

II. Abdülhamid Dönemi Donanması'nda Teknoloji, Lojistik ve Kurumsal Yapı

Funda Songur*

Giriş

II. Abdülhamid döneminde denizlerde yaşanan önemli siyasi, politik ve askeri gelişmelerin ilk sırasında 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi bulunur. Bu harpten sonra denizde karşılıklı hareketlilik 1897 yılında yaşanan Osmanlı-Yunan Harbi'ne kadar olmamıştır. Osmanlı-Yunan Harbi sonrasında ise II. Abdülhamid'in deniz gücüne ve donanmaya karşı bakışı farklılaşmış ve donanmaya mensup gemi sayı ve çeşidinde artış yaşanmıştır.

31 Ağustos 1876 tarihinde tahta geçen II. Abdülhamid, padişahlık sürecine meşrutiyet rejimi ile başlamış olsa da, çok kısa bir zaman içerisinde meclisi feshederek meşrutiyet rejimini sonlandırmıştır. Uzun süre yeniden onaylamaktan imtina etmişse de, 1908 yılında II. Meşrutiyet dönemi başlamış ve kendisi kısa bir süre sonra, 26 Nisan 1909'da, meşrutiyet rejimi kurmaylarınca alınan bir karar sonrası görevinden azledilmiş ve 33 yıla yakın padişahlık süresi böylece son bulmuştur. Hem Avrupa'da hem Osmanlı'da önemli sosyo-ekonomik olayların yaşandığı bu zaman dilimi Osmanlı Devleti'nin deniz politikaları bağlamında araştırılması gereken bir süreç olarak karşımıza çıkmaktadır.

19. yüzyılın başından sonuna kadar daha çok İngiltere ve Fransa rekabetine sahne olan deniz teknolojisi, makinanın savaş gemilerine tanıtılması ve gemilerin zırhlı halini almasının yanı sıra Almanya ve İtalya'nın siyasi birliklerini kazanmaları sonrası sömürge arayışları, donanmalar üzerinde büyük bir etki yaratmış; onlara hız ve güvenliğin önemini benimsetmiştir. Gemi ve gemide kullanılan ateşli silah teknolojisi ile gelişen donanmaların, kömür ihtiyacına bağlı olarak önem derecesi artan lojistik faaliyetler ve dolayısıyla üslerin varlığı, haberleşme imkânları ve deniz eğitimi başta olmak üzere çeşitli bahri politikalar kapsamında yeniden teşkili büyük devletlerin programlarında yerini almıştır. 19. yüzyılda Jomini¹ öncülüğünde

* Öğretim Görevlisi, Piri Reis Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Ulaştırma Hizmetleri Bölümü, İstanbul/TÜRKİYE, fsongur@pirireis.edu.tr ORCID: 0000-0003-4887-6506

¹ Antoine Henri Jomini, *The Art of War*, çev. G.H. Mendell and M.P. Craighill, Edition by Arc Manor, Rockville 2007.

başlayan askeri alanda lojistik, taktik ve stratejinin önemi Clausewitz² ile devam etti. Deniz ticareti ile birlikte donanmanın kendisi ile bu donanmayı lojistik olarak destekleyecek üsler Mahan tarafından deniz gücü olarak ifade edildi ve Mahan deniz stratejisi ile taktikler üzerine birçok eser bıraktı³. Siyasi gelişmeler açısından Osmanlı-Rus Harbi ile padişahlığına adım atan ve Balkanlar başta olmak üzere iç isyan hareketleri açısından yoğun bir süreci yöneten II. Abdülhamid, bu gelişmeler ve deniz gücü yarışı içerisinde Osmanlı Devleti'ni nasıl konumlandırmıştır?

Özellikle Sırbistan ve Karadağ'da karşı karşıya kalınan, fakat çoğu Avrupa'da mevcut siyasi havanın sonucu olan iç sorunlar 23 Aralık 1876 tarihinde büyük devletlerin temsilcilerinin Kasımpaşa'daki Bahriye Nezareti binasında bir araya gelmelerine sebep olmuş, bu konferansın iptal edilmesi umuduyla Osmanlı Devleti Meşrutiyet rejimini ilan etmişti. Birkaç ay içerisinde Meclis toplandıysa da atılan bu ilerici adım, Osmanlı Devleti tarihine 93 Harbi olarak geçecek büyük bir yıkımın gerçekleşmesini engelleyememişti. 1877 Nisan'ında başlayan Osmanlı-Rus Harbi bu çalışmanın konusu olan döneme ait donanma gücünü göstermesi açısından dikkate alınması gereken ilk savaştır. Paris Barış Konferansı'nda alınan kararlar neticesinde Karadeniz askersizleştirildi. Bu durum 1871 yılında Ruslar tarafından değiştirilirdyse de 93 Harbi'ne kadar geçen sürede herhangi bir askeri hazırlık olmamıştı. Harp sırasında Osmanlı filosunda beş ya da altı zırhlı bulunurken Rus filosu torpidolar bakımından zengindi ve dolayısıyla ana stratejileri torpido hücumu üzerine kurulmuştu, zira Osmanlı zırhlılarına taarruz edecek büyük savaş gemileri bulunmamaktaydı⁴. Torpidoların ve torpidobotların 93 Harbi'nde Ruslar tarafından kullanılması sonucu Osmanlı Donanması'nda büyük kayıplar yaşandı. Diğer taraftan Osmanlı Donanması, dönemin üçüncü büyük donanması olmasına rağmen 93 Harbi'nde donanma gücü bir politik baskı unsuru olarak kullanılmadı⁵. Edirne mütarekesine istinaden İngiltere, Osmanlı'yı iki ateş arasında bırakacak bir konum alarak, Rusların misilleme ile karşılık vereceği olasılığına rağmen, Akdeniz donanmasını İstanbul'a gönderip Mudanya'da demir atmalarını sağladı⁶. Bu durum, yüzlerce mil mesafede bir ülkenin donanması

2 Carl von Clausewitz, *On War*, çev. J.J. Graham, Kegan Paul, London 1918.

3 John Hattendorf ve Lynn Hattendorf, *A Bibliography of The Works of Alfred Thayer Mahan*, Rhode Island 1986.

4 Charles Hobart Hampden, *Hobart Paşa'nın Anıları*, çev. Derin Türkömer, Hazırlayan Kansu Şarman, İstanbul 2015, s. 156.

5 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C 3, İstanbul 1983, s. 153.

6 Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, 8. C 3. Baskı, Ankara 1988, s. 65.

aracılığıyla sahip olduğu politik gücü göstermekte ve donanmaların sadece kara orduları yardımcısı olmadığını bir kez daha kanıtlamaktaydı.

Buhar gücü ve zırlılılarla tanışmış bir deniz gücü geliştirilmiş bir mali sistemi de gerekli kılmaktaydı. Oysa 1881 yılında kurulan Düyûn-ı Umûmiyye, Osmanlı'nın sadece deniz gücü değil ama diğer birçok alanda hareket kabiliyetini daraltmaktaydı; kasası olmayan bir devlet, donanmasına harekât gücü desteği sağlamakta zayıf düşecekti. II. Abdülhamid'in emri ile 1890'lı yıllarda yeni gemi siparişleri ve mevcut gemilerin bakım tutum faaliyetleri görülse de mali yetersizlikler yüzünden devam edilemeyen projeler ve tamamlanamayan dışalım çabaları arşivde sıkça karşılaşılan belgelerdendir. Mali kaynak bulup devam edebilen projeler ise 1897 yılında gerçekleşen Osmanlı-Yunan Harbi'nde büyük bir hayal kırıklığı yaşatmıştı. Mali yetersizlikler, gerektiğinde, Bahriye Hazinesi'nden alacaklı olanlara ödemelerin Hazine'den ziyade liman hasılatlarından yapılmasını zorunlu kılmıştır. Borcun taksitlere bölünmesi suretiyle yapılan ödemeler tahsilat senetlerinin Hazine'ye iletilmesiyle tamamlanmaktaydı⁷.

Tüm 19. yüzyıl boyunca Osmanlı Donanması'nın iyileştirilmesi için hem yabancı danışman ve subaylar İstanbul'a gelmeye devam etmiş hem de Osmanlı Devleti yabancı ülkelere eğitim amacıyla subay ve öğrenci göndermiştir. Bazı durumlarda mali yetersizlik karşısında yurt dışında açlık tehlikesi geçiren subaylar olduğu gibi yurt içinde de maaşı ödenemeyen ve bu sebeple istifa edip görevinden ayrılan yabancı danışmanlar olmuştur. Özellikle İngiliz ve sonradan Alman donanmaları deniz silah ve makinalarında ileri derecede gelişmekte, dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin dikkatini çekmekteydi. Bu sebepledir ki, bahriyede her iki devletten gelen danışmanlar mevcuttu. Diğer taraftan denizcilik alanında birbirine rakip ülkelerin Osmanlı'yı geliştirmesi bir yana, hasta adam Osmanlı'nın yüzyıl sonlarında Avrupa'da esen genel hava içerisinde güçlü olmasına asla izin vermeyeceği de aşikârdır. Örneğin, 1900'lü yılların başında *Hamidiye* İngiltere'ye, *Mecidiye* ABD'ye, *Drama* İtalya'ya, bazı muhrip ve torpidobotlar Fransa'ya inşa ettirilmişti. Bu kadar yeni alım cesaretine giren Osmanlı Devleti karşısında meraklanan İngiltere, Osmanlıya gizlice Amiral Mckerr'i gönderip gelişmeleri araştırmasını istemişti. Araştırmamanın sonucunu gören İngiltere rahatlamıştır: "Türk Donanma ve Denizciliğinden söz edilemez; Türk Donanması bir kuvvet değildir"⁸. Bu durum ayrıca, Osmanlı'nın denge politikası kapsamında gemi alımı ve bakım-tutum faaliyetlerini etkilemiş, donanmada her tür ve cinsten gemi

7 DMA, Env. 6131/22.

8 Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk) -Yunan Deniz Silahlanma Yarışı", *Belleten*, C XXXIX S. 156 (1975), s. 725-774, s. 733.

