Belge nu: 3 İtalya'da harp esiri olarak bulunan Kayseri Vapuru Süvarisi Cemal Bey'in Sadaret'e gönderdiği 11 Mayıs 1912 tarihli mektup.

derdest ve iddia-yı muhakkımız ve hâmil olduğumuz vesika-i resmiye nazar-ı dikkate alınmayarak esir-i harp sıfatıyla tevkif olunduk.

Gerek Dersaâdet'ten infikakımızda Hariciye Nezareti'nin ve gerek Süveyş'e hareketimizde Mısır Fevkalade Komiserliği'nin emr ü teminiyle ve bir fi'l-i hayrın ifâsı maksadıyla ihtiyâr-ı sefer edildiği ve salif-ül arz vapurun seyr ü seferi Hilal-i Ahmer vazifesinin icrası için olduğuna dair hâmil olduğumuz vesâik-i resmiyeye ehemmiyet verilmeyerek İtalya Hükûmeti tarafından esir ve tevkif edildik..."

Savaş hukukuna aykırı olarak, açık bir gerekçe gösterilmeksizin İtalyanların Osmanlı hastane gemisine el koymaları Harbiye Nezareti'nce "Aslı esası olmayan bahanelerle yapılan korsanca müsadere" olarak değerlendirildi. İtalyanlar gemide bulunan sıhhiye memurlarını serbest bıraktıktan sonra gemiyi mürettebatıyla birlikte Masavva'ya götürdüler.⁴⁰⁰

Geminin serbest bırakılması için yapılan teşebbüslerden sonuç alınamadı. Esir alınan mürettebatın tamamı daha sonra İtalya'ya gönderildi.⁴⁰¹

Kayseri Vapuru'nun ve içindeki personelin İtalyanlar tarafından esir alınması, Harbiye Nezareti'nin 25 Ocak 1912 tarihli tezkeresiyle Meclis-i Vükelâ'nın gündemine geldi. Hariciye Nezareti'nin geminin serbest bırakılmasına dair çeşitli defalar yaptığı teşebbüslerden netice alınamaması hususu görüşüldü. İtalyanlar'ın yaptıkları müsaderenin vapur sahibiyle yapılan mukavele ile verilen teminata aykırı olduğu, ne zaman serbest bırakılacağı da bilinemediğinden verilmekte olan estalyenin vapurun bedeline yaklaşacağı değerlendirildi. Bu hususlar göz önüne alındığında vapurun

⁴⁰⁰ BOA; BEO. 4009/300639. Belge Nu: 2. Harbiye Nezareti'nin 29 Ocak 1912 tarihli yazısı.

⁴⁰¹ BOA; BEO 4049/303612. Belge Nu: 2. Sadaret'in 6 Haziran 1912 tarihli yazısı. Trablusgarp Harbi sırasında çeşitli yerlerden alınarak İtalya'ya götürülen Osmanlı esirlerinin sayısının bin kişiden fazla olduğu arşiv belgelerinden tespit edilebilmektedir. Trablusgarp Harbi esirlerinin mübadelesine ilişkin malumat için bkz. BOA; MV. 169/10 Meclis-i Vükelâ'nın 18 Eylül 1912 tarihli mazbatası.

devlet tarafından bedeli karşılığı satın alınarak askeriyeye mal edilmesinin hazine açısından daha yararlı olacağı kararlaştırıldı. İtalyanlar tarafından müsadere edilmesinden önce Kayseri Vapuru'nun Kızıldeniz'deki faaliyetlerinden de bahsedilen 28 Şubat 1912 tarihli Meclis-i Vükelâ kararının tam metni şöyledir:⁴⁰²

“Harbiye Nezâreti'nin 12 Kanun-ı sâni 327 tarihli tezkeresi okundu. Karar: Mezkûr tezkerede muharrer olduğu vechle Yemen'e çıkarılacak efrâd-ı cedîdeyi kâmilten [hâmilten] hareketle Kanal'a takarrübü esnâsında İtalya'nın harp ilân etmesi üzerine Kanal'da kalmış ve muahharan İtalya ile bil-muhâbere hastahâne gemisi ittihâz ve sâhibi ile akd ve mukavele olunub Yemen'den Kanal'a vürûd eden haste-gânı ve zuafâ-yı askeriyeyi alarak Selanik'e çıkarub Dersâadet'e avdet ederek görülen lüzûma binâen 13 Teşrîn-i sâni 327 tarihinde kontratosu tecdîd ve serbest-i hareketi te'mîn kılındığına dâir düşmandan Hâriciye Nezâreti ma'rifetiyle te'minât alınarak muâmelât-ı lâzimesi bil-ikmâl tekrâr Hudeyde'ye gönderilmiş olan Kayseri nâmındaki hastahâne gemisi İtalya harb sefinesi tarafından Bahr-i Ahmer'de tevkîf ve tâifesi esir edilmiş ve te'min-i serbestisi zımında Hâriciye Nezâretince vâki' olan teşebbüsâta el'ân cevâb-ı muvâfakat alınamamış olduğundan ve sefine sâhibi ile mün'akid mukavelenâmenin dokuzuncu maddesi mûcibince sefinenin esnâ-yı seferde hilâf-ı mukavele isti'mâlinden ya düşman tarafından vuku' bulacak taarruz ve zabtından münbais hâlâtta mütevellid zarâr ve ziyânın hükûmete âdiyyeti musarrah olub sefine-i mezkûrenin müsâderesi te'minât-ı vâki'aya mügayir ve binâen-alâ-zâlik teşebbüsât-ı vâki'aya devâm edilmesi tabiî ise de derdest-i icrâ olan muhâberâtın ne vakit ne sûretle neticeleneceği gayr-i ma'lûm olmasına ve verilecek estalye devam ettiği hâlde vapurun bedeline takarrub edeceğine binâen sefine-i mezbûrenin cihet-i askeriyeye mâl edilmek ve esmânı Harbiye bütçesinin nakliye tertîbinden verilmek üzere münâsib bir bedel ile mübâyaası menfaat-i hazineye muvâfık görüldüğünden bu sûretle muâmele

⁴⁰² BOA; MV. 162/34. 28 Şubat 1912 tarihli Meclis-i Vükelâ mazbatası.

olunmasının cevâben nezâret-i müşârün ileyhâya ve teşebbüsât-ı vâkı'ada devâm ve ikdâm olunarak gerek sefinenin gerek tâifesinin kurtarılması husûsunun Hâriciye Nezâretine tebliği tezekkür kılındı.”

Kayseri Vapuru'nun ve mürettebatının kurtarılması için Osmanlı Devleti, hukukî mücadelesini sonraki günlerde İtalya Ganâim-i Bahriye Mahkemesi'nde⁴⁰³ sürdürdü.⁴⁰⁴

Kayseri Vapuru'nun ve harp esiri olarak İtalya'ya götürülen mürettebatın Trablusgarp Savaşı'nın sonunda, 18 Ekim 1912'de imzalan Uşi Antlaşması'nı müteakip, yani yaklaşık bir yıllık esaretten sonra serbest bırakılarak iade edilmiştir. Çünkü söz konusu antlaşmanın üçüncü maddesinde, harp esirlerinin ve rehinelere mümkün olduğu kadar kısa zamanda mübadele edilecekleri ifade edilmekteydi.⁴⁰⁵

3.3.5. Kurfude Deniz Savaşı (7 Ocak 1912)

Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz kuvvetleri ile İtalyan deniz kuvvetleri arasındaki en önemli hadiselerden biri 7 Ocak 1912'de cereyan eden Kurfude Deniz Savaşı'dır. İtalyanlar, Kızıldeniz'de aldıkları taarruz kararıyla Trablusgarp Harbi'nde mücadele ettikleri Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakıp, Trablusgarp ve Bingazi'nin işgalini kolaylaştırmayı amaçlıyorlardı.

Daha önceki bölümde detaylı olarak açıklandığı üzere Kızıldeniz'deki Osmanlı gemileri Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun emri altındaydı ve Trablusgarp Savaşı'nın ilanı ile Süveyş'e giden gemiler hariç diğerleri Kurfude'de toplanmıştı. Kızıldeniz'deki İtalyan donanmasının Türk gemilere

⁴⁰³ Ganâim-i bahriye mahkemeleri, harp esnasında düşmandan ele geçirilen gemi ve denizciliğe ait levazımın meşruiyetini tetkik etmek ve bu konuda hüküm vermek üzere hukuk ve ihtisas sahiplerinden teşkil edilmekteydi. Mehmet Zeki PAKALIN, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. 1, s. 643.

⁴⁰⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. **BOA**; BEO 4053/303920. Sadaret tarafından Hariciye Nezareti'ne gönderilen 19 Haziran 1912 tarihli yazı. Ayrıca bkz. **BOA**; BEO 4047/303458 Harbiye Nezareti'nin 26 Mayıs 1912 tarihli yazısı.

⁴⁰⁵ Kayseri Vapuru'nda Serdümen olarak görev yapan Göreleli Salim, İtalya'daki esaretlerinin bir yıl sürdüğünü ifade etmektedir. Bkz. **DMA**; BN. 37/560, Belge Nu: 4.

karşı taarruzda bulunacağını değerlendiren Bahr-i Ahmer Komodoru Hamid Bey, gemi süvarileriyle bir harp meclisi toplantısı yaptı. Toplantı sonunda Kızıldeniz’de daima seyyar hâlde bulunulması ve mümkün olursa Süveyş’e hareket etmek kararı alındı. Kurfude, seyir hâlinde bulunacak olan filoya geçici olarak merkez seçildi. Fakat Süveyş’e gitmiş olan Peyk-i Şevket süvarisinden gelen telgrafta iki İtalyan harp gemisinin Kanal’dan giriş yaptığının bildirilmesi üzerine yolda bunlara tesadüf edilmek ihtimali değerlendirilerek gemilerin Süveyş’e hareket ettirilmesi fikrinden vazgeçilmişti.⁴⁰⁶

Kızıldeniz’deki İtalyan harp gemileri, 7 Ocak 1912’de yerli ahaliden bazı kişilerin kılavuzluğunda Lit Kanalı’ndan geçerek Asir sahillerini taramaya başladı.⁴⁰⁷ Bu tarama ihtimalini daha evvel dikkate alan Bahr-i Ahmer Komodorluğu Kurfude’de bulunan gambot filosunun, Suryen Adası civarında bir yerde bulunmasının daha uygun olacağını değerlendirmişti. Gambotların hareketinden önce gidilecek sahayı keşif için görevlendirilen Bafra Gambotu’nun havanın güneşli olmamasından dolayı keşif faaliyetinde bulunamaması gambotların hareketini geciktirdi. Kurfude’de bırakılmasına karar verilen ve hareket kabiliyeti olmayan Muha Gambotu’nun kömürü diğer gambotlara verilecekti. İtalyan harp gemileri liman girişinde görüldüğü vakit Refahiye ve Gökçedağ, atıl bir vaziyette bulunan Muha Gambotu’na aborda olarak ondan kömür alıyorlardı. İç ve dış limanda bulunan diğer gambotlardan biri iskeleye yakın yatıyordu. Diğer üç gambot ile Şıpka Yatı dış limanda, hat üzerinde demirlemiş hâlde bulunuyordu.⁴⁰⁸

7 Ocak 1912’de İtalyan torpidoları Kurfude Limanı’na girdiği sırada karadan yapılan savunma ile uzaklaştırıldı, fakat daha sonra refakatlerinde

⁴⁰⁶ Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, 190-191.

⁴⁰⁷ Ali Haydar Emir, “25 Kânun-ı evvel Kurfude Muharebe-i Bahriye’sinin Üçüncü Yılı” **Risale-i Mevkute-i Bahriye, Kanun-ı evvel 1330**, c. 1, Say: 2, s. 57. Kurfude Deniz Savaşı’nın üçüncü yılında (Ocak 1915) kaleme alınan makale, savaşa ilişkin ayrıntılı bilgiler ihtiva etmektedir.

⁴⁰⁸ Ali Haydar Emir, “25 Kânun-ı evvel Kurfude Muharebe-i Bahriye’sinin Üçüncü Yılı”, s. 57-59.

bir büyük gemi olduğu hâlde tekrar limana gelerek kasabayı ve limanı topa tuttular.⁴⁰⁹ İtalyanların Piemonte gemisi, beraberinde Garibaldino ve Arteglieri muhripleri olduğu hâlde Kurfude'nin önündeki büyük şap bankının kuzey geçidinden içeri girerek burada mevcut Osmanlı donanması üzerine hareket etti. Yaklaşan düşman gemilerine ilk ateş⁴¹⁰ Bahr-i Ahmer Komodoru'nun bulunduğu Kastamonu Gambotu'ndan açıldı. Ateş, derhal karşılık gördü. 6000 metreye yakın bir menzilden başlayan muharebenin ilk safhasında iki taraf da bir isabet kaydedemedi. Dış limanda bulunan gemiler, ateş altında harekete başlamışlardı. Bu sırada Kastamonu Gambotu'nun baş topu işlemediğinden, Komodor Refahiye Gambotu'na geçti. Türk gemileri savaşın başlamasından itibaren bir saat içerisinde Kurfude Adası arkasında, yarım ay şeklinde ve pruvaları denize yönelmiş olarak yer aldılar. Muharebe nizamı, gemilerin pruva ateşlerinin kuvvetli olmasına dayanıyordu. Bu esnada düşman muhriplerinden biri muharebe sahasından uzaklaşınca mücadele Arteglieri Muhribi ile devam etti. Gambotların, muharebe menzilini kısaltmak girişimleri, altı milden ibaret olan süratleri yüzünden bir sonuç vermedi. Komodor, düşman saldırısının gece ve belki de daha fazla gemiyle devamının muhtemel olduğunu ileri sürerek uzak menzilden boşuna cephane harcanmamasına dair emir verdi.⁴¹¹

Garibaldino Muhribi aynı gün (7 Ocak) saat 14.30'da beraberinde Piemonte Kruvazörü olduğu hâlde geri geldi. Kruvazörün 120 ve 150 mm.lik top ateşleriyle muharebe tekrar başladı. Türk gemileri birçok isabet aldı, muharebeye devam etmenin ve daha fazla mukavemetin faydasız ve personel kaybından başka bir netice vermeyeceğini değerlendiren Komodor, akşama doğru gemilerin terk edilmesi emrini verdi. Düşman toplarının sayıca üstünlüğü, çaplarının büyüklüğü ve şiddetli ateş altında gittikçe harap olan ve

⁴⁰⁹ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Hicaz Valiliğinin 19 Ocak 1912 tarihli yazısı.

⁴¹⁰ Kurfude Deniz Savaşı'nı konu edinen muhtelif eserlerde ilk ateşin Türkler tarafından açıldığı belirtilmektedir. Hicaz Valiliği tarafından R. 12 Kanun-ı evvel 1327 (M. 25 Ocak 1912) tarihinde Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen ve "Kurfude Vak'a-i Müessifesi Hakkında" başlıklı raporda ise ateşin İtalyan gemilerinden açıldığı yazılıdır. BOA; DH.SYS. 75-07/1-3.

⁴¹¹ Afif BÜYÜKTUĞRUL; **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, c. 4., s. 69-70. Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, a.g.k., 97.

ikisinin cephanelikleri de patlayan gambotların silahları, evrak ve diğer eşyası filikalarla kıyıya taşındı. Bu sırada düşman harp gemilerinin ateşleri şiddetle devam ediyordu. Gambotların deniz musluklarının açılarak batırılmasının işaretle bildirilmesi üzerine emir icra edildi. Gambotlarda bulunan 72 subay ve 206 erden ibaret personel muhtelif vasıtalarla tahliye edildi. Ayıntab ve Bafra gambotlarının ateş alan cephanesi bütün gece boyunca yandı.⁴¹² İtalyanlar Osmanlı gambotlarından çok sayıda cephane sandıkları, makineli tüfekler, filikalar ve fenerler ele geçirdiler.⁴¹³

8 Ocak 1912'de düşman, batık gemileri topa tuttuğu gibi, kasabayı da bombardıman ederek bazı resmî binaları tahrip etti. Batmakta olan Şıpka Yatı düşman tarafından yedekte liman dışına çıkarıldı.⁴¹⁴ Şıpka Yatı Masavva'ya götürüldü ve Kunfude ismi verildi.⁴¹⁵ İki gün süren savaşta kasabaya ve ordugâha yapılan bombardımanda can kaybı olmadı, fakat hükûmet konağı ve kışla oldukça fazla zarar gördü. Bazı evlerin de hasara uğradığı tespit edildi.⁴¹⁶ İtalyanların Kunfude kasabasına icra ettikleri bombardıman esnasında Kunfude karantinası da tamamen yanarak harabe hâline geldi. Kastamonu ve Ordu gambotları da kısmen yandı.⁴¹⁷

İtalyanlar, Kunfude Deniz Muharebesi'nde Türk kuvvetlerine ait altı gambot (Kastamonu, Ayıntab, Ordu, Bafra, Refahiye, Gökçedağ) ile bir zırhlı römorkör (Muha) ve bir yatı (Şıpka) batırarak Kızıldeniz'deki Osmanlı filosuna büyük zarar verdiler.⁴¹⁸

⁴¹² Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.e.**, s. 97-98. Ali Haydar Emir, **a.g.k.**, 195-196. Arşiv belgelerinde gambotlardaki subay sayısının 77 olduğu belirtilmektedir. Bkz. **BOA**; BEO. 4002/300123.

⁴¹³ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 34.

⁴¹⁴ Saim BESBELLİ-Haluk ÜLMAN, **a.g.k.**, 98.

⁴¹⁵ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 34.

⁴¹⁶ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Hicaz Valiliği'nin M. 25 Ocak 1912 tarihli yazısı.

⁴¹⁷ Ali Haydar Emir, **a.g.e.** s. 196.

⁴¹⁸ Batan gambotların sayıca fazla olması üzerine Bahr-i Ahmer Komodoru Hamid Bey ile gambot süvarileri hakkında Divan-ı Harp'te tahkikat yapılmıştır. Birinci Dünya Harbi'nin başlaması üzerine dava, savaş sonrasına bırakılmıştır. **DMA**; BN. 21/275. Belge Nu: 2. Umûr-ı Bahriye Nezareti'nin 21 Ağustos 1920 tarihli yazısı.

Batırılan gemilerden karaya çıkarılan 77 subay ile 206 nefer Kurfude'den ayrıldılar. Karayoluyla sekiz günlük mesafeyi katederek, önce Cidde'ye oradan da Mekke'ye geçen bu mürettebat askerî misafirhaneye yerleştirildi.⁴¹⁹

İtalyan harp gemilerinin Kurfude'de icra ettikleri bu harekât Roma'da büyük merasimlerle kutlandı. Kızıldeniz sahillerindeki Müslüman ahali ise telaşa kapıldı. Osmanlı kuvvetlerinin deniz ulaşımı ve nakliyatının önemli sekteye uğramasına yol açan Kurfude Deniz Savaşı sonrasında Seyyid İdrisî de Türklere karşı harekâtında daha rahat hareket imkânına sahip oldu. İtalyanlar tarafından kendisine silah ve para verilmeye devam edildi.⁴²⁰

3.3.6. Kurfude Deniz Savaşı'ndan Sonra İtalyanların Kızıldeniz Sahillerinde İcra Ettikleri Bombardıman ve Harekât

Kurfude Deniz Savaşı ile Kızıldeniz'deki Osmanlı filosuna büyük zarar veren İtalyanlar sonraki günlerde gerek askerî gerek sivil yerleşim alanlarına yaptıkları saldırıları sürdürdüler. İtalyan harp gemilerinin 19 Kasım 1911'de bombardıman ettiği Akabe Körfezi, 17 Ocak 1912'de bir İtalyan harp gemisi tarafından tekrar bombardımana maruz kaldı. Bir saat kadar süren, 33 top ve çok sayıda merminin atıldığı bombardımanda eski kale, şehir ve halk hedef alındı. Can ve mal kaybı olmadı. Ancak Akabe ahalişi dağa göç etmek zorunda kaldı. Akabe'de bulunan telgraf merkezinin daha emin bir yere naklolunması kararlaştırıldığından muhabere kısa süreliğine kesintiye uğradı. Korkularından dağa göç eden Akabe ahalisine kasabaya dönmelerine ilişkin mülkî makamlarca yapılan telkinlere rağmen olumlu bir cevap almak mümkün olmamıştır. Bunun üzerine kasabaya tekrar dönmek istemeyen halkın iyi

⁴¹⁹ BOA; BEO. 3994/299541. Sadaret'in 25 Ocak 1912 tarihli yazısı. Ayrık bkz. BOA; BEO. 4002/300123. BOA; BEO. 4036/302700. DMA; MBN, 693/209. Bahriye Nezareti'nin 11 Mart 1912 tarihli yazısı.

⁴²⁰ Türk- İtalyan Harp Tarihi, c. 2, s. 35, 87.

muhafazalarının temin edilmesi için gerekli tedbirler Osmanlı yöneticileri tarafından alınmıştır.⁴²¹

Yine İtalyan filosu tarafından 24 Ocak 1912'de Suzab, 27 Ocak'ta ise Beyane bombardıman edildi ve orada bulunan motorbota el konuldu. Bombardımanda iki asker de yaralandı.⁴²² 1 Şubat 1912'de Şeyh Said'i ve Babülmendeb'i bombardıman eden İtalyanlar, telgraf hattını ve kışlayı tahrip ettiler.⁴²³ Bu dönemde Meydi, Cizan ve Elvesim limanları Seyyid İdrisî'nin hâkimiyetine geçmişti. Meydi İdrisî kuvvetlerince muhasara edilmiş, 29 Şubat 1912'de bir İtalyan gemisi Meydi Kalesi'ni bombardıman etmişti. Musavva'dan gelen 400 kadar gönüllü urbanın ve yerlilerin birlikte hücumu sonucunda kaledeki Osmanlı kuvvetleri teslim olmak zorunda kalmışlardı. Bu sırada Meydi limanında görevli Osmanlı askerleri Luheyya'ya nakledilmişlerdi.⁴²⁴ 3 Mart 1912'de Luheyya tahkimâtı Piemonte Kruvazörü tarafından bombardıman edildi.⁴²⁵ 13 Şubat 1912'de bir İtalyan harp gemisi Muha'ya 70 kadar top mermisi atmışsa da bir zayıat vukua gelmemiştir. Aynı gün bir başka İtalyan harp gemisi üç kayıkla Cizan yakınlarındaki Kuz İskelesine gelerek Seyyid İdrisi namına 8 top ile çok sayıda cephane ve erzakı karaya çıkarmıştır.⁴²⁶

4 Nisan 1912'de akşamüzeri Kunfude'ye gelen bir İtalyan zırhlı kruvazörü, ertesi gün sabahtan akşama kadar askerî mevkilere ateş açtı. Aynı gün eşkiyanın da kasabaya taarruz gerçekleştirmesinden dolayı Kunfude'ye Mekke'den kara kuvvetleri sevk edildi. İtalyan zırhlısının 6-7

⁴²¹ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Medine-i Münevvere Muhafızlığı'nın 19 Ocak 1912 ve 25 Ocak 1912 tarihli telgrafları. Harbiye Nezareti'nin 21 Ocak 1912 tarihli yazısı.

⁴²² **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Harbiye Nezareti'nin 4 Şubat 1912 tarihli raporu.

⁴²³ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Yemen Valiliği'nin 3 Şubat 1912 tarihli yazısı.

⁴²⁴ Meydi liman reisinin bu esnada Luheyya'ya veya Meydi Kalesi'ne gitmeyip İdrisî kuvvetlerine esir düşmesi ve Meydi teslim olduktan sonra sağ olarak Luheyya'ya gelmesi birtakım şüpheler doğurmuş ve Osmanlı Hükûmeti tarafından hakkında tahkikat yapılmıştır. Ayrıca, bu muhasara esnasında Osmanlı ordusuna ait bazı evraka İdrisî'ye mensup kuvvetlerce el konulmuştur. **DMA**; MBN. 618/209-213.

⁴²⁵ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 88.

⁴²⁶ **DMA**; BN. 47/930. Belge Nu: 4-5. Bahriye Nezareti Muamelât-ı Umumiye Dairesi'nin 19 ve 24 Şubat 1912 tarihli yazıları.

Nisan'da şiddetli bombardımana devam etmesi üzerine kasabada çıkan yangında 40 kadar evin yandığı, 25 kişinin öldüğü ve birçok yaralının olduğu tespit edildi. 11-12 Nisan'da İtalyan gemisi tarafından tekrar hükûmet konağı ile askerî ambara ve gümrük dairesine şiddetli surette ateş açılması büyük tahribata sebep oldu. Bu sırada zırhlı gemide bulunan İtalyan askerleri Kunfude Deniz Savaşı'nda batırdıkları Türk gemilerinin top ve makine gibi mühim aksamını sökerek aldılar. Limandaki dört zambuğa el koyup, ikisini de batırdıktan sonra 13 Nisan'da güneye doğru gittiler. Geminin Kunfude'de bulunduğu süre içinde 500'den fazla gülle attığı tespit edildi. Türk gemilerinde bulunan, nakil ve ihracı mümkün olan mühim malzemelerin çıkarılmamış olması birçok eşyanın düşman eline geçmesine sebep oldu. İtalyan filosunun Kunfude kasabasına yaptığı bu bombardımanda sivil halkın üzerine ateş açması, çocuk ve kadınlardan ölenlerin sayısının fazla olması ve Hilal-i Ahmer bayrağı taşıyan hastane gemisi üzerine ateş açılmış olması Osmanlı Hükûmeti tarafından protesto edildi.⁴²⁷

İtalyanlar beraberlerinde topçu kuvvetlerinin de bulunduğu yüzlerce Türk askerinin Kunfude'de toplandığı ihbarına dayanarak Kunfude'ye karşı yeniden harekete geçtiler.⁴²⁸ 5 Mayıs 1912'de bu sefer bir İtalyan kruvazörü ile bir destroyer Kunfude Limanı'na gelerek askerî çadırlara 12 top attı. İtalyan harp gemilerinin Kunfude'de faaliyetlerine devam etmelerinden dolayı Kunfude Deniz Savaşı'nda batan Türk gemilerinin çıkarılmasına teşebbüs edilemiyordu.⁴²⁹ Kızıldeniz'deki İtalyan filosunun üçüncü defa Kunfude'yi bombardıman etmesi neticesi kamu kurumları ve meskûn mahaller tahrip oldu. Kasabadaki memurlar ve halk göç etmek durumunda kaldı, bu esnada

⁴²⁷ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Kunfude Kaymakamlığı tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 14 Nisan 1912 tarihli yazı. Bombardıman sonucu kasabada çıkan yangında ölü ve yaralı sayısı ile ilgili olarak belgelerde farklı rakamlar zikredilmiştir. Mesela, Mekke-i Mükerreme Emâreti ve Hicaz Kumandanlığının İstanbul'a çektikleri 18 Nisan 1912 tarihli müşterek telgrafta, 4'ü çocuk, 6'sı kadın olmak üzere ahaliden 25 kişinin yaralı olduğundan bahsedilmektedir.

