

Kitap Tanıtımları:

Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1. Editörler: İdris Bostan, Salih Özbaran, Deniz Yayinevi Müdürlüğü, İstanbul 2009; resimli, 392 s.

Türk ve Osmanlı denizcilik tarihine âit 2 ciltlik bir eser yayınlanmış bulunuyor. Eser devrin Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Metin Ataç'ın "Türk Denizcilik Tarihini sunmaktan büyük bir mutluluk duyduğunu" belirttiği "Sunuş" yazısı ile başlamaktadır. Eserdeki yazıların her biri bilimsel kaynaklara dayanan araştırmalardır. Yazılar arasına haritalar, minyatürler, gemi resimleri, savaş sahneleri ve diğer resimler gayet güzel bir baskıyla serpiştirilmiştir. Her iki ciltte de mevcut makalelerde kullanılmış olan arşiv kaynakları, kitap ve makaleler bibliyografya başlığı altında toplanmıştır. Ayrıca ciltlerin dizini de bulunmakta olup araştırmacılara kolaylık sağlanmıştır. Öyle anlaşılıyor ki Osmanlı ve Osmanlı öncesi denizcilik tarihi ile ilgilenen araştırmacıların ellerinden düşürmeyecekleri bir eser meydana gelmiştir. Diğer taraftan diyebiliriz ki, bugüne kadar denizcilik tarihi ile ilgilenen bilim adamlarının el attıkları bazı eserler geri planda kalmıştır.

Denizler insanlık tarihinde, bugün de olduğu gibi her bakımdan çok önemli olagelmıştır. Kara ülkeleri daima denizlere açılmayı hedef olarak görmüşlerdir. Hatta sadece denizlerle iktifa etmeyip daha sıcak ve ılıman denizlere ulaşmak için yayılmacı da olmuşlardır. Ülkeler için kıyı güvenliği deniz güvenliğini çağrıştırmıştır. Bunun için de gemicilik daima gündemde kalmıştır. Türklere gelince; deniz kültürü ile geç tanıştılar. Bununla beraber, mesafeyi kapatmak için yoğun çaba harcadıkları bu eserde de görülmektedir. *Dedem Körküt Destanı*'ndaki "daha deniz daha müren" ifadesi hiç şüphesiz bunu anlatmaktadır. Türklere Anadolu'yu yurt edinirken yeni bir strateji uygulamanın zorunluluğunu hissettiler. Anadolu'nun üç tarafı denizlerle çevrili olduğuna göre, denizciliğe önem vermenin gerektiğini kavradılar. Batı Anadolu'da bir deniz devleti kuran Çaka Bey (ö.1095)'den sonra Türkiye Selçukluları ve beylikler döneminde artık Türklere tersâneler ve gemi tezgahları kurup donanmalar inşa etmeye başladılar. Osmanlı Beyliği kurulduğu zaman Türk denizciler Bizans donanmasının azameti karşısında hayretler içinde kalmışlardı. İstanbul'un fethi ve Gelibolu tersânesinin kuruluşu devlete iki yön tayin etmişti. Biri Rumeli'de, diğeri denizlere açılma idi. Fatih'in son zamanlarındaki İtalya seferi ile Rodos muhasarası (1480) denizcilikteki gelişmeleri anlatır. XVI. yüzyılda denizcilik faaliyetleri daha da arttı. Süveyş'te tersâne kuran Osmanlıların Hint Denizi'nde donanması vardı. Rodos'un fethi ile Batı Anadolu'nun güvenliğinin sağlanması akabinde Kıbrıs'ın fethi (1571), Osmanlı deniz gücünün ulaştığı yeri gösteriyordu. Bu devirde Osmanlı Devleti Malta'ya da bir donanma göndermişti (1566). Osmanlı donanmaları Akdeniz'de ve Karadeniz'de başarılı seferler yapıyordu. XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin büyük tersâneleri dışında, Karadeniz ve Akdeniz kıyılarında 65

tersâne ve gemi inşa tezgahları bulunuyordu. Osmanlı denizciliği Kanunî'den sonra gelişmeleri takip edemedi. Sultan I. Ahmed devrinde donanmanın başarıları görüldüyse de XVII. yüzyılda gemi inşa teknolojileri geliştirilemedi. Eğitimli donanma personeli yetiştirilemedi. Bu yüzyılda Osmanlı denizciliği eski güç ve itibarını kaybetmişti.

