

## OSMANLI DONANMASINDA MODERNLEŞME HAREKETLERİNE BİR ÖRNEK: AMİRAL ARTHUR LİMPUS RAPORU

Dr. Rasim KOÇ\*

### Öz

Türklerin denizcilikle tanışması Selçuklular döneminde olmuştur. İstanbul'un fethiyle, gemi yapıcılığı yükseliş dönemine geçerek kurumsal bir yapıya dönüşmüştür. Osmanlı Devleti sınırlarını çevreleyen deniz ve nehirlerde mutlak bir üstünlük kurmuştur. Bu durum yaklaşık üç yüzyıl sürmüştür. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı donanması duraklama ve gerileme dönemine girmiştir.

Kuzeyde Rusya'nın sıcak denizlere inme politikası, Osmanlı Devleti'nin egemenliği altındaki denizlerde yeni ve büyük fay hatlarını meydana getirmiştir. Osmanlı devlet adamları denizlerdeki gerilemenin durdurulması için birçok yeni adım atmıştır. Bu adımlardan birisi de batılı uzmanların İstanbul'a getirilmesi olmuştur. XIX. yüzyıldan itibaren İstanbul'da sıkça görülen yabancı uzmanlar donanmanın modernizasyonunda aktif görevler almıştır. Yabancı deniz heyetleri içinde İstanbul'da en uzun kalan İngilizler olmuştur. Osmanlı hükümeti tarafından atanan son İngiliz Deniz Kuvvetleri Danışmanı Tuğamiral Arthur Limpus'dur.

Bu makalede Amiral'in, Sadrazam Sait Halim Paşa'ya sunduğu Osmanlı donanmasının durumunu ve donanmada yapılması gereken reformları anlatan 54 maddeden oluşan on üç sayfalık rapor ayrıntılı olarak değerlendirilmiştir.

**Anahtar kelimeler:** Amiral Limpus, Osmanlı Denizciliği, Said Halim Paşa, Balkan Savaşı ve Donanma, İmroz ve Limni Deniz Savaşı.

### **An Example Of Modernization Efforts In The Ottoman Navy: Admiral Arthur Limpus**

#### **Abstract**

The Turks have become acquainted with seamanship during the Seljuk era. Following the conquest of Istanbul, Turkish seamanship and ship building went on the rise and navigation was institutionalized. The Ottoman Empire

Geliş Tarihi: 26 Mart 2021 - Kabul Tarihi: 20 Nisan 2021.

Atıf Bilgisi: Rasim Koç, "Osmanlı Donanmasında Modernleşme Hareketlerine Bir Örnek: Amiral Arthur Limpus Raporu", *Türk Dünyası Araştırmaları*, Cilt: 128, Sayı: 253, İstanbul 2021, s. 345-380.

\* rasimkoc@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-5691-371X.

established total dominance in the seas and large rivers surrounding it. This dominance lasted nearly three centuries. In the 18<sup>th</sup> century, however, the Ottoman navy peaked and then began to decline.

Russia's policy to reach "warm waters" brought about large fault lines in the seas under Ottoman dominion. Ottoman statesmen took many measures to halt its decline in the seas. One of these measures was to bring Western experts to Istanbul. These expert consultants took an active part in the modernization of the Ottoman navy from 19<sup>th</sup> century onwards. The last of these experts was Admiral Arthur Limpus.

In this article, the report presented to Grand Vizier Said Halim Pasha by the Admiral 54 points consisting of 13 pages outlining his views regarding the necessary reforms needed for the Ottoman navy will be thoroughly examined.

Among foreign naval committees, those who remained in Istanbul the longest have been the British. The last of them to be appointed by the Ottoman government as a naval consultant was rear admiral Arthur Williams Limpus.

**Keywords:** Ottoman Seamanship, Said Halim Pasha, Balkan Wars And The Navy, Imbros And Limni Naval War.

## Giriş

Türklerin denizcilik serüveni Anadolu'daki ilerleyişinin Ege ve Marmara kıyılarına ulaşmasıyla başlamıştır. İstanbul'un fethiyle birlikte Türk denizciliği hızlı bir yükselişe geçmiştir. Haliç kıyılarında yükselen yeni ve büyük tersaneler Türk denizciliğinin kaçınılmaz yükselişinin en önemli temelleri olmuştur. XVI. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı donanmasındaki gemilerin sayısı hızla artmış ayrıca denizcilikte dünya çapında ünlenmiş büyük kaptanlar yetişmiştir. Kanuni döneminde ise Türkler, Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz'de kontrolü sağlamayı başarmıştır.<sup>1</sup> Roma İmparatorluğu'ndan sonra Akdeniz'de siyasi birleşmeye yaklaşan tek devlet Osmanlılar olmuştur. Osmanlı donanmasının denizlerdeki üstünlüğü XVIII. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir.

Çar I. Petro'nun (1672-1725) Rus jeostratejisine kazandırdığı sıcak denizlere inme politikası Osmanlı jeopolitiğini yakından etkilemiştir.<sup>2</sup> Petro'nun ölümünden sonra 1735-1739, 1768-1774 ve 1787-1792'deki üç uzun Osmanlı-Rus savaşı Karadeniz kıyılarını Rusların eline bıraktığı gibi<sup>3</sup> 1770 yılında Alexis Orlof komutasındaki Rus filosunun Baltık denizinden çıkarak Çeşme Limanı'nda Türk donanmasını imha etmesi Osmanlı deniz gücü ve deniz hakimiyetinde ciddi bir kırılma yaratmıştır. Bu yenilgi sonuçları bakımından Osmanlı donanmasının yükselme döneminin ilk yenilgisi olan İnebahtı'dan (1571) daha ağır sonuçlar yaratmıştır. İnebahtı sonrası Kıbrıs alınmış buna karşın Çeşme baskınından sonra Kırım kaybedilmiştir.

Kuzeyden gelen tehlike karşısında III. Mustafa döneminde (1757-1774) donanmada modernleşme kaçınılmaz olmuştur. Bu amaç doğrultusunda Fransa'dan uzmanlar getirtilmiştir.<sup>4</sup> Türk denizcilerin yabancı uzmanlarla çalışma is-

<sup>1</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 6.

<sup>2</sup> Paul Bushkovitch, *Rusya'nın Kısa Tarihi*, çev. Mehmet Doğan, Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, İstanbul 2016, s. 96.

<sup>3</sup> Norman Davies, *Avrupa Tarihi*, çeviri editörü Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, İstanbul 2006, s. 690.

<sup>4</sup> İ. Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 207.

teksizliği ve denize çıkmak yerine limanlarda demirlemiş gemilerden ve esnaftan haraç alma alışkanlığı reformlarda istenilen sonucun alınmasına engel olmuştur. Disiplinsiz ve başı bozuk davranışlar Osmanlı denizciliği ve donanması açısından zaman içinde kronikleşerek acil çözüm bekleyen bir soruna dönüşmüştür.

Osmanlı donanmasında ve tersanelerinde ilk kapsamlı ıslahat hareketi III. Selim (1789-1807) döneminde başlamıştır.<sup>5</sup> Donanmayı Avrupa standartlarına çıkarmak için önce “*Umur-u Bahriye Nazırlığı*” kurulmuştur. Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa tarafından padişaha sunulan bir rapor gereğince Mühendishane-i Bahr-i Hümayun’un müfredatında değişiklik yapılmıştır. Yeni müfredata göre dersler teorik ve uygulama olmak üzere ikiye ayrılmıştır. Ayrıca öğrencilere düzenli aylık bağlanmıştır. Yabancı denizci ve mühendislerin tersanelerde çalışmasına müsaade edilmiştir. Fransız gemi mimarı J. Baltazard le Brun ve asistanları İstanbul’a getirilmiştir.<sup>6</sup> Uzun süre İstanbul’da görev yapan Fransız deniz uzmanları, Fransa’nın Mısır’a asker çıkarması sonrasında kontratları iptal edilerek ülkelerine geri gönderilmiştir.

II. Mahmud, yeniçeri ocağını kaldırdıktan sonra deniz kuvvetlerinde de bir dizi yenilik hareketi başlatmıştır.<sup>7</sup> 1827-1834 yılları arasında İstanbul, Gemlik, İzmit ve Sinop tersanelerinde tamamen Türk mimar ve mühendislerinin çalışmalarıyla yeni savaş gemileri kızağa koyulmuştur. Ayrıca 1830’da Henry Eckford, 1836’da Rhodes ve Ross adlı üç uzman ABD’den denizcilik alanında çalışmalar yapması için getirilmiştir.<sup>8</sup> 1837 yılında donanmanın mali meseleleriyle ilgilenmesi için “*bahriye müsteşarlığı*” oluşturulmuştur.

Sultan Abdülmecid deniz kuvvetlerinde başlatılan reformları devam ettirmiştir. Bu dönemde daha çok İngiliz uzmanlar öne çıkmıştır. Nitekim 1840 yılında İngiliz Amiral Walker, Osmanlı Donanma Komutanlığı’na getirilmiştir.<sup>9</sup> Amiral Walker’ın donanma komutanlığına getirilmesi ve Kırım Savaşı<sup>10</sup> denizcilik ve iktisadi alanda Osmanlı devleti ile İngiltere arasında uzun sürecek kapsamlı bir işbirliğinin de ilk temel taşlarını oluşturmuştur.<sup>11</sup> Nitekim, 1858 yılında İzmit ve Gemlik Tersanelerinde inşa edilen fırkateynlerin makine aksamalarının temini ve yeni gemi siparişleri için İngiltere ilk sırada yer almıştır. Donanmanın modernizasyonu için gerekli olan mali kaynakların yetersizliği

<sup>5</sup> Mustafa Kaçar, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808’e Kadar)”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, İstanbul 1998, s. 72.

<sup>6</sup> III. Selim zamanında Türk bahriyesinin geçirdiği ilerlemeler için bkz. Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014; Sir James Porter - Sir George Larpent, *Türkiye’nin Bir Asrı*, çev. Esmâ Selçuk Demir, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2014.

<sup>7</sup> Virginia H. Aksan, *Osmanlı Harpleri*, çev. Gül Çağalı Güven, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010, s. 316.

<sup>8</sup> Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2014, s. 1.

<sup>9</sup> <https://www.royalacademy.org.uk/art-artists/work-of-art/admiral-walker-commander-of-the-turkish-fleet>, [Erişim Tarihi: 25.02.2020].

<sup>10</sup> Kırım Savaşı; Avrupalı devletlerin Rusya’yı Akdeniz ve Avrupa dışında tutmak için verdiği savaş. Kapsamlı bilgi için bkz. Besim Özcan, “Kırım Savaşı (1853-1856)”, *Osmanlı*, C. II, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 97.

<sup>11</sup> Osmanlı-İngiliz ekonomik ilişkileri için bkz. Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri*, II, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1976.

“Tersane-i Amire Hazinesinin.” büyük açıklar vermesine neden olmuştur. Bu açıklar iç ve dış borçlanmaya gidilmek suretiyle kapatılmaya çalışılmıştır.<sup>12</sup>

Sultan Abdülaziz, kendisinden önceki üç hükümdarın denizlerde başlattığı reform hareketlerini hiç şüphesiz en ileriye taşıyan padişah olmuştur. Bunda padişahın denizlere duyduğu aşırı ilginin etkisi olduğu açıktır. Bu duygunun rasyonel bir değişim veya atılıma dönüşmesinde ise denizden Fransa ve İngiltere’ye gerçekleştirdiği ziyaret<sup>13</sup> ile sanayi devrimi sonrasında Avrupa’daki gemi yapıcılığı ve denizciliğinin geldiği yüksek noktayı yerinde görmesi etkili olmuştur. Sultan denizlerde sağlanacak bir üstünlüğü devletin coğrafi ve siyasi birliğinin korunması açısından önemli görmüştür. Bu stratejinin hayata geçirilmesi için devletin bütün gücünü kullanmıştır.

Türk donanması neredeyse bir asırdır Karadeniz ve Akdeniz’de Ruslara karşı bir üstünlük sağlayamamıştır. Osmanlı Devleti denizlerinden gelen bu tehlike karşısında hızla yeni sınıf savaş gemilerinin inşasına ve dışardan satın alma yoluna gidilmesini kararlaştırmıştır. Mali açıdan sıkıntı içinde olan ekonominin yüksek maliyetler gerektiren modernizasyonları yapması oldukça zordu. İlk olarak gelirleri yüksek olan Mısır Valiliği’nden bir savaş gemisi sipariş vermesi istendi. Sultan Abdülaziz’in kararlı politikaları sonucunda yerli tezgahlarda da gemi inşasına başlandı. İlk olarak Peyk-i Nusret kalyonu ile Rehber-i Nusret ve Hıfz-ur Rahman firkateynleri kızağa kondu. Ayrıca Gemlik ve Aynalıkavak tersanelerinde Ertuğrul ve Fatih firkateynleri ile Tersane meydanında Lübnan firkateyninin yapımına başlanmıştır.<sup>14</sup> Bu yıllarda yeni gemiler ve tersanelerdeki iyileştirilmeler yanında denizcilik teşkilatında da önemli değişimler yapıldı. 1867 yılında üç yüzyıllık Kaptan-ı Deryalık müessesesi kaldırılarak yerine Bahriye Nezareti kuruldu.<sup>15</sup>

Çoğunlukla borçlanılarak sağlanan kaynaklar ile önce İngiltere’ye dört, Fransa’ya beş adet zırhlı savaş gemisi sipariş verildi. Abdülaziz’in tahta geçmesinin beşinci yılında Osmanlı donanması oldukça iyi bir duruma getirildi.<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Başbakanlık Osmanlı Arşivi, İ...MMS., 4/14.

<sup>13</sup> Judy Upton, “Abdülaziz’in Avrupa Seyahati”, *Osmanlı*, II, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 119.

<sup>14</sup> Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz - Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2014, s. 38-41.

<sup>15</sup> Ali İhsan Gencer - Tuncay Zorlu, “Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, II, Ed. Zeki Arıkan - Lütfü Sancar, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002.

<sup>16</sup> Bu dönemdeki Osmanlı donanmasında yapılanlar kısaca şöyledir: İstanbul tersanesinde Seli miye firkateyni, Gemlik tersanesinde Uskuna-i Hümayun inşa edilmiştir. İngiltere’den Osmangazi, Sultanahmet, Abdülaziz, Fatih ve Sultan Orhan firkateynleri satın alınır. Ayrıca Fuat ve İsmail saç vapurları yapılır. İstanbul tersanesinde silahlı vapurlardan Pesendire, Rağbetiye, Eser-i Ticaret, Kılıçlı, Peyk-i Şevket, Peyk-i Ticaret, Çatana, Şehper, Ömer Paşa ve Yıldız vapurları tamir edilir. Mansure ve Muzaffer korvetlerinin makineleri İngiltere’den getirilir. Merih ve Utarit korvetlerinin makine aksamları İstanbul tersanesinde yapılır. Ayrıca ahşap gemiler için zırh levhaların üretiminde kullanılmak üzere İngiltere’den zırh levha tezgâhları, demir işleme tezgâhları, makine imalat tezgâhları, hadde ve çekici takımları, zincirlerin su baskısını ölçmede kullanılan basınç ölçme aletleri ve makine imalatında kullanılan macunlar getirilir. *B.O.A., Mektubi Bölümü Ferman-i Ali Defteri*, No: 64, s. 7, Muharrem 1283H. Ayrıca bkz. Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz - Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*; Nurcan Bal, *Osmanlı Bahriyesi*, Kopernik Kitap, İstanbul 2018.

Bir yandan donanma yeni gemilerle güçlendirilirken diğer yandan tersanelerin fiziki durumlarının düzeltilmesi için İngiltere'den mühendis ve ustabaşılar getirilerek İstanbul'da yeni zırh ve makine imalathaneleri kurulmuştur.<sup>17</sup> Osmanlı donanmasındaki gelişmeler yabancı uzmanların da dikkatini çekiyordu. Osmanlı denizciliğini yakından takip ettiği anlaşılan İngiliz Amiral Limpus donanmadaki gelişmeyi şöyle değerlendirmektedir. "1874 yılında Türkiye'nin donanması gayet takdire şayandır. Hatta dünyanın neredeyse üçüncü deniz gücüydü."<sup>18</sup>

1875 yılında Osmanlı Devleti'nin mali moratoryum<sup>19</sup> ilan etmesiyle başlayan ekonomik kriz kısa zamanda siyasi buhrana dönüşmüştür. Sivil ve askerlerin karıştığı bir darbe ile Sultan Abdülaziz tahtan indirilmiştir.<sup>20</sup> Darbenin askeri karargâhı donanma komutanlığıdır. Bu tarihten sonra Osmanlı donanmasında hızlı bir düşüş yaşanmıştır.