⁴²⁸ **Türk- İtalyan Harp Tarihi**, c. 2, s. 89.

⁴²⁹ **BOA**; DH.SYS. 75-07/1-3. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'ndan Bahriye Nezareti'ne gönderilen 20 Mayıs 1912 tarihli yazı.

üç kişinin vefat ettiği öğrenildi.⁴³⁰ Kunfude'deki memurlar ve ahali harap olan şehri terk ederek Elfa' adlı mahalle çekildiler. Batırılan gambotlardan çıkarılan eşya, Kunfude Hükûmet Dairesinin altındaki ambara konuldu.⁴³¹

Aynı günlerde (Haziran 1912) Seyyid İdrisî'ye bağlı kuvvetler İtalyanlardan kiraladıkları zambuklarla ve onlardan aldıkları iki topla Feresan Adası'na çıkarma yaptılar ve Ada'da bulunan bazı Türkleri esir aldılar.⁴³²

16 Mayıs 1912 gecesi Hudeyde'ye gelen bir İtalyan harp gemisi, ertesi gün sabahın saat on ikiye kadar Hudeyde'nin bir saat uzağında bulunan el-Manzar Köyü istikametine top ateşi açtı. 27 Temmuz 1912'de yine Hudeyde Orduğâhı iki İtalyan harp gemisinin üç saat süren bombardımanına maruz kaldı. Askerî hastane yakınındaki piyade cephaneliği bombardıman neticesi ateş aldı. İtalyan filosu 3 Ağustos 1912'de Hudeyde'nin Yemen mahallesini, 15 Ağustos'ta ise ikinci defa Hudeyde Orduğâhını bombardıman etti.⁴³³

Kunfude Deniz Savaşı'ndan sonra Osmanlı donanmasının etkisiz hâle gelmesinden yararlanan İtalyan filusunun Kızıldeniz sahillerini devamlı bombardıman etmesi üzerine Osmanlı Hükûmeti, Avrupa devletleri nezdinde İtalyan Hükûmeti'ni protesto etti. Savaş süresince yaptığı daha evvelki protestolardan bir netice alamayan Babiâli, Yemen'de yaşayan ahaliye bir şey olursa bunun sorumlusunun Osmanlı Devleti olmayacağını beyan ederek büyük devletlerin, İtalya'yı bu tür saldırılardan vazgeçirmek hususunda ellerinde geleni yapmaya sevk etmek istedi. Gerçekten de İtalya'nın Kızıldeniz sahillerindeki saldırıları karşısında Avrupa devletlerinden hiçbir ciddi tepki gelmemiştir.⁴³⁴

⁴³⁰ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Hicaz Vilayeti'nin 21 Mayıs 1912 tarihli telgrafi.

⁴³¹ Söz konusu eşyanın daha sonradan bulunamadığı Bahriye Nezareti'nin 13 Temmuz 1912 tarihli yazısından anlaşılmaktadır. DMA; MBN, 720/149.

⁴³² Türk- İtalyan Harp Tarihi, c. 2, s. 91.

⁴³³ BOA; DH.SYS. 75-07/1-3. Yemen Vilayetinden Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen 18 Temmuz 1912, 29 Temmuz 1912 ve 15 Ağustos 1912 tarihli yazılar.

⁴³⁴ İsrail Kurtcephe, a.g.m., 66.

Kızıldeniz'deki İtalyan savaş gemilerinin bombardımanları karşısında Babiâli'nin İtalya'ya gösterdiği tepkiden esaslı bir netice alınamadı. İtalya Hariciye Nezareti, tepkiler karşısında Kızıldeniz'deki İtalyan filo kumandanından aldığı malumatı cevaben İstanbul'a bildirdi. Verilen cevapta, bombardımanın Arabistan'daki Osmanlı askerlerinin Kurfude'den çıkarılmasına yönelik olduğu, top atışlarının askeri binaları hedef aldığı, diğer yerlerin hedef alınmadığı ve Lahey Antlaşmasına aykırı bir durum bulunmadığı iddia ediliyordu.⁴³⁵

3.3.7. Trablusgarp Harbi'nin Sona Ermesi ve Uşi Antlaşması

Osmanlı - İtalyan Harbi devam ederken Balkan devletlerinin birleşerek Rumeli'deki Osmanlı topraklarını paylaşmak üzere savaş ilanında bulunmaları üzerine, Balkan Harbi'nin ufukta görüldüğünü değerlendiren Osmanlı Devleti, İtalya ile sürdürdüğü savaşı sona erdirmek mecburiyetinde kaldı. 18 Ekim 1912'de imzalanan Uşi Antlaşması ile Trablusgarp ve Bingazi, İtalya'ya terk edildi.

1911-1912 Trablusgarp Harbi esnasında Kızıldeniz'deki Türk deniz kuvvetlerinin güçlü olmaması Osmanlı Devleti'nin söz konusu harekât alanlarında ciddi bir rol oynayabilmesine engel oldu. İtalyan donanmasından sayı ve kuvvet olarak güçsüz durumda olan Türk donanması, daha çok iç sularda kaldı. Akdeniz'deki İtalyan donanmasına tesir edemedi ve Trablusgarp'taki Türk kuvvetlerinin faaliyetlerine destek verme imkânı bulamadı.⁴³⁶

İtalya'nın Trablusgarp'ı işgalden sonra Kızıldeniz'de harekete geçmesiyle birlikte Osmanlı Devleti karşı önlem olarak Habeşistan ile ittifak

⁴³⁵ BOA; BEO 4069/305101. Sadaret'in 3 Ağustos 1912 tarihli yazısı.

⁴³⁶ H. Labrousse, "1911-1912 Türk-İtalyan Harbi Sırasında Kızıldeniz'de Deniz Harekâtı", (Çeviren: Cemalettin Taşkiran), **Askeri Tarih Bülteni**, Yıl: 20, Sayı 38, Şubat 1995, s. 176.

kurma yollarını aramıştı. Fakat diplomatik girişimlerle savaşın sona erdirilebileceği fikrinin ağır basması üzerine İtalya'yı Kızıldeniz'de güç duruma düşürecek bu teşebbüsten vazgeçilmiştir.⁴³⁷

3.3.8. İtalyanların Kızıldeniz'de Uyguladıkları Abluka

İtalyanların Trablusgarp Harbi başladıktan sonra bilhassa Cidde-Yenbu hattında uyguladıkları abluka Hint Müslümanlarının da büyük tepkisini çekmişti. Bombay'da büyük bir miting düzenlenerek uygulanan ablukadan dolayı İtalya'yı protesto edilmiş ve İngiltere'nin İtalya üzerindeki nüfuzunu kullanarak abluhanın kaldırılmasını talep etmişlerdi. Bunun üzerine İngiltere teşebbüste bulunarak İtalya'ya ihtarda bulunmuştu.⁴³⁸

Kunfude Deniz Savaşı'ndan sonra İtalyan filosu Kızıldeniz sahillerinde abluka uyguladı. Osmanlı Devleti'nin İtalya ile imzaladığı Uşi Antlaşması sonrası İtalyan deniz kuvvetlerinin uygulamakta oldukları ablukayı devam ettirmeleri Osmanlı Devleti tarafından tepkiyle karşılandı. Sorunu çözmek için Babıâli diplomatik girişimlerde bulundu ve İtalyanlar Kızıldeniz'deki ablukayı kaldırarak kuvvetlerini 30 Ekim 1912'de Masavva'ya çektiler.⁴³⁹

Trablusgarp Harbi'ni sonlandıran ve 18 Ekim 1912'de imzalanan Uşi Antlaşması ile Kızıldeniz'deki İtalyan deniz filosu hem Kızıldeniz harekâtına, hem de buralarda uyguladığı ağır ablukaya son verdi.

3.4. Hamidiye Kruvazörü'nün Balkan Harbi Sırasında Kızıldeniz'deki Faaliyetleri

⁴³⁷ İsrail Kurtcephe, **a.g.m.**, 66-69.

⁴³⁸ **BOA**; BEO, 4015/301057. Belge Nu: 3. Hariciye Nezareti'nin 16 Mart 1912 tarihli yazısı.

⁴³⁹ **DMA**; MBN, 699-22. Hariciye Nezareti tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen 3 Kasım 1912 tarihli yazı. **BOA**; BEO 4110/308179. Belge Nu:1. Sadaret'in 6 Kasım 1912 yazısı.

Balkan Harbi, 1912 yılı Ekim ayında dört Balkan devletinin bir araya gelerek Osmanlı Devleti'ne karşı savaş ilan etmesiyle başladı. Harp, sadece bir kara savaşı olmakla kalmayıp savaşın bir de deniz cephesi vardı. Trablusgarp Harbi'nde bir hayli yıpranan Osmanlı donanması, müttefik dört Balkan devletinin Adalar Denizi'nde meydana getirdiği deniz gücü karşısında etkin faaliyette bulunamadı. Özellikle iki defa büyük deniz savaşı yaptığı Yunanlarla baş edemedi. Çatalca cephesinin yanlarının desteklenmesindeki başarılar, tek müspet icraat olarak kaldı. Osmanlı donanmasının Ege'de meydana getirdiği boşluk, Yunan ve Sırp kuvvetlerinin sürekli destek almalarına, Osmanlı kuvvetlerinin ise yardım alamamasına sebep oldu.

Osmanlı donanmasının harpteki en mühim faaliyetlerinden biri de Hamidiye Kruvazörü'nün akın harekâtıdır. Hamidiye Kruvazörü Komutanı Kıdemli Yüzbaşı Hüseyin Rauf Bey, akın harekâtını bizzat gündeme getirmiş, teklifinin ilgili makamlarca uygun bulunması üzerine de harekât başlamıştı.⁴⁴⁰ Akın harekâtının amacı, Yunan sahillerine yapılacak taarruzla düşman donanmasını üzerine çekerek Osmanlı donanmasının harekâtını kolaylaştırmaktı. Kruvazörün gizlice Ege'ye açılıp Yunan limanlarını, nakliye gemilerini vurması ve aylarca düşman savaş gemilerini peşinde dolaştırması içte ve dışta büyük yankı uyandırdı.

Bu harekâta Hamidiye Kruvazörü, düşman kuvvetlerine ilk ciddi darbeyi 15 Ocak 1913'te Şira kasabası açıklarına vardığında vurdu. Şira sahilinde bulunan Yunanlara ait barut fabrikası ve orada mevcut Makedonya adlı Yunan gemisi top ateşiyle tahrip edildi. Kasabaya bir hasar verilmedi. Hamidiye'nin bu hareketleri Yunan Hükûmeti'nde ciddi endişeye sebep oldu.⁴⁴¹

İcra ettiği bu hareketlerden sonra düşman gemilerinin takibinden kurtulmak için açık denize çıkarak 18 Ocak'ta Beyrut açıklarında demir atan

⁴⁴⁰ Tefik İNCİ, **Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtı**, 2.

⁴⁴¹ Tefik İNCİ, **a.g.k.**, 10-13. **DMA**; Gemiler. Hamidiye Kruvazörü Seyir Defteri, Defter Nu: 1109, s. 69. **DMA**; Hamidiye Kruvazörü Harp Ceridesi, s. 31.

Hamidiye, kömür ve kumanya takviyesi yaptıktan sonra Mısır'a doğru rota tutarak 18 Ocak'ta Port Said'e vardı. Burada Mısırlı Müslümanlar tarafından sevgiyle karşılandı, kömür ikmalini Mısır hükûmetinin engellemeleri sebebiyle tam olarak ikmal edemedi. 20 Ocak'ta Port Said'ten ayrılarak Süveyş'e geçti. Kruvazör, İstanbul'dan gelecek haber ve talimat için yol üzerindeki bütün Osmanlı ileri karakollarında durdu. Bu sırada Mısır Hükûmeti, geminin Süveyş Limanı'nda beş gün kalıp tamir görmesine izin verdi. Gemi komutanı bu süreden faydalanarak 22 Ocak'ta Kahire'ye giderek Mısır hıdivi ile irtibat sağladı. Hıdiv, geminin Port Said Telsiz İstasyonu vasıtasıyla muhabere etmesini, Süveyş Kanalı dışında meskûn olmayan bir yerde kömür almasını söyledi. Akdeniz'e tekrar çıktıktan sonra da Malta Adası sularında tekrar kömür tedarik etmesini temin için lazım gelen yardımı yapacağını kendisine vaat etti. Bunun üzerine gemi, 25 Ocak'ta 1913'te Süveyş Limanı'ndan hareketle Sina Yarımadası kıyılarına gitti. Buradan kömür aldı ve İstanbul'la muhabere imkânı bulmak ümidiyle 30 Ocak'ta Akabe Körfezi ağzındaki Sanafir Adası'na gitti. Port Said Telsiz Telgraf İstasyonu vasıtasıyla muhabere etmek imkânını bulamayınca 31 Ocak'ta Medine'ye tâbi Müveylih'e demirledi. Daha sonra İstanbul'la muhabere etmek, kondansatör borularından bazılarını değiştirmek ve sarf edilen kömürü ikmal etmek maksadıyla 3 Şubat'ta Cidde'ye demirledi.⁴⁴²

Cidde Limanı'nda büyük sevgi gösterileriyle karşılanan gemiye yerli ahali tarafından birçok hediyeler takdim edilmek istendi. Hamidiye'nin akın harekâtına kayıtsız kalmayan bu zor ve fakir durumdaki insanların getirdikleri hediyeler, gemi personeli tarafından kendilerine iade edildi.⁴⁴³

6 Şubat 1913 tarihine kadar Cidde'de kalan Hamidiye Kruvazörü, aynı gün hareket ederek 9 Şubat'ta Süveyş'e ulaşarak buraya demirlemiş, sonra seyrine devam ederek Port Said'ten Akdeniz'e çıkmıştır. 14 Şubat'ta Malta

⁴⁴² DMA; Gemiler. Hamidiye Kruvazörü Liman Journali, Defter Nu: 747, s. 98-105. **Gazi Hamidiye ve Akın Harekâtı**, 81-87.

⁴⁴³ **Hamidiye Kruvazörü 1913 Hamidiye Hatırâtı**, Deniz Müzesi Kütüphanesi Yazma Eserler Bölümü, s. 37.

Adası'nda bir limana demirlemiş, ardından Mondros'a hareket ederek karakol vazifesi yapmıştır.⁴⁴⁴

Osmanlı Ordusu Başkomutanlık Vekâleti, Hamidiye ile yapmış olduğu muhaberelede Yunanların ticaret gemilerinin konumu hakkında gemi komutanının dikkatini çekmek istemiş, Yunanların 600 kadar ticaret gemisiyle İtalya, Yunanistan ve Süveyş arasında sefer yaptığını, Hamidiye Kruvazörü'nün Süveyş Kanalı'na yakın bir yerde mevki aldığı takdirde bu ticaret gemilerini yakalayabileceğini dile getirmişti.⁴⁴⁵

1913 yılı Mart ayı süresince Adriyatik kıyılarına faaliyetlerde bulunan Hamidiye, 11 Mart'ta önce Draç Limanı'nı ardından Şingin Limanı'nı bombardıman etti. Bütün bu ve benzeri hareketler neticesi, zaten eski bir gemi olan Hamidiye, oldukça yıprandı ve tamire muhtaç bir hâle geldi.⁴⁴⁶ Bundan dolayı selametini temin etmek için Kızıldeniz'e geçmesi uygun bulunan Kruvazör, 6 Nisan 1913'te Port Said'e ulaşarak demirledi. Burada su, gaz vesair ikmali yaptıktan sonra 7 Nisan'da Kanal'da seyre başladı ve aynı gün İsmailiye'ye ulaşip demir attı. 8 Nisan'da tekrar Kanal'da seyre başladı ve Süveyş Limanı'na ulaşarak demirledi. 9 Nisan'da Süveyş'ten Kızıldeniz'e doğru hareket etti, 12 Nisan'da Cidde Limanı'na demirledi. Buradan kömür alarak 14 Nisan'da kalkıp seyre başladı, 16 Nisan'da önce Hudeyde'ye daha sonra da Kamaran önlerine ulaşip demir attı. Kamaran'dan kömür alan Kruvazör, 23 Nisan'da buradan ayrılarak Luheyya'ya demirledi.⁴⁴⁷ Bu sırada Yunan savaş gemileri, Süveyş Kanalı önlerine demirleyerek 45 gün sürecek bir bekleyişe geçmiştir.⁴⁴⁸

Aynı günlerde Seyyid İdrisî'nin İngiliz Eastern Petrol Kumpanyası ile anlaşarak Feresan Adası'nda petrol çıkarma girişiminde bulunması üzerine

⁴⁴⁴ DMA; Gemiler. Hamidiye Kruvazörü Liman Journalı, Defter Nu: 747, s. 108-110.

⁴⁴⁵ Afif Büyüktuğrul, **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Harekâtı**, 230.

⁴⁴⁶ **Gazi Hamidiye ve Akın Harekâtı**, 94.

⁴⁴⁷ DMA; Gemiler. Hamidiye Kruvazörü Liman Journalı, Defter Numarası: 747, s. 130-138.

⁴⁴⁸ **Gazi Hamidiye ve Akın Harekâtı**, 94.

Yemen Valiliği konuyu 15 Nisan 1913'te telgrafla İstanbul'a bildirdi. Telgrafta, söz konusu teşebbüsün önlenmesi için vapur gönderilmesi talebinde bulunuldu. Vapur gönderilemediği takdirde hâlen Kızıldeniz'de bulunan Hamidiye Kruvazörü'nün burada bırakılmasının uygun olacağı, böyle bir hareketin Seyyid İdrisî ile yapılacak müzakerelerde iyi bir etki yapacağı söz konusu edildi. Bunun üzerine Osmanlı Hükûmeti, vapur gönderilmesinin mümkün olmadığını, ancak şimdilik Hamidiye Kruvazörü'nün Yemen Valiliği emrine girmesinin uygun olacağına dair kararını 20 Nisan 1913'te verdi.⁴⁴⁹

Hamidiye, Başkumandanlık Vekâleti'nden aldığı emir üzerine geçici olarak 23 Nisan 1913'te Yemen Valiliği emrine girdi. Yemen valisinin, bölgedeki isyancıların önderliğini yapan Seyyid İdrisî ve İmam Yahya ile yaptığı görüşmeler, Hamidiye Kruvazörü'nde gerçekleştirildi.⁴⁵⁰ Hamidiye, 23 Nisan günü Kamaran Adası'ndan saat 18.00'de hareket ederek ertesi gün saat 10.00'da Luheyya'ya uğrayıp Yemen Valisi Mahmut Nedim Paşa başkanlığındaki heyeti aldı ve saat 15.30'da tekrar hareket etti. Heyet aynı gün (24 Nisan) akşam vakti Habil'e geldi ve Hamidiye buraya demir attı. Ertesi gün Habil'den hareket edip, Meydi önlerine gelerek demir attı. Sonra Habil'e döndü. 26 Nisan'da Meydi'ye geçti ve 4 Mayıs'a kadar burada kaldı. Sonraki günlerde Cizan'a uğradı ve 8 Mayıs'ta tekrar Luheyya'ya geldi.⁴⁵¹ 23 Mayıs'ta onarım için Basra Körfezi'ne hareket etti, fakat barış görüşmeleri münasebetiyle emir geri alındığından, herhangi bir üs ve tersane yardımından mahrum hâlde beş ay süresince denizde dolaştıktan sonra 15 Haziran 1913'te Kamaran'dan hareketle 19 Haziran'da Süveys'e geldi. Başkumandanlık Vekâleti, 21 Ağustos 1913'te Hamidiye'ye İstanbul'a dönüş emri verdi. Emre istinaden bir gün sonra Süveys'ten hareket ederek 23

⁴⁴⁹ BOA; A.MKT.MHM. 744/20.

⁴⁵⁰ Hamidiye Kruvazörü 1913 Hamidiye Hatırâtı, s. 54-58.

⁴⁵¹ Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Harekâtı, 239. DMA; Gemiler. Hamidiye Kruvazörü Liman Jurnalı, Defter Nu: 747, s. 138-144.

Ağustos'ta Gazze'ye ulaştı. Oradaki askerleri alarak Çanakkale'ye hareket etti ve 7 Eylül'de İstanbul'a geldi.⁴⁵²

Osmanlı Devleti, 1912-1913 Balkan Savaşları sonunda, muharebelere mücadele verdiği müttefik dört Balkan devleti karşısında mağlup oldu ve Balkanlardaki topraklarını terk etmek durumunda kaldı. Osmanlı deniz kuvvetleri bu muharebelere kendisine verilen görevlerin çoğunu yerine getiremedi. Hamidiye Kruvazörü'nün icra ettiği akın harekâtı ise Balkan Harbi'nin mühim ve başarılı faaliyetleri arasında yer aldı. Geminin gizlice Adalar Denizi'ne açılarak Yunan limanlarını ve nakliye gemilerini vurması ve sonra düşman gemilerini günlerce peşinde dolaştırması, iç ve dış kamuoyunda büyük yankı uyandırdı. Hamidiye Kruvazörü, Adriyatik Denizi ve Adalar Denizi'ndeki faaliyetleri sonrası gerek düşman gemilerinin takibinden kurtulmak, gerek bakım ve onarım, gerekse yakıt ve erzak ikmal amacıyla Süveyş Kanalı'ndan geçerek Kızıldeniz'e gitti ve Osmanlı deniz gücünün temsilcisi olarak buralarda da yukarıda söz konusu edilen faaliyetlerde bulundu.

3.5. Kızıldeniz'e Gemiler Gönderilmesine İlişkin Teşebbüsler (1912-1914)

Kunfude Deniz Savaşı'nda kaybedilen gemilerin yerine yeni gemi gönderilmesi için Osmanlı Hükûmeti bazı girişimlerde bulundu. 11 Haziran 1912'de Bahriye Nezareti tarafından Babıâli'ye Kızıldeniz, Akdeniz ve Basra Körfezi sahillerinin inzibatını sağlamak amacıyla 12 adet gambota şiddetle ihtiyaç duyulduğu bildirilmiştir.⁴⁵³ 17 Ekim 1912 tarihinde Bahriye Nezareti, Cidde'de bulunan Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na gönderdiği yazıda noksan

⁴⁵² Gazi Hamidiye ve Akın Harekâtı, 94. Afif BÜYÜKTUĞRUL, Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Harekâtı, 240.

⁴⁵³ DMA; MBN. 1219/7. Bahriye Nezareti'nin 10 Haziran 1912 tarihli yazısı.

mürettebat ve levazım miktarının bildirilmesini, ayrıca her an teyakkuz hâlinde olunmasını istemiştir.⁴⁵⁴

Trablusgarp Harbi ve Balkan Harbi sebebiyle Kızıldeniz sahillerinde uzun süredir gözetleme ve teftiş icra edilememesi kaçakçılığı artırmıştı. Söz konusu durum 18 Mart 1913'te Bahr-i Ahmer Komodorluğu tarafından Bahriye Nezareti'ne bildirildi. Cevap olarak, Balkan Savaşı'nın ne kadar müddet daha devam edeceğinin bilinmediğinden bahsedilerek, İtalya ile muharebe sırasında tamir için Süveyş'e gelmiş olan beş adet gemiden İstanbul'a aldırılması kararlaştırılan Peyk-i Şevket Kruvazörü'nden başka dört adet gambotun Mısır Hükûmeti tarafından alınmış olan silahlarının iade edilerek Kızıldeniz'e hareketlerinin uygun olacağı değerlendirildi. Bu gambotlar için Mısır Hükûmeti nezdinde gerekli teşebbüslerde bulunuldu. Fakat Mısır Hükûmeti, barış sağlanmadıkça söz konusu gemilerin serbest bırakılmasının mümkün olamayacağını bildirdi. Bahriye Nezareti bunun üzerine barışı müteakip söz konusu dört gambot ile İngiltere'de bulunan motorbotların Kızıldeniz'e gönderilmesinin uygun olacağına karar verdi.⁴⁵⁵

Nisan 1913'te Bahr-i Ahmer Komodoru Hamid Bey, Feresan Adası'nda ve Yemen sahillerinin Hille ve Habel cihetlerinde İngilizlerin Seyyid İdrisi'den almış oldukları izinle petrol aramakta olduklarını İstanbul'a rapor etti. Rapora göre, İngilizler ufak bir tüccar gemisiyle adı geçen yerlere gidip iki aydan beri keşif ve incelemelerde bulunuyorlardı. Olayın ileride siyasi sonuçlar doğurmaması için bu sahillerin gayet mühim olduğu vurgulanarak Kızıldeniz sahilinde bir karakol gemisinin dolaşmasının zaruri olduğu bildirildi. Bunun için gerekli geminin Balkan Harbi sebebiyle İstanbul'dan gönderilmesinin zor olduğu da dikkate alınarak Komodorlukça küçük bir vapur satın alınarak dört top yerleştirilmesinin uygun olacağı İstanbul'a rapor edilmiştir.⁴⁵⁶ Fakat bu teklifin, Balkan Savaşı'nın yakın zamanda sona ereceği ve ondan sonra gemi

⁴⁵⁴ **DMA**; MBN. 683/185-186. Bahriye Nezareti tarafından Cidde'de bulunan Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na gönderilen 17 Ekim 1912 tarihli yazı.

