



OCAK 2023 ⚓ SAYI: 649 ⚓ 3 AYDA BİR YAYIMLANIR.

ISSN 1300-2015

# DENİZ

DENİZ KUVVETLERİ DERGİSİ





*Kıymetli Bahriyeliler,*

*Silah arkadaşınızın yetim veya öksüz kalan*

*çocuğuna destek olmak istemez misiniz?*

*TSK Dayanışma Vakfı'na üyelik sadece sizin*

*için değil, hayatını kaybetmiş veya yaralan-*

*mış bir silah arkadaşınızın yardıma ih-*

*tiyacı olan ailesi için de önemlidir.*

*Bağışlarınız bu yardımların*

*bir parçasıdır.*

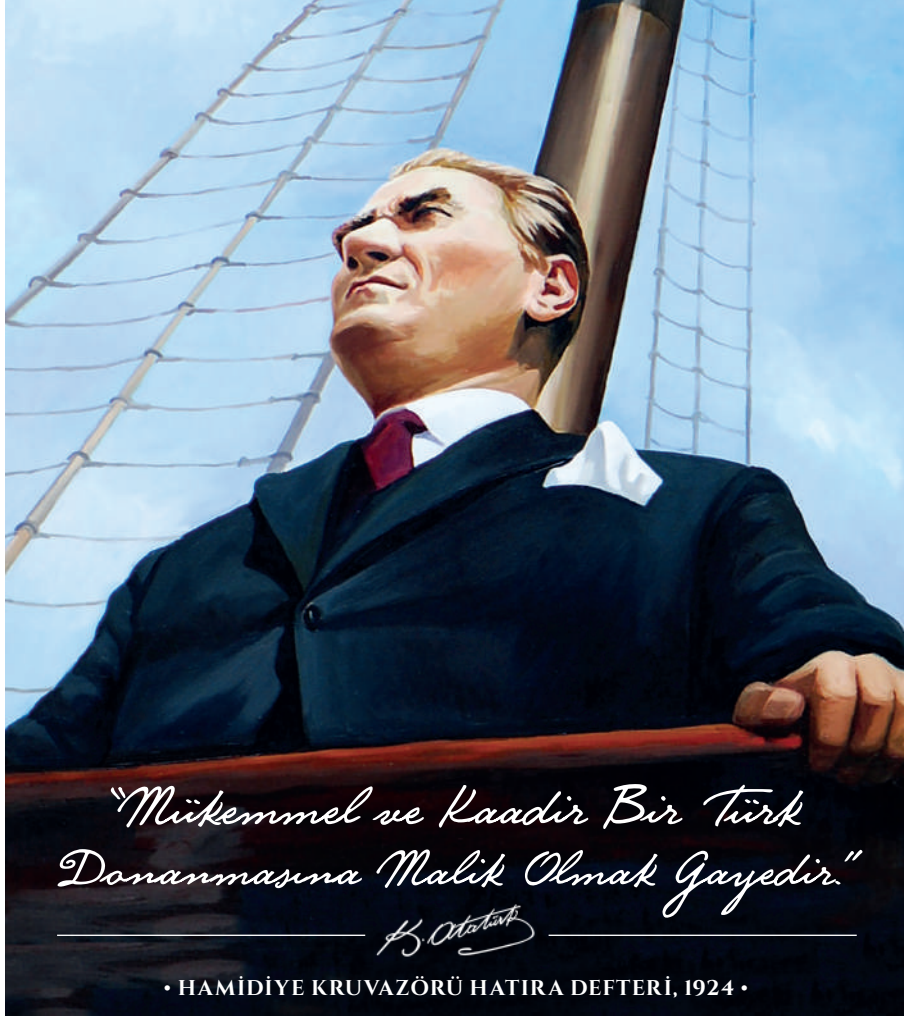
## VAKIF HESAPLARINA AİT BANKALAR VE IBAN NUMARALARI

BANKA ADI	ŞUBE	IBAN NUMARALARI
TC Ziraat Bankası	Başkent	TR 60 0001 0016 8339 0318 0350 10 (TL)
TC Ziraat Bankası	Saraçoğlu	TR 10 0001 0010 5939 0318 0350 03 (TL)
Türkiye Vakıflar Bankası	Kolej	TR 74 0001 5001 5800 7287 9710 02 (TL)
Türkiye Vakıflar Bankası	Hv.K.K.lığı	TR 91 0001 5001 5800 3757 3665 39 (TL)
Türkiye Halk Bankası	Küçükesat	TR 45 0001 2009 2160 0016 0000 16 (TL)
Akbank	Nenehatun	TR 60 0004 6002 8388 8000 0501 91 (TL)
Denizbank	Sincan	TR 52 0013 4000 0009 8786 8000 02 (TL)
Finansbank	Kavaklıdere	TR 42 0011 1000 0000 0012 3648 27 (TL)
Türk Ekonomi Bankası	Meşrutiyet	TR 42 0003 2000 1050 0000 0466 55 (TL)
Türkiye Garanti Bankası	Cebeci	TR 03 0006 2000 4700 0006 2995 34 (TL)
Türkiye İş Bankası	Balgat	TR 17 0006 4000 0014 2840 4235 90 (TL)
Yapı ve Kredi Bankası	Balgat	TR 09 0006 7010 0000 0070 0383 98 (TL)
ING Bank	Yenişehir	TR 02 0009 9004 4404 4400 1000 01 (TL)

Adres: Nenehatun Cad. No: 55 06700 Gaziosmanpaşa / ANKARA

Telefon: 0312 448 13 11 (pbx), Tafiks: 537 / 5449 - 5489 GSM: 0533 375 71 81 Faks: 0312 448 17 70

İnternet: [www.tskdv.org.tr](http://www.tskdv.org.tr) e-posta: [tskdayvak@gmail.com](mailto:tskdayvak@gmail.com) facebook: [www.facebook.com/tskdayanismavakfi/](http://www.facebook.com/tskdayanismavakfi/)



*"Mükemmel ve Kaadir Bir Türk  
Donanmasına Malik Olmak Gayesidir."*

*H. Otutürk*

• HAMİDİYE KRUVAZÖRÜ HATIRA DEFTERİ, 1924 •



**SAHİBİ**

DENİZ KUUVETLERİ  
KOMUTANLIĞI ADINA

Tümamiral  
Nihat BARAN

**GENEL YAYIN YÖNETMENİ**

Dz.Alb.Gürcan TAŞDELEN

**SORUMLU MÜDÜR**

Dz.Yb.Alpay TAŞAR

**YAYIN KURULU**

Öğ.Ütğm.Oğuzhan ERARSLAN

Öğ.Atğm.İbrahim YILDIRIM

Blg./Bel.Uzm.Aynur GÜNER

Uzm.Me.Selda BODUR

**GRAFİK TASARIM**

Dz.Atğm.R.Deniz KARGACI

Grafiker Emine TONBUL

**İNCELEME KURULU**

Dz.Alb.Lemi ZİK

Öğ.Alb.Mustafa ÇAKIR

Dz.Alb.İsmail KARTAL

İk.Yb.Akın YEĞİN

Dz.Yb.Emin DEMİRKALEM

Dz.Kur.Yb.İrfan UYGUL

Müh.Bnb.Bahri MARAŞ

Müh.Bnb.Sercan DÖNMEZ

Mot.Asb.Kd.Bçvş.Hakan SÖZER

**Yönetim Yeri ve Yayımlayan:** Dz.K.K.İği Per. Bşk.İği Bakanlıklar - ANKARA

Tel: (0312) 403 22 72 Sertifika No: 40956 **Yayın Türü: Süreli Yayın**

**Baskı, Cilt ve Dağıtım Sorumlusu:** Deniz Basımevi Müdürlüğü Pendik - İSTANBUL Sertifika No: 52788

Dergideki makaleler, Deniz Kuvvetleri Komutanlığının resmi görüşünü yansıtmaz,  
yazarlarının şahsi fikirlerini kapsar. Kaynak göstermek kaydıyla başka bir yayında kullanılabilir.



**DENİZCİLİK VE SAVUNMA SANAYİ ALANINDA  
KRİTİK ÖNEME SAHİP OLAN GÜÇ SİSTEMLERİNİN  
YERLİLEŞTİRİLMESİ VE DEĞER ZİNCİRİ  
OLUŞTURULMASINA BİR ÖRNEK: MAVİ VATAN  
KALESİ - İSTANBUL TERSANESİ KOMUTANLIĞI**

**75**



**04**

**MSÜ DENİZ HARP OKULUNUN  
249'UNCU KURULUŞ YIL  
DÖNÜMÜ TÖRENİ**

**08**

**DENİZ ASTSUBAY MESLEK  
YÜKSEKOKULLARININ 132'NCİ  
KURULUŞ YIL DÖNÜMÜ TÖRENİ**

**24**

**SAVUNMA SANAYİMİZİN  
İSİMSİZ KAHRAMANLARINDAN:  
NURİ DEMİRAĞ**

**35**

**BAHRİYEDE MEKAN ZAMANA  
MEYDAN OKUYAN HİKAYELER  
DENİZE ADANMIŞ ÖMÜRLER**



39

ASKERİ MAKSATLI KULLANILAN  
İNSANSIZ DENİZ ARAÇLARININ  
HUKUKİ STATÜSÜNE BAKIŞ

53

1821 TREPOLİÇE İSYANI VE  
MORA'DA TÜRK SOYKIRIMI

60

GEMİ MUHAREBE ETKİNLİK  
DEĞERLENDİRME (GEMED)  
MODELİ (SHIP WARFARE  
EFFECTIVENESS ASSESSMENT  
MODEL)

67

ÇANAKKALE CEPHESİ VE  
BARBAROS HAYREDDİN  
ZIRHLISI

82

EGE DENİZİ'NDEKİ DENİZ  
SUYU YÜZEY SICAKLIĞI  
VERİLERİNİN ANALİZİ

88

DENİZ KUVVETLERİ  
KOMUTANLIĞI FAALİYETLERİ  
(EKİM, KASIM, ARALIK 2022)

HAMİDİYE AKIN  
HAREKÂTI'NIN 110.  
YILDÖNÜMÜ ANISINA

15



📄 Hazırlayan: MSÜ Deniz Harp Okulu Komutanlığı

# MSÜ DENİZ HARP OKULUNUN 249'UNCU KURULUŞ YIL DÖNÜMÜ TÖRENİ



**D**ünyanın en köklü askeri okulları arasında yer alan, varlığıyla ülkenin iftihar ve güven kaynağı, mezunu ve mensubu olmaktan her zaman gurur duyduğumuz, kutlu yuvamız Deniz Harp Okulunun 249'uncu yıl dönümü geleneksel kutlama töreni, bu yıl 18 Kasım 2022 tarihinde, pandemi nedeniyle iki yıldır bir araya gelemediğimiz emekli mezun ve mensuplarımız ile beraber olmanın coşkusuyla Tuzla Yerleşkesinde kutlanmıştır.

Bahriyemizin geçmiş dönemdeki değerleri ile geleceğini birleştiren kuruluş yıl dönümü törenleri, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın 1773 tarihinde "Tersane Hende-sehanesi" adıyla tersanedeki küçük bir

bölümde "Deniz Harp Okulu"nun temellerini atması vesilesiyle 1936 yılından itibaren her yıl 18 Kasım'da halen görevde olan ve emekli tüm mezunlarımızın ve mensuplarımızın birbirlerini görme fırsatı bulduğu ve özlemlerin giderildiği Deniz Kuvvetlerimizin birlik ve beraberliğinin sergilendiği geleneksel bir tören olarak kutlanmaktadır.

18 Kasım 2022 Cuma günü sabahı, 249'uncu yılın heyecanı içerisinde, tüm Deniz Harp Okulu hazırlıklarını tamamlamış, misafirlerimizi beklerken donanmamızın vurucu gücü gemilerimiz ve yakın gelecekte donanmamıza katılacak LHD ANADOLU gemisi alargada, Deniz Harp Okulu yelkenlileri ise subay namzetleri



kumandasında yaklaşma sularında hazır bulunmuştur.

249'uncu Kuruluş Yıl Dönümü Töreni, Deniz Harp Okulu Komutanı Tuğamiral Ramazan ÖZOĞUL'un Atatürk Anıtı'na Çelenk Sunulmuş, Saygı Duruşu ve İstiklal Marşı ile başlamıştır. Ardından Öğrenci Alay Komutanı Dz.Alb.Kadir ATASEVEN komutasında, şanlı Öğrenci Alay Sancağı törenle açılmıştır. Eminönü, Kadıköy ve Bostancı'dan kalkan otobüslerle okulu muza gelen misafirlerimiz, orta bahçede boru trampet takımı ve Deniz Harp Okulu bandosunun çaldığı geleneksel gemici marşları eşliğinde karşılanmıştır.

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU, Komutanlık önünde MSÜ Rektörü Prof.Dr. Erhan AFYONCU ve Deniz Harp Okulu Komutanı

tarafından tören mangası ile karşılanmasını müteakip müzede bir müddet emekli mezunlarımız ile sohbet ederek eski günleri yâd etmişlerdir. Son misafirimizin okula giriş yaparak orta bahçedeki tören alanında yerini alması ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiralin teşriflerini müteakip komutanlarının huzuruna çıkacak olmanın gurur ve heyecanı içinde, kalpleri vatan ve millet sevgisiyle dolu genç bahriyeliler, bando boru trampet takımları eşliğinde gerçekleştirdikleri tören geçişi ile tüm konuklarımızı gururlandırmışlardır. Tören geçişinde Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU'nun sınıf arkadaşlarından oluşan taburun gerçekleştirdiği geçiş esnasında 4000'ler sınıfının Bölük Komutanlığını yapmış (E) Ord.Yb.Aybars BİLGİNER de taburun selamını almış ve coşkulu anlar yaşanmıştır.



Orta bahçede icra edilen tören geçişi sonrasında konuklarımız Emir Çaka Bey Sinema ve Konferans Salonunda yerlerini almıştır. Deniz Harp Okulu Komutanının Harp Okulunun bir yıllık faaliyetlerini ve genç bahriyelilerin yetiştirilmesinde gösterilen gayretleri anlatan konuşması hitamında, en kıdemli mezun (E) Dz.Alb.Yılmaz ŞENER tarafından

yapılan konuşma sırasında anılar yeniden canlanmış ve salonda duygu dolu anlar yaşanmıştır.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın 2022 yılı faaliyetlerini anlatan video izlenmiş, müteakiben Deniz Kuvvetleri Komutanımız tarafından yapılan konuşmada etkinliği her yıl küresel güvenlik durumu, çevre





denizlerdeki gelişmeler, daha da artan Deniz Kuvvetlerimizin gücü ve niteliği bir kez daha vurgulanmış, devam eden modernizasyon projeleri hakkında bilgi verilmiştir.

Ardından misafirlerimiz için ayrı bir önem taşıyan Deniz Harp Okulu öğrencilerinden oluşan koro ve Deniz Harp Okulu Komutanlığı bandosunun icra ettiği bahriye marşları eşliğinde arşivlerden özenle seçilmiş fotoğraflarla hazırlanan “Anılar Yansı Gösterisi” konuklarımızın beğenisine sunulmuştur. Mezunlarımız marşlara eşlik ederken, duygusal anlar yaşanmıştır.

En kıdemli mezun (E) Dz.Alb.Yılmaz ŞENER ve en kıdemli öğretmen (E) Öğ.Alb. Mehmet Hasan PARKAN’a anı objelerinin takdim edilmesini müteakip, geleneksel nöbet devir-teslim töreni yapılmıştır. Nöbet görevleri Deniz Harp Okulu nöbetçi heyeti tarafından (E) Dz.Alb.Soner ADSALAN, (E) Dz.Yb.Cevat Tuncer TİRBEN, (E) Dz.Alb.Bülent KAHRAMAN ve (E) Dz.Alb.Süleyman ÇAMUR’a teslim edilmiştir.

Sinema ve konferans salonundaki törenin ardından okulumuzun orta bahçesinde sınıfının yazılı olduğu tabelanın ardında

yerini alan mezunlarımızın genç birer bahriye öğrencisine dönüştüğü öğle yemeği taburu sonunda Kemer Nöbetçisinin komutlarına uyarak tempo eşliğinde yemekhaneye yürüyen konuklarımız, özlemle bekledikleri geleneksel öğle yemeğini döndü usulü dağıtım sonrası yerken eski günlerini yâd etmişlerdir.

Öğle yemeğinden sonra konuklarımızın büyük çoğunluğu alargada bulunan hizmete girmesini dört gözle beklediğimiz LHD ANADOLU gemisini gezmişlerdir. Misafirlerimize Anadolu’nun imkân ve kabiliyetleri gemi komutanı tarafından yerinde tanıtılmış ve düzenlenen bu gezi büyük beğeni toplamış ve gurur vesilesi olmuştur. Bir kısım mezunlarımız ise okulun dört bir yanına dağılarak müzeyi ve yaşam mahallerini gezmişler, öğrenim gördükleri dershanelerde anılarını tazelenmişlerdir.

Bu uzun gün çok çabuk sona ermiş, geride dostlukla, sevgiyle, kardeşlik ve gururla dolu unutulmaz anıları bırakan mezun ve mensuplarımız, dönüş zamanı geldiğinde biz onları çimariva ile uğurlarken onlar da gülen yüzleriyle, Deniz Harp Okulumuzun 250’nci yılına “Merhaba” demişlerdir.

📄 Hazırlayan: MSÜ Astsubay Meslek Yüksekokulu Komutanlığı

# DENİZ ASTSUBAY MESLEK YÜKSEKOKULLARININ 132'NCİ KURULUŞ YIL DÖNÜMÜ TÖRENİ

## Giriş

**D**eniz Astsubay Okullarının tarihine baktığımızda toplam 22 yılı aşan görev süresiyle II. Abdülhamit dönemi bahrî teşkilat yapısında önemli bir şahsiyet olan Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın Bahriye Nazırlığı döneminde, 3 Nisan 1890 tarihinde 21 sayılı Ceride-i Bahriye'de yayımlanan nizamnâme ile bugünkü astsubayların çekirdeğini oluşturan Deniz Gedikli Sınıfının resmen kurulduğu görülmüştür.<sup>1</sup> II. Meşrutiyet'in ilanından sonra 14 Temmuz 1913 tarihinde yürürlüğe giren "Süfen-i Hümayun'da Gedikli Sınıfının Suret-i Teşkiliyle Usul-i Terfi ve Terakkileri Hakkında Kanun" ile gemilerden terhis edilen erlerden uygun nitelikte olanlar gedikli namzeti kabul edilmiştir.<sup>2</sup> Gedikli namzetlerinin iki yıl eğitim ve hizmetlerinin sonucunda yapılacak sınavlardan başarılı olanların beş yıl süre ile hizmet etmelerini müteakip üçüncü sınıf gedikli olmaları, rütbelerinde beş yılı tamamlayanlar ve sınavlarda başarılı olanların ikinci ve birinci sınıf



İclâliye Gemici Çırakları

gedikli rütbelerine yükselebilmeleri kararlaştırılmıştır. Deniz Gedikli Sınıfı için çalışmalar sonraki yıllarda da sürdürülmüş 30 Aralık 1915 tarihli nizamnâmede Makine Gedikli Okulu kurulmuş ve öğrencilere önce Tîr-i Müjgan ve daha sonra da Muin-i Zafer gemilerinde eğitim ve öğretim verilmiştir.<sup>3</sup>

Mütareke yıllarında okul gemileri de diğer gemiler ile birlikte Haliç Limanı'na bağlandı<sup>4</sup> için bu gemilerde eğitim

Cumhuriyet Bayramı Tören Geçişi



öğretim gören çıraklardan küçük sınıflar Hamidiye Kruvazörüne büyük sınıflar ise Yavuz Muharebe Kruvazörüne gönderilmiştir.

1924 yılına gelindiğinde ilk kez karada bir okul binası ihtiyacı gündeme gelmiş olup bu ihtiyacı karşılamak üzere “Deniz Gedikli Zabit Namzet Mektebi” Kasımpaşa’da açılmıştır. Bu binanın artan ihtiyacı karşılayamaması üzerine de Turgut Reis zırhlısına taşınma yapılmış olsa da geminin 1933 yılında toplarının sökülmesi nedeniyle okul aynı yıl Kasımpaşa Divanhane binasına taşınmıştır.<sup>5</sup>

İkinci Dünya Savaşı esnasında askerî okullar tedbir olarak 27 Nisan 1941 tarihinde Mersin’e taşınmış, savaşın sona ermesi ile Gedikli Zâbit Mektebi de 1946 yılında İstanbul’a taşınmıştır.<sup>6</sup> 7 Haziran 1951 tarihinde Gedikli Erbaş statüsünün yeniden düzenlenmesi ile astsubay sınıfı, devlet memuru niteliği kazanmış olup, okul 1 Ekim 1952 tarihinden itibaren Beylerbeyi’ne taşınmış ve adı “Deniz Astsubay Hazırlama Ortaokulu (Deniz Gedikli Erbaş Hazırlama Ortaokulu)” olarak değiştirilmiştir.<sup>7</sup>

27 Haziran 1967 tarihinde çıkartılan kanun ile astsubay rütbe adları bugünkü halini almışken, 1971-1972 eğitim ve öğretim yılında okulun adı “Deniz Astsubay Hazırlama Okulu” olarak değiştirilmiştir. Güverte sınıfı okulu Gölcük’te, Makine sınıfı okulu ise Derince’de eğitim öğretim vermeye başlamıştır. 1972 yılında Gölcük Deniz Ana Üs Komutanlığı da Donanma Komutanlığına bağlanmış olup, Güverte

Sınıfı Okulu 1979 yılında Karamürsel Eğitim Merkezi Komutanlığına taşınmıştır.<sup>8</sup>

Bilim çağında iyi eğitim almış insan gücüne ihtiyacın artması ile TSK’da astsubayların eğitim seviyelerinin yükseltilmesine karar verilmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde 4752 sayılı Astsubay Meslek Yüksekokulu Kanunu 24 Nisan 2002 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Beylerbeyi Deniz Astsubay Hazırlama Okulu 2003 yılındaki son mezuniyet töreni ile misyonunu tamamlamış ve tarihteki saygın yerini almıştır.

2003-2004 eğitim-öğretim yılında, Deniz Astsubay Meslek Yüksekokulu, Karamürselbey Eğitim Merkezi K.lığı ve Derince Eğitim Merkezi K.lığı yerleşkelerinde olmak üzere astsubayları ön lisans seviyesinde yetiştirmek üzere, kapılarını açmıştır. 2016 yılında Millî Savunma Üniversitesinin kuruluşuna dâhil olan Deniz Astsubay Meslek Yüksekokulu, 2020 yılında Derince Eğitim Merkezi K.lığı yerleşkesinin Karamürselbey Eğitim Merkezi K.lığı yerleşkesine taşınmasıyla tek bir merkezde eğitim ve öğretime başlamıştır.<sup>9</sup>



Geçit Töreni

## 2. Törenin İcrası

Tarihi şanlı zaferlerle dolu güçlü ve köklü Deniz Kuvvetlerimizin seçkin personelinin oluşturduğu büyük bir ailenin daimî parçası olan Deniz Astsubaylarının



### Dz. Alb. İbrahim Özgür ÇAKAR'ın Konuşmaları

yetiştirildiği okullarımızın kuruluşunun 132'nci yılını gurur, heyecan ve onurla kutladık. Altınova'da icra edilen törene iştirak eden mezunlarımız Gölcük, Karamürsel, Yalova ve Topçular'dan otobüsler ile Karamürselbey Eğitim Merkezi Komutanlığına geldiler. Deniz Astsubay Okullarının 132'nci Kuruluş Yıl Dönümü Töreni, konukların Şehit Dz.Kur.Kd.Alb. Turhan SUBAŞI Sinema ve Konferans Salonu'ndaki yerlerini almalarının ardından Deniz Kuvvetleri Komutanımız Oramiral Ercüment TATLIOĞLU'nun teşrifleriyle başladı. Saygı Duruşu ve İstiklâl Marşımızın ardından Deniz Astsubay Meslek Yüksekokulu Komutanı Dz. Alb. İbrahim Özgür ÇAKAR günün anlam ve önemine dair bir konuşma yapmıştır.

Ardından en kıdemli mezun (E) İda. Asb. Kd.Bçvş. Hasan TEGÜN duygu yüklü

bir konuşma yapmıştır. 1935 yılında Gölcük/Kocaeli'de doğan Hasan TEGÜN, 1951 yılında öğrenimine başladığı Beylerbeyi Deniz Astsubay Hazırlama Okulundan 1954 yılında mezun olmuştur. Ardından piyade eğitimi için Kasımpaşa kışlasına gönderilen Hasan TEGÜN, Yavuz Muharebe Kruvazöründe de eğitim almıştır. 1956-1959 yılları arasında Donanma Komutanlığında, 1959-1961 yılları arasında Karadeniz Bölge Komutanlığında görev yapan Hasan TEGÜN, 1961 yılında Deniz



### Oramiral Ercüment TATLIOĞLU'nun Konuşmaları

Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhında göreve başlamış ve bu görevi 1967 yılına kadar sürmüştür. 1967-1973 yılları arasında İskenderun Deniz İkmal Destek Komutanlığı, 1973-1976 yılları arasında Donanma Komutanlığı, 1976-1979 yılları arasında Akdeniz Bölge Komutanlığı ve 1979-1980 yılları arasında da Cengiz Topel Deniz Hava Üs Komutanlığında çeşitli görevlerde bulunan Hasan TEGÜN, 1980 yılında emekli olmuştur.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bir yıllık faaliyet klbinin izlenmesinin ardından



Marşlar Eşliğinde Anılar Slayt Gösterisinin  
İcra Edilmesi

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU konuklara hitaben bir konuşma yapmış ve konuşmasında Deniz Kuvvetlerimizdeki en son gelişmeler ile yapılan faaliyetler hakkında güncel bilgiler vermiştir.

Millî Savunma Üniversitesi Deniz Astsubay Meslek Yüksekokulu öğrenci korosunun söylediği marşlar eşliğinde anılar slayt gösterisi icra edildikten sonra en kıdemli mezun (E) İda.Asb. Kd.Bçvş. Hasan TEGÜN (1954), en kıdemli öğretmen (E) Myn.Asb.Kd.Bçvş.Yusuf ÖZNER (1960) ve en kıdemli yönetici (E) Çrk.Asb.Kd. Bçvş. Nedim GÜNAYTAN (1969)'a Deniz Kuvvetleri Komutanı Ercüment TATLIOĞLU tarafından anı objesi verilmiştir.

1943 yılında Akyazı/Sakarya'da doğan en kıdemli öğretmen (E) Myn.Asb.Kd.Bçvş. Yusuf ÖZNER, 1956 yılında öğrenimine başladığı Beylerbeyi Deniz Astsubay Hazırlama Okulundan 1960 yılında mezun olmuştur. 1962-1963 yılları arasında

TCG ÇEŞME, 1963-1968 yılları arasında TCG TİREBOLU gemilerinde görev alan Yusuf ÖZNER, 1968-1974 yılları arasında Güverte Sınıf Okulları Komutanlığında öğretmen olarak görev yapmıştır. 1974-1976 yılları arasında Konca Malzeme Depo Komutanlığında bölük komutanlığı yapan (E) Myn.Asb.Kd.Bçvş.Yusuf ÖZNER, 1976-1977 yılları arasında da



En Kıdemli Mezun (E) İda.Asb.Kd. Bçvş.  
Hasan TEGÜN'e Anı Objesi Verilmesi



En Kıdemli Öğretmen (E) Myn.Asb. Kd.Bçvş.  
Yusuf ÖZNER'a Anı Objesi Verilmesi



En Kıdemli Yönetici (E) Çrk.Asb.Kd. Bçvş.  
Nedim GÜNAYTAN'a Anı Objesi Verilmesi

Yalova Merkez Komutanlığında bölük komutanı olarak görev yapan (E) Myn. Asb.Kd.Bçvş.Yusuf ÖZNAR, 1984 yılında emekli olmuştur.

1947 yılında Aksaray'da doğan en kıdemli yönetici (E) Çrk.Asb.Kd. Bçvş. Nedim GÜNAYTAN ise 1968 yılında



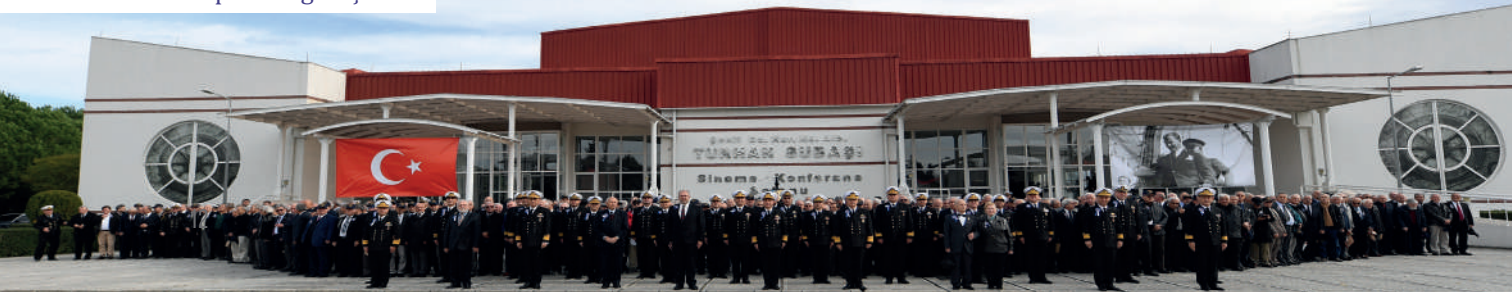
Geleneksel Öğle Yemeği



Geleneksel Nöbet Devir-Teslimi

TCG MUAVENET'in ABD'den alımında bulunmuştur. 1977-1979 yılları arasında Güverte Sınıf Okulları Komutanlığında öğretmen olarak, 1979-1980 yıllarında Güverte Sınıf Okulları Komutanlığı İkmal Okulları Komutanlığında sınıf astsubayı olarak, 1980-1984 yılları arasında da

Toplu Fotoğraf Çekimi



öğrenimine başladığı Makine Sınıf Okulları Komutanlığından 1969 yılında deniz astsubayı olarak mezun olmuştur. Sırasıyla TCG PİYALEPAŞA, TCG GAZİANTEP, TCG GEMLİK, TCG İZNİK, TCG TINAZTEPE ve TCG SAVAŞTEPE gemilerinde görev yapmıştır. 1986 yılında Derince Makine Okulu Komutanlığı Sınıf Astsubaylığı, 1989 yılında da Deniz Harp Okulu Komutanlığı Teknik Şube Amirliği vazifelerini yapmıştır.

Anı objelerinin verilmesinin ardından öğrenciler ve mezunlar arasında geleneksel nöbet devir-teslimi icra edilmiştir. Törenin sona ermesi ile birlikte Şehit Dz.Kur.Alb. Turhan SUBAŞI Sinema ve Konferans Salonu önünde toplu fotoğraf çekimi icra edilmiştir.

Geleneksel öğle yemeği sonrasında, görevli personel eşliğinde Karamürselbey Eğitim Merkezi kampüsündeki okul tesisleri, Anılar Salonu ile alargada demirli bulunan TCG SALİHREİS Fırkateyni, TCG FIRTINA

Hücumbotu ve TCG ANAFARTALAR Denizaltısı gezilmiştir.

Deniz Astsubaylarımız; “Mavi Vatan”ın sarsılmaz bekçileri ve bahriye ailesinin önemli yapı taşlarındandır. 17 Kasımlar ise geçmişin, günümüzün ve gelecek nesillere bir günlüğüne dahi olsa bir araya geldiği, en kıdemli personelimizin bile okula yeni başlıyormuş gibi heyecanlanmasına, bu heyecanı gören öğrencilerin ise geleceğin personeli olarak önemli ve anlamlı bir ders almasına vesiledir.

1890 yılından günümüze kadar gelen tören geleneğinin önümüzdeki yıllarda da sürdürülmesi, Deniz Kuvvetleri personelinin önemli bir bölümünü oluşturan astsubaylarımızın yetiştirilmesinin yanı sıra moral, motivasyonu için de büyük önem arz etmektedir. Dolayısıyla, bu törenlerin önümüzdeki yıllarda da aynı coşkuyla kutlanmasını temenni ediyoruz.

## DİPNOTLAR

1. Hakan Sözer, “Deniz Astsubay Okullarının Tarihsel Gelişimi”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 645, Ocak 2022, s. 40; Funda Songur, “II. Abdülhamit Dönemi Donanmasında Teknolojik, Lojistik ve Kurumsal Yapı”, XVIII. Türk Tarih Kongresi, III. Cilt, *Türk Tarih Kurumu Yayınları* Ankara, s. 523, Ziya Şakir, a.g.e., Sayfa 38.
2. Leman Yılmaz, Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Sistemi (1923-1938), Marmara Üniversitesi, *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005*, ss. 12-13.
3. Derya Geçili, “Yirminci Yüzyılın Başında Osmanlı Donanması İçin Makineci ve Gemici Çıraklarının Yetiştirilmesi”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, Cilt: 19, Sayı: 2, 2018, s. 227; Hakan Sözer, a.g.e., ss. 41-42.
4. Umut C. Karadoğan, “Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: XXVII, Sayı: 81, Kasım 2011, s. 603.
5. Hakan Sözer, a.g.e., s.43.
6. İsmail Sözen, Mersin’de Askeri Deniz Okulları, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, *Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2008*, ss. 32-36.
7. Hakan Sözer, a.g.e., s. 44.Ferdi Uyaniker, “Gölcük Deniz Ana Üs Komutanlığının Tarihi Gelişimi (1921-2016)”, *Savşad Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 31, Sayı: 1, 2021, s. 94; Hakan Sözer, “Deniz Astsubay Okullarının Tarihsel Gelişimi”, s.44.
8. Hakan Sözer, a.g.e., ss. 44-45.

## KAYNAKÇA

1. Geçili, Derya, "Yirminci Yüzyılın Başında Osmanlı Donanması İçin Makineci ve Gemici Çıraklarının Yetiştirilmesi", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, Cilt: XIX, Sayı: 2, 2018, ss. 219-239.
2. Karadoğan, Umut C. , "Milli Mücadele Yıllarında Türk Bahriyesinin Durumu ve Faaliyetleri", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, Cilt: XXVII, Sayı: 81, Kasım 2011, ss. 603-650.
3. Songur, Funda, "II. Abdülhamit Dönemi Donanmasında Teknolojik, Lojistik ve Kurumsal Yapı", XVIII. Türk Tarih Kongresi, III. Cilt, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, Ankara 2018, ss. 519-544.
4. Sözener, İsmail, *Mersin'de Askeri Deniz Okulları*, Mersin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2008.
5. Sözer, Hakan, "Deniz Astsubay Okullarının Tarihsel Gelişimi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 645, Ocak 2022, ss. 40-47.
6. Uyanıker, Ferdi, "Gölcük Deniz Ana Üs Komutanlığının Tarihi Gelişimi (1921-2016)", *Savsad Savunma ve Savaş Araştırmaları Dergisi*, Cilt: 31, Sayı: 1, 2021, ss. 79-116.
7. Yılmaz, Leman, *Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Deniz Kuvvetlerinde Eğitim Sistemi (1923-1938)*, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2005.



Hazırlayan: İ.k.Asb.Kd.Bçvş.Hüseyin ARABACI

## HAMİDİYE AKIN HAREKÂTI'NIN 110. YILDÖNÜMÜ ANISINA

HAMİDİYE (ABDÜLHAMİD) kruvazörü, Nisan 1904'te Osmanlı donanmasına katılmıştır.<sup>1</sup> Hizmete girmesinin ardından 1908'de Sisam Adası'nda çıkan isyanın bastırılması için düzenlenen harekâtta, adaya çıkan birliklere ateş desteği sağlamıştır. 1911 yılında İngiltere'de Kral V.George'un taç giyme törenine Osmanlı Devleti'ni temsil etmek üzere katılan HAMİDİYE, bu görevinde gerek personelinin disiplini gerekse neta-bataryası bakımından diğer katılımcılar arasında ön plana çıkmış ve takdir kazanmıştır. The Times Gazetesi, HAMİDİYE kruvazörünün ziyaretini, "Barbaros'un torunları bizi fethettiler." şeklinde bir açıklama ile tüm dünyaya duyurmuştur. İngiltere ziyaretinde HAMİDİYE kruvazörüne telsiz-telgraf cihazı da takılmış ve Türk donanmasında telsiz-telgrafla donatılan ilk gemi olmuştur.

Tarblusgarp Savaşı'nda HAMİDİYE kruvazörüne Çanakkale'de olası bir İtalyan

baskınına karşı karakol yapma vazifesi verilmiştir.

Balkan Savaşı'nda karada yaşanan çatışmaların dışında Osmanlı donanmasınca da harekât icra edilmiştir. Farklı türde icra edilen bu harekâtlar arasında; Bulgaristan kıyılarının ablukası, Bulgar ve Yunan donanmalarına saldırılar, Anadolu'nun ve adaların güvenliğinin sağlanması, Rumeli'ye asker, cephane, yiyecek nakli ve stratejik noktalara çıkarmalar yapılması sayılabilir.

Osmanlı donanması bu yolla Çatalca savunmasına denizden destek sağlamıştır. Ancak, gerçekleştirilen faaliyetler Ege'de bir kontrol boşluğu meydana getirmiştir. Ege'deki Osmanlı askerî birlikleri yardım alamamaya başlamış ve adaların, dolayısıyla da Anadolu'nun ve Boğazların, Yunan tehdidine karşı savunmasız bırakılmasına sebep olmuştur.

Yunan donanması bu süreçte özellikle İngiltere'den aldığı destekle yenilenecek Osmanlı donanmasının gücüne ulaşmıştır. Ayrıca Yunan gemilerinin hız ve kapasiteleri artırılmış manevra kabiliyetleri yükseltilmiştir. İşte tüm bu gelişmeler üzerine Balkan Savaşı'nda Ege Denizi'nde yapılan muharebeler kaybedilmiş ve adalar birer birer elden çıkmıştır. Trablusgarp Savaşı ve Balkan Savaşlarında Ege Denizi ve Ege Adaları'nda ciddi bir direnişle karşılaşmayan İtalyan ve Yunan donanması Ege Denizi'ni kendi iç denizi gibi kullanmaya başlamıştır.

