

Osmanlı Bahriye Nezâreti Teşkilatında Lojistik Faaliyet Alanları

Funda Songur*

Özet

Bahri yapının kendi idamesi için gerçekleştirilen lojistik faaliyetler ve bu faaliyetlerin sürekliliği, onu yöneten teşkilat yapısından ve denetleyen hukuki zeminden ayrı düşünülemez. Bu nedenle lojistik faaliyetlere ilişkin yapılacak bir çalışma, doğrudan bahriye kurumunun organizasyon yapısını, kanunnamelerini, resmi karar ve talimatlarını içermektedir. Bahriye kurumunun kendi ihtiyaçlarını belirlemesinden satın alma ya da üretim kararına, satın alma ya da üretim yoluyla tedarik edilen bu ihtiyaçların dağıtım ve depolanmasından tüketimine kadar tüm unsurlar, bu çalışmada lojistik faaliyet alanları kapsamında malzeme temini ve kullanımına ilişkin örneklerle ortaya çıkarılmıştır. Burada ifade edilen lojistik faaliyet alanları; (1) ikmal malzemeleri, (2) destek personel ve işgücü, (3) bakım ve onarım faaliyetleri, (4) sağlık hizmetleri ve malzemeleri, (5) intikal ve ulaştırma ve (6) altyapı ve inşaat başlıkları altında sınıflandırılarak açıklanmıştır. Osmanlı bahriye lojistiği; gemileri, Tersâne-i Âmireyi, taşra teşkilatını ve bağlı depo ve ambarları içererek makro seviyede bir bakış açısıyla Bahriye kurumunun tamamını kapsam içerisine almak suretiyle ortaya çıkarılmıştır. Bu çalışmada modern Osmanlı Bahriyesinin lojistik faaliyetleri değerlendirilirken büyük ölçüde kullanılan belge ve dokümanlar, İstanbul Beşiktaş'ta bulunan Deniz Müzesi Komutanlığına bağlı eski Deniz Tarihi Arşivi ile Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivinden elde edilmiş olup ayrıca ilgili dönemdeki bahriye kanunnameleri ve talimatları ile telif eserler dikkate alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Lojistiği, Bahriye Lojistiği, Donanma, Bahriye Nezâreti.

Naval Logistics Areas in the Organisation of Ottoman Naval Ministry

Abstract

The logistics carried out for continuation of the naval structure and endurance of these activities cannot be considered separately from the organisational structure that manages it and the legal ground that supervises it. For this reason, a study on naval

* Dr. Öğr. Üyesi, Piri Reis Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, İstanbul/TÜRKİYE, fsongur@pirireis.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4887-6506, DOI: 10.37879/9789751756442.2023.35

logistics is directly related to the organisational structure, laws, official decisions, and instructions of the navy. All aspects, from the determination of the navy's own needs to the purchasing or production decision, from the distribution and storage of these needs, which are procured through purchasing or production, to the consumption, have been revealed in this study with examples related to the supply and use of materials within the scope of naval logistics areas. In this context, logistics areas are: (1) supplies, (2) support personnel and workforce, (3) maintenance and repair activities, (4) health services and supplies, (5) transfer and transportation, and (6) infrastructure and construction. Activities related to naval logistics are revealed with a macro-level perspective by covering the entire naval institution such as individual ships, Tersâne-i Âmire, the provincial organization and its affiliated warehouses. In this study, the documents used while evaluating the logistics activities of the modern Ottoman Navy are obtained mostly from the former Naval History Archive affiliated to the Naval Museum Command in Istanbul Beşiktaş and the Ottoman Archives of the Presidential State Archives, and in the meantime the naval laws, instructions, and contemporary studies are taken into account.

Keywords: Naval Logistics, Ottoman Navy, Ottoman Naval Ministry.

Giriş

Bahriye Nezâreti teşkilat yapısında merkez konumunda olan Tersâne-i Âmire, tüm deniz ve kara unsurlarının lojistik faaliyetleri için esas kurum niteliğini taşımaktaydı. Gemiler doğrudan İstanbul'dan sefere hazırlanırken Tersâne-i Âmirede bulunan çeşitli ambar ve depolardan ihtiyaçlarını sağlamaktaydı. Tersânedeki yüklenen malzeme ve eşyalarda olduğu gibi, taşradan ya da başka gemilerden yüklenen ikmal malzemeleri, gemi jurnallerine kaydedilirdi.¹ Dönemlere göre kısmi değişiklikler arz edebilen bu defterlerde her tedarik kalemine ilişkin bir alan bulunmaktaydı ve kuralına göre işlenmesi zorunluydu. Defterlerde gemi mevcudundan kullanılanlar ile taşradan getirilenler ayrı ayrı kaydedilirdi ve gemilerdeki lojistik hareketlilik bu defterler aracılığıyla takip edilirdi. Kara tesislerindeki lojistik hareketlilik ise merkez ve taşrada bulunan oldukça çeşitli ambarların defterlerinde kayıt altına alınmaktaydı. Kara ve deniz unsurlarındaki ihtiyaçların belirlenip ambarlardan temin edilmesi ve aynı zamanda ambarlara giriş yapan tüm lojistik malzemenin

1 Funda Songur, *Osmanlı Bahriyesinde Lojistik – İmkânlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)*, Timaş Akademi, İstanbul 2022, s. 239, 240.

toplu olarak tedariki belirli usul ve esaslara dayanmaktaydı ki bunları içeren nizamname ve talimatlar bulunmaktaydı.²

İstanbul'dan seyre çıkan gemiler, ekmek, zahire ve türlü gıda malzemeleri ile su, mühimmat ve kömür başta olmak üzere tüm ikmal malzemelerini Tersâne-i Âmirede konumlandırılmış ana ambarlardan yüklenirdi.³ Ârâyiş-i Deryâ adındaki korvet tipi geminin, İstanbul ve Sinop Limanları arasında 1863 yılında gerçekleştirdiği seyirlerden bir kısmını içeren jurnalinde⁴, yola çıkmadan evvel İstanbul'da tedarikini karşıladığı görülmektedir. Geminin sorumlu personeli, belirli miktarlarda *galeta, sâde, erz, fasulye, tuz, zeytun, zeyt, sabun ve hatab* tedarik ederek gemi jurnaline kaydetmişti. Talep edilen bazı malzemeler ambarlarda bulunmadığından teslim alınamamıştı. Kalitahaneden peksimet ve yine İstanbul'da bulunan su dubasından su alınarak stoklar tazelenmişti. Tüm gemi jurnallerinde izlenebileceği gibi, seyir sırasında oluşan ihtiyaçlar, taşradan temin ediliyordu.

Gemi jurnallerinde, ambar kayıtlarında ve nizamnamelerde görüleceği üzere, Osmanlı Bahriyesi bazı tedarik usullerinde ve lojistik faaliyetlerinde standart yaratmaya, kural ve kaideler belirleyerek lojistik yönetimine düzen vermeye çalışmıştır. Bu çalışma, lojistik faaliyet alanlarının sınıflandırılması ve örneklendirilmesi suretiyle bahsi geçen çabaları ortaya çıkarmayı amaçlamıştır.

Bahriye Nezâreti Teşkilat Yapısında Lojistik Faaliyet Alanları

1) İkmal Malzemeleri ve Temini

İkmal malzemeleri; su, gıda, giyecek, donanım, yelken, halat, kömür, makine yağı, silah ve mühimmat başta olmak üzere çeşitli malzemelerden oluşur. Bu sınıftaki malzemeler, gemi ya da kara tesislerinin daha iyi durumda olmasına yarayan ve eksiklerini tamamlayan kullanımı yoğun olan malzemelerdir. Bu malzemelerin temini, bahri unsurların da yaşayan bir kurum olarak ayakta kalmasına yardımcı olan önemli bir husustur. Zira, bu ikmal malzemeleri gemi, personel, tesis gibi bahri birimler için temel ihtiyaçları ifade etmektedir. Bahriyede ikmal malzemeleri, tüm ana depo ve ambarların olduğu Tersâne-i Âmireden, seyir halinde olan bir başka gemiden, taşrada bulunan tersane ve depolardan, doğrudan taşra olanaklarıyla

2 Songur, *age.*, s. 169.

3 Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO), 155/11564, H-26.07.1310; 590/44208, H-30.09.1312.

4 Deniz Tarihi Arşivi (Eski) (DTA), Defterler, EHB.J. d., (2341) Envanter Numaralı Ârâyiş-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı.

veya müteahhitler vasıtasıyla sağlanabilirdi. Dolayısıyla bu süreci yöneten kişi ya da kişiler, İstanbul ve taşradaki tersane memurları, gemi komutanları ya da komodorlar olabilirdi. Müteahhitler aracılığıyla temin yöntemi tedarik sisteminde kullanılan en yaygın yöntemdi ve mukavele imzalanması suretiyle tedarik sağlanırdı.⁵ Bu işlem yapılırken de satın alma sürecini idare edecek komisyon ve meclisler kurulurdu.⁶ Anlaşıldığı kadarıyla, ihalenin merkezi olarak yapılmadığı bazı durumlarda, mahalli meclis idareleri tarafından kabul gören fiyatları onaylayan müteahhitler üzerinden tedarik gerçekleşirdi.⁷

Zahire, sebze, meyve, ekmek gibi gıda tedariki her ne kadar son zamanlarda çeşitlenmişse de gıda ve su ilk denizcilik faaliyetlerinden bu yana en önemli ikmal malzemesi olagelmıştır. Bahriyede ikmal malzemeleri tedariki, bahriyenin kapsamlı yapısı gereği dönemlere göre çeşitli iâşe sistemlerini gerektirmiştir. Bu nedenle iâşe konusu tek başına bir çalışma konusu olacak kadar detaylı bilgiler içerir. Modern dönem öncesinde, komutanlara kumanya akçesi ve peksimet, mürettebat başına bir varil su ve yarım okka peksimet verilirdi; neferat ise kendi gıdalarını tedarik ederdi.⁸ İstanbul'dan seyre çıkan gemiler belirli bir düzeni takip ederek taşrada ikmalini gerçekleştirirdi.⁹ Mürettebat için taze yemek pişirme olanağı olmadığından peksimet tüketimi daha fazla olurdu.¹⁰ Seyir sırasında ortaya çıkan ihtiyaçlar, gemi kaptanlarına verilmiş olan paranın kullanımıyla kıyılardan tedarik edilebilmekteydi.¹¹ Giderek değişen iâşe sistemi nedeniyle denizcilere, peksimet veya ekmekle birlikte yağ, çeşitli zahire, soğan, zeytin gibi erzak verilmeye başlandı. Denizciler, 1790'lı yılların başında iâşe sisteminde yeniden değişiklik yapılanaya kadar altı aylık tayınatının tamamı bir defada alırdı. Aralarında

5 DTA, Muhasebe, 609/25; 701/25.

6 DTA, Muhasebe, 558/2; DTA, Meclis-i Bahriye, 53B/70B.

7 *II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı*, haz. Osman Öndeş, Alfa Basım Yayım, İstanbul 2013, s. 230-232.

8 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988, s. 465.

9 Uzunçarşılı, *age.*, s. 442; İdris Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Avrupa'ya İlk Adım Uluslararası Sempozyumu, Gelibolu 1 Kasım 1999*, haz. Ayşe Yıldız Topuz, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2001, s. 48; Şenay Özdemir, "Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 24, S. 37, 2005, s. 123.

10 Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, Çelikkilt Matbaası, İstanbul 1965, s. 178.