Abdülaziz döneminde olduğu gibi artarak var olmaya devam etmiştir. Oysa bu çeşitlilik lojistik ihtiyaçlar, teknik malzeme ve hizmetler anlamında sorun teşkil etmiştir.

Burada kısaca özü verilen dönemin, başından sonuna kadar uygulanan sabit bir bahri politikadan söz edilemez. Otuz üç yıla yakın padişahlık süreci içerisinde gemilerin hareketten sakıt kaldığı ve Haliç'te tutulduğu bir dönem olduğu gibi, donanma gemilerinin sürekli bir şekilde bakım onarımına alındığı, yabancı devletlere yeni siparişlerin verildiği ve Tersâne-i Âmire'de yeni gemi inşalarının sürdürdüğü hareketli bir dönem de yaşanmıştır.

Kurumsal Yapı ve Bahriyenin Organizasyonu

Modern donanmalarda klasik dönemlere nazaran ortaya çıkan karmaşık yapı, kurumları ve kurumsal gelişimi öne çıkardı. Osmanlı Devleti'nde Abdülmecid dönemi ile başlayıp Abdülaziz döneminde hızlanan bahriyede kurumsal yapı revizyonunun büyük kısmı II. Abdülhamid'e miras olarak kaldı. Yalnız bu dönemde Tersâne-i Âmire'nin kurumsal yapısında bazı yenilikler ile fiziki tesislerde yeniden düzenlemeler göze çarpmaktadır. Nazırlık yapısı içerisinde Bahriye Nazırı en önemli kademe ve donanmayı da yöneten güç olarak belirginleşmiştir. Tersâne-i Âmire, Şûra-yı Bahriye, Liman Daireleri, Mektepler gibi tüm daireler ile daimi ve geçici komisyonlar, Nazırlığa bağlıydı. Bu bağlı meclisler mazbatalarını öncelikle Bahriye Meclisi'ne havale eder, burada gözden geçirilen mazbatalar Bahriye Meclisi'nin mazbatasını ile beraber Nazırlığa sunulur ve Nazır kendi takririni Sadarete sunar⁹.

II. Abdülhamid'in tahta geçmesinden hemen sonra rütbeli subaylar bir araya gelmiş ve bahri yapıya nizam vermek üzere rapor hazırlamışlardı. Yabancı teşkilat yapılarına bakılarak Bahriye Kurmay Heyeti oluşturulması gereği üzerinde durulmuş ve bu heyete seyir, levazım, eğitim, sarfiyat, bakım-onarım gibi sorumluluklar yüklenmiştir. Böylece 1877 senesinde Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi kurulmuştur. Bahriye Nezareti teşkilat yapısı, bu yapıda kurulan ve lağvedilen komisyonlar, çalışma usul ve esasları gibi hususlar II. Abdülhamid döneminde değişime uğramaya devam etmiştir. Teşkilat yapısına bakıldığında Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin 1877 yılında zabıtlığın yerini alması sonrasında Bahriye Meclisi de 26 Temmuz 1877 tarihinde Şûra-yı Bahriye ismini

9 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001, s. 329.

almıştır¹⁰. Şura-yı Bahriye; Nizam, Levazım, İmalat ve Bahriye dairelerinden oluşmakta olup teşkilatın içerisinde en üst kurulu teşkil etmekteydi.

1867 yılında kurulan Bahriye Nezareti'ni yöneten Bahriye Nazırı, 1922'ye kadar bazı nazırların birden çok kez görev yapmasıyla birlikte 55 kez değişmiştir. Nazırların arasında en uzun nazırlık yapan ise Amiral Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa olup toplam yirmi iki yılı aşkın görev süresiyle II. Abdülhamid dönemi bahri teşkilat yapısında önemli bir şahsiyet olarak karşımıza çıkmaktadır. Bozcaadalı, 1881 yılında Bahriye Nazırı ve Kumandanı oldu, 1887'de padişah yaveri olup 1888'de İdare-i Mahsusa Nezareti görevini de aldı. II. Abdülhamid'in istediği tarzda bir idareci olduğu için ölene kadar görevinde kalabilmişti, zira onun istediği tarzda olmayan Hacı Ahmed Vesim Paşa, 93 Harbi sonrasında II. Abdülhamid'in donanmayı kısıtlayıcı politikasını reddettiğinden görevinden alınmıştır. Diğer önemli bir şahsiyet olan ve adı rüşvet ile özdeşleşen Hasan Ramî Paşa'nın nazırlık döneminde torpidobot ve muhrip gemiler satın alınmıştır¹¹. Sadece, bu dönemde nazırlık görevi 15 kez el değiştirmiştir¹². Padişah, Vükela Heyeti'ni teşkil eden nazırlarla rutin görüşmeler yapar, Bahriye Nazırı ile Cuma günleri görüşür, diğer vükelayı ise uzunca süre huzura kabul etmezdi¹³. Böylece, II. Abdülhamid'in bahriye nazırına özel ilgi gösterdiği ve onu kendisine yakın gördüğü belirtilebilir.

Bahriye Nezareti kurumsal yapısı içerisinde mektepler ile ilgili bir kısım bulunmaktaydı ve tüm bahriye ile ilgili okullar bu kısma bağlanmıştır. Diğer bir deyişle, sadece Mekteb-i Bahriye değil aynı zamanda onun Rüşdiye sınıfı, Bahriye Mızıkası Mektebi, tüccar kaptanların ve tersane çalışanlarının eğitim aldığı okullar bu birime bağlıydı. Özellikle II. Abdülhamid döneminde bahriye bandolarında mevcut azaltılsa da kurum var olmaya devam etmiş, dünya çapında bilinen bandolardan biri olarak yaşamış ve görevli personel eğitim amacıyla yurt dışına gönderilmiştir. Bando ekipleri deniz üslerinde ve gemilerde görevlerini icra etmeye devam etmiştir¹⁴. Bahriye mektepleri içerisinde bir gedikli sınıf yoktu ve II. Abdülhamid döneminde bir ilk olarak 1890 yılında bir gedikli sınıfı açıldı. Daha önce Mekteb-i Bahriye içerisinde kurulmuş olan matbaa ise ayrı bir binaya

10 DMA, Mektubi, 253/71.

11 İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, İstanbul 2014, s. 235-238.

12 İbrahim Akkaya ve Fahri Ayanoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Amirleri Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları, Deniz Kuvvetleri Komutanları*, İstanbul 2009, s. 114-115; 210-212.

13 Karal, *age.*, s. 272.

14 Funda Songur ve Y. Barbaros Büyüksağnak, "Marşlar Tarihi Üzerine Bir Deneme: Türk Deniz Kuvvetleri", *INES II. International Academic Research Congress*, 18-21 Ekim 2017, Antalya, s. 1641.

taşımarak Matbaa-i Bahriye adı altında yeniden teşkilatlandı. Ceride-i Bahriye 1889 yılında yayımlanmaya başladı ve bu dönemde yabancı yayınlar bahriyelilerin faydasına sunuldu. Bahriye mektebinde teorik ve pratik eğitim zaman zaman değişime uğramıştır. Rauf Orbay anılarında 1898 yılında 2 yıllık eğitimden sonra 2 yıl talim gemisinde bulunduğunu belirtmiştir. Abdülhamid'in vehmine kurban gemilerin demirde kaldığını yazan Orbay, iki yıllık tecrübe seyirlerinde en çok beş defa kısa mesafelere çıkıldığını ve hakiki mermi kullanmadan atışlar yaptıklarını belirtmiştir¹⁵. II. Abdülhamid'in, silah talimleri için Harbiye öğrencilerine uzun bir süre cephanesiz eğitim izni vermesi, onun subay yetiştirme kurumları üzerindeki sıkı kontrolünü göstermektedir¹⁶. Buradan hareketle okul eğitiminin talimlerle pekiştirilmesinde güçlüklerle karşılaşıldığı söylenebilir. Fakat II. Abdülhamid döneminde subayların yurt dışı eğitimleri devam etmiştir. Örneğin, 1887 yılında elektrik tahsili için Paris'te bulunan subaylardan aynı zamanda kömür imalini öğrenmeleri de istenmişti. Bu iki dalda eğitimin elzem olduğu ama aynı zamanda gizli tutulduğundan dolayı subaylara her türlü açık ya da gizli yardımın yapılması hususu Paris Sefaretinden özellikle talep edilmişti¹⁷.

Mali yetersizlikler donanmanın hareket kabiliyetini kısıtlamış ve yabancı danışmanlardan faydalanan kurumsal yapının zarar görmesine neden olmuştu. Bu durum yalnız yabancı danışmanların talihsizliği değildi. Osmanlı subaylarının da boş vakitleri kahvede geçiyor, maaş alamayan bazı subaylar Mahmudiye kalyonundan okka hesabı kurşun veya bakır levhaları söküyordu¹⁸. İngiliz Deniz Ataşesi Albay Kerr'in 1904 yılında Osmanlı Donanması, personeli ve gemileri hakkında yazdığı raporda maaşların ödenmediğini ve bu durumun bahriyenin isyan etmesine sebep olduğunu yazmıştır. Bununla birlikte gemilerin hurda vaziyette olduğu, önemli parçalarının sökülüp Yıldız'da tutulduğu, tersanede malzeme yönetiminin olmadığı, personelin çalışmadığı ve gemilerde mürettebatın sayıca az olduğu ifade edilmiştir¹⁹. Bu hususta, eğitim alanındaki eksikliklerin esas nedeninin maaşların ödenmemesi sonucu boş gezen personel mi, yoksa eğitim zafiyeti kaynaklı mı olduğu sorulmalıdır. Bu sorunun cevabı Von Hofe Paşa'nın raporunda bulunabilir. Yaver-i Fahrilik de yapmış olan Alman Von Hofe Paşa tarafından 1893 yılında mevcudun iyileştirilmesi üzerine kaleme alınan rapor

15 II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nazırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, Hamidiye Kahramanı Rauf Orbay'nın Tanıklığında, Haz. Osman Öndeş, İstanbul 2013, s. 33.

16 Şerif Mardin, *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri, 1895-1908*, 15. Baskı, İstanbul 2008, s. 39.