Girişte editörlerin verdikleri özet bilgiye ekten sonra, Osmanlı denizcilik tarihi üzerinde yapılan yerli ve yabancı tarihçilerin çalışmalarına temas edilmektedir: Bu çalışmaların 1990'lı yıllardan sonra yoğunlaştığı ifade edilerek yapılan sempozyumlar hatırlanmıştır. Keza Türk Deniz Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen (Ekim 2008) Osmanlıların Hint Okyanusu politikalarına ilişkin sempozyum da bu çalışmalarındandır.

Bu cilt iki kısma ayrılmıştır. Birinci kısımdaki makaleler Olaylar-Olgular-Yorumlar adıyla altı bölümde toplanmıştır. Birinci Bölümde Osmanlılardan önce Türk denizcilik faaliyetlerine ait üç yazı bulunmaktadır. Erdoğan Merçil'in "Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri" adındaki makalesinde, Gaznelilerin İndus nehri üzerindeki mücadeleleri ile Büyük Selçuklular, Irak Selçukluları ve Türkiye Selçukluları dönemlerindeki denizcilik faaliyetleri ortaya konmuştur. Halil İnalçık'ın "Batı Anadolu'da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri" adlı makalesi Bizans ve batı kaynaklarından yararlanılarak hazırlanmıştır. Bu bölümdeki üçüncü yazı Mustafa Daş'ın olup, "Türklerin Bizans ve Venedikle Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri"ne aittir.

İkinci Bölüm Fatih Dönemi Sonuna Kadar Osmanlı Denizciliği'ne ayrılmıştır. Kate Fleet'in "Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri" adlı makalesi akınlara ve ticarete ayrılmıştır. Burada İdris Bostan'ın peşpeşe iki yazısı bulunmaktadır. İlk yazı Gelibolu Tersanesi'ne, ikinci yazı Fatih devri Osmanlı denizciliğine ayrılmıştır.

Üçüncü Bölüm Osmanlı denizciliği ile Avrupa denizciliğinin yükselişi ile ilgili yazıları ihtiva etmektedir. "Avrupa'nın Okyanuslarda Yayılması ve Akdeniz Dünyası" adlı yazısı ile Salih Özbaran, İspanyol denizcilerinin Amerika kıtasına ulaşmaları, Portekizli denizcilerin Afrika ve Hindistan ticaretine göz dikmeleri, Ayrıca İngilizlerin Güney Amerika'ya ulaşmaları anlatılmaktadır. Bunu İdris Bostan'ın "II. Bayezid Dönemindeki Osmanlı Denizciliği" adlı makalesi takip ediyor. Aynı müellifin Tersâne-i Âmirî hakkındaki müteakip yazısı da Gelibolu Tahrir Defterinde kayıtlı olan Osmanlı denizcilerinin listesi bulunmaktadır. Buradaki müteakip yazı Mahmut Şakiroğlu'na ait olup 1540 tarihli Türk-Venedik antlaşmasına aittir.

Dördüncü Bölüm "Preveze Savaşı'ndan Tunus'un Fethine: Osmanlı Denizciliğinde Zirve" olarak ayrılmıştır. Bu bölümün ilk yazısı İdris Bostan'a ait olup Barbaros Hayreddin Paşa'nın İlk Deniz Beylerbeyliği (1534)'ne aittir. İlk deniz Beylerbeyliği, Kanunî'nin Akdeniz siyaseti ve Osmanlı-Fransız ilişkileri ele alınmıştır. Bundan sonra Özlem Kumrular'ın makalesi yer almaktadır. Makalenin adı "XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri" olup yerli ve yabancı araştırmalar kullanılmıştır. O zamanın Akdeniz dünyasında, Türklerin

“denizlerin efendisi” olarak anıldığı belirtilmiştir. Bundan sonra İdris Bostan'ın arşiv kaynaklarını kullandığı iki yazısı yer almaktadır. Birinci yazı Preveze zaferi (1538) ile ilgilidir. İkincisi Malta kuşatması (1565), Kıbrıs'ın fethi (1571), İnebahtı mağlubiyeti (1571) ve Tunus'un fethi (1574)'nin denizcilik tarihi bakımından incelendiği yazısıdır.