11 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1992, s. 249.

tayınatını ailelilerine bırakanlar olduğu gibi yanında sefere götürüp gemide ateş yakarak pişirenler de vardı. Bu durumun yarattığı sıkıntılar nedeniyle gemilere mutfak ve depolar eklenmeye; bu depolarda gemici başına belirli oranlarda ve zamanla çeşitlenen gıda depolanmaya, aşçılar yardımıyla yemek pişirilmeye¹² ve sofracı erler tarafından da yemek dağıtılmaya¹³ başlandı. 18. yüzyılın son on yılından başlamak üzere, er başına erzak mukannenini yapıldı ve erzak toplu olarak bu hesaplama uygun bir şekilde sefere çıkarken gemilere teslim edildi.¹⁴ Burada ihtiyaç duyulan erzak genelde İstanbul tüccarı kullanılmak suretiyle Tersâne Kethüdası tarafından satın alınır, tersane ambarlarında depolanırdı.¹⁵ Tersâne için ihtiyaç duyulan peksimet, zahire, sebze ve meyve gibi gıda malzemelerinde bazı sancaklar özellikle kullanılırdı. Örneğin tersanede ihtiyaç duyulan etin büyük bir kısmı Hudâvendigâr sancağından sağlanırdı.¹⁶

1794 yılı sonrasında gemilerde artık mutfak teşkilatı görülmekteydi.¹⁷ Sadece mutfak eklenmiş olması dahi gemilerde yer açtığından, ambar ve depo düzenlerine katkı sağlıyor; yemek pişirme, dağıtma ve yeme süreci belirli bir plana bağlanmış oluyordu.¹⁸ Bu işe reformu, askerlerin kendi yemeğinden sorumlu olması gereğini ortadan kaldırmıştı. Rütbeliler ile geminin sürekli personeline ise kişi başı tayınat hesaplanması suretiyle ödeme yapma usulü devam etti. 20. yüzyılın başlarında bahriyedeki tüm askerler istihkak haklarını yemek olarak almaya devam ederken, subay sınıfı istihkak haklarının karşılığı olarak nakit para alıyorlardı.¹⁹

Organizasyon yapısına mutfağın eklenmesiyle birlikte yemekhane düzeni, kontrolü, gerekli raporlamaların yapılması, Bahriye nizamlarında yerini almış; ayrıca bu

12 Uzunçarşılı, *age.*, s. 479; Süleyman Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları (Muharebât-ı Bahriyye-i Osmâniyye)*, Deniz K.K.lığı Basımevi, İstanbul 1993, s. 125.

13 Namık Gökçay, *Deniz İkmal Eğitimi ve Okulları, 1699-1999*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005, s. 30.

14 Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2001, s. 42; Hayati Tezel, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1973, s. 622.

15 Cezar, *age.*, s. 178-179; Tamer Gökdemir, *Türk Kara Ordusu Lojistik Tarihi*, Orient Yayınları, Ankara 2016, s. 93.

16 Cafer Çiftçi, “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İâşesinde Bursa’nın Rolü”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, S. 16, 2004, s. 163.

17 Gencer, *age.*, s. 44.

18 Tuncay Zorlu, “III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü”, *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, Ed. Ekrem Işın, Pera Müzesi, İstanbul 2009, s. 37.

19 Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması 1572-1923*, çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 345.

organizasyonda görevli personel belirlenmiş ve sorumluluk alanları açıkça ifade edilmişti. Gemi içi kontrollere ilişkin raporlar ve ihtiyaçlar gemi komutanına, gemi komutanı Bahriye Ferikine, Ferik de Bahriye Meclisine bildirir, buna ilişkin olarak da meclis alım kararını verirdi. İhtiyaç duyulan erzakın satın alınmasıyla birlikte nöbetçi subay, erzakı yemekhanelere eşit şekilde dağıtırdı; Yemeklerin listelenmiş asker mevcuduna ve bir heyet tarafından belirlenmiş orana göre pişirilmesi ve israftan kaçınılmasıyla kontrolü, numunenin Kaptan Paşa'ya sunulması, çorba hocası ile kâtiplerden sorulurdu. Sözü geçen listeler her ay toplu olarak hesaplanır; böylece eksik ya da fazla satın alma yapılmamasına gayret edilirdi.²⁰ Erzakın ana temin sürecine bakıldığında modernleşen yeni yöntemlerle birlikte eski usulün de devam ettiğini söylemek mümkündür.²¹ İşler belli kurallar etrafında müteahhitlere ihale usulüyle verilir; Kaptan Paşa ve Tersâne-i Âmire Nâzırı kararıyla kesinleşirdi. Bu alanda birçok heyet ve komisyon çalışırdı; ilgili işlerin tamamı, diğer işlerde de olduğu gibi, Şûrâ-yı Bahriye tarafından takip edilirdi.²²

Her tür levazımın Tersâne-i Âmire ambarlarından gemilere, Tersâne içinde ya da İstanbul'da bulunan Bahriyenin diğer kurumlarına ve taşra tersane ve ambarlarına gemiler vasıtasıyla nakliyatı da söz konusu olmuştu.²³ Gemide istiflenmiş erzak dışındaki ihtiyaçlar, taşraya filika gönderilerek tedarik edilirdi ve bu kapsamda satın alınan gıda malzemeleri genelde taze ekmek, sebze, meyve ve sudan oluşmaktaydı.²⁴

Nezâret kurulduktan sonra ümera, zabitan ve askere verilecek erzaka ilişkin detaylar ilgili komisyon ve dairelerde belirlenmeye devam etti ve zaman içerisinde unvanlara göre değişiklik gösterdi.²⁵ 1871 yılına ait bir muhasebe kaydına bakılarak gemi tayınatına ilişkin istihkaklar örneklendirilebilir.²⁶ Bu belgede, 21 farklı geminin 4 aylık tayınat ederi belirlenip gemilere teslim edildiği görülmektedir. Verilen erzak ve malzeme şu şekilde listelenmiştir: galeta, pirinç,

20 *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, çev. Sabahattin Öksüz, Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, Ankara 1996, s. 7-8.

21 Bostan, *age.*, s. 248-249; DTA, Meclis-i Bahriye, 75/73A; DTA, Muhasebe, 812/115.

22 DTA, Muhasebe, 707/4.

23 DTA, Muhasebe, 661/35; 670/54-55.

24 *Süleyman Nulki Bey'in Hatıraları*, haz. Nurcan Bal, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2003, s. 65, 68, 69, 72; *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli: Donanma Zabitî Emin Yüce'nin Hatıraları*, ed. Filiz Dıgıroğlu, F. İbanoğlu, haz. Ş. Batmaz, Timaş Yayınları, İstanbul 2010, s. 167.

25 DTA, Komodorluk, 30/64,72; 30/74; DTA, Islahat, 3/34,35.

26 DTA, Muhasebe, 621/32,33.

güşt, sirke, fasulye, zeytin, erz, soğan, tuz, revgân-ı zeyt/ sâde, sabun ve odun. Toplamı 10.063 kişi olan 21 gemiye bahsi geçen gıda ve malzemenin dağıtımı her geminin asker ve personel sayısına uygun olarak yapılmıştı. Bu dağıtım sırasında makina dairesinde ihtiyaç duyulan sarf malzemeler olan kömür, revgân-ı zeyt ve revgân-ı don da günlük istihkaka göre hesaplanıp gemilere teslim edilmişti. Asker tayınatı üzerinden münferit olarak bakıldığında, bir nefer 1877 yılında ayda 20 kuruş alırken, günlük erzak miktarları ise 0,5 kıyye nân-ı aziz, 100 dirhem güşt, 13 dirhem fasulye, 6,5 dirhem soğan, 6,5 dirhem tuz, 2 dirhem revgân-ı zeyt, 2 kıyye odun, 100 dirhem kömür, 18 dirhem sabun (aylık olarak), çeşitli şorba malzemeleri ve pilav malzemeleri şeklindeydi.²⁷ İlgili nizamnamelerde, belirlenen istihkakın altına inilemeyeceği ve kalmayan erzakın yerine başka bir malzemenin verilmesi gerektiği gibi askeri koruyucu hükümler bulunmaktaydı. İstihkaklar dönem dönem değişmeye devam etti.²⁸ Çeşitli zamanlarda yapılan teftişlerin bu kararlarda etkili olduğu görülmektedir.²⁹ Gemilerde bulunan kumanyadan ve onun yönetiminden hesap memurları sorumluydu.³⁰ 1902 yılında hem gemilerde hem de mevkilerde bulunan kumanyaların idare usulleri belirlenmiş ve bu kurallar tüm kumandan, komodorluk, münferit gemi süvarisi, Ereğli Mâden Nezâreti, İzmit, Sinop ve Gemlik tersane memurlarına iletilmişti. Buna göre, kumanyalar süvari ve memurları eşliğinde idare edilecek ve muhafazası da seyri sefain memurları ve mevkilerde de kâtiplere verilecekti.³¹

Bahriye hesaplarına ilişkin belgeler Bahriye muhasebesi tarafından takip edilir ve ödemeler bir prosedür altında Şûrâ-yı Bahriye tarafından sonuçlandırılırdı.³² Bu alandaki ödemeler de çoğu zaman geciktiğinden birçok sorun ile karşılaşan bir ikmal sistemi vardı. Görüldüğü kadarıyla ödeme ve süreçlere ilişkin etkili kararlar Şûrâ-yı Bahriye tarafından alınmaktaydı. Bahriye personelinin iâşesi, Bahriye Nezâretinin en önemli lojistik faaliyet alanlarından biriydi ki bu durum arşiv belgelerinde karşılaşılan belge yoğunluğunu açıklamaktadır. Ayrıca personel ve asker sayısının çokluğu ve devletin mali durumunun zayıflığı bu alandaki

27 DTA, Muhasebe, 109/2.

28 Cezmi İsmail, “Deniz Askeri İâşesinin Bir Tarihçesi”, *Levâzım Mecmuası*, C 3, S. 11, 1933, s. 103; *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli*, s. 135-138, 214; M. Saim (Levâzım Miralay), “Deniz Askerinin ve Deniz Talebesinin İâşesi”, *Levâzım Mecmuası*, C 2, S. 8, 1932, s. 87-95.

29 Cezmi İsmail, agm., s. 104-106.

30 *Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli*, s. 94.

31 DTA, Mektubi, 1398/85.

32 DTA, Islahat, 4/13A.

kontrolün önemsenmesine neden olmuştu. Diğer taraftan müteahhitlere ödemelerin yapılamaması nedeniyle eksik teslimat, gecikmeli teslimat ya da mukavele fesihlerine ilişkin belgelerle birlikte mukaveleye istinaden yapılan teslimatlar sırasında Muayene Komisyonunun raporlarına ilişkin belgeler de fazladır. Bu yazışmalarda Bahriye Nâzırının dahi etkileri görülmekte ve Bahriye Levazım Riyasetine gerekli önlemlerin alınması gereğine ilişkin sorumluluklar yüklenmekteydi.³³

Su tedarikine bakıldığında, erzak temininde olduğu gibi İstanbul'dan ayrılan gemi kendi sarnıçları kadar su yüklenir, daha sonra ortaya çıkan ihtiyaçlarını taşradan temin eder ve sarnıçlarını doldurabilirdi. Gemilerde kullanılan sarnıç ve tulumbalar Tersâne fabrikalarında imal edilirdi.³⁴ Bazı gemilerde bulunan ve kazanların ihtiyaç duyduğu suyu hazırlayan evaporatorlar muayene ve onarıma tabi tutulurdu.³⁵ Taşradaki su tedarik imkanlarının ise dönem dönem iyileştirilmeye çalışıldığı söylenebilir.³⁶ Suyun taşradan gemiye taşınması işi, seyir jurnallerine göre çoğunlukla bölgede bulunan su dubaları ve yeterli olmadığı durumlarda gemi filikaları ve yangın müdahale gemileri vasıtasıyla yapılırdı. Suyun temin ve tedarik işlerinde de müteahhitlere başvurulur³⁷; müteahhit yoksa bölgenin sularından hızlıca sağlanabilirdi.³⁸

İaşe dışında ikmal malzemelerinden bir başka kalem olan giyecek, ayakkabı ve benzeri malzemeler, erzak ve su ikmalinde olduğu gibi öncelikle Tersâne-i Âmire depolarından tedarik edilip karşılıklı olarak ilgili defterlere işlenir ve gemilere teslim edilirdi. Görüldüğü kadarıyla Bahriyede üniforma ve elbise düzenine ilişkin çeşitli kararlar alınmış ve tek tip bir duruş tam olarak yerleştirilemese³⁹ de oluşturulmaya çalışılmıştı. Bahriye subay ve erleri, resmi üniforma giymeli, özellikle erlerin kıyafetleri düzenli aralıklarla kontrol edilmeli, dış görünüş önemsenmeli, rutin temizlik yapılmalı, seyirdeki personel ve erlerin elbise ve temizlik düzeni belirli kıstaslar içinde tamamlanmalıydı.⁴⁰ 1880 yılı Bahriye Nizamnamesi de

33 BOA, Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV), 306/9, H-05.01.1326.

34 DTA, Muhasebe, 653/164.

35 DTA, Şura-yı Bahriye, 417/171A.

36 BOA, BEO, 3773/282945, H-24.06.1328.

37 DTA, Muhasebe, 2180/149; 2257/273.

38 DTA, Mülga Bahriye, 744/23,26.

39 DTA, Komodorluk, 5/10; 6/27,28; Mektubi, 703/97; Şura-yı Bahriye, 211/10A.

40 *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 5, 15, 31.