### **Balkan Savaşı'nda HAMİDİYE Kruvazörünün Akın Harekâtı**

HAMİDİYE kruvazörünün akın harekâtı, Ege'deki olumsuzluğu bertaraf etmek üzere planlanmıştır. Yunan donanması üsleri civarında ve ticarî gemi rotaları üzerinde tehlike oluşturması ve bu yolla Yunan donanmasının sancak gemisi

olarak görülen Averof'un Limni Adası'ndan uzaklaştırılması da hedeflenmiştir. 13 Ocak 1913 tarihinde HAMİDİYE kruvazörü süvariliğine Nara Limanı'nda bulunan Barbaros zıhlısından 6649/28 numarasıyla aktarılan hareket emri şöyledir.

*“Donanma-yı Hümayun'un harekâtını kolaylaştırmak için hükümetimizce Akdeniz'e Yunan sahilinde ve Başkumandanlığın emri ve uygun görmesiyle Akın Harekâtı'nın yapılması uygun görülmüş ve bu husus için kumandanızda bulunan HAMİDİYE kruvazörü uygun görülüp dirayet ve himmetinize havale kılınmıştır. Allah'ın yardımıyla gece karanlıkta ve hava duruma uygun olduğunda hareket ederek görevinizi yapmaya başlayınız. İnayet Haktandır.”*

HAMİDİYE kruvazörü, emri almasını müteakip ilk safhada 13-14 Ocak 1913 günlerinde Çanakkale Boğazı'nda keşif



Hamidiye Akınında Müzakere Meclisi (Deniz Müzesi D.B. F1456)

seyri ve aldatma hareketleri icra etmiştir. Buna göre HAMİDİYE, 13 Ocak gecesi saat 03.30'da dört muhriple birlikte Boğaz'ın giriş hattına çıkmış ancak, Yunan gemileriyle temas sağlayınca geri dönmüştür. Sabah saatlerinde Seddülbahir önünde Sivrihisar torpidobotuna Yunan gemilerince ateş açılmış ve Sivrihisar'ı desteklemek için sahaya gönderilen Mecidiye kruvazörü Boğaz çıkışında Averof'u tespit etmiştir.

HAMİDİYE kruvazörünün Boğaz'dan çıkması ve akın harekâtına başlaması için hiçbir gemiye yakalanmadan Ege'ye açılması gerektiğinden, 14 Ocak 1913 günü bir aldatma hareketi icra edilmiştir. HAMİDİYE, sabah saat 09.00'da beraberinde Mecidiye kruvazörü, Basra ve Yarhisar muhripleri de olduğu halde Köseburnu Tabyası önünden hareket etmiştir. Mecidiye, Basra ve Yarhisar Seddülbahir'e keşfe gönderilmiş, HAMİDİYE ise Kepez Koyu'na demirlemiştir.

HAMİDİYE'nin güvertesinde önceden hazırlanmış olan malzemelerle yangın çıkmış süsü verilmiş ve telsizden şifresiz olarak yardım talep edilmiştir. Yunan donanması, HAMİDİYE'nin savaş dışı kaldığını düşünürken keşfe çıkan gemilerden (Mecidiye, Basra, Yarhisar) Yunan yüzer unsurlarının yerleri öğrenilmiş ve havanın kararmasını müteakip saat 18.00'de HAMİDİYE Ege'ye doğru harekete geçmiştir.

### **Şıra (Sire) Bombardmanı**

HAMİDİYE kruvazörünün Ege'deki ilk harekâtı 15 Ocak 1913'te Kiklat Adalar grubunda yer alan Şıra (Sire) Adası'nı bombardıman etmesi olmuştur. Şıra, işlek

bir ticaret merkezi olmasının dışında rıhtımında gemi tamir eden bir fabrikanın bulunduğu bir yerleşim yeridir. Ayrıca Kakamasti ile Phokio burunları arasında barut ve dinamit depolarının bulunduğu, Makedonya isimli yardımcı kruvazörün kasabadaki tamir atölyesi önünde, bir İngiliz şilebinin de limanda yatmakta olduğu tespit edilmiştir.

HAMİDİYE kruvazörü, bombardımana saat 12.23 itibarıyla başlanmış ve ilk hedef sahildeki barut fabrikası olmuştur. Ateşe saat 12.50'de Makedonya yardımcı kruvazörü ile devam edilmiş olup, saat 13.22'de ateş kesilmiştir. Adanın telgrafhanesinin de tahrip edildiği bu bombardımandan HAMİDİYE hiçbir yara almamış ve saat 13.24'te bölgeden ayrılmıştır.

Şıra bombardımanı hiç kuşkusuz Yunan tarafında büyük yankı uyandırmış ve moral bozukluğuna neden olmuştur. Olayın ilk şokunun atlatılmasından sonra Yunan donanması, Averof gemisiyle HAMİDİYE'yi takip kararı almış ve Sakız ile İpsara geçitlerini tutmak üzere dört muhrip göndermiştir.

HAMİDİYE kruvazörü, Şıra Adası'nı bombaladıktan sonra Averof'u Çanakale Boğazı'ndan uzaklaştırabilmek amacıyla önce Girit Adası'na yönelmiş ardından sırasıyla farklı tarihlerde Beyrut, Port Said ve hatta Süveyş Kanalı'nı geçerek Cidde limanlarına gitmiştir. 8 Şubat 1913 tarihinde Cidde Limanı'ndan Akdeniz'e açılmıştır.

Bu sırada, Yunan donanmasının iki kruvazörü ile iki muhribinin İskenderiye açıklarında HAMİDİYE kruvazörünü bekledik-

lerinin önceden bildirilmesi üzerine Rauf Bey, Akdeniz'deki hareketlerinin kolaylaştırılması için donanmaya Çanakkale Boğazı'ndan sık sık çıkışlar yaptırılarak Yunan donanmasının dikkatinin boğaz bölgesine çekilmesi önerisinde bulunmuştur. Rauf Bey'in teklifi uygun bulunmuştur. Bu doğrultuda Mecidiye, Muavenet, Gayret, Berk-i Satvet, Yarhisar ve Basra'dan kurulu iki filotilla oluşturulmasına karar verilmiştir. Ayrıca bu gemilerin HAMİDİYE ile sürekli irtibat halinde olmaları ve gerektiğinde Boğaz dışına çıkarak Yunan gemilerini taciz etmeleri emredilmiştir.

HAMİDİYE'nin bu harekât planında amaç, Yanya ve Arnavutluk kıyılarını kontrol altında bulunduran Yunan gambot filosuna taarruz etmektir. Diğer taraftan Yunan deniz ticaretine taarruz etmek de tali hedef olarak belirlenmiştir. Bu aşamada HAMİDİYE kruvazörüne ayrıca bir lojistik nakliyat görevi daha verilmiştir. Zira Arnavutluk kıyılarının Yunan ablukası altında bulunması yüzünden Garp Ordusu'na ikmal yapılamıyordu. Bu ordunun ihtiyacı olan cephane ve parasal kaynağın HAMİDİYE kruvazörü ile Arnavutluk kıyısına götürülmesine karar verilmiştir. Bahse konu cephane ve para İstanbul'dan, öncelikle Trablusşam civarında küçük bir ada olan Arvat'a sevk edilmiş ve HAMİDİYE kruvazörüne yüklenmiştir.

HAMİDİYE kruvazörü, Beyrut Limanı'ndan kömür alıp Antalya ve Anamur sahillerinde Yunan donanmasını aldatıcı seyirler gerçekleştirdikten sonra Adriyatik'e doğru ilerlemiştir. Seyri sırasında İtalyan donanmasının daha önce el koymuş olduğu Drama (Libia) isimli kruvazöre benzemesinden dolayı İtalya sancağı çekmiştir.

Bu sırada, Korfu Adası'nda bir Yunan filosu demirlemiş halde olup, Adriyatik Denizi'nde Draç'a kadar olan bölgeyi abluka altına almış durumdadır. Osmanlı donanması ise Yunan donanmasının bu yoğunluğunu ve dikkatini Ege'ye çekmek amacıyla Çanakkale Boğazı'ndan çıkarak bölgede faaliyet göstermektedir.

HAMİDİYE kruvazörü ise Yanya'nın düştüğü haberinin alınması üzerine Garp Ordusu'na para ve cephane götürmekten vazgeçerek Draç'a gidip buradaki Sırp mevzilerini bombaladıktan sonra 12 Mart 1913'te Arnavutluk'un Şingin Limanı'na ulaşmıştır.

### Şingin Bombardmanı

HAMİDİYE kruvazörünün Şingin'e doğru gelmekte olduğu haberi alınınca, bu limanda rıhtımın bulunmayışı ve gemileri boşaltacak gerekli tertibatın da omaması nedeniyle; gemilere, derhal limana girerek kuzeybatı kıyılarındaki kumsal sahile

oturma ve yüklerini karaya çıkarma emri verilmiştir. Harisonalis Sifneos ve Elpis isimli iki gemi dışında diğer gemiler bu emri yerine getirmek üzere manevra yapmaya başladıklarında, ocaklarında ateş olmadığı için, oldukları yerde kalmak durumunda kalmıştır.

Yunanlıların liman dışında herhangi bir emniyet tertibi almamış olmaları da HAMİDİYE için büyük bir şans olmuştur. HAMİDİYE, saat 13.15'de Şingin önüne geldiği zaman iki ticaret gemisini kumluğa oturmuş boşaltma yapar vaziyette, diğerlerini de oturmak üzere manevra yaparken bulmuştur. HAMİDİYE komutanı Rauf Bey, önce bu gemilere uluslararası işaretle denize çıkıp kendisine teslim olmalarını ihtar etmiştir. Ancak liman civarındaki tepelere yerleştirilmiş olan düşman topçusu HAMİDİYE'ye ateş açınca HAMİDİYE'de karşılık vermeye mecbur kalmıştır. Ateşe başlayan HAMİDİYE bir taraftan da limana doğru yaklaştırmaya devam etmiştir. HAMİDİYE tarafından açılan şiddetli ateş neticesinde, Yunan ticaret gemilerinden altısı batmış, birisinde kazan patlaması meydana geldiği için insan kaybı büyük olmuştur. Panik halindeki çoğu asker, karaya çıkmayı beklemeden kendini

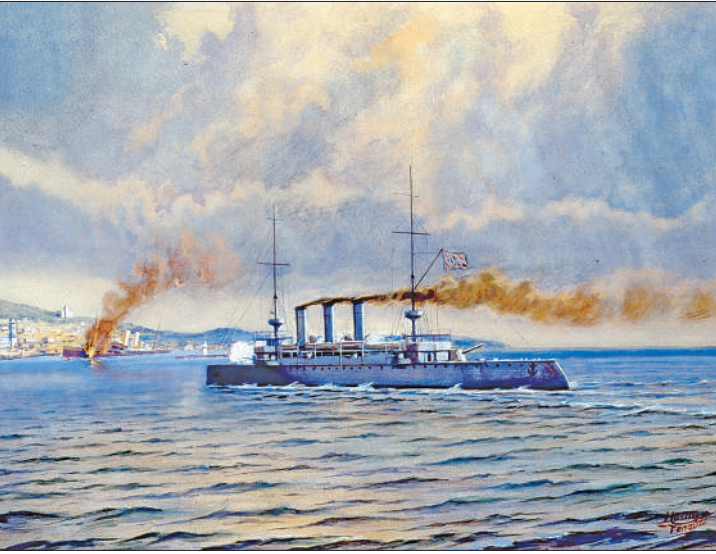
denize atmış ve teçhizatları nedeniyle boğulmuşlardır.

HAMİDİYE'nin Adriyatik akını, Balkan devletleri ve özellikle Yunan donanması üzerinde Şira bombardımanından daha büyük izler bırakmıştır. Yunan donanması Şingin bombardımanının ardından Yunan adalarında bulunan bütün deniz fenerlerini söndürmüş ve Adriyatik'te yapılan nakliyat sürekli olarak Yunan savaş gemilerinin himayesinde gerçekleşmiştir. Şingin'in HAMİDİYE kruvazörüne bombalanması üzerine, Sırplar; İskodra'yı düşürmek için Selânik'ten Adriyatik'e doğru başlattıkları kıtaat nakliyatını ertelemek durumunda kalmıştır. Bir ay kadar süreyle süren erteleme nedeniyle Sırplar, İskodra'ya karşı yapılacak olan son taarruzdan da vazgeçmek durumunda kalmıştır.

Şingin bombardımanından sonra yakıt sıkıntısı çeken HAMİDİYE kruvazörü, yakıt ikmali için İskenderiye'ye gitmeye karar vermiş ve 16 Mart 1913 günü İskenderiye'ye ulaşmıştır. Buradan bir miktar kömür aldıktan sonra, 17 Mart'ta Gazze'ye ve ardından Hayfa ve müteakiben de Beyrut'a ulaşmıştır. 22 Mart 1913 tarihinde



de Beyrut Limanı'nda Garp Ordusu'na gönderilen ancak Şingin bombardımanı nedeniyle teslim edemediği para ve cephaneyi de iade etmiştir.



Hamidiye'nin Şıra'yı Bombardımanı  
(Deniz Müzesi D.B. F1560)

### **HAMİDİYE Kruvazörünün Kömür Sıkıntısı ve Arızalı Faal Durumu**

Müteakip dönemde HAMİDİYE, Akın harekâtına devam etmek maksadıyla 30 Mart 1913 tarihinde Antalya Limanı'ndan hareket etmiştir. Suriye açıklarında Yunan savaş gemilerinin bulunması nedeniyle Kızıldeniz'e geçmesi gerekli görülmüştür. Ayrıca, bu dönemde HAMİDİYE'nin onarım ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 5 Nisan'da Gazze'ye ulaşan HAMİDİYE, burada geminin kazanlarındaki sorunları Bahriye Nezareti'ne haber vermek maksadıyla muhabere filikasını sahile çıkarmıştır. Ancak, filika hava muhalefeti nedeniyle alabora olmuş ve dört personel şehit olmuştur. Gemi komutanı Yüzbaşı Rauf Bey, bu üzücü haberi telgrafla haber vermiş ve kömür sıkıntısı nedeniyle Kızıl-

deniz'e geçeceğini Bahriye Nezareti'ne bildirmiştir.

Yazışmalar neticesinde HAMİDİYE, 6 Nisan 1913'te Port Said'e ulaşarak demirlemiş ve 7 Nisan'da kanalda seyre başlayarak aynı gün İsmailiye'ye ulaşarak demir atmıştır.

HAMİDİYE kruvazörü başçarkçısının hazırladığı rapora göre; İskele makine valflerindeki sıkıntılar nedeniyle manevrada sıkıntı yaşanmaktadır. Yine valfler ve pistonlar (buhar istim) kaçırmakta olduğundan, gemi; yakması gereken kömür miktarından iki kat fazla kömür yakmaktadır. Ayrıca, gemiye sürat verildiğinde piston ve yataklarda ısınma ve vurma ile oluşan aşınma neticesinde piston ve silindir arasındaki parçalarda aşırı aşınma meydana gelmiştir. Başçarkçı raporunda bunlardan başka kondenser borularında sızıntılar olduğu, krank şaft yataklarındaki aşınmadan makineye sürat verilemediği ve su pistonları ile yardımcı makinelerde arızalar olduğu belirtilmiştir.

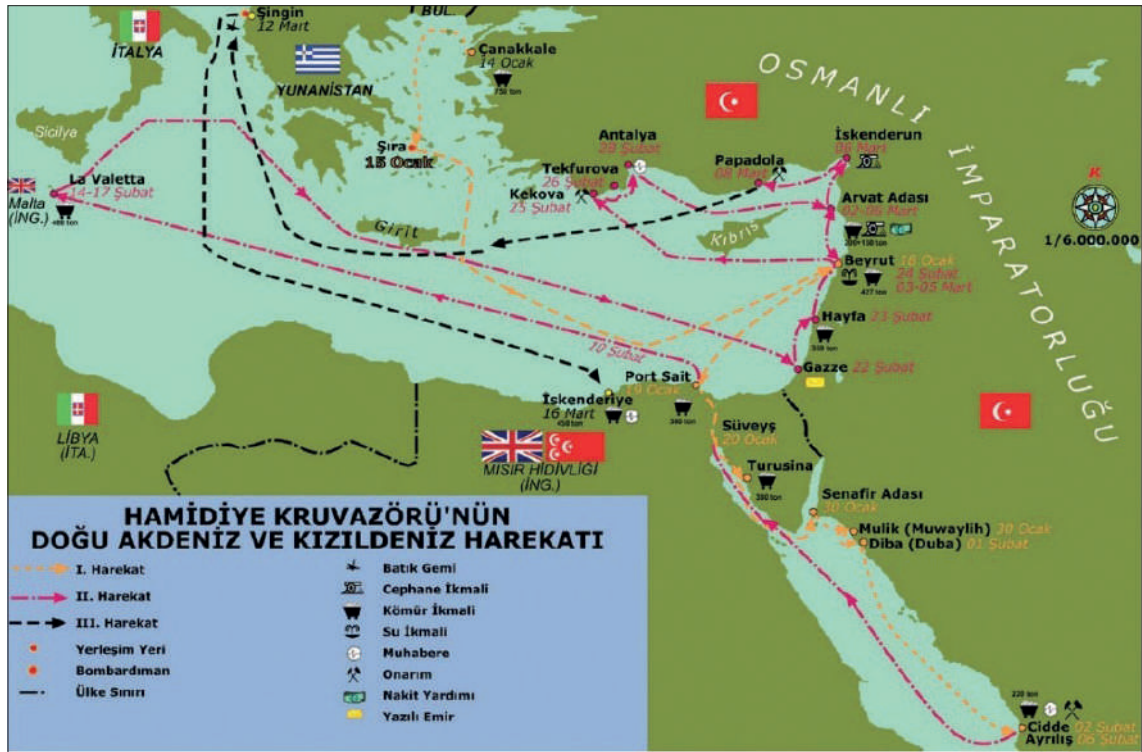
HAMİDİYE'nin arızaları ile ilgili rapora istinaden Fabrikalar Başmüdürlüğü ve Başkomutanlık Vekaleti arasındaki yazışmalar neticesinde geminin ancak iki ay sonra tamirata alınabileceği ve bu süre zarfında tarafsız bir limanda tamirata da mümkün görülmediğinden, en uygun liman olan Cidde'ye intikalinin uygun olduğu değerlendirilmiştir.

HAMİDİYE, bunun üzerine 8 Nisan'da tekrar kanalda seyre başlamış ve Süveyş Limanı'na ulaşarak demirlemiş ve 9 Nisan'da Süveyş'ten Kızıldeniz'e doğru hareket ederek 12 Nisan'da Cidde Lima-

nı'na demirlemiştir. Bu sırada Yunan savaş gemileri, kanal önlerine demirleyerek 45 gün sürecek bir bekleyişe geçmiştir. Bahriye Nezareti, 7 Nisan 1913 tarihinde Başkumandanlık Vekaletine HAMİDİYE'nin durumunu şöyle bildirmiştir.

*“HAMİDİYE'nin makineleri ancak iki ayda tamir edilebilir... Harp durumu dolayısıyla bu uzun tamirin tarafsız devlet limanlarında yapılması, devletlerarası hukuk kaidelerine aykırı olmasından ötürü mümkün değildir... Gemi, Cidde'ye gidip harp sonuna kadar burada harekete hazır durumda beklemeli; Yunan filosunun Kızıldeniz'e geçtiği*

Cidde'den 160 ton kömür alan HAMİDİYE, 14 Nisan'da kalkıp seyre başlamış, 16 Nisan'da önce Hudeyde/Yemen, daha sonra da Kamaran/Yemen önlerine ulaşıp demir atmıştır. Kamaran'dan 600 ton kömür alan kruvazör, 23 Nisan'da buradan ayrılarak Luhayya/Yemen'e demirlemiştir. Aynı gün başkomutanlıktan aldığı bir emirle geçici olarak Yemen Valiliği emrine girmiş ve burada bir süre hizmet vermiştir. Genellikle bu bölgede söz sahibi olan İmam İdris ve İmam Yahya ile Yemen Valisi'nin görüşmelerine ev sahipliği yapmıştır.



Akın Harekâtında Hamidiye'nin İzlediği Rota ve Güzergâhlar

*Port Said kömür memurluğu vasıtasıyla öğrenildiği takdirde tarafsız bir limana gidip selametini temin etmelidir”*

### HAMİDİYE Dönüyor...

Gemide artan arızalar Yzb.Rauf'un tekrar, İstanbul'a Başkumandanlık Vekaleti'ne telgraf yazmasına neden olmuş ve 1 Hazi-

ran 1913'te çektiği telgrafla geri dönüş için izin istemiştir. Siyasi ve diplomatik görüşmeler ve müzakerelerdeki belirsizlik nedeniyle HAMİDİYE'nin bu talebi ancak Bahriye Nezaretince 21 Ağustos 1913 tarihinde uygun bulunabilmiştir.

Beş ay boyunca personelin gayretleriyle denizde dolaşan gemi, nihayet Başkomutanlık Vekaleti'nin 21 Ağustos 1913'te kesinleşen "geri dön" direktifi ile harekete geçmiştir. 21 Ağustos'ta Süveys'ten Port Sait'e ve ertesi gün de Gazze'ye hareket ederek buradan da rotasını İzmir'e çevirmiş ve 26 Ağustos'ta İzmir'e varmıştır. İzmir'de bir hafta kalan HAMİDİYE'nin personeline kurumlar tarafından ziyafetler verilmiş, Karadeniz'deki torpillenme olayında şehit düşenler için mevlütler tertip edilmiş ve İzmir sinemalarında HAMİDİYE'nin Akın harekâtı filmleri gösterilmiştir.

HAMİDİYE, 6-7 Eylül gecesi İstanbul'a hareket etmiş ve Yeşilköy önlerine geldiğinde şirket vapurları ve üç destroyer ile bir torpidobot HAMİDİYE'ye eşlik etmeye başlamıştır. Saat 08.07'de destroyer komodor gemisinden Bahriye Nazırı Çürüksulu Mahmut Paşa, Heyet-i Vükela'dan (Bakanlar Kurulu) bazı zevat ve İstanbul Belediye Reis Vekili ile Donanma-i Hümayun Muavenet-i Milliye Cemiyeti Başkanı gemiye teşrif etmiş ve şehir ve cemiyet adına gemi komutanını tebrik etmişlerdir. 19 pare top ile selamlamadan sonra saat 10.09'da Dolmabahçe Sarayı önlerine gelen HAMİDİYE, Padişah V.Mehmet Reşat'ı 21 pare top ile selamlamış ve ertesi günü 8 Eylül'de onarım için Haliç Tersanesi'ne girmiştir.

HAMİDİYE kruvazörünün 14 Ocak-7 Eylül 1913 tarihleri arasında icra ettiği "Akın Harekâtı" planlama amacına uygun olarak Yunanlıların sürekli olarak Ege, Doğu Akdeniz, Adriyetiği gemi tahsis etmesine, dolayısıyla da bu durum Yunan donanmasının kuvvet konspiresyonunu olumsuz etkileyerek taaruz harekât icrasına mani olmuştur.

HAMİDİYE kruvazörü, icra ettiği "Akın Harekâtı" ile Balkan Savaşı'nın en karanlık ve ümitsiz günlerinde Ege, Adriyatik, Akdeniz ve Kızıldeniz'i dolaşarak Osmanlı tebaasının moralini yükseltmiştir. HAMİDİYE; harekât sayesinde Yunan ordusunu Selanik cephesinde tutmuş ve ayrıca Sırbistan'ın da yardımına engel olmuştur. Sürekli hareket halinde olmasından dolayı Yunan donanmasını tedirgin ederek, Thyella sınıfı dört muhribin kendisini takip için görevlendirilmesini sağlamıştır.

HAMİDİYE kruvazörünün Akın Harekâtında (Cidde rotasında) gemiye bir sahte baca ekleyip dış görünüşü değiştirme şeklinde icra ettiği aldatma taktikleri, denizcilik dünyasında büyük yankılar uyandırmıştır. Birinci ve İkinci Dünya Savaşı'nda Alman kruvazörlerine ilham kaynağı olan bu taktikle Almanlar Emden kruvazörüne dördüncü baca ekleyip İngiliz kruvazörü görünümü kazanarak Pennang Limanı'nda Yemşuy adlı Rus kruvazörünü ve Fransız destroyeri Muske'yi batırmıştır. İngilizler de Rauf Bey'e hayranlık duymuş ve HAMİDİYE'nin Akdeniz Harekâtını Harp Akademisinde ders olarak anlatmışlardır.

HAMİDİYE kruvazörü, Balkan Savaşlarında Osmanlı donanması için Yunan gemi-



lerini batırması ve yaralaması bakımından başarı ve moral kaynağı olmuştur. HAMİDİYE'nin başarısı kamuoyunda büyük heyecan yaratmış ve Gemi Komutanı H.Rauf Bey "HAMİDİYE Kahramanı" olarak adlandırılmıştır. Hükümet bu harekât için özel olarak 393 adet tunç "HAMİDİYE Madalyası" hazırlatmış ve personele mükâfat olarak dağıtmıştır. Kruvazörün bu harekâtı toplam 7 ay 24 gün sürmüştür. Sığınacak bir üstten, denizin üzerinde ikmal yapacak teşkilattan tamamen mahrum olmasına rağmen, bu harekâtı büyük bir maharetle ve fedakarlıkla yürütmüştür. HAMİDİYE; bu harekâtle birlikte, Türk Deniz Harp Tarihimizin kahraman gemileri arasında yer almıştır.

Akın Harekâtını icra eden Rauf Orbay komutasındaki HAMİDİYE kruvazörü, Osmanlı İmparatorluğunun zor bir döneminde denizde kaydedilen bir başarısı



Rauf (Orbay) Bey

olarak ortaya çıkmaktadır. Bu başarı, başta Rauf Bey olmak üzere zabıta heyetinin cesaret ve taktik bilgisi, personelin denizcilikteki üstün marifetini göstermektedir.

## DİPNOTLAR

1. Sir W.G.Armstrong Whitword&Co Newcastle firması tarafından İngiltere'de inşa edilmiştir. 1900 yılında sipariş edilmiş ve Nisan 1902'de kızağa konulmuştur. Deniz indirilme tarihi 25.09.1903 olup, seyir tecrübesi 17.12.1903 tarihinde gerçekleştirilmiştir. Bkz. Bernd Langensiepen, Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Ed. James Cooper, Conways Maritime Press, London, 1995, s.150.

## KAYNAKÇA

1. Langensiepen, Bernd; Güleriyüz, Ahmet, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Ed. James Cooper, Conways Maritime Press, London, 1995.
2. Atmaca, Gökhan; Tanrıverdi, Doğan, *Hamidiye Akın Harekâtı*, Ed. Gökhan Atmaca, Piri Reis Araştırma Merkezi, (Basılmamış), İstanbul.
3. *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Osmanlı Dönemi 1911-1912 Deniz Harekâtı*, C. III.
4. Özlü, Hüsnü, "Arşiv Belgeleri Işığında Balkan Savaşları'nda Ege Adaları'nın İşgali Süreci" *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi Journal of Modern Turkish History Studies XII/25 (2012-Güz/Autumn)*, ss. 9-32.
5. *Balkan Harbi Harekâtı Osmanlı Deniz Harekâtı*, C.VII, İstanbul, 1965.
6. Baş, Ersan, *Gazi Hamidiye ve Akın Harekâtı*, Piri Reis Arşt.Mrk.Yay., İstanbul, 2006.
7. İnci, Tevfik, "Balkan Harbinde Hamidiye Kruvazörünün Akın Harekâtı", *Donanma Dergisi*, Sayı: 399 Ekim, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952.
8. Saraçoğlu, Cemalettin, *Gazi Hamidiye'nin Şanlı Maceraları*, Gün Yayınları, İstanbul, 1960.
9. Işın, Mithat, *Balkan Harbi Deniz Cephesi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1946.

📄 Hazırlayan: Dz.Alb.Gürcan TAŞDELEN

# SAVUNMA SANAYİMİZİN İSİMSİZ KAHRAMANLARINDAN: NURİ DEMİRAĞ

*“Hesaplı hareket ettiğini zanneden ve onunla iftihar eden dar kafalar; kurtulmaya, yükselmeye elverişli hiçbir eser vücuda getiremezler. Kurtuluş ve yükselişi, ancak varlığına dayanan ve mülkü milletin gizli kapalı hazinelerini verimli hale getirmesini bilen ve şahsi menfaatini millet menfaati uğruna feda eden, ruhu idealist, dimağı realist şahsiyetlerde aramalıdır.”*

**Nuri DEMİRAĞ**

## GİRİŞ

**İ**nsanlığın doğası gereği, hepimiz yeni bir işe veya yeni bir projeye başlamadan önce hayal kurarız. Çünkü, hayal etmek, bir işin gerçekleşme olasılığını gösteren ilk adımdır. Her ne kadar hayal gücü tüm insanlara verilmiş olsa da çok azımız bunu pozitif olarak kullanmayı başarabiliriz. Geçmiş ve günümüzdeki örnekler baktığımızda, bunu başaranların büyük çoğunluğunun hayal kurmaktan hiç vazgeçmeyen dâhiler ile girişimciler olduklarını görürüz. Bu makalenin konusu, savaştan yeni çıkmış bir ülkenin içinde bulunduğu imkansızlıklara rağmen, Cumhuriyet'in ilk yıllarında sergilediği girişimci ruhuyla genç Türkiye'nin kısa sürede kalkınmasına öncülük eden ve savunma sanayimizin ilk örneklerinden birini teşkil eden Nuri Demirağ ve projeleri olacaktır.



## HAYATI VE PROJELERİ

1886 yılında Sivas'ın Divriği kasabasında doğan Mehmet Nuri, bu kasabanın eşrafından Mühürdarzâde Ömer Bey'in oğludur. Babasını henüz üç yaşında iken kaybetmiş, kardeşi Abdurrahman Naci ile birlikte annesi Ayşe Hanım tarafından yetiştirilmiştir.

Mehmet Nuri, ilköğrenimini Sıbyan mektebinde, orta öğrenimini ise Divriği Rüştiye mektebinde tamamladı ve okuldaki başarısı nedeniyle mezun olur olmaz aynı okulun muallim vekilliğine (öğretmen yardımcılığına) tayin edildi.

Buradan aldığı maaş ailesinin geçimini karşılamak için yeterli olmadığından, henüz 17 yaşında iken, Ziraat Bankası'nın açtığı sınavı kazanarak, bu bankanın önce Kangal, sonra Koçgiri şubelerinde memur olarak çalıştı. Koçgiri kazasında görevli olduğu sırada, yaşanan kıtlık nedeniyle zor durumda kalan halkı açlıktan kurtarmak maksadıyla, inisiyatif kullanarak Ziraat Bankası'na ait ambarlardaki tahılı cüzi bir fiyat üzerinden halka dağıttı. Bunun üzerine hakkında soruşturma başlatıldı. Soruşturma neticesinde, haklı bulundu ve yaptığı bu insani hareket ile Koçgiri'de halkın minnettarlığını kazandı.

II.Meşrutiyet'in ilanından sonra, Maliye'de büyük bir ıslahat başlatılmıştı. Bunun için memur alıyorlar ve bilhassa Ziraat Bankası'ndan yetişenleri tercih ediyorlardı.<sup>1</sup> Maliye Bakanlığının açtığı sınavı da kazanarak, bankacılıktan maliye hizmetine geçti. İstanbul'a gelerek Maliye'nin her kademesinde seçkin bir memur olarak çalıştı ve 1918-1919 tarihlerinde 32-33 yaşlarında iken Maliye Müfettişi oldu.

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Ateşkes Anlaşması ile Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik ayrılması sonucunda, 13 Kasım 1918 tarihinde İstanbul galip devletler tarafından işgal edilmişti. İşgal altında geçen zamanın uzaması ile birlikte, özellikle Beyoğlu ve Galata çevresinde millî gururu rencide edecek hadiseler artıyordu. Bütün hassas Türkler gibi Nuri Bey de bu tür olay ve davranışlarla karşılaşmaktan çekiniyor, o taraflara ayak basmak istemiyordu. Ancak, bir gün bir meselenin soruşturulması için Beyoğlu'nda bulunan Tatavla Maliye Şubesine gitmek zorunda kaldı.

İşini bitirip şubeden çıktığı sırada, etrafı birkaç Yunan askeri tarafından çevrildi. Yunan askerlerinin kendisine yönelik rencide edici davranışları gururuna dokundu ve *"Millî haysiyet ve şerefi üç buçuk palikaryanın (Yunan askeri) ayakları altında çiğnenen bir hükümete memurluk edemem"*<sup>2</sup> diyerek memuriyetten istifa etti.

Kendi kaydına göre elinde 56 altın (252 kâğıt lira) birikmiş parası vardı. Mevcut piyasayı gözden geçirdikten sonra, elindeki parayla kırtasiye ve sigara kağıtçılığı işine girmeye karar verdi. Anadolu'da başlayan Millî Mücadelenin zaferle sonuçlanacağına o kadar çok inanıyordu ki, 1922 yılında ürettiği sigara kağıdına "Türk Zaferi" adını verdi. Önce İstanbul'da satışa sunulan sigara kâğıdı, kısa zaman içinde Anadolu'ya da dağıtılmaya başlandı.



Türk Zaferi Sigara Kağıdının Orta Kapağı

*"Türk Zaferi"* sigara kâğıdı Türkler tarafından o kadar çok rağbet gördü ki, Nuri Bey'e hayli para kazandırdı ve 252 lirası üç buçuk sene içinde 84.000 lira oldu.

Nuri Bey, bir taraftan ticaretle meşgul olurken, diğer taraftan Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin Maçka şubesini yönetiyordu. O sırada henüz bekardı. İkametgâhını bu gizli teşekküle merkez yapmıştı.

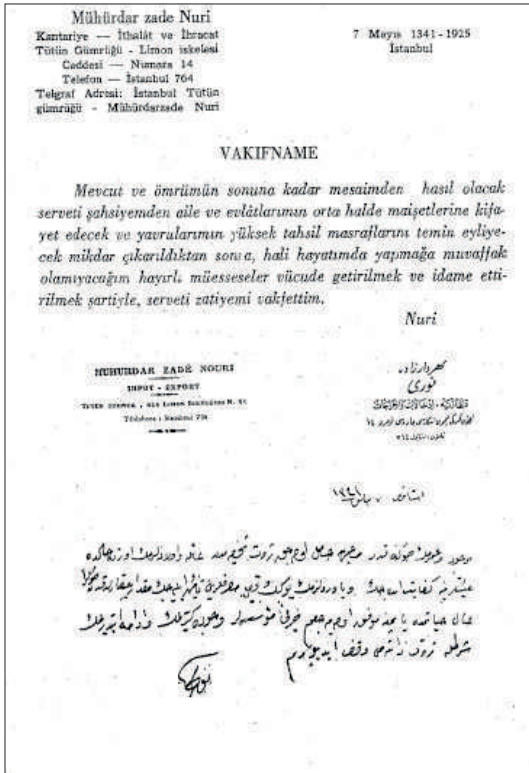
Gündüzleri iş yerinde durup dinlenmeden çalışıyor, geceleri de cemiyet üyeleri ile toplantılar düzenliyordu. Beşiktaş, saray hafiyelerinin en faal olduğu muhit olmasına rağmen, üstlendiği vazifenin tatbik ve ifasından geri durmuyordu.

Kırtasiye ve sigara kağıtçılığında kazandığı parayı daha sonra giriştiği ihracat ve ithalat işleri ile daha da artırdı. 1925 yılına gelindiğinde, zengin bir adam olmuştu. Bununla birlikte, kazandığı parayı kendine mal etmek fikrinde değildi. *“Ben bu parayı cemiyetten kazandım. Onu yine cemiyete faydalı işlere kullanacağım”* diyerek, 7 Mayıs 1925'te bir vasiyetname hazırlattı. Vasiyetnamede; *“Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hasıl olacak serveti şahsiyemden aile ve evlatlarımın orta halde maiyetlerine (geçimlerine) kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil*

*masraflarını temin edilecek miktar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmaya muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücuda getirilmek ve idame ettirilmek şartıyla, serveti zatiyemi (şahsi servetimi) vakfettim.”* yazıyordu.

Millî Mücadelenin kazanılması ve Cumhuriyet'in ilanından sonra sıra Yeni Türkiye'nin inşasına gelmişti. Bu kapsamda, Birinci Dünya Savaşı öncesinde “Reji Jeneral” isimli bir Fransız şirketine ihale edilen ancak, savaş nedeniyle gerçekleşmeyen Samsun-Sivas tren hattının Türk müteahhitleri, mühendisleri ve işçileri tarafından yapılmasına karar verilmişti.

Nuri Bey bu kararı duyunca, hayatının en büyük heyecanını hissetti.<sup>3</sup> Yapılan ihalede en düşük teklifi vererek işi aldı. O dönem Tapu Dairesinde mühendis olarak çalışan kardeşi Abdurrahman Naci'yi memuriyetten istifa ettirerek yanına aldı. Başladığı işi başarıyla tamamladı.