Beşinci Bölüm Hint Okyanusu'nda Osmanlı etkinlikleri başlığını taşımaktadır. Buradaki ilk yazı Salih Özbaran'a âit olup “Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması” ile ilgilidir. Yazıda Osmanlıların Kızıldeniz'e ulaşmaları, Diu seferi (1538), Hürmüz kuşatması (1552) ve bölgedeki meşhur kaptanlar ele alınmıştır. Bu bölümdeki ikinci yazı Michel Tuchscherer'e âit olup “XVI. Yüzyıl Sonlarından XVIII. Yüzyıl Sonlarına Kadar Kızıldeniz'de Osmanlı Donanması” adını taşımaktadır. Müellif burada Osmanlı arşiv belgeleriyle Arap kaynaklarını kullanarak Osmanlıların bölgeden nasıl çekilmek zorunda kaldığını anlatmıştır.

Altıncı Bölüm kalyon dönemine geçişe ayrılmıştır. İdris Bostan'ın burada üç yazısı bulunmaktadır. Bu yazılar Osmanlı deniz gücü, kürekte yelkene geçiş ve Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 tarihli Bahriye Kanunnâmesi konularıyla ilgili belgelere dayanan bilimsel yazılardır. Bu bölümde dikkati çeken bir yazı Victor Ostapchuk'un Kazakların İstanbul Boğazı'na ve Karadeniz sahil şehirlerine yaptıkları akınlara dair yazısıdır. Müellif arşiv kaynaklarını kullanarak Osmanlı Devleti'ni zaman zaman sıkıntıya sokan bu konuya açıklık getirmiştir. Buradaki diğer bir yazı Ersin Gülsoy'a âittir. Bu yazı “Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler” adını taşımaktadır.

Eserde ikinci kısım Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Yönetimi ve Gemi İnşa Faaliyetlerine ayrılmıştır. Burada İdris Bostan'ın “Osmanlı Bahriyesinin Yönetimi”, “Tersâneler ve Gemi İnşa Tezgahları” ve “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler” adlı üç yazısı bulunmaktadır. Arşiv belgelerinin de kullanıldığı yazılardır. Bunu takiben Salih Özbaran'ın “Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması” adlı dikkat çekici bir yazısı bulunmaktadır. Yazıda Mısır, Yemen, Habeş, Basra ve Lahsa Beylerbeylikleri hakkında bilgiler verilmiştir. Ayrıca arşiv belgeleri kullanılarak kapudanlıklar hakkında da tamamlayıcı bilgiler sıralanmıştır.

XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi 2, Editörler: Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, Deniz Yayınevi Müdürlüğü, İstanbul 2009, resimli, 34 s.

Elimizdeki eserin 2. Cildi Cumhuriyet dönemini de kısmen ilgilendiren yazıları ihtiva ediyor. Editörler Girişte İmparatorluğu ayakta tutan unsurlardan birinin donanma olduğu, donanmayı da ayakta tutan şeyin çağdaş teknoloji olduğunu belirtmişlerdir. Bunun da eğitilmiş personel ile olabileceği ifade edilmiştir. Eğitilmiş personel için eğitim kurumları ve bu kurumlara batılı uzmanlar da gerekiyordu. Türk denizcilik tarihini inceleyen uzmanların artık İtalyan arşivlerine de el attığı haberleri memnuniyet vericidir. Editörler Türk denizcilik tarihini ilk olarak araştırmaya başlayan Deniz subayı ve tarihçi Fevzi Kurtoğlu'nu ve Cumhuriyet döne-

minde araştırmalarıyla öne çıkan Deniz Müzesi Müdürü Haluk Şehsuvaroğlu, Âbidin Daver, Ali Rıza Seyfi ve Amiral Afif Büyüktuđru'lu anarak bir görevi yerine getirmişlerdir.

