

OSMANLI SEYR-İ SEFÂİN İDÂRESİ

Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK

İlk buharlı gemi *Charlotte Dundas*'ın 1803'te İngiltere'de inşa edilmesinden çeyrek yüzyıl sonra 1828'de İngiltere'den satın alınan ve *Sütrat* adı verilen gemi ile Osmanlı denizciliği buharlı gemi teknolojisiyle tanışmıştır. Osmanlı sularında yabancı bayraklı gemiler ve hemen ardından 1839'dan itibaren Osmanlı bayraklı gemilerle yolcu ve yük taşımacılığı yapılmaya başlanmıştır. 1847'den itibaren sermayesi Osmanlı Devleti'ne ait olan Osmanlı Vapur Kumpanyası faaliyet göstermiştir. Bu işletme 1864'te Fevâid-i Osmanîye, 1871'de İdâre-i Azîze, 1876'da İdâre-i Mahsûsa ve 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi adını alarak Cumhuriyet dönemine kadar gelmiştir. Cumhuriyet'in kuruluşu ile başlayan süreçte ise Türkiye Seyr-i Sefâin İdâresine dönüşmüştür. Cumhuriyet döneminde de kurumsal düzenleme ve değişim sürmüştür. 1933'te Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, 1938'de Denizbank, 1939'da Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü, 1951'de Denizcilik Bankası TAO, 1983'te Türkiye Denizcilik Kurumu ve 1984'te Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü ismini aldıktan sonra halen bu isim altında faaliyet göstermeye devam etmektedir.

Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi, İstanbul'da Şirket-i Hayriye'ye ait Boğaziçi ve Haliç Vapurları Şirketi'ne ait Haliç hattı dışında kalan yani Adalar ve şehrin Anadolu ve Rumeli yakasındaki iskeleleri yanı sıra çeşitli Osmanlı liman kentleri arasında da yolcu ve yük taşımacılığı yapmıştır. Bu nedenle filusunda Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları

Şirketi'nin de filolarında bulunan gemilere benzeyen yani İstanbul'da şehir içi ulaşımında kullanılan küçük tonajlı ve açık deniz seyrine uygun olmayan gemilerin yanı sıra uzak mesafelere gidebilen ve açık deniz seyrine uygun, yük ve yolcu kapasitesi daha büyük ve ihtiyaç duyulduğu taktirde asker, hasta, yaralı, erzak ve mühimmat taşımaya daha uygun gemiler yer almıştır.

Osmanlı Devleti, savaş halinde askerî amaçlı taşımacılık için yerli ve yabancı kumpanyalardan gemi kiralamıştır. Bu bağlamda ilk kez 1853-1856 Kırım Savaşı sırasında mühimmat naklinde bu gemilerden yararlanılmıştır. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda İdâre-i Mahsûsa'ya ait 12 gemiden; 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda kiralanmış yabancı bayraklı gemiler ve Şirket-i Hayriye gemilerinin yanı sıra İdâre-i Mahsûsa gemilerinden de faydalanılmıştır. 1911 Osmanlı-İtalyan Savaşı'nda Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresinin *Kızılırmak* ve *Kayseri* gemileri hastane gemisi olarak faaliyet göstermiştir. 1912-1913 Balkan Savaşlarında ise *Kızılırmak*, erzak ve nakliye gemisi; *Reşid Paşa*, hastane gemisi; *Derne*, kömür deposu; *Halep* ve *Şam* ise kömür gemisi; *Tir-i müjgân*, onarım ve torpidoların depolandığı gemi, aslında bir römorkör olan *Nusret* ise mayın gemisi olarak kullanılmıştır.

Yabancı ve özellikle yerli kumpanyalar arasında Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi özel bir işletme olmayıp devlete ait bir kurum olduğu için askerî amaçlı nakliye için desteğine ilk ve en kolay başvurulmuş kurumdur. Ancak bunun için filoyu güçlendirmek gerekmiştir. Bu amaçla örneğin daha 1890'ların başında Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresinin barış zamanında ticari deniz taşımacılığında yararlanan gemilerinden savaş zamanında ise askerî amaçlı nakliye işlerinde yararlanmak üzere bu gemilerin esaslı bir bakım ve onarımdan geçmesi;

ayrıca satın alınacak gemilerle de filonun takviye edilmesi ve bunun finansmanı için borçlanmaya dahi gidilmesi düşünülmüştür.