Tren Yolu İnşası

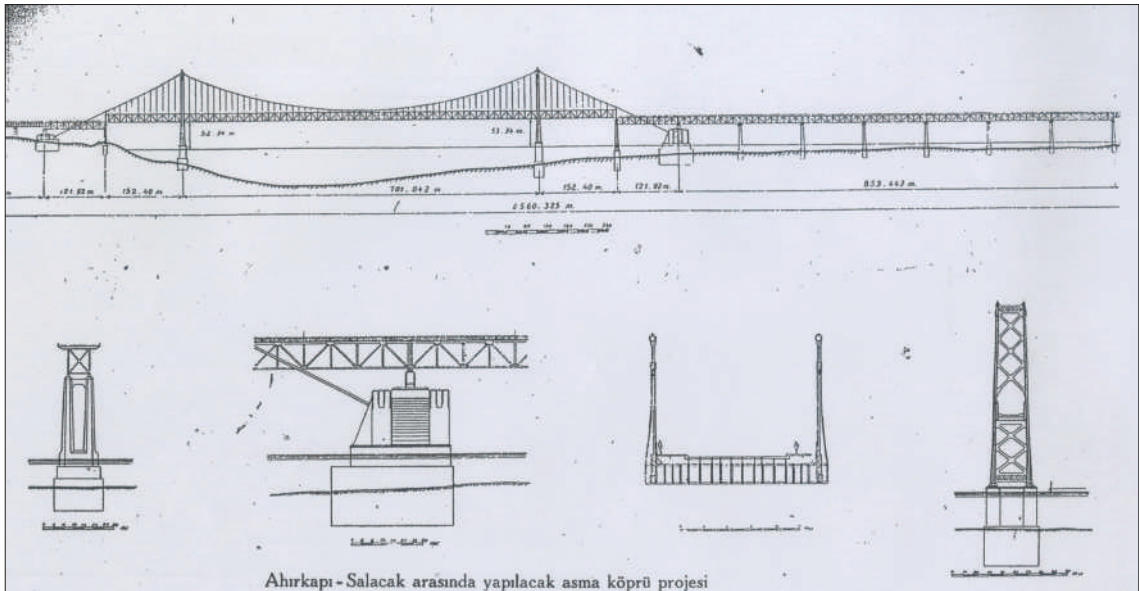
Ancak, Nuri Bey'in başarısı, Samsun'dan Erzurum'a kadar geçtiği yerleri demir ağırla örmekten ibaret kalmamıştır. 548 km uzunluğundaki Samsun-Erzurum demiryolu hattı ile Fevzipaşa-Diyarbakır,

Afyon-Antalya, Sivas-Erzurum hatlarında toplam 1012,50 km demiryolu yapmıştır.<sup>4</sup> Bunlarla birlikte, Bursa Sümerbank'ın Merinos tesisleri, Karabük Demir ve Çelik, İzmit Selüloz Kâğıt, Sivas Çimento Fabrikaları ile İstanbul ve Ankara'da birçok kamu binasını inşa etmiştir. Bu kuruluşları yapmak, o tarihte yokluk içinde Kurtuluş Savaşı'nı vermiş Türkiye için çok önemli adımlardır. Çünkü, Türkiye'de o tarihte ne yetişmiş mühendis ne de yetişmiş kalifiye iş gücü vardır. Özellikle demiryollarını yaparken yirmi yedi bin (27.000) kişilik iş gücü ordusunu yönetmek tamamen Nuri Bey'in yeteneğidir.<sup>5</sup> **Mustafa Kemal dönemi Türkiye'sinin tam bağımsız adımlarını gerçekleştiren Nuri Bey'e 1934 yılında Demirağ soyadı bizzat Atatürk tarafından verilmiştir.**

Başarıyla gerçekleştirdiği müteahhitlik projeleri ile o dönemde Türkiye'nin en zengin insanı konumuna gelen Nuri Demirağ, Sirkeci-Haydarpaşa arasında Avrupa ve Asya kıtalarını birbirine bağlayacak bir asma köprü inşa etmeyi ilk düşünen

kişi olmuştur. Daha 1931 yılında projenin etütlerine başlamış, San Francisco/ ABD'deki "Golden Gate" köprüsünün bir benzerini inşa etmek üzere 1934 yılında ABD'nin en büyük çelik şirketi "Bethlehem Steel Company" ile anlaşarak üstünden tren yolu da geçen köprü projesini tamamlamıştır. Hazırladığı projeyi Salih Bozok vasıtasıyla Atatürk'e ulaştırmış, Atatürk tarafından çok beğenilen proje hükümete yollanmıştır. Ancak, dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından, "Köprü Boğaz'ın güzelliğini bozar" düşüncesiyle proje reddedilmiştir.

Nuri Demirağ tarafından projelendirilen köprünün boyu; 1600 metresi deniz üzerinde, 960 metresi karada olmak üzere 2560 metre, eni ise 20,73 metre olacaktı. Asma kısmı 701 metre, gerisi aralıksız demir köprü sisteminde planlanmıştır. Nuri Demirağ'ın 1931 yılında inşa etmeyi planladığı ilk boğaz köprüsü, ancak 1973 yılında Japon mühendisler tarafından ve üzerinden sadece kara yolu geçecek şekilde yapılacaktı.



Ahırkapı - Salacak arasında yapılacak asma köprü projesi

Köprü Projesi Çizimi



15 Temmuz Şehitler Köprüsü İnşaatı

Mustafa Kemal, 1910 yılında genç bir Kurmay Yüzbaşı iken Fransa’da katıldığı tatbikatlarda ilk askeri uçağı görmüş, Trablusgarp Savaşı’ndan Kurtuluş Savaşı’na kadar içinde bulunduğu savaş ortamında, askeri havacılığın önemini kavramıştır. Bu kapsamda, Türk havacılığının gelişmesini, güçlendirilmesini sağlamak amacıyla, 16 Şubat 1925 tarihinde Ankara’da “*Türk Tayyare Cemiyeti*”nin kurulmasını sağlamıştır. Bununla birlikte, “*İstikbal göklerde dir. Göklerini koruyamayan uluslar, yarınlarından asla emin olamazlar.*” sözüyle havacılık ile ilgili vizyonunu açıklamıştır.

Büyük Önder’in bu sözünden çok etkilenen Nuri Demirağ, 1932 yılında bir gün gözlerini göklere dikmiş ve “*Göklerine hâkim olamayan milletlerin akıbetinin felaket olacağına kat’iyyen kaniyim*” düşüncesi ile havacılık sektörüne adım atmaya karar vermiştir.

İlk olarak, Türkiye’de havacılığın doğuşunda ve gelişmesinde öncü isimlerden biri olan Vecihi (Hürkuş) Bey tarafından

yapımına başlanan “Vecihi XVI” isimli kapalı kabin uçağın imali için 1933 yılında 5.000 (beşbin) lira bağışta bulunmuştur.

1935 yılında Türk Tayyare Cemiyetinin 6. Büyük Kongresi yapılır ve 25 Mayıs’ta cemiyetin adı “Türk Hava Kurumu (THK)” olarak değiştirilir. Dönemin Başbakanı İsmet İnönü gelirlerin azalmasını önlemek ve daha da artırmak için “Hava Tehlikesini Bilenler” adı altında bir kampanya başlatılmasına öncülük eder. Başlatılan kampanya çok çabuk etkisini gösterir.<sup>6</sup> Atatürk’ün de bizzat katılarak 10.000 (onbin) lira<sup>7</sup> bağışladığı kampanyaya halkın yoğun katılımının yanı sıra, iş adamları da yardım yapabilmek için adeta yarışır.

Vehbi Koç’un 5.000 (beşbin) lira bağışladığı kampanyaya, Nuri Demirağ’ın kardeşi Abdurrahman Naci Demirağ da 120.000 (yüzyirmibin) lira bağışlayarak kuruma üç uçak alınmasını sağlar. 25 Eylül 1935 tarihinde İstanbul Yeşilköy’de yapılan ad koyma merasimi ile alınan uçaklar Türk

Hava Kuvvetlerine devredilir. O günlerde bu tören çok konuşulur ve basında geniş yer alır.<sup>8</sup>

Demirağ kardeşlerden büyüğü olan Nuri Demirağ'a kardeşinin yaptığı yardımdan söz edilip, "Siz ne düşünüyorsunuz?" diye sorulunca, Nuri Bey; "Madem ki bir millet tayyaresiz yaşayamaz, öyleyse bu yaşama vasıtasını başkalarının lütfundan beklememeliyiz, ben bu uçakların fabrikasını yapmaya talibim" demiş ve işe atılmıştır.<sup>9</sup>

Nuri Demirağ yanına aldığı bir grup mühendis ve teknisyenle hızlı bir araştırmaya girişmiştir. Avrupa ve Amerika'da ekibi ile birlikte yaptığı gezilerde, bütün laboratuvarları, imalat tezgahlarını, muazzam ısı fırınlarını, imalat ve plan-proje salonlarını büyük bir sabır ve azimle incelemiş, raporları dikkatle okumuştur. Bu araştırma faaliyetlerinden sonra; *"Avrupa'dan Amerika'dan lisanslar alıp tayyare yapmak kopyacılıktan ibarettir. Demode tipler için lisans verilmektedir. Yeni icat edilenler ise bir sır gibi, büyük bir kıskançlıkla saklanmaktadır. Binaenaleyh (Dolayısıyla) kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirecektir. Şu hâlde Avrupa ve Amerika'nın son sistem tayyarelerine mukabil, yepyeni bir Türk tipi vücuda getirilmelidir"* diyerek havacılık sektörüne girmiştir.

Nuri Demirağ, uçak mühendisi Selahattin Reşit Alan<sup>10</sup> ile birlikte, 1936 yılında havacılık sanayiinin ilk temellerini atmaya başladı. İlk iş olarak, THK'den aldığı 10 eğitim uçağı ve 65 planör<sup>11</sup> siparişi için 10 yıllık dönemi kapsayan bir plan-program hazırlattı. Bir Çekoslovak firması ile motor konusunda anlaşma yaptı. Beşiktaş'ta, Barbaros Hayrettin İskelesi'nin yanında,

bugünkü Deniz Müzesi binasının hemen arkasında Tayyare Etüd Atölyesini kurdu. Bu tayyare atölyesi kısa bir sürede dev bir fabrika haline geldi ve 10 Şubat 1937 tarihinde resmi açılışı yapıldı.

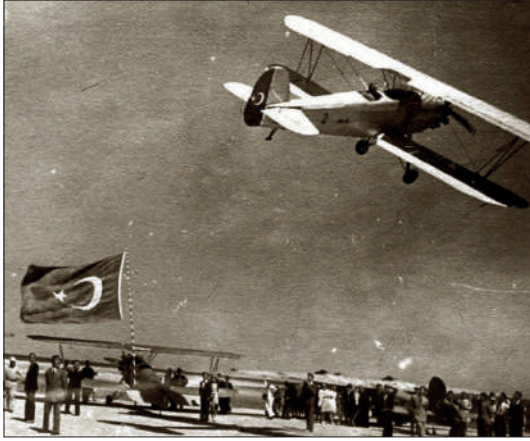
Beşiktaş'taki atölyenin yetersiz kaldığını değerlendiren Nuri Demirağ, Yeşilköy'de Elmas Paşa çiftliğini satın aldı ve 1000x1300 metre boyutlarında düz bir tayyare alanı yaptırdı. Bunun bir örneği de o sıralar Avrupa'nın en modern havalanı olan Amsterdam'da vardı.



Beşiktaş'taki Demirağ Tayyare Atölyesi'nin Havadan Çekilmiş Fotoğrafi

Kısa zamanda Nu.D 36 uçakları yapılmaya başlandı. 1938 yılında ise Nu.D-38 adlı çift motorlu 6 kişilik yolcu uçağı yapıldı. Test uçuşları için uçaklar Yeşilköy'e taşınıyor ve testleri Kurtuluş Savaşı pilotu Basri Alev tarafından gerçekleştiriyordu.

Nitekim, THK'nin sipariş ettiği 10 eğitim uçağının yapımı tamamlanmış ve kuruma teslim zamanı gelmişti. Bunun için Yeşilköy/İstanbul'da denemeler yapılacaktı. THK bu denemelerin Eskişehir'de yapılması konusunda ısrar etti. 13 Temmuz 1938 tarihinde, inşa tekniği bilgisinin üstünlüğüne rağmen, uçuş tecrübesi az olan Başmühendis Selahattin Reşit Alan,



Nu.D 36 Uçağı

kendi tasarımı olan Nu.D.36 uçağı ile Eskişehir İnönü Havaalanı pistine iniş yaptığı sırada, hayvanların piste girmesini engellemek için açılan hendeğe takılarak düştü ve hayatını kaybetti. Yaşanan kaza sonrası THK, Genelkurmay Hava Müsteşarlığı ile ortak çalışma ile hazırladığı 1 Mart 1939 tarihli bilirkişi raporunda, Nuri Demirağ'ın uçaklarının uçuşa uygun olmadığını bildirdi.<sup>12</sup> Bu karar, devletin Demirağ'ın fabrikasından uçak satın almasının önünde ciddi bir engeldi.<sup>13</sup> **Müteakiben THK, Nu.D.36 uçağının istenen şartlara uygun olmadığını belirterek tüm siparişlerini iptal etti.** Aynı yıl İkinci Dünya Savaşı'nın başlaması ve devlet yönetiminin havacılık sanayi politikasındaki tutumu yerli projeleri sekteye uğratmıştı.

**Nuri Demirağ, havacılık alanındaki çalışmalarına 1939 yılında Türkiye'nin ilk yerli paraşütünün üretimini gerçekleştirerek devam etti.** Paraşütte, sağlamlık ve dayanıklılığıyla meşhur Bursa'nın yerli ipek kumaşları kullanılıyordu.

Daha sonra Beşiktaş'taki uçak fabrikası Yeşilköy'e taşındı ve pilot yetiştirmek için planlanan **"Gök Okulu"** ile birlikte fabri-



Uçak İmalatı



Gök Okulu Mezuniyet Töreni

kanın açılışı 17 Ağustos 1941 tarihinde yapıldı.

**Yeşilköy'de kurulan Gök Okulu, 1941-1943 yılları arasında toplam 290 pilot yetiştirdi.** Dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'nün oğulları Erdal ve Ömer İnönü de bu kurslara katılanlar arasındaydı.

1941 yılında tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye uçtu. Nuri Demirağ'ın oğlu ve Gök Okulu'nun ilk mezunlarından Galip Demirağ bu uçuşta pilot idi.

Preveze Deniz Zaferi'nin 404'üncü Yıl Dönümü münasebetiyle 27 Eylül 1942 tarihinde Barbaros Türbesi önünde icra edilen törene, Nuri Demirağ fabrikasında bizzat Türk mühendisleri ve işçilerinin





Erdal ve Ömer İnönü



Gök Okulunda Eğitim Gören Pilotlar

katkılarıyla üretilen dokuz uçak, üçerli filo halinde katılmıştı.

Büyük Türk Amirali Barbaros'un Preveze Zaferi'nin anıldığı bir sırada, Türkiye'de ilk defa Türk elinden çıkmış dokuz tayyarenin, Türk çocukları idaresinde büyük amiralin türbesi üzerinde süzölmeleri muhakkak ki, Barbaros'un aziz ruhunu şad etmiştir.<sup>14</sup>

Nuri Demirağ, 1938 yılında meydana gelen kaza sonrasında uçak siparişlerini iptal ettiği için mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir hukuk mücadelesine girdi. Farklı bilirkişilerin uçakların sözleşmeye uygun imal edildiği ve uçuş için yeterli oldukları yönünde verdikleri raporlara rağmen, mahkeme THK lehine sonuçlandı. Davayı kaybettikten sonra hükümet üyeleri ve Cumhurbaşkanına mektuplar yazarak, memleket için hayati maliyetleri olan



yanlışlığın düzeltilmesini talep etti. Nuri Demirağ amacını şöyle dile getiriyordu:

*"...Ben burada uçağın bir ölüm beşiği olmadığını kanıtlamaya çalışıyorum... Uçak bugün gördüğümüz ulaşım araçlarının en cana yakınıdır... Burada 16.000 uçuş yapıldı. Ve bugüne kadar bir kimsenin bile burnu kanamadı. 16.000 değil 16 milyon uçuş bile olsa kimsenin burnu kanamayacaktır... Bütün isteğim Türk gençliğinin kanatlanmasını görmektir. Bu yolda bütün kişisel servetimi adanmış bulunuyorum. Gerekirse sırtımdaki gömleği bile bu amaç uğruna satmaya hazırım..."<sup>15</sup>*

Ancak, tüm girişimleri başarısız oldu. Mektuplarına cevap verilmedi. Daha sonra, fabrikasında üretilen uçakların yurt dışına satılmaması için bir de kanun çıkarıldı. İspanya, İran ve Irak'tan siparişleri alınan uçakların ihracı engellendi.



(Bu tarafı 1 inci sayfada)

ros devrine iştirak etmiş denizcilerin kıyafetlerini taşıyan iki Türk askeri türbenin önündeki bayrak direğine şanlı Türk Bayrağını çekerken hep bir ağızdan İstiklâl Marşı söylenmiştir. Bu sırada limandaki gemiler de düdüklarını çalmak suretile bu şerefli ana iştirak etmişlerdir. İstiklâl Marşından sonra türbe bahçesine Vilâyet, İstanbul Komutanlığı, Halk Partisi, Belediye ve Liman İdaresi namına muhtelif çelenkler konmuştur. Deniz talim alayından bir müfreze havaya üç el silâh atmış, Barbarosun ruhunu taziz için bir dakika sükût edilmiştir.

Hazırlanan kürsiye gelen Beşiktaş Kaymakamı Sabri Sezer güzel bir hitabede bulunmuş ve ezvümle demiştir ki: «Onun Akdenizdeki muvafakiyetlerini, mağlûb ettiği düşmanların bugünkü oğulları bile takdir ile yâdetmek ve böyle bir amirale karşı mağlûbiyetlerini bir şeref telâkki etmektedirler.»

Beşiktaş Kaymakamından sonra genç deniz subaylarından Ertuğrul da ateşli bir hitabede bulunmuş ve bir geçid resmi ile merasime nihayet verilmiştir. Merasimde Donanma Komutanı Amiral Şükrü Okan, General Ziya Yazgan, Vali ve Belediye Re-

isi Doktor Lütü Kırdar, diğer askeri ve mülki erkân hazır bulunmuştur.

Gece de limandaki vapurlar elektrikle tenvir edilmiş, Barbarosun türbesi de Belediye tarafından tesisat ve projektörlerle aydınlatılmıştır.

#### Beyoğlu Halkevinde

Barbaros ihtifali münasebetile dün akşam Beyoğlu Halkevinde bir toplantı yapılmıştır. Toplantıda İstiklâl Marşından sonra Halkevi Reisi Barbarosun hayatı ve hizmetleri hakkında bir konferans vermiş, konferansı bir müsamere takib etmiştir.

#### Kadıköy Halkevinde

Kadıköy Halkevinde kalabalık bir halk kütlesinin iştirakile Barbaros ihtifali kutlanmıştır. Büyük Amiralın hayat ve zaferleri bir konferans ile anlatılmış, konferanstan sonra Orkestra konseri ve Soprano Bayan Nedret tarafından bir şan konseri verilmiştir.

#### Demirağ fabrikasının tayyareleri muvaffakiyetli uçuşlar yaptılar

Dünkü merasime Demirağ tayyare fabrikasında yapılan tayyareler de iştirak etmişlerdir. Merasim esnasında Türk mühendis ve işçileri tarafından yapılan 9 tayyare 3 filo halinde muvaffakiyetli uçuşlar yapmışlardır.

Yurt içi ve yurt dışından sipariş alamayan fabrika 1944 yılında kapandı. Beşiktaş'taki uçak fabrikası ile Yeşilköy'deki Gök Okulu, aynı yıl dönümü 15 lira üzerinden kamulaştırıldı. Bu bedelin üçte biri vergi olarak kesildikten sonra bakiyesi, devletin parasının olmadığı gerekçesiyle 20 yıl vadeye bağlandı ve fiilen ödenmedi. THK ve yurt dışından gelen siparişler üzerine imal edilmiş uçaklar ve makineler hurdacıya satıldı.

**Dönemin en zengin iş adamı, o dönem devlet bütçesinin yaklaşık onda biri kadar olan servetini uçak fabrikası kurulması yönünde heba etmiş oldu.**

Nuri Demirağ, THK aleyhine açtığı davayı kaybettikten sonra, Türkiye'de adalet kavramının gelişmesi için tek-partili yönetim anlayışının değiştirilerek çok-partili demokratik düzenin gerektiğine inanmıştı. Bu düşünceyle siyasete atıldı. **1945 yılında Türkiye'nin ilk muhafazet partisi olan Milli Kalkınma Partisi'ni kurdu.**

Parti 1946 ve 1950 seçimlerinde meclise giremedi. 1954 seçimlerinde Demokrat Parti'den adaylığını koydu, Sivas milletvekili oldu.

Çölleşme, tarım ve hayvancılıkta gerileme, enerji, barajlar, köprüler, limanlar hakkında çalışmalar yaptı. **1944 yılında Sivas şehir ve köy projelerini hazırlarken, Sivas'a elektrik sağlamak için Keban Barajı projesini çizdirmiş ve Keban Barajı yapılmasını teklif etmişti.** Bu proje ancak, 1966 yılında meclis gündemine alındı ve 1974 yılında hizmete girebildi. Keban Barajı Cumhuriyet döneminin en büyük projelerinden biri olarak tarihe adını yazdırdı.

Mesude Demirağ ile evli olan Nuri Demirağ'ın; Galip ve Kayı Alp adlı iki oğlu, Mefkure, Şukufe, Süveyda, Süheyla, Gülbahar ve Turan Melek adlarında kızları bulunmaktaydı.

13 Kasım 1957 tarihinde şeker hastalığı nedeniyle hayatını kaybeden ve Zincirlikuyu Mezarlığı'na defnedilen Nuri Demirağ'ın ismi havacılık konusundaki hizmetleri nedeniyle 2010 yılında Sivas Havaalanı'na verildi.

**Sonuç olarak;** dünya üzerinde birçok gelişmiş ülkeye baktığımızda, bu ülkelerin ekonomilerini sağlam bir sanayi sistemine dayandırdıklarını görmekteyiz. Sanayileşmenin temelinde ise teknolojik gelişmeler



yer almaktadır. Teknolojik gelişmeler, toplumların çağdaşlaşmasında etken olan en önemli aktörlerden biridir.

Bu itibarla, Cumhuriyetimizin ilk yıllarında fedakârca yapılan bu hizmetlere sahip çıkılabilsen ve desteklenebilse, büyük olasılıkla bugün, havacılık ve uçak sanayiinin en seçkin ülkeleri arasında ülkemiz de yerini almış olacak ve kendi

muharip uçaklarımızın gökyüzünü süslemesinin gururunu yaşıyor olacaktık.

Yine de, geçmişte yaşananlardan edinen tecrübelerle, bugün kendi gemisini otomobilini, insansız hava aracını ve uçağını yapabilen Türkiye'nin geldiği seviye, gelecekte daha çağdaş ve müreffeh bir ülke olmamıza yönelik ümitlerimizi artırmaktadır.

## DİPNOTLAR

1. Ziya Şakir, Nuri Demirağ Kimdir?, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947, sayfa 30.
2. Ziya Şakir, a.g.e., sayfa 38.
3. Ziya Şakir, a.g.e., sayfa 48.
4. İsmail Yavuz, Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yayıncılık Matbaacılık, İstanbul, 2013, sayfa 91.
5. İsmail Yavuz, a.g.e., sayfa 91.
6. İsmail Yavuz, a.g.e., sayfa 92.
7. Mazlum Keyüsk, Türk Havacılık Tarihi, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951, sayfa 14.
8. İsmail Yavuz, a.g.e., sayfa 92.
9. İsmail Yavuz, a.g.e., sayfa 92.
10. Türkiye'nin ilk uçak mühendislerindedir. Türk Tayyare Cemiyeti tarafından uçak mühendisliği eğitimi için 1926 yılında Fransa'ya gönderilen 5 kişilik ilk grup içinde yer almış, mühendislik ve pilotaj eğitimlerini başarıyla tamamlayarak 1931 yılında yurda dönmüştür. Türk hava harp sanayisinin ilk girişimcilerindedir.
11. İsmail Yavuz, a.g.e., sayfa 93.
12. Mustafa Kılıç, Son Tayyareci, Sonçağ Yayınları, Ankara, 2017, sayfa 91-92.
13. Emin Öngüner, Bir Avcı Tayyaresi Yapmaya Karar Verdim, TÜBİTAK, Ankara, 2020, sayfa 27.
14. Ziya Şakir, a.g.e., sayfa 105.
15. 9 Ekim 1943 tarihli Vatan Gazetesi haberi.

## KAYNAKÇA

1. KEYÜSK, Mazlum, Türk Havacılık Tarihi, Hava Basımevi, Eskişehir, 1951.
2. KILIÇ, Mustafa, Son Tayyareci, Sonçağ Yayınları, Ankara, 2017.
3. ÖNGÜNER, Emin, Bir Avcı Tayyaresi Yapmaya Karar Verdim, TÜBİTAK, Ankara, 2020.
4. ŞAKİR, Ziya, Nuri Demirağ Kimdir?, Kenan Matbaası, İstanbul, 1947.
5. YAVUZ, İsmail, Mustafa Kemal'in Uçakları, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Yayıncılık Matbaacılık, İstanbul, 2013, sayfa 91.
6. <https://tr.m.wikipedia.org>.
7. <http://www.sivas.gov.tr>.
8. <https://www.aa.com.tr>.
9. <http://www.nuridemirag.com>.

Hazırlayan: Deniz Müzesi Md.Yrd.Hanife ÖZTÜRK

# BAHİRİYEDE MEKAN ZAMANA MEYDAN OKUYAN HİKAYELER DENİZE ADANMIŞ ÖMÜRLER



**T**ürklerin uzak bozkırlardan gelip denizi tanıması, onunla mücadele etmesi ve yaşam alanına denizi katması uzun yıllara dayanır. Kürekli dönemden yelkenli döneme, buharlı dönemden zırhlı döneme geçen zaman boyunca mekanı deniz olan Türk bahriyelileri; denizciliği bir yaşam tarzına çevirirken buldukları ortamları da ona göre şekillendirmişlerdir.

Küçük yaşlardan itibaren denizle iç içe yaşayan, onu yaşamının bir parçası haline

getiren Bahriyelinin denizcilik öyküsünde mekanların yaşamsal bir önemi vardır. Bahriyeli için mekan, kimi zaman kısıtlı koşullarda kürek ya da top başında olmak, kimi zaman hep özlemine çektiği evini anımsatan subay salonunda dinlenmek, kimi zaman kışla ya da okulda ders başı yapmak, kimi zaman da mesai arkadaşlarıyla sofrada azık paylaşmak olmuştur.

Bu bağlamda; bahriye ve mekan ilişkisi etrafında ömrünü denize adayan bahriyelinin görevini ifa ettiği farklı ortamları

konu edinen yeni bir sergi salonu “Bahriyede Mekan” adı ile Deniz Müzesi’nde ziyarete açılmıştır.



Sergi Salonunun açılışı; 07 Ekim 2022 günü Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem KOÇER, Ankara, Gölcük, İstanbul ve Derince bölgesinden 13 amiral ve Kuzey Deniz Saha Komutanlığı bağlı birlik komutanı/başkanları ile müze personelinin katılımıyla Deniz Müzesinde gerçekleştirilmiştir. Deniz Müzesi Komutanı Dz.Alb.Eren GÜNAY tarafından yapılan açılış konuşmasının ardından anı defteri imzalanmış ve kurdele kesimine geçilmiştir. Açılış kurdelesini Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem KOÇER ve Deniz Müzesi Komutanı Dz.Alb.Eren GÜNAY tarafından kesilmiştir.

Deniz Müzesinde ziyarete açılan “Bahriyede Mekan” Sergi Salonu tarihten mekansal kesitler sunarak bahriyelinin günlük mesaisinin, bürokrasisinin, diplomasinin ve protokol kurallarının oluşmasına



Bahriyede Mekan Salonu

tanıklık etmiş mekanlara atıflar yapmaktadır. Bu sergide; tarih boyunca denizcilik ülküsünü göğsünde taşıyan Türk bahriyelinin yaşamını adadığı denizlerin ve denizciliğinin mekansal boyutu gözler önüne serilmektedir.

Sergi; metaforik bir anlatımla başlamaktadır. Bu çerçevede ziyaretçiyi ilk olarak Çarkçı Kaymakamı Mahmut Nedim Bey’in öğrenci iken icat ettiği 1903 tarihli “Sürgülü Kilit” karşılamakta, böylece mekana giriş yapılmaktadır. Sergide; Kalyoncular Kışlası, Tir-i Güverte, Arya Sofra, Eğitim, Bahriye Divanhanesi, Bahriye Nazırı Odası ve Subay Salonu olmak üzere yedi ana bölüm vardır. Her bir bölüm kendi tarihi dokusu içinde yaşayan bir mekana dönüştürülerek bahriyelinin yaşam alanına tanıklık etmek isteyen ziyaretçileri ağırlamaktadır.

“Kalyoncular Kışlası” bölümünde denizcilerin disiplin altında yetişmelerini sağlamak üzere Kasımpaşa’da Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın kendi arazisi üzerine, şahsi kaynaklarıyla 1782-1784 yıllarında inşa ettirdiği kışla ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa’nın hikayesi anlatılmaktadır.

Bu alanda Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın balmumu heykeli, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Kalyoncu Kışlası kapısında aslanını bağladığı gülle, ayet levhaları, Kalyoncu Kışlası hat levhası, Kalyoncu Kışlası'nda kullanılan bronz mangal ve dönem mobilyaları sergilenmektedir.

Tri güverte; denize indirilecek teknenin geçici tayfasına ya da yelkenli gemilerde ağır donanım işleri yapan sanatkarlara denildiği gibi, bir dönem rütbe olarak da anılmıştır. Aslında tezgah tutularak yapılan armadorluk işleri, arma donanımlarının soyulması ve donatılması tri güvertenin işi olarak tanımlanabilir. Tri güverte bölümünde; bir tri güverte ofisinde olabilecek makara, boncuk, gemi fenerleri, modeller vb. aksamalar ile mobilyalar sergilenmektedir.

Bahriye örf ve adetleri; giyim-kuşamdan sofrada adabına, sosyal iletişimden hiye-

rarşik düzene kadar kurumsallaşmanın sürekliliğini ve yerleşikliğini sağlar. Bu anlamda arya sofa; bahriye örf ve adetlerinin en güzel örneklerinin sergilendiği alanlardan biridir. "Arya Sofra" bölümünde bahriyede sofrada düzeni ve sofrada adabı konu edilmiştir. Bu alanda bahriyede kullanılan yemek ve çay takımları ve mobilyalar ile tarihi bir sofrada düzeni canlandırılmıştır.

Bahriye öğrencisinin ilk karşılaştığı mekan; eğitim göreceği, onu mesleğine ve her anlamda hayata hazırlayacak olan okuldur. Kasımpaşa, Beylerbeyi, Samsun, Amasra, Heybeliada, Altınova, Derince ve Tuzla...Her biri nice mezun vermiş bahriye okullarına ev sahipliği yapmış, zorlu eğitim-öğretim sürecinden geçen genç bahriyeliler için adeta yuva olmuş mekanlardır. "Bahriyede Eğitim" bölümünde; bahriyeliler için bir ömür boyu sürecek dayanışma, paylaşma ve iş birliği ruhunun



Tri Güverte Bölümü



Bahriye Divanhanesi Bölümü



Cezayirli Gazi Hasanpaşa ve Kalyoncular Kışlası Bölümü



Subay Salonu Bölümü

temellerinin atıldığı, geleceğin komutanlarının yetiştirildiği mekanların ruhu yansıtılmaya çalışılmıştır. Bu bölümde; 1908-1914 arasında kullanılan Bahriye Mektebi İdadi öğrencisi kışlık üniforması, Deniz Harp Okulu Alay Sancağı, Bahriye Mektebi'nde kullanılan karatahta, Bahriye Mektebi isim levhası gibi eserler sergilenmektedir.

Tanzimat ile başlayan yeni tip bürokrasinin ve kurumsallaşan nezaret sisteminin bir sonucu olarak Kasımpaşa'da ortaya çıkan Bahriye Divanhanesi; bahriye ile ilgili önemli kararların alındığı, daireler sisteminin ve merkezi bahriye teşkilatının oluşmasına tanıklık etmiş önemli bir mekandır. Cumhuriyetten sonra İstanbul Bahriye Kumandanlığı ve uzun yıllar Kuzey Deniz Saha Komutanlığı makamı olarak kullanılan mekan; aynı zamanda Türk siyasi tarihinde iz bırakan iki önemli diplomatik toplantıya-Tersane ve Haliç Konferanslarına da ev sahipliği yapmıştır. Bu anlamda "Bahriye Divanhanesi" bölümü bahriye-mekan ilişkisi içinde özel bir yere sahiptir. Bu bölümde Bahriye Divanhanesi'nde kullanılan mobilyalar ile bir toplantı salonu canlandırılmıştır.

Bir bahriyelinin hayatının önemli bir bölümünü geçirdiği mekanlardan biri de gemilerdir. Gemiler; güverte, köprüüstü ve makine dairesinde kendine has kuraları olan, deniz koşullarına bağlı, sürekli dikkat ve özen isteyen mekanlardır. Bu anlamda bahriyelinin mesleki zorluğu içinde, kendine zaman ayırabileceği kamara ve yatakhane gibi özel alanların dışında personelin kısa süreli istirahat alanı olarak kullandığı subay salonları vardır. Subay salonları; Türk bahriyesinde zamanla şekillenen ve kuşaktan kuşağa aktarılan geleneklerin yaşatıldığı alan-

lardır. "Subay Salonu" bölümünde; bir geminin subay salonunda kullanılmış ve kullanılması muhtemel objeler bir araya getirilerek bir subay salonu tasarlanmıştır.



Kalyoncular Kışlası Bölümü

Serginin son bölümünde ise "Bahriye Nazırı Odası ve Cemal Paşa" konu edilmiştir. Bahriyenin donanma, tersane, ticaret ve deniz ulaştırması gibi işlerini tek çatı altında toplayan güçlü bürokratik yapısıyla Bahriye Nazırının makamı; bir dönem Bahriye Nazırlığı da yapmış olan Cemal Paşa minvalinde canlandırılmıştır. Şehit edilmesinin 100'üncü yılında andığımız Ahmet Cemal Paşa, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine damga vuran ve Bahriye tarihinde de önemli izler bırakan bir şahsiyettir. Bu bölümde; Bahriye Nazırı'nın makam odası; Cemal Paşa tarafından da bizzat kullanılmış mobilyalar esas alınarak hazırlanmıştır.

Eserlerin restorasyon ve konservasyonu, mekanın imalat ve yerleşim işlemleri, metin yazarlığı, tasarım ve uygulama işlemleri gibi uzun bir çalışmanın ürünü olan "Bahriyede Mekan" Salonu; sergilenen 347 adet eser ile daimi olarak ziyaretçilerin beğenisine sunulmuştur.



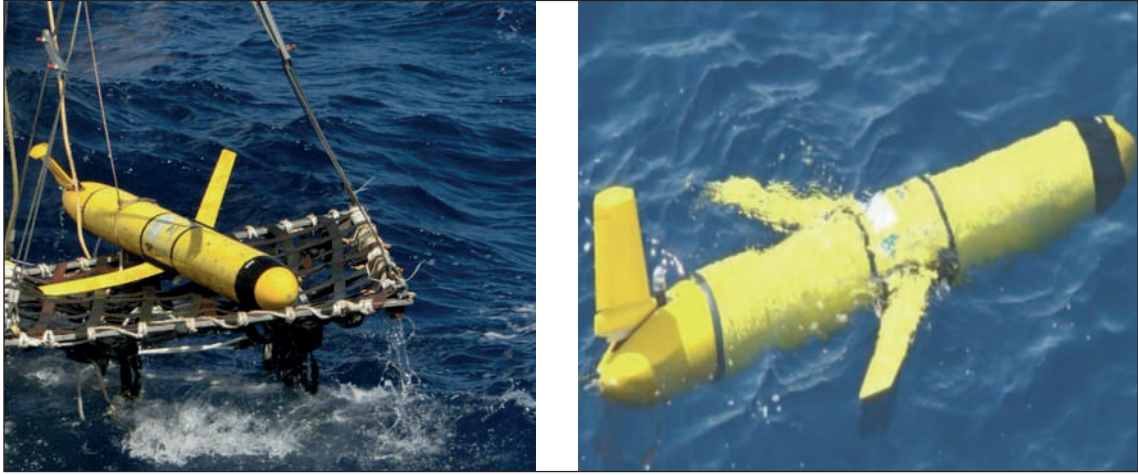
Hazırlayan: Dz.Kur.Yb.İrfan UYGUL

# GÜNEY ÇİN DENİZİ'NDE ABD VE ÇHC ARASINDA YAŞANAN ANLAŞMAZLIKTA TARAFLARIN TEZLERİ ÜZERİNDEN ASKERİ MAKSATLI KULLANILAN İNSANSIZ DENİZ ARAÇLARININ HUKUKİ STATÜSÜNE BAKIŞ

Çin Halk Cumhuriyeti (ÇHC) Deniz Kuvvetleri unsurları 15 Aralık 2016 tarihinde Güney Çin Denizi'nde Filipinler kıyısına 50 mil mesafede Amerika Birleşik Devletleri (ABD) askerî araştırma gemisi USNS Bowditch'e ait insansız deniz aracına (İDA)<sup>1</sup> el koymuştur.<sup>2</sup> ABD, uluslararası sularda rutin araştırma görevi icra eden İDA'nın geri iade edilmesini talep etmiştir. Ayrıca İDA'nın ABD Deniz Kuvvetleri unsuru olarak ABD devlet bağımsızlığı/dokunulmazlığına<sup>3</sup> sahip bir deniz aracı-gemi (vessel) olduğunu açıklamıştır. ÇHC ise, kimliği belirsiz bir İDA'nın tespit

edilmesi sonrası denizde seyir emniyeti kapsamında kontrol altına alındığını, İDA'nın ABD'ye ait olduğunun anlaşılması sonrasında ise askerî istihbarat faaliyetleri icra ediyor olabileceğini değerlendirdiklerini belirtmiştir. Ancak bu görüşünü resmî olarak dile getirmemiştir. Anlaşmazlık, ÇHC'nin İDA'yı iade etmesiyle beş gün içerisinde hızlı ve barışçıl bir şekilde çözülmüştür. Anlaşmazlık ile birlikte; İDA'ların seyir-ruşefe hakları, yükümlülükleri, uluslararası hukuka göre statüleri ve devlet dokunulmazlığına tabi olduklarında ne şekilde ifade edilecekleri (vessel, vehicle, ship vb.) tekrar gündeme gelmiştir.<sup>4</sup>

İnsansız sistemlerin kullanımının yaygınlaşmaya başlaması ile birlikte hukukî altyapısının eksikliği ortaya çıkmış ve tartışmalar askerî maksatlı kullanımlarda yoğunlaşmıştır. Birçok devlet silahlı kuvvetleri insansız sistemleri; keşif, gözetleme, istihbarat ve diğer askerî maksatlarla kullanmaya başlamıştır.