üniformaların ne zaman ve nasıl giyileceğine ilişkin bilgi sunmaktadır.⁴¹ Ayrıca elbise tarifnamesi özellikle ferik, donanma komutanı ve taşra tersaneleri ile seyirde bulunan komutanlara iletilirdi. Böylece, rütbeye özel uygun giyinme kuralları benimsetilmeye çalışılarak resmiyet belirgin bir hal almaya başlamıştı.⁴² II. Meşrutiyet'e kadar kıyafet hususunda, padişah iradeleri, Nezâret emirleri ve Bahriye Nizamnâmeleri sayesinde intizam sağlandı. 1909 yılında yeni bir nizamnâme⁴³ onaylandı. Bu nizamnâme tüm bahriyelilerin kıyafet düzenini en ince ayrıntısına kadar düzenliyordu. Böylece elbise, apolet, fes, kılıç veya kumaş gibi ihtiyaçların satın alımı daha doğru yapılabilmekteydi; fakat mali kısıtlar nedeniyle elbise tedariki her zaman ihtiyaç duyulan seviyede gerçekleşemedi.⁴⁴

Bu alandaki lojistik faaliyetlerde Tersâne-i Âmire sınırlarında bulunan Elbise Ambarı ve Dikimhane özellikle önemliydi. Burada çalışan memurlar da diğer ambar memurlarında görüldüğü üzere gerçekleşen hareketleri ambar defterine kaydedirdi.⁴⁵ Buradaki çalışmalarını Terzi başı kontrol ederken⁴⁶ maliyet hususunda yine Bahriye Hazinesi yetkiliydi. Üretilen elbise ve eklentileri, ayakkabı ve fes ilgili depolarda toplanır ve buradan dağıtırdı.⁴⁷ Osmanlı üretim tesisleri içinde önemli bir yere sahip olan Feshane⁴⁸, dokuma çuhalarıyla oldukça önem kazanmıştı.⁴⁹ Terzihane İdaresinin üretim için ihtiyaç duyduğu çuha yetersiz kaldığında hem ham madde hem de nihai ürün için müteahhitlere ya da dış alıma başvurulurdu.⁵⁰ Ambara teslim edilen her malzemede olduğu gibi, ürünler Muayene Komisyonu ve elbise memurları tarafından mukavele uygunluğuna ilişkin olarak kontrol edilirdi. Tersâne-i Âmire içerisinde üretim yapan Terzihane, özellikle müteahhitlerin olmadığı taşraya, elbise ve ayakkabı gönderme sürecini de yerine getirirdi. Elbise

41 *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, 1297*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1297, 1. bâb, 15. Fasil.

42 DTA, Mektubi, 130/23.

43 *Bahriye-i Şâhâne-i Zâbitânunun Elbise-i Resmîye Nizamnâmesi*, Matbaa-i Bahriye, Dersaadet 1327; Fahri Çoker, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 1994, s. 99.

44 DTA, Komodorluk, 21/50; 39A/5; 31/128,129; 59; *Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları*, s. 138.

45 DTA, Muhasebe, 1033/23; 1364/16.

46 DTA, Islahat, 15/52.

47 DTA, Muhasebe, 938/8.

48 Abdullah Martal, "Osmanlı Sanayileşme Çabaları", *Osmanlılar*, Ed. Güler Eren, C 3, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 280.

49 DTA, Muhasebe, 520/92; DTA, Mektubi, 851/41.

50 DTA, Muhasebe, 723/54; 781/1; 1734/132; 636/38,41,43.

dağıtımı, erzak hesaplamalarında olduğu gibi, kişi başına hesaplama usulüyle yapılır ve kişilerin elbise ölçüleri yılda iki kez alınır. Örneğin, 1877 yılında bir nefer, fes, kaput, mintan, yelek, pantolon, gömlek, don gibi çeşitlerden oluşan kışlık ve yazlık elbise setleri almaktaydı.⁵¹ Mali hassasiyetler nedeniyle bu alandaki ikmal lojistiğinde de ara ara zorluklar yaşandığını belirtmek gerekmektedir. Elbise temini hususunda olduğu gibi kösele ve kundura tedariki iç ve dış imkanlar çerçevesinde yürütüldü. 1846 yılında deniz erlerine her sene üç çift kundura verilirken bir süre sonra üretim yetersizliği nedeniyle galoş verilmeye başlandı.⁵² Zaman içerisinde ayakkabılara kullanım ömrü biçilmesi zorunlu hale gelirken elbise ve ayakkabı istihkakları değişim göstermeye devam etti.

İkmal malzemelerinden sayılacak diğer teçhizat ve eşyalar yine Tersâne-i Âmire depolarından sağlandı ve bu alanda görevli memur tarafından ambar defterleri tutuldu. Özellikle eski demirbaşlar ambara getirilmeden yenisinin verilmeyeceğine ilişkin kararlar kullanım alanında kontrol sağlarken israf olmamasına gayret gösterildi. Gemi bölümlerinde kullanımda olan malzemeler uzun ömürlülük esasıyla tazminat karşılığında görevlilerin sorumluluğuna devredildi; örneğin gemilerdeki kandillerin kırılması durumunda onu kıran kişiden ya da o anda nöbetçi olan subaydan tazmin edilirdi.⁵³ Sarf malzemelerde tüketim kontrolü ve demirbaşlarda uzun ömürlülük anlayışının yaratılmasına ilişkin ortaya çıkan bu gaye, sınırlı maddi imkânlar neticesinde özellikle oluşmuştur. Ayrıca gemilerde düzenli istif ve bakım, malzemenin uzun ömürlü olmasını da sağlıyordu⁵⁴. Bu alandaki taleplerin toplanması⁵⁵ ve gerçekleştirilen alımlar, genel satın alma yöntemlerine uymaktaydı. Journallere göre gemiler arası ekipman ve malzeme alışverişi de söz konusu olmaktaydı.⁵⁶ Böylece kıt kaynaklı bir deniz gücü olan Osmanlı deniz gücü, anlık çözümler üretebiliyordu.

Modern donanmaların en önemli özelliği buhar makinaları ve kazanlardır. Modern gemilerin itici gücü olan bu makinalar için olmazsa olmaz ikmal malzemesi ise kömürdür. Binlerce yıldır gıda ve su ihtiyacı en önemli ikmal malzemesiyken, artık kömür bu listenin ilk sıralarına yerleşiyordu. Gemilerin sınırlı kömür istif

51 DTA, Muhasebe, 109/2.

52 DTA, Meclis-i Bahriye, 5/38.

53 *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 11-13.

54 DTA, Mektubi, 508/107.

55 *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 22, 31.

56 DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnalı.

olanakları ile yakılan kömürün kalitesi ve buhar makinalarının teknik kapasitesi⁵⁷, muhtelif coğrafyada kömür depolarının inşasını ve bu depoların doldurulmasını gerekli kıldı. Gemilere kömür tedarik etme sürecinin karmaşıklığı ve bu sürecin mali yükü, dönemin en kritik lojistik problemi haline geldi.⁵⁸ Aynı konuda gelişme gereği duyan Osmanlı bahri yönetimi, 1860'lı yıllar itibarıyla, seyyar kömür taşımacılığı ile kömür tüccarlarından bağımsız olarak kendi kömür ambarlarının organize edilmesi ve içlerinin dolu olması için çalışmaya başladı. Tersâne-i Âmire yanında taşra kömür depoları inşa ederken, depo kiraladığı yerler de olmuş ve bazı bölgelerde kömürlerini açık alanda istiflemek zorunda kalmıştı. Gemilerin kömür ihtiyacı Ereğli'den karşılanırken çoğu zaman yetersiz üretim nedeniyle İngiliz kömürü ithal edilmek zorunda kalındı.⁵⁹ Osmanlı Devleti sınırlarında Ereğli dışında yeni kömür yatakları bulunduyorsa da⁶⁰ bu sonucu değiştirmeye yetmedi. Ereğli'de kömürün çıkarılması ve ilgili prensipleri içeren Ereğli Kömür Mâden-i Hümayunu İdâresi Nizamnâmesi, 1867 yılında yürürlüğe girdi ve burada çıkarılan kömür büyük ölçüde bahriyede ihtiyaç duyulan kömürü sağlama gayesi taşıdı.

Gemiler İstanbul'dan seyre başlarken, kömürünü Tersâne-i Âmirede bulunan kömür ambarından karşılardı. Bu ambardan ayrıca seyyar gemiler vasıtasıyla taşraya ve limanlara da kömür nakledilirdi. Ambar memurları tarafından idare edilen taşra kömür ambarları, tersane, liman, komodorluk merkezleri başta olmak üzere çeşitli bölgelere konuşlandırılmıştı. Her birinde çeşitli miktarlarda kok, Ereğli ve İngiliz kömürü bulunabilirdi. Yabancı tüccardan da mukavele karşılığı kömür alınır, çoğu zaman ihtiyaç duyan birime nakliyesi, satın alınan tüccar tarafından sağlanırdı. Taşıma ücretleri, kanal geçiş ücretleri gibi ek ödemeler her kontrata göre değişiklik gösterebilirdi. Bazen yalnızca kömürün nakliyesinde müteahhitlerden faydalanılırdı. Böyle bir durumda kömür teslimatı, anlaşmada bulunan listeye göre ilgili ambarlara teslim edilirdi.⁶¹

Bahriye sistemi içerisinde gemiler için kömür ihtiyacı elzemdi. Bu durum aynı şekilde fabrikalar, daireler, atölye ve mağazalar, hastaneler, okullar ve mutfaklar

57 Gökhan Atmaca, *Barbaros Hayreddin Zırhlısı, Üç Savaş Bir Gemi*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2015, s. 30, 142.

58 Steven Gray, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coal Mining Stations: circa 1870-1914*, University of Warwick, Yayınlanmamış Doktora Tezi, UK 2014, s. 95.

59 Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, Kırıl Matbaası, İstanbul 1986, s. 20.

60 DTA, Mektubi, 118/16; 100/94; 383/12,15,68; DTA, Umumi Evrak, 177/83,85,86.

61 Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 30.

için de geçerliydi. Özünde bahriye birimlerinde kömür ihtiyacı oldukça fazlaydı. Her birimde tutulan kömür defterleri tüm kömür hareketlerini kayıt altına almak adına önemliydi. Örneğin gemilerde bulunan kömür ambarına ilişkin kayıtları içeren ambar defterleriyle birlikte gemi jurnalleri, gemilerdeki münferit kömür sarfiyatı, su ve yağ kullanım değerlerinin ortaya çıkarılması için önemlidir.⁶² Kömür ambarlarında tutulan defterler ise o bölgedeki tüm gemiler ve kömür hareketleri hakkında detaylı bilgi içerir. Özellikle Bahriye Nezâretinin kurulmasıyla birlikte genişleyen komodorluklarda ve zaman içinde birçok mevkide çok sayıda kömür ambarı kurulmuştur. Buhar döneminin güçlü devletlerinde de görülebildiği üzere, Osmanlı Bahriyesi kömür ambarlarını erişilebilir kılmak için sahillerinde yeni depo inşasına ilişkin kararlar almış, bazılarında iskele inşa ettirmek istemiş ve bunun için keşifler yaptırmıştı.⁶³ II. Meşrutiyet Dönemi'nde kömür deposunun sayısı atmış, neredeyse her sahile kömür ambarı tesis edilmişti.⁶⁴

Kömür ambarları tek başına inşa edilebileceği gibi, taşra sahillerindeki diğer bahri yapılanmaların içerisinde de konumlandırılabilmiştir. Burada görevli ambar memurları, kömürün dağıtımını yapar ve defter kayıtlarını tutardı. Gemiler ve taşradaki bahriye kurumları, kömür ihtiyacını kendi bölgesindeki ambarlardan karşılardı. Satın alınan kömür bedellerinin ödemesi Bahriye Hazinesi, Hazine, mahalli idareler tarafından doğrudan veya tüccar kredileri üzerinden yapılabilmıştır.⁶⁵ Tüm bu operasyonel hazırlığa rağmen mali kaynak sıkıntısı nedeniyle ambarlardaki kömür miktarı yeterli olmamıştır.⁶⁶ Batıdan Tersâne-i Âmireyi teftişe gelen heyetin belirttiği gibi; mahzenler boştu, kömüre ulaşmak için her türlü yol deneniyordu, depolarda ihtiyat stoku olmazken Ereğli'den maden yüklemeleri ancak günü gününe yapılabiliyordu.⁶⁷ Buna rağmen Osmanlı Devleti kendi sularında karakol görevini yerine getirmek suretiyle kaçakçılığı önlemek

62 Songur, *age.*, s. 289.

63 BOA, İrade Bahriye (İ.BH), 2/46, H-25.12.1315; 1/7, H-26.03.1310; 1/27, H-09.01.1311; 1/63, H-18.08.1312; DTA, Muhasebe, 1172/42; DTA, Komodorluk, 10/130; DTA, Mülga Bahriye, 660/184-186; 660/202-205.