⁴⁵⁵ **DMA**; MBN. 736/43-44. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun 18 Mart 1913 tarihli yazısı.

⁴⁵⁶ **BOA**; A.MTZ (05) 26/35. Mısır Fevkalade Komiserliği'nin 1 Nisan 1913 tarihli telgrafı.

gönderilmesinin mümkün olabileceği gerekçesiyle kabul görmediği anlaşılmaktadır.

Yemen sahillerinin muhafazası için alınacak tedbirlere ilişkin Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey'in de bazı teşebbüsleri vardı. Mayıs 1913'te müzakerelerde bulunmak ve mevcut liman reislerinin durumunu teftiş için uzun müddet Hudeyde ve Kamaran'da görev yaparak Kızıldeniz sahillerinin her hâline vâkıf olan ve Süveyş'te bulunan Bahr-i Ahmer Komodoru Binbaşı Hamid Bey'in Luheyya'ya gönderilmesini Dâhiliye Nezareti'nden talep etti ve talebi uygun görüldü.⁴⁵⁷

Temmuz 1913'te Yemen sahillerinin güvenliğinin sağlanması ve ticaretin geliştirilmesine ilişkin alınacak tedbirleri görüşmek üzere Hudeyde mutasarrıfının başkanlığı altında bir komisyon kuruldu. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'ndan iki subay komisyon çalışmalarında görev aldı.⁴⁵⁸

Hem Yemen Valiliği ve Hicaz Valiliği hem de Kızıldeniz'deki deniz filosundan sorumlu Bahr-i Ahmer Komodorluğu çok defa Kızıldeniz'deki korsanlık ve kaçakçılığa dikkat çekmişler, mevcut duruma ve alınması gerekli önlemlere ilişkin Babıâli'ye çeşitli zamanlarda raporlar göndermişlerdir. Sahillerde dolaşan ecnebi vapurlarının kontrol altına alınması, karakol vazifesi yapan Osmanlı gemilerinin sahilleri düzenli olarak teftiş ve gözetleme yapması, bunun için yeterli sayıda gemi bulundurulması, gemiler için kömür tedariki, iskelelerden yapılan silah ve mühimmat kaçakçılığı, satışı yasak olan malların ticareti ve köle ticareti gibi konular gönderilen raporların içeriğini oluşturuyordu.

Kızıldeniz'deki kaçakçılıkla ilgili olarak Bahr-i Ahmer Komodoru Binbaşı Hamid Bey'in, Cibuti'ye silahın ne şekilde geldiğini, Yemen'e ne vasıta ve ne yolla ithal edildiğini ve bunun önlenmesi için ne gibi tedbirler

⁴⁵⁷ BOA; DH.İD 74/49. Yemen Valiliği'nin 9 Mayıs 1913 tarihli telgrafı.

⁴⁵⁸ DMA; Daireler. 37/32. Bahriye Nezareti'nin 21 Temmuz 1913 tarihli yazısı.

alınması gerektiğine ilişkin aşağıdaki raporu konuyu ayrıntılı olarak açıklamaktadır. Babiâli'ye gönderilen rapor özetle şöyledir:⁴⁵⁹

“Yemen'deki iç karışıklık günden güne artmakta ve yayılmaktadır. Kabilelerin isyanlarını artırmada yegâne vasıtalar olan silah ve cephane, Afrika sahilinde Fransa müstemlekesinin iskelesi olan Cibuti'den ithal edilmektedir. Silah kaçakçılığının önlenmesi hakkında şimdiye kadar Osmanlı Devleti tarafından icra kılınmış olan tedbirlerin semeresiz olduğunu görerek cesaretleri artan birtakım kişiler bu işi ticaret hâline getirdiler ve az zamanda servet sahibi oldular.

Bugün Cibuti'de oturup sırf silah kaçakçılığıyla iştilal eden Hudeydeli Ahmed Hamudî, Somalili Mahmud Ali, Masavvalı Ali Said, Zebidli Salim Mutî, Tacuralı Hamid Cebur adlı kişiler memleketlerinde hiçbir paraya sahip değilken Cibuti'ye giderek ve Yemen sahillerinin Elberk, Elvesim, Şakik, Kuz, Meydi, Habel, Galafika, Cah iskelelerinde kendilerine vekiller bularak silah ithaline başlayıp bugün her biri binlerce liraya sahip olmuşlardır.

Cibuti'de Avrupalılardan mürekkep bir silah ve cephane firması mevcut olup bunlar ticaret gemileriyle fabrikalardan çok sayıda silah ve cephane alarak Fransa Hükûmeti'nin hususi izniyle Cibuti'ye ihraç ediyorlar. Bu silahların büyük kısmı gümrükten geçerek doğrudan doğruya demiryoluyla Habeşistan'a sevk olunuyor. Yemen sahillerine sevk olunacak silahlar Cibuti'de bulunan Fransız Hükûmeti'nin muhafazasındaki silah deposuna nakledildikten sonra yukarıda adı geçen silah kaçakçıları tarafından peyderpey satın alınarak Yemen sahillerine zambuklarla sevk olunur.

Fransa, İngiltere ve İtalya hükûmetleri kendi bandıraları altında bulunan küçük gemilerle silah nakline izin vermediklerinden kaçakçılık Osmanlı bayrağı çekilen zambuklar tarafından yapılmaktadır. Cibuti'de bir

⁴⁵⁹ BOA; HR.SYS 101/3. Belge nu: 211-212. Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun 27 Eylül 1913 tarihli raporu.

Gra tüfeğinin en yüksek fiyatı on iki en düşük fiyatı ise dokuz riyaldir. Bir sandık cephane altmış sekiz ila yetmiş iki riyaldir. Fransızlar, ihrac olunan her tüfekten beş frank vergi alırlar.

Silah kaçakçılarının Cibuti'deki firmanın deposundan aldıkları tüfek ve cephane, hükümet memurlarının gözetimi altında zambuklara yüklendikten sonra Fransa müstemlekesinin diğer iskelelerine çıkarılmaması için hükümetten tahsis edilen bir devriye zambuk veya vapurla hudut haricine kadar sevk edildikten sonra serbest bırakılıyor. Bu hudut Perim Adası karşısında, Afrika sahilinde bulunan Cebel-i Seyan mahallidir. Silah kaçakçılığı ekseriyetle güney rüzgârlarının şiddetle estiği kış mevsiminde yapılır.

Silah kaçakçılığının önlenmesine dair şimdiye kadar yapılan takibat ve gözetleme sonunda silah yüklü hiçbir zambuğun yakalanamamış olması tatbik edilen usul ve tedbirlerin yetersizliğini ortaya koymaktadır. Yukarıda adı geçen silah kaçakçılığının yoğun olduğu iskelelere memurlar görevlendirilerek buraların karadan muhafaza edilmesinin, Perim Adası'nda bir gözetleme gemisi bulundurulmasının ve Cibuti'ye bir Osmanlı şehbenderliği açılmasının silah kaçakçılığının önlenmesinde etkili olacağı değerlendirilmektedir.”

Yine aynı günlerde Medine-i Münevvere Muhafız ve Kumandanlığı'nın Hicaz sahillerine gelen kaçakçı zambukların sayısında çoğalma olduğundan bahisle Cidde'den Akabe'ye kadar devamlı gözetleme ve sahil muhafaza görevlerinde kullanılmak üzere iki adet gambot gönderilmesi talebine Bahriye Nezareti tarafından, “...İtalya ve onu müteakip müttefik Balkan devletleriyle icra edilen muharebeler yüzünden tarassut gemilerinin mevcudu bir kat daha azalıp bunlardan oraca elverişli olmayanların tamir edildikten sonra yakın sahillere gönderildiği ve şimdi ise Hicaz sahillerinde görevlendirilmek üzere elde elverişli gambot bulunmadığı ve önceden Fransa'ya sipariş edilip henüz inşaatları biten yedi adet gambotun da içinde bulunulan durumun zorunluluğu

*gereği sevki mümkün olamayacağından ilk müsait vakitte söz konusu iki gambotun gönderileceği...*⁴⁶⁰ cevabı verilmiştir. Sonraki günlerde, Süveyş ile Aden arasında seferlerde bulundurulmak ve Yemen iskelelerinde görevlendirilmek için istenen gambot talebinin de karşılanamadığı anlaşılmaktadır.⁴⁶¹

Komodor Hamid Bey'in, kaçakçılığın önlenmesi için Cibuti'ye şehbenderlik açılması önerisi Babiâli tarafından uygun görülmemiştir. Zira Cibuti, Fransa tarafından işgal edildiğinde Osmanlı Devleti bu durumu protesto etmişti. Şehbenderlik açılması uygun bulunmamakla beraber Habeşistan Başşehbenderliği'nin konuyla ilgilenmesi ve Cibuti'de gayri resmî surette çalışacak güvenilir bir memur görevlendirilmesi Hariciye Nezareti'nce uygun görülmüştür.⁴⁶²

3.6. Kızıldeniz'deki Batık Gemiler Meselesi

Kunfude Deniz Savaşı'nda batırılarak kullanılamaz bir hâl alan ve önemli aksamı İtalyanlar tarafından sökülüp götürülen gambotlar aradan iki yıl geçmesine rağmen çıkarılmadıklarından Kunfude ve Kamaran limanlarının kullanımı da mümkün değildi. Konu, Bahr-i Ahmer Komodorluğu tarafından Babiâli'ye intikal ettirilerek hac mevsiminde değişik ülkelerden Kamaran Tahaffuzhanesi'ne gelen hacılara ve yabancılara karşı bu durumun pek çirkin bir manzara teşkil ettiği beyan edildi. Gemilerin çıkarılması için İstanbul'dan tahlisiye vapuru talebinde bulunuldu. Fakat bu talep karşılanamadı ve batık gemilerin Yemen Valiliği tarafından çıkarılıp hurda olarak satılmasının uygun

⁴⁶⁰ **DMA**; Daireler. 37/24. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi tarafından Medine-i Münevvere Muhafız ve Kumandanlığı'nın ilgili yazısına cevaben yazılan 27 Eylül 1913 tarihli yazı. Bu konuya dair ilgili diğer yazışmalar için ayrıca bkz. **DMA**; MBN. 41/134-135.

⁴⁶¹ **DMA**; Daireler. 37/22. Bahriye Nezareti'nin 24 Kasım 1913 tarihli yazısı.

⁴⁶² **BOA**; HR.SYS 101/3. Belge Nu: 222. Habeşistan Başşehbenderliği'nin 27 Aralık 1911 tarihli yazısı.

olacağı Osmanlı Hükûmeti tarafından değerlendirildi.⁴⁶³ Daha önceki yıllarda batan gemilerle birlikte Kızıldeniz sahillerinde sayıları artan batık hâldeki bu gemiler satışa çıkarılmış, fakat rağbet eden olmadığından satışları da gerçekleşmemiştir.⁴⁶⁴

⁴⁶³ Kızıldeniz'de batık hâlde bulunan gemilere uygulanacak muameleye ilişkin ayrıntılı bilgi için **DMA**; MBN. Dosya Nu: 1746. Bahr-i Ahmer Komodoru Korvet Kaptanı Hamid Bey'in 21 Aralık 1913 tarihli yazısı ve Cidde Liman Riyaseti'nin 5 Aralık 1913 tarihli yazısı.

⁴⁶⁴ Kızıldeniz'deki batık gemiler konusu 1914 yılı bütçe görüşmeleri sırasında Meclis-i Mebusan'da gündeme geldi ve Hudeyde Mebusu Zühdü Bey, 1911 yılında Kamaran'da batık gemilerin satılmasını teklif ettiğini fakat bunun gerçekleşmediğini ifade etti. Kurfude'de İtalyanlar tarafından batırılan gambotlarla birlikte Kızıldeniz'deki batık gemi sayısının çoğaldığını, bunların satılarak hazineye gelir sağlamanın mümkün olduğunu söyleyen Zühdü Bey, Kamaran Adası'nda eskiden kalma 12 batık gemi bulunduğunu, Kurfude'de de 1912 yılında İtalyanların batırdığı 7 gemi olduğunu sözlerine ekledi. Bütçe görüşmelerinde Bahriye Nezareti temsilcisi olarak soruları cevaplayan Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi Arif Bey, söz konusu batıkların satışa çıkarıldığını fakat taliplisi olmadığından satılamadığını ifade ederek, bunların çıkarılması için Bahriye Nezareti'nin yeterli bütçeye sahip olmadığını ifade etmiştir. **Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi**, 3'üncü Devre, 32'nci İctima, c. 2, 30 Haziran 1330, s. 188-189.

4. BİRİNCİ DÜNYA HARBİ DÖNEMİNDE KIZILDENİZ'DEKİ FAALİYETLER

4.1. Birinci Dünya Harbi Öncesinde Hicaz ve Yemen Sahillerinin Güvenliği İçin Alınan Tedbirler

1914 yılı başlarında Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz gücü birkaç gambottan ibaretti. Gerekli gemi ihtiyacını karşılamak için Fransa'ya sipariş edilen ve inşaları bitmek üzere olan yedi gambotun gelmesi bekleniyordu. Bunlardan bir kısmı Kızıldeniz ve Basra Körfezi sahillerine gönderilecekti. Gambotlar gelene kadar Kızıldeniz'de gözetleme yapmak, silah ve cephane kaçakçılığını önlemek için zambuklara Kamaran'da mevcut nordanfillerden yerleştirerek bu görevin yerine getirilmesi kararlaştırılmıştı.⁴⁶⁵ Cidde ile Kurfude arasında bahriye nakliye vasıtaları olmaması ve bu iki mevkinin askerî ve stratejik açıdan öneminden dolayı buralarda haftada bir olsun gambot işletilmesi hususu Mart 1914'te Harbiye Nezareti'nce değerlendirilmiş, bunun üzerine Hicaz sahillerinin eldeki deniz araçlarıyla sıkı bir surette tarassut altında bulundurulması tebliğ edilmişti. Adı geçen yerlerde Yemen sahillerindeki iki gambotun görevlendirilmesi söz konusu olmuşsa da Yemen'deki mevcut durum sebebiyle bu da mümkün olmamıştı.⁴⁶⁶

Yemen sahillerinde yeterli sayıda gemi bulunmamasından ve buna bağlı olarak Osmanlı kuvvetlerince iyi teftiş edilememesinden dolayı Seyit İdrisî'nin adamları denizden kolayca silah ve mühimmat sevk ediyorlardı. Meydi ve Elvesim iskelerinde denizden hâkimiyet sağlanmadıkça ve buralarda daimi surette gambot bulundurulmadıkça halkın sadakat ve

⁴⁶⁵ DMA; ŞUB. 2757/47. Şûrâ-yı Bahriye'nin 5 Mart 1914 tarihli kararı.

⁴⁶⁶ DMA; MBN. 41/57-58, 62- 63, 65. Yemen'de bulunan gambotlardan Malatya Gambotu Feresan'da, diğer ikisi Cizan ve Meydi havalisinde tarassut görevindeydiler. Feresan'da görevli olan gambotun Hicaz sahillerine gönderilmesi hâlinde Feresan'ın düşman kuvvetlerince işgalinin söz konusu olabileceği ve orada bulunan az sayıda askerin tehlikeye düşülebileceği, diğer iki gambotun ise Seyit İdrisî taraftarlarının hareketleri engellemekle mükellef oldukları göz önüne alınarak bunların Hicaz sahillerine gönderilmesinin uygun olmadığı Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey tarafından Babîâli'ye bildirilmiştir.

memnuniyetinin temin edilemeyeceği bilinmekteydi. İstanbul'dan gambot gönderilmesinin önemi üzerinde ısrarla duran Yemen Valiliği, Kızıldeniz'de bulunan Yozgat Gambotu'nun iş göremediğinden Feresan'a çekildiğini diğer iki gambotun da tamire muhtaç olduğundan bahsederek Fransa'ya sipariş verilen gambotlardan münasip görülenlerinin Kızıldeniz'e sevkini talep etmekteydi.⁴⁶⁷ Meydi ve Elvesim sahillerinin işgali ve muhafazası için oraya hemen bir gambot gönderilmesi hususunun Harbiye Nezareti tarafından da ele alınması üzerine; Tersane-i Âmire'de gönderilecek gambot olmadığı, Fransa'dan gelecek gambotların beklendiği ve Nevşehir Gambotu'nun Kızıldeniz'e sevk için hazırlıkların sürdürüldüğü ve 10 Mart 1914 akşamı gambotun hareket edeceği Bahriye Nezareti tarafından belirtilmiştir.⁴⁶⁸ İstanbul'dan Kızıldeniz'e sevk edilen Nevşehir Gambotu, kötü hava koşulları sebebiyle hareketinden yaklaşık bir ay sonra Kızıldeniz'e ulaşabilmiştir.

Yemen'deki isyancıların lideri Seyit İdrisî'nin Cibuti'den çok sayıda top mermisi ve tüfek cephanesi sipariş ettiğinin anlaşılması üzerine bu teşebbüsleri engellemek ve Seyit İdrisî'ye kesin darbe vurmak için Seyit Abdülbari ile Tehame'de hazırlıklar yapan Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey, eldeki iki gambotla Yemen sahillerinin layıkıyla teftiş edilmediği, denizden tedbirler alınmasının ve icraata başlamanın gönderileceği vaat edilen gambotların gelmesine bağlı olduğu ve acilen gambot gönderilmesinin lüzumu üzerinde durmaktaydı.⁴⁶⁹

Harbiye Nezareti'nin Kızıldeniz'e mutlak surette dört gambot sevk edilmesinin lüzumuna ilişkin yazısına Bahriye Nezareti'nce verilen cevapta, bu talebin mümkün olmadığı, Fransa'dan gelecek gambotların beklenildiği ve şimdilik Kızıldeniz'de Nevşehir ve Malatya gambotlarının hareket hâlinde kullanılması, Yozgat ile Taşköprü gambotlarının istasyon olarak Feresan ve Cidde'de bulundurulması ve gambot gönderilemeyeceğinden oradaki hareket

⁴⁶⁷ DMA; MBN. 41/27-29. Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey'in gambot talebine ilişkin daha önceki yazışmaları için ayrıca bkz. MBN. 41/149-150.

⁴⁶⁸ DMA; MBN. 168/17. Harbiye Nezareti'nin 9 Mart 1914 tarihli yazısı.

⁴⁶⁹ DMA; MBN, 41/86. Yemen Valiliği'nin 5 Mayıs 1914 tarihli şifreli telgraf sureti.

kabiliyeti olan gemilerden istifade edilmesi bildirilmekteydi.⁴⁷⁰ Yine aynı dönemde, Yenba'ül-bahr ve Emlec'deki isyancı grupların Osmanlı kuvvetlerine karşı taarruzlarda bulunmaları üzerine oralardaki sahillerin muhafazası için birkaç gambot tahsisi Babıâli'ye bildirilmişti.⁴⁷¹ Yemen Valiliği, gönderileceği vaat edilen gambotların şimdiye kadar gelmemiş olmasının iyi tesir bırakmayacağına dikkat çekerek bunların bir an evvel gönderilmesinin lüzumu üzerinde durmaktaydı.⁴⁷²

Bahr-i Ahmer Komodoru Binbaşı Hamid de Kızıldeniz sahilleri için İstanbul'dan gönderileceği vaat edilen gambotların gelmemesi üzerine bu konudaki taleplerini sürdürmüştür. 10 Temmuz 1914 tarihli Komodorluk raporu, Kızıldeniz'deki mevcut durumu ortaya koymaktaydı. Buna göre, Kızıldeniz'de bulunan üç gambottan biri hareket edemez durumundadır. Cidde'de bulunan Nevşehir Gambotu'na Kunfude taraflarının gözetlenmesi için bazen emir verilmektedir. Diğer taraftan Şakik, Elvesim, Elberk taraflarına arasına gambot gönderilse de bunlar uzun müddet oralarda duramayarak Cizan'a dönmek zorunda kalıyorlardı. Bu sebeplerden dolayı sahillerin iyi derecede gözetlenmesinin mümkün olmadığı anlaşılmaktadır. Hudeyde'nin güneyinde bazı kabilelerin korsanlık faaliyetlerinde bulunmalarından dolayı mevcut gambotlarla Komodorluğun iş görmesi mümkün olmamaktadır.⁴⁷³

Yemen Valisi Mahmud Nedim Bey, Seyit İdrisî'ye kesin darbe vurmak için girişimlerine devam ediyordu. İdrisî'nin Cizan'daki harekâtının derecesini anlamak üzere Temmuz 1914'te Kuvve-i Tahaşşüde Kumandanı Albay Ali Said Bey, Bahr-i Ahmer komodoru ve Kuvve-i Tahaşşüde kurmay başkanından oluşan bir ekip Yozgat, Taşköprü ve Malatya gambotlarıyla keşif taarruzu için görevlendirildiler. Gambotlardan Cizan'daki İdrisî

⁴⁷⁰ DMA; MBN. 41/80, 83-84.

⁴⁷¹ DMA; MBN. 41/92. Dâhiliye Nezareti'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen 22 Haziran 1914 tarihli yazı.

⁴⁷² DMA; MBN. 41/96. Sadaret tarafından Bahriye Nezareti'ne gönderilen M. 24 Haziran 1914 tarihli tezkere.

⁴⁷³ BOA; DH.EUM. 7. Şube 1/26. Bahr-i Ahmer Komodoru Binbaşı Hamid tarafından Asir Mutasarrıflığı ve Kumandanlığı'na gönderilen 10 Temmuz 1914 tarihli yazı.

kuvvetlerine 35 mermi atışı yapıldı. İdrisî kuvvetleri 25 mermi atışıyla karşılık verdi. İyi bir taarruz için 15 cm'lik toplarla mücehhez gemilere ihtiyaç olduğu ve askerin su ihtiyacının karşılanması için de ayrıca bir vapura ihtiyaç duyulduğu keşif taarruzu sonucunda tespit edilen hususlar arasında yer alıyordu.⁴⁷⁴ Bu hususlar rapor hâlinde hazırlanıp Babiâli'ye bildirildi. Yemen Valiliği'nin ve Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun, Yemen sahilleri için taleplerde bulunmaları üzerine Osmanlı Hükûmeti tarafından 4 Ağustos 1914'te verilen cevapta; *"Talepleriniz büyük bir devletin işgali altındaki bir adayı zapt edecek mahiyettedir. Halbuki Yemen sahilleri için görevlendirilen mevcut gambotların mücehhez buldukları 10.5'luk toplar iyi kullanılırsa bunlar bütün Yemen sahillerinin yeniden zaptına ve fethine kâfidir.."*⁴⁷⁵ deniliyordu.

Kunfude Deniz Savaşı'ndan sonra Kızıldeniz'e gönderileceği vaat edilen ve Fransa'da inşası tamamlanan gambotlar, Haziran 1914'te İstanbul'a geldi. Bunların Tersane-i Âmire'de gerekli hazırlıkları yapıldıktan sonra birkaçının temmuz ayında Kızıldeniz'e sevk edilmeleri kararlaştırıldı. Fransa'dan gelen Sakız ve Aydın Reis⁴⁷⁶ gambotları 19 Temmuz'da, Burak Reis Gambotu 21 Temmuz'da Hudeyde'ye hareket ettirildi.⁴⁷⁷

⁴⁷⁴ **DMA**; MBN. 41/106-108. Yemen Valisi Nedim Bey'in 23 Temmuz 1914 tarihli telgrafı. Meydi ve Cizan'a yapılan bu keşif taarruzuna ilişkin olarak Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nca hazırlanarak Bahriye Nezareti'ne gönderilen ayrıntılı rapor için ayrıca bkz. **DMA**; MBN. 41/101-103.

⁴⁷⁵ **BOA**; DH.EUM.VRK. 13/9. Sadaret tarafından Dâhiliye Nezareti'ne gönderilen H. 12 Ramazan 1332 (M. 4 Ağustos 1914) tarihli tezkere. Tezkerede geçen ifadeler Bahriye Nezareti'nin mütalaasını içeriyordu. İçeriği ve üslubu hayli dikkat çekici olan bu yazı, 29 Temmuz 1914 tarihli Sadaret tezkeresine Bahriye Nezaretinin 2 Ağustos 1914'te verdiği cevabi yazıdır. Bkz. **DMA**; MBN, 41/102. Bahriye Nezareti Birinci Daire Birinci Şubesinden Sadaret'e hitaben yazılan 2 Ağustos 1914 tarihli müsvedde evrak. Dönemin Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nun Kızıldeniz için yaptığı gambot talebine dair 10 Temmuz 1914 tarihli rapora "komodorluk raporunu hayretle okudum" ibaresini koymuş ve yukarıda söz konusu edilen Sadaret tezkeresinde yer alan aynı ifadeyle birlikte 2 Ağustos'ta Bahr-i Ahmer Komodorluğuna havale etmiştir. Belge için bkz. **DMA**; MBN. 41/109.

⁴⁷⁶ Aydın Reis Gambotu, Fransa'da yaptırılmış olup, 1912 yılında hizmete girdi. 6-7 mil süratinde ve 503 ton ağırlığındaydı. Gambot, Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele Dönemi'nde mühim görevlerde kullanıldı. Bilhassa Karadeniz'de önemli başarılarla imza attı.