Anlaşmazlığa Konu Olan ABD İnsansız Deniz Aracı<sup>5</sup>



Anlaşmazlıkta Yer Alan Unsurlar ve Yaşandığı Bölge<sup>6</sup>

Diğer insansız sistemlerle paralel olarak İDA'ların kullanımı artarken hukukî statülerinin belirlenmesi yönünde aynı oranda çaba sarf edilmemiştir. Hâlihazırda havadaki muadillerine göre kullanımları daha az da olsa, gelecekte deniz

güvenliği operasyonları ve deniz harbinde yoğun olarak görev yapmaları olasıdır. İDA'lar, deniz haydutluğu ve kitle imha silahlarının yayılmasına karşı yürütülecek operasyonlar ile düzensiz göç ile mücadelede kolluk kuvvetleri ve deniz

kuvvetleri unsurlarına keşif, gözetleme ve istihbarat açısından büyük katkılar sağlayacaktır. Harp zamanı ise Tanımlanmış Deniz Resminin (TDR) tesis edilmesi ile Denizaltı Savunma Harbi (DSH) ve Mayın Karşı Tedbirleri (MKT) Harekâtlarında aktif rol alacakları değerlendirilmektedir. İDA'ların kullanımının yaygınlaşmaya başlamasına rağmen statüleri, adlandırılmaları ve tabi oldukları uluslararası kurallar konusunda henüz bir netlik yoktur. ABD-ÇHC arasında yaşanan anlaşmazlığın benzerlerinin ileriki dönemlerde de ortaya çıkmasının olası olduğu ve çatışmaların önüne geçilebilmesi amacıyla devletler tarafından hukuk gerekliliği kapsamında (opinio juris) sürekli devlet uygulamaları yapılarak yapılageliş kuralı prensibi ile İDA'ların uluslararası hukukta statülerinin belirlenebileceği hususları çalışmanın hipotezidir.

## 1. TEORİK ÇERÇEVE

### 1.1. İDA Tanımlanması, Türleri ve Kullanımı

İDA'lar, denizde (sarıta ve su altında) harekât icra edebilen ve unsurları/elemanları içerisinde en az bir insansız araç içeren sistemler olarak tanımlanmaktadır. İDA'lar üzerlerinde insan bir operatör taşımamakta, otonom ya da uzaktan kumanda ile kullanılabilen ve sensör/

silah gibi çeşitli faydalı yükleri üzerlerinde bulundurabilmektedirler.<sup>7</sup> İDA'lar temel olarak çalıştıkları ortama (su üstü ve su altı) göre "İnsansız Su Üstü Araçları (İSA)" ve "İnsansız Su Altı Araçları (İSAA)" olmak üzere iki sınıfa ayrılmaktadır. İDA'ların ilk ortaya çıkışı (İSA olarak) İkinci Dünya Savaşı'na dayanmaktadır.<sup>8</sup>

1990'lı yıllardan itibaren sivil maksatlı kullanımına başlanmış olsa da dünya denizlerinde İDA'ların kullanımındaki yoğunluk askerî maksatlıdır. Askerî maksatlı İDA'lar genel olarak; Suüstü Harbi (SUH), Denizaltı Savunma Harbi (DSH), Mayın Karşı Tedbirleri (MKT) Harekâtı, Denizde Denetim Harekâtı (DDH), Özel Kuvvet Harekâtına Destek (ÖKHD), Elektronik Harp (EH) ve Deniz Güvenliği alanlarında kullanılmak üzere geliştirilmektedir.

### 1.2. Askerî Maksatlı Kullanılan İDA'ların Hukuki Statülerinin Belirlenmesi

İDA'ların deniz hukuku kapsamında statülerinin belirlenmesinde atılması gereken ilk adım adlandırılma ve/veya nitelendirme olarak karşımıza çıkmaktadır. ABD-ÇHC arasında yaşanan anlaşmazlıkta ABD resmî makamlarınca İDA için farklı adlandırmalar yapılmıştır.

HUKUKİ STATÜ	
Deniz Hukuku	(Denizde) Silahlı Çatışmalar Hukuku
Gemi (ship/vessel)	Savaş Gemisi (warship)
Araç (vehicle)	
Aygıt (device/equipment)	

İDA'ların Hukuki Statüsüne Bakış

Mevcut durumda İDA'ların gemi (ship/vessel) olup olmadığı ve bu bağlamda uluslararası deniz hukuku sözleşmelerinde<sup>9</sup> belirtilen gemi tanımlarının İDA'ları da kapsayıp kapsamadığı tartışma konusudur. İDA'ların gemi olarak adlandırılmasının yanı sıra savaş gemisi olarak kabul edilip edilmeyeceği diğer bir tartışma konusudur. Ayrıca İDA'ların devlet dokunulmazlığı altında olup olmaması, olması durumunda ise sevk edildiği gemiden dolayı mı yoksa kendisinden kaynaklı bir devlet dokunulmazlığının sözkonusu olduğu yine açıklığa kavuşturulması gereken diğer bir husustur.

İDA'lar denizde silahlı bir çatışma durumunda Silahlı Çatışma Hukuku'na tabi olacaklardır. Silahlı Çatışmalar Hukuku, silahlı çatışmaların cereyanı sırasında ve silahlı çatışmalarla bağlantılı hallerde, silahlı çatışmaların yürütülüşü ve silahlı çatışmaya dâhil olmayanların korunmasına ilişkin uluslararası kurullar bütünüdür. Çatışmaların ağır insani sonuçlarını azaltmayı ve daha kolay sonuçlandırılmasını, savaş yöntemlerini ve silahları sınırlandırmayı, savaşa dâhil olmayan veya savaş dışı kalmış kişileri korumayı amaçlamaktadır.

1899 ve 1907 Lahey Barış Konferanslarına bağlı sözleşme ve bildirimler, 1925 Cenevre Protokolü, 1929 Cenevre Sözleşmeleri, 1945 Nürnberg ve Tokyo yargılamaları, 1949 Cenevre Sözleşmeleri ve 1977 Ek Protokolleri, 1993 Yugoslavya ve 1994 Ruanda Mahkemesi kararları Uluslararası Silahlı Çatışmalar Hukukunu oluşturan ana antlaşmalardır. Askerî gereklilik, insanilik, ayırım gözetme ve orantılılık ise temel ilkeleridir.

Denizde Silahlı Çatışmalara Uygulanacak Uluslararası Hukuka İlişkin San Remo El Kitabı, deniz harp hukuku üzerine hazırlanmış tek kapsamlı uluslararası belgedir. 1994'te oluşturulmuş olan Kılavuz (el kitabı) devletler için bağlayıcı olmamakla birlikte uluslararası yapılageliş (kuralının) hukukunun bir kodlaması ve denizde silahlı çatışmalar için mevcut yasal standartların 1949 Cenevre Sözleşmeleri ve Ek-I Protokolü ile bütünleştirilmesidir.

## **2. GÜNEY ÇİN DENİZİ'NDE ABD VE ÇHC ARASINDA YAŞANAN İDA ANLAŞMAZLIĞI**

### **2.1. Anlaşmazlığın Ortaya Çıkması ve Tarafların Resmî Açıklamaları**

ÇHC, 15 Aralık 2016 tarihinde ABD askerî araştırma gemisi USNS Bowditch tarafından suya bırakılan İDA'ya el koymuştur. Her iki ülke tarafından karşılıklı açıklamalar ve diplomatik görüşmeler sonucunda ÇHC İDA'yı iade etmiştir. İDA'nın el konulduğu bölge uluslararası sular içerisinde geçmekte olup, Filipinler'in Subic Limanı'na 50 mil mesafede ve Filipinler'in Münhasır Ekonomik Bölgesi (MEB) dâhilinde yer almaktadır.

ABD Savunma Bakanlığı Pentagon, İDA'nın bilimsel araştırmalar yaptığını açıklarken, hem ABD'li hem de Çinli uzmanlar İDA'nın ÇHC denizaltıları ile ilgili istihbarat topluyor olabileceğini belirtmiştir.<sup>10</sup> Chang vd.'ye göre ABD İDA'sının yegâne amacı ÇHC'ye yönelik askerî istihbarat toplamaktır.<sup>11</sup> ÇHC Dışişleri Bakanlığı basın sözcüsü tarafından bu konu ile ilgili gelen soruya "ABD askerî uçak ve gemileri ÇHC sularına yakın keşif ve bilimsel araştırmalar icra ediyor, bu durum ÇHC egemenliği ve güvenliğine tehdit oluşturmaktadır.

ÇHC olarak buna sert bir şekilde karşıyız, ayrıca İDA'nın o bölgede ne yaptığını ABD Donanması'na sormalısınız" açıklamasında bulunmuştur.<sup>12</sup>

İDA'ya el konulmasının hemen ardından Pentagon, ÇHC'ye İDA'yı hemen iade etmesi çağrısında bulunmuştur: "Uluslararası hukuk kapsamında okyanus oşinografisi araştırmaları ile görevli USNS Bowditch gemimize ait İDA'ya, ÇHC Donanması'na ait bir bot tarafından hukuksuz olarak el konulmuştur. USNS Bowditch, ÇHC gemisine telsizden çağrı yapmış ancak cevap alamamıştır. Bahse konu İDA, ABD devlet dokunulmazlığına sahip bir deniz aracıdır. ÇHC'ye uluslararası hukuk kapsamında yükümlülüklerini yerine getirmesini ve İDA'yı teslim etmesi çağrısında bulunuyoruz"<sup>13</sup>

18 Aralık 2016 tarihinde ÇHC Savunma Bakanlığı basın sözcüsü tarafından yapılan açıklamada: "ÇHC Donanması'na ait bir kurtarma botu, Güney Çin Denizi sularında tanımlanamayan bir cihaza rastlamış, bölgeden geçen gemilerin seyir emniyeti ve personellerinin can emniyeti kapsamında sorumlu ve profesyonel bir şekilde cihazı kontrol etmek maksadıyla teslim almıştır. Cihazın ABD'ye ait olduğunun anlaşılması sonrası geri verilmesine karar verilmiş olup bu konuda ABD yetkilileri ile görüşüyoruz. ABD'nin konuyu dramatize etmesini kabul etmiyoruz. Ayrıca uzun zamandır ABD, ÇHC sularına çok yakın alanlarda gemi ve uçak faaliyetleri icra etmektedir. ÇHC, ABD'nin bu ve benzeri faaliyetlerine temkinli yaklaşmakla birlikte bir an önce bu girişimlere son vermesini talep etmektedir" denmiştir.<sup>14</sup>

Ertesi gün ABD Dışişleri Bakanlığı, askerî yetkililerin görüşmeleri sonrası İDA'nın ABD'ye teslim edilmesi konusunda anlaştıklarını belirtmekle birlikte ÇHC tarafından yapılan uluslararası hukuka aykırı bir hareket olduğunu açıklamıştır. "Konuştuğumuz cihaz, bilimsel araştırma yapmakla görevli, uluslararası sularda sadece okyanus oşinografi çalışmaları yapan bir İDA'dır. ÇHC tarafından el konulduğu esnada bilimsel araştırma yapmaktan başka bir amacı yoktu. Pekin Büyükelçimiz de bu konu üzerinde çalışıyor, en yakın zamanda İDA'yı geri alacağız"<sup>15</sup>

Aynı gün bu kez ÇHC Dışişleri Bakanlığı sözcüsü tarafından açıklamada bulunulmuştur: "ÇHC Donanması'na bağlı bir kurtarma botu tarafından Güney Çin Denizi'nde tanımlanamayan bir cihaz tespit edilmiş, seyir emniyeti kapsamında kontrollü şekilde teslim alınan cihaz ABD'ye geri verilecektir"<sup>16</sup>

20 Aralık 2016'da ÇHC, İDA'ya el koyduğu yakın bir bölgede ABD Donanma unsurlarına teslim etmiştir. Aynı gün Pentagon tarafından yaşananlara dair ayrıntılı bir açıklama yapılmıştır: "Bugün, ÇHC tarafından hukuka aykırı olarak el konulan İDA geri verilmiştir. Bahse konu İDA'nın, ABD devlet dokunulmazlığı altındayken uluslararası hukuka aykırı olarak el konulduğunu bir kez daha belirtmek isterim. ABD olay sonrası süratle diplomatik ve askerî kanallarla konunun çözüme kavuşturulması için çaba sarf etmiştir. Çinli yetkililere uluslararası hukuka saygılı olmalarını ve ABD faaliyetlerini engellemeyi bırakmalarını tavsiye ediyoruz."<sup>17</sup>

ABD Dışişleri Bakanlığı ise ÇHC'nin İDA'nın seyir emniyetine tehdit oluşturduğu iddiasına cevap vermiştir: "Öncelikle, ÇHC'nin sahipsiz ve kimliği belirlenemeyen olarak bahsettiği İDA'nın ABD'ye ait olduğu açıktır. Çünkü ÇHC'nin İDA'ya el koyduğu esnada çok yakında bir ABD savaş gemisi bulunmakta ve gemiden kontrol edildiği anlaşılabilir durumdadır. Çinlilerin bu cihazın orada ne yaptığını bilmemeleri olanaksızdır. Tekrar ediyorum, bilimsel bir araştırma ve uluslararası sularda sürdürülen bir operasyondur. Dolayısıyla seyir emniyetine tehdit oluşturacak bir durum söz konusu değildir.<sup>18</sup>

## 2.2. Anlaşmazlığa Dair Değerlendirmeler

ÇHC tarafından İDA'nın el konulduğu bölge uluslararası sularda Filipinler MEB'inin içerisinde geçmektedir. Güney Çin Denizi'nde ÇHC'nin deniz yetki alanı olarak kendisine belirlediği kıyıdaş ülkelere ve dünya kamuoyuna kabul ettirmeye çalıştığı dokuz çizgili hat (nine dash line) iddiasını içeren bölge, İDA'ya el koyduğu alanı kapsamamaktadır. Nitekim anlaşmazlık süresince ÇHC Dışişleri ve Savunma Bakanlığı yetkililerince bu yönde bir açıklama yapılmamıştır. ABD yetkililerince yapılan açıklamalarda ise bölgenin uluslararası sular içerisinde geçtiğinin üzerinde durulmuştur. Bölgede seyir serbestliğinin olduğunu ve uluslararası sularda ABD İDA'sına el konulamayacağı beyan edilmiştir.

ABD-ÇHC anlaşmazlığı süresince ABD tarafından yapılan açıklamalarda; aynı zamanda çalışmanın konusu da olan İDA'ların hukukî statüsü ile ilgili kararsızlık olduğu göze çarpmaktadır. Çünkü

İDA'lara hukukî statü kazandırılabilmesi için nasıl adlandırılmaları gerektiği çözülmesi gereken ana problemdir. ABD, resmî beyanlarında anlaşmazlığa konu olan aracı; su altı araştırması yapan bir cihaz, alet (device), araç (vehicle) (insansız su altı aracı - unmanned underwater vehicle-UUV) ve devlet dokunulmazlığına sahip deniz aracı, gemi (vessel) olarak nitelendirmiştir. Her ne kadar açıklamalarda İDA için gemi (ship) terimi kullanılmamış olsa da vessel<sup>19</sup> ifadesi ile gemi, tekne terimlerine işaret edildiği aşikârdır. Bu nitelendirme ile birlikte ABD resmî olarak ilk kez İDA'lar için gemi ifadesini kullanmıştır.<sup>20</sup> Kraska'nın 2010 yılındaki çalışması<sup>21</sup> ve ABD-ÇHC anlaşmazlığının ortaya çıkmasından bir gün sonra Pedrosa ile birlikte yayınladığı makalesinde<sup>22</sup> ABD resmî makamlarınca yapılan nitelendirmeye destek olacak şekilde İDA'ları vessel olarak adlandırmıştır.

ABD resmî açıklaması, 2016 yılında Schmitt ve Goddard tarafından ABD'nin İDA'ları yakın zamanda gemi olarak adlandıracağı iddiasına<sup>23</sup> paralel bir tutum olarak varsayılabilir. Ayrıca ABD Sahil Güvenlik ve Donanma Komutanlıkları için oluşturulmuş olan "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations (Deniz Operasyonlarında Komutan Hukuk El Kitabı)" dokümanının 2007 ve 2017 versiyonlarında İDA'ların kullanımı ve tanımlanmasının yapıldığı bölümlerde İDA için "gemi" yerine "araç" (vehicle) terimi kullanılırken,<sup>24</sup> dokümanın Mart 2022 ayına ait güncel basımında, önceki basımlardan farklı olarak İDA tanımı yapılmamış ilgili bölümlerde gemiler, insanlı ve insansız olacak şekilde (unmanned ships/vessels) ifade edilmiştir.<sup>25</sup>

ÇHC anlaşmazlık ile ilgili resmî açıklamalarında İDA'yı, cihaz ve insansız deniz aracı olarak ifade etmiş gemi nitelendirmesini yapmamıştır. Anlaşmazlığa dair 2020 yılında çalışma<sup>26</sup> yapan Chang vd. de gemi nitelendirmesi yerine araç, İDA ve drone terimlerini kullanmayı tercih etmiştir.

ABD ve ÇHC arasında yaşanan anlaşmazlıkta değerlendirmeler yapılan diğer bir husus İDA'ların devlet dokunulmazlığı altında olup olmaması konusundadır. Anlaşmazlık süresince ABD'li yetkililer İDA'ların ABD devlet dokunulmazlığı altında olduğunu ve el konulamayacağı üzerinde durmuş ve bunu tüm resmî açıklamalarında dile getirmiştir.

ABD Gemi Komutanının El Kitabı (Commander's Handbook) dokümanında (Mart 2022), İDA'ların başka bir gemiden kontrol edilip edilmediğine bakılmaksızın her birinin kendisine dair ABD devlet dokunulmazlığı altında bulunduğu beyan edilirken;<sup>27</sup> Alman Commander's Handbook dokümanında, İDA'ların sadece başka bir gemi tarafından kontrol edilmesi durumunda devlet dokunulmazlığından faydalanabileceği belirtilmektedir. Bu dokunulmazlığın ise İDA'nın kendisinden değil bağlı bulunduğu yani sevk edildiği geminin sahip olduğu dokunulmazlıktan kaynaklandığı açıklanmaktadır.<sup>28</sup>

Daum<sup>29</sup> ve Chang vd.'ye göre;<sup>30</sup> İDA'ların devlet dokunulmazlığı altında olup olmadığı hususu tartışmalıdır. Bu durum İDA'ların hukukî statülerinin daha belirgin bir duruma gelmesi ve/veya ülke uygulamaları ile birlikte uluslararası hukukta kabul görme durumuna göre şekillenecektir.

### 3. ASKERÎ MAKSATLI KULLANILAN İDA'LARIN HUKUKÎ STATÜLERİ HAKKINDA DEĞERLENDİRMELER

#### 3.1. İDA'ların Hukukî Statüleri

İDA'ların hukukî statülerinin belirlenmesindeki sorunu öncelikle ikiye ayırabiliriz: gemi (ship/vessel) ve savaş gemisi statüsü.

##### 3.1.1 Gemi Statüsü

Uluslararası deniz hukukunun sükeleri gemiler olduğundan dolayı, bu hukuk alanında sağlanan haklarından da ancak "gemiler" faydalanabilecektir. Bu sebepten ötürü, insansız deniz araçlarının hukukî statüsünün belirlenmesi ve gemi olup olmadığının tespit edilmesi büyük önem arz etmektedir.<sup>31</sup>

İDA'ların hukuken gemi niteliği taşıyıp taşımadığının açıklığa kavuşturulabilmesi için uluslararası sözleşmelerdeki gemi tanımlarının incelenmesi gerekmektedir. Geminin uluslararası deniz hukukunda yeknesak bir tanımının olmadığı, hatta BMDHS'de dahi geminin tanımlanmadığı dikkat çekmektedir. BDMHS'nin temel normlar içeren bir düzenleme olması ve yaşayan sözleşme olarak nitelendirilmesi nedeniyle, BDHMS'de tanımlanmasa da genel bir terim olan gemiye verilecek anlamın evrimsel olarak yorumlanması gerektiği söylenebilir.

Deniz hukukuyla ilgili temel uluslararası sözleşmelerde yer alan gemi tanımlarına bakıldığında, gemi üzerinde kaptan dâhil herhangi bir gemi adamı ve/veya insan varlığının, gemi niteliği kazanmak için aranan unsurlardan biri olmadığı görülmektedir.

Yapılan tanımların hiçbirinde gemi, insandan ayrı düşünülmediğinden insan unsu-

runun yer almaması doğaldır. Dolayısıyla bu noktada evrimsel yorum yaklaşımı benimsenerek, İDA'ların, tıpkı kendisinden önceki teknolojik gelişmelerde olduğu gibi, mutad gemilerle aynı faaliyetleri gerçekleştirmek üzere ve onların yerine geçecek şekilde tasarlandığı değerlendirilebilir. Bu nedenle hukuken gemi niteliğinde oldukları, ilgili sözleşme ve konvansiyonların uygulama alanına dâhil oldukları ve tıpkı geleneksel gemiler gibi birtakım haklardan faydalanarak yükümlülüklerle tabi olacakları söylenebilir.<sup>32</sup>

Tüm değerlendirmeler göz önüne alındığında İDA'ların gemi olarak nitelendirilebileceği görülmektedir. Ancak bu durumun gerçekleşebilmesi için devletlerin yaklaşımı ve mutabakatı önem kazanmaktadır. Ayrıca BMDHS'nin İDA'ları kapsayacak şekilde yorumlanabilmesine 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi cevaz vermektedir.<sup>33/34</sup>

Bu kapsamda devletler tarafından adım atılmalı ve sürekli devlet uygulamaları oluşturulması gerekmektedir. ABD ve ÇHC anlaşmazlığında, ABD resmî yetkililerince bu konuda bir adım atılmış olabilir. Önemli olan bundan sonra diğer ülkelerin bu konuda takınacağı tavırlar ve beraber hareket edilmesidir. Bu konuda geliştirilecek argümanlar vasıtasıyla İDA'ların seyrüsefer hakları ve tabi olacakları resim ortaya konabilir.

### 3.1.2 Savaş Gemisi Statüsü

İDA'ların hukukî statüleri hakkındaki ikinci incelenmesi gereken husus, savaş gemisi olup olmayacaklarıdır. Mevcut durumda bu konuda da belirsizlikler bulunmaktadır. İDA'ların büyük bir kısmı

ilgili devletin donanmasına ait olarak görev yapmaktadır. Ticarî amaçlarla kullanılmayan ve devlete ait olan bu askerî araçların savaş gemisi olarak tanımlanıp tanımlanamayacakları da tartışmalı bir konudur.

BMDHS'nin 29'uncu maddesi savaş gemisini; "Bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askerî gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askerî disiplin kurallarına tabi olan gemi" olarak tanımlamaktadır.

Bu tanım göz önüne alındığında İDA'ların savaş gemisi statüsünü kazanabilmesi için öncelikle;

⚓ Gemi olarak kabul edilmesi,

⚓ Bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olması,

⚓ Bayrak devletine ait savaş gemilerinin açık dış işaretlerini taşıması gerekmektedir.

Bir deniz subayı tarafından kumanda edilmesi ve mürettebatının askerî disiplin kurallarına tabi olması hususlarına yönelik olarak ise;

⚓ Savaş gemisinden kumanda edilmesine/sevk edilmesine veya karada konuşlu kontrol merkezinde görevli bir deniz subayı ile askerî disiplin altındaki kontrolör personelinin kumandası altında bulunmasına ihtiyaç duyulacaktır.



Otonom özelliklere sahip olacak olan İDA'ların ise mevcut durumda savaş gemisi statüsünü haiz olamayacağı değerlendirilmektedir.

Savaş gemilerinin barış döneminde açık denizlerde yürüttüğü faaliyetleri (deniz haydutluğu, köle ticareti, izinsiz radyo yayını yapan gemilere ziyaret, izleme ve müdahale hakkı, sahipsiz-bayraksız gemiye el koyabilme hakkı, vb.)<sup>35</sup> kamu hizmeti ile görevlendirilmiş diğer gemiler de yapabilir. Kamu hizmeti ile görevlendirilmiş gemilerin bu haklarını kullanabilmeleri için bir kamu hizmetine tahsis edilmiş olduklarını ve bu konuda yetkili kılındıklarını belli eden işaretleri taşımaları gerekmektedir.<sup>36</sup>

Gemi olarak kabul edilmelerinin ardından; kamu hizmetine yetkilendirilmiş şekilde işaretlenmeleri ile birlikte, savaş gemilerinin barış döneminde yukarıda belirtilen haklarını İDA'ların da kullanabilmelerine engel bir durum gözükmemektedir. Benzer olarak; BMDHS savaş gemilerine, önceki bölümlerde ayrıntılı olarak açıklanmış olan devlet dokunulmazlığı hakkını sağlarken aynı hakkı devlet mülkiyetindeki ticarî maksatlı kullanım hariç diğer gemilere de sağlamaktadır. Dolayısıyla İDA'lar gemi olarak varsayıldığında BMDHS'ye göre bu hakkı da kullanabileceklerdir.

İDA'ların savaş durumundaki devlet dokunulmazlığı konumu barış dönemine göre çok daha görecelidir. Çünkü dokunulmazlığına bakılmaksızın düşman olarak varsayılabilir veya el konulabilirler. Silahlı çatışmalarda savaş gemileri belirli haklara sahipken İDA'ların bu haklara sahip olma-

yacağı değerlendirilmektedir. Ancak savaş gemileri harp durumunda sivil gemiler üzerinde sahip olduğu kontrol haklarını (sorgulama, takip, ziyaret, koruma vb.) İDA'lar vasıtasıyla da kullanabilir. Savaş gemilerine bağlı botlar tarafından icra edilebilecek bir takip ve izleme görevinde insan zayıyatının engellenmesi amacıyla İDA'ların kullanımı günümüzde geliştirilen konseptler içerisinde yerini almıştır.

### 3.2. Denizde Silahlı Çatışmalar Hukuku

İDA'lar uluslararası bir silahlı çatışmada, çatışmaya katılan diğer unsurlar gibi Denizde Silahlı Çatışmalar Hukuku'na tabi olacaklardır. Çünkü bir ülkeye ait İDA, otonom özelliklere dahi sahip olsa, diğer bir ülkeye ait unsurlara düşmanca hareket ile angaje olması durumunda bu iki ülke arasında silahlı bir çatışmayı başlatabilir ve bu durumda Silahlı Çatışmalar Hukuku devreye girer.<sup>37</sup>

Askerî maksatlı kullanılan İDA'lar potansiyel bir saldırı unsuru olarak kabul edilebilir. Üzerlerindeki silah/sensör gibi çeşitli faydalı yükler sayesinde özellikle su üstü harbi, denizaltı savunma harbi ve mayın (döküşü) harbinde otonom ya da uzaktan kumanda vasıtasıyla düşmana karşı saldırı maksatlı kullanılacaklardır. Bu noktada İDA'ların taşıdığı silahların, Silahlı Çatışma Hukuku kapsamında mevcut kısıtlamalara tabi olacağı hususu önem kazanmaktadır. Ayrıca İDA'ların kullanıldığı ortamda savaş dışı olanlara (siviller, sivil gemiler, tarafsız gemiler vb.) karşı ayırım yapabilmesi gerekmektedir. Uzaktan kontrol edilecek olan İDA'lar bu konuda daha seçici olabilirler ancak deniz şartlarından dolayı ortaya çıkabilecek kontrol kayıplarında ve operatör zafi-

yetlerinde alternatif çözümlere ihtiyaç duyulacaktır. Otonom İDA'larda ise bu ayrımın yapılabilmesi maksadıyla gerekli altyapı oluşturulmuş olmalıdır.

Uluslararası hukuka (Silahlı Çatışmalar Hukuku ile ilgili Antlaşma ve Sözleşmeler) göre saldırılması yasak olan deniz araçlarına İDA'ların da saldırması yasak olacaktır. Uluslararası mevzuat kapsamında bu deniz araçları; hastane gemileri, gemi kurtarma botları, hasta taşıyan botlar (deniz ambulansı), savaş esirlerini taşıyan gemiler, insanî yardım ve kurtarma maksatlı görevli gemiler, kültürel miras barındıran/taşıyan gemiler, sadece sivil yolcu taşıyan yolcu gemileri, dini bir misyon taşıyan gemiler, küçük balıkçı tekneleri, deniz temizliği yapan gemiler, teslim olmuş gemiler ve can sallarıdır.<sup>38</sup>

Deniz harbinde sivil gemilerin bazıları hedef olarak seçilebilir. Hedef olarak belirlenebilecek olan bu gemiler; düşmana lojistik nakliyat yapan, düşman askeri taşıyan, istihbarat faaliyetleri yürüten, düşman savaş gemileri vasıtasıyla konvoy ile korunan ve düşmanın savaşta avantajlı duruma geçmesi maksadıyla çeşitli faaliyetler yürüten unsurlardır. Ayrıca dur emrine uymayan, ziyaret ve arama tedbirlerine karşı koyan, direnen düşman ticaret gemileri de hedef olarak seçilebilecektir.<sup>39</sup> Yasal gerekliliklerin karşılanması durumunda bahse konu hedeflere İDA'lar tarafından saldırı gerçekleştirilebilir. Çünkü hedef tespitin yapılması ile birlikte İDA'lar tarafından askerî hedef ayrımının yapılmasına ve savaşa dâhil olmayanların ayırt edilmesine ihtiyaç duyulmayacaktır. Dolayısıyla içerisinde düşmana yardım sağlayan

sivil gemilerin bulunduğu konvoy ayırım yapılmaksızın İDA'ların hedefi olacaktır. Ayrıca savaş durumunda düşman ticaret gemilerinin ele geçirilmesi, tarafsız ülkelere ait düşmana yardım ettiğinden şüphelenilen ticaret gemilerine yapılacak arama ve ziyaretlerde de İDA'lar kullanılabilir. Bahse konu ticaret gemilerine çıkış yapacak olan insanlı timlerinin denizden korunması, çevre kontrolünün yapılarak tehdit algılamasının oluşturulması İDA'ların icra edebileceği görevlerdir.

Bu noktada değinilmesi gereken önemli husus, İDA'ların kendi başına askerî hedef ile karşı karşıya kaldığında silah kullanım konseptine veya angajman kurallarına nasıl uyacağı ve reaksiyon göstereceğidir. Bu sorun ile çoğunlukla otonom İDA'larda karşılaşılabileceği düşünülse de uzaktan kontrolü olanlarda da operatörün seçimleri önem kazanacak, deniz durumu ve hava şartlarından dolayı oluşabilecek kontrol kayıplarında zafiyet ortaya çıkabilecektir. Ayrıca otonom sistemlerde teslim olmuş düşman gemilerinin fark edilerek hedef olmaktan çıkarılması gerekecek, otonom yazılımlarda bu konunun dikkatle planlanması gerekecektir. Silahlı Çatışmalar Hukuku ilkelerinden olan orantılılık konusunda ise gerek otonom gerekse uzaktan kumandalı İDA'ların üzerindeki silahlar doğrultusunda kullanılarak orantılı bir angajman gerçekleştirilmesi sağlanabilir.

İDA'lar denizde karşı tarafı uyarmak, tespit ve teşhis faaliyetleri icra etmek amacıyla yoğun bir şekilde kullanılabilir. Gerçekleştirilecek bir saldırı öncesi ya da kimliği veya tarafı belirlenemeyen deniz unsurlarının teşhis edilmelerinde İDA'lar-

dan faydalanılabilir. Şüpheli unsurlara savaş gemileri tarafından yaklaşılması her türlü riski barındırırken en kötü ihtimalle insansız bir deniz aracının kaybı deniz harbinin ana unsurları olan savaş gemilerinin korunması açısından önemlidir. Bu ve benzeri kullanımlarda İDA'lar yer alabilecekken hukukî statünün oluşturduğu belirsizliğin aşılmasına ihtiyaç duyulacaktır. Ancak mevcut durumda bu statünün devlet uygulamaları doğrultusunda şekillenebileceği kıymetlendirilmektedir.

### SONUÇ

Güney Çin Denizi'nde ABD ve ÇHC arasında ortaya çıkan anlaşmazlık, İDA'ların uluslararası hukuk bağlamında statülerine dikkat çekmiş ve bu konudaki eksiklikler tekrar gündeme gelmiştir. Günümüzde İDA'ların askerî maksatlı kullanımı geniş bir yelpazeye yayılmıştır. Su altı ve su üstünde icra edilen okyanus oşinografik araştırmalarından farklı harekât türlerine kadar birçok alanda görev yapmakta ve bu görevlerin artarak devam etmesi beklenmektedir.

Barış ve savaş zamanında (silahlı çatışmalarda) önemli hak ve yükümlülüklerle tabi olacaklarından İDA'ların statülerinin ne olduğu büyük önem arz etmektedir. Ancak mevcut durumda bu konuda belirsizlik bulunmaktadır. Gemi veya benzer bir özel durum olarak yapılacak adlandırma/nitelendirme ile birlikte İDA'ların seyrüsefer haklarının olduğuna yönelik makul argümanlar ortaya konulmaktadır. Gemi statüsü ile birlikte savaş gemisi statüsü de değerlendirme yapılan diğer bir husustur. Ancak sadece argümanlarla nihai bir sonuca ulaşmak, erken bir yakla-

şım olacaktır. Uluslararası hukukta statü konusunun çözümlenebilmesi maksadıyla, devletlerin süreklilik ihtiva edecek şekilde aynı yönde hareket etmesi ve uygulamalarını hukukun getirdiği bir yükümlülük ya da hak olarak değerlendirmeleri (opinio juris) gerekmektedir. Bu durum devlet uygulamalarının yapılageliş, yani bir uluslararası hukuk kuralı olarak kabul edilebilmesinin yolunu açacaktır.

İDA'lar statülerinin belirlenmesindeki mevcut hukuksal problemlerden bağımsız olarak, sevk edildikleri ve/veya bağlı buldukları (gemi) savaş gemilerinin hukuki haklarından faydalanarak silahlı çatışma ve anlaşmazlıklarda aktif olarak kullanılabilirlerdir. Silahlı çatışmalar süresince bağlı buldukları/sevk edildikleri gemilerde bulunan diğer silahlar gibi görev yapacaklar ve bahse konu silahların sahip oldukları hukuki kısıtlama ve kurallara tabi olacaklardır. Ayrıca İDA'ların kontrol edildiği karaya konuşlu merkezlerin de statü konusuna dair isterlerin karşılanabilmesi maksadıyla belirli kurallara tabi olması gerekecektir.

ABD ve ÇHC arasında yaşanan anlaşmazlığın benzerlerinin ileriki dönemlerde ortaya çıkmasının olası olduğu göz önüne alındığında; devletler tarafından, uluslararası hukuk kurallarına göre hareket edilmesi ve İDA hukukî statülerinin/tabii oldukları uluslararası hukuk kurallarının belirlenmesine dek mevcut kuralların İDA'lara yönelik olarak yorumlanmasında iyi niyet ve makul bir yaklaşım gösterilmesinin en uygun hal tarzı olacağı kıymetlendirilmektedir.

## DİPNOTLAR

1. ABD resmî olarak yaptığı açıklamalarda anlaşmazlığa konu olan aracı; su altı araştırması yapan bir cihaz-alet (device), insansız su altı aracı (unmanned underwater vehicle-UUV) ve devlet bağımsızlığına sahip deniz aracı-gemi-bot (vessel) olarak nitelendirmiştir. Kristina Daugirdas ve Julian Davis Mortenson, "United States Confronts China over Seizure of Unmanned Drone in the South China Sea", *The American Journal of International Law*, 2017, Sayı: 2, Cilt: 111, 513-517, ss. 514-515. Çalışmada bahse konu araçtan su altı veya su üstü ayrımı yapılmaksızın İnsansız Deniz Aracı (İDA) olarak bahsedilecektir.
2. Ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://www.nytimes.com/2016/12/16/us/politics/us-underwater-drone-china.html> (Erişim Tarihi: 20.2.2022).
3. Devlet Bağımsızlığı/Dokunulmazlığı (Sovereign/State immunity): Uluslararası hukukta devletin ve devlet mülkiyetindeki bazı araçların veya eşyaların bir başka devletin yetkisinden bağımsız olması ifade eder. Bağımsızlık ve dokunulmazlık gereği, bu türden araçlara (devletin savaş gemileri, devletin yat veya sahil güvenlik botları, yardımcı gemileri, devletin mülkiyetinde olan ve devlet tarafından işletilen diğer araçlar) el konulmaz, alıkonulamaz ve yargılama konusu yapılamazlar. Yücel Acer ve İbrahim Kaya, *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı*, Seçkin Akademik ve Mesleki Yayınlar, Ankara, 2019, s. 175.
4. Ayrıntılı bilgi için bakınız: James Kraska ve Raul Pete Pedroza, "China's Capture of U.S. Underwater Drone Violates Law of the Sea", *Lawfare*, <https://www.lawfareblog.com/chinas-capture-us-underwater-drone-violates-law-sea>, (Erişim Tarihi: 22.02.2022), Julian Ku, "The Nonexistent Legal Basis for China's Seizure of the U.S. Navy's Drone in the South China Sea", *Lawfare*, <https://www.lawfareblog.com/nonexistent-legal-basis-chinas-seizure-us-navys-drone-south-china-sea>, (Erişim Tarihi: 22.02.2022).
5. <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/us-navy-seeks-next-generation-lbs-g-system> (Erişim Tarihi: 14.04.2022)
6. Resimde; İDA'nın bağlı olduğu ABD araştırma gemisi, İDA'ya el koyan botun bağlı olduğu ÇHC kurtarma gemisi, bölgede bulunan ABD muhribi ve bölgeye ait deniz yetki alan paylaşımları gösterilmiştir. <https://cimsec.org/china-seizes-u-s-navy-underwater-drone/> (Erişim Tarihi: 20.02.2021).
7. NATO Guidance for Developing Maritime Unmanned Systems (MUS) Capability, 2012, <https://publicintelligence.net/cjoscoe-mus/> (Erişim Tarihi: 21.2.2022).
8. Ru Jian Yan vd., "Development and Missions of Unmanned Surface Vehicle", *Journal of Marine Science and Application*, 2010, Sayı: 9, Cilt: 4, 451-457, s. 453.
9. Türkiye'nin taraf olmadığı 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin (BMDHS), deniz hukuku açısından büyük oranda teamülî yansıttığı kabul edilmektedir. Ancak "gemi" tanımının BMDHS'de bulunmamasından dolayı üçüncü bölümde incelenecek hususlarda diğer uluslararası sözleşmelerden de faydalanılacaktır.
10. <https://www.nytimes.com/2016/12/17/world/asia/china-us-drone.html> (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
11. Yen-Chiang Chang vd., "The International Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles", *Marine Policy*, 2020, Sayı: 113, 1-7, s. 1.
12. Kristina Daugirdas ve Julian Davis Mortensons, a.g.m., s. 514.
13. ABD Savunma Bakanlığı Basın Toplantısı 16 Aralık 2016, ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/1032611/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-incident-in-south-china-sea> (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
14. ÇHC Savunma Bakanlığı Basın Toplantısı 18 Aralık 2016, ayrıntılı bilgi için bakınız: [http://eng.mod.gov.cn/TopNews/2016-12/18/content\\_4767099.htm](http://eng.mod.gov.cn/TopNews/2016-12/18/content_4767099.htm) (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
15. ABD Dışişleri Bakanlığı Günlük Basın Toplantısı 19 Aralık 2016, ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/dpb/2016/12/265787.htm> (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
16. ÇHC Dışişleri Bakanlığı Günlük Basın Toplantısı 19 Aralık 2016, ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/dpb/2016/12/265787.htm> (Erişim Tarihi:26.02.2022).
17. ABD Savunma Bakanlığı Basın Toplantısı 20 Aralık 2019, ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/1034224/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-return-of-us-navy-uuv> (Erişim Tarihi:26.02.2022).
18. ABD Dışişleri Bakanlığı Günlük Basın Toplantısı 20 Aralık 2016, ayrıntılı bilgi için bakınız: <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/dpb/2016/12/265846.htm> (Erişim Tarihi:26.02.2022).
19. Vessel: A ship or large boat, <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/vessel?q=vessel> (Erişim Tarihi:03.03.2022).
20. Kazım Berkay Arslan, "İnsansız Deniz Araçlarının Hukuki Rejimi", [https://www.researchgate.net/publication/341113345\\_Insansiz\\_Deniz\\_Araclarinin\\_Hukuki\\_Rejimi\\_The\\_Legal\\_Regime\\_Governing\\_Unmanned\\_Underwater\\_Vehicles](https://www.researchgate.net/publication/341113345_Insansiz_Deniz_Araclarinin_Hukuki_Rejimi_The_Legal_Regime_Governing_Unmanned_Underwater_Vehicles) (Erişim Tarihi:03.03.2022).
21. James Kraska, "Damn the torpedoes? Perhaps not...", *The Journal of Ocean Technology*, 2010, Sayı: 3, Cilt: 5, 43-68, s. 44.
22. James Kraska ve Raul Pete Pedroza, a.g.m.