### **Deniz Devletinden Kara Devletine Geçerken Şimendifer mi? Donanma mı? Tartışmaları**

II. Abdülhamid'in tahta geçmesiyle, Osmanlı İmparatorluğu hızla bir kara devleti olma yoluna girmiştir. Bu strateji değişikliğinin en önemli sebebi, Osmanlı donanmasının Abdülaziz'e karşı yapılan darbe girişimi ve öldürülmesi olayında önemli rol oynaması olmuştur. Yeni hükümdar dış etki altında olduğunu düşündüğü donanmanın siyasi irade üzerinde kurmaya çalıştığı vesayeti kırmak ve deniz kuvvetlerini kontrol altına almak için donanmanın bir süre Haliç ve Çanakkale bölgesinde demirli kalmasına karar vermiştir.

XIX. yüzyılın sonlarına doğru dünya gemi sanayii ve denizciliğinde büyük ve köklü değişimler yaşanmıştır. Sanayileşen devletler büyük ve güçlü gemiler inşa ederken Osmanlı donanması yerinde saymıştır.<sup>21</sup> Çünkü imparatorlukta sanayileşme hala sağlanamamış, ekonomik sorunlar devam etmekte ve deniz kuvvetleri siyasete karışmıştı. Çoğu yaşlı gemilerden oluşan donanmanın Boğaza ve Haliç'e demirleyerek uzun süre yatması gemilerin birçoğunun artık yüzemez hale gelerek "erimeye ve çürüyüp dağılmaya" başlamasına neden olmuştur.<sup>22</sup> Osmanlı Deniz Kuvvetleri ateş gücü zayıf gemiler ve eğitimsiz denizcilerden oluşmaktadır.<sup>23</sup>

Osmanlı donanmasının kabuğuna çekildiği bu dönemde, Kıbrıs (İngilizler, 1876), Tunus (Fransızlar, 1881) ve Mısır'ın (İngilizler, 1882) kontrolü yabancılara geçmiştir. Bu kayıpların yanı sıra Fransa ve İngiltere'nin Süveyş Kanalı<sup>24</sup>

<sup>17</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Basımevi, İstanbul 1965, s. 185.

<sup>18</sup> *Limpus Raporu*, s. 2.

<sup>19</sup> Ed. Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, II, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 898.

<sup>20</sup> Mahmut Celaleddin Paşa, *Mirat ı Hakikat*, Bereket Yayınları, İstanbul 1983, s. 106.

<sup>21</sup> Birinci ve ikinci sınıf zırhlıların toplamı: İngiltere: 49, Fransa: 23, İtalya: 14, Rusya: 23, Almanya: 14. Bkz. James Joll, "Dünyanın Efendisi: Avrupa", 20. *Yüzyıl Tarihi*, I, çev. Murat Belge, Londra ve Arkın, İstanbul 1970, s. 2-7.

<sup>22</sup> A. Ragıp Akyavaş, *Tarihi Meşheri*, I, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2002, s. 69.

<sup>23</sup> *Limpus Raporu*, s. 2.

<sup>24</sup> Brian Lavery, *SHIP: 5,000 Years of Maritime Adventure*, London 2017, s. 190.

üzerindeki güç mücadelesi Osmanlı Devleti'nin denizlere bakışını gözden geçirmesine neden olmuştur.

Uzun bir aradan sonra donanmanın ihtiyacı olan yeni savaş gemilerinin alımı için harekete geçildi. Bu yıllarda Osmanlı-Alman ilişkileri hemen hemen her alanda gelişmeye başlamıştı. Hatta Sultan II. Abdülhamid ile Alman imparatoru II. Wilhelm arasında şahsi bir dostluk dahi oluşmuştu. Alman dış politikasının Türkleri rahatsız etmemesi ve geliştirilen şahsi ilişkilerin bir sonucu olarak Osmanlı Devleti'nin ihtiyaçlarının karşılanmasında daha çok bu ülke tercih edilmeye başlandı. II. Wilhelm'in ikinci İstanbul ziyaretinden sonra 1889 yılında Osmanlı Devleti Almanya'dan iki savaş gemisi satın aldı. Ayrıca İstanbul tersanesinde biri yerli diğeri Alman dizaynı iki korvet kızağa konuldu.<sup>25</sup> Bu durum İngilizleri oldukça rahatsız etmiştir. Çünkü denizlerde Alman-İngiliz rekabeti başlamıştı. Osmanlı donanmasında Alman etkisinin kendisini hissettirdiği bir sırada Yunanistan özellikle denizde Osmanlı Devleti aleyhinde faaliyetlerini artırmıştır.

1897 Osmanlı-Yunan Savaşı donanmanın durumunu ortaya koymasına açısından önemli olmuştur. Muharebenin kara kısmında Türk ordusu, Yunan ordusuna karşı kesin bir zafer kazanırken, denizlerde İngiliz desteğiyle güçlenen Yunan donanması Osmanlı kıyıları ve Türk Boğazı üzerinde tehdit oluşturmaya başlamıştı. İstanbul'un denizden gelecek bir tehlike ile karşı karşıya kalması sultanın donanmanın modernizasyonu konusunda daha hızlı kararlar almasını sağladı. Bu amaç doğrultusunda Amerikalı Amiral Bucknam ve Kaptan Ledbetter'in bahriye danışmanlığına getirildi. Danışman ve uzmanlardan bir heyet oluşturularak Osmanlı donanmasının durumu masaya yatırıldı. Yapılan değerlendirmeye göre gemilerin çoğu modası geçmiş ve iş görmez haldeydi.<sup>26</sup> Bunun üzerine 1903 yılında Alman Krupp, İngiliz Armstrong ve İtalyan Ansaldo firmalarıyla görüşmelere başlandı. Donanmanın eski zırhlılarından Mesudiye İtalya/Ansaldo, Asar-ı Tefik Almanya tezgahlarına tamir ve modernize edilmek üzere gönderildi. Donanmanın ateş gücünün artırılması için İngiltere'ye Hamidiye kruvazörü ile Amerika'ya Mecidiye Kruvazörü ve bazı torpido gemileri sipariş verildi. Bunların yanı sıra Fransa'dan dört Torpidobot alındı. II. Abdülhamid donanmanın modernizasyonu ve ihtiyaçlarının karşılanması için çok uluslu bir tedarik zinciri oluşturdu. Önceki yıllarda yapılan hataya düşmeyerek donanmanın modernizasyonunda ağırlıklı tek bir ülkeye bağlı kalmamıştı. Bu yaklaşım donanma üzerindeki yabancı vesayetini kısmen de olsa azaltmıştı.

### **Meşrutiyet Sonrası Osmanlı Donanması ve Üç İngiliz Amiral**

1876-1895 arasında Osmanlı'da beliren hürriyetçi hareketlerin bir neticesi olarak ortaya çıkan Jön Türk hareketi ve 1889 yılında kurulan İttihat ve Terakki Cemiyeti XX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi ve sosyal

<sup>25</sup> Zuhaf ve Kilitbahir korvetleri için bkz. Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, s. 138.

<sup>26</sup> Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, s. 8.

hayatında önemli rol oynamıştır.<sup>27</sup> Yeni dönemin siyasi söylemi donanmaya katılan gemilerle sembolleşmiştir.<sup>28</sup> 1908 yılında Meşrutiyet'in ilan edilmesi ile ülke Meclis-i Mebusun'a karşı sorumlu farklı siyasi görüşlerin hâkim olduğu Meclis-i Vükela tarafından yönetilmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti hızla Avrupa'ya açılırken imparatorluk İngiltere ve Almanya arasında diplomatik bir tercihe zorlanmıştır. İngiltere, Kırım Savaşı sonrasında Osmanlı Devleti ile kurduğu iyi ilişkileri devam ettirmekte kararlıdır. Geçmişin avantajları üzerinden hareket eden İngiltere yeni dönemin siyasi desteğiyle tekrar donanma üzerinde etkin olmak istemiştir. İngilizlerin içerdeki en önemli siyasi ve bürokratik destekçileri Osmanlı Hariciyesi ve Jön Türkler olmuştur. Lakin İttihat ve Terakki Cemiyeti ile Almanya İngilizlerin işini oldukça zorlaştırmıştır. Akdeniz'in İngilizlerin deniz savaş planlarının merkezinde olması Osmanlı donanmasına karşı duydukları ilginin başlıca nedeniydi.<sup>29</sup> 1905'te yeniden denizlerde başlayan İngiliz-Alman rekabeti Osmanlı Devleti'ni de yakından ilgilendirmişti. İstanbul dünya başkentlerinde az görülen diplomatik ve istihbarı rekabete ev sahipliği eder. Hükümet üyeleri, bürokratlar ve askerlerin bu rekabete katılmasıyla ülke hızla kaosa sürüklenmişti. Bahriye Nazırlığı'nın siyasi karışıklıkların merkezinde olması donanmayı oldukça hassas bir noktaya taşımıştır. 1909-1911 yılları arasında on bahriye nazırı görevlerinden alınmıştı.<sup>30</sup> Bu haliyle donanma adeta savaş gücü olmaktan çıkmış, iç ve dış politikanın malzemesi olmuştu. Oysa Osmanlı donanması ülkenin denizleri ve kıyılarının güvenliğini sağlayan bir savaş gücüydü. Bu özelliğinin korunması ve geliştirilmesi için politikadan uzak tutulmalı ve donanmanın acil bekleyen sorunlarına el atılmalıydı. Bunun içinde önce gemilerin bakımının yapılması, uzman eksikliğinin tamamlanması, denizcilerin eğitimi ve dünyadaki donanma yarışının çok gerisinde kalmamak için modern savaş gemilerine sahip olmalıydı. Osmanlı hükümeti diplomasi savaşını sonlandırmak ve donanmanın bekleyen sorunlarına bir an önce çözüm getirmek için İngiltere'yi tercih etmişti. Bu durumdan oldukça memnun olan İngilizler 1909-1914 yılları arasında peş peşe üç deniz heyetini İstanbul'a göndermiştir. Bu heyetlerden ilki Amiral Douglas Gamble (Temmuz 1909-Mart 1910),<sup>31</sup> ikincisi Amiral Hugh

<sup>27</sup> Şerif Mardin, *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri*, İş Bankası Yayınları, Ankara 1964, s. 6.

<sup>28</sup> Meşrutiyet sonrası Osmanlı donanmasına katılan gemi isimleri: Muavenet-i Milliye, Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vataniye. Bkz. Ekler bölümü resim 10.

<sup>29</sup> İngilizlerin Osmanlı donanmasına ve denizlerine olan ilgisi bir asırdır devam etmektedir. Bu ilgi, Osmanlı'nın Akdeniz'deki gücü ve Rusya'nın sıcak denizlere inmedeki potansiyelinin artmasına göre azalma veya artma eğilimi göstermiştir. Nitekim II. Mahmut döneminde güçlenen Osmanlı ve Mısır donanmasını Akdeniz'deki çıkarları açısından tehdit gören İngiltere yanına Fransa'yı alarak Osmanlı karasularını işgal eden Rus donanmasıyla birlikte Navarin'de Osmanlı-Mısır deniz gücünü imha etmekten kaçınmamıştır. Otuz yıl içinde Rusya'nın güçlü bir donanma ve kara ordusuyla Osmanlı Devleti'ne karşı tek başına üstünlük sağlamasının Boğazlar ve Doğu Akdeniz üzerinde oluşturacağı riskleri dikkate alan İngiliz hükümeti bu sefer de 1853 Kırım Savaşı'nda, Fransa ile birlikte Osmanlı Devleti'nin safında yer alarak Rusya'ya karşı savaşmıştır. Bkz. Colin McEvedy, *Yakınçağ Tarih Atlası*, çev. Ayşen Anadol, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005, s. 18.

<sup>30</sup> Haluk Y. Şehsuvaroğlu, *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul 1965, s. 78.

<sup>31</sup> *Limpus Raporu*, s. 2.

Williams (Nisan 1910-Nisan 1912), sonuncusu Amiral Sir Arthur Limpus<sup>32</sup> (Nisan 1912-Eylül 1914) ve ekibi<sup>33</sup> olmuştur.

Üç amiral, Osmanlı Devleti için stratejik bakımdan çok önemli Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz'deki adalar dahil 11.000 millik kıyı şeridini korumak için aktif ve güçlü bir donanma inşa etmek için göreve başlamıştır. Kısa sürede mevcut gemiler ve bütçeyle bunun başarılmasının imkansızına yakın olduğunu görmüşlerdir. Boğazlardaki Türk topçu tabyaları olmadan eldeki donanma ile İstanbul'u denizden bile korumanın oldukça zor olacağı tezini savunmuşlardır. Özellikle Bahriye Nezareti'nin donanmayı İngiltere, Fransa, İtalya ve Rusya'nın sahip olduğu deniz gücüne çıkartma arzusunun gerçekçi olmadığını, ancak doğru bir planlama ve seçimle Yunanistan'ın deniz gücüne yakın bir donanma inşa edebileceğini vurgulamışlardır. Bu öncelik hükümet üyelerinin hepsi tarafından olmasa da genel kabul görmüştür. Çünkü konunun mali boyutu bir kenara bırakıldığında denizlerdeki en yakın tehlike Yunanistan olarak görülmüştür. Amiral Gamble ve heyeti göreve başlar başlamaz ilk işi uzun süredir yatan donanmayı Ege Denizi'nde üç buçuk ay sürecek bir tatbikata çıkarmak olmuştur.

Gamble komutasındaki filo yirmi yıl aradan sonra 4 Temmuz 1909'da İstanbul Boğazı'ndan geçerken, Sarayburnu'nu dolduran binlerce İstanbullu donanmayı hayranlık ve gururla izlemiştir. Halkın bu ilgisi karşısında hükümet donanmayla daha fazla meşgul olmayı uygun görmüştür. Bunu yaparken de halkın maddi desteğini almak için donanma cemiyetinin kurulmasına öncülük etmiştir.<sup>34</sup> Gamble tatbikat sırasında gemilerin ateş ve makine güçlerinin çok zayıf, gemi mürettebat ve komuta kademesinin de yetersiz olduğunu tespit etmiştir. Donanma İstanbul'a döndüğünde kapsamlı bir raporla yapılması gerekenleri sadrazama ve Meclis-i Mebusan üyelerine sunmuştur. Amiralin acilen donanmadaki ihtiyaç fazlası yaşlı personelin emekli edilmesi ve yerlerine modern denizcilik eğitimi almış İngiliz subaylarının alınmasını önermiştir. Bu öneri Bahriye Nezareti'nde büyük rahatsızlığa sebebiyet vermiştir. Buna rağmen hükümet beş bin denizciyi emekli etmiştir. Amiral Gamble ayrıca mazi yadigarı gemilerden bir an önce kurtulmak gerektiğini, işe yarayacak halde olanların da tamir ve bakımlarının yapılması için havuzlara çekilmesini

<sup>32</sup> Limpus, İstanbul'a gelmeden önce Güney Afrika'da filo komutanıdır. 49 yaşında Tuğamiral rütbesiyle Bahriye Müşaviri olarak Türk hükümeti ile iki yıllık kontrat yapmıştır.

<https://collections.rmg.co.uk/archive/objects/491830.html>, [Erişim Tarihi: 25 Şubat 2020].

<sup>33</sup> Bu ekte sekreteri Stack, Binbaşı Ashby, Moor, Yüzbaşı Eliot ve Korvet Kaptanı Halifax bulunmaktadır. Bkz. BAO, BEO, 4282/321203; *Limpus Raporu*, s. 2.