İkinci Meşrutiyet'ten sonra ise Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresinin filosunu takviye etmek için daha etkin adımlar atılmıştır. Bu bağlamda 1911'de oluşturulan ve Avrupa'ya gönderilen bir komisyonun çalışmalarıyla askerî nakliyyede de kullanılmak üzere Osmanlı bayrağı altına girdikten sonra *Akdeniz*, *Karadeniz*, *Gülcehal*, *Bahr-i Ahmer*, *Nilüfer*, *Plevne*, *Derne* ve *Kızılırmak* isimleri verilen sekiz gemi; aynı yıl Donanma-yı Osmanî Muâvenet-i Millîye Cemiyeti'nin iane kampanyalarında toplanan paralarla dört torpido muhribi, iki zırhlı ve iki drenotun yanı sıra *Midhat Paşa*, *Reşid Paşa* ve *Giresun* adı verilen gemiler satın alınmıştır.

Harbiye ve Bahriye Nazırlıkları da yapan, ticaret filosunun gelişmesi ve askerî nakliyyatın önemine inanan bir asker olan Mahmud Şevket Paşa'nın 23 Ocak 1913'te gerçekleşen Bâbîâli Baskını'nın ardından sadaret makamına gelmesi ve 3 Şubat 1913'te ateşkesin feshedilerek İkinci Balkan Savaşı'nın başlamasıyla aynı tarihi taşıyan bir kanunla Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi, Harbiye Nezâretine bağlanmıştır. Hemen ardından askerî nakliyyatta kullanılacak Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi gemilerinden fener rüsümünün alınmaması; çalışanlardan sağlık sorunu ve diğer nedenlerle işinin başına gelmeyenlerin o gün akşama kadar telgraf veya başka bir yoldan durumlarını idareye bildirmemeleri halinde ücretlerinden kesinti yapılması kararlaştırılarak çalışanların işe devamsızlığının önü alınmaya çalışılmıştır.

Bütün bunların Balkan Savaşlarının ardından patlak vermesi muhtemel bir savaşta Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresinden daha fazla yararlanmak için yapıldığı söylenebilir. Nitekim 1914'te başlayan

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı donanmasının yeterli sayı ve kapasitede askeri taşımaya uygun yardımcı gemilere sahip olmaması ve kabotaj hakkının kullanılmamasından dolayı Osmanlı bandıralı gemilerden oluşan ticaret filosunun yetersizliği gibi nedenlerle Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi'ne ait yolcu kapasitesi oldukça sınırlı, açık deniz seyrine elverişsiz ve mürettebatı da açık deniz seyri deneyimine sahip olmayan gemilerden ve bunlara göre daha büyük tonajlı Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresine ait yolcu ve yük gemilerinden de yararlanmıştı.

Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresinin birçok gemisi, Çanakkale Cephesi'ne asker, mühimmat, erzak sevkiyatı için ve cepheden ise yaralı ve hasta askerleri cephe gerisine nakledilmiştir. Eceabat ve Akbaş iskelelerinden başlayan hasta ve yaralı naklinde Şirket-i Hayriye'nin 300'er yatak kapasiteli 60, 61 ve 63 numaralı gemilerinin yanı sıra Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresinin 700 yatak kapasitesine sahip *Gülnehal* gemisi de kullanılmıştır. Kızılay adına hasta ve yaralı nakli için kullanılan Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresine ait gemiler arasında *Edremit*, *Akdeniz*, *Reşid Paşa* ve *Gülcehal* yer almıştır.

İtilaf Devletleri donanması, Osmanlı ordusunun Çanakkale'deki savunmasını aşarak İstanbul'a bir an önce ulaşmak için doğrudan ve aşırı atışları ile karadaki ve denizdeki hedefleri bombardımana tutmuştur. Ayrıca denizaltı gemileri ise bir diğer tehlike unsuru olarak Çanakkale Savaşı'nda etkin rol oynamıştır. 12'si İngiltere, biri Avustralya, dokuzu Fransa'ya ait olmak üzere İtilaf devletlerinin 22 denizaltı gemisi, karşı önlem olarak alınan mania ağları, mayın hatları ve bataryaların kurulmasına karşın Marmara Denizi'ne girmeyi başarmıştır.