64 *Bahriye Salnâmesi*, Matbaa-i Bahriye, Dersaâdet 1326 (H.), s. 221-222; Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 24.

65 DTA, Muhasebe, 930/7; 931/95; 850/9; 792/21; 931/28; DTA, Ön Tasnif, 30/419; 30/ 419-2371.

66 DTA, Mülga Bahriye, 661/32-33-34.

67 Panzac, *age.*, s. 359.

üzere varlık göstermeye çalıştı.⁶⁸ Kömür tüketimi, kontrol altında tutulmaya çalışıldıysa da zafiyet söz konusu oluyordu. Mali zayıflık, tedarik sisteminde gecikmelere ve yetersiz kullanım nedeniyle esas görevlerde ihmale neden oldu.⁶⁹ Bu nedenle arşiv kayıtlarında sıklıkla hem kaçakçılık faaliyetlerinin arttığına hem de kıyılarda güvenliğin sağlanamadığına ve kömür sıkıntısı nedeniyle gemilerin tarassut görevini gerçekleştiremediğine ilişkin belgeler görülmektedir.⁷⁰

Gemilerin tedarik ettiği zeytin yağı, don yağı, makina yağı, üstüğü gibi sarf malzemeler, seyir jurnallerinde kömürle birlikte sıklıkla adı geçen malzemelerdir. Modern gemilere zeytinyağı, don yağı ve üstüğü temini genellikle gayrimüslim müteahhitler tarafından gerçekleştiriliyordu.

İkmal malzemelerinin içerisinde ihtiyaç durumunda temin edilen malzemeler ile ek araçlar da vardı. Şûrâ-yı Bahriye aracılığıyla satın alınan ve ihtiyaç duyan birimlere gönderilen bu tip malzemeler Tersâne-i Âmirede bulunan ambar ve depolarda kayıt altındaydı. Diğer ikmal malzemelerinde görüldüğü gibi, gemiler seyre çıkarken kendi ihtiyaçlarını İstanbul'dan temin etmekte ve taşrada oluşturulan çözümler dışında yine buradan taşraya deniz yoluyla gönderilebilmekteydi. Malzeme ve eşya, doğrudan Bahriye Nezâreti fabrikalarında üretilebileceği gibi münâkasalı ya da münâkasasız olarak yerli ve yabancı müteahhitler aracılığıyla da satın alınabilirdi. Mukavele yapılan her satın alma sürecinde ihtiyaç duyulan malzemenin bir numunesi olmayabilirdi ama ödeme koşulları ve teslimat şartları bu mukavelelerde belirlenirdi. Hariçten ya da dahilden satın alınan eşyaların teslim ve tesellüm işleri Bahriye Daireleri ile komisyonlarına aitti⁷¹. Komisyonlarda alınan satın alma kararları, Levazım Dairesiyle Tersâne-i Âmirenin ilgili depo ve ambarlarındaki memurlar tarafından takip edilirdi. Satın alma ya da fiyat toplama sürecinde özellikle şebenderlerin, ateşe navalların ve komodorların sürece destek olduğu görülmektedir.⁷² Satın alınan malzemelerin yalnızca gemilerin talep ettiği malzemeler olmadığı, Bahriyenin kendi komisyon, daire ve fabrikalarının ihtiyaç duyduğu malzemeler olduğu da ayrıca belirtilmelidir.

68 DTA, Mektubi, 1220/47.

69 BOA, Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT), 1058/8, H-16.01.1324; 751/39, H-22.05.1321; 810/73, H-28.10.1321; Tefrişat-ı Rumeli Evrakı Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı (TFR.I.A.S.), 65/6433; H-05.08.1326.

70 DTA, Mektubi, 709/124; 1343/2; DTA, Komodorluk, 10/11; 34/5.

71 Songur, *age.*, s. 166-168.

72 DTA, Islahat, 1/32; 111/4; BOA, BEO, 3899/292380, H-30.05.1329; BOA, DH.MKT, 861/39; H-01.04.1322.

Silah aksamı ve mühimmat, ikmal malzemelerinden sonuncusu olup sürekli değişen teknoloji nedeniyle oldukça çeşitli özelliklere sahipti. Bu dönemde yaşanan teknolojik dönüşüm, silah sistemlerini kesiksiz bir şekilde yeniliyor, bakım gerekliliğini en üst sıralara taşıyor, cephane ve mühimmat tüketiminde ihtiyatı gerektiriyordu. Diğer taraftan Osmanlı Donanmasında çok tipli silah ve mühimmat, aksamın standart olmasını da engelleyerek ciddi bir zorluk yaratıyordu. Osmanlı İmparatorluğu silah ve cephane üretiminde özellikle Sanayi Devrimi'ne kadar kendi kendine yetebiliyorken sonrasında yaşanan hızlı dönüşüm neticesinde askeri üretim kapasitesi o kadar zayıflamıştı ki ithalata bağımlı hale gelmişti. Bu durum onu dünyanın en büyük pazarlarından birisi haline getirdi.⁷³ İngiliz ve Fransız müteahhitler özellikle deniz kuvvetleri için silah ve cephane temin etti. İthalatın artması iç üretimin daha fazla azalmasına neden olurken, teknolojiye Batı merkezlik Osmanlı Bahriyesi için karşı konulamaz bir gerçek halini almıştı. İç üretimde askeri kuvvetlerin silah ve mühimmatını tedarik eden ve onarımlarını gerçekleştiren kurum olarak Tophâne-i Âmire, fabrikaları, atölye ve depolarıyla üretime yetişmeye çalışıyordu fakat üretim araçları miadını doldurmuştu.⁷⁴

Modernleşme sürecinde mühimmatın sağlanması ve muhafazası Kapudâne-i Hümayun, Tersâne Emni ve Liman Reisi sorumluluğuna verilirken tüketim süreci kayıt altına alındı.⁷⁵ Mühimmat depoları her yerde ve her şekilde korunmaya ve gereksiz kullanım önlenmeye çalışılırken Tersânede istiflenen mühimmat Liman Reisinin kontrolünde kaldı.⁷⁶ Merkezi olarak kurulan Mühimmat Komisyonu, silahların korunması ve personelin silah bilgisinin geliştirilmesi alanında sorumluluk aldı. Tüm kurumsal çabalara rağmen, von Hofe Paşa'nın layihalarında görüldüğü üzere donanmada silahlanmaya ilişkin teknik ve lojistik problemler devam etti.⁷⁷ Mühimmat ambarı dönem dönem teftiş edilmesine rağmen burada süregelen bir düzenlilik sağlanamadı.⁷⁸ Tersâne-i Âmireden seyre çıkan gemiler mühimmat ve silahları Tersâne depolarından alırken, taşrada ihtiyaç duyduklarında mümkün mertebe mevkilerde bulunan depolardan faydalandı⁷⁹ ki bu depolardaki hareketler

73 Jonathan Grant, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914", *The Journal of Military History*, 66, 2002, s. 9.

74 Grant, agm., s. 14.

75 Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları*, s. 123.

76 *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 9, 11.

77 BOA, Yıldız Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Evrakı (Y.PRK.MYD.), 13/38, H-23.01.1311.

78 DTA, Islahat, 15/145A.

79 BOA, Yıldız Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.), 22/49; H-28.05.1301.

de merkezi olarak planlanmaktaydı. Gemilerde ise nöbetçi eşliğinde kapalı tutulan gemi cephanelikleri gemi komutanlarının sorumluluğundaydı. Seyir sırasında ihtiyaç duyulan mühimmat, gemi komutanı tarafından komodora ve seraskere bildirilerek onaya müteakip tedarik edilebildi⁸⁰ ve gemi jurnallerine kaydedilme usulüne devam edildi. Yeni nizamnamelerle birlikte tedarik süreci ve sorumlu personel çeşitlenirken teknoloji hızla değişmeye devam etti ve bu alanda müteahhit bağımlılığı arttı.

2) Destek Personel ve İşgücü

Modern Osmanlı Bahriyesinde hem denizde hem karada ortaya çıkan bahri işleri tamamlayacak binlerce personel ve asker çalışıyordu. Dönem dönem de geçici personel istihdam edilmekteydi. Bahriyedeki er sınıfı, bazen kırsal kesim denenmişse de⁸¹, büyük ölçüde sahil kasabalarından ve adalardan temin ediliyordu.⁸² 1849 yılı Kur'a Nizamnâmesiyle başlamak üzere tüm Kur'a Nizamnâmelerinde muvazzaflık ve rediflik görevleri modern anlamda yeniden düzenledi. Topçu, porsun, dümençi ve ateşçi olup bu kapsamda sorumluluklarını yerine getiren başarılı erlerden devam etmek isteyenler terhis edilmeyerek gedikli sınıfına aktarıldı.⁸³ Bahriye erleri, 1909 yılında zorunlu askerlik kararına ve yeni görev sürelerine bağlı olarak temin edilmeye devam etti. Gayrimüslimler askerlik vazifesi için karşı duruşlar⁸⁴ gösterdi ve bahriyede görevli gayrimüslimler daha çok sıhhiye sınıfında yer aldı. Bahriye Mektebinden mezun olan deniz subayları Bahriye nizamnâmelerine uygun bir şekilde istihdam edildi. Gemilerde ve mevkiilerde harp sınıfı, sıhhiye sınıfı, çarkçı sınıfı, inşaiye ve sanayi sınıfı personel ile, imam, kâtip, tabip, cerrah ve muavini, eczacı ve muavini, gedikli, güverte, mızıkacı sınıfı bulunuyordu. Salnamelerde görüldüğü şekliyle sınıflar, bazı değişikliklere uğramaktaydı. II. Abdülhamid döneminde yükselen personel sayıları, II. Meşrutiyet itibarıyla azaltılmaya başladı.⁸⁵ Personel sayıları oldukça önemliydi,

80 *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 18, 19, 22.

81 Muhammet Sebahattin Kurtaran, *Osmanlı Bahriyesine Asker Alma Sistemi (1839-1908)*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015, s. 69-70.

82 Dilara Dal, *The Modernization of the Ottoman Navy during the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*, University of Birmingham, Yayınlanmamış Doktora Tezi, UK 2016, s. 127-130; Panzac, *age.*, s. 344; DTA, Daireler, 37/48.

83 Çoker, *age.*, s. 109; DTA, Erkan-ı Harbiye, 76/16.

84 Kurtaran, *age.*, s. 107-108.

85 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri: 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı*, Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, C 3, Genelkurmay Basımevi, Ankara

zira her türlü lojistik imkân ve kabiliyetlerin planlanması ve yürütülmesi bu sayılar çerçevesinde gerçekleştirilmeliydi. Görüldüğü kadarıyla rütbelere gereksiz yere şişirilmiş, görevlerde rüşvet ve kayırma mevzuu olmuş ve personel sayısının azaltılması yoluna gidilmemiş olmakla birlikte kuvvet içinde gerçekleşen kısıtlı terhislerde ise tecrübeli personel sayısı azaltılmıştır.⁸⁶

Bahriye Nezâreti içerisinde karada ve denizde çalışma söz konusuydu. Tersanelerde görevli subaylar ve memurlar ile buralarda bulunan fabrika ve atölyelerde çalışan zanaatkarlar vardı ve bu personel içerisinde yabancılar da bulunuyordu. Modern Osmanlı Bahriyesinde görev alan yabancı personel, eğitimden üretime ve yönetim kademesinden memuriyete kadar her alanda çalışmaktaydı. Seyyar halde olan münferit gemilerde askerler ve subaylar ile memurlar bulunmaktaydı. Taşra kurumlarında görevli memurlar değişim istediğinde ancak kumandan heyetinin onayıyla yapılabilirdi. Fakat personele ilişkin hareketlilik Nezâretin onayı olmadan gerçekleştirilemezdi.⁸⁷ Bahriye Yoklama Kalemi, personel maaşlarını, erzak işlemlerini, emeklilik ve sicil takiplerini yerine getirir, bahriye deposunun da kayıt işlemlerini gerçekleştirirdi.⁸⁸ Bahriye Kanunnamesi'nde belirtildiği üzere, yeni inşa gemilerin süvari ve zabitanı, Tersâne memurları tarafından takip edilirdi. Limanda bulunan gemilerde çalışan personelin liman kumandanına aylık olarak bildirilmesi gerekirdi. Liman Kumandanı, tüm tamamlanan ve ayrıca göreve çıkacak gemilerin personel yoklamasını yapıp yoklama jurnaline işleyerek kayıtları Nezârete iletirdi. Ayrıca, limanda bulunduğu sırada görevini yerine getirmeyen süvarileri Bahriye Nezâretine bildirirdi.⁸⁹

Bazı durumlarda geçici personel temin ediliyordu.⁹⁰ Gemiler arasında gerçekleşen personel takviyesi, taşra halkından geçici temin edilen işçilikler ya da Harbiye bağlı birimlerden tedarik edilen destek işgücü, geçici personel temini yöntemlerine ilişkin örneklerdendir.⁹¹ Bahriye işlerinde faydalanılan kaynaklardan bir başka örnek ise Tersâne-i Âmire zindanındaki prangalıların Tersâne

1980, s. 26; Levent Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri (1890-1918)*, Kırıkkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2004, s. 83.