23. Michael N. Schmitt and David S. Goddard, "International Law and The Military Use of Unmanned Maritime Systems", *International Review of the Red Cross*, 2016, Sayı: 98, Cilt: 2, 567-592 s. 578.
24. ABD Deniz Kuvvetleri, "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations", 2007, s. 2.3.6., [https://usnwc.libguides.com/ld.php?content\\_id=2998109](https://usnwc.libguides.com/ld.php?content_id=2998109) (Erişim Tarihi 18.3.2022). ABD Deniz Kuvvetleri, "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations", 2017, s. 2.3.6., [https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/MCTP%2011-10B%20\(%20Formerly%20MCWP%205-12.1\).pdf?ver=2017-07-11-151548-683](https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/MCTP%2011-10B%20(%20Formerly%20MCWP%205-12.1).pdf?ver=2017-07-11-151548-683) (Erişim Tarihi: 18.3.2022).
25. ABD Deniz Kuvvetleri, "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations", 2022, <https://lieber.westpoint.edu/new-edition-commanders-handbook-law-of-naval-operations/> (Erişim Tarihi 20.9.2022).
26. Yen-Chiang Chang vd, a.g.m., s.1.
27. ABD Deniz Kuvvetleri, "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations", s. 2.1., 2022, <https://lieber.westpoint.edu/new-edition-commanders-handbook-law-of-naval-operations/> (Erişim Tarihi 20.9.2022).
28. Almanya Deniz Kuvvetleri, "Commander's Handbook: Legal Bases for the Operations of Naval Forces", 2002, s. 45, [https://usnwc.libguides.com/ld.php?content\\_id=2998104](https://usnwc.libguides.com/ld.php?content_id=2998104) (Erişim Tarihi: 19.3.2022).
29. Yen-Chiang Chang vd, a.g.m., s.3.
30. Oliver Daum, "The Implications of International Law on Unmanned Naval Craft", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2018, Sayı: 1, Cilt: 49, 71-103, ss. 96-98.
31. Kazım Berkay Arslan, a.g.m, s. 3.
32. Juan Pablo Rodriguez Delgado, "The Legal Challenges of Unmanned Ships in the Private Maritime Law: What Laws would You Change?," *Port Maritime and Transport Law between Legacies of the Past and Modernization*, ed. Massimiliano Musi, (Bologna: Il Diritto Marittimo-Quaderni, 2018, s. 502. Fırat Bolat ve Özgün Koşaner, "İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri", *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 2021, Sayı: 23, s. 350.
33. 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi Madde 31 (3) (b) : "Antlaşmanın bütünü ile birlikte aşağıdakiler de dikkate alınır: Tarafların antlaşmanın yorumu konusundaki mutabakatını tespit eden antlaşmanın uygulanması ile ilgili daha sonraki herhangi bir uygulaması".
34. Schmitt, Goddard, a.g.m., 577.
35. BMDHS Madde: 107, 110, 111, 224.
36. BMDHS Madde: 107, 110 (5), 111 (5), 224.
37. Michael N. Schmitt and David S. Goddard, a.g.m., s. 582.
38. Michael N. Schmitt and David S. Goddard, a.g.m., s. 586.
39. 1994 Denizde Silahlı Çatışmalara Uygulanacak Uluslararası Hukuka İlişkin San Remo El Kitabı (Kılavuzu), Madde: 60, <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560> (Erişim Tarihi: 20.3.2022).

**Kitaplar**

1. ACER Yücel ve KAYA İbrahim, *Uluslararası Hukuk Temel Ders Kitabı, Seçkin Akademik ve Mesleki Yayınlar*, Ankara, 2019.

**Makaleler**

2. BOLAT Fırat ve KOŞANER Özgün, "İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri", *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 2021, Sayı: 23, 341-358.
3. CHANG Yen-Chiang vd., "The International Legal Status of Unmanned Maritime Vehicles", *Marine Policy*, 2020, Sayı: 113, 1-7.
4. DAUGİRDAS Kristina ve MORTENSON Julian Davis, "United States Confronts China over Seizure of Unmanned Drone in the South China Sea", *The American Journal of International Law*, 2017, Sayı: 2, Cilt: 111, 513-517.
5. DAUM Oliver, "The Implications of International Law on Unmanned Naval Craft", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2018, Sayı: 1, Cilt: 49, 71-103.
6. KRASKA James, "Damn the torpedoes? Perhaps not...", *The Journal of Ocean Technology*, 2010, Sayı: 3, Cilt: 5, 43-68.
7. PAMUK İsmail, "Angajman Kuralları, Tanımı, Kapsamı ve Uygulamasına İlişkin Bir İnceleme", *Public and Private International Law Bulletin*, 2012, Sayı: 2, Cilt: 32, 105-145.
8. SCHMITT Michael N. and GODDARD David S., "International Law and The Military Use of Unmanned Maritime Systems", *International Review of the Red Cross*, 2016, Sayı: 98, Cilt: 2, 567-592.

9. YAN Ru Jian Yan vd., "Development and Missions of Unmanned Surface Vehicle", *Journal of Marine Science and Application*, 2010, Sayı: 9, Cilt: 4, 451-457.

#### İnternet Makaleler

10. ARSLAN Kazım Berkay, "İnsansız Deniz Araçlarının Hukuki Rejimi", [https://www.researchgate.net/publication/341113345\\_Insansiz\\_Deniz\\_Araclarinin\\_Hukuki\\_Rejimi\\_The\\_Legal\\_Regime\\_Governing\\_Unmanned\\_Underwater\\_Vehicles](https://www.researchgate.net/publication/341113345_Insansiz_Deniz_Araclarinin_Hukuki_Rejimi_The_Legal_Regime_Governing_Unmanned_Underwater_Vehicles) (Erişim Tarihi:03.03.2022).
11. KRASKA James ve PEDROZA Raul Pete, "China Capture of U.S. Underwater Drone Violates Law of the Sea", *Lawfare*, <https://www.lawfareblog.com/chinas-capture-us-underwater-drone-violates-law-sea>, (Erişim Tarihi: 22.02.2022).
12. KU Julian, "The Nonexistent Legal Basis for China's Seizure of the U.S. Navy's Drone in the South China Sea", *Lawfare*, <https://www.lawfareblog.com/nonexistent-legal-basis-chinas-seizure-us-navys-drone-south-china-sea>, (Erişim Tarihi: 22.02.2022).

#### İnternet Kaynakları

13. ABD Deniz Kuvvetleri, "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations", 2007, s. 2.3.6., [https://usnwc.libguides.com/ld.php?content\\_id=2998109](https://usnwc.libguides.com/ld.php?content_id=2998109) (Erişim Tarihi 18.3.2022).
14. ABD Deniz Kuvvetleri, "The Commander's Handbook on the Law of Naval Operations", 2017, s.2.3.6., [https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/MCTP%201110B%20\(%20Formerly%20MCWP%205-12.1\).pdf?ver=2017-07-11-151548-683](https://www.marines.mil/Portals/1/Publications/MCTP%201110B%20(%20Formerly%20MCWP%205-12.1).pdf?ver=2017-07-11-151548-683) (Erişim Tarihi: 18.3.2022).
15. ABD Dışişleri Bakanlığı Günlük Basın Toplantısı 19 Aralık 2016, <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/dpb/2016/12/265787.htm> (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
16. ABD Dışişleri Bakanlığı Günlük Basın Toplantısı 20 Aralık 2016, <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/dpb/2016/12/265846.htm> (Erişim Tarihi:26.02.2022).
17. ABD Savunma Bakanlığı Basın Toplantısı 16 Aralık 2016, <https://www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/1032611/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-incident-in-south-china-sea> (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
18. ABD Savunma Bakanlığı Basın Toplantısı 20 Aralık 2019, <https://www.defense.gov/News/News-Releases/News-Release-View/Article/1034224/statement-by-pentagon-press-secretary-peter-cook-on-return-of-us-navy-uuv> (Erişim Tarihi:26.02.2022).
19. Almanya Deniz Kuvvetleri, "Commander's Handbook: Legal Bases for the Operations of Naval Forces", 2002, s. 45, [https://usnwc.libguides.com/ld.php?content\\_id=2998104](https://usnwc.libguides.com/ld.php?content_id=2998104) (Erişim Tarihi: 19.3.2022).
20. ÇHC Dışişleri Bakanlığı Günlük Basın Toplantısı 19 Aralık 2016, <https://2009-2017.state.gov/r/pa/prs/dpb/2016/12/265787.htm> (Erişim Tarihi:26.02.2022).
21. ÇHC Savunma Bakanlığı Basın Toplantısı 18 Aralık 2016, [http://eng.mod.gov.cn/TopNews/2016-12/18/content\\_4767099.htm](http://eng.mod.gov.cn/TopNews/2016-12/18/content_4767099.htm) (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
22. NATO Guidance for Developing Maritime Unmanned Systems (MUS) Capability, 2012, <https://publicintelligence.net/cjoscoe-mus/> (Erişim Tarihi: 21.2.2022).
23. 1969 Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi, <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201155/volume-1155-i-18232-english.pdf> (Erişim Tarihi: 20.3.2022).
24. 1994 Denizde Silahlı Çatışmalara Uygulanacak Uluslararası Hukuka İlişkin San Remo El Kitabı (Kılavuzu), <https://ihl-databases.icrc.org/ihl/INTRO/560> (Erişim Tarihi: 20.3.2022).
25. <https://cimsec.org/china-seizes-u-s-navy-underwater-drone/> (Erişim Tarihi: 20.02.2021).
26. <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/us-navy-seeks-next-generation-lbs-g-system> (Erişim Tarihi: 14.04.2022)
27. <https://www.nytimes.com/2016/12/16/us/politics/us-underwater-drone-china.html> (Erişim Tarihi: 20.2.2022).
28. <https://www.nytimes.com/2016/12/17/world/asia/china-us-drone.html> (Erişim Tarihi: 25.02.2022).
29. <https://www.oxfordlearnersdictionaries.com/definition/english/vessel?q=vessel> (Erişim Tarihi:03.03.2022).

# 1821 TREPOLİÇE İSYANI VE MORA'DA TÜRK SOYKIRIMI



## Trepoliçe(Tiripoliçe) Katliamının Arka Planı

1821 yılındaki ayaklanma ile başlayan Yunan bağımsızlık süreci, Mora Türklerinin Avrupalı devletlerin desteği ile sistematik bir şekilde katledilmesiyle gelişmiştir. Bu makalenin amacı, Yunanistan'ın bağımsızlığı sürecinde Mora Türklerinin uğradığı mezalimi tarihsel perspektif ışığında ortaya koymaktır.

Resmi olarak kurulup ilan edildiği 1832 yılına kadar Yunanistan diye bir ülke yoktur. Sadece bugünkü Yunanistan'dan başka bütün Anadolu'da, Balkanlar'da ve Rusya'da yaşayan adları Osmanlı'da Rum/Romalı olarak geçen Helence konuşan Ortodoks Yunanlar vardı.

İlk önce Roma; daha sonra Bizans ve son olarak Osmanlı Devletinin hegemonyası

altında yaşayan Yunanlar, 1798 Fransız İhtilalinin tüm Avrupa'da yarattığı siyasi olaylardan ilham alarak bağımsızlık savaşını ABD ve Avrupa ülkelerinin desteğiyle 1821'de Mora Yarımadasında başlatmışlardır.

Mora Yarımadasında bulunan Trepoliçe<sup>1</sup> (üç şehir) bölgesi, 1460'ta Osmanlı idaresi altına girmiş, 1686'da müttefik Hıristiyan devletlerle yapılan uzun savaşlar sonrasında Venediklilerin eline geçmiştir. Türklere karşı bölgede ilk kırım hareketi Venedikliler tarafından yapılmış, Müslüman nüfus katliam ve yağmalarla birlikte bölgeden ayrılmak durumunda kalmıştır. 1715'te Osmanlı ordusu Habsburg-Venedik müşterek ordusunu mağlup etmiş ve 1718 Pasarofça Antlaşması ile bölge yeniden Osmanlı idaresine girmiştir.<sup>2</sup> Tarihçi Douglas Dakin'e göre, bu bölgede yaşayan

Hıristiyan halklar, o dönem Venedik yönetimine kıyasla, Osmanlı yönetimini tercih etmişlerdir. Bunun farklı sebepleri vardır. Osmanlıların vergileri, Venedikliler ve Ceneviz gibi güçlerin vergilerine kıyasla daha düşük bir seviyededir. Herhangi bir Romalı Katolik hükümdara kıyasla, Osmanlı yönetimi daha fazla hoşgörülü niteliktedir.<sup>3</sup>

Yunan isyanlarının düşünsel ve maddî altyapısına bakacak olursak; Hümanizm ve Rönesans hareketleri ile Avrupalı aydınların<sup>4</sup> eski Grek kültürü ile temasları

Avrupa kamuoyunda Yunan dostluğu ve Grek kültürü hayranlığına neden olmuştur. 19'uncu yüzyıla gelindiğinde Rumlar, deniz ticareti sayesinde zengin bir burjuva sınıfı oluşturmuştur. Doğu Akdeniz ve Karadeniz ticaretinin %75'ini elinde bulunduran zengin Rum tacirler, bilimsel ve düşünsel faaliyetlere de önem vererek ulusal bilinçlenmeyi desteklemiş ve isyanlara zemin hazırlamıştır. Rum isyanları, zengin tacirler, diaspora, ayrılıkçı cemiyetler ki bunların içinde en etkili faaliyet gösteren ve çok sayıda üyesi olanı 1814'te Odessa'da Rusların desteği ile 3



Trepolice Şehrini Gösteren Mora Haritası





Filik-i Eterya Cemiyetinin Amblemi



Filik-i Eterya Cemiyetinin Kurucuları (Emmanoil Ksantos, Nikolaos Skoufas, Athanasios Tsakalof)

Yunan tarafından gizlice kurulan Filiki Eterya Cemiyeti<sup>5</sup>, Fener Rum Patrikhanesi ve Avrupalı Devletler tarafından maddî ve manevî olarak her yönden desteklenmiştir.<sup>6</sup> Osmanlı Devleti bünyesindeki etnik unsurlardan güç devşirmek suretiyle Osmanlı Devleti'ni zayıflatmak ve bu durumu diplomatik hamle olarak kullanmak isteyen başta Çarlık Rusya'sı, İngiltere ve Fransa, isyan hareketlerinde ana aktör olmuşlardır.

### Mora İsyanı ve Trepoliçe Katliamı

Ruslar, II. Katerina döneminde 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı öncesinde Mora'daki Rus konsoloslar yoluyla bölgede isyan çıkarmak için faaliyetlerde bulunmuşlardır. Bu isyan girişimi 1770'de bastırılmış olsa da Ruslar ile savaş durumunda olan Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmıştır. İlerleyen süreçte Eterya örgütünün bağımsız Yunanistan kurma hedefine uygun hareket eden Rumlar, ilk büyük isyan hareketini Eflak-Boğdan'da başlat-

mışlardır. Rus Çarı'nın Yaveri Aleksandr İpsilanti<sup>7</sup> (Aleksandr Mavrokordato) liderliğindeki asiler, dışarıdan ve yerli Romen halktan yeteri kadar destek bulamayınca, Osmanlı Devleti ilk isyan hareketini rahatlıkla bastırmıştır. Dağılan isyancılardan önemli bir kısmı Mora'ya geçmeyi başarmış ve isyan merkezi Mora'ya kaymıştır.

Avrupa kamuoyunun yönlendirmesi ve başta İngiltere, Fransa ve Rusya'nın istihbari faaliyetleri neticesinde Yunan bağımsızlığı için her rütbeden subay ve halk isyana katılım için gönüllü olarak Yunan çetelere yazılmışlardır. Başta İngiltere olmak üzere Avrupa'nın pek çok yerinde kurulan komiteler eliyle para toplanmış, isyana fiilen katılan gönüllü gruplar Mora'ya akın etmiştir.<sup>8</sup> İngiltere'den başka Fransa'dan Bavyera'dan, İsviçre'den İtalya'dan yüzlerce Yunan sempatizanı ve Avrupa'da yaşayan Yunan gönüllüler, işsiz-güçsüz takımı, bağımsızlık için çarpışmaya gelmişlerdir.<sup>9</sup> Amerika'da da Yunan isyanına ilgi büyük bir hızla artış göstermiştir. Rum isyanı ile Amerikan Devrimi arasında irtibat kurularak New York gibi büyük şehirlerde para ve mühimmat yardımları toplanmış, gönüllülerle birlikte isyan bölgesine sevk edilmiştir.

Umumî bir isyan için bütün altyapı oluşturulduktan sonra, Balyabadra (Patras) Piskoposu Germanos önderliğindeki Rumlar, 6 Nisan 1821 tarihinde Kalavrita Kalesi'ne bağımsızlık bayrağını dikerek isyanı resmen ilan etmiş, burada 200 kadar Müslüman hanesi basılarak sivil halk katledilmiştir. İsyanın sloganı Piskopos Germanos'un ağzından dökülen; "Hıristiyanlara huzur! Konsoloslara saygı! Türklere ölüm!" olarak belirlenmiştir.<sup>10</sup>

İsyanı bastırmak üzere yeterli askerî birlik gönderilemeyen Yunan çeteler, Türklerin bulunduğu bütün kaleleri kuşatma altına almışlar ve Eteryia örgütünün planına uygun olarak Ege ve Akdeniz Adalarındaki Rumlar da isyana katılarak Batı Anadolu sahil şehirlerine, Türk Donanmasına ve sivil gemilere saldırılara başlamışlardır. Fener Rum Patriği Gregoryus önderliğindeki Yunan asiler, büyük ayaklanmayı Paskalya gününe denk gelen 22 Nisan 1921'e planlamıştır. Osmanlı Devleti'nin isyanda parmağı olan Fener Rum Patriği Gregoryus'u idam etmesi üzerine isyan daha da büyümüştür.

Yaşanan karışıklıklar neticesinde, Müslüman ve Musevi nüfus kalelere çekilmeye başlamış, kaleler de asiler tarafından kuşatma altına alınmıştır. 1821 Ağustos ayında, kuşatma altında bulunan Monemvasia kenti Müslümanları, açlık ve hastalığa dayanamayarak, âsilere teslim oldukları halde katliama uğramıştır.

Birkaç gün sonra Navarin Müslümanları da aynı akıbete uğramış; 2.000 ile 3.000 arasında Müslüman öldürülmüştür. Mora'daki bu ilk katliam haberleri duyulunca Mezistre, Landor, Fenar, Badrine'deki Müslüman halk Trepoliçe'ye sığınmıştır. Trepoliçe Müslümanları Mora'daki Türklerin yok olmaması için Osmanlı ordusundan acil yardım istemişler ancak gerekli tedbirler zamanında alınamamıştır.

Tarihin en büyük katliamlarından birinin eşiğinde olan Trepoliçe şehri, 5 ay boyunca 50-60 bin Rum asi tarafından aralıksız kuşatılmıştır. Kalede 12 bin eli silah tutar sivil erkek bulunmaktadır.

Kuşatma başladıktan bir müddet sonra kaleye yardım için gelen Bayram Paşa, Rum isyancılar karşısında yenilgiye uğramış ve 7 Eylül 1821'de çekilmek zorunda kalmıştır.<sup>11</sup> **Ekim 1821'de kale kapıları Rumlarla anlaşılan Arnavutlar tarafından açılmış** ve şehre giren asiler, Mora isyanı boyunca meydana gelen en büyük katliamlardan birini gerçekleştirmişlerdir. Şahit olanların kanını donduran saldırılarda, Trepoliçe'de bulunan 35 bine yakın Türk'ün hemen hemen tamamı 3 gün boyunca vahşice öldürülmüştür. Kalenin direnişinin sembolü Kadı Halim Efendi ise üzerine yağ dökülerek acımasızca katledilmiş, katliamda dirilerden sonra Türk meftunlar da Rumlar tarafından hedef alınmış ve mezarlar açılarak kemikler çıkarılıp yakılmıştır. 1821'deki yaşanan Trepoliçe Katliamında Yunan isyancı liderlerden biri olan ve daha sonra Yunan ordusunda Mareşalliğe kadar terfi eden Theodoros Kolokotronis'in, hatıratında Trepoliçe ve civarında 32.000 kadar Türk'ün öldürüldüğünü yazmıştır.<sup>12</sup>



İsyancıbaşı Theodoros Kolokotronis (1770-1843)

Kolokotranes (1770-1843) hatıratı 1892 yılında Elizabeth M. Edmonds tarafından, "Kolokotranis, The Klepht and the Warrior, Sixth Years of Peril and Daring", ismi ile İngilizce'ye çevrilmiştir. Ayrıca Kolokotranes'in eserinde kendi anlatımı ile, "Kasabaya girdiğimde, hisar kapısından itibaren atımın nalları toprağa değmedi. Zafer yolu, halı gibi insan cesetleri ile doluydu..." yazması katliamın boyutunu gözler önüne sermektedir. O dönem, Yunan isyancılar için Türk katliamı yapmak övünç ve gurur sebebi olduğundan, isyancı elebaşının hatıratında katliamı apaçık anlatması yadırganmamalıdır!

Osmanlı Devleti, Mora ve isyanın yayıldığı alanlarda durum kötüleşince ve Avrupa devletlerinin Rumlar lehine müdahaleleri artmaya başlayınca kritik bir karar alarak, isyanın bastırılması için Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'dan, Mora ve Girit Valiliğinin de kendisine verilmesi karşılığında, yardım istemiştir. Kavalalı İbrahim Paşa komutasında 60 gemiden ve 16.000 askerden müteşekkil Mısır-Osmanlı ordusu 1825'te Mora'ya çıkarak isyancıları dağıtmıştır. İbrahim Paşa'nın ilerlemesi Avrupalı devletleri rahatsız etmiş ve Osmanlı'nın iç meselesi gibi görünen dış destekli isyan Avrupa diplomasisin ana gündem maddesi olmuştur.

Nitekim, Yunan bağımsızlığı için çok önemli aşamalardan biri olan 1827 Navarin Deniz Savaşı'nda İngiliz, Fransız ve Rus donanmaları, 20 Ekim 1827'de Osmanlı-Mısır donanmasını yenilgiye uğratarak Yunan bağımsızlığı yolunda büyük bir engeli ortadan kaldırmış, akabinde 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı'nın aldığı mağlubiyet ve imzalanan Edirne

Anlaşması ile bağımsızlık yolunda çok büyük bir adım daha atılmıştır.

Şehirdeki Türklerin çoğu öldürülürken, kadınlar zengin Rum ailelerin evlerinde köle olarak alıkonulmuştur. Yunan isyanına destek amacıyla gelen birçok Helen hayranı, vahşeti görünce intihar edenler olmuş ve bir kısmı da Yunanlıları terk etmiştir. Alman Doktor Wilhelm Bolde-  
mann gördüğü vahşet karşısında zehir içerek intihar ederken, İskoçyalı Albay Thomas Gordon ise Yunan barbarlığını görünce asilerden ayrılmıştır. Kimi Helen hayranı da gerçekleri gördükten sonra ülkelerine dönüşlerinde "**Başkalarının, benim işlemiş olduğum hataları işlememesi için bu yazıyı kaleme alıyorum. Modern Yunanistan, eski Yunanistan gibi değildir. Yunanlılar, şükran bilmeyen, gaddar ve barbar bir soydurlar...**" şeklinde ifadelerin bulunduğu yazılar yazmışlardır.<sup>13</sup> Alison Phillips, "**War of Greek Independence**" isimli eserinde Trepoliçe katliamını şöyle anlatır: "**Perişan Türk halkı, üç gün süreyle vahşi haydutların hırs ve zulmüne maruz bırakıldı. Yaşına ve cinsiyetine bakılmadan hepsi katledildi. Öldürülmeden önce kadın ve çocuklara işkence yapılmıştı...**"<sup>14</sup> Mora'dan ülkelere dönen birçok Fransız subay, Yunanlıları "**Alçak, korkak ve iyilik bilmez bir soy!**" olarak tasvir ederken Korint katliamına şahit olan Prusyalı bir subay, "**Orada yalnız sefalet, ölüm ve nankörlükle karşılaşacaksınız. Size Almanya ve İsviçre'de söylenenlere inanmayınız; yaşlı bir askerin söylediklerine inanınız**" demiş, Prusyalı başka bir subay ise "**Eski Yunanlılar artık yoktur. Solon, Sokrates ve Dimosthenis'in yerini kör cehalet almıştır. Atina'nın makul**

**yasalarının yerini barbarlık almıştır. Yunanlılar, basın aracılığıyla yabancılara vermekte oldukları çekici sözleri yerine getirmiyorlar..."** diyerek yaşanan katliamı kaydetmişlerdir.<sup>15</sup>

Bazı Yunan kaynaklarında 1830 tarihi itibarıyla bağımsız olan Yunan Devleti'ne bırakılan yerlerde yaşayan Türklerin sayısı 90.800 olarak belirtilmektedir. Bazı kaynaklarda ise, isyan sonunda bir tek Türk'ün dahi kalmadığı Mora Yarımadası'nda 50 bin civarında Müslüman erkek olduğu, bunlardan 35 ile 40 binin Trepoliçe katliamında yok olduğu bilgisi yazılmaktadır. Yunanistan'ın nüfusu 1821-1838 arasında 938.765'ten 752.077'ye kadar düşmüştür. Yaklaşık 185 bine yakın nüfus kaybının, büyük çoğunluğu Türkler olmak üzere, Müslüman Arnavut ve Musevilere ait olduğu bilinmektedir.<sup>16</sup>

Sonuç olarak; on yıl boyunca devam eden Mora isyanında ne kadar Türk'ün hayatını kaybettiğini tam olarak tespit etmek mümkün görünmemektedir. Bunun en önemli sebebi Osmanlı Devleti'nde o dönemde bölgeye ait düzenli nüfus verilerinin bulunmamasıdır.

Bir diğer sorun ise, Osmanlı tarihçisi Ahmet Lûtfî Efendi'nin de değindiği gibi, Osmanlı Devleti'nin, kamuoyundan gelecek tepkileri önlemek ve imparatorluğun diğer bölgelerinde yaşayan Rumlara yönelik şiddet eylemlerine mâni olmak için ölen Müslümanların sayısını gizleme politikası yürütmesidir.<sup>17</sup>

1821'den 1832'ye kadar yaşanan isyan, savaş ve siyasi olaylar neticesinde baştan sona Avrupalı devletlerin çabası ile 13 Şubat 1832'de imzalanan Londra Protokolü ile Yunanistan tam bağımsız ilan edilmiştir. Yunan krallığının başına da Bavyera Kralı I.Louis'in oğlu Otto getirilerek Yunanistan'a kral ithal edilmiştir. 1862'ye kadar krallık tahtında kalan Otto'nun yerine Danimarka kralı IX. Christian'ın oğlu I. George Yunan Kralı olmuştur. 1967 yılındaki darbeye kadar da Danimarka Prensi I.George'un hanedanı Yunanistan kralı olarak tahtta kalmaya devam etmiştir.<sup>18</sup> Yunanistan ve Avrupa ilişkisine bu perspektiften bakmak gerekir. Yunanistan'a bağımsızlığı Avrupalı devletlerce bahşedilmiş, bayrakları Avrupalı devletlerce göndere çekilmiş ve 1967'ye kadar Avrupalı kralların hanelerince yönetilmişlerdir. Avrupa ile Yunanistan arasındaki göbek bağı göz önüne alındığında, Mora'da daha sonra da Ege adalarında Türklere karşı yapılan soykırım ve kitlesel sürgün göz ardı edilmekte ve soykırım tarihinde kendine yer bulamamaktadır.

Günümüzde ise, Yunanistan'ın kuruluş yıl dönümü kutlama törenlerine (isyan başlangıcı 25 Mart 1821'e ithafen) Yunan Devleti'nin kuruluşuna fiilen destek veren Rusya, İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra ayaklanmayı uzaktan destekleyen ve savaş alanına gönüllü asker gönderen ABD'nin üst düzey temsilcileri de katılmaya devam etmektedir.

## DİPNOTLAR

1. Osmanlı kaynaklarında Trepoliçe.
2. Yunan tarihi profesörü Douglas Dakin'e göre, "Bölgede yeniden Türk yönetimi tesis edilmesinden Yunan halk son derece memnun kalmıştı, yeniden kurulan Türk yönetimini Venediklilerin yönetimine tercih ediyorlardı çünkü vergiler daha hafifti. Yönetim daha az yetenekli olmakla birlikte daha ılımlıydı ve kâfir (yani Osmanlı), Roma Katoliklerine oranla daha çok tolerans sahibi idi." Bkz. Douglas Dakin, *Unification of Greece, 1770-1923, (Yunanistan'ın Birleşmesi)*, Londra, 1972, s. 10.
3. Douglas Dakin, *The Greek Struggle for Independence, 1821-1833*, Berkley: University of California Press, 1973, 9-16.
4. Voltaire, Andre Cheiner, Lord Byron gibi aydınlar Avrupa'da Yunan hayranlığının temsilcileriydiler.
5. Filiki Eterya Cemiyeti'nin yanı sıra "Athena" adlı örgüt Fransa'nın desteği ile "Phoenix" adlı örgüt ise yine Rusların desteği ile bağımsız Yunanistan'ın kurulması için terör faaliyetleri yürütmüştür.
6. Serap Toprak, "1821 Mora İsyanı", *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2011, s.317-328.
7. İsyanın lideri konumuna getirilecek olan ve İstanbul'un tanınan Fenerli Rum aileye mensup Aleksandr İpsilanti, Rus Çarı'nın yaveri konumundadır.
8. Bknz. Avrupa'dan Rumlara yapılan yardım organizasyonları ve gönüllüler hakkında evrak için, Başkanlık Osmanlı Arşivi, HAT, nr. 17365, 2141-B-F, 38300.
9. Ali Fuat Öreç, "Yunanistan'ın Bağımsızlığı Sürecinde Yok Edilen Mora Türkleri", *Uluslararası Suçlar ve Tarih Dergisi*, 2011, Sayı: 11/12
10. Justin McCarthy, Ölüm ve Sürgün, *Türk Tarih Kurumu Yayınları*, s. 9-10.
11. Başkanlık Osmanlı Arşivi, Hat.906.397.28.
12. Elizabeth M.Edmonds, Koloktokrones, *The Klepht and the Warrior, Sixth Years of Peril and Daring, an Autobiography*, London, 1892, pp.156-159.
13. Erhan Afyoncu, *Mora Türkleri Soykırımı* (<https://www.sabah.com.tr/yazarlar/erhan-afyoncu/2021/03/28/mora-turkleri-soykirimi>).
14. Alison Phillips, "War of Greek Independence", Kessinger Publishing, 2007.
15. Afyoncu, a.g.m.
16. N. J. Svoronos, *Yunanistan Nüfusu ve Yunanistan Nüfus Sayımları*, çev. M. Galip, Aydınlık Basımevi, İstanbul, 1936, s.14.
17. Vak'anüvis Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi, cilt I, II, III, Haz. A. Hezarfeni, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999.
18. Fahir Armaoğlu, *19.Yüzyıl Siyasi Tarihi (1789-1914)*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2006, s.186.



📄 Hazırlayan: Dz.K.K.lığı BİLKADES Daire Başkanlığı



## GEMİ MUHAREBE ETKİNLİK DEĞERLENDİRME (GEMED) MODELİ (SHIP WARFARE EFFECTIVENESS ASSESSMENT MODEL)

Üretim, hizmet, teknoloji ve savunma sanayi gibi sektörlerde "Modelleme ve Simülasyon (MODSİM)" yöntemlerinin kullanımı her geçen gün artmaktadır. Eğitim, tasarım ve eğlence gibi alanlarda kullanımı yaygınlaşarak devam eden MODSİM çözümleri, diğer alanlardaki gelişmekte olan teknolojilere de öncülük etmektedir. MODSİM

teknolojisi ABD'de sağladığı faydadan ötürü 2007 yılında resmi olarak ulusal kritik teknolojilerinden birisi olarak ilan edilmiştir.

MODSİM teknolojisindeki önemli kavramlardan olan model; bir sistemin, varlığın, olayın veya sürecin; fiziksel, matematiksel veya işlevsel temsilini

ifade eder. Bu kapsamda modelleri matematiksel, fiziksel ve mantıksal modeller olarak sınıflandırmak mümkündür. Matematiksel model, sistemi temsil etmek üzere kullanılan problem çözme adımları (algoritma) ve denklemlerden oluşan bir gösterimdir. Örneğin, hareket yasasının  $F=ma$  formülü ile gösteriminde olduğu gibi problemin değişkenlerden oluşan bir denklemle ifadesidir. Fiziksel modeller, gemi, uçak, bina gibi gerçek nesnelerin fiziksel olarak belirli bir ölçekte küçültülmüş sunumudur. Mantıksal modellerde ise sistemlerin diğer sistemler ile belirli durumlardaki dinamik ilişkileri (örneğin, boğaz trafiğinin modellenmesi, gemilerin hava savunma reaksiyonlarının modellenmesi, vb.) matematiksel ve mantıksal yollarla zamana bağlı olarak ifade edilmektedir.

MODSİM teknolojisinde bir diğer önemli kavram olan simülasyon ise teorik ya da fiziksel bir sistemin modellenmesi ve işletilmesidir. Model durumlarının zamana bağlı olarak gösterimini içeren simülasyon çıktıları, sistemin davranışını anlayabilme ve kullanıcıya farklı stratejileri değerlendirebilme imkânı sağlamaktadır. Simülasyonlar canlı, sanal ve yapısal simülasyonlar olarak üçe ayrılırlar: Canlı simülasyonlarda, uygulamalı tatbikatlarda olduğu gibi gerçek insanlar ve gerçek sistemler yer alırken; sanal simülasyonlarda uçuş simülatörü, gemi köprüüstü simülatörü, denizaltı simülatöründe olduğu gibi gerçek insanlar simüle edilmiş sistemleri kullanmaktadır. Yapısal simülasyonlar ise, simüle edilmiş insanların ve sistemlerin kullanıldığı (örneğin, harp oyunu modelleri, muharebe modelleri, vb.)

simülasyonlardır. Yapısal simülasyonların sonuçları; dost, düşman veya tarafsız birlikler gibi modellenen unsurların birbirleri ile etkileşimleri, zayıf durumları, sahip oldukları silah ve sensör sistemlerinin teknik özellikleri, çevresel faktörlerin etkileri gibi hususların dikkate alındığı olasılık hesaplamaları ve matematiksel formüller kullanılarak ortaya çıkarılmaktadır.

Bu yazının ana konusu olan GEMED projesi de bir MODSİM karar destek analiz yazılımı olarak yapısal simülasyonların içerisinde yer almaktadır.

### **MODSİM Analiz Yazılımlarının Askeri Karar Destek Faaliyetlerinde Kullanımı**

MODSİM'in tarihsel gelişimine bakıldığında, simülasyon kavramının M.Ö. 5000 yıllarından "Weigi" isimli Çin oyunlarıyla birlikte ortaya çıktığı görülmektedir. 19'uncu yüzyılda Prusya ordusu tarafından subaylara savaş alanı taktiklerini öğretmek için geliştirilen ve satranç benzeri bir savaş oyunu olan "Kriegspiel" de uzun zaman eğitim amacıyla kullanılmıştır.