17 DMA, Şura-yı Bahriye, 278/131A.

18 II. Abdülhamid Devri, age., s. 13.

19 Ender Kuntsal, *Osmanlı Bahriyesi'nde Bir Amerikalı Bucknam Paşa*, İstanbul 2017, s. 128-9.

göstermektedir ki, zabitan tecrübesiz ve bilgisizdir. Bu sebeple, gerek mevcut gemiler gerekse yapılacak yeni gemiler için zabitanın eğitilmesi ve fen tahsilinin üzerinde durulması önemlidir. Bahriye zabitanının mesleki bilgi elde etmesi gerekli görülmekte ve bahri devletlerde görülen eğitimin sonuçlarından bahsedilmektedir. Cezâyir-i Bahri Sefid sularında devamlı bir şekilde seyyar ve teçhizat bakımından noksansız bir zırhlı talim gemisi bulundurulması ve öğrencilerin bu talim gemisinde programlı bir şekilde melekelerini geliştirmesi gerekli görülmüştür. Ayrıca, askerliğin esası olan terbiye ve intizamın bu tahsilin muhafazası için önemli olduğu belirtilmiştir²⁰.

Von Hofe Paşa'dan farklı olarak Woods Paşa da eğitim durumu hakkında raporlar düzenlemiştir. Woods Paşa tarafından 18 Aralık 1890 tarihinde teklif olunan torpido ve ışıldak eğitimi o dönemde eksik olan bir diğer hususu tamamlama gayreti taşımaktaydı. İzmit Körfezi'nde torpidoların idare usulleri ve silahı hakkında haftada iki kere ders verilmekte olduğundan öğrenciler her türlü torpido ve elektrik fenerleri idaresini yapabilmekte muktadir olabilmisti²¹. Aynı belgede deneme atışları yapacak torpidoların ne suretle bu tecrübeleri gerçekleştireceği de detaylıca tarif edilmiştir. Torpidonun 93 Harbi sonrası Osmanlı Donanması'na girmesi ile bir torpido sınıfı da açılmıştı. Whitehead torpidosu üzerinde çalışan Makina Üsteğmeni İdris Hilmi Bey, bu sınıfa öğretmen olarak atanmış ve tersanede bir torpido fabrikası kurulmuştu²². Osmanlı'nın ilk defa tanıştığı torpido kısa zamanda tanınan ve uygulama alanı bulan bir deniz silahı haline gelmişti. Bu durum personelin tamamen bilgisiz olduğu izleniminin zayıflamasına neden olmakla birlikte II. Abdülhamid döneminin sonu itibarıyla her ne kadar donanmanın gemiler anlamında yenilenmeye çalışıldığı görülse de bu değişim deniz personelinin eğitiminde aynı ölçüde karşılık bulamamıştır. Özellikle ateşli silahlarla atış talimlerine izin vermeyen II. Abdülhamid için, yabancı danışmanlardan Amerikalı Bucknam Paşa, onun anlaşılmasız bir şahsiyet olduğunu ifade etmiştir²³.

Tersâne-i Âmiri içerisinde 1880 ve 1890'lı yıllarda mevcut binalarda yenilikler yapıldığı, çalışma alanları ve sahalarda aydınlatma tesis edildiği ve aynı zamanda daha önceki dönemlerde olmayan yeni bina inşaların gerçekleştirilmiş olduğu

20 BOA, Y.MTV 75/236.

21 DMA, Şura-yı Bahriye, 364/1-A-B, 30/A. Woods Paşa Teftiş-i Askeri Komisyonu'ndaki vazifesi yanına 1899 yılında Yaver-i Fahri olmuştur (Bahriye Salnamesi, 1899, s. 28).

22 Hampden, *age.*, s. 223.

23 Kuntsal, *age.*, s. 233.

arşiv belgelerinden izlenmektedir. Örneğin Torpido Komisyonu tarafından İzmit Tersanesi'ne bir tecrübe istasyonu inşası²⁴ talep edilmişti. Diğer taraftan aynı yıllarda gemiler hem Tersâne-i Âmire'de hem de yurt dışındaki tersanelerde bakım onarıma alınmıştı. Tersâne-i Âmire'de yapılan onarımla ilgili tüm teknik kısımlarda çoğunlukla yabancı danışmanlar çalışmış olup gövde düzenlemeleri ile birlikte toplarda da yenilikler yapılmıştı²⁵. Fakat 1897 yılında yaşanan harpte, yani bütün çabaların meyvesinin toplanacağı bir dönemde, donanmanın Çanakkale Boğazı'nı geçebilecek güçte dahi olmaması bu yapılan bakım-tutum faaliyetlerinin detaylı bir şekilde araştırılması gereğini göstermektedir. Ayrıca, Karadeniz ve Çanakkale Boğazları muhafazası ve burada istihdam edilen teknik personelin yetiştirilmesi Tophane-i Âmire Nezareti'nden maruz idi²⁶. Bahriye Nezareti'nin bu yapıda yer alması kara ordusu faaliyetlerinin daha fazla önemsenmiş olduğunu gösteren işaretlerden biri olarak kabul edilebilir.

Tersâne-i Âmire'de bulunan Fabrikalar Dairesi hakkında yabancı danışmanların raporları bulunmaktadır. Starke Paşa'nın Haziran 1885'te hazırladığı layihaya göre fabrikalarda bulunan alet ve edevat çokça fakat burada çalışanların mevcuda göre yeter olmasına rağmen işe devamın düşük olması nedeniyle tezgâhlar atıldı. Örneğin Modelhane Fabrikasında çalışan sayısı 18-20 kişi olması gerekirken işbaşında bulunanların mevcudu 3-4 kişiydi. Makina fabrikasında ise olması gereken 190 kişiden yalnız 30-40 kişi işbaşındaydı. Starke'ye göre yapılması gerekli işler işe devamsızlık sebebiyle zamanında bitmemekteydi. Ayrıca, işe yarar birçok alet edevat ile fabrikalarda kullanılan diğer malzemenin fabrika köşelerine düzensizce yığıldığı, bunun da alet edevatın çürümesine neden olduğu belirtilmiştir. Buna neden olarak da Tersâne-i Âmire'nin fabrikalar dairesinde nizam, tefüt ve sürekli kontrolün eksikliği gösterilmiştir. Bu başıboşluğa çareler de sunan Starke, öncelikle, daireye çalışkan ve bilgili bir zabıtın atanmasını, personelin devam yoklamalarının eksiksiz alınmasını, gençlere ve liyakati olanlara maaş bağlanmasını ve binaların ıslahı için de bir miktar bütçe ayrılmasını önermiştir²⁷. İşte bu öneriden sonra Tersâne-i Âmire'de bir nevi yeniden inşa ve bina ıslahlarına girişilmiştir.

24 DMA, Şura-yı Bahriye, 364/1-A-B, 30/A.

25 Şakir Batmaz, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, Basılmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002, s. 170.

26 Karal, *age.*, s. 354.

27 BOA, Y.PRK.ASK., 27/18.

Donanma Gemilerinin Hareket Kabiliyeti

II. Abdülhamid döneminde donanmanın sahip olduğu harekât becerisinin görülebileceği ilk askeri olay 93 Harbi'dir. Bu savaşın deniz kısmında Osmanlı Donanması operasyonel olarak; Karadeniz, Marmara ve Akdeniz filolarına bölünmüş, bu bölgelerde değişik sayı ve ebatlarda gemilerden oluşan zırhlı ve ahşap filolar oluşturulmuş, Karadeniz ve Tuna içinde birer nakliye filosu meydana getirilmiş ve bölgedeki kıyı vilayetlerine de tekil savaş gemileri verilmiştir. Ayrıca, Akdeniz'de bulunan filo için Girit Adası üs olurken, bu filonun asıl görevi sadece Yunanistan ve Rusya'ya karşı caydırıcı güç oluşturabilmek olmuştur. Genel anlamda malzeme ve yapı iyi bunun karşısında personel ve organizasyon oldukça kötü durumda olmakla birlikte Osmanlı Donanması gerekli teknik, lojistik ve eğitim desteğini sahip değildi²⁸. Savaş boyunca Akdeniz ve Marmara Denizi'nde Osmanlı ve Rus Donanmaları karşılaşmamış ve Akdeniz bölgesindeki gemiler denizdeki faaliyetlerinde sadece devriye görevi icra edip asker nakliyesinde vazife alabilmişti²⁹. Büyük kayıpların yaşandığı bu savaşın sonunda elden çıkan bölgelerin yanı sıra Tuna'da Osmanlı'nın denizcilik faaliyetleri son bulmuştur. Savaşın sonucuna bakıldığında, donanmanın harekât becerisinin zayıf kaldığı görülmektedir.

1897 yılında yaşanan Osmanlı-Yunan Harbi donanma için bir başka harekâtın tecrübe edildiği savaştır. Yunan kıskırtması ile Girit'te ortaya çıkan ayaklanma, Yunanların adaya asker ve donanma göndermesi sonrası daha da alevlendi. Müşir Amiral Hasan Rami'ye iki filo oluşturması emri verildikten sonra ortaya atılan planlar sadece kâğıt üzerinde kaldı. Hareket yeteneği olmayan gemilere bir de eğitimsiz personel eklenince donanma fiziksel olarak bir savaşa katılacak durumda olmadığını gösterdi. Ayrıca gemiler denize elverişli değillerdi ve topları ile teçhizatında ciddi problemler vardı³⁰. Bu savaşın sonunda Osmanlı Donanması'nın zayıflığı onaylanmış oldu. Gemi gövdeleri ve silah mekanizmaları işe yaramadığı gibi, asker naklinde ticari gemiler kullanıldı. Dönemin tanıklarından Edwin Perars, anılarında Osmanlı Devleti'nin dünyanın en güçlü üçüncü donanmasına sahip olduğunu belirtmişse de önceleri bakım tutum faaliyetlerin yapıldığını fakat 1876

28 Büyüktuğrul, *Osmanlı Donanması*, s. 160-163; Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar, Çeşme Faciasından Birinci Dünya Harbi'ne Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri*, İstanbul 1999, s. 102.

