

OSMANLI DONANMASININ SEYİR DEFTERİ

GEMİLER, EFSANELER, DENİZCİLER

THE LOGBOOK OF THE OTTOMAN NAVY

SHIPS, LEGENDS, SAILORS



PERA
MÜZESİ

Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri
Gemiler, Efsaneler, Denizciler

Pera Müzesi Yayınları 35
İstanbul, Mayıs 2009

ISBN 978 975 9123 59-8

The Logbook of The Ottoman Navy
Ships, Legends, Sailors

Pera Museum Publication 35
İstanbul, May 2009

ISBN 978 975 9123 59-8

KATALOG

Yayına Hazırlayan: Ekrem Işın

Koordinatörler: Emir Yener, Zeynep Ögel, Begüm Akkoyunlu Ersöz,
Tania Bahar

Redaksiyon: Emir Yener

Çeviri: Melis Şeyhun, Angela Roome-Yazıcı

Türkçe düzelti: Müge Karalom

Fotoğraflar: Uğur Ataç, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Foto Film
Merkezi, s 108, 122, 184, 196

Tasarım: TUT Ajans, www.tutajans.wordpress.com

Renk Ayırımı ve Baskı: Promat Basım Yayın San. ve Tic. A.Ş.
Tel: 0212 622 63 63 www.promat.com.tr

SERGİ

Küreatör: Ekrem Işın

Proje Sorumlusu: Begüm Akkoyunlu Ersöz

Koordinatör: Zeynep Ögel

Proje Asistanları: Tania Bahar, Emir Yener

Ses Düzenlemesi: Uğur Ataç

Çeviri: Melis Şeyhun

Grafik Tasarım: TUT Ajans, www.tutajans.wordpress.com

CATALOGUE

Editor: Ekrem Işın

Coordinators: Emir Yener, Zeynep Ögel, Begüm Akkoyunlu Ersöz,
Tania Bahar

Redaction: Emir Yener

Translation: Melis Şeyhun, Angela Roome-Yazıcı

Turkish proofreading: Müge Karalom

Photographs: Uğur Ataç, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Foto Film
Merkezi, p 108, 122, 184, 196

Design: TUT Ajans, www.tutajans.wordpress.com

Color Separation and Printing: Promat Basım Yayın San. Ve Tic. A.Ş.
Tel: 0212 622 63 63 www.promat.com.tr

EXHIBITION

Curator: Ekrem Işın

Project Supervisor: Begüm Akkoyunlu Ersöz

Coordinator: Zeynep Ögel

Project Assistants: Tania Bahar, Emir Yener

Sound Arrangement: Uğur Ataç

Translation: Melis Şeyhun

Graphic Design: TUT Ajans, www.tutajans.wordpress.com

Bu katalog, 14 Mayıs 2009 tarihinde Suna ve İnan Kıraç Vakfı, Pera
Müzesi ve İstanbul Araştırmaları Enstitüsü salonlarında, Deniz
Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Deniz Müzesi işbirliğiyle açılan
"Osmanlı Donanması'nın Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler"
sergisi için hazırlanmıştır.

Katalogda yer alan eserler İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı
Koleksiyonu'na aittir.

© Suna ve İnan Kıraç Vakfı, Pera Müzesi
Meşrutiyet Caddesi, No: 65, 34443, Tepebaşı, İstanbul
www.peramuzesi.org.tr

This catalogue has been prepared for the exhibition "The Logbook of
The Ottoman Navy: Ships, Legends, Sailors", opening on May 14th 2009 at
the Suna and İnan Kıraç Foundation, Pera Museum and İstanbul
Research Institute, in collaboration with the İstanbul Naval Museum of
Turkish Naval Forces Command.

The works in the catalogue are part of the İstanbul Naval Museum of
Turkish Naval Forces Command Collection.

© Suna ve İnan Kıraç Vakfı, Pera Müzesi
Meşrutiyet Caddesi, No: 65, 34443, Tepebaşı, İstanbul
www.peramuzesi.org.tr



OSMANLI DONANMASININ SEYİR DEFTERİ

GEMİLER, EFSANELER, DENİZCİLER

THE LOGBOOK OF THE OTTOMAN NAVY
SHIPS, LEGENDS, SAILORS

063.52

OSM

2009

PER 35

İstanbul Araştırmaları Enstitüsü
Kütüphanesi



0026715



PERA
MÜZESİ

İçindekiler



Contents

Sunuş <i>Suna, İnan ve İpek Kıraç</i>	6	Foreword <i>Suna, İnan and İpek Kıraç</i>	6
Sunuş <i>Oramiral Metin Ataç</i> <i>Deniz Kuvvetleri Komutanı</i>	8	Foreword <i>Admiral Metin Ataç</i> <i>Commander of the Turkish Naval Forces</i>	8
Eski Denizler, Yeni Düşünceler <i>Ekrem Işın</i>	12	Old Seas, New Ideas <i>Ekrem Işın</i>	12
Osmanlı Donanması Başlangıcından Nizâm-ı Cedid'e Kadar (14.-18. yüzyıllar) <i>Daniel Panzac</i>	16	The Ottoman Navy From Early Beginnings to Nizâm-ı Cedid (14 th to 18 th centuries) <i>Daniel Panzac</i>	16
III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü <i>Tuncay Zorlu</i>	32	Selim III and Ottoman Sea Power <i>Tuncay Zorlu</i>	32
Osmanlı Bahriyesi'nin Drednot Çağını Yakalama Girişimleri, 1909-1914 <i>Serhat Güvenç</i>	44	The Ottoman Navy in the Age of Dreadnoughts, 1909-1914 <i>Serhat Güvenç</i>	44
II. Abdülhamid Devri Bahriyesinde Personel Yetiştirme Gayretlerine Bir Örnek: Torpedo Mektebi <i>Şakir Batmaz</i>	64	An Example of the Efforts to Train Naval Personnel during the Reign of Sultan Abdülhamid II: The Torpedo School <i>Şakir Batmaz</i>	64
Balkan Yenilgisi, Kimlik Sorunu ve Averof Zırhlısı <i>Zafer Toprak</i>	76	Balkan Defeat, Question of Identity and Battleship Averoff <i>Zafer Toprak</i>	76
TCG Yavuz Muharebe Kruvazörü - SMS Goeben <i>A. Bâli Yazıcı</i>	88	Battlecruiser TCG Yavuz - SMS Goeben <i>A. Bâli Yazıcı</i>	88
Katalog	104	Catalogue	104
Biyografiler	220	Biographies	220