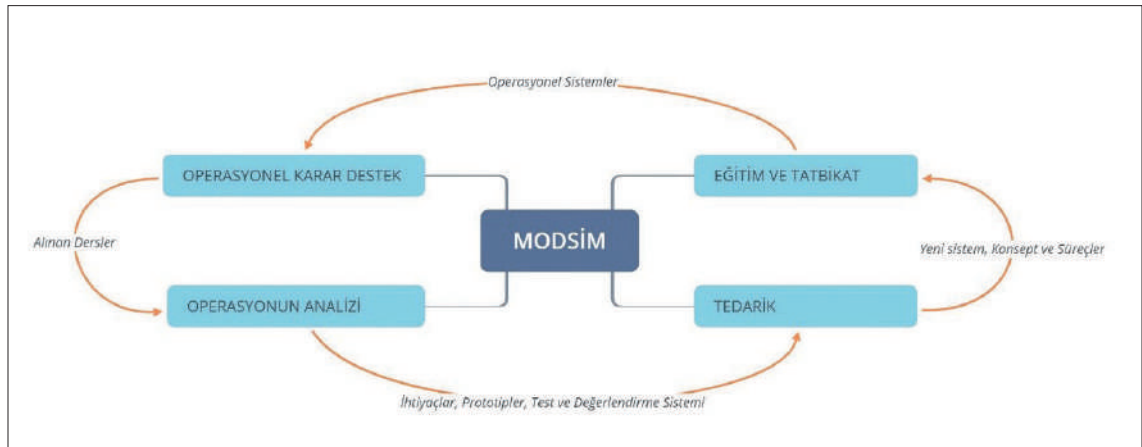
Özellikle 2. Dünya Savaşı ile birlikte MODSİM'in askeri alanda kullanımı artmaya başlamıştır. Örneğin simülasyonda en yaygın yöntemlerden biri olan Monte Carlo<sup>1</sup> simülasyonu, 1940'larda Manhattan Projesi'nde atom bombası geliştirmek için çalışan fizikçiler tarafından analitik olarak ifade edilemeyen nötron difüzyonunun çözülmesi sırasında keşfedilmiştir.

Bilgisayar, yazılım ve teknoloji geliştikçe MODSİM'in uygulama alanları artmış

ve yeni uygulamalar ortaya çıkmıştır. Önceleri MODSİM eğitim ve planlama amaçlı kullanılırken, artık harekât ortamında anlık karar destek sağlamak amacıyla da kullanılabilir. Tüm hesaplanabilen faydalarının yanında, artan sanal gerçeklik ve yapay zekâ uygulamalarıyla birlikte MODSİM teknolojileri karmaşık sistemlerin yer aldığı bir alan oluşturmuştur. MODSİM teknolojileri ile ortaya çıkarılabilecek uygulamalarda hayal gücünün sınırları dahilinde bir sınır bulunmamaktadır.

Günümüzde, teknolojiye bağlı olarak harp ortamında ortaya çıkan belirsizlik ve karmaşıklık nedeniyle askerî süreçlerin her aşamasında simülasyon teknolojilerinden yararlanılması zorunlu bir hal almıştır. MODSİM analiz yazılımları, Şekil-1'de görüleceği üzere modernizasyon ihtiyaçlarının belirlenmesinden yeni konseptlerin denenmesine kadar kuvvet geliştirme süreçlerinin her aşamasında kullanılabilecek bir analiz ve eğitim aracı olmuştur. Ayrıca, harekât esnasında silah, sensör ve komuta kontrol kararlarının alınmasında da karar destek amacıyla kullanılabilmektedir.

Dünyada, MODSİM karar destek analizi alanında son 40-50 yıldır kullanılmakta olan çok sayıda simülasyon ürünü vardır. Bu alanda en ileri çözümlere ABD'nin sahip olduğu görülmektedir. Synthetic Theater Operations Research Model (STORM), ABD Silahlı Kuvvetlerinin kara, deniz, hava ve uzay alanlarını entegre eden ortak askerî operasyonlarında kullanılabilecek çok boyutlu bir stokastik simülasyon yazılımıdır. Diğer taraftan, Joint Theater Level Simulation (JTLS) ise; Kara, Deniz ve Hava Kuvvetlerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere MODSİM alanında geliştirilmiş en eski sistemlerden birisidir. Stratejik ve operasyonel seviye için geliştirilen JTLS, kullanıcı etkileşimli, çok taraflı, yapısal türde bir müşterek simülasyon olup, Türkiye ile birlikte NATO ve birçok ülkede yaygın olarak kullanılmaktadır. Düşman uçak ve güdümlü mermilerine karşı savunma yapan deniz unsurlarının simülasyonunu gerçekleştirmek amacıyla geliştirilen Ship Air Defence Model (SADM) ve Ship Self Defense (SSD); Ses Yayılım Gösterimi, Tespit Olasılığı Gösterimi ve Işın Diyagramı modellemesine imkân sağlayan LYBIN 4.0 SONAR; düşman denizaltısının



Şekil-1 MODSİM'in Askerî Faaliyetlerde Kullanımı



aranmasında taktik komutana karar desteği sağlayan Olasılıksal Saha Araması Taktiği (OSAT) yazılımı ve daha birçokları farklı amaçlarla geliştirilmiş MODSİM ürünleridir.

### GEMED

Deniz Kuvvetlerinin Suüstü Harbi, Hava Savunma Harbi ve Denizaltı Savunma Harbi nevelerini kapsayacak karar destek analizi faaliyetlerinde kullanabileceği MODSİM analiz aracı ihtiyacını karşılamak amacıyla, 2018 yılında geliştirilmeye başlanan GEMED modeli, tek bir suüstü/sualtı/deniz hava platformunun harekât etkinliğini farklı tehdit senaryoları altında ölçebilen, mühendislik-görev seviyelerinde çözümlüğe sahip bir simülasyon sistemi geliştirilmesi projesidir.

TÜBİTAK kaynaklı bir ARGE (Araştırma ve Geliştirme) projesi olan ve STM A.Ş., Simsoft A.Ş., ASELSAN ve TÜBİTAK BİLGEM tarafından geliştirilen GEMED modeli kullanılarak, platformların veya platformu oluşturan her bir silah, sensör ve sistemin harekât etkinliği değerlendirilebilecektir. Şekil-2'de özetlendiği üzere, proje ile;

⚓ Muharip platformların ve platformu oluşturan her bir silah/sistem/sensörün harekât etkinliğinin ölçülmesi yoluyla sistem seçimi ve platform fonksiyonel tasarımına azami bilimsel katkının sağlanması,

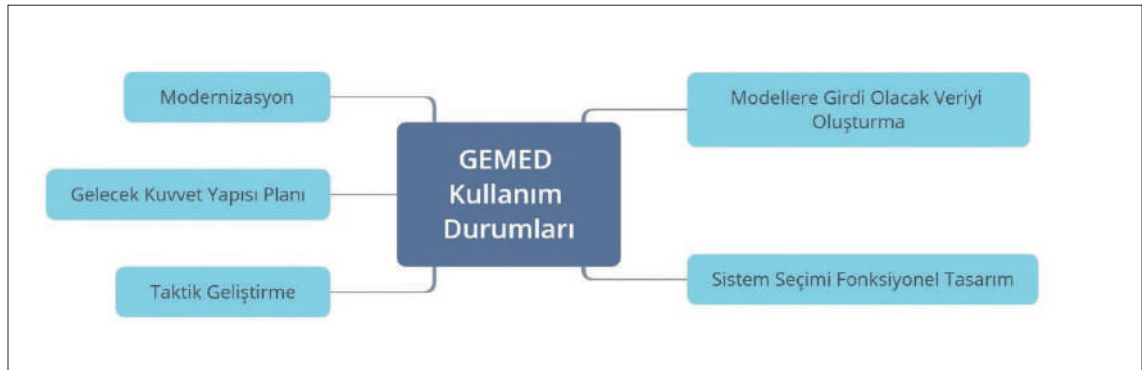
⚓ Platformun silah/sistem/sensörlerinin muharebe etkinliklerinin ve bunlara yapılması planlanan veya önerilen modernizasyon ihtiyaçlarının analizinin yapılabilmesi,

⚓ Hâlihazırdaki silah/sistem/sensörlerin performanslarını da değerlendirerek taktik geliştirme faaliyetlerine destek sağlanması,

⚓ Tek platform seviyesinde silah ve sensör sistemlerinin etkinliklerinin, zafiyetlerinin, sınırlarının belirlenmesi; sistemler arası etkileşimlerin incelenmesi,

⚓ Jenerik yapıdaki alt modellere girilecek parametre verileriyle istenen sistemin karakteristiklerinin sergilenebilmesi hedeflenmektedir.

Askerî alanda kullanılan MODSİM analiz yazılımları, model detay seviyesi



Şekil-2 GEMED Modeli Kullanım Durumları

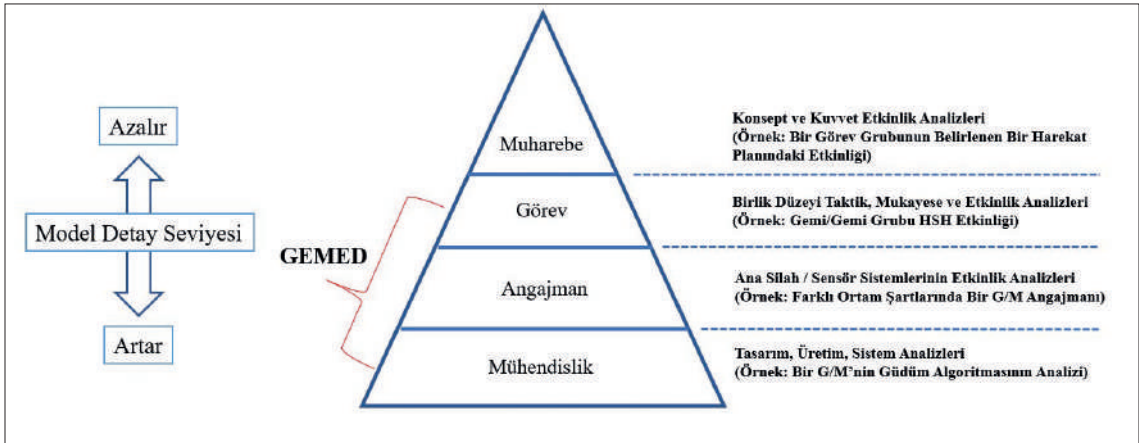
ve yapılabilecek analizlerin kapsamını ifade edebilmek amacıyla, Şekil-3'de görülen Analitik Modelleme ve Simülasyon Hiyerarşisine göre sınıflandırılabilmektedir. Mühendislik seviyesi simülasyonlar, sistemlerin en küçük ayrıntısına kadar modellendiği yazılımlardır. Hiyerarşide yukarı çıkıldıkça modellemedeki detay seviyesi azalmakta ancak analizi yapılabilecek senaryoların kapsamı artmaktadır. GEMED yazılımının sahip olacağı modelleme imkânı ile Mühendislik ve Görev seviyeleri arasındaki analizlerde kullanılabilmesi değerlendirilmektedir. Şekil-4'te Analitik Modelleme ve Simülasyon Hiyerarşisi seviyelerinin daha iyi anlaşılabilmesi için örnekler yer almaktadır.

GEMED projesinde, deniz harbi dahilinde olan tüm platform/silah/sensör sistemleri fizik tabanlı olarak modellenmektedir. Bir başka ifadeyle, bir sensör sisteminin performansını farklı hava/deniz şartlarında temsil edebilecek detay seviyesinde elektronik harp, elektro optik, akustik ortam vb. fizik

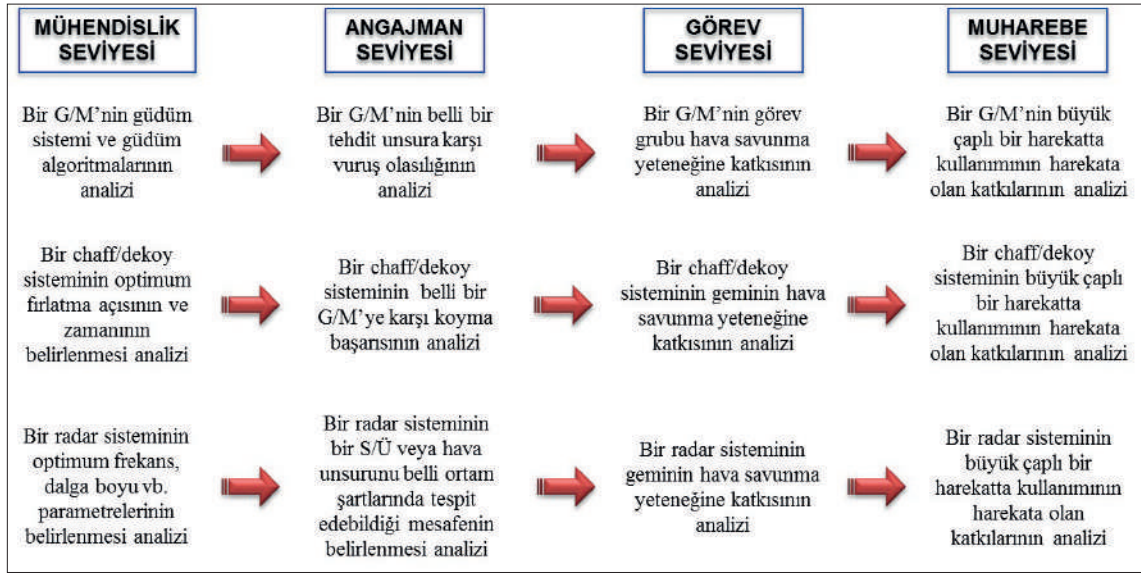
denklemleri oluşturularak modellemeler yapılmaktadır. Başka bir örnek olarak, güdümlü mermilerin balistik uçuş, aviyonik, güdüm gibi özellikleri modellenmekte, bu sayede gerçek duruma yakın bir temsil yeteneğine sahip olunabilmektedir.

Bu yetenekler doğrultusunda GEMED modeli ile yapılabilecek karar destek analiz örnekleri arasında;

- ⚓ Farklı torpidoların etkinliklerinin mukayesesi,
- ⚓ Nükleer denizaltı ile Havandan Bağımsız Tahrikli denizaltının etkinlik mukayesesi,
- ⚓ Silah sistemlerinin etkinliklerinin değerlendirilmesi,
- ⚓ Angajman taktik geliştirme,
- ⚓ Platform modernizasyon ihtiyaçlarının değerlendirilmesi,
- ⚓ Suüstü gemisi torpidodan sakınma manevrasının denenmesi,



Şekil-3 GEMED Modeli Analitik Modelleme ve Simülasyon Hiyerarşisi

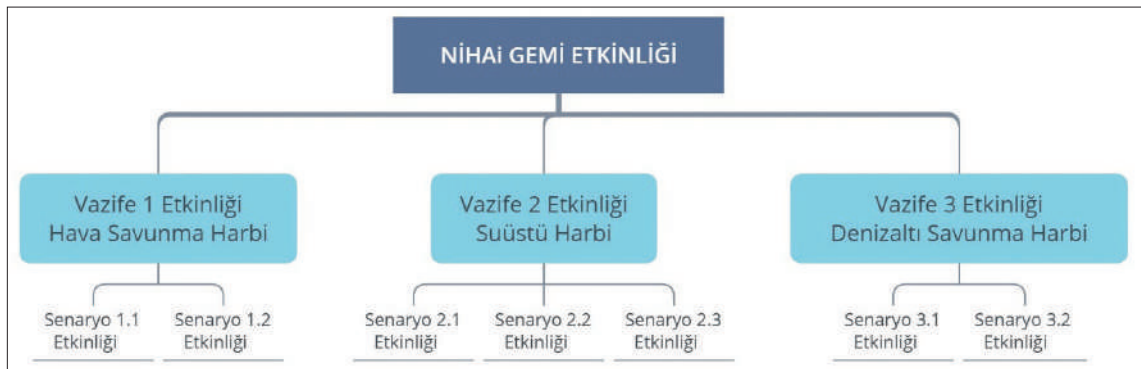


Şekil-4 MODSİM Hiyerarşisinde Örnekler

- ⚓ Ana batarya top ile güdümlü mermilere karşı savunma etkinlik değerlendirmesi,
- ⚓ Platformlar için Çaf Deniz/Seydi kullanım usullerinin belirlenmesi,
- ⚓ Geminin Hava Savunma Harbi etkinliğinin değerlendirilmesi,
- ⚓ Platform üzerinde bulundurulması gereken mühimmat miktarının belirlenmesi,

- ⚓ İnsansız Hava Araçlarının Tanımlanmış Deniz Resminin tesisine katkısının belirlenmesi,
- ⚓ Deniz karakol uçaklarının Denizaltı Savunma Harbine katkısının belirlenmesi, vb. bulunmaktadır.

Söz konusu analizlerde; belli bir konfigürasyondaki platformun etkinliği, suüstü harbi, hava savunma vb. farklı vazifeler ile her vazife için oluşturulan bir ya da daha fazla senaryo kullanılarak



Şekil-5 Toplam Gemi Etkinliğinin Çeşitli Vazife ve Senaryolar Üzerinden Değerlendirilmesi

değerlendirilebilir. Aynı platformun, belirlenen tüm vazife ve senaryolardaki nihai etkinliği ise, Şekil 5'teki gibi, her bir senaryo bazında bulunan etkinlik değerlerinin belli kurallar dahilinde entegrasyonu ile elde edilebilecektir.

### Sonuç

MODSİM analizi; yönetim birimlerine kontrollerindeki faaliyetler ile ilgili verdikleri kararlara ilişkin sayısal temel sağlayan bilimsel bir metottur. Taktik veya stratejik her türlü kararın, kişilerin sübjektif fikrine değil, bilgiye dayalı objektif analizlere dayandırılmasında MODSİM analizi kritik rol oynamaktadır.

Bu kapsamda, harekât planlama, silah/ sistem tedariki, kuvvet yapısı belirleme,

taktik/konsept/doktrin ve yetenek geliştirme, insan gücü planlaması, lojistik planlama vb. birçok stratejik kararların alındığı Dz.K.K.lığı Karargâhı başta olmak üzere, tüm birliklerdeki karar süreçlerinde MODSİM analizi yöntemlerinin mümkün olduğunca kullanılmasının, Dz.K.K.lığının vazifelerini en iyi şekilde yerine getirmesinde fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

GEMED Modeli Projesi de bilgiye dayalı bir kurum olması yolunda Deniz Kuvvetlerine çok önemli yetenekler sağlayacak ve bilimsel karar destek faaliyetleri açısından TSK'da yeni bir döneme vesile olacaktır.

## DİPNOTLAR

1. *Monte Carlo simülasyonu, çok sayıda tekrarlanan rastgele örneklemelerle bir takım nümerik sonuçlar elde etmeye yarayan ve bilimin birçok alanında yaygın olarak kullanılan bir sayısal hesaplama yöntemidir. Stokastik olayların yer aldığı fiziksel süreçlerin sonuçlarının tahmin edilmesinde çok kullanışlıdır.*

## KAYNAKÇA

1. *DKPL 192-1 Dz.K.K.lığı MODSİM Vizyonu ve Master Planı.*
2. *www.en.wikipedia.org/wiki/Kriegspiel (Son erişim tarihi: 25 Kasım 2022).*
3. *https://www.nasa.gov/centers/ivv/jstar/monte\_carlo.html (Son erişim tarihi : 07.12.2022).*
4. *Savunma Sanayii Gündemi Modelleme Simülasyon Konulu Dergisi Sayı: 11, SS: 6-7.*
5. *Çok Uluslu Müşterek Harp Merkezi Komutanlığı Bilgisayar Destekli Tatbikatlar (BDT) ve Modelleme Simülasyon (MODSİM) Eğitimi konulu takdimi.*
6. *GEMED Proje İsterleri Tanımlama Dokümanı 14 Şubat 2022.*
7. *https://tr.wikipedia.org/wiki/monte\_carlo\_yontemi (Son erişim tarihi : 07.12.2022 ).*

Hazırlayan: Öğ.Alb.Gökhan ATMACA

## ÇANAKKALE CEPHESİ VE BARBAROS HAYREDDİN ZIRHLISI

1910 yılında Almanya'dan satın alınarak Çanakkale'ye getirilen SMS Kurfürst Friedrich Wilhelm adlı gemiye, Osmanlı sancağı çekildikten sonra Barbaros Hayreddin adı verilmişti. Yaşlı da olsa Osmanlı donanmasındaki en kuvvetli gemi olması sebebiyle Sancak Gemisi olarak görev alan gemi, Trablusgarb ve Balkan Savaşlarında çok önemli harekâtlar icra etmiştir. I.Dünya Savaşı öncesi bir yıla yakın bir süre tersanede onarım gören gemi, I.Dünya Savaşı'na girerken sancağı Yavuz'a devretti. I.Dünya Savaşı'nın patlak vermesinden sonra Donanma Komutanı Amiral Souchon tarafından ilk önce Karadeniz manevralarına dâhil edilmesi düşünülmüş daha sonra bundan

vazgeçilmişti. Barbaros Hayreddin, Marmara Denizi'nde lojistik destek ve karakol görevi icra etmeye başlamıştı. Çanakkale'nin Müttefikler tarafından 1915 yılının başından itibaren zorlanmaya başlanması üzerine, aşırta atışlar yapmak maksadıyla, bu cephede görevlendirildi. Müttefikler Boğaz'da dış savunma düzenini bozduktan sonra Boğaz'ı geçerek orta ve iç savunma hattını çökertmeye karar vermişlerdi.<sup>1</sup>

Bu sırada 4 Mart 1915'te Saltık Limanı'na gelen Barbaros, 5 ve 6 Mart'ta<sup>2</sup> Nara ve Kilya'da bulunurken, endirekt atışla Kilitbahir'i bombardıman eden Queen-Elizabeth İngiliz muharebe gemisine ilk defa karşılık verdi.<sup>3</sup>



Barbaros Hayreddin Paşa Zırhlısı

21 adet 280 mm.lik mermi harcamak suretiyle yapılan bu karşı atışta, daha önceden yarımada üzerinde kurulmuş olan gözetleme yerlerinden ve muhabere postalarından faydalanıldı. Bu karşılık dolayısıyla adı geçen İngiliz muharebe gemisi Barbaros'un atış menzili dışına çıkmak için geri çekilmek zorunda kaldı. Barbaros ve Turgut'un ağır toplarının azami atış menzili 15.000 metre olmasına karşılık Queen-Elizabeth 380 mm.lik toplarıyla bu menzilin çok dışından atışına devam edebilmekteydi. Atışları süresince deniz tarafındaki bordalarında bulundurulmuş Ceyhun ve Üsküdar vapurları, Barbaros ve Turgut'u muhtemel bir denizaltı taarruzuna karşı korumaktaydılar. Başlangıçta demirli olarak yapılan bu atışlar, sonradan makineler çalıştırılmak suretiyle yerinde tutunularak yapıldı ve bu suretle düşman mermilerinden kaçınmak mümkün oldu.<sup>4</sup> Barbaros, 7 Mart'a kadar Nara'da kaldık-

tan sonra, 8 Mart'ta Turgut Reis'le beraber Boğaz ve Lapseki bölgesinde kaldı. 9, 10 ve 11 Mart'ta Nara ve Kilya civarında hareket halinde bulunduktan sonra, Barbaros'un İstanbul'a dönmesiyle Turgut Reis yalnız kaldı.<sup>5</sup>

11 Mart'ta İstanbul'a giden Barbaros, ikmal yaparken<sup>6</sup> Turgut Reis, 12-18 Mart'ta Saltık Limanı, Nara ve Akbaş bölgelerinde muharebeye hazır bir durumda zikzak seyirlerine devam etti. 18 Mart 1915 büyük Boğaz muharebesinin devam ettiği günde, Nara ve Maydos bölgesinde bulunmaktaydı.<sup>7</sup>

18 Mart 1915 günü yaşanan deniz savaşı ve sonrasında kazanılan zaferin ardından 19 Mart'ta İstanbul'dan kalkan Barbaros o akşam Şarköy'e ve ertesi günü Nara'ya gelmiş,<sup>8</sup> diğer gün ise atış eğitimlerine devam etmişti.<sup>9</sup>



Barbaros Gemisi Silahtar Takımı

7 Nisan 1915'te, Müstahkem Mevki Komutanlığı, Başkomutanlık Vekâleti'nden yazı ile Turgut Reis ve Barbaros gemilerindeki 4 adet 105 mm.lik ve Hâmiye'den 4 adet 120 mm.lik toplar isteyince gemi İstanbul'a gelmişti.<sup>10</sup> Turgut Reis ve Barbaros gemilerinden 4 adet 280 mm.lik (iki orta taret) top ile 11 Nisan'da Barbaros'tan çıkarılarak gönderilmiş olan 3 adet 105 mm.lik topun Soğanlıdere'ye konması kararlaştırıldı. 25 Nisan 1915'te, 3 adet 105 mm.lik gemi topu Soğanlı'ya konmuş ve atışa hazır bir duruma getirilmişti.<sup>11</sup>

Bu arada 12 Nisan 1915'te gemi komutanı Korvet Kaptanı Küçükmustafapaşalı Muzaffer Adil, Turgut Reis komutanlığına atanmış; yerine Korvet Kaptanı Cibalili Mehmet Nazmi Bey getirilmişti.<sup>12</sup>

3 Nisan 1915'ten itibaren tarassut mevki-leri tesis edip birbirlerine telefonla bağlan-dığı gibi, yardımcı hedef olarak da vetetler (kıyı boyunca yapılan ölçümlerde kestiri-lecek noktalara dikilen direk) dikildi. Bu tertibat ancak 25 Nisan 1915'te bitirilmiş bulunuyordu. 25 Nisan 1915 altı muhtelif yerde karaya ayak basan kuvvetlerden Arıburnu'ndakiler Turgut Reis'in ateşine maruz kaldıkları gibi buradaki nakliye gemileri de uzaklaşmak zorunda kaldılar. Çıkarma işlemi bu yüzden hayli sekteye uğradı. Müttefik gemilerinin daha uzağa ateş edebilmeleri ve bunu sabit balonlarla tanzim ve idare edebilmeleri, iki zırhlı-mızı daima müşkül bir duruma sokmuş, bazen ateş kesmelerine sebep olmuş fakat bütün bunlara rağmen imkân nispetinde karşılık vermelerinin önüne geçememişti. 27 Nisan'da her iki gemi vazifelerine



Barbaros Zırhlısının Balkan Savaşında Yunan Donanmasıyla Savaşmak Üzere Çanakkale'den Hareketi ve Barbaros Hayrettin'e Ait Sancak

devam ederlerken Barbaros'un orta taret sağ namlusunun parçalanması neticesi 15 kişi yaralanmıştı.<sup>13</sup>

Bu arada Barbaros ve Turgut zırhlıları için denizaltılara karşı savunma yapmak üzere tahsis edilen Ceyhun vapuru her zaman Turgut Reis'in bordasında aborda olarak denizaltılara karşı siperlik yapmaktaydı. 27 Nisan 1915 Salı günü Ceyhun vapurunun görevini yapmak üzere Üsküdar vapuru Nara'ya gelmişti. Nara'daki nakliye gemilerine müttefik donanma gemilerinin indirekt atışlarının başlamasıyla Nara'da bulunan gemiler limandan hareket etmişti. Ancak Üsküdar vapuru mermi yedikten sonra battı. Bu sırada Turgut Reis ve Barbaros Akbaş ile Kepez Burnu arasında dolaşmaktaydı.<sup>14</sup>

28-30 Nisan günlerinde ise harekâta yalnız başına devam eden Barbaros; 1, 2, 3 Mayıs günlerinde yaptığı atışlarda sırası ile 10, 17, 33 ve 3 mermi olmak üzere

63 mermi harcadı. 29 Nisan'da Müttefikler 73 mermi atmak suretiyle Eceabat'ı yakmış ve buna Barbaros ancak 8 mermi ile karşılık verebilmişti. 3 Mayıs'ta Müttefikler Eceabat'ı yeniden dövdü. Aynı günde Barbaros, Swiftsure İngiliz muharebe gemisi üzerinde bir isabet sağlamış ve çıkarma işini, kısa bir zaman için de olsa geciktirmişti. 6-15 Mayıs tarihleri arasında İstanbul'da geçiren Barbaros, ayın 18'ine kadar atışlarına devam ettikten sonra 19'unda İstanbul'a döndü. İkmal yaptıktan sonra 26 Mayıs'ta Barbaros Çanakkale'ye tekrar geldi.<sup>15</sup>

İngilizler, Çanakkale'deki Türk birliklerinin başlıca ikmal yolu olan Marmara deniz ulaşımının tehlikeye girmesi halinde açlık ve cephanesizlikten teslim olacağı kanaatindeydiler. Bu amaçla kullanılan denizaltı harbinin en etkili gemilerinden biri İngiliz E-11 denizaltısı idi. Marmara'ya sızmış olan E-11 denizaltısı 27 Mayıs günü erken saatlerde su üzerinde devriyeye çıktı.





Ufukta muhriplerin eşlik ettiği zırhlı bir gemiye benzer şekiller belirmişti. Bu muhtemelen Barbaros zırhlısıydı. Torpido saldırısı yapmak için çok uzaktan ve açıktan geçiyorlardı, bu yüzden gemi komutanı Nasmith aradaki mesafeyi kapatana kadar dalmaktan vazgeçti. Hala gözükmediği için daha yakına geldi. Yüzeydeyken saldırmaya niyetlendi. Fakat muhrip gemilerden biri Nasmith'in yerini belirleyip ona doğru yöneldiğinde, Barbaros zırhlısı hala menzil dışındaydı.<sup>16</sup>

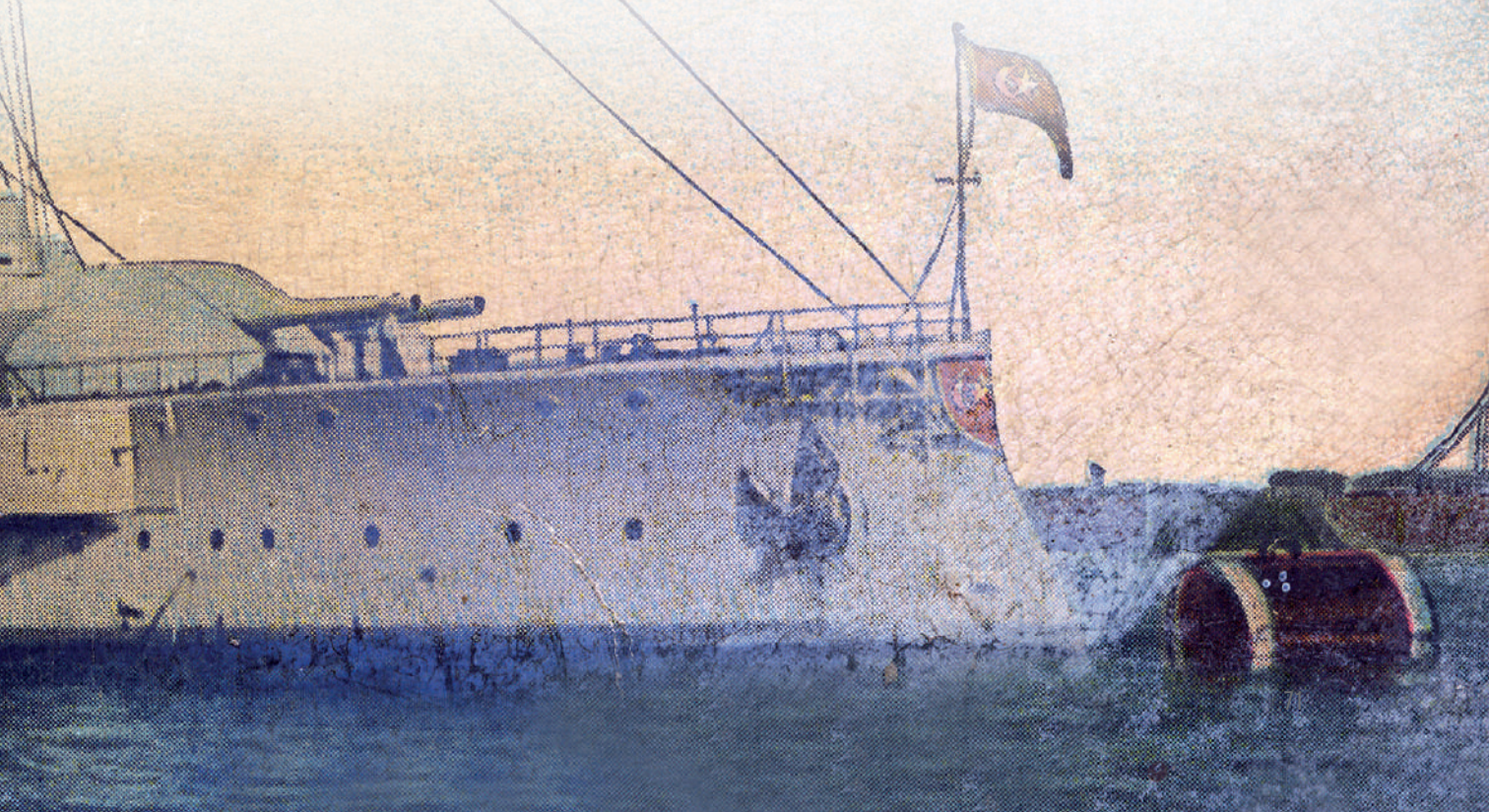
Barbaros'un Boğaz'da o tarihe kadar uyguladığı endaçt atışlarla ilgili 19 Haziran 1915'te Topçu Subayı Ali Rıza Bey'in hazırladığı rapora göre Barbaros, Maydos ile Kilitü'l-bahr (Kilitbahir Kalesi) arasında bulunan Çam Kal'ası önünde mevki aldı ve sahildeki rasadlarımızın vermiş olduğu istihkam ve mesafe ile karşı aşırma endaçtına başlamıştı. Bu endaçtın Müttefik donanmasına pek büyük etkisi oldu. Demirli bulunan gemilerden birisine birkaç isabet ve aynı zamanda telsizle yaptıkları muhabereye müdahale edilmesi donanmanın ateş kesmesine neden

olmuştu. Müttefikler bundan sonra uçurdukları sabit balon ve uçaklarla aşırma endaçt icrasına başladılar. Muharebe balonda bulunan telefon tertibatıyla ve işaret flamaları aracılığı ile endaçt eden sefineye veriliyordu. Müttefik balonundan başka uçakları tarafından gözleme yapılarak aşırma endaçt icra eylediği görülmüştü.<sup>17</sup>

E-11 Türk tarafına ciddi kayıplar verdirmeye başlamış ve 8 Haziran'da, Barbaros ile Turgut Reis muharebe gemilerini, bordalarında bulunmak suretiyle, denizaltı hücumlarına karşı koruyan Ceyhun vapurunu batırmayı başarmıştı.<sup>18</sup>

Bu arada 12 Nisan'da görevini Mehmet Nazmi Bey'e bırakan Muzaffer Adil Bey 8 Temmuz 1915'te tekrar Barbaros komutanlığına atandı.<sup>19</sup>

5 Ağustos'ta E-11 ikinci devriyesi için Marmara Denizi'ne girdikten sonra Akbaş önündeki Halep vapurunu batırdı. Kraliyet Donanması Marmara Denizi'nde iki denizaltı muhafaza etmeye karar vermişti. E-11, 2.4 inçlik silah monte edilmiş,



775 ton ağırlığında bir torpido gambotu olan Peyk-i Şevket'i 6 Ağustos'ta torpidoladı. Torpidobot batmamak için karaya oturdu.<sup>20</sup>

Barbaros, 7 Ağustos 1915 günü Çanakkale cephesine götürmek üzere İstinye'den aldığı mühimmat ve malzeme ile saat 19.00'da hareket etmiş, Galata önlerinde kendisine refakat edecek Sivrihisar torpidobotu da ona katılmıştı. Aralarında 10 dakika mesafe ile seyre 16 mil hızla devam edildi.<sup>21</sup>

Boğaz'da endirekt atış ile kara kuvvetlerini (5'inci Ordu) desteklemek görevini almış olan Barbaros 9600 bomba, 4836 sahra mermisi, 1791 dağ topu mermisi, 400 adet 105 mm.lik obüs mermisinden oluşan savaş gereçleri dışında bir miktar para da götürmekteydi. Barbaros'a eşlik etmekte olan Sivrihisar torpidobotu hızının azlığından emniyet görevini tam olarak yapamamaktaydı.<sup>22</sup>

Barbaros'un güvertesine cephane sandıkları yüklenmişti. Kıtalarına katılacak birçok mitralyöz, tayyare ve piyade zabitanı güvertede bulunmakta idi. Yola çıkarken Marmara'yı gece geçişi ile geçerek denizaltılara karşı avantaj sağlamak istiyordu. E-11'in pusu kurduğu Bolayır önlerine geldiğinde ortalık iyice aydınlanmıştı. 14 mil hızla seyreden Barbaros sahil müsaadesinden dolayı büyük zikzaklar çizmeden ilerliyordu. E-11'e 300 metre yaklaştığı zaman periskop ve atılan torpidonun izi ancak görülebilmisti. Dümen sancak alabandaya vurulsa da çok geç kalınmıştı.<sup>23</sup>

E-11'in periskobuna ağır top ateşi açmasına rağmen, aldığı torpido hasarı

nedeniyle sancağa yatan ve kıyıya doğru rotasını değiştiren zırhlı gemi çok zor bir durumdaydı.

