

Cumhuriyet Donanması ile Tersanesinin Gölcük'te Kurulması ve Bölgeye Olan Etkileri

The Establishment of the Republic Navy and Naval Shipyard in Gölcük and Its Effects on the Region

Uğur ÖZTÜRK*

Özet

20.yy'ın başlarında II. Abdülhamit'in ihtişamlı filosu değerini kaybetmiş, tersaneler bakımsızlıktan adeta çürümeye terk edilmişti. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra ise Haliç Tersanesi'nin ihtiyacı karşılamayacak duruma gelmesi yeni bir yer bulma ihtiyacını doğurmuştu. Bu doğrultuda düşünülen İzmit Körfezi'nde, tersane kurmak için çalışmalar başlamış fakat Trablusgarp ve Balkan Savaşları nedeniyle gerçekleşememişti. I. Dünya Savaşı'nda tersane kurmak için tekrar bir çaba olsa da dönemin koşullarında bu mümkün olmamıştı.

Lozan Barışı'nda imzalanan Boğazlar Sözleşmesi'nde, Çanakkale ve İstanbul boğazlarının silahsızlandırılması ve askerden arındırılması Haliç'in artık işlevini tamamen yitirdiği anlamına gelmekteydi. Bahriye Vekâleti'nin kurulması sonrasında Yavuz zırhlısının havuzlanmak için Gölcük'e gelmesiyle birlikte kurulan atölyeler Gölcük'te kurulacak olan deniz üssünün de ilk temelini oluşturmuştu. 1928 sonrasında hız kazanan süreç Gölcük Kumandanlığı'nın kurulmasıyla devam etti. 8 Mayıs 1933'de T.B.M.M.'de kabul edilen 2173 sayılı kanunla donanma ana üssünün Gölcük'te kurulması karara bağlandı. Biz bu çalışmamızda, "Donanma Kenti" unvanı alan Gölcük'e, Cumhuriyet Donanması'nın taşınmasına giden süreci, bu süreç içinde yaşanan gelişmeleri ve donanmanın bölgeye olan etkilerini inceleyeceğiz.

Anahtar Sözcükler: İzmit, Gölcük, Donanma, Tersane, Islahat

*Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü, E-posta: ugurozturk7685@gmail.com

Abstract

At the beginning of the 20th century, Abdul Hamid II's magnificent fleet lost its value, the shipyards had virtually abandoned owing to lack of care. After the declaration of Constitution II, it was necessary to find a new place because of the fact about the Golden Horn Shipyard's insufficiency to meet the need. In the Izmit Gulf, was considered in this direction, infrastructure works began to build a shipyard, but could not have been finished due to the Tripoli and Balkan wars. Although there were some efforts to establish a shipyard during the World War I, it was not possible under the circumstances of the time.

With the Straits Agreement, signed in Lausanne Peace, the disarmament of the Çanakkale and Istanbul straits and the removal of the military from there meant that the Golden Horn had completely lost its function. After the establishment of the Ministry of Maritime Affairs, the workshops that were established with the arrival of Yavuz to Gölcük for dry docking constituted the first foundations of the naval base to be built in Gölcük. The process, gained momentum after 1928, continued with the establishment of the Gölcük Command that was adopted by the Turkish Parliament on May 8, 1933 numbered 2173. In this study, we will examine the process of the transfer of the Republican Navy to Gölcük, titled "Navy City", the developments that have taken place in this process and the effects of this establishment on the region.

Keywords: İzmit, Gölcük, Navy, Navy Shipyard, Reform

Giriş

Anadolu'nun fethi ile birlikte denizle tanışan Türkler Emir Çakabey komutasında ilk ciddi başarılarını gösterdiler. I. Keykubat döneminde devam eden denizcilik faaliyetleri, uç beyleri özellikle Karesi ve Aydınogulları Beyliği ile devam etti (İnalçık, 2009: 31-32). Özellikle Karamürsel ve İzmit'te kurulan tersanelerin ardından Yıldırım Beyazıt döneminde Gelibolu'ya üs kurulması ve Saruca Paşa'nın Kapudan-ı Derya olmasıyla ilk ciddi denizcilik faaliyetlerini de başlatmış oldular (Bostan, 2010: 9). II. Mehmed döneminde kurulan Haliç Tersanesi ile ivme kazanan Osmanlı Devleti, Kanuni Sultan Süleyman döneminde de Barbaros Hayreddin Paşa'nın Donanma Komutanlığı'na getirilmesiyle 16. yüzyılda adeta bir deniz imparatorluğuna dönüşmüştü (Bostan, 2010: 15). Preveze ve Kıbrıs zaferleri sonrasında Lepanto (İnebahtı) deniz savaşının kaybedilmesiyle son bulan ihtişamlı donanma, Karlofça anlaşmasından sonra Çeşme baskınında adeta yok olmuştu. Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Kapudan-ı Deryalığa getirildiği bu dönemden sonra donanmada önemli ıslahat çalışmaları yapılmış ve III. Ahmed döneminden başlayarak başta Fransızlar¹ olmak üzere Cumhuriyet dönemine kadar geçen süreçte birçok yabancı uzman Osmanlı Devleti'nde görev almıştı (Bostan, 2010: 56). II. Mahmud döneminde yaşanan Navarin Faciası donanmayı yok etmekle kalmamış aynı zamanda yetişmiş donanma personelini de beraberinde götürmüştü (Büyüktuğrul, 1982: 273). Abdülmecid döneminde hazırlanan Tanzimat Fermanı daha çok denge siyaseti izlemek amacını gütmüş, Hünkâr İskeleyi Antlaşması ile Rusya, 1841 yılında Londra'da düzenlenen Boğazlar Antlaşması ile de İngiltere ve Fransa yönünde denge siyaseti gütmeye devam edilmişti. Osmanlıların ilk kez Batı devletleri ile ittifak içinde olduğu Kırım Savaşı ve yaşanan Sinop Baskını²devletin donanma konusundaki acizini ortaya sererken, söz konusu aciz durumun ortaya çıkmasında sadece gemilerin yetersizliği değil, aynı zamanda eğitim konusundaki eksikliklerin de etkisi açıkça görülmüştü (Karal, 1988: 190).

Osmanlı Donanması'nda esas değişim Abdülaziz döneminde gerçekleşmiş ahşap gemilerin yerini artık zırhlı gemiler almaya başlamıştı. Demir-çeliğin ve buhar teknolojisinin gemi inşa teknolojisi üzerindeki etkisi hissedilmekteydi (Yavuz, 2002: 1806). Abdülaziz döneminde,

¹ Bu uzmanların en önemlileri; Huguenot (Protestan) de Rochefort, Claude Alexander de Bonneval (Humbaracı Ahmed Paşa), Baron François de Tott, Jacques-Balthazard Le Brun, Jean-Baptiste Benoit, Parale ve Toussaint Petit'tir (Yalçınkaya, 2006: 382-385). Bunların dışında İsveçli A.E.Rhode, Amerikalı Henry Eckfort, Forster Rhodes ve Redhouse gibi misyonerler Osmanlı Devleti'nde görev almıştı (Bedirhan ve Atabey, 2013: 130).

² Kırım Savaşı'nın bir sonucu da donanması olmayan bir ülkenin kendi sınırlarını korumakta ne kadar zorlanabileceğini göstermesidir. Bu sebeptendir ki; Osmanlı Donanması Kırım Savaşı ve Sinop Felaketinden sonra ahşap olan gemilerini zırhlı ve buharlı hale getirmişti. Kırım Savaşı aynı zamanda Osmanlı ekonomisini derinden sarsmıştı.

maddi sıkıntılara rağmen dünyanın en büyük üçüncü donanmasının oluşturulması Osmanlı Devleti'ni ciddi bir borç krizinin içine sokmuştu. Bu dönem aynı zamanda İngiliz³ misyonerlerin Osmanlı üzerinde etkili olduğu bir dönemdi. Abdülaziz döneminde donanmanın yenilenmesi adına yapılan birçok ıslahatın yanı sıra 1867 yılında Bahriye Nezareti⁴ kurulmuştu.

II. Abdülhamit döneminde ise Osmanlı-Rus savaşının kaybedilmesi sonrası Ayastefenos Anlaşması ile Balkanlar'da ve Doğu Anadolu'da kaybedilen toprakların yanında Berlin Kongresi öncesi İngilizlerin Kıbrıs'ı adeta tehdit ederek bir süreliğine devralması Osmanlı Devleti'ni zor duruma düşürmüştü. II. Abdülhamit tahta çıktığında elinde bilgi ve tecrübeden yoksun dünyanın üçüncü en büyük donanması bulunuyordu. 1877-78 Osmanlı-Rus savaşı sonrası donanmayı Haliç'e çekirmiş ve 1897 Osmanlı-Yunan savaşında boğazların savunması dışında hiç kullanmamıştı. Savaş kara ordusuyla kazanılmış olsa da donanmanın aciz kaldığı gözler önüne serilmiş, bu nedenle mevcut gemilerin yurtdışında bakımlarının yapılmasının⁵ yanı sıra daha modern ve güçlü gemilerin oluşturulması için de yeni savaş gemilerinin siparişleri verilmişti.⁶II. Abdülhamid döneminde Almanya ile münasebetlerde de ciddi mesafe kaydedilmişti⁷(Besbelli, 1957: 13).

Bahriyede Yapılan Islahatlar ve Gölcük Bölgesinde Yeni Bir Tersane Kurma Çabaları

Tarihin her döneminde birçok medeniyete ve bu medeniyetlerin donanmalarına ev sahipliği yapmış olan İzmit Körfezi, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk kuruluş yıllarından son devirlerine kadar aynı misyonu üstlenmeye devam etmişti. Henüz 1904 yılında İzmit Tersanesi'ne büyük

³Sir Baldwin Wake Walker (Yaver Paşa), Amiral Sir Adolphus Slade (Müşavir Paşa) Hobart Paşa ve Sir Henry Felix Woods bu dönemin önemli İngiliz misyonerleriydi.

⁴Bahriye Nezareti'nin esas amacı Tersane-i Amire'deki mali konuları belli bir yapıya sokmak olsa da Kaptanlık makamının kaldırılmasıyla mali konuların yanı sıra askeri konularda da bütün yetkileri bünyesinde toplamıştı (Gencer, 2001: 324-328).

⁵(Başbakanlık Osmanlı Arşivi)BOA, Y.PRK.ASK. 126/64 (1897).

⁶ Bu gemilerin büyük çapta olanları; İngiltere'ye sipariş verilen "Hamidiye" kruvazörü, Amerika Birleşik Devletleri'ne sipariş verilen "Mecidiye" kruvazörü, İtalya'ya sipariş verilen "Drama" kruvazörü ve Almanya'ya sipariş verilen "Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket" torpido kruvazörleriydi. Onarım için İtalya'ya gönderilen gemilerle beraber diğer bahse konu alınan gemiler II. Meşrutiyet sonrasında donanma envanterine girmişlerdi - Hamidiye hariç- (Beşirli, 2004: 249).

⁷ Asar-ı Tevfik zırhlısının onarımının yapılması dışında Berk-i Satvet ve Peyk-i Şevket torpido kruvazörleri Almanya'ya sipariş edilen ilk gemiler olmuştu. Meşrutiyet döneminde bu iki gemiyi 1910 yılında Donanma Cemiyeti'nin katkılarıyla alınan Barbaros Hayreddin (Kürfürst Friedrich Wilhelm) ve Turgutreis (Weissenburg) gemileri ile Yadigâr-ı Millet (Schihauboote) sınıfı dört adet torpidobotun alınması izlemişti. Meşrutiyet döneminde alınan son gemi ise Nusrat'tı (Hacipoğlu, 2013: 235).

gemileri de içine alabilecek büyüklükte bir havuz projesi olduğunu biliyoruz.⁸ I. Dünya Savaşı yaklaşırken Osmanlı Donanması'nın durumu pek iyi değildi. II. Meşrutiyet'in ilanı sonrası kurulan Donanma Cemiyeti'nin katkılarıyla Almanya'dan dört gemi alınmış olsa da donanmanın gücü istenilen seviyeye getirilememişti. Osmanlı-Yunan savaşında eksikliği fazlasıyla hissedilen donanmanın gelişimi için yapılan çabalar, personelin yetersizliği ve donanma ile ilgili yapılan yolsuzluklar nedeniyle bir sonuca ulaşamıyordu. Donanma atıl vaziyette Haliç'te kaderine terkedilmişti. Tam bu dönemde İngilizler, Osmanlı hükümetinin talebine istinaden donanmanın yenilenmesi için 1909 yılından itibaren sırasıyla amiraller Douglas Gamble, Hugh Williams ve Arthur Limpus'u İstanbul'a göndermişti.

1909 yılında Haliç'in hem stratejik konumunun güvensizliği hem de yetersizliğinden dolayı İstanbul dışında bir tersane ihtiyacı zaten hasıl olmuştu.1911 yılında İngiltere'ye sipariş edilen Reşadiye dretnotunun gelmesinden sonra havuzlanma ve bakım ihtiyacı olacağı değerlendirilmiş ve bu kapsamda bir tersane kurma fikri üzerinde yoğunlaşmıştı. Amiral Gamble'dan sonra donanma ıslahatı için Amiral Williams sonrada Amiral Limpus danışman olarak gönderilmişti (Besbelli, 1962: 73).

Limpus Osmanlı Devleti'nde çalışmaya başladığı ilk zamanlarda Bahriye Nezareti'ne bir rapor sunmuş, raporunda Bahriye Nezareti'nin düzenlenmesi ve donanmada yapılacak eğitim alanındaki reformlaraek olarak İzmit'te kurulması planlanan tersane ve tesisler içinde fikirlerini belirtmişti.⁹ Limpus'a göre yeni dok, tersane ve havuz inşası gerekliydi.