Girişte belirtildiği üzere XVII. yüzyıl ortalarından itibaren tersâneelerde kalyon üretilmeye başlanmıştı. Ancak Navarin baskını(1821) ve Sinop baskını (1853) ile bu savaş gemileri gelişen teknolojinin gerisinde kaldığı anlaşılmıştır. Zaten Çeşme faciasıyla (1770) imparatorluk donanmasını kaybetmiş, modernleşme ihtiyacı ortaya çıkmıştı. İmparatorluk Çeşme'de donanmasını kaybederken Karadeniz'de hem Kırım'ı hem de buradaki üstünlüğü Ruslara kaptırıyordu. Bu zor yıllar, çağdaş anlamda eğitim vermek üzere kurulan (1775) Mühendishâne-i Bahr-i Hümayun Mektebini kazandırdı. Sanayi Devrimi ile buharlı makinelerin savaş gemilerine uygulanmaya başlanması önemli değişikliklere zemin hazırladı.

Osmanlı Devleti Avrupa'daki gelişmeleri takip ediyor, bunlara ayak uydurmaktan başka bir çarenin olmadığını kavramış bulunuyordu. İmparatorluğu ayakta tutmanın başka bir çaresi yoktu. Yunan isyanları deniz gücünün önemini gözler önüne sermişti. Batıdaki teknolojileri benimsemek zorunlu hale gelmişti. II. Mahmud döneminde İngiltere'den ilk buharlı gemi Ermeni tüccarlar tarafından satın alındı. Padişahın bununla Tekirdađ'a gidip gelmesi önemli bir gelişme oldu. Sultan Abdülmecid'in Eser-i Cedid adı verilen bir buharlı gemi ile Midilli'ye kadar yaptığı teftiş seyahati (1844), yeni gelişmelerin önemini bir kat daha ortaya koymuştu. Nitekim Sinop baskınında imha edilen Türk gemilerinden birkaç tanesi buharlı idi. Osmanlı denizciliği yıllarca batıdaki gelişmeleri takip etti. Girit isyanları bu gelişmelerin zorlayıcısı oldu. II. Abdülhamid devrinde donanmada gelişmeler durdu. Ertuđrul gemisinin Japonya'da dalgalara yenik düşmesi (1890) bunu ifade ediyor. Osmanlı donanması bu tarihlerden sonra kendisini toparlayamadı. Ancak Çanakale savaşlarında boğazdaki mükemmel savunma sevk ve idarenin başarısı idi. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasından sonra Atatürk'ün her alanda getirdiği modernleşme hareketi denizciliği de etkilemiştir.

İkinci ciltte editörlerin girişteki yazısından sonra makaleler iki kısma ayrılmıştır. Her bir makale konularına göre bölümlerde gösterilmiştir. İlk yazı İdris Bostan'a âit olup kalyonun yükselişine ayrılmıştır. Makalede arşiv belgeleri kullanılarak XVIII. yüzyılda Tersâne-i Âmire olmak üzere Karadeniz ve Ege tersânelerinde düzenli olarak kalyon inşasına başlandığı belirtilmiştir. Devrin en gelişmiş savaş gemileri olan kalyonlar hakkında önemli bilgiler bulunmaktadır. İkinci yazı Faruk Biliç'iye âit olup "XVIII. Yüzyılda Karadeniz'de Osmanlı-Rus Mücadeleleri" ile ilgilidir. Bu mücadele İkinci Viyana Kuşatmasından sonra Çarlık Rusya'sının Kutsal İttifak'a katılması ile başlayıp 1784'te Kırım'ın güya müstakil bir devlet olmasıyla bitmektedir. Müteakip yazı Rasim Ünlü'nün olup ince donanma hakkındadır. Burada Tuna kaptanlığı, Fırat kaptanlığı, Dicle kaptanlığı, Hazar kaptanlığı, Ardađan(Kür) kaptanlığı ve Nil kaptanlığı incelenmiştir. Çeşme deniz savaşının anlatıldığı Ali Rıza İşipek'in yazısında Osmanlı donanmasının feci akibetinin eğitimsizlik olduğu ortaya konmuştur. Müteakip yazı Tuncay Zorlu'ya âittir. Makalesinin adı "III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücünün Modernleşmesi" olup burada Küçük Hüse-