⁴⁷⁷ **BOA**; DH.EUM.EMN. 88/52. Harbiye Nezareti tarafından Dâhiliye Nezaretine gönderilen 22 Temmuz 1914 tarihli yazı. Ayrıca bkz. **DMA**; MBN. Dosya Nu: 41 Belge Nu: 47, 94-95, 100. Burak Reis Gambotu 9 Ağustos 1914'te Port Said'den Süveyş'e giriş yaptı.

Birinci Dünya Harbi'nden evvel Kızıldeniz'de; Burak Reis, Aydın Reis, Preveze, Sakız, Yozgat, Taşköprü, Malatya ve Nevşehir gambotları vardı.⁴⁷⁸

4.2. Kızıldeniz'deki Gambotların İstanbul'a Hareketlerine Dair Alınan Karar

Osmanlı Devleti'nin savaşa dâhil olmasından kısa bir süre önce Kızıldeniz'de bulunan ve işe yarayan gambotların Çanakkale'ye sevk edilmelerine dair Başkumandanlık tarafından Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na Ağustos 1914'te telgrafla emir verildi.⁴⁷⁹ Emir üzerine Hicaz ve Yemen sahillerinde daimi surette görev yapmakta olan Malatya, Nevşehir, Yozgat ve Taşköprü gambotları hemen hareket hazırlıklarına başladılar. Yozgat Gambotu'nun seyir defterinden anlaşıldığına göre söz konusu gambotlar müfreze hâlinde 14 Eylül 1914'te Cidde Limanı'ndan hareketle, 20 Eylül'de Süveyş Kanalı'na, 1 Ekim'de Port Said'e, 3 Ekim'de Beyrut'a, 6 Ekim'de Alaiye Limanı'na, 14 Ekim'de İzmir Limanı'na geldiler.⁴⁸⁰

Fransa'ya sipariş edilen ve Tersane-i Âmire'ye geldikten sonra kısa süre içerisinde hazırlıkları yapılarak Kızıldeniz'e sevk edilen Burak Reis, Aydın Reis ve Sakız gambotlarının da İstanbul'a hareketleri emredildi. Kızıldeniz'e sevk edilmelerinin üzerinden yaklaşık bir ay geçmiş olan bu gambotlar hareket hazırlıklarını tamamladı ve Burak Reis Gambotu 17 Ağustos'ta Süveyş'e, 22 Ağustos'ta Foça'ya, 23 Ağustos'ta Haydarpaşa'ya ulaştı. Sakız Gambotu 26 Ağustos 1914'te Kamaran'dan hareket ederek 1

⁴⁷⁸ DMA; BN. 42/713. Belge Nu: 13-14.

⁴⁷⁹ DMA; MBN. 41/111. Başkumandanlık Vekâleti'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen 24 Ağustos 1914 tarihli yazı. (Belgenin sûreti için bkz. EK-12). Başkumandan Vekili Enver Paşa imzalı ve "gizli" damgalı kısa yazıda "Bahr-i Ahmer'de bulunan işe yarar gambotların Çanakkale'ye sevk için Komodorluğa telgrafla emir verildi." ifadesi yer alıyordu. 4 Ağustos 1914'te yayımlanan tebliğle kara kuvvetlerinin yanı sıra donanmanın kumandası da Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın uhdesine verilmişti. Buna göre Başkumandanlık Vekâleti Üçüncü Şubesi doğrudan doğruya liman reisleriyle muhabere etmekteydi. Bkz. DMA; BN. 42/713. Belge Nu: 7, 11. Osmanlı Ordu-yu Hümâyun-ı Başkumandanlık Vekâleti'nin 4 Ağustos ve 6 Ağustos 1914 tarihli tebliğleri.

⁴⁸⁰ DMA; Daireler. Dosya Nu: 37 Belge Nu: 11,13, 14, 16, 17. Söz konusu gambotların Kızıldeniz'den Çanakkale'ye hareketleri ve seyirleriyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. DMA; Gemiler. Yozgat Gambotu Liman Defteri, Defter Nu: 1634. Sayfa Nu: 156-171.

Eylül'de Süveyş'e vardı, aynı gün buradan hareketle 20 Eylül'de Çanakkale Boğazı'ndan giriş yaptı. 21 Eylül'de Haydarpaşa'ya ulaştı. Aydın Reis Gambotu 29 Ağustos'ta Kamaran'dan hareket ederek 1 Eylül'de Süveyş'e, 14 Eylül'de oradan hareketle 20 Eylül'de Nara'ya ulaştı. Aynı gün Nara'dan hareketle 21 Eylül'de Haydarpaşa'ya vardı.⁴⁸¹

1914 yılı Haziran ayında Kızıldeniz sahillerinde ölçümler yapmak üzere mesaha gemisi olarak Süveyş'ten Kamaran'a hareket eden ve 26 Temmuz'da Kamaran'dan hareketle 3 Ağustos'ta Süveyş'e dönen Beyrut Yatı'nın da hemen İstanbul'a dönmesine dair 27 Ağustos 1914'te emir verildi.⁴⁸²

Kızıldeniz'deki gambotlardan ibaret hafif Türk deniz kuvvetinin, daha Birinci Dünya Harbi'nin başında merkeze aldırılmış olması, esasında yerlerinde kalmış olsalar da düşmanın üstün kuvvetlerine karşı etkili olamayacak kadar güçsüz bulunmaları, İngilizlerin Süveyş savunmasını kolaylaştırmıştır.⁴⁸³

4.3. İngiliz ve Fransız Donanmasının Kızıldeniz Harekâtı

Osmanlı Devleti, Trablusgarp Harbi ve bunun hemen sonrasında cereyan eden Balkan Savaşları'nın ardından siyasi, askeri ve ekonomik alanlarda çeşitli sorunlarla mücadele etmek zorunda kalmıştı. 1914 yılı sonlarına doğru ise daha büyük bir bunalımla, Birinci Dünya Harbi ile yüz yüze geldi. 28 Haziran 1914'te Avusturya Veliahdı Arşidük Ferdinand'ın Saraybosna'da bir Sırp tarafından öldürülmesi, sonradan "Birinci Dünya Harbi" olarak adlandırılacak bir sürecin fitilini ateşledi. Bu suikast karşısında Avusturya'nın Sırbistan'a savaş ilan etmesi ve Rusya'nın Sırbistan'ın; Almanya'nın ise Avusturya'nın arkasında yer alması, Avrupa'yı kısa sürede

⁴⁸¹ DMA; MBN. 41/118. Bahriye Nezareti'nin 30 Eylül 1914 tarihli yazısı.

⁴⁸² DMA; MBN. Dosya Nu: 41 Belge Nu: 39, 104-105, 112, 117, 260-261, 268-270.

⁴⁸³ Saim BESBELLİ, a.g.k., 24. Birinci Dünya Harbi'nde Osmanlı ordusunun Süveyş Kanalı'nda icra ettiği harekâta ilişkin ayrıca bkz. Behçet, **Büyük Harpte Mısır Seferi**, 4-34. Muzaffer, **Büyük Harpte Mısır Seferi Çerçevesi İçerisinde Birinci Kanal Akını**, 7-48.

dünya çapında bir savaşa sürükledi. Esasında 19. yüzyıl ile 20. yüzyılın başlarında meydana gelen gelişmelerin bir sonucu olarak ortaya çıkan savaş; ekonomik, siyasi, askeri ve büyük devletlerin çıkar hesapları gibi çeşitli nedenlere dayanıyordu.

Osmanlı Devleti savaş karşısında önce tarafsızlığını ilan etmekle beraber, gelişen olaylar üzerine Almanya'nın yanında savaşa girmek durumunda kaldı. Bunun üzerine İngiltere, Fransa ve Rusya Osmanlı Devleti'ne savaş ilan ettiler. Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi, taraflar arasındaki çarpışmaların, Doğu Avrupa'da Galiçya'dan Kafkaslara, Çanakkale'den Basra'ya ve Sina'ya kadar geniş alanda açılan cephelerle, dünyanın önemli bir bölümüne yayılmasına yol açtı.

Osmanlı Hükûmeti'nin Almanya ve Avusturya ile ittifak yapmaya karar vermesiyle jeostratejik kaygılar Arap vilayetlerini İngilizlerin denizden saldırılarına açık hâle getirdi. 1914 yılı Kasım ayı başında Rusya Osmanlı Devleti'ne resmen savaş ilan edince İngiltere de hemen Kızıldeniz'in kuzeyi ve Basra Körfezi'ndeki Arap bölgelerinde bulunan Osmanlı mevzilerine iki kanattan saldırıya geçti. İngiltere; Mısır ve Hint Okyanusu'nda tesis ettiği gücü ile Kızıldeniz'e ve dolayısıyla Hicaz sahillerine hâkimdi. Osmanlı Devleti'nin bu yörede İngiltere'ye karşı koyabilecek güçte bir kara ordusu ve donanması yoktu.⁴⁸⁴

İtalyanlarla savaş sırasında Kızıldeniz kıyılarının savunulmasında çekilen güçlük ve ortaya çıkan sorunlar göz önünde bulundurularak, denizde etkin savunma için Harbiye Nezareti de değerlendirmelerde bulunmaktaydı. Denizde iyi bir savunma yapılması için gerekli hazırlıkların çok pahalıya mal olacağı, buna karşılık Medine'den Yemen'e uzatılacak demiryolunun

⁴⁸⁴ Hasan KAYALI, *Jön Türkler ve Araplar Osmanlılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908-1918)*, 209.

maliyetinin bir dretnottan daha ucuza geleceğine ilişkin görüşler de bu değerlendirmeler arasında bulunuyordu.⁴⁸⁵

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Harbi'ne dâhil olduğunda, Hicaz bölgesinin savunulması ve Şam havalisinde yığınak yapan 4'üncü Ordu'nun harekâtına yardım için Mekke-i Mükerrreme Emirliği ile Hicaz Valiliği birtakım kararlar aldı. Hicaz sahillerinin gözetlenmesi ve emniyetinin sağlanması, sahilin önemli noktalarına hızlı yetişmek için merkezi bir mevkiye karargâh tesis edilmesi, mühim bir hecinsüvar kuvvetinin top ve mitralyözlerle teçhiz edilerek 4'üncü Orduyla birlikte hareketinin sağlanması, Asir ve Yemen'e yardımda bulunulması alınan kararlar arasındaydı.⁴⁸⁶ Bütün Hicaz bölgesinin savunulması ve 4'üncü Ordu Kumandanlığıyla muhabereye girerek birlikte hareket için lazım gelen hususlar tespit edilmişti. Bu kararların altında Hicaz Valisi Vehib Bey ile birlikte imzası bulunan Mekke Emiri Şerif Hüseyin, savaşın başlamasından kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti'ne karşı Arap isyanını başlattı. Şerif Hüseyin'in bu tavrı, Osmanlının Kızıldeniz'de İngilizlere karşı savunmasız olduğunu bildiği için, Osmanlı Hükûmetine verilecek desteğin kendi siyasi ölümüne yol açacağını hissetmesinden kaynaklanmıştır.⁴⁸⁷

Birinci Dünya Harbi'nde saldırılarını Hicaz Vilayeti toprakları üzerine yoğunlaştıran İngilizler, 22 Mart 1915'te Medine'nin Müveylih İskelesi'ne gönderdikleri iki direkli, dört bacalı bir kruvazör ile kasabayı iki saat bombardımana tuttular. Bombardımanda birçok ev, Müveylih Kalesi ve orada bulunan caminin müştemilatı hasar gördü. Sandalla karaya asker çıkarmak isteyen İngilizler, akıncı bölüklerinin ve urbanın şiddetli savunmasına karşı koyamayarak geri döndüler.⁴⁸⁸ İngilizler 14 Mayıs 1916'da Cidde Limanı'nda

⁴⁸⁵ Hasan KAYALI, **a.g.k.**, 177.

⁴⁸⁶ **DMA**; ŞUB. 51A, Belge Nu: 328-329. Sadaret Dairesi Umûr-ı Mühime Kalemi'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen 18 Kasım 1914 tarihli yazı.

⁴⁸⁷ Hasan KAYALI, **a.g.k.**, 16.

⁴⁸⁸ **BOA**; DH.EUM.KLU. 8/34. Belge Nu: 1. Osmanlı Ordu-yu Hümayun-ı İstihbarat Şubesi Müdüriyeti'nin 1 Nisan 1915 tarihli raporu.

30'dan fazla zambuğa el koydukları gibi,⁴⁸⁹ 17 Haziran 1916'da gece Cidde'ye gelen birkaç İngiliz harp gemisi kasabayı uzun süre topa tuttu.⁴⁹⁰ Cidde'de denizden yapılan bu saldırılara karşı koyabilecek Osmanlı harp gemisi mevcut değildi.⁴⁹¹ Kızıldeniz sahillerinde bulunan ve 1903 yılında Osmanlı Devleti tarafından inşası tamamlanan fener kuleleri de savaşın başında İngilizler tarafından işgal edildiler. Bunlar Zübeyr, Cebel-i Teyr, Ebu Ail ve Muha fenerleri olup söz konusu fenerler Osmanlı Fener İdaresi tarafından işletilmekteydiler.⁴⁹²

Kızıldeniz'deki İngiliz gemileri Yemen ile Hicaz arasında serbestçe hareket imkânı bularak buralarda faaliyetlerini arttırdılar, yük taşıyan bazı zambuklara içindeki mallarla birlikte el koydular.⁴⁹³ Osmanlı teb'ası ahaliye ait içerisinde çeşitli gıda maddeleri ile ticari mallar bulunan çok sayıda zambuğa İngilizler tarafından el konulmakla beraber bazıları batırıldı, bazıları da yakıldı. Bunlardan birkaçına da Fransızlar el koydular.⁴⁹⁴

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Harbi sonuna kadar Hicaz'da ve Yemen'de nüfuzunu devam ettirdi. Harp devam ederken Kızıldeniz'deki İngiliz harp gemilerinin Temmuz-Ağustos 1915'te Yemen sahillerine icra ettikleri bombardımanda sahildeki camiler ve binalar tahrip oldu. Bunların içerisindeki eşyanın çoğu yandı. Maddi zararın yanı sıra Osmanlı tebaası

⁴⁸⁹ BOA; DH.EUM.4.Şb. 6/3, Belge Nu:2. Hicaz Valiliği'nin 17 Mayıs 1916 tarihli raporu.

⁴⁹⁰ BOA; DH.ŞFR. 524/76.

⁴⁹¹ Hicaz Valiliğinin 15 Şubat 1916 tarihli bir yazısı Cidde Limanı'nın o günlerdeki durumuna ışık tutması açısından önem taşımaktadır. Söz konusu yazıya göre, limanda devriye ve gözetleme icrası ve gelip giden zambukların kontrolünde kullanılmakta olan motorbotun benzini bitmiş ve benzin bulunmamaktadır. Mevcut polis sandalı da kullanılamaz bir hâle geldiğinden bunun satılarak yerine Rus ve İngiliz acentelerine ait olup harbin başında el konulan iki sandalın tamir ettirilerek gözetleme ve inzibat için deniz devriye kollarında kullanılmasının zarurî olduğundan bahsedilmekteydi. DMA; BN. 38/651. Belge Nu: 3. Hicaz Valiliği'nden Bahriye Nezareti'ne gönderilen 15 Şubat 1916 tarihli yazı.

⁴⁹² **Fenerler Risalesi**, s. 309. Osmanlı Hükûmeti, savaşın başlamasıyla birlikte Marmara denizi hâricindeki bütün fenerlerin söndürülmesini kararlaştırmıştı. Kızıldeniz'deki fenerler de Kasım 1914'te söndürüldü. Fakat kısa bir süre sonra İngilizler tarafından işgal edildiler. DMA; ŞUB. 51A, Belge Nu: 256-257, 259.

⁴⁹³ BOA; DH.İ.UM. 99/85. Kunfude Kaymakamlığı'nın 2 Aralık 1915 tarihli yazısı.

⁴⁹⁴ BOA; DH.İ.UM.EK. 101/29. Hicaz Valiliği'nin 9 Aralık 1915 tarihli raporu. Cidde ve Lit Hasârât-ı Harbiye Komisyonları tarafından hazırlanan listelerde batırılan, yakılan ve el konulan zambuklara ilişkin ayrıntılı bilgiler bulunmaktadır.

ahaliden ölenler ve yaralanlar oldu. Zambukları tahrip eden İngilizler, bazı gemilere ve ticarî mallara el koydular. Duyûn-ı Umumiye İdaresine ait fabrikalar da bombardıman sonucu zarar gördü.⁴⁹⁵

23 Şubat 1915'te bir Fransız kruvazörü Akabe hurmalıklarına 100 kadar asker çıkarmış, Osmanlı müfrezesinin karşı koymasına üzerine iki saat kadar süren çatışma sonunda askerlerini gemiye çekmeye mecbur kalmıştı. Düşmanın top ve mitralyöz atışlarından üç asker şehit olmuş, üç asker de yaralanmıştı.⁴⁹⁶

İngiltere ile harbe girildiğinin haber alınması üzerine, Kamaran'da bulunan Bahr-i Ahmer Komodoru Nafi Bey, burada bulunmaları hâlinde İngilizlere esir düşme ihtimalini değerlendirerek maiyetiyle birlikte 7 Kasım 1914'te Hudeyde'ye gitti. Kamaran'da bulunan yedi nordanfilt ve bunların cephanesi Salif Müfreze Kumandanlığına teslim edildi. Yine Kamaran'da mevcut 600 ton kömürün düşman eline geçmemesi için kömürün senet karşılığında Kamaran Tahaffuzhanesine devri gerçekleştirildi.⁴⁹⁷

Haziran 1914'te Bahr-i Ahmer Komodorluğu'na atanarak iki yıl burada görev yapan ve daha sonra esir düşen Korvet Kaptanı (Binbaşı) Kabartaylı Abdülnafi Bey'in şu ifadeleri Kızıldeniz'deki duruma ilişkin malumat vermektedir:

⁴⁹⁵ İngilizlerin Birinci Dünya Harbi sırasında Yemen sahilini bombalamaları neticesinde zarar gören kişi, bina ve kurumlarla, diğer zayıat, kurulan özel bir komisyonun çalışmaları neticesinde tespit edilerek deftere kaydedilmiştir. İlgili defter, Yemen Valiliği tarafından 11 Ekim 1915 tarihinde İstanbul'a gönderilmiş olup, günümüzde Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde bulunmaktadır. Söz konusu defter ve İngiliz bombardımanına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **BOA**; DH.İ.UM. 100/29.

⁴⁹⁶ **BOA**; DH.EUM.VRK. 14/69. Karargâh-ı Umumi İstihbarat Şubesi Müdüriyeti'nin 26 Şubat 1915 tarihli raporu.

⁴⁹⁷ **DMA**; BN. 42/713. Belge Nu: 12. Bahr-i Ahmer Komodoru Nafi Bey'in Bahriye Nezareti'ne gönderdiği 1 Aralık 1914 tarihli rapor. "Durumun şimdilik sakin olup bütün urbânın hükûmete dehaletle son nefere kadar müttefikan düşmanla harp edeceklerine dair yemin ettikleri, 22 Kasım 1914'te on dört, 26 Kasım'da ise kırk İngiliz nakliye gemisinin kuzeye doğru geçtiği" ifadesi aynı raporda yer alan hususlar arasındaydı.

“1914 senesi Haziran ayında Bahr-i Ahmer Komodorluğu’na tayin edildim. Harbin iki senesini Hudeyde’de geçirdim. 1916 yılı Nisan ayında Yemen Vali ve Kumandanlığı’nın emriyle mühim askerî görevler için zambukla Hudeyde’den Kurfude’ye geldim. Buradan Mekke’ye, oradan da Taif’e gittim. 10 Haziran 1916’da Mekke Emiri’nin isyan ederek Taif şehrini muhasara etmesi üzerine üç buçuk ay mukavemetten sonra mevcut kuvvetle Emir’e teslim olmak zorunda kaldık. Önce Cidde’ye sevk edildik, oradan İngilizlere teslim edilerek Mısır’a gönderildik. Esir olarak iki seneyi Seyid Beşir Esirler Karargâhı’nda her türlü mahrumiyetlere katlanarak geçirdik. Mütareke’nin imzalanmasından sonra serbest bırakılarak 8 Aralık 1918’de İstanbul’a geldim.”⁴⁹⁸

XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti’nin Kızıldeniz’deki hâkimiyeti sürdürülmeye çalışılsa da Birinci Dünya Savaşı ve özellikle Şeriflerin başlattığı bağımsızlık hareketi neticesinde buradaki faaliyetleri geriledi. İngilizler, Birinci Dünya Harbi boyunca Osmanlı Devleti aleyhinde çeşitli defa yayımladıkları broşür, mektup ve beyannâmelerle Arap Yarımadası’ndaki halkın Osmanlıya karşı ayaklanmasını amaçladılar.

İsyancı Arap liderleri de hazırlayıp halka dağıttıkları bildirilerle Osmanlılar aleyhine propaganda yürüttüler.⁴⁹⁹

Bölgede hâkim güç konumunda olan İngilizler Mayıs 1916’da Kızıldeniz sahillerinde abluka ilan ettiklerine dair beyannâme yayımladılar. Beyannâmede özetle şunlar yazılmıştı: *“Kızıldeniz sahilleri 15 Mayıs 1916 tarihinden itibaren abluka altına alınmıştır. Hiçbir zambuk, kayık ve yelken gemisi seyrüsefer etmeyecektir. Bütün gemiler karaya çekilecektir. Bu abluka, İngiltere Devleti’ne sadık Arapların aleyhinde değil, Arabistan’da*

⁴⁹⁸ BOA; ŞD.ML.NF. 24/6. Belge Nu: 5.

⁴⁹⁹ Bu tür bildiri örnekleri için bkz. Zekeriya Kurşun, **a.g.k.**, s. 154-155. İngilizlerin Hicaz ve Yemen’de Osmanlı Devleti’ne karşı yürüttükleri propaganda faaliyetlerine ilişkin bilgi için ayrıca bkz. Cezmi ERASLAN, **II. Abdülhamid ve İslâm Birliği**, 259-276, 280-289.

*bulunan Türklere karşı alınmış bir karardır. Arapları mezalimden kurtarmak isteyen İngiltere Hükûmeti bu kararı bütün Araplara ihtar eder.*⁵⁰⁰

İngilizler, Türk gemilerine karşı abluka uygulama kararını verirken Şerif Hüseyin'in bu konudaki taleplerini de dikkate almışlardır.⁵⁰¹ Böylece İngilizler, uzun süredir devam ettirdikleri Arapları Türklere karşı kışkırtma ve karşı karşıya getirme politikalarını bu beyannâme ile bir kez daha ortaya koymuşlar ve Kızıldeniz'de uygulama kararı aldıkları abluakanın asıl maksadının Türklere yönelik olduğunu da açıkça belirtmişlerdir.

İngilizler uygulamakta oldukları bu abluka ile 1888'de İstanbul'da 17 devlet tarafından imzalanan anlaşmayı tanımamış oldular. Zira söz konusu anlaşmada Kanal'ın savaşta ve barışta açık bulundurulması her millete mensup gemilerin serbestçe geçeceği ve Kanal bölgesi üzerinde askerî tesis yapılmacağı hususunda teminat verilmişti.⁵⁰² Bu taahhütlere rağmen Fransızlar ve İngilizler Birinci Dünya Harbi esnasında Süveyş Kanalı'nda askeri tedbirler almışlar, Kanal'ın batı kısmında sayıları yaklaşık 70.000'i bulan iki Hint tümeni, bir süvari tugayı, bir hecinsüvar alayı ve bir kısım ihtiyat kuvvetli bulundurmuşlardır. Ayrıca, 12 Fransız-İngiliz harp gemisi devriye göreviyle Kanal'da görev yapmıştır. 1888 İstanbul Anlaşması'nın bu şekilde bozulması üzerine Osmanlı Devleti 1915'te Süveyş Kanalı bölgesini harp sahası ilan etti. 1915 yılı Şubay ayı içerisinde Osmanlı birlikleri Kanal harekâtına girerek Kanal'ın batı sahiline geçmek, Kanal'a mayın dökmek ve geçen düşman gemilerini ateşe tutmak suretiyle Kanal'ı tehdit ettiler. Bu küçük ve mahdut hedefli taarruz, İngiliz harp ve sevk idaresi üzerine olduğu kadar İngiliz kamuoyu üzerinde de büyük etki yaptı.⁵⁰³

⁵⁰⁰ **BOA**; DH.EUM. 7/7. Medine-i Münevvere Muhafız ve Kumandanlığı'ndan Dâhiliye Nezaretine gönderilen 13 Haziran 1916 tarihli yazı. İngilizlerin Kızıldeniz'de abluka ilan ettiklerine dair beyannâmenin Arapça metni için bkz. **BOA**; DH.EUM. 6/47. Söz konusu ablukeya dair malumat ihtiva eden farklı bir belge için ayrıca bkz. EK-13.

⁵⁰¹ Ömer KÜRKÇÜOĞLU, **a.g.k.** s. 108-109.

⁵⁰² Danyal BEDİZ, "Süveyş Kanalı'nın Önemi", 343.

⁵⁰³ Kress von Kressenstein, **Türklerle Beraber Süveyş Kanalı'na**, 57-62.