Torpidoları ve güvertelerinde bulunan

topları ile askeri nakliyat amacıyla denizyolundan İstanbul'dan Çanakkale cephesine uzanan ikmal hattında gidip-gelen irili ufaklı Osmanlı deniz taşıtları için büyük tehdit oluşturan İtilaf devletleri denizaltılarının saldırılarından korunmak amacıyla çeşitli araç ve yöntemlere başvurulmuştur. Örneğin Osmanlı donanmasının zırhlı savaş gemilerini korumak için küçük gemilerin zırhlıların bordalarının önüne yatarak adeta siper oldukları görülmüştür. Savaşın sürmesi açısından büyük öneme sahip olan asker, silah, mühimmat ve erzak taşıyan nakliye gemilerinin etrafı sac levhalarla çevrilerek adeta bir zırhla kaplanmaya çalışılmıştır. Bu gemiler yüklerini boşaltırken bordalarına, bordalarına sac levhalar asılmış olan mavnalar yanaştırılarak siper oluşturulmuştur. Ayrıca kıyılarda denizaltılara karşı gözetleme istasyonları kurulmuş; deniz uçaklarından yararlanılmaya çalışılmıştır.

Bunların yanı sıra donanmanın sınırlı imkanları dahilinde de olsa *Turgud Reis* ve *Barbaros Hayreddin* zırhlıları, 16 adet torpidobot, 10 adet gambot, altı adet motorgambot, beş adet mayın gemisi, bir mayın depo gemisi, dört gemi, 16 römorkör ve beş istimbottan oluşan bir deniz gücüyle, İtilaf devletleri denizaltılarına karşı mücadele verilmiştir.

Sayıca çok olmayan büyük nakliye gemileri, denizaltılara karşı kendilerini top kullanarak savunabilmiştir. Ancak torpidolar karşısında savunmasız kalmıştır. Büyük gemilerle cephenin daha çok asker, silah, mühimmat ve erzak ikmali daha hızlı gerçekleşmekle birlikte denizaltı tehdidi karşısında Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi gemileri ve diğer küçük deniz taşıtlarının büyük tonajlı gemilere göre başka avantajları vardır. Şöyle ki Marmara Denizi'nde Çanakkale cephesine uzanan ikmal hattında özellikle küçük tonajlı gemiler denizaltılara karşı korunmak

için denizaltıların girmekte zorlanacağı veya girmeyi tercih etmeyecekleri sığ sular ve kıyılara yakın seyredebilmiştir. Böylece bir denizaltı ile karşılaştıkları takdirde bu gemiler hemen karaya oturtularak mürettebat ve taşıdığı yükün tahliyesi yapılabilmıştır. İkmal hattında nakliye gemileri gündüzleri uygun bir limanda bekleyip geceleri yollarına devam etmişler, seyir halindeyken yedeğinde yüklü mavnalar olan römorkörler dışında kalan gemiler zikzaklar çizerek denizaltılardan kaçınmışlardır. Ayrıca nakliye gemilerinin konvoy oluşturmalarına ve bu konvoyların savaş gemilerinin refakatinde hareket etmesine çalışılmıştır.

Bütün bu önlemlere karşın İtilaf devletleri donanmalarına ait denizaltıların saldırısı sonucu Osmanlı donanmasına ait altı adet savaş gemisi, üç adet yardımcı gemi yanı sıra çeşitli kaynaklarda farklı sayı ve toplam tonajda nakliye amacıyla kullanılan gemi, römorkör, yelkenli, mavna, salapurya, kayık, çektirme, kotra, praçıra, alamana, taka, gulet, piyade kayığı, tırhandil ve bumbarta türü tekne batar ve az sayıda gemi ise bu saldırılardan yaralı olarak kurtulmuştur.

Çanakkale Cephesi'ne uzanan ikmal yolunda en çok gemi ve tonaj kaybı yaşayan işletme Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresidir. İtilaf devletlerine ait denizaltıların saldırısı sonucu batan Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresine ait gemilerden biri 10 Mayıs 1915'te bir torpidobot refakatinde İstanbul'dan Çanakkale'ye doğru yol alan *Gülcemal* ve üç Alman nakliye gemisinden oluşan bir konvoy İmrâlı Adası açıklarında İngiliz *E-14* denizaltısının saldırısına uğramıştır. Baş tarafından ağır yara alan *Gülcemal*'deki askerler başka gemilerle çevredeki iskelelere nakledilirken gemi onarım için İstanbul'a çekilmiştir.

24 Mayıs 1915'te ise bu kez İngiliz *E-11*

denizaltısı Çanakkale cephesine mühimmat götürmekte olan *Nara* gemisini Tekirdağ açıklarında durdurulmuştur. Mürettebatın gemiyi terk etmesine izin verilmiş, ardından *Nara*, *E-II* tarafından batırılmıştır.

İngiliz denizaltısı *E-II*, 8 Haziran 1915'te *Barbaros Hayreddin* ile *Turgud Reis* zırhlılarını bordalarında bulunmak suretiyle denizaltı hücumlarına karşı koruyan *Ceyhun*'u batırmıştır.

Marmara Denizi'nde faaliyet gösteren İngiliz denizaltılarından *E-7*, önce 6 Temmuz 1915'te İmralı Adası'nın iki mil kuzeyinde üç ton mangal kömürü ve 25 ton odun taşıyan bir yelkenliyi batırmıştır. Batan yelkenlinin mürettebatını İmralı Adası'na bıraktıktan sonra Mudanya Körfezi'ne giren *E-7*, Mudanya İskelesinde bulunan *Biga*'ya torpido ile saldırırsa da bunda başarılı olamamıştır. Marmara'da faaliyetlerini sürdüren *E-7*, üç gün sonra yani 10 Temmuz 1915'te yine Mudanya iskelesinde bulunan *Biga*'yı bu kez kış tarafından torpilleyerek batırmıştır.

İngiliz denizaltıları *E-II* ve *E-14*, 8 Ağustos 1915'te Şarköy'ün beş mil güneyinde *Mahmud Şevket Paşa* gemisine saldırmıştır. Yara alan gemi önce Şarköy ve oradan da Mürefte'ye ulaşmıştır. Burada karaya oturan gemi tekrar yola çıkar ve Saros Körfezi'ne kadar gitmiş ve İtilaf Devletleri'ne ait bir uçağın attığı torpille bir yara daha alan gemi Bolayır önlerinde karaya oturmuştur. Daha sonra kurtarılan ve onarım gören gemi 1935'e kadar hizmet vermiştir.

İngiliz denizaltısı *E-II*, 25 Ağustos 1915'te çok sayıda nakliye gemisinin bulunduğu Akbaş Limanında önce *Burakreis* gambotuna saldırmıştır. *Burakreis* karşılık verirse de başarılı olamamıştır. Bu arada *E-II*'in *Burakreis*'e attığı ancak isabet ettiremediği torpido kıyıda bulunan *Kios* gemisine

çarparak batmasına neden olmuştur. Ardından *E-II* attığı bir diğer torpido ile *Tenedos* ve Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresine ait olan *Halep*'in batırmıştır. Savaş alanından ayrılan *E-II* aynı gün öğleden sonra bu kez Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresine ait bir diğer gemi olan *Şam*'a torpillerle saldırıda bulunmuştur. Ağır hasarlı olan *Şam*, Çardak Limanı'na ulaşmış ve burada yükünü boşalttıktan sonra onarım için İstanbul'a çekilmiştir.

30 Ağustos 1915'te İtilaf devletleri savaş gemilerinin top atışlarından isabet olan *Tuzla* batmıştır. 26 Eylül 1915'te İngiliz *E-II* denizaltısının Erdek Körfezi'nde saldırısına uğrayan *Gelibolu* yara almış ve onarım görmüştür. 20 Ekim 1915'te ise Şarköy açıklarında İngiliz *H-1* denizaltısının saldırısı sonucu *Plevne* batmıştır. 26 Kasım 1915'te yine *E-II* bu kez Erdek önlerinde *Edremit* gemisi ve *Sana* römorkörüne saldırmış ve *Edremit* batmıştır.

Çanakkale Cephesi'nin ayakta durmasında tüm sınırlı imkanlara ve kayıplara karşın Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresine ait gemilerin ikmal faaliyetlerine verdiği nakliye desteği büyük rol oynamıştır.

Kaynakça

- Abdülhad Nuri. *Türkiye Seyr-i Sefâin İdâresinin Tarihçesi*. İstanbul: Ahmet İhsan Matbaası, 1926.
- Amiral [Hermann] Lorey. *Türk Sularında Deniz Hareketleri*. Çev., Tekirdağlı H. Sami, İstanbul: Genelkurmay Başkanlığı IX. Dz. Şubesi Yayını, 1936.
- Atabey, Figen. “Çanakkale Muharebeleri Süresince Marmara’da Deniz Nakliyatı”. Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi. 2009, sayı: 73; 181-207.
- Atabey, Figen. *Çanakkale Muharebelerinin Deniz Cephesi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2014.
- Bayıl, Yüksel. “1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Osmanlı Ordusunun İkmal ve İaşesi”. History Studies. 2013, cilt: 5; sayı: 1; 17-38.
- Besbelli, Saim. *Çanakkale’de Türk Bahriyesi (1914-1918)*. Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 2005.
- Borlat, Barış. *Çanakkale Cephesi’nde İkmal Faaliyetleri (1914-1919)*. Çanakkale: Çanakkale Enstitüsü Yayınları, 2020.
- Büyüktuğrul, Afif. *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*. C. 4, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, 1974.
- Çapa, Mesut. *Kızılay [Hilâl-i Ahmer] Cemiyeti (1914-1925)*. Ankara: Türkiye Kızılay Derneği Yayınları, 2010.
- Çeloğlu, Yavuz Selim. “Çanakkale Cephesi’nde Ordu İkmal Hizmetleri Açısından Denizyolu Ulaşımı”. Akademik Matbuat. 2018, cilt: 2; sayı: 2; 49-74.
- Çevik, Mehmet ve Yavuz Selim Çeloğlu. “Çanakkale Cephesi’nde Türk Ordusunun İaşe ve İkmal Faaliyetleri”. Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı. 2015, sayı: 18; 299-347.
- Demircioğlu, Fatih. “Bir Geminin Hikâyesi: Germanic/Gülcemal Vapuru (1874- 1950).” (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Ankara 2019.
- Durgun, Bülent. “Italian Spark on Balkan Arsenal: Italian-Turkish War (1911-1912)”. Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi. 2014, sayı: 28; 127-148.
- Durgun, Bülent. “Sefer Planlarında ve Balkan Harbi’nde Osmanlı Ordusunda Menzil Teşkilatı”. Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi. 2014, sayı: 29; 57-96.
- Durgun, Bülent. “Ülke Savunmasında Deniz Yolu Ulaşımının Önemine Bir Örnek: Balkan Harbi’nde Osmanlı İmparatorluğu’nun Deniz Yolu Ulaştırması”. Güvenlik Stratejileri. 2011, sayı: 14; 143-167.
- Durgun, Bülent. *Balkan Harbi’nde Osmanlı Ordusu’nun Ulaştırma Faaliyetleri 1912-1913*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.
- Düzcü, Levent. *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1827-1853)*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları, 2017.
- Erdemir, Lokman. “Çanakkale Muharebe Meydanlarından İstanbul Hastanelerine: Sağlık Hizmetleri”. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 2012, sayı: 15; 91-113.
- Esenkaya, Ahmet. “Çanakkale Cephesi’nde İdari Faaliyetler ve Lojistik Hizmetleri”. Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı. 2014, sayı: 17; 45-83.
- Gediz, Demet. “Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi (1910-1923).”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2013.
- İşler, Tuba. “Birinci Dünya Savaşı Strasında Hilal-i Ahmer Cemiyeti’nin Çanakkale Cephesi’ndeki Faaliyetleri.” (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyonkarahisar 2017.
- Koç, Kemal. “I. Dünya Savaşı’nda Çanakkale Boğazı ve Marmara’da Denizaltı Muharebeleri.” (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2012.
- Kurtoğlu, Fevzi. *Birinci Dünya Savaşı ve Çanakkale’de Türk Donanması*. Haz. Ali Fuat Örenç-Levent Düzcü. İstanbul: Zeytinburnu Belediyesi Yayınları, 2015.
- Özçelik, Selahattin. *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2000.
- Songur, Funda. *Osmanlı Bahriyesinde Lojistik*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2022.
- Şahin, Mustafa. “Çanakkale Cephesi’nde Türk Ordusunun Menzil Teşkilatı ve Askeri Ulaştırma Hizmetleri”. Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı. 2015, sayı: 18; 271-297.

Tunaboşlu, İskender. “Çanakkale Cephesinde Donanma Desteği”. Studies of The Ottoman Domain. 2015, sayı: 8; 21-47.

Tutel, Eser. *Seyr-i Sefâin, Öncesi ve Sonrası*. İstanbul: İletişim Yayınları, 1997.

Atıf

Koraltürk, Murat. “Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi”, Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi, Ed. Murat Karataş, İstanbul: Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), 2022.

Murat Koraltürk, “Osmanlı Seyr-i Sefâin İdâresi”, *Çanakkale Savaşları Ansiklopedisi*, Ed. Murat Karataş, Çanakkale Savaşları Enstitüsü Yayını (ISBN: 978-605-80897-7-8), İstanbul 2022.