Amiral Limpus ve heyeti tarafından hazırlanan rapor doğrultusunda İngiltere'ye sipariş olunan dretnotların İstanbul'daki tersanelerde bakımının mümkün olamayacağından İzmit Körfezi içinde bugünkü Gölcük o zamanki adıyla Gölcükler –Gölceğiz bölgesi- olan Kavaklı ve Değirmendere arasına mükemmel bir tersane kurulabilmesi için Bahriye Nezareti tarafından girişimlerde bulunulmuştu. Adı geçen yazıda İstanbul tersanelerinin de peyderpey Gölceğiz burnunda yapılacak yeni tersaneye nakledilmesi ve istimlak edilecek yerlerin bedellerinin de Bahriye Nezareti'nin fevkalade bütçesinden sarfı öngörülüyordu.¹⁰ Bahriye Nezareti'nden gönderilen yazıda hiç olmazsa otuz bin tonluk sabit bir havuzun yeni baştan inşasının donanma programına dâhil edilmesi gerektiği belirtiliyor, bu girişimde kanun

⁸BOA, Y.MTV. 263/198 (11 Ağustos 1904).

⁹BOA, A.MKT.MHM. 742/15 (15 Ocak 1912).

¹⁰ BOA, MV. 165/82 (13 Haziran 1912).

hükümlerine uygun olarak sazlık ve bataklıktan ibaret olan bu bölgenin kurutulması ve istimplâk edilmesi, yeni bir tersane kurulması için de bu bölgeden daha iyi bir bölge bulunulamayacağı belirtiliyordu.¹¹

Kurulacak tersane için anlaşma sağlanan İngiliz şirketi bölgede incelemeler yapmış ve Gölcük ve çevre bölgesi tersane kurulması için elverişli olarak değerlendirilip aynı tarihte bölgede sondaj faaliyetlerine başlamıştı¹² (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 4). Sondaj çalışmalarının sonucunda şirket Gölcük'te yapılacak tersanede 30 bin tonluk yüzer havuz, 5 bin ve 10 bin tonluk gemiler için kızaklar, çeşitli fabrikalar, yollar, sosyal tesisler ve telsiz istasyonu yapmayı taahhüt etmişti (Eyiceoğlu, 1962: 1-2).

Söz konusu projenin uygulanabilmesi için öncelikli yapılması gerekenler vardı. Bunlardan birisi gölcüklerin oluşturduğu bölgenin istimplâk edilmesi ve bataklıkların kurutulmasıydı. 1911 yılında Bahriye Nezareti ve Dâhiliye Nezareti arasında bu konuyla ilgili görüşmeler yapılmıştı (Torun, 2006: 91). Asıl hedef Kasımpaşa'daki Haliç Tersanesi'nin buraya taşınması olduğundan bu konuların çözülmesi önemliydi. Bahse konu yazının içeriğinde istimplâk edilecek yerlerin bedellerinin ve yapılan çalışmalar sonunda ödenecek inşaat maliyetlerinin Bahriye Nezareti bütçesinden harcanması için Maliye Nezareti'ne ve bölgedeki bataklığın kurutulması için Nafia Nezareti'ne yazılması ve sonucun da Bahriye Nezareti'ne iletilmesi talep edilmişti.¹³

İzmit Körfezi'nde ilk zamanlar küçük atölyeleri içeren ve ufak tefek tamirat işlerinin halledilebileceği, onarım ve bakım faaliyetlerinin sürdürülebileceği bir tersane kurulması ve bunun yanında İstanbul'daki tersane ve havuzların yenilenmesi için Armstrong, John Bradon ve Dikris (Vickers) fabrikalarının yöneticilerinden oluşan grupla bir mukavele yapılmıştı.¹⁴ Vickers-Armstrong¹⁵ şirketi ve ortakları, bu kapsamda çalışmalarına başlamıştı.

Krupp ve Orlando Works gibi güçlü firmalar bulunmasına rağmen Armstrong – Vickers şirketi ihaleyi kazanmış ve tüm yapım ve bakım işleri otuz yıllığına bu şirkete devredilmişti.

¹¹BOA, BEO. 4063/604684(28 Mayıs 1912).

¹²Sondaj çalışmaları kapsamında yedi adet kuyu açılmıştır. Bahse konu kuyuların mevkileri aynı tarihte bulunmaktadır. Şirket yetkilileri tarafından aynı yılın Aralık ayında Gölcük bölgesi tersane kurulabilecek en uygun yer olarak tespit edilmişti. Sondaj yapmak için tespit edilen kuyulardan birisi Gölcük Tersanesi Torpido Fabrikasının hemen yanındaydı (Eyiceoğlu, 1962:1).

¹³ BOA, DH.İD, 151/12 (20 Mayıs 1914'den aktaran Galitekin, 2005: 29).

¹⁴ BOA, BEO. 4191/314283 (3 Temmuz 1913).

¹⁵ Şirket I. Dünya Savaşı'ndan önce kurulmuş olan "Societe Imperiale Ottomane Cointeresse de Docks, Arseneaux et Construction Navales (Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketleri)" adlı tersane ve gemi yapımı amacıyla kurulmuş olan şirketin ortağı konumundaydı (Ulugün, 2009: 61).

Bu İngilizler tarafından Amiral Limpus'un Osmanlı devletinde çalıştığı süre boyunca en büyük başarısı olarak görülüyordu¹⁶ (Hacıpoğlu, 2013: 454-455). Armstrong şirketi bu sözleşmeden başka Haliç Tersanesi'nin hisselerinden de satın aldı. Armstrong-Vickers şirketinin de ortaklık için teşebbüste buldukları¹⁷ söz konusu bu iki projeyi hayata geçirmek için “*Doklar, Tersaneler ve İnşaat-ı Bahriye Şirketi*”¹⁸ kurulmuştu.¹⁹

1911 yılındaki İtalyan ve 1912/13 yıllarında yaşanan Balkan Savaşları nedeniyle oluşan mali problemler tersane kurma çabalarını yavaşlatmıştı. Konu ile ilgili bir diğer belgeye 1914 yılında yine Başvekâletten Dâhiliye Nazırlığı'na yollanan yazıda rastlanmaktadır (Torun, 2006: 92). Bu yazı Değirmendere bölgesinde kurulacak olan tersane için Bahriye Nezareti adına istimlak çalışmalarının Dâhiliye Nezareti tarafından yapılmasını bildiriyordu.²⁰

I. Dünya Savaşı'nın başlaması sadece tersane projelerinin değil Fransa, İtalya ve İngiltere'ye verilen tüm gemi siparişlerinin de rafa kaldırılmasına neden oldu (Güleryüz ve Langensiepen, 2007: 27). Vickers şirketi heyeti ülkesine dönmüş ve sözleşme 13 Kasım 1914 tarihinde iptal edilmişti (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 5).

Amiral Limpus iyi niyetli çalışmalarına rağmen Osmanlı Devleti içinde özellikle üst kademedeki subaylarla anlaşmazlığa düşmüştü. Limpus dâhil ıslahat için çalışan tüm danışmanların aslında Osmanlı Donanması'nı ileri bir düzeye getirmek için mi yoksa İngiliz çıkarlarını korumaya mı çalıştıklarını anlamak zordu (Hacıpoğlu, 2013: 455). Tüm olumsuzluklara karşın, Limpus'un çalıştığı dönem içinde Osmanlı Donanması'na önemli katkılar yaptığı söylenilebilir (Rooney, 2012: 98-99).

Balkan Savaşı sonrası orduda yapılması zorunlu hale gelen yenilikler sonucunda Alman Liman von Sanders ve heyeti İstanbul'a geldi. Daha sonraki dönemde Cemal Paşa Bahriye

¹⁶ Bu durumun İngiliz hükümeti tarafından bir zafer olarak addedilmesi Amiral Limpus tarafından hoş karşılanmamıştı. Rooney'e göre Amiral Limpus belki de biraz safça böyle düşünüyordu. İngiliz şirketleri dışında bir başka ülke ihale sürecinde olsa tepkisi nasıl olur bilinmezdi. Limpus belki bilerek ya da bilmeyerek İngiliz hükümetinin menfaatleri için çalışmış oluyordu (Rooney, 2012: 89).

¹⁷BOA, MV. 235/34 (10 Mayıs 1914).

¹⁸Vickers –Armstrong şirketi aslında I. Dünya Savaşı'ndan önce kurulmuş olan “Societe Imperiale Otomane Cointeresse de Docks, Arsenaux et Constructions Navales adlı şirketin ortağı konumundaydı. Osmanlı Devleti ile yapılan antlaşma sonrası İzmit Körfezi ve İstanbul'da tersane ve liman tesisleri yapmayı planlamaktaydı. I. Dünya Savaşı başlamadan hemen önce tersanelerin modernleştirilmesi için kurulmuş olan “Doklar, Tersaneler ve Denizcilik İnşaat Şirketi” Armstrong – Vickers'in denetimindeydi. Gölcük bölgesinde sondaj faaliyetlerinde bulunacak olanda bu şirketti (Ulugün, t.y: 84).

¹⁹BOA, BEO. 4284/321253 (10 Mayıs 1914).

²⁰BOA, DH.İD. 151/12 (20 Mayıs 1914'den aktaran Galitekin, 2005: 29).

Nazırlığı'na getirildi.²¹ Alman nüfuzunun arttığı bir dönemde İngiltere'nin parası ödenmiş Osmanlı gemilerine el koyması Almanlarla Osmanlı Devleti'ni daha da yakınlaştırmış ve akabinde İstanbul'a gelen Goeben ve Breslau zırhlıları, Yavuz Sultan Selim ve Midilli adı verilerek sözde satın alınmıştı. Bu gemilerin alınmasıyla Alman Amiral Souchonda Osmanlı Donanması'nın hizmetine girmiş ve Amiral Limpus'un görevine son verilmişti (Hacıoğlu, 2013: 480). Tamamen durdurulan çalışmalar bir daha I. Dünya Savaşı içinde Yavuz'un onarım ihtiyacı sırasında ortaya çıkmıştı. Bahriye Nazırı Cemal Paşa ve Dâhiliye Nazırı Talat Paşa Hamidiye gemisiyle Marmara Denizi ve özellikle İzmit Körfezi'nde incelemelerde bulunmuşlar ve Körfez içerisinde Gölcük ve çevresinin yeni kurulacak tersane inşası için makul bir yer olduğunu değerlendirmişlerdi (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 5). Yavuz'u inşa eden Blohmund Voss şirketi Yavuz ve Midilli gibi gemilerin onarımı için Gölcük'te bir tersane inşası amacıyla 1916 yılında, içinde azda olsa Seyrisefain İdaresi'nin hisseleri de olan, "Osmanlı Gemi İnşaatı ve Tamirâtı Bahriye Anonim Şirketi"ni kurmuştu. İstanbul'daki tersaneleri de kullanmak isteyen Blohmund Voss şirketine istekleri çerçevesinde²² Gölcük bölgesinde tersane yapımı için araziler tahsis edilmiş olsa da savaşın Osmanlı ve müttefikleri aleyhine sonuçlanacağına belli olması üzerine bu girişimde ilkinde olduğu gibi sonuçsuz kalmıştı (Hergüner, 2003: 72-73).

Goeben Zırhlısının Rusların Sivastopol limanını bombalamasıyla Osmanlı Devleti de I. Dünya Savaşına dâhil olmuştu. I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın görevi boğazların güvenliğini sağlamak ve Karadeniz'de nakliye ve ulaşım faaliyetlerinin güvenli olarak yapılmasını sağlamaktı (Bargut, ty: 1). Yavuz zırhlısı ise savaş boyunca boğazlarda Ruslara karşı caydırıcı bir güç olma özelliğini fazlasıyla göstermiş, Midilli kruvazörü ile birlikte katıldığı İmroz baskını, I. Dünya Savaşı'nda Osmanlıların son deniz harekâtı olmuştu (*Türk Deniz Kuvvetleri*, 2003: 40-48).

I. Dünya Savaşı sona erdikten sonra yapılan Mondros Mütarekesi, donanmayı tamamen İtilaf Devletleri emrine vermişti. Neredeyse tamamen işgal edilmiş bir ülkede tersane ve limanların işlevselliği ortadan kaldırılmış, denizcilik faaliyetleri için kullanılacak araç gereçlerin tamamına el konulmuştu. Yavuz Haliç'e sığınmadığından İngilizler tarafından İzmit'te gözetim

²¹BOA, İ. DÜİT 8/96 (8 Şubat 1914).

²²Alman Blohmund Voss şirketinin isteklerine cevap olarak Osmanlı Devleti; kurulacak şirketin isminin değiştirilmesini, bedava verilebilecek arazilerin ancak devlet arazisi olduğu takdirde verilebileceğini, Haliç Tersanesi'nin kurulan şirkete verilmesinin mümkün olmadığını, vergi konusunda muafiyet yapılabileceğini ve İstinye Tersanesi'ni işleten Saint Nazaire şirketiyle olan münasebetine devletin karışmayacağını bildirmişti (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 5).

altında tutuluyordu. Savaş yıllarında üç mayın yarası alan Yavuz zırhlısının onarımı için bu dönemde İzmit Körfezi Gölcük bölgesinde bir yüzer havuz inşa edilmesi de gündeme gelmişti.

Donanmanın Teşkilatlandırılması

Ankara'da T.B.M.M.'nin kurulmasıyla Milli Savunma Bakanlığı, Bakanlığın içinde de Genelkurmay Başkanlığı teşkil edilmişti. Fakat denizcilikle ilgili faaliyetlerin artmasıyla yeni bir teşkilatlanmaya ihtiyaç duyuldu. Bu amaçla Umur-u Bahriye Müdürlüğü, T.B.M.M.'nin açılmasından yaklaşık iki buçuk ay kadar sonra 10 Temmuz 1920 yılında Ankara Samanpazarı mahallesinde kurulmuş (Büyüktuğrul, 1984: 76) -Cebeci'de bir Lise binası- ve müdür olarak da Yüzbaşı Şevket (Doruker) atanmıştı (*Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi*, 2006: 4).

Milli Mücadele içinde deniz cephesinin etkinliğinin artmasından dolayı Umur-u Bahriye Müdürlüğü artık yetmemeye başlamıştı. 1 Mart 1921 tarihi itibarıyla müdürlüğün adı Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı Bahriye Dairesi olarak değiştirilmişti (Işın, 1946: 12). Deniz Kuvvetleri'nin en büyük makamı olan Bahriye Dairesi Reisliği, bütün dikkatini gemilerin onarılmasına vermiş, eğitimi ikinci planda tutmuştu.