İngiltere, Kızıldeniz limanlarına abluka altına alarak erzak sıkıntısına yol açmış, sonra da o limanlara erzak yardımı yaparak halka kendini kurtarıcı gibi göstermişti. Saldırıları Medine ve Elvech yakınlarındaki kuzey kıyısına yoğunlaştıran İngilizler, deniz yolunu kapatmış olduklarından Hicaz'da erzak sıkıntısı baş göstermişti. Hicaz'daki yiyecek sıkıntısını giderilmesi için Osmanlı Devleti tarafından Şam'dan Hicaz'a trenle erzak nakledilmesi kararlaştırılmıştı.⁵⁰⁴

Birinci Dünya Harbi sırasında üstün özelliklere sahip İngiliz ve Fransız harp gemilerinin hâkimiyeti altında kalan Kızıldeniz'de Osmanlı donanmasının bir varlık göstermesi söz konusu değildi. Fakat, savaş ortamının söz konusu olduğu bir zamanda dahi Bahriye Nezareti'nin, Kızıldeniz sahillerinde kaçakçılığın önlenmesi için mevcut durumda hangi özelliklere sahip gemi imal edilmesi ve sahil muhafazasının nasıl sağlanacağı hususlarında bölgeyi bilen bahriye subaylarından 6 Haziran 1916 tarihli bir yazıyla rapor talep etmesi dikkat çekicidir.⁵⁰⁵ Hazırlanan raporlarda; Kızıldeniz'de görev yapan karakol gemilerinin asli görevleri olan gözetleme vazifesinden çok posta işleriyle meşgul oldukları hususuna vurgu yapılmış, uzun sahillere sahip Kızıldeniz sahillerinin birkaç mıntıkaya ayrılarak gemi sayısının artırılmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir. Buralarda görev yapacak gemilerin teknik özellikleri, kaçakçılığın hangi sahillerde cereyan ettiği ve nasıl önleneceği gibi hususlar da raporlarda ayrıntılı olarak yer almıştır.

Birinci Dünya Harbi sonunda (30 Ekim 1918) imzalanan ve Osmanlı Devleti'nin mutlak yenilgisini belgeleyen Mondros Mütarekesi ile Osmanlı Devleti'nin bir zamanlar hâkimiyet tesis ettiği birçok yerde olduğu gibi Kızıldeniz'de de artık hiçbir ağırlığının kalmadığı ilan edilmiş oldu.

⁵⁰⁴ Hasan KAYALI, **a.g.k.**, 212, 216.

⁵⁰⁵ İlgili yazı gereği, Gv. Yzb. Lapsekili İsmail Hakkı, Kd. Yzb. Galib, Kd. Yzb. M. Namık, Yzb. Lütfi, Korvet Kaptanı Cemil Hasan, Korvet Kaptanı Mehmed Nail, Kd. Yzb. Kulaksızlı Mehmed Nuri, Yzb. Burhaneddin ve birkaç subay daha konuya dair hazırladıkları raporlarını Bahriye Dairesi Erkân-ı Harbiye Riyaseti'ne sunmuşlardır. Söz konusu raporlar için bkz. **DMA**; BN. 49-976.

5. SONUÇ

Osmanlı Devleti, 1517'de Mısır'ın fethinden sonra Hicaz, Yemen ve Habeş eyaletleriyle Kızıldeniz sahillerinde hâkimiyet tesis etmişti. Hâkimiyetini kuvvetlendirmek ve kutsal mekânların himayesini sağlamak için Kızıldeniz'de deniz gücü bulundurdu. Önemli ticari güzergâhlardan biri olan Kızıldeniz'deki ticaret yollarının muntazam işlemesi için emniyet tedbirleri alındı. Bu durum bölgedeki bazı sahil şehirlerinin ekonomik yönden kalkınmasına etki yaptı.

1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra bölgenin artan önemini dikkate alan Osmanlı Devleti Kızıldeniz, Arap Yarımadası ve Basra Körfezi'ndeki hâkimiyetini güçlendirme ve buralarda takip etmekte olduğu politikaları gözden geçirme ihtiyacı duydu. Donanmadan bir filonun Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrinde Kızıldeniz'de sürekli bulundurulması, sahillere liman, kömür ambarı ile fener kuleleri inşa edilmesi, telgraf hattı çekilmesi ve Basra Tersanesi'nin ıslahı çalışmaları Osmanlı Devleti'nin bu dönemdeki bölgeye yönelik teşebbüslerinden bazılarını oluşturuyordu.

Batı sömürgeciliğinin gelişmesinde önemli bir dönem olan XIX. yüzyılda Batı ile sömürgeleri arasında mühim bir geçiş noktası olan Kızıldeniz'e yönelik bir Osmanlı politikasından söz etmek mümkündür. Batılı ülkelerin Kızıldeniz sahillerindeki Osmanlı topraklarını işgal ve kontrol etmelerine engel olmak, kutsal mekânları muhafaza etmek, hac mevsiminde deniz yoluyla gelen Müslümanların emniyetini sağlamak ve karaya çıkmadan evvel bunların tahaffuzhanelerde sıhhî kontrollerini yapmak, gerek köle ticareti gerekse korsanlık faaliyetlerini engelleyerek batılı güçlerin müdahalesine mani olmak, bölgedeki isyancılara yapılan silah sevkiyatını önlemek Osmanlıların Kızıldeniz politikasının temel amaçları arasındaydı. Bu amaçları gerçekleştirmenin temel araçlarından birinin Kızıldeniz'de güçlü bir donanma teşkil etmek olduğu kabul edildi. Fakat, başta Balkanlardaki karışıklıklar olmak üzere gerek iç ve dış olaylar, gerekse mali durumun el

vermemesi sebebiyle Kızıldeniz'de arzu edilen sayıda ve kalitede gemi bulundurmak mümkün olmadı.

Süveyş Kanalı'nda seyrüseferin başlamasıyla birlikte Kızıldeniz ve çevresine Avrupalı büyük devletlerin ilgisi arttı, bilhassa Kızıldeniz'in batı sahilleri sömürgeci devletlerin işgallerine maruz kaldı. Bu durum, Kızıldeniz'in silah ve cephane bakımından çok faal şekilde kaçakçılığa sahne olmasını da beraberinde getirdi. Bölgeye sokulan silah ve cephanenin, Osmanlı Devleti aleyhine faaliyetlerde bulunan bazı şeyh ve aşiretlerin eline geçmesi önlenemedi.

Yemen ve Hicaz vilayetlerinde hâkimiyetini sürdüren Osmanlı Devleti, hem kaçakçılığa karşı tedbir almak hem de Avrupa devletlerinin korsanlık ve asayişsizlik olayları ile köle ticaretini bahane ederek bölgeye müdahalede bulunmalarını önlemek için Kızıldeniz'deki gemi sayısını peyderpey artırdı.⁵⁰⁶ Bu suretle hem halk üzerinde nüfuz tesisi için gayret gösterildi hem de bölgenin ileri gelenlerinin devlete olan bağlılıklarının güçlendirilmesi amaçlandı.

Osmanlı Devleti, Kızıldeniz'de ağırlıklı olarak hızlı hareket kabiliyetine sahip, diğer büyük ölçekli gemilere nazaran daha az masraflı olan gambot ve korvet türü gemilerden oluşan bir filo bulundurdu. Kızıldeniz'in şaplı bir yapı ile sığ koylara sahip olması ve içinde birçok ada bulundurması da bu tercihte etkili oldu.

⁵⁰⁶ O yıllarda Kızıldeniz'de etkin olan devletlerin başında İngiltere ve İtalya gelmekteydi. İtalya Kızıldeniz sahillerindeki asayişsizlik ve kaçakçılık olaylarını bahane ederek sık sık, gerekirse bilfiil müdahalede bulunacağını Babıâli'ye beyan ediyordu. İngiltere ise kendi gemilerine yönelik herhangi bir saldırıda hemen müdahalede bulunuyordu. Mesela 1903 yılı Mart ayında bir İngiliz zambuğuna Yemen sahillerinden silahla ateş açılmasından dolayı İngiltere olay mahalline hemen vapurlar göndermiş, Osmanlı Hükûmeti İngiliz vapurlarını oradan çekirmek için mücadele vermek durumunda kalmıştı. **DMA**; ŞUB. 2553/73. Şûrâ-yı Bahriye'nin 17 Mart 1903 tarihli ilâmı. Yine İngiltere, Hudeyde'nin kuzeyinde artan korsanlığı önlemek için Osmanlı Devleti'nin bölgeye gemi göndermemesinden bahisle 1882 yılında Osmanlı Hükûmetine bir nota vermiş ve aksi takdirde korsanlara müdahalede bulunacağını beyan etmişti. **DMA**; MKT. 365/16. Bahriye Nezareti'nin R. 4 Şubat 1297 (M.16 Şubat 1882) tarihli yazısı.

Kızıldeniz'de Bahr-i Ahmer Komodorluğu emrinde görev yapan Osmanlı istimbot ve gemileri sahillerin muhafazası için karakol görevi yaptılar. Gemiler asker sevki, nakliyat, posta ve kaçakçılığı önleme faaliyetleri için de kullanıldı. Alınan bütün tedbirlere rağmen Kızıldeniz'deki kaçakçılığı ve korsanlığı önlemede mutlak başarı sağlanamadı. Bunda Kızıldeniz sahillerinin uzunluğunun yanı sıra, yeterli sayıda gemi gönderilememesi de etkili oldu.

Yemen, stratejik konumu gereği Kızıldeniz sahillerinde önemli bir konuma sahipti. XX. yüzyıla gelindiğinde Yemen'deki isyanlarda artış olduğu gözlemlendi. 1904-1905 yıllarında İmam Yahya, 1909'da ise Seyit İdrisî isyan etti. 1910 yılında ise Seyit İdrisî ile İmam Yahya Osmanlı Devleti'ne karşı birlikte ayaklandılar. Osmanlı Devleti, 1910 yılı sonlarında baş gösteren Yemen isyanını bastırmak için kara kuvvetlerinin yanı sıra bölgedeki deniz birliklerinin takviyesi için de Kızıldeniz'e harp gemileri gönderdi. Gönderilen bu gemiler isyanın bastırılması esnasında Yemen Kuva-yı Umumiye Kumandanlığı'nın emrinde görev yaptı ve Osmanlı kara kuvvetlerine destek sağladılar.

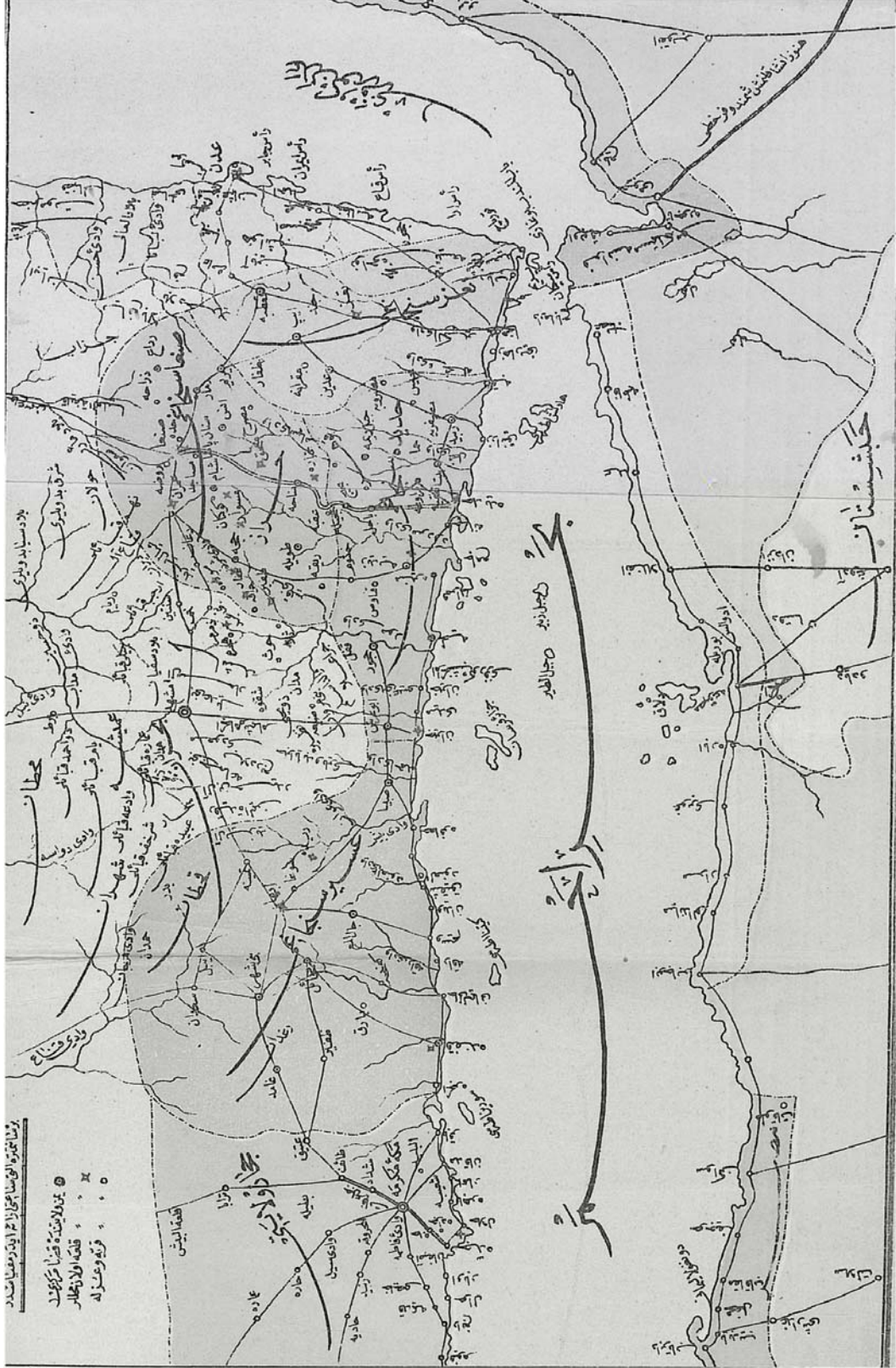
Osmanlı Devleti'nin Yemen'deki isyancıları bastırmak için mücadele verdiği ve bölgeye çok sayıda asker sevkettiği bir dönemde İtalya, Avrupalı büyük güçlerin diplomatik desteğini de aldıktan sonra 1911 yılında Osmanlı Devleti'ne karşı harp ilan etti. Osmanlı Devleti'nin Kuzey Afrika'da elinde bulundurduğu son topraklar olan Trablusgarp Eyaleti'ne bağlı Bingazi, Derne ve Tobruk'u işgal etti. İtalya, Trablusgarp Harbi'nin hemen öncesinde Kızıldeniz'e önemli sayıda deniz birlikleri sevk ederek buradaki kuvvetlerini takviye etti. Böylece Kızıldeniz'deki Osmanlı deniz filosunun Trablusgarp cephesindeki harbe müdahale ve desteğini önledi. Ayrıca müstemlekesi olan Eritre'ye Türklerin saldıracağını iddia ederek karşı önlemler aldı.

Trablusgarp Savaşı devam ederken Kızıldeniz'de cereyan eden deniz harekâtında üstün özelliklere sahip İtalyan donanması, gambot tarzı

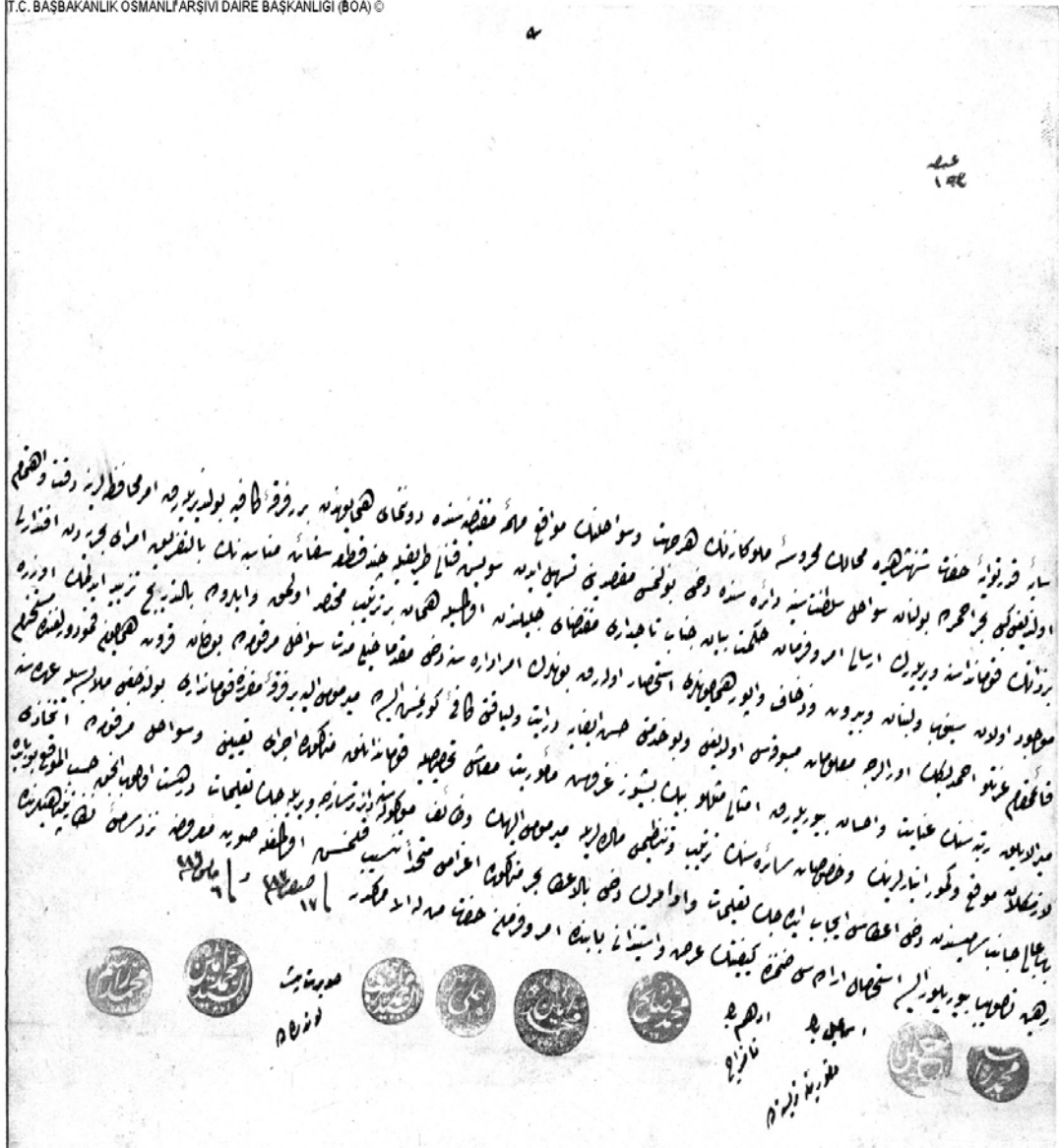
gemilerden oluşan Osmanlı deniz filosuna karşı taarruza geçti ve başarı kazandı. İtalyan harp gemileri sadece Kızıldeniz’de mevcut Osmanlı gemilerine değil, aynı zamanda sahillerdeki kışla, karargâh ve askeri mevkilere, kamu kurumlarına, hatta meskûn mahallere, camilere ve telgraf hatlarına da ateş açarak büyük hasarlara yol açtılar. Ölenler ve çok sayıda yaralananlar oldu. Osmanlı Hükûmeti İtalya’nın Kızıldeniz sahillerindeki bu saldırılarını büyük devletler nezdinde protesto etti, fakat Avrupa devletlerinden hiçbir ciddi tepki gelmedi. İtalya bu hareketleriyle Müslüman ülkeler gözünde menfi bir tesir yaptı. 7 Ocak 1912’de cereyan eden ve Kızıldeniz’deki Osmanlı deniz gücünün önemli kayıplar verdiği Kurfude Deniz Savaşı’ndan sonra İtalya, Uşi Antlaşması imzalanana kadar Kızıldeniz sahillerinde abluka uyguladı.

Trablusgarp ve Balkan savaşlarında Osmanlı Hükûmeti askerî ve siyasî alanda ağır kayıplara uğradı. Ardından Birinci Dünya Harbi ufukta görüldü. Bu dönemde Kızıldeniz’de üstünlük İngilizlerin elindeydi, Fransızların da burada savaş gemileri vardı. Osmanlı Hükûmeti, Kızıldeniz’de bulundurduğu gemilerin üstün düşman gemileri karşısında zarar göreceğini değerlendirdiğinden Birinci Dünya Savaşı’nın başında bunları İstanbul’a çekti. Bu durum savaş başladıktan sonra İngilizlerin Süveyş savunmasını kolaylaştırdı. İngiliz ve Fransız harp gemileri Kızıldeniz’de serbest hareket ettiler. 1916 yılında İngilizler Kızıldeniz’de bütün Türk gemilerine karşı abluka uyguladılar.

Kızıldeniz, Hint Okyanusu’nu Akdeniz’e bağlaması bakımından iktisadi, askerî ve stratejik olarak önemli bir güzergâhtı. Trablusgarp Harbi ve Balkan Harbi’nde donanmanın yıpranması, mevcut gemilerin yetersizliği ve Birinci Dünya Harbi’nin çıkmasıyla denizlerde başlayan hâkimiyet mücadelesi, Osmanlı Devleti’nin uzak sularda ve Kızıldeniz’de nitelikli ve yeterli gemi bulundurmasını engelledi. Osmanlı Devleti, Kızıldeniz’de yaklaşık dört asırdır sürdürdüğü hâkimiyet mücadelesine 1918’de imzalanan Mondros Mütarekesi ile son vermek zorunda kaldı.



EK-2: Yemen ve Hicaz Vilayetleriyle Kızıldeniz Sahillerini Gösterir 1911 Yılına Ait Harita (Kaynak: Nureddin Bey, Yemen Layihası)



EK-3: Süveyş Kanalı'nın Açılmasından Sonra Kızıldeniz'de Daimi Surette Görevlendirilmek Üzere Gemiler Gönderilmesine İlişkin Alınan Karar. H. 17 Safer 1287 / M. 19 Mayıs 1870. (Kaynak: BOA; İ.DH. 614/42771, Belge Nu:1)

اسمى سفائن	قودانلرك اساميسى	قوماندان ويا مامور اولدقلرى مواقع بحر به قودانلرك
ارطغرل فرقتين هايونى	سواريسى قائمقام على بك افندى	قوماندان ياوران حضرت شهرباريدن ميرلوا سعادتو عثمان پاشا (در سعادتو كلك اوزره در)
۱ زخاف قروت هايونى	قول اول اسكدارلى شهاب الدين قيودان	بصرده قوماندان ميرالاي عزتو امين بك
۲ صرخ قروت هايونى	قول اول يكي چشم على شوقى قيودان	
۳ عكا واپور هايونى	قولثانى امصرملى على قيودان	
۴ مزده رسان واپور هايونى	يوزباشى قاسم پاشالى خليل افندى	
۵ ساهر واپور هايونى	قولثانى تكفور طاغلى صادق قيودان	
۶ مظفر قروت هايونى	ساغقول اغاسى احمد نافذ قيودان	
۷ بروسه » »	بيكباشى حاجى سامى قيودان	
۸ عطارد قروت هايونى	بيكباشى ادرنه قبولى خيرى قيودان	بحر احمرده قودور ميرالاي عزتو سلطان بك
۹ نعيم فشان واپور هايونى	قول اول محمد قيودان	
۱۰ استانكوى واپور هايونى	قولثانى حسن بصرى قيودان	
۱۱ زرهلى مقدمه خير قروت هايونى	بيكباشى محمد قيودان	طرابلس غر بده قودور سعادتو محمد پاشا
۱۲ اسكندريه قروت هايونى	قول اول عمر قيودان	
۱۳ محمد سليم فرقتين هايونى	قائمقام عمر رفعت بك	
۱۴ منصوره قروت هايونى	بيكباشى عمر قيودان	
۱۵ بيروت قروت هايونى	قول اول ادم قيودان	
۱۶ شاط واپور هايونى	قولثانى على قيودان	كر يد جزيره سنده
۱۷ اسماعيل واپور هايونى	بيكباشى رضا قيودان	قوماندان وكيلى قائمقام عزتو حسن بك
۱۸ زيور دريا واپور هايونى	قولثانى يوسف قيودان	
۱۹ ردوس واپور هايونى	قولثانى اشرف قيودان	
۲۰ آيينه لى قواق واپور هايونى	قولثانى رفيق قيودان	
۲۱ تديم واپور هايونى	قولثانى احمد قيودان	
۲۲ فرات واپور هايونى	قولثانى طاهر قيودان	لمى جزيره سنده
۲۳ سيار واپور هايونى	قولثانى قدرى قيودان	بتغاز بده
۲۴ مرمره واپور هايونى	قولثانى مصطفى قيودان	
۲۵ صياد دريا واپور هايونى	قولثانى اسماعيل قيودان	پروژه ده قودور قائمقام عزتو رسم بك
۲۶ شوكتنا غانسوبط هايونى	قولثانى عزت قيودان	
۲۷ سينوب قروت هايونى	بيكباشى سامى قيودان	ازميرده
۲۸ ستمبوط كليد البحر	ملازم عمر افندى	
۲۹ زهت واپور هايونى	قولثانى حافظ احمد قيودان	اشقودر ده قودور بيكباشى رفعت حسن قيودان
۳۰ حايه واپور هايونى	قول اول احمد قيودان	سلائيكيه قودور ميرالاي عزتو عارف بك
۳۱ ارقادى واپور هايونى	بيكباشى فائق قيودان	پروتده
۳۲ تريا واپور هايونى	قول اول حافظ ابراهيم قيودان	ردوسده قودور ميرالاي عزتو على بك
۳۳ دردنجى نومرو طراق دوهسى	قول اول عبدالغنى قيودان	استانكويده
۳۴ موصل واپور هايونى	قولثانى طلعت قيودان	سيسامده
۳۵ بشنجى نومرو طراق دوهسى	قولثانى حسين قيودان	ساقزده
۳۶ صلحيه واپور هايونى	قولثانى عمر صدق قيودان	ايوالقدم
۳۷ زينت دريا واپور هايونى	قولثانى حسن قيودان	مدلوده
۳۸ توفيقيه واپور هايونى	يوزباشى توفيق افندى	
۳۹ بوزجه اطه واپور هايونى	قولثانى امصرملى خليل قيودان	قلعه سلطانيه ده
۴۰ نواژ اسقونه هايونى	بيكباشى محمد نظيف افندى	
۴۱ اركلى واپور هايونى	يوزباشى مقداد افندى	اركلديه
۴۲ طرزون واپور هايونى	يوزباشى ممتاز افندى	طرزوند
سياره واپور هايونى	يوزباشى توفيق افندى	كلكيه