86 DTA, Komodorluk, 19/27-29; 10/236; 9/42.

87 *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, 1297*, 2. bâb, 2. fasıl.

88 DTA, Muhasebe, 608/3.

89 *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, 1297*, 2. bâb, 3. fasıl.

90 DTA, Muhasebe, 945/28.

91 DTA, Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnalı; DTA, Komodorluk, 35/172,173,174; 35A/236; 36/115.

hizmetinde çalıştırılmasıdır.⁹² Personel tedarik yöntemlerinden bir diğeri Bahriye erlerinin Ereğli madeninde çalıştırılmasıdır.⁹³ Leyli Tüccar Mektebi mezunlarının çeşitli rütbelerde Donanmada istihdam edilmesi, bu alanda verilebilecek bir başka örnektir.⁹⁴

Modernleşen Tersâne-i Âmirede çalışabilecek kalifiye personelin yetiştirilmesi gereği ile 1858 yılında Bahriye sanayi alayları kuruldu ve böylece dışarıdan personel tedarikinin engellenmesi hedeflendi. 1908 yılında kaldırılana kadar çeşitli isimler alan tabur, beklenen verimi sağlayamamıştı.⁹⁵ Özellikle savaş durumunda ortaya çıkan personel ihtiyacı, imalat sınıfına mensup çalışanlar arasından karşılanabiliyordu ki bu durum imalat alanında tecrübe kaybına neden oluyordu. Bu nedenle teknik alanda söz konusu olan yabancı personel bağımlılığı bir kısır döngüye girmişti.

Oldukça uzun bir süre Osmanlı Donanmasında görev alan Woods Paşa, bu kapsamdaki gözlemlerini kendi hatıratında paylaşmaktadır. Örneğin, 1870'li yıllarda genç subayların alanında ilerleme şanslarına dönük bakışı olumsuzdu ve yaşlı subaylarda kıskançlık ve liyakat sorunu vardı.⁹⁶ Modern Osmanlı Bahriyesinde denizle ilgisi olmayan komutanlar görev alabilmekteydi, mesleki eğitim seviyesi yetersizdi ve her çalışan kuruma fayda sağlamaya yetecek seviyede bilgi sahibi değildi.⁹⁷ Osmanlı Bahriyesinde görev alan yabancı danışmanlardan Amiral Gamble, II. Meşrutiyet Dönemi'nde donanma gemilerinde yeniden bir organizasyona gitti.⁹⁸ Manevra düzenleyerek erat ve zabitanın eğitim programları üzerinde çalışmalar yaptı.⁹⁹

92 *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 50.

93 DTA, Mektubi, 869/56.

94 DTA, Komodorluk, 29/255.

95 Burcu Kurt, "Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları", *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 16, S. 28, Bursa 2015, s. 79-111.

96 Sir Henry F. Woods, *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, çev. Amiral Fahri Çoker, Milliyet Yayın, İstanbul 1976, s. 133.

97 Panzac, *age.*, s. 353.

98 Yaşar Bedirhan ve Fiğen Atabey, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", *Turkish Studies*, C 8, S. 5, 2013, s. 134.

99 Ryan K. Noppen, *Osmanlı Deniz Harekatı 1911-1918*, çev. Emir Yener, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016, s. 14; Marina Malevinskaya, "I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu Hakkında Rus Filosu Ajanlarının Raporları (1909-1914)", *Osmanlılar*, C 2, ed. Güler Eren, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 571.

Bahriye Nezâreti, her daim kurumda görevli kendi personeli, kısa süreliğine görevlendirilmiş personeli ve yabancı devlete mensup sözleşmeli çalışanlarıyla birlikte belirli niceliğe sahip bir kurumdur. Personel temin yöntemleri çeşitli olmakla birlikte tamamının düzeni bahriye nizamnâmeleri ve talimatları vasıtasıyla sağlanmıştı.

3) Bakım ve Onarım Faaliyetleri

Bahriye kurumunda bakım ve onarım faaliyetleri, bahriye unsurlarının tamamını, ilgili teçhizatı ile sistemlerini kapsamakta sonuç olarak da kullanım/görev süresi boyunca verimli kalmasını temin etmektedir. Verimli kalması uzun ömürlülüğü ifade ederken aksi durumda bir ekonomik kayıp yaratmaktadır. O nedenle, bu faaliyetlerin savaş ve barış dönemlerinde belirli bir plan dahilinde ve sürekli bir şekilde yerine getirilmesi, lojistik kavramının esas unsurlarından birisidir. Kaldı ki, Batı donanmalarında da en büyük problem teknik donanıma sahip donanmaların bakım tutumu olmuştur.¹⁰⁰ Zira pahalı bir sermaye olan donanmayı ayakta tutmak oldukça maliyetli bir konudur.

Yaşayan Bahriye kurumunun tamamı, bakım onarımın gerçekleştiği yerdirdi. Öncelikle gemiler, bakım tutumun en fazla ihtiyaç duyulduğu alanı ifade etmektedir. Gemiler, Tersâne-i Âmirede, taşra tersanelerinde veya yabancı tersanelerde onarıma alınırdı. Ayrıca seyyar olarak hizmet sağlayan fabrika ya da onarım gemileri de bulunmaktaydı. Gemi onarımlarına bakıldığında talimatlar kapsamında ilerlediğini belirtmek gerekmektedir. Bir geminin onarımı, İnşaiye Meclisi raporuyla başlar, Ferik onayı alınır ve Bahriye Meclisi tarafından son onay verilir. Liman tezkeresi olmadan bakım onarım faaliyetleri başlatılmaz, parça tedariki yapılmazdı. Tersânede yeni inşa edilen ya da onarılan gemilerde çalışan işçilerden ve tersane düzeninden Liman Reisi mesuldü. Geceleri ise nöbetçi paşanın sorumluluğuna geçirdi. Onarımda kullanılacak malzemeler, liman reisinin yardımcısı ve baş mühendisi tarafından kontrol edilirdi.¹⁰¹ Havuzlanan gemilerde kullanılacak yedek parça ve malzeme listeleri gemi komutanları tarafından hazırlanarak vapurlar müdürüne onay için verilir ve böylece liman tezkeresi alınabilirdi.¹⁰² Eşyaların kullanımı ve kalan miktarlar Başmütemed kanalıyla

100 Jon Tetsuro Sumida, "Forging the Trident: British Naval Industrial Logistics, 1914-1918", *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, ed. John A. Lynn, Boulder, San Francisco 1993, s. 217-218.

101 *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 10-11, 48.

102 *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 28-29.

liman reisine iletirdi ki böylece eksik malzemeler satın alınabilirdi.¹⁰³ Bahriye nizamnâmelerine ek olarak bu alanda çeşitli talimat ve vazife bilgilendirmeleri de verilmeye devam etti.¹⁰⁴ Tüm bu çabalara rağmen gemiler tam anlamıyla temiz tutulmuyor, makinaları uygun muhafaza edilmiyor, personeli bilgili hareket etmiyordu.¹⁰⁵ Özellikle savaş zamanlarında gemilerin kötü vaziyeti, zayıf silah aksamı ve yetersiz seyir kabiliyeti bunu çok net bir şekilde gösteriyordu.¹⁰⁶

Donanma gemilerinin sürekli tamir ihtiyacı, özellikle bu lojistik faaliyet alanının her zaman birincil öncelikli olmasına neden oldu. Örneğin, 1885 yılında İstanbul'da bulunan gemiler ile tesislerin durum değerlendirilmesi için bir teftiş heyeti görevlendirildi.¹⁰⁷ Haliç'e kapatılmış olan bazı zırhlıların kazan ve top sistemlerinde onarım düşünülürken bazılarının bakım yapılmayacak kadar kötü durumda olduğu böylece ortaya çıkarılmıştı. Onarımlar ise İstanbul tersanesi ile yabancı tersanelere verilmişti. İstanbul'da onarılan gemiler için ihtiyaç duyulan parçalar dışarıdan temin edildi.¹⁰⁸ Yabancı tersanelerde ya da yabancı şirketlerin kontrolünde yapılacak gemi onarımları öncesinde sövvey yapılır ve bu çalışmaya istinaden fiyat teklifi verilir. Bazı teklifler incelendiğinde açıkça görülmektedir ki rutin bakım faaliyetleri düzensiz yapıldığından gemilerin denize elverişliliği bulunmazken, tamir teklifleri oldukça yüksek bedelli oluyordu.¹⁰⁹

Modern donanmalar çağında yıllar ilerledikçe değişen kurumsal yapı, lojistik aktörlerin de değişmesine neden oldu. Bir düzen içerisine alınmaya çalışılan onarım faaliyetlerinin mali yükü artarken her onarım başarı ile sonuçlanmıyordu. Ayrıca, onarım faaliyetleri yalnızca İstanbul'da değil hem seyyar olarak gemilerde hem de taşra tersaneleri ile yabancı tersanelerde gerçekleştiriliyordu. Genelde görece basit onarımlar ya gemide ya da taşra tezgahlarında tamamlanıyordu.

103 *Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, s. 45-46.

104 DTA, Tersane, 392/13B,6A; DTA, Meclis-i Bahriye, 74/33a; Namık Gökçay, *İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri, Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2009, bkz. II. Bölüm.

105 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, C 3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980, s. 87.

106 *Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akan Harekatı*, haz. Ahmet Küçüköğlü, ed. Erdoğan Şimşek, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2011, s. 31.

107 DTA, Islahat, 11/25.

108 DTA, Muhasebe, 1049/59; 1083/19.

109 RMG, DEY/88, D'Eyncourt, Sir Eustace Tennyson, 1st Bt. (Director Of Naval Construction), 1868-1951; BOA, YMTV, 310/165, H-05.05.1326; DTA, Mektubi, 1407/204.

Taşra tersanelerinde onarımı yapılamayan gemiler, İstanbul'a yol alırdı ve seyredebeyecek kadar kötüyse gemilerin yedeğinde İstanbul'a götürülürdü.¹¹⁰ Bazı gemilerin İstanbul'daki olanaklarıyla dahi eksiksiz onarılamadığı zamanlarda bu gemilerin yeniden teknik problemler çıkardığı da görülmüştür.¹¹¹ Tamir işlerinin hakkıyla yapılamaması nedeniyle kıyılarda hareket edemez vapurlar görevlendirilmiş oluyor¹¹² ve Bahriyenin kıyı koruma yükümlülüğü zayıflıyordu.¹¹³

Gemi personelinin imkanlar doğrultusunda tamamladığı onarımlar da olurdu. Gemi komutanı ve süvarisi, gemide her türlü işten ve personelden mesuldü, personel ise kendi görev alanından sorumluydu. Örneğin çarkçı sınıfı gemi kazanlarından, porsun güverte donanımlarının muhafaza ve bakımından, yelkenci yelken odasının düzenli ve kuru tutulmasından sorumluydu. O nedenle personel eksikliği ya da yokluğu, o işin yapılamamasına neden olurdu.¹¹⁴ Geminin levazımından ve personelin özel eşyalarından sorumlu olan ikinci süvarinin onayı olmadan gemi dışına malzeme çıkarılamazdı. Gemide bulunan tamirhaneler, ambar ve depolar ile içlerindeki levazım, onarım işleri için kullanılan malzeme ve alanları ifade ederken onarım kabiliyeti gemi personelinin bilgi ve tecrübesiyle sınırlıydı. O nedenle her geminin yetkinliği kendi içinde değerlendirilmesi gereken bir durumu ifade etmekteydi. Korunması zorunlu sermaye olan gemiler, üzerindeki teçhizatı, silah ve makina aksamıyla değerlidir; bu nedenle tamamını korumak üzere merkezi olarak emirler verilmiş, görevli personel sorumlu tutulmuştur.¹¹⁵ Buna rağmen gemilerde bakımdan sorumlu bölük zabiti ve topçuların¹¹⁶ silah aksamı, top ve mühimmatını uygun koşullarda muhafaza edemediği belirtilmelidir.