yin Paşa'nın kaptanıderyalığa tayiniyle başlayan yenileşme çerçevesinde 1804 Kanunnâmesi ve Umûr-ı Bahriye Nezareti'nin kuruluşu, deniz topçuluğu, gemilerin bakırla kaplanması, ilk kuru havuzun inşası, İngiltere ile buharlı makine görüşmeleri ve yabancı mühendislerin hizmetleri anlatılmaktadır. Aynı müellifin eserdeki ikinci yazısı "Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği" adını taşımaktadır. Bahriye Nezareti'nin kuruluşu, Bahriye Mektebi'nin kuruluşu ve ders cetvelleri, yabancı uzmanlar ile İngiltere ve Fransa'ya gemi siparişleri dikkati çekmektedir. Müteakip üç yazı Zeki Arıkan tarafından hazırlanmıştır. Birinci yazı "Akdeniz'de Osmanlı-Rus ve Osmanlı-İngiliz İttifakları (1798-1799)" olup, Fransa'nın doğu siyasetindeki uygulamaları üzerine Osmanlı Devleti'nin tedbirleri, Fransa'ya savaş ilanı, Mısır'ın kurtarılması ve nihayet Fransa ile gerçekleşen barış anlatılmaktadır. Müellifin ikinci yazısı "Navarin Olayı (1827)"nda Rumların Osmanlı Devleti aleyhindeki çalışmaları, Patrik'in idamı ile olumsuz gelişmeler, Avrupa'nın desteği ve donanmaların birleşmesi ile Osmanlı ve Mısır donanmalarının Navarin'de perişanlığı arşiv belgeleri de kullanılarak anlatılmıştır. Zeki Arıkan'ın üçüncü makalesi "Kırım Savaşı ve Sinop Baskını (1853)" adını taşımaktadır. Bu makale Avrupa'da başlayan işçi sınıfı ayaklanmaları(1848) üzerine Avusturya işgali altındaki Macarların ayaklanması ve Avusturya'nın Rusların yardımıyla bu ayaklanmayı basturması ve ihtilalcilerin önderi Kossuth'un Türkiye'ye sığınması sıkıntı yarattı. Diğer taraftan Rusya ile Kutsal Yerler Sorunu da imparatorluğun başını ağrı-tıyordu. Bunlara ek olarak makalede Sinop baskını ve sonuçları anlatılmaktadır. Müteakip yazı Kemal Arı'ya âit olup "Yelkenliden Buharlıya Geçiş" adını taşımaktadır. Yazar burada XIX. yüzyılda Osmanlı donanmasının genel durumunu belir-tip, ıslahat girişimlerine yer vermiştir. Sonra buharlı gemi yapımı için Amerika Birleşik Devletleri ile yapılan anlaşma (1830) gereğince İstanbul Tersânesi'nde bir buharlı gemi denize indirildi (1838). Kısa zamanda üç gemi daha yapıldı. Ancak makineler ithal ediliyordu. Sultan Abdülmecid zamanında gelişmeler hızlandı. Sivil gemicilikte de ilerlemeler arttı. Abdülaziz zamanında da gelişmeler sürdürüldü. Makalede bunlara yer verilmiştir. "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Bahriyesi" adlı yazısı ile Şakir Batmaz, padişahın donanmayı ihmal ediş sebepleri, tasarruf düşünceleri, buna rağmen gemi siparişleri, Tersâne-i Âmire ve Heybeliada Bahriye Mektebi'ne yer verilmiştir. Eda Gülşen Gömleksiz "II. Meşrutiyetten Kurtuluş Savaşına Osmanlı Denizciliği" adlı makalesinde, 15 yıllık sürede ıslah çalışmaları, yeni bir donanma için halkın bağışları, Balkan ve Birinci Dünya Savaşı sırasında donanmanın durumu kaleme alınmıştır. Rasim Ünlü "Atatürk Döneminde Denizcilik" adlı yazısında, Cumhuriyetin ilk yılında Bahriye Dairesi Reisliği'nin kuruluşu, Mustafa Kemal'in Hamidiye gemisi ile seyahati ve genç subaylara hitabı, Bahriye Vekâleti'nin kurulması ve deniz komutanlıklarının teşekkülü anlatılmaktadır.