EK-7: 1890 Yılında Osmanlı Sahillerinde Görevli Gemilere Ait Çizelge. Buna Göre Kızıldeniz'de Beş Gemi Görev Yapmaktadır. (Kaynak: **Ceride-i Bahriye**, Nu:129, s.4. (6 Mart 1306)

سیدک مئور	وایور موصل	بهره ده مئور	قروبه سرخ
مدلولوه مئور	وایور نوزیفیه		هانظ عکلا
لیمویه روستاؤنجه	وایور مسعود		وایور سیده سانه
بنغازیه مئور	وایور مریح		وایور آلوسی
کربلاؤنجه مئور	وایور یغین و یغین طایفه		وایور موصل
	وایور قروبه مقصد جه		وایور صافه
	قروبه بوزنت		وایور نعلیه
	قروبه محمد سلیم		وایور قرأت
کریده مئور	قروبه سقیف		
	وایور اسماعیل		
	وایور نسیم		
	وایور استینه		
بروزده مئور	قروبه یازده شله	بحاصوره مئور	قروبه منصوره
	وایور آینه ای قوئه		قروبه طغفر
	وایور زلفه		قروبه همدیه
	وایور زیور دریا		هانظ قوشانه
پشتورده مئور	وایور بوپانه		وایور استانبول
سلاؤنجه مئور	وایور جهانیه		وایور یاقوت
	ایستقونلو نواز		وایور قونیه
نلسله یازده مئور	وایور مسوره		وایور نعمت
کلیک مئور	وایور بولایر		وایور کیکلر
ازمیده مئور	وایور شیمیا		
	وایور نرینت دریا		
ایکلیه مئور	وایور اصلر حانه		
سینجه مئور	وایور اسماعیل		
طربوزده مئور	وایور اینه بولا		
	وایور بالاقونجک		
	وایور طربوزده		
		اونورده یازده دریشلرجه	
		بروزده مئور	وایور ایشادک
		قرتیه مئور	وایور جهلده
		ردوسه مئور	وایور قایق علی
		استانبول مئور	قروبه قرأت
		ساقزده مئور	وایور قوئه طایفه
		ازمیده مئور	وایور صلیبه
			وایور طایر علی

OSMANLI ARSIVI		
BOA		
253	13973	3

EK-8: 1893 Yılında Osmanlı Donanmasına Mensup Gemilerin Hangi Sahillerde Görev Yaptıklarına İlişkin Bahriye Nezareti Tarafından Hazırlanan Çizelge. Bu listeye göre Kızıldeniz'de dokuz gemi görev yapmaktadır. (BOA; BEO. Dosya Nu: 253, Gömlek Nu: 13973, Belge Nu: 3)

بکده قطعات

۸ ✓

۱	ایم وایر همایون	یکه در
۲	عظرد =	=
۳	فرمانه غایب =	=
۴	زیر دیا وایر	=
۵	بیرزه ورتن همایون	=
۶	هیتما ورتن همایون	=
۷	اسانلوی وایر همایون	=
۸	سویب ورتن همایون	=

بکده قطعات

۴۵

EK-9: 1894 Yılında Osmanlı Donanmasına Mensup Gemilerin Hangi Sahillerde Görev Yaptıklarına İlişkin Bahriye Nezareti Tarafından Hazırlanan Çizelge. Bu listeye göre Kızıldeniz'de sekiz gemi görev yapmaktadır. Toplamda ise 45 gemi devletin çeşitli sahillerde görev yapmaktadır. (DMA; SUB. Defter Nu: 2330, Sayfa Nu: 8-9).

EK-10-1: “Bahr-i Ahmer Ahvâline Dair Lâyihadır” Başlıklı Raporun Çeviri Yazısı (DMA; BN. 38/648).⁵⁰⁷

Bahr-i Ahmer memâlik-i Osmâniye dâhilinde mahsûr sırf Devlet-i Aliyye’ye münhasır bir deniz iken Süveyş Kanalı’nın küşâdıyla şark ve garba giden bi-l-cümle sefâin-i ticâriyye ve harbiyyeye bir memerr-gâh olmuş olmağla ziyâdesiyle kesb-i ehemmiyet etmesinden nazar-ı ecânibi celb ederek çend seneden beri sevâhil-i Mısıryye’de Sevakin ve civarına İngilizler ve sevâhil-i Mısıryye ile Habeşistan sevâhili beyninde kâin Masavva taraflarına İtalyanlar müstevlî olmuş ve Babülmendeb Boğazı’nın sevâhil-i Yemâniye cihetine karîb Perim Adası tesmiye olunan ve Bahr-i Ahmer’in kilidi makamında bulunan cezîreyi yine İngilizler yedlerine geçirmiş oldukları gibi Babülmendeb Boğazı hâricinde ve Assab Körfezi’nde Obuk nâm mahallere dahi Fransızlar ve daha biraz aşağıda Zengibar sevâhiline de Almanlar müstevlî olmalarından Bahr-i Ahmer’in derece-i ehemmiyeti kat-ender-kat artmış ve sevâhil-i Yemâniyye ve Hicaziyye’nin el-hâlet-ü-hâzihî kısım-ı küllîsi berren ve bahren taht-ı inzibâta alınmamış olmasından sevâhili mezbûre ile birtakım cezâir-i meskûne ve gayr-ı meskûne emsâli misüllü her zaman tecâvüz-i ecânibe küşâde bulunmuştur. Hatta sâlif-ül arz Perim Adası mevkii iktizasınca bile memâlik-i Osmâniye’nin eczâsından bir cüz olması tabiî olduğu hâlde cezîreyi mezbûreyi evvelce Fransız sefineleri zabt etmek üzere ol tarafa hareket ettiklerini İngiliz kumandanı haber alması üzerine serfân bir harb sefinesi gönderib zabt ile İngiliz bayrağını küşâd etmiş ve muahharan Fransız sefineleri geldiğinde cezîre-i mezbûre üzerinde İngiliz bayrağı temevvüc etmekte olduğunu gördüklerinden me’yûsen avdet etmişlerdir.

Gerçi bahr-i mezkûrda sevâhil-i Yemâniyye ve Hicaziyye’nin muhâfazası zımında el-hâlet-ü-hâzihî beş kıt’a sūfūn-i harbiye-i şâhâne bulunmakta ise de sefâin-i mezkûre kebîrce ve ziyâde su çeker ve bast-üs-sūr’a olduklarından bunlar açık sularda gezebilip sevâhilin inzibâtına muinsiz hizmet edememeleri tabiîdir çünkü Bahr-i Ahmer sevâhili ale-l-umûm şaplık ve sığlık ve ziyâde tehlikeli olmasından sevâhil-i mezbûrenin inzibatına bi-hakkın hizmet etmek sūfūn-i harbiye-i mülükâne maiyyetlerine seksener kadem tûlünde ve onar kadem arzında ve az su çeker serî-üs-sūr’at ahşap sagîr uskuru vapurcuklar ta’yîn olunub bu vapurcukların baş ve kışlarına serî-ül-ateş mitralyöz veya emsâli esliha-i harbiye vaz’ ve derûnuna yalnız esliha-i harbiyenin hüsn-i isti’mâli için muallem kapudân ve neferât-ı askeriye ve çarkçı konulub kūsûr tâifesi sevâhil-i mezbûrede gemicilik etmiş

⁵⁰⁷ Kızıldeniz’deki Osmanlı denizciliği konusunda önemli bilgiler ihtiva eden bu lâyihanın, kimin tarafından ve hangi tarihte yazıldığı hususunda gerek lâhiyanın bulunduğu Deniz Müzesi Arşivi’nde gerekse Başbakanlık Osmanlı Arşivi’nde yapılan araştırmalarda ilave bir malumata rastlanılamamıştır. Fakat raporda yer alan bilgiler değerlendirildiğinde, bunun tahmini olarak 1888-1900 yılları arasında ve bölgeyi iyi bilen bir devlet görevlisi tarafından yazılmış olabileceği değerlendirilmektedir.

ve şap aralarını bilip tanıyan bedevilerden tertîb etmekle bu vapurcular mevâki-i müteaddidede bulunan sefâin-i harbiyeyi merkez itibar ederek dâimâ sevâhili devr-i teftiş ederek emvâl-i ticariyye ile yüklü seyr ü sefer eden zambuklara berren urbanın tecavüzâtını ve bahren dahi Yemen ve Hicaz sevâhilinin taht-ı inzabâtında bulunmayan mahallerine esliha-i harbiye ve eczâ-yı nâriyye ihrâcını men' ederler.

Hıttâ-i Yemâniyye ve Hicaziyye sevâhilinin kara ciheti hilkaten her türlü ârizadan âri olduğu hâlde posta ve telgraf gibi teshîl-i muhaberât mefkud olduğundan Hudeyde'den Kurfude ve Cizan tarikiyle tâ Cidde'ye kadar hutût-ı telgrafiyye temdîdine bir vakit teşebbüs olunmuş ise de urban tarafından kat' edilerek ta'tîl-i amelîyâta sebep olmuş olmağla mevâridât ve muhaberât yalnız bahre münhasır kalmış ve sevâhil-i mezbûrede muntazaman vapur işletilmediğinden Hudeyde'den müsta'cel bir haber Cidde'ye zambuk vasıtasıyla muvâfık-ı hüddâ ile yedi sekiz günde vapur işlediği hâlde dört günde vâsıl olabileceğinden sevâhil-i mezbûrede hutût-ı telgrafiyye temdîdi ile muntazam kara postası güşâdı devletçe ehemm ve elzem olmağla ber-vechi ma'rûz vapurcuklar hem hutût-ı telgrafiyye ve hem de posta mevkileriyle postacıları taarruz-ı urbândan muhafaza ve sıyânet ederek muhâberat-ı mühimme-i devleti tesri' ve ta'cil eder ve şâyed hutût-ı mezbûreye bir taraftan taarruz vukua geldiğinde salif-ül arz vapurcuklar sefâin-i harbiyeden birine haber vererek serfan oraya asker sevkiyle mütecâsirleri kolaylıkla te'dîb edilir zira bu gibi vak'a her hâlde asâkir-i berriye-i şahâne mevâkiine ba'îd olan yerlerde vuku' bulacağı emsâli delâletiyile müsbet olduğundan bu gibi vak'adan mevki kumandanı haberdâr olub da asâkir sevk edinceye kadar birçok zaman mürûr ederek birçok da meşakkat ve masraf ihtiyarı zarûrî olacağından sevâhilde vuku' bulacak bu nev'i vak'alardan en evvel haberdâr olacak vapurcuklar asâkir-i bahriye-i şahâneyi mahall-i vak'aya sevk ederek icâbını icrâ ettirib bu vechle sevâhile karîb mahallerde vuku'u melhuz olan fenalığın önünü almış olur ve asâkir-i berriye-i şahâne dahi dâhil-i memâlikte ifâ-yı vazifeden dûr edilmemiş olur ve bu vesileyle ile de hem sevâhil ahâlisi bir taraftan ihâfe ve diğer taraftan da bu vapurlar daima ol civarlarda seyrü hareket ve icabında ahali ile ahz-ü i'ta ve hüsn-i ülfet-ü meveddet ile beynlerinde muvâneset ve muhabbet husûle gelerek vukuât-ı melhûzeyeye bi-t-tab' netice verilmiş olur.

Ve bundan başka bahr-i mezkûrda meskûn ve gayr-ı meskûn birçok cezâir mevcud olup bunların bazıları mevki cihetiyle ve bazıları da sırf saydî cihetiyle mühim olmağla bunlardan meskûn olanlarına icâbına göre müdür ve kaimmakam veya zabtiye tayin olunarak livâ-yı ihtivâ-yı Osmanîyi temevvüc ettirmek lazım olduğu misüllü Babülmendeb'ten tâ Akabe Körfezi'ne varıncaya kadar olan sevâhilde seyrü sefâine hizmet edecek fenerler dahi bulunmadığından mevâki-i lâzımede fener îkadı lâzımedendir hatta Cidde veya Yenbu' limanları Haremeyn-i şerîfenin iskeleri ve umûm hüccâc-ı müslimîn ve mürettebât-ı Hicaziyye'nin memerr-gâhı olduğu ve bu limanlara senevî lâ-akall bin kıt'adan bin beşyüz kıt'aya kadar sefâin duhûl ve hurûc

ettiği ve mezkûr limanlara duhûl ve hurûc begâyet tehlikeli ve müteassir olduğu hâlde liman ağzında bulunan şaplar üzerlerine muntazam alâmet bile konulmamış olduğundan işbu limanların münasip mevkilerine alâmetler vaz' olunması muktezîdir.

Cezâir-i mezbûreden en mühim olanları Cizan şehri karşısında ve yirmi mil mikdarî mesâfede olan Feresan adalarıdır işbu adalar Feresan-ı Kebîr ve Feresan-ı Sagîr nâmlarıyla ikisi kebîr ve diğerleri sagîr birçok adalardır ki kebîrlerinde onbeş yirmi bin nüfus tahmin olunur ve bunların sûret-i maîşetleri ekseriyetle kavaslık olub sayd ettikleri sedef ve incileri akdemleri Cidde'ye naklederek orada fûruht ettikleri hâlde şimdileri Sevakin ve Masavva'ya alışmışlar ve İtalyanlarla dahi kesb-i ünsiyet etmişlerdir hatta cezîre-i mezbûrede Santorin toprağı mevcut olduğundan İtalyanlar Masavva'da inşâ etmekte oldukları rıhtım ve imâlât-ı sâire için mezkûr topraktan alıp getirdikleri ve bu vesile ile de beynlerinde münâsebât peydâ olmakda ve bu adalarda hükûmet-i seniyye tarafından hiçbir memur bulunmamaktadır ve Hudeyde karşısında bulunan Kamaran Adası ehemmiyet-i mevki'ası sebebiyle Hindistan ve Cava ve civarından gelen hüccâc-ı müslimîne karantina bekletmek üzere merkez ittihaz olunmuş olmağıla tah-ı inzibâta alınmış ve Bahr-i Ahmer'de bulunan beş kıt'a sūfûn-i harbiye-i şâhânedan bir kıt'ası Hudeyde ve Kamaran ve civarında geşt-ü güzâr etmekte ve küsur dört kıt'ası dahi Cidde şehrini merkez itibar ederek bir taraftan Yenbu' ve Elvech ve daha yukarı ve diğer taraftan Cizan ve Kunfude'ye doğru geşt-ü güzâr etmekte iseler de yalnız mevâki-i meşhûreye uğrayabilib sevâhile takarrüb edememektedirler hatta Cidde şehri limanında bile şehre iki buçuk kilometre mesafe baîd mevkide lenger-endâz olub filikaları envâ-i müşkilât ile şaplar arasından geçerek şehre gidib gelmektedir.

Bu kere bâ-irâde-i seniyye Cidde'de inşâ olunacak tersane mütekaddem maa-keşf lâyiha ve harita mûcibince liman dâhilinde kâin şap doldurulup ve karaya kadar tarîk imlâ olunur da tersane ol mahalle inşâ olunur ise her türlü müşkilâtтан kurtulunmuş olur ve mahall-i mezbûrda yapılacak olan dest-gâh da hem sūfûn-i şâhâne tamir olunur ve hem de sevâhil muhafazası için lüzûmu arz olunan vapurcukların makine ve kazanları Dersâadet'ten gönderildiği takdirde tekneleri orada inşâ olunabilir. Ber vech-i ma'rûz sūfûn-i harbiye-i şâhâne ile maiyyetlerinde bulunacak vapurcuklar sevâhili berren ve bahren muhâfaza ve hutût-ı telgrafiyye ile kara postası mevâkiini himâye ve sıyânet eder ve asâkir-i berriye-i şâhâne dahi derûn-ı memâlikin ıslah-ı ahvâliyle meşgul olarak her tarafça asâyiş ve emniyet ber-kemâl olmuş olur.

Mesmuât-ı gayr-i resmiyye nazaran Akka'dan Şam-ı Şerif'e demiryolu inşası tasavvur buyrulmakta imiş fi-l-hakika Akka'dan Şam-ı Şerif'e kadar olan yollar Beyrut yollarına nisbetle daha düz ve cü'i ârizalı olmasıyla beraber Beyrut tarîki Cebel-i Lübnan'dan geçmesi de tabiî olacağından ve cebel ise bir eyâlât-ı mümtâze olduğu cihetle her hâlde devletçe Akka tarîki tercih

olunacağı bedihîdir ve işbu demiryolu bir taraftan Medine-i Münevvere'ye ve ondan Mekke-i Mükerre ve Cidde'ye kadar temdîd edilir ise hem hüccâc-ı müslimîn emnen ve sâlimen icrâ-yı fariza-yı hac ederler ve hem de kıt'a-i Hicaziyye bu cihetten de te'mîn ve inzibâta alınıb memâlik-i mezkûre bahren ve berren muhâfaza edilib sâye-i asâyiş-vâye-i hazret-i hilafetpenâhîde oralar ahalişi dahi ni'met-i adâletle mütene'im olub duâ-yı devâm-ı ömr-ü ikbâl-i şahâneye muvâzaatda tecvîz-i kusûr etmezler çünkü Arabistan ahâlisi fart-ı zekâ ile muttasıf gayûr ve çalışkan bir halk olub bunlar gerçi sûret-i zâhirde alınıp satılır esîr değil iseler de ümerâ ve meşâyıha olan itaat ve inkıyâdları ol dereceye varmışdır ki bütûn sa'y ü amellerinden husûle gelen menâfi' tâbi oldukları şeyhe münhasır olduktan başka şeyhin emriyle kat'ı tarîk ve yağmagerlik ef'âl-i fecîasını bile icrâ ederler hatta oralar ahvâline vâkif bir zâtın Hicaz ümerâsının ahvâli suâl olundukta ol zât demiş ki Emir Türkleri Arab ile korkutup hazîne-i devleti soyar ve Arab'ı Türkler ile korkutup Arapları soyar demiştir bu da akla karîb görünür çünkü her nerede bir facia zuhûra gelse mutlaka ol civar şeyhinin teşvikiyle olduğu defaâtla sâbit olmuştur.

İşte şu arz ettiğim Araplar bir şeyhi büyük görüb de onun emriyle kendisine dünyaca ve ahiretçe hiç menfaati olmayan tehlikeye mütecâsir oluyor eğerçi ol Araplara emîr-ül-mü'minîn ve halîfe-yi rû'y-i zemîn olan padişah bildirilecek olur ise bunların İslâmiyet uğrunda ne derecelerde mehâlike bilâ-havf koşacakları şüphesizdir.

Hülâsa-i ma'rûzât Ceziret-ül Arap ahalişi taht-ı inzibâta ve inkıyâda alınıp ise devletin kuvve-i hâzırasına pek büyük bir kuvvet inzimâm edeceğinde şüphe yoktur Bahr-i Ahmer hakkında olan meşhûdât ve tahkikat-ı âcizânem ber-vech-i ma'rûzdur.

۵

بدر کرامت
باش کتات داری

۵۶۵۷

بجای هر چه بولندیدی و ایورده ایکیسک لاجل التعمیر جلیله برین بورا و دایکی و ایور کوندر
 و برینک قرانده و دیگر نیک بی درین بورا و دایکیسک لاجل التعمیر جلیله برین بورا و دایکی و ایور کوندر
 کوندرک اوزره بس غا بولطک بکیده اتا سینه باشلا ناسی طرف ولای نظر نیشاندیر
 عهد و استیاده ایلسا اولوب انجود بکیده بایله جود و ایور لک اتا و المالیک سو
 واعزامی اوزره وقته محتاج اولسه و بصره ساحلنده قورصالقو نکترا اندیلدی کالده
 بصره ترسانه مربوط سفارتک و طائف تعقیبه بی ایضا ایدیه ماملری فتح مدخله
 اوله بی جهنله اورده شریع الیه و حرکت دایمه صالح و ایور بریندیلی طرف صلا زنده
 اتا محلی به عطفاً عهد ایلسا و کوهالده بی و جده و الحاصل بجای هر چه و اوله
 بصره و جده و اوله دفعی محافظه قوی آتنده بولندیلی لزومی خصوصاً ایدرک
 فقط کونک بجای هر چه و کونک بصره کور قنده بولندیدی کیدرک حرکتده عاقل
 و ایفای وظیفه محالده بی عین مقدر اولدقاری مختاریق واقعه بی سینه نظر هر
 ایلسه بولسه بنابر بورا و کوندرلی مقورده ساعده سینه ملوکانه اولده ایکی
 کینک بجای هر چه اعزامیله اورده کی کیدرده ایکیسک لاجل التعمیر بورا به جلیله عهد
 و بجای هر چه کی دیکر سفینه لک عهد و استیاده ایله تعویذنه همامه باشلا ناسی
 و بکیده اتا ایدیه جک غا بولطک حقدده دفعی بر طرفده علی الاصول عهد
 و استیاده قائمده اوزره اول باول اورده مخصوصه و ترسانه عامرده بولندیدی و ایور
 صلا بکیده لزومی قدر نیک بالقریب بجای هر چه بصره کور قنده تأمید انصاف
 ایچوره سرعت کامله ایله اوراره سو و اعزام ایدملری لزوم عاجل تحنده
 بولندیقنده اکا کوره ترتیبان لازمه اجرا و همامه عهد عنیه علیا قاضی شرفه و
 بیور بایده اراده سینه هنا خلا فینا هی ایجاب عالینده اولقله اولیا بده ارون جلفه لیکور

کرامت داری
کرامت داری

EK-11: Kızıldeniz'de Tamire Muhtaç Gemiler İçin Uygulanacak Muameleye ve Ehemmiyetinden Dolayı Basra'ya ve Kızıldeniz'e Tersane'den Gemiler Gönderilmesinin Lüzumuna Dair Yıldız Sarayı Başkitâbet Dairesinin 24 Ekim 1902 Tarihli Yazısı. (Kaynak: DMA; BN. 36/556, Belge Nu: 10)

عبدالله الرحمن الرحيم
بسم الله الرحمن الرحيم
شعبه

بحرہ نظارت جلیلہ سنہ

۵

در سعادت
۱۱ اگست ۱۳۰۰

نومرو
۱۹۰
مکرم
۹۹

خلاصہ :

ملفوظی
عدد

۱۱۱

دوکتو افندم حضرتی
بحرہ نظارت جلیلہ سنہ ۱۱ اگست ۱۳۰۰
اولیادہ اور فرماہ حضرت مسیح اود کردہ - اے شوقی و اے عارفی
باسمہ تو مانداہ و سبلی

انور

سیدہ نمبر ۱۱
۱۱۱

۳۶۵
۲۹

۱۱۱
۱۳۰۰/۲

بدرنگہ نماز بیفہ خندان بارگاہ - اے عارفی

EK-12: Kızıldeniz'de Bulunan Gambotların Çanakkale'ye Hareket Etmelerine Dair Başkumundanlık Vekâleti'nin R. 11 Ağustos 1330 (M. 24 Ağustos 1914) Tarihli Yazısı. (DMA; MBN, Dosya Nu: 41, Belge Nu: 111)

۵

عربی لسانه شيفه گاونده ترجمی

جده قهر سکنی و عبادت شریفه
 به، برآمده بوناه انگزه دولت «نقاره» حربه کبیه قیام
 و انگزه فرانسه نایبیم . بر امر سواحلده ۱۰ ماه ۱۹۱۶ تا ۱۹۱۷
 پانزده روز کوشش اعصاباً آجوترا آتیه الدین اعلا و در وجه
 آتی موادی با بدیدیم
 چون به بودیم هر کجا اولور - ایمنه هیچ بینوده، بلکه
 کبیه، قابله بر امر سواحلده سید و سکنی
 شوعه -
 دین و سایر ادواتی فالیدر لفته صدده بوتوله
 کبیه کزده قره؛ کبیه جک و پاره یا نیزه
 بودا بود، انگزه دولت صدده و کبیه
 علیه دکل علی بنانده بوناه ترنده قانی
 وضع ایملی
 عربی نظارده تورانه ایمنه انگزه خلوتی
 تر - واقعه بودنه عبده احباب -
 بوچانام تومانده اولور رحمان «تایه عکسه»
 طرخته بانگه - ۱۰ ماه ۱۹۱۶

EK-13: İngilizlerin Birinci Dünya Harbi'nde Kızıldeniz'de İlan Ettiklerine Ablukaya Dair Beyannâmenin Bir Sûreti (BOA; DH.EUM. 4. Şube, 77)

EK-14: KIZILDENİZ'DE DAİMİ SURETTE GÖREVLENDİRİLEN GEMİLER*

Yıl	Gemi Adı	Açıklama
1867-1869	İzmir Korveti	Bursa ve İzmir korvetleri Süveyş Kanalı'nın açılmasından birkaç yıl önce Ümit Burnu'ndan dolaştırılarak Basra'ya sevk edildiler. Basra Tersanesi'nde görevli olan İzmir Korveti, Kızıldeniz sahilinde karantina mahalli yapılacak yerin keşfi için 1867'de Kızıldeniz'e gönderildi, sonra da Cidde'ye gidip 1869'a kadar orada kaldı. Adı geçen her iki korvet 1870 yılına gelindiğinde kullanılamayacak derecede köhne bir hâle gelmişlerdi.
1871	Sinop Korveti, Beyrut Korveti, Retmo Vapuru	Süveyş Kanalı'nın 1869'da açılmasından sonra Kızıldeniz'de daimi surette deniz filosu bulundurma kararı alan Osmanlı hükûmeti, 1870'de Kızıldeniz'e 5 gemi gönderme kararı aldı, fakat aynı yıllarda Balkanlarda çıkan karışıklık sebebiyle bu karar uygulanamadı. 1871'de Sinop ve Beyrut korvetleri Kızıldeniz'e sevk edilebildi.
1872	Sinop Korveti, Beyrut Korveti, Kandiye Vapuru, Arkadi Vapuru, Eser-i Nüzhet Vapuru	
1873	Sinop Korveti, Beyrut Korveti, Mansure Korveti, Kandiye Vapuru, Nizamiye Vapuru, Medar-ı Zafer Vapuru	Kandiye, Nizamiye ve Medâr-ı Zafer vapurları tamire muhtaç bir hâlde olduklarından haziran ayında İstanbul'a sevkleri kararlaştırıldı.
1874	Sinop Korveti, Beyrut Korveti, Mansure Korveti	
1875	Sinop Korveti, Beyrut Korveti, Zuhaf Korveti, Mansure Korveti	
1876	Sinop Korveti, Seddülbahir Korveti, Beyrut Korveti, Mansure Korveti, Peyk-i Ticaret Vapuru	Tamire muhtaç bir hâlde Cidde'de bulunan Sinop Korveti'nin Tersane-i Âmire'ye sevk kararlaştırılmıştı.
1877-1880	Seddülbahir Korveti, Beyrut Korveti	

* 1869'da Şüveyş Kanalı'nın açılmasıyla Osmanlı Hükûmeti Kızıldeniz'de daimi olarak deniz filosu bulundurma kararı aldı. Bu tarihten itibaren Kızıldeniz'e gönderilen gemilerin isimlerini içeren bu liste, çalışma konumuzla ilgili Deniz Müzesi Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki defter ve belge fonlarının taranması sırasında elde edilen bilgilerin derlenmesiyle oluşturuldu. Sadece ulaşılabilen kayıtlardaki gemi isimlerine bu çizelgede yer verildiğinden listede yer almayan fakat Kızıldeniz'de görevlendirilmiş -az sayıda da olsa- başka gemiler olabileceği de göz önüne alınmalıdır.