29 Ahmet Güleriyüz ve Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, 3. Baskı, İstanbul 2007, s. 15-16.

30 Güleriyüz ve Langensiepen, *age.*, s. 16-18.

yılından sonra Abdülaziz'in tahtan indirilmesinde büyük payı olan donanmanın Haliç'e kapatıldığını aktarmıştır. Perars'ın 1897 yılında Çanakkale'ye gönderilen 4 zırhlı, 2 kruvazör, 5 küçük gemi olduğunu, büyük gemilerin saatte 6 knottan fazla ilerleyemiyor olduğunu ifade etmesi bir nevi harekât becerisi hakkında zayıflığı su yüzüne çıkarmaktadır. O dönemlerde Fransa'dan yeni torpidobotlar alınmış olsa da gemiler yıllarca seyir tecrübesi yapmamış ve diğer gemiler de dahil olmak üzere donanma 1909 yılına kadar çok az şey yapmıştı³¹. Yine aynı eserde, 1876 ile 1902 yılları arasında donanmanın çürümeye ve paslanmaya terk edildiği ve yeni zırhlı ve torpidobotlar alınmasına rağmen Mekteb-i Bahriye'nin canlılığını yitirdiği ve rüşvet aldığı bilirse bile Bahriye Nazırının görevde bırakıldığı ifade edilmiştir³².

Savaş ya da barış dönemlerine bakılmaksızın gemilerin hareket kabiliyeti kurumsal yapının işleyişi ile ilişkili olduğu kadar devletin mali durumu ile de yakından ilgilidir. Her hâlükârda sahillerde karakol yapmak ve bahriyeye ait gemilerin bölgede kalmasını sağlamak Osmanlı Donanması için oldukça önemliydi. 1899 yılında özellikle Bahr-i Ahmer, Selanik, Preveze, Beyrut, Yumurtalık, İzmir, Ayvalık, Sisam, Midilli, Sakız, Trablusgarp, Bingazi, İstanköy ve diğer mevkiilerde toplam 41 vapur ve torpido istimbotu bulunmaktaydı. Hareket kabiliyeti için elzem olan ve tamamen mali kaynaklara bağlı olan kömür ise donanmanın görevlerini hakkıyla gerçekleştirebilmesi için tedarik mahallerinde bulundurulması en lüzumlu ve zaruri kaynaktı. Bu sebeple kömür masrafı adı altında bütçede yer açılması ve Maliye Hazinesi'nden mevkilere ödeme yapılması Bahriye Nazırlığı tarafından istenmekteydi. Donanma-yı Hümayun'a ait bu gemiler 1899 yılında tüm sahillere dağılmış olup; Kesendire civarında 4, Beyrut'tan Yumurtalık'a kadar 5, Cidde'de 8, Basra'da 4, Trablusgarp'ta 2, İzmir'de 2, Preveze'de 3, Bahr-i Siyah'da 3 adet olmakla birlikte, Selanik, Bingazi, Rodos, İstanköy, Sisam, Sakız, Midilli, Limni, Ayvalık ve İşkodra'da birer adet bulunmaktaydı³³.

II. Abdülhamid döneminde genişleyen taşra teşkilatında komodorluklar ve bu komodorluklara bağlı gemiler sahil muhafaza görevlerini icra ederken bakım onarım ihtiyaçlarını Tersâne-i Âmire'den karşılıyordu. Lojistik ihtiyaçlar için komodorların direktifinde bir malzeme yönetimi tesis etmeye çalışılmıştır³⁴.

31 Edwin Perars, *Forty Years In Constantinople The Recollections of Sir Edwin Pears 1873-1915*, London 1915, s. 170-173.

32 Perars, *age.*, s. 106.

33 DMA, Mektubi Kalemi, 1220/47.

34 Funda Songur, "Osmanlı Bahriye Nezareti Teşkilatı'nda Komodorlukların Yeri ve Önemi (1867-1914)", CIEPO, 11-15 Eylül 2018, Sofya, Bulgaristan.

Komodorluklara ve merkeze bağlı tüm gemilerin görevini icra edebilmesi için gerekli kömür alımları çoğu zaman ise akamete uğramıştı. Bunun üstesinden gelebilmek için bazı dönemlerde odun ve kömürün yabancı memleketlere nakli yasaklanmıştı. 1907 yılında yasaklama irade aracılığıyla yapılmış, liman başkanlıkları da bu yasağa riayet etmek üzere iç yazışmalar yapmışlardı. Bu iradeye ilişkin olarak limanlarda mevcut odun ve kömürlerin Dersaadet'e sevkine gayret olunmasına ilişkin telgraflar lazım gelen liman reisliklerine gönderilmişti. İlk etapta 1000 atık çeki odun ile 4600 atık kıyve kömür olmak üzere toplamda 16 kayık hazır edilmiş olmakla birlikte mağazalarda yığılı odun ve kömürün listesi de yapılmıştı. İzmir Liman Dairesi'ne bağlı yerlerden İskenderiye'ye gidecek gemilerin de bu yasak çerçevesinde değerlendirilip değerlendirilmediği sorgulanmış³⁵ olduğundan takibatın önemsendiği ifade edilmelidir.

Sahil koruma görevi yanında taşınması yasak olan maddeleri Osmanlı sularında taşıyan gemilerin takibinin yapılması da donanmanın asli görevlerindendi. Barut yüklü *Kontrabana* isimli yabancı bir geminin dolaşmakta olduğu haberini alan Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi, *Arkadi* isimli vapuru bu gemiyi ele geçirmek üzere görevli tayin etmiş fakat ilk defada geminin beklenen mahalde bulunamaması üzerine gemi süvarisi beyhude hareketten men edilmişti. Bunun en büyük nedeni olarak da Bahriye Hazinesini zora sokan kömür sarfiyatı olduğu ifade edilmişti³⁶.

Bâb-ı Âlî ile Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi arasında 1901 yılı Aralık ayında yapılan tahrirata göre, sahil korumada görevli 38 gemi bulunmaktaydı ve bahsi geçen gemilerin hareket kabiliyetini sağlayacak kömürün satın alınması için gerekli mali kaynak temin edilemiyordu. Daha evvel talep olmuş olmasına rağmen isteğin karşılanamamış olduğu görülmektedir. Bu dönemde Yemen, Basra ve Cidde sahillerinin korunması hayati olduğundan bölgede bulunan gemi sayısının yeni nesil gemilerle artırılması istenmişti. Bu suretle sahil muhafaza unsurlarını kuvvetlendirmek için Bahriye'ye ayrılan ödeneğin artırılması gerekli görülmüştü³⁷.

Mali yetersizliklerden dolayı Süveyş Kanalı'ndan geçemeyen ya da kanal geçiş ücretinin geç gönderilmesi sebebiyle bekletilerek geçen gemiler de mevcuttu. 1901 yılı Aralık ayında Bahriye Nezareti, Bâb-ı Âlî'ye bu durumu bildirmiş ve Süveyş Kanalı'nda olan *Mürüvvet* ve kanala varmak üzere olan *Selamet* gemilerinin bekletilmeden geçişini sağlamak için acilen gerekli meblağı talep

35 DMA, Şura-yı Bahriye, 761/65A.

36 DMA, Mektubi,709/124.

37 DMA, Mektubi, 1343/2.

etmiştir. Vapurlarda asker bulunmakta olduğundan gemilerin kanalda bu şekilde bekletilmesinin özellikle uygunsuz olduğu ivedi karar için gerekçe gösterilmiştir³⁸. Kanal geçiş ücretleri Maliye Hazinesi'nden Bahriye Hazinesi'ne aktarılırken karakol gemileri için gereken kömürün alınmasını sağlayacak mahalli maliyeden Bahriye Hazinesi'ne aktarılacak tutarda sıkıntılar yaşanmıştır. İhtiyaç duyulan tutar bazı durumlarda vilayetlerden doğrudan temin edilmekte ve bölgede bulunan komodorluklar bu konuda Bahriye Nezareti'ne yardımcı olmaktadır³⁹. Bahriye Nezareti, gemilere ilişkin sair masrafları Bâb-ı Âlî'ye bildirmekte, Bâb-ı Âlî de onay için padişaha arz etmekteydi. 1893 yılında *Necd* vapurunun nezaretten çıkan tezkiresi padişaha arz olunmuş ve Bahriye Nezareti'nin istediği “devr-i çarh” meblağı padişahın onayıyla ödenmişti⁴⁰.

Sahil vilayetleri karakol ve gözetleme görevi için Bahriye Nezareti'nden gemiler istemekteydi; bu kapsamda İzmir ve Trablusgarp ikişer istimbol istemişti. Bu taleplerin gerçekleşmesini mümkün kılacak gemi olmasına rağmen Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nden Bâb-ı Âlî'ye verilen bilgiye göre Trablusgarp'a gemi gönderimi imkan harici olup, hali hazırda orada bulunan *Mansure-i Korvet* ve *Sayyad-ı Derya* gambotları yeterli görülmüş ve bölgedeki komodorluğa bu hususta bilgi verildiği ifade edilmişti. Ayrıca, Bahriye bütçesinin yeni gemileri için dahi kömür alımında kifayetsiz görülmediği bellidir. Bahsi geçen mevkiilerde bulunan gemiler ise harekettten sakıt bir şekilde atıl kalmıştı⁴¹. Burada da görülmektedir ki, ikmal yeteneği olmayan Osmanlı Bahriyesi mevcut gemilerini dahi sürekli bir şekilde yüzdürememiştir. Liman reisliklerine bağlı kömür ambarları sayıca fazla olmasına ve mevki olarak tüm kıyılara ulaşılıyor olmasına rağmen mali yetersizlikler ambarların dolu olmasına engellemiştir. Neredeyse tüm 33 yıla damgasını vuran bu eksiklik 1907 yılında Yunanistan'da çıkan *Neon Asty* isimli gazetede Türklerin sahillerini koruyamadığı şeklinde karşılık bulmuştur. Aynı haberde Yunanistan'ın barış dönemlerinde dahi Türk sularında egemenlik göstermesinin ve sahillerinde harekât yapmasının zaruri olduğu belirtilmiştir⁴². Bu durum göstermektedir ki Trablusgarp ve Balkan Savaşları'na giden yolda Osmanlı Donanması'nın zayıf görüntüsü önemli bir rol oynamıştır.

38 DMA, Mektubi, 1343/3A.

39 DMA, Muhasebe, 1901/B/33-34.

40 BOA, İ. BH. 1/16.

41 DMA, Mektubi, 1343/47.

42 Yavuz, *age.*, s. 135.

Hareket kabiliyeti incelemesinde gemilerin özellikleri kadar bu gemilerde görevli mürettebatın yeterliği yadsınamaz derecede mühimdir. Bahriye Dairesi Mektubi Kalemi tarafından II. Abdülhamid döneminde mevcut daimi komisyonlardan biri olan Islahat Komisyonu'ndan sorgulandığı üzere 1894 yılında tasarruf amacıyla 600 bahriye eri, Ereğli Maden'de çalıştırılmaktaydı⁴³. Demiryolundaki çeşitli işler için daimi bir şekilde istihdam edilen bu deniz erleri aynı dönemde bakım onarıma alınıp denizlere çıkarılan gemiler düşünüldüğünde bu denizcilerin ne kadar etkin bir şekilde görev aldıklarına ilişkin sorular cevapsız kalmaktadır.

Donanma gemilerinde harekât becerisi büyük ölçüde sahil bölgelerinde yoğunlaşmıştı. Doğu Rumeli vilayetine ilhak olan Edirne toprakları, bağımsızlığını kazanan Bulgaristan'a verilen Tuna ve Sofya, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu güdümüne giren Bosna ve Hersek, Cezâyir-i Bahr-i Sefid adalarında kayıplar ile İngiltere'ye verilen Kıbrıs ile işgal edilen Mısır, muhtariyet hakkı genişletilen Girit, Rusya'ya verilen Batum, Kars, müstakil olan Eflak ve Boğdan, Sırbistan ve Karadağ eyaletleri, Fransızlar tarafından ilhak edilen Tunus⁴⁴ etrafında yaşanan toprak kayıpları Osmanlı Devleti'nin daha çok mevcudu koruma amacı etrafında kalmasına sebep olmuştur. İşte bu zorunluluk sahillerin güvenliğini gerçekleştirecek gemilere sahip olmakla özdeşdir. Bu sebeple genel olarak II. Abdülhamid dönemi Osmanlı Donanması'nın teşkiline bakıldığında bu amacı gerçekleştirecek tonaj ve özelliklere sahip gemilerin ağırlıkta olduğu gözlemlenmektedir.

Teknoloji

19. yüzyılın en önemli gelişmelerini barındıran denizciliğin hemen hemen her alanında yaşanan teknolojik dönüşüm modern donanmaların kırılabilirliğini da arttırmıştır. Özellikle yüzyılın ikinci yarısı oldukça hareketli geçmiştir. Her inşa başka tipte yeni bir inşayı takip etmiş, silahlanma yarışı yeni imal bir topun kısa zaman içerisinde bir üst modeline yükselmesine ön ayak olmuştur. Bu hızlı gelişim de ona uyum için finansal kaynaklara sahip olmayı gerekli kılmıştır.

Öncelikle İngiliz ve Amerikan donanmalarında ortaya çıkan buharlı gemiler kısa zamanda diğer donanmalar arasında bir yarış başlattı. Güçlü devletler inşa tatbiklerini değiştirirken, görece zayıf devletler daha çok satın alma faaliyetlerine girişti. Teknolojik anlamda yenilik sadece gemilerin seyir kabiliyetleri üzerine değil aynı zamanda inşa malzemesinde de ortaya çıktı. Özellikle Kırım Savaşı sonrası

43 DMA, Mektubi, 869/56.

44 Karal, *age.*, 337-341.

ahşap gemilerin zayıflığı görüldü ve zırhlı devri başladı. Yelken donanımı önemini kaybetmeye başladı fakat buna rağmen Osmanlı'da II. Abdülhamid döneminde Abdülmecid ve Abdülaziz dönemlerinden intikal eden yelkenli ve ahşap gemiler vardı. Zamanla gemilerin seyir yeteneği rüzgâra bağlı olmaktan çıktı. Bu sebeple gemilerde dayanıklılık ile birlikte sürat de önem kazandı. Bu fonksiyon gemilerde hiç olmadığı kadar çeşitlik ve buna mukabil inşa maliyeti ortaya çıkardı. Gemilerde yaşanan teknolojik ilerleme silah bakımından da yenilikler getirdi. Zira zırhlılar ile kuvvetlenen gemi gövdesi düşman topları tarafından etkisiz hale getirilmeliydi. Toplarda ortaya çıkan her yenilik gemi gövdesinde bir başka gelişmeyi peşinden getirdi. II. Abdülhamid tahta geçmeden bir süre önce torpido silahı ortaya çıkmış ve torpidobotların inşası başlamıştı. Peki, Osmanlı Devleti'nin satın aldığı gemiler modern zamanının önceliklerini taşıyor muydu? İngiliz Deniz Ataşesi Albay Taylor raporunda Osmanlı Donanması'nda gelişimin Abdülmecid ile başladığını, 1874 yılında Osmanlı'nın dünya sıralamasında üçüncü büyük donanmaya sahip olduğunu ama II. Abdülhamid'in bu donanmayı Haliç'e hapsedmek suretiyle silah ve toplarını söktürdüğünü yinelemiştir. Raporunda, Osmanlı'da mevcut gemilerden de bahseder ve çoğunun işe yaramazlığının altını çizer. Osmanlı Donanması'nın elinde torpidolar olmasına rağmen, gemilerin kendisi teknolojik olarak o torpidolara uyumlu değildir⁴⁵. Dolayısıyla teknoloji gelişimine bakıldığında donanmanın sadece sahip olduğu unsurlar değil ama aynı zamanda sahip olduğu silah ve gemilerin birbirine uyumu ile yedek parça ve bakım-tutum faaliyetlerinde yeterli olması hususu önem kazanmıştır. Bu yapıyı oluşturmak üzere gemi inşası için Tersâne-i Âmire'de tezgâh ve makina düzeni kurulmuşsa da; yeni sistemi destekleyecek yerli sanayinin oluşturulamadığı görülmektedir. Bu durum ise endüstriyel üretimde dışa bağımlılığı devam ettirmiştir.

Hobart Paşa 1880 yılı bitiminde mevcut gemileri teknolojik açıdan değerlendiren raporunda⁴⁶ Avrupa'da silah ve top sanayi ile savaş araçlarının günbegün değiştiği ve yenilediği, bu yenilikler içinde hem Rusya'nın hem de Yunanistan'ın yeni icat gemilere sahip olduğu belirtilmiştir. Bu gemiler alet ve edevat bakımından eskilerden farklı, daha küçük boyutlarda, hafif sınıf, seyir ve hareket kabiliyeti yönünden hızlı, takip yeteneği kuvvetli, sahip olduğu topları daha güçlü olmakla birlikte envaiçeşit Kraft markalı torpidolara sahipti. Aynı raporda, Osmanlı Bahriyesi'nin zırhlılara sahip olduğu fakat *Mesudiye* zırhlısı haricinde hiçbirinin bir harpte bahsi geçen yeni tip gemilere mukavemet edemeyeceği belirtilmişti.

45 Büyüktuğrul, *Osmanlı Donanması*, s. 328.

46 BOA, Y. PRK. MYD, 1/70.

Mevcut zırhlılar ne torpido sahibiydi ne de zırhları kalındı. Aynı zamanda sürati oldukça düşük gemilerdi. Bahr-i Siyah ve Bahr-i Sefid'den gelecek herhangi bir düşman tehlikesine cevap verecek durumda değildi. Hobart Paşa'nın bu takdiri, sahillerin korunması için yeni tip gemilerin ivedi satın alınmasını gerekli kılmıştır. Hobart Paşa, mevcut zırhlıların satışı ile elde edilecek paranın bir kısmıyla torpidobot inşa ettirilebileceğini belirtmişti. Osmanlı'nın torpidobot gemi türüyle tanışmasının tarihsel gelişimine bakıldığında Avrupa'da yoğun ilgi gördüğü ilk dönemlere rastlamadığı görülür, zira torpidobotların gelişimi 93 Harbi sonrası İngiltere önderliğinde olmak üzere hızlanmış ve torpido silahı bütün dünyaya yayılmıştı⁴⁷. Osmanlı'da ise Hobart Paşa'nın raporu sonrasında 1880'li yıllarda torpidobot alımları hızlı bir şekilde başlamıştı. Osmanlı Devleti'nin torpidobot almaya başladığı yıllarda torpidoların özellikleri yenilenmiş fakat Osmanlı eski tip torpidolara sahip olan torpidobot alımına devam etmişti⁴⁸. Bu yıllarda satın alınan bu gemilerin torpido sistemleri ise modasını yitirmişti. Woods Paşa 1890 yılında torpido talimi hakkında bilgi verdiği raporda 150 adet torpido olduğunu ve bunların yalnız 10 tanesinin başları doldurulmuş olup diğerlerinin boş olduğunu belirtmişti. Gerekli pamuk barutu tedariki sonrası doldurulması ve Bahriye Baruthanesi'nde muhafazaya alınması gerekli görülmüştü. Torpidoları taşıyacak torpidobotların ise mevcut silahlar ile uyumsuzluğu onlardan alınacak faydayı oldukça azaltmıştı.