28 Haziran 1921 tarihinde İzmit Körfezi ve çevresinin düşman işgalinden temizlenmesinden sonra İzmit Körfezi, Ulusal mücadelede daha etkin ve rahat bir şekilde kullanılmaya başlandı. Sevkiyatın karmaşıklaşması ve artması sebebiyle İzmit'te "Kocaeli Komutanlığı Bahriye Müşavirliği ve İzmit Bahriye Kumandanlığı" kurulmuştu (Işın, 1946: 60). Komutanlığına Bnb. Celal İbrahim Bey yardımcılığına da Yzb. Zeki Işın atanmıştı (Ulugün, 2009: 78).

Lozan Antlaşması gereği boğazların silahsızlanması sebebiyle donanmayı İstanbul'dan, daha uygun ve emniyetli bir yere taşımak gerekmişti. İzmit Körfezi bu konuda en uygun yer olarak görülmüş ve İzmit'e Deniz Üssü, Darıca'ya da Müstahkem Mevki Komutanlığı kurulmuştu (Gökçay, 2009: 34). Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı (Karargâhı Derince'de) İzmit Körfezi'nin donanma üssü haline getirilmesi adına daha önce kurulmuş olan İzmit Bahriye Komutanlığı'nın yerini almıştı. 21 Ağustos 1923 yılında kurulan komutanlık (Hergüner, 2011: 190) ilk zamanlarda eski İzmit Tersanesi'nin içinde kullanılmayan binalara yerleşmiş, 1930 yılından itibaren ihtiyaçlar doğrultusunda İzmit

Acısu'da bulunan Fransız Papaz okuluna²³ taşınmıştı. İzmit Bahriye Komutanlığı da erat kışlası olarak kullanılmaya başlanmıştı (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 13). Komutanlığına da Albay Halim Babacan getirilmişti (Çam, 2001: 445). Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı idari konularda Bahriye Dairesi'ne, diğer konularda ise I. Ordu Müfettişliğine bağlıydı (Büyüktuğrul, 1967: 12).

Donanma ve Tersane İçin Gölcük Bölgesinin Seçilmesi

Gölcük bölgesinde bir tersane kurma fikrinin tam olarak nereden geldiğini bilemiyoruz. Torun bu durumdan bahsederken; öncelikle bölgenin coğrafi ve stratejik önemine değinmektedir. Haliç Tersanesi'nin dar olması ve İzmit Körfezi'nin gemi yapım faaliyetlerinde daha uygun olacağını değerlendirmektedir. Torun'a göre; savunmanın kolay yapılabilmesinin yanı sıra İzmit bölgesinin Osmanlı'dan bu yana ormanlarının bol olmasından ötürü İzmit Tersanesi'nin de etkisiyle tersane kültürü açısından önemli bir yer haline gelmesi tersane ve donanmanın Gölcük'e kurulması konusunda önemli etkenler arasındadır (Torun, 2006: 94).

Büyüktuğrul, çağdaşı birçok denizci amiral gibi Mareşal Fevzi Çakmak'ın da yanlış askeri stratejiler uyguladığını ve boğazlar sorununun hep Lozan Barışı'nda yapılan Boğazlar Sözleşmesi'ndeki gibi kalacağını düşündüğünü ve Kocaeli Yarımadası'nı çok korunaklı bir bölge haline getirmeye çalıştığını söylemektedir (Büyüktuğrul, 2006: 45).

Gürdeniz ise neden Gölcük'ün donanmanın merkezi olarak seçildiğini anlamak için dönemin şartlarının iyi okunması gerektiğini belirtmektedir. Gürdeniz şöyle devam etmiştir; Lozan'dan kaynaklanan yaptırımlar İstanbul'a yakın ve derinlemesine bir savunma stratejisinin geliştirilebileceğini, aynı zamanda yolların kesişme noktasında bulunan rüzgâra fazla tabi olmayan İzmit Körfezi'nde Gölcük bölgesinin tersane ve üs olarak kurulmasının nedenleri olmuştur. Fakat günümüz şartlarında Gölcük üssünden bir geminin açık denizlere çıkması ancak oldukça dar boğaz ve geçitlerin aşılması ile mümkün olmakta ve bu durum da donanmanın Gölcük'teki varlığını tartışmaya açmaktadır (Gürdeniz, 2013: 72).

²³Komutanlık binası olarak kullanılan College Français St. Barbe adlı Fransız Papaz Okulu günümüzde hala ayakta. Fenerbahçe Latin kilisesinden o dönemlerde kiralanmış olan okul 20 Mayıs 1931 tarihinde 42.000 liraya satın alınmıştır (Gökçay, 2009: 35). İnşaat süreci olaylara sahne olmuş olan mektep İzmit'in kurtuluş günlerinde gayrimüslim halkın sığındığı bir yer olmuştu. Savaş bittikten sonra da Gölcük'te onarımı süren Yavuz zırhlısında görevli Fransız çalışanlara verilmiş olan okul sonradan komutanlık olarak kullanılmıştır (Çam, 2001: 448).

Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin boğazların silahsızlandırılması ve askerden arındırılması maddesine istinaden ve aynı zamanda Haliç'in dar olması sebebiyle, yapılacak yüzer havuzun Gölcük bölgesine yapılmasına karar verilmişti. Aslında tersane kurulması için Gölcük bölgesine yakın İstanbul civarında bazı yerler önerilmiş olsa da Genelkurmay Başkanı Mareşal Fevzi Çakmak'ın tersanenin Gölcük bölgesinde kurulması için kesin talimatından dolayı bu öneriler dikkate alınmamıştı. Ünlü'ye göre; Fevzi Çakmak Paşa'nın Gölcük'ü istemesinin altında yatan sebep bölgenin bir iç deniz olması ve Kara Kuvvetleri mantığıyla kolay savunulabileceğini düşünmesinde yatmaktadır (Ünlü, 2009: 203/209-210).

Tersane'nin kurulması düşünülen bölgede o dönemlerde,-bugünkü Gölcük'ü düşünürsek hali hazırda kullanılan Astsubay orduevinden Değirmendere'nin Yüzbaşılar semtine kadar uzanan bölgede- herhangi boyda bir geminin yanaşacağı bir liman yoktu. Bu bölgede Rauf Bey Otel-i-Bugünkü Liman Emniyet komutanlığı ile Harp Filosu Komutanlığı arasında - diye bilinen Rauf Orbay'ın sahibi olduğu otelden başka bina dahi yoktu. Rauf Bey bugün Gölcük Anıt Park olarak bilinen arazinin de içinde olduğu Poyraz limanını da içine alan bütün tersane sahasını kapsayan çiftliğin de sahibiydi.²⁴ Öncelikli olarak Rauf Bey'e ait bu arazinin istimlak edilmesi gerekiyordu. Kısmen meyve ve kestane ağaçlarının kapladığı, kısmen de bataklık olan bu bölgede havuz yapımını üstlenen Alman şirketinin bu sürede kurduğu barakalar, daha sonradan Gölcük'ün ilk askeri tesisleri olarak kullanılmışlardı²⁵ (*Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi*, 2006: 22).

Gölcük bölgesi, tersane kurmak için oldukça geniş ve uygun bir alana sahipti. Bölge çok eski bir çiftlik olduğundan içinde kullanılabilir durumda binalar bulunmaktaydı. Söz konusu alan, 1924 yılında Bahriye Dairesi tarafından satın alınınca adı "Bahriye Çiftliği" olarak anılmaya başlanmıştı. Yine Bahriye Dairesi tarafından 1925 yılında Derince'deki eski kışla

²⁴Flander şirketinin personel sayısı gün geçtikçe artıyordu. Rauf Bey otelinin çevresine daha sonra başka yerlere taşınabilecek tekerlekli evler yapılmış ve sahile doğru sıralanan bu evlerden bir "Alman Mahallesi" ortaya çıkmıştı (Erdem, 1991: 36).

²⁵Ulugün, tersanenin kurulması muhtemel "Gölcükler" bölgesiyle ilgili konudan bahsederken; Mimar Vedat Tek tarafından yapıldığı düşünülen Gölcük Çiftlik evinin yer aldığı alanın aslında o dönemde İsmail Paşa Çiftliği olarak anılmakta olan deniz kenarında iki gölden oluşan bir bölge olduğunu belirtmektedir. Bkz. (BOA, Y.PRK.ASK. 153/31 (17 Ağustos 1899); BOA, Y.PRK.ASK. 168/62 (07 Mart 1901); BOA, Y.PRK.UM, 15/109 (25 Şubat 1890) Ulugün tarafından aktarılan Onur'un doktora tezinde, çiftliğin Milli Savunma Bakanlığı tarafından kamulaştırıldığı bkz. (aktaran Ulugün, 2009: 85) Uluç'un tezinde ise çiftliğin Harp Filosu Komutanlığı'nın barınağı olarak ve Deniz Fabrikaları tarafından kullanıldığını belirtmektedir bkz. (aktaran Ulugün, 2009: 85). Bahriye Vekâleti döneminde Alman şirketi tarafından Gölcük bölgesine inşa edilen otel ise subayların kullanılması için Deniz Kuvvetleri'ne bırakılmış, hatta bir dönem Donanma Komutanlığı binası olarak da kullanılmıştı (Büyüktuğrul, 1967: 26). Rauf Bey Otel-i ise; Yavuz'un onarımı sırasında Flander şirketinin çalışanlarına verilmiş daha sonra birçok hizmette kullanılan otel 1980'li yıllarda yıkılmaktan kurtulamamıştı (Erdem, 1991: 36).

binası ve alanlar satın alınarak cephanelik haline getirilmişti. Mahmut Şevket Bey'in de çabalarıyla zamanla İstanbul'dan İzmit'e fabrika ve depo tesislerin taşınma işlemleri de başlamıştı. (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 5) 1924 yılında Deniz Kuvvetleri içinde ilk taşınan birimlerin başında torpido depo ve fabrikaları gelmekteydi. İlk geldiği zamanda bu birimler kurulamamış olduğundan yer problemi doğmuş²⁶ ve bir süre gemilerde bekletilen malzeme ve cephaneler Çulhane'de torpido fabrikası kurulmasıyla buraya taşınabilmiştir. Adı daha sonraları "Kocaeli Deniz Fabrikası" olarak değişecek olan "Kocaeli Bahriye Fabrikası" kurulmuş, aynı zamanda bir Torpido Regüle Fabrikası da kurulmuştu. Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevkii Komutanlığı'na bağlı bu birimin yanında aynı bölgede torpido deposu da teşkil edilmişti. 1924 yılında İzmit Tersanesi'nde, Mayın Komutanlığı ve Elektrik Santrali de kurulmuştu. Top fabrika ve tezgâhları ise 1926 yılında İzmit'e taşınmış ve tersane içindeki barakalara yerleştirilmişti (Büyüktuğrul, 1967: 12).

Yavuz Zırhlısının Onarımı ve Gölcük Tersanesi'nin Kurulması

Yavuz zırhlısı I.Dünya Savaşı başında Ruslara karşı boğazlarda caydırıcı bir güç olmuşsa da, savaşı aldığı mayın yarası sonucunda atıl vaziyette limanda geçirmişti. Amiral Souchon'un yerine geçen Pasiwitz'in Gökçeada'daki İngiliz üssüne baskın yapma isteği Midilli'nin batmasına Yavuz'un da üç büyük mayın yarası almasına sebep olmuştu. Rusların savaş dışı kalmasıyla Yavuz'un Karadeniz'in kuzeyinde Sivastopol limanında havuza alınması düşünülmüş fakat bu gerçekleşmeyince Yavuz harekât dışında kalmış vaziyette limanda komuta gemisi olarak kullanılmaya devam etmişti (Büyüktuğrul, 2006: 66). I.Dünya Savaşı'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun aleyhine sonuçlanmasıyla Yavuz zırhlısı da kendi kaderine adeta terk edilmişti. Bakımının yapılabileceği bir havuz bulunmaması onu çürümeye bırakmaya mecbur etmişti. Sadece teknesi değil her türlü silah ve sistemleri de aynı makus kaderi yaşıyordu. Tuzla'da atıl vaziyette yatan geminin eğitimsiz ve az sayıda personeli ve üç büyük mayın yarası vardı. Gemi İngiliz muhriplerinin kontrolünde ve kıyıya çok yakın duruyordu. İzmit Körfezi'ne giriş tamamen yasaklanmıştı. Donanmanın diğer gemileri de Haliç'teydi.

²⁶ Bakanlar Kurulu kararıyla Haliç Tersanesi'nin Gölcük bölgesine taşınmasına karar verilmiş olsa da malzemeleri koyacak bir bina bulunmadığından taşınma işleminde büyük aksaklıklar oluşmuştu. Bu konuyla ilgili Seyr-i Sefain idaresiyle yapılan yazışmalarda yapılması istenilenler ortaya konmuştu (BCA, 30.18.1.1, 28/23.11 (18 Nisan 1928)'den aktaran Torun, 2006: 104).

Savaştan yorgun çıkmış Cumhuriyet hükümeti için donanmanın iyileştirilmesi kapsamında en önemli konuların başında Yavuz zırhlısının onarımının bir an önce yapılması ve tekrar donanmaya kazandırılması gelmekteydi. Tuzla önlerinde demirli Yavuz zırhlısı, onarımı yapılmak üzere daha önce uygun olarak seçilmiş olan Gölcük bölgesine getirilmişti. Cumhuriyetin genç hükümetine göre; her ne pahasına olursa olsun Yavuz'un onarımı mutlaka yapılmalıydı (Erdem, 1991: 36-37). Bunun için hükümet her türlü adımı atmalı ve önceliğini bu onarım faaliyetine vermeliydi (Kandemir, 1954: 3408). Yavuz zırhlısının onarımı ve daha sonra yapılacak modernizasyonu için Gölcük'te bir "Fen Müşavirliği (Yavuz Tamirat Komisyonu Başkanlığı)" oluşturulmuştu (*Cumhuriyet Dönemi Türk*, 2002: 21).