1881	Seddülbahir Korveti (Cidde'de görevli)	
1882	Seddülbahir Korveti, Arkadi Vapuru (Yemen sahillerinde)	
1883-1885	Seddülbahir Korveti, Bursa Korveti, Edirne Korveti	
1886-1887	Seddülbahir Korveti, Bursa Korveti, Edirne Korveti, Müjderesân Vapuru, Necm-feşân Gambotu	Seddülbahir Korveti ile Müjderesân Vapuru tamire muhtaç bir hâlde olduğundan 1887'de İstanbul'a sevkleri kararlaştırılmıştı.
1888-1889	Bursa Korveti, Muzaffer Korveti, Utarid Korveti, Necm-feşân Gambotu, Edirne Korveti	Edirne Korveti tamire muhtaç bir hâle geldiğinden 1888 yılı sonlarında İstanbul'a gönderilmesi kararlaştırılmıştı.
1890	Bursa Korveti, Muzaffer Korveti, Utarid Korveti, Necm-feşân Gambotu, Zuhaf Korveti	
1891	Bursa Korveti, Utarid ve Mansure korvetleri (Süveyşte tamirde), Necm-feşân Gambotu, İstanköy Vapuru	
1892	Bursa Korveti, Utarid Korveti (Süveyş'te tamirde), Mansure Korveti, Nimet Vapuru, İstanköy Vapuru, Muzaffer Korveti, Necm-feşân Gambotu	
1893	Bursa Korveti, Muzaffer Korveti, Necm-feşân Gambotu, Utarid ve Mansure korvetleri (Süveyşte tamirde), Plevne Vapuru, Kurfude Vapuru, Nimet Vapuru, İstanköy Vapuru, Gedikler Vapuru	Gedikler Vapuru, oturduğundan kullanılamaz bir hâlde bulunuyordu.
1894	Kilitbahir Korveti, Şevketnüma Gambotu, Muzaffer Korveti, Necm-feşân Gambotu, Kurfude Vapuru, Plevne Vapuru, Sayyâd-ı Derya Gambotu, Kayseri Vapuru, Kaplan Vapuru, Mansure Korveti, Nimet Vapuru, Utarid Korveti, Seddülbahir Korveti	Bahriye Nezareti'nin Ağustos ayında aldığı kararla Mansure Korveti'nin İzmir'e, Utarid Korveti'nin Selanik'e, Necm-feşân Gambotu'nun ise Meğri'ye sevk kararlaştırılmıştı.

1895	Kilitbahir Korveti, Mansure Korveti, Sinop Korveti, Plevne Vapuru, Sayyâd-ı Derya Gambotu, Kunfude Vapuru Necm-feşân Gambotu, Muzaffer Korveti, Şevketnüma Gambotu, Nimet Vapuru	Necm-feşân Gambotu'nun makine ve kazanları tamire muhtaç bir hâle geldiğinden İstanbul'a gönderilmesi kararlaştırılmıştı.
1896	Kilitbahir Korveti, Nimet Vapuru, Sinop Korveti, Şevketnüma Gambotu, Asir Vapuru	
1897	Kilitbahir Korveti, Sinop Korveti, Şevketnüma Gambotu, Nimet Vapuru	
1898	İskender Korveti, Ziver-i Derya Vapuru, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Sinop Korveti, Şevketnüma Gambotu, Kilitbahir Korveti Nimet Vapuru, Beyrut Korveti	Şevketnüma Gambotu ve Kilitbahir Korveti tamire muhtaç hâldeydiler.
1899	İskender Korveti, Ziver-i Derya Vapuru, San'a Vapuru, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Nurulbahr Vapuru, Sinop Korveti, Şevketnüma Gambotu	
1900	İskender Korveti, Ziver-i Derya Vapuru, Nurulbahr Vapuru, Beyrut Korveti, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Sinop Korveti, Şevketnüma Gambotu	
1901	Beyrut Korveti, Ziver-i Derya Vapuru, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Sinop Korveti	
1902	Beyrut Korveti, İskender Korveti, Musul Gambotu, Asir Vapuru, Nimet Vapuru, Sakız Vapuru, Kozlu Vapuru, Ziver-i Derya Vapuru, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Kilitbahir Korveti	Kızıldeniz'de inşa edilen dört adet fenerin inşaat çalışmalarında kullanılan Afrika Vapuru 1902'de İdare-i Mahsusa'ya iade edildi.

1903	Beyrut Korveti, İskender Korveti, Musul Gambotu, Şevketnüma Gambotu (20 Nisan 1903'te Cidde'ye geldi), Asir Vapuru, Nimet Vapuru, Ziver-i Derya Vapuru, Kozlu Vapuru, Nurulbahr Vapuru, Sakız Vapuru, Pera, Galata ve Mekke istimbotları	Tamire muhtaç hâlde olduklarından Beyrut ve İskender korvetlerinin haziran ayında İstanbul'a, Tersane-i Âmire'ye hareketleri kararlaştırılmıştı
1904	Beyrut Korveti, Şevketnüma Gambotu (Cidde'de), Nimet, Nurulbahr, Sakız, Fuad ve Ziver-i Derya vapurları, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, İskender Korveti, Kozlu Vapuru (Cidde'de)	İskender Korveti, tamire muhtaç hâlde olduğundan kullanılamamaktaydı.
1905	Beyrut Korveti, Şevketnüma Gambotu, Kozlu Vapuru, İskender Korveti, Nimet Vapuru, Nurulbahr Vapuru (Hudeyde'de), Sakız Vapuru, Fuad Vapuru, Ziver-i Derya Vapuru (Hudeyde'de), Pera, Galata ve Mekke istimbotları	Beyrut Korveti köhne bir hâle geldiğinden kullanılamamaktaydı.
1906	Sakız, Ziver-i Derya ve Nimet vapurları (Kamaran'da), İskender ve Beyrut korvetleri, Kozlu Vapuru, Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Şevketnüma Gambotu (Cidde'de), Edremit Vapuru, Kastamonu Vapuru, Yozgat Vapuru, Nurulbahr Vapuru	Beyrut Korveti köhne bir hâle geldiğinden kullanılamamaktaydı.
1907	Edremit Vapuru (Akabe Körfezi'nde), Kastamonu Vapuru (Yemen sahillerinde), Sakız Vapuru, Yozgat Vapuru (Cidde'de), Pera, Galata ve Mekke istimbotları, Kozlu Vapuru, Ziver-i Derya Vapuru (Hudeyde'de), İskender Korveti (Kamaran Tersanesi'nde tamirde), Nurulbahr Vapuru	1. Beyrut Korveti Cidde'de fesh edildi. Sökülen ve parçalanan bazı aksam İstanbul'a Tersane-i Âmire'ye gönderildi. Diğer aksam Cidde'de satıldı. 2. Kastamonu Vapuru Kasım ayında Süveyş Tersanesi'nde tamire alındı. 3. Şubat ayında Kızıldeniz'de bulunan İdare-i Mahsusa'ya ait Taif Ve Hudeyde vapurları asker nakliyatında kullanıldı. Aynı dönemde Asir Vapuru asker nakli için İstanbul'dan Hudeyde'ye gönderildi.

1908	Ziver-i Deya, Sakız ve Kozlu Vapurları, İskender Korveti, Yozgat Gambotu, Kastamonu Gambotu, Mekke, Galata ve Pera istimbotları	İskender Korveti, Sakız ve Ziver-i Derya vapurları ile Pera, Galata ve Mekke istimbotları kullanılamaz hâle geldiklerinden buldukları Kamaran Tersanesi'nde Ekim ayında feshedildiler. Gemilerin işe yarar makine ve diğer aksamının çıkarılarak satılması kararlaştırıldı.
1909	Yozgat Gambotu, Kastamonu Gambotu, Nevşehir Gambotu, Taşköprü Gambotu	
1910	Yozgat Gambotu, Nevşehir Gambotu, Kastamonu Vapuru, Taşköprü Gambotu	Peleng-i Derya Torpidogeçeri 1910 yılı başlarında Kamaran'da bulunuyordu.
1911	Peyk-i Şevket Kruvazörü, Ordu, Bafra, Ayıntab, Malatya, Gökçedağ, Refahiye, Haliç ve Muha gambotları, Kastamonu Vapuru, Şıpka Yatı, Beyrut Yatı, Bahr-i Ahmer Nakliye Gemisi	Akabe'de görev yapan Haliç Gambotu 5 Kasım 1911'de bir İtalyan zırhlı gemisi tarafından batırıldı.
1913	Hamidiye Kruvazörü (Nisan-Ağustos), Beyrut Yatı, Malatya Gambotu, Taşköprü Gambotu, Yozgat Gambotu	
1914	Yozgat, Taşköprü, Malatya ve Nevşehir gambotları, Temmuz ayından itibaren Beyrut Yatı, Preveze Vapuru, Sakız, Burak Reis ve Aydın Reis gambotları	1. Ölçümler yapmak üzere Beyrut Mesaha Gemisi Haziran ayında Süveyş'ten Kamaran'a hareket etti. 2. Osmanlı Hükûmetinin verdiği çekilme emri üzerine Kızıldeniz'de bulunan bütün gemiler Ağustos ve Eylül aylarında Kızıldeniz'den İstanbul'a hareket ettiler.

174

اعلام

173

مستوره تاریخ

مستوره تاریخ

جده پیمانہ انشائی مضافی ارادہ سنیہ حضرتہ بازہ قضیہ بولسا نہ رساہ محمدان اولاد اور اجرائی نہ کفیانہ نیو سید مستور
 عزت و عربطہ ملحقہ لاجری سفدرسی اور دینہ ارادہ جبرہ عجم دارہ سرخہ تنظیم و تصدیق اولیہ شوریہ جبرہ جوالہ سیوریلانہ
 استیونک اید بو حضرتہ دارہ جبرہ محمدیہ دینندہ انانہ مطوی جوالہ طرہ سیمہ دانہ مذکورہ دہ بحر اعلام ممالک اولدی
 مالدیہ نظماً جده پیمانہ جبرہ موقعہ قریب بولسا نہ شایدن اولدی بالاولا ریختیم حالک افراغ اید بولسا نہ شایسته اولدی
 رساہ نذ بولسا نہ جبرہ باید نہ استیونک نہ فرہ بر قدر بر طریبہ امدان و مضافہ جبرہ نہ با سولسا نہ ریختیم نیو سید مستور
 مملدہ انکی ریختیم اسکلرہ با سولسا نہ ریختیم و سالف انکر ریختیم و طریبہ اید اسکلرہ مضافت عند الکف الی سید
 درساہ انبی سید نفعا ست درتیلہ بوز قرقہ انکی لیر قرقہ سکر عورتہ حبیباً اللہ طوقزیلہ بوز قرقہ انکی لیر اوقہ سکر
 عورتہ بیوستہ لہ جبرہ سیم با سید جبرہ ریختیم و اسکلرہ ملا سید سفایہ جبرہ و سان دہ افندی اجاب ایدہ سولسا نہ سکر
 لیر حاصل اولدی بیری سکر سکر طرفہ مضافت و افندی یاقین ایدہ حکمی عصبہ و بیانیہ اولمشہ و بصورتہ موافقہ فی الامر کونمشہ
 اولمشہ فقط ذرا اولمشہ شایدن طولہ بولسا نہ ریختیم حالک افراغی عبدیالہ محبتیہ طرہ ایدہ جہ طابکہ اہالیہ مقطریہ
 اجرائیہ بولسا نہ سکر بولسا نہ مصلحتیہ سبب لہ جبرہ نہ بعدہ اجبار اجرائی اولمشہ اور نہ اولمشہ لیفت ادر اجرائیہ
 ایدہ اعلامہ و تبلیغیہ نہ کونمشہ جبرہ موقعہ قریب اولادہ شایدن بالاولا ریختیم حالک افراغی اہالیہ مقبتہ دہ
 طابکہ طرہ ایدہ سکر عمیات مذکورہ نہ صدر اجرائیہ سکر فرانسہ ایدہ نہ بیدندہ فرقی سنہ الذکر تصدیق و حکومت
 حکمیہ دہن تصدیقہ ایدہ لیر نہ کونمشہ با مضطر ارسال از من سکرہ جواز اولایہ جبرہ سنہ رساہ دہ جبرہ محمدیہ
 جوالہ بحر ات عمیہ اصفا لیر بل سطرہ نذر قرقہ سیم اولساہ

عصا

DENİZ MÜZESİ
ARŞIVI

174

تلییض تاریخ

۷۱ - ۱۳۰۲
۸۵۶ - ۱۳۰۶

تلییض مسود

EK-15: Cidde'ye İnşası Planlanan Tersane İçin Yapılacak Masraf Hakkında Şura-yı Bahriye'nin R. 26 Kanun-ı sani 1306 (M. 7 Şubat 1891) Tarihli İlâmı. DMA; ŞUB. 2247/174.

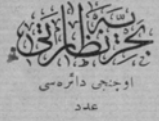
12

ایه مہ جلدیہ نادرہ تعلیم اولادہ جریطہ کفہ اجری ایجابی ۶ ماسخ ۱۰ ایجنہ باب عن استادنہ
 و سفانہ جتہ الخیر کون جرا مردون بعدہ بہ فہ۔ اولادہ مملد و کون جریطہ و سہادہ کی ساحلا یونہ
 اولادہ المیس قوت و لون المیس غایطہ اولادہ اوزہ یادی دوت قطعہ دیون اتھی عقدہ اولادہ ترسوخ
 اولادہ اودہ سبہ جناب یادتھی مطلقہ عالیہ و جہدہ رسائہ اعزہ ہم اتقای حلا ساعن اید اولادہ دوت
 قطعہ سفہ تک اتہ آتہ مہزون اولادہ دیونک معانی ایونہ قرینہ جلید و نایہ الہ سہرہ ہر جود ایسہ
 ایلی کوزیک مقصد بہ ہی شخصات عادہ و نہ اللہ بیک دیک تجاوتہ ایلسہ ایونہ اجرا قون العادہ معانی
 ایونہ قرینہ ہر برشی ترتیب اولادہ مہ جلی الملائکہ فی و ساد علیہ یقطب علیا بہ مجوبت حاصل اولادہ ہر جہدہ ذل اولادہ
 سفہ و دستخا قوی اولادہ خالہ و کرم ہوسہ لڑقہ ہوزیک برا اید اولادہ مصلحت قابل اولادہ مصلحت ہر جہدہ اید
 رسائہ فاریقہ دیک الملک اجناسی ایونہ ذومی اولادہ ہر ہر س و حدہ مالکہ دیک بران اولادہ ایلی ایونہ ایونہ
 اولادہ دیک اعن کی خصوصی دخی اولادہ ترسوخ ہوزیک اولادہ سبہ جناب یادتھی اولادہ ۱۱ ماسخ
 ایجنہ کوزیک باب عن برائتہ ایونہ اولادہ برتجہ استمال ایدہ ماسخ۔ حالیکہ ان رسائہ تک و کون سفہ مذکورہ ہو
 بران اولادہ وجودہ کوزیک اولادہ حوائک ایجابات موقعہ و حدہ سبہ تحت اہمیدہ ہوزیک سفہ و مبالغہ مذکورہ اولادہ ایدہ
 اولادہ مہ سالادہ سفانہ جرایم و جہدہ سوا علی ایونہ و نہ اولادہ اولادہ ایلی قطعہ دیونک از برسانہ لڑقہ الملک نشان
 قابل اولادہ جلی سبہ برتی برائہ جناب یادتھی سفہ رسائہ اعزہ فاریقہ دیک حاصل اولادہ واقعات ایلی زمانہ حلول ایلیہ
 مونسک بلانہ تقضای برسانہ ہر ہر حدہ مالکہ دیک تہ ان ایلسہ حاصل اولادہ و نا ایلیہ حدہ لڑقہ مصلحت
 اولادہ مہ مالکہ برقیات اجزہ ایجابیہ البوم اولادہ برسانہ جلیک لڑقہ عمل ایونہ جہدہ کون ہوزیک و کون ہر ہر مالکہ سفہ
 المہ کب اوزتہ ایلیکہ و لڑقہ تجرہ ایونہ قون العادہ اولادہ لڑقہ ایلیہ دیک برائتہ داعن کی حالکہ وہ البوم
 قرانہ اوزتہ برسانہ و دوم مطبکدہ انصافک جود ہوزیک محو اولادہ طبعی برسانہ قرینہ اولادہ برسر سفانہ سارہ تک دخی
 امرات دی سید اولادہ اولادہ ایلیہ باب عن ہر اولادہ کیضہ ہوزیک مقننہ کتابت ایلیہ قطعہ جلیہ استخا یونہ
 اعن کی و مذکورہ اولادہ فی قطعہ تک سوزی تجرہ جہدہ سفہ بالیدہ اولادہ اولادہ سن عقلی زکات قونہ اولادہ اولادہ

عبد الحق صاحب

عبد الحق صاحب

EK-16: Cidde'de İnşası Planlanan Tersane İçin Araştırma Yapılmasına Dair Şura-yı Bahriye'nin R. 9 Teşrin-i evvel 1309 (M. 21 Ekim 1893) Tarihli Müzekkiresi. (DMA; ŞUB. Defter Nu: 2299 Sayfa Nu: 12-13)



برنجی دُرّه یاستابریسه

۷-۲/۲

بحر عموره لیسانه شاهانه تک تعمیرات مقصدی ایضا ایستادگی اوزره فرمونه ترسانه شده ادرجه مبدیه اکی بود فرجه بیست
 غروسه صرفیه وجوده کیزید حیل فابریقه و موسسات سازمه دُرّه ادرانه و مریمو بی پروزه لکوردله . شاهانه شاهانه بیست
 تعمیراتک دیهاندنه اهرسی قنار سومی تادیبسی و سوسیده تعمیراتی دخی مصارف لایحه بی استقام ایکنده اولسده ناسی کرک بحر عموره
 و کرک بعدی نیستی اید بهره ده ببولره موسسات وجوده کیزیرکننده سه حالیه بودونه ایلی بیله لای وضع وارد حال قلدینی
 سابلجیه نظر عموره دُرّه مفرزیه طرفنده سوا علی ای مجیده دیانه بولسه و سولهه بولای محکمه ناسی ایدرجه لک ترسانه لک درجه
 قایتیه و دستوری حجه تعمیر اید بربانک اجموده کیزیرکنات اجرا و زحیفه عقدیه حصول معلومانه وجوده اولدره عندالرفقا
 نه جاسنده ، مقدار دُرّه جنسی شاهانه بولنیرید عقلمه بایسته متوقف اولد یقینه لکاله اولک اول بولای محکمه بولنیریدرجه
 قوه عموره نظرًا ناسی بیله لک ترسانه لک بر دُرّه لری بعده ترتیب و مصارف اناسیه لری تیجه ایلیک اوزره
 درجه قایتیه و دستوری عقدیه بایه معلوم اونسرکننده تعمیر قلدی یاستابریسه



برنجی دُرّه

۷۲۴۵

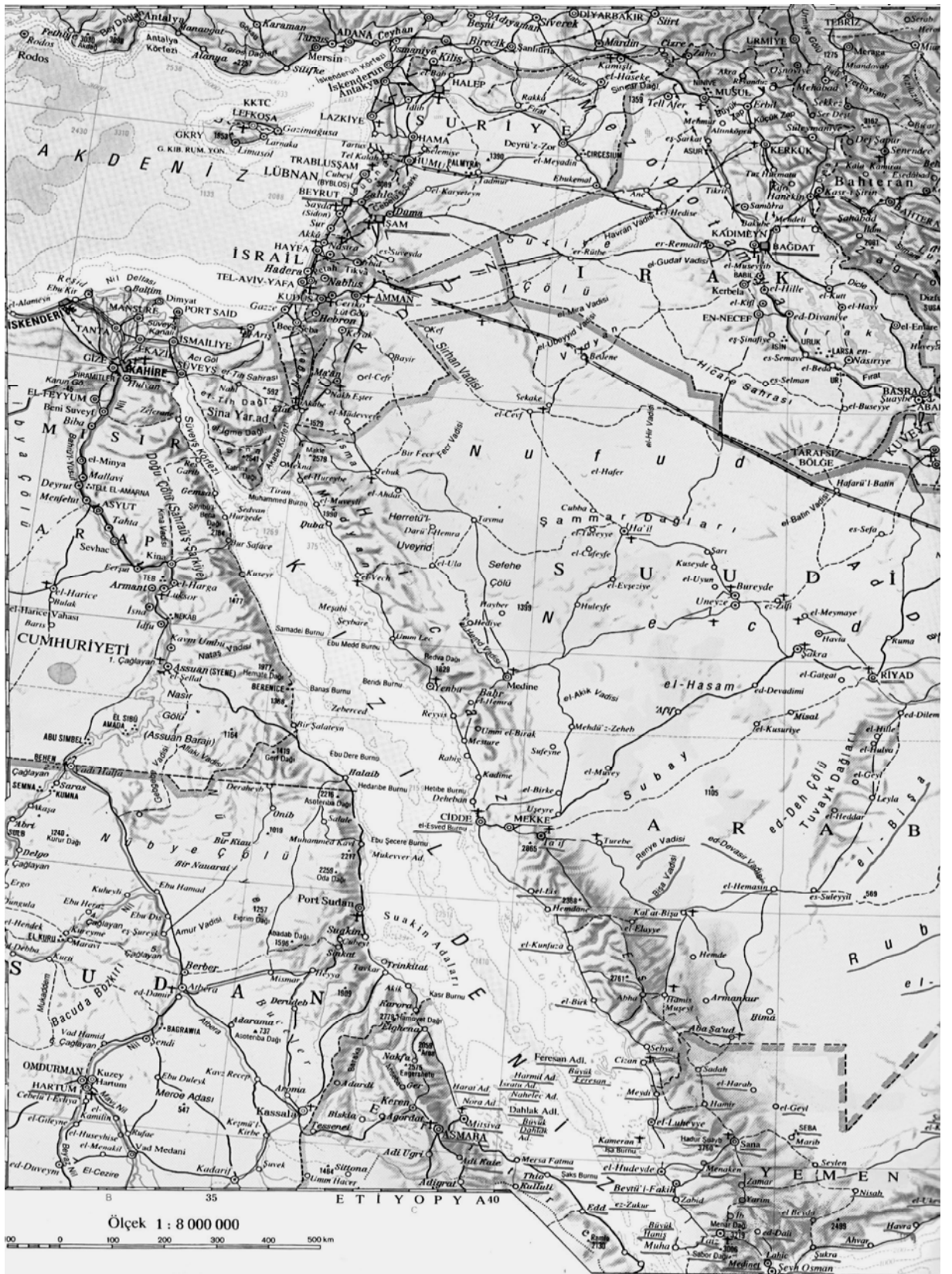
ایرجی دُرّه یاستابریسه

بوکره فرانسه تسلیم ایدرجه لک یدری قطعه عابوط . بحر عموره و ایدرجه لک سالی ایدر در بوندونه در بر بولای محکمه سوز اولد طوند .
 ایوم بعده بولنا بروریش بولنیریدرجه لک سوز اولد طوند و لک نظر بحر عموره و ایدرجه لک سوز اولد طوند و لک نظر بحر عموره و ایدرجه لک سوز اولد طوند .
 عندالرفقا بولر لک کوندر بولر سفالده جنسی عدد و جاسنده ایلیک الطوس سیدیه تعمیر و تجدید ایدرجه لک
 وجوده کیزیرجهل موسساتک درجه قایتیه و دستوری بولر لک عماله بولنیریدرجه لک بالاده کوندر بولر سفالده جنسی
 و عدد لری کوره اناسیه عموره دُرّه بحر عموره لک لایرجه لک سوز اولد طوند و لک نظر بحر عموره و ایدرجه لک سوز اولد طوند .