<sup>34</sup> İngiliz ve Alman Donanma cemiyetlerinin nizamnamelerine göre hazırlanan "Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti" 14 Temmuz 1909 günü kurulmuştur. Kısaca amacı şöyledir: "Ülke nüfusu 30 milyondur. Zengin, fakir herkesten ayda bir kuruş isteyerek üçte bir oranında bir başarı ile her ay 10 milyon kuruş (100.000 altın) toplamaktır. Bir yılda 1.200.000 altın olan bu para ile her sene bir dretnot ya da iki tane birinci sınıf kruvazör alınabilir. Böylece on sene içinde Fransız donanması düzeyinde mükemmel bir donanma sağlanabilir. Kosova'dan Yemen'e, Erzurum'dan Tunus'a kadar uzanan devletin sınırları içindeki halk cemiyet için seferber olmuştur. Memurlar ve askerler birer maaşlarını başışlarken, kadınlar bakır tencerelerini satıp yardımda bulunur." Bilgi için bkz. A. Ragıp Akyavaş, *Tarihi Meşheri*, I, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2002, s. 71; Selahattin Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000, s. 12.



tavsiye etti. Donanmanın ateş gücünün yükseltilmesi için yeni savaş gemilerine ihtiyaç olduğunu da vurguladı. Gamble'ın aşması gereken iki sorun belirmişti. Birincisi yapılması gereken işler için gerekli finansmanın sağlanması için meclisin ikna edilmesi, ikincisi ise yeni alınacak gemilerin sınıfı ve nereden alınacağı konusuydu. Bahriye Nezareti ve Genelkurmay Başkanlığı deniz tarihinde çığır açan yeni sınıf dretnot<sup>35</sup> savaş gemilerini donanmaya katmak isterken, İngiliz deniz heyeti donanmanın destroyer tipi etkin ve süratli daha küçük zırhlılara ihtiyacı olduğunu savunmuştur. Hükümet, tercihini büyük gemilerden yana kullanarak, İngiltere'ye iki adet dretnot tipi savaş gemisi sipariş vermiştir. İngiliz hükümeti, siparişe konu olan savaş gemileri yerine Türk tarafına Gamble'ın istediği sınıftan gemileri satmayı önermiştir. Türk tarafı alımdan vazgeçmiştir. İttihatçılar ve İstanbul'daki Alman büyükelçiliği siparişlerin Almanya'dan temin edilmesi için hemen harekete geçmiştir. Konuyla ilgili 10 Aralık 1909'da Almanya ile temasa geçilmiştir. Uzun pazarlıklar ve görüşmeler sonucunda Alman İmparatoru Kayzer'in de araya girmesiyle "Brandenburg" sınıfı iki savaş gemisi üzerinde anlaşma sağlanmıştır.<sup>36</sup> İngilizlerin bu siyasi öngörüsüzlüğü ne ilk ne de son olmuştur. İngiltere'nin bu tutumu hiç şüphesiz Jön Türk hareketiyle tekrar başlayan ikili ilişkileri olumsuz etkilemiştir. Gamble ve deniz misyonunun için en büyük sorun içerdeki siyasi karışıklık, hükümetteki fikri uyumsuzluk, yeniliklere kapalı denizciler, uluslararası güçlerin donanma üzerindeki nüfuz savaşları olmuştur. Gamble yapmak istediklerini tam olarak hayata geçiremeden İstanbul'dan ayrılmıştır. Yerine geçen Williams, Gamble kadar popüler değildi ve çok fazla bir şey yapmak arzusu da taşımıyordu. Çünkü Koramiral olarak geldiği İstanbul'da rütbesi Tuğamiralliğe indirilmişti. Williams, Gamble'ın programına uymaya çalışmışsa da bunda başarılı olamadı. Williams döneminde patlak veren Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı donanması adeta yoktu. Elbette bu durumdan birinci derecede İngiliz amiral sorumlu değilse de Bahriye danışmanı olarak yapması gerekenler olduğu açıktı. Bu durum Osmanlı kamuoyunda amiralin ve İngiliz deniz heyetinin teknik danışman olarak mı yoksa geniş yetkili Bahriye danışmanı olarak mı? İstanbul'da bulunduğu tartışmalarına neden olmuştur. Hükümet bu durumu açıklığa kavuşturmak için bir lahiya yayınlamıştır.<sup>37</sup> Amiralin Türk tarafının istediği büyük ölçekli savaş gemilerine karşı çıkması ve İngiltere'den teknik personel getirme isteği Bahriye Nazırlığı'nca hoş karşılanmamış ve bahriye nazırları ile arasında kişisel sorunlar yaşanmasına neden olmuştur. Ayrıca her geçen gün donanma ve bahriye nezareti üzerinde artan Alman etkisi İngiliz deniz heyetinin işini oldukça zorlaştırmıştır. Kontrat süresi dolan Williams hiç beklemeden İstanbul'dan ayrılmıştır.

<sup>35</sup> 19. yüzyılın sonu 20. yüzyılın başlarında ana bataryaları ağır toplardan oluşan sıvı yakıtla çalışan baskın savaş gemileri için bkz. Brian Lavery, *SHIP*, National Maritime Museum, London 2017, s. 283.

<sup>36</sup> Gemiler 1 Eylül 1910 yılında Osmanlı Devleti'ne teslim edilerek zırhlılara Barbaros Hayreddin ile Turgut Reis isimleri verilmiştir. Geniş bilgi için bkz. Gökhan Atmaca, *Barbaros Zırhlısı Üç Savaş Bir Gemi*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2015.

<sup>37</sup> BAO, BEO, 4276/320641.

İngiliz hükümetinin önerisi ve Osmanlı hükümetinin kabulüyle Sir Arthur Limpus iki yıllığına Osmanlı Devleti ile sözleşme yaparak Deniz Kuvvetleri Danışmanlığı'na getirilen üçüncü amiral olmuştur. Limpus için bu yeni görev hiç şüphesiz amiral olarak ilk görev yeri olan Güney Afrika sahillerinden çok daha önemli ve prestijli olmuştur. Tuğamiral Limpus 49 yaşında heyetiyle birlikte oldukça hassas bir dönemde İstanbul'a gelerek görevine başlamıştı.

Osmanlı Devleti savaşların ve siyasi karışıkların kıskacındadır. Bulgar ordusunun Edirne'ye girmesi, Yunanistan'ın Selanik ve Ege adalarını işgali adeta imparatorluğu bir barut fıçısına çevirmiştir. Sivil-asker herkes mağlubiyetlerin sorumlularını aramakla meşguldür. Siyasi cinayetler, hükümet baskınları infiallerin patladığı noktalar olmuştur.<sup>38</sup> Osmanlı bahriye nazırlarının İngiliz danışman heyetiyle çalışmak istemediklerini açıkça dile getirmeleri ve etkisi her geçen gün artan Alman istihbaratının İstanbul'daki varlığı Limpus'un çalışmalarını zorlaştıran konuların başında olmuştur.

### **Trablusgarp ve Balkan Savaşları Sırasında Osmanlı Donanması ve Limpus'un Değerlendirmeleri**

XIX. yüzyılın sonlarına doğru siyasi birliğini kurmayı başaran İtalya, XX. yüzyıla sanayileşmiş bir ülke olarak girmiştir. Avrupa devletleri içinde emperyalist gerginliklerin ve çatışma alanlarının arttığı bir dönemde İtalya ihtiyaç duyduğu yeni pazar ve hammadde kaynağını, Britanya başbakanı Lord Salisbury'nin "yaşayan ve ölen uluslar" diye ayırdığı ülkeler içinde ölmekte olarak gösterilen Osmanlı topraklarında görmüştür.<sup>39</sup>

İtalya, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu siyasi karışıklık ve donanmasının yetersizliğini fırsat bilerek, Trablusgarp ve Bingazi'ye asker çıkartmıştır. Bazı Türk subayları Tunus üzerinden Libya'ya giderek yerli halkla birlikte yaptığı direniş, İtalyan birliklerinin ilerleyişini durdurmuştur. Karada sonuç alamayan İtalya, Osmanlı Devleti'ni denizden kuşatmaya karar vermiştir. Amaçları Libya'daki işgalin tanınması için Osmanlı Devleti'ni masaya oturtmaktır. İtalyan donanması iki filo halinde harekete geçmiştir. Birinci filonun rotası Arnavutluk ve Yunanistan üzerinden Ege Denizi oradan da Çanakkale Boğazı olmuştur. Bu ilerleyiş sırasında İtalyan savaş gemileri deniz üstünde gördükleri demirli veya seyir halindeki Osmanlı donanmasına ait birçok torpido gemisini (Antalya, Tokat, Hamidiye, Alpagot) ve yatını batırmıştır. Birinci filo yolda hiçbir saldırıya uğramadan Akdeniz üzerinden Ege Denizi'ne giriş yapmıştır. İtalyan savaş gemilerinin İzmir Körfezi'ne girmesini engellemek için körfezde demirli Adana ve Saadet vapurları mürettebatı tarafından batırıldı. Birinci filodan üç savaş gemisi Çanakkale Boğazı'na doğru harekete geçerek Seddülbahir ve Kumkale tabyalarını topa tutmuştur. Bu durum karşısında

<sup>38</sup> Sadrazam Mehmet Kâmil Paşa 23 Ocak 1913 yılında silah zoruyla görevinden istifa etmek zorunda kalmıştır. Yerine geçen Abdülhamit'in tahtan indirilmesinde önemli rol oynayan Sadrazam Mahmut Şevket Paşa ise 11 Haziran 1913'te İstanbul'da uğradığı silahlı saldırı sonucu öldürülmüştür. Bâbıali Baskını için bkz. Cevdet Küçük, "Bâbıali Baskını", IV, *DİA*, İstanbul 1991, s. 389-390.

<sup>39</sup> James Joll, "Dünyanın Efendisi: Avrupa", I, çev. Murat Belge, 20. *Yüzyıl Tarihi*, s. 2-7.

Osmanlı Devleti Çanakkale'ye mayın döşeyerek boğazı kapatmıştır. Mayıs 1912'de İtalyan savaş gemileri Rodos ve Oniki Ada'yı işgal etmiştir. Osmanlı coğrafyası açısından stratejik öneme sahip olan Oniki Ada'nın kaybedilmesi İstanbul hükümetinin en önemli iç ve dış politik konularından biri olmuştur.

İkinci filo ise Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz'e doğru hareket etmiştir. Savaş gemileri Beyrut limanı ve kenti top ateşine tutmuştur. Limanda demirli Osmanlı donanmasına ait Avnillah zırhlısı İtalyan armadasına karşı tek başına karşılık vermiştir. Bir süre sonra da batırılmıştır. İlerleyişini devam ettiren filo Akabe açıklarında Haliç isimli Osmanlı gambotunu batırılmış ayrıca Suudi Arabistan kıyılarındaki El-Kunfuza Limanı'nı bombardıman etmiştir. Limanda demirli 6 gambot, 1 zırhlı römorkör ve Şipka yatı batırılmıştır.

Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı donanmasının İtalyan savaş gemileri karşısında Beyrut limanındaki direniş hariç varlık gösterememesi ve Oniki Ada'nın kaybedilmesi Türk denizcilik tarihi açısından büyük bir başarısızlık olmuştur. Limpus'a göre bu durum çok şaşırtıcı değildir. Çünkü İtalyan deniz kuvvetleri Osmanlı deniz kuvvetlerine kıyasla oldukça üstündür. Buna rağmen Osmanlı donanmasının İtalyanlara karşı bazı başarılar elde edeceğine inanmaktadır. Amirale göre deniz kuvvetleri becerikli, kararlı ve enerjik amirallerin elinde iyi bir planlama ile İtalyan deniz kuvvetlerine zarar verilebilirdi. Bu duruma da Osmanlı donanması karşısında sayıca az olan Yunanistan'ın deniz gücünü örnek göstermiştir.<sup>40</sup>

Trablusgarp Savaşı devam ederken Balkan devletlerinin Osmanlı Devleti'ne karşı birleştiği haberi, Bab-ı Ali'yi 1912 tarihinde İtalya ile Uşi antlaşmasını imzalamak zorunda bırakmıştır. Antlaşma gereğince İtalya işgal ettiği Rodos, Oniki Ada ve Meis'i Osmanlı Devleti'ne geri vereceğini taahhüt etmişti.<sup>41</sup> Fakat İtalya savaşın bitmesine rağmen bu adaları geri vermeyerek Yunanistan ile pazarlık konusu yapmıştır.<sup>42</sup>

Balkan savaşları sırasında Osmanlı donanması iki önemli görev üstlenmiştir. Bunlardan ilki Bulgarların Trakya'yı işgal etmesi sonucunda Anadolu ve Rumeli arasında kesilen demir ve karayolu iletişimini denizden sağlayarak Rumeli'deki birliklere lojistik destek sağlamak, ikincisi ise Ege Denizi ve çevresindeki adalarda kontrolü sağlamaya çalışan Yunan donanmasını geri püskürtmektir. Ayrıca Varna'dan Köstence'ye kadar uzanan sahil boyundaki Bulgar topçu mevzilerini topa tutmak suretiyle Bulgar birliklerinin gücünü dağıtmak ve deniz yoluyla Romanya üzerinden gelen kömür ve cephane ikmalinin güvenliğini sağlamak olmuştur. Karadeniz'deki harekât için Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri ile Yedigâr-ı Millet ve Nümüne-i Hamiyet savaş gemileri görevlendirilmiştir. Bu sırada Trabzon ve Samsun'daki birliklerin Trakya'ya kaydırılması kararlaştırılmıştır. Donanmanın görevlerinin artması karşısında deniz kuvvetlerinin en eski gemisi İclaliye hizmete sokulmuştur. Varna açıklarında Hamidiye Kruvazörü ve Berkefşan torpidobotu Bulgar torpidobotları ta-

<sup>40</sup> Limpus Raporu, s. 3.

<sup>41</sup> Adem Sarıgül, *Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, IQ Yayınları, İstanbul 2001, s. 237.

<sup>42</sup> A.g.e., s. 199.

rafından saldırıya uğramış ve Hamidiye yara alarak Haliç'te havuza alınmıştır. Bu da Osmanlı donanmasını oldukça zayıflatmıştır. Osmanlı genel kurmayı Çatalca savunması ve Edirne'nin geri alınması için bir dizi deniz çıkartması planlamıştır. Çıkartmaya katılacak askerlerin sevkiyatları için on iki boğaz feribotu kiralanmıştır. Birliklerin toplanmasıyla Podima, Şarköy ve Mürefte çıkarmaları gerçekleştirildi. Ancak çıkartmalar hava şartları, donanma ile ordu komutanı arasındaki iletişimsizlik ve lojistik eksiklerden dolayı başarısız olmuştur.<sup>43</sup> Bulgar birlikleri karşısında Osmanlı ordusunun Terkos Gölü'ne dayanan sağ kanadını korumak üzere Asar-ı Tefvik zırhlısı Çatalca önlerine gönderilmiştir. Bulgar tabyalarını topa tutan zırhlı bir anda kayalara oturmuştur. İstanbul'dan gönderilen kurtarma ekiplerinin bütün gayretlerine rağmen gemi tekrar yüzdürülememiştir. Sadece denizciler ve gemideki malzeme kurtarılmıştır. Kısa bir süre içinde de Asar-ı Tefvik zırhlısı Bulgar topçularının hedefi olmuştur.<sup>44</sup> Bu olay Osmanlı deniz kuvvetlerinin elindeki deniz haritaların ne kadar eski ve eksik olduğunu göstermiştir. Limpus danışmanlığı döneminde Osmanlı kıyıları için kapsamlı bir seyir harita çalışması yaptırmıştır.<sup>45</sup> Çıkartmalarda istenilen sonucun alınmaması üzerine ateşkes kadar Türk savaş gemileri Tekirdağ ve Silivri açıklarında devriye görevi dışında herhangi bir operasyona katılmamıştır. Amiral Limpus'a göre Balkan Savaşı süresince donanmanın yapması gereken ama yapamadığı görevlerinin arasında özellikle Türk birliklerinin devletin ücra köşelerinde odaklanmaları gereken bölgelere güvenle nakledilmemeleri savaşın kara harekâtını da olumsuz etkilemiştir. Ayrıca Ege'de Yunan donanması yok edilemediği için Ege Adaları güvence altına alınamadı ve Ege Denizi ile Adriyatik'teki bağlantı korunamamıştır.<sup>46</sup>

Osmanlı donanmasının ana kuvvetlerinin Çanakkale'de tutulması Ege Denizi'nde Yunan donanmasına geniş hareket alanı sağlamıştır. Nitekim kısa sürede Yunan gemileri Limni'yi işgal etmiş, buradan da ileri üs yapmak üzere Mondros Limanı'na yönelmişlerdir. Çok geçmeden İmroz ve Bozcaada işgal edilmiştir. Ayrıca Yunan torpidobotları Preveze Körfezi'nin kuzey kıyılarına doğru harekete geçerek bu bölgedeki sularda da hakimiyet kurmuşlardır. Selanik karadan ve denizden kuşatılmıştır. Yunan gemilerinin limana girişini engellemek için Antalya ve Tokat torpidobotları kendilerini batırmıştır. Türk kara ordusunun savaşmadan teslim olmasıyla Selanik kaybedilmişti. Limanda bekleyen Teşkilat, Sürat ve Selanik gemileri silahlardan arındırılarak Fransız siciline geçirilmek suretiyle Marmara'ya getirilmiştir. Yunanlıların Ege adalarını işgal etmesi ve denizdeki üstünlüğü Osmanlı kamuoyunda derin bir infiale neden olmuştur. İçerde artan tepkiler karşısında hükümet ve baş-

<sup>43</sup> *A.g.e.*, s. 34.

<sup>44</sup> Bernd Langensiepen - Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması (1828-1923)*, s. 28.

<sup>45</sup> Deniz haritalarının yetersizliği sonucu Kızıldeniz açıklarında da bir Alman gemisi haritalarda gözükmeyen bir karaya çarparak batar. Bu olay Almanya ile ilişkilerde bir gerilim yaşanmasına neden olur. Her iki olay üzerine Limpus, İngiltere'den alanında uzman bir deniz subayını getirterek, uzun bir aradan sonra ilk defa Osmanlı kıyılarının haritasını çıkarttırmıştır. Kıyı haritaları çalışmaları için bkz. Şakir Batmaz, "Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları", *Türkler*, XIV, Ankara 2001, s. 917.

<sup>46</sup> *Limpus Raporu*, s. 4.

komutanlık donanmaya karşı saldırıya geçmesi emrini vermiştir. Donanma komutanının gemilerin savaşa hazır olmadığını bildirmesi üzerine donanma komutanı görevden alınarak yerine Albay Ramiz Bey atanmıştır. Amiral Limpus'un yeni donanma komutanının bu görevi başarıp başarmayacağı ile ilgili ciddi endişe taşımaktadır.<sup>47</sup> Başkomutanlık savaş gemilerinin durumu hakkında sağlıklı bir bilgi almak için Limpus Paşa'dan bir rapor istemişti. Amiral kendisinden istenen raporu kısa bir süre içinde hazırlayarak harbiye nezaretine teslim etmiştir.<sup>48</sup> Limpus göre donanmanın savaş planı yoktu, karaya asker çıkarma konusunda ise tamamen hazırlıksızdı. Ayrıca bilgisizlik, inisiyatif alamamak, öngörüsüzlük ve enerji düşüklüğü yüzünden gerek savaş sırasında gerekse savaştan önce sorumluluk gerektiren konularda herhangi bir adım atılmaması donanmanın Osmanlı kara ordusuna yeterince yardım edemeyişinin sebepleri olmuştur.<sup>49</sup> Donanma komutanı ve Bahriye Müsteşarı'nın yetersizlikleri konusunda Sadrazam ile Başkomutan Vekili Amiral Limpus ile aynı görüşteydi.<sup>50</sup> Limpus'a göre Balkan Savaşları sırasında Osmanlı donanmasının yapması gerekenler konusunda hiçbir fikri ve hazırlığı yoktu. Sanki donanma hiçbir şey yapmama politikası güdüyordu. Hatta amiralliğin Yunan donanmasının Türk donanmasına kıyasla üstün olduğuna dair bir belge yayınlamıştır. Bu belgenin aşağılayıcı olduğunu düşünmüştür.<sup>51</sup> Başkomutan ve Savunma Bakanlığı'nın ısrarı üzerine Osmanlı donanması Ege Denizi'ne doğru harekete geçmiştir.

### **Amiral Limpus'un Yunanlılarla Yapılan İmroz (16 Aralık 1912) - Limni Deniz Savaşı (18 Ocak 1913) Hakkındaki Değerlendirmeleri**

Başkomutanlığın emri üzerine Çanakkale'de toplanan Osmanlı donanması Barbaros, Turgutreis zırhlıları ile Mecidiye ve Asar-ı Tevfik öncülüğünde boğazdan Ege Denizi'ne doğru çıkış yapmıştır. Bu durumdan haberdar olan Yunan savaş gemileri de harekete geçmiştir. İki donanma İmroz açıklarında karşılaşmıştır. Yunan savaş gemisi Averof, Osmanlı savaş gemilerine göre iki kat daha hızlı olmasının avantajını kullanarak isabetli atışlarla Osmanlı filosunun üstüne doğru gitmiştir. Osmanlı filosunun dört savaş gemisi bütün toplarını Averof zırhlısına yöneltmiştir. Karşılıklı top atışları sırasında Barbaros zırhlısı iki önemli isabet almıştır. Yunanlıların en önemli gemisi Averof zırhlısına da üç ciddi isabet kaydedilmiştir. Savaş Osmanlı donanmasının lehinde seyrederken donanma komutanı aldığı ani bir kararla bütün gemilere boğaza doğru geri çekilmesini emretmiştir.<sup>52</sup> Gemilerde durum tespiti yapılmıştır. Barbaros zırhlısı dışında isabet alan gemi kaydedilmemiştir. Bunun üzerine donanma tekrar Yunan savaş gemilerinin üstüne hareket etmiştir. Kısa bir kovalamacanın ardından Türk savaş gemileri Yunan savaş gemilerine

<sup>47</sup> *Limpus Raporu*, s. 4.

<sup>48</sup> BAO, BEO, 4276/320641.

<sup>49</sup> *Limpus Raporu*, s. 3; bkz. Adem Sarıgül, *Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, s. 34.

<sup>50</sup> Adem Sarıgül, *Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, s. 114.

<sup>51</sup> *Limpus Raporu*, s. 3.

<sup>52</sup> *Limpus Raporu*, s. 3.

karşı bir zafer elde edemedi geri dönmek zorunda kalmıştır. Her iki tarafın savaş tarihçileri bu savaşı kendi zaferleri olarak göstermiştir.

Osmanlı donanmasının İmroz'da elde ettiği kısmi başarının hükümetin ulaşmak istediği siyasi hedefler açısından yetersiz kalması ve Yunan savaş gemilerinin Ege'deki üstünlüğünün devam etmesi ikinci bir karşılaşmayı adeta zorunlu kılmıştır. Yunanlılara karşı kalıcı bir üstünlük sağlamak için Osmanlı filosu 3 zırhlı, 1 kruvazör, 1 torpido kruvazörü ve 6 muhiple Yunan savaş gemilerinin bulunduğu Limni Adası'na doğru harekete geçmiştir. İki donanma Mondros Limanı çevresinde karşı karşıya geldi. Savaşın ilk otuz dakikasında Barbaros zırhlısı beş önemli isabet aldı. Buna karşın Yunan donanmasına ait gemilere isabetli atış yapılmadı. İlerleyen dakikalarda Turgutreis ve Mesudiye zırhlıları da isabet aldı. Osmanlı topçusunun isabetsiz atışlarına karşılık özellikle Averof'un isabetli atışları Osmanlı donanmasını geri çekilmeye zorladı. Çarpışma esnasında 140 Türk subay ve askeri şehit oldu. Savaşta Yunan gemilerinin isabet yüzdesi Osmanlı gemilerine göre daha fazla olmuştur.<sup>53</sup> Bunun en önemli nedeni Yunan topçuları İngiliz subaylar tarafından iyi bir eğitimden geçirilmiş olmasıdır. Bu kayıplar karşısında Hamidiye hariç donanmanın tamamı Marmara Denizi'ne çekilerek beklemeye alındı. Amiral Limpus İmroz ve Limni deniz savaşlarıyla ilgili şu değerlendirmede bulunmuştur:

*“Bana öyle geliyor ki amiralliğin yapılması gerekenler konusunda hiçbir fikri yoktu. Hatta bu amirallik Yunan donanmasının Türk donanmasına kıyasla üstün olduğuna dair bir belge yayınladı ve iki ay boyunca Yunan donanmasına karşı hiçbir şey yapmadıktan sonra bütün inisiyatifli Savunma Bakanlığı'na bıraktı. Nihayet 16 Aralık 1912'de Ramiz Bey komutasında donanma Yunan donanması ile çatışmaya girdi ama bu sırada Hamidiye Haliç Limanı'nda tamirattaydı. Görünene göre Türklerin Yunanlılara karşı belli bir avantaja sahip olduğu bu kısa angajmandan/çarpışmadan sonra Türk donanması öğleden sonra Dardanellere geri döndü. Niye geri döndüklerini anlamış değilim. Sağlamış oldukları küçük avantajı değerlendirmek için elden gelen her şey yapılmalıydı. O angajmandan kesin sonuç alınmalıydı. Yunan donanmasını helak etmek için ciddi bir gayret sarf edilmeliydi ama bu yapılmadı. Koca bir ay israf edildi. Donanma komutanı ateş gücünü düzeltmek ve geliştirmek için hiçbir çaba sarf etmedi. Diğer taraftan Yunan donanması Ege'de istediği gibi at koşturdu ve zamanı yaklaşan ikinci karşılaşma için önemli ölçüde durumunu düzeltmek üzere hazırlıkla geçirdi.”<sup>54</sup>*

16 Aralık 1912 deniz savaşı sonucunda Yunan donanması Ege Denizi'nde Türk donanmasını yenerek denize hâkim olmuştu. Yunanistan bu zafer sonucundaki kazanımlarını ufak değişiklikler dışında korumayı başarmıştır. Osmanlı donanması son bir kez Yunan donanmasını boğazlardan ve adalardan kalıcı bir şekilde atmak için karşı saldırıya hazırlanır. Limpus ikinci deniz harekâtının hazırlık ve sonuçlarıyla ilgili şu değerlendirmeleri yapmıştır:

<sup>53</sup> Limpus Raporu, s. 4.

<sup>54</sup> Limpus Raporu, s. 4.

“Bu sırada Hamidiye nihayet tamir oldu ve 16 Ocak’ta Suriye’ye tamamen gereksiz bir harekâta gönderildi. Bu bana gösterdi ki savaşın deniz boyutunu her kim yönetiyor idiyse alanının tam bir cahiliydi. Halbuki yapılması gereken Türk donanmasındaki kötü durumdaki ateş gücünü iyileştirmek ve elimizdeki bütün güçle Yunan donanmasına saldırarak üstüne gitmekti ama o mükemmel silahı ve gayet iyi yetişmiş mürettebatıyla Hamidiye tamamen işe yaramaz bir harekâta gönderilerek donanma 18 Ocak 1913’te Lemnos (Limni) açıklarında Yunan donanmasının karşısına çıktı. Hamidiye olmadan tekrar bir daha karşılaştı. Türk donanması savaşı kaybetti ve akşama büyük tahribatla Limana döndü. Bu çatışmada 140 subay ve asker öldü veya yaralandı. Çok bariz ki Türk topları gelişmemişken, Yunan donanması atış kabiliyetinde ciddi bir ilerleme kaydetmişti. Bundan sonra Yunan donanmasına karşı ciddi bir gayret içine girilmedi. Yunan donanması, Dardanel’in batısındaki denizlerin tartışmasız hâkimi olmaya devam ederken donanma komutanının değişikliğinden sonra Türk donanması Marmara’ya çekildi.

Bütün bu olay ağır ve küçültücü bir başarısızlıktı. Bir daha böyle feci bir başarısızlıkla karşılaşmak istemiyorsak bu başarısızlığı araştırmak için adımlar atmalı ve bu sebepler ortadan kaldırılmalı.

Bu başarısızlık donanmanın materyalleriyle mi ilgiliydi? Veya kaptanların, subayların ve askerlerin cesaret ve eksikliklerinden miydi? Veya iyi bir başkomutan bulunmayışından mıydı? Veya amirallerin savaş planlarının ve yönünün hatalı olmasından mıydı?

Deniz kuvvetleri danışmanınız olarak sorumluluğumun tam bilinciyle size bu sorunun cevaplarını vereceğim.

**A- Donanmanın Materyalleri:** Bunlar eskimişti ve en iyi şekilde bakılmamıştı ama genel olarak Yunan torpido filosu, Türk filosuna üstün olmasına karşın daha büyük olan Türk gemileri Yunaninkinden daha üstündü. Dolayısıyla eğer bakım daha iyi yapılsaydı denizlerde hakimiyet kazanılabilirdi. Başarısızlığın sebepleri donanmanın fiziki durumundan kaynaklandığını kabul edemem.

**B- Kaptanların, Subayların, Askerlerin Cesaret ve Eğitimleri:** Cesaretleri hakkında hiçbir şüphe yok. Donanmadan gelen rapora bakılırsa subaylar ve askerler çatışmalar sırasında kendilerini muazzam bir şekilde ortaya koydular. Eğitimlerine gelince hiç kuşkusuz yetersiz ve hatalıydı ama ona bakılırsa Yunanlıların eğitimi de hatalı ve yetersizdi. Fark şu idi ki 16 Aralık 1912 ile 18 Ocak 1913 arasında Yunan başkomutanı Yunan toplarını iyileştirmek için bazı adımlar atmış fakat aynı süre zarfında Türk donanma komutanı böylesi adımlar atmamış. Dolayısıyla eğitim ilk bakışta her iki taraf açısından hatalıydı ama Yunanlılar savaş sırasında eğitimlerini iyileştirdiler ve Türk donanma komutanı Türk toplarını iyileştirmek için bir adım atmadı.

**C- Başkomutan:** Ekim 1912 başlarında donanma komutanı Tahir Bey idi. Onu önce Rasim Paşa izledi, sonra Sermet Bey, en son olarak da Ramiz Bey. 18 Ocak harekâtından belli bir süre sonra Tahir Bey yeniden Ramiz

*beyden komutayı devraldı ama bunlar arasında donanmayı alıp savaşan Ramiz beydi. Ne olduğuna dair isabetli bilgi almadan (ki alamadım) neler olduğuna dair yorum yapmak imkansızdır. Sadece şunu söyleyebilirim ki sebebi her ne olursa olsun savaş sırasında 4 ayda dört komutan değiştirmek son derece talihsiz olmuştur. Son derece talihsiz olan bir diğer konu ise 16 Aralık 1912 ile 18 Ocak 1913 arasında donanmanın toplarının iyileştirilmemesi olması son derece talihsiz olmuştur ki donanmanın başkomutanının Yunan donanmasının torpido atışlarıyla gece veya hareket sırasında helak etmeyişi olmuştur. Torpidoları iyi kullanan bir donanma komutanı, İstanbul'daki kötü bir amirale rağmen çok şey başarabilirdi.*<sup>55</sup>

Osmanlı-Yunan deniz savaşlarında iki rakip savaş gemisinin ünü kendi donanmalarının ötesine geçmiştir. Bunlar Osmanlı donanmasının amiral gemisi Hamidiye<sup>56</sup> ile Yunan savaş gemisi Georgios Averoff'dur. Savaş boyunca iki tarafın donanmaları bu iki zırhlıdan uzak durmaya çalışmıştır. Bu iki zırhlının silah ve makine gücünün yüksek olmasının yanı sıra mürettebat ve komutanlarının iyi eğitilmiş olmaları gemilerin başarısını ve ününü artıran önemli bir faktör olmuştur. Amiral Limpus raporunda Hamidiye ve Averoff'un başarısına özel bir vurgu yapmıştır.<sup>57</sup> Kısmi başarılar büyük kayıpları engelleyememişti. Yunan donanması, İmroz, Bozcaada, Limni, Semadirek, Midilli, Sakız, İstanköy, Nikarya adalarının yanı sıra birçok küçük Ege Adası'nı ele geçirmeyi başardı. Yunanistan bununla da yetinmeyerek İtalya'nın elindeki Rodos, Oniki Ada ve Meis'i de almak için Batılı devletler üzerinden İtalya'yı ikna etmeye çalışmıştır.<sup>58</sup>

I. Balkan Savaşı'nın ortasında Osmanlı kabinesinde bir değişiklik olmuştur. Sadrazam Kâmil Paşa istifa etmiş, yerine Mahmut Şevket Paşa geçmiştir. Savaşın şiddeti düşerken, taraflar barış görüşmeleri için Londra'da masaya oturmuşlardı. Görüşmeler esnasında büyük devletler adalar sorunuyla meşgul olmuşlardı. Sadrazama göre Anadolu topraklarına yapışık bu Ege Adaları'nın büyük devletler eliyle Yunanistan'a bırakılması ihtimali güçlüydü. Böylesi bir durum karşısında maliyeti ne olursa olsun adaların geri alınması için sonuna kadar savaşılmalıdır. Bunun içinde donanma savaşa hazırlıklı olmalıdır. Sadrazama göre muhteris Bahriye Nazırı ile donanma komutanı bu iş için uygun değildir.<sup>59</sup> Donanma komutanı Ramiz Bey görevden alınarak yerine Tahir Bey atanmıştır.<sup>60</sup> Deniz kuvvetlerinin olası bir savaşa hazırlanması görevi de Amiral Limpus'a verilmişti. Nisan 1913 tarihinde Limpus Ferik rütbesine (koramiral) terfi ettirilmiştir. Mahmut Şevket Paşa'nın denizlerdeki asıl zafer umudu İngiltere'ye sipariş verilmiş olan iki büyük zırhlının Osman-

<sup>55</sup> Limpus Raporu, s. 5.

<sup>56</sup> Hamidiye zırhlısı İngiliz tersanelerinde inşa edilerek, 1903 yılında Osmanlı donanmasına katılmıştır. Birinci Balkan Savaşı sırasında hem Akdeniz'de hem de Ege Denizi'nde yaptığı Kruvazör savaşları ile ünlenmiştir. Hamidiye, 1947 yılında Türk donanmasından ayrılarak imha edilmiştir.

<sup>57</sup> Limpus Raporu, s. 5.

<sup>58</sup> Âdem Sarıgül, Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü, s. 264.

<sup>59</sup> A.g.e., s. 75.

<sup>60</sup> BOA, İ.BH., 12/4.



lı donanmasına katılmasıydı. Bu iki dretnot ile Osmanlı donanması Ege'de Yunan donanmasına karşı kesin üstünlük sağlarken, Karadeniz'de de Rus donanmasıyla arasındaki güç dengesini eşitleyebilecekti. İngiltere gemilerin teslimini uzatıyordu. Limpus'a göre İngiltere Türk donanmasını güçlendirecek savaş gemilerini satmak taraftarı değildi. Bunların yerine "Royal Sovereign" sınıfı daha küçük savaş gemilerini satmak istiyordu. Amirale göre önerilen bu gemiler Osmanlı donanmasında görev yapan Barbaros ve Turgut Reis zırhlılarından daha eski ve kullanışsızdı. Kesinlikle satın alınmamalıydı. İngilizlerin bu yaklaşımı Limpus ve Osmanlı kabinesindeki büyük devletlere karşı tarafsızlık politikası yürütenleri Alman yanlısı İttihatçılar karşısında zor durumda bırakmıştır. Alman İmparatoru II. Wilhelm bu iki geminin akıbetini yakından takip etmiştir. Deutsche Bank İstanbul Müdürü Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'ya Brezilya'nın satışa çıkardığı savaş gemilerini önermiş gerekli kredinin de temin edileceği garantisini vermiştir. Teklifin İngiltere'yi oldukça rahatsız edeceğini düşünen hükümet konuyu beklemeye almıştır. Bu gelişmeler ışığında Limpus artık Osmanlı donanmasının dışa bağımlılıktan kurtulması gerektiğine inanmıştır. Bunun için de İzmit'te yeni bir tersane yapımı ve Haliç tersanesinin genişletilmesiyle ilgili bir proje hazırlamıştır. Amiral Mayıs 1913'te Mahmut Şevket Paşa ile yaptığı görüşme esnasında bu projesini anlatma fırsatını bulmuştu. Paşa, projeyi olumlu bulur ve hemen harekete geçilmesini istemiştir. Limpus sadrazamın yanından ayrıldıktan iki hafta sonra Mahmut Şevket Paşa bir suikast sonucu hayatını kaybetmiştir.

### **I. Dünya Savaşı'na Doğru Osmanlı Donanması ve Amiral Limpus'un Çalışmaları**

Amiral Limpus'a göre; Trablusgarp ve Balkan Savaşları (1911-1913) Osmanlı donanmasının deniz aşırı topraklarını, boğazlarını, kıyılarını ve denizlerini koruyamayacağını açıkça göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz, Akdeniz ve Karadeniz'i düşünürken artık Boğazları ve İstanbul'u düşünmesi donanmadaki düşüşün iz düşümüydü. Limpus, donanmada yapılması gerekenlerin savaştan dolayı yapılamadığına dikkat çekiyordu: "*Savaşın durumu benim donanmaya çekidüzen vermeme engel oldu.*" Osmanlı Devleti hızla ateş-kese doğru giderken beklenmedik bir trajedi yaşanmıştır. Bir suikast sonucu Sadrazam Mahmut Şevket Paşa öldürülmüştür. Yerine Hariciye Nazırı Sait Halim Paşa geçmiştir.<sup>61</sup> Bu suikast Limpus'u derinden etkilemiştir. Sadrazam Mahmut Şevket Paşa'nın büyük devletler karşısında izlediği tarafsızlık politikası ve İttihatçıların etkisinde kalmayan kişiliği Limpus'a rahat ve güvenli bir çalışma ortamı sağlamıştı. Limpus, hariciye kökenli yeni sadrazamla uyumlu bir çalışma yürüteceğini düşünüyordu. Çünkü Sadrazam diplomasinin denge unsurunu göz ardı etmeyecekti. Nitekim yeni sadrazam donanmanın durumuyla ilgili kendisinden bir rapor istemiştir. Limpus bu raporu beraber çalışabileceklerinin bir sinyali olarak da görmüştü. Lakin amiralin kaygıları vardır. Bunu Sadrazam Sait Halim Paşa ile çok gizli ve özel yöntemlerle iletişim

<sup>61</sup> M. Hanefi Bostan, "Said Halim Paşa", *DİA*, XXXV, İstanbul 2008, s. 557-560.

kurmak istemesinden anlaşılmaktadır. Limpus bu durumu şöyle ifade eder: “Ekselansları, burada size gönderdiğim evrakı çok gizli tutmanız için yalvarıyorum. Ekselanslarına, konuyu eğer benimle görüşme niyetinde değilseniz, başkalarının yazıyı görmemesi için bana güvenli yoldan evrakı geri yollaması için yalvarıyorum.”<sup>62</sup> Limpus’un kafasında yapılması gerekenler zaten şekillenmişti. Amiral savaş sırasında zamanının tamamını deniz kuvvetlerini incelemeye ayırmıştı. Sadece gemilerin gücünü ve denizcilerin kabiliyetini görev başında görmek istemiştir. Bunun içinde istediği zamanı ve yetkiyi almıştır. Hemen harekete geçerek donanmayı bir tatbikata çıkarmıştır. Bir ay kadar süren tatbikat sırasında edindiği izlenimleri, önceki tespit ve teklifleriyle birleştirerek Sadrazam Sait Halim Paşa’ya sunmuştur. Amirale göre Türk donanması takdire şayan bir durumda değildir. Çünkü tecrübeli subayları artık kalmamıştır. 1880-1908 arasında donanmanın yaşadığı düşüş ve çürüme üst düzey subayları perişan etmiştir, donanmanın acilen bakıma ihtiyacı olduğu gibi ciddi derecede cephan ve kömür ihtiyacı ile yedek parça ve materyal sorununun baş gösterdiğini dile getirmiştir.<sup>63</sup> Bunun için de işe altyapı çalışmalarıyla başlamak gerektiğini önermişti. Limpus iyi bir donanma için önce gemilerin bağlanacağı ve bakımlarının yapılacağı gelişmiş rıhtımlara ihtiyaç olduğuna inanıyordu. Mevcut durumlarıyla Haliç ve Gölcük’teki tersane ve rıhtımların fiziki kapasitelerinin halihazırdaki donanmanın bakımını yapmakta dahi yetersiz olduğunu belirtiyordu. Ayrıca İngiltere’ye sipariş verilen yeni sınıf “Reşadiye” ve “Osman”<sup>64</sup> dretnotlarının teslim alındıktan sonra bu gemilerin bağlanacağı rıhtım ve bakımlarının yapılacağı havuzların olmadığına dikkat çekmiştir. Amirale göre hemen harekete geçilirse ilk bir ayın sonunda bazı gemilerin tamirine başlanabilecek ve 2-2,5 sene içerisinde de İzmit Körfezi’nde bir Reşadiye’yi alabilecek yüzer tersane ve bazı kıyı tesisleri tamamlanacaktı.<sup>65</sup> Limpus ayrıca finansman durumu el verdiği ölçüde İzmit Körfezi’ndeki yapılanmanın genişletilerek burada donanmanın tüm ihtiyaçlarının sağlanacağı büyük bir cephanelik ve lojistik merkez kurulmasını önermişti. Amiral bu projelerinin hayata geçmesi için hükümetin 1913 bütçesine “£1.750.000” kaynak ayırması gerektiğini yazmıştır. Limpus yaşanan savaşların Osmanlı maliyesine ağır yükler getirdiğini, yüksek faiz ve enflasyonun hükümetin büyük yatırımlar yapmasına engel olduğunu görmüştü. Ayrıca ülke böylesi bir projeyi hayata geçirecek üretim kaynaklarından yoksundu. Nitekim İstanbul’da madeni eşya sanayisinde özel sektör ve kamuda on kişiden fazla işçi çalıştıran şirket sayısı on yediyi geçmezken üretim yapan yerlerin hepsi

<sup>62</sup> *Limpus Raporu*, s. 1.

<sup>63</sup> *Limpus Raporu*, s. 5.

<sup>64</sup> 1911 yılında İngiltere’ye sipariş verilen bu iki gemi parası ödenmesine rağmen Birinci Dünya Savaşı öne sürülerek İngiliz hükümeti tarafından Osmanlı Devleti’ne teslim edilmemiştir. Bu konu Lozan görüşmeleri sırasında Türk heyeti tarafından gündeme getirilmiş ise de bir sonuç alınamamıştır. Detaylı bilgi için bkz. Irmak Karabulut - Bayram Bayrakdar, “Türkiye Milli Bankası İle Türk Hükümeti Arasında Osmanlı Borçlarına İlişkin Bir Anlaşmazlık: Reşadiye Gemisi Meselesi”, *İzmir Democracy University Social Journal Idusos*, Cilt: 1, Sayı: 2, www.dergipark.org.tr, [Erişim Tarihi: 24.07.2020].

<sup>65</sup> *Limpus Raporu*, s. 7.

nitelik olarak atölye seviyesinde kalmıştı. Bu tarihlerde İstanbul'da bulunan fabrikaların hiçbirinde bir motor, buhar makinası veya bir mekanik tesisat yapımına rastlanmamıştı.<sup>66</sup> Amiral Limpus bütün bunların ışığında hükümete İstanbul'da 1890 yılında kurulan rıhtım-dok ve antrepolar şirketine benzer yeni bir şirket kurulmasını ve bu yolla iç ve dış piyasalarda hisse senedi karşılığında borçlanmaya gidilmesini önerdi. Bu şirket verimli çalıştırılırsa 25 yıl sonra tamamen Türklerin olabileceğini de hesaplamıştı. Bu haliyle proje daha çok yap-işlet-devret modeline benzemektedir. Limpus'un önerisine hükümet sıcak baktı. "Osmanlı İmparatorluğu Rıhtım ve Şantiyelerden Sorumlu Şirketi" (Societe Imperiale Ottomane Co-Interessee des Docks et Chantiers) kurulmuştur. Sadrazam Sait Halim Paşa bir hükümet kararıyla İzmit'te bir tersanenin yapımı ve Haliç'teki havuz ve tersanelerin ıslahı için yabancı firmalarla görüşmeler yapmak üzere Limpus'u yetkilendirdi.<sup>67</sup> Proje Avrupalı devletlerin oldukça ilgisini çekmiştir. Krupp, Orlando Works ve İngiliz Armstrong grubu arasında büyük rekabet yaşandı. Amiral projenin özellikle İngiliz firmasına verilmesi konusunda Sadrazam Sait Halim Paşa nezdinde girişimlerde bulundu. Limpus bu öneriyi yaparken konuyu teknik olarak ele aldı. Amiral, İngiltere'ye sipariş verilmiş iki dretnot savaş gemisi hangi tersanede inşa ediliyorsa havuz ve rıhtımın da oraca yapılmasının doğru bir tercih olacağını şöyle tavsiye ediyordu:

*"Bu arada siz ekselanslarının Denizcilik Bakanı'na hükümet adına açıkça ve kesinlikle Osmanlı İmparatorluğu Hükümeti'nin Armstrong grubu tarafından düzenlenen "A" projesini kabul ettiğini ve grubun en kısa zamanda teknik bir müdürü Haliç'teki tersanelerin başına geçmek üzere görevlendirerek buraya göndermesini istemektedir. Ayrıca hükümet kendisi tarafından avantajlı olarak imzalamak istediği, teknik müdürün yardımı ile ve donanma danışmanının gözetiminde yeni bir sözleşme taslağının hazırlanmasına başlamak istemektedir. Bu düzenlenmenin amacı yılda yapılacak £70.000 ödemeye karşılık 9 aydan kısa bir sürede Haliç rıhtım ve tersanelerinin bir düzene konulması ve düzgün yönetilmesidir. İki-üç yıl sonra tersanelerde tamir edilecek ticari gemilerden gelecek olan geliri göz önünde alarak yıllık £70.000 indirmeye gidebiliriz. 25 yıl içerisinde bu iki kurumun idaresi burayı yönetecek yetiştirilmiş Türk kadrolarla birlikte Türk hükümetine devredilecektir."<sup>68</sup>*

Tavsiye edildiği gibi projeyi İngiliz firması kazandı. Armstrong grubu ile hükümet arasında yapılan sözleşme 1 Aralık 1913 yılında Meclis-i Mebusan tarafından onaylandı. Sözleşmeye göre tersanelerde sadece Türk ve İngiliz işçilerin çalışması öngörülmüştü. Ayrıca İngiliz şirkete yirmi beş yıl boyunca deniz kuvvetlerinin bakımı için garanti verilmiş ve İzmit Anlaşması'yla Tersane-i Amire'den de hisse verilmesi kararlaştırılmıştı. III. Selim zamanında

<sup>66</sup> Gündüz Ökçün, *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, Hil Yayınları, Ankara 1970, s. 184.

<sup>67</sup> BOA, MV., 178/679.

<sup>68</sup> *Limpus Raporu*, s. 7.

yabancıların Türk tersanelerinde çalışmasına müsaade edilmesinden bir asır sonra yabancı şirketler Osmanlı tersanelerinin en büyük ortağı olmuştur. Amiral Limpus yapılan işi görevinin gereği görürken İngiliz hükümeti konuyu daha çok Almanya'ya karşı kazanılmış siyasi bir zafer olarak değerlendirmiştir. Türk tarafı da konuya başından beri siyasi açıdan da yaklaşmıştır. Osmanlı hükümeti bu anlaşmanın Almanya ile kurduğu yakın ilişkilerde pürüzler doğuracağını görmüştü. Buna rağmen anlaşmayı onaylamasının iki nedeni vardır. Birincisi İngiltere'ye sipariş verilmiş "Osman ve Reşadiye" gemilerinin alımında bir sorun yaşamamak, ikincisi ise İngiltere ile ilişkilerini diplomatik olarak hala sıcak tutmak istemesidir. Amiral Limpus ise konunun siyasallaşmasından oldukça rahatsızdır. Bu konu ve ileride ortaya çıkacak başka gelişmeler Londra ile arasında gerginliğe neden olmuştur.

Yaklaşan 1914 seçimleri bu tartışmaların daha fazla büyümesini engellemişti. Çünkü Türk milleti için donanma hala hassas ve kırılğan bir konuydu. Günlük siyasetten ve diplomatik mücadelelerden uzak tutulmalıydı. Limpus bu anlaşma sonrasında İstanbul'daki İngiliz deniz danışman heyetini siyasi kargaşa ve diplomatik gözlerden uzak tutmak için İzmit/Gölcük'e taşımak istemişti. Bu düşüncesine İngiliz dışişleri ve ittihatçılar karşı çıkmıştı. Amiralin, donanmada yapılması gereken reformlarla ilgili İngiliz hükümetinden talepleri İngiliz dışişleri ile arasında sorunlar yaşamasına neden olmuştu. Limpus, İngiliz hükümetinden Türk donanmasının ihtiyacı olan ustabaşı, mühendis ve güverte subayından oluşan 16 kişilik bir deniz subay heyeti istemişti. İngiliz hükümeti bu talebe pek sıcak bakmamıştır. Bunun üzerine Limpus talebini Osmanlı Devleti'nin Londra Büyükelçisi Tevfik Paşa üzerinden İstanbul hükümetinin bir isteği gibi göstererek İngiliz dışişlerine tekrar ilettirmişti. İngiliz hükümeti ise talebin amiralden geldiğinden emindi. Bu davranışından dolayı Limpus'a bir kınama mektubu gönderdi. Amiralin gözlemlerine göre donanmadaki diğer temel bir sorun komuta kademesiydi. Limpus, Osmanlı hükümetinin 1908 yılından beri donanmanın modernizasyonu ile ilgilendiğini ancak bir türlü sonuç alamadığını çünkü insan kaynağında ciddi bir nitelik sorunu olduğunu düşünüyordu. Modern ve büyük gemiler temin edilebilir, gelişmiş altyapılar inşa edilir ama bunları kullanacak doğru kadrolar yoksa bu makineler ve tesisler işe yaramayacaktı. Buna rağmen insan düzeltilirse ve yetenekli subaylar donanmaya komuta ederse sorunların büyük kısmının hızla çözüleceğine inanıyordu. Bu konuda genç Türk subaylarına güvenmekte ve onların gelecek vadettiğine inanmakta idi:

*"Türkiye etkin bir donanmaya sahip olacak ise savaşın bize değersiz olduklarını, kanıtladıklarını taşıyıp gençler arasında gelecek vadedenleri tutup çıkarmalıyız. Bunlar sorumluluk mevkiine getirilmeli. Eğer onlar işlerinin hakkını verirlerse ve gösterilen yöne ilerlerlerse Türk donanmasını kurtarabiliriz ama olayları bu haliyle kendi akışına bırakırsak sonucu ölümcül olur. Gerçek şu ki pek çok önlemi hayata geçirmek zorunda olsak da asıl önemli olan bunları yapacak hayata geçirecek birini bulmaktır. İhtiyacımız olan adamdır. Her şeyin yolunda olmadığını gören subayla-*

*ra ihtiyacımız var. İlk en önemli ve tek gerçek reform makamlarına layık olmadıklarını kanıtlayanları makamlarından indirmek ve yerlerine yeni adamları koyup onlara devletin verebileceği en büyük desteği vermek.”<sup>69</sup>*

Amiralin değerlendirmesine göre donanma bu yozlaşmış yeniçeri ruhundan kurtarılmazsa devletin varlığı ciddi bir tehlike ile karşı karşıya kalacaktır. Tasfiye edilmesi gereken subaylar hiç vakit kaybedilmeden görevden alınmalıdır. Eğer görevden almak zorsa başka görevlere terfi ettirilmelerini veya görevde aldıkları maaşlardan daha fazlası verilerek emekli edilmelerinin sağlanmasını önermişti. Türkiye'nin ve donanmanın yüksek menfaatlerinin bunu gerektirdiğine inanmıştı.<sup>70</sup> Limpus bu ikazları yaptıktan sonra Sadrazam Sait Halim Paşa'ya acilen emekliye sevk edilmesi ve yerlerine getirilmesinin uygun olacağını düşündüğü bir isim listesi de sundu. Hazırladığı liste deniz kuvvetlerinde adeta deprem etkisi yapmıştır. Görevden alınması önerilen isimler daha çok savaşlarda başarısız olmuş ve siyasi kimliği öne çıkmış subaylardan oluşmuştu. Listede Bahriye Nezareti müsteşarı başta olmak üzere birçok daire başkanı ve filo komutanları vardı.<sup>71</sup> Görevden alınacakların yerine atanmasını tavsiye ettiği isimlerin içinde 16 Aralık ve 18 Ocak deniz savaşlarında görev alarak başarı göstermiş karargâh subayları ve bütün büyük gemilerin birinci ve ikinci kaptanları yer almıştır.<sup>72</sup> Özellikle de Hamidiye'nin I. ve II. kaptanlarının terfi ettirilmesini önermişti. Donanmada bu değişim olmadığı takdirde deniz kuvvetleri için harcanacak paranın bir sonuç getirmeden heba olacağını düşünüyordu.<sup>73</sup>

Limpus önerdiği isimlerin bu görevlere getirilmedikleri takdirde raporun gizli tutularak kendisine iade edilmesini çok önemsemişti. Aksi takdirde bahriye nezareti ile donanma komutanlığında etkili görevlerde bulunan gelenekçi ve Alman yanlısı subaylar tarafından deniz kuvvetlerinde bir cadı avının başlayacağını, donanmadaki ruh halinin buna çok müsait olduğunu biliyordu.<sup>74</sup> Durumun farkında olan iyi niyetli ve ülkelerinin menfaati için çalışan subayların zarar görmemesi onun öncelikleri arasında yer almıştı. Limpus'a göre donanmadaki en önemli reform deniz kuvvetlerindeki eski yönetim anlayışını devam ettirmede ısrarcı olan subayların görevlerinden alınmasıdır. Eğer hükümet deniz kuvvetlerinde bu düzenlemeyi yaparsa donanmada kısa zamanda bir rahatlama ve ilerleme olacaktır.<sup>75</sup>

Limpus'a göre Osmanlı Devleti denizlerinde caydırıcı güç olabilmesi için elindeki gemilere ve İtalya Ansaldo'da yapılmakta olan kruvazöre ek olarak sayıca arttırılmalıydı. Bunun içinde yaklaşık 23 tonluk 2 savaş gemisi, 2 kruvazör, 3 keşif gemisi, 10 destroyer, 4 denizaltı, 2 römorkör-savaş gemisi alınmalıdır. Bunlar içinde ödenecek para üç yıla yayılmak suretiyle top-

<sup>69</sup> Limpus Raporu, s. 8.

<sup>70</sup> Limpus Raporu, s. 9.

<sup>71</sup> Limpus Raporu, s. 10.

<sup>72</sup> Limpus Raporu, s. 10.

<sup>73</sup> Limpus Raporu, s. 10.

<sup>74</sup> Limpus Raporu, s. 11.

<sup>75</sup> Limpus Raporu, s. 11.

lamda £10,000,000 tutacaktır. Üç yıl zarfındaki normal donanma bütçesinin £1,750,000 olduğu düşünülürse bu büyümenin hayata geçirilmesi oldukça güçlü. Limpus göre hızı ve manevra kabiliyeti yüksek gemilerden oluşan bir donanma ile denizlerde üstünlük sağlanabilirdi. Bunun içinde daha çok destroyerlerden oluşan bir donanmayı önermişti. Ayrıca denizlerde hızla etkisi artan denizaltılara önem vermiştir.

Amiral, mali imkansızlıklardan dolayı önerisi kabul edilmediği takdirde £6,000,000'lık ikinci bir gemi alım bütçe önerisinde bulunmuştu. Revize ettiği liste şöyledir: 1 savaş gemisi, 2 kruvazör, 1 keşif gemisi, 10 destroyer, 4 denizaltı.<sup>76</sup> Bu gemilerin bir an önce kullanıma sokulması gerektiğinin de altını çizmiştir. Limpus her iki bütçenin sağlanamaması durumunda en azından 1913 yılında 1 kruvazör, 1 keşif ve 4 destroyer alınmasını önermişti.<sup>77</sup> Amiral raporda Rusya'nın Karadeniz'deki deniz gücüne de dikkatleri çekmişti. Limpus, Rusya üç yıl içinde Karadeniz'deki donanmasında bir artışa giderse Osmanlı Devleti'nin de buna paralel donanmasını güçlendirmek ve takviye etmek zorunluluğunun olduğuna vurgu yapmıştı.<sup>78</sup>

1914 seçimi sonrasında toplanan yeni meclis İttihat Terakki için dikensiz gül bahçesi gibi olmuştur. Alman etkisinin Osmanlı Devleti'nin her noktasında kendisini hissettirdiği bir döneme girilmiştir. Bu da Limpus ve İngiliz deniz heyetinin işini oldukça zorlaştırmıştı. Amiralın ve heyetinin İstanbul'daki varlığı ittihatçıları, Alman askeri çevrelerini ve Rusları oldukça rahatsız etmişti. İstanbul'daki İngiliz deniz heyeti ve Limpus için en önemli destekçisi Şubat 1914'te Bahriye Nazırlığı'na gelen Cemal Paşa olmuştur. Hükümet içinde güvenebileceği tek kişi Bahriye Nazırı'dır. Cemal Paşa ile Amiral Limpus arasında çok iyi bir iletişim kurulmuştu.<sup>79</sup> Buna karşın Osmanlı donanmasında görev yapan üst düzey komutan ve genç subayların politize olduğunu düşünmekteydi. Bu durumun önüne geçilmesi için Amirallığın, savaş bakanlığından ayrılarak büyük bir devlet bakanlığı şeklinde yapılanmasını önermişti. Limpus'un kontrat gereği iki yıllık görev süresi dolmuştu. Artık İstanbul'da çok fazla kalmak taraftarı değildir. Bunun kariyeri açısından oldukça fazla risk taşıdığını düşünüyordu. Türk tarafında ise durum farklıdır. Kabinenin iki üyesi dışında kimse İngiliz deniz heyeti ile çalışmayı istememektedir. Sadrazam ve Bahriye Nazırı kontratın yenilenmesi yönünde karar verir. Said Halim Paşa'nın İngiliz deniz heyetinin kalmasını istemesindeki en önemli sebep İngiltere'den gelmek üzere olan parası ödenmiş iki Osmanlı savaş gemisinin teslim alınmasında bir pürüz yaşanmamasıydı. Osmanlı Devleti savaş gemilerinin İngiltere'ye karşı kullanılmayacağını garantisini İngiliz deniz heyetinin süresini uzatarak vermek istemişti. Nitekim Limpus ve heyetinin süresi uzatılmış ayrıca Osmanlı donanması Torpido Filosu Komodorluğu'nda görevlendirilmek üzere İngiliz subay Horold Christian ile bir sözleşme imzaladı.<sup>80</sup>

<sup>76</sup> *Limpus Raporu*, s. 12.

<sup>77</sup> *Limpus Raporu*, s. 12.

<sup>78</sup> *Limpus Raporu*, s. 13.

<sup>79</sup> Richard Humble, "Türkiye 1914", I, çev. Sıtkı Uyar, *20. Yüzyıl Tarihi*, s. 345-351.

<sup>80</sup> BOA, HR.SFR., 706/10.

Limpus, 13 Mayıs 1914 tarihinde Meclis-i Vükela tarafından Bahriye Nezareti Müşaviri ve Donanma Kumandanı olarak Sultan Osman-ı Evvel zırhlısı ile Reşadiye gemilerinin İngiltere'den alınması için görevlendirilmiş ayrıca gemilerin teslim alınıp İstanbul'a getirilmesinde görev alacak denizcilerin temini yetkisi verilmişti.<sup>81</sup> Amiral Haziran ayında gemileri teslim almak üzere Londra'ya gidecek görevliler listesini tamamladı. Listeye maiyetindeki Korvet Kaptan Halifaks'ı da eklemiştir.<sup>82</sup> Gemileri teslim alacak subay ve denizciler Limpus ve Halifaks olmadan Londra'ya hareket etti. İngilizler gemilerin teslim edilmesinde tereddüt içindeydi, çünkü her an bir savaş çıkabilirdi. İngiltere Osmanlı Devleti'nin çıkacak bir savaşta düşmanı Almanya ile gizli bir ittifak içinde olduğunu düşünüyordu. Gemilerin teslim edilmeyeceğini öğrenen Limpus İstanbul'da kalmıştır. Limpus ve İngiliz deniz heyeti en büyük destekçisi Cemal Paşa'yı da kaybetmiştir. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ni ötekileştirmesi Bahriye Nazırı'nın Alman İttifakı'na kaymasına neden olmuştur. Limpus'un İstanbul'da izlediği tarafsız ve dikkatli çalışmalar yok olmuştur. Artık İngiliz deniz heyetinin İstanbul'daki varlığına ihtiyaç kalmamıştı. Sorun savaş başlamadan ilişkiler nasıl bitirilecekti. Osmanlı hükümeti ilk adımı atarak Limpus'un yakın maiyetindeki İngiliz denizcilerden Eliot, Moor ve Stek'in görev sürelerini sonlandırarak ülkelerine geri gönderilmelerine karar vermişti.<sup>83</sup> Kendilerine ödenecek tazminatların hesaplanması görevini de amirale bırakmıştır.

28 Temmuz 1914'te bütün dünyanın çıkacağını düşündüğü savaş Balkanlarda patlak vermişti. 10 Ağustos 1914 günü Osmanlı başkomutanlığının izniyle İngiliz savaş gemilerinden kaçan iki Alman zırhlısı Goeben ve Breslau Çanakkale Boğazı'ndan giriş yapacağını bilgisini alan Amiral Limpus donanmaya ait Numune-i Hamiyet ve Gayret-i Vataniye gemilerini, bu iki zırhlıyı karşılamak üzere Çanakkale'ye gönderdi. Boğazdan giriş yapan zırhlılar Çanakkale'de ikmallerini yaptıktan sonra İstanbul'a geldi. Karaya çıkan Alman denizciler İstanbul sokaklarında geçit töreni yapmışlardı. Alman deniz heyeti Bahriye Nazırı Cemal Paşa tarafından kabul edilirken Limpus da yanı başında yer almıştır. Yavuz Sultan Selim (Goeben) ve Midilli (Breslau) zırhlılarının İstanbul'a gelişi İngiltere'yi oldukça rahatsız etmiştir. İngiltere Başbakanı Sadrazam Sait Halim Paşa'ya kaygılarını anlatan bir mektup gönderdi. Sait Halim Paşa da cevap olarak gelen gemilerin satın alındığını, hatta kısa zamanda bu gemilere diğer Osmanlı harp gemilerinde olduğu gibi eğitimlerinin Amiral Limpus tarafından verileceğini dile getirirse de durum sadrazamın söylediği gibi gelişmedi. Nitekim 9 Eylül 1914 tarihinde Harbiye Nazırı Enver Paşa ve Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın isteği doğrultusunda Osmanlı donanmasının birinci komutanlığına Alman Amiral Souchon getirildi. Artık Osmanlı donanması resmen Alman kurmay heyetinin yönetimine girmiştir. Bu durum Limpus ve İngiliz deniz heyetinin İstanbul'da daha fazla görevine devam etmesini imkân-

<sup>81</sup> BOA, HR.SFR, 704/41.

<sup>82</sup> BOA, BEO, 4283/321203.

<sup>83</sup> BOA, BEO, 4282/321139.

sız kılmıştır. Sözleşmesi yenilenmesine rağmen Amiral için artık İstanbul'dan ayrılmak vakti gelmiştir. Karşılıklı güvensizlik hat safhaya ulaşmıştır. Bir polis baskınıyla Amiral'in Tarabya'daki evinde gemilerden söküldüğü düşünülen telsiz ve telgraf makinaları aranmıştır.<sup>84</sup> Limpus'un evindeki aramada herhangi bir suç unsuruna rastlanmamıştır. Lakin bu durum Limpus için aşağılayıcı bir durum olmuştur.

Amiral Limpus İstanbul'da geçirdiği süre zarfında sosyal hayatıyla da farklılıklar yaratabilmiş bir yabancı olmuştur. Kendisine tahsis edilen İstanbul Tarabya'daki konağında neredeyse her akşam İstanbul'un ileri gelen isimlerini ağırlamıştır. Misafirlerinin önemli kısmını İngiltere'ye sempati ile bakan emekli veya halen görevde olan paşalar ile üst düzey bürokratlar oluşturmuştur. Evinin kapısını sayısız az da olsa İngilizlere şüphayle bakan Alman yanlısı eski ve yeni bürokratlara da açmıştır.<sup>85</sup>

29 Eylül 1914 yılında 263 kişilik Alman deniz birliği İstanbul'a ayak basarken, İngiliz deniz heyeti de Limpus başkanlığında İstanbul'dan ayrılmak üzere hazırlıklarını tamamlamakla meşguldü. Amiral, heyetiyle birlikte 30 Eylül sabahı İstanbul'dan hareket edecek bir gemiyle Çanakkale Boğazı dışında kendisini bekleyen bir İngiliz savaş gemisine binmek suretiyle Türkiye'den ayrılmayı planlamıştı. 29 Eylül akşamı İngiliz deniz heyetinin bütün eşyaları gemiye yüklendi. Limpus'un İstanbul'daki son gecesinde beklenmedik bir gelişme yaşandı. Gecenin karanlığında acı bir şekilde kapısı çalındı. Kapıyı açan amiral'in karşısında özel bir misafir belirmişti. Bu beklenmedik misafir "*şimdi söyleyeceklerim bu mesajı iletmemi isteyen kişiye aittir.*" diyerek söze başlamıştır: "*Amiral, yarı sabah bineceğiniz buharlı gemi güvenli olmayabilir. Binmeseniz daha iyi olur. Bu mesajımı da siyasi olarak değerlendirmeyin. Sadece bir beyefendiden bir beyefendiye gönderilen bir not olarak değerlendirin.*"<sup>86</sup> Mesajı gönderen kişi Osmanlı Devleti'nin başkomutan vekili Enver Paşa'dır. Limpus'a iletilen haberin Cemal Paşa tarafından gönderilme ihtimali yüksektir. Limpus ve heyeti bu önemli ikazı dikkate alarak gemiye binmemiştir. Saatinde hareket eden Meriç yolcu gemisi 1 Ekim 1914'te Çanakkale açıklarında bir patlama sonucunda ağır yara almıştır. Kazayla ilgili resmî açıklama şöyledir: "*Meriç vapuru Gelibolu açıklarında boğaza yeni döşenmiş mayınlardan birine çarparak ağır hasar almıştır.*" Enver Paşa Limpus ve İngiliz deniz heyetinin hayatını kurtarmıştır. Suikastın İstanbul'daki Alman istihbaratı ve bazı ittihatçılarla birlikte planlandığı iddia edilmiştir. Dönemin siyasi atmosferi dikkate alındığında böylesi bir kriz Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında çıkacağı kaçınılmaz gibi duran savaşı erkene almaya yönelik bir Alman girişimi gibi görünmektedir. Limpus bir sonraki gemiyle İstanbul'dan ayrılarak açıklarda kendisini bekleyen İngiliz savaş gemisine binmek suretiyle Türk karasularını terk etmiştir. Savaş hazırlığı içinde olan Harbiye Nezareti Limpus'un nerede olduğuyla ilgili bir istihbarat çalışması yapması için Londra büyükelçiliğine

<sup>84</sup> BOA, DH.EUM., 6. Şb., 1/38.

<sup>85</sup> *The West Australian Newspaper*, 27 June 1916.

<sup>86</sup> *The West Australian Newspaper*, 27 June 1916.



bir telgraf göndermiştir.<sup>87</sup> Başkomutanlık, Osmanlı donanmasının savaş planı hazırlığı içinde olduğu bir sırada bu istihbaratı önemsemiştir.

Yeni gelen Alman deniz heyeti Osmanlı makamlarına bağlı olmaksızın direkt Alman İmparatoru'na bağlı olarak göreve başlamıştır. Bu uygulama İstanbul'da görev yapan yabancı ülke heyetlerinin hiçbirine tanınmamış bir ayrıcalık olmuştur. Limpus sonrası göreve getirilen, Alman Amiral Wilhelm Souchon komutasındaki (Eylül 1914-Ağustos 1917) Osmanlı donanması, 27 Ekim 1914 tarihinde Karadeniz'e çıkararak Rus gemi ve limanlarını topa tutmak suretiyle cihan savaşına girdiğini göstermiştir. Birinci Dünya Savaşı'nın en önemli cephesi olan Çanakkale savaşlarında İngilizler tarafından Amiral Limpus döneminde hazırlanan Osmanlı kıyı haritalarının kullanılıp kullanılmadığı konusu açıklığa kavuşmamıştır. Buna karşın İngiltere Deniz Bakanı Winston Churchill, Çanakkale savaşlarında Amiral Limpus'a görev verilmesini istemeyerek kendisini Malta Adası'nda geri hizmette tutmuştur. Bu durumun amiralin isteksizliğinden kaynaklanıp kaynaklanmadığı konusu tartışmaya açıktır.

XIX. yüzyılda başlayan Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki Türk denizciliğinin geliştirilmesi ve Osmanlı donanmasının modernizasyonu konularındaki işbirliği, XX. yüzyılın başında İngiliz Amirali Arthur Limpus ile son bulmuştur.

### **Sonuç**

Osmanlı Devleti'nin, XVI. yüzyılın ortalarında başlayan Akdeniz ve Karadeniz üzerindeki egemenliği XVII. yüzyılın sonlarına doğru sarsılmaya başlamıştır. Devletin aşırı merkezileşmesi ile güçlenen bürokrasi ve ordunun devlet erkini elinde bulundurma mücadelesi denizlerde de kendini göstermiştir. Osmanlı deniz kuvvetlerine komuta eden kaptan, paşa ve denizcilerin deneyimsiz kişilerden seçilmesi gerilemenin iç sebeplerini oluşturmuştur. Donanmanın modernizasyonu için İstanbul'a davet edilen yabancı uzman amiraller güçlü bir donanma için yetişmiş insana olan ihtiyacı her fırsatta dile getirmişlerdir. Donanmanın modernizasyonunda devletin sahip olduğu kısıtlı imkanlar ile donanmanın sevk ve idaresinde yapılması gereken insan merkezli reformlara gösterilen direnç istenilen başarının yakalanmasına engel olmuştur. Özellikle sanayi devrimiyle birlikte ortaya çıkan denizcilikteki yeni teknolojilerin takip edilememesi, Türk denizciliği ve donanmasında gerilemeyi hızlandırmıştır. Yetenekli mühendis ve subayların genel tabloyu değiştirecek güçte olmaması kaçınılmaz sonu engellemeye yetmemiştir. Son dönemde yaşanan mali büranlar, siyasi çalkantılar ve darbeler karadaki büyük kayıpları denizlere de taşımıştır. XIX. yüzyılın sonlarından itibaren denizlerdeki gerileme hızla artmıştır. Türkler egemenliği altındaki denizlerde varlığını korumak için büyük gayretler sarf etmiştir. Lakin Osmanlı Devleti'nin, donanmadaki modernleşme çabaları istenilen amaca ulaşmadan sona ermiştir. Devletler sahip olduğu insan gücünün niteliği ile ya büyümüş ya da dağılmıştır.

<sup>87</sup> BOA, HR.SFR. 3, 708/101.

## Resimler

Imperial Ottoman Admiralty,

Constantinople,

3 July 1913.

Your Highness,

I send you herewith a paper which I beg you to regard as strictly Confidential.

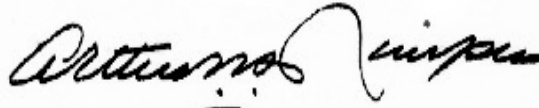
I much regret that it is so long.

I beg that Your Highness will read it all.

I beg that if Your Highness is not prepared to discuss it further with me you will return it to me by a safe channel, so that no other person shall read it.

But, if Your Highness is prepared to discuss it further with me, I request that you will send a message to me stating what day and hour it will be convenient to Your Highness to receive me.

I am, Your Highness' obedient Servant



Rear Admiral.

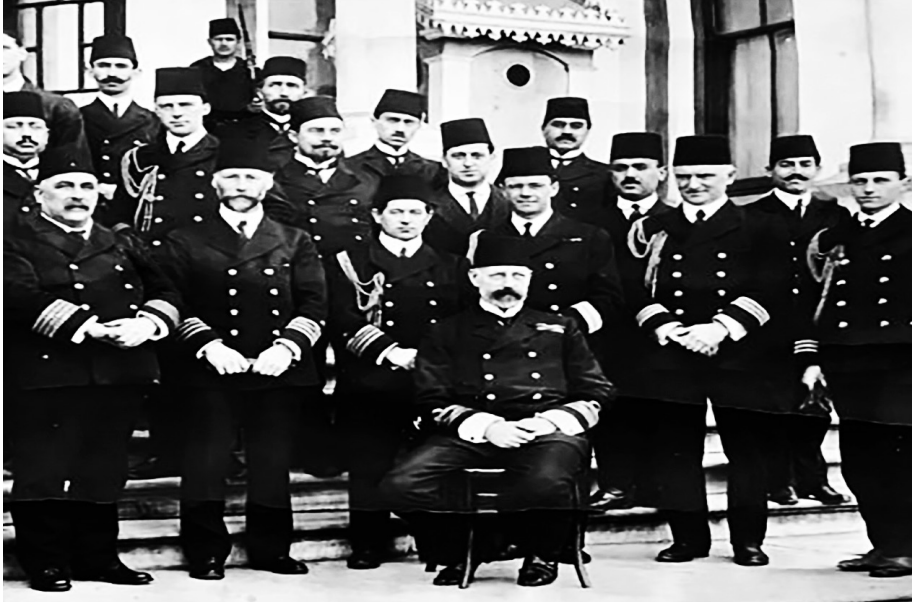
To

His Highness Prince Said Halim Pasha

Grand Vézir.

Amiral Arthur Limpus'un Sadrazam Sait Halim Paşa'ya sunduğu on üç sayfalık raporun kapak kısmı (Rasim Koç arşivinden alınmıştır).





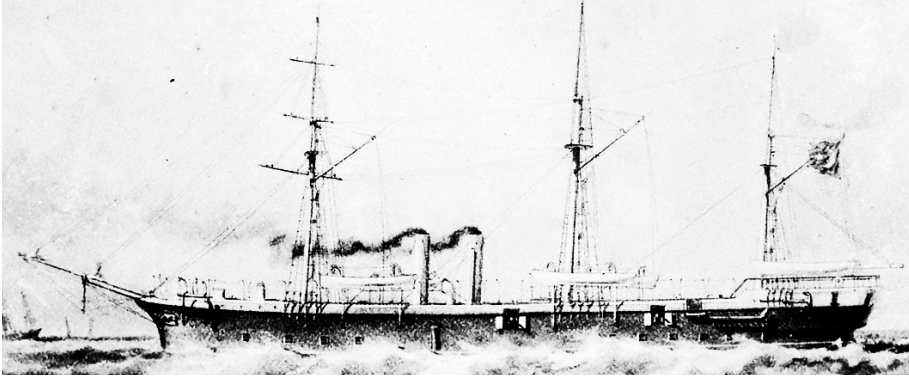
En önde oturan Amiral Arthur Limpus ve İngiliz–Osmanlı subaylarından oluşan kurmay heyeti ile birlikte, Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti önünde çekilmiş fotoğraf (Em. Deniz Albay Ömer Faruk Erus arşivinden alınmıştır.)



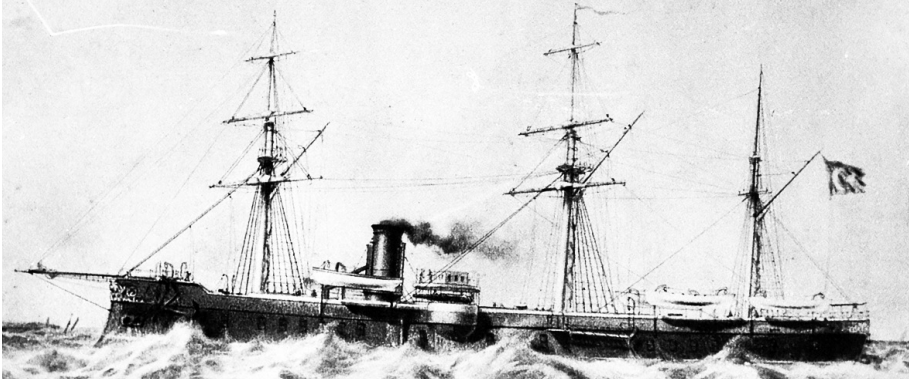
Sol baştan fotoğraftaki şahıslar:

Alman subay, Albay Akerman (Goeben Komutanı), Alman Amiral Souchon, Bahriye Nazırı Ahmet Cemal Paşa, Osmanlı Deniz Kuvvetleri Danışmanı Amiral Arthur Limpus, Teşrifat Müdür Yardımcısı Fuat Saffet Bey, Firkateyn Komutanı Enver Hakkı Bey, Donanma İkinci Komutanı Kalyon Kaptanı Arif Bey, Bahriye Nazırı Yaveri Nusret Bey, Goeben zırhlısının ikinci kaptanı Binbaşı Lampe, İngiliz Deniz Heyetinden Kurmay Başkan Tottenham. *Şehbal Dergisi*, Hicri 1330, S. 97, s. 3.

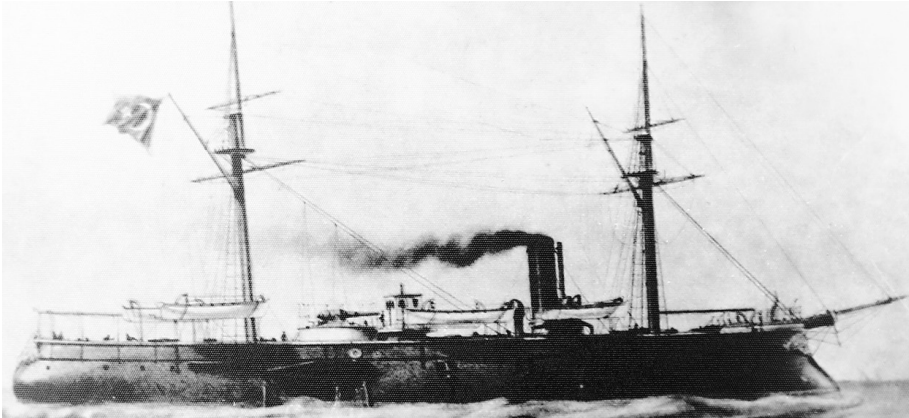
## XIX. - XX. Yüzyılda Osmanlı Donanmasına Ait Bazı Gemiler



**Resim-1:** Beyrut Korveti, 1858 yılında İstanbul'da kızağa koyulmuştur. Aynı tarihlerde bu sınıfa ait beş geminin daha İstanbul ve Gemlik tersanelerinde üretimine başlanmıştır (Rasim Koç arşivi).

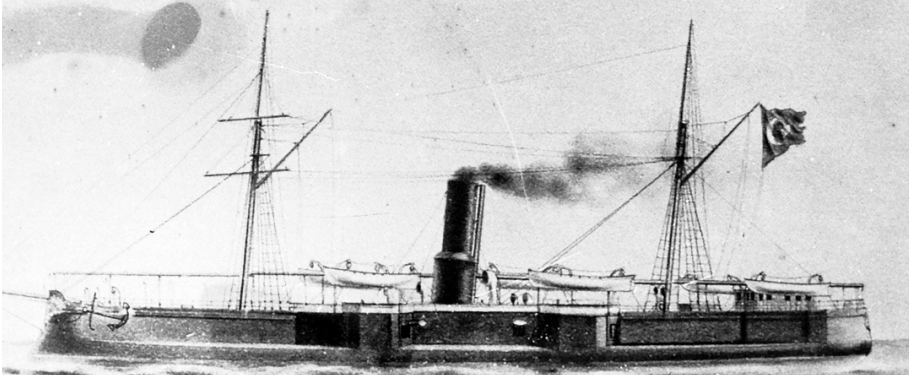


**Resim-2:** Asar-ı Tevfik zırhlısı 1867 yılında Fransa'da kızağa koyulmuştur. 1913 Balkan Harbi'nde karaya oturmak suretiyle batmıştır (Rasim Koç arşivi).

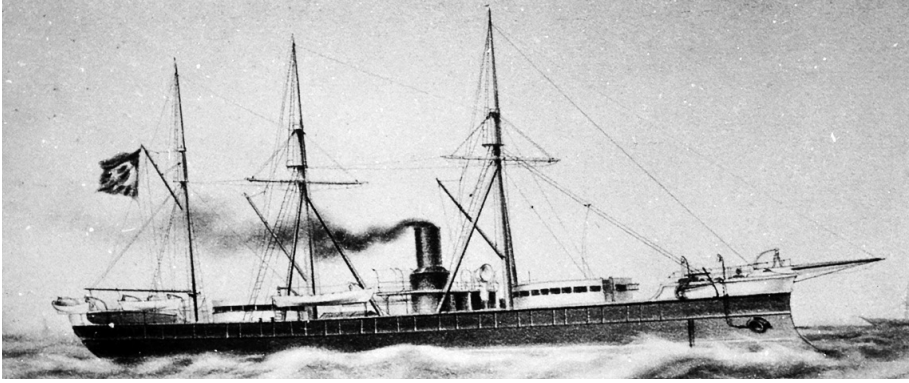


**Resim-3:** Zırhlı İclaliye Korveti 1868 yılında Venedik'te kızağa koyulmuştur. 1928 yılında hizmet dışı kalana kadar Türk denizlerinde görev yapmıştır (Rasim Koç arşivi).

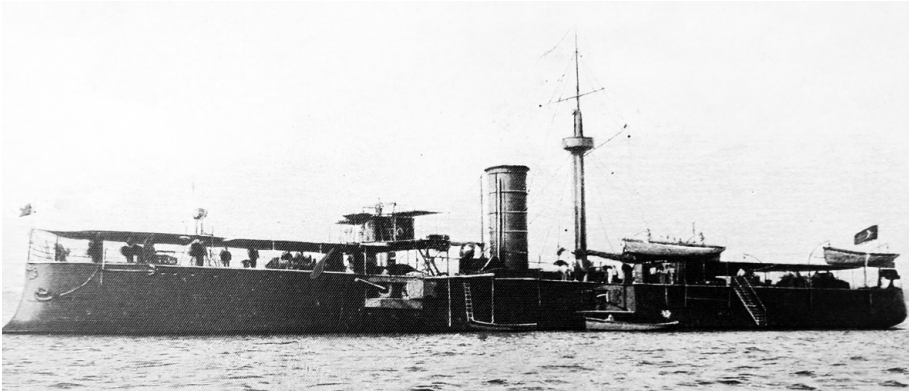
## XIX. - XX. Yüzyılda Osmanlı Donanmasına Ait Bazı Gemiler



**Resim-4:** Zırhlı Muin-i Zafer Korveti 1868'de Londra'da kızığa koyulmuştur. 1932 yılına kadar Türk deniz kuvvetlerine hizmet vermiştir (Rasim Koç arşivi).

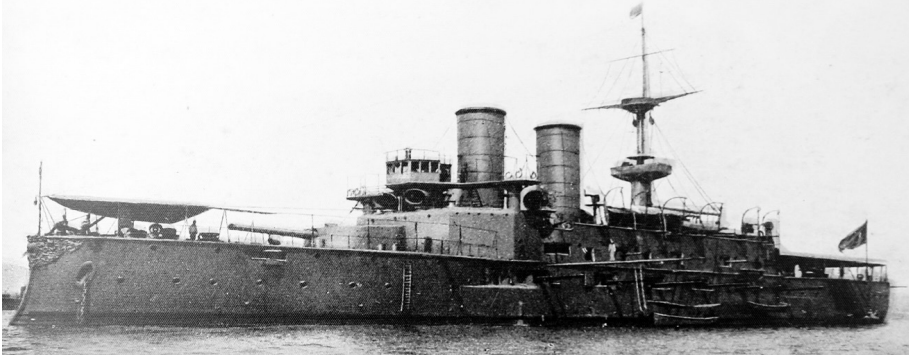


**Resim-5:** Hıfz Urrahman Korveti 1868 yılında Fransa'da kızığa koyulmuştur. Korvet 1909'da hizmet dışı bırakılmıştır (Rasim Koç arşivi).

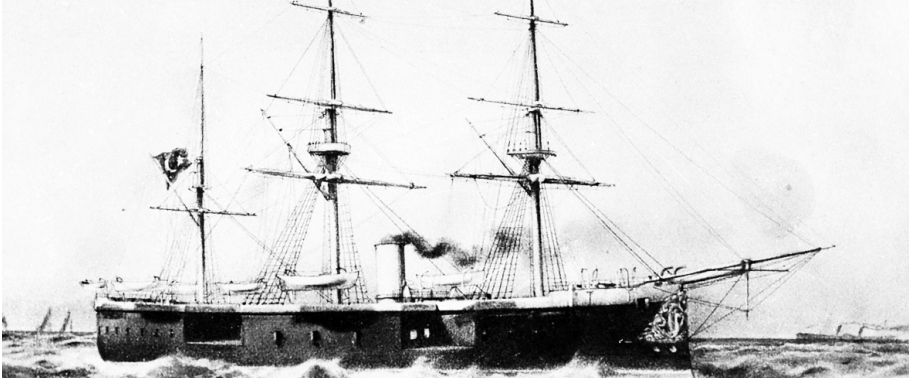


**Resim-6:** Zırhlı Avnillah Korveti 1868 yılında Londra'da kızığa koyulmuştur. 1912 Trablusgarp Savaşı sırasında görev yeri olan Beyrut Limanı'ni tek başına İtalyan donanmasına karşı savunmuştur. Aldığı isabetler sonucunda batmıştır (Rasim Koç arşivi).

## XIX. - XX. Yüzyılda Osmanlı Donanmasına Ait Bazı Gemiler



**Resim-7:** Mesudiye Zırhlısı 1872 yılında Londra'da kızığa koyuldu. 1914 yılında İngiliz denizaltısı E11 tarafından torpillenerek batırılmıştır (Rasim Koç arşivi).

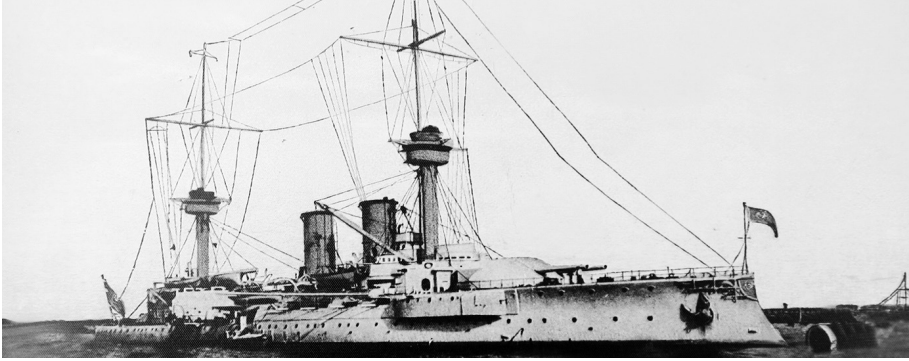


**Resim-8:** Hamidiye Zırhlısı 1874 yılında Tersane-i Amire'de kızığa koyuldu. Gemi 1913 yılında satılmak suretiyle Osmanlı donanmasından çıkarılmıştır (Rasim Koç arşivi).

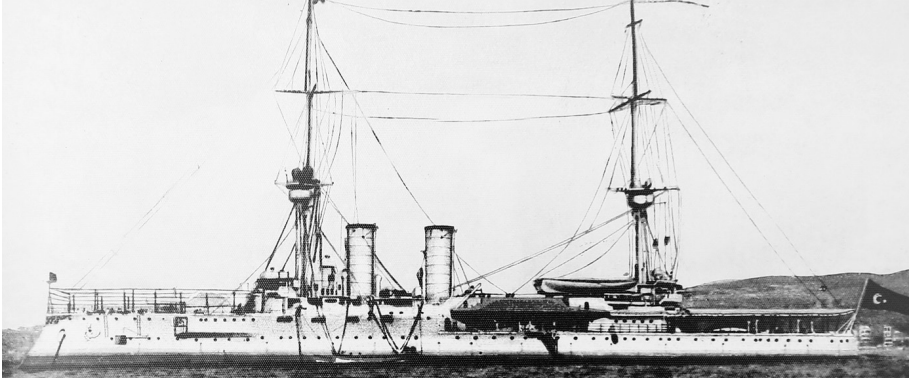


**Resim-9:** II. Meşrutiyet döneminde Almanya'ya sipariş verilen dört savaş muhribinin Marmara Denizi'nde seyir halindeyken çizilmiş gravürleri bu gemiler; Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyet, Gayret-i Vatanîye ve Yedigâr-ı Millet muhripleridir (Em. Deniz Albay Ö. Faruk Erus arşivi).

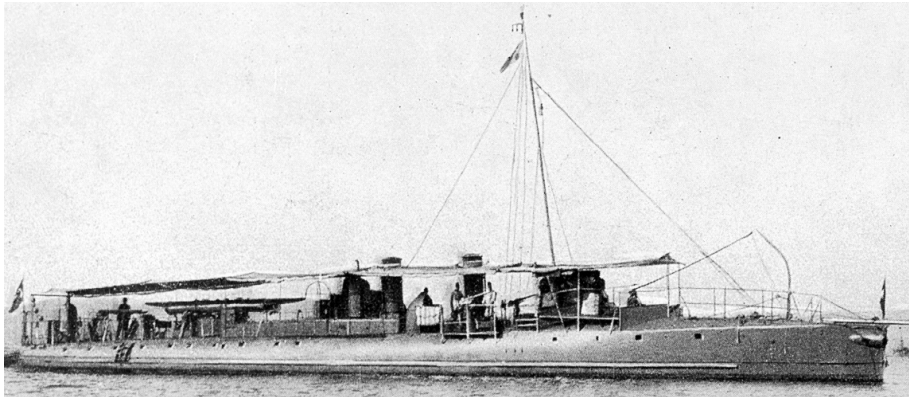
## XIX. – XX. Yüzyılda Osmanlı Donanmasına Ait Bazı Gemiler



**Resim-10:** Barbaros Hayrettin Muharebe Gemisi 1889 yılında Almanya'da kızığa koyuldu. 1910 yılında Osmanlı Devleti tarafından satın alındı. Barbaros, 1915 yılında Birinci Dünya Savaşı sırasında bir İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır (Rasim Koç arşivi).



**Resim-11:** Turgut Reis Muharebe Gemisi, 1889 yılında Almanya'da kızığa koyuldu. 1910 yılında Osmanlı Devleti tarafından satın alındı ve 1933 yılına kadar donanmaya hizmet verdi. (Rasim Koç arşivi).



**Resim-12:** Hamidabad Torpidobotu, 1906 yılında II. Abdülhamit döneminde Fransa'ya sipariş verilen Demirhisar sınıfı dört torpidobottan birisidir. Birinci Dünya Savaşı'nda Rus savaş gemisi tarafından 31.10.1917'de İğneada açıklarında batırılmıştır (Rasim Koç arşivi).



### Kaynaklar

- AKYAVAŞ, A. Ragıp: *Tarihi Meşheri*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, Ankara 2002.
- AKSAN, H. Virginia: *Osmanlı Harpleri*, İş Bankası Yayınları, İstanbul 2010.
- ATMACA, Gökhan: *Barbaros Zırlısı Üç Savaş Bir Gemi*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2015.
- BAL, Nurcan: *Osmanlı Bahriyesi*, Kopernik Kitap, İstanbul 2018.
- BATMAZ, Şakir: “Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları”, *Türkler*, C. XIV, Ankara 2001.
- BOSTAN, İdris: *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002.
- \_\_\_\_\_ : “Kadırga’dan Kalyon’a”, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, S. XXIV, İstanbul 2004.
- \_\_\_\_\_ : *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.
- BOSTAN, M. Hanefi: *Said Halim Paşa*, TDV İslam Ansiklopedisi Yayınları, C. XXXV, İstanbul 2008.
- BUSHKOVITCH, Paul: *Rusya’nın Kısa Tarihi*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, İstanbul 2016.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif: “Osmanlı Yunan Silahlanma Yarışı”, *Belleten Dergisi*, S. 541, Ankara 1988.
- CELALEDDİN PAŞA, Mahmut: *Mirat ı Hakikat*, Bereket Yayınları, İstanbul 1983.
- ÇETİN, Atilla: “Kıbrıslı Kâmil Paşa”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. XXV, İstanbul 2008.
- ÇÖKER, Fahri: *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara 1994.
- CROWLEY, Roger: *İmparatorların Denizi Akdeniz*, çev. Cihat Taşcıoğlu, April Yayınları, İstanbul 2008.
- EMECEN, Feridun: “Türkler”, *İslam Ansiklopedisi*, C. III, MEB Yayınları, İstanbul 1988.
- KAÇAR, Mustafa: “Osmanlı İmparatorluğu’nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808’e Kadar)”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, İstanbul 1998.
- KARABULUT, İrmak - BAYRAKDAR, Bayram: “Türkiye Milli Bankası İle Türk Hükümeti Arasında Osmanlı Borçlarına İlişkin Bir Anlaşmazlık: Reşadiye Gemisi Meselesi”, *İzmir Democracy University Social Journal Idusos*, Cilt: 1, Sayı: 2, www.dergipark.org.tr, Erişim Tarihi: 24.07.2020.
- KÜÇÜK, Cevdet: “Babıali Baskını”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, C. IV, İstanbul 1991.
- LANGENSIEPEN, Bernd - GÜLERYÜZ, Ahmet: *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2014.
- LAVERY, Brian: *SHIP*, National Maritime Museum, Londra 2017.
- ÖZÇELİK, Selahattin: *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000.

ÖKÇÜN, Gündüz: *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, Hil Yayınları, Ankara Üniversitesi S.B.F., Ankara 1970.

ÖZCAN, Besim: “Osmanlı Bahriyesinde Bir İngiliz Müşavir”, *Askeri Tarih Bülteni*, Ankara 1997.

\_\_\_\_\_ : “Kırım Savaşı (1853-1856)”, *Osmanlı*, C. II, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999.

MARDİN, Şerif: *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri*, İş Bankası Yayınları, Ankara 1964.

MCEVEDY, Colin: *Yakınçağ Tarih Atlası*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005.

MERÇİL, Erdoğan - KAFESOĞLU, İbrahim: *Müslüman Türk Devletleri Tarihi*, İsar Vakfı Yayınları, İstanbul 1999.

PAKALIN, Mehmet Zeki: *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1993.

PANZAC, Daniel: *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.

PARET, Peter: *Modern Strateji*, Doruk Yayıncılık, İstanbul 2015.

PORTER, Sir James - LARPENT, Sir George: *Türkiye'nin Bir Asrı*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2014.

SARIGÜL, Adem: *Mahmut Şevket Paşa'nın Günlüğü*, IQ Yayıncılık, İstanbul 2001.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk Y.: *Deniz Tarihimize Ait Makaleler*, İstanbul Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Basımevi, İstanbul 1965.

İNALCIK, Halil: *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Eren Yayıncılık, İstanbul 2004.

JOLL, James: “Dünya”, *20. Yüzyıl Tarihi Ansiklopedisi*, B.P.C. Publishing Ltd., Londra 1970.

JUDY, Upton: “Abdülaziz'in Avrupa Seyahati”, *Osmanlı*, C. II, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999.

ZORLU, Tuncay: *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

*The West Australian Newspaper*, 27 June 1916.

### Arşivler

<https://www.royalacademy.org.uk/art-artists/work-of-art/admiral-walker-commander-of-the-turkish-fleet>

<https://collections.rmg.co.uk/archive/objects/491830.html>,

<https://katalog.devletarsivleri.gov.tr/Sayfalar/Arama/Arama.aspx>

## Extended Abstract

### An Example Of Modernization Efforts In The Ottoman Navy: Admiral Arthur Limpus

Towards the end of the 18<sup>th</sup> century the Ottoman empire started to lose its significant sea power. There are internal and external reasons for this decline. The main internal reason was the lack of available qualified seamen. As for the external factor we observe that Europe enjoyed the benefit of finding new innovative navy craftsmanship methods because of its successful industrial revolution. During the peaceful years the seaman and captains of the Ottoman preferred to stay inland. This development caused the Ottoman Empire to close within itself, during which time, the obstructed Russian strategy to expand to warm waters caused significant threat for the Turkish lands and seafarer. The Ottomans witnessed their first defeat after a long peaceful time by the Russian navy. The Russian navy's approach from the North to the South with a victory against the Ottoman navy at Çeşme sparked discussions over outstanding issues such as the security of the Bosphorus Strait and Istanbul. With this defeat, the Ottomans started to search for ways to innovate their outdated navy. The changes happened within the educational and institutional blocks. In parallel to the Ottomans' search for innovation and change, the alliance that the Ottomans triggered between England and France brought considerable results making a blow to Russian ambitions to enter southern waters. These alliances served the ambitions of the Ottomans as much as England and France. After the Crimean war, at the heart of the relationship between Turkish and English affairs, stood the navy. From now on the British became the main support for the endeavor of modernizing efforts of the Ottoman navy. Sultan Abdülaziz's adamant approach to the modernization of the Ottoman navy enabled the Ottoman navy to increase its power. However, economic challenges and the involvement of high-ranking officers into political affairs caused the Ottomans to enter into another period of decline. With these developments the Ottomans entered into a long-lasting decline falling behind in recent developments of technology and personal needs. The main actors of the Mediterranean seafarer changed during this period of decline. The Ottomans faced considerable threats from the West to the East with the increase of trade within the Mediterranean waters. The Ottoman navy turned into a tool between the competition of European countries. To benefit from this change, the Ottoman statesman started to increase their military relationships with the Germans while continuing their relationships with the world leader England. The German navy's sudden rise on the World scene turned into a symbol of hope for the Ottomans. Until the First World War, the Ottomans continued a balanced relationship with both parties while trying to maintain the maximum benefits of these bilateral relationships. With the second constitutional era, the British, in order to prevent further influence of the Germans, started to send its sea officers to Istanbul. These committees stayed 6 years in Istanbul and played a significant role in the modernization of the Ottoman navy. Admiral Limpus served the longest amongst these various committees. Different from his predecessors, Admiral Limpus made considerable effort into creating a better infrastructure. At the same time that he observed the inefficient parts of the Ottoman navy, he also initiated infrastructural change so that the Turkish sea force could stand on its own feet. He prepared all the necessary initiatives for this modernization to kickstart. Along with the challenges of the personnel workforce his first order of priority was to purchase new ships. With the purchase of new ships, he also suggested to establish new navy yards. At the same time, he also took into consideration the financial needs of such projects noting that the Balkan and Trablusgarp wars caused significant damage to the treasury. In order for the new projects to kickstart he also recommended new financial programs that were accepted by the Ottomans. Admiral Limpus believed that a strong Ottoman navy was in the interest of the British. While the West planned to carve out the Ottomans, Admiral Limpus' efforts were not accepted. In order for the Ottoman navy to become stronger, a series of ships were planned to be purchased by the British but this request was rejected which put the com-

mittee and the Admiral Limpus into a difficult spot. It was the most chaotic and ambivalent time of the empire during Admiral Limpus' tenure. Limpus' efforts were also impacted by the stalemate relationship of Germany and England. The Admiral worked very closely with grand viziers. The first grand vizier that he collaborated closely with was Mahmut Şevket. The second was Said Halim Paşa. Limpus presented a detailed report to both grand viziers as to why the Ottoman navy declined and lost important battles. Amongst the highlights of the report was the fact that the main reason for this decline was the heavy involvement of the officers in political affairs. According to Limpus if the officers were properly trained and distanced themselves from political affairs then success was likely. The Ottomans never welcomed this suggestion. Limpus defended his view that in order to gain success the correct personnel had to be selected. To both grand viziers Limpus provided a detailed list. Within this list was the personnel that he suggested to replace and newly acquire. Limpus much desired that the Ottomans win a permanent victory against the Greek navy. He also suggested that the Ottoman navy should be alert against the Russian navy which had been silent for some time. According to Limpus the real threats were the Greek and Russian navy, in which he gave most importance to the former. At the same time Limpus also took into consideration the importance of the Ottoman navy falling under the influence of the Germans. Due to his views, the Germans, Greeks and Russians were never supportive of Limpus. However, despite his unpopularity between the Greek, Russian and Germans, Limpus continued his work. Limpus got the most support from statesmen that defended the view that the Ottomans should stay neutral in international affairs. The most important person with this view was Cemal Pasha. Limpus enjoyed a good level of appreciation and respect from different statesmen. Such appreciation was rewarded with Limpus finishing his affairs in Istanbul by becoming a vice admiral from admiral rank. Limpus' efforts of modernizing the Ottoman navy became permanent. Particularly, his İzmit Project still remains important to Turkish sea politics to this day.