Gölcük'e tersane kurma çabaları İsmet İnönü hükümetinin verdiği öneme rağmen bir türlü hızlı gelişim gösteremiyordu. 27 Kasım 1924'te Bahriye Vekâleti'nin kurulması ve 30 Aralık 1924 tarihinde İhsan Bey'in vekâletin başına geçmesi bile (Oran, 2012: 207) bu süreci yeteri kadar hızlandıramamıştı. Bahriye Vekâleti'nin kurulması ile Yavuz'un onarım faaliyetlerinde yaşanan sıkıntıların giderilememesi ve onarımın yapılması konusunda istenilen sonucun alınamaması Mustafa Kemal Paşa'yı rahatsız etmişti. Konuyu yerinde incelemek isteyen Mustafa Kemal Paşa 21 Eylül 1925 günü Yavuz zırhlısını ziyaret etmişti. Mustafa Kemal Paşa, gemi komutanı Eğrikapı'lı Yarbay Necati'ye, ilk defa geldiği Yavuz'un en kısa zamanda Türk ulusunun ihtiyacı olan sağlam ve güçlü bir zırh haline sokulacağını söylemiş, denizciliğe ve dış politikaya önemli katkıları olacağını vurgulamıştı. Nitekim Mustafa Kemal Paşa'nın talimat gibi sözleri Yavuz'un onarım faaliyetlerini hızlandırmıştı.

Yavuz'un yurtdışında onarımının yapılması gündeme geldiyse de²⁷ Bahriye Vekâleti tarafından donanmanın içinde bulunacağı gelecek dönemler de düşünülerek güvenlik gerekçesi ile (*Türk Parlamento Tarihi*: 1994: 249) yurtiçinde onarımının yapılmasına karar verilmiş; bunun içinde Gölcük bölgesinde önce bir havuz yaptırılması sonrada Yavuz'un havuzlanarak onarımının yapılması öngörülmüştü (Büyüktuğrul, 1967: 26).

Yavuz zırhlısının onarımı için yapılacak olan havuz ihalesine 26 Kasım 1924 yılında dört şirket teklif sunmuştu. Bunlar; İngiliz Armstrong-Vickers, Alman Dockbau, Blohmund Voss ve Flander firmalarıydı. Bu teklifler içinde, Blohmund Voss firmasının teklifi pahalı

²⁷Yavuz'un onarımının ilk olarak 1924 yılında, Bahriye Dairesi döneminde Kasımpaşa'daki kuru havuzlarda yapılması düşünülmüştü. Fakat bunun teknik olarak mümkün olmadığı anlaşılınca bu fikirden hemen vazgeçilmişti. 1924 yılı bütçesinden ayrılan 2 milyon lira ile hem Yavuz havuzlanacak hem de taksitle denizaltı siparişi verilecekti. Üstelik bütçeye konulan bu ödenekten başka gelecek yıllarda onarım ve denizaltı alımı için başka ödenek verilemeyeceği de belirtilmişti BCA, 30.18.1.1, 9/27.13 (28 Temmuz 1924).

bulunduğu gerekçesiyle iptal edilmişti. Flander firmasının havuz yapım şekli ise beğenilmemişti. İlk etapta Armstrong-Vickers şirketinin hazır havuz projesinde karar kılınmıştı.²⁸ Biraz da mali konulardaki sıkıntılardan dolayı elinde hazır havuz olan Vickers Armstrong şirketi ile bir anlaşma yapılmış ama tam o dönemde konu Bahriye Vekâleti'ne devredilmişti (*Türk Parlamento Tarihi*, 1994: 260). Bununla birlikte Yavuz zırhlısının onarımı için Armstrong Vickers'in hazır havuzun satın alınması teklifine Türkiye Cumhuriyeti tarafından görevlendirilen İngiltere Büyükelçisi'nin olumsuz rapor vermesi üzerine bu fikirden de vazgeçilmişti.²⁹

Hazır havuz fikrinden vazgeçildiği bir dönemde Flander şirketinden havuz yapımı için yeni teklifler gelmişti. Flander şirketi, 12 ayda teslim etmek şartıyla 25 bin tonluk bir yüzer havuzun 240 bin İngiliz lirasına yapılabileceğini ve bu havuza ek olarak hiçbir ücret talep etmeden 6 ay içinde mayın üretimine başlayabilecek bir mayın fabrikasının da teslim edilebileceğini deklare ediyordu. Flander firmasına havuz dışında bir Mayın Fabrikası yaptırılmasından başka Hollanda'nın "Föye North" şirketine de iki denizaltı siparişi düşünülmüştü.³⁰ Flander firmasının teklifi ile beraber, Flander'den daha güçlü olan Dokbau (Dokbau) firmasının verdiği altı parçalık havuz teklifi de değerlendiriliyordu. Dokbau şirketi altı parçalı havuz için 234 bin İngiliz lirası talepte bulunmuştu. Flander ile Dockbau firmaları arasındaki kıyasıya bir rekabet başlamış ve sonunda Yavuz zırhlısını içine alabilecek büyüklükte bir havuzun İzmit'te yapılabilmesi için mevcut imkânların yeterli olmayacağı sebebiyle havuzun yeniden siparişine karar verilmişti.

Şartlar düzenlenerek yapılan ikinci ihalede en iyi şartları sunan Flander şirketi 225 bin İngiliz lirasına havuz ihalesini almıştı.³¹ Alman Flander şirketinin havuz yapım ihalesini 1.200.000 Türk Lirasına (225.000 İngiliz Lirası) aldığı Bahriye Vekâleti tarafından 9 Mayıs 1925 tarihinde duyurulmuştu. (*Türk Parlamento Tarihi*, 1994: 272) İçinde ayrıca Gölcük bölgesine bir Mayın Fabrikasının ücretsiz olarak yapılacağı maddesini de içeren anlaşma Türkiye Cumhuriyeti adına Bahriye Vekili İhsan Bey, Flander şirketi adına ise Mösyö Holds Müller tarafından 15 Temmuz 1925 tarihinde imzalanmış, imzalanan belge 8 Ağustos'ta Bahriye

²⁸ I. Dünya Savaşı'nda Armstrong-Vickers şirketinin Almanya'dan hazır havuz aldığı söylentisinin yayılmasıyla önceden belli bir miktar parası ödenmiş olmasına rağmen hazır halde olan bu havuzun alınmasından vazgeçilmişti (Erdem, 1991: 37).

²⁹ Bu vazgeçme kararında donanmadan alınan ve Yavuz'un bir yıl daha olduğu gibi durabileceğini gösteren raporda etken olmuştur (*Türk Parlamento Tarihi*, 1994: 263).

³⁰(Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi) BCA, 30.10.0.0, 62/418.1 (08 Ağustos 1925).

³¹BCA, 30.18.1.1, 13/28/1 (11 Temmuz 1925) Flander ayrıca 7500 İngiliz lirası değerinde bir Mayın Fabrikası kurmayı da taahhüt etmişti (*Türk Parlamento Tarihi*, 1994: 264-274).

Vekâleti'ne iletilmişti. Alman şirketi Flander 1926 yılında bitirdiği havuz inşasının yanı sıra birçok bina³² ve sosyal tesis de yapmıştı. 28 Mayıs 1924 tarihinde yayınlanan 514 sayılı kararname ile 1925 bütçesinden Yavuz'un onarımı için çıkan iki milyon lira ödenek yetersiz olduğundan Yavuz'un onarımı 1926 yılına kalmıştı. Yavuz onarımının yapılmasının yanı sıra modernize de edilecekti.

Flander şirketinin yapacağı havuz altı parçadan oluşuyordu. Havuzun her parçası ayrı olarak havuzlanma kabiliyetine sahipti. Flander şirketi 1925 yılının Ekim ayında havuzu kurmak için ilk atölyeleri ve personelin kalacağı yerleri inşa etmeye başladı. Havuzun yapımında kullanılacak vinç de aynı tarihlerde Gölcük'te hazır bulundurulmuştu. Binbaşı Süreyya Denizeri emrindeki bir grup asker Flander şirketinin havuzu inşa edeceği bölgedeki ormanlık alanı temizlediler. Böylece havuzun denize indirilmesi için ihtiyaç duyulan eğim de sağlanmıştı. Havuzun inşa edileceği bölgede gerekli deniz dibi taraması yapılması için de yurt dışından gerekli malzemelerin satın alınması talep edilmişti.³³

Flander şirketi tarafından 1925 sonlarında başlanılan havuz yapım projesi 22 Ağustos 1926 tarihinde hava muhalefeti nedeniyle yapılacak havuza ait malzemenin getirilememesi nedeniyle Flander şirketinin isteğiyle 75 gün daha uzatılmış³⁴ ve nihayetinde 1926 yılı sonu geldiğinde tamamlanmıştı. Havuzun yanı sıra ihtiyaç duyulan kıyı tesisleri ve atölyelerde bölgeye yayılmaya başlamıştı. Fakat Yavuz'un havuzlanması sırasında zarar gören havuzun teslim tarihinde değişikliğe gidilmiş -22 Haziran 1926 tarihinde imzalanan 4039 sayılı kararname uyarınca- Aralık 1926'da tamamlanan havuz (Altun, 2003: 7-9) ancak 29 Ağustos 1927 tarihinde Bahriye Dairesine teslim edilebilmişti (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 9).

Havuzun yapımının tamamlanmasından sonra sıra Yavuz zırhlısının önce havuza alınmasına sonrada onarılmasına gelmişti. 1926 yılına sonuna kadar donanmaya ait gemilerin onarım işlerini Marmara Üssü Bahri Komutanlığı yapıyorken, Yavuz zırhlısının onarım ihalesi 5 Aralık 1926 tarihinde Fransız "Chantiers et Ateliers de Saint Nazaire – Penhoed" şirketine verildi.³⁵ (Torun, 2006: 101)Yavuz'un onarımı için Bahriye Vekili İhsan Bey üç milyon

³²Proje kapsamında tersane için genel müdürlük binası, güverte müdürlüğü binası, leylek tip kreyn, mayın fabrikası, yüzer havuz iskeleler, yollar, ambarlar, kantin ve gazino binası ile dizel kuvvet ve su santrali yapılması öngörülmüştü. Bu binalardan günümüze kalan olmamıştır (Eyiceoğlu, 1962: 4).

³³BCA, 30.18.1.1, 18/16.16(07 Mart 1926).

³⁴[BCA, 30.18.1.1, 20/54.20 \(22 Ağustos 1926\).](#)

³⁵ Şirketin asıl adı Penohed'dir. Penohed Fransa'nın Saint Nazaire kentinde konuşlu olduğundan Türkiye'de Saint Nazaire (Sentnazar) olarak biliniyordu ve birçok kaynakta şirket adı Saint Nazaire olarak geçmektedir. Şurası ilginçtir ki Yavuz (Ex. Goeben) Alman yapımı bir gemiydi. Fakat bir Fransız şirket tarafından onarımı yapılacaktı. (Eyiceoğlu, 1962: 8) Havuz yapımı işinin Almanlara verilmesinden sonra Fransızları da memnun

liralık bir yetki almıştı. Saint Nazaire ile yapılan sözleşme gereği Yavuz'un 1927 yılı sonuna kadar onarımının tamamlanması öngörülmüş, şirket tarafından sigortalanan gemiye, bunun içinde şirkete iki yıl süren bir ödeme planı sunulmuştu (*İnönü'nün Söylev ve Demeçleri*, 1946: 162-175).

Alman Flander şirketinden kalan yerlerin satın alınması dışında Gölcük bölgesine birçok atölye ve binalar inşa eden St. Nazaire şirketi³⁶ Yavuz'u onarmaya başladığında, Milli Savunma Bakanlığı da ayrı bir Müşavirlik birimi oluşturarak Gölcük'te sondaj faaliyetlerine başlamıştı. Bundan başka müşavirlik, merkezi Lübeck şehrinde olan Almanların Flander şirketi temsilcisi olan Holtis Müller ile Milli Savunma Bakanlığı arasında yapılan sözleşme uyarınca daha önceden devredilmiş olan³⁷ tesislerin de St. Nazaire şirketi tarafından satın alınması sağlanmıştı (Ulugün, 2009: 89). Saint Nazaire şirketiyle yapılan anlaşmada Yavuz zırhlısının onarımının bir senede bitirilmesi ve onarım boyunca da geminin sigortalması öngörülmüyordu. Havuz daha sonra farklı gemi tiplerinin havuzlanabilmesi ve kendisinin de bakımının yapılabilmesi için altı farklı parçanın birleştirilmesiyle oluşturulmuştu. Günün şartları için zor bir görev olan bu denli büyük bir havuza böylesine dev bir gemiyi havuzlama işi hiç de kolay değildi. Yavuz'un havuzlanması için Almanya'dan mühendis getirilmiş fakat Yavuz zırhlısı, havuzlanma sırasında kızakların kırılmasından dolayı havuzun içine düşmüştü (Ünlü, 2009: 203). Bu olaydan sonra Flander şirketi tarafından havuz tekrar onarıma alınmış ve onarımı için otuz haftalık bir uzatma dilimi uygun görülmüştü.³⁸ Yavuz, havuzun onarılmasından sonra 20 Eylül 1927 tarihinde İsveçli mühendis Ebalmilad ile birlikte Cavit Bey tarafından tekrar havuzlanmıştı. Meydana gelen kaza sonrası Saint Nazaire şirketi tarafından onarımı öncesinde sigorta priminin yüzde 1'den yüzde 5'e çıkartılması ve bununda Bahriye Vekâleti tarafından karşılanması teklifi Bahriye Vekâleti tarafından uygun görülmemişse de³⁹ sorun Yavuz zırhlısının sigortalama kısmının Yavuz'un onarımının en tehlikeli döneminde yapılmasına karar verilmesiyle çözülmüştü (*Türk Parlamento Tarihi*, 1994: 288-290).

etmek adına, Atatürk'ün 20 ay süren havuzun yapımı tamamlandığında da Yavuz'un onarım işini Fransızlara verdiği düşünülmekteydi (Güvenç, 2003:7).

³⁶ Onarımın tamamlanmasını müteakip onarımı yapan Fransız Saint Nazaire şirketi 250 personeliyle Türkiye'den ayrıldı ve yerini Türk personele bıraktı. Gölcük Tersanesi Tarihçesinde Fransız işçilerin sayısı 400 olarak verilmiştir (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 12).

³⁷BCA, 30.18.1.1, 26/54.9 (14 Eylül 1927'den aktaran Torun, 2006: 101).

³⁸BCA, 30.18.1.1, 24/37.9 (15 Haziran 1927).