Gemiler dışında Tersâne-i Âmire ve taşra tersanelerinde bulunan makina ve aletlerin kanun ve talimatlar kapsamında korunmaya alınması da önemliydi. Tersâne-i Âmire, 19. yüzyılın endüstriyel modernizasyonun gerçekleştirildiği bölge¹¹⁷ olarak Bahriyenin can damarıydı. En yoğun bakım ve onarım faaliyetlerinin devam ettiği bir sanayi bölgesiydi; burada bulunan ve imalatın devam ettiği fabrika

110 DTA, Komodorluk, 33/24.

111 DTA, Komodorluk, 39A/227.

112 BOA, Dahiliye Şifre Kalemi (DH.ŞFR.), 360/12, H-02.02.1321.

113 BOA, DH. MKT. 829/1; H-22.12.1321.

114 DTA, Komodorluk, 31/147; *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 13. bâb.

115 DTA, Mektubi, 590/140; 732/15.

116 DTA, Mektubi, 732/15.

117 İdris Bostan, "Tersane-i Amire", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, Ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, Infobase Publishing, US 2009, s. 560.

ve atölyelerin de bakıma ihtiyacı vardı. Lojistik faaliyetlerin kesişme noktası olan Tersâne-i Âmire, onarım faaliyetleri için ana üstü; kapsamlı olanakların tamamı buradaydı. Buna rağmen işleyişe, kuralların takibine, personelin çalışma usul ve yöntemlerine, teknik altyapının varlığına ve kullanılabilirliğine, teknik yönetime, binaların ve havuzların durumuna ilişkin hazırlanan teknik raporlar oldukça olumsuzdur.¹¹⁸

Taşra tersaneleri devletin sahip olduğu topraklar bağlamında ve bölgenin önemine göre değişmekle birlikte, Gemlik, İzmit, İzmir, Sinop, Suda, Rodos, Selanik, Alanya, Basra ve Kamaran tersaneleri yoğun tersanelerdendi. İdari yapısı Tersâne-i Âmireden çok farklı bu tesisler, az sayıda subay ve memur ile yönetilmekteydi. Çoğunda havuz yoktu ve onarım atölyeleri ile malzemeleri eksiksiz değildi.¹¹⁹ Tersanelerden bazıları yakınlarındaki kaynaklar nedeniyle, bazıları jeostratejik önemleri nedeniyle, bazıları ticari gaye ile kullanılmaya devam ederken bölgenin önemine istinaden liman, depo, mağaza, atölye gibi yeni tesisler eklenebiliyordu.

4) Sağlık Hizmetleri ve Sağlık Malzemesi

Sağlık hizmetleri ve malzemeleri; tüm bahri unsurlardaki hastalık ve yaralanmalar, salgın hastalıklar ve karantina süreçleri başta olmak üzere yürütülen faaliyetlerle ilişkilidir. Sağlıklı yaşam için temel koşul olan hijyenin önemi, nizamnâmelerde de görüldüğü üzere, 19. yüzyılın ikinci yarısında Bahriyede anlaşılmaya başlanmıştı. Özellikle koleranın ortaya çıkış nedenleri, nasıl bulaştığı ve antisepsinin önemi bilinmekteydi.¹²⁰ Kaldı ki gemilere hekim ve cerrah atanması ve ecza malzemelerinin temini, hastane işleyişinde düzen, hastane gemilerinde süreklilik 19. yüzyılın başında gerekli görülüyordu.¹²¹ Bahriye merkez hastanesine ek olarak Suda, Preveze, Cidde ve Basra başta olmak üzere taşrada da hastaneler kuruldu.¹²² Örneğin 1875 yılında tabip, eczacı ve cerrah bulunan kurumlar şu şekildeydi:

118 Panzac, *age.*, s. 358-9; BOA, YPRK.ASK., 27/18, H-14.09.1302; Ender Kuntsal, *Osmanlı Bahriyesinde Bir Amerikalı: Bucknam Paşa*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 129; Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanmasında Torpido Botlar ve Destroyerler, Sultanhisar & Muavenet*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2009, s. 40.

119 Songur, *age.*, s. 347.

120 Halil Tekiner vd., "Hygiene on Board: Instructions for Ottoman Mariners in the Late 19th Century", *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, ed. Dejanirah Couto et al., Denizler Kitapevi, İstanbul 2014, s. 526.

121 Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, s. 57-60.

122 DTA, Mektubi, 223/64; 427/10; 574/178; 1161/95.

Sıhhiye Dairesi, Tersâne-i Âmire, Bahriye Mektebi, Bahriye Merkez Hastanesi, Tuna Komutanlığı, Cidde ve Basra Komutanlıkları, Suda Limanı.¹²³ Burada özellikle belirtmek gerekir ki merkez teşkilattan farklı olarak taşrada görevli bulunan cerrahlar, görev süreleri dolduğunda atandığı yerde bulunan personel sayısı yeterli olmadığında orada çalışmaya devam edemezdi.¹²⁴ Burada bahsi geçen hizmetleri verecek personel Mekteb-i Tıbbiye-i Şâhânedede eğitim gördü, staj yaptı ve bazıları eğitim için yurt dışına gönderildi.¹²⁵

Donanma merkezde bulunduğu zaman Bahriye Hastanesinin doktorları bahriye askerlerini muayene etmeye devam etti ve hasta olanlar hastanede tedavi altına alındı. Gemiler taşra görevindeyken hem gemi doktorları hem de taşra hastanesi doktorları hasta bahriyelileri tedavi etti; gerekli görünen durumlarda Bahriye Merkez Hastanesine sevk etti. Hastanelerin bu tedavileri gerçekleştirmek için ihtiyaç duyduğu malzemeler baştabip ve hastane memurları tarafından listelenir, Kapudan Paşa ve Ferik tarafından da onay için Bahriye Meclisine gönderilirdi. Alımlarda yine müteahhitler varlık göstermekteydi. Hastane baştabibi, görevli memurlar, hastabakıcıları rutin görevlere sahipti. Hastanede sürekli bir şekilde nöbetçi doktor, cerrah, eczacı ve imam olurdu.¹²⁶ Ayrıca salnamelerde görüldüğü üzere teşkilat içerisinde Sıhhiye Heyeti ve Sıhhiye İdare Komisyonu bulunmaktaydı. Nezaretin 1867 yılındaki yeniden teşkilatlanmasından sonra Sıhhiye Meclisi, Tıbbiye-i Bahriyenin ihtiyaç listelerini Bahriye Meclisine sunmaya başladı. Böylece İstanbul ve taşrada bulunan gemiler, gemi hastaneleri, mevki hastaneleri ve sağlık hizmetleri kapsamındaki tüm alımlar Sıhhiye Meclisi tarafından idare edildi. Satın alınan sağlık malzemeleri ilgili depo ve ambarlarda muhafaza edilirdi; Ecza-i Tıbbiye Ambarında çalışan memurlar kayıt işlerini yapar ve taleplere istinaden ilaçları teslim ederdi.¹²⁷ Bu işlemlerin benzeri gemilerde gerçekleştirilirdi. Sağlık malzemeleri gemilerde ve taşrada zorunlu olarak bulunması gerekse de yeterli olmadığı dönemler olmuştu. Nizam ve talep doğrultusunda tedarik edilen sıhhi malzeme ve ilaçlar kontrol altında olduğundan, eksildiğinde yeniden talep edilirdi.¹²⁸

123 *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı*, s. 73.

124 DTA, Komodorluk, 7437/16,17,19.

125 DTA, Mektubi, 74773/5.

126 *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, s. 13-14.

127 BOA, İrade Dahiliye (İ.DH.), 359/ 23744, H-05.03.1273; BOA, BEO., 4696/352161, H-16.02.1340.

128 DTA, Komodorluk, 39A/186.

Farklı coğrafyalar arasında seyir halinde olan gemiler, bulaşıcı hastalıkların taşıyıcısı olabilmekteydi. Bu nedenle Akdeniz'den Çanakkale'ye gelmiş olan gemiler ile transit olarak geçecek gemilerin kontrolleri, uğrak limanlara ilişkin tehlikeler, transit geçiş izinleri, gemi personelinin karantinası, geminin harice eşya çıkarması gibi hususlar ilgili nizamnâmelere göre yürütülmekteydi. Karantinaya alınmış gemiler kanunda öngörülen sancağı toka etmek zorundaydı.¹²⁹ Osmanlı Devleti'nin uzun bir sahil şeridinde sahip olması, karantina vakalarının olacağını işaret ederken seyir yasaklarını da olası kılmaktadır. Örneğin hacca gelenler, Kamaran'da karantinaya alınır. Bir başka örnek 19. yüzyılın sonlarında Adana'ya kadar gelen kolera salgınının, bulaş yaratacağı endişesiyle bu kıyılarda gemilerin azaltılmasıdır.¹³⁰ Riskli bölgelerden gelen gemilere de ihtiyat karantinası uygulanırdı.¹³¹ Mısır'da kolera problemi ortaya çıktığında, limanlarının muhafazası için fare itlafı başta olmak üzere çeşitli tedbirler alınmıştı.¹³² Savaş yıllarında dahi kolera görülmeye devam etti ve bazı gemiler karantinaya alınırken asker nakliyesine ilişkin görevleri iptal edildi.¹³³ Kolera dışında iskorbüt hastalığının da görüldüğü gemilerde sıhhi önlemlerin yanında askerlerin menüsü zenginleştirilmekteydi.

Burada bahsi geçen hizmetler belirli kurallar çerçevesinde yürütülmüştür. 1849 ve 1880 yılı Bahriye nizamnâmeleri, ek talimat ve nizamlar¹³⁴ sağlık hizmetleriyle birlikte sağlık teşkilatına şekil vermişti ve bunlardan bazıları yazılı olarak taşra kumandanlıklarına da gönderilmişti.¹³⁵ II. Meşrutiyet döneminde dönüşüm içine giren Nezâret teşkilatında sıhhiye kurumu da payını almış, 1913 yılında yeni nizamlar kabul edilmişti.¹³⁶ Gemilerde bulunan sıhhiye teşkilatı, geminin tipine ve büyüklüğüne göre değişen sayılarda zabitan, cerrah, sıhhiye gediklisi ve askerleri içerirdi. Gemilerdeki bu personel, hastaları tedavi eder ve genel sıhhi kurallar kapsamında sorumluluklarını ifa ederken doğrudan süvari ile iletişimde olurdu. Merkezi Sıhhiye Dairesi hem sağlık personelinin hem de sağlık malzemeleri ile hastanelerden sorumluydu. Bu sistem içerisinde bulunan sıhhiye müfettişleri tüm

129 *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 8. bâb.

130 BOA, DH. MKT., 1798/55, H-27.05.1308.

131 BOA, DH. MKT., 2002/76, H-23.02.1310; 2003/5, H-25.02.1310.

132 DTA, Komodorluk, 12/83,86,89,92; 14/4.

133 DTA, Mülga Bahriye, 663/93.

134 *İdâre-i Tıbbiye-i Bahriye Nizamnâmesi*, Bahriye Matbaası, İstanbul 1288.

135 DTA, Meclis-i Bahriye, 74/81-87; DTA, Mektubi, 151/84.

136 *Kışla ve Mevâki-i Bahriye'de Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi*, Bahriye Matbaası, İstanbul 1329; *Sifun-ı Hümayunda Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi*, Bahriye Matbaası, İstanbul 1329.

sağlık personelinin evraklarını takip eder, hastaların sevkine ilişkin işlemlere bakar, gerek gördüğünde tayinata ilişkin yeni teklifler sunar, satın alma komisyonlarında görev alırdı. Gemilerde görevli eczacılar, hastaların kaydını, sağlık malzemesi ve ilaçların kaydı ve muhafazasını, sarfiyatın kontrolünü yapmaktayken tabibe karşı sorumluydu. Gemideki hastaların kayıtları muhasebe memurlarına iletilmek üzere nöbetçi subaya verilirdi.

Gemi jurnalleri; gemide bulunan sağlık personeli, revir donanımı ve viziteye çıkış gibi konularda gemi özelinde bilgiler vermektedir. Anlaşıldığı üzere gemilerde hekim borusu çaldığında, personel viziteye çıkmaktaydı. Hafif hastalıklar gemide çözümlenirken ağır olanlar ya donanımlı revire sahip bir gemiye veya taşıyaya¹³⁷ gönderilir ya da doğrudan Bahriye Hastanesine sevk edilirdi. Gemi asker ve personel belirlenmiş hamam günlerinde taşra hamamlarına gider, temizleme günlerinde kendilerine verilen sabunlarla yatak ve özel eşyalarını temizlerdi.