ظلمه تاریخ

EK: 18: Bahriye Nezareti'nin Kamaran Tersanesi Hakkında 15-16 Mart 1914 Tarihli Mütalaası. (DMA; BN. 7/93. Belge Nu: 3)



EK-20: Günümüz Kızıldeniz Haritası

7. KAYNAKLAR

1. ARŞİV KAYNAKLARI*

1.1 BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA)

- 1.1.1 Sadaret Mektubî Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM)
- 1.1.2 Sadaret Eyalet-i Mümtaze Mısır Evrakı (A.MTZ (05)
- 1.1.3 Babialı Evrak Odası (BEO)
- 1.1.4 Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 4. Şube (DH.EUM. 4. Şb)
- 1.1.5 Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 5. Şube (DH.EUM. 5.Şb)
- 1.1.6 Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye 7. Şube (DH.EUM. 7. Şb)
- 1.1.7 Dahiliye Nez. Emniyet-i Umumiye Emniyet Şb. Evrakı (DH.EUM.EMN)
- 1.1.8 Dahiliye Nez. Emniyet-i Umumiye Kalem-i Umumi Md. (DH.EUM.KLU)
- 1.1.9 Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İ.UM.EK)
- 1.1.10 Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Evrak Odası Kalemi Evrakı (DH.EUM.VRK)
- 1.1.11 Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD)
- 1.1.12 Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı (DH.İ.UM)
- 1.1.13 Dahiliye Nezareti Dahiliye Kalem-i Mahsus Evrakı (DH.KMS)
- 1.1.14 Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdare Evrakı (DH.MUI)
- 1.1.15 Dahiliye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı (DH.SYS)
- 1.1.16 Dahiliye Nezareti Şifre Evrakı (DH.ŞFR)
- 1.1.17 İrade Bahriye (İ.BH)
- 1.1.18 İrade Dahiliye (İ.DH)
- 1.1.19 Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS)
- 1.1.20 İrade Meclis-i Mahsus (I.MMS)
- 1.1.21 Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV)
- 1.1.22 Şura-yı Devlet Maliye ve Nafia Müdürlüğü (ŞD.ML.NF)
- 1.1.23 Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y. MTV)

* Kullanılan defterlerin defter ve sayfa numaraları ile vesikaların dosya ve gömlek numaraları dipnotlarda açıklanmıştır.

1.2 DENİZ MÜZESİ ARŞİVİ (DMA)

- 1.2.1 Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Evrakı (EHB)
- 1.2.2 Daireler Evrakı
- 1.2.3 Gemiler
- 1.2.4 Bahriye Islahat Bölümü
- 1.2.5 Zabitân Künye Defterleri
- 1.2.6 Mektûbî Kalemi (MKT)
- 1.2.7 Muhasebe Evrakı
- 1.2.8 Mülga Bahriye Nezareti Evrakı (MBN)
- 1.2.9 Şûrâ-yı Bahriye (ŞUB)
- 1.2.10 Umumî Evrak
- 1.2.11 Bahriye Nezareti (BN)

2. DENİZ MÜZESİ İHTİSAS KÜTÜPHANESİ

Hamidiye Kruvazörü 1913 Hamidiye Hatırâtı, Yazma Eserler Bölümü, Sıra Nu: 42, Demirbaş Nu: 3418.

Yemen ve Hicaz Sevâhilinin İnzibât ve Bahren Muhâfazası Hakkında Mütalaât, tarihsiz. Yazma Eserler Bölümü; Demirbaş Nu: 13414.

Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, Sene 1297, Demirbaş Nu: 657.

3. KİTAP ve MAKALELER

AHMED EŞREF (10 Temmuz 1331), "Osmanlı Donanması (10 Temmuz 1324'ten 10 Temmuz 1330'a Kadar)", **Mecmua-i Seneviyye-i Bahriye, Birinci Sene**, , Bahriye Matbaası, İstanbul, s. 84-128.

AHMET İZZET PAŞA (1992), **Feryadım**, c. I, Nehir Yayınları, İstanbul.

AKBAYAR, Nuri (2001), **Osmanlı Yer Adları Sözlüğü**, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

AKYILDIZ, Ali (1993), **Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)**, Eren Yayıncılık, İstanbul.

ALİ HAYDAR EMİR (1339), **1327-1328 Türkiye-İtalya Harbi Târih-i Bahrîsi**, Bahriye Matbaası, İstanbul.

ALİ HAYDAR EMİR (Kanûn-ı evvel 1330), “25 Kânun-ı evvel Kunfude Muhârebe-i Bahriye’sinin Üçüncü Yılı”, **Risâle-i Mevkute-i Bahriye**, C 1, Sayı 2, s. 49-60.

ALİ HAYDAR MİDHAT (1325), **Midhat Paşa, Hayat-ı Siyasiyesi, Hidemâtı, Menfâ Hayatı, (Tabsıra-i İbret)**, c.1, Hilâl Matbaası, İstanbul.

All The World’s Fighting Ships (Naval Encyclopedia and Year Book), [ed.: Fred T. Jane], London 1912.

ARMAOĞLU, Fahir (1983), **20. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1914-1980)**, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara.

ARMAOĞLU, Fahir (2007), **19. Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)**, 4. Baskı, Alkim Yayınevi, İstanbul.

ARSLAN, Ali (2003), “Sudan’ın Hukuken Türkiye’den Ayrılma Süreci”, **Türk Dünyasına Bakışlar**, Prof. Dr. Mehmet Saray’a Armağan, (Haz.: Halil Bal-Muhammet Erat), Da Yayıncılık, İstanbul, 103-116.

AYDIN, M. Akif - Muhammed HAMİDULLAH (2002), “Köle” **TDVİA**, c. 26, İstanbul, s. 237-246.

BEDİZ, Danyal (Eylül 1951), “Süveyş Kanalı’nın Önemi”, **AÜDTCF Dergisi**, c. IX, S. 3, 329-347.

BEHÇET, (1930), **Büyük Harpte Mısır Seferi**, (76 Numaralı Askerî Mecmuaya Lâhikadır), Askerî Matbaa, İstanbul.

BESBELLİ, Saim (1976), **Birinci Dünya Harbi’nde Türk Harbi, VII. Cilt, Deniz Harekâtı**, Gnkur. Basımevi, Ankara.

BESBELLİ, Saim - Mustafa Ülman (1980), **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, III. Cilt, Deniz Harekâtı**, Gnkur. ATASE Bşk.ılgı Yayınları, Ankara.

BEYDİLLİ, Kemal (1994), “Küçük Kaynarca’dan Yıkılışa”, **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, c.1, (Ed. E. İhsanoğlu), IRCICA Yayınları, İstanbul, s. 66-135.

BİLGE, Mustafa L. (2002), “Kızıldeniz” **TDVİA**, c. 25, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara, 557-559.

BLUMI, İsa (1999), "İmam Olmak: I. Dünya Savaşı Sırasında Osmanlı Hakimiyeti Altındaki Yemen'de İmparatorluk ve İktidar Mücadelesi", **Osmanlı** c. 2, (Editör: G. Eren), Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 609-621.

BOSTAN, İdris (1992), **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

BOSTAN, İdris (2005), **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayımcılık, İstanbul.

BOSTAN, İdris (2006), "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", **Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği**, Kitap Yayınevi, İstanbul, s. 13-31.

BOSTAN, İdris (2008), "Kızıldeniz'de Osmanlı-Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi (16'ncı Yüzyıl)," **Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu, 16'ncı ve 17'nci Yüzyıllarda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Varlığı**, İstanbul, 15-21.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif (1974), **Osmanlı Deniz Harp Tarihi, c. 4**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif (1965), **Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, 1912-1913 Balkan Harbi Deniz Harekâtı**, Gnkur. Yayınları, Ankara.

CEZAR, Mustafa (1965), **Osmanlı Tarihinde Levendler**, İstanbul Güzel Sanatlar Akademisi Yayınları, Çelikkilt Matbaası, İstanbul.

COATES, Timoty J. (1993); "D.Joao de Castro's 1541 Red Sea Voyage in the Greater Context of Sixteenth-Century Portuguese-Ottoman Red Sea Rivalry", **Decision Making and Change in the Ottoman Empire**, Ed., Caesar E. Farah, Missouri, p. 263-285.

DARKOT, Besim (1955), "Kızıldeniz" **İslâm Ansiklopedisi**, c. 6, Maarif Matbaası, İstanbul, 796-798.

DAVUTOĞLU, Ahmet (2008), **Stratejik Derinlik Türkiye'nin Uluslararası Konumu**, 24. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul.

DEVELLİOĞLU, Ferit (1993), **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, (Yayına Haz.: A. Sami Güneyçal), 11. Baskı, Ankara.

EKİNCİ, İlhan (2005), "Kızıldeniz'in Güneyinde Rekabet -Şeyh Said ve Fersan Adaları Meselesi-" **Bellekten**, Cilt: 69, Sayı: 255, s. 580-598.

EMECEN, Feridun (1994), "Kuruluştan Küçük Kaynarca'ya", **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, c. I, (Ed. E. İhsanoğlu), IRCICA Yayınları, İstanbul, s. 5-63.

ENGİN, Nihat (2002), "Osmanlılar'da Kölelik", **TDVİA**, c. 26, s. 246-248.

ERASLAN, Cezmi (1992), **II. Abdülhamid ve İslâm Birliği, Osmanlı Devleti'nin İslâm Siyaseti (1856-1908)**, Ötüken Neşriyat, İstanbul.

ERKAL, Şükrü (1978), **Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi VI. Cilt, Hicaz, Asir, Yemen Cepheleleri ve Libya Harekâtı 1914-1918**, Gnkur. ATASE Bşk.lığı Yayınları, Ankara.

FAROQHI, Suraiya , "Red Sea Trade and Communications as Observed By Evliya Çelebi (1671-72) ," **New Perspectives on Turkey**, 5-6 (Fall 1991), 87-105.

Fenerler Risalesi (1327), Matbaa-i Bahriye, İstanbul.

Gazi Hamidiye ve Akın Harekâtı, (Komisyon), Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul 2006.

GENCER, Ali İhsan (1986), "Doğu Akdeniz'deki Türk Kömür Anbarları" **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizciler Sendikası Yayınları, İstanbul, 13-32.

GENCER, Ali İhsan (2001), **Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)**, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

GÜRÇAY, Lütfi (1943), **Gemici Dili**, İstanbul Deniz Matbaası, İstanbul.

HAYTA, Necdet (1995); "Trablusgarp Savaşı sırasında İtalyanların Kızıldeniz'deki Faaliyetleri", *Askerî Tarih Bülteni*, Sayı: 39, s. 98-103.

HEYWOOD, Colin (1988); "The Red Sea Trade and Ottoman Wakf Support for the Population of Mecca and Medina in the Later Seventeenth Century", (ed.: Abdeljelil Temimi), **La vie sociale dans les provinces arabes a l'époque ottomane**, (Zagwan), 3rd vol, 165-184.

IŞIKSAL, Turgut (1969), "Arşivlerimizde Osmanlıların Süveyş Tersanesi ve Güney Denizleri Politikasına İlişkin En Eski Belgeler", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, c. III, Sayı 18, s. 54-61.

IŞIN, Mithat (1946), **1912-1913 Balkan Harbi Deniz Cephesi**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul.

İHSANOĞLU, Ekmeleddin (1998), “Osmanlı Eğitim ve Bilim Kurumları” **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, c. 2**, IRCICA Yayınları, İstanbul, s. 223-361.

İNALCIK, Halil (2000), **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, (Çev. Halil Berktaş), c.1, 2. Baskı, Eren Yayıncılık, İstanbul.

İNALCIK, Halil (2005), “Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakış”, **Doğu Batı Makaleler I**, Doğu Batı Yayınları, Ankara, s. 151-180.

İNCİ, Tefik (1952), **Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtı**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul.

KAVAS, Ahmet (2001), “Doğu Afrika Sahilinde Osmanlı Hâkimiyeti: Kuzey Somali’de Zeyla İskeleyinin Konumu (1265-1334/1849-1916)” **İslâm Araştırmaları Dergisi**, Sayı 5, s. 109-134.

KAVAS, Ahmet (2001), “Osmanlı Devleti’nin Müslüman Harar Emirliği’yle Münasebetleri ve Hıristiyan Habeşistan (Etiyopya) İmparatorluğu ile Yakınlaşmasına Etkisi”, **Pax-Ottomana: Studies in Memoriam Prof. Dr. Nejat Göyünç** (ed. Kemal Çiçek), SOTA – Yeni Türkiye, Haarlem-Ankara, 109-134.

KAYALI, Hasan (1998), **Jön Türkler ve Araplar Osmanlıcılık, Erken Arap Milliyetçiliği ve İslamcılık (1908-1918)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

KIZILTOPRAK, Süleyman (2010), **Mısır’da İngiliz İşgali: Osmanlı’nın Diploması Savaşı (1882-1887)**, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

KIZILTOPRAK, Süleyman (2010), **Mısır’da Osmanlı’nın Son Yüzyılı: Mehmet Ali Paşa’dan II. Abbas Hilmi Paşa’ya** TBBD Yayınları, İstanbul.

KRESSENSTEİN, Kress von (1943), **Türklerle Beraber Süveyş Kanalı’na** (çev. M. Besim Özalpsan), Askerî Matbaa, İstanbul.

KURAN, Ercüment (1995), “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyeti”, **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, (Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu-M. Kaçar), IRCICA Yayınları, İstanbul, 159-163.

KURDOĞLU, Fevzi (1934), “Meşhur Türk Amirali Selman Reis’in Lâyihası”, **Deniz Mecmuası**, Sayı: 47, s. 67-73.

KURŞUN, Zekeriya (1992), **Yol Ayrımında Türk-Arap İlişkileri**, İrfan Yayınevi, İstanbul.

KURTCEPHE, İsrail (1990), "1911-1912 Türk-İtalyan Savaşı'nda Kızıldeniz Mücadelesi" **Askerî Tarih Bülteni**, c. XXV, Sayı 29, s. 59-69.

KURTCEPHE, İsrail (1995), **Türk-İtalyan İlişkileri (1911-1916)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

KÜRKÇÜOĞLU, Ömer (1982), **Osmanlı Devleti'ne Karşı Arap Bağımsızlık Hareketi (1908-1918)**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., (1998), **Tarih Araştırmalarında Usûl**, 6. Baskı, Kubbealtı Neşriyat, İstanbul.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., (1995), "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", **Çağını Yakalayan Osmanlı!**, (Yayına Hazırlayanlar: E. İhsanoğlu-M. Kaçar), IRCICA Yayınları, İstanbul, 165-206.

LABROUSSE, H. (1995), "1911-1912 Türk-İtalyan Harbi Sırasında Kızıldeniz'de Deniz Harekâtı", (Çev.: Cemalettin Taşkiran), **Askerî Tarih Bülteni**, 38, Şubat, s. 171-176.

LANGENSİEPEN, Bernd - Ahmet Gülerüz (2000), **1828-1923 Osmanlı Donanması**, Denizler Kitabevi, İstanbul.

LENCİ, Marco (1990), **Eritrea e Yemen: Tensioni italo-turche nel mer Rosso 1885-1911**, Franco Angeli, Milano.

Lloyd's Register of British and Foreign Shipping, (1912), At the Society's Printing House, London.

MARSTON, Thomas E. (1961), **Britain's Imperial Role in the Red Sea Area: 1800-1878**, Hamden, Conn, Shoe String Press.

MEMDUH (1324), **Yemen Kıt'ası Hakkında Bazı Mütalaât**, Numûne Matbaası, Dersaadet.

M. Nasrullah/M. Rüşdü/M. Eşref (2003), **Osmanlı Atlası XX. Yüzyıl Başları**, (Haz.: R. Tekin / Y. Baş), OSAV Yayınları, İstanbul.

MUGHUL, M. Yakub, (1965), "Portekizli'lerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika", **Belgeler Dergisi**, c. II, sayı: 3-4, s. 37-48.

MUZAFFER, (1 Mart 1934), **Büyük Harpte Mısır Seferi Çerçevesi İçerisinde Birinci Kanal Akını**, 92 Sayılı Askerî Mecmua'nın Tarih Kısmı, Sayı: 33, Askerî Matbaa, İstanbul, s. 7-48.

NUREDDİN BEY (1327), **Yemen Lâyihası**, Matbaa-i Âmire, İstanbul.

ORHONLU, Cengiz (1961), "XVI. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", **İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi**, XII, sayı: 16, s. 1-24.

ORHONLU, Cengiz (1970), "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis", **Bellekten**, c. XXXIV, sayı: 134, s. 235-249.

ORHONLU, Cengiz (1974), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul.

ÖZBARAN, Salih (2004), **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, Kitap Yayınevi, İstanbul.

ÖZBARAN, Salih, (2004), "Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası", **Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı**, İstanbul, 95-107.

ÖZBARAN, Salih (2009), "Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması", **Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi**, c.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran), T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 201-211.

PAKALIN, Mehmet Zeki (1971), **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, c. I, 2. Baskı, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

PANKHURST, Richard (1964), "Ethiopia and the Red Sea and the Gulf of Aden Ports in the Nineteenth and Twentieth Century", **Ethiopia Observer** 8, 37-101.

PITCHER, Donald Edgar (2007), **Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası**, (Çev. B. Tırnakçı), 3. Baskı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.

RAMM, Agahta (1944), "Great Britain and the Planting of Italian Power in the Red Sea, 1868-1895", **English Historical Review**, 211-236.

Rehber-i Bahr-i Ahmer (1307), (Mütercim ve nâşirleri: Bahriye Yüzbaşı Cemal – Bahriye Mülâzımı Tevfik), İstegan Matbaası, İstanbul.

SAFVET (1327 Teşrin-i evvel), "Bir Osmanlı Filosunun (Sumatra) Seferi", **TOEM**, III-IV, Cüz: 10, s. 604 – 614, ve Cüz: 11, s. 678 – 683.

SAİD PAŞA (1328), **Said Paşa'nın Hatırâtı**, c. I-II, Sabah Matbaası, İstanbul.

SAKAOĞLU, Necdet (1985), **Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Tarih Sözlüğü**, İletişim Yayınları, İstanbul.

SARIYILDIZ, Gülden (1996), **Hicaz Karantina Teşkilâtı (1865-1914)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

SARIYILDIZ, Gülden (2003), "Mısır'da Kurulan Mecidiye Vapur Kumpanyası ve Faaliyetleri", **Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi**, Sayı 9, İstanbul, 17-36.

SEZEN, Tahir (2006), **Osmanlı Yer Adları**, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

SIRMA, İhsan Süreyya (1980), **Osmanlı Devleti'nin Yıkılışında Yemen İsyanları**, Düşünce Yayınları, İstanbul.

Süleyman Nutkî (1333), **Kamûs-ı Bahrî**, Matbaa-i Bahriye, İstanbul.

Şemsettin Sami (1308), **Kâmûs-ül A'lâm**, c. 3, Mihran Matbaası, İstanbul.

Şemsettin Sami (1314), **Kâmûs-ül A'lâm**, c. 5, Mihran Matbaası, İstanbul.

Şemsettin Sami (1989), **Kâmûs-ı Türkî**, Enderun Kitabevi, İstanbul 1989.

Şevki Ataullah el-Cemal, **el-Vesâi'kü't-tarihiyye li-Siyaseti Mısır fil-Bahri'l-Ahmer (1863-1879)**, el-Cem'iyetü'l-Mısriyye li'd-Dirasati't-Tarihiyye, Kahire Tarihsiz.

ŞIVGIN, Hale (1989), **Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri**, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara.

Tahsin Paşa'nın Yıldız Hatıraları, Sultan Abdülhamid (1990), Boğaziçi Yayınları, İstanbul.

TEKİNDAĞ, Şahabettin (1968), "Süveys'te Türkler ve Selman Reis'in Arızası", **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, sayı: 9, s. 77-80.

The Red Sea and Gulf of Aden Pilot (1909), Sixth Edition, London.

TUCHSCHERER, Michel (2002); "Trade and Port Cities in the Red Sea-Gulf of Aden Region in the Sixteenth and Seventeenth Century", **Modernity and Culture from the Mediterranean to the Indian Ocean**, Columbia University Pres, New York, 28-42.

TUCHSCHERER, Michel (2008), "16'ncı Yüzyılda ve 17'nci Yüzyılın Başlarında Kızıldeniz ve Aden Körfezi Bölgesinde Osmanlıların Denizcilik Faaliyetleri", **Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu, 16'ncı ve 17'nci Yüzyıllarda Hint Okyanusu'nda Osmanlı Deniz Varlığı**, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 11-20.

TUCHSCHERER, Michel (2009), "XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması", (çev. Zeki Arıkan), **Türk Denizcilik Tarihi, c. I**, (Editör: İdris Bostan, Salih Özbaran), T.C. Deniz Basımevi, İstanbul, 213-223.

TUTEL, Eser (1997), **Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası**, İletişim Yayınları, İstanbul.

Türk Deniz ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi (1994), c. I, (Komisyon), İstanbul.

Türk- İtalyan Harp Tarihi (1948), c. 2, (çev. Afif Tuğrul), Genelkurmay Başkanlığı IX.Şube Yayınları, T.C. Deniz Basımevi, İstanbul.

UÇAROL, Rifat (2008), **Siyasi Tarih (1789-2001)**, 7. Baskı, Der Yayınları, İstanbul.

UĞUR, Hatice (2005), **Osmanlı Afrikası'nda Bir Sultanlık: Zengibar**, Küre Yayınları, İstanbul.

UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı (1949), **Osmanlı Tarihi, c.II**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

4. YAYIMLANMAMIŞ TEZLER

BLUMİ, İsa (2005), **The Consequences of Empire in the Balkans and Red Sea: Reading Possibilities in the Transformations of the Modern World**, New York University Department of History and Department of Middle Eastern and Islamic Studies, Ph.D. Dissertation.

DURSUN, A. Halûk (1994), **Akabe Meselesi 1906 (Ortadoğu'da Osmanlı-İngiliz Rekabeti'ne Bir Örnek)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.

DUYSAK, Cabir (2005), **Osmanlı Belgelerine Göre Asir Bölgesinde Seyyid İdrisî İsyanı ve Sonuçları (1908-1919)**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

İVECAN, Raif (1998), **XVIII. Yüzyılın II. Yarısında Kızıldeniz’de Ticaret**, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KÜÇÜKALİOĞLU, Sema (1999), **İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

NOUR, Tarig Mohamed (2006), **Sevakin’de Türk-İngiliz Rekabeti**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.

UTKU, Nihal Şahin (2005), **Kızıldeniz’de Denizcilik, Ticaret ve Yerleşim (VII.-XI. Yüzyıllar)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul.

WICK, Alexis (2010), **Beyond Art and Science: Thalassographic Epistemoloji and History of the Ottoman Red Sea**, Columbia University Graduate School of Arts and Sciences, Ph.D. Dissertation.

5. NİZAMNÂME, SALNÂME, ve CERİDELER

“Bahr-i Ahmer’de ve Basra’da Memuren Bulunacak Erkân, Ümerâ ve Zâbitân ve Mensubîn ve Efrâd-ı Bahriyenin Sûret-i Tayin ve Müddet-i İstihdamları Hakkında Nizamnâme” **Düstur, II. Tertip, 6. Cilt**, Matbaa-i Âmire, Dersaadet, 1334. s. 372-374.

“30 Mart 1330 tarihli Bahriye Nezareti Teşkilat Nizamnâmesi”, **Düstur, II. Tertip, 6. Cilt**, Matbaa-i Âmire, Dersaadet, 1334. s. 513-527.

Bahriye Salnâmesi (Hicri 1320), Onüçüncü Def’a, Matbaa-i Bahriye.

Bahriye Salnâmesi (1328), 18’inci Tertip, Matbaa-i Bahriye.

Ceride-i Bahriye, İkinci Sene, Nu: 20, 6 Mart 1306.

Hicaz Vilayet Salnamesi (Hicri 1309), Beşinci Def’a, Hicaz Vilayet Matbaası.

Hicaz Vilayeti Salnamesi, (Hicri 1305), Def’a 3, Hicaz Vilayet Matbaası.

Yemen Salnamesi, 1303-1305, Dördüncü Def’a, San’a Matbaası.

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 1. Devre, 66’ncı İçtima, c.4, 14 Mart 1327, “Bahriye Nezareti Bütçe Görüşmeleri”

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, 3. Devre, 32’nci İçtima, c. 2, 30 Haziran 1330.

8. ÖZGEÇMİŞ

Mehmet KORKMAZ, 1977 yılında Sinop Gerze’de doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini İstanbul’da tamamladı. 1994 senesinde İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Arşivcilik Bölümü’nde lisans eğitimine başladı ve 1998’de mezun oldu. Askerliğini Milli Savunma Bakanlığı Arşiv Genel Müdürlüğü’nde (Ankara) yedeksubay olarak yaptı (1999-2000). Terhis olduktan sonra Dünya Gazetesi Arşiv Servisi’nde çalıştı (2000-2003). Mayıs 2003’te Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etütler Başkanlığı (ATASE) Arşiv Şube Müdürlüğüne memur olarak atandı. Adı geçen kurumda arşiv uzmanı olarak yedi yıl çalıştı. 2010 yılında kendi isteğiyle İstanbul Deniz Müzesi’ne naklen tayin oldu. Hâlen adı geçen kurum bünyesindeki Arşiv Şube Müdürlüğü’nde arşiv uzmanı olarak çalışmaktadır.