E-11'nin attığı torpido sancak taraf, sekizinci bölme, baş kazan dairesinden isabet etmişti. Elektrikler söndü ve sancak makinesi durdu. Torpido izi, alacakaranlık dolayısıyla güçlkle görülebilmiş ve yapılan kaçınma manevrası bir işe yaramamıştı. Önce kıyıya yönelen gemi, denizaltıya hedef göstermemek amacıyla sonradan tekrar denize açılmış ancak geminin kurtarılamayacağı anlaşılınca yeniden karaya yönelmişti.<sup>24</sup>

Sekizinci bölmenin dışında diğer üç bölme de su almaya başladı. Güvertedeki cephane sandıkları devrilince meyil artmış ve alabora tehlikesi ortaya çıkmıştı. Geminin ikinci komutanı Binbaşı Mehmet Bey geminin dengede kalması için çok uğraş verdi. İskele tarafındaki dabil batımlarına (çift sarnıçları) alınan sular da etki etmemişti. Teknenin eski olması mukavemeti azalttı. Gemi nihayet sancak taraftan alabora olarak birkaç dakika o durumda kaldıktan sonra battı. Henüz omurgası üzerinde bulunan personel de denize doğru sürüklendi. Gemiye eşlik eden Sivrihisar torpidobotu ile bölgede bulunan Basra muhribi denize düşen personeli kurtarmayı ancak başarabilmişti.<sup>25</sup>

Barbaros 40 derece, 28 dakika enlem ve 26 derece, 47,8 dakika boylam mevkiinde 11 kulaçta battı. Üzerinde bir buçuk kulaç su bulunmaktaydı. Yüklemiş olduğu 9.600 bomba, 4.836 sahra mermisi, 1.791 dağ topu mermisi, 400 adet 105 mm.lik obüs mermisi ve bir miktar para da bu suretle kayboldu.<sup>26</sup>

Doğanarslan feneri hizasında 4 dakika içinde batan gemide şehit olanlar ile kurtulanların listesi Başkumandan Vekili Enver Paşa tarafından 17 Ağustos'ta Donanma Komutanlığından istenmiş, bu liste 21 Ağustos'ta Bahriye Nezaretine gönderilmişti. Donanma 2'nci Komutanı Albay Arif ve Gemi Komutanı Albay Muzaffer, Lapseki Liman Reisi Binbaşı Osman Fevzi denizden kurtarılanlar arasında bulunmaktaydı.<sup>27</sup>

Bu listeye göre 26 güverte sınıfı subay, 23 makine sınıfı subay, 2 asker, 320 gedikli kurtulanların arasındaydı. 27 asker de yaralı kurtarılmıştı.<sup>28</sup> Toplam 19 subay, 11 gedikli adayı, 226 gedikli ve er şehit olmuştu.<sup>29</sup>

Barbaros zırhlısından kurtulanları İstanbul'a nakledecek hiçbir vapurun

Gelibolu'ya gelmemesi ve kara yolunun daha güvenli olması üzerine mürettebat, 9 Ağustos günü müfrezeler halinde arabalar vasıtasıyla İstanbul'a sevk edilmişlerdi.<sup>30</sup> Donanma Komutanı Amiral Souchon'un istekleri doğrultusunda Marmara Denizi'nde manevralar icra eden, Çanakkale cephesinin açılmasıyla birlikte İstanbul-Çanakkale hattında görev yapmaya başlayan Barbaros zırhlısı yaptığı aşırma atışlar dışında lojistik destek konusunda da önemli görevler icra etmiştir. Müttefik denizaltılarına karşı alınan tüm önlemlere ve yapılan tüm eğitimlere karşın gemi 8 Ağustos 1915'te İngiliz denizaltısı E-11 tarafından batırılmıştır. Böylelikle 21 yaşındaki Barbaros, 5 yıllık Osmanlı donanmasındaki önemli görevleri ve 256 şehidi ile tarihe mal olmuştur.<sup>31</sup>

## DİPNOTLAR

1. Gökhan Atmaca, "I.Dünya Savaşı'nda Barbaros Hayreddin Zırhlısının İngiliz Denizaltısı E-11 Tarafından Batırılışı," *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*, 20 2012: 58.
2. DTA, 3637, 20 Şubat 1330:101.
3. DTA, 3637, 21 Şubat 1330:102.
4. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*, Deniz Harekatı, Ankara: Genelkurmay Yayınları, 1976, 271.
5. *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, İstanbul: Çanakkale Boğaz Komutanlığı Yayınları, 2009, 72.
6. DTA, 3637, 27 Şubat 1330:105.
7. *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, (İstanbul: Çanakkale Boğaz Komutanlığı Yayınları, 2009, 72.
8. DTA, 3637, 27 Şubat 1330:105.
9. DTA, 3637, 10 Mart 1330:110.
10. DTA, 3637, 19 Mart 1330:119.
11. *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, İstanbul: Çanakkale Boğaz Komutanlığı Yayınları, 2009, 71.
12. DTA, *Künyeler Bölümü*, 1/166.
13. Saim Besbelli. "Çanakkale'de Türk Bahriyesi," *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 424, 1959:13.
14. DTA, 1219, 21-41.
15. *Çanakkale Deniz Savaşları 1915*, (İstanbul: Çanakkale Boğaz Komutanlığı Yayınları, 2009), 73-74.
16. William Jameson, *Submariners VC*(London: Humphrey Wood, 2004, 63.
17. DTA, 1219, 6 Haziran 1331:205.
18. T.S.K. Tarihi *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi*(Ankara: Genelkurmay Yayınları, 1980), 508-509.
19. DTA, *Zabitan Künye Defteri*, No:2, Künye No:246.
20. J.F. O'Connell, *Submarine Operational Effectiveness in the 20th Century: Part One (1900-1939)*, iUniverse, 2004, 76.
21. DTA, 4457, 25 Temmuz 1331:78.
22. W.D. Puleston, *The Dardanelles Expedition*(Wisconsin: Collegiate Press, 1926, 138.

23. Fevzi Kurtoğlu, *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri: Türk Donanması Ne Yaptı İstanbul: Deniz Basımevi, 1928, 165.*
24. John Laffin, *Damn The Dardanelles (London: Sun Books, 1985, 190.*
25. Kurtoğlu, a.g.e., 1928:165.
26. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Deniz Harekatı, Ankara: Genelkurmay Yayınları, 1976, 283.*
27. DTA, *Künyeler Bölümü, 326, 93.*
28. DTA, *Künyeler Bölümü, 326, 94.*
29. DTA, *Birinci Dünya Savaşı Şühedâ Defteri, 164-165.*
30. DTA, *Künyeler Bölümü, 326, 90.*
31. Gökhan Atmaca, *Üç Savaş Bir Gemi: Barbaros Hayreddin Zırhlısı, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2015, 138-139.*

#### Arşiv Belgeleri

1. *Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler, 3637, Barbaros Seyir Jurnalı.*
2. *Deniz Tarihi Arşivi, Birinci Dünya Savaşı Şühedâ Defteri, No: 164.*
3. *Deniz Tarihi Arşivi, Birinci Dünya Savaşı Şühedâ Defteri, No: 165.*
4. *Deniz Tarihi Arşivi, Gemiler, 4457, Sivrihisar Seyir Jurnalı.*
5. *Deniz Tarihi Arşivi, Mülga Bahriye Nezareti, 1214.*
6. *Deniz Tarihi Arşivi, Mülga Bahriye Nezareti, 1219.*
7. *Deniz Tarihi Arşivi, Künyeler Bölümü, No:326.*
8. *Deniz Tarihi Arşivi, Zabitan Künye Defteri, No:1.*
9. *Deniz Tarihi Arşivi, Zabitan Künye Defteri, No:2.*

#### Makale ve Kitaplar

1. Atmaca, Gökhan. *Üç Savaş Bir Gemi: Barbaros Hayreddin Zırhlısı. İstanbul: Denizler Kitabevi, 2015.*
2. Atmaca, Gökhan. "I.Dünya Savaşı'nda Barbaros Hayreddin Zırhlısının İngiliz Denizaltısı E-11 Tarafından Batırılışı." *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi, 20, 2012: 56-70.*
3. *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi Deniz Harekatı. C.VIII, Ankara: Genelkurmay Yayınları, 1976.*
4. Besbelli, Saim. "Çanakkale'de Türk Bahriyesi", *Deniz Kuvvetleri Dergisi Eki, 424, 1959:5-54.*
5. *Çanakkale Deniz Savaşları 1915. İstanbul: Çanakkale Boğaz Komutanlığı Yayınları, 2009.*
6. Jameson, William. *Submariners VC. London: Humphrey Wood, 2004.*
7. Kurtoğlu, Fevzi. *Cihan Harbinde Deniz Muharebeleri: Türk Donanması Ne Yaptı. İstanbul: Deniz Basımevi, 1928.*
8. Laffin, John. *Damn The Dardanelles. London: Sun Books, 1985.*
9. O'Connell. J.F., *Submarine Operational Effectiveness in the 20th Century: Part One (1900-1939). iUniverse, 2004.*
10. Puleston, W.D. *The Dardanelles Expedition, Wisconsin: Collegiate Press, 1926.*
11. T.S.K. *Tarihi Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi. C.V, 3.Kitap, Ankara: Genelkurmay Yayınları, 1980.*

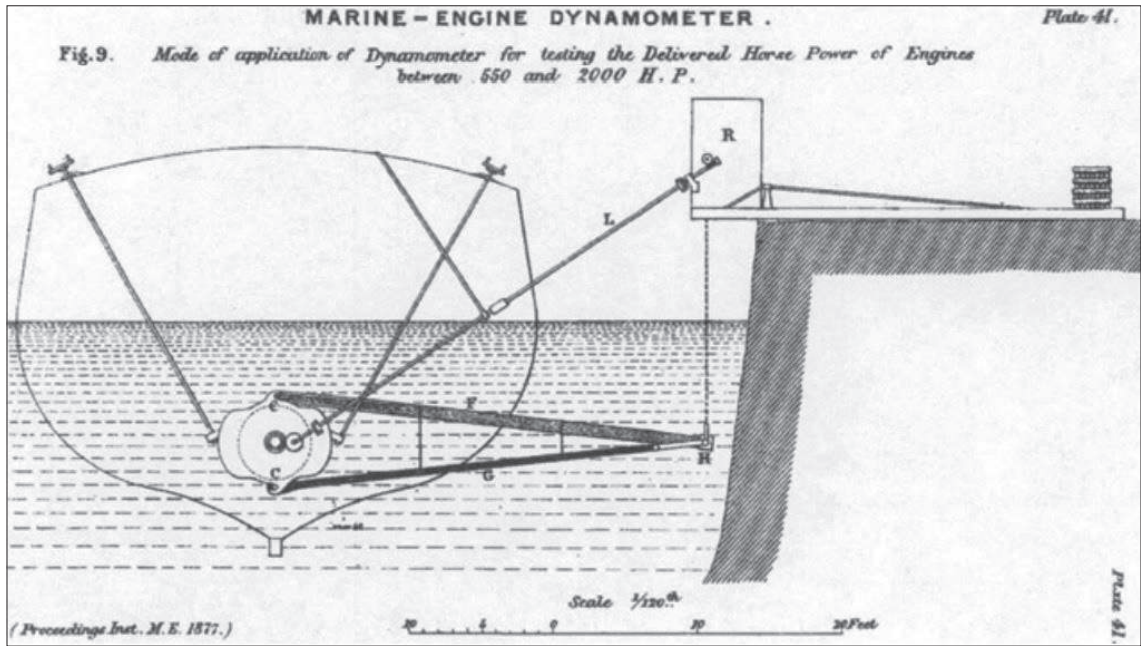


# DENİZCİLİK VE SAVUNMA SANAYİ ALANINDA KRİTİK ÖNEME SAHİP OLAN GÜÇ SİSTEMLERİNİN YERLİLEŞTİRİLMESİ VE DEĞER ZİNCİRİ OLUŞTURULMASINA BİR ÖRNEK: MAVİ VATAN KALESİ - İSTANBUL TERSANESİ KOMUTANLIĞI

## Giriş ve Gereksinim

**D**enizcilikteki yeri son derece önemli olan dizel motorların idamesi ve bakımları yüksek önem taşımaktadır. Bu nedenle tersane seviyesi bakımlarının yapılmasının ardından motorun harekate hazır durumda olduğunun serti-

fiye edilmesi için hareketli parçaların birbirine alıştırılması ve makinenin ve gemi ana tahrik sistemi bileşenlerinin normal çalışma esnasında istenilen hızda ve güçte maruz kalınan etkenlere dayanabileceğinden emin olunması gerekmektedir.



Şekil-1 Eski tip Motor Test Düzenegi

Geçmişte onarımı tamamlanan gemi motorlarının harekate hazır olması, onarım sonrası yapılan seyir testleri ile sertifikaya edilmekte idi. Ancak bu durumda basit müdahaleler için dahi motorun tekrar gemiden çıkartılıp tersaneye getirilmesi gerektiği için yüksek zaman, iş gücü ve maliyet kayıplarına neden olduğu tespit edilmiştir. O dönemde bu zafiyeti gidermek için Şekil 1'de gösterilen nispeten basit bir test düzenegi kurulmuştur. Bu test düzeneginde gemi limandayken çekilen bir halatın uyguladığı basınç ile pervane etrafını kaplayan sistemde hidrolik basınç oluşturulmuş ve ana tahrik sisteminin çalışması simüle edilmiştir.

Günümüzde ise tersane seviyesi bakımın ardından motorlar gemiye montajı yapılmadan önce test istasyonlarında test edilmektedir. Bu sayede; hidrolik, mekanik, termodinamik, elektronik ve yazılımsal

olarak son derece komplike bir sistemler bütünü olan dizel motorların eksikleri mümkün olan en maliyet etkin ve hızlı şekilde giderilmektedir. Şekil 2'de yer alan İstanbul Tersanesi Komutanlığı motor test istasyonu, millî olarak imal edilen ve geliştirilen sistemlerine sahip olarak 26 m<sup>2</sup>'lik bir alanı ve 9.000 kw'lık test kapasitesi ile yüksek devirli gemi dizel motorların test edildiği, Türkiye'deki en yüksek kapasiteli motor test istasyonudur. Bu anlamda araştırma merkezlerine, üniversitelere, organize sanayi bölgeleri ile teknoparklara sahip kalkınma bölgesinde savunma sanayi eko sistemi için bir değer yaratılmıştır.

Motor test istasyonlarında çeşitli motor özellik ve bileşenlerinin analizi ile AR-GE ve ÜR-GE faaliyetleri için de testler yapılmaktadır. Başarılı bir motor testi için; yüksek doğruluk oranı, süreklilik, tekrarlanabilirlik, kaliteli işçilik koşulları



Şekil-2 İstanbul Tersanesi Komutanlığı Motor Test İstasyonu

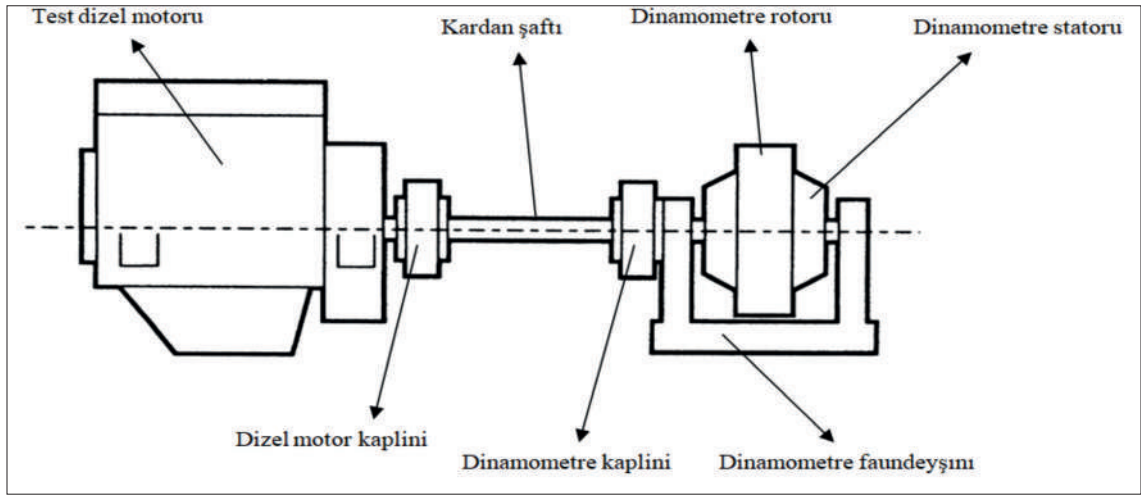
sağlanmalıdır. Son yıllarda motor simülasyon programlarında da büyük gelişmeler kaydedilmiş olsa da bu durum motor testinin önemini herhangi bir şekilde azaltmamıştır. Test verileri, simülasyonların doğrulanmasında ve yeni tasarım parametrelerinin geliştirilmesinde de kullanılmaktadır.

Motor testlerinin başarılı bir şekilde gerçekleştirilip istenilen her anlamda fayda

sağlaması için test esnasında toplanılan veri çeşitliliği yüksek önem taşımaktadır. İstanbul Tersanesi Komutanlığı motor test istasyonunda; turbo soğutma suyu giriş/çıkış sıcaklığı/basınçları, piston yağlama yağı sıcaklığı/basınçları, hava şarj hava kuler giriş/çıkış sıcaklığı/basınçları, makine deniz suyu pompa basıncı, valf grubu yağ basıncı, egzoz karşı basıncı, emme havası basınç kaybı, blow-by, motor shaft devri, turbo şarj devri, rek değeri (gaz



Şekil-3 Motor Test İstasyonu Operatör Odası Kumanda Konsolu



Şekil-4 Motor, Kardan Şaftı ve Dinamometre Akuplasyonu Şeması

kolu pozisyonu), titreşim, silindir basıncı, silindir yanma sıcaklığı, her aşamada yağlama yağı basıncı, yağ sirkülasyon ve genişleme tankı seviyesi, yağ tankı seviyesi, ana yakıt tankı seviyesi gibi bir çok parametrenin tamamı test boyunca anlık olarak kayıt altına alınmakta ve şekil 3'te gösterilen operatör odası kumanda konsolundan takip edilmektedir.

Başarılı bir test tecrübesi için motor ile dinamometre arasında güç aktarımını sağlayan kardan milinin seçimi de son derece önemlidir. Kardan mili seçimi için burulma ve atalet momenti değerlerinin hesaplanması önem kazanmakta ve dinamometrenin atalet momenti motorun iki katından daha fazla olmaktadır. Ayrıca motorun test istasyonunda ve operatif kullanıldığı yerdeki monte edilme farkları göz önüne alınıp bu farkın ortaya çıkacağı titreşim farkı da shaft seçimi için hesaba katılmalıdır. Yanlış kardan mili seçiminde, burulma salınımı, motor ve dinamometre titreşim artışı, motor ve dinamometre rulmanlarının aşırı yüke maruz kalması ve zarar görmesi, kardan

milinde arıza ya da fiziksel deformasyon meydana gelmesi gibi sorunlar meydana gelmektedir.

Dinamometreler testin icra edilmesi sürecinde motorun sahip olduğu güç, devir, tork değerlerinin ölçülmesini sağlayan ve motorların farklı yüklerle maruz kalmalarını sağlayan makinelerdir. Dinamometre türleri; hidrolik (hidrokinetik) dinamometre, hidrostatik dinamometre, elektrikli dinamometre, sürtünme dinamometresi, hava fren dinamometresi olarak gruplandırılmaktadır. Bu türler arasında en çok göze çarpanı hidrolik ve elektrikli dinamometreler olmakla birlikte, hidrolik dinamometrelerin, kademeli güç artışı esnasındaki kontrol hassasiyeti açısından elektrikli dinamometrelere kıyasla daha üstün olduğu belirtilmektedir. Hidrolik dinamometrenin tasarım temeli 140 yıl öncesine dayansa da günümüzde Formula 1 (F1) motorları, uçak jet motorları dahil bir çok alanda kullanılmaktadır. F1 yarış motorlarında 20.000 dev/dk üzerindeki hızlarda 1.000 beygir üzerindeki güçlerde test yapmaktadır.

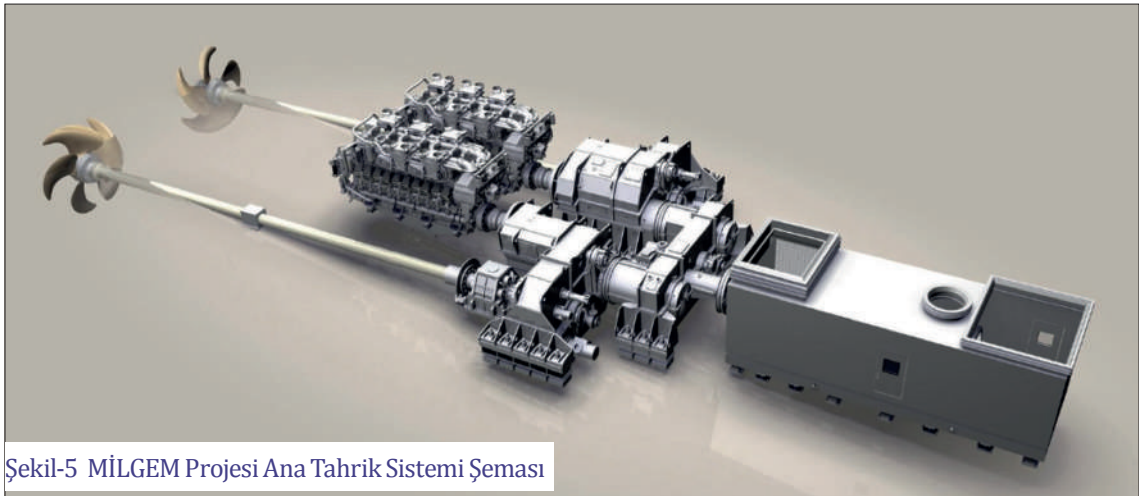


### Yerlileştirme ve İyileştirme Süreci

Dizel motor teknolojisinin geliştirilip günümüzdeki haline ulaşmasında öncelikle mekanik gelişmeler yaşanmış olup bu gelişmeleri, motor termodinamiği alanında yapılan iyileştirmeler ve motorun kontrol sistemi yazılımındaki performansa bağlı olarak motor zamanlaması ve çalışma parametrelerinin değişimi ile ilgili gelişmeler takip etmiştir. İstanbul Tersanesi Komutanlığı motor test istasyonunda test edilen motorların gerek mekanik, gerekse termodinamik ve yazılımsal olarak tüm parça ve sistemlerinin fonksiyonelliği ve uygunluğu analiz edilerek gerekli müdahale ve iyileştirmeler teknik personel tarafından gerçekleştirilmektedir.

Endüstrinin her alanında olduğu gibi, stratejik öneme sahip olan denizcilik ve savunma sanayisinde de tüketici konumundan üretici konumuna geçiş gerek ekonomik gerekse stratejik ve operasyonel anlamda yüksek öneme sahip olmaktadır. Söz konusu geçiş için gerçekleştirilmesi gereken süreçler temelde kademeli olarak şu şekildedir; temel bakım kabiliyeti, bakım/onarım

ve temel modifikasyon kabiliyeti, ithal edilmiş alt parçaların montajı ve lisans altında mekanik üretimi, alt parçaların yerli üretimi, bazı alt sistemlerin yerli üretimi, bağımsız AR-GE faaliyetleriyle gelişmiş platformların yabancı alt sistemler ile birlikte üretimi, tam bağımsız AR-GE ve üretim. Bu hususta İstanbul Tersanesi Komutanlığı bünyesinde gerçekleştirilen parça yerlileştirmesi, üretimi ve iyileştirmesine ilave olarak özel sektördeki ilgili firmalarla entegreli şekilde gerçekleştirilen bilgi paylaşımı, AR-GE ve ÜR-GE uygulamaları sayesinde, gemi ana tahrik sistemi bünyesindeki parçaların büyük bir çoğunluğu yerli imkanlarla üretilebilmekte ve bu sayede ekonomik katkıya ilave olarak lojistik ve operasyonel anlamda da katkılar sağlanmaktadır. Şekil 5'te Millî Savaş Gemisi (MİLGEM) Projesine ait ADA Sınıfı korvetlerin ana tahrik sistem şeması gösterilmiştir. Son derece komplike alt sistemlerden, binlerce değişik parçadan oluşan ve gemiler için kritik olan bu sistemdeki kademeli yerlileştirme ve iyileştirme; yüksek bilgi birikimi, güçlü teknolojik alt yapı, istikrarlı ve organize bir şekilde yürütülen projelerin ürünüdür.



### **Ekonomi ve Sanayimize Katkıları**

Bölgesel kalkınma hamlesi içerisinde oluşturulan sanayi eko sistemi; güvenilir imalatçı ve tedarik firmalarımız, araştırma enstitülerimiz, üniversitelerimiz, teknopoarklar içinde oluşturulan kümelenmeler ve teknik kullanıcılardan oluşmaktadır. Bu eko sistem içerisinde İstanbul Tersanesi Komutanlığı da kurulduğu 1455'li yılların günümüze varıncaya dek ekonomik ve sanayimize büyük katkılar sunmuştur. 1941'den günümüze kadar inşa edilen 200'ün üzerindeki gemi ve üzerindeki silah sensörlerin güç gruplarının yerleştirilmesi yönünde çalışmalar yürütülmektedir. Güç grupları için bir önceki bölümlerde ifade edildiği üzere tüm malzemelerinin bir araya getirilmesi sonucunda gemiye montaja hazır edilen bir makine, gemilere monte edilmeden önce bu test birimi ile bir nevi gemideymiş gibi test edilmekte ve alınabilecek maksimum yüklerle havi rodaj programı uygulanmaktadır. Zira 25 tona kadar kuru ağırlığa, 10.000 HP/Beygir'e kadar güce sahip olan dizel makinelerin fabrika seviyesi (Overhol) bakımları sonrası kullanıcıya teslim edilmeden önce rodajlarının ve yük testlerinin yapılması elzem olup; bu işlemler ya gemi şartlarında, ya da dizel makinenin yurt dışı üreticisinin tesislerinde, sıra bekleyerek ve yüksek meblağlar ödenecek, gerçekleştirilebilmektedir. Özellikle gemilerde yapılan rodaj ve yük testi işlemleri, gemi şartlarında dizel makineye müdahale etme zorluğu, seyir şartlarında fabrika desteği olmaması gibi nedenlerle çok uzun zaman almakta ve zor şartlarda icra edilebilmektedir. Yakıttan ve iş gücünden tasarruf edilebilmesi, özellikle günümüz şartlarında savaş gemilerine

olan ihtiyaç göz önüne alındığında gemilerin, daha kısa zamanda teslim edilebilmesi, personelin daha güvenli şartlarda çalıştırılması açısından dizel makinelerin fabrika seviyesi bakımları sonrası rodaj ve yük testleri için kullanılacak Motor Test İstasyonu ile yakıt ve iş gücünden büyük oranda tasarruf sağlanmış, savaş gemilerinin faaliyet yüzdeleri artırılmış, personel için daha uygun çalışma şartları elde edilmiştir. İstasyonun kurulmasında Tersane Komutanlığı personelinin uzun yıllara dayanan dizel makine bakım, onarım ve kullanım tecrübesi ile bölgesel savunma sanayimiz içerisindeki firmalarımızın yazılım ve donanım tecrübesi önemli katkı sağlamıştır. Bu sayede, tüm konfigürasyonda yerleştirme faaliyetlerinde önemli gelişmeler kaydedileceği değerlendirilmektedir.

### **Sonuç**

Gemi dizel motorlarının sahip olduğu yüksek güç ve kompleks yapı nedeniyle motorların idamesi, test edilmesi, parçalarının üretilmesi ve iyileştirmesi son derece zahmetli ve maliyetlidir. İstanbul Tersanesi Komutanlığı motor test istasyonunun devreye alınması ile birlikte, öncesinde yabancı firmaların son derece yüksek ücretler karşılığında ve aylar sonrasına planlama yaparak gerçekleştirmiş olduğu motor testi uygulamaları, yalnızca işlem maliyeti karşılığında, istenilen zamanda gerçekleştirilmektedir. Test İstasyonunun devreye alındığı son 2 yıl içerisinde yaklaşık 1.200.000 Avro tasarruf sağlandığı değerlendirilmektedir. Buna ilave olarak, motorlar test edilirken motorların yedek parçalarının kademeli olarak yerleştirilmesi için alanında tecrübe sahibi sanayi firmalarımızla iş birliği

halinde üretilmiş olan yedek parçalarında motorlara monte edilerek gerekli devir ve güçlerde testler gerçekleştirilmekte olup, performans parametrelerine bağlı parça ve malzeme dayanımları gözlemlenmesi ve yorumlanması yapılarak; yerleştirme faaliyetlerine de destek sağlanmaktadır.

Gerçekleştirilmiş olan çalışmalar kapsamında; kamu kaynakları en etkin şekilde

kullanılarak, küresel gelişmelerin etkisiyle önemi ve stratejik değeri her geçen gün artmakta olan denizcilik ve savunma sanayi alanında bir değer zinciri oluşturularak ekonomik ve endüstriyel kalkınmamıza katkı sağlanmakta olup, ülkemizin milli teknoloji hamlesi ve tam bağımsız savunma sanayi hedefleri kapsamında Millî Savunma Bakanlığımızca çalışmalara devam edilmektedir.

## KAYNAKÇA

1. A. J. Martyr, M. A. Plint. (2012). *Engine Testing, The Design, Building, Modification and Use of Powertrain Test Facilities*. Elsevier Ltd.
2. Akca, İ. (2010). *Yeni Nesil Fırkateynler İçin Ana Makina Seçim Kriterlerinin Belirlenmesi ve Sistem Elemanlarının Seçimi*, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
3. Atkins, R. D. (2009). *An Introduction to Engine Testing and Development*. USA: SAE International.
4. Kaya, C. (2019) *Biyodizelin Gemi Dizel Motorlarında Alternatif Yakıt Olarak Kullanımının Deneysel Olarak İncelenmesi*, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.
5. Lamaris, V., & Hountalas, D. (2010) *A general purpose diagnostic technique for marine diesel engines - Application on the main propulsion and auxiliary diesel units of a marine vessel*. *Energy Conversion and Management*, 51(4)(4), 740-753.
6. M. Plint, A. Martyr. (2007). *Engine Testing Theory and Practice*. Butterworth-Heinemann Ltd.
7. Mahle, G. (2012). *Pistons and Engine testing*. Stuttgart: Vieweg+Teubner Verlag.
8. MEGEP. (2012). *Elektrik-Elektronik Teknolojisi Sensörler ve Transdüserler*, Ankara.
9. Özsoysal, O. A. (2008). *Gemi Dizel Motorları Arızalar ve Nedenleri*, İstanbul: Nobel Akademik Yayıncılık.
10. Tamer, E. (2016) *Askeri Gemilerde Ana ve Yardımcı Makine Elemanları İçin Yaşam Döngüsü Analizi*. Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, Türkiye.

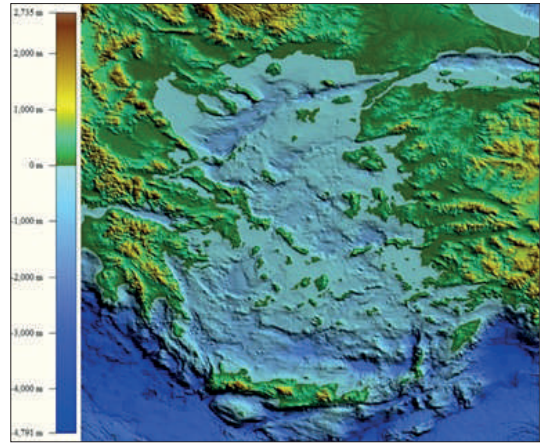
📄 Hazırlayan: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı

# EGE DENİZİ'NDEKİ DENİZ SUYU YÜZEY SICAKLIĞI VERİLERİNİN ANALİZİ

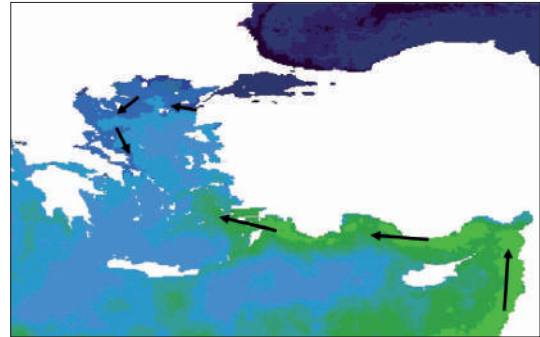
**E**ge Denizi iki farklı özelliğe sahip deniz arasında kalan, eşsiz özellikleri içinde bulunduran bir denizdir. Kuzeyden az tuzlu ve soğuk Karadeniz, güneyden ise daha tuzlu ve sıcak Akdeniz sularından etkilenmektedir. Çanakkale Boğazı üzerinden gelen Karadeniz suları kuzey ile batı istikametinde ilerlemektedir. Söz konusu sular, Kuzey Ege Denizi'nin yüzey tuzluluk ve sıcaklık değerlerini etkilemekte daha sonra Yunanistan anakarasını takip ederek güneye doğru ilerlemektedir. Güneyden gelen Akdeniz suları ise Girit Adası ile Türkiye anakarası arasındaki sahadan kuzeye doğru ilerlemekte ve Midilli Adası'na yakın kesimlerde batarak, orta tabaka sularını meydana getirmektedir. Özet olarak, bölgenin sirkülasyonu saat yönünün tersine doğru hareket etmektedir.

Dip sularının ise, hareket ve değişim olarak atmosferik etkilerden uzak olması nedeniyle, değişimleri daha uzun bir sürede meydana gelmektedir. Derin sularda mevsimsel değişim söz konusu değildir. Genel olarak değişimi belirleyen parametrenin batimetrik yapı olduğu ifade edilebilir. Şekil 1'de gösterilen derinlik haritasında görüldüğü üzere çeşitli mevkilerde çukurlar mevcuttur. Bu çukurlar arasındaki tepeler dip sularının değişimine ve akışına etki etmekte ve söz konusu bölgelerdeki deniz suyunun

özelliklerinin farklılık arz etmesine neden olabilmektedir.



Şekil 1 - GEBCO Verilerinden Üretilen İki Boyutlu Derinlik Haritası



Şekil 2 - Ocak 2015 Ayı Deniz Suyu Sıcaklığı Ortalaması (Terra-Aqua Modis Verileri)

Çanakkale Boğazı'ndan gelen Karadeniz sularının yayılımına yönelik bilgi sunan uydu görüntüsü Şekil 2'de gösterilmiştir. Şekil 2'de görüldüğü gibi Ege Denizi'nin

kuzeyi ile batısında belirgin bir Karadeniz suyu etkisi görülebilmektedir. Söz konusu görsel Ege Denizi'nin farklı bir dinamiği olduğunun ortaya konulması için güzel bir kanıt niteliği taşımaktadır.

Bir denizin oşinografik yapısına yönelik kıymetlendirme yapılırken dikkate alınan en önemli parametrelerden biri deniz suyu yüzey sıcaklığıdır. Bu çalışmada Ege Denizi'nin deniz suyu yüzey sıcaklığının aylık değişimi, değişimi etkileyen etmenler ile gelecekte nasıl bir değişimin beklendiği üzerine yapılan analiz sonuçları ortaya konulacaktır.

Aylara sari olarak ECMWF (Avrupa Orta Ölçekli Hava Tahmin) Modelinden elde edilen ve 1979-2018 yıllarını kapsayan 40 yıllık süre zarfına ait Şekil 3'de sunulan ortalama deniz suyu yüzey sıcaklığı verileri incelendiğinde mevsimsel olarak deniz suyu yüzey sıcaklığında belirgin değişimlerin olduğu görülebilmektedir.

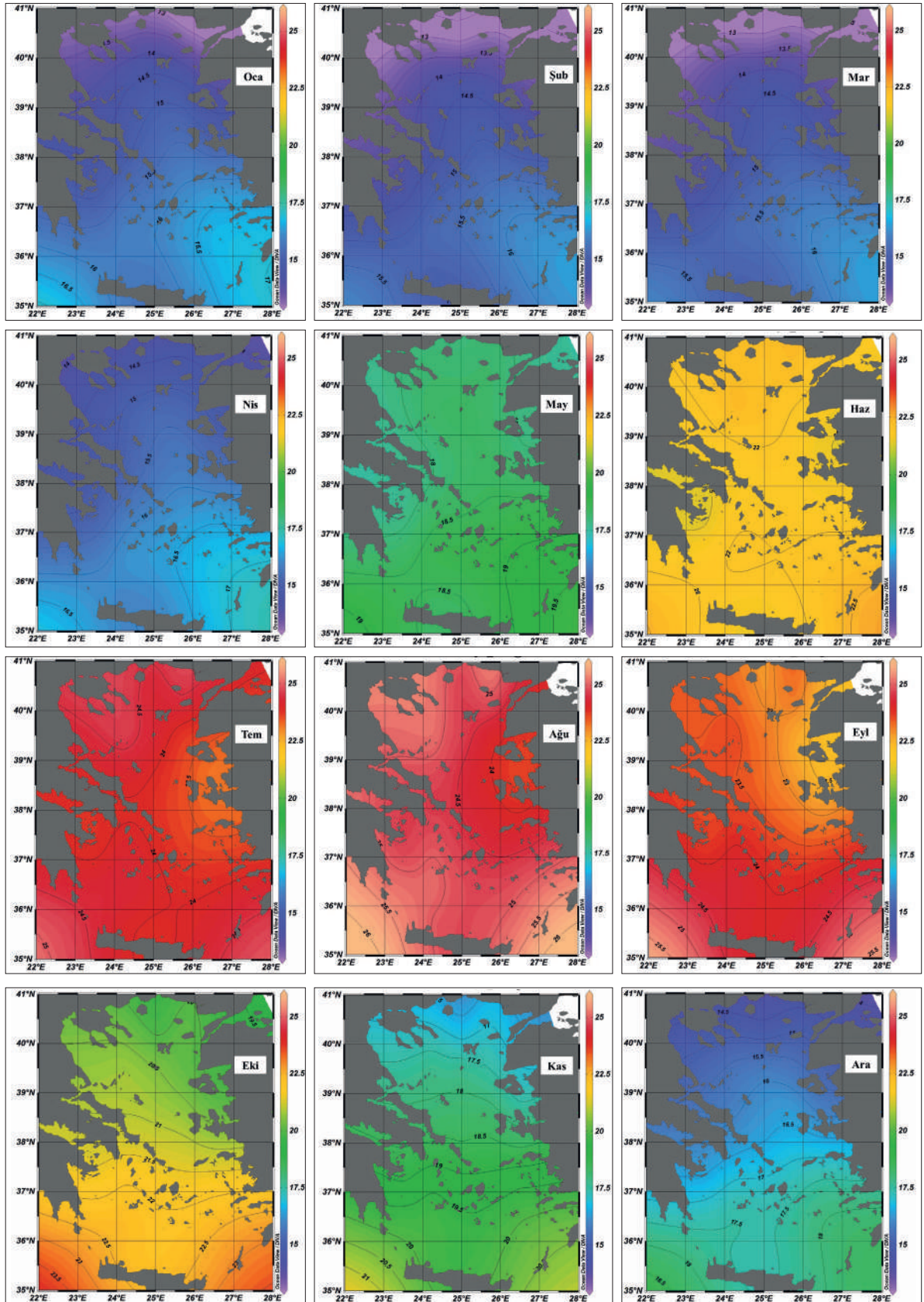
Tüm aylarda (Temmuz, Ağustos, Eylül ayları hariç) yüzey suyu sıcaklık değerlerinin enlemlere göre değişim sergilediği gözlenmiştir. Ancak özellikle kuzeyli rüzgarların hakim olduğu temmuz, ağustos, eylül aylarında enlemlere sari değil boylamlara sari bir değişimin ön planda olduğu anlaşılmıştır.