Suna, İnan & İpek Kıraç

2009 Baharını Osmanlı Donanmasını Selamlayarak Karşılarken...

Pera Müzesi beşinci yaşına girerken çok özel bir sergiyi konuk ediyor: *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler...*

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Deniz Müzesi'yle işbirliği içinde gerçekleştirilen sergi, 16. yüzyıldan 20. yüzyıl başına uzanan bir zaman diliminde Osmanlı denizcilik tarihine ışık tutmayı hedefliyor.

Küratörlüğünü İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Osmanlı Araştırmaları Bölümü Yöneticisi Ekrem Işın'ın yaptığı serginin sanatseverleri, geleneksel denizcilik anlayışından modern denizciliğe geçişin gizemli sularında benzersiz bir yolculuğa çıkaracağını düşünüyoruz.

Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efsaneler, Denizciler sergisinin gerçekleşmesindeki değerli katkılarından ötürü Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Metin Ataç'a, Kuzey Deniz Saha Komutanı Koramiral Feyyaz Öğütçü'ye, İstanbul Deniz Müzesi Komutanı Albay Ali Rıza İşipek'e ve İstanbul Deniz Müzesi çalışanlarına içten teşekkürlerimizi sunar; Suna ve İnan Kiraç Vakfı Kültür ve Sanat İşletmesi, Pera Müzesi ve İstanbul Araştırmaları Enstitüsü yöneticilerini, çalışanlarını ve sergiye emeği geçen diğer kişi ve kurumları başarılı çalışmalarından ötürü kutluyoruz.

Welcoming the Spring of 2009 with a Salute to The Ottoman Navy...

Pera Museum hosts a very special exhibition as it enters its fifth year: *The Logbook of the Ottoman Navy: Ships, Legends, Sailors...*

Realized in collaboration with İstanbul Naval Museum of Turkish Naval Forces Command, the exhibition aspires to shed light to the history of Ottoman seafaring across a period that extends from the 16th century to early 20th century.

We are certain that the exhibition, curated by İstanbul Research Institute's Ottoman Studies Department Director Ekrem Işın, will navigate art enthusiasts across mysterious waters in an unprecedented journey of the transition from traditional seafaring methods to modern seamanship.

We would like to extend our thanks and appreciation to Turkish Naval Forces Commander Admiral Metin Ataç, Northern Sea Area Commander Vice Admiral Feyyaz Öğütçü, İstanbul Naval Museum Commander Colonel Ali Rıza İşipek, as well as the staff of İstanbul Naval Museum for their invaluable contributions towards the realization of *The Logbook of the Ottoman Navy: Ships, Legends, Sailors*. We would also like to congratulate the directors and employees of Suna and İnan Kiraç Foundation Culture and Arts Enterprises, Pera Museum, and İstanbul Research Institute, and all individuals and institutions for their successful efforts in bringing this exhibition to life.

*Oramiral Metin Ataç
Deniz Kuvvetleri Komutanı*

*Admiral Metin Ataç
Commander of the Turkish Naval Forces*

Bugüne kadar son derece başarılı sergileme çalışmalarını zevkle izlediğim Pera Müzesi'nin bu defa, Türk denizcilik tarihi ile ilgili obje ve belgelerin teşhirini ve Deniz Kuvvetleri ile işbirliği yapmış olmasını büyük bir memnuniyet ve takdirle karşılıyorum.

Özellikle Osmanlı Denizciliği'nin en etkin döneminin Haliç'te geliştiği ve en üst noktasına ulaştığı dikkate alındığında, böyle bir serginin Haliç'e bakan ve onun havasını soluyan Pera Müzesi'nde açılması ayrı bir önem ve anlam kazanmıştır.

Pera Müzesi'ndeki bu etkinliğin, Türk Deniz Kuvvetleri'nin "Denizciliğin tanıtılması, sevdirilmesi ve Deniz Kültürü'nün yaygınlaştırılması" hedefine büyük bir destek sağlayacağı aşıkârdır. Önemli bir kültürel hizmet ve görsel ziyafet sunan bu serginin, İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'nın onarım ve inşa aşamasında olduğu bu dönemde büyük bir eksikliği telafi edeceğine inanıyorum.

İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı envanterine kayıtlı objeler ile desteklenmiş bu serginin, ziyaretçilerini, denizcilerin dünyasına daha da yakınlaştırmayı ve onu benimsemesi dileğiyle, başta Suna ve İnan Kıraç Vakfı kurucuları Sn. Suna, İnan ve İpek Kıraç, Kültür ve Sanat İşletmesi Genel Müdürü Sn. M. Özalp Birol, sergi küratörü Sn. Ekrem İşin, Pera Müzesi'nden Sn. Uğur Ataç, Sn. Begüm Akkoyunlu ve İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı olmak üzere, serginin gerçekleştirilemesine katkıda bulunan tüm kişi ve kurumlara tebrik ve teşekkürlerimi sunuyorum.