Tüm bu dönem analizleri ile birlikte genel bir değerlendirme yapılırken hem büyük devletleri hem de Osmanlı Devleti ile eşit şartlara sahip diğer ülkeleri deniz gücünün gelişim yönü kapsamında analiz etmek gerekir. 02.09.1890 tarihli Ceride-i Bahriye'ye⁴⁹ göre her çeşit torpidobotlarda toplam 160 adet gemi ile Fransa birinci sıradayken, 155 gemi ile İngiltere ikinci, 135 gemi ile İtalya üçüncü sıradadır. Osmanlı Devleti 20 ülke içerisinde 31 adet torpidobot toplamı ile dokuzuncu sırada yer alırken; Rusya, Almanya, Avusturya, Çin ve Yunanistan devletleri Osmanlı Devleti'nden önce gelmektedir. Bu sıralamada sadece Çin'de torpido talim gemisi bulunmayıp diğer sekiz ülkede de eğitim verilen en az bir talim gemisi bulunmaktadır. Büyük devletlerin donanmalarına bakıldığında 18 pos üzeri zırhlı gemiler ile diğer zırhlılar, 900 ton üzeri kruvazörler, 600 ton üzeri gemiler, 200 ton üzeri gambotlar, 14 knot sürat ve üzeri harp gemileri

47 Hampden, *age.*, s. 291.

48 Ahmet Güleriyüz, *Osmanlı Donanması'nda Torpidobotlar ve Destroyerler Sultanhisar & Muavenet*, İstanbul 2009, s. 14.

49 Batmaz, *age.*, s. 276-279.

sıralamasında İngiltere birinci sıradadır. Onu Fransa izlemekle birlikte bahri anlamda güçlü diğer ülkeler İtalya, Almanya, Rusya ve Amerika olarak dikkat çekmektedir. 24.05.1894 tarihli Ceride-i Bahriye’de Osmanlı Devleti’nin gittikçe daha zayıfladığı ve torpidobotlarının sayısı bakımında on birinci sıraya düştüğü görülür. İlk üç ülke İngiltere, Fransa ve Rusya olarak karşımıza çıkarken diğer ülkeler arasındaki değişim deniz gücünü iyileştirmeye çalışan devletlerin çoğaldığını ve Osmanlı Devleti’nde düşüşün devam ettiğini göstermektedir. Tüm gemi sayılarını dikkate alan 09.08.1899 tarihli Ceride-i Bahriye’de⁵⁰ Osmanlı Devleti toplam 131 gemi ile dokuzuncu sırada iken, İngiltere, Fransa ve İtalya ilk üç devlettir. Japonya, Almanya ve Rusya’nın da üçüncü olan İtalya’ya yakın gemi sayısına sahip olduğunun altını çizmek gerekir. 1899 yılında izlenen politikalar ışığında donanmada bulunan her çeşit toplam gemi sayısı 131 parça olmasına rağmen teknolojik yeterlik düşük seviyedeydi⁵¹. Her gemi çeşidi görülmekle birlikte tamamı Tersâne-i Âmire’de yapılmamış olup drednot, kruvazör, denizaltı gibi gemi çeşitlerinin inşasına rastlanmaz. Tersâne-i Âmire’nin teknolojik değişikliği takip etmedeki başarısızlık nedenlerinin başında, sürekli değişen yabancı danışmanlar, personel eğitimi aksaklığı ve imalat alanındaki yetersizlik gelmektedir. Osmanlı’da teknolojik ilerleme ancak ithalat merkezli olarak görülse de devri geçen gemi ve silah alımı devam ederken yabancı danışmanlara duyulan mecburiyet sürekli bir şekilde artmış olduğundan bahri devrim gerçekleştirilememiştir.

Yüzyılın sonuna doğru yine sahil koruma amacı ile torpido saldırılarında aktif rol alabilecek gambot tipi gemiler ortaya çıkmış ve Osmanlı bu kapsamda yeni siparişler vermiştir. Ana silahı torpido olan bir başka gemi çeşidi sayılan destroyerlar (muhripler) ise torpidobotlara nazaran daha büyük ve 20. yüzyıla damgasını vurmuş olan gemi çeşididir⁵². II. Abdülhamid Donanması’nda, 1907 yılında kâğıt üzerinde Fransa ile İtalya’ya verilen yeni siparişler dışında 52 gemi olduğu görülse de denize çıkabilecek niteliğe ve teknolojiye sahip gemiler; 1 savaş gemisi, 4 zırhlı kruvazör, 2 korumalı kruvazör, 3 torpido gambot, 3 muhrip, 15 birinci sınıf torpidobot şeklinde listelenebilir⁵³.

Donanmada Lojistik

Donanmanın her an harekâta hazır olması durumu onun güçlü bir lojistik sisteme sahip olmasını gerekli kılar. 93 Harbi’nde İstanbul-Batum arası lojistik

50 Batmaz, *age.*, s. 286-287.

51 Mehmet Yüksel, *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Donanma Politikası*, Bursa 2016, s. 115.

52 Güleriyüz, *age.*, s. 12.

53 Kuntsal, *age.*, s. 230.

destek sağlayan Osmanlı savaş ve nakliye gemileri, filo komutanı olan Hobart Paşa'nın anılarında haklı bir üne sahiptir, zira Rusların bu sevkiyatı önleyemediği, Paşa'nın anılarında bulunmaktadır. Sevkiyat sırasında stratejik çözümler de ortaya çıkmaktadır. Zırhlı *Mesudiye* Fırkateyni'nin Sohum'a naklettiği askerlere kendi mevcudundan erzak vermiş olması bu kapsamda bir örnektir. Temin edilen altı kalem erzakın karşılığı olan tutar ise Nizamiye Hazinesi'nden temin edilmek üzere Bahriye Hazinesi'ne gelir kaydedilmişti⁵⁴. Bu örnek göstermektedir ki gemiler gerektiğinde ordunun ihtiyacını kendi erzakından da karşılayabilmişti. Kömür ve erzak stoklarına bakıldığında ise donanma bu tedarikini üslendiği limanlarda yapardı⁵⁵. II. Abdülhamid döneminde stratejik deniz üsleri zinciri olmamakla birlikte limanlarda, ikmal, lojistik ve teknik ihtiyaçlar için bir deniz üssünde olması gereken destek ve araçlar da bulunmuyordu. Gemilerde silah ve teçhizat eksik, kazanlar çürük, merkezi ateşleme yoktu; birçok cins top ve mermi olduğundan tek bir sistem oluşturulamamış ve gemi ışıldıkları da merkezi hale getirilememişti⁵⁶. Lojistik üslere bakıldığında Kıbrıs, Mısır ve Girit ile diğer adaların elden çıkmasıyla daha da fakirleşmiş bir yapı ortaya çıkmıştı.

Mali yetersizlikler mevzubahis olsa da kömür stoklarının önemi idrak edilmişti. 1880 yılında yapılan yazışmalar göstermektedir ki donanma için gerekli olan kömürün mevkilerde stoklanması zorunluymuş ve dolayısıyla hızlıca satın alınarak sonraya bırakılmaması önemliydi. Talebin arttığı çok ivedi ihtiyaç durumunda ise kömürün fiyatının yükseldiğinden bahsedilmekte; o sebeple ihtiyatlı satın almalar önem taşımaktaydı. Bahriye Nezareti ile Maliye Nezareti arasında yapılan yazışmalarda ihtiyaçtan bahsedilmekte ve muhtelif yerlere stoklanması için tacirler ile görüşülmekteydi. Fakat satın alma işlemi için kömür satışı yapanlar teminat istemekte aksi halde satış yapamayacaklarını bildirmekteydi. Özellikle bu yazışmalarda görüldüğü üzere Bank-ı Osmani ve Hazine-i Celile teminatı önem taşıyordu⁵⁷. Bazı durumlarda yabancı sefineler de kömür taşımacılığında kullanılıyordu. 1883 yılında Şura-yı Bahriye'den çıkan bir muhturada Lloyd Kumpanyası'na ait bir vapurla Tersâne-i Âmire mevcudundan 400 ton kömürün Kamaron Adası ve Cidde'ye gönderilmesi söz konusu olmuş ve bu kömürün Tersâne-i Âmire'ye bağlı Kömür Ambarı Memuriyeti'nden teslim olunması

54 DMA, Muhasebe, 707/41.

55 DMA, Muhasebe, 1172/42.

56 Yavuz, *age.*, s. 125.

57 DMA, Mektubi, 335A/34.

istenmişti⁵⁸. Akdeniz’de bulunan gemilerin ihtiyaç duyduğu kömürün gönderildiği ana mevkilerden bir diğeri Trablusgarp idi. 1092 ton Newcastle maden kömürünün bölgeye gönderilmesi ancak tutarının peşin ödenmesine istinaden gerçekleşeceğinden gerekli işlemler Bahriye Hazinesi tarafından planlanmıştı⁵⁹.

II. Abdülhamid döneminde liman reisliklerine bağlı birçok kömür ambarı bulunmaktaydı. Tüm kömür ikmallerinin sıkı biçimde takip edildiği arşiv kayıtlarından izlenebilmektedir. Örneğin 1883 yılında Sakız Adası’na gönderilen 8000 kantar kömürün büyük kısmı depremden dolayı bölgeye ulaştırılamamıştı⁶⁰. Kömür ambarlarının en işleği olan Tersâne-i Âmire Kömür Ambarı tarafından aylık olarak alınan kömür miktarı ve bu kömürün kimden ve nasıl alındığı, diğeri bir deyişle kömürün tüccardan mı, Ereğli’den mi, gemi mevcutlarında mı alındığı açık açık kaydedilmişti. Aynı zamanda aylık olarak sarf olunan kömür miktarını da gösterir bu defterlerden, 1883 yılı Aralık ayı defteri incelendiğinde gemilere ve mevkilere verilen kömür miktarına ulaşılmıştır⁶¹. Kömür, bahsi geçen kayıtlarda kalitesine göre ayrılmakta olup Ereğli kömürü, kok kömürü ve İngiliz Kömürü için ayrı ayrı kayıt açılmıştır. Bir önceki aydan devreden miktar kayıt altına alınmış olduğundan anlık tüketimler ortaya çıkarılabilir ölçüdedir. Bu sayede ihtiyaç halinde fazladan alınması gereken kömür miktarı saptanabilmekteydi. 1880’li yıllarda Ereğli’den elde edilen kömür, Tersâne-i Âmire, devlet daireleri ve gemiler tarafından kullanılmaktaydı. Vapurlar ihtiyaç duyduğu kömürü Ereğli’den alırken, Tersane’ye lazım gelen yıllık kömür miktarının bir kısmı bu vapurlar aracılığıyla, bir kısmı kereste nakline mahsus üç gemi tarafından kereste taşımadığı zamanlarda, bir kısmı da senelik 10.000 lira navlun bedeli ödemek koşuluyla tüccar gemileri tarafından taşınmıştı. Tasarruf yapabilmek için yelkenle de seyredebilen 8 adet tüccar gemisi alınması önerilmiş ve böylece bu yeni gemiler sadece kömür taşısa dahi satın alım bedeli birkaç yıl içinde, tüccara ödenen navlun bedeline eşit olacağından, satın alım masrafını karşılayacağı belirtilmişti⁶². 1883 yılında Ereğli’den Sinop ve Trabzon mevkilerinde bulunan kömür ambarlarına taşıma işleminin devam etmesi⁶³ ambarların lojistik faaliyetlerdeki desteğini göstermektedir.

58 DMA, Muhasebe, 810/13.

59 DMA, Muhasebe, 792/21.

60 DMA, Muhasebe, 811/9.

61 DMA, Muhasebe, 813/51-52.

62 DMA, Mektubi, 387/29.

63 DMA, Muhasebe, 818/16.

Lojistik destek donanma gemileri tarafından yerine getirilemediğinde ticaret filosunun bir başka görevi de nakliye planlarında donanmaya yardımcı olabilmektir. Osmanlı'da güçlü bir ticari bahriyenin olmayışı savaş zamanı lojistik hizmetlerinde hızlı olmayı engellemiştir. Ayrıca, bu dönemin fikri temellerinde düşmanın lojistik destek noktalarını yok etmek birincil hedefti. Örneğin, 93 Harbi'nde Rus gemileri kömür ikmal noktalarını yağmalarken donanma tophanesini imha etmişti. Osmanlı-Yunan Savaşı'nda ise gemilerin durumu o kadar kötüydü ki asker nakliyesinde görev alamadıkları için Şirket-i Hayriye'nin kiralık vapurları ile taşıma işlemi gerçekleştirilmeye çalışıldı⁶⁴. Gemiler tekil bakım onarım ihtiyaçlarında bağlı oldukları komodorluk ile iletişime geçerken bölgesel faaliyetlerde ise Nezaret ile de iletişime geçirdi. 1903 yılında Beyrut Korveti Baş Çarkçısı Mina'da bulunan su makinasının islahı ve tamiri için parçalar istemiş ve Tamirat Komisyonu bu iş için Bahr-i Ahmer Komodorluğu'nu görevli tayin etmişti⁶⁵.

Deniz Tarihi Arşivi'nde bulunan seyir, liman, güverte ve makina jurnalleri başta olmak üzere gemi defterleri, bu gemilerin erzak ve malzeme tedarikleri hakkında bilgi sağlamaktadır. Bu çalışmada, 1879 yılında Tersâne-i Âmire'de inşasına başlanan ve ancak 1890 yılında denize indirilen *Heybetnüma* korvetine ait 1899 yılında tutulmuş liman jurnali⁶⁶ ile birlikte aynı dönemi kapsayan seyir jurnali⁶⁷ incelenmiştir. *Heybetnüma*'nın hangi şartlarda seyrettiği ve daha çok makina veya yelken ile mi seyrettiği bahsi geçen seyir defteri kayıtlarında bulunmaktadır. Gemi, padişah tarafından verilen iradeye istinaden, 12 Ağustos 1315 tarihinde 36 subay ile İstanbul'dan hareket etmişti. Seyir sırasında zaman zaman makinalar arıza yapmış ve gemi stop etmek zorunda kalmıştı. Makina yol yaptığı zamanlarda gemi sürati 7 mil iken çoğunluk durumlarda ise yola yelken ile devam edebilmişti. 146 mürettebatı bulunan *Heybetnüma*, teknik arızalarından dolayı Lapseki Limanı'na bir ticari geminin yedeğinde girebilmişti. Makina tamirâtı yapıp tekrar seyre koyulan gemi, Karadağ Prensini Bozcaada Boğazı'nı geçmesi akabinde İzmir'e doğru hareket etmişti. 12 ile 19 Ağustos arasında yapılan bu zorlu seyirde sıklıkla makina problemleri yaşamış ve bu sebeple yelken seyri yapmıştır. İhtiyaç duyulan erzak ve kömür ise harekettten evvel İstanbul'dan sağlanmıştı.

Liman jurnalleri vasıtasıyla geminin konakladığı limanları, bu limanlarda taşradan temin ettiği erzak ve miktarları, gemide bulunan kumanya miktarı ile ne kadarını

64 Güleriyüz ve Langensiepen, *age.*, s. 16, s. 19.

65 DMA, Bahriye Nezareti, 76/1598.

66 DMA, EHB.J.d 495 sıra numaralı Heybetnüma Korveti Liman Jurnali.

67 DMA, EHB.J.d 455 sıra numaralı Heybetnüma Korveti Seyir Jurnali.

harcadığı bilgilerine ulaşmak mümkündür. *Heybetnüma* Korveti Lapseki ve İzmir Limanı'nda bulunurken hem taşradan kumanya temin etmiş hem de Tersâne-i Âmire'den gemiye alınmış mevcut kumanyayı kullanmıştı. Gemi temizliğinden sonra taşradan filikalar yardımı ile neredeyse her gün asker için taze ekme, et ve patlıcan, taze fasulye, nadiren domates, patates, kabak gibi sebzeler temin edilmişti. Yemekler sofraya borusuna istinaden yenmişti. Zabitlere ise askerlerden farklı olarak şeker, taze üzüm, kuru üzüm, patates, taze bamya, kabak, çay verilmişti. Geminin İstanbul'dan ayrılmadan evvel stoklamış olduğu kendi kumanyasından sarf ettiği malzemelerin başında pirinç, fasulye, soğan, tuz, zeytinyağı, zeytin, sabun, kandil ve sirke gelmekteydi. Kumanya Nöbetçi Zabit ve Sefine Emmini tarafından çıkarılmış ve kontrol altında tutulmuştu. Askerler ve zabitler için ayrı erzak listeleri bulunmakta olup gemide mevcut olan ve tüketilen su miktarı da ayrıca kayıt altına alınmaktaydı.

Gemiye ait envanterin tutulduğu bazı sayfalar da mevcut olup; Tersâne-i Âmire'den gemiye gelen veya gemiden başka gemiye verilen zahire ile birlikte demirbaşlar da listelenmişti. Rutin aralıklarda geminin genel malzemesi ile alet takımları kontrol edilmişti. Gemide namaz edaları da abdest borusuna müteakip yerine getirilmekteydi. Yat ve kalk boruları olduğu gibi her gün hekim borusu çalmış, hekim borusu çalıdıktan sonra hasta askerlerin vizitesi yapılmış, bazıları tedavi edilirken gemide tedavi edilemeyenler ise başka gemilere ya da Bahriye Merkez Hastanesi'ne sevk edilmişti. Ayrıca gemiler arasında kömür, alet edevat ve ilaç alış verişi olduğu gibi mühendis, elektrik personeli ya da askerler başka gemi ya da tersaneye geçici görevle gönderilebilmekteydi.

Gemi ana makinası kontrolüne dair bilginin de bu deftere işlenebildiği anlaşılmaktadır. Demir değişimi ve derinlik mesafeleri ayrıca kaydedilmekteydi. Askerler ve zabitler taşraya izinle gittiklerinde bu gidiş ve dönüşleri kaydedilmişti. Bazen firarlar olmuş ve bu durum deftere işlenmişti. Örneğin, *Heybetnüma* jurnaline 23 Ağustos 1315'te ve takip eden bazı günlerde firar eden askerlerin isimleri not edilmişti. Askerler ve zabitler arasında vuku bulan olaylar da kayıt altına alınmıştı. Örneğin bir mühendis ve onbaşı arasında geçen münakaşa sonrası mühendis iki defa taşra izninden muaf tutulmuş, onbaşı ise üç hafta süreyle tutuklu kalmıştı. Temel tamirat işlerine ilişkin ihtiyacın gemide karşılanamadığı durumlarda ise taşradan usta temin edildiği görülmektedir.

Bahriye Kanunnamesi'nde belirtildiği gibi, leyle-i cülus sebebiyle gemilerde top atışı ve havai fişek atışı gerçekleştirilirdi. Nitekim *Heybetnüma*'dan 19 Ağustos 1315

tarihinde bu amaçla 100 adet el mahtabı, 25 adet havai fişek, 20 adet çanak mahtabı atışı yapıldığı kayıt altına alınmıştı. Ayrıca varılan limanlarda bölge komodoru, ziyarete gelen vali ve belediye reisi gibi memurlara resmi selamlama için top atışı gerçekleştirilir ve kayıt altına alınır. *Heybetnûma* Lapseki'den İzmir'e vardığında İzmir Komodoru için on bir pare top atışı yapmış ve diğer memur ziyaretlerinde bu karşılama usulünü devam ettirmişti. Gemi, karşılaştığı Türk ve yabancı bayraklı gemileri de jurnale işlemişti; örneğin *Heybetnûma* İzmir Limanı'nda iken bir Rus gambotunu ve İdare-i Mahsusa'ya ait birçok vapuru isimleri ile birlikte jurnaline kaydetmişti. Bu defterlerin üzerinde gemiden ayrılan ve geri dönen filikaların gemiye yanaşması sırasında güvenlik sebebiyle oluşturulmuş parolalar da bulunmaktadır.

Bahsi geçen liman jurnalini genel olarak değerlendirmek gerekirse; yat borusu ile nöbetçiler dışında tüm gemi personeli istirahate ayrılır, rutin olarak her akşam güvenlik kontrolü yapılırdı. Sabah olduğunda nöbet devir teslimi gerçekleştirilir, kalk borusuna istinaden sabah namazı kılınır ve askere sabah erzakı verilir. Mesai taburunda mevcut alınır. Sancak keşidesi akabinde mevsime göre tentenin kurulması ve kaldırılması her gün yapılan rutin bir faaliyetti. Abdest borusu sonrası öğle namazı kılınır. Bu arada nöbet değişimi gerçekleşir, vizite/hekim borusu çalar hasta askerler muayene olurdu. Aynı saatlerde görevli personel tarafından kumanya çıkarılırdı. Bazı günlerde öğleden evvel ve öğleden sonra talim olurdu. Gemiye erzak temini için taşraya filika bu vakitlerde gönderilir ve bu filika gün içinde malzemelerle geri dönerdi. Abdest borusuna müteakip ikindi namazı kılınır, sofralar hazırlanır, akşam yemeği yenir, arya sancak edilir ve akşam namazı eda olunurdu. Bir tam gün bu şekilde yaşamırken rutin dışı tüm faaliyetler, yukarıda belirtilen örneklerde olduğu gibi, bu defterlere ayrıca işlenmekteydi.

Sonuç

Bu çalışmada sunulan bilgiler ışığında, II. Abdülhamid dönemi bahri politikalarının sahillerin güvenliği etrafında şekillendiği ve zayıf mali durum nedeniyle çok başarılı lojistik faaliyetlerin gerçekleştirilemediği sonuçlarına ulaşılabilir. Ayrıca büyük toprak kayıplarının yaşandığı, Osmanlı topraklarının büyük güçler tarafından paylaşılma arzusunun yoğunlaştığı ve dolayısıyla II. Abdülhamid'in siyasi alanda uyguladığı denge politikaları neticesinde hem gemi bakım-onarımları hem de yeni inşa ve silah alım faaliyetlerinde birden çok ülkeden fayda sağlandığı görülmektedir. Bu husus, barış ve savaş durumlarında uygulanan lojistik faaliyetlerde zorluklar yaratmıştı.

Donanma stratejileri ve uluslararası ilişkilerin yeniden şekillendiği bu dönem Osmanlı Donanması'nda bahsi geçen etkili izler bırakmıştır. Ulusal bir deniz politikası oluşturulmasından ziyade, uluslararası ilişkilerin etkili bir durum arz etmesi donanma etkinliğinin burada bahsi geçen sebepler neticesinde düşük kalmasına neden olmuştur. Farklı ülkelerden alınan ve bazıları teknolojik olarak geri kalmış çok çeşit ve tipteki gemiler, bu gemilerin hem yedek parçaları hem de bakım ve tutum faaliyetleri yabancı danışmanların raporlarında da görülebildiği gibi bahri yapının güçlenmesini engellemiştir.

Savaşların kazanılmasında ve barış zamanında sahillerin korunmasında lojistik imkân ve kabiliyetlerin elzem olduğundan hareketle mali yetersizlik donanmanın gelişimini sekteye uğratan esas unsurlardan biri olmuştur. Aynı zamanda sürekli ithalat Osmanlı'da endüstriyel üretim sisteminin oluşmamasında ana etken olmuş, dönem dönem siparişlerin artması ile karşılaşılrsa da mali problemler lojistik imkân ve kabiliyetlerin yerleşmesinde engel teşkil etmiş olduğundan tam bir bahri gelişim yaşanmamıştır. II. Abdülhamid'in uyguladığı politikaların yanında uygun bir bahri eğitim ve bahri kurumlar içinde kontrol sisteminin eksikliği çoğunlukla liyakat sahibi personelin yetişmesini engellemiş olduğundan bahri yapının operasyon gücü de yetersiz kalmış, böylece Osmanlı Bahriyesi'nde gelişim sağlanamamıştır. Modern donanmalardaki teknoloji alanında ilerleme mali gücün olmadığı devletlerde, özellikle teknolojiyi ithal eden ülkelerden biri olan Osmanlı Devleti'nde, mümkün olamamıştır. Teknik olarak gelişmeye çalışan Osmanlı Donanması'nda yaşanan mali yetersizlikler, lojistik faaliyetlerde sorunlar yarattığı kadar işleyişi gerçekleştiren personelin ve yabancı danışmanların maaşlarında geç ödeme ya da maaşların ödenememesi problemleri kurumsal gelişimi de sekteye uğratmıştır. Yetenek sahibi ve kabiliyetli donanma mensuplarının sayıca yeterli seviyeye ulaştırılamaması sonucu etkin bir donanma teşekkül edememiştir.

Genel olarak Osmanlı Devleti'nin ayakta kalma başarısı gözler önünde olsa da, güçlü bir donanmanın varlığı onun iç isyanlar karşısında daha güçlü görünmesine destek olabilir ve dolayısıyla donanması siyasi bir manevra niteliği taşıyabilirdi. Birinci Dünya Savaşı'na kadar bir dizi savaş yaşamış olan Osmanlı Devleti'nde güçlü bir donanmanın yaratılamaması onun büyük devletler nezdinde belirgin bir güç kazanamamasında dahi etkili olmuştur. Bahri devletlerin en güçlülerinden olan İngiltere, deniz gücünü en yakın rakibinden sayıca daha üstün tutmak üzere politikalar oluşturmuş ve bu yarışta asla geride kalmamıştır. Fransa ile her konuda yarışmış ve yüzyılın sonuna doğru tüm rakiplerini geride bırakmayı başarmıştır. Almanya ve İtalya devletleri ise geç kurduğu siyasi birliğe rağmen denizlerde

var olmayı başaracak bahri politikalar izlemiştir. Güçlü devletler birbirini sıkı sıkıya takip etmiş ve denizcilik alanında teknolojik gelişmelerin oluşumunda etkili olmuşlar, buna mukabil olarak siyasi tarih arenasında güçlü devlet konumlarını iktidarlı bir şekilde korumuşlardır.

Büyük bir yenilgiyle biten 93 Harbi sonrasında Rusya'nın savaş tazminatı olarak Osmanlı zırhlılarını istemesi üzerine II. Abdülhamid bu isteği canı pahasına da olsa katiyen reddetmiştir. Buna rağmen, hâkimiyeti boyunca çok çeşitli ve birbirinden farklı bahri politikalar takip edilmiş ise de bu çalışmada sayılan nedenler ışığında güçlü ve etkili bir bahri gelişim yakalanamamıştır.

Kaynaklar

Arşiv Belgeleri

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Deniz Müzesi'nde bulunan Deniz Tarihi Arşivi (DMA.) Belgeleri (Defter Nu/Sayfa Nu)

Bahriye Nezareti Mektubi Kalemi: 253/71, 1220/47, 709/124, 1343/2, 1343/3A, 1343/47, 869/56, 335A/34, 387/29, 6131/22.

Bahriye Nezareti Şura-yı Bahriye: 364/1-A-B-30/A, 761/65A, 278/131A.

Bahriye Nezareti Muhasebe Kalemi: 707/41, 1172/42, 810/13; 792/21, 811/9, 813/51-52, 1901/B/33-34, 818/16.

Bahriye Nezareti: 76/1598.

Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Jurnal Defterleri: 495 sıra numaralı Heybetnüma Korveti Liman Jurnalı, 14 Ağustos 1315- 11 Eylül 1315. EHB.J.d 455 sıra numaralı Heybetnüma Korveti Seyir Jurnalı.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.) Belgeleri

Yıldız, Askeri Maruzat: Y. PRK. ASK. 27/18.

Yıldız, Mütenevvi Maruzat: Y. MTV 75/236.

Yıldız, Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi: Y. PRK. MYD, 1/70.

İrade, Bahriye: İ. BH. 1/16.

Sürelî Yayınlar

Bahriye Salnamesi, 1899.

Tetkik-Telif Eserler

Akkaya, İbrahim – Fahri Ayanoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'ndan Günümüze Denizlerimizin Amirleri Derya Kaptanları, Bahriye Nazırları, Deniz Kuvvetleri Komutanları*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 2009.

Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, Basılmamış Doktora Tezi, Kayseri 2002.

Bostan, İdris, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür AŞ. Yayınları, İstanbul 2014.

Büyüktuğrul, Afif, “Osmanlı (Türk) -Yunan Deniz Silahlanma Yarışı”, *Bellekten*, Cilt: XXXIX Sayı:156 (1975), s. 725-774.

_____, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, C 3, Deniz Basımevi, İstanbul 1983.

Clausewitz, Carl von, *On War*, Trans. J.J. Graham, Kegan Paul, London 1918.

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

Güleryüz, Ahmet, *Osmanlı Donanması’nda Torpidobotlar ve Destroyerler Sultanhisar & Muavenet*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2009.

Güleryüz, Ahmet – Bernd Langensiepen, *Osmanlı Donanması 1828-1923*, Denizler Kitabevi, 3. Baskı, İstanbul 2007.

Hampden, Charles Hobart, *Hobart Paşa’nın Amları*, çev. Derin Türkömer, Haz. Kansu Şarman, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 3. Basım, İstanbul 2015.

Hattendorf, John – Lynn Hattendorf, *A Bibliography of The Works of Alfred Thayer Mahan*, Naval War College Press, Rhode Island 1986.

II. Abdülhamid Devri Son Bahriye Nazırı Hasan Rami Paşa ve Hatıratı, “Hamidiye Kahramanı Rauf Orbay’ın Tanıklığında”, Haz. Osman Öndeş, Alya Basım Yayın, İstanbul 2013.

Jomini, Antoine Henri, *The Art of War*, Translated by G.H. Mendell and M.P. Craighill, Edition by Arc Manor, Rockville 2007.

Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi, Birinci Meşrutiyet ve İstibdat Devirleri 1876-1907*, 8. Cilt, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988.

Kuntsal, Ender, *Osmanlı Bahriyesi’nde Bir Amerikalı Bucknam Paşa*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

Mardin, Şerif, *Jön Türklerin Siyasi Fikirleri 1895-1908*, İletişim Yayınları, 15. Baskı, İstanbul 2008.

Perars, Edwin, *Forty Years In Constantinople The Recollections of Sir Edwin Pears 1873-1915*, Herbert Jenkins Limited, 3rd Edition, London 1915.

Songur, Funda, “Osmanlı Bahriye Nezareti Teşkilatı’nda Komodorlukların Yeri ve Önemi (1867-1914)”, CIEPO, 11-15 Eylül 2018, Sofya, Bulgaristan.

Songur, Funda – Y. Barbaros Büyüksağnak, “Marşlar Tarihi Üzerine Bir Deneme: Türk Deniz Kuvvetleri”, *INES II. International Academic Research Congress*, 18-21 Ekim 2017, Antalya, s. 1640-1647.

Yavuz, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Mısyonlar, Çeşme Faciasından Birinci Dünya Harbi'ne Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri*, İst.Dz.İk.Grp.K'lığı Basımevi Müdürlüğü, İstanbul 1999.

Yüksel, Mehmet, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Donanma Politikası*, Dora Yayınları, Bursa 2016.