Dünya üzerindeki deniz suyu yüzey sıcaklığı verilerinin enlemlere göre değişim göstermesinin sebebi güneş radyasyonudur. Ortalama deniz suyu yüzey sıcaklığı yüksek enlemlerde düşük, alçak enlemlerde ise daha yüksektir. Çünkü dünya üzerinde alçak enlemlerde ısınmadaki değişim daha küçüktür; ancak yüksek ve

orta enlemlerde ise daha büyüktür. Su güçlü bir ısı kapasitesine sahiptir. Yazın ısınma, kışın soğuma meydana gelir.

Boylamlara göre meydana gelen değişimin nedeni araştırıldığında söz konusu farklılığın Ege Denizi'nin doğusunda meydana gelen yukarı doğru akıntılardan kaynaklandığı anlaşılmıştır. Yukarı doğru akıntının nedenini anlayabilmek için birçok farklı husus üzerine incelemeler yapılması gerekmiştir. Bu çerçevede Coriolis kuvveti, yüzey atmosfer basıncı ile rüzgar verisi üzerine ilave araştırmalar yapılmıştır. Özetle bölge üzerinde Coriolis Kuvveti olarak isimlendirilen cisimleri hareket ettirmeyen ancak hareket halindeki cisme etkileyerek yönünü değiştiren zahiri bir kuvvetin etkin olduğu, Ekman etkisi ile rüzgarların Ege Denizi üzerinde yüzey akıntısının yönünde bir değişime sebep olduğu tespit edilmiştir.

Rüzgarı oluşturan ana etmen basınç farklılığı, basınç farklılığının ise sıcaklık farkıdır. Ege Denizi üzerinde rüzgarın etkisinin anlaşılabilmesi için ECMWF modeli yüzey atmosfer basıncı verileri analiz edildiğinde Sibirya ile Atlantik Okyanusu üzerinde belirgin bir değişimin aylara sari olmadığı; ancak Orta Doğu üzerinde yaz mevsiminde sıcaklıkların artması ile birlikte basınçta düşüşün meydana geldiği açıkça görülebilmektedir. Orta Doğu ve Doğu Akdeniz üzerinde meydana gelen bu sıcaklık azalışı alçak basınç merkezinin batı ekseninde kaymasına/uzamasına neden olmaktadır. Söz konusu durum özellikle yaz mevsimi ile sonbahar mevsimi başlarında görülen etezyen rüzgârlarının oluşma nedeni olduğu söylenebilir. Etezyen rüzgarlarının getirdiği

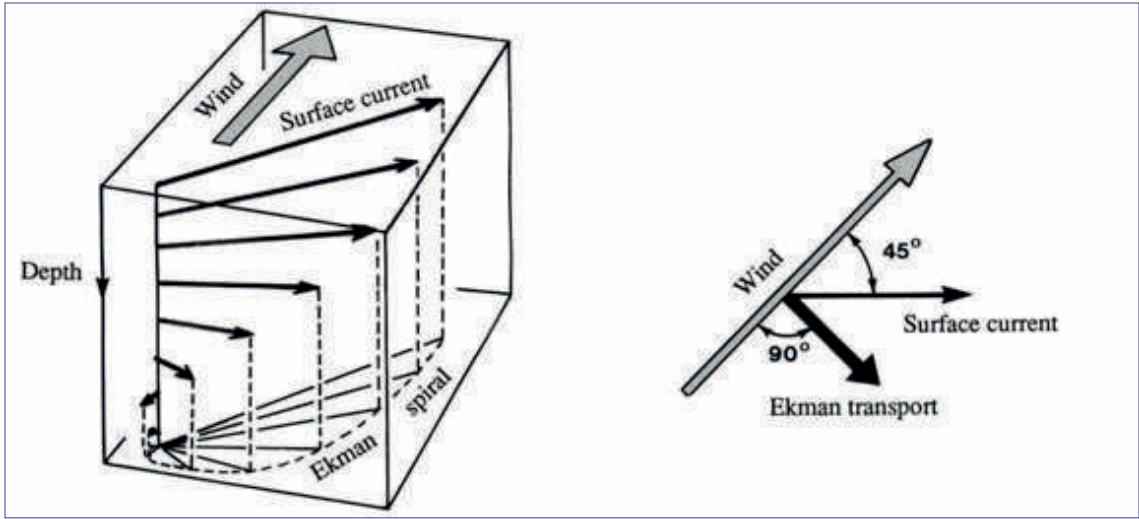


Şekil 3- Aylara sari 40 Yıllık Ortalama Deniz Suyu Yüzey Sıcaklığı Verileri

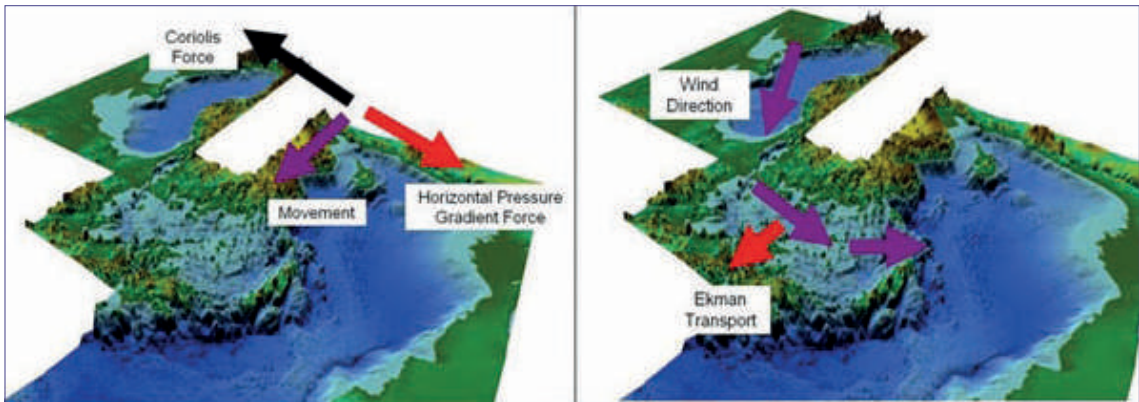
soğuk hava yaz mevsiminde Ege Denizi üzerinde bölgenin aşırı ısınmasına engel olmaktadır.

Etezyen rüzgarlarının oluşmasının nedeni Ekman teorisi ile izah edilebilmektedir. Ekman teorisine göre yüzeyde rüzgar ile akıntı arasındaki açı yaklaşık olarak  $45^{\circ}$ 'dir. Ancak kuzey yarım küresi için deniz suyunun kütsel olarak net hareketi rüzgar yönüne göre  $90^{\circ}$  sağa doğru olan yöndedir. Güney yarım kürede ise tam tersi durum söz konusudur. Ege Denizi'ne yönelik Ekman etkisi Şekil 4-6'daki

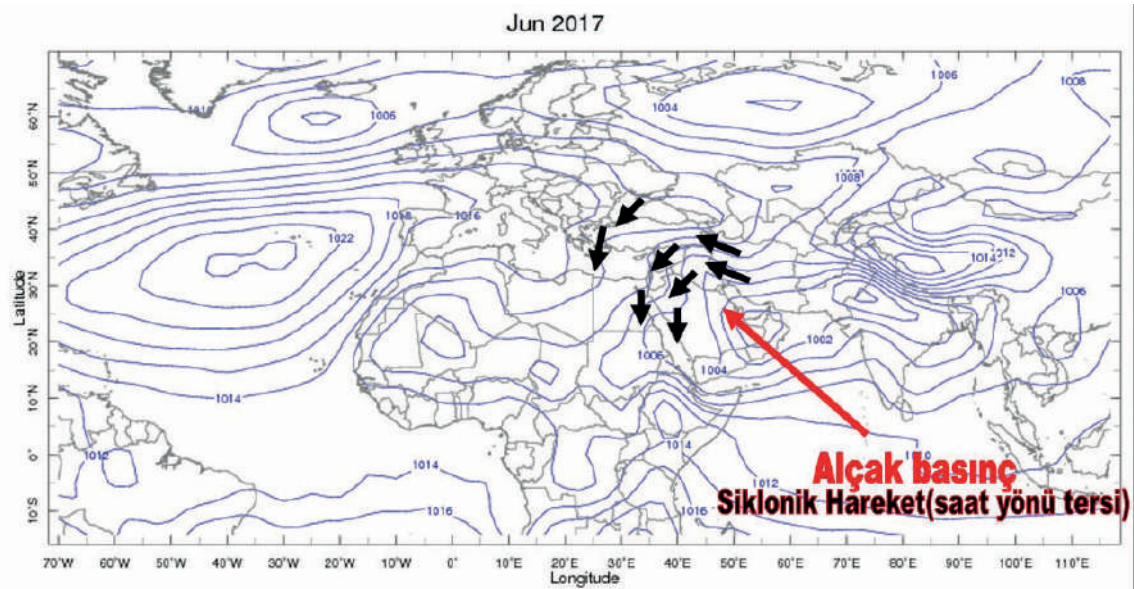
görseller üzerinden gösterilmeye çalışılmıştır. Söz konusu şekillerde kuzeyli rüzgârların Ege Denizi'nde suların doğudan batıya doğru hareket etmesine neden olduğu görülebilmektedir. Bu durum Ege Denizi'nin doğu tarafında yukarı doğru bir dikey akıntı hareketinin meydana gelmesine ve böylece doğu tarafın batı tarafa nazaran daha düşük deniz suyu yüzey sıcaklığı verilerine sahip olmasına sebebiyet vermektedir. Sonuç olarak bu dinamik ve etmenler temmuz, ağustos ve eylül aylarında boylamlara sari bir değişimin ön plana çıkmasına neden olmaktadır.



Şekil 4- Kuzey Yarım Kürede Ekman Etkisi<sup>1</sup>



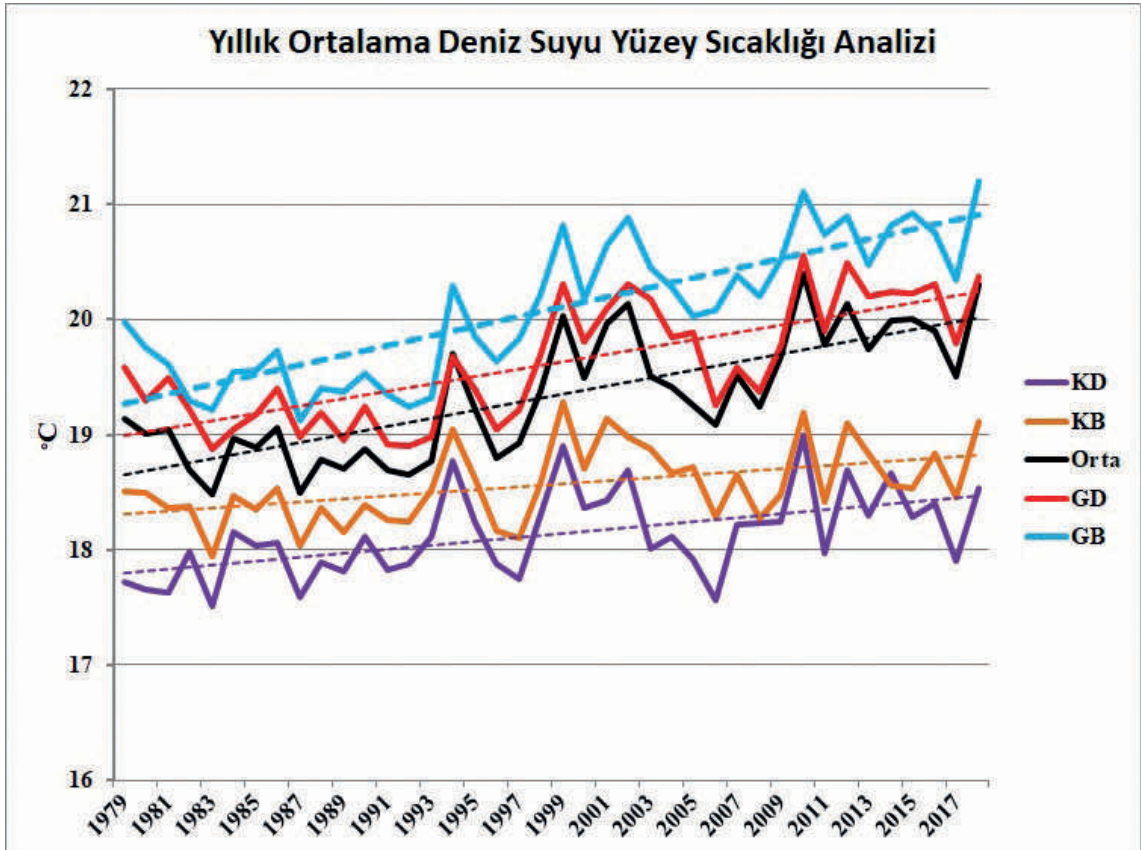
Şekil 5- Ege Denizi Üzerinde Etkili Olan Kuvvetler



Şekil 6- NCEP-NCAR Yüzey Atmosfer Basıncı Değerleri<sup>2</sup>

Yukarıda bahsedilen bilgilere ilaveten deniz suyu yüzey sıcaklığı verilerinin gelecekte nasıl bir değişim sergileyeceği ortaya konulmaya çalışılmıştır. Bu çer-

çevede yapılan lineer trend analizinde elde edilen sonuçlar Şekil 7'de gösterilmiştir. Söz konusu grafikte yıllık orta-



Şekil 7- Yıllık Ortalama Deniz Suyu Yüzey Sıcaklığının Ege Denizi'nin Beş Farklı Noktasındaki Trendi



lama değerler üzerinde kıymetlendirme yapılarak değişimlerin belirgin şekilde ortaya konulması sağlanmıştır. Şekil 7'de de görüldüğü üzere tüm mevkilerde deniz suyu yüzey sıcaklığının artmakta olduğu ve artış eğiliminin her noktada aynı oranda olmadığı tespit edilmiştir. Verilerin artışının +0.017 ile +0.046 C/yıl arasında değişkenlik gösterdiği tespit edilmiştir. Bu sonuçlara göre 40 yıllık süreçte minimum 0.86 C, maksimum 1.84 C artışın mevcut

olduğu anlaşılmıştır. Özetle Ege Denizi kendine has yapısı ile mevsimsel olarak farklı meteorolojik ve oşinografik özelliklere sahip bir denizdir. Kuzeyi, ortası ve güneyi farklı etkileşimler içerisindedir. Bu nedenle Ege Denizi'ne yönelik bir inceleme yapılmak istendiğinde değişimlerin sadece zamansal değil meknsal olarak da meydana gelebileceği göz önünde mutlaka bulundurulmalıdır.

## DİPNOTLAR

1. <https://www.dartmouth.edu/~cushman/books/EFM/GFDchap8.pdf>
2. [https://www.iri.columbia.edu/maproom/Global/Atm\\_Circulation/Sea\\_Level\\_Pres.html](https://www.iri.columbia.edu/maproom/Global/Atm_Circulation/Sea_Level_Pres.html)

# DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI FAALİYETLERİ (EKİM, KASIM, ARALIK)



## MSÜ DENİZ HARP OKULU 2022-2023 EĞİTİM VE ÖĞRETİM YILI AÇILIŞ TÖRENİ

MSÜ Deniz Harp Okulu 2022-2023 Eğitim ve Öğretim Yılı Açılış Töreni, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU, 1'inci Ordu Komutanı Orgeneral Ali SIVRI, Millî Savunma Üniver-

sitesi Rektörü Prof.Dr.Erhan AFYONCU ve diğer davetlilerin katılımı ile 7 Ekim 2022 tarihinde MSÜ Deniz Harp Okulu Komutanlığında icra edilmiştir.



## 62'NCİ YIL DONANMA KUPASI YAT YARIŞI

İstanbul Yelken Kulübü tarafından düzenlenen "62'nci Yıl Donanma Kupası

Yat Yarışı", 8 Ekim 2022 tarihinde icra edilmiştir.



## DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI ORAMİRAL ERCÜMENT TATLIOĞLU'NUN ÇANAKKALE BOĞAZ KOMUTANLIĞINI ZİYARETİ

Deniz Kuvvetleri Komutanı OramiralERCüment TATLIOĞLU, 13 Ekim 2022

tarihinde Çanakkale Boğaz Komutanlığını ziyaret etmiştir.



## 13'ÜNCÜ TÜRKİYE-KORE CUMHURİYETİ DENİZ KUVVETLERİ İŞ BİRLİĞİ TOPLANTISI

13'üncü Türkiye-Kore Cumhuriyeti Deniz Kuvvetleri İş Birliği Toplantısı, 11-14 Ekim 2022 tarihleri arasında Kore Cumhuriyeti'nde icra edilmiştir. Faaliyet kapsamında,

Busan'da Kore Savaşı anısına Birleşmiş Milletler (BM) tarafından yaptırılan BM Anıtsal Mezarlığı'ndaki Türk Şehitliği ziyaret edilmiştir.



## ALANYA TRIATLON YARIŞMASI

15-16 Ekim 2022 tarihlerinde Alanya/ANTALYA'da icra edilen "2022 Alanya Triatlon Türkiye Kupası" finalini, TSK

Spor Gücü Erkek Takımı şampiyon, Kadın takımı ikinci olarak tamamlamıştır.



## KARARLILIK TATBİKATI-2022

Kararlılık-2022 Tatbikatı, 13-18 Ekim 2022 tarihleri arasında Ege Denizi ve Doğu Akdeniz'de icra edilmiştir. Tatbikat kapsamında, hava savunma, suüstü, kara

bombardımanı ve torpido atışları ile temel deniz harekât neveleri ve gemicilik eğitimleri icra edilmiştir.



## ASTSUBAY ÜST KARARGAH HİZMETLERİ MÜDAVİMLERİNİN DZ.K.K.LIĞI KARARGÂHINI ZİYARETİ

TSK Astsubay Üst Karargâh Hizmetleri Eğitim Merkezi Komutanlığında 21'inci dönem yüz yüze eğitim safhasına devam eden Müdavim Astsubaylar, 19 Ekim 2022

tarihinde Dz.K.K.lığı Karargâhını ziyaret etmiş ve Dz.K.K.lığını tanıtıcı brifing almıştır.



## DENİZ YILDIZLARI CAZ ORKESTRASI KONSERİ

Başkent Kültür Yolu Festivali kapsamında, Deniz Yıldızları Caz Orkestrası tarafından, 20 Ekim 2022 tarihinde Cumhurbaşkan-

lığı Senfoni Orkestrası Konser Salonunda caz konseri icra edilmiştir.



## DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI ORAMİRAL ERCÜMENT TATLIOĞLU'NUN BULGARİSTAN ZİYARETİ

Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral  
Ercüment TATLIOĞLU, 25-26 Ekim 2022  
tarihlerinde Bulgaristan Deniz Kuvvetleri

Komutan'ın resmi davetlisi olarak Bul-  
garistan'da temaslarda bulunmuştur.



## MALÛL GAZİ VE YARALILARIMIZA ZİYARET

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı koordine-  
sinde, Millî Savunma Bakanlığı ve Kuvvet  
Komutanlıkları temsilcilerinin katılımıyla,  
25 Ekim 2022 tarihinde Gülhane Eğitim ve  
Araştırma Hastanesinde ve Gaziler Fizik

Tedavi ve Rehabilitasyon Eğitim ve Araş-  
tırma Hastanesinde tedavi gören malûl  
gazi ve yaralı personelimiz Millî Savunma  
Bakanlığı adına ziyaret edilmiştir.



## 29 EKİM CUMHURİYET BAYRAMI KUTLAMALARI

Cumhuriyetimizin 99'uncu yıl dönümü kutlamaları kapsamında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı birlikler tarafından il/ilçe kutlama komiteleri koordinesinde düzenlenen törenlere iştirak edilmiş, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı

bando komutanlıkları tarafından halka açık bando konserleri icra edilmiştir. Bununla birlikte, 23 gemi ile 23 liman ziyareti icra edilmiş ve gemilerimiz limanda buldukları süre zarfında halkın ziyaretine açılmıştır.





## BEZM-İ ALEM, BAHR-İ AHMER VE MİTHAT PAŞA GEMİLERİNDEKİ ŞEHİTLERİ ANMA TÖRENİ

Birinci Dünya Savaşı'nda Sarıkamış'ta görev yapan askerlere yiyecek, kışlık kıyafet ve askeri malzeme ulaştırmak amacıyla, İstanbul'dan Trabzon'a intikal etmekte olan BEZM-İ ALEM, BAHR-İ AHMER ve MİTHAT PAŞA nakliye gemileri, Rus donanmasına ait savaş gemileri tarafından 7 Kasım 1914 tarihinde Ereğli

açıklarında batırılmıştır. Bu elim olayda şehit düşen askerlerimizin anısına, 7 Kasım 2022 tarihinde Kdz.Ereğli'deki Sarıkamış Deniz Şehitleri Anıtı'na çelenk sunulmuş, MSB Mehteran Birlik Komutanlığı tarafından konser verilmiş müteakiben, TCG YILDIRIM (F-243)'dan denize çelenk bırakılmıştır.



## 10 KASIM ATATÜRK'Ü ANMA TÖRENİ

Büyük Önder Gâzi Mustafa Kemal ATATÜRK, ebediyete intikalinin 84'üncü yıl dönümünde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhı ve bağlısı komutanlıklarda düzenlenen törenlerle anılmıştır. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhında yapılan anma etkinlikleri kapsamında, Ankara Üniversitesi Dil ve

Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı Başkanı Prof.Dr. Neşe ÖZDEN tarafından konferans verilmiş, Devlet Opera sanatçısı Mezzo Soprano Sibel KIZILATEŞ'in katılımı ile bando konseri icra edilmiş ve "Atatürk Fotoğrafları ve Kitapları" sergisi düzenlenmiştir.



Büyük Önder Gâzi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün ebediyete intikal edişinin 84'üncü yıl dönümü kapsamında, Deniz

Kuvvetleri Komutanlığı bağlısı birliklerde anma törenleri icra edilmiştir.



## TÜRKİYE-İSPANYA İKİLİ İŞ BİRLİĞİ TOPLANTISI

5'inci Türkiye-İspanya LHD Yürütme Komitesi ve İkili İş Birliği Toplantısı Deniz Kuvvetleri Personel Başkanı Tümamiral Nihat BARAN başkanlığında; Madrid Silahlı Kuvvetler ve Deniz Ataşesi Dz.Alb. İlhan SAYICI, Gemi İnşa D.Bşk. Müh.Alb. Aziz Alper KURULTAY ve Antlaşmalar Subayı Dz.Bnb.Serkan BALKAN'dan oluşan bir heyet ile 9-11 Kasım 2022 tarihleri arasında Madrid/İspanya'da icra

edilmiştir. Toplantı kapsamında, ikili iş birliği hususları görüşülmüş ve İspanya Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı Korumiral Carlos Martinez-Merello Diaz de MIRANDA'ya makam ziyareti icra edilmiştir. Ayrıca, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Heyeti tarafından, T.C. Madrid Büyükelçisi Doç.Dr. Burak AKÇAPAR'a nezaket ziyareti gerçekleştirilmiştir.



## HAREKÂTI İDAME ÇALIŞTAYI

Harekâti İdame Çalıştayı, Dz.K.Karargâh Başkanlıkları ile Ana Ast Komutanlıklar ve bağlı birliklerden katılımcıların iştirakiyle,

14-16 Kasım 2022 tarihleri arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhında icra edilmiştir.



## TÜRKİYE-KKTC MÜŞTEREK ARAMA KURTARMA EĞİTİMLERİ

16 Kasım 2022 tarihinde, TCG GEDİZ (F-495), TCG İMBAT (P-335) ve 1 İHA ile Kıbrıs Türk Barış Kuvvetleri K.lığı'ndan 2 Cougar Helikopter, KKTC Güvenlik

Kuvvetleri K.lığı'ndan 2 Sahil Güvenlik Botunun katılımı ile Gazi Mağusa'da "Müşterek Arama Kurtarma Eğitimleri" icra edilmiştir.



## DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANI ORAMİRAL ERCÜMENT TATLIOĞLU'NUN LHD ANADOLU'YU ZİYARETİ

Deniz Harp Okulu'nun 249'uncu yıl dönümü etkinlikleri kapsamında, Deniz Kuvvetleri Komutanı Ora. Ercüment TAT-

LIOĞLU ve konukların bulunduğu heyet, 18 Kasım 2022 tarihinde LHD ANADOLU'yu ziyaret etmişlerdir.



## DENİZALTI ÖZEL İHTİSAS KURSU MEZUNİYET TÖRENİ

2021-2022 Eğitim Yılı Denizaltı Özel İhtisas Kursu Mezuniyet Töreni, Donanma Komutanı Koramiral Kadir YILDIZ'ın katılımıyla, 24 Kasım 2022 tarihinde

Donanma Komutanlığında icra edilmiştir. Derin suların yılmaz bekçilerine görevlerinde başarılar dileriz.



## 24 KASIM ÖĞRETMENLER GÜNÜ ZİYARETİ

24 Kasım Öğretmenler Günü münasebetiyle, Milli Savunma Üniversitesi ve bağlı deniz okullarında görev yapan idari personel, öğretim üyeleri ve araştırma görevlileri, öğleden önce Deniz Kuvvet-

leri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU'nu ziyaret etmiş, öğleden sonra Anıtkabir Komutanlığında "Çelenk Sunma Töreni" icra etmiştir.



## TCG YZB.GÜNGÖR DURMUŞ (A-574) İLE TCG AYVALIK (M-267)'İN SELANİK LİMAN ZİYARETİ

NATO Mayın Karşı Tedbirleri Görev Grubu-2 (SNMCMG-2) Sancak Gemisi TCG YZB. GÜNGÖR DURMUŞ (A-574) ile görev grubunda bulunan TCG AYVALIK (M-267) mayın avlama gemimiz; 25-28 Kasım 2022 tarihleri arasında Selanik liman ziyareti

icra etmiş, personel tarafından Büyük Önder Gâzi Mustafa Kemal ATATÜRK'ün doğduğu ev gezilmiştir. Selanik Başkonsolosu Sayın Efe CEYLAN 27 Kasım 2022 tarihinde TCG YZB.GÜNGÖR DURMUŞ (A-574)'u ziyaret etmiştir.



## NATO MÜTTEFİK DENİZ KUVVETLERİ (MARCOM) KOMUTANININ ZİYARETİ

NATO Müttefik Deniz Kuvvetleri (MARCOM) Komutanı Koramiral Keith BLOUNT ve beraberindeki heyetin 28-29 Kasım 2022 tarihlerinde Türkiye'ye yaptığı resmi ziyareti kapsamında;

28 Kasım 2022 tarihinde TURMARFOR Yüksek Hazırlık Seviyeli Deniz Karargâhı,

29 Kasım 2022 tarihinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhı ziyaret edilmiştir.

Ziyaret kapsamında, NATO'nun deniz harekât alanındaki faaliyetleri ve yürütülen çalışmalar ile Türk Deniz Kuvvetlerinin NATO harekât ve faaliyetlerine katkıları görüşülmüştür.





## TCB-85 KUYRUK NUMARALI AH-1W SÜPER KOBRA HELİKOPTERİNİN ENVANTERE ALINMASI

K.K.K.lığından kalıcı olarak devralınacak 10 adet taarruz helikopterinden 9'uncusu olan TCB-85 kuyruk numaralı AH-1W

Süper Kobra helikopteri, 29 Kasım 2022 tarihinde Dz.K.K.lığı envanterine alınmıştır.



## LİBYA SAHİL GÜVENLİK PERSONELİNE VERİLEN KURBAĞA ADAM EĞİTİMİ

Libya Görev Grup Komutanlığı HOMS Müşterek Deniz Eğitim Merkezi Komutanlığı tarafından, 15 Libya Sahil Güvenlik personeline

9 Ekim - 1 Aralık 2022 tarihleri arasında 8 hafta süre ile "Kurbağa Adam Eğitimi" verilmiştir.



## TÜRK DENİZ GÜCÜ (TURMARFOR) K.LIĞININ NATO MUKABELE KUVVETİ DENİZ UNSUR KOMUTANI NÖBETİNİ TESLİM ALMASI

Türk Deniz Gücü (Turkish Maritime Force-TURMARFOR) K.lığı; 2023 yılı NATO Mukabele Kuvveti Deniz Unsur Komutanı (NATO Response Force Maritime Component Commander (NRF MCC)) nöbetini ve NRF bayrağını, 15 Aralık 2022 tarihinde Portsmouth Deniz Üs K.lığı/İngiltere'de icra edilen ve NATO Müttefik Deniz Komu-

tanının (Maritime Command-MARCOM) da katıldığı tören ile Birleşik Krallık Deniz Gücünden (UK Strike Forces - UKSTRIKFOR) teslim almıştır. Türk Deniz Gücü NATO Mukabele Kuvveti Deniz Unsur Komutanı nöbeti, 1 Ocak-31 Aralık 2023 tarihleri arasında icra edilecektir.



# MİLLÎ SAVUNMA BAKANI HULUSİ AKAR'IN KUZEY DENİZ SAHA KOMUTANLIĞI KARARGÂHI VE BAĞLISI BİRLİKLERİ ZİYARETİ

Millî Savunma Bakanı Hulusi AKAR; beraberindeki Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar GÜLER, Kara Kuvvetleri Komutanı Orgeneral Musa AVSEVER ve Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral

Ercüment TATLIOĞLU ile 17 Aralık 2022 tarihinde Kuzey Deniz Saha Komutanlığı Karargâhını ve bağlısı birlikleri ziyaret etmiştir.



## NATO DAİMÎ MAYIN KARŞI TEDBİRLERİ GÖREV GRUBU-2 (SNMCMG-2) KOMUTAN DEVİR TESLİM TÖRENİ

NATO Daimî Mayın Karşı Tedbirleri Görev Grubu-2 (SNMCMG-2) Komutan Devir Teslim Töreni, 20 Aralık 2022 tarihinde Sancak Gemisi TCG YZB.GÜNGÖR DURMUŞ (A-574)'ta icra edilmiştir. Söz konusu tören ile Dz.Alb.Yusuf KARAGÜLLE,

1 Temmuz-20 Aralık 2022 tarihleri arasında icra ettiği SNMCMG-2 Komutanlığı görevini, 1 Temmuz 2023 tarihine kadar görevi icra edecek Dz.Alb. Ahmet Serhat AKYAZI'ya devretmiştir.



## DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLAR TOPLANTISI-2022

2022 yılı Deniz Kuvvetleri Komutanlar Toplantısı, 23-24 Aralık 2022 tarihlerinde

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhında icra edilmiştir.



## AYYILDIZ-2022 TATBİKATI

AYYILDIZ-2022 Tatbikatı; 18-25 Aralık 2022 tarihleri arasında Karaçi/Pakistan'da, Türk Deniz Kuvvetleri'nden Sualtı

Taarruz (SAT) timlerinin ve Pakistan Deniz Kuvvetleri'nden İkbal Timlerinin katılımıyla başarıyla icra edilmiştir.



## KREŞ VE GÜNDÜZ BAKIMEVİNDE YILBAŞI ETKİNLİĞİ

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargahında faaliyet gösteren Kreş ve Gündüz Bakımevi Müdürlüğümüzde, 26 Aralık 2022 tarihinde "Yeni Yıl Kutlaması" yapılmıştır..



## LIBYA DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANININ ZİYARETİ

Libya Deniz Kuvvetleri Komutanı Tümamiral Nureddin Mohammed ELBUNİ ve beraberindeki heyet, 27 Aralık 2022

tarifinde Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment TATLIOĞLU'nu ziyaret etmiştir.



## TCG BURGAZADA (F-513)'NİN TURGUTREİS-7 TATBİKATI FAALİYETLERİ

TURGUTREİS-7 Tatbikatı, askerî alandaki iş birliğinin geliştirilmesi amacıyla, TCG BURGAZADA (F-513) korvetimiz ile dost ve kardeş ülke Pakistan Deniz Kuvvetleri

unsurlarının katılımıyla, 29-30 Aralık 2022 tarihlerinde Umman Denizi'nde başarıyla icra edilmiştir.



## YENİ YIL TEBRİKATI

Deniz Kuvvetleri Karargâhında görev yapan personelin katılımıyla, 30 Aralık

2022 tarihinde yeni yıl tebrikatı icra edilmiştir.



## DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI BİRİNCİ MAVİ VATAN FOTOĞRAF YARIŞMASI

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı personelinin katılımıyla “Mavi Vatan” ana başlığı altında “Bahriye” ile “Aile Özlemi” temalarında gerçekleştirilen “Dz.K.K.lığı Birinci Mavi Vatan

Fotoğraf Yarışması” sonuçlanmıştır. Yarışmada ödül alan fotoğraflar ve eser sahibi personel bilgileri aşağıda sunulmuştur.



1'inci Dz.P.Asb.Kd.Üçvş.Gökhan ACAR



2'nci Tek.Asb.Kd.Üçvş.İsmail Serhat ŞAHİN



3'üncü İk.Asb.Üçvş.Fatih BACANLI



Mansiyon: Tuğa.Recep Erdiñç YETKİN



Mansiyon: Eln.Asb.Kd.Bçvş.Emre ALBAYRAK



Mansiyon: Tek.Asb.Kd.Üçvş.İsmail Serhat ŞAHİN





Tuğa.Recep Erdiñç YETKİN



Dz.Bnb.Anıl BİLGİN



Dz.Ütg̈m.İbrahim Koray KARAKOÇ



Dz.Tğm.Bedirhan YILMAZ



BT Asb.Kd.Bçvş.Ekrem BAŞARAN



Tek.Asb.Kd.Üçvş.İsmail Serhat ŞAHİN



Tek.Asb.Kd.Üçvş.İsmail Serhat ŞAHİN



Eln.Asb.Çvş.Cumali EFE

# DENİZ HARP OKULU 250. YIL LOGO YARIŞMASI



1.LOGO | İda.Asb.Kd.Üçvş.Hasan SARAN



2.LOGO | Dz.P.Yzb.Ceyhun CAN



3.LOGO | İda.Asb.Kd.Üçvş.Hasan SARAN

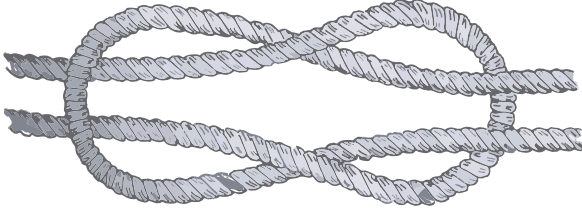


4.LOGO | Tüma.Erhan AYDIN

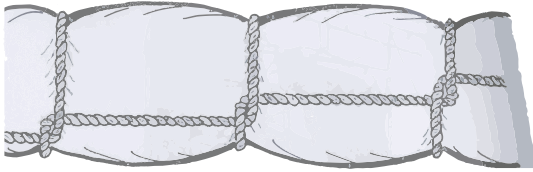


5.LOGO | Tbp.Yzb.Alper BEYAZ

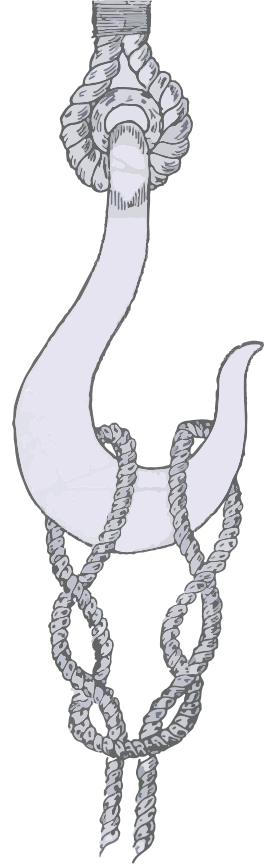
# GEMİCİ DİLİ



**CAMADAN BAĞI:** Yelkenleri camadana vurmak için kullanılan camadan halatlarının serin üzerine gelen kısımlarında veya aynı burgatadaki iki halatı birbirine eklemek için yapılan bağ.



**BURANDA BAĞI:** Yelkenleri ve burandaları sarmak için mezevortalardan ibaret olan bağ.



**BURMALI KANCABAĞI:** Bir halatı bedeninden kancaya bağlamak için yapılan bağ

## DENİZ KUVVETLERİ DERGİSİ'NE GÖNDERİLEN MAKALE/YAZILAR İÇİN UYGULANAN ESASLAR;

1. Deniz Kuvvetleri Dergisi yılda 4 defa Ocak, Nisan, Temmuz ve Ekim aylarında yayımlanmaktadır.
2. Dergiye gönderilecek makale/yazılar; bilgisayar ortamında word dokümanı olarak, yazı içerisinde fotoğraf kullanılıyorsa fotoğraflar jpg yüksek çözünürlükte denizdergisi@dzkk.tsk.tr e-mail adresine iletilerek ücret talep edilip edilmediğini belirten bir dilekçe ve feragatnâme ekli olarak, makale/yazı sahibinin bağlı olduğu makam veya doğrudan yazarı tarafından gönderilmelidir.
3. Makale/yazılar (fotoğraflar dahil) 10 (A4) sayfayı geçmemelidir.
4. Fotoğraf yoğun disk ile (Min. 300 dpi taranmış) gönderilmelidir.
5. Başka bir başlıkla da olsa, herhangi bir yerde evvelce yayımlanmış makale/yazılar Deniz Kuvvetleri Dergisi'nde yayımlanmak üzere gönderilmez.
6. İntihal olduğu tespit edilen makale/yazılar Deniz Kuvvetleri Dergisi'nde yayımlanmaz.
7. Deniz Kuvvetleri Dergisi'nde yayımlanması uygun görülen makale/yazılarda inceleme kurulu veya Dergi Yönetim Kurulu tarafından gerekli görüldüğü taktirde makale/yazının özünü değiştirmeyecek şekilde değişiklik yapılabilir.
8. Dergide yayımlanan veya yayımlanmayan makale/yazılar yazara iade edilmez. Yayımlanmayan makale ve yazılar altı ay saklandıktan sonra imha edilir.

# MSÜ DENİZ HARP OKULUNUN KURULUŞUNUN 250. YIL DÖNÜMÜ