II. Kısımda deniz yönetimi, gemi inşa faaliyetleri ve eğitim ile ilgili makaleler bulunmaktadır. İlk yazı Şakir Batmaz'ın olup "Osmanlı Devleti'nde Donanma ve Tersâne İdaresi (XIX. Yüzyıl ve Sonrası)" adını taşımaktadır. III. Selim devrinden itibaren bahriyede yapılan değişiklikler, II. Mahmud devrinde modernleşme çalışmaları, yeni nizamnameler, Tersâne-i Âmire Nezareti'nin kuruluşu, Deniz Gedikli sınıfının ihdası arşiv belgeleri kullanılarak ortaya konmuştur. Müteakip yazı "Deniz

Kuvvetleri Komutanlığı'nın Kurulması ve Yeniden Yapılanması(1921-1949)"na âittir. Millî Mücadele döneminden Atatürk'ün Türk denizciliğinin gelişmesi için emirleri ve yerine getirme çalışmaları, Deniz Müsteşarlığı dönemi, İkinci Dünya Savaşından sonra Amerika ile başlayan siyasi ve askerî ilişkilerle, bazı gemilerin Türkiye'ye transferi anlatılmaktadır. Bundan sonra Murat Koraltürk'ün "Türkiye'de Gemi İnşa Sanayinin Tarihsel Gelişimi (Cumhuriyet'in Kuruluşundan Planlı Döneme Kadar)" adlı makalesinde Gölcük Tersânesi'nin kuruluşu, yerli vapurlar, şilepler, çeşitli deniz taşıtları ve araba vapurları gibi yerli deniz taşıtlarının yapılışı anlatılmaktadır. Kemal Beydilli "Savaş Eğitiminde Okullaşma (1775-1807)" adlı yazısında mühendislik hizmetleri ile silah teknolojisinde ve asker sevk ve idaresinde okullaşmaya büyük ihtiyaç duyulduğunu belirterek, denizcilikteki zafiyet noktalarına işaret etmiştir. Beydilli Osmanlı İmparatorluğu'nun batıdaki gelişmeleri almakta hevesli olduğunu, bunun için elemanlar çağırıldığını, hendese ve diğer teknik kitapların tercüme edildiğini de vukufu belirtmiştir. "Cumhuriyet Döneminde Türk Denizcilik Eğitimi" adlı makalesi ile Rasim Ünlü, Cumhuriyetle birlikte deniz harb okullarında eğitime verilen önem belirtilerek 1928'de modern manada deniz lisesinin kurulduğunu, müfredatı, eğitim kadrosu ve binası anlatılmaktadır. Ayrıca Deniz Astsubay Okulu'na da yer verilmiştir. Makalede İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki değişim ve gelişmelere de işaret edilmiştir. Müteakip yazı Mustafa İpteşin "Türk Deniz Haritacılığının Tarihi Gelişimi" olup ilk haritacılıktan, Pîri Reis'in haritasından ve XVIII-XX. yüzyıl Osmanlı dönemi deniz haritacılığında bahsedilmektedir. Burada önemli bir konu da deniz mesahalarıdır. Bu arada Seyir, Hidrografi Dairesi Başkanlığı'nın kuruluşu ile deniz haritacılığının 1928-1937 dönemi tanıtılmıştır.

Her iki cilt de bulunan editörlerin giriş yazılarıyla birlikte toplam olarak 46 yazı bulunmaktadır. Bu yazıların 14 adedi Osmanlı Denizcilik tarihinde araştırmalarıyla uzmanlaşmış bulunan Prof. Dr. İdris Bostan'a âittir. Yazılar, konuları göz önünde bulundurularak fazlaca bölümlere ayrılmıştır. Bu iki ciltlik hacimli eserde genel olarak gemi inşa teknikleri, tersâneler, teşkilatlanma, ıslahat gayretleri ve yönetim ile Avrupa denizciliği, okyanusa açılma çabaları ile Cumhuriyet dönemine âit denizcilik eğitim ve modernleşme çalışmaları hakkında dikkat çekici yazılar bulunmaktadır. Eser Deniz Basımevi Müdürlüğünce son baskı teknikleri kullanılarak mükemmel bir şekilde basılmıştır. Muhteva bakımından zengin böyle bir eserin basılmasında büyük hizmetleri olan editörleri kutlamak yerinde olacaktır.

Prof. Dr. MÜCTEBA İLGÜREL