³⁹BCA, 30.18.1.1, 26/57.7 (24 Ekim 1927).

Bahriye Vekâleti Yavuz'un onarımı ve diğer tersane tesislerin yapımıyla ilgilenmesine rağmen 1928 yılına kadar her iki konuda da gerekli ilerlemeyi gerçekleştirememiştir. Özellikle Bahriye Vekâleti'nin kaldırılmasından sonra İngilizler Yavuz'un onarımının tamamlanamayacağını düşünmüş olsalar da yanılmışlardı. Gecikmeli olsa da Yavuz'un onarım süreci ilerliyordu (Güvenç, 2003: 8). 27 Eylül 1929 tarihinde Yavuz'un onarım çalışmalarını yerinde denetlemek için bizzat İsmet Paşa, ardından 7 Aralık 1929 tarihinde de Atatürk, Gölcük'e gelmişti (Cumhuriyet, 1929). 10 Ekim 1929 tarihinde onarım süreci kısmen tamamlanan gemi 25 Şubat 1930 tarihinde denize indirilmiş (Hergüner, 2003: 51-52) ve Bahriye Vekâleti döneminde başlayan onarım ve yenilenme süreci 25 Şubat 1930'da sonlandırılmıştı. Yavuz'un ilk komutanlığına da Albay Fahri Engin tayin edilmişti (Büyüktuğrul, 1967: 58). Yavuz zırhlısının onarımının bitip donanmaya katılmasıyla donanmada yeniden teşkilatlanma ihtiyacı doğmuştu.⁴⁰

Gölcük, Yavuz zırhlısının onarımı için kurulan havuz ve diğer tesislerle birlikte donanmanın önemli bir merkezi haline gelmişti. Bölgenin bir tersaneye dönüştürülebilmesi için ilk girişimler 1927 yılından sonraya denk gelmişti. Tersanenin ve fabrikaların temeli bu sene atılmıştı. Alman şirketi Flander barakaların yanı sıra onarım atölyeleri, mayın, akümülatör ve torpido fabrikası inşa etmişti. 1930 yılında Çulhane'deki Torpido Fabrikası Gölcük'e taşınmıştı. Alman ve Fransız şirketlerinin Yavuz'un havuzlanması ve ilk tersane kurulması yönünde yaptıkları çalışmalarda kullanılan barakalardan 4 Ağustos 1930 yılında "Gölcük Deniz Fabrikaları" meydana getirilmişti.⁴¹ Alman şirketlerinin yaptığı baraka ve binalar müdürlük binalarına dönüştürülmüştü. Fransızların Yavuz'un tamiri akabinde sözleşmeleri gereği bıraktıkları baraka ve binalar önce hükümete devredilmiş daha sonra da tersanede çalışan subaylara verilerek lojman olarak kullanılmıştı.⁴² Alman müdür için yapılan bina Donanma Komutanlığı binasına dönüştürülmüştü. Çerkeş İsmail Paşa'nın yaptırdığı Gölcük'ün üst kısmındaki bölge ve içindeki ahşap bina da Gölcük Hastanesine çevrilmişti.⁴³

⁴⁰1938 yılında yeni bir onarım daha geçiren Yavuz zırhlısı Tümamiral Şükrü Okan'ın imzaladığı programla 19 Kasım 1938 günü Atatürk'ün na'şını İzmit'e getirmişti. 1941 yılında uçaksavar topları yenilenmiş olan zırhlı 1948 yılına kadar Kavaklı sahilinde mania ağları içinde bütün görkemiyle durmuştu. 1948 yılında yurtiçi ve yurtdışı tatbikatlarına katılan zırhlı tekrar Gölcük'e dönmüştü (Kayarlar, 1976: 33-34). Daha sonra Gölcük Poyraz Rıhtımına çekilmiş ve 1950 yılına kadar da Donanma Komutanlığı komuta gemisi olarak (Komutanı Mehmet Ali Ülgen) görev yapmıştı. Yavuz zırhlısı son olarak 1950 yılının Eylül'ünde bir tatbikatta yer almıştı. Daha sonraları Kavaklı sahiline alınan geminin borda numarası da B70 olarak değiştirilmişti. 20 Aralık 1950 tarihinde hizmet dışına çıkarılmış olan gemi 1954 yılında ise donanmanın aktif olan gemiler listesinden de çıkarılmıştı (Besbelli, 1973: 10-11).

⁴¹Gölcük Tersanesi'nin ilk temel atma töreninin yapıldığı tarihtir (*Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi*, 2004: 27).

⁴²BCA, 30.18.1.2, 23/62.20 (06 Eylül 1931)

⁴³Bu bina "Hükümet Konağına" çevrildi. Bugün hali hazırda kullanılan askeri hastane yapılıncı 1954 yılında Maliye'ye devredilmiş ve uzun bir dönemde hükümet konağı olarak kullanılmıştı. (Ulugün, 2009: 69)

Alman şirketinin havuz dışında yaptığı Akü, Torpido, Mayın santralleri de subay misafirhanesine çevrilmişti (Büyüktuğrul, 1967: 57).

Donanma ve Tersanenin Gölcük'e Taşınması

1928 yılı tersane kurma çabaları açısından ivme kazanılan bir yıl olmuştu. Milli Savunma Bakanlığı'nın 4 Nisan 1928 gün ve 2484/89 sayılı ve Genelkurmay Başkanlığı'nın 18 Nisan 1928 tarihli Milli Savunma Bakanlığı'na gönderdiği yazılarıyla Haliç Tersanesi'nin İktisat Bakanlığı'na devredilmesi uygun görülmüş ve tersanenin kalan kısmının da İzmit Körfezi'ne taşınması kararı alınmıştı. Kararnameye göre Lozan Anlaşması gereği artık boğazların silahlanamayacağı ve donanmanın İzmit Körfezi'ne taşınacağı belirtilerek bu konuda yapılması gerekenler belirtilmişti (aktaran Torun, 2006: 98). Hükümet tarafından alınan kararlara ve verilen sözlere rağmen Seyrisefain İdaresi gereken depoları İzmit Tersanesi içine yapmamıştı. Saint Nazaire şirketi Yavuz'un onarımını ancak 1930 yılında yaptığı 7 milyon liralık masrafla tamamlayabilmişti. Gölcük'te ise bu firmalardan kalanlarla yeni bir tersanenin temelleri atılmış oldu. Bunun dışında İstanbul tersanelerinde kullanılabilir malzemelerin Gölcük bölgesine taşınması 1932 yılına kadar devam etti (Hergüner, 2003: 74). Bu tarihte o zamana kadar yapılan çalışmalar neticesinde 10.000 tona kadar gemilerin inşa ve onarım faaliyetlerinin yürütülebileceği "Gölcük Tersanesi Şartnamesi"⁴⁴ oluşturulmuştu (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 12).

1930 yılından sonra Yavuz'un onarım süreciyle gelişen bölgeye yeni bir tersane kurmak için girişimlere başlanmıştı. İhale usulü yapılacak projeye tersanenin yanında Gölcük şehrinin kurulması faaliyetleri de eklenmişti. Gölcük'te yaptırılacak olan tersanenin kapalı yapılan ihalesinde Netherlands Harbour Works dışında Fransız Schnieder ve Alman Hohtif firmalarının da katılması sağlanmıştı.⁴⁵ Sonradan Emlakbank Yapı İşleri Limited şirketi⁴⁶ ve

⁴⁴ 1932 yılında tamamlanmış olan şartname 10 bin tona kadar her türlü donanma gemisinin inşa ve onarımını yapabilecek kapasitede tesis ve fabrikaları içeren bir şartnamedir. Şartnamede kurulacak tersanenin yanı sıra merkezi Gölcük olarak belirlenen donanmanın altyapısının temelini oluşturacak olan diğer tesisler de belirtilmişti (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 12).

⁴⁵BCA, 30.18.1.2, 84/65.2 (14 Temmuz 1938)

⁴⁶BCA, 30.18.1.2, 84/84.15(19 Eylül 1938)

Julius Berger Consorsium ile Sanayi ve Ziraat Makinaları T.A.Ş.⁴⁷ şirketleri ve Alman Grünund Bilfinger AG firması da⁴⁸ kapalı zarf usulü yapılan ihaleye davet edilmişlerdi.

Şartname neticesinde açılan ihaleyi dört Alman firmasının da içinde bulunduğu⁴⁹ Hollandalı Netherlands Harbour Works şirketi “Hollanda Projesi”⁵⁰ adıyla bilinen ve içerisinde Gölcük Deniz Üssünün de bulunduğu 86 gruptan oluşan bir proje ile kazanmış ve 14 Haziran 1934 tarihinde sözleşme yapılmış olsa da ilk etapta 13 gruptan oluşan ilk kısmı ihale sürecine dahil edilebilmiştir.⁵¹ Fakat projenin sözleşmesi ancak 1939 yılında yapılabildiği.

Haliç Tersanesi’nden getirilen ve Yavuz zırhlısının onarımı için yapılan tesislerin bırakılmasıyla oluşturulan küçük tersanenin başına geçen Bnb. Emrullah Bey (Apak) Gölcük Tersanesi’nin – o zamanki adı Gölcük Deniz Fabrikaları – ilk müdürü oldu. 1930 yılında 1100 kişi çalışan Gölcük Tersanesi’ne Müh. Yzb. Ata Nutku’nun tayin olmasıyla tersanenin faaliyetleri de ivme kazanmıştı. Yaklaşık elli yıldır gemilerini yurtdışında yaptıran ülkenin, Gölcük Tersanesi’nin faaliyete geçmesiyle birlikte artık kendi gemisini de yapabileceğine inanılmaktaydı. İstanbul’dan getirilen malzemelerle oluşturulan Deniz Fabrikaları donanmanın onarımının yanı sıra yeni gemilerde imal edebilirdi. Tersanenin bu kapasitesini ortaya koymak adına Milli Savunma Bakanlığı Başbakanlığa Ata Nutku önderliğinde 1250 tonluk bir yağ gemisi yapmayı teklif etmişti. Kabul edilen teklif sonrası⁵² 26 Mayıs 1934 tarihinde kızağa konulan (*Cumhuriyet Bahriyesi Kronolojisi*, 2006: 31) 1250 tonluk “Gölcük Yağ Gemisi” Gölcük Tersanesi’nde inşa edilmiş olan ilk gemi olmuş ve 1938 yılında faaliyete geçmişti (Hergüner, 2003: 75).

1932-1933 yılları arasında tersaneye personel temin etme amacıyla Gölcük’te Mükellef Çırac Okulu da yapılmıştı (Ulugün, 2009: 58-59). Bundan başka 21 Nisan 1938 tarihinde Bakanlar Kurulu’nca kabul edilen 2771 sayılı yasanın 94. maddesine göre düzenlenmiş olan “Deniz

⁴⁷ BCA, 30.18.1, 85/91.18 (18 Ekim 1938).

⁴⁸ BCA, 30.18.1.2, 82/30.19 (13 Nisan 1938).

⁴⁹ Firmalar; Philips Holman, Gulte Hafnung, Julios Berger, Siemens Bad Union’du (Körfezde Bahriye, 2002: 146).

⁵⁰ Gölcük Liman, Tersane ve Üssü bahri Muvakkat Projesi, Netherland Harbour Works Co, 22 Ocak 1935. Kitap 2014 yılındaki komutanlık binası altındaki arşivde tesadüf eseri olarak bulunmuş ve tersanenin gerçek bir tarihçesini çıkarmak ve araştırmalarda kullanılmak üzere Gölcük Tersanesi Komutanlığı tarafından çoğaltılmıştı. Kitabın orijinal nüshası halen Gölcük Deniz Arşivinde 212-F2-211 numaralı arşiv kaydıyla bulunmaktadır.

⁵¹ Haziran 1934’de 2/782 sayılı tersane kurulmasını içeren kararnameye konulan ek kararname ile anlaşmanın bir sonraki seneyi de içerecek şekilde yapılması kararlaştırılmıştı (BCA, 30.18.1.2, 46/46.1 (27 Haziran 1934).

⁵² BCA, 30.10.0.0, 63/422.13 (09 Haziran 1934).

Dâhili Hizmet Talimnamesi” kabul edilmiş ve bu düzenlemeler ile donanmanın daha da güçlendirilmesi ve düzenli bir program dahilinde çalışması sağlanmak istenmiştir.⁵³

1939 yılı II. Dünya Savaşı’nın seslerinin duyulduğu yıllardı. Savaşın patlak vermesi projenin gerçekleşmesi için önemli bir engel teşkil ediyordu. Sadece savaş değil, maddi ve siyasi konulardaki sıkıntılarda tersane projesinin gerçekleşmesinin zor olduğuna bir işaretti. Kredi anlaşmalarının onaylamaması ve müteahhit grubun teminat mektubunu getirememesi en önemli engellerden biriydi.⁵⁴ Maddi konuların yanında siyasi konular ve anlaşma yapılan şirketlerle yaşanan sorunlarda projenin yapılamamasında önemli bir etken olarak görülmüş, anlaşma yapılan şirketlerin daha sonraları bu projeyi maddi imkânlar elde etseler bile tamamlayamayacağı kanaatine varılmıştı.⁵⁵

Genelkurmay Başkanlığı çok önem verdiği projenin gerçekleşebilmesi için ilk zamanlar İngiliz şirketlerine başvurulması gerektiğini savunurken Milli Savunma Bakanlığı bunun pek olanaklı olmadığı görüşündeydi (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 17). Milli Savunma Bakanlığı’nın uygun gördüğü teklife istinaden refakatçi Bnb. Ata Nutku ile birlikte İngiliz amiraller Davis ve Morgan 1941 yılında hem Gölcük hem de Haliç Tersanesi’nde incelemelerde bulunmuşlardı. İncelemeler neticesinde “Hollanda Projesi” adıyla bilinen Netherlands Harbour Works şirketinin projesinin birkaç küçük değişiklikle uygulanabileceğini, tersanenin ve çevresine inşa edilecek sosyal tesis, hastane, bina ve atölyelerinde, İngiliz ve Amerikan desteğiyle yapılabileceği sonucuna varılmıştı (*Gölcük Tersanesi Tarihçesi*, 1999: 16-17).

1942 Ağustos’unda İngiltere’den gelen heyet tarafından tersanenin son durumu ile ilgili bir rapor düzenlenmişti. Milli Savunma Bakanlığı da yayınlanan bu rapora istinaden oluşturduğu komisyon ile tersanede yapılacak yeni fabrikalar için 1942 yılının Ekim ayında ihale sürecini başlatmıştı (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 17). Bunun yanında tersanede çalışan işçiler için önemli bir ihtiyaç haline gelen işçi evlerinin de bir an önce yapılması gerekiyordu.⁵⁶

⁵³BCA,30.18.02. 83/34.13 (21 Nisan 1938’den aktaran Torun, 2006: 106)

⁵⁴BCA, 30.10.0.0, 63/423.3 (18 Temmuz 1940). Milli Müdafaa Vekâleti, Başvekâlete yazdığı yazıda Alman şirketlerinin maddi sıkıntılar çektiğini ve tersane kurma çabalarının dikkatle izlenmesi gerektiği görüşünü bildiriyordu BCA, 30.10.0.0, 63/422.16 (04 Ağustos 1939).

⁵⁵ BCA, 30.10.0.0, 63/423.9 (04 Eylül 1941).

⁵⁶Gölcük Tersanesi bünyesine yeni kazandırılacak 3 fabrikanın (dökümhane, makina ve tekne inşa) ve bu fabrikalarda çalışacak işçiler için işçi evlerinin yapımı ile ilgili olarak bölgede istimlâk çalışmaları devam etmişti

Fakat dönemin şartlarında tersane ve üs inşaatları çok hızlı yapılamıyordu. Gölcük'te yapılacak yeni tersane projesine, II. Dünya Savaşı'ndan alınan dersler neticesinde gerekli olan değişikliklerin yapılması gerekiyordu. Bunun için bu planları daha önce yapmış olan⁵⁷İngiltere'nin adına İskenderiye'de çalışan Hollandalı yüksek mühendis Bloum⁵⁸ (bazı kaynaklarda Blom, Blohm veya Blezum olarak da geçmektedir) 25 Ekim 1943 tarihinde Ankara'ya gelmiş ve bir ay süreyle Türkiye'de kalmıştı.⁵⁹ Bloum'un 1943 yılında verdiği konferansa istinaden proje üzerinde bazı tadilatlarla gidilmişti. Hem II. Dünya Savaşı'nın yükü hem de maddi sıkıntılardan dolayı tersanenin gelişimi yavaş gitmiş, ancak Marshall yardımlarından sonra belli bir ivme kazanabilmişti (*Donanma Komutanlığı Tarihiçesi*, 2002: 17).

Donanma Komutanlığı ve Ana Üssün Kurulması

Bahriye Vekâleti'nin lağvedilmesi sonrası donanma içindeki yapıda da bazı belirsizlikler yaşanmıştı. Kurulan birçok başkanlık ve müşavirlik makamlarından sonra Donanma Komutanlığı kurulmuş, fakat uzun ömürlü olmadan oda kapatılmıştı. Kaldırılan Donanma Komutanlığı 1935 yılından sonra tekrar kurulmuştu (Ünlü, 2009: 207). Bu tarih aynı zamanda donanmanın ilk defa bir kıyı birliğinde ayrı bir binada operatif bir komutanlık olarak kurulduğunu göstermesi açısından önemliydi (*Türk Bahriyesinin İlkleri*, 2014: 23). Aslında Donanma Komutanlığı'nın teşkil edilmesi yapıda çok büyük değişiklikler oluşturmamıştı. Donanma Komutanlığı Kurtuluş Savaşı sonrasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı kuruluncaya kadar geçen süre içinde özellikle Gölcük'te konuşlandırılarak Ege ve Karadeniz'den gelecek tehdidi bertaraf edebilecek şekilde teşkilatlandırılmış, Genelkurmay Başkanlığı'na bağlı olarak da Türk deniz gücünün merkezini oluşturmuştu. 23 Aralık 1922 tarihinde Güverte Albay Ahmet Hamdi Denizmen ile başlayan Donanma Komutanlığı görevinde bugüne kadar 45 subay görev almıştı.

BCA, 30.18.1.2, 98/39.8 (09 Mayıs 1942). Bahse konu evlerin ve tesislerin emaneten yaptırılması için Mart 1942 tarihinde kararname yayınlanmıştı BCA, 30.18.1.2, 97/125.3 (04 Mart 1942).

⁵⁷ BCA, 30.18.1.2, 104.1.6 (04 Kasım 1943).

⁵⁸Bloum 1943 yılında Türkiye'ye gelmiş Gölcükte kurulacak bir tersane hakkında bir konferans ve detaylı bir rapor sunmuştu. Bloum'un raporunda en dikkat çekici noktalardan biri Üssü Bahri Komutanlığı'nın yerinin Erdek, Gemlik ve Pendik bölgelerinden birine taşınması fikriydi. Bu yerler içinde de İstanbul'a yakınlığı da değerlendirerek Pendik bölgesi uygun görülmüştü. Fakat II. Dünya Savaşı'nın başlaması bu projelerinde hayata geçmesini engelledi. Bu metnin ayrıntıları için bkz. (Eyiceoğlu, 1962: 11-15).

⁵⁹BCA, 30.18.1.2, 104/18.19 (15 Ekim 1943).

Donanmanın sürekli geliştiği 1928 ile 1931 arası dönemde donanma, müsteşarlık kanalından Milli Savunma Bakanlığı'na, muavinlik kanalından ise Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmıştı. Yavuz'un onarımının tamamlanmasını müteakip yeni gemilerin de alınmasıyla Donanma Komutanlığı teşkilinde bir kez daha değişikliğe gidildi. 24 Kasım 1931 tarihinde Donanma Komutanlığı kaldırılarak – aslında adı değiştirilerek – Harp Filosu Komutanlığı adıyla tekrar düzenlenmişti. Yavuz zırhlısı doğrudan Genelkurmay Başkanlığı'na bağlanmış donanma ise Yavuz dışında kalan gemilerden teşkil edilmişti. Donanmanın eğitim merkezi Gölcük, denizaltılar içinse Erdek olmuştu (Büyüktuğrul, 1967: 62). Donanmanın kaldırılmasında dönemselsel yaşanan teknik gelişmelerin ve Yavuz gemisinin hizmete girmesinin etkisi olduğu söylenebilir (Ünlü, 1996: 76). 24 Kasım 1931 tarihinde kaldırılan Donanma Komutanlığı'nın yerine Harp Filosu Komutanlığı kurulmuştu. Ancak bu değişiklik çok uzun sürmemişti. Üstelik Donanma Komutanlığı makamının kaldırılması özellikle deniz subayları arasında hoşnutsuzluğa neden olmuştu. Gerek bu sebep gerek Hızırreis, İtareis ve Kemalreis gambotlarının mayın gemisine çevrilmesinden, gerekse rütbe değişikliklerinden dolayı Donanma Komutanlığı 30 Eylül 1935 tarihinde tekrar kurulmuştu (*Donanma Komutanlığı Tarihçesi*, 2002: 14).

Yavuz zırhlısının onarımını müteakip Gölcük aynı zamanda yeni kurulan bir şehir olarak, donanmanın yeni üssü haline gelmeye başlamıştı. Gölcük'te yeni bir tersane kurulması konusuna değinirken Vehip Engin şöyle diyor;

Dünyanın en güzel sahilinde bir numune tersane kurmak yolundayız demekle mübalağa etmiş olmayacağız. Büyük Atatürk'ün buyurmuş olduğu gibi, çok işler başardık, fakat daha mühimleri henüz önümüzde bulunmaktadır. Şüphesiz eksiler ve dertler mevcuttur. Fakat istikbale ümitle bakmak için inşirah verici birçok belirtiler vardır. Onbeş sene evvel en iptidai bir Afrika kasabası gibi kirli suları açıkta akan sekiz on salaştan ibaret o gecekondulu Gölcük'ten; bugün bir mamure, bir endüstri antı yaratıldı. Kuzeybatı Anadolu'nun büyük elektrik şebekesinden, vilayet merkezlerine bile "Rantabl Değildir" diyerek enerji verilmezken, Gölcüğüümüze binlerce kilovatlık enerji verecek müstakil kan damarı çekilmektedir. Bu kuvvet kaynağı, şimdi bile pek seri olan inkişafı daha da hızlandıracaktır. Orası artık mahrumiyet bölgesi değil de, sinesinde barındırdığı vatandaşlar için "ne mutlu" denilecek derecede müterakki, şipşirin bir yurt köşesi durumuna yükselmiştir. Bu neticenin sağlanmasında hizmet etmiş ve etmekte bulunanlara minnet ve şükran hislerimiz sonsuz olmalıdır (Engin, 1952: 137-138).

Yeni fabrikalar kuruluyor binalar inşa ediliyordu. Gölcük Tersanesi'nin taşınma faaliyetleri tamamlanınca donanma üssünün artık Gölcük'e kurulması konusu gündeme gelmiş ve 1 Mayıs 1933 tarihinde verilen yasa önerisine⁶⁰ istinaden aynı ayın 8'nde 2173 sayılı kanunla donanma üssünün Gölcük'te kurulması kabul edilmişti. Gölcük artık Cumhuriyet Donanması'nın yeni ana üssü olmuştu. T.B.M.M'de kabul edilmiş olan 2173 sayılı yasanın içeriği şöyleydi: Muharip ve yardımcı sınıf gemilerin bakım ve onarım faaliyetleri için Gölcük bölgesinde liman ve tersane yapılması gerekmektedir. Bahse konu olan tersanenin yapılması konusunda Müdafaa Milliye ve Maliye Vekilleri görevlendirilmiştir (Torun, 2006: 105). Maliye Bakanlığı'na Gölcük bölgesinde yapılacak tersane binalarının maliyetlerini karşılamak için 4 milyon liralık bono çıkarma yetkisi vermiştir. İlk zamanlar Marmara Üssü Bahri içinde bulunan ve gelecekte Gölcük Deniz Ana Üssü haline gelecek olan "Gölcük Komutanlığı" ise 1937 yılında Donanma Komutanlığına bağlı olarak çalışmaya başlamıştı. Daha önce kurulmuş olan Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Komutanlığı ile Deniz Harp Silah ve Vasıtaları Komutanlığı birleştirilerek 1947 yılında aynı binada "Ana Üs Komutanlığı" teşkil edildi. Bu komutanlığa bağlı İzmit Tersanesi meydan kapısında "İzmit Deniz Komutanlığı" Bekirdere'de "Top ve Mühimmat Komutanlığı", Konca'da "Mayın Komutanlığı", Derince'de "Mânia İşleri Komutanlığı" Üs binasında da "İkmal Gemileri Komutanlığı" vardı (Büyüktuğrul, 1967: 95-96). Aynı yıl gemilerin isimlerinin önüne de TCG (Türkiye Cumhuriyeti Gemisi) ibaresi ilk kez getirilmişti (*Türk Bahriyesinin İlkleri*, 2010: 25). İzmit Tersanesi içinde bulunan Ana Üs Komutanlığına ait tüm kışla ve binalar da Gölcük'e taşınmış ve 1952 yılında Deniz Ana Üs Komutanlığı da lağvedilerek "Gölcük Üs Komutanlığı" kurulmuştur (Gökçay, 2009: 42).

Donanma Komutanlığı ve Tersanenin Kurulmasının Gölcük'e Etkileri

Gölcük, Marmara Denizi'nin güneydoğusunda İzmit Körfezi içerisinde kalan, Kocaeli iline bağlı ve Marmara bölgesinin güney kesiminde yer alan bir ilçedir. İlk yerleşimlerinin tersane ile beraber 1930'lu yıllarda başladığı kentin ilk kurulduğu yıllardaki oluşan köyleri İhsaniye beldesine bağlıydı. Gölcük, 09 Haziran 1936 tarihinde kabul edilen ve 15 Haziran 1936 tarihinde yürürlüğe giren 3012 sayılı kanun ile belediye statüsüne yükseltilmişti. Gölcük'ün ilçe statüsü kazanmasına rağmen Gölcük Belediyesi faaliyetlerini, merkezde hükümet binası olarak kullanılacak bir bina olmadığından 1938 yılında yeni bina yapılanaya kadar

⁶⁰BCA, 30.18.1.2, 33/10.16 (19 Şubat 1933'den aktaran Ulugün, 2009: 93)

Değirmendere Yalı mahallesinde geçici binada sürdürmüştü. Hükümet binasının yapılması sonrası Gölcük Belediye teşkilatı tekrar Gölcük'e gelmişti. Fakat 1940 yılında çıkan kanunla Gölcük Hükümet binasının Deniz Fabrikaları için istimlak edilecek arazi içinde kalması, Gölcük Tersanesi'nde çalışan işçi ve memurun ev yetersizliği nedeniyle daha büyük olan Değirmendere köyünde oturması ve ticari faaliyetlerin daha iyi geliştirilebilmesi sebebiyle 1944 yılında tekrar geçici bir süre Değirmendere'ye nakledilmiş⁶¹ ve 1954 yılına kadar görevini burada sürdürmüştü. 4 Mart 1954 tarihinde ise çıkarılan 6322 sayılı kanun gereğince Gölcük Belediye teşkilatı tekrar Gölcük'e taşınmıştı (Galitekin, 2006: 46). 1953 yılında ilçe statüsüne geçen Gölcük'te nüfus çok hızlı bir şekilde artarak 1940 yılında 5115'e, 1945 yılında ise 8834'e yükselmişti. Nüfus, hükümet teşkilatının Değirmendere'ye taşınmasından sonra düşüş göstererek 1950 yılında 4153 olmuştu (Yıldırım, 1991: 49-50). Gölcük ilçesi merkez bugünkü merkezi olarak düşündüğümüzde yaklaşık 1940'lı yıllara kadar yerleşim yeri olmayan kısmen bataklık kısmen meyve bahçeleri ve fundalıklarla çevrili bir araziydi. Gölcük'ün bu boş arazisi Değirmendere kumsalından Kazıklı köyüne kadar uzanmaktaydı.⁶² Değirmendere ve Kazıklı denilen bölgelerde ise çok eski zamanlardan bu yana azda olsa bir meskenin varlığından söz edilebilir. Bunun en önemli göstergelerinden biri Cumhuriyet dönemine kadar belli dönemlerde buralara gelen gezginlerin yazdıkları seyahatnamelerdir (Ulugün, ty: 55).

Günümüzde Kavaklı (o zamanki adıyla Kazıklı) sahilinin bittiği noktadan yani bugünkü Deniz Astsubay Orduevi'nin bulunduğu bölgeden, bugünkü Yüzbaşılar mahallesine kadar olan sazlık ve boş arazi bulunuyordu. 19. yüzyılın ortalarında özellikle İzmit çevresinde devlet arazisi olarak geçen sahipsiz ırmakların bulunduğu Değirmendere bölgesinde Gökçek-Göncük (Gölcük) olarak adlandırılan bölgede dalyan ağlarının kurulduğu ve balık avlandığı bilinmektedir.⁶³ Bu bölgenin bugünkü Gölcük Tersanesi'nin Tri güverte doku ile Denizaltı Filosu ve İkmal Merkezi üçgeninde kalan yer olduğu anlaşılmaktadır.

Gölcük'te tersane sanayisi hızlı bir şekilde gelişirken, şu anki haliyle bildiğimiz bir merkezi yerleşme bulunmuyordu. Tersaneye çalışmaya gelen usta işçiler ise İstanbul'dan getirtiliyor ve civarda bulunan baraka ve evlere yerleştiriliyordu. Fakat daha önce de belirttiğimiz gibi

⁶¹BCA, 30.11.1.0, 166/6.11 (25 Şubat 1944).

⁶²Kazıklı köyü (Kavaklı), Değirmendere'den sonra sahil üzerinde İzmit'e doğru tek tük evlerin ve birkaç çiftliğin oluşturduğu çok küçük bir köydü. Günümüzden takriben 200-250 yıl öncesine kadar uzanan geçmişle bir Türk köyü olan Kazıklı, Günümüzde artık Kavaklı diye bilinmektedir. 1953 yılında Belediye kararı ile Kazıklı ismi Kavaklıya çevrilmiştir (Galitekin, 2006: 215).

⁶³BOA, C.ML.549/22581 (1841).

birçok yeri bataklık olan bu bölgede işçiler arasında birçok hastalık baş göstermişti. Bu salgın hastalıklar İstanbul'dan gelen usta işçilerin kaçmasına sebep olurken, ihtiyaç duyulan işçi sıkıntısı da Gölcük çevresindeki köylerden sağlanmıştı. Aynı zamanda 1933 yılında kurulan Çırak Okulu da tersaneye usta eleman yetiştirmek amacını taşıyordu (Galitekin, 2006: 38-39). Savaş Baran ilk kurulduğu yıllarda Gölcük'le ilgili şunları yazar:

... O zaman neden Gölcük demişler belliydi. Eski bir denizaltı gemisinden yapılmış iskeleden, gonca römorkörüne binerdik İzmit'e gitmek için. Poyrazın planlara haritalara geçmediği günlerdi. Okulumuz, fabrikalar genel müdürlüğü sahasındaydı. Yavuz'u tamir eden Fransız şirketi çocukları bu sınıflarda okumuştular. Başka okul yoktu civarda. Dekovil hattı fındıklıklar, kestane ağaçları ve gölcükler. Erkin, Turgutreis ve Hamidiye poyrazın olduğu yeri süslerdi. Yavuz demirliydi. Kavaklı açıklarında balık bile tutulurdu etrafındaki mânia ağlarında. Sonra poyraz rıhtımı yapıldı. Yeni yapılar yükseldi etrafta ve şehrin girişinde. Cumaları vapur iskelesi bir sel gibi denizcilerle dolardı. Sonra yollarımız asfalt olmaya başladı. Trafik ışıkları bile takılmıştı. G sınıfları en gözde gemilerdi sonra paşa sınıfları. Balıkçısıyla manaviyle berberiyile ilk süpermarketti kantin kestane ağaçları arasında. Sonra bir fırın kaldı. Gün geçti ismi de yeri de değişti. Yeni lojmanlar yapıldı, apartmanlar iki katlı oldu. O güzel bahçeleriyle 20 evler bile eskidi. Çekilen evler tümü ile yok oldu. Spor müsabakaları yapıldı yüzbaşılarda yüzme yarışları yapıldı. Bir gün geldi deniz fabrikalarının adı tersane komutanlığı oldu. Sonra yeni gemiler yükselmeye başladı. (Baran, 1981: 40-41)

Gölcük ilçe statüsünü 1936 yılında kazanmış olmasına rağmen tersane bölgesinde düzenli bir yerleşim alanı oluşturulmuş değildi. Çoğu ilçe sakini sahil kesiminden daha uzakta oturuyordu. 1940 yılına kadar sadece yeni kurulmakta olan Gölcük Tersanesi'ne ait işçilerin daha sonrada donanmanın kurulması ile birlikte donanmada görev yapan personelin kullandığı o zamanki adıyla "Baraka tipi evler"⁶⁴ ve bu personelin sosyal ihtiyaçlarını giderecek birkaç tesis bulunmaktaydı. Ancak 1940'lı yıllardan sonra Gölcük'ün bugünkü

⁶⁴Tersane ve Donanma personeli için yapılan bu evler bugünkü Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İnşaat Emlak ve İstihkâm Komutanlığı ile Tersane Komutanlığı güneyi arasında bitişik sıra ile yapılmış ve beş barakadan oluşuyordu. Tersanenin genişletilmesi sürecinde 1940'lı yıllarda buldukları yerden bugünkü Astsubay Orduevi civarına taşınmışlardı. İşte ilk Gölcük mesken yerleşimleri bu barakaların çekildiği yerin güney kısmında oluşmuştu. İç Gölcük olarak adlandırılan yer ise bugünkü İkmal Merkezi Komutanlığı ile Gölcük'e ismini veren küçük gölcük ve sazlık kısımlardan oluşuyordu. Buradan bugünkü işaret istasyonu bulunun ve ilk olarak Deniz Hastanesi'nin kurulduğu tepeye (Hastane altı olarak da anılan yer) geçmek için bir kara parçası bulunuyordu. Buradan da Değirmendere'ye kara yoluyla irtibat sağlanmıştı. Gölcük Belediyesi'nin geçici bir süre için Değirmendere'ye taşındığında bu güzergâh çok sık kullanılmıştı (Dökmen, ty: 124-130).

bildiğimiz merkeze yakın yol çevrelerinde bir yerleşimden söz edilebilir. Gölcük'te ilk imar planı ise ancak 1955 yılında yapılabilmıştır (Yıldırım, 1991: 36/42).

Alman ve Fransız şirketleri tarafından yapılan tesis ve barakalar daha sonra birçok amaç için kullanılmıştı. Fransızlardan kalan barakalar lojman olarak kullanılmış, Alman yöneticiler için yapılan ev Donanma Komutanı'nın konutu haline dönüşmüş, tersane arazisinin en üst tepesinde yapılan çiftlik evi de Gölcük Hastanesi olarak kullanılmıştı. Gölcük bölgesinde bahriye tarafından yaptırılan ilk bina hastane binasıydı.⁶⁵

Şerafettin Erdem'in anılarında Gölcük'e ilk tersane kurulma çabalarından sonra bölgenin nasıl hareketlendiğini ve canlandığını anlatmakta ve dönemin Gölcük'ü hakkında bize fikirler vermektedir:

Bugün Rauf Beyin oteli olarak bilinen yerden yukarı doğru giden cadde o zamanlar adeta patika bir yol halindeydi. Bu yol köylere ulaşmak için kullanılırdı. Şimdiki anıt parkın olduğu yer kestane ve çınar ağaçları ile kaplı bir ormandı. Hafta sonları buralarda Pazar kurulur alışveriş yapılırdı. Meydanın sol tarafı tersane sağ tarafı ise spor alanları için ayrılmıştı. Bugün donanma komutanlığının olduğu bölge şahıslara ait tarlaların bulunduğu yerlerdi. Gölcük bölgesinde donanma tarafından yapılan ilk bina bugün adliye(eski) olarak kullanılan hastane binasıydı. İlk olarak bugünkü işaret kulesinin bulunduğu yerde daha önce bahsettiğimiz hastane bu yeni yapılan binasına taşınmıştı. Bugünkü hastane binası yapılıncaya mevcut bina maliyeye devredilmişti. Hükümet binasından Rauf Bey'in oteline doğru inen yol üzerine tersane kapısına kadar 20 ev sağlı sollu yapılmış ve 20 evler diye anılmaya başlanmıştı (Erdem, 1991: 33).

Şu anda Gölcük merkezinden Yüzbaşılar semtine giden donanma yolunun alt tarafında kalan ve tersaneler bölgesinin hemen yanındaki akaryakıt tanklarının olduğu yerde küçük yükseltiler bulunmaktaydı. Buranın alt tarafı bataklık olan bölgede Donanma ve Harp Filosu Komutanlarının ikamet ettikleri konutlar bulunuyordu. Bugünlerde gemilerin giriş çıkışlarını kontrol eden işaret istasyonunun olduğu yerde o zamanlar bir hastane bulunuyordu. 1950 yıllarından sonra bugünkü Subay Orduevinin önünde sahile doğru Amerikalıların oturduğu

⁶⁵Deniz Hastanesi'nin ilk yapıldığı yer bugün yangın okulu olarak kullanılan bölgenin daha batısında bir tepe üzerindeydi. Hastane altı olarak da bilinen bu bölgedeki hastane binası daha sonra hükümet konağı olarak kullanılmıştı. Askeri hastane yapıldıktan sonrada Maliye'ye devredilmiş ve sonrada Hükümet binası olarak kullanıldıktan sonra yıktırılmıştı.

baraka tipi evlerden bir mahalle oluşturulmuştu. Bu mahalle zamanla Amerikalılara yetmemiş ve Yüzbaşılar mahallesinden evler kiralanmıştı. Bu bölgenin batısında bugün Değirmendere merkezine doğru olan kısım tersane ve donanmanın gelişmesiyle personelin yerleştiği Yüzbaşılar⁶⁶adlı semt güzel ve nezih yerlerden biri olmuştu (Erdem, 1991: 38). 1952 yılından itibaren Poyraz rıhtımı inşa edilmeye başlanmıştı (*Türk Bahriyesinin İlkleri*, 2014: 27). Poyraz rıhtımının inşası belli dönemlerde devam etmiş parmak iskelelerin yapımı ise 1977 yılından sonra gerçekleşebilmişti.⁶⁷

Tersanenin gelişmesiyle tersanede çalışan işçilerin sayısında da hızlı bir artış meydana gelmişti. İlk zamanlar İstanbul'dan ve civar köylerden tersaneye çalışmak için getirilen işçilerin yerini Gölcük ve civarına yerleşmiş daha merkezi bir nüfus oluşturmaya başlamıştı. Bu gelişim Gölcük'te, ülkede de gelişen demokrasi ve insan hakları kazanımlarına paralel olarak birçok sendika ve kooperatifinde kurulmasının önünü açmıştı. İlk olarak 1938 yılında memur ve işçilere temel ihtiyaç maddelerini toptan ve ucuza temin etmek için on yıl süre ve 1250 lira sermaye ile "Gölcük Memurin ve İşçiler Kooperatif Şirketi" kurulmuştu.⁶⁸ 1951 yılında da merkezi Gölcük olarak belirlenen "Gölcük Tersanesi Memur ve İşçileri İstihlak (Tüketim) Kooperatifi"nin en az 10 yıl süre ve 5000 TL sermaye ile kurulmasına Bakanlar kurulunca izin verilmişti.⁶⁹ Müteakip yıllarda buna benzer kurumlarda artış olmuş ve 1950 yılında merkezi Ereğli olmak üzere "İzmit Körfezi Balık Avcıları İstihsal, Kredi İşletme ve Satış Kooperatifi"nin⁷⁰, 1953 yılında merkezi yine Gölcük olan ve 20 yıl süreyle ve 2000 lira sermaye ile kurulan "Gölcük Deniz Fabrikaları Yapı Kooperatifi"nin⁷¹, 1954 yılında "Gölcük Deniz Fabrikaları Subay ve Memur Yapı Kooperatifi"nin⁷², 1956 yılında ise Gölcük merkezli ve üyelerini ev sahibi yapmayı amaçlayan 20 yıl süreli ve 12 bin lira bedelli "Bahriye Yapı Kooperatifi"nin⁷³ kurulmasına izin verilmişti.

⁶⁶İlk olarak donanmada çalışan subayların kurmuş oldukları bu mahalleye Yüzbaşılar Mahallesi adı verilmişti. İlk kurulduğu dönemde sadece 80 haneden meydana gelen mahalle elektriğini bile Amerikalıların barakalarını besleyen elektrik jeneratörlerinden kullanmış daha sonraları gelişmiş bugün bile en çok donanma personeli tarafından tercih edilen nezih bir yere dönüşmüştü(Erdem, 1991: 39). Yüzbaşılar semtini de içine alan Değirmendere köyü bölgenin en büyük yerleşim yerlerinden biriydi. Tersane yapılırken çalışan birçok yabancı firma yetkilisinin aileleri ile birlikte Yüzbaşılar mahallesini de içine alan Değirmendere beldesinde oturmasına izin verilmişti BCA, 30.18.1.2, 77/67.4. (20 Temmuz 1937). Bu ailelerden Gölcük'te mazot tankları inşa eden Holtsman şirketinde çalışan Pol Hazer'in kız kardeşi Marta Hazel'in Değirmendere civarında oturmasına izin verilmişti BCA, 30.18.1.2, 88/75.9 (31 Temmuz 1939).

⁶⁷BCA, 30.18.1.2, 368/69.16 (15 Aralık 1977).

⁶⁸BCA, 30.18.1.2, 83/50.17 (07 Haziran 1938).

⁶⁹BCA, 30.18.1.2, 127/81.4 (03 Kasım 1951).

⁷⁰BCA, 30.18.1.2, 122/27.14 (29 Mart 1950).

⁷¹BCA, 30.18.1.2, 132/60.17 (25 Temmuz 1953).

⁷²BCA, 30.18.1.2, 134/106.16 (18 Ocak1954).

⁷³BCA, 30.18.1.2, 143/43.6 (10 Mayıs 1956).

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde 18. yüzyıldan sonra yoğun bir şekilde başlayan batılılaşma hareketlerinden Osmanlı donanması da payını almıştı. Yetersiz bilgi ve teknoloji zafiyeti, dışa kapalı Osmanlı Devleti'nin çağı yakalamasına engel olmuştu. Bunun en önemli göstergelerinden biri yaklaşık 200 yıl boyunca Osmanlı Donanması'nda görev alan ve kendi ülke çıkarlarını da her zaman hesaba katmış olan misyoner heyetleri olmuştur. Bu misyonerlerden sonuncusu olan Amiral Limpus zamanında donanmanın geliştirilmesi ve iyileştirilmesi kapsamında ilk defa yeni bir tersane kurma fikri olgunlaşmıştı. Bu çalışmanın sonucunda 1911 yılında İngiliz şirketlerinden Vickers-Armstrong ile tersane yapımı konusunda anlaşma sağlanmıştı. Tabi ki İngiliz şirketinin bu ihaleyi almasında Amiral Limpus'un etkisinin olmadığını söylemek zordur. Aynı tablo I. Dünya Savaşı'nda Alman nüfuzunun Osmanlı üzerindeki etkisinde de görülebilir.

Bir donanma varlığından söz etmemiz için topyekûn bir donanma anlayışı içinde olmalıyız. Bu da ortak hareket etme kabiliyetine sahip ve silah gücünü en iyi kullanabilen bir donanma anlamına gelir ki bu yetenek Osmanlı Donanması'nın neredeyse son iki yüz yıldır hiç beceremediği bir şeydir. Kara Kuvvetleri zihniyetinin hâkim olduğu bir ülkede üstelik ekonomi kötü durumdayken donanmaya yatırım yapılması da açıkçası pek beklenemezdi. Fakat burada Mustafa Kemal Atatürk'ün çağdaş ve ileriye gören anlayışı, bütün maddi olumsuzluklara rağmen başta Yavuz zırhlısı olmak üzere bütün donanmayı elden geçirerek diğer donanmalarla en azından yakın düşmanlarımızla yarışacak kadar güçlenmesini sağlaması göz önünde bulundurulmalıdır. Bırakın gemi sanayisini 1-2 fabrikanın dışında sanayisi bile bir hiçten ibaret Türkiye Cumhuriyeti yeni bir donanma kurma adımlarını Gölcük Tersanesi'ni oluşturarak gerçekleştirmişti. Bunu da Mustafa Kemal ve onun gibi düşünen insanlar beraber başarmıştı. Maddi imkânsızlıklar içinde de olsa Yavuz zırhlısının onarımıyla başlayan süreç modern bir tersanenin doğmasını sağlamıştı. Tersanenin yanında kurulan ve bugün Poyraz Rıhtımı olarak bilinen liman Cumhuriyet Donanması'nın ilk filizlendiği yerd. Gölcük tersanesi bugün mevcut durumuyla en son teknoloji gemiler üretme kapasitesine sahip modern bir yapıya bürünmüşken, donanma da Türkiye Cumhuriyeti'nin hak ve menfaatlerini her zaman ve her yerde koruyabilecek bir güce ulaşmıştır.

Donanma kurmak için Gölcük bölgesinin seçilmiş olması bugün haritaya bakan birine çok mantıklı gelmeyebilir. Körfeze sıkışmış pozisyonda duran ve dar bir coğrafyada hareket eden gemiler için bu üs o zamanki kara zihniyetli ve savunma amaçlı bir düşüncenin ürünü olarak

doğmuştur. Üstelik donanma kurulduktan yaklaşık 30 sene sonra körfezin ağır sanayi şirketleriyle dolması ve neredeyse ülkenin en yoğun sanayi alanına sahip olması burada donanmanın varlığını da tehdit etmektedir.

Denizci bir ülkenin donanmasının ülkeye getirdiği katma değeri göstermesi açısından Gölcük örnek bir şehirdir. Yavuz zırhlısı bölgeye gelinceye ve tersane kurulmaya başlayıncaya kadar Gölcük diye bir yerleşim yeri yoktu. Değirmendere ve Kazıklı arasındaki boş araziden kurulu bu kent donanma ile adeta dünyaya gözlerini açmıştı. Bugün bile Türkiye Cumhuriyeti'nde "Donanma Kenti" olarak bilinmektedir.

Kaynakça

Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri

BOA, C.ML.549/22581 (1841),BOA, Y.PRK.UM, 15/109 (25.02.1890),BOA,Y.PRK.ASK. 126/64 (1897), BOA, Y.PRK.ASK. 153/31 (17.08.1899), BOA, Y.PRK.ASK. 168/62 (07.03.1901), BOA, Y.MTV. 263/198(11.08.1904), BOA, BEO. 4063/604684 (28.05.1912), BOA, MV. 165/82 (13.06.1912), BOA, A.MKT.MHM. 742/15 (15.10.1912), BOA, BEO. 4191/314283 (03.07.1913), BOA, DH.İD, 151/12 (20.05.1914), BOA, MV. 235/34 (10.05.1914), BOA, BEO. 4284/321253 (10.05.1914).

Başbakanlık Cumhuriyet Arşiv Belgeleri

BCA, 30.18.1.1, 9/27.13 (28.07.1924), BCA, 30.18.1.1, 13/28.12 (11.07.1925), BCA, 30.10.0.0, 62/418.1 (08.08.1925), BCA, 30.18.1.1, 18/16.16 (07.03.1926),[BCA, 30.18.1.1, 20/54.20 \(22.08.1926\)](#), BCA, 30.18.1.1, 24/37.9 (15.06.1927), BCA, 30.18.1.1, 26/54.9 (14.09.1927), BCA, 30.18.1.1, 26/57.7 (24.10.1927), BCA, 30.18.1.1, 28/23.11 (18.04.1928), BCA,30.18.1.2, 23/62.20 (06.09.1931), BCA, 30.18.1.2, 33/10.16 (19.02.1933), BCA, 30.10.0.0, 63/422.13 (09.06.1934), BCA, 30.18.1.2, 46/46.1 (27.06.1934), BCA, 30.18.1.2, 77/67.4. (20.07.1937), BCA,30.18.02. 83/34.13 (21.04.1938), BCA, 30.18.1.2, 83/50.17 (07.06.1938), BCA, 30.18.1.2, 82/30.19 (13.04.1938), BCA, 30.18.1.2, 84/65.2 (14.07.1938), BCA, 30.18.1.2, 84/84.15 (19.09.1938), BCA, 30.18.1.2, 85/91.18 (18.10.1938), BCA, 30.18.1.2,88/75.9 (31.07.1939), BCA, 30.10.0.0, 63/422.16 (04.08.1939), BCA, 30.10.0.0, 63/423.3 (18.07.1940), BCA, 30.10.0.0, 63/423.9 (04.09.1941), BCA, 30.18.1.2, 97/125.3 (04.03.1942), BCA, 30.18.1.2, 98/39.8 (09.05.1942), BCA, 30.18.1.2, 104/18.19 (15.10.1943), BCA, 30.18.1.2, 104/1.6 (04.11.1943), BCA, 30.11.1.0, 166/6.11 (25.02.1944),

BCA, 30.18.1.2, 122/27.14 (29.13.1950), BCA, 30.18.1.2, 127/81.4 (03.11.1951), BCA, 30.18.1.2, 132/60.17 (25.07.1953), BCA, 30.18.1.2, 134/106.16 (18.01.1954), BCA, 30.18.1.2, 143/43.6 (10.05.1956).BCA, 30.18.1.2, 368/69.16 (15.12.1977).

Diğer Yayınlar

Baran, Savaş (1981). Gölcük, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 512, 37-42

Bargut, Şemsettin (t.y.). *I. Dünya Harbinde ve Kurtuluş Savaşında Türk Deniz Harekâtı (Seferberlikten Lozan'a)*, Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.

Bedirhan, Yaşar, Figen Atabey (2013). Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918), *Turkish Studies – Türk Çalışmaları Dergisi* 8, Sayı: 5, 127-139

Besbelli, Saim (1957). İki Dost Bahriye, *Donanma Dergisi*, Cilt: 69, Sayı: 417, 12-16

Besbelli, Saim (1962). Meşrutiyet Donanması, *Donanma Dergisi*, Sayı: 437, 67-108

Besbelli, Saim (1973). Tarih Yapan Gemi Yavuz, *Derya Dergisi*, Sayı: 70, 8-15

Beşirli, Mehmet (2004). Sultan Abdülaziz'den I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, Sayı 25, 243-274

Bostan, İdris (2010). *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul: Küre Yayınları

Büyüktuğrul, Afif (1982). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Cilt 2, İstanbul: Deniz Basımevi.

Büyüktuğrul, Afif (1984). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması Cilt.4*, İstanbul: Deniz Basımevi.

Büyüktuğrul, Afif (1967). *Cumhuriyet Donanması*, İstanbul: Deniz Basımevi.

Büyüktuğrul, Afif (2006). *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*, İstanbul: Deniz Basımevi.

Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, (2002). (Haz. Figen Atabey), Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâh Basımevi.

Çam, Yusuf (2001). İzmit Tersanesi ve Marmara Üssü Bahri ve Kocaeli Müstahkem Mevki Kumandanlığı, *Yedinci Askeri Tarih Semineri Bildirileri II* (Sunulmayan Bildiriler), Ankara: Genelkurmay Basımevi, 441-456

Donanma Komutanlığı Tarihçesi (2002). Gölcük: Donanma Basımevi.

Dökmen, Erol (t.y). Anılarda Donanma, Tersane ve Gölcük, *Tarihte Gölcük Gölcükte Tarih*, Gölcük: Gölcük Belediyesi Kültür Yayınları, 124-129

Engin, Vehip (1952). Tersanemiz, *Donanma Dergisi*, Sayı: 401, 135-140

Erdem, Şerafettin (1991). Anılarda Gölcük, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 55, 28-40

Eyiceoğlu, Celal (1962). Geçmişte ve Şimdi Gölcük Deniz Fabrikaları, *Donanma Dergisi*, Sayı: 439, 1-17

Gencer, Ali İhsan (2001). *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Galitekin, Ahmet Nezih (2006). *Gölcük Tarihçe ve Kültür Mirası Eserler*, Gölcük: Gölcük Belediyesi Kültür Yayınları.

Gölcük Tersanesi Komutanlığı Tarihçesi 1926-1999, (1999). Gölcük.

Gökçay, Namık (2009). *İzmit Tersanesi Marmara Üssü Bahri Marmara Deniz Ana Üs Tarihçeleri 1530-1952*, İstanbul, Deniz Basımevi.

Güleryüz, Ahmet, Langensiepen Bernd, (2007). *Cumhuriyet Donanması 1828-1923*, İstanbul: Denizler Kitabevi.

Gürdeniz, Cem (2013). *Hedefteki Donanma*, Kırmızı Kedi Yayınları, İstanbul 2013

Güvenç, Serhat (2003). Yabancı Arşivlere Göre Cumhuriyetin İlk yıllarında Türk Deniz Kuvvetleri *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 586, 4-12

Hacıpoğlu, Doğan (2013). *Tanzimat'tan I. Dünya Harbine Osmanlı Bahriyesi*, İstanbul: Deniz Basımevi.

Hergüner, Mustafa (2003). *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, İstanbul: Deniz Ticaret Odası Yayın No:62.

Hergüner, Mustafa (2011). *II. Dünya Savaşında Türk Denizciliği*, İstanbul: Kastaş Yayınları.

Işın, Mithad (1946). *Türk İstiklal Harbi Deniz Cephesi*, Ankara: Deniz Basımevi.

İnönü'nün Söylev ve Demeçleri-I (1946). İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Kandemir, Feridun (1954). Yavuz - Havuz Davası, *Resimli Tarih Mecmuası*, Sayı: 8, 31-39

Karal, Enver Ziya (1988). *Osmanlı Tarihi Cilt VII. Islahat Fermanı Devri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Kayarlar, Fikret (1976). Yavuzdan Anılar, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 493, 33-38

Körfezde Bahriye (2002). (Der. Y. Necdet Çelik), Gölcük: Donanma Komutanlığı Basımevi.

Oran, Erdoğan (2012). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekâleti, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara

Rooney Chris. B., (2012). Osmanlı İmparatorluğu'na Gelen İngiliz Deniz Misyonlarının Uluslararası Önemi, 1908-1914, (Çev. Önder Kocatürk), *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, Sayı: 13-14, İstanbul, 73-105

Torun, Esmâ (2006). Donanma Komutanlığının Ana Üssü Olarak Gölcük Bölgesinin Seçilmesi İlk Faaliyetler, *Donanma Komutanlığı 3. Deniz Harp Tarihi Semineri*, Ankara: Ankara Deniz İkmal Komutanlığı Basımevi, 88-111

Türk Bahriyesinin İlkleri (2004). (Haz. Hasan İlhan, F. Emre Ülger), İstanbul: Deniz Basımevi.

Türk Deniz Kuvvetleri (2003). Ankara: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi.

Türk Parlamento Tarihi, (1994) TBMM 3. Dönem 1927-1931, 1. Cilt, T.B.M.M. Vakfı Yayınları, No:8.

Ulugün, F. Yavuz (2009). *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit: İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları.

Ulugün, F. Yavuz (t.y.). Seyahatnamelerde Gölcük ve Yakın Çevresi, *Tarihte Gölcük Gölcükte Tarih*, Gölcük: Gölcük Belediyesi Kültür Yayınları, 50-57

Ünlü, Rasim (2009). "Atatürk Döneminde Denizcilik" (Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar). *Türk Denizcilik Tarihi-2*, İstanbul: Deniz Basımevi, 195-213

Ünlü, Rasim (1996). *Atatürk Döneminde (1923-1938) Cumhuriyet Bahriyesinin Oluşum ve Gelişim Süreci*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İstanbul.

Yavuz, Celalettin (2002). "Sultan Abdülaziz Donanması-Yelkenli Teknelere Buhar Makineli Gemilere Geçiş, Bitmeyen Reform İhtiyaçları", *XIII. Türk Tarihi Kongresi*, 4-8 Ekim 1999, Ankara, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1805-1837

Yıldırım, Özlem (1991). *Garnizon Şehri Gölcük*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Beşeri ve İktisadi Coğrafya Fakültesi, İstanbul.