

# BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA GİRERKEN DONANMADA YAPILAN ISLAH ÇALIŞMALARI VE YABANCI UZMANLAR

Umut C. KARADOĞAN\*

## ÖZET

Çok uluslu devletlerin son evreleri her zaman sancılı olmuş ve çelişkili yorumlara sebebiyet vermiştir. Osmanlı Devleti de bu gelişmeden payını almıştır. 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşının ardından ordu komutanları hükümete sundukları raporlarında Osmanlı Devleti'ne komşu olan devletlerin askeri güçlerinin büyük bir tehdit unsuru olduğunu belirterek kuvvetli ve çağın gereklerine ayak uydurabilecek ve modern silah sistemleriyle donatılmış bir ordunun zaman kaybedilmeksizin kurulmasını istemişlerdir. Elbette kara ordusunun tercihi Almanlardan yanadır. Deniz Kuvvetleri ise uzun zamandan beri İngilizlerin ıslahat programını uygulamaktadır.

Bu düşünceden hareketle ordunun istediği ıslahat programını uygulamak üzere Osmanlı yönetimi, II. Meşrutiyetin ilanını takip eden yıllarda Silahlı Kuvvetlerin ıslahı için gerekli tedbirleri birer birer alınmaya başlamış ve kara ordusunun yeni iskeleti, yönetim yapılanması hemen hemen tamamlanmıştır. Aynı dönem içerisinde Osmanlı Ordusunun "Teşkilat Nizamnamesi" (1910) hazırlanmasına rağmen Cemal Paşanın da fark ettiği bürokratik hantallıklar sebebiyle ancak 1911 tarihinde yürürlüğe girebilmiş ve 1913 tarihine kadar da yürürlükte kalabilmiştir. Bu Nizamname ile Osmanlı askeri yapılanması kısmen de olsa hantallıktan kurtarılmış ve mekanize birlikler haline getirilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin ordusunu, vakit kaybetmeden toplamak arzusuyla sıkı sıkıya sarıldığı uygulamalardan birisi de yabancı personel istihdamıyla teknoloji transferidir. I. Mahmud döneminde Comte de Bouneval ile başlayıp, III. Mustafa döneminde Baron de Tott ile hızlanan III. Selim zamanında en kapsamlı ve sistematik halini alan bu uygulama, II. Meşrutiyetin ilanının ardından da modern anlamda ordunun teşkilat ve eğitim sisteminde yerini almıştı. Teşkilat ve eğitim sisteminde yapılan köklü düzenlemelerle, askerin mali, idari görev ve yetkileri eski sisteme oranla sınırlandırılmış, askeri okullarda idarecilikten çok askeri eğitim ağırlık kazanmıştı. Askeriye de uygulanan Batı tarzındaki eğitimle birlikte Batı kültürü de sınırlı kaynakla da olsa subay adaylarının ilgi alanını oluşturmaya başlamıştı.

*Anahtar Kelimeler:* Donanma, Teşkilat Nizamnamesi, Torpido, Dretnot, Bahriye Nazırı, iane, iaşe, Donanma-i Muavenet-i Bahriye.

---

\* Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Bilim Dalı (Doktora Öğr.)

**THE ENTERING OF THE FIRST WORLD WAR WHICH  
THE REFORMS WORKINGS WAS DONE AND THE  
FOREIGN SPECIALIST EXPERTS**

**ABSTRACT**

Last stages of multi-national states have always been painful and has lead to conflicting interpretation. Ottoman empire got its share from this development. After 1877-1878 ottoman- russian war army commanders indicated that military forces of the neighboring states had been a big threats in their report to the government and also required an army that was powerful and was able to keep up with modern age's requirement and to be equipped with modern weapons without losing the time. Of course preference of land army was on German's side.

By the intention of perform reform programme required by army, Ottoman government started to take necessary measures for recruitment of the armed forces and the new skeleton/framework and management structure of land army was almost complete in the years following announcement of II. Constitutionalism. In the same period Ottoman empire prepared "organization regulations" (1910) but came in force in 1911 and it was being in force until 1913. With this regulations Ottoman army structuring have been partially recovered from unwieldiness and have been converted to mechanized units.

One of the applications that was preferred by Ottoman government in order to improve the army was technology transfer by employing foreign personnel. By this application organisation and education system of army underwent a fundamental change and also financial and administrative authority of army has been restricted. Army officers were impressed with western culture and western style training system that was applied in the military.

*Key Words:* Navy, Navy Organization Regulations, Torpedo, Dreadnought, Navy Minister, charity, food supplies.

## Giriş

Osmanlı deniz kuvvetlerinde ıslah çalışmaları padişah III. Selim döneminde ivme kazanmış, yurt dışından özellikle İngiltere'den deniz kuvvetleri hususunda uzmanlar getirilmiştir. I. Mahmud döneminde denizcilikten çok karacı olarak tabir edilen askeri sınıfın gelişimi için zaman ve para harcanmıştır. Bunun için 1835'de Prusya Kralı III. Friedrich'e başvurarak, ordusunda danışmanlık yapacak subaylar talep edilmiştir. Gelen subaylar, askerî konularda danışmanlık ve askerî okullarda öğretmenlik yapmak üzere vazifelendirilmiş, 1839'dan sonra da bu subaylar görevlerini tamamlayarak ülkelerine geri dönmüşlerdir<sup>1</sup>. 1839 tarihinden itibaren Osmanlı bahriyesi tam anlamıyla İngiliz denizcilerine teslim edilmiştir<sup>2</sup>. Tanzimat sonrası, devlet idaresinin her alanında baş gösteren yeni düzenlemelerde, yabancı uzmanlardan yararlanmanın bir çözüm olacağı düşünülmüştür. Ordu da düşünülen ıslahat çerçevesinde, personelin teorik ve pratik olarak en iyi şekilde yetiştirilmesi ilkesi öncelikli hedef olmuştur. İlk olarak Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde başlatılan "ıslah" hareketleri çerçevesinde donanma "İngiliz", Jandarma Kuvvetleri "Fransız", Kara Kuvvetleri ise "Alman" uzmanlara emanet edilmişti<sup>3</sup>.

Akdeniz, Kızıldeniz, Boğazlar ve Karadeniz'de oluşan savunma zaaflarının telafisinde özellikle denizlerde İngilizlere güvenilmiştir. Bu gelişmelerin yanında Rusya'nın ve Yunanistan'ın Osmanlı toprak bütünlüğüne yönelik menfî teşebbüslerinin sayısının yükselmesiyle, devletin donanmaya olan ihtiyacı daha da artmıştı.

<sup>1</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Zekeriya Türkmen, "XIX. Yüzyıldaki Silahlanma Yarışında Osmanlı Devleti, "Pax Otomana Studies in Memoriam Prof. Dr. Nejat Göyünc", Ankara 2001, s.347-361; Jehuda Wallach, **Bir Askeri Yardımın Anatomisi Türkiye'de Prusya-Alman Heyetleri 1835-1919**, Çev: Fahri Çeliker, II. bsk., Ankara 1985, s. 7-18.

<sup>2</sup> Bu görevli subaylardan ilki "Yaver Paşa" olarak bilinen Sir Baldwin Wake-Walker'dir. Birinci Dünya Savaşı öncesinde ise Osmanlı Donanmasının başında yine bir İngiliz bahriyelisi Amiral Limpos bulunuyordu. Amiral Limpos, 3 Mayıs 1912 tarihinde Osmanlı Bahriyesindeki görevine başlamış, hizmet koşullarına ait tüzük ise 6 Haziran 1912 senesinde Takvim-i Vaka-yi'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. 13 maddeden oluşan bu tüzükte; Amiral Limpos'un Bahriye Nazırı'nın deniz işleri danışmanı olduğu, Osmanlı denizcilik teşkilatını düzeltme, donanmanın komutasını ele alma, gemilerin yeterliliklerini artırma, subay, erat ve erlerin yetiştirilmesinden mesul olmak gibi görevleri bulunuyordu. Fahri Çöker, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara 1994, s. 166-177.

<sup>3</sup> Çöker, **a.g.e.**, s.166; **Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Kumandanı Cemal Paşa Hatırat**, Yay. Haz. Metin Martı, 5. bsk., İstanbul 1996, s.105-125; Nevzat Artuç, **Cemal Paşa Siyasi ve Asker Hayatı**, Ankara 2008, s. 148.

1908 yılına gelindiğinde, envanterde görülen 15 zırhlı, 11 kruvazör, 40 torpidobot, 7 gambot, 52 vapur ve 2 denizaltıdan yalnızca 4 zırhlı, 2 kruvazör, 18 torpidobot, 2 taşıt gemisi kullanıma hazırdır<sup>4</sup>. Bu filonun durumu 1909'da Karadeniz'de yapılan manevra ve 3 Temmuz'da V. Mehmet Reşat için düzenlenen törende tüm çıplaklığıyla ortaya çıkmıştır. Ancak, 1909 yılında Osmanlı Bahriye Nezareti önemli bir projeyi hızla Mebusan Meclisi'ne sunmuştur. Projeye göre; ilk etapta Deniz Kuvvetleri için on yıl sürecek program dâhilinde (1 Şubat 1325) 1909'dan itibaren beş milyon iira ayrılmıştır<sup>5</sup>. Proje, Deniz Kuvvetlerinin yanında nakliye filosunu da güçlendirmeyi amaçlamaktadır. Çünkü kabotaj hakkı olmayan Osmanlı gemilerinin yabancı devletlerin deniz taşıtlarıyla rekabet edebilmesi mümkün değildir<sup>6</sup>. *Seyr-ü Sefain Teşkilâtı'nın* imkânları kısıtlıydı. Kıyı nakliyatının büyük kısmı yabancı vapurlarla yapılıyordu<sup>7</sup>.

Seferberlikte devletin askerî nakliyatı gerçekleştirebilecek filosu yoktur<sup>8</sup>. Bu maksatla askerî nakliyatı temin edebilmek için, Harbiye Nezareti'ne Meclis-i Mebusan 1910 (1326) yılında 15 613 714 kuruş bütçe ayrılmıştır. Yalnız bu bütçenin 150 bin lirası nakliyat-ı askerîye de kullanılacaktır<sup>9</sup>. Fakat bunun uygulanabilirliğinin az olduğu fark edilince, hedef küçültme yöntemiyle neticeye varılmak istenmiştir<sup>10</sup>.

<sup>4</sup> Çoker, a.g.e., s. 170.

<sup>5</sup> **Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, C:II, İ: 40, Dev.: 1, İç. Sen.:2, (8 Şubat 1325)**, s.288

<sup>6</sup> Osmanlı Devleti zamanında mevcut kapitülasyonlar yabancı gemilere de kabotaj hakkı tanımıştır. Bu yüzden Osmanlı sancağı taşıyan gemilere kabotaj tekeli tesis edilememiş ve deniz ticareti güçlü yabancı deniz ticaret filolarının egemenliğine geçmiştir. Bu bağlamda Osmanlı, yabancı tüccarların sınırsız ticaret yaptıkları serbest bir pazar olmuştur. Limanlar arası gemi işletilebiliyorlar, limanlar gibi kazanç kaynaklarını ele geçirip buna karşılık hemen hemen her türlü vergiden muaf oluyorlardı. Osmanlı Devleti kapitülasyonlar nedeniyle kendi gümrük tarifelerini serbestçe yapma hakkını yitirmişti. Bu sebepten dolayı da, ulusal bir ekonomi politikası güdemiyordu. Rahmi Doğanay, **Milli Mücadele'de Karadeniz**, Ankara 2001, s. 9-21; Şefik Erdem, **Avrupa'da Yüzbin Türk**, İstanbul 1992, s.57; T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı **Türk Denizçiliğinde Kabotaj** Ankara 2001; Çöker; a.g.e., s.166-167.

<sup>7</sup> Mahmut Şevket Paşa, 8 Aralık 1326 (1910) da Meclis-i Ayan'da yaptığı konuşmasında Karadeniz ve Akdeniz'de seyredecek yalnız bir gemimiz olduğunu günlük askerî nakliyatın dahi yapılamadığını, İzmir'den Beyrut'a askerî nakliyatı için bir yabancı gemi şirketine başvurulduğunu ve bu nakliyat için Harbiye Nezareti'nden 4 bin lira istediğini beyan etmiştir. Bkz. **Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, Dev: I, C: O, t: 16, İç.Sen: 2**, (1 Kanun-i Sani 1325), s.555

<sup>8</sup> Ayrıntılı Bilgi için bakınız. Afif Büyüktuğrul, "*Osmanlı-Yunan Savaşı*", **Belleten Dergisi**, S. 156, Ankara 1975, s.742-743.

<sup>9</sup> Mahmut Şevket Paşa, Bahriye Nezaretinin elinde dört gemi (Bezmi-i Alem, Eser-i Cedid, Halep, Şam) olduğunu söyleyerek en geç Mart ayına kadar 7-8 gemi almak istediğini beyan etmiştir. Bkz. **M.A.Zabıt Ceridesi, Dev.: 1, C: II, İ:16, İç.Sen: 2**, (8 Kanun-i evvel 1326), s.554.

<sup>10</sup> İlk aşamada İki zırhlı, 1 kruvazör, 10 hücumbot alması tasarlanmışken mali kaynakların yetersizliği sebebiyle 1 zırhlı, 1 kruvazör almaya karar verilmiştir. Bkz. Büyüktuğrul; "*Osmanlı...*", a.g.m., s. 156.

Aynı zamanda, ülke savunması itibariyle bu kadar kıymete haiz olan bahriye, Osmanlı'nın son dönemlerinde yöneticilerinin ilgi odağıydı. Ancak bu dönem içerisinde, iktisadiyatın el verdiği ölçüde değişim veya yenileşme politikası takip edilebiliyordu.

### A. Bahriye Nezaretinin Savaş Öncesinde Yapılandırılması

Balkan muharebesinden evvel, Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nin diğer Avrupa ülkelerinde olduğu gibi uzun vadeli jeo-stratejik ve politik programları mevcut değildi. Devletin böyle programları olsa dahi, bunları uygulayabilecek yöneticilerin mevkilerinde uzun süre kalabilmeleri mümkün olmuyordu. Öte yandan, bir kişinin sorumluluğunda uzun vadeli bir donanma programı yapabilmek imkân dâhilinde olmasına rağmen, 1910'lu yıllardan Birinci Dünya Savaşı öncesine kadar olan dönemde on üç kez değişen Osmanlı Bahriye Nazırlığı buna fırsat vermemiştir. Üst düzey devlet yönetimi ve Erkan-i Harbiye Nezareti bu komutanlığı kolordu kumandanlıklarına verilen bir ek vazife gibi değerlendirerek kara kuvvetleri komutanlarına görev olarak tevdi etmişti<sup>11</sup>.

Deniz gücü, yalnız gemi almak, yapmak değildir. Tersane, personel, üs gibi birimlerin birbirleriyle işbirliği içerisinde çalışmasıyla meydana gelir. Osmanlı Devleti'nde ise, bu kurum yeterince gelişme kaydedememiştir. Bu hususta ilk önemli çalışmayı 3 Şubat 1909'da İstanbul'a İngiliz Kraliyet Donanması'nın izniyle gelen; fakat devrin üst düzey komutanlarından Topçu Feriki Ali Rıza Paşa ile ters düşerek görevinden azledilip, H.Abdülhamid'in hükümdarlığı devrinde 5 Mayıs 1909'da Ali Rıza Paşa'nın görevinden alınmasıyla beraber yeniden görevine dönen Amiral Douglas Gamble yapmıştır<sup>12</sup>. Gamble Paşa, hizmet süresi dahilinde, araştırma ve incelemelerine askerî komuta düzeyinden ve teşkilatlanmadan başlamış, bahriye nezareti için bir proje hazırlamıştır. Bu tasarıda Osmanlı Bahriye Nezaretinin İngilizlerin "Admiralty"<sup>13</sup> teşkilâtına benzer bir yapılanmaya gitmesine karar verilmiştir. Tasarıya göre nezaret; deniz kurmay başkanlığı, personel, materyal, levazım olarak dört daireye ayrılmış, bunun yanında müsteşarlık, hukuk müşavirliği büroları da ek olarak kurulmuştur. Amiral Gamble tarafından dört ana daire olarak hizmete geçirilen bahriye nezare-

<sup>11</sup> Afif Büyüktuğrul, **Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı**, C. VII, İstanbul 1965, s.49.

<sup>12</sup> Çöker; **a.g.e.**, s.170-171.

<sup>13</sup> İngiliz Savaş Bakanlığı içerisindeki Bahriye Nezareti.

ti, deniz kuvvetlerinin en selâhiyetli idare makamı statüsüne getirilmiş ve Osmanlı Bahriyesi, İngiliz Deniz Kuvvetleri teşkilât ve stratejisi temellerine uygun olarak oluşturulmuştur.

a) Erkân-ı Harbiye Dairesi: Savaşa hazırlanma, haber alma, ulaştırma, kitaplık, harita, evrak işleri.

b) Personel Dairesi: Subay yetiştirme ve eğitim, subay tayin, terfi, ace mi erat ikmâl ve eğitim işleri, emeklilik işlemleri,

c) Malzeme Dairesi: Yeni gemi alma ve yapma, tamir ve havuzlama, tersane memur ve işçileri, makine mukaveleleri, imalâta nezaret, torpido işleri, bütçe, yapım ve köprüler,

d) Levazım Dairesi: Mukavele ve levazım, kömür, muhasebe, yoklama, erat hizmetleri, sağlık, kumanya ve din işleri bölümleri olarak tertip edilmiştir.

Dönem itibariyle donanmada ıslahat, kadro ve kuruluş değişikliklerine bakıldığında 1909'da iki tümen, bir filotilla<sup>14</sup>, bir onarım gemisi ve bir onarım yatı hizmete alınmıştır. Balkan Savaşlarının ardından, 2 Ağustos 1914 tarihinde Türk Donanmasının kuruluşunda yeniden değişime gidilmiş, donanma gemisi Mesudiye olurken Berk-î Satvet Komodor gemisi yapılmış, donanma iki muhrip, iki torpidobot tümeni hâline getirilmiştir. Amiral Souchon'un Donanma 1. Komutanlığına atandığı 9 Eylül 1914'de Türk Donanmasının son yapılanması şu biçimde tertiplenmiştir:

1) Birinci Tümen: Yavuz, Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Mesudiye.

2) İkinci Tümen: Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-î Satvet, Peyk-î şevket.

3) İki takımdan mürekkep muhriplerden kurulmuştur.

a) 1. Takım: Yedigâr-ı Millet, Gayret-î Vatanîye, Muavenet-î Millîye, Numune-i Hamiyet.

b) 2. Takım: Taşoz, Yarhisar, Samsun, Basra muhripleri, Nilüfer mayın dökme gemisi, Tir-i Müjgan onarım gemisi.

1915 yılından itibaren Barbaros Hayrettin, Turgut Reis ve Mesudiye Donanma İkinci Komutanı Yarbay Arif Beyin emrine verilerek yeni vazife

<sup>14</sup> Filo: Bir arada veya bir komuta altında bulunan gemilerin veya uçakların bütünü.  
Filotilla: Torpidodan meydana gelen filo

yeri olan Çanakkale'ye yollanmış, böylece donanmanın ana kuvvetinden çıkarılmıştır<sup>15</sup>.

Gambie Paşa, tüm bunların ardından İmalât, inşaat mevzularıyla ilgilenmiş, tersane ve fabrikaların ıslah projelerini hazırlamıştır<sup>16</sup>. Osmanlı Bahriye Nezareti içinde bulunduğu hantal yapıdan kurtulabilmek için, İstanbul Riyasetine bağlı olan Osmanlı limanlarını altı daireye ayırmış, Samsun, İzmir, İstanbul, Beyrut Merkez Liman Riyaseti'ni yeniden teşekkül ettirmiş, Ben-i Ahmer limanlarını aynı isimli komodorluğa bağlamıştır. Merkez limanlarının yeniden yapılandırılmak istenmesindeki amaç, sahil muhafaza gemileri vasıtasıyla kaçakçılara hızla müdahale edebilmek ve baskın tarzında liman reisliklerini denetleyebilmektir. Bunun yanı sıra, mevcut bahriye subaylarını, harp donanmasında çalışabilecek zabıtlar, sahil muhafazada kullanılacak memurlar, liman reisliklerinde faydalanabilecek askerler olarak üç ana kısma ayırmak suretiyle sınıflandırmak da istenmiştir. Bu askerler yalnız kendi sınıfları içerisinde terfi edebilecekler, görevini yerine getiremeyen birinci sınıftakiler, ikinci sınıfa, ikinci sınıfta görevinde aksadıkları fark edilenler, üçüncü sınıfa, üçüncü sınıfta sorumluluklarını yerine getiremeyenler emekliliğe sevk edilebileceklerdi ki; bu sistemin teşekkülüne Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması mani olmuştur<sup>17</sup>.

Bahriye Nezareti'nde yalnız yapısal değişimler değil, fizikî değişimler de çağın gerekleri doğrultusunda uygulanmaya -savaş arifesinde olunmasına rağmen- devam edilmiştir, Osmanlı'nın deniz politikasında, 1909 yılının sonlarına doğru önemli bir değişim olmuş, "deniz inşaat programı" ile birlikte, Osmanlı Mebuslar Meclisi tarafından tersane ve fabrikalar için 35 milyon Osmanlı lirası tahsisat ayrılırken<sup>18</sup>, halkın girişimleriyle kurulan bir cemiyet vasıtasıyla da bir satın alma programı başlatılmıştır. Türk bürokrasisinin ve halkının varolan tüm isteğine rağmen zaman zaman alınan yanlış kararlar neticesinde Türklerin "güçlü donanma" hayalleri bir türlü gerçekleşmemiştir. Çünkü her İngiliz askerinin ve bürokratinin düşündüğü gibi Amiral Gamble da, Akdeniz ve çevre bölgelerde hakim olan başka bir

<sup>15</sup> Birinci Tümen: Mesudiye, Mecidiye, Hamidiye, Berk-î Satvet kruvazörleri ile Peyk-î şevket torpido kruvazörü; ikinci Tümen: Asar-ı Tevfik Kruvazörü, Feth-i Bülent, Avnillah, Muin-i Draç korveti, Filotilla: 4 adet Taşoz sınıfı muhrip, 4 adet Sultanhisar sınıfı torpidobot, 7 adet Draç sınıfı torpidobot, Onarım gemisi: Tir-i Müjgan, Amiral yatu: İnsaniye Bkz. Kayabalı İsmail-Cemeder Aslanoğlu, "Deniz Kuvvetleri", Türk Kültürü, S.10, Ankara 1972, s.832-834.

<sup>16</sup> Çoker, a.g.e., s.172-173.

<sup>17</sup> Cemal Paşa, a.g.e., s.92-93.

<sup>18</sup> M.Meb.Zabıt Ceridesi, C.VL, İ.: 114, Dev.:1, İç. Sen.:2, (2 Haziran 1326), s. 308.

devletin varlığını kabullenemediğinden programı Türkleri meşgul edecek; ama asla uyandırmayacak bazı değişikliklere gitmiş, almayı tasarladığı gemileri küçük kruvazör filolarından tercih etmiştir. Türkler ise bunun aksine büyük devletlerin okyanuslara egemen olmak maksadıyla donanmalarına kattığı dretnotların tercih edilmesi yönünde Gamble Paşa'ya baskı yapmalarına rağmen, Paşa tarafından desteklenmeyen bu teklif türlü anlaşmazlıklara yol açmıştır<sup>19</sup>. Bu gelişme üzerine Amiral Gambie, 9 Şubat 1910'da vazifesini tamamlamasına 11 ay kalmış olmasına rağmen, makamını bırakarak ülkesine dönmüş ve 4. Harp Filosu'nda, Birinci Dünya Savaşı'nda Türklere karşı savaşmıştır<sup>20</sup>.

Türk donanmasının bir başka zafiyeti de budur. Yabancı ellerde şekil almaya çalışırken yine aynı yabancı ellere karşı mücadelede bulunmuştur. Ülke savunmasının en ciddî kolu olan donanmanın içyüzünün biliniyor olması karşı tedbirlerin alınmasında da kolaylık sağlamıştır.

### **B- Donanma-i Osmanî Muavenet-î Millîye Cemiyeti'nin Osmanlı Donanmasının Güçlendirilmesi Hususundaki Çabaları**

Osmanlı Devleti'nin büyük devletler arasındaki yerini muhafaza edebilmesi amacıyla, kendi gücünü gösterir bir kuvva-yi bahriye vücuda getirmesi şarttı. Bunun için, II. Meşrutiyet dönemine kadar beklenilmesi gerekmiştir. Meşrutiyetin tekrar ilânının ardından Osmanlı'nın büyük ve kuvvetli bir donanma kurmaya karar vermesi için kamuoyunda başlatılan mücadeleler, 16 Ağustos 1909 günü "Cemiyetler Kanunu'nun 21 Ağustos'ta Anayasa'nın 120. maddesine dâhil edilmesiyle ilk semeresini vermiş ve 28 kişiyle birlikte 19 Temmuz 1909'da gayr-i resmî kuruluşunu tamamlayan Donanma-i Osmanî Muavenet-i Millîye Cemiyeti, 1910 yılından itibaren aktif görevler üstlenmeye başlamıştır. Cemiyet, dönemin hükümeti tarafından da benimsenen nizamnamesinde asli görevini "*devletin umumi menfaatleri ve ticarî münasebetlerini temin için bir deniz kuvveti meydana getirmek, bunu yapabilmek içinde her türlü meşru tedbire ve vasıtaya başvurmak*" olarak belirlemiştir. Cemiyet bu amacına ulaşabilmek için de, Bahriye Nezaretiyle birlikte çalışmaktaydı. Bir başka ifadeyle ticarî amaç gözetilirken, deniz taşıma ve savaş unsurları arasında bir birlikteliğin sağlanmasına doğru gidilmiş ve Bahriye Nezareti ile organik bir bağ kurulmuş-

<sup>19</sup> Umur Tuncer, **Balkan Harbi'nin Deniz Cephesi ve Osmanlı Donanması'nın Durumu**, İstanbul 1991 (yayınlanmamış doktora tezi), s. 88-90.

<sup>20</sup> Çöker, **a.g.e.**, s.172-173.



tur. Zira seferberlik dönemlerinde nakliye vasıtalarının kullanılabilirliği esası gözden kaçmamalıdır. Özellikle savaş gemilerinin alımında, Bahriye Nezaretinin fen heyetince incelenmesi ön koşuldur. Cemiyetin fen heyetiyle, bahriyenin fen heyetlerinin ortaklaşa verecekleri rapor doğrultusunda satın alma işlemi gerçekleştirilmektedir. Tüm bunlardan da anlaşılacağı üzere gemiler; “*Bahriye Programı*”nda gösterilen ve devletin eksikliğini kapatacak olan gemilerdir. Cemiyet, ilk aşamada torpido muhripler, ardından nakliye ve son olarak zırhlı gemiler almayı hedefleyerek, Osmanlı nakliye filosunu ve donanmasını kuvvetlendirmeyi amaç edinmiştir. 1910 (1326) tarihinde bu konuda cemiyetin umum kongresine sunulan rapor aynen benimsenmiştir<sup>21</sup>.

Yukarıda ifade edildiği gibi cemiyet satın alma işlemlerini belirli bir sıraya koysa da, hangi gemilerin alınacağı Cemiyet İdarî Heyeti'yle, umum kongre arasında devamlı bir tartışma konusu oluşturmaktaydı ve cemiyet şu sorulara cevap aranmıştı:

a) *Muavenet-î Millîye harp gemileri almakla mı kifayet edilsin?*

b) *Cemiyet sahip olduğu bu ticarî gücü kullanarak, nakliye gemileri al-sın ve kendi bünyesinde kurulacak posta, yolcu, yük, maden tuzu nakliyatı müessesesi kurarak, işleri ehil kişilere bırakıp, menfaatleri doğrultusunda mı çalıştırsın?*

Cemiyetin idarî kısmı ikinci fikri desteklerken, üyeler arasında kopukluklar olmuştur. Her şeye rağmen, gemilerin satın alınıp alınmaması ve alınan gemilerin hangi amaca hizmet edeceği yine de Harbiye ve Bahriye Nezaretleri tarafından belirlenecektir<sup>22</sup>.

Bunun bir örneği, Merkez İdare azalarından ve Erkân-ı Harbiye Yüzbaşılardan Ali Şükrü Bey ile Tüccar Manizade Hacı İbrahim Efendi öncülüğünde İngiltere'ye giden heyetin aldığı beş nakliye vapurunda yaşanmış-

<sup>21</sup> Selahattin Özçelik, **Donanma-yi Muavenet-i Osmani Cemiyeti**, Ankara 2001, s. 149; “Bu arada donanma nakdi, aynı ve yurt dışından yapılan yardımlarla da sürekli Osmanlı halkı tarafından beslenmektedir. 1 Kanun-i sani 1326 tarihli Tanin Gazetesinde Osmanlı donanmasının takviyesi için yapılan yardımlardan bazıları; İstanbul Liman İşletmesi İdadisi talebeleri 781 Osmanlı kuruşu, Kosova vilayeti sınırlarındaki Osmaniye kazasının ahali 153 kuruş, Mitroviçe’de bulunan Nizamîye 22. Alay 2. tabur 4. bölük efradı 222 kuruş, 21 Kanun-i evvel sabahından 25 kanuni evvel akşamına kadar düzenlenen eşya piyangosundan nakden gayr-i muntazam ve kıymet-i eşya bedeli olarak 1.043.984 guruş 34 para kabz edilmiştir.” **Tanin Gazetesi**, Kanuni Sani 1910 (1326).

<sup>22</sup> **A.g.e.**, s.149-151.

tır. Osmanlı deniz ticaretinin yabancı ellerde olmasının, Osmanlı deniz nakliyatını olumsuz yönde etkilediğini düşünen cemiyet yönetimi, hac mevsiminde cemiyet menfaatine seyr ü sefer etmek ve bir müddet işlettikten sonra hükümete devredilmek üzere iki gemi alınmasına karar vermiştir. Ama 1911 yılında toplanan kongrede “*nakliyat-ı askeriyenin*” temini içinde alınabildiği kadar nakliye gemisinin Osmanlı Bahriyesine kazandırılması Hükümet tarafından talep edilmiştir, İngiltere’den satın alınan bu vapurların ilk olarak Donanma Cemiyeti’ne bağlı özel bir idare tarafından işletilmesi düşünülmüş; fakat Bahriye Nezareti gemilerin tamamına talip olunca, nezarete terkinin daha uygun olacağı Harbiye Nazırı’nın da hazır bulunduğu bir toplantıda oy birliğiyle kabul edilmiştir<sup>23</sup>.

Cemiyet malî durumunu sarsmadan beş nakliye gemisinin daha satın alınmasına, bu gemilerin ilk aşamada askerî nakliye gemisi olarak kullanılmasına, ihtiyaç duyulmadığı zamanlarda da kârı cemiyete ait olmak üzere şehirlerarası seferler düzenlenmesine -hükümet tarafından da onaylanarak- 4 Mayıs 1911 (21 Nisan 1327)’de karar vermiştir. Bu kararı müteakip satın alınan ve İstanbul’a getirilen ilk iki gemiye “*Mithat Paşa*” ve “*Reşit Paşa*”, üçüncüsüne de Giresun halkının destekleriyle satın alınmış olması sebebiyle “*Giresun*” isminin verilmesi uygun görülmüştür. Cemiyetin 32 bin İngiliz lirasına mal ettiği bu vapurların, bir süre sonra Harbiye Nezaretinin ihtiyacı doğrultusunda “*hastane gemisi*” olarak kullanılmasına karar verilmiş ve 22 Ağustos 1910 yılında bu konudaki talep, Donanma Cemiyeti’ne iletilmiştir<sup>24</sup>.

Donanmayı ıslah maksadıyla, Douglas Gamble Paşa tarafından verilen rapor doğrultusunda cemiyet, kuruluşundan 4-5 ay sonra ilk icraatını gerçekleştirerek Almanya’ya bir torpido siparişi etmiş ve ilk taksiti 20 gün

<sup>23</sup> Bahriye Nezaretine bırakılmasına karar verilen gemilerin adları: Mithat Paşa, Reşit Paşa, Kemal Reis, Piri Reis, Giresun’dur. Kemal ve Piri Reis’in satın alınma bedelleri 16.000 İngiliz lirası olup, yapılan diğer masraflarla (25.000) beraber değeri 44.000 İngiliz lirasını bulmaktadır. 18 yıllık gemilerde yaşanan sıkıntılar neticesinde gemilerin bakım muayene masrafları için ya cemiyetten tekrar para alınacak ya da bakım muayene yapılmadan sıkıntı giderilmeden ancak fiyatın 1000 İngiliz lirası düşmek suretiyle gemilerin bedeli 43.000 İngiliz lirasına çekilecektir, **a.g.e.**, s. 166.

<sup>24</sup> Reşit Paşa ve Mithat Paşa vapurlarının Bristol Limanından İstanbul’a gelebilmesi için kömür, makine, güverte levazımı, havuz, boya, sigorta ve diğer masrafları dahil 67.723.2 lira verilmiştir. Giresun “Jerorae” vapuruyla birlikte geriye kalan Kemal ve Piri Reisi’nde işlemleri tamamlandığı hâlde Trablusgarp Savaşı bahanesi ve Graysons şirketi ile cemiyet müesseseleri arasında meydana gelen hukukî pürüz sebebiyle gemiler uzun süre Liverpool Limanında bağlı kalmışlar, savaşın uzun süreceği ve bundan cemiyetin maddî kayba uğrayacağı belirtilerek, iyi bir fiyata satılmışlardır. Bkz. **a.g.e.**, s. 159-166.

içerisinde Ödeyebilmek için Tanin gazetesi aracılığıyla Osmanlı halkından 150 bin lira yardım istemiştir. Bu isteğe halk da yoğun katılımı destek verince yaptırılması tasarlanan muhribe “*Yadigâr-ı Millet*” adının verilmesi kararlaştırılmıştır. Böylece muhribin ilk taksiti olan 197 475 bin lira 16 kuruş, 18 Nisan 1910 yılında Alman “*Schichau Fabrikası’na*” ödenerek geminin kızağa alınması sağlanmıştır. Aynı dönem içerisinde Bahriye Nazırı Halil Paşa, meclise iki adet dretnot, bir kruvazör, dört açık deniz torpidosu alınmasını içeren bir de proje sunmuş, bu projeye açık deniz torpidolarının yapımı için ödeme takvimini de yarısı peşin, diğer yarısı dört ayrı taksitte verilmesi ilkesini şart koşmuştu. Açık deniz torpido muhriplerine bu denli yüksek meblağın ödenmesinin sebebiyse, dünya savaşı rüzgârının esmeye başlamış olması ve gemilerin bir an evvel donanmaya katılımını sağlamaktı<sup>25</sup>. Tüm bu gelişmeler yaşanırken 1 Temmuz 1910 (18 Haziran 1326) tarihli Tanin Gazetesinde Osmanlı Mebusan Meclisi’nin Osmanlı bahriyesinin takviyesi için birkaç ay evvel aldığı bir karara Almanya’dan 16500 ton ağırlığında, 21,5 deniz mili hız yapan 3 adet dretnot siparişi verildiği ilan edilmiştir<sup>26</sup>.

Bu gemiler için Schwartzkopf Fabrikası’na 20 adet torpil, Krupp Fabrikası’na 8 adet top ismarlanmış ve bedellerine mahsuben 1 798 405 kuruş 10 para verilmişti.

Proje, bundan evvel Almanya ve İtalya’daki siparişlerle birleştirilebilirse, Türk donanması, bölgesinin en önemli kuvveti hâline gelmiş olacaktı. *Yadigâr-ı Millet* ve *Muavenet-i Millîye* muhripleri, 9 Temmuz 1910 (26 Haziran 1326)’da Kolağası Rauf Beyin komutasında yola çıkmış, 15 Ağustos 1910 günü İstanbul’a ulaşmıştır. Buna mukabil, *Numune-i Hamiyet*, *Gayret-i Vataniye* muhripleri de 27 Ağustos 1910 tarihinde İstanbul’a getirilmiştir<sup>27</sup>.

Donanma-i Osmanî *Muavenet-i Millîye Cemiyeti*, Almanya’dan dört muhribin ardından iki zırhlı daha almak amacıyla aynı tarihlerde harekete geçmiştir<sup>28</sup>. 6 Ağustos 1910 tarihinde, 18 milyon mark karşılığında 17 ya-

<sup>25</sup> A.g.e., s. 152.

<sup>26</sup> *Tanın Gazetesi* (18 Haziran 1326) (1 Temmuz 1910)

<sup>27</sup> *Temin Gazetesi* (18 Kanun-i Evvel 1326) (1 Ocak 1910) ve (9 Kanun-i Sani 1326) (22 Ocak 1910) Bu durumda gemilerin teçhizat ve nakliyesine toplamı 39.774 lira 54 kuruş 18 para verilmiştir. Bu torpidolardan *Muavenet-i Millîye*, I. Dünya Savaşı’nda karada savaşan ittifak kuvvetlerine açıktan destek atışı yaparak önemli yararlılıklar sağlamıştır, Özçelik, a.g.e., s. 152-154.

<sup>28</sup> *Tanın Gazetesi* (19 Temmuz 1326) (1 Ağustos 1910)

şında Kurfürst Frederich Wihelm (Barbaros Hayrettin Paşa) ve Weisenburg (Turgut Reis)'u alacaklarını yetkililer İrade-i Seniyye'ye bildirmiştir. Bu zırhlılar için Osmanlı Devleti'nin Mâliye Nezaretinin kefaletinde 83.083.449 kuruş 20 paralık 20 adet senet yapılarak Deutche Bank'a borçlanılmış, bunun 56.160 milyonu 13 Haziran 1912'de, 12 milyon lirası da 13 Temmuz-13 Ağustos 1912'de ödenirken, faiziyle birlikte 14 milyon lira borç kalmıştır. Cemiyet, 1912 Temmuz'una kadar bankaya 78.160 milyon lira öderken, geriye kalan paranın verilmesinde güçlük yaşanınca bir defa daha 18 aylık bir ödeme çizelgesi hazırlanmıştır. Gemiler, 15-16 Ağustos 1910 (2-3 Ağustos 1326) tarihinde, Türk Hükûmeti'nin gönderdiği zabiteler ve mürettebat olduğu hâlde Alman amiral komutasında yola çıkmıştır. Zırhlıların Çanakkale'ye girişleri 28 Ağustos 1910'dur<sup>29</sup>. Bu iki eski Alman gemisi alınmadan evvel, *Averoff* zırhlısını üreten fabrika yönetimi bu gemiyi Türklere satmayı istemiş; fakat genç Türk zabitler tecrübesizliklerinin kurbanı olarak bunu fabrika yönetiminin “müşteri kızıştırma politikası” olduğunu düşünmüş ve gemide bazı kusurlar da bulunduğunu iddia ederek hükümeti zırhlıyı satın almaktan vazgeçirmişlerdir. Sonunda Yunanlıların olan zırhlı, Balkan Savaşı sırasında denizlerde Türklerin üzerine ölüm yağdırmıştır<sup>30</sup>.

Dünyada büyük devletler hızla sanayileşme sürecini yaşarlarken, diğer yandan da bloklaşma ve silâhlanma yarışı devam ediyordu. Tüm bu olup bitenleri geriden takip eden Osmanlı Devleti ise; bulunduğu coğrafi konum itibariyle silahlanmada geri kalmayı istemediğinden dünyada gelişmekte olan silâh sanayisini yakından takip ediyordu. Osmanlı'nın bu takibi, dönemin yüksek teknolojiye sahip olan “büyük devletleri”nin iştahını kabartıyordu. Birbirleriyle devamlı sınır savaşları yapan Güney Amerika ülkeleri, İngiltere, Fransa ve İtalya'nın en iyi müşteri portföyü oluşturmaktaydı. Bunu bilen “*silâh satan ülkeler*” devamlı teknolojilerini yeniliyor ve bunları tüm dünyaya pazarlıyordu. İşte hemen hemen aynı dönemlerde, İngiliz Amstrong Firması'nın geliştirdiği ve Wickers tezgâhlarında ürettiği 23 000-27 000 ton ağırlığındaki, yeni teknoloji zırhlıya Brezilya Hükümeti talip olmuştu<sup>31</sup>. Ama bir süre sonra Brezilya Hükümeti, Şili ve Arjantin Hükümet-

<sup>29</sup> Özçelik, a.g.e., s. 157-158.

<sup>30</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Umur Tuncer; **Balkan Harbinin Deniz Savaşları ve Osmanlı Donanmasının Durumu** (yayınlanmamış doktora tezi), İstanbul 1992; Umur C. Karadoğan; **Türk Donanması ve Faaliyetleri** (1914-1925), Ankara 2007.

<sup>31</sup> İmam Erberk, **Rauf Bey**, İstanbul 1965, s.65; Afif Büyüktuğrul; “*Osmanlı-Yunan...*” a.g.m., Belleten, Ankara 1975, S.156, s.743; Özçelik, a.g.e., s. 168.

leriyle aralarında yaptıkları silâhsızlanma mutabakatı neticesinde “*Rio de Janeiro*” adını verdikleri zırhlıyı almaktan vazgeçmişti<sup>32</sup>. Yunan Hükümeti ise; bu boşluktan istifade ederek Şili Hükümeti'nin yaptırmakta olduğu iki dretnotu almak isteyince, İstanbul Hükümeti devreye girerek üç zırhlıyı almak için İngiliz Hükümetiyle yeni bir pazarlığa oturup, siparişlere 6 dretnot, 20 torpido muhribi, 6 denizaltı daha ekleyerek, hem Yunanlılara karşı askerî bir üstünlük sağlamak hem de Osmanlı halkının maneviyatını yükseltmek için 4 Nisan 1911'deki aynı toplantıda iki dretnotun siparişlerini vermişti<sup>33</sup>.

Bir müddet sonra dönemin Bahriye Nezareti verilen siparişleri denetlemek maksadıyla, 8 Ocak 1914 tarihinde Tevfik Paşanın emriyle Rauf Beyi, bin kişilik teknik personel ve Amstrong-Wickers firmasına ısmarlanan “*Fatih*” dretnotuna nezaret etmesi maksadıyla, Korvet kaptanı (Yarbay) Hamdi Bey ile beraber Reşit Paşa vapuruyla İngiltere'ye göndermiştir<sup>34</sup>. Bu aynı zamanda, Osmanlı ve Reşadiye mürettebatının tatbiki eğitimi amacıyla gerçekleştirilen bir seyahattir<sup>35</sup>. Reşadiye mürettebatının da bu seyahatte yer almasının sebebi, Eylül 1913'te yapımı tamamlandığı hâlde Osmanlı Devleti'ne teslimi sürekli geciktirilen geminin iki ülke arasında politik sorun hâline gelmek üzere olmasıdır. Bu yüzden dönemin hükümeti, geminin tayin edilen mürettebatını, İngiltere'ye göndermiştir. Geriye kalan taksitleri ödeyebilmek için de Pierre isimli bir Fransız Bankası'ndan %12 faizle 4 milyon sterlinlik kredi temin ederek, Londra'da 8 numaralı Great George sokağında bulunan E.J. Amstrong Withwort-Wickers Şirketi'nden gemilerin teslim edilmesi talimatını almıştır<sup>36</sup>. Böylece İngiliz Hükümeti'ne bir emr-i vakî yapmaya çalışılır. Reşadiye dretnotunun inşasını denetlemek için mezkûr tersaneye gelen Rauf Bey, İngilizlerin gemilere el

<sup>32</sup> Yusuf Hikmet Bayur, **Türk İnkılap Tarihi**, C.III, ksm. I, Ankara 1990, s.7; Erberk, **a.g.e.**, s.67; Büyüktuğrul, “*Osmanlı-Yunan...*”, **a.g.m.**, s.743-744.

<sup>33</sup> “Reşadiye” ve “*Fatih*” ismini alacak olan bu iki geminin siparişi İstanbul Hükümeti tarafından verilmiş olup, Muavenet-i Osmani Cemiyeti tarafından yalnız para yardımı yapılmıştır. Bkz, Özçelik, **a.g.e.**, s. 167.

<sup>34</sup> Erberk, **a.g.e.**, s.67.

<sup>35</sup> Cemal Paşa, **Hatırat**, Yay. Haz. Metin Martı, İstanbul 1996, s.98 vd.

<sup>36</sup> Büyüktuğrul, “*Osmanlı-Yunan...*”, **a.g.m.**, s.743; Reşadiye'nin değeri ise, 2.275.000'dur. Özçelik, **a.g.e.**, s. 170; Bayur, **a.g.e.**, s.71-72; Amstrong-Wickers Şirketine üçüncü bir savaş gemisi olarak ısmarlanan “*Fatih*”in” yanma 2 skaut, 6 muhrip, 2 denizaltı daha eklenmiş, Fransızlara da 6 muhrip ile 2 denizaltı siparişi verilmişti. Osmanlı Bahri Kuvvetleri 1916 yılının ilk aylarında bu gemilerle Avrupa'nın en önemli donanmalarından birisi olacaktı.Bkz. Haydar Alpagut; **Büyük harbin Türk Deniz Cephesi**, İstanbul 1937, s.2-3; Alan Parker, **Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, İstanbul 1995, s. 247.

koymak için birtakım ayak oyunları sergilediğini vakit kaybetmeden başkente bildirir<sup>37</sup>. Cavit ve Cemal Paşalar, Osmanlı'nın gücünü simgeleyecek böyle iki geminin satın alınması için gerekli parayı (3,5 milyon lira) bulabileceklerinden şüphe dahi etmezken, Tevfik Paşa'nın emri, Sultan Osman'a bayrak çekilmeden paranın ödenmemesi yönündedir. Fakat Rauf Bey İngilizlerin gemiye el koymak niyetiyle hareket ettiklerini anlayınca herhangi bir güçlük karşışlaşmamak için taksit ödeme süresinin bitimine yarım saat kala ödeme yapmakta bir sakınca görmez<sup>38</sup>. Aynı günlerde İngilizler, 1-2 Ağustos 1914 tarihinde yayınladıkları bir beyannameyle tüm tersanelerinde yabancı devletler için üretilen her nevi gemiye el konulacağını bildirir<sup>39</sup>. Bu gelişme Türklerin korktukları bir olayın başlarına gelmesinden başka bir şey değildir. Bu gelişme üzerine Tevfik Paşa, İngiliz Hariciye Nezareti ve mezkûr şirkete protesto telgrafları gönderir. Cemal Paşa da, aynı dönem içerisinde bu olay hakkında şu yorumu yapar: “*Gemilerimizi İngilizlerin kara sularından dışarı çıkaramayacağımızı öğrendiğim gün hayatımın “en acı” günü olmuştur*”<sup>40</sup>. İngilizler, bu yed-i gaspa karşılık üst düzeyde üzüntülerini bildirir ve zararın tazmini için gerekenin hükümetleri aracılığıyla yapılacağını Osmanlı Hükûmeti'ne bildirirler<sup>41</sup>.

Cemal Paşa, İngilizlerin dünyada yaşanan bloklaşmalar neticesinde yaşanması muhtemel bir savaş durumunda bu gemileri öteden beri zapt etmek niyetinde olduğunu anladığını belirtmiştir. Bunu müteakip, İngilizle-

<sup>37</sup> Bayur, **a.g.e.**, s. 12; Özçelik; **a.g.e.**, s. 169; Alpagut; **a.g.e.**, s.2.

<sup>38</sup> Erberk, **a.g.e.**, s. 12; Rauf Beyin (Orbay), hatıratlarından aldığı bir anekdot da “2 Ağustos 1914 tarihinde İngilizlerle geminin (Sultan Osman), teslimi ve Türk sancağının çekilmesi hususunda anlaşılmış olmasına rağmen paranın ödenmesine yarım saat kala gemilere el konulduğunu söyler.”, Yusuf Hikmet Bayur'da eserinde, Osmanlı Devleti'nin adeta tuzağa düşürüldüğünü, gemiye el koymak için paranın ödenmesinin beklendiğini ifade eder. Bkz. Bayur; **a.g.e.**, s.72; Rauf Bey, **Cehennem Değirmeni** isimli eserinde olay hakkında, “..öfkemden ölmediğime hala şaşarım.” sözleriyle içinde bulunduğu duruma açıklık getirmektedir. Bkz. Faruk Ayın-Erkan Gök-su; “*Birinci Cihan Harbi Öncesinde Türkiye*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Ankara 2001, s.30.

<sup>39</sup> Özçelik, **a.g.e.**, s.170, Bu karar alındığında gemileri Cebelitarık yoluyla Boğaza götürme görevini alan 400 kişilik mürettebat Tyneside'ye henüz ulaşmışlardı. Daha Fazla Bilgi için bakınız. Alan Parker; **Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, İstanbul 1995.

<sup>40</sup> Bayur, **a.g.e.**, s.71-72; Cemal Paşa; **a.g.e.**, s. 105.

<sup>41</sup> Bayur, **a.g.e.**, s.74; İngilizler yaptıkları açıklamaya göre, ancak Kraliyet Donanmasının adı geçen gemileri ihtiyaç fazlası olarak değerlendirmesi durumunda iadesini yapabileceklerini aksi bir hâlde ise, gemilerin zararını tazmin için 7.500.000 altın Osmanlı lirasının verileceğini taahhüt ederler; fakat bu taahhütlerini asla yerine getirmezler. İngilizlerin Bahriye Nazırlığı görevinde bulunan Winston Churchill, Enver Paşaya yazdığı bir mektupta el konulan gemiler için her hafta bin İngiliz lirasını geçmeyecek biçimde ödeme yapılacağını veya gemilerin iade edilebileceğini, ancak bu ödemelerin veya iadenin yapılabilmesi içinde Türklerin savaşta tarafsız kalmalarının şart olduğunu bildirir. Bkz. Karadoğan, **a.g.t.**, s.36.

rin uluslar arası antlaşmalar gereği bir savaş hâli mevcut olduğunda tezgâhlarındaki gemilere el koyma hakkının olduğunu; ancak İngilizlerin böyle bir zapt etme olayını yaparken savaş hâlinde olmadıklarını, ayrıca seferberliğini dahî ilân etmediğini sözlerine eklemiştir. Bu durum ise Osmanlı Devleti'nin savaşa dâhil olmayacak olmasına rağmen neden seferberlik ilân ettiğinin İtilâf devletleri tarafından sorgulanması sırasında durumu rahatlıkla açıklayabilmesini sağlamıştır<sup>42</sup>.

Sultan Osman ve Reşadiye'nin teslim edilmeyerek, İngilizlerce müsadere edilmesinin ardından cemiyet bir başka Avrupa ülkesi olan İtalya'ya, Drama ahâlisinin katkılarıyla 110 bin Osmanlı lirası kıymetinde 800 ton ağırlığında “*Drama*” namıyla anılan bir torpido sipariş eder. Fakat bu torpidonun da akıbeti diğer gemilerinkinden farklı olmaz ve savaş bahane edilerek (Trablusgarp Savaşı) gemi teslim edilmez. Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel İtalya'daki Ansaldo Bahriye İnşaat Şirketi'ne sipariş edilen bu “*Hamidiye*” sınıfı “*Drama*” kruvazörü için eski hükümet tarafından İtalyan şirketine muhtelif tarihlerde 202 bin İngiliz lirası ödendiği hâlde, geminin teslim alınamaması ve zararın Osmanlı Hükûmeti'nin istediği şekilde tazmin edilememesi sebebiyle, Cenova Asliye Mahkemesi'nde bir İtalyan dava vekili marifetiyle dava açılır. Ama mahkemenin İtalyan şirketinin talebi doğrultusunda karar alarak, eski Roma elçisi Nabi Beyin ve Firkateyn Çarkçısı Hüseyin Sabit Beyin de hazır bulunduğu 26 Ocak 1915'te şirket İdare Meclisi azaları Marıyo ve Piyerro'nun katılımlarıyla yapılan antlaşmadaki tersane tadilat ve diğer masrafları için 40 bin, kruvazörün inşa ve nakil masrafları içinde 162 bin İngiliz lirasının verilmesi; ancak verilecek yeni siparişin 330 bin İngiliz lirasından az olmamak şartıyla (satın alma fiyatıyla mezkûr şirketten alınacak aynı malın satın alma bedeli arasındaki fiyat farkı azamî %25'i geçmemesi kaydıyla), bir sipariş verilerek ödenmesi kararını alır. Ancak, 1923 tarihinde kurulan Ankara Hükümeti ise bu kararı benimsemeyerek yeni bir dava açılmasını ister. Fakat bu mahkemenin de yine Türk Hükümeti aleyhine karar alacağıın anlaşılması üzerine 2.10.1340 (1924) tarihli Bakanlar Kurulu kararıyla davadan ve Osmanlı Devleti'nden kaynaklanan kruvazör ile ilgili haklardan vazgeçilir<sup>43</sup>.

<sup>42</sup> Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Cemal Paşa, **Hatıralar (İttihat ve Terakki , Birinci Dünya Harbi, Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa)**, Yay. Haz. Behçet Cemal, İstanbul 1959, s. 133.

<sup>43</sup> **B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 2.10.1340/ 18-011 ek no: 54 / 7; B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 021/ 64 / 5; B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 021 / 64 / 6.**

İtalyanlar ise; savaşın başlamasıyla birlikte Osmanlı Devleti'ne teslim etmeyerek kullanmaya başladıkları bu kruvazörü 1936 yılına kadar “*Libya*” adıyla donanma envanterinde tutarlar<sup>44</sup>.

Bu anlatılanlardan çıkarılacak sonuçlardan biri Osmanlı Devleti'nin sadece İngilizler tarafından değil, İtalyanlar tarafından da aldatıldığıdır. Birinci Dünya Savaşı bahane edilerek, tıpkı Sultan Osman ve Reşadiye donanmalarının akıbetinde olduğu gibi Drama kruvazörünün de parası ödendiği halde teslim etmemişlerdir. Yaşanan bu gelişme üzerine dönemin TBMM Hükümetince İtalyanların ilgili mahkemelerine dava açıldıysa da beklenen netice alınmadığı için hükümet kruvazör ile ilgili tüm haklarından feragat etmiştir.

Türklerde bu gelişmeler olurken Yunanlılar da gemilerin Türklere teslim edilmemesi için olanca kuvvetleriyle Amerika'daki, İngiltere'deki ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerindeki lobilerine yüklenmekteydiler. Yunanlılar, gemilerin siparişlerinin alınmasına mani olamamışlarsa da teslim edilmelerini önleyebilmek için derhâl harekete geçmişlerdir. İlk aşamada yapımı tamamlanmak üzere olan ve Osmanlı Devleti'nin itibar meselesi yaptığı Sultan Osman zırhlısının (Osman-ı Evvel) bir denizaltı vasıtasıyla batırılmasını düşünmüşlerdir. Yunanlıların gemilerin Türklere verilmesini istemesindeki sebep ise; Akdeniz'de güçlenebilecek bir Türk donanmasının Adalar Denizi meselesinin hâlinde gücünü büyük devletlere kabul ettirecek sorunun Yunanlılar aleyhine çözümlenmesine sebep olması ihtimaliydi. Osmanlı Devleti de durumun hassasiyetini göz önünde bulundurarak geminin bir an evvel teslim edilebilmesi için eğitim tatbikatlarının bir kısmını iptal ederken, tersanedeki işçi sayısının artırılmasını sağlamış ve 29 mürettebat ile 2 mülâzımı Londra'ya göndermiştir<sup>45</sup>. Cemal Paşa'nın ise bu denli acele etmesindeki sebep, geminin (Osman-ı Evvel) vakit kaybedilmeksizin Marmara'ya çekmek ve İtalyan Savaşından evvel ısmarlanmış olan ve yapımı geciken Reşadiye zırhlısının tamamlanması için kesin tarihi belirlemektir<sup>46</sup>.

Sonuçta, 1911 yılında İngilizlere bir muharebe gemisi ısmarlandı. Osmanlı Devleti bunun için 194.207.217 liralık bir bahriye bütçesi önerdiyse de, Mebusan Meclisi bu teklifin 170.859.442 liralık kısmını kabul etmişti.

<sup>44</sup> Büyüktuğrul, “Osmanlı-Yunan...”, a.g.m., s.733.

<sup>45</sup> Mine Erol, **Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu**, Ankara 1976, s.26-27; Erberk; a.g.e., s.67; Büyüktuğrul; “Osmanlı-Yunan...”, a.g.m., s.733.

<sup>46</sup> Cemal Paşa, **a.g.e.**, s.89-99; Özçelik, **a.g.e.**, s. 169.



Bu meblağ yine de geçen,, yılın bütçesinden 6.828.261 lira fazlaydı<sup>47</sup>. Paranın dışında 19 Mayıs 1327 (1911) tarihinde, ısmarlanan gemilerin taksitlerinin ödenebilmesi maksadıyla Bahriye bütçesine 5 milyon liralık bir ekleme de yapılmıştı<sup>48</sup>. 6 Ocak 1912 tarihinde de Meclis-i Mebusan'a konuyla ilgili bir proje sunulmuştu<sup>49</sup>. Söz konusu gemilerin alımı için yapılacak ödemeler altı yıla bölünürken yaklaşık 16 milyon 210 bin liranın ödenmesi gerektiği, bunun da yılda 2 milyon 701 bin 666 lira anlamına geldiği belirtilmişti<sup>50</sup>. B.k.z.(Tablo 1; Ayrıntı için ekler)

SAYI	GEMİ CİNSİ	TONAJ	YAPTIRILACAĞI YIL					BEDELİ
			1327	1328	1329	1330	1331	
6	Dretnot	23000	1	2	1	1	1	2000000
4	Skaut	55000	-	2	2	-	-	350000
20	Destroyer	1000	-	4	6	5	5	135000
6	Denizaltı	500	-	2	2	1	1	80000
1	Ana gemisi							
1	Tahlisiye gemisi	1300	-	-	1	-	-	100000
	Mayın dökücü	5000	-	1	-	1	-	130000
1	Temirit gemisi		-	1	-	-	-	200000
1	Büyük havuz		-	1	-	-	-	300000
2	Küçük havuz		-	1	-	-	1	300000
1	Muhrip havuzu		-	-	-	1	-	50000
1	Okul gemisi		-	-	1	-	-	300000

Tabloda görüldüğü gibi Donanma Cemiyeti yalnız gemi satın almamış, ordunun ihtiyaç duyduğu her türden malzemenin alımında da yardımda bulunmuştu. Hatta 1919 senesinde hazırladığı faaliyet raporunda “deniz uçak-

<sup>47</sup> M.A.Zabıt Ceridesi, Dev.:I, C.:IV, İ: 60, İç.Sen.:3, (30 Nisan 1327)

<sup>48</sup> M.A.Zabıt Ceridesi, Dev.:I, C.:FV, V. 74, İç.Sen.:3, (19 Mayıs 1327)

<sup>49</sup> I. Dünya Savaşı öncesi 1911-1915 yılları arasında yaptırılması kararlaştırılan gemiler ve havuzları gösteren Tablo 1, Afif Büyüktuğrul'un “Osmanlı-Yunan Silahlanma Yarışı “Bellekten Dergisi, Ankara 1975 adlı makalesinden alınmıştır.

*Skaut*: Muhriplere liderlik yapacak büyük gemi.

*Destroyer*: Muhrip.

*Ana gemisi*: Denizaltı personelinin yatak gemisi.

*Temirit gemisi*: Amiral gemisi.

*Havuz*: gemilerin her türlü bakım ve onarımının yapıldığı yer.

<sup>50</sup> Afif Büyüktuğrul, “II. Meşrutiyet Sonrası Deniz Kuvvetlerimizin Düzenlenmesi Çabaları”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, C. I, S. 5, Ankara 1975, s.62.

ları ve denizaltıların” satın alınması tasarlanmış, bunun için banka hesabı açılmışsa da, daha sonra bundan vazgeçilmiştir. 3 Ocak 1916 tarihine gelindiğinde Bahriye Nezareti, sınırlar dışarısında bulunan düşman donanmasının ve denizaltılarının hareketlerini takip ederek herhangi bir taarruzu evvelden haber alabilmek için 3 adet uçak alınmasını cemiyetten talep etmiştir<sup>51</sup>.

Donanma Cemiyeti, bu ıslah çalışmalarının esas kaynağını halkın gönüllü desteğinden temin etmekteydi. Yurt içinde olduğu gibi yurt dışında yaşayan Osmanlı tebaasındaki insanlardan da donanma için destek topluyordu. Cemiyet, Arjantin’den, Cava Adalarına, Edinburg’dan Güney Afrika sahillerine kadar teşkilâtlanmış, şube açmadığı yerlerde sefaretler ve şehbenderlikler vasıtasıyla yapabileceğinden fazlasını yerine getirmeye çalışmıştır. Paris, Berlin, Girit, Kıbrıs, Mısır, İran’da şubeler açarken, Amerika Birleşik Devletleri’nde “İttihad-ı İslâm” ismiyle faaliyet gösteren cemiyet, bu ülkede de etkinliğini sürdürmüştür. Yurt dışından cemiyete gönderilen maddî ianeler Kasım 1913 tarihine kadar “Galata İttihad-ı Anasır Cemiyeti’ne” gelirken, cemiyetin reisi olan Victor Beyin vefatıyla ianelerin bu dönemden itibaren merkeze gönderilmesini istemiştir<sup>52</sup>.

Muavenet-î Millîye Cemiyeti’ne en fazla yurt dışı desteğini Hint Müslümanları vermişti. Tüm İngiliz baskılarına rağmen Osmanlı ülkesine destekten çekinmemişlerdir. Bunun yanı sıra, Petersburg, Hocabey, Kerç, Bişa, Kersan gibi Rus şehirlerinde yaşayan Türk nüfus Tahran, Tebriz, Rest, Hoy, Semmas, Urumiye, Kirmanşah’ta yaşayan Azeri Türkler ile Gürcistan Tiflis’te yaşayan İslâm ahalisi, Mısır’da, Cezayir’de, Habeşistan’da, Sudan’da, Trablusgarp ve Bingazi sahillerinde, Cibuti’de, Bulgaristan, Romanya, Yunanistan, Bosna-Hersek’teki Osmanlı reayasından maddî destek de sağlanmıştır. Ayrıca devlet kartpostal, hurda kâğıt ve pul satışlarından pay ayırırken, resmî dairelerdeki çay, kahve, şerbet satışlarından Muavenet-î Millîye’ye kâr payı vermiştir<sup>53</sup>.

Tüm bunların yanı sıra cemiyete tahttan hâl edilen sultanların da mal varlıklarından pay ayrılmıştır. Bunun ilk temsilcisi ise II. Abdülhamid’dir. II. Abdülhamid’in tahttan indirilmesinin ardından tahmini değeri 6.085.500 kuruş civarında olan mücevherlerine el konularak hazineye alınmasının ardından satılincaya kadar muhafaza edilmesi için Osmanlı Banka-

<sup>51</sup> Ülkeye uçak kazandırma fikri yalnız Osmanlı sınırları içerisinde değil, sınırları dışındaki Müslüman ülkelerde de talep görmüştür. Özçelik, a.g.e., s. 176-177.

<sup>52</sup> A.g.e., s. 113 ve 210.

<sup>53</sup> Erol, a.g.e.; s.38-39; Zeki Sarıhan, **Kurtuluş Savaşı Günlüğü I**, Ankara 1993, s. 191.

sı'na emanet bırakılmıştır. Mücevherlerin Paris'te satılmasını temin edecek olan Robert Linzeler'in, %3 lük komisyonu da hesap edildikten sonra geriye kalacak olan miktarın Donanma Cemiyeti'nin kasasına girmesi uygun görülmüştür. Bahriye Cemiyeti'ne Osmanlı hanedanına mensup bireyler de önemli bağışlarda bulunmuşlardır. Bunların başında Sultan Mehmet Reşat'ın bir maaşını vermesi, II. Abdülhamit'in oğlu Abdürrahim Efendinin Selanik şubesi vasıtasıyla 700 Osmanlı lirası yardımda bulunması, Aralık 1913 tarihinden itibaren Velihaht Yusuf Efendinin 200 000, Vahdettin (VI. Mehmet Vahidettin), Selahattin, Mecit, Mehmet Selim, Seyfettin Efendilerin 60 000, Abdulkadir, Burhanettin Efendilerinse 50 000 kuruş bağışta bulunmaları buna misal gösterilebilir. Saraydan ve çevresinden yapılan ziynet bağışlarının ise nakde çevrilmesinde Avrupa ülkelerine gidilmesi yolunda tavsiye de bulunan kişi ise II. Abdülhamid'dir<sup>54</sup>.

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'nı kaybetmek üzere olsa da bahriye programının peşini bırakmamak ve tüm büyük devletlerin yaptığı gibi denizlerdeki egemenliğini devam ettirebilmek amacıyla bahriyeye yatırım yapmayı sürdürmüştür. Bu maksatla 11 Haziran (1334) 1918 tarihinde Muavenet-i Millîye Cemiyeti'nin 496. toplantısında Ali Şükrü ve Hafizi Beylere Romanya'dan savaş sırasında Osmanlı'nın kaybettiği ticaret gemilerinin yerine yenilerinin alınması vazifesi tevdi edilmiştir. Ali Şükrü Bey de "İbrail ve "Kalas" isminde iki gemiyi satın almış, acilen peşinat için 50 bin markın gönderilmesini talep etmiştir. Bu gelişmelerin yaşandığı dönemin hassasiyeti sebebiyle paranın İtibar-ı Millî Bankası'ndan Romanya'ya, Almanya üzerinden ulaşacak olması, meblağın gelişinde bazı güçlüklerin yaşanmasına sebebiyet vermiş, Romanya'daki şirkette, gemileri daha yüksek bedel veren başka bir devlete satma kararı almıştır. Bunun üzerine römorkörün bir sene vadeli bono ve %5 faizle başka bir yere devri için Ali Şükrü Beye cemiyet 24 Aralık (1334) 1918 yılında gerekli yetkiyi vermesine rağmen, 600 tonluk İbrail'in seferberlik ilân edilen Romanya tarafından cemiyete verilmemesi tehlikesinin tekrar belirmesi üzerine; Ali Şükrü Bey tarafından İstanbul'a kaçırılması kararı alınmıştır<sup>55</sup>.

<sup>54</sup> Bu tavsiyeye rağmen mücevherlerin bir kısmı Londra'da satılmıştır. Adı geçen ziynetin toplam sayısı 578'dir. Fethi Okyar, **Üç Devirde Bir Adam**, İstanbul 1980, s.70-71; **M.M. Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:5, İç. Sen:I**, s. 213-220 Ankara 1982; **M.M. Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:3, İç. Sen:I**, s. 145-148,160-161, 206- 208 Ankara 1982; **M.M. Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:4, İç. Sen:II**, s. 346,423 Ankara 1986; **M.M. Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:4, İç. Sen:M**, s. 75-87

<sup>55</sup> Ali Şükrü Beyin satın aldığı 600 ton büyüklüğünde bir gemi ve 150 tonluk bir römorkördür. Gemi İstanbul'a kaçırılmıştır. Özçelik, **a.g.e.**, s.172-174.

Cemiyet, yalnız gemi değil, Çanakkale Savaşları'nda kullanılan mayınlardan, torpil ve çeşitli ebatlardaki topların hatta savaşta kullanılacak kum torbalarına kadar tedarik ederek üzerine düşen vazifeyi fazlasıyla yerine getirmiştir. Bunun dışında cemiyet alınan gemilerin ihtiyacı hâlinde elektrik tesisatlarının da bakım ve onarımını yapmıştır. Bunun dışında, Dar'ül-Fünun salonunda Belediye üyeleriyle yapılan toplantı sonucunda kibrit, gazete, sigara, oyun kâğıtları üzerinden gelecek varidatın bir kısmının Donanma Cemiyeti'ne verilmesini karara bağlamıştır. Tüm bunların dışında, Muavenet-i Millîye Cemiyeti'nin düzenlediği, "*Donanma ve Tersane Piyangoları*", kibrit ve sigara kâğıdı imtiyazının belli bir müddet ve şartla ihale edilerek, en uygun teklif verene bu İmtiyazın kullanım hakkının verilmesinden elde edilen gelirlerin de cemiyetin kasasına girmesi, cemiyetin faaliyetlerini hızlandıran bir diğer müspet girişimdi. Tüm bu mücadele ve çabalara karşılık Cemiyet, Mondros Mütarekesi'nin imza edilmesinin ardından (30 Ekim 1918) İttihat ve Terakkî Fırkası'na muhalif olan siyasî ve bürokratik kuvvetlerin baskıları sonucunda kendini tasfiye etmek zorunda kalmıştır. İttihat ve Terakkî'nin İktidardan uzaklaşmasından sonra yönetimi devralan Tefik Paşa kabinesi, cemiyeti ilga etmek yerine Bahriye Nazırlığı'na bağlamak istediye de bu kabinenin ardından göreve gelen Damat Ferit Paşa kabinesi cemiyetin varlığına daha fazla tahammül gösteremeyerek, Donanma Cemiyetini ve Müdafaa-i Millîye Cemiyeti'nin mallarına el koymak suretiyle kurumun varlığına son vermiştir. Cemiyet mensupları, durumu şiddetle protesto etseler de amaçlarına ulaşamayan yöneticiler, sadece cemiyetlerini değil, cemiyetin sahip olduğu tüm mal varlıklarını da kaybetmişlerdir<sup>56</sup>.

Millî Mücadele döneminde ise, cemiyetin varlığı yine gündeme gelmiş ancak yeniden kurumun tesisinin mümkün olamayacağı görüşünün tam anlamıyla ağırlık kazanmasının ardından BMM, cemiyetin ilgası sonucunda sahip olduğu tüm maddiyatın ordunun ihtiyacı olan yeni tayyarelerin alınması ve yapılması hususunda tartışmaların büyümesiyle hadiseyi Dâhiliye encümenine devretmiştir<sup>57</sup>. 22.4.1341 (1925) tarihli encümen mazbatası hakkında 5.12.1341 (1925) tarihinde yapılan oturumda Dâhiliye Encümenince hazırlanan Donanma Cemiyeti'nin faaliyetlerinin sona erdirilmesine ilişkin kanunnamenin iptaliyle cemiyetin sahip olduğu hakların, taşınır-ta-

<sup>56</sup> A.g.e., s.218 ve 226-228.

<sup>57</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, C.XVII, İ.:94, Devre:II, İç. Sen.:II, 92-97.

şınmaz tüm mal varlığının, Türk Tayyare Cemiyeti'ne devredilmesiyle ilgili kanun teklifi verilmiş ve 12.12.1341 (1925) günü teklif kanunlaştırılmış, cemiyetin tüm gayrimenkulleri ve serveti Türk Tayyare Cemiyetine aktarılmıştır<sup>58</sup>.

### **C- Osmanlı Donanmasının İslah Edilmesi İçin İngiliz Hükümeti Tarafından Görevlendirilen Personel ve Yaptıkları İslah Çalışmaları**

Osmanlı'nın “*batululaşma*” süreciyle beraber başlayan ve her alanda baş gösteren “*yeniden yapılanma*” fikri orduda kendine yer bulmuş, özellikle hatırı sayılır bir sahil şeridinde egemen olan devletin bekâsının devamı için Deniz Kuvvetleri'nin ilerlemesi esas kabul edilerek, diğer hususlarda olduğu gibi bunda da yabancı uzmanlardan istifade etme fikri Öne çıkmıştır.

Osmanlı Devleti Bahriye Nezareti'nde, 1839'dan 1914 yılına kadar 7 İngiliz amiral görev almıştır. Bunlardan ilki “Yaver Paşa” olarak anılan Sir Baldwin Wake-Walker'dir.

Onu Sir A. Slade “*Müşavir Paşa*”, III. Amiral Hobart-Hapten ve August Charles, Sir Henry Felix VVoods, Amiral Douglas Gamble, Amiral Sir Hugh Pigot Williams ve son olarak Amiral Sir Arthur H. Limpoos takip etmiştir<sup>59</sup>.

Sir Walker'in Osmanlı Bahriyesi'ne katılımı 1839 tarihinde Albay rütbesiyle olmuştur. 1826 Yunan ayaklanması sırasında Türklere karşı savaşmış ve Yunanistan'ın Kurtuluş Nişanı ile ödüllendirilmiştir. Sir Walker, Türkler için en önemli hizmeti, Bahriye Okulu'nun çağın gereği olan askerî teçhizatlarla donatılmasını sağlayarak, üst düzeyde eğitimin verildiği bir yer hâline getirilmesini sağlamasıdır. 1840 tarihinde padişahın yaverliğine yükseltildiği için “Yaver paşa” sıfatıyla da anılan Sir Walker, 1841 tarihindeki Kavalalı Mehmed Ali Paşadan Suriye'nin alınması mücadelesinde Akka kalesinin alınmasını da sağlamıştır<sup>60</sup>.

Sir Baldwin'in ardından 1849 tarihinde “Danışman” olarak ve “ödünç” kaydıyla Osmanlı idaresi tarafından göreve başlatılan Sir Adolphus Slade, 17 yıl Osmanlı topraklarında yaşamış, bahriyenin yönetimi, personel yetiştirme

<sup>58</sup> TBMM Zabî Ceridesi, C.XX, L: 23, Devre:II, İç. Sen.:III, 35-40 ve 98.

<sup>59</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Ali İhsan Gençer, *Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu*, İstanbul 1985.

<sup>60</sup> Çoker, a.g.e., s. 166.

tirilmesi ve tersanenin düzeni gibi konularda hizmet verirken; Kırım Savaşı sırasında (1854-1855) müttefik güçlerine yaptığı katkı da madalya ile ödüllendirilmiştir. Slade, 1859 tarihinde “Liman Meclisi” Başkanlığına getirilmiş ve beş yılda bu görevi ifa etmesinin ardından yerine Amiral Hobart-Hampton (Augustus Charles) getirilmiştir<sup>61</sup>.

Amiral Hobart, İngiliz Hükümeti'nin izniyle beş yıl süreyle Osmanlı Bahriyesinde “Kumanda Meclis Üyesi” sıfatıyla görev yapmıştır. Girit'te asayişin sağlanması ve Yunanlıların ihtilâlcilere yardımının önlenmesi hususunda önemli hizmetleri geçmiş olan Hobart Paşa, Yunan Hükümeti tarafından İngiltere'ye şikayet edilmiştir. Bu şikayet üzerine İngiliz Bahriye Nezareti, Hobart Paşa için bir bildiri yayınlamış ve “ülkesine dönmediği takdirde isminin Kraliyet Donanması isim listesinden çıkarılacağını...” beyan etmiştir. Kalp astımı olduğu için tedavi maksadıyla İtalya'ya gitmesine izin verilmişti. Ancak 19 Haziran 1886'da Milano'da vefat etti. Hobart Paşa'dan iki yıl sonra hizmete alınan Felix Woods, İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişine fener konulması, boğaz dışı her iki sahile kurtarma istasyonları açılması, boğaza girip, çıkacak olan gemilere verilecek hizmet karşılığı ödeyeceği resim ve harçların tarifelerinin hazırlanmakla görevli komisyonda Türkiye'yi temsilen bulunmasının yanı sıra, 1877 yılındaki Osmanlı-Rus Savaşı'nda Karadeniz harekâtına katılarak Tuna Nehri'nin kıyı savunmasında da görev almıştır. Osmanlı Erkân-i Harbiyesi tarafından görevlendirilen yabancı uzmanların belki de en kıymetlisi 3 Şubat 1909'da İstanbul'a gelerek Osmanlı Bahriye Kumandanlığı'ndaki görevine başlayan Amiral Sir Douglas Gamble'dır<sup>62</sup>.

25 Ağustos'ta Ferik Amiral (Koramiral) Mehmet Paşanın başkanlığında toplanan Bahriye Şurâsı'nın aldığı kararla donanmanın yeni ve çağdaş bir düzene sokulması için İngiltere Donanması'ndan yetenekli bir subayın getirilmesini düşünmüş ve durum Hariciye Nezareti vasıtasıyla, İngiliz Hükümeti'ne bildirilmiş ve İngilizler de bu hususla ilgili 18 Eylül 1908 tarihinde Amiral Gamble'nin görevlendirildiğini Hariciye Nezaretine bildir-

<sup>61</sup> İngiltere'yi Osmanlı topraklarında en iyi biçimde temsil ettiğine inan İngiliz Bahriye Nezareti Müşavir Paşaya şövalyelik nişanı anlamına gelen “Knight Commander of Batlı” nişanı ile ödüllendirmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Adolph Slade, **Türkiye ve Kırım Harbi**, çev. Aii Rıza Seyfioğlu, Gn.Kur. Yay., Ankara 1961; Osman Öndeş, **Kaptan Paşa -Adolphus Slade-**, İstanbul 1972; s. 10-11; Besim Özcan; “*Osmanlı Bahriyesinde Bir İngiliz Müşavir*”, **Askeri Tarih Bülteni**, Ankara 1997, s. 35.

<sup>62</sup> Çoker, **a.g.e.**, s. 169.

mişlerdir. Amiral Gamble'nin göreve geldiğinde dağınmış olan Osmanlı siyasi hayatı bir süre sonra düzene girince, Gamble da faaliyetlerine başlamıştır. Yüzyıldan fazla bir süre Osmanlı Donanmasında yönetici veya eğitimci olarak hizmet veren İngiliz subayların statüsü de Gamble ile birlikte değişmişti. Göreve geldiğinde yaptığı tetkikler neticesinde ilk olarak kuruluştan başlamak gerektiğini düşünerek Bahriye Nezareti teşkilâtı için bir proje hazırlamıştır. Projelerinin ilki yaşlı subayların Osmanlı bahriyesinden muhakkak çıkartılması ve yerlerine eğitimli İngiliz subayların ikame edilmesi şeklindeydi. Ardından gemiler üzerinde yaptığı incelemeler neticesinde donanmayı yenilemeye karar vermiş ve işe yarayan gemilerden 2 filo ve bir filotilla oluşturmuştur. Elbette bu Osmanlı mâliyesine yeni bir külfet demek olsa da, amiralin isteği kabul edilmiştir. 2 zırhlı, 3 korvet, 2 kruvazör, 2 küçük torpido, 18 torpidobot, 16 bot, 6 yat ve 2 vapurdan mürekkep olan Osmanlı Donanması, ilk defa 1909'da Amiral Gamble'nin direktifiyle Marmara Denizi'ne çıkarılmış, böylece komşu ülkelere gözdağı verirken Osmanlı yöneticilerine de çalıştığını ispat etmeye çabalamıştır<sup>63</sup>. Amiral Gamble'nin denizlere açılma konusundaki ısrarcı tutumu neticesini vermiş, ihtiyaçları devlet tarafından karşılanan donanma Selanik'e uğrayarak Girit'e geçmiş ve komşu ülkeler bu durumdan rahatsızlıklarını basın ve enformasyon yoluyla tüm dünyaya ilân etmeye başlayınca, Amiral amacına ulaştığını anlamıştır<sup>64</sup>. Öte yandan Amiral Gamble, donanmanın eğitimi için Kasımpaşa'daki Gazi Hasan Paşa kışlasında yeni er eğitim okulunu kurmuştur. Eylül 1910'da Kerpe seferine çıkmış, Ege'de gerçekleştirilen tatbikatın ardından Padişahın huzurunda yaptığı konuşmada, Türklerin ancak bir talim donanması kazandığını ifade etmiştir<sup>65</sup>.

Bahriye ile ilgili yaşanan bunca gelişmeye ilâve olarak, 2 Haziran 1326 (1910) yılında Bahriye bütçesi üzerinde Mebusan Meclisi'nde yapılan bir konuşmada Muvazene-i Mâliye Encümeni Kirkor Zohrap Efendi; "... *İn-*

<sup>63</sup> Baldwin Walker'ın bu konudaki görüşleri: Osmanlı bahriyesinde vazife almadan evvel Yunan Ayaklanmasında Türklere karşı savaşarak Yunanistan Kurtuluş nişanıyla ödüllendirilmiştir. Osmanlı'ya geldikten sonra yaptığı hizmetlerin karşılığında Padişah yaverliğine kadar yükseltilmiştir. Hobart Paşanın İngiliz Kraliyet Donanması isim listesinden isminin silinmesinin ardından yeniden Lord Derby vasıtasıyla isim listesine kaydedilmiştir. II. Abdülhamit döneminde, 15 zırhlı, 11 kruvazör, 2 denizaltı, 40 torpidobot, 7 gambot, 52 vapurdan teşekkül etmiş olan donanmanın sadece 4 zırhlısı, 2 kruvazörü, 18 torpidobotu 2 nakliye gemisi iş görebilir durumdaydı. a.g.e., s.169-171; Ahmet Güleriyüz-Bernd Langensiepen, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, İstanbul 2007, s.23.

<sup>64</sup> Çöker, a.g.e., s.309.

<sup>65</sup> A.g.e., s.172.

*giltere Devleti bütçesinde en fazla sarfiyat yapan kurum bahriyedir. Bu kurum âdeta devlet içerisinde devlettir. Böyle olması sebebiyle de Bahriye Nezareti içerisinde, Mâliye Nezareti'nden maada Bahriye Mali Nazırlığı da mevcuttur. Bizde de Amiral Gamble tarafından bu maksatla Bahriye Müsteşarlığı'nın tesisine karar verilmiş ve hükümetimizce de bu teklif kabul görmüştür...*<sup>66</sup>” sözleriyle Amiralın bahriyeye olan bir diğer katkısından da bahsetmiştir.

Gamble'nin vazifesini tamamlamasının ardından Amiral Sir Hugh Pigot Williams, 3 Mayıs 1910'da yeni görevine başlamış ve diğer tüm İngiliz uzmanlardan farklı olarak kendi çalışma arkadaşlarını (kurmaylarını) kendisi tespit etmiş, bunun yanı sıra fen müşavirliği görevini yürüttüğü hâlde donanma tatbikatlarını da yönetmiştir. Amiral Williams devrinde, yapılan bir diğer yenilik de seçilen topçu subaylarının eğitim maksatlı İngiltere'ye gönderilmesidir. 3 Mayıs 1912 yılında da, Amiral Williams'ın görevinin sona ermesiyle yerine Amiral Sir H. Limpooos getirilmiş ve Amiral de kurmaylarını -Higot Williams da olduğu gibi- kendisi tespit etmiştir<sup>67</sup>.

Amiral, 1914 yılı başlarında bir Alman ticaret gemisinin, Kızıldeniz'den, Akdeniz'e geçmek üzereyken bilinmeyen bir mercan kayalığına çarparak batması sonucunda, Alman Hükûmeti'nin Türk Hükümetine verdiği ağır bir nota üzerine İngiliz Kraliyet Donanması'ndan emekli Binbaşı Arsor Treskot'u Türkiye'ye getirerek bölgede uzun süreden sonra ilk defa mesaha (harita çıkarma) çalışmalarını başlatmıştır<sup>68</sup>.

Amiral, dönemin usullerine göre donanmanın savaş yeteneklerinin üst düzeye çıkarılması arzusunu, dönemin askerî ve siyasî yöneticilerine rağmen hayata geçirmiştir. Bu yeniliklerin ilk göze çarpan örneği, 22 Temmuz 1914 senesinde donanmanın Amiral komutasında açık denizde tatbikata çıkarılmasıdır.

En mühim makamlarda tam yetki ile görevlendirilen İngiliz uzmanların yine en çok ihtiyaç duyulan durumlarda yardım etmekten kaçınması Türk yönetimini ve askerî makamlarını olumsuz etkiliyordu. Çünkü Reform grubu, kendilerine en fazla ihtiyaç duyulacak durumda görev yerlerini terk ederek, Türk personelini henüz eğitimini almadığı veya tecrübe kazanma-

<sup>66</sup> M.Meb. Zabıt Ceridesi, C.VL, İ.:114, Devre 1, İç.Sen.: 2, (2 Haziran 1326), s. 306

<sup>67</sup> Çöker, a.g.e., s. 166 vd.

<sup>68</sup> Şakir Batmaz, “Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, C.XIV, Ankara 2001, s. 917.



dığı bir durumda yalnız bırakarak, Türkler “sevk ve idareyi” beceremiyorlar intibamı vermeye çalışıyorlardı. Elbette bu durum, Reform grubunun donanmaya verdiği dolaylı zararlardan sadece biriydi. Bunun yanı sıra ülkede kifayetli bir deniz sanayi kurulmayıp, dışarıdan alman silâhlarla donanma vücuda getirmek, paranın yurt dışına çıkmasına neden olduğu gibi ülkenin ağır sanayisinin ve ekonomisinin gelişiminin önündeki en önemli engel olarak ortaya çıkıyordu. Hadiseyi teknik olarak değerlendirecek olursak, diğer devletlerin donanmaları karşısında zayıf kalmış, dışa bağımlı bir donanma hem devlete ek maliyetler yüklemekte, hem de teknik personelin eğitiminde güçlükler çıkartmaktaydı. Deniz Kuvvetlerimin ıslah amaçlı da olsa, yabancılara emanet edilmesi pek çok mahsurlara sebep olmuştur.

- Devletin İç ve dış tehditlerle boğuştuğu bir dönemde ülkenin savunmasının en önemli kısmını teşkil eden donanmanın yabancı askerlerin elinde olması Türk askerî personelini tereddüde sevk etmişti.

- Türk donanmasına kapanması mümkün olmayan zararlar verdikleri sonradan anlaşılan İngiliz askerî uzmanlara stratejik görevler tevdi edilmişti.

- Birinci Dünya Savaşı evvelinde (1878-1914) bariz bir biçimde dış politikalarını Osmanlı Devleti'nin aleyhine inşa eden İngilizlerden Türk askerî gücünü geliştirmeleri beklenmişti.

- Sıcak denizlere inmeyi kendisine düstur edinmiş olan Rusların dönem itibariyle menfaatleri doğrultusunda İngilizlerle ittifak içerisine girmişti.

- Osmanlı'nın Adalar Denizini savunmak zorunda olması, seferberlik sırasında yığınak nakliyatını yapacak, kara güçlerini besleyecek, güvenli ve kısa yoldan ikmâl yapmasını sağlayacak gemilerin, nakil yollarıyla ilgili savaş öncesi herhangi bir plan veya program yapılmamıştı.

- Türk Donanmasına, “*eğitim*” adı altında basit teorik birkaç gemi düzen hareketleriyle talimsiz Marmara ve Karadeniz’de dolaştırılarak zaman kaybettirmişti.

- İngiliz Amirallerin, muhtemel bir savaş durumunda donanma kumandanlığı yapamayacaklarını açıkça ifade etmelerine rağmen bu hususta esaslı bir girişim yapılamamıştı.

Durumun geçte olsa farkına varan Osmanlı üst düzey yönetimi 2 Ocak 1911 tarihinde Albay Tahir Beyi (padişahın Yaveri) Osmanlı Donanma Komutanlığına tayin etti.

Albay Tahir Bey, donanmanın uzun zamandan beri aradığı nitelikli bir askerdi. Türk Donanmasının ihtiyaçlarını biliyor ve gereken tedbirleri almakta gecikmiyor, donamaya “atış talimleri” yaptırıyor, “*savaş eğitimi*” verdiriyordu. Böylece donanma 1911 yılında bünyesine katılan gemilerle talimlerine yeni bir yön vererek “*müdafaa manevraları*”, yabancı olduğu “karaya asker çıkarma” tatbikatları yapmaya başlamıştı. Bu eğitimler sırasında 28 Ağustos’ta Rodos, 30 Ağustosla Mersin, 3 Eylül’de İskenderun, 5 Eylül’de Beyrut ziyaret edilmiş ve bu ziyaretler Avrupa basınında ve Yunan kamuoyunda büyük tepkilere sebep olmuştu<sup>69</sup>.

Osmanlı Donanması’nın Beyrut’tan İstanbul’a döndüğü sırada İtalyanlar 28 Eylül’de Trablusgarp için Türklere bir ultimatoma vermiş, bu kibar tehdide bekledikleri cevabı alamayınca 29 Eylül 1911 günü Trablus ve Bingazi yöresine taarruza geçmişlerdi. Osmanlı Donanması’nın, İtalyanlara yakın olan kolu kifayetsiz olması sebebiyle istese de onlara üstünlük sağlayabilecek bir seviyede değildi. Ayrıca bölgedeki filo komutanı, savaş durumunu 1 Ekim 1911 günü Sakız Adası civarında “Timsah” yatında öğrenmişti. Zaten donanmada aynı gün Çanakkale’de Nâra Limanı’na çekildi ve savaş süresince mevki terk etmedi. Bu durum göstermektedir ki; denizci bir devlet olduğu ileri sürülen Osmanlı’nın donanması kendisine en fazla ihtiyaç duyulan bir ortamda hazırlıksız, tam eğitilememiş, zayıf ve ilgisiz bırakılmasının bedelini ödüyordu. Dönemin komutanları sil baştan tesis etmeye çalıştıkları donanmayı da bir çırpıda karşılarında duramayacaklarını bildikleri bir donanmanın karşısına çıkararak, göz göre göre ateşe atmak istemiyorlardı. Bu sebepten Trablusgarp’taki savaş istenilen neticeyi verememişti. Kısa bir süre sonra yaşanan Balkan felâketinin ardından Başvekil ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa, Çanakkale’yi ziyareti sırasında uğradığı limanda donanmanın ve personelin hâlini görünce yanındaki mülkî ve askerî erkâna, “Hata, donanmanın yapılandırmasını geciktiren bizdedir” diyerek Osmanlı bahriyesinin içinde bulunduğu şartları özetlemiştir<sup>70</sup>.

XIX. Yüzyılın sonunda hali hazırda İngilizlerin, Türk donanmasını inkişaf ettirmek çabasını içerisinde olması müttefikleri olan Çarlık Rusya’nın tepkisine sebep olmaktadır. Bu düşünce ile Ruslar, İngilizlere bu rahatsız-

<sup>69</sup> Tuncer, *a.g.t.*, s. 95-96; Karadoğan, *a.g.t.*, s.47.

<sup>70</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. Afif Büyüktuğrul; “*Balkan Savaşlarında (1912-1913) Osmanlı Donanması*”, *Silahlı Kuvvetler Dergisi*, S. 213, Ankara 1965; Çetinkaya Apatay; “*Balkan Harbi Öncesinde Osmanlı Donanmasını Güçlendirme Çabaları*”; *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı: 502, C: 90, Ankara 1978, s. 12-13.

lıklarını sert bir bildiri ile ifade etmişlerdi. Kraliyet Donanması da Ruslara yaptığı açıklamada; Türk donanmasındaki yerlerini boşaltırlarsa, bu mevki-  
lere hemen Almanların yerleştirileceği endişesini ileterek, inkişafın daha  
hızlı olacağını ve takip edilmesinin de mümkün olmayacağını belirterek,  
konu hakkında Çarlık rejiminin endişelerini gidermeye çabalamışlardı<sup>71</sup>.

#### **D- Cemal Paşa Döneminde Alman Personelin Osmanlı Donanması'nı IslahÇabaları**

Dünya üzerinde değişen dengelerden geçte olsa haberdar olan Osman-  
lı Devleti'nin zaman kaybına tahammülü yoktu. Avrupa'da bloklaşmalar  
hız kazanarak tamamlanıyor, saflar belirleniyor, fakat Türklerin konumu  
hâli hazırda belirsizliğini muhafaza ediyordu. Bu aşamada bundan evvel  
olduğu gibi tüm dikkatler eldeki düzenli fakat ıslahın devam ettiği kuvvet  
olan ordu ve donanmaya çevrilmişti. Bölgesinde güçlü bir ülke olmak ve  
Avrupa ile diğer dünya milletleri üzerindeki tesirini artırmak isteyen Os-  
manlı, bu maksatla önceki bahiste de değinildiği gibi donanmanın ıslahı  
için İngiliz heyetini görevlendirdi.

Osmanlı Bahriyesinde komuta seviyesinde son olarak görev alan İngiliz  
uzman ise bilindiği üzere Amiral Limpoos'du. Cemal Paşa da Bahriye Na-  
zırlığı görevine tayin edilir edilmez, Amiral Limpoos ile bir görüşme tertip  
etmiş ve durum itibarıyla daha önceki heyet başkanı Amiral Gamble ve  
Amiral Limpoos'un Bahriye Nezareti'nin düzenlenmesine ilişkin verdikle-  
ri raporları tetkik ettirmiştir. İncelemelerin neticesinde Cemal Paşa, bahri-  
ye teşkilatının bürokratik işlemler sonucunda hantallaştığını ve iş görmeye-  
cek duruma geldiğine kanaat getirmiştir. Cemal Paşa, bu sebeple ilk iş ola-  
rak, Şura-i Bahriye'nin ve Nezaret Müsteşarlığının kaldırılması kararını  
vermiştir. Elbette, Amiral Gamble ve Limpoos'un raporlarından da yarar-  
lanarak "*Teşkilat Nizamnamesini*" kaleme almıştır. Ayrıca Bahriye Nezare-  
tinin dört daireden oluşmasına bunun yanı sıra Nezaret'e Sıhhiye Müfettiş-  
liği ve Muhasebe Müdürlüğünün de eklenmesine karar verilmiştir<sup>72</sup>.

İngilizler zaten 1839 tarihinden beri Türk bahriyesinin ıslahı için çalış-  
masına rağmen, 1914 Şubat'ında Bahriye Nazın olan Cemal Paşa bu görev-  
lendirmeler hakkında şöyle düşünmekteydi; "*Osmanlı ordusunun ıslahı*  
*için bugüne kadar yapılan tüm girişimler ya yarım bırakılmış ya da işin eh-*

<sup>71</sup> Çöker, a.g.e., s.173-177.

<sup>72</sup> Cemal Paşa, a.g.e., 89-93.

*li olmayan kimselere görevler tevdi edildiği için amacına ulaşamamıştır.”* Elbette bunun bedelini ağır ödenmiştir. Mahmut Şevket Paşa da bu fikir üzerinde durarak, Yunanlıların donanmaları için getirttikleri İngiliz ıslah heyetinin bir benzerinin Osmanlıya getirilmesini istiyorsa da, bu konuda farklı düşünerek İngilizlerden değil, Alman ekolünden yana tavır koyuyordu. Ayrıca otuz yılı aşkın bir zamandan beri Türk subayları Alman savaş usulüne göre eğitime tabii tutulmaktaydı. Dönemin sadrazamı Mahmut Şevket Paşa, kara ordusunda takip edilen siyasetin, donanma içinde gerçekleşmesinin doğruluğunu savunuyor ve deniz subaylarının Alman deniz savaş taktik, talim ve terbiyesi çerçevesinde yetiştirilmelerinin doğru olacağını düşünüyordu. Bunun için amacını şöyle ifade etmişti: *“Osmanlı ordusunun emir ve kumandasını bir Alman generaline vererek, ordu içerisine de Alman askerî öğretmenler, subaylar konuşlandırmak kaydıyla, Osmanlı'nın tüm askerî öğretmenlerini ve subaylarını da bu Alman askerlerinin yanında birer stajyer olarak görevlendirmek suretiyle bilgi ve tecrübelerini artırmaları kanaatindeyim.”* İşte Liman Von Sanders ve beraberindeki askerî heyetin Türkiye'ye gelmelerine neden olan düşünce de buydu<sup>73</sup>.

Almanya'nın İstanbul Büyükelçisi olan Wangenheim, Alman generalin tayin edilmesinin ardından, generale verilecek tam yetki hakkında 10 Eylül 1913'de Türk yetkililerle bir görüşme yapmış, görüşme neticesinde Liman Von Sanders, Alman subayların tamamından sorumlu tutulurken, kendisine Türkiye'nin her yerinde denetleme yapabilme yetkisi de verilmiştir. Kendisi tarafından onaylanmayan hiçbir subay orduda görev alamayacak, atış okulları, talimgahlar, askerî eğitim-öğretim kurumlarında denetlemelerde bulunup, emir verebilecek, Yüksek Askerî Şurâ'nın üyeliğini yapacak ayrıca kolordu komutanlarının ceza yetkisine sahip olacaktı. Yüksek rütbeli Türk subaylarının değiştirilme ve işten çıkarılmaları onun izniyle yapılabilecekti. Askerî işlerin tam uyumunu ve devamlılığını sağlayacaktı. Kendisine bu mesuliyeti yerine getirebilmesi için bir milyon marklık götü-rü tahsisat da ayrılacaktı<sup>74</sup>.

14-27 Kasım 1913 tarihleri arasında Harbiye Nazırı'nın vekili olarak Bahriye Nazırı Mahmut Paşa ile Tümgeneral Liman Von Sanders arasında bu hususların nasıl yürütüleceğine ilişkin bir anlaşma yapılmıştır. Anlaşma uyarınca Liman Von Sanders Türk Korgenerali rütbesini alacak, tüm hak

<sup>73</sup> A.g.e., s. 71-73.

<sup>74</sup> Wallach, a.g.e., s. 113.

ve yetkilerle askerî heyetin başkanlığını üstlenecek ve bu süre zarfında I. Ordu Komutanlığı görevini üstlenecek, Yüksek Askerî Şura üyesi olacak böylece disiplin, yükselme, ödüllendirme, cezalandırma, teşkilâtlandırma, eğitim-tatbikat, silâhlanma, giyim, seferberlik hazırlığı, demiryolu, telefon-telgraf, ulaştırma, uçak, balon sistemi gibi hususlarda ilk olarak onun fikirleri dikkate alınacaktı. Liman Paşa, tüm askerî okulların, numune alaylarının, talimgahların, Osmanlı ordusunda bulunan bütün yabancı subayların doğrudan amiri olacaktı. Aynı anlaşmanın ikinci maddesinde İse, Liman Paşanın beş yıl için bu göreve getirildiği, Türk ordusu için yabancı subay sağlama, görevden alma, cezalandırma, Almanya'ya eğitime gönderilecek yerli subayları seçme, terfi imtihanları için gerekli programların belirlenmesi hakkının yanında üst rütbeli subaylara kurslar, kurmay gezileri, özel tatbikatlar yaptırması amacıyla kendisine her yıl 50 000 Osmanlı altın lirası tahsisat ayrılacağı da belirtilmişti<sup>75</sup>.

Birinci Dünya Savaşı öncesi Osmanlı genelkurmayında bunlar yaşanırken Bahriye tersanelerinin ıslahı meselesini ordunun ve Mebusan Meclisi'nin gündemine alan ise Bahriye Nazırı Cemal Paşadır. Adı geçen ıslah meselesinin başında Çürüksulu Mahmud Paşanın yapmak istediği yalnız hayata geçiremediği projeleri vardır. Bunlar, Haliç Tersanesinin ıslahı, İzmit Körfezi'nde yüzer havuz inşası gibi külfetli projelerdir. Adı geçen bu projeler Meclis tarafından onaylanmış, dönemi itibariyle ilk önce İngilizlere tevdi edilen görev Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte İngiliz şirketinden alınarak bir Alman firmasına verilmiş, sorumluluğuna da Ferik Amiral Karafet getirilmiştir<sup>76</sup>.

Cemal Paşanın denizciliğin bu denli güçlenmesini istemesindeki temel etken Balkan ülkelerinde Rusların etkisiyle başlayan politik ve askeri açılımların önüne geçebilmektir. Yunanistan bu devletlerin başında geliyordu. Amerika ve İngiltere'den yaptığı gemi takviyeleri ile donanmasını daha kuvvetli bir duruma taşımıştı. Yaşanan gelişmelerde Osmanlı Devleti'ni kaygılandırmıştı. Cemal Paşa, bu yüzden kısa bir süre içerisinde harekete geçerek İngiliz E.J. Amstrong Withwort-Wickers Şirketi ile 2 Mayıs 1914 tarihinde bir mukavele gerçekleştirmişti<sup>77</sup>. Osmanlı Devleti'nin Bahriye

<sup>75</sup> Wallach, **a.g.e.**, s. 113.

<sup>76</sup> Projelerin yapımını üstlenecek firma 1914 öncesi Amstrong-Wickers şirkettir. Bu şirket projelerin karşılığında 30 yıl süreli tesislerin işletmesini de almıştır. Projelerin I. Dünya Savaşı ile birlikte Almanlara bırakılmasıyla, kredi sağlayacak kurumda Deutche bank olmuştur. Artuç, **a.g.e.**, 148-149, Cemal Paşa, **a.g.e.**, s.93-94.

<sup>77</sup> Artuç, **a.g.e.**, s. 162-163.

Nezaretine ayırdığı bütçelerle Balkan devletleri ile mücadele edilebilmesi mümkün değildi<sup>78</sup>.

Bu sebeple Cemal Paşanın merkez üyesi olduğu Donama Cemiyeti vasıtasıyla inşa edilen tersanelerin masraflarını karşılayabilmek adına bir donanma piyangosu tertip edilmesine karar verilmiş, Cemiyetin çıkarttığı tüm tahviller de itibar-ı Milli Bankası vasıtasıyla ülkenin geneline dağıtılmış, özellikle Isparta, Aydın, İzmir, Adana, Denizli, Burdur, Suriye, Antakya, Halep'te büyük talep görmüştür<sup>79</sup>.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması Cemal Paşanın tüm planlarını da alt üst etmişti. Paşa daha önceden İngiltere'ye sipariş verilen Sultan Osmanî ve Reşadiye dretnotlarının teslim edilmesi için harekete geçtiğinde beklenmedik bir gelişme ile daha karşılaştı. İngilizler gemileri teslim etmeyeceklerini bildirmişlerdi<sup>80</sup>. Paşa yaşanan bu gelişmelerden sonra yönünü Almanlara çevirmek zorunda kalmıştı. Almanlarla da arasının iyi olduğu söylenemezdi. Özellikle Osmanlı donanmasının komutanlığına getirilen Souchon, Cemal Paşaya değil, doğrudan Enver Paşayı muhatap alarak hareket ediyordu<sup>81</sup>.

Almanların bahriye üzerindeki tüm hegemonyasına rağmen Cemal Paşa da Enver Paşanın Balkan Savaşları öncesinde Kara Kuvvetlerinde yaptığı gençleştirme faaliyetinin bir benzerini Bahriye Nezaretinde gerçekleştirmiştir. İlk icraat olarak Merkez Liman Reisliklerindeki yaşlı ileri personelin emekli olması sağlanmış, yerine daha aktif ve genç subaylar görevlendirilmiştir. Bu icraat, görevini layıkıyla yerine getirenleri de kapsamış-

<sup>78</sup> Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın yaptığı antlaşma da;

- 1 adet birinci sınıf zırhlı
- 2 adet gemi
- 4 adet torpido
- 2 adet denizaltının

Mutabakatı sağlanmış ve yaklaşık bedel 4 milyon İngiliz lirası olarak belirlenmiştir. **BOA Mukavelat Defteri Defter No: 24, Sy. No: 131-134,16-19 Nisan 1330 (29 Nisan-2 Mayıs 1914)**

<sup>79</sup> **BOA Dahiliye Nezâreti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti, 45/40, lef. 1-2,6 ve 11 Temmuz 1333 (6 veli Temmuz 1917)**

<sup>80</sup> Cemal Paşa, **a.g.e.**, s. 104-105.

<sup>81</sup> Bu durumu fark eden Rauf Bey (Orbay), Donanma Komutanlığı'nın kendisine verilmesini teklif etmiş, ancak talebi Cemal Paşa tarafından kesin bir dille reddedilmiştir. Ama Rauf Bey amacına 4 yıl sonra ulaşacak hatta Bahriye Nazırlığı görevine gelecektir. Celalettin Yavuz, "Ahmet Cemal Paşa'nın Bahriye Nazırlığı Döneminde Türk bahriyesinde Reform Arayışları" Yedinci Askerî Tarih Semineri Bildirileri II, Ankara 2001, s. 81-82; Rauf Orbay, **Cehennem Değirmeni (Siyasi Hatıralarım)**, İstanbul 2004, s.245-247.

tır. Paşa en son 1916 yılında da önemli bürokratlar dahil 10 kişinin daha emekli edilmesini istemiştir<sup>82</sup>.

Savaşın iyiden iyiye Avrupa'da hissedilmesiyle birlikte Türklerin müttefik olarak değerinin ne olabileceği sorusu da Alman askeriyesinde sıklıkla telâffuz edilmeye başlandığı dönemlerde Alman Genelkurmay Başkanı Orgeneral Von Moitke bu soruya şöyle cevap vermektedir: *'Türkiye askerî bakımdan bir sıfırdır. Evvelden hasta adamdan söz edilirken, şimdi ölü bir adamdan söz edilebilir. Yakın bir gelecekte Türkiye'yi Üçlü İttifak'ın içerisine almak tam bir yanlış olacaktır. Türk ordusu kesinlikle değersizdir. Silâhı, elbisesi, cephanesi yoktur. Subay eşleri bile sokaklarda dileniyor'*. Ama Von Moitke esas yanlışlığı savaş koşullarının günden güne belirmesiyle birlikte yaşamaya başlar. Almanlar, Türkleri yanlarına çekebilmek için üst düzeydeki askerî, siyasî temaslarını artırarak hem İstanbul Hükümeti hem Amiral Limpoos üzerindeki baskılarını artırırken, Ortadoğu'ya olan ilgilerini ve cepheleri genişletme arzularını da belli etmeye başlarlar. Bu arada Alman Akdeniz filosu devamlı surette Türk limanlarına uğramaktadır. Bunlardan birinde, Amiral gemisi Goeben olduğu hâlde Souchon, İstanbul'u ziyarete gelir. Zaten bir süre sonra Türkiye'deki Alman danışmanlar, savaşa aktif olarak katılacak birliklere yavaş yavaş dağıtılmaya başlanırlar. Gelişmelerden son derece rahatsız olan İngiliz Amiral Limpoos'da, Goeben ve Breslau'nun Türkiye'ye sığınmasının ardından, taleplerinin karşılanmamasını gerekçe göstererek vaktinden evvel görevini terk eder. Böylece donanmada Souchon vasıtasıyla söz sahibi olan Almanlar, çıkarlarına uygun olarak Ağustos ayında Usedom komutasında *"Özel bir komutanlık"* tesis ederler<sup>83</sup>.

Bu özel komutanlık bünyesinde Alman Deniz Müfrezesi 29 Eylül 1914'de Almanya'dan İstanbul'a gelir, 160 kişisi hemen Çanakkale'ye geçer, 103 kişilik bir grupta Karadeniz Boğazı'na gelir. Bununla beraber Ruslara karşı takip edilecek savaş stratejisi de yavaş yavaş belirmeye başlar<sup>84</sup>.

Bu gelişmeler olurken Almanlar, gemilerinin ve Amirallerinin Bahriye Nazırlığı'nın ya da her hangi bir nazırlığın emrine verilmemesinde ısrarcı olurlar. Amiralin, Cemal Paşanın emrinde değil, doğrudan Alman İmpara-

<sup>82</sup> Cemal Paşa, **a.g.e.**, s.94-97.

<sup>83</sup> Wallach, **a.g.e.**, s. 134-137.

<sup>84</sup> Afif Büyüktuğrul, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, C: I, İstanbul 1982, s.250.

toru'nun emrinde olması, ilerleyen günlerde Osmanlı siyasetinde yaşanabilecek hiçbir çalkantıdan etkilenmeden kendi askerî vicdanına göre imparatorunun emirlerini yerine getirme imkânı sağlayacaktır. Ancak Amiral Souchon, Türk başkomutanlığı tarafından kabul edilmeyen veya izin verilemeyen hiçbir harekette bulunmayacağı teminatını Türk yetkililere vermedi de ihmâl etmemiştir<sup>85</sup>.

Almanların alıştığından dışında Türk prosedürü gereği, bu komutanlığın tüm personeli Kara Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlanır. Çünkü askerî idare gereği Türklerde deniz kuvvetleri, kara kuvvetlerinin emrindedir. Bir süre sonra mezkûr komutanlığın deniz kuvvetlerinde yaptığı denetimlerde Türklerin, İngilizler tarafından sırtlarından vurulduğu Almanlar tarafından tespit edilir, İngilizlerin “*ıslah*” adı altında zaten pek de kuvvetli olamayan donanmayı yerinden kıpırdayamaz duruma getirdikleri geç de olsa anlaşılır. Bunun için İngilizler ilk olarak gemilerin potansiyel kuvvetlerini yarıya indirmişler, torpidobotlardaki kazan borularını seksenden kırka indirerek gemilerin hızını kesmişler, bu kırkın yarısını da istenildiğinde çalışabilir bir şekilde flange<sup>86</sup> ile kapamışlardı. Ateşleyicilerin kırmızı çizgiye çıkan hıza ulaşmasını yasaklamışlardır. Topların durumu da içler acısıdır. Bu silâhların namluları işlememekte, pirinç yatakları birbirine değmekte, basınç yatakları her geçen gün nemden paslanmaktadır. Kamaların tamamı çıkarılmıştır. Bu sebepten topların vidaları gevşemiş, yerinden oynayan parçalar birbirine çarpmaya başlamıştır. Torpidoların tetiklerinde tespit parçaları yoktur. Topların çoğunda pamuk barutu yerine sadece pamuk vardır. Kazanların ve su borularının tamamının değiştirilmesi gerekmektedir. Fren silindirlerinin gliserin depolarına çok miktarda su kaçmıştır. Suyun renksiz olması sebebiyle bu ilk başta fark edilememektedir. Topların elle işleyen kısımlarında ayarlar bozuk yapılmış, 90 dereceye ateş eden, gerçekte 60 dereceye ateş etmiş görünmektedir. Ayarlama düzeni, makineler, hareket düzeneği çıkarılmış, işlemez duruma getirilmiştir. Ama tüm göze görünen yerler güzel biçimde parlatılmış ve yağlanmıştır. Böylelikle gemiler savaş aracından çok tatil yapılan dinlenme tesislerine dönüştürülmüştür. Personel denize karşı dayanıksız, top atışı ve ışıldak eğitimi yetersiz, yara savunma ve torpido atışları ile pratik seyir hâlini bilmemektedir. Gemilerin ma-

<sup>85</sup> Wallach, **a.g.e.**, s. 138.

<sup>86</sup> Bu sayede ana buhar borusu, normal buharın yansımlı alabiliyor, böylece tekne 30 mil yerine 15 mil ile yol alabiliyordu. Ahmet Güleriyüz-Bernd Langensiepen, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, İstanbul 2007.



teryal eksikliğinin yanında cephaneleri de hemen hemen hiç yoktur. Boğazlardaki tahkimat, zayıf bir düşman kuvvetinin girmesini önleyebilecek kadardır ve su üstü vasıtaları ile mayın, torpido, projektör, top, cephane, gözetleme istasyonları, komuta kontrol cihazları, telsiz-telefon ihtiyacı hat safhadadır. Bu tespitler üzerine Alman denizcileri, gemi yapımcıları ve subaylar hemen çalışmalarına başlamışlardır. Alman gemi inşa mühendisleri devlet tersanelerinde kontrolü ele geçirip, gemileri, silâh, cephane, torpido ve mayınları kullanılmasına uygun duruma getirmek için tüm İmkânları seferber etmişlerdir. Az bir zaman dilimi içerisinde Alman mühendisler, ticarî maksatlı vapurlardan iki tane mayınların arama filotillası kurarlar. Diğer gemiler de belli, bir oranda düzgün duruma getirilince, Marmara Denizi'nde ciddî anlamda talimlere başlamışlardır<sup>87</sup>.

Cemal Paşa da, bu fark edilen gelişme üzerine Almanların isteğiyle İngiliz Amiral Limpoos'u izne gönderirken, subaylarını pasif görevlere aktarmış, bir müddet sonra da görevlerine son vermiştir<sup>88</sup>. 15 Ağustos 1914'te Amiral Souchon fiilen Osmanlı Donanmasının başına getirilince donanma, 29 Ağustos'ta ilk olarak Tuzla'dan Marmara'ya açılmıştır. Filoya ve filotillaya manevralar yaptırmıştır. Aynı günün akşamı, filo Büyükçekmece'ye demirlemiştir. 5-6 Eylül günlerinde “torpidodan kaçınma” ve gece manevralarını tertip eden Souchon, 12 Eylül'de büyük gemilerle kontrollü atış, küçük gemilerle mayın tarama talimleri yaptırmıştır. Böylece, ilk defa donanma düzenli bir eğitim programına tabii tutulmuştur. Ama ne yazık ki, savaş artık kapıdadır ve bunu Almanlar organize etmektedir<sup>89</sup>. Almanların Türkiye'deki temsilcisi Amiral Souchon ise, Ağustos'un sonuna doğru donanma ile ilgili verdiği raporda: “*Türk bahriyelilerini deniz tutuyor. Karadeniz'de iş görebilmek için bu askerleri denize alıştırmak şarttır. Bunun için tekmil savaş filosu Karadeniz'e çıkartılmalıdır*” şeklinde görüşünü beyan etmekteydi. Hâlbuki, Ağustos ayında ne Karadeniz'de ne de Marmara'da fırtına olmamıştı. Askerleri denizin tutması ihtimali hiç yoktu. Belli ki; Almanlar bu durumu Ruslara saldırmak ve Türkleri savaşın içerisinde çekmek için bir fırsat olarak görmekteydi ve karşılıklarına çıkan

<sup>87</sup> **Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi**, “*İçten Vurulan Donanma*”, C.1, Görsel Yay., İstanbul 1983, s. 1.38-140; Celaltin Yavuz; **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Misyonlar: Çeşme Faciasından Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesinde Çağdaşlaşma Gayretleri**, İstanbul (tarihsiz), s.245-247; Sebahattin Sele, **Milli Mücadele**, C:II, İstanbul 1982, s.89-90.

<sup>88</sup> Atı İhsan Sabis, **Birinci Dünya Harbi Harp Hatıralarım**, İstanbul 1991, s.227.

<sup>89</sup> Alpogut, **a.g.e.**, s.45-46.

ilk fırsatı da değerlendirmek niyetindeydiler. 1914 Ağustos'unun ikinci yarısında toplanan Türk-Alman savaş şurası Osmanlı Devleti'nin savaşa girerse Süveyş suyoluna bir taarruz düzenlemesinin faydalı olup olmayacağını tartışmış ve bunun yararlı olacağı karara bağlanmıştı. Toplantı sonucunu değerlendiren Alman Deniz Kuvvetleri komuta düzeyi bu fikri oldukça beğenmiş ve Türklerin sadece güneye taarruz değil, kuzeye Odessa ve Akkerman arasındaki bölgeye çıkarma yapmasını da talep etmişlerdi. Çünkü bu çıkarmayla Avusturya ordusunun Kuzey kanadının yükü hafiflemiş olacaktı. Böylece bu toplantı sonunda iki görüş tespit edilmiş oldu:

- 1) Süveyş ve Mısır'a taarruz,
- 2) Odessa ve Akkerman bölgesine asker çıkarma<sup>90</sup>.

Bu toplantının ardından Boğazlar savunma durumuna geçirildi ve o sıra Erkân-ı Harbiye Reisi olan Enver Paşa, artık kendisini hücumla geçebilecek durumda görüyordu. Bununla bağlantılı olarak 9 Eylül 1914 tarihinde Souchon resmen Türk donanmasının başına getirildi. 14 Eylül 1914'de de kendisine Karadeniz'e çıkma yetkisi verildi. Komutanlarla konuşan Enver Paşa, Amiral Souchon'a emri iki gün sonra ilettili. Böylece, Almanlar Türk Harbiye Nezareti üzerinde her türlü etkinliği elde etmişlerdi. Bu durumun en önemli kanıtı olarak, Souchon'un kimseye danışma gereğini duymayarak Almanya'dan, 15 Ağustos 1914 tarihinde Boğazın her iki yanına savunma desteği için 2 Amiral, 10 deniz subayı, bir top kaptanı, mesafe ölçer, bir gözetleme botu komutanı, mayın uzmanı ve işaretçi istemesi ile varolan tüm kömür, yağ, akaryakıt rezervlerine el koyması gösterilebilir. Ayrıca Zonguldak civarındaki yerli üretim kömürünün talep, tedarik ulaştırma ve dağıtım işlemlerinin de Alman ordusunun eline geçmesi bunun bir diğer örneğidir<sup>91</sup>. Savaşın başlamasıyla birlikte Almanların Türk donanması üzerindeki ağırlığı da iyiden iyiye kendini hissettirmiştir. Boğaz Genel Komutanlığına Birinci Ferik (Oramirai) V. Usedom, Kurmay Başkanlığına V. Janson, Karadeniz Boğazı Müstahkem Mevkili Komutanlığına Wossildo, Çanakkale Boğazı Komutanlığına Ferik Amiral (Koramiral) Metren, Sahil Müfettişliğine Deniz Albay Reclam, Silâh Müfettişliğine de Deniz Albay

<sup>90</sup> 22 Ekim tarihinde de yazılı emirle Rus donanmasının görüldüğü yerde tahrip edilmesine ilişkin emrini vermiş, Cemal Paşa vasıtasıyla bunu alan Amiral Souchon yürürlüğe koymuştur. Wallach, a.g.e., s. 145,151.