The successful exhibitions of Pera Museum have always given me great pleasure. Today, I regard with much joy and admiration the display of objects and documents pertaining to Turkish naval history and the Museum's collaboration with Turkish Naval Forces.

Taking into consideration the particular fact that the Golden Horn was the location in which Ottoman naval power was most effective and reached its zenith, the organization of this exhibition at Pera Museum, which not only overlooks the Golden Horn but also inhales the special atmosphere of the area, attains a new meaning and significance.

It is evident that the exhibition at Pera Museum will provide an invaluable support to Turkish Naval Forces' mission to "introduce and endear seamanship to the public and to popularize Naval Culture." I sincerely believe that in offering an important cultural service, as well as a visual feast, the exhibition will compensate for a crucial absence during a period in which the İstanbul Naval Museum Command remains under repair and reconstruction.

With the sincere hope that the exhibition will draw audiences closer to the world of seamen and inspire them to embrace it, I would like to extend my congratulations and thanks to Suna and İnan Kıraç Foundation co-founders Suna, İnan and İpek Kıraç, Suna and İnan Kıraç Foundation Culture and Arts Enterprises General Manager M. Özalp Birol, exhibition curator Ekrem İşin, Uğur Ataç and Begüm Akkoyunlu of Pera Museum, İstanbul Naval Museum Command, and all individuals and institutions that contributed towards the realization of this exhibition.

Eski Denizler, Yeni Düşünceler

İnsanlığa yön veren büyük uygarlıklar, tarih içinde emeklemeyi surlarla korunmuş ana karalarda, ayakları üzerine doğrulup yürümeyi denizlerde öğrendiler. Yeryüzü kültürüne evrensel ölçekte damgasını vurmuş hiçbir uygarlık biçimini yoktur ki, bu kuralı geçersiz kılsın. Üzerinde şehirlerin yükseldiği kara coğrafyası, tarihin bilinen hazinelarını saklar. Oysa denizlerin kapısı daima bilinmeyene doğru açılmıştır. Antik dönemde deniz, karanlık bir ülkedir. Hiddetli tanrıları yeryüzüne sürekli tehdit yağıdır; tiranlar bile bu sonsuz öfkenin kırıp döktüğü oyuncaklılarından ibarettir. İnsan ötesi varlıkların yurdu kabul edilen antik dönem denizleri, Ortaçağla birlikte şeytanın hükümettiği azgin dalgalar üzerinde yedi başlı ejderhaların dolaştığı bir cehennem tasarımları olarak dinsel içerikli bir deniz kavramını doğurur. Bu deniz, kilisenin güvenlik dünyası dışında kalan, ruhunu satmış, lânetlenmiş günahkârların yeryüzündeki son sigınağıdır. Denizciler, teknik kişiler olarak kabul edilmezler; aile hayatını tanımayan, ahlâk anlayışları çizgi dışı bu tipler, yerleşik toplum düzeninin dışına itilirler. Rönesans dönemi, insan zihnindeki deniz kavramının değişiminde önemli bir dönemeç sayılır. Bilinmeyeni keşfetme arzusu, bu korkulu dünyanın üzerindeki karanlık bulutları dağıtır. Artık limanlara yanan gemiler veba salgınlarını değil, keşfedilen yeni toprakların hazinelarını getirmektedirler.

Deniz kültürü, başlı başına bir mitoloji inşa etmiştir. Bu mitolojinin insan zihninin derinliklerine kök salmış tanrıları, kahramanları ve doğa ötesi olayları vardır. Kuşaktan kuşağa aktarılan, korsan hanlarından saraylara kadar yayılan bu kaotik öyküler dizisinde insanın kaderi, iyi ile kötü, suç ile ceza arasında sürekli salınıp durur. Sonunda kesin hükmü, tanrısal kimliğiyle daima dalgaların gücü verir. İmparatorluklar denizlerde çöker, yeni krallar taçlarını giymek için denizlerden sahilere çıkarlar.

Siyasi ihtirasların haritalarına dikkatle bakan bir göz, denizlerin birer egemenlik sahisi olarak kapladıkları alanın hayli geniş yer tuttuğunu görecektir. Denizin önemini hesaba katmayan siyasi projelerin önem taşımayacağını tarih yeterince kanıtlamıştır. Bu gerçek, Rönesans'tan sonra denizi, kara egemenliğinin bir uzantısı yapar. Ordular kara ile deniz arasında kurulmuş ortak bir vatan için çarpışırlar. Kimi zaman kaleler fetheden ordular, denizde batan donanmaların kefaretini ödemek zorunda kalır.

Modern zamanlar son imparatorlukların ve ulus devletlerin teknolojilarındaki serüvenlerine tanıklık etmiştir. Bu dönemin donanmaları birer ulusal semboldür. Denizlerdeki güç gösterisi, her sembolün ait bulunduğu siyasi kimliği tarih sahnesinde meşrulaştırma çabasına yönelikti. Zırhlılar ve denizciler ortak

Old Seas, New Ideas

Great civilizations that shaped the course of humanity learned to crawl on the mainland protected by city walls; it was at sea that they were able to stand up on their feet and begin to walk. Not a single civilization that has left its mark on world culture on a universal scale renders this rule obsolete. While the geographical land upon which cities stood hid the known treasures of history, throughout time, the door of seas always opened out to the unknown. In Antiquity, the sea remained a dark country. Its wrathful gods assailed the land with their constant threats; even the worst tyrants were mere toys obliterated by this infinite fury. Once regarded as the abode of superhuman creatures, the seas of Antiquity generated an implicitly religious conception of sea in medieval times; a stage design of inferno where seven-headed dragons prowled across the wild waves over which the devil reigned supreme. This sea was the last refuge on earth for cursed sinners who had sold their souls and fallen out of the Church's zone of security. Seafarers were hardly ever considered as reliable men; disrespectful of family life and characterized by an unconventional sense of morality, they were ostracized from the permanent social order. The Renaissance was thus regarded as an important turning point for the transformation of the perception of sea in the minds of men. The passion to discover the unknown dispersed the dark clouds over this menacing world. Now, ships coming into port carried not the epidemics of plague, but rather the treasures of newly discovered lands.

The sea culture built its own, unique mythology. This mythology entailed gods, heroes and supernatural phenomenon deeply rooted in the human psyche. Passed from one generation to the next, the succession of chaotic tales extended from pirate inns to the palaces of kings, oscillating between good and evil, crime and punishment. The final judgment was always made by the force of deific waves. Empires collapsed at sea; new kings came ashore for their coronation.

In scrutinizing the maps of political ambition, a careful eye will quickly notice the vast place that the seas occupy as a bastion of sovereignty. History has adequately proven that political designs that disregard the importance of the sea have always been destined to remain obscure. This essential fact transformed the sea into an extension of land domination after the Renaissance. Armies fought for a common land built between the land and sea. While conquering castles, armies had to atone for the fleets sunk at sea.

Modern times witnessed the adventures of the last empires and nation states in the age of technology. The navies of this

bir kimliğin koruyucu kanatları altında bütünlüyorlar. Böylece eski zamanların anonim kahramanlarının yerini, teknolojiye hükmeden modern kahramanlar alır.

Osmalılar 14. yüzyılın başlarında, Ortaçağın günbatımında tanıştı denizle. Karesi Beyliği'nin 1347'de tarih sahnesinden çekilmesiyle Batı Anadolu kıyıları Osmanlı egemenliğine girer. Bu sırada Avrupa büyük bir felaketin pençesindedir: Veba. Kentler boşaltılır, limanlar karantina bölgelerine dönüsür. Salgının kaynağı Doğu'dur. Kara lânetin yıkımına bu defa Rumeli fütuhlarıyla Osmanlı gücü de katılır. Böylece tarihin sonunu haber veren Korkunç Türk imgesi Avrupa'nın toplumsal belleğine kazınır.

14. yüzyıldan itibaren Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'te tersaneler kurup gemi inşasına hız veren Osmalılar, ilk aşamada kıyı güvenliğini sağlamada başarılı olurlar. Bu başarıya imza atan tekne modeli Venedik kökenli "Kadırga"dır. İnce uzun gövdesi sayesinde manevra yeteneği yüksek bu tekne türü Akdeniz gemiciliğini 17. yüzyıl ortalarına kadar belirlemiştir. Forsaların kürek gücüyle hareket eder ve kıyı korsanlarının yönetiminde deniz yerleşimlerinin korkulu rüyası haline gelir. 1463-1479 arasındaki Osmanlı-Venedik savaşlarında ve Gedik Ahmed Paşa'nın 1480'de gerçekleştirdiği Otranto çıkartmasında kadırgalar ön plandadır. Osmanlı donanması 17. yüzyıla kadar Kadırga merkezli bir deniz gücü olmayı bu nedenle seçer. 1522'deki Rodos'un fethi ve 1538'de gerçekleşen Prevezə zaferi, tam anlamıyla birer kadırgalar savaşıdır. Kemal Reis ve Barbaros Hayreddin gibi korsan kökenli denizciler, bu dönemde Osmanlı bayrağı altında toplanarak düzenli donanmaya geçiş sağlarlar.

Rönesans çağında Yeni Dünya'nın keşfiyle geleneksel kıtayı siyasetinin haritasını değiştirmiştir. Açık deniz kapitanlığı ve bu mesleğe uygun gemi inşası Batı dünyasının öncelikli konusudur. Başta İspanya, Portekiz ve İngiltere olmak üzere sömürgeler devletler, uzak denizlere yelken açabilecek gemi tasarımlarına girişirler. Sonuçta ortaya çıkan yeni savaş makinasının adı "Kalyon"dur. Kadırganın tersine adale gücünü değil, rüzgar gücünü kullanan bu gemiler kıyı denizciliğinden kopuşu temsil ederler. Ateşli silahların kullanımını en üst düzeye çıkartan kalyonlar 17. yüzyıl'da geleneksel Akdeniz gemiciliğine büyük darbe indirir.

Osmalılar kalyon teknolojisini kısa sürede öğrenirler ve bu yeni gemi türüne donanmada yer verirler. Kalyon dönemi 19. yüzyıldaki buhar devrimine kadar devam eder. Modernleşme döneminde bu defa yelkenin yerini buhar makinaları almıştır. Ahşap teknelerin gövdeleri önce zırhla kaplanır, sonra doğrudan çelik zırhlı savaş gemileri, Doğu Sorunu'nun kesin çözümü için Akdeniz sularında dolaşırlar.

Osmalı Donanmasının Seyir Defteri: Gemiler, Efşaneler, Denizciler başlıklı sergi, birbirine bütünlüğen üç farklı deniz mitolojisini iç içe geçiriyor. Osmalı denizcilik tarihinin

period each constituted a national symbol. The tour de force at sea was geared towards the legitimization of the political identity to which each symbol belonged on the stage of history. Battleships and seamen coalesced under the protective wings of a common identity. Hence, the anonymous heroes of ancient times were replaced by their modern counterparts that commanded over technology.

The Ottoman encounter with the sea coincided with the dusk of the Middle Ages in early 14th century. Following the disappearance of Karesi Principality from the stage of history in 1347, the shores of Western Anatolia fell under Ottoman rule. Meanwhile, Europe was suffering from a horrible disaster: the Plague. Cities were evacuated and ports were converted into quarantine zones. The source of the epidemic was the East. The Ottoman forces exacerbated the devastation of the Black Curse with their conquests in Rumelia. Thus, the image of the Horrible Turk—the harbinger of history's end—was forever engraved in the collective memory of Europe.

The Ottomans, who began building shipyards in Edincik, Gemlik, Karamürsel and İzmit as of the 14th century and accelerated the process of shipbuilding, succeeded in maintaining coastal security in the initial stages. The source behind this success was the Kadırga, or galley of Venetian origin. With its long, sleek body and high maneuverability, this type of ship determined the fate of Mediterranean seafaring until the mid-17th century. Propelled by the power of oars pulled by galley slaves, the galleys under the command of privateers soon became the nightmare of coastal settlements. The galleys remained at the forefront during the Ottoman-Venetian wars between 1463 and 1479, as well as the 1480 Siege of Otranto by the Ottomans under the command of Gedik Ahmed Pasha. Consequently, until the 17th century, the Ottoman navy chose to be a galley-oriented sea power. The Ottomans' conquest of Rhodes in 1522 and the victory at Prevezə in 1538 can thus be characterized as a battle of galleys. Uniting under the Ottoman flag, seamen and former privateers such as Kemal Reis and Barbaros Hayreddin administered the sea power's transition into an organized navy.

With the discovery of the New World, the Age of Renaissance had transformed the visage of traditional mainland politics. Open sea captainship and the construction of ships suited for this profession had become a priority for the Western world. Starting with Spain, Portugal and the Great Britain, colonialist states were engaged in the design of ships that would set sail to faraway seas. The name of the new war machine that emerged as a consequence of this endeavor was Kalyon, or ship-of-the-line. Using the wind power rather than muscle, these ships represented a disengagement from coastal seafaring. The ships-of-the-line, which culminated the use of firearms, struck a major blow on traditional Mediterranean



17. yüzyıldan bir Osmanlı kalyonu (detay) (TİEM 1669)
An Ottoman ship of the line from 17th century (detail) (TİEM 1669)

zihinlere kazınmış gemileri, katıldıkları savaşlar ve bu savaşlarda efsaneleşen kahramanlar, tarihsel boyutıyla uygarlık sahnesinde yerlerini alıyorlar. Kurgunun merkezinde geleneksel denizcilik anlayışından modern denizciliğe geçişin olağanüstü serüveni var. İktidar arzuları, yıkılan tahtlar ve insanın kendi kaderini deniz özdeşleştirmesi bu serüvenin ardından belki de en eski öykü. Günümüze miras kalmış 16. yüzyıl Osmanlı kadırgasından Yavuz zırhlısına uzanan bir tarihin köşe taşıları, denizcilerin anılarıyla yeniden günışığına çıkıyor.

seafaring methods in the 17th century.

The Ottomans quickly adopted the ship-of-the-line technology and made room for this new type of vessel in their fleet. The epoch of the ship-of-the-line continued until the steam power revolution in the 19th century. During the period of modernization, sail ships were replaced by steam engines. Initially, the hulls of wooden ships were clad in armour; soon, however, steel-armoured battleships began navigating the waters of the Mediterranean to provide a rapid solution for the Eastern Question.

The Logbook of the Ottoman Navy: Ships, Legends, Sailors exhibition intertwines three distinct, yet integrated mythologies of the sea. The imprint of the ships in Ottoman seafaring history, the battles they were engaged in and the heroes who became legendary in these battles assume their places on the stage of civilization in their historic magnitude. At the center of the construct lies the extraordinary adventure of the transition from traditional to modern seafaring methods. The quest for power, the demolished thrones and man's identification of his fate with the sea is perhaps the oldest story behind this adventure. The cornerstones of a long history that extends from the legacy of a 16th-century Ottoman galley to the battlecruiser Yavuz, is once again brought to the light of day through the memories of seamen.



Daniel Panzac

Osmancı Donanması

Başlangıcından Nizâm-ı Cedîd'e Kadar
(14.-18. yüzyıllar)

Saldırgan Bir Donanma (15.-16. yüzyıllar)

14. yüzyılın ortasından itibaren, bir süredir Marmara Denizi'nin güneyine konuşlanmış olan Osmanlılar, kuzey kıyısına da yerleşirler ve burasını kurdukları kendi halinde devletin merkezi haline getirirler. Daha sonra Batı Anadolu'ya, Makedonya'ya ve Yunanistan'a yayıldıklarında, bu yeni gücün merkezi Ege Denizi olacaktır artık. Pek de yakın olmadığı bu sıvı elementle karşı karşıya gelen devlet, zaman zaman ufak çaplı bir sefer için yine de bir savaş filosu oluşturmak zorunda kalır: 1453 yılında, Konstantinopolis kuşatmasına birkaç gemi katılır; 1480'de, Puglia'daki Otranto çıkarmasında, ayrıca Rodos kuşatmasında, 1484'te Karadeniz'e gönderilen filoda olduğu gibi, daha fazla gemi seferber edilir. 16. yüzyılın başında, Osmanlı yayılımı ölçek değiştirir. Suriye ve Mısır'ın ilhakı imparatorluğa Doğu Akdeniz'in tamamını kazandırır, ama kıtalaların iç kısmından başlanarak kurulmuş bu geniş siyasi bütünlük kıyılarda duraklar; yenilmez görünen Osmanlı ordusunda, donanmanın tuhaf da olsa eksikliğinin kesin işaretidir bu.

I. Selim'in hükümdarlığında (1512-1520) Suriye ve Mısır'ı fetheden orduya, kıyımı izleyen büyük bir filo eşlik eder; ama asıl Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) ve onun ardından gelen II. Selim (1566-1574) ve III. Murad (1574-1595) gibi çoğu zaman Berberi korsanlarına, Barbaros Hayreddin'e, Turgut Reis'e, Sinan Paşa'ya, Hasan Veneziano'ya, Kılıç Ali'ye amirallik görevi vermiş padişahların döneminde, aynı anda birçok yönde kendini gösterecek gerçek bir deniz harp stratejisi gelişir. İlk adım, imparatorluğun kalbi durumuna gelmiş Doğu Akdeniz'e tamamen egemen olma yönündedir, ki bu da Rodos'un 1522'deki fethinden, arada Kiklades ve Anadolu'ya yakın adaların da alınmasıyla, Kıbrıs'ın 1571'deki fethine dek yarınlık yüz yıl alacaktır. Aynı dönemde, Osmanlılar Kırımdaki Kefe'yi ve Don Nehri ağızındaki Azak'ı da alarak Karadeniz'i bir Türk gölüne dönüştirmeyi başarırlar.

İkinci adının yönüse Batı Akdeniz'dir. Her şeyden önce, I. Selim döneminde imparatorluk topraklarına katılmış Cezayir kentinin giriş kapısını oluşturduğu Kuzey Afrika'yı, Müslüman topraklarını ele geçirmek söz konusudur. 1551'de Trablus'un ve 1574'te uzun süreli çabaların ardından ele geçirilen Tunus kentinin alınması en önemli aşamalardır. Tersine, Hıristiyan topraklarını kalıcı bir biçimde ele geçirmek söz konusu değildir. Akdeniz'in bu kısmı başta İspanyollar olmak üzere, Hıristiyan filolarının tipki Osmanlılar gibi savaşmaktan çok (zaman zaman bu da olur) düşman kıyılarını yağmalamaya çalışıkları başlıca çatışma alanıdır. 1543-1544 yıllarında, Osmanlı filosunun ahalisi tahliye edilen Toulon'da, kişi geçirmesi hem çok anlatılmış bir

The Ottoman Navy

From Early Beginnings to Nizâm-ı Cedîd
(14th to 18th centuries)

An Offensive Navy (15th to 16th centuries)

From the mid-14th century onwards, the Ottomans –already established in the south of the Marmara Sea– got a foothold on the Northern shore, turning the region into the center of their modest State. As they spread across Western Anatolia, Macedonia and Greece, the Aegean Sea became the center point of this new power. Confronted by the liquid element with which it was barely familiar, the Ottoman State was nevertheless forced, at times, to build up a battle fleet for small-scale campaigns. In 1453, several warships participated in the siege of Constantinople; at the 1480 Otranto landing in Puglia, as well as at the siege of Rhodes, more ships were mobilized, as in the case of the fleet dispatched to the Black Sea in 1484. In early 16th century, the Ottoman expansion changed scale. The annexation of Syria and Egypt opened up the entire Mediterranean to the Empire. Yet, built from the mainland, this vast political entity stopped at the shores, indicating that, as modest as it was, the navy was oddly absent from the seemingly invincible Ottoman army.

The army that conquered Syria and Egypt during the reign of Selim I (1512-1520) was accompanied by a sizeable fleet that cruised alongside the shore. Yet, during the period of Sultan Suleiman the Magnificent (1520-1566) and his immediate successors Selim II (1566-1574) and Murad III (1574-1595), remarkably served by admirals such as Hayreddin Barbarossa, Turgut Reis, Sinan Pasha, Hasan Veneziano, and Uluç Ali –who were, more often than not, Barbary corsairs– emerged a naval strategy that would exert itself simultaneously in several directions. The first endeavor consisted of the complete domination of Eastern Mediterranean, which had become the heart of the Empire. This expansion would continue for half a century, from the conquest of Rhodes in 1522 and Cyprus in 1571, and including the Cyclades and the islands in proximity of Anatolia. At the same time, the Ottomans succeeded in converting the Black Sea into a Turkish lake by capturing Caffa in Crimea and Azov at the mouth of the Don River.

Western Mediterranean constitutes the second direction of Ottoman expansion. Above all else, the quest was about securing North Africa, a Muslim territory of which Algiers, already integrated into the Empire's territory under Selim I's rule, constituted the port of entry. The fall of Tripoli in 1551 and that of Tunis in 1574 –seized after a hard-fought struggle– were two major achievements in this sense. On the contrary, the permanent take-over of Christian territories was not the point in question. This portion of the Mediterranean was the primary

hikâye hem de Osmanlı seferlerinin ne kadar uzağa yöneldiğinin bir kanıtıdır.

Akdeniz dışına düzenlenen seferler çok daha az bilinir.

1517'de, Mısır'ın fethi Osmanlılara Süveyş'le birlikte Kızıldeniz'e ve oradan Hint Okyanusu'na açılma olağlığı tanır. 1520 yılında, Suvakin'i (bugünkü Sudan) ele geçirirler. 1547'de Yemen'e gider ve burayı çok geçmeden fethederler; 1554 yılında, Mitsiwa'ya (Eritre) yerleşerek Kızıldeniz'in tamamına egemen olurlar. Bu arada, Irak'ın fethi ve Basra'nın 1538 yılında ele geçirilmesi, İran Körfezi'ne açılmalarını sağlar. Hint Okyanusu'nda, Osmanlılar bölgenin efendisi konumundaki Portekizlilerle karşı karşıya gelir. Yaklaşık kırk yıl boyunca, birçok kez Pakistan limanı Diu'ya, Bahreyn'in kuzyeyindeki Katif'e, Maskat'a, Hürmüz'e saldırgan hem Kızıldeniz'de, hem de İran Körfezi'nin dibinde sıkışık kalmalarına neden olan bu egemenliği kırmayı deneyeceklerdir. 1569 yılındaki beklenmedik seferi anmadan geçmeyeelim, bu sefer sırasında küçük bir Osmanlı filosu Açe Sultanı'nı Sumatra'daki Portekizlilere karşı korumak üzere Hint Okyanusu'nu geçmiştir. Son seferler, Somali'deki Mogadişu ve Kenya'daki Mombasa'ya karşı gerçekleştirilen fetih harekâtlarıdır.

1565 yılında Malta önlerinde yaşanan bozgun, ardından 1571'de yaşanan İnebahtı bozgunu ve sonrasında, 1580'de Uluç Ali'nin Tanca yakınlarında bir Osmanlı üssü kurmak üzere düzenlediği seferin başarısızlığı Osmanlıların çabalarının sınırlarını belirlemektedir. Bundan böyle, imparatorluk büyük deniz siyasetinden vazgeçip 19. yüzyıl başına dek değişmeyecek olan karasu sınırlarına kapanacaktır. Aynı zamanda, Akdeniz'deki hasımları ya Venedik gibi bitkin düşmüş, ya da İspanya gibi engin Atlantik sularının çekiciliğine kapılmışken, gücünün doruğundaki Osmanlı ihtaralarını ve hedeflerini yeniden Avrupa içlerine ve Asya'ya kaydıracaktır.

Vazgeçilemez Bir Tersâne

Tersâne-i Âmire, Osmanlı donanmasının yönetim merkezi, ayrıca yapım ve onarım yeridir. Tersâne sözcüğü ilk kez 1514 yılında kullanılır (Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriye*'sında "dershâne" olarak geçer ve gemilerin yapıldığı üstü kapalı kızakları ifade eder). Başlangıçta, Osmanlılar Bizans'tan ya da Anadolu beyliklerinden kalma İzmit, Gemlik, Edincik ve Gelibolu'daki eski tersâneleri ya da örneğin İstanbul'daki Kadırga Limanı'ni kullanmışlardır. Sinop ve Alanya'daki Selçuklu tersânelerini de kullanırlar. Osmanlıların bizzat düzenlediği ilk tersâne Yıldırım Bayezid'in 1390 yılında Gelibolu'da yaptırdığı tersânedir. II. Mehmed'in (1451-1481) kurduğu İstanbul tersânesi, daha sonra I. Selim döneminde yerli yerine oturacağı bölgede inşa edilir. Yine de, ancak Kanuni Sultan Süleyman'ın hükümdarlığı sırasında gerçek bir sanayi kuruluşuna dönüşecektir.

Daha 1530'luyillarda, bu tersânedede yüze yakın, üzerleri tuğla damlarla örtülü ahşap kızak vardır, bunlara çeşitli depolar, bir

stage of confrontation where Christian fleets –predominantly Spanish– sought not so much to engage in combat (though it did occasionally happen), but rather to ravage the shores of their adversaries. The wintering of the Ottoman fleet at Toulon –where the population was evacuated– in 1543-1544 is not only a famous event, but also a testimony to the extent of Ottoman expeditions.

The campaigns beyond the Mediterranean are lesser-known. In 1517, the conquest of Egypt, along with Suez, provided Ottomans an access to the Red Sea, and further into the Indian Ocean. The Ottomans took over Suakin (present-day Sudan) in 1520; in 1547, they set out to capture Yemen, which fell shortly thereafter, and in 1554, they established themselves in Massawa (Eritrea), exerting their authority across the entire Red Sea. Meanwhile, the conquest of Iraq and the fall of Basra provided entry into the Persian Gulf. In the Indian Ocean, the Ottomans confronted the Portuguese, who reigned supreme over the area. During almost forty years, the Ottomans continued to attempt at breaking down the Portuguese domination over the Red Sea –an attempt which subsequently confined them to the Red Sea and the end of the Persian Gulf– by repeatedly attacking the Pakistani port of Diu, Qatif –located in the north of Bahrain–, as well as Muscat and Hormuz. It is important to mention here the exceptional campaign of 1569 during which a small Ottoman squadron traversed the Indian Ocean to extend support to the Sultan of Atjeh against the Portuguese of Sumatra. The last expeditions included raids against Mogadishu in Somalia and Mombasa in Kenya.

The defeat before Malta in 1565, followed by the resounding Ottoman defeat at the Battle of Lepanto in 1571 and the aborted campaign of Uluç Ali to establish an Ottoman base near Tangiers in 1580, marked the limits of Ottoman efforts. From that point onwards, the Empire would divert from its grand naval policy and withdraw itself to the territorial waters that would remain unaltered until early 19th century. At a time when its Mediterranean adversaries were either exhausted –i.e. the Venetians– or drawn to the attractions of Atlantic Ocean like the Spanish, the Ottoman Empire would reorient its ambitions and objectives towards inland Europe and Asia at the height of its power.

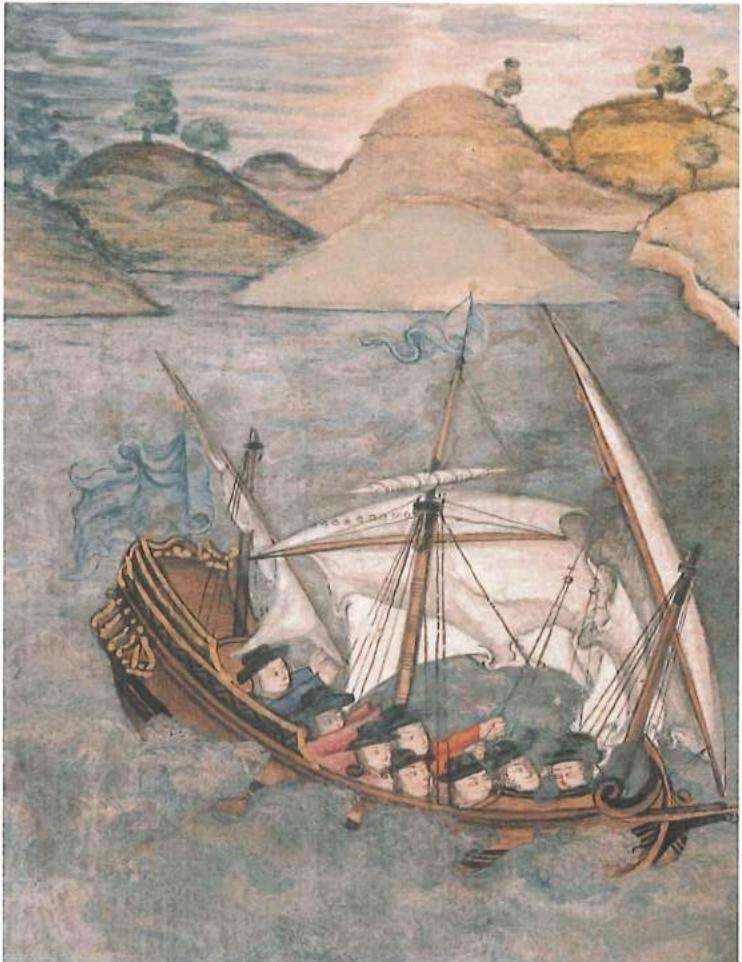
The Essential Naval Arsenal

The Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire) was the administrative center, naval yard and repair dock for the Ottoman fleet. The word "tershâne" (or, "dershâne" as it appears in the Book of Sea of Piri Reis to designate the covered slipways upon which ships were built) was used for the first time in 1514. In the beginning, the Ottomans used the old arsenals inherited from the Byzantines or from the Anatolian

de Kapudan Paşa için bir konak eklenir. 1539 yılında, tersâne çıkan bir yangında tamamen yok olur. 1547'den itibaren, duvar işçiliğiyle yeniden yapılandırılarak yanıklara karşı korunaklı hale gelir. İmparatorluğun gücü göz önüne alınarak, üstelik deniz savaşlarının Osmanlı siyasetinde büyük yer tuttuğu bir dönemde inşa edildiği için, tersâne öyle geniş bir alanda kurulmuştur ki ufak tefek eklemeler, özellikle de 17. yüzyıl başında Aynalıkavak Kasrı parkının bir bölümünün buraya katılması dışında üç yüzyıldan fazla bir zaman boyunca iş görecektir. Tersâne, uzunluğu 7 kilometre, genişliği 500 ve 800 metre arasında değişen, en ucunda Topkapı Sarayı'nın bulunduğu yarımadayla Galata-Pera semtlerini ayıran Haliç koyunun Kuzey kıyısında, Kasımpaşa semtinde yer alır. 1547 yılında yeniden yapılandırıldığından, altı kapılı yüksek bir duvarla donanarak zamanın çoğu tersânesi gibi, özellikle de büyülüğu ve el işçiliğinin önemi açısından karşılaştırılabileceği Venedik tersânesi gibi apayrı bir dünyaya dönüşür.

İçeride, Batı tarafında, bir duvarla tersânenin geri kalan kısmından ayrılmış, savaş tutsakları ve kamu hukuku suçlusu kürek mahkûmlarının kapatıldığı Beylik Zindanı vardır. Tersânenin merkezine, Sultan I. Ahmed'in hükümdarlığı sırasında (1603-1622) büyük bir köşk yaptırılmış, 17. yüzyılın ikinci yarısında köşkün yerini Kapudan Paşa ve hizmetindekilerin konağını içine alan gerçek bir saray, Divanhane almıştır. Doğu tarafında (Evliya Çelebi'ye göre) kubbelerle örtülü büyük bir yapı vardır, yapının bir bölümünde tersânedede çalışan tutuklular yatıp kalkmakta, diğer bölümүse hastane olarak kullanılmaktadır. Tüm bu binalar geride, çünkü deniz kıyısında tersâne gözleri diye adlandırılın tonozlu kızaklar bulunur. Yirmi-kırk metre derinliğinde ve beş-sekiz metre genişliğindedeki, döneme ait nadir illüstrasyonlarda görüldüğü üzere, kıyının kıvrımlarına uyum sağlayacak biçimde birbirine bitişik diziler halinde yerleştirilmişlerdir. 1579 yılında, toplam sayıları tahmini 135'i bulur. 1590'da doğrulanın bu sayı, 1636-1641 yılları arasında en fazla 154'e ulaşacaktır. Kızak dizileri arasında ya da geride, gemi yapımında gerekli malzemelerin bulunduğu ambarlarla kürekhanе ve baruthane bulunur.

Gemi yapımının zorunlu kıldığı karmaşanın, ayrıca gemi türlerinin çeşitliliğinin gerektirdiği mesleki uzmanlık, vazgeçilmez el işçiliğinin büyülüğu ve yoğunluğuyla da birleşince, büyük bir tersâneyi modern çapın devletlerinde varolan en önemli yapimevine dönüştürür. Tersâne ilk kez 16. yüzyılda, özellikle donanmanın büyük kısmının yok edