

**SULTAN ABDÜLAZİZ'DEN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA  
OSMANLI DONANMASI**

**Dr. Mehmet BEŞİRLİ\***

**ÖZET**

XIX. yüzyıl dünyası Avrupa devletlerinin gemicilik sektöründe de geliştiği bir dönemi ifade eder. Artık donanmalarda yelken devri sona ermiş ve buharlı zırlı gemi çağı başlamıştır. Osmanlı Devleti de, 1827 Navarin yenilgisinden sonra, bu gelişmelerden uzak kalmamak için, Avrupa ve ABD'den buharlı zırlı savaş gemileri satın almaya başlamıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı donanmasında başlayan bu gelişme, Sultan Abdülaziz döneminde zirveye çıkmıştır. Sultan Abdülaziz, Türk donanmasını İngiltere ve Fransa'dan sonra dünyanın üçüncü donanması seviyesine çıkarmıştır. Ancak bu donanmanın işlevini sürdürmesi, ABD ve İngiliz mühendis ve kaptanlarının insafına terkedilmiştir. Sultan Abdülhamid döneminde Türk donanması çeşitli sebeplerle işlevsiz duruma sokulmakla birlikte, 1900'lü yılların başından itibaren donanmaya yeni gemiler satın alınmaya başlanmıştır. 1907'den Birinci Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı donanmasında çok fazla gelişmeler olduğu görülmektedir. Bu dönemde bazı eski gemiler, Avrupa tersanelerinde tamir edilmeye, yeni alet ve silahlarla donatılmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda İngiltere'nin kontrolünde olan Türk donanmasını, bu nüfuzdan kurtarmak için Almanların çalışmaları gözlenmektedir. Fakat bunu gerçekleştirmek mümkün olmamıştır.

Bu çalışmada Sultan Abdülaziz döneminde kurulmaya başlanan modern Osmanlı donanması, Sultan Abdülhamid dönemindeki gelişim süreci ve nihayet donanmanın İttihat ve Terakki döneminden I. Dünya Savaşı'na kadarki durumu üzerine arşiv vesikalarının ışığında bilgiler verilmeye çalışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Türk donanması, kruvazör, Sultan Abdülaziz, Sultan Abdülhamid, bahriye

\* Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, mbesirli@gop.edu.tr.

## **I. Giriş: Başlangıçtan Sultan Abdülaziz Dönemine Kadar Osmanlı Donanması**

Osmanlı Devleti'nin denizliğinin şekillenmesinde Anadolu Selçuklu Devleti, Aydınogulları ve Karasioğulları beyliklerinin teknik bilgi ve geleneklerinin bulunduğu bilinmektedir. Özellikle Aydınogulları ve Umur Bey'in devrin koşulları göz önüne alındığında etkili ve güçlü bir donanmaya sahip olduğu görülür. Türklerin Rumeli'ye geçişlerinde de, Aydınoglu Umur Bey'in öncü olduğu bilinmektedir. Öte yandan Türk donanmasının teşkilatlanmasında Karasioğulları Beyliği'nin etkisi büyük olmuştur<sup>1</sup>. Bununla birlikte Türk donanmasının kurumsallaşmasında İtalyan deniz devletlerinin (Ceneviz ve Venedik) etkisi olduğunu ileri süren ya da en azından etkilendiğini vurgulayan yorumlar da vardır<sup>2</sup>.

Sultan Orhan Bey zamanından itibaren Osmanlı Devleti, denizcilikle meşgul olmaya başladı. Kendisi Mudanya'ya doğru ilerleyen Sultan, beyleri Konuralp'ı Karadeniz ve Akçakoca'yı da İzmit istikametine sevk ederek, Bizans'ın elinden Bursa'yı almak için faaliyetlere başlamıştır. Osmanlıların ilk donanma teşkili ve Marmara çevresini de kontrol altına almak girişimlerinde Karasioğulları Beyliği'nin de yardımını sağlamıştır. Bu dönemde İzmit ve İznik'te küçük tersaneler inşa edilmiş, daha sonra Karasi Beyliği de Osmanlılara katılmıştır<sup>3</sup>. I. Bayezid döneminde, Gelibolu'da ilk düzenli tersane inşa edilmiştir<sup>4</sup>. Yıldırım Bayezid'in Saruhan, Aydın ve Menteşe beyliklerini ilhak etmesi ile Ege'de Osmanlı denizcilik gücünde gelişmeler meydana gelmiştir<sup>5</sup>.

Celebi Mehmed döneminde Gelibolu ile Marmara adası arasında Venedik ile yapılan deniz savaşı kaybedildi<sup>6</sup>. Osmanlı donanması, I. Mehmed döneminin sonlarına kadar rakipleri karşısında büyük bir başarı gösterememiştir. II. Murad dönemi başlarında da iyi bir Türk donanmanın oluşturulduğu gözlenmemektedir. Ancak 1429 yılından itibaren Osmanlı donanmasının güçlenmeye başladığı görülmektedir. Bu dönemde, II. Murad Çanakkale boğazını tutarak, Venedik'e Bizans'ın yardım etmesini engelledi. Kısa süre sonra da Selanik ele geçirildi.

Osmanlı donanması, 1453 İstanbul'un fethinden sonra, uzun yüzyıllar sürecek asıl güçlü konumuna ulaştı. Fatih Sultan Mehmed, fetihten sonra tersaneyi önce Kadirga limanına, sonra da Haliç'e naklettirerek, yeni gemi inşa tezgahları kurdurmuş ve donanmanın gelişmesine önem vermiştir<sup>7</sup>. Daha sonra Trabzon Rum Devleti'nin topraklarının ilhakı, Kırım seferiyle Kefe gibi önemli mevkiilerin Cenevizlerden alınması, Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi için yapılan ilk teşebbüslerdi. Osmanlı donanmasının Yakınoğu ve Doğu Akdeniz'de gelişmesi ve ileri düzeyde deniz savaşlarına hazır hale gelmesi, II. Bayezid döneminde

<sup>1</sup> Taneri (1981), s. 321-322.

<sup>2</sup> Bostan (2002), s. 123.

<sup>3</sup> Uzunçarşılı (1984), s. 389.

<sup>4</sup> Gelibolu Tersanesi için bk. Uzunçarşılı (1984), s. 394-396.

<sup>5</sup> Taneri (1981), s. 324-325; Gencer (1985), s. 7. Ayrıca Karasioğulları Beyliği sadece denizcilik konusunda Osmanlılara önderlik yapmamış, Rumeli'ye geçişte de onların tecrübelerinden faydalanılmıştır. Emecen (2003), s. 20-21.

<sup>6</sup> Uzunçarşılı (1984), s. 389.

<sup>7</sup> Gencer (1985), s. 8.

gerçekleşmiştir<sup>8</sup>. Bu dönemde Kemal Reis, Türk donanmasının hizmetine alınmış ve Venediklilerle daha sistemli savaşabilecek donanma oluşturulmuştur. Osmanlı donanmasının en etkili devri Mora'nın fethi ile başlar. Modon, Koron, Navarin ve İnebahtı gibi stratejik mevkiilerin ele geçirilmesiyle de Akdeniz'de güç, Osmanlı denizcilerinin eline geçmeye başlamıştır<sup>9</sup>. Yavuz Sultan Selim döneminde de, İstanbul'da tersaneler geliştirilmiş ve Suriye ile Mısır'ın fethinden sonra, Hint Okyanusu'nda Portekizlilerle daha iyi mücadele edebilmek için, Süveyş'te bir kaptanlık kurulmuştur<sup>10</sup>.

Kanuni Sultan Süleyman döneminde, Osmanlı donanması her alanda Avrupa ile mücadele edebilecek bir seviyeye çıkmıştır. Bu dönemde Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut Reis ve Kılıç Ali Paşa gibi ünlü denizlilerin gayretleriyle Karadeniz'den sonra Kızıldeniz ve Akdeniz'de de Türk üstünlüğü tesis edilmiştir. Özellikle 1538'deki Preveze Deniz Savaşı<sup>11</sup>, Hayreddin Paşa'nın büyük bir Haçlı ordusunu yendiği ve Akdeniz'de Türk hakimiyetini pekiştirdiği bir savaş olmuştur. 1550'de Turgut Reis de, Batı Akdeniz'deki faaliyetleriyle Avrupa'yı tehdit ederek, büyük korku salmıştır<sup>12</sup>.

XVI. yüzyılın ortalarında Osmanlı Devleti'nin Gelibolu ve İstanbul tersanelerinden<sup>13</sup> başka Karadeniz, Akdeniz ve Marmara denizi sahillerinde de birçok iskele ve yerde gemi yapılmaktaydı. Yine İstanbul'daki Haliç Tersanesi, gemi yapımında önemli yer işgal etmiştir. Kanuni Sultan Süleyman döneminde Pîrî Reis ve Seydi Ali Reis gibi ünlü kaptanlar aynı zamanda denizcilik alanında önemli eserler vermişlerdir. II. Selim döneminde Osmanlı donanması 1571 İnebahtı yenilgisiyle<sup>14</sup> büyük darbe yemiştir de, kısa süre de oluşturulan yeni donanma yine Akdeniz ve Avrupa'nın en önemli deniz gücü olma durumunu korumuştur<sup>15</sup>.

XVII. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı donanmasında da, sıkıntılar ortaya çıktı. Eskinin kabiliyetli kaptanlarının yerini bilgisiz ve etkisiz Kaptanpaşa ve kaptanlar almaya başlarken, aynı zamanda denizcilikte ortaya çıkan yeni gelişmeler; yani kürek sisteminin yerine yelkenli gemilerin almaya başlaması ve bunlara Osmanlı denizciliğinin ayak uyduramaması, Osmanlı donanmasının gittikçe denizlerdeki etkisinin azalmasına sebep olmuştur. Nitekim bu dönemde Akdeniz'deki üstünlük tekrar Venediklilerin eline geçmiştir. Ancak IV. Mehmed döneminden itibaren özellikle Mezomorta Hüseyin Paşa'nın Kaptanpaşalığında kalyon tipi gemiler, Osmanlı donanmasında yaygınlaşınca, 1682'den itibaren Osmanlı donanması Akdeniz'de hakimiyeti tekrar ele geçirmiştir<sup>16</sup>.

<sup>8</sup> Aynı eser, s. 9.

<sup>9</sup> Aynı eser, 10-12.

<sup>10</sup> Gencer (1991), s. 503. Ayrıca Süveyş Tersanesi için bk. Uzunçarşılı (1984), s. 400-403.

<sup>11</sup> Kâtip Çelebi (1980), I, s. 77-85; Öztuna (1989), s. 64-67.

<sup>12</sup> Gencer (1991), s. 505.

<sup>13</sup> İstanbul Tersanesi için bk. Uzunçarşılı (1984), s. 396-399.

<sup>14</sup> Kâtip Çelebi, (1980), I, s.143-145.

<sup>15</sup> Aynı eser, s. 147.

<sup>16</sup> Uzunçarşılı (1984), s. 393.

1770 Çeşme yenilgisiyle Osmanlı denizciliği büyük darbe yedi. Buna mukabil bu hezimet, Türk bahriyesinde yeni gelişmelerin de başlangıcı olmuştur. Özellikle Cezayirli Hasan Paşa'nın Kaptan-ı Derya olması ile birlikte 1773'te Bahriye Mektebi açılarak, kalyon tipi gemiler inşa edilmeye ve gemi personeli de sistemli bir şekilde eğitim görmeye başlamıştır<sup>17</sup>.

Osmanlı donanmasının modernleştirilmesi konusundaki en etkili girişimler III. Selim döneminde başlamıştır. Padişah, Küçük Hüseyin Paşa'yı büyük yetkilerle Kaptanpaşalığa getirerek, donanmada esaslı bir reform yapılmasına öncülük etmiştir. Bu dönemde Osmanlı donanmasının işlevlerini artırmak için, İsveç ve Fransa'dan mühendisler getirilmiştir. Yine bahriye nizamnamesi çıkarılarak, gemi kaptanları ve diğer personelin işlerini daha iyi yapmaları ve devlet malına zarar vermeleri önlenmek istenmiştir<sup>18</sup>.

III. Selim döneminde Bahriye Mektebi de reforma tâbi tutularak işlerlik kazanmıştır. Ayrıca Avrupalı bahriye uzmanlarının görüş ve bilgilerinden de faydalanılarak, Türk denizcilerinin yetişmesine çaba harcanmıştır. Yine tersane ve donanma için gerekli tabip ve cerrahları yetiştirmek için, Avrupa tarzında bir Tıphane ile Cerrahhane açılmıştır. 1804'da Tersane Eminliği yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti kurulmuştur<sup>19</sup>.

Sultan II. Mahmud, donanma ve tersanelerde III. Selim'in yaptığı reformları devam ettirdi. Ancak gerek iç ve gerek dış sebeplerden dolayı istenilen başarı elde edilemiyordu. XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı donanmasında sıkıntılar yaşanırken, bu dönemde Rumlar donanmalarını geliştirmeye başladılar. Bu dönemde Osmanlı donanmasında büyük gemiler olmasına rağmen, personel sorunu had safhada idi. Kalifiye gemi elemanı yetiştirme mekanizmaları bir türlü geliştirilemiyordu. Eleman, teknik bilgi ve beceri yoksunluğuna rağmen, II. Mahmud döneminde gerek İstanbul tersanelerinde gerekse sahillerde yeni gemi inşasına devam edildi. Rum isyanının sonlarına doğru Osmanlı donanması, tekrar büyük darbe yedi. Rumların isyanını bastıran Osmanlı Devleti, Yunanistan'ın bağımsızlığını tanınması konusunda İngiliz-Fransız ve Rus donanmalarının oluşturduğu Haçlı donanmasının tertibi ile savaş ilan edilmeden, 1827'de Navarin Limanı'nda yakıldı. Bu hezimet, III. Selim'den itibaren yapılan bütün emekleri boşa çıkardı. 1826'da Yeniçeri Ocağı da kaldırıldığından Osmanlı Devleti ordu ve donanmadan yoksun kaldı ve müteâkiben başlayan 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı'nı da kaybetti ve akabinde Yunanistan'ın bağımsızlığını tanımak zorunda kaldı<sup>20</sup>. Bu gelişmeler, Ege'nin tamamen Türk kontrolünde olan statüsünü değiştirdi ve Yunanistan'ı da Ege'ye ortak etti.

1827'deki Navarin yenilgisiyle beraber, Osmanlı yelkenli gemileri yerini buharlı gemilere bırakmıştır. Yani Avrupa'da hızlı bir şekilde buharlı savaş gemisi elde etme furçasına Osmanlı Devleti de katılmıştır ve 1827'de İngiltere'den ilk buharlı gemiyi satın almıştır. Bu arada Bahriye Mektebi de bahriyeye eleman yetiştirme faaliyetlerine devam etmiştir. Öte yandan bu dönemde Avrupa

<sup>17</sup> Aynı eser, s. 506.

<sup>18</sup> Uzunçarşılı (1983), V, s. 66-67.

<sup>19</sup> Gencer (1985), s. 83-84.

<sup>20</sup> Aynı eser, s. 107-108.

devletlerinin Osmanlı Devleti'ne karşı eskiden daha fazla baskı politikasına yönelmesi ve mülküne göz dikmesi, Sultan II. Mahmud'u Amerika Birleşik Devletleri'ne yanaştırmıştır. Avrupa devletlerinin Osmanlı'ya karşı düşmanca faaliyetleri, bilhassa Fransa'nın Cezayir'i işgali, İngiltere'nin Yunan Krallığı'nı tanınması ve kuzeyden Rusya'nın boğazlar üzerinde etkili hak iddiası, Osmanlı Devleti'ni ABD ile ilk planda ticarî ilişkiler kurmaya itmiş ve 1830'da da iki devlet arasında ticaret anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşmanın gizli maddesine göre, Türk donanma ve denizciliğinin gelişmesi ile ilgili ABD yardımı da öngörülmüştü. Ancak gizli madde ABD meclisince onaylanmadı; buna rağmen bu açılım, Osmanlı gemiciliğine de yarar getirdi. Nitekim ABD'nin yardımıyla bahriye için Aynalıkavak'ta "Amerikankârî" denen yeni tarz gemilerin inşası bu ilişkilerden sonra başlamıştır<sup>21</sup>.

Sultan II. Mahmud döneminde ABD'den kaptan ve mühendisler İstanbul'a getirilerek Türk denizciliğinin gelişmesi amaçlanmıştır. Meselâ ABD'li mühendis Henry Eckford, United States adlı torpido muhribiyle 1831 Ağustos'unda İstanbul'a gelmiş ve Türk bahriyesinde yapacağı çalışmalar hakkında hükümete bir rapor sunmuştur. Raporunda büyük denizci devletlerin seviyesine yükselmek için, Türk gençlerinden gemi mühendisi ve mimarların yetişmesi gerektiğini belirten mühendis, ayrıca dünyada gemi teknolojisinde ortaya çıkan gelişmelerin de öğrenilmesi ve takip edilmesi gerektiğini belirtmiştir. Eckford, Türk gençlerinin gemi inşa tekniklerini öğrenmeleri hususunda ABD'ye gönderilmelerinin de gerekliliğini vurgulamıştır<sup>22</sup>.

Eckford, göreve başladıktan sonra, İstanbul Tersanesi'nde Amerikan harp gemileri modelinde gemiler yapmaya başladı. Ancak İstanbul'a uyum sağlayamayarak ülkesine döndü. Bu mühendisten sonra, başka bir ABD'li mimar Forster Rhodes İstanbul'a geldi ve selefinin bıraktığı yerden gemi inşa etmeye devam etti. 1832'de inşasına başlanan 220 ayak uzunluğunda 50,5 ayak genişliğinde, 24 ayak derinliğinde olan 86 Lombarlı Nusretiye kalyonunu inşa etti ve gemi 1835'te denize indirildi. Yine Rhodes'in girişimiyle 1843'de bir kıt'a firkateyn, brik ve kotra inşa edilerek Türk donanmasına katılmıştır. İstanbul'da ilk buharlı gemiler de Rhodes'in vasıtasıyla inşa edilmiştir. Amerikalı kaptanlar zamanında Osmanlı denizciliğinde büyük gelişmeler meydana gelmiş, ancak II. Mahmud'un ölümü ile gözden düşmüşler ve bir bir istifaya zorlanmışlardır<sup>23</sup>. Rhodes'ten sonra Reevell adlı bir başka ABD'li mühendis İstanbul'a gelmiş, ancak kısa sürede o da istifa etmiştir<sup>24</sup>. Daha sonra II. Mahmud'un ölümü ile ABD ile ilişkiler azalacak, tekrar Avrupa'dan buharlı gemi ve buhar makinesi satın alma dönemine doğru yönelimler başlayacaktır<sup>25</sup>. Ancak ABD ile sürdürülen ilişkiler

<sup>21</sup> Şafak (2003), s. 149.

<sup>22</sup> Aynı eser, s. 149.

<sup>23</sup> Gencer (1985), s. 120-123.

<sup>24</sup> Şafak (2003), s. 151.

<sup>25</sup> ABD'nin Osmanlı bahriyesinin ve deniz gücünün gelişmesine olan etkisini ve bunda ABD'li kaptanların rolü için bk. Gencer (1985), s. 117-123.

## II. Sultan Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği ve Modern Donanmanın Kurulması

XIX. yüzyılın ortalarında Osmanlıların planlı bir deniz politikası yoktu ve donanma konjonktüre göre hayatın içindeydi. Ancak yüzyılın ortalarından itibaren Rusya'nın kuzeyden büyük bir tehlike oluşturması, Balkan devletlerinin ve özellikle Yunanistan'ın deniz gücü oluşturma çabaları, Osmanlı donanmasının gelişmesini zorlamıştır. Yani yeni şartların oluşmaya başlaması ve bilhassa Ege Denizi kıyılarından itibaren boğazlar ve İstanbul'un güvenliğinin tehdit altına girme tehlikesi, Sultan Abdülmecid'i, Batının büyük devletleri ayarında modern bir donanma gücü oluşturmak için çalışmalar içine itmiştir<sup>27</sup>.

Sultan Abdülmecid döneminde bahriyede düzenlemeler de yapıldı ve 1840'da ilk bahriye meclisi kuruldu. Tersane-i Âmire'nin her türlü nizamı, satın alma ve imalat işleri de bu meclis tarafından yürütülmeye başlandı. Yine 8 Eylül 1845 tarihinde Dâimî Bahriye Meclisi kuruldu. Bu meclisle birlikte Tanzimat döneminde bahriye daha sistemli düzenlenmeye çalışılmıştır. Yine 1867'de Kaptanpaşalık yerini Bahriye Nezareti'ne bıraktı<sup>28</sup>.

1847'de Osmanlı deniz gücü kalyon, firkateyn, korvet, brik, nâvi, iki direkli yelkenli gemi olan uskuna, kotra mistika, vapur ve nakliye gemileri nevinden gemilerden oluşmaktaydı. Bunlar yelken devrinin son gemileriydiler. 1848'de Osmanlı donanmasının toplam gemi sayısı 74 parça idi. Bunlardan 35 adedi İstanbul'da diğerleri ise taşraya görevliyidiler.

Osmanlı Devleti'nde 1827'de başlayan buharlı gemi çağı, Tanzimat'la birlikte artık tamamen yelkenli gemilerin yerini almaya başlamıştır. İlk zamanlar bu gemilerin makineleri, çarkçı ve makinistleri bilhassa İngiltere'den gelmeye başlamıştır<sup>29</sup>.

Sultan Abdülaziz tahta geçince bahriye ve donanmanın iyileştirilmesi konusunda adımlar atmaya başladı. Ancak dönemin malî yapısı, denizcilikte yapılacak modernleşme çabalarını zora sokmaktaydı. Buna rağmen Sultan Abdülaziz, yeni harp gemileri yaptırmak merakından vazgeçmedi. Bu arada Âli Paşa, Ağustos 1861'de Sadrazam, Fuad Paşa ise aynı yıl birleştirilen Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye ile Meclis-i Âlî-i Tanzimat başkanlığına atandı<sup>30</sup>. Yeni görevine tayin olan Fuad Paşa, malî durumu düzeltmek için çabalar içine girdi. Ancak Sultan Abdülaziz, her ne olursa olsun Osmanlı Tersanesi'ni İngiliz ve Fransız tersaneleri eşdeğerinde geliştirmeyi ve iyi bir donanma oluşturmayı amaçlamaktaydı<sup>31</sup>. Malî

<sup>26</sup> Aynı eser, s. 123.

<sup>27</sup> BD, Cilt 5/I, s. 72-74.

<sup>28</sup> Gencer (1985), s. 125.

<sup>29</sup> Aynı eser, s. 78.

<sup>30</sup> 7 Temmuz 1861 tarihli bir hatt-ı hümayun ile Meclis-i Tanzimat ilga edilerek, iki meclis birleştirildi. Yeni meclisin üç kısımdan oluştuğu ve başkanlığına ise Fuad Paşa'nın atandığı belirtildi. Seyitdanlioğlu (1994), s. 53.

<sup>31</sup> Palmer (1995), s. 153.

sıkıntılarını herhangi bir yolla çözümlenebileceğini umuyordu. Sultan Abdülaziz döneminde Kasımpaşa'da bulunan Tersane-i Âmire ile İzmit ve Gemlik tersanelerinde yenilenme çalışmaları yapıldı. Döneminde eski yelkenli gemiler buharlı gemilere dönüştürüldü<sup>32</sup>. Sonuçta mali sıkıntılara rağmen Sultan Abdülaziz, 1864'ten itibaren 20-25 parça kadar büyük küçük zırhlı gemi satın alarak Osmanlı donanmasını dünyanın güçlü deniz güçlerinden biri durumuna getirdi<sup>33</sup>. Ancak gerek tersanelerdeki iyileştirmeler gerekse yeni savaş gemisi satın alınması için gereken meblağlar dış borçla karşılandı<sup>34</sup>. Diğer taraftan gemilerin büyük bir çoğunluğu İngiliz firmalarından satın alınmasına rağmen, Osmanlı donanmasının güçlenmesi İngiliz hükümeti tarafından kuşkuyla karşılanmıştır<sup>35</sup>.

1874 yılına gelindiğinde, Osmanlı donanması oldukça modern bir duruma kavuşturulmuş ve Avrupa'nın üçüncü büyük savaş gemisi filosuna sahip bir deniz gücü oluşturulmuştur<sup>36</sup>. Ancak yine de donanmanın gücü, devletin iç siyasetinin belirlenmesinde Osmanlı kara ordusuyla kıyaslanamayacak derecede etkisiz kalmıştır<sup>37</sup>. Çünkü bu dönemde Osmanlı donanmasının, kara ordusunu örgütleyen ve etkisini artıran Hüseyin Avni Paşa gibi güçlü bir komutanı yoktu. 1867'de Halki deniz okulunun sorumluluğunu üstlenen İngiliz denizci Hobart Paşa, donanmadaki disiplini sağlayacak ve etkisini artıracak yapıdan yoksundu<sup>38</sup>.

Sultan Abdülaziz'in döneminde donanmaya katılan zırhlı gemiler ve zırhlı korvetlere gelince<sup>39</sup>;

#### **Zırhlı Gemiler**

Gemi Adı	Yapıldığı Tersane	Yapıldığı Tarih	Tonaj	Top Sayısı	Beygir Kuvveti
Aziziye	İngiltere	1864	422115	900	
Osmaniye	İngiltere	1864	4221	15	900
Orhaniye	İngiltere	1865	4221	15	900

<sup>32</sup> Shaw, (1983), II, s. 109.

<sup>33</sup> Alan Palmer, Sultan Abdülaziz'in büyük zırhlı bir donanma kurma arzusunun 1867'de Avrupa'ya yaptığı gezi sonrasında arttığını vurgulamaktadır. Özellikle Sultan'ın İngiliz Kraliçesi Viktorya ile İngiltere'deki görüşmeleri esnasında zaman buldukça Kraliyet donanmasının Spithead açıklarında gösterisini seyrettiğini ve çok etkilendiğini belirten yazar, bu Avrupa turunun Abdülaziz'in saray lüksüne olan düşkünlüğünü artırdığını ve yüreğinde yeni bir zırhlı filo isteği tuttuğunu belirtir. Palmer (1995), s. 153.

<sup>34</sup> Gencer (1985), s. 294-297.

<sup>35</sup> Öztuna (1986), I, s. 543.

<sup>36</sup> Bereket-zâde İsmail Hakkı'ya göre ise, vücuda getirilen yeni Osmanlı donanması 25 adetten fazla idi ve İngiltere'den sonra dünyanın ikinci büyük donanması idi. Bereket-zâde İsmail Hakkı (1332), s. 178-179. Yine Mahmud Celâleddin Paşa da, "Sultan Abdülaziz'in tahta çıkışından sonra Osmanlı Devleti'nin kısa müddet içinde yirmiden fazla zırhlı ve seksan yüz kadar ahşap harp gemisinden meydana gelen bir donanma tedârik ederek ikinci derecede bir deniz devleti sırasına" yükseldiğini, bu durumun Rusya'nın telaşını artırdığını belirtmektedir. Bu durumda yazar, Rusya'nın Paris Anlaşması'nda yer alan Karadeniz'de tersane ve donanma yapmamasına dair hükmü kaldırmaya çalışacağını belirtmektedir. Mahmud Celâleddin Paşa, (1979), s. 54.

<sup>37</sup> Davison (1997), II, s. 33.

<sup>38</sup> Aynı eser, II, s. 33.

<sup>39</sup> Büyüktuğrul (1973), 3, s. 17.

Mahmudiye	İngiltere	1864	4221	15	900
Asâr-ı Tevfik	Fransa	1868	3143	62?	750

#### **Zırhlı Korvetler**

Avnillâh	İngiltere	1868	13994	400
Muin-i Zafer	İngiltere	1868	13994	400
Necm-i Şevket	Fransa	1868	15835	350
Asâr-ı Şevket	Fransa	1868	15835	350
Hıfzırahman	Fransa	1868	17714	200
Lutfucelil	Fransa	1868	17714	200

Sultan Abdülaziz döneminde Tuna Nehri için yaptırılan gemiler, skrulu fırkateynler, skrulu korvetler, skrulu naviler,, hükümdar gemisi Pertecpiyale, skrulu dubalar ve nakliye gemileri de yaptırılmıştır. Bunların bazıları Gemlik ve İstanbul tersanelerinde bazıları da yine İngiltere ve Fransa'da yaptırılmıştır.

Sultan Abdülaziz döneminde etkili devlet adamları da, ordu ve donanmanın gücünü kendi politik durumlarını güçlendirmek için kullanabilmişlerdir. Özellikle Âli Paşa ile Mahmud Nedim Paşa arasındaki mücadele ve sultanın Âli Paşa'nın halefi olarak Mahmud Nedim'i seçmesi, muhalefetin kaynağı Yeni Osmanlıların hırçınlıklarını artırmıştır. Mahmud Nedim Paşa, Sultan Abdülaziz'in donanmaya duyduğu hayranlığı oldukça iyi kullanmış ve bu konuda kendisini desteklemiştir. Emirlerine aykırı hareketlerde bulunmamıştır<sup>40</sup>.

Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilmesinde kendi oluşturduğu donanmanın etkisi söz konusudur. Mithat Paşa, Serasker Hüseyin Avni Paşa, Sadrazam Mehmed Rüşdi Paşa, Şeyhülislam Hayrullah Efendi ve Bahriye nazırı Kayserili Ahmed Paşa gibi ileri gelen devlet adamları, Osmanlı tahtında değişiklik yapmak konusunda bir tertip içine girdiklerinde amaçlarına ulaşmak için, ordu ve donanmanın gücünü kullanmışlardır. Nitekim Mithat Paşa'nın halkı taht değişikliğine ortak etme girişimleri boşa çıkınca, askerî bir darbe ile Sultan Abdülaziz'in halli planı devreye sokulmuştur. 30 Mayıs 1876 sabahı planı gerçekleştirmek için Dolmabahçe Sarayı kara tarafından Askerî Mektepler nazırı Süleyman Paşa'nın emrindeki iki taburla kuşatılırken, Boğaziçi tarafını da donanma tutmuştur. Sabaha karşı V. Murad, Hüseyin Avni Paşa ile birlikte Seraskerliğe gitmiştir. Burada Mithat Paşa ve diğer tertipçiler de toplanmışlardır. Şeyhülislam Hayrullah Efendi, daha önce hazırlanmış ve Sultan Abdülaziz'in hallini gerektiren sebepleri belirten bir fetvayı okuduktan sonra, tahtan Sultan'ın indirildiği yerine V. Murad'ın geçtiği ilan edildi. Sonuçta şafağın söküşü ile birlikte Kayserili Ahmed'in liderliğindeki Boğaziçi'ndeki gemilerden atılan yüzbir pare top atışı, tahta değişiklik olduğunu ve Sultan Abdülaziz'in tahttan düşürüldüğünün simgesi idi<sup>41</sup>. Bundan kısa süre sonra da Sultan Abdülaziz'in intihar ettiği halka duyuruldu<sup>42</sup>. Sultanın tahtan indirilişinde kendi

<sup>40</sup> Davison (1997), II, s. 53

<sup>41</sup> Aynı eser, II, 108.

<sup>42</sup> Ancak yüzyıllar geçmesine rağmen, hâlâ bu konunun bir intihar mı yoksa cinayet mi olduğu tartışılmaktadır. Sultan Abdülaziz'in halli e ve gelişen olaylar için bk. Aynı eser, II, s. 108-125.



kurduğu donanmanın da yönlerini Dolmabahçe Sarayı'na çevirmesi ve denizden kuşatmayı sağlamasıyla etkisi olmuştur<sup>43</sup>.

Dış piyasalardan borç para ile yapılmış olsa da Sultan Abdülaziz'in ordu ve donanmanın gelişmesine çok önem verdiği açıktır. Ancak gemi sayısının fazlalığına rağmen, nitelik bakımından Osmanlı donanması çok güçlü görülüyordu. Çünkü subay, astsubay ve teknisyen bakımından donanmanın çok yetersiz kaldığı da bir gerçektir<sup>44</sup>.

Mahmut Celâleddin Paşa, Sultan Abdülaziz dönemi ordu ve donanmayı politikasını şöyle izah eder: "*Saltanatının ilk yıllarında tutum ve davranışları tebaaca övülmüş, devletin deniz ve kara gücüne çeki-düzen verip, artırmaya ve bunlarla ilgili büyük binalar yapmaya özen göstermesi, dostların şükran ve övgüsünü, düşmanın hırs ve kıskançlığını çekmişti. Gerçekten nizâmiye, ihtiyat, redif ve müstahfiz adıyla 700 bin neferi aşkın askerî kuvveti hazırlaması imkanlarının ortaya çıkıp gerçekleşmesi, büyük-küçük 25'ten fazla nakliye ve harp gemisinden oluşan bir donanma kurması, 750 bin - belki de daha çok - askere yetecek sayıda yeni model top ve tüfek sağlaması gibi merhumun bu devlete ettiği hizmetler, inkâr edilemeyecek büyük eserlerdir*"<sup>45</sup>.

### **III. Sultan II. Abdülhamid Döneminde Türk Donanması ve Gelişim Süreci**

Sultan Abdülaziz döneminde alınan savaş gemilerinin büyük bir kısmı, boğazları Rusya'nın Karadeniz filosuna karşı savunmak için kıyılarına yerleştirilmiştir. Ancak Sultan Abdülaziz'in şaibeli ölümünde donanmanın Dolmabahçe Sarayı'na çevrilmesi, Sultan II. Abdülhamid saltanatında bu gemilerin saray önlerinde demirlemesine ve dolayısıyla işlevsiz kalmasına sebep olmuştur. Buna rağmen Sultan II. Abdülhamid döneminde de, Osmanlı donanmasının geliştirilmesine çaba sarf edilmiştir. 1882'de Mısır'ın İngilizler tarafından işgali, Osmanlı Devleti'ni oldukça zor duruma sokmuş ve yeni savaş gemileri alınması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Aynı yıl ABD'den iki adet torpido ve istimbob satın alınmıştır<sup>46</sup>. Bu dönemde Avrupa'da seri bir biçimde zırhlı gemilerin inşası devam etmekteydi. Sultan, 1885 yılında Avrupa'da inşa edilen son model zırhlılardan Tersane-i Âmire'de de yapılması amacıyla çalışmalara başlanmasını ve bu hususta kruvazör modeli çıkarılması işlemlerinin başlatılmasını istemiştir<sup>47</sup>. Aynı dönemde özellikle ABD'li mühendislerin Osmanlı donanmasının gelişmesine büyük katkıları olmuş ve gemilerin makine aksamı dışındaki bütün malzemeler tersanelerde inşa edilmeye başlanmıştır<sup>48</sup>. Yine 1890 yılında İngiltere'den satın alınması öngörülen zırhlı kruvazör hakkında Harbiye ve Bahriye generallerinden oluşturulan bir komisyon incelemelere başlamıştır<sup>49</sup>. Bu arada ABD'de gemi teknolojisinde ortaya çıkan gelişmeler İstanbul'da takip ediliyor ve bu ülkeye de savaş gemisi siparişleri

<sup>43</sup> Palmer (1995), s. 157.

<sup>44</sup> Ortaylı (1983), s. 84.

<sup>45</sup> Mahmut Celâleddin Paşa, *Mirât-ı Hakikat*'ten naklen Kocabaş (1993), s. 93.

<sup>46</sup> Şafak (2003), s. 151.

<sup>47</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 26/44.

<sup>48</sup> Şafak (2003), s. 151.

<sup>49</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 64/3.

verilmeye devam ediliyordu. Nitekim 1892 yılında Osmanlı Washington büyükelçisi Aleksandr Mavroyani Bey, ABD'de donanma için yapılan üç savaş gemisinin fotoğraflarını İstanbul'a göndermiştir<sup>50</sup>. 1892 yılında Tersane'de Abdülkadir adlı zırhlı kruvazörün inşasına başlanmıştır<sup>51</sup>. Yine aynı yıl Fransa'ya bir zırhlı ve iki kruvazör sipariş edilmiştir<sup>52</sup>. 1895 yılı başlarında, Fransa'ya sipariş edilen kruvazörün özellikleri hakkında bilgi verilmiş<sup>53</sup> ve yine 1895 yılı ortalarında ise, kruvazörlerin fiyatı, inşa süresi konularında hükümete bilgi sunulmuştur<sup>54</sup>.

1897 yılında ABD gemi inşaat firması Philadelphia'daki William Cramp şirketi, Osmanlı Devleti'ne gemi satışı sürdürmek için çalışmalara başlamış ve ürettiği gemilerin kataloglarını İstanbul'a göndermiştir. Konu, İstanbul'da Mübâyâ'at Komisyonu'nda görüşülmüş, gönderilen katalogdaki kruvazörü incelemek üzere ABD'ye bir komisyon gönderilmesi ve gelecek rapor ve bir dizi incelemelerin yapılmasından sonra, geminin satın alınması ile ilgili karara varılabileceği konusunda görüş birliğine varılmıştır<sup>55</sup>. Yine aynı yıl, Donanma-yı Hümâyun'u güçlendirmek amacıyla müstenit bazı zırhlıların Avrupa tersanelerine gönderilerek yenilenmesi ve bazı yeni zırhlıların satın alınmasının gerekliliği gündeme gelmiştir. Bu amaçla donanmaya ait olan kruvazör ve torpidoların durumunun incelenmesi konusunda bir fen komisyonu oluşturulmuş ve çalışmalarına başlamıştır<sup>56</sup>.

1899'da yine Avrupa'ya dört adet zırhlı kruvazör sipariş edilmesi ve bu konuda gereken paranın bulunması konusunda çalışmalar başlatılmış<sup>57</sup>, yine aynı yıl Amerika'dan da bir kruvazör (Mecidiye ya da Abdülmecid kruvazörü) satın alınması kararına istinaden Bahriye Nezareti'ne bir tezkire yazılmıştır<sup>58</sup>.

1900'lere gelindiğinde Sultan Abdülhamid, yeni yüzyılla birlikte Osmanlı Devleti'nin modern bir donanmasının olması ve ancak bu yolla deniz ve boğazların korunabileceğini, aynı zamanda Harbiye'nin de güçlenebileceğini anlamıştı. 1899 yılında kararı verilen ABD'ye bir zırhlı kruvazör sipariş verilmesi ile ilgili anlaşma da, 1901 Eylül ayında Osmanlı Hükümeti ile William Cramp Şirketi temsilcisi General Williams arasında imzalandı<sup>59</sup>. Kontratın imzalanmasından sonra, siparişin birinci taksitinin<sup>60</sup>, Mayıs 1902'de ikinci taksitinin<sup>61</sup> ve Temmuz 1903'te de üçüncü taksitinin ödemesi yapılmıştır<sup>62</sup>. Mecidiye (Abdülmecid) adı verilen bu kruvazörün kısa sürede donanmaya katılması için hiçbir fedakarlıktan kaçınılmadı ve Sultan, kruvazörün yapımının her safhası ile öncelikle ilgilenmiş ve devamlı surette rapor

---

<sup>50</sup> Şafak (2003), s. 151.

<sup>51</sup> BOA, Y. MTV., 73/23.

<sup>52</sup> BOA, Y. PRK. EŞA., 16/11.

<sup>53</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 102/29.

<sup>54</sup> BOA, Y. PR. BŞK., 41/82.

<sup>55</sup> BOA, Y. PRK.BŞK., 52/104.

<sup>56</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 126/64.

<sup>57</sup> BOA, MV., 96/81.

<sup>58</sup> BOA, Y. EE., 150/44.

<sup>59</sup> BOA, Y. PRK. HR., 29/42 ve 29/44.

<sup>60</sup> BOA, Y. PRK. TKM., 45/3.

<sup>61</sup> BOA, Y. MTV., 230/82.

<sup>62</sup> BOA, Y. MTV., 237/95.

istemmiştir<sup>63</sup>. Meselâ, Haziran 1902'de Mecidiye kruvazörünün yapım aşamaları hakkında Sultan II. Abdülhamid'e bir rapor<sup>64</sup>, yine Temmuz 1903'te de kruvazörün hali hazırdaki durumu hakkında Osmanlı Hükümeti'ne bilgi sunulmuştur<sup>65</sup>. Nihayet Şubat 1904'te Mecidiye kruvazörünün toplarının denizde deneme aşamasına başlanmış<sup>66</sup>, yaklaşık bir ay sonra Mart ayında da kruvazörün inşası tamamlanarak<sup>67</sup>, Türk donanmasına katılmıştır. Nisan sonları 1904'te Mecidiye kruvazörü mürettebatı tarafından Midilli'ye götürülmüştür<sup>68</sup>.

1901'de İngiltere Armstrong firmasına da bir kruvazör (Hamidiye ya da Abdülhamid kruvazörü) sipariş edildi ve anlaşma imzalandı. Kontratın teatisinden sonra, İngiltere'nin İstanbul Sefareti Baştercümanı kruvazör taksinin ödenmesi için hükümet nezdinde girişimlerde bulundu<sup>69</sup>. Yine 1901 yılı sonlarında İngiltere sefiri ile Türk Hariciye nazırı vekili arasında sipariş edilen kruvazör ve donanma için imal edilecek topların taksitlerinin ne şekilde ödeneceği konusunda bir görüşme yapılmıştır<sup>70</sup>. Kasım 1902'de Armstrong firmasına sipariş edilen Hamidiye kruvazörünün taksitlerinin düzenli bir biçimde ödenmesi konusunda karar alınmış, yine buna ilave olarak kruvazör ve Padişah için sipariş edilen bir istimbote ve yat inşaatını kontrol etmek için iki yüzbaşının İngiltere'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır<sup>71</sup>. Kasım ortaları 1902'de Hamidiye kruvazörünün inşasına başlanmış<sup>72</sup>, yıl sonunda da kruvazörün inşaat durumunun hangi aşamada olduğu konusunda Osmanlı Hükümeti'ne bilgi verilmiştir<sup>73</sup>. Yine aynı yılın Eylül ayında Londra'da Armstrong tezgahlarında inşaatı devam eden bir yat ile istimbote ve Hamidiye kruvazörünün yapım aşamaları ile ilgili olarak hükümete başka bir rapor sunulmuştur<sup>74</sup>. 1903 sonlarında yapımı biten Hamidiye kruvazörünün sürat denemelerine başlanmıştır<sup>75</sup>. Kruvazörünün inşaatını kontrol etmek ve gerekli bilgileri İstanbul'a aktarmak amacıyla İngiltere'ye gönderilen makine yüzbaşları Said ve İbrahim Efendiler, inşaat alanında tuttıkları ve gemilerin ne surette inşa edildiğine dair bilgileri, rapor halinde Şubat 1904'te amirlerine sunmuşlardır<sup>76</sup>.

Öte yandan aynı dönemde İngiltere'ye Ertuğrul ve Söğüdü vapurları da sipariş edilmiş, Ekim 1903'te bu araçların hali hazırdaki durumu hakkında yine ilgili birimlere etraflı rapor sunulmuştur<sup>77</sup>. Mart sonları 1904'te Hamidiye kruvazörü ile Ertuğrul vapuru tamamlanarak, Armstrong firması ile Osmanlı Hükümeti arasındaki

<sup>63</sup> BOA, Y. MTV., 228/52; 230/83; 230/124.

<sup>64</sup> BOA, Y. MTV., 231/83.

<sup>65</sup> BOA, Y. MTV., 231/123; 238/26.

<sup>66</sup> BOA, Y. MTV., 256/75.

<sup>67</sup> BOA, Y. MTV., 257/107.

<sup>68</sup> BOA, Y. MTV., 259/55.

<sup>69</sup> BOA, Y. PRK. BŞK., 65/73; Y. MTV., 236/58.

<sup>70</sup> BOA, Y. PRK. HR., 31/70.

<sup>71</sup> BOA, Y. MTV., 236/33.

<sup>72</sup> BOA, Y. MTV., 236/58.

<sup>73</sup> BOA, Y. MTV., 238/66.

<sup>74</sup> BOA, Y. MTV., 251/60; Y. PRK. EŞA., 43/73; 44/14.

<sup>75</sup> BOA, Y. PRK. BŞK., 71/62.

<sup>76</sup> BOA, Y. MTV., 255/119.

<sup>77</sup> BOA, Y. MTV., 252/125.

**M.Besirili, Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı ... - 254 -**  
teslimat muamelelerine başlanmış<sup>78</sup>, Haziran 1904'te de teslim tesellüm işlemleri gerçekleşmiştir<sup>79</sup>. Haziran sonlarında Hamidiye kruvazörü İstanbul'a intikal etmiştir<sup>80</sup>.

Kasım 1904'te Abdülmecid ve Abdülhamid kruvazörleri ile zırhlı Mesudiye fırkateyni tetkik edilmiş<sup>81</sup>, ayrıca bu gemilerin top atışları ile ilgili mukayese yapılmıştır.<sup>82</sup>

1900 yılında Almanya'ya da iki modern torpidobot siparişi verilmiştir<sup>83</sup>. 1902 senesinde Bahriye Nezareti, Alman Krupp firmasına kruvazör siparişinin verilmesinin uygun olacağı konusunda görüş bildirmiştir<sup>84</sup>. Bu görüşe istinaden Almanya'ya gemi, gemi tamirata ve gemi aksamı ile ilgili siparişler yapılmaya başlanmıştır. Eylül 1904'te Ertuğrul korveti, Mecidiye kruvazörü, Mesudiye Fırkateyni, Alpagut ve Akhisar torpidobotları için birtakım alet ve edevatların satın alınması için bir liste hazırlanmış<sup>85</sup>, daha sonra da siparişler verilmiştir. Ayrıca Ertuğrul korveti ile bazı kruvazörler için de Almanya'dan torpido satın alınmıştır<sup>86</sup>.

Asâr-ı Tevfik Fırkateyni, Almanya Kiel'de Germania Tersanesi'nde modernize edildi ve Eylül 1905'te tamiri bitirilerek teslim edildi<sup>87</sup>. Bu zırhlının tamir masrafı olarak ilk planda 2.500 Osmanlı Lirası ödeme yapılmıştır<sup>88</sup>. Yine Berk-i Satvet ve Pey-i Şevket kruvazörleri de Almanya'da en son su borulu kazanlarla teçhiz edildiler<sup>89</sup>. 1906 yılının sonunda kruvazörler ve bahriye için satın alınan topların bedelleri Krupp'un İstanbul temsilcisi Hüber'e teslim edildi<sup>90</sup>. Eylül sonları 1907'de bunların ülkeye getirilmesi için, Kiel'deki Germania Tersanesi'ne elemanlar gönderilmiştir<sup>91</sup>.

İtalyan Ansaldo Tersanesi'nde de bazı Osmanlı gemileri modernize edildi. Ayrıca 1904'te Cenova'da Ansaldo-Armstrong ortaklığı, Tersane-i Âmire tezgahlarında kruvazör inşası için Osmanlı Hükümeti ile anlaşma imzalanmıştır<sup>92</sup>. Bu anlaşma çerçevesinde Tersane-i Âmire'de üç adet korvet tamir edilmeye başlandı ve bunlara konulacak top hissesine mahsuben 2.500 Osmanlı Lirası ödeme yapıldı. Ayrıca Ansaldo-Armstrong şirketine sipariş edilen iki torpidonun üçüncü taksiti olarak 25.000 İngiliz lirasına mahsuben beş bin adet İngiliz lirası repo olarak Osmanlı Bankası'na konulmuştur<sup>93</sup>. Öte yandan İtalyan firması ile Donanma-yı

<sup>78</sup> BOA, Y. MTV., 258/25.

<sup>79</sup> BOA, Y. MTV., 258/169.

<sup>80</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 217/67.

<sup>81</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 223/52.

<sup>82</sup> BOA, PRK. ASK., 225/52.

<sup>83</sup> Kössler (1981), s. 285.

<sup>84</sup> BOA, Y. MTV., 236/136.

<sup>85</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 222/117.

<sup>86</sup> BOA, Y. MTV., 272/26.

<sup>87</sup> BOA, Y. PRK. KOM., 14/72.

<sup>88</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 217/40.

<sup>89</sup> BOA, Y. MTV., 300/23.

<sup>90</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 234/55.

<sup>91</sup> BOA, Y. MTV., 302/67, Y. PRK. ASK., 250/119.

<sup>92</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 217/96.

<sup>93</sup> BOA, Y. PRK. ASK., 217/40.

Hümâyun'daki bazı gemilerin modernize edilmesi için 1907'de çalışmalar yapılmıştır. Özellikle Eylül 1907'de Hamidiye kruvazörünün bir benzerinin Ansaldo fabrikasında inşası öngörülmüş ve bu hususta bir anlaşma imzalanmıştır<sup>94</sup>. Nitekim Haziran oraları 1908'de Ansaldo-Armstrong fabrikasına sipariş olunan kruvazörlerin anlaşmaya uygun olarak inşa edildiği ve bu konuda gerekli özenin gösterildiği hususunda raporlar mevcuttur<sup>95</sup>. Yine Haziran sonunda da fabrikada inşa edilen kruvazörün inşaatının durumu incelenmiş ve kruvazörün kontrolü yapılmıştır<sup>96</sup>.

Yine 1906'da Fransız Schneider firmasına da dört torpido ve bot siparişi edildi ve bunların taksitleri de peyderpey ödenmeye başlandı<sup>97</sup>.

Sultan II. Abdülhamid döneminin başlarından XX. yüzyılın başlarına kadar, yaklaşık 25 yıllık bir sürede Osmanlı donanmasının fazla bir etkinliği görülmemektedir. Sultan, çeşitli sebeplerle donanmayı boğazda demirletmiştir. Donanmanın gemileri 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'na kadar bu şekilde kalmış, ancak savaş esnasında Yunan savaş gemilerine karşı bir gövde gösterisi amacıyla Akdeniz'e doğru hareket edip geriye dönmüştür<sup>98</sup>. Sultan II. Abdülhamid döneminde Osmanlı donanması, yaklaşık çeyrek asır, 8 Ocak 1880'de Bahriye nazırı olan Hüseyin-zâde Amiral Hasan Paşa'nın yönetiminde kaldı<sup>99</sup>. Her ne kadar donanmanın Sultan II. Abdülhamid'in emri ile etkisizleştirilmesi söz konusu olsa da, Hasan Paşa'nın vasıfsızlığı ve sultan üzerindeki olumsuz etkisi de, savaş gemilerinin bu süreçte kıyıda çakılı kalmasında ve çürümeye terk edilmesinde etkili olmuştur<sup>100</sup>. Hasan Paşa'nın uzun süren nazırlığı döneminde, Avrupa ve ABD firmalarından bazı savaş gemileri satın alınması yolunda girişimler olmasına rağmen, Türk donanmasında çok fazla gelişmenin olduğunu gözlemleyemiyoruz. Bu dönemde İstanbul'da ancak "Abdülkadir" muharebe gemisi ve "Hüdavendigar" kruvazörü donanmaya katılabilir. İzmit Tersanesi'nde de "Feyzi Bahri" ve "Şadiye" adlı korvetlerin inşasına başlandı<sup>101</sup>.

Bahriye nazırı Hasan Paşa'nın 1903 yılında ölümü ve Celal Paşa'nın Bahriye nazırı olmasından sonra, daha modern bir donanmanın teşkil edilmesi ve gemilerin yenilenmesi düşüncesi ön plana çıkmıştır. Nitekim donanmaya yeni gemiler alınması ve eskienlerin de tamir edilmesi Celal Paşa tarafından padişaha teklif edilmiş, girişimler sonucu birçok gemi tamir edilmiş ve yeni gemi siparişleri de verilmiştir. Ancak maddî zorluklar, Osmanlı kara ordusunun silahlanmasına yettiğinden, onun döneminde de donanmada istenilen iyileşmeler

<sup>94</sup> BOA, Y. MTV., 301/111; 302/11; Y. A, HUS., 515/11.

<sup>95</sup> BOA, Y. MTV., 308/112.

<sup>96</sup> BOA, Y. MTV., 308/177.

<sup>97</sup> BOA, Y. MTV., 284/24.

<sup>98</sup> 1897 Türk-Yunan Harbi çıktıktan sonra, Çanakkale Boğazı'nda donanmanın yanında bulunan Bahriye nazırı Hasan Paşa, donanmanın Ege'ye açılmasını istediğinde, donanmada görevli Alman müşavir albay Kalau von Hofe, buna karşı çıkmış ve donanmanın kabiliyetli olmadığını bildirmiştir. Wallach (1985), s. 88-89; Ortaylı (1983), s. 84; Kössler (1981), s. 284.

<sup>99</sup> Gencer (1991), s. 511-512.

<sup>100</sup> Kössler (1981), s. 284.

<sup>101</sup> BD, Cilt 5/I, s. 72-74.

**M.Besirili, Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı ... - 256 -**  
gerçekleştirilememiştir. 1907 yılı Ocak ayında Amiral Hasan Rahmi Paşa Bahriye nezaretine getirildi. Bu amiral, aşağı yukarı beş yıl İngiliz donanmasında hizmet gördüğünden, modern donanmanın anlamını bilmekteydi<sup>102</sup>.

Hasan Rahmi Paşa, Osmanlı donanmasında görev yapan Amerikalı subayların tecrübelerinden faydalanmayı gerekli görüyordu. Bunlardan Amiral Bucknam Paşa'nın donanmanın daha iyi gelişmesi için tavsiyelerinden de faydalanılmasını istedi. Bucknam Paşa, Filedelfiya'da Cramp fabrikasında müdür olarak çalışmış ve birçok hükümetin satın aldığı gemilerin denetlenmesinde görev almıştı. Aynı zamanda Cramp'tan alınan Abdülmecid gemisini personeliyle birlikte Türkiye'ye o getirmişti. 1906 yılında Kiel'deki Germania Tersanesi'nde tamir edilmekte olan "Asar-ı Tevfik" gemisinin ilk denemesini gerçekleştirmek ve getirmek için de Almanya'ya gönderilmiştir. Yine 1907 yılının Ekim'inde Germania Tersanesi'nde inşa edilen "Peyk-i Şevket" ve "Berk-i Satvet" torpidobotlarını almak üzere Kiel'deydi. Diğer bir Amerikalı Kaptan Ledbetter de, 1906 Haziran'ında Osmanlı Devleti ile iki yıllık bir sözleşme imzalamıştır. Kaptanın görevi, Osmanlı donanmasında bulunan torpidoları re-organize etmek ve işlevsel hale getirmektir. Aynı zamanda Kaptan Buchnam'a Kiel'de refakat ve Berk-i Satvet'e de komuta ediyordu<sup>103</sup>.

1907 yılında Osmanlı donanmasında İstanbul ve Çanakkale boğazlarında eski ve yeni savunma gemileri, polisler için küçük top botlar olmak üzere Osmanlı donanmasının durumu şöyledir:

1 zırhlı fırkateyn: Mesudiye, 8972 ton

4 küçük zırhlı kruvazör: Feth-i Bülend, 2761 ton; Avnillâh, 2362 ton; Muin-i Zafer, 2362 ton ve Asâr-ı Tevfik 4613 ton.

2 ikinci sınıf toplu kruvazör: Abdülhamid, 3830 ton ve Abdülmecid, 3250 ton

3 torpidobot: Peyk-i Şevket ve Berk-i Satvet, aşağı yukarı 1000 ton; Pelenk-i Derya, 850 ton

3 destroyer: Tayyar, 270 ton; Bursa ve Samsun, 290 ton. Fransa'ya sipariş edilen bu gemilerin kısa süre içinde Fransa'dan gelmesi bekleniyor.

15 birinci sınıf torpidobot: Ankara, Urfa, Antalya, Tokat, Sivas, Kütahya, Musurur, Akhisar, Alpagot, Hamidiye, Yunus, Hamidabad, Sultan Hisar, Demir Hisar ve Sivri Hisar.

Bu gemilerin çoğu, 1908 öncesi aşağı yukarı savaşa hazır duruma getirilmiştir. Çoğu seri atışlı toplarla teçhizli torpidolardı. Bunların dışında 1 destroyer, 15 birinci sınıf ve 6 ikinci sınıf botlar vardı. Bunlardan büyük bir kısmı deniz için uygun değildi ve geniş bir tamire ihtiyaçları vardı. Bundan başka Karadeniz'de kullanılamaz durumda 2 eski denizaltı bulunuyordu. Yine bazı yeni torpidobotlar da Fransa'ya sipariş edilmişlerdi. Onların da pek yakında bitirilip donanmaya katılmaları beklenmekteydi. Yine kıyıları savunmak için sipariş edilmiş

<sup>102</sup> BD, Cilt 5/1, s. 72-74.

<sup>103</sup> BD, Cilt 5/1, s. 74.

olan 8 ya da 9 tane küçük gambot Fransa'dan beklenmekteydi. Ayıntap, Bafra ve Malatya adlı 3 tane aşağı yukarı 400 tonluk torpidolar da İstanbul'da yapılmıştı. 1 zıhlı da (Drama kruvazörü) İtalya Cenova'daki Ansaldo firmasına sipariş edilmişti<sup>104</sup>.

Sonuç olarak Sultan II. Abdülhamid döneminde donanmanın tamir edilen gemileri ile yeni katılan gemilerin durumu şöyleydi:

Mesudiye, Asâr-ı Tevfik zırhlısı, Muin-i Zafer, Avnillâh ve Feth-i Bülend gemileri 1904 ilâ 1907 arasında tamir edildiler. Fransa'ya Taşoz, Basra, Samsun, Yarhisar muhripleri ısmarlandı. Bunların yapımı 1907-1910 arasında devam ediyordu. Antalya, Ankara, Draç, Kütahya, Musul, Tokat, Urfa, Akhisar, Eliagad, Yunus, Abdülmecid torpidobotları ise İtalya'ya ısmarlanmıştı. 1904-1907 arasında inşa edilmişlerdir. Fransa'ya ısmarlanan Sivrihisar, Sultanhisar, Demirhisar ve Hamitabad torpidobotlarının yapımı ise, 1907-1910 yılları arasında devam etmiştir. Yine Marmaris, Ayıntap, Bafra, Ordu, Seddübahir, Kaş, Kerempe, Tekirdağ, Nevşehir, malatya ve Antalya gambotları da Fransa'ya ısmarlanmıştır. Yine Hamidiye kruvazörü, İngiltere'ye, Mecidiye kruvazörü ABD'ye ve Drama kruvazörü İtalya'ya sipariş edildiler. Ancak daha sonra İtalya, Trablusgarb Savaşı'nı bahane ederek gemiyi vermemiştir. Hamidiye 1904, Mecidiye de 1909 yılında donanmamıza katılmışlardır. Peyki Şevket ile Berk-i Sâvvet torpedo kruvazörleri de 1907 yılında Türk donanmasına katılmışlardır. Yine Sultan II. Abdülhamid döneminde Abdülhamid ve Abdülmecid adlı iki adet denizaltı gemisinin yapımı 1885'te başlamış ve 1904'te bitirilmiştir. Ancak hiçbir zaman kullanılmayarak, Karadeniz'de çürümeye terk edilmiştir<sup>105</sup>.

Sultan II. Abdülhamid dönemi 1907-1908 genel bütçesinde donanmanın payı 60,8 milyon kuruş idi. Ancak 1880-81 bütçesine göre, 1907-1908 bütçesinde polis, hazine-i hassa, yasama kurumları, maliye, rûsumat dairesi gibi kurumların paylarında indirimle gidilirken, kara ordusunun bütçesi ise artarak 898,1 milyon kuruşa yükseltilmiştir<sup>106</sup>. Bütçelerdeki paylar, Abdülhamid döneminin başlangıcından son döneme kadar, kara ordusuna çok daha fazla önem verildiği, donanmanın ise nispeten ihmal edildiğini göstermektedir.

Sultan II. Abdülhamid döneminde donanmanın işlevsiz kalmasının altında yatan en önemli sebeplerden birisinin, Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilişinde oynadığı rol olduğunu ileri süren yorumlar vardır. Bu tezin doğruluğu tartışma götürmektedir. Çünkü Sultan Abdülaziz'in tahtan indirilişinde donanmadan daha fazla ordunun rolü vardır. Sultan Abdülhamid'in donanmayı işlevsiz kılmasındaki en önemli gerekçelerden birisinin, subay, astsubay, mühendisler ve diğer teknik elemanlara kadar bahriyeyi kullanabilecek eleman eksikliği ya da yetiştirilememesi, dahası donanmanın İngiliz kontrolünde olan etkisinin kırılmaması olduğunu ileri sürmek daha doğru bir yorumu ifade edebilir. Çünkü Osmanlı donanmasında bulunan gemilerin çarkçıları bile İngiliz kökenliydi. Meselâ, Hamidiye kruvazörünün çarkçısı bile İngiliz vatandaşı Nelson'du. Şubat 1908'de kontratının

<sup>104</sup> BD, Cilt 5/I, s. 74-76.

<sup>105</sup> Büyüktuğrul (1973), 3, s. 209-256.

<sup>106</sup> Shaw, (1983), II, s. 278.

yenilenmesine lüzum olmadığı belirtilmesine rağmen<sup>107</sup>, yeri doldurulamamış olmalıdır ki, Mayıs başlarında kontratının uzatılması tekrar gündeme gelmiştir<sup>108</sup>. Her şeye rağmen, bütün bu gerekçeler bile Sultan II. Abdülhamid'in donanmayı işlevsiz kılmasına yeterli sebepler değildir.

#### **IV. 1908 Genç Türk Devrimi'nden I. Dünya Savaşı'na Türk Donanması ve İttihatçıların Donanma Politikası**

Sultan II. Abdülhamid'in 1908'de anayasayı tekrar yürürlüğe koyması ve Meclis'in açılmasından sonra, anayasal değişim ile birlikte memurların da durumunu yeniden düzenleyen kararlar alındı. Memurlar artık (askeri subaylar hariç) istemedikleri yerlere atanamayacaklardı. Yasa ya da anayasaya aykırı gördükleri uygulamaları reddetme serbestlikleri vardı. Bütün bakanlar, valiler ve devlet şurası üyeleri padişahın onayıyla sadrazam tarafından, alt düzeydeki diğer memurlar da ilgili bakanlık ve valiler tarafından seçilecek, terfi ve azilleri daha yüksek makamlar tarafından yapılacaktı. Yalnız Şeyhülislam ve Harbiye ile Donanma Bakanlıkları Sadrazam ve Bakanlar Kurulu'nun tavsiyesi üzerine doğrudan doğruya padişah tarafından seçilecekti. Ancak İttihatçılar, sultanın ordu ve donanma üzerindeki yetkisinin aynen devam edeceğini ileri sürerek, bunu kabul etmediler ve tartışma başlattılar<sup>109</sup>. Sonuçta II. Abdülhamid ile Sadrazam Said Paşa'nın silahlı kuvvetler üzerinde sivil otoritenin denetimini sağlayacak özel tüzük çalışmaları ve bununla ilgili 10. madde yürürlüğe giremedi. İttihat ve Terakki Partisi'nin zorlamasıyla bu girişimde suçlu bulunan Said Paşa istifa etti ve yerine İngiltere'ye yakınlığı ile bilinen Kamil Paşa sadrazamlığa getirildi. Böylece ordu ile donanma üzerindeki padişahın nüfuzu ortadan kaldırılmış oldu<sup>110</sup>.

1908'den sonra İttihat ve Terakki aktörleri, başlarda yönetimde direkt rol oynamak niyetinde değillerdi. Zaten birçoğu devlet yönetim tecrübesinden de yoksundular. Buna rağmen, kolaylıkla bakan ya da hükümet değişiklikleri yaptırabiliyorlardı. Ancak bu girişimlerini gerçekleştirirken ileriye atılmıyor, olayları geri planda örgütüyor ve böylece denetleme işlevlerini kolaylıkla yerine getirebiliyorlardı. Yeni dönemin başlarında bakanlıklarda direkt görev almayı düşünmediler. Ancak birçoğları bakanlık müşaviri olarak tecrübe kazanmaya çalıştılar. Onların amaçları Osmanlı hanedanının yetkilerini kısıtlamak ve yönetime daha fazla katılmaktı<sup>111</sup>. Başlarda İttihat ve Terakki'ye mensup siviller ortalıkta dolaşüyor, partiye bağlı en azından sempati besleyen küçük rütbeli subaylar direkt siyasetin içinde rol oynamıyorlardı. Yetki, en azından Padişah II. Abdülhamid ve Sadrazam Kamil Paşa'nın oto-kontrolünde idi. İttihat ve Terakki Partisi ise, gittikçe güçlenme eğilimleri göstermekteydi. Nitekim Sultan II. Abdülhamid'in 1909'da yönetimden uzaklaştırılması ve yeni Padişah Mehmed Reşad'ın tahta çıkması ile birlikte hanedan devlet yönetiminde İttihat ve Terakki Partisi'nce etkisizleştirildi. Bu ortamda Sadrazam Kamil Paşa'nın gücü arttı. Bu eğilim, İttihat ve Terakki liderleri ile sadrazam arasında ikilem oluşmasına ve nüfuz krizinin içten içe başlamasına

<sup>107</sup> BOA, Y. MTV., 305/148.

<sup>108</sup> BOA, Y. MTV., 309/54.

<sup>109</sup> Shaw (1983), II, s. 332-333.

<sup>110</sup> Ahmad (1986), s. 15. Aynı yazar, (Ocak 1986), s. 46-49.

<sup>111</sup> Aksin (1987), s. 86-87.



sebebe oluyordu<sup>112</sup>. Bu yetki kargaşası içinde ordunun yeniden politika içinde rol oynaması kaçınılmaz görünmekteydi. Eskinin muhafazakar devlet yönetim tarzı, anayasalı monarşiye dönüştürülmüştü. Ancak gittikçe komite ile onun ilkelerine karşı ordu içindeki bazı subaylar ile siviller arasında öfke yayılıyordu<sup>113</sup>.

1908 devriminin etkili sözcükleri özgürlük, adalet ve kardeşlikti. Bu kavramlar çerçevesinde bütün Osmanlı tebaasının yönetime katılması öngörülmekteydi. Hatta gayrimüslim vatandaşların Tanzimat'tan beri hiçbir zaman gönüllü olmadıkları ordu ve donanmada askerlik yapmaları önündeki engeller kaldırılmaya başlandı. Osmanlı Parlamentosu'nda, 1909 yılında bedel-i askeri vergisinin kaldırılarak Hıristiyan ve Yahudilerin de Osmanlı ordusunda mecburî olarak görev almaları sağlandı. Yani, 7 Ağustos 1909'da yeni asker alma kanunu yürürlüğe girinceye kadar geçerli olacak kanun teklifi, Meclis-i Mebusan'da kabul edildi. Kanuna göre, bedel-i askeri vergisi 1909 yılından itibaren kalkıyor, bu tarihten itibaren Hıristiyan ve Yahudi vatandaşlara askeri yükümlülük getiriliyordu. İlk başlarda bu kanun, gayrimüslim vatandaşları olumlu yönde etkiledi. Ancak daha sonra gayrimüslimlerin askere alınacağına dair kanun, bilhassa Ortodoks Rum vatandaşlar arasında pek iyi karşılanmadı. Özellikle Antakya ve Şam Patriği, Suriye'deki diğer ruhani reisler ile Ege adalarındaki Rumlar, askerlik yapmak istemiyorlar ve hızla diğer devletlerin tâbiyetine geçme eğilimlerini ortaya koyuyorlardı<sup>114</sup>. Bu tutumlar, anayasanın azınlıklar açısından ne anlama geldiğini açıklamaları açısından önemli ipuçlarıdır.

Osmanlı donanması, bu dönemde de eskiden olduğu gibi, İngiltere'nin nüfuzu altında bulunuyordu. 1909'da İngiliz Hükümeti, donanmanın yeniden organizasyonu için bir İngiliz amiral ile 4-5 İngiliz subayı ve mühendisin Türkiye'ye gönderebileceklerini teklif etti<sup>115</sup>.

Bu arada Osmanlı hükümetleri ile İngiliz kabinesi arasında dostluk hüküm sürüyordu. Nitekim 1909 yılında Akdeniz'e açılan İngiliz donanmasını karşılamak üzere Berk-i Satvet kruvazörü İzmir'e gönderilmiştir<sup>116</sup>. Aynı yıl Mecidiye kruvazörü de Yemen'de idi. Bu kruvazörün burada kalıp kalmaması ve ihtiyaç duyulup duyulmaması konusunda İstanbul'a bilgi verilmesi istenmekteydi<sup>117</sup>. Yani artık Osmanlı donanması faaliyetlerine başlamış denizlere açılmıştı. 1909 Kasım'ın da Roma Büyükelçiliği mahreçli bir yazıda Yunan donanmasının torpido ve kruvazör yönünden gittikçe güçlendiği belirtilmiştir. Osmanlı bahriyesinin de bu

---

<sup>112</sup> *Beşirli* (1999), s. 72.

<sup>113</sup> Alman askeri ataşe von Stempel'den Alman Savunma Bakanlığı'na 11.4.1909 tarih ve 162 numaralı askeri haber, *PA/AA, Türkiye 139*, R. 13254, Cilt 25, A. 7620.09.

<sup>114</sup> 1910 yılından I. Dünya Savaşı'na kadar ordu ve donanmada özellikle geri hizmetlerde gayrimüslim Osmanlı vatandaşları etkisiz de olsa görev aldılar. Çoğu Balkan ve I. Dünya savaşlarında birliklerinden firar ettiler ve olumsuz hareketler içinde bulundular. Gayrimüslim Osmanlı vatandaşlarının 1909'dan I. Dünya Savaşı'na kadarki askerlik durumu ile ilgili bk. *Gülsoy* (2000), s. 127-183.

<sup>115</sup> Alman askeri ataşe von Stempel'den Alman Savunma Bakanlığı'na 11.4.1909 tarih ve 162 numaralı askeri haber, *PA/AA, Türkiye 139*, R. 13254, Cilt 25, A. 7620.09.

<sup>116</sup> *BOA, Y.A. HUS.*, 525/80.

<sup>117</sup> *BOA, DH. MUI.*, 1/-3/33.

dönemde aynı derecede güçlendirilmesine çalışıldığı ve bu konuda gayretler içinde bulunulduğu konusu devamlı surette işlenmeye devam edilmiştir<sup>118</sup>. 1909 yılı sonlarında Mesudiye, Hamidiye ve Mecidiye zırhlı kruvazörleri için gerekli cephane satın alınmıştır<sup>119</sup>. Yine yılın sonunda Ansaldo Tersanesi'ndeki kruvazörün yapımı devam etmekteydi. Kruvazörün bazı aksamının satın alınması için Bahriye Dairesi'nden ödemenin yapılması istenmiştir<sup>120</sup>.

Yunan donanmasının güçlenmesi karşısında Türk Hükümeti, Almanya'dan iki savaş gemisi almayı istemekteydi. 18 Aralık 1909'da Alman askeri ataşesi von Stempel, Berlin'deki Türk Büyükelçisi Osman Nizami Paşa'nın, Alman tersanelerinden 13.000 tonluk panzer ve 350 tonluk torpidobot satın almak için, Türk Hükümeti'nden talimat aldığı haberini Almanya'ya bildirdi. Yine von Stempel, 23 Aralık'ta geçtiği bir başka haberde Türk Hükümeti ve donanma çevrelerinin Almanya'dan modern savaş gemilerine sahip olmak istemesinin altında yatan sebebi, Yunanistan'ın İtalya'dan savaş gemisi satın alması ve Türk-Yunan savaş olasılığının gittikçe artması olarak gösteriyordu<sup>121</sup>.

1910 Ocak ayı başlarında Osmanlı Hükümeti'nin birikmiş eski tutar olan toplam üç milyon mark tutarındaki tutarı Şubat'ta ödeyebilmesi için Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti'nin devreye girmesi amaçlanıyordu<sup>122</sup>. Bazı sancaklar, donanmaya ait gerekli gemileri satın almak için aracı olmayı umuyorlardı. Drama, İzmir, Mekke ve kutsal şehirler 600.000 mark verdiler. Hilafete bağlı diğerleri ve özellikle Hindistan Müslümanları da para vermeyi teklif ettiler. Donanma askerleri (subaylar), iki aylık aylıklarından vazgeçmeyi istiyorlardı. Bu örneğe, jandarma askerleri ve daha sonra tüm diğer memurların da uyacağı umuluyordu<sup>123</sup>. Öte yandan 1910'da da Yunan donanmasının güçlenmeye devam etmesi, İttihat ve Terakki yönetimini de yeni gemi satın alımı konusunda zorlamaktaydı. Nitekim bu dönemde bazı yüksek deniz subaylarıyla Türk

<sup>118</sup> BOA, MV., 134/19.

<sup>119</sup> BOA, MV., 134/76.

<sup>120</sup> BOA, MV., 135/9.

<sup>121</sup> GP, 27/1, Nr. 9804, s. 287-288, dipnot.

<sup>122</sup> Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti, Osmanlı donanması için satın alınan gemilerin bedellerinin ödenmesi için Osmanlı ülkesinden yardım toplanarak oluşturulan bir kuruluştur. 19 Temmuz 1909 yılında donanma ianesinin şer'an caiz olduğuna dair verilen fetva neticesinde kurulmuştur. Tunaya (1989), III, s. 274. Bu cemiyet bünyesinde oluşturulan fona ülkenin bütün mensupları kendi güçleri nispetinden katılmışlardır. Meselâ, 6 Zilhicce 1327/19 Aralık 1909'da Halep İdadî mezunları İâne Cemiyeti'ne para göndermişlerdir. BOA, DH. MUI., 7/-4/20. Yine 15 Muharrem 1328/27 Ocak 1910'de Osmanlı donanmasının ihtiyacı olan dört torpido ve muhribin İâne Cemiyeti'nce tedarik edilmesi ve buna Maliye Nezareti'nin de kefil olmasıyla ilgili kayıt vardır. BOA, MV., 136/24. Bu cemiyete Osmanlı Türk vatandaşları gerek para gerekse mallarının yıllık gelirini bağışlamışlar gerekse devletin başka bir işi için toplanan îaneler gerek duyulduğunda bu cemiyete aktarılmıştır. Bk. BOA, DH. MUI., 7-4/34; MV., 137/59; DH. MUI., 70-1/51. Ayrıca cemiyet için daha ayrıntılı bilgi için bk. Özçelik (2000).

<sup>123</sup> Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti için memurlardan kesinti yapılmıştır. Yardım ihtiyarı olmakla birlikte taahhütte bulunan memurların taahhütleri mecburiyet haline geldiği belirtilip, bunların tahsiline çalışılması istenmiştir. 6 Ağustos 1910 tarih ve 26 numaralı Memurin Gazetesi'ne göre, yine memurlardan iane toplanarak bir harp gemisi alınması amacıyla teşebbüste bulunulmuştur. Özdeğer (2001), s. 260.

donanmasını nüfuzunda bulunduran İngiliz Gamble Paşa arasındaki konuşmalarda Türklerin, Almanya'dan iki gemi satın almak için resmi görüşmelere başladığı tartışılıyordu<sup>124</sup>.

Ocak 1910 sonlarında Bahriye'deki İngiliz reformcu Amiral Gamble'nin bütün engellemelerine rağmen, İbrahim Hakkı Paşa kabinesinde Galatalı Koramiral Halil İbrahim Paşa (1862-1917)<sup>125</sup> Bahriye nazırı olarak atandı. Yeni nazır, selefi Hikmet Paşa'ya nazaran daha atak ve inisiyatif sahibi olarak görülmekteydi. Nitekim nazırlığının hemen başında Osmanlı donanması üzerindeki İngiliz nüfuzunu ve bilhassa Gamble Paşa'nın müstakil vaziyetini sınırlandırmak ve bir denge kurmayı amaçlamaktaydı. Nitekim yeni Bahriye nazırı, 28 Ocak 1910'da Alman ataşe von Stempel ile yaptığı görüşmede, Amiral Gamble'nin nüfuz alanını sınırlandırmak istediğini belirttikten sonra, Alman dostluğunu ciddi olarak önemseydiğini vurguluyordu. Halil Paşa, bahriyenin yönetimine geldikten kısa süre sonra, İngiltere ve İtalya'ya gönderilen Türk subaylarından oluşan komisyonları da geri çağırarak, bunların yerlerine tersaneleri ziyaret etmek için, yeni teşkil ettiği komisyonu Almanya'ya gönderdi. Halil Paşa'nın bu ilk girişimleri von Stempel'i oldukça etkilemişti. Ancak ataşe, Halil Paşa'nın 20 yıl önce 4 yıl İngiliz bahriyesinde eğitim aldığını ve çok iyi derecede İngilizce bildiğini Alman dışişleri bakanlığına aktararak, uygulamalarının bundan sonra ne şekilde devam edeceğinin görülmesi gerektiğini belirtmekteydi<sup>126</sup>.

Halil Paşa, kısa süre içinde Amiral Gamble Paşa'yı etkisizleştirdi ve sadece danışman seviyesine indirdi. Eskiden Türk donanması İngiliz amiralden sorulmaktaydı. Yetkilerinin sınırlandırılmasına ve pasifize edilmesine içerlenen Gamble Paşa, sağlık sorunlarını ve yeni Bahriye nazırı ile aralarındaki görüş ayrılığını gerekçe göstererek istifa etti. Ancak istifa sebebi sadece yetkilerinin kısıtlanması değildi. Amiral, bundan sonraki süreçte de Türkiye'nin satın alacağı bütün yeni savaş gemilerinin İngiltere'ye sipariş edilmesini, ayrıca daha 20 adet İngiliz subayın Osmanlı donanmasında görev almasını istiyordu. Ancak Bahriye nazırı Halil Paşa, Türk donanmasındaki İngiliz çıkarlarının ve silah tüccarlarının en yetkili silah temsilcisi durumunda olan Gamble'nin bu etkinliğini daha fazla sürdürmesine izin vermedi ve girişimlerini engelledi<sup>127</sup>. Gamble Paşa, etkisizleşmenin verdiği halet-i ruhiye ile ülkesine döneme hazırlıkları yapmaya başladı.

<sup>124</sup> Von Stempel'in 6 Ocak 1910 tarihli haberi, *GP*, 27/1, Nr. 9804, s. 287.

<sup>125</sup> Koramiral Halil Paşa, von Stempel'in belirttiğine göre takriben 1890'larda İngiliz donanmasında bulunmuştu. İyi derecede İngilizce biliyordu. Ayrıca uzun yıllar İtalyan Ansaldo Tersanesi'nde de görev yapmıştı. Von Stempel'in 30 Ocak 1910 tarihli haberi, *GP*, 27/1, Nr. 9805, s. 289.

<sup>126</sup> Anlaşıldığı kadarıyla Alman ataşe, Halil Paşa'nın Türk donanması üzerinde İngiliz subaylarının nüfuzunu kırma girişimlerini önemsiyor, ancak uygulamaların devamının nasıl olacağı konusunda şüphe duyuyordu. Von Stempel'in 30 Ocak 1910 tarihli haberi, *GP*, 27/1, Nr. 9805, s. 288-289.

<sup>127</sup> Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi Marschall von Bieberstein'den Alman Dışişleri Bakanlığı'na 3 Şubat 1910 tarih ve 24 numaralı telgraf, *GP*, 27/1, Nr. 9806, s. 289.

Gamble Paşa'nın istifası sonrasında Meclis-i Vükelâ, donanmanın işlevinin sürmesi için, yeni bir İngiliz amiralin çağrılmasını kararlaştırdı. Çünkü Osmanlı donanması gerçekten de bütün alet-edevat ve personeliyle İngilizlerin tekeline geçmiş gibiydi. Gamble Paşa'nın görevden ayrılması İngiltere tarafından da iyi karşılanmadı. Sonrasında Türk bahriyesi üzerinde İngiliz nüfuzunun azalmasından endişe duyan Düyûn-ı Umûmiye Teşkilatı'nın İngiliz reisi Sir Adam Block, bahriyede İngiliz nüfuzunun devam etmesine yönelik çabalarını sıklaştırdı. İngiltere'nin İstanbul Büyükelçiliği de, Gamble'nin yeniden göreve dönmesi için büyük çaba içine girmesine rağmen, Türkiye'deki nüfuzunun azaldığını ve sadece bir danışman seviyesine indirildiğini anlayan Amiral, düşüncesini değiştirmede ve ülkesine dönmeye kesin karar verdiğini bildirdi. Gamble'den ümidini kesen İngiliz Hükümeti, Amiral H. P. Williams'ı aynı yetkilerle Gamble'nin yerine Türk bahriyesine atadı<sup>128</sup>.

### **1. 1910 Yılında İngiliz ve Almanların Türk Donanması Üzerinde Nüfuz Girişimleri ve Almanya'dan İki Savaş Gemisinin Satın Alınması**

İngiliz-Alman silah firmalarının Türk donanmasına gemi ve aksamı satma çabaları, 1910 yılı başlarından itibaren devam ediyordu. Almanya, XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren uzun yıllar Türk kara ordusunun silahlarını temin etmişti. İngiltere de, aynı dönemde genelde Türk donanmasının alet, edevat ve gemi gereksinmelerini karşılamıştı. Ancak I. Dünya Savaşı'na 4 yıl kala Alman firmaları ile İngiliz firmaları arasında Türk donanmasına gemi ve aksamını satmak konusunda tekrar kıyasıya yarış başlamıştır. Nitekim Türk Hükümeti'nin 1910 yılı başlarında donanma için Avrupa tersanelerinden gemi satın alma kararını açıkladığında, bu gemilerin Alman firmalarından mı yoksa İngilizlerden mi satın alınması konusu gündeme oturmuştu. Alman dışişleri bakanlığı müsteşarı von Schoen,'a göre, bu siparişlerde İngilizler daha ön planda gibi görünmekteydi. Müsteşar, Osmanlı Berlin sefiri Osman Nizami Paşa ile Mart 1910 sonunda yaptığı görüşmede Sultan Mehmed Reşad'ın Türk donanması için siparişi planlanan gemilerin Alman firmalarından alınmasını düşündüğü bilgisini almıştı. Ancak müsteşara göre, Şubat'ta Amiral von Tirpitz'le Osman Nizami Paşa arasında gerçekleşen uzun görüşmede sefir, Türk Hükümeti'nin Almanya'dan destroyer satın almasının mümkün olmadığını dile getirmişti<sup>129</sup>. Bu durum Almanları endişeye sevk etti. Buna rağmen Almanya, Türk donanması üzerindeki İngiliz tekeline kırmak için elinden gelen bütün diplomatik manevralara başvurmayı sürdürüyordu. Ancak anlaşılın, Almanların Türk Hükümeti'nin donanmanın ihtiyacı olan gemi ve aksamı için ilk olarak rakip firmalara yöneldiğini görmesi, Alman politikacıları rahatsız etmiştir

Nisan 1910 başlarında Büyükelçi Osman Nizami Paşa'nın Berlin'den Türkiye'ye iletmiş telgrafa göre Almanlar, Türk donanmasına eski bir destroyer satmak istemekteydiler. Bu haber İstanbul'a ulaşınca Meclis-i Vükelâ'da sert tartışmalara sebep oldu. Bahriye nazırının itirazına rağmen, Harbiye Nazırı Mahmud Şevket Paşa'nın baskısı ve etkisi ile Meclis-i Vükelâ'dan hiçbir koşul ıleri sürülmek ve mümkün olduğu kadar en ucuz fiyat verilmek şartıyla gemi

<sup>128</sup> Von Stempel'in 10 Şubat 1910 tarih ve 253 nolu haberi, *GP*, 27/1, Nr. 9807, s. 290.

<sup>129</sup> Alman Dışişleri Bakanlığı müsteşarı Freiherr von Schoen'ün notu, Berlin 29 Mart 1910, *GP*, 27/1, Nr. 9808, s. 291.

siparişinin verilmesi kararı çıktı<sup>130</sup>. Ancak Mahmud Şevket Paşa'nın nüfuzunu kullanmasından ve Bahriye nazırının tepkisinden anlaşılan, Meclis-i Vükelâ'da siparişin Almanlara verileceği yönünde bir eğilimin olmasıydı. Diğer taraftan aslında her ne kadar Türkiye yeni ve modern bir destroyer almak istemekte ise de, maddi imkansızlıklardan dolayı bunu gerçekleştirmek realist gibi görünmüyordu<sup>131</sup>. Türk Parlamentosu'nun kararı, İngiliz basınında sert tepkilerle duyuruldu. İngilizlerin arzusu, Bahriye nazırının programında öngörüldüğü gibi İngilizlerin yardımına başvurulması ve siparişlerin de bu ülkenin firmalarına yapılmasıydı<sup>132</sup>. Yani İngilizler, Türk donanması üzerindeki nüfuzlarını Almanlara kaptırmak ve böylece prestij kaybetmek istemiyorlardı. Zaten Almanlar, Türk ordusu üzerinde etkiliydiler. Bir de donanma kaybedilirse, tümünden Türkiye'yi ellerinden çıkaracakları kaygısına düştüler.

Alman askeri ataşe von Strepel'e göre, Türk Bahriye nazırın aylardan beri gizli olarak İngiliz Armstrong temsilcileriyle Türk donanmasının gelecekteki planını yapmaktaydı. Bu plana göre, donanma için İngiltere'den gemi ve aksamı satın alınacak ve gelecek on yılda 93 milyon marklık bir tutar İngiliz firmalarının kasalarına girecekti<sup>133</sup>. Von Strepel'e göre, bu planın ilk aşaması olarak Türk donanması için yakın zamanda iki harp gemisi ile bir zırhlı destroyer satın alınacaktı. İngiliz firması Armstrong'la görüşmeler eskiden beri devam ediyordu. Alman ataşenin ileri sürdüğü görüşlerin ortada dolaşması üzerine Türk Bahriye nazır Halil Paşa, Armstrong firması ile yapılan görüşme ve donanmaya yönelik İngiltere ile ele alınan planın, sınırlı resmi bir özelliği olduğunu, gemi satın alınması aşamasında siparişe Alman firmalarının da katılabileceğini açıkladı. Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa da aynı doğrultuda görüş ileri sürdü. Yani gemi siparişleri gündeme geldiğinde İngiliz firması yanında diğer ülke firmalarının da teklif verebileceğini belirten Bahriye nazırın, firmalar arasında rekabet ve yarışın vuku bulmasının normal olduğunu belirtiyordu. Yani, Türk Hükümeti gemi siparişi için ihale açtığında İngiliz firması yanında Alman firmaları da yarışa girebilecek, uygun şartlarda en ucuz fiyatı veren siparişi alacaktı<sup>134</sup>. Ancak bu siparişlerde siyasi nüfuzun büyük rol oynadığı biliniyordu. Hangi devletin diplomasisi ve İttihatçı liderlerle politik uyumu galip gelirse, onun kazançlı çıkma ihtimali diğerlerinden yüksekti.

---

<sup>130</sup> İstanbul'daki Alman Maslahatgüzarı Miquel'den Alman Dışişleri Bakanlığı'na 1 Nisan 1910 tarih ve 71 numaralı gizli telgraf, *GP*, 27/1, Nr. 9809, s. 292.

<sup>131</sup> Von Schoen'ün görüşü, 1 Nisan 1910, *GP*, 27/1, Nr. 9810, s. 292.

<sup>132</sup> İstanbul'daki Alman Maslahatgüzarı Miquel'den Alman Dışişleri Bakanlığı'na 1 Nisan 1910 tarih ve 71 numaralı gizli telgraf, *GP*, 27/1, Nr. 9809, s. 292. Bahriye nazır Halil Paşa, her ne kadar bahriyedeki İngiliz reformcuların yetkilerini azaltma girişimlerine imza atsa da (Bk. Von Strepel'in 30 Ocak 1910 tarihli haberi, *GP*, 27/1, Nr. 9805, s. 288-289), Türk donanmasının modernleştirilmesi çabalarında uzun vadede İngiliz firması Armstrong ile çalışmayı planlamaktaydı.

<sup>133</sup> Kaiser II. Wilhelm bu bilgiye, bu hiçbir şart altında olmayacak notunu düşmüştür. Von Strepel'in 1 Nisan 1910 tarih ve 263 numaralı gizli yazısı, *GP*, 27/1, Nr. 9811, s. 294, dipnot.

<sup>134</sup> Von Strepel'in 1 Nisan 1910 tarih ve 263 numaralı gizli yazısı, *GP*, 27/1, Nr. 9811, s. 293-294.

Von Stempel, Harbiye nazırı Mahmud Şevket Paşa ile özel konutunda yaptığı gizli görüşmede, nazırın kendisine Türk bahriye çevrelerinin Elbing'teki Schichau Tersanesi torpidobotlarından memnun olduklarını aktardığını belirtmektedir. Almanya'nın destroyer konusunda İngiltere ile rekabet edebileceğini de söyleyen paşa, ancak fiyatın ucuz tutulması gerektiğini ataya aktarmıştır. Bu bilgiler muvacehesinde görünen oydu ki, Bahriye ile Harbiye nezaretleri arasında siparişin hangi ülkenin tersanelerine verilmesi konusunda sorun yaşanmaktaydı. Bahriye nazırı, İngiltere ile yürüttüğü ileriye dönük çalışmaların bozulmasını istemediğinden, Almanya'dan destroyer alımını onaylamak istemiyordu. Çünkü Alman tersanesinin ucuz fiyatı kabul etmesi durumunda, Meclis-i Vükelâ'nın siparişi Almanlara vereceğinden emindi. Mahmud Şevket Paşa ise, Almanlara yakın durmakla birlikte, bu konuda daha politik davranış sergilemekteydi<sup>135</sup>.

Mayıs sonu 1910'da yine Türk donanmasına satın alınması düşünülen bir ya da iki savaş gemisinin Alman ya da İngiliz firmalarına sipariş yapıp yapılmaması konuşulmaktaydı. 28 Mayıs 1910'da Almanya'nın Viyana Büyükelçisi von Tschirschky ile İstanbul'dan dönen Osmanlı Devleti'nin Viyana sefiri Reşid Paşa arasında yapılan görüşmede, Türkiye'nin iyiye giden durumu ile birlikte Türk donanmasının ve ordusunun gittikçe düzelen seviyesi ile ilgili konuşmalar yapıldı. Türk donanmasının durumu hiç kötü değildi, bilakis ordunun durumu da iyi idi. Hatta yapılan atış tatbikatlarında sonuç oldukça iyi görünüyordu. Reşid Paşa, görüşmede Türk Bahriye nazırının eskiden beri arkadaşı olduğunu, Türkiye'nin Alman tersanelerine bir ya da iki gemi sipariş edebileceğini, İngiltere'ye sipariş verilmesinin ise isabetsiz olacağını düşündüğünü belirtmiştir<sup>136</sup>.

İngiltere Hükümeti de, Türklerin satın almak istediği gemilerin Alman firmaları yerine kendi firmalarından alınmasına yönelik propaganda faaliyetlerini 1910 yılı ilk çeyreğinden itibaren sürdürmekteydi. Eskiden olduğu gibi, yine İngiliz tersanelerinde imal edilen kruvazörlerin ve bunları kullanacak yeni personelin yine İngiltere'den gelmesi hususunda eskiden beri Bahriye nazırı Halil Paşa'nın görüşleri biliniyordu. Hatta ortalıkta dolaşan haber doğruysa, bu arada Bahriye nazırının İngiliz Armstrong firması ile 5 milyon Lira karşılığında 16.500 tonluk bir zırhlı gemi ile 12.000 tonluk zırhlı kruvazör sipariş anlaşması yapmıştı. Sadrazam Hakkı Paşa'nın mali sorunları gerekçe göstererek bu siparişleri engellemesi ve Almanlardan iki eski savaş gemisi satın alınması aşamasına geldiğinin belirginleşmesi sonrasında Halil Paşa görevinden istifa etti ve yerine Salih Paşa Bahriye nazırlığına getirildi<sup>137</sup>.

Bu siparişler gerçekleşmese bile Yunanistan ile ortaya çıkan kriz ortamı her ne şekilde olursa olsun Türkiye'yi gemi satın almaya zorlamaktaydı. Hatta İngiltere'nin İstanbul Büyükelçisi Sir Edward Lowther de Girit sorunu ve Ege'deki diğer sorunlar sebebiyle Yunanistan ile Türkiye'nin bir savaş olasılığından endişelendiğini Hakkı Paşa'ya aktarmıştı<sup>138</sup>. Öte yandan İstanbul'daki Alman

<sup>135</sup> Aynı belge.

<sup>136</sup> Von Tschirschky'den Alman Başbakanı Bethmann Hollweg'e 28 Mayıs 1910 tarih ve 258 numaralı çok gizli yazı, *GP*, 27/1, Nr. 9813, s. 296.

<sup>137</sup> Freiherr von Marschall'dan Alman Dışişleri Bakanlığı'na 6 Haziran 1910 tarih ve 2 numaralı gizli telgraf, *GP*, 27/1, Nr. 9815, s. 298.

<sup>138</sup> Aynı telgraf.

maslahatgüzarı von Miquel de, Sadrazam Hakkı Paşa ile yaptığı görüşmede, Yunanistan'ın İtalya'dan kısa süre için Aweroff adlı gemiyi teslim alacağını, bu durumun dengeyi bozabileceğini, Türk donanmasının durumunun bugün iyi olmadığını ve bir savaştan kaçınılması gerektiğini belirtmiş, Sadrazam ise, sorunun denizlerde değil, bilakis Teselya'da vuku bulabileceğini aktarmıştır<sup>139</sup>.

9 Haziran 1910 tarihinde Genelkurmay Başkanı İzzet Paşa ile von Stempel arasındaki konuşmadan, Türkiye'nin Almanya'dan iki eski gemi satın alması çalışmalarında son aşamaya geldiğini öğreniyoruz. Von Stempel, İzzet Paşa'nın getirdiği bu haberdan oldukça mutlu olmuştur. İzzet Paşa, konuşmasında Yunanistan'ın da zırhlı gemi satın almasından dolayı barışın korunması açısından büyük endişe duyduğunu atışeye iletmiştir<sup>140</sup>.

Öte yandan Harbiye nazırı Mahmud Şevket Paşa da, Yunanistan'ın İtalya'dan modern bir savaş gemisi almasından dolayı, dengenin bozulacağı gerekçesiyle endişe duymaktaydı. Hatta Türkiye de, aslında modern yeni bir gemi almak istemekteydi, ancak finans zorlukları sıkıntı yaratmaya devam ediyordu. Şimdi 1910 yılı ortalarında Türkiye'de tartışılan mutlaka donanmanın güçlendirilmesi ve yeni gemilerin alınmasıydı. Almanya'dan iki geminin satın alınması kesin gibi görünmekteydi. Alman Başbakanı Bethmann Hollweg, Berlin Büyükelçisi Osman Nizami Paşa ile yaptığı bir görüşmede, gemilerin değerinin nasıl ödeneceğini sormuştur. Nizami Paşa, gemilerin paralarının devlet tarafından değil, Türk Donanma Cemiyeti vasıtasıyla tedarik edilebileceğini söyledi<sup>141</sup>. Bununla birlikte Osmanlı Hükümeti, Mart ayında Osman Nizami Paşa'dan Alman kruvazörünün satış şartları hakkında bilgi istemişti<sup>142</sup>.

Aslında 1908 ve 1909 yıllarında Osmanlı hükümetleri ile İngiliz ve Fransızlar arasında iyi ilişkiler gelişmişti. Ancak 1910 yılının başlarından itibaren Türk malî yapısının gittikçe bozulması ve 1910 bütçesinin dengelenmesi için, Türk hükümetinin Fransız ve İngiliz malî çevrelerinden talep ettiği kredi talebinin reddedilmesi, fakat Almanların hiçbir küçültücü şart ileri sürmeden kredi açabileceğini belirtmesi, Türkiye'de Almanların durumunu düzeltmeye yetmişti. Zaten hem gemi siparişleri henüz de Türk malî çevrelerinin istediği kredi görüşmeleri aşağı yukarı aynı zaman diliminde tartışılmaya başlanmıştı. Sonuçta Türk donanmasına katılan iki büyük gemi siparişini Almanlar aldı; yani İngiliz-Alman rekabetinden Almanlar galip çıktı<sup>143</sup>. 5 Ağustos 1910 yılında teati edilen bir anlaşma

<sup>139</sup> Von Schoen'den von Tschirschky'ye 4 Haziran 1910 tarih ve 743 nolu yazı, *GP*, 27/1, Nr. 9814, s. 297.

<sup>140</sup> Von Stempel'in 9 Haziran 1910 tarih ve 292 numaralı haberi, *GP*, 27/1, Nr. 9817, s. 300.

<sup>141</sup> Kiel'de bulunan Başbakan von Bethmann Hollweg'den Dışişleri Bakanlığı'na 26 Haziran 1910 ve 33 numaralı telgraf, *GP*, 27/1, Nr. 9820, s. 303.

<sup>142</sup> *BOA, MV.*, 137/120.

<sup>143</sup> Almanlar, ekonomik ve siyasî olarak 1909'ların sonlarından itibaren Türkiye ile tekrar iyi ilişkiler içine girmişlerdi. Aynı zamanda yine 1910 yılı ortalarında Türkiye'nin malî sorunlarına çözüm bulmak için İngiliz ve Fransız sermaye çevrelerinden almak istediği kredi, bu iki ülkenin olumsuz tavır sergilemesi ile sonuçsuz kalmıştı. Buna mukabil Almanlar, bu gelişmeyi ustalıklarla kullandılar ve hem Türkiye'nin istediği şartlarda kredi

ile Türkiye, Almanya'dan Brandenburg sınıfından iki eski savaş gemisi satın aldı. Anlaşmanın imzalanmasından sonra, Kurfürst Friedrich Wilhelm ve Weißenburg adlı gemilerin isimleri "Barbaros Hayreddin" ve "Turgut Reis" olarak değiştirilerek Türk donanmasına katıldı<sup>144</sup>. Bu gemilerin toplam bedeli 1 milyon mark idi. Osmanlı karasularına kadar olan masrafı ise, 250 bin mark idi. Sonuçta bu gemiler, toplam 1.250.000 mark tutarında bir meblağ ile satın alınmışlardır. Bu meblağ, Deutsche Bank aracılığıyla Alman hükümetine ödenmiştir. Barbaros Hayreddin ve Turgut Reis zırhlıları, 28 Ağustos 1910'da Çanakkale'ye gelmişlerdir. Numune-i Hamiyet ve Gayret-i Vataniye torpido muhripleri de hemen hemen aynı günlerde Çanakkale'ye gelmişler ve merasimle teslim alınmışlardır<sup>145</sup>.

Alman gemilerinin satın alınmasından sonra, İngiliz ve Fransız basını gemiler aleyhine sert kampanya başlattılar. Özellikle "Turquie", "Stamboul" ve "Levand Herald" gazeteleri, gemilerin eskiliğinden ve Türklerin kandırıldığından söz ederek polemige dönük yazılar kaleme alıyorlardı. "Dépêche Ottomane" Gazetesi de, gemilerin eskiliğinden dolayı işlevleri hakkında halkın güvensizlik duyduğundan bahsetmekteydi<sup>146</sup>.

Gemilerin donanmaya katılmasından yaklaşık birkaç ay sonra, Bahriye nazırlığına Mahmud Muhtar Paşa getirildi. Yeni nazır, hem gemilerden ve bilhassa Barbaros Hayreddin'den daha iyi şartlarda faydalanmak hem de gelecekte Türk deniz gücünün güçlendirilmesi için, Türk deniz subaylarının Avrupa'da eğitilmelerini zaruri görmekteydi. Öte yandan Barbaros Hayreddin kruvazörünün donanmaya teslim edilmesinden sonra, Mahmud Muhtar Paşa ile von Stempel arasında bir görüşme yapıldı. Görüşmede kruvazörün durumu da gündeme geldi. Zırhlı hali hazırda saatte asgari 8 ilâ 10 arasında top atabiliyordu. Ancak silindirleri aşınmıştı. Bahriye nazırı, top atışı yapan borular sağlamlaştırılabilirse top atışlarının saatte 12 ilâ 14 adede kadar çıkabileceğini belirtmiştir. Yani nazır, anlaşıldığı kadarıyla bu yenilenme işlemlerini de Almanların ücretsiz olarak yapmasını düşünmüş olmalıdır. Ancak ataşe, kendi dışişlerine ilettiği gizli yazıda, nazıra, iki geminin şu anda kendi donanmalarından ayrıldığını ve devir-teslim işlemi ve deneme atışlarının da yapıldığını belirttiğini, ayrıca iki geminin de gerçekte şüphesiz kusursuz olduğuna inandırmaya çalıştığını belirtmektedir<sup>147</sup>.

Barbaros Hayreddin gemisinin silindirlerinin güçlendirilmesi için, her şeye rağmen çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. İki silindir zımpara ile silinerek daha uzun kullanılması amaçlanmıştır. Tâbi bu arada bahriye nazırı, Almanya'ya 8.000 yeni top borusu siparişi vermiştir. Von Stempel ile Bahriye nazırının görüşmeleri esnasında Alman ataşesinin Türk donanmasını tamamen İngiliz etkisinden kurtararak, Alman tarafına çekme çabaları da sezilmektedir. Ayrıca von Stempel, gemilerin satıldığı zamanda Mahmud Muhtar Paşa nazır olsaydı, gemilerin mekanik

---

açtılar hem de hiçbir onur kırıcı şart ileri sürmediler. Bu borç anlaşmasının, Türk-Alman siyasî ve askerî ilişkilerinin gelişmesine de önemli katkıları olmuştur.

<sup>144</sup> İstanbul'daki Alman Maslahatgüzar Miquel'den Başbakan von Bethmann Hollweg'e 10 Ağustos 1910 tarih ve 258 numaralı yazı, *GP*, 27/1, Nr. 9826, s. 307. Dipnot.

<sup>145</sup> Özçelik (2000), s. 158.

<sup>146</sup> Aynı belge.

<sup>147</sup> Von Stempel'den Alman Dışişleri Bakanlığı'na 17.12.1910 tarih ve 347 numaralı askerî haber, *PA/AA, Türkiye 139*, Cilt 26, R.13255, A. 21124.



aksamını birkaç Alman mühendise kontrol ettirebilirdi demektir<sup>148</sup>. Von Stempel'in ifadelerinden anlaşılan; satın alınan gemilerin eski ve top atma yetisinin asgari düzeyde olduğu, yani iyi bir tamire ihtiyaç bulunduğu gerçeğidir. Buna ilaveten gemiler satın alınırken, aksamının sağlam olup olmadığı bahriye yetkililerince iyice kontrol ettirilmemiş, yani gelişigüzel davranılmıştır.

Diğer taraftan Alman askeri ataşe von Stempel ile Mahmud Muhtar Paşa arasında yapılan görüşmede, nazır, Sadrazam Kamil Paşa'nın mirası olarak Türk donanmasında birçok İngiliz reformcunun bulunduğunu, ancak ileride bunların sözleşmelerinin feshedileceğini, ayrıca bir yıl içinde 5 genç İngiliz subayın kontratlarının da biteceğini ve bunların tekrar yenilenmeyeceğini ataşeye söylemiştir<sup>149</sup>. Görüldüğü üzere Mahmud Muhtar Paşa, donanmanın kontrolünün İngiltere'de olmasını içine sindiremiyordu.

Ancak İngiliz Amiral Gamble'nin yerine Williams geçtikten sonra, Türk donanması üzerindeki İngiliz nüfuzu devam etti. Yine Aralık ortaları 1910'daki gazetelerin haberlerine göre, İngiliz subay ve mühendisler Türkiye'ye, Türk subayların da İngiliz donanması ve tersanelerine gönderilebileceği ya da kısa süreli kalabileceklerini yazmaya başladılar. Ancak nazır, Stempel'e bu haberlerin doğru olmadığını, zaten Kamil Paşa'nın mirası 13 Türk donanma subayının İngiltere'de bulunduğunu söylemiştir.

Öte yandan aynı dönemde Türk bahriye bütçesinin durumuna göre, Alman İmparatoru ve İngiliz Kralı ve kabinelerinin de onayı sağlanabilirse, eşit sayıdaki deniz subaylarının Almanya ve İngiltere'ye gönderilebileceği de ileri sürülmekteydi. Bu plana göre, subaylar iki yıl İngiltere'de ve altı ay Almanya'da kaldıktan sonra Türkiye'ye döneceklerdi. Yeni fikir ve düşüncelerle mücehhez olan Türk deniz subayları, bu yolla Alman dostluğunu da tanıyacaktı ve Alman firmalarının ürettikleri deniz materyalleri de Osmanlı donanmasında daha fazla yer bulabilecekti. Ayrıca bu subaylar tamamen İngiltere'ye meyil etmeyeceklerdi. Bahriye nazırı Mahmud Muhtar Paşa, Türk donanmasının gelecekteki durumunu ise şöyle görmekteydi:

*“İlkbahar öncesi büyük bir tatbikat gerçekleştirmek istemiyorum. İlk önce bütün donanmayı esaslı bir şekilde düzenlemek zorunludur. Sonra harp halini hesaba katarak mümkün olduğu kadar hızlı bir biçimde büyük bir deniz tatbikatını tertip etmek istiyorum. Yapılacak bu tatbikattan sonra, ancak gemiler bir filo halinde bir araya getirilebilir. Bir ay içinde Schichau'dan torpido-destroyer topları, iki ay içinde Barbaros Hayreddin top boruları, üç ay içinde üç yıl önce İtalya'ya sipariş edilen Mecidiye tipi kruvazör<sup>150</sup> filoya dahil olacaklar. Bunlara ilave olarak umuyorum ki, on beş ay içinde resmi yazışmaları tamamlanan iki küçük kruvazör, dört torpido-destroyeri sekiz harp torpidosu ve bir denizaltı tamamlanarak filoya dahil olacak. Yani 1911 ilkbaharında Türk filosu*

<sup>148</sup> Aynı belge.

<sup>149</sup> Aynı belge.

<sup>150</sup> Mecidiye kruvazörü Mesudiye zırhlısı ile birlikte 1915'te Karadeniz'de Rus donanması tarafından batırılmıştır. BOA, MV., 197/61.

**M.Beşirili, Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı ... - 268 -**  
*kullanılabilecek bir durumda olabilecek. En yakın ihtimalle 1912 İlbaharında donanmamız gelişmiş olabilecek"<sup>151</sup>.*

1910 sonlarında yine Türk donanmasına alınacak malzeme konusunda bahriye nazırı Mahmud Muhtar Paşa ile von Stempel görüşmelerde bulunmuşlardır. Görüşmenin özeti şudur: Nazır, Türk donanmasını İngilizlerin nüfuzundan kurtarmak için çalışma yapmak istemektedir. Türkiye donanması için 400.000 mark tutarında deniz mayını ile Germania Tersanesi'ne uzun menzili olan denizaltı siparişlerinin verilmesini planlamaktadır. Ancak nasıl yapacağından emin değildi. Nazırın isteklerine hem parlamento hem de basından şiddetli tepkiler gelebilirdi. Öte yandan nazıra göre, eğer denizaltı alınabilirse, bunların mekanik aksamı vb. konusunda Alman subaylar tayin edilmeli, Türk subayların dışında hiçbir yabancı subay, mühendis ve memur denizaltıya sokulmamalıydı. Ancak bu yolla 1912 yılında Türk donanmasındaki İngiliz subayların yerini Almanlar alabilirdi<sup>152</sup>.

Öte yandan 1910 yılında Donanma Cemiyeti vasıtasıyla Alman Schichau Tersanesi'ne dört adet torpido sipariş edilmiş, Yadigar-i Millet, Muavenet-i Milliye, Numune-i Hamiyyet ve Gayret-i Vatanıyye adı verilen bu torpidolar, Ağustos 1910 sonlarında İstanbul'a gelmişler ve donanmaya katılmışlardır<sup>153</sup>.

1911 Eylül'ünde Osmanlı Maliye çevreleri ile Bahriye nazırı arasındaki sorunlardan birisi de, İngiliz firmasına verilen bir Dretnot siparişiydi. Aynı şartlarda donanma için ikinci bir Dretnotun daha siparişinin verilmesi bahriye çevrelerince talep edilmekteydi. Maliye Bakanı Nail Bey ise, kısa süre içinde ikinci bir Dretnot siparişinin verilmesinin zorluğundan bahsediyor, donanmanın diğer başka ihtiyaçlarının da olduğunu ileri sürüyordu. İttihatçıların deniz politikası, Batıdan Yunanistan ve Kuzey'den de Rusya'nın deniz gücü karşısında kıyıları güçlendirmeyi öngörmekteydi. Yunanistan yeni gemilerle donanmada güçlendiğine göre, Türkiye'de bundan geri kalamazdı. Ancak Nail Bey'e göre, bu kritik malî ortamda malîyenin hem ordu hem de donanmanın ihtiyaçlarını aynı zamanda kaldırabilmesi zordu<sup>154</sup>. Çatışmalar uzayıp gitmekteydi. Bütün bu çalkantılar içinde maliye bakanlıklarında da değişiklik yapılmaktaydı.

Herşeye rağmen, donanmanın iyileştirilmesi için gemilerin tamiratları devam edilmiş ve cephane satın alınmıştır. Nitekim 1911 Eylül ayında Barbaros Hayreddin zırhlısı ile Hamidiye kruvazörü tamir edilmiş ve yeniden tefriş edilmiştir<sup>155</sup>.

Yine Yunan donanmasının artan gücüne karşı Osmanlı Devleti 1911 yılında da İngiltere'ye iki modern zırhlı (Sultan Osman ve Reşadiye Dretnotları) ısmarlamıştı. Bedelleri imparatorluğun her tarafından toplanan ianelerle karşılanan bu gemiler, 1914 yılına gelindiğinde hazır durumdaydı. Ancak ek denemeler ve kalan borcu ödeme sorunlarının gecikmesiyle birlikte gemilerin teslimi de

<sup>151</sup> Von Stempel'den Alman Dışişleri Bakanlığı'na 17.12.1910 tarih ve 347 numaralı askeri haber, *PA/AA, Türkiye 139*, Cilt 26, R.13255, A. 21124.

<sup>152</sup> Von Stempel'den Alman Dışişleri Bakanlığı'na 21.12.1910 tarih ve 349 numaralı askeri haber, *PA/AA, Türkiye 139*, Cilt 26, R.13255, A. 21369.

<sup>153</sup> *Özçelik* (2000), s. 27.

<sup>154</sup> İstanbul'daki Alman maslahatgüzarı Miquel'den von Bethmann Hollweg'e 1 Eylül 1911 tarih ve 256 numaralı yazı, *PA/AA, Türkiye 159*, Nr. 2, Cilt 12, R. 13797, A. 14085.

<sup>155</sup> *BOA, MV.*, 156/47.

gecikmişti. Nihayet Osmanlı subay ve denizcileri son taksitleri de ödenen gemileri teslim almak için İngiltere'ye gittiklerinde 1 Ağustos 1914'de İngiliz Deniz Kuvvetleri Bakanı Winston Churchill gemilere İngiliz hükümeti adına el koydu. İngiltere hali hazırda savaşa girmemişti ve gemilere haksız yere el konulmuştu. Bu durum Türkler nazarında büyük tepkilere sebep oldu. Ancak pek bir şey değişmedi. Bu durumdan Almanlar iyi derecede faydalanmasını bildiler. Almanlar, Goeben zırhlısı ile Breslau kruvazöründen oluşan gemilerine Çanakkale Boğazı'na hareket emri verdiler. İngiliz ve Fransızların Akdeniz filoları bu gemilerin peşine düştü ve 10 Ağustos'ta gemiler Çanakkale Boğazı'na geldiler. Enver Paşa'nın emriyle bu gemilerin satın alındığı bildirildi. Bu ortamda Osmanlı Hükümeti hâlâ I. Dünya Savaşı'na girmemişti<sup>156</sup>.

## **2. Doklar Anlaşması ve Tersane-i Âmire'de Düzenleme Girişimleri**

1913 yılına gelindiğinde Türk donanması aşağı yukarı İngilizlerin nüfuzundaydı. Her ne kadar Sultan Abdülaziz döneminden itibaren büyük savaşın ayak sesleri duyulmaya başladığı sürece kadar Türk donanmasına yeni gemi satın alımı, gemilerin tamir edilmesi ve yeni silahlarla donatılması işlerinde Fransız, Alman ve İtalyan firmaları da sipariş almışlarsa da, donanmadaki İngiliz subaylarının etkisi her zaman en üst düzeyde olmuştur. XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Osmanlı ordusunun düzenlenmesi için, Almanya'dan birçok subay getirilmiş ve Almanya'ya da azımsanmayacak kadar Türk askerî öğrenciler gönderilmişlerdir. Bu askerî öğrenciler ya da staj için giden küçük rütbeli subaylar, ülkelerine geri döndüklerinde doğal olarak Alman eğitimi aldıklarından bu ülkeye yakın durmuşlardır. Türk donanması için de aynı süreç işlemiştir. İngiltere'den getirilen deniz subayları ve mühendisleri, İngiltere'ye gönderilen Türk deniz öğrencileri de donanma ve tersane üzerinde İngiliz gücünü temsil eder duruma gelmişlerdir.

I. Dünya Savaşı öncesi İttihat ve Terakki döneminde de Türk donanması üzerindeki İngiliz üstünlüğü kırılmamıştır. Bu dönemde de görev yapan çoğu Harbiye nazırları Almanya'ya yakın dururken, Bahriye nazırları da İngiltere ile çalışmak istemişler, askerî siparişlerini de ilgili ülkelerin firmalarına verme çabasına girişmişlerdir.

I. Dünya Savaşı'na çok kısa bir süre kala Türk donanması ve tersanesinin daha iyi işlevler görmesi ve yenilenmesi amacıyla çalışmalar başlatılmıştır. Bu amaçla 2 Aralık 1913 yılında büyük İngiliz silah firmaları olan Armstrong, Witworth ve Vickers, "Societe Imperiale Ottomane co-interessee des Docks, Arsenaux et Construction Navales" adında bir şirket kurdular. Şirketin amacı, Osmanlı donanması için yeni savaş ve ticaret gemileri inşa etmek, eldeki gemileri tamir etmek ve yeni makinelerle donatmaktır. Ayrıca gemilerin makine kazanları ile birlikte bütün alet ve edevatları, yüzer havuzlar, tersaneler, bunlarla ilgili bina ve evler, deniz ve teknik okullarının inşası ve yönetimi ile İzmir Körfezi'nde denizcilik faaliyetleri de kurulan bu şirketin imtiyazı içindeydi. Osmanlı Hükümeti ile yapılan anlaşma neticesinde yeni gemilerin inşası, tamir edilmesi, içlerinin donanımı,

<sup>156</sup> Zürcher (2002), s. 167.

makine, silah ve cephanesi siparişlerinde rekabet söz konusu olmayacaktı. Yani bu siparişler, tamamen ilgili İngiliz şirketlerine verilecek ve dışarıdan herhangi bir rakip çıkmayacaktı. İmtiyazın süresi 30 yıldı. Ayrıca şirket İstanbul Tersanesi ile birlikte İzmit Tersanesi'ni de geliştirecek ve yenileyecekti<sup>157</sup>.

Bu şirketin sermayesini sağlamak için, 1.485.000 Osmanlı Lirası tutarında tahvil çıkarılmıştır. Borcun % 5,5 faizi ve % 1,5 itfa hissesi söz konusuydu. Bu borca karşılık olarak Sivas Vilayeti'nin aşarı karşılık olarak gösterilmiştir<sup>158</sup>.

Şirketin yönetim kurulu, beşi İngiliz dördü de Osmanlı vatandaşı olmak üzere dokuz kişiden oluşacaktı. İlk beş yılda yönetim kurulu başkanı İngiliz, ikinci beş yılda Türk olacak, daha sonra da İngiliz ve Türkler arasında münavebeli bir biçimde yürütülecekti. Teknik personel hem İngiliz hem de Osmanlı vatandaşı olacaktı<sup>159</sup>.

Bu şirketin kurulması ile birlikte Osmanlı Hükümeti, Türk donanması ve tersane ile ilgili bütün inşa, yenileme, satın alma vb. işlevleri İngiliz şirketlerin imtiyazına vermiştir. Şirketin kuruluşu ile ilgili imtiyaz anlaşması incelendiğinde bu şartlarda Osmanlı deniz işlerinin aşağı yukarı İngilizlerin hakimiyetine geçtiğini söylemek yanıltıcı olmaz. Ancak I. Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin Almanya'nın safında savaşa katılmasıyla, Doklar anlaşmasından bir sonuç çıkmayacaktır.

## SONUÇ

Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren iyi bir ordu ve donanma oluşturarak siyasî ve askerî gücünü çağdaşı Batı devletlerine kabul ettirmiştir. XVI. yüzyıl Osmanlı donanmasının en güçlü olduğu bir dönemdir. Bu süreçte Karadeniz, Ege, Kızıldeniz ve Akdeniz tamamen Türklerin hakimiyetine geçmiş ve iyi yetişmiş Türk kaptanlarının liderliğinde örgütlenen Osmanlı donanması, Avrupalı denizcilerin korkulu rüyası olmuştur. Ancak yine bu donanma, XVI. yüzyılın son çeyreğinden XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar giden süreçte birkaç defa Avrupa devletlerinin Haçlı donanması tarafından yok edilmiş, buna mukabil her defasında yine güçlü donanma oluşturulmaya çaba sarf edilmiştir.

XIX. yüzyılın başlarından itibaren Avrupa'da buharlı ve zırhlı donanma çağı başlamıştır. Kısa süre içinde İngiliz ve Fransız donanmaları, gemi ve aksamı bakımından dünyanın en büyük iki modern donanması durumuna gelmiştir. Bu gelişme ile birlikte emperyalizm çağı da bütün şiddeti ile birlikte sömürgeleri tahakküm altına almaya başlamıştır. Artık yeni sömürgeler elde etmek ve onları sömürmek gemi teknolojisinde ortaya çıkan gelişmelerle daha da kolaylaşmıştır. Gittikçe daha kısa ve güvenli zırhlı buharlı savaş ve ticaret gemileri sayesinde sömürgelerle ilişkiler sıklaşmış, sömürgelerin yer altı ve yerüstü kaynakları Avrupa'nın en büyük metropollerine taşınmaya başlanmıştır.

Osmanlı Devleti de, 1830 yılından itibaren buharlı gemi çağına ayak uydurabilmek için dünyanın büyük denizci devletleri olan İngiltere, Fransa ve ABD'den savaş gemisi ve aksamını satın almaya başlamıştır. Türk donanması

<sup>157</sup> Beşirli (1999), s. 203; PA/AA, *Türkei 110*, Cilt 72, Nr. 248.

<sup>158</sup> Kömürcaç (1966), s. 109.

<sup>159</sup> Beşirli (1999), s. 204.

Sultan Abdülaziz döneminde geliştirilmeye başlanmış, yukarıda bahsi geçen devletlerin silah firmalarından satın alınan gemilerle önemli denilebilecek bir donanma vücuda getirilmiştir. Bu donanma tonaj bakımından 1974'lere gelindiğinde dünyanın üçüncü (bazı kaynaklara göre ikinci) büyük donanması durumuna gelmiştir. Ancak gerek sevk, idare, inşa ve geliştirme konularında aynı şeyi söylemek mümkün değildir.

Sultan II. Abdülhamid döneminde Osmanlı donanması hiçbir işlev yapmamış, genelde boğazda demirli olarak bekletilmiştir. Ancak XX. yüzyılın ilk yıllarından itibaren Yunan donanmasının gittikçe güçlenmesi Osmanlı donanmasının da geliştirilmesi için faaliyetleri hızlandırmıştır. Yine ABD, İngiltere, Fransa ve Almanya'daki tersanelere gemi siparişi verilmiş, birçok gemi de tamir ettirilmeye başlanmıştır. Özellikle Yunan donanmasının gittikçe güçlenmesi ve dengenin bozulması endişesi duyan Sultan, yeni gemi almakla birlikte eskileri de yeni alet-edevat ve silahlarla donattırmak için Avrupa tersanelerine göndermiştir. Türk donanmasının bazı savaş gemileri de yine Avrupa tersanelerinden yardım alınarak İstanbul'daki tersanede tamir ettirilmiştir.

Yani 1908 devrimi öncesi, aşağı yukarı Osmanlı donanması modernleştirilmişti. İttihatçı liderler de en azından Yunanistan'dan geri kalmamak için donanmaya önem vermeyi planlıyorlardı. Ancak Osmanlı maliyesinin içinde bulunduğu durum, buna olanak tanımıyordu. Yani, hem ordunun hem de donanmanın yükünü çekmek malî açıdan mümkün olmadı. 1908'den 1914'e ancak eski gemiler satın alınarak donanmaya katılabildi. Yeni büyük savaş gemileri satın alınmadı. Ancak Donanma Cemiyeti vasıtasıyla bazı nakliye gemileri Almanya ve İngiltere'den satın alınabildi. Malî durum, donanmaya ait gemilerin ihtiyacı olan bazı yeni silah ve alet-edevat ihtiyacını karşılamaya müsaitti. 1913 yılına gelindiğinde Osmanlı ordusu, Almanya'dan gelen Liman von Sanders ve ekibi tarafından örgütlenmeye çalışılıyordu. Donanma da, İngiliz Limpus tarafından kontrol ediliyordu. 1914 yılının ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin Almanların safında I. Dünya Savaşı'na katılması ile birlikte Türk ordu ve donanmasının subay, alet ve edevatları da Almanya'dan karşılanmaya başlandı.

## **KAYNAKÇA**

### **1. Arşiv Kaynakları**

#### **1.1. Basılmamış Arşiv Kaynakları**

##### **1.1.1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

- Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.)
- Yıldız Tasnifi, Sadaret Hususi Maruzat Evrakı (Y.A. HUS.)
- Yıldız Perakende, Askeri Maruzat (Y. PRK. ASK.)
- Yıldız Perakende, Başkıtabet Dairesi Maruzatı (Y. PRK. BŞK.)
- Yıldız Perakende, Elçilik, Şehbenderlik ve Ateşemiliterlik (Y.PRK.

EŞA.)

- Yıldız Perakende, Hariciye Nezareti Maruzatı (Y. PRK. HR.)
- Yıldız Perakende, Komisyonlar Maruzatı (Y. PRK. KOM.)
- Yıldız Perakende, Mütenevvi Maruzat (Y. MTV.)
- Yıldız Perakende, Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği (Y.

PRK. TKM.)

- Dahiliye Nezareti, Muhaberat-ı Umumiye Dairesi (DH. MUI.)
- Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

### **1.1.2. Politisches Archiv, des Auswartiges Amt (PA/AA, BONN).**

- *Türkei 110*: Die türkische Finanzen
  - *Türkei 139*: Überlassung der Offiziere, Unoffiziere und Beamter an die
- Pforte
- *Türkei 159*, Nr. 2: Türkische Staatsmänner

### **1.2. Basılmış Arşiv Kaynakları**

*Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871-1914 (GP)*, (Yayımlayan: v. J. Lepsius, A. Mendelsohn-Bartoldy, F. Thimme), Cilt 27/1, Berlin 1925.

*Die Britischen Amtlichen Dokumente über den Ursprung des Weltkrieges 1898-1914, (BD)*, (İngilizce'den Almanca'ya tercüme ile yayımlayan von Hermann Lutz), Cilt 5/1, Berlin 1930.

### **3. Kitap ve Makaleler**

AHMAD; Feroz, *İttihatçılıktan Kemalizme* (Çev.: Fatmagül Berktaş), 2. Baskı, İstanbul 1986, Kaynak Yayınları.

\_\_\_\_\_ ; *İttihat ve Terakki (1908-1914)*, İstanbul Ocak 1986, 2. Baskı, Kaynak Yayınları.

AKŞİN, Sina; *Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, İstanbul 1987, Remzi Kitabevi.

BEREKETZÂDE, İsmail Hakkı, *Yâd-ı Mâzî*, İstanbul 1332, Tevsî-i Tabâbet Matbaası.

BEŞİRLİ, Mehmet; *Die europäische Finanzkontrolle im Osmanischen Reich in der Zeit von 1908 bis 1914*, Berlin 1999, Mensch & Buch Verlag.

BOSTAN, İdris; *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, TTK Basımevi.

\_\_\_\_\_ ; "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, Cilt10, Ankara 2002, Yeni Türkiye Yayınları.

BÜYÜKTUĞRUL, Afif; *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, Cilt 3, İstanbul 1973, Deniz Basımevi.

DAVİSON, Roderic H.; *Osmanlı İmparatorluğu'nda Reform, 1856-1876*, (Çev.: Osman Akinhay), 2. Cilt, İstanbul 1997, Papirüs Yayınevi.

EMECEN, Feridun M.; *İlk Osmanlılar ve Batı Anadolu Beylikler Dünyası*, İstanbul 2003, Kitabevi.

GENCER, Ali İhsan; *Bahriye'de Yapılan İslahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi.

\_\_\_\_\_ ; "Bahriye Nezâreti", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, Cilt 4, İstanbul 1991, s. 511-512..

GÜLSOY, Ufuk; *Osmanlı Gayrimüslimlerinin Askerlik Serüveni*, İstanbul 2000, Simurg Kitapçılık.

KÂTİP ÇELEBİ, *Tuhfetü'l-Kibar fî Esfari'l-Bihar (Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan)* (Haz.: Orhan Şaik Gökay), Cilt I, İstanbul 1980, Tercüman 1001 Temel Eser.

KOCABAŞ, Süleyman, *Osmanlı İhtilâllerinde Yabancı Parmağı*, İstanbul 1993, Vatan Yayınları.

KÖSSLER, Armin; *Aktionsfeld Osmanisches Reich. Die Wirtschaftsinteressen des Deutschen Kaiserreiches in der Türkei 1871-1908*, New York 1981, Arno Press.

MAHMUD CELÂLEDDİN PAŞA; *Mir'at-ı Hakikat* (Haz.: İ. Miroğlu, M Derin...), İstanbul 1979, Tercüman 1001 Temel Eser.

ORTAYLI, İlber; *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Alman Nüfuzu*, İstanbul 1983, Kaynak Yayınları.

ÖZÇELİK, Selahittin; *Donanma-yı Osmanî Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara 2000, TTK Basımevi.

ÖZDEĞER, Hüseyin, *Osmanlı Devleti'nde Bürokrasi*, İstanbul 2001, Okumuş Adam Yayınları.

ÖZTUNA, Yılmaz; *Kanûnî Sultan Süleyman*, Ankara 1989, Kültür Bakanlığı Yayınları.

\_\_\_\_\_ ; *Osmanlı Devleti Tarihi*, Cilt I., İstanbul 1986, Faisal Finans Kurumu Yayını.

PALMER, Alan; *Osmanlı İmparatorluğu. Son Üç Yüz Yıl Bir Çöküşün Yeni Tarihi* (Çev. Belkis Çorakçı Dışbudak), 5. Baskı, İstanbul 1995, Sabah Kitapları.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet; *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*, Ankara 1994, TTK Basımevi.

SHAW, Stanford J., SHAW, Ezel Kural; *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye* (Çev.: Mehmet Harmancı), 2. Cilt, İstanbul 1983, E Yayınları.

ŞAFAK, Nurdan; *Osmanlı-Amerikan İlişkileri*, İstanbul 2003, Osmanlı Araştırmaları Vakfı.

TANERİ, Aydın; *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri. Kuruluş Devri*, Ankara 1981, Kültür Bakanlığı.

TUNAYA, Tarık Zafer; *Türkiye'de Siyasal Partiler*, Cilt III, İstanbul 1989, Hürriyet Vakfı yayınları.

UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 2. Baskı, Ankara 1984, TTK Basımevi.

\_\_\_\_\_ ; *Osmanlı Tarihi*, Cilt V, 4. Baskı, Ankara 1983, TTK Basımevi.

WALLACH, Jehude L.; *Bir Askeri Yardımın Anatomisi. Türkiye'de Prusya-Alman Askeri Heyetleri 1835-1919* (Çev.: Fahri Çeliker), Ankara 1985, Gnkur. Basımevi.

ZÜRCHER, Erik Jan; *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi*, 13. Baskı, İstanbul 2002, İletişim Yayınları.

## ABSTRACT

The World of the XIXth century is the period that the European States developed in the sector of navigation. The age of sailing ships in the fleets ended and that of steam armor-plated warships has began. After the defeat of Navarin in 1827, the Ottoman State also began to buy steam armor-plated warships from Europe and USA not to stay behind from these developments. From the second half of the XIXth century, this development seen in the Ottoman fleet increased under the reign of Sultan Abdülaziz. Sultan Abdülaziz raised the Turkish fleet to the level of the third fleet of the World after the French and British fleets. However, the working of this fleet was depended on American and British captains and engineers sense of fair play. During the period of Sultan Abdülhamid II, the Turkish navy was left un-functional because of various reasons. From the beginning of the years of 1900, it has been began to buy new warships for the fleet. It has not been seen to has been much more developments in the Ottoman fleet from 1907 to the first World War. During this period, some old warships were worked to be repaired in European shipyards, equipped with new equipments and weapons. At the same time, Germans efforts have been seen to save the Turkish navy under the control of England. But to realize this has not been possible.

In this article, the beginning to be established in the period of Sultan Abdülaziz of the modern Ottoman fleet, its situation under the reign of Sultan Abdülhamid II and, finally, the condition of the fleet during the period of time from the period of Union and Progress to the first World War have been examined based on archival documents.

**Key words:** Navy, Turkish fleet, cruiser, Sultan Abdülaziz, Sultan Abdülhamid II