5) İntikal ve Ulaştırma

Lojistik faaliyet alanlarından intikal ve ulaştırma; bahriye kurumuyla ilgili malzeme ve insan taşımacılığını ifade eder. Bu nakliye hizmeti sayesinde eşyalar, ikmal malzemeleri ve personel, ihtiyaç duyulan birimde amacına uygun şekilde kullanılır. Osmanlı Bahriyesinde bu taşıma işi çeşitli tipteki gemiler vasıtasıyla yapılırdı. Bahriyeye ait gemiler dışında nakliye işinin Osmanlı tebaasına ait ticari gemiler ve yabancı kumpanya gemileriyle tamamlandığı görülmektedir. Örneğin asker ulaştırması veya kömür taşımacılığı, Nezâretin ticaret filosunun zayıf olması nedeniyle özel ticari gemilerin kiralanmasını gerektirdi ve dönem dönem harp gemileri kullanıldı. Bu metodun görece masraflı olması nedeniyle, Osmanlı Bahriyesi 1860'lı yıllarda asker nakliyesinde kullanılabilecek yandan çarklı ve bakımı kolay olan nakliye vapuru siparişleri verirken kendi tersanelerinde de gemi inşa faaliyetlerine devam ederek bundan büyük faydalar gördü.¹³⁸ Savaşlar sırasında donanmaya mensup bazı gemiler doğrudan asker nakliyesinde görevlendirilirdi ve silah ile erzak taşımacılığı da yapılırdı.¹³⁹ 1870'li yıllarda ve sonrasında Nezârete bağlı bir birim olan İdâre-i Azîziye (İdâre-i Mahsûsa) vapurları kömür, silah ve askerlerin naklinde kullanılıyordu.¹⁴⁰

137 BOA, Y.MTV., 311/148, H-26.05.1326; BOA, Hazine-i Hassa İradeler (HH.İ.), 207/21, H-22.07.1329; BOA, Mabeyn-i Humayun Evrakı İradeleri (MB.İ.), 153/96, H-22.07.1329.

138 Panzac, *age.*, s. 339.

139 Woods, *age.*, s. 208.

140 DTA, Mektubi, 167/24; DTA, Muhasebe, 927/15; 996/8; 818/15,16; BOA, Y.MTV., 310/19, H-22.04.1325; BOA, Yıldız Hususi Maruzat (Y.A.HUS.), 272/57, H-11.09.1310.

Limanlardaki teknik yetersizlik dolayısıyla gemilerin nakliye işini tamamlamak üzere kıyıya yanaşması sorun olduğundan sahilde istimbob kullanımına yoğun bir ihtiyaç vardı. Bölgeye gelen geminin kıyıya doğru çekilmesi ya da demirde kalan bir gemideki yüklerin kıyıya ulaştırılması için istimbob tedariki gerekliydi. Nakliye işinin tamamlanması için bu tip yardımcı gemiler tedarik edilmeli ve sahillere ulaştırılmalydı.¹⁴¹ Görüldüğü kadarıyla, bahriyenin yardımcı gemileri ikmal malzemelerinin taşınmasında kullanıldığı kadar, depo, ambar ve onarım faaliyetleri için de vazifelendirilmişti.

Taşımacılık işlerinin daha kurallı olması adına 1909 yılında İzmir’de alınmış olan bir karar dikkate değerdir. Daha çok gelişmiş ülkelerde görünen şekli ile milli bir donanma kurarak tersane ve fabrikaların tesis edilmesi ve ayrıca hızlı posta vapurlarından oluşan bir filo tertibi düşünülmüştü. Gemi personelinin Osmanlı subaylarından seçilerek gerekli görülen her koşulda bahsi geçen bu vapurların donanma öncülüğünde sevkiate kullanılması öngörüldü. Bu seferler sırasında doğacak tüm masrafların hükümete ait olacağı ve tüm gemilerin ücretsiz olarak Bahriye Nezâretinin komutasında olması dikkate alınmıştı.¹⁴² Görüldüğü gibi bu tarz kararlar ile eksik bir lojistik saha iyileştirilmeye çalışılmaktaydı.

6) Altyapı ve İnşaat

Modern donanmalar, ayakta kalmalarını destekleyecek farklı tipte gemilere, üslere, depo ve ambarlara, tersanelere, fabrikalara, onarım ve inşa havuzlarına, mağazalara, limanlara, hastanelere, okullara sahip olmak zorundadır. Bu gibi bahri tesislerin öncelikle planlanması, ardından inşası ve uygun şekilde yönetimi faaliyetleri de lojistik görevler kapsamındadır. Dolayısıyla barış ve savaş zamanlarında inşa edilen tesisler, Bahriyenin devamı için üst seviyede gerekli olduğundan yeterli oranda planlanmış olması elzemdir. Tüm lojistik faaliyetlerin sürekliliği, uygun bir altyapının kurulmasına bağlıdır. Zira ikmal malzemelerinin muhafazası, bu malzemenin kullanım ömrü üzerinde etkilidir.¹⁴³

Bahriyenin merkez binası olan Divân-hâne, birçok inşa kararının alındığı merkez oldu. Genel olarak Tersâne-i Âmireye bakıldığında her dönem inşa ve onarım faaliyetleri olduğu görülse de özellikle 1880’li yıllar itibarıyla birçok binanın çatı ve duvarı başta olmak üzere onarıldığı veya yeniden inşa edildiği görülmektedir:

¹⁴¹ Songur, *age.*, s. 369.

¹⁴² DTA, Daireler, 5/2.

¹⁴³ Songur, *age.*, s. 408-411.

fırın, değirmen, mamul ve gayri mamul elbise ambarı, arpa ambarı, merkez hastanesi, bakkal, nakkaşhane ve elbise deposu, mühimmat-ı harbiye ambarı, baruthane, koğuş ve kışla, lokanta, bahriye mektebi, kazanhane, rokehanne, demirhane, Yalı Köşkü fabrikası, mahzenler, fişekhane, dökümhane, dikimevi.¹⁴⁴ Osmanlı müttefiklerinin Osmanlı'da buldukları sürelerde yaptıkları ve sonra Osmanlı Bahriyesine devrolan binalar da onarıma tabi tutuluyordu.

Bahriye tarafından yürütülen tekil inşalar yanında, Tersâne-i Âmirenin köklü onarımına ilişkin yapılan detaylı anlaşmalar da bulunmaktaydı ve bu anlaşmalardan sonuncusu 1913 yılının sonunda, Armstrong-Vickers firması ile yapılan anlaşma oldu. Bu anlaşma çerçevesinde yüzer havuzla birlikte İzmit'te bir deniz üssü inşası tartışmaya açılmıştı. Anlaşmanın ödemeleri dahi karara bağlanmıştı.¹⁴⁵ Bu süreçte Türk personelinin görevlendirilmesi onların tecrübe kazanması açısından dikkate alınan bir konu oldu.¹⁴⁶ Anlaşmanın mali ve hukuki incelemesi tamamlandıktan sonra Armstrong yetkilisi ile Vickers yetkilisi İstanbul'a gelerek anlaşmayı imzaladı¹⁴⁷ ise de bu ortaklık savaşın başlamasıyla dağıldı.

Lojistik hizmetler sunan binaların onarımı ve inşası taşrada da devam etti: tersaneler, hastaneler, kömür ambarları, liman daireleri, komodurluklar, su depoları, koğuşlar, cephanelikler, ambarlar, rıhtımlar.¹⁴⁸ Arşiv belgelerinden izlendiği kadarıyla inşaların masrafları, daha çok yerel kaynaklardan veya bölgedeki liman gelirlerinden elde ediliyordu.¹⁴⁹ Tüm onarım ve inşaa faaliyetleri merkezin onayına istinaden başlamaktaydı. Bu nedenle acil durum arz eden

¹⁴⁴ BOA, İ.BH., 1/19, H-25.12.1310; 1/20, H-29.12.1310; 1/23, H-03.01.1311; 1/24, H-04.01.1311; 1/26, H-07.01.1311; 1/30, H-13.01.1311; 1/34, H-25.08.1311; 1/53, H-30.05.1312; 1/58, H-03.06.1312; 1/62, H-14.08.1312; 2/1, H-15.01.1313; 2/13, H-20.05.1313; 2/14, H-27.05.1313; 2/25, 11.01.1314; 2/35, 24.02.1315; 2/36, 01.03.1315; 2/40, H-14.05.1315; 3/8, H-16.07.1316; 3/13, H-25.10.1316; 3/14, H-07.11.1316; 3/30, 07.05.1317; 3/35, H-28.08.1317; DTA, Şura-yı Bahriye, 575A/30A,49A; 226/64A,74A; 144/94A.

¹⁴⁵ Faruk Yılmaz, "Sonuçları Açısından Osmanlı Dış Borçları", *Osmanlılar*, ed. Güler Eren, C 3, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 425.

¹⁴⁶ RMG, LIM/ 113/ 2, Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931, s. 341, 345.

¹⁴⁷ RMG, LIM/ 113/ 2, s. 371.

¹⁴⁸ BOA, İ. BH., 1/28, H-05.01.1311; 1/39, H-08.12.1311; 2/46; 1/7; 1/27; 1/63; 2/33, H-10.11.1314; 1/56, H-17.06.1312; 1/59, H-03.07.1312; 2/26, H-08.03.1314; 2/30, H-08.06.1314; BOA, DH. MKT., 1911/70, H-14.06.1309; BOA, BEO, 829/62109, H-10.03.1314; DTA, Mektubi, 223/64; 427/10; 574/178; 1161/95; DTA, Muhasebe, 670/3; 957/64; 1172/42; 1864/77; 1923/115; DTA, Defterler, Muhasebe, 10086 Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabeti Müsvedde Defteri, s. 37.

¹⁴⁹ BOA, İ.BH., 1/41, H-24.12.1311; DTA, Muhasebe, 1864/77.

işlerde bölgenin sorumlu komutanı saha çalışmasına dayanan detaylı bir lâyiha hazırlayarak maliyetiyle birlikte Nezârete bildirirdi.¹⁵⁰ Komodor Nutkî Bey, 1909 yılında Yemen'e ilişkin bir rapor hazırlamış, sahilin sorunlarını açıkça ortaya çıkarmıştı.¹⁵¹ Bu rapora göre, bölgede görevli Osmanlı askeri zor durumdaydı; sahil boyunca mühimmat ve erzakına el konmuş ve muhaberat olanakları zarar görmüştü, asker hasır kulübelerde yatıyordu, liman ve iskele yoktu. Söz konusu eksiklerin acilen giderilmesini, bölgenin önemi üzerinde durarak özellikle belirtmişti. Ona göre bölgede sürekli bir karışıklığın var olma nedeni, idari ve askeri teşkilat yapısının kurulamamasıydı. Taşra inşaatlarının muhakkak belli bir planı takip etmesi ve bir komutanın inisiyatifine bırakılmaması gereği üzerinde duran Komodor Nutkî Bey, Kamaran Tersanesindeki yapıların usulsüzlüğünden de yakınmaktaydı. Burada gambotların onarımı için bir fabrika ile hastane inşasını gerekli görmekteydi. Bu rapordan sonra, bölgede bulunan gambotların sayısı artırılmış, ikmal malzemelerinin teminine önem verilmiş, ek inşaatların planlanmasına karar verilmişti.¹⁵²

Modern donanmanın tesisi sırasında İstanbul ve taşrada inşaata yönelik olarak lojistik altyapı geliştirilmeye çalışıldı. Fakat, Osmanlı Devleti'nin altyapı çalışmaları onun uzun sahil şeridinin tamamını kapsayamadı.

Sonuç

Bahriye lojistiği kavramı, askeri birimlerin kendi faaliyetleri için ihtiyaçları belirlenmesini takiben tedarik ettiği ilgili eşya ve malzemeler ile ihtiyaç duyulan hizmet yönetiminin gerçekleştirilmesiyle ilgilidir. Osmanlı Bahriyesinde ikmal malzemesi ile işgücü ihtiyaçları, kurum içinde yerleşik pratikler ve nizam çerçevesinde gelişirken, bunların tedariki üç ana yöntem ile sağlandı: Nezâret yapısı içinde üretim, dahilden satın alma ve hariçten satın alma. Son ikisinde çoğunlukla mukavele çerçevesinde müteahhitlerden fayda sağlandı. Teslim edilen eşya, mühimmat, zahire gibi ikmal malzemeleri, Tersâne depolarında stoklandı. Tersâne-i Âmireden hareket eden tüm gemiler burada bulunan ana ambar ve depolardan ihtiyaçlarını belirli kurallar çerçevesinde temin edip ambarlarına istiflerken, taşrada bulunan depolara buradan ikmal malzemesi nakledildiği gibi seyyar gemilerle de doğrudan gemi teslimatı gerçekleştirilirdi.

150 *Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu*, 1297, 2. bâb, 2. fasıl.

151 BOA, Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUI.), 1/42, H-15.10.1327.

152 BOA, BEO., 3827/286986, H-20.11.1328.

Depo ve ambarların bulunduğu sahalar olan Tersâne-i Âmire, gemiler, taşra tersaneleri ya da taşra mevkileri fark etmeksizin bahriye ikmal malzemelerinin uygun koşullarda depolanması ve muhafazası öncelik kazandı. Bu da lojistik faaliyetler içinde altyapı ve inşaat konusunun önemini vurgulamaktaydı. Her ihtiyacın ulaştırılması da belirli bir planlama ve gerekirse anlaşma yapılmasını zorunlu kılıyordu. Bazı makina, alet, sabit ya da seyyar unsurların uzun ömürlü olabilmesi için, bakım ve onarım yapısının geliştirilmesi gerekmekteydi. Böylece, zaten kırılğan mali yapının belirgin bir şekilde dikkate alınması söz konusu olurdu.

Görüldüğü üzere, bahriye lojistiğinin bu çalışmada anlatılan faaliyet alanlarından her biri, birbirini etkileyen ve ilgilendiren bir özelliğe sahiptir. Burada Osmanlı Bahriyesi özelinde verilen örnekler bu doğrusal ilişkiyi açıkça göstermektedir. Osmanlı Bahriye Nezâreti teşkilatının lojistik faaliyet alanları üzerindeki çabaları görünebilir seviyededir fakat yönetimi hiçbir zaman kolay olmamış ve tam anlamıyla sürdürülebilir başarılı sonuçlar elde edilememiştir.

Anlaşıldığı kadarıyla mali yetersizlik nedeniyle iç üretimin yeterli kalite ve çeşitte gerçekleşmemesi, eğitimde etkili bir gelişmenin sağlanamaması dolayısıyla bilginin kurumsallaştırılamaması, yabancı tedarik sistemine ve teknik danışmanlığa aşırı bağımlılık, özgün bir lojistik sisteminin yerleştirilip bahri politika haline gelmesini engellemiştir.

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA),

Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO): 155/11564; 590/44208; 3773/282945; 3899/292380; 4696/352161; 829/62109; 3827/286986.

Dahiliye Mektubi Kalemî (DH.MKT): 1058/8; 751/39; 810/73; 861/39; 829/1; 1798/55; 2002/76; 2003/5; 1911/70.

Dahiliye Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUİ.): 1/42.

Dahiliye Şifre Kalemî (DH.ŞFR.): 360/12.

Hazine-i Hassa İradeler (HH.İ.): 207/21.

İrade Bahriye (İ.BH): 2/46; 1/7; 1/27; 1/63; 2/13; 1/20; 1/19; 1/23; 2/1; 1/24; 1/26; 1/30; 1/34; 2/14, 2/25, 2/35; 3/14; 1/58; 1/62; 2/36; 3/30; 1/53; 2/40; 3/8; 3/13; 3/35; 1/28; 1/39; 2/33; 1/56; 1/59; 2/26; 2/30; 1/41.

İrade Dahiliye (İ.DH.): 359/ 23744.

Mabeyn-i Humayun Evrakı İradeleri (MB.İ.): 153/96.

Tefrişat-ı Rumeli Evrakı Jandarma Müşiriyet ve Kumandanlık Evrakı (TFR.I.AS.): 65/6433.

Yıldız Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.): 22/49; 27/18.

Yıldız Hususi Maruzat (Y.A.HUS.): 272/57.

Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV): 306/9, 310/165; 311/148; 310/19.

Yıldız Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Evrakı (Y.PRK.MYD.): 13/38.

Deniz Tarihi Arşivi (Eski) (DTA),

Daireler, 37/48; 5/2.

Defterler, EHB. J. d., (2341) Envanter Numaralı Ârâyiş-i Deryâ Korveti Sefâin Jurnalı.

Defterler, EHB. J. d., 455 (3850) Envanter Numaralı Heybet-nümâ Korveti Seyir Jurnalı.

Defterler, Muhasebe, (10086) Envanter Numaralı Mübâyaat Kitabeti Müsvedde Defteri.

Erkan-ı Harbiye: 76/16.

Islahat: 3/34,35; 4/13A; 15/52; 1/32; 111/4; 15/145A; 11/25.

Komodorluk: 30/64,72; 30/74; 5/10; 6/27,28; 21/50; 39A/5; 31/128,129; 59; 10/130; 10/11; 34/5; 19/27-29; 10/236; 9/42; 35/172,173,174; 35A/236; 36/115; 29/255; 33/24; 39A/227; 31/147; 7437/16,17,19; 39A/186; 12/83,86,89,92; 14/4.

Meclis-i Bahriye: 53B/70B; 75/73A; 5/38; 74/33a; 74/81-87.

Mektubi: 1398/85; 703/97; 130/23; 851/41; 508/107; 118/16; 100/94; 383/12,15,68; 1220/47; 709/124; 1343/2; 869/56; 1407/204; 590/140; 732/15; 223/64; 427/10; 574/178; 1161/95; 74773/5; 151/84; 167/24; 223/64; 427/10; 574/178; 1161/95.

Muhasebe: 609/25; 701/25; 558/2; 812/115; 707/4; 661/35; 670/54-55; 621/32,33; 109/2; 653/164; 2180/149; 2257/273; 1033/23; 1364/16; 938/8; 520/92; 723/54; 781/1; 1734/132; 636/38,41,43; 109/2; 1172/42; 930/7; 931/95; 850/9; 792/21; 931/28; 608/3; 945/28; 1049/59; 1083/19; 927/15; 996/8; 818/15,16; 670/3; 957/64; 1172/42; 1864/77; 1923/115; 1864/77.

Mülga Bahriye: 744/23,26; 660/184-186; 660/202-205; 661/32-33-34; 663/93.

Ön Tasnif: 30/419; 30/ 419-2371.

Şura-yı Bahriye: 417/171A; 211/10A; 575A/30A,49A; 226/64A,74A; 144/94A.

Tersane: 392/13B,6A.

Umumi Evrak: 177/83,85,86.

Caird Library, Royal Museums Greenwich (RMG),

DEY/88, D'Eyncourt, Sir Eustace Tennyson, 1st Bt. (Director Of Naval Construction), 1868-1951.

LIM/ 113/ 2, Limpus, Sir Arthur Henry, Admiral, 1863-1931.

Nizamnâme ve Salnâmeler

Bahriye Kanunnâme-i Hümayunu, 1297, Matbaa-i Bahriye, İstanbul 1297.

Bahriye Nizamnâmesi (1849), çev. Sabahattin Öksüz, Deniz K.K.lığı Karargah Basımevi, Ankara 1996.

Bahriye Salnâmesi, Matbaa-i Bahriye, Dersâdet 1326 (H.).

Bahriye-i Şâhâne-i Zâbitânının Elbise-i Resmîye Nizamnâmesi, Matbaa-i Bahriye, Dersâdet 1327.

İdâre-i Tıbbiye-i Bahriye Nizamnâmesi, Bahriye Matbaası, İstanbul 1288.

Kışla ve Mevâki-i Bahriye'de Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi, Bahriye Matbaası, İstanbul 1329.

Süfün-ı Hümayunda Hidemât-ı Sıhhiye Nizamnâmesi, Bahriye Matbaası, İstanbul 1329.

Araştırma ve İnceleme Eserler

Abdülhamid Donanmasında Bir Bahriyeli: Donanma Zabitî Emin Yüce'nin Hatıraları, ed. Filiz Dıġıroġlu, F. İbanoġlu, haz. Ş. Batmaz, Timaş Yayınları, İstanbul 2010.

Atmaca, Gökhan, *Barbaros Hayreddin Zırlısı, Üç Savaş Bir Gemi*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2015.

Bedirhan, Yaşar ve Figen Atabey, “Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”, *Turkish Studies*, C 8, S.5, 2013, s. 127-139.

Bostan, İdris, “Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu”, *Avrupa'ya İlk Adım Uluslararası Sempozyumu, Gelibolu 1 Kasım 1999*, haz. Ayşe Yıldız Topuz, Kubbealtı Neşriyatı, İstanbul 2001.

Bostan, İdris, “Tersane-i Amire”, *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, Infobase Publishing, US 2009, s. 560.

Bostan, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1992.

Cezar, Mustafa, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, Çelikkilt Matbaası, İstanbul 1965.

Cezmi İsmail, “Deniz Askeri İaşesinin Bir Tarihçesi”, *Levazım Mecmuası*, C 3, S.11, 1933, s. 102-110.

Çiftçi, Cafer, “Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesinde Bursa'nın Rolü”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, S. 16, 2004, s.153-171.

Çoker, Fahri, *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara 1994.

Dal, Dilara, *The Modernization of the Ottoman Navy during the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876)*, University of Birmingham, Yayınlanmamış Doktora Tezi, UK 2016.

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

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye’de Yapılan Islâhât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2001.

Gencer, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi-2, Kırıl Matbaası, İstanbul 1986.

Gökçay, Namık, *Deniz İkmal Eğitimi ve Okulları, 1699-1999*, Deniz Basımevi, İstanbul 2005.

Gökçay, Namık, *İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri, Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2009.

Gökdemir, Tamer, *Türk Kara Ordusu Lojistik Tarihi*, Orient Yayınları, Ankara 2016.

Grant, Jonathan, “The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914”, *The Journal of Military History*, 66, 2002, s. 9-36.

Gray, Steven, *Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914*, University of Warwick, Yayınlanmamış Doktora Tezi, UK 2014.

Gülyüz, Ahmet, *Osmanlı Donanmasında Torpido Botlar ve Destroyerler, Sultanhisar & Muavenet*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2009.

Hamidiye: Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı, haz. Ahmet Küçüköğlü, ed. Erdoğan Şimşek, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara 2011.

II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nâzırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, haz. Osman Öndeş, Alfa Basım Yayım, İstanbul 2013.

Kuntsal, Ender, *Osmanlı Bahriyesinde Bir Amerikalı: Bucknam Paşa*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

Kurt, Burcu, “Osmanlı Donanmasında Modern Teknolojiyi Yakalamak: Bahriye Sanayi Alayları”, *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 16, S. 28, Bursa 2015, s. 79-111.

Kurtaran, Muhammet Sebahattin, *Osmanlı Bahriyesine Asker Alma Sistemi (1839-1908)*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015.

M. Saim (Levâzım Miralay), “Deniz Askerinin ve Deniz Talebesinin İaşesi”, *Levazım Mecmuası*, C 2, S. 8, 1932, s. 87-96.

Malevinskaya, Marina, “I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı İmparatorluğu Hakkında Rus Filosu Ajanlarının Raporları (1909-1914)”, *Osmanlılar*, C 2, ed. Güler Eren, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 567-574.

Martal, Abdullah, “Osmanlı Sanayileşme Çabaları”, *Osmanlılar*, ed. Güler Eren, C 3, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 279-285.

Noppen, Ryan K., *Osmanlı Deniz Harekatı 1911-1918*, çev. Emir Yener, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2016.

Özdemir, Şenay, "Osmanlı Donanmasının Bir “Seyir Defteri” ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 24, S. 37, 2005, s. 113-163.

Panzac, Daniel, *Osmanlı Donanması 1572-1923*, çev. Ahmet Maden, Sertaç Canpolat, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.

Songur, Funda, *Osmanlı Bahriyesinde Lojistik – İmkânlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)*, Timaş Akademî, İstanbul 2022.

Sumida, Jon Tetsuro, “Forging the Trident: British Naval Industrial Logistics, 1914-1918”, *Feeding Mars: Logistics in Western Warfare from the Middle Ages to the Present*, Ed. John A. Lynn, Boulder, San Francisco 1993.

Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları, haz. Nurcan Bal, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 2003.

Süleyman Nutki, *Osmanlı Deniz Savaşları (Muharebât-ı Bahriyye-i Osmâniyye)*, Deniz K.K.lığı Basımevi, İstanbul 1993.

Tekiner, Halil, M. Uçar, A. Ataç, “Hygiene on Board: Instructions for Ottoman Mariners in the Late 19th Century”, *Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History*, Ed. Dejanirah Couto et. al., Denizler Kitapevi, İstanbul 2014.

Tezel, Hayati, *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul 1973.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi, Deniz Harekâtı, C.3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Devri, 1911-1912 Osmanlı-İtalyan Harbi, Deniz Harekâtı, Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı, C. 3, Genelkurmay Basımevi, Ankara 1980.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988.

Woods, Sir Henry F., *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, çev. Amiral Fahri Çoker, Milliyet Yayın, İstanbul 1976.

Yılmaz, Faruk, “Sonuçları Açısından Osmanlı Dış Borçları”, *Osmanlılar*, ed. Güler Eren, C 3, Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 415-430.

Zorlu, Tuncay, “III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü”, *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, ed. Ekrem Işın, Pera Müzesi, İstanbul 2009, s. 33-43.