<sup>91</sup> Souchon'un istediği 2 amiral, 15 deniz subayı, 281 kişilik topçu personelinden oluşan Alman, kafesi 29 Ağustos 1914 günü İstanbul'a gelmiştir. Bu personelin sayısı kısa süre içerisinde 700 kişiye çıkmıştır. Yavuz; a.g.e., s.247.

Pteper'in getirilmesi ve daha pek çok üst düzey görevi Almanların üstlenmiş olması Osmanlı ordusundaki Alman etkisini göstermesi açısından dik-kate değerlidir<sup>92</sup>.

### Sonuç

Osmanlı bahriyesi başlangıçta geleneksel usuller dâhilinde tersanelerinde imal edilen korvet, kalyon ve mühimmatlarla daha fazla askeri başarı kazanamayacağını, dünyada değişen ve gelişen teknolojiye uymak zorunda olduğunu fark etmişti. Bu dönem Osmanlı Devleti'nde Lale Devri sonrası yaşanan bir süreçti.

XVIII. yüzyılın başında Avrupa'da başlayan yenilik hareketleri sadece sanatta veya düşünce hayatında olmamış, makine teknolojisini de kapsamıştı. Batı'da ortaya çıkan yeni teknolojiler ilk aşamada askeri olarak algılanmış ve bu yolla Osmanlı topraklarına da taşınmıştı. Ülkede kaliteli silah ve mühimmat yapımı ise ancak III. Selim döneminde gerçekleşebilecekti. III. Selim döneminde kara ordusunda olduğu gibi Bahriye Teşkilatında da birtakım ıslahat faaliyetlerine girişilmişti. Özellikle ve öncelikle 1804 "Tersane Kararnamesiyle" Tersane Amirliği. Kaldırılarak yerine Umur-u Bahriye Nezaretinin kurulması yapılan en önemli ıslahatlardan birisi olmuştu. Tanzimat Döneminde ise denizcilik alanında yapılan ıslahatlar hız kazanmış, "Bahriye Meclisi" kurulmuştu<sup>93</sup>. Böylece Osmanlı Devleti'nde bahriyede de bir ait yapı tesisine başlanmıştır. Osmanlı Devleti'nde XVIII. ve XIX. Yüzyılda yeni teknolojilerin takibi iki yolla oluştu.

a- Yabancı Personel İstihdamıyla Bilgi Transferi

b- İthalat Yoluyla Teknolojilerin Transferi

Osmanlı Devleti'nde bahriye teşkilatına dışarıdan personel alımı yoğun olarak III. Mustafa döneminde olmuştur. III. Selim döneminde ise Fransa'dan getirilen Francesco isimindeki bir silah teknisyeninin girişimiyle İstanbul Baruthanesinde yüksek kaliteli barut İmalatı gerçekleştirilmiştir.

<sup>92</sup> Hermann Lorey, **Türk Sularında Deniz Harekâtı**, Çev. Tacettin Talayman, C.II, İstanbul 1946, s. 122; Almanların Savaşta evvel ve savaş sırasında gönderdiği askerî malzeme: 54 yeni 7,5 İnk seri ateşli krupp sahra topu, 8220 atım 8,8 cm.lik, 5194 atım 10,5cm.lik, 3401 atım 15 cm.lik, 1160 atım 24cm.lik bahriye top mermisi ile 133601 atım 7,5cm.lik, 28198 atım 10,5cm.lik, 14418 atım 15cm.lik kara ordusu top mermisi. Bkz. a.g.e., s.145-146; 15 Kasım 1914'de 24cm.lik bir Avusturya havan bataryası ve Aralık ayında 15cm.uk bir Avusturya obüs bataryası Gelibolu'ya getirilmiştir. Mustafa Çolak, "Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yardım Cabaları", **Türkler Ansiklopedisi**, Yeni Türkiye Yayınları, C.XIII, Ankara 2001, s.382.

<sup>93</sup> İdris Bostan, **Türk Denizcilik Tarihi**, Ankara 2002, s.236.

Ancak aynı teknisyene bir çark siparişi de verilmiş ve çark amaca hizmet edemediği gibi yerli bir usta olan ve Ermeni tabasına mensup Arakel Dadyan tarafından makinenin hatası tespit edilip daha iyisi de yapılırca yabancı teknik personel ilk defa sorgulanmaya başlanmıştır. Ama bu yaşananlar sonucu yine değiştirmemiş ve bu seferde Tophane ve Tersane-i Amire gibi sanayi kuruluşlarında ıslahat maksatlı yabancı personel istihdamına gidilmiştir. Başlangıçta tophaneler için İngiltere, İsveç ve Fransa'dan dö-kümcülük ustaları getirilmiş, tersaneler içinse konularında daha mahir olan Fransız ustalar tercih edilmiş, ancak bunların yanına da İsveçli ve iki Türk gemi mimarı verilmiştir. Ancak faaliyetler mali yetersizlik ve gerekli iş disiplininin sağlanamaması sebebiyle yine başarılı olamamıştır<sup>94</sup>.

Bu gelişmeden de anlaşılacağı üzere yabancı personel istihdamı her zaman beklenildiği gibi fayda sağlamamıştır. Özellikle askeri alanda faydalanmak maksadıyla getirilen uzmanlar pek verimli çalışmalar yapmamışlardır. Hatta Osmanlı ülkesine gelirken rütbelerinin ve yaşlarının, ianelerinin misli oranda arttığını da düşünecek olursak Osmanlı Devleti'nin karşı karşıya kaldığı uygulamanın kabul edilebilmesi bu hususta mümkün değildir.

XIX. Yüzyıla gelindiğinde, istihdam edilen yabancı personele rağmen Osmanlı donanmasının içerisinde bulunduğu durumu özetlemek istersek;

- Karaya yayılmış ve dünyanın ulaşmış olduğu teknolojik ilerlemelere rağmen kifayetsiz haldeki bir teşkilat,
- Gemilerin tamir durumlarını bile karşılamakta yetersiz bir tersane yapısı,
- Harp kifayetini kaybetmiş bir donanma,
- Eğitim seviyesi yetersiz personel.

Hâlbuki, XIX. Yüzyılda yabancı personelin istihdam edilmesi uygulaması, mevcut askeri atölyelerin, tersanelerin iyi işletilmesi veya ithal edilen makinelerin verimli çalıştırılabilmesi çerçevesinde gerçekleşmişti. Osmanlı donanmasının Batı'nın hızla ilerleyen teknolojisi karşında zayıf kalması sonucu bahriye yatırımına ağırlık verilmesi hem üst düzey yönetim hem de askeri personel tarafından istenmişti. Özellikle Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı Bahriyesi eski gösterişli dönemlerine yeniden döndü-

<sup>94</sup> Birol Çetin, "*Osmanlı İmparatorluğunda Teknolojilerin Takibi (1700-1900)*", **Türkler Ansiklopedisi**, C. XIII. Ankara, 2002, s.812-817.

rülmeye çalışılmıştı. Fakat askeri ihtiyaçların her geçen gün artması, rakip ülkelerin askerî ve deniz güçlerini devamlı surette artırıyor olması donanmanın ihtiyaçlarının dışarıdan karşılanmasını zaruri kılmış ve bu dönemde dışarıya gemi sipariş edilmeye başlamıştı.

Dışa bağımlılık ile beraber Osmanlı Devleti askeri anlamda da Avrupalı devletlerin hegemonyası altına girmişti. Hatta en son Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı ile işbirliği yapan Alman subayların ve üst düzey yöneticilerinde Osmanlı Ordusu için “Türk ordusu kesinlikle değersizdir. Silahı, cephanesi, elbisesi dahi yok. Subay eşleri sokaklarda dileniyor.”<sup>95</sup> sözleriyle Türklerin XX. Yüzyılın başındaki durumunu da özetlemiştir.

Osmanlı askeri bütçesinin yeterli olmadığı noktada da halk devreye girmiş ve kurduğu cemiyetler ve bu cemiyetlerin düzenledikleri piyangolar, halkın aynı yardımları vasıtasıyla ordunun gemi, silah ve mühimmat açığını satın almak yoluyla karşılama gayretine girmiştir. Cemiyet, sadece silah almak için değil, üretmek içinde faaliyette bulunmak istediye de bunda amacına ulaşamamıştır.

Sonuç itibarıyla, dünya askeri ve siyasi literatüründe “denizlere hakim olan dünyaya hakim olur.” söylemi doğrultusunda çok uluslu bir devlet olan Osmanlı Devleti'nin ayakta kalabilmesi güçlü bir bahriyeye sahip olmasından geçiyordu. Ama Osmanlı Devleti yaşadığı savaşlar ve aldığı yanlış kararlarla güçlü bir donanma yapısı oluşturamadı. Ancak, geç de olsa yaptığı yatırımların semeresini günümüzde yeni kurulan Türk devleti toplamayı başaracaktır.

---

<sup>95</sup> Wallach, *a.g.e.*, s. 134.

**KAYNAKÇA**

- Alpagut, Haydar, **Büyük Harbin Türk Deniz Cephesi**, İstanbul 1937.
- Artuç, Nevzat, **Cemal Paşa Askeri ve Siyasi Hayatı**, Ankara 2008.
- Balkan Harbi Tarihi, Osmanlı Deniz Harekâtı**, C. VII, İstanbul 1965.
- Batmaz, Şakir, “**Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları**”, *Türkler Ansiklopedisi*, C.14, Ankara 2002.
- Bayur, Yusuf Hikmet, **Türk İnkılap Tarihi**, C.III, ksm.I, Ankara 1990.
- Birinci Dünya Savaşı Ansiklopedisi**, “İçten Vurulan Donanma”, C.I., Görsel Yay., İstanbul 1983.
- Bostan, İdris, **Türk Denizcilik Tarihi**, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002.
- Büyüktuğrul, Afif, **Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması**, C.I, İstanbul 1982.
- Çetin, Birol; “*Osmanlı İmparatorluğunda Teknolojilerin Takibi (1700-1900)*”, **Türkler Ansiklopedisi**, C. XIII, Ankara 2002.
- Çolak, Mustafa, “*Almanya'nın Osmanlı İmparatorluğu'na Yardım Çabaları*”, **Türkler Ansiklopedisi**, Yeni Türkiye Yayınlan, C.XIII, Ankara 2001.
- Çöker, Fahri, **Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler**, Ankara 1994.
- Doğanay, Rahmi, **Milli Mücadele'de Karadeniz (1919-1922)**, Ankara 2001.
- Erberk, İnam, **Rauf Bey**, İstanbul 1965.
- Erdem, Şefik, **Avrupa'da Yüzbin Türk**, İstanbul 1992.
- Erol, Mine, **Birinci Dünya Savaşı Arifesinde Amerika'nın Türkiye'ye Karşı Tutumu**, Ankara 1976.
- Güleryüz, Ahmet - Langensiepen, Bernd, **1828-1923 Osmanlı Donanması**, İstanbul 2007.
- Gençer, Ali İhsan, **Bahriyede Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu**, İstanbul 1985.
- Karadoğan, Umut C., **Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925)**, Ankara 2007 (basılmamış yüksek lisans tezi)
- Lorey, Hermann, **Türk Sularında Deniz Harekâtı**, Çev. Tacettin Talayman, C.II, İstanbul 1946.
- Osman Öndeş, **Kaptan Paşa -Adolphus Slade-**, İstanbul 1972.
- Özçelik, Selahittin, **Donanma-yi Osmani Muavenet-â Millîye Cemiyeti**, Ankara 2001.
- Parker, Alan, **Bir Çöküşün Yeni Tarihi**, İstanbul, 1995.
- Sarıhan, Zeki, **Kurtuluş Savaşı Günlüğü I**, Ankara 1993.

Selek, Sebahattin, **Millî Mücadele**, C.II, 2. bsk., İstanbul 1982.

Tuncer, Umur, **Balkan Harbi'nin Deniz Savaşları ve Osmanlı Donanmasının Durumu**, (yayınlanmamış doktora tezi) İstanbul 1992.

Wallach, Jahuda L., **Bir Askerî Yardımın Anatomisi (Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Hayetleri)**, Çev. Fahri Çeliker, II. Bsk., Ankara 1985.

Yavuz, Celalettin, **Osmanlı Devleti'nde Yabancı Misyonlar: Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesinde Çağdaşlaşma Gayretleri**, İstanbul (tarihsiz)

### HATIRAT

Cemal Paşa, **Hatırat**, Yay. Haz.: Metin Martı, bsk. 5, İstanbul 1996.

Cemal Paşa, **Hatıralar (İttihat-Terakkî, Birinci Dünya Harbi, Bahriye Nazırı ve 4. Ordu Komutanı Cemal Paşa)**, Yay. Haz. Behçet Cemal, İstanbul 1959

Okyar, Fethi, **Üç Devirde Bir Adam**, İstanbul 1980.

Orbay, Rauf, **Cehennem Değirmeni (Siyasi Hatıralarım)**, İstanbul 2004.

Sabis, Ali İhsan, **Birinci Dünya Harbi Harp Hatıralarım**, İstanbul 1991.

Slade, Adolph, **Türkiye ve Kırım Harbi**, çev. Ali Rıza Seyfi, Gn.Kur.Yay., Ankara 1961.

### SÜRELİ YAYINLAR

“II. Meşrutiyet Sonrası Deniz Kuvvetlerimizin Düzenlenmesi Çabaları”, **Belgelerle Türk Tarihi Dergisi**, C.1, S.5, Ankara 1975.

“Balkan Savaşlarında (1912-1913) Osmanlı Donanması”, **Silâhlı Kuvvetler Dergisi**, S.213, Ankara 1965.

Apatay, Çetinkaya, **“Balkan Harbi Öncesinde Osmanlı Donanmasını Güçlendirme Çabaları”**, Deniz Kuvvetleri Dergisi, C: 90, S:502 , Ankara 1978.

Aydın, Faruk - Göksu, Erkan, “Birinci Cihan Harbi Öncesinde Türkiye”, **Askerî Tarih Bülteni**, Ankara 2001.

Büyüktuğrul, Afif, “Osmanlı-Yunan Silâhlanma Yarışı”, **Belleten Dergisi**, S.156, Ankara 1975.

Çöker, Fahri, “Osmanlı Bahriyesinde İngiliz Islah Heyetleri”, **Deniz Kuvvetleri Dergisi**, Sayı: 541, Ankara 1988.

Kayabalı İsmail - Aslanoğlu, Cemeder, **“Deniz Kuvvetleri”**, *Türk Kültürü*, S.10, Ankara 1972.

Özcan, Besim, “Osmanlı Bahriyesinde Bir İngiliz Müşavir”, **Askerî Tarih Bülteni**, Ankara 1997.

Türkmen Zekeriya, “XIX. Yüzyıldaki Silahlanma Yarışında Osmanlı Devleti” **Pax Otomana Studies in Memoriam Prof. Nejat Göyünç Harlem** Ankara 2001.

**GAZETELER**

Tanin Gazetesi (18 Kanun-i evvel 1326) (1 Ocak 1910).

Tanin Gazetesi (1 Kanun-i sani 1326) (14 Ocak 1910).

Tanin Gazetesi (9 Kanun-i sani 1326) (22 Ocak 1910).

Tanin Gazetesi (18 Haziran 1326) (1 Temmuz 1910).

Tanin Gazetesi (19 Temmuz 1326) (1 Ağustos 1910).

**ARŞİV BELGELERİ****a) Meclis Zabıt Cerideleri**

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, Dev.: 1, C:2, İç. Sen.:II, Ankara 1986.

Meclis-i Mebusan. Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:3, İç. Sen:I Ankara 1982.

Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:4, İç. Sen:II Ankara 1986.

Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:4, İç. Sen:III Ankara 1986.

Meclis-i Mebusan Zabıt Cerideleri, Dev: I, C:5, İç. Sen:I Ankara 1982.

Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, Dev: I, C: II, İç.Sen: 2, (İKanun-i Sani 1325).

Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, C:II, Dev.: 1, İç. Sen.:2 (8 Kanun-i evvel 1326).

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi, C.VI.,Devre 1, İç.Sen.:2 (2 Haziran 1326).

Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, C.:IV, Dev.:1, İç.Sen.:3, (30 Nisan 1327).

Meclis-i Ayan Zabıt Ceridesi, C.:IV, Dev.:1, İç.Sen.:3, (19 Mayıs 1327).

TBMM Zabıt Ceridesi, C.XVII, İ.:94, Dev:II, İç. Sen.:II Ankara 1976.

TBMM Zabıt Ceridesi, C.XX, İ.: 23, Dev:II, İç. Sen.:II, Ankara 1977.

**b) Arşiv Belgeleri**

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 2.10.1340/ 18-011 ek no: 54 / 7.

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı,18/ 021/ 64 / 5.

B.C.A. Bakanlar Kurulu Kararı, 18/ 021 / 64 /6.

BOA Mukavelat Defteri Defter No: 24, Sy. No: 131-134,16-19 Nisan 1330 (29 Nisan-2 Mayıs 1914).

BOA Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti, 45/40, lef. 1-2, 6 ve 11 Temmuz 1333 ( 6 ve 11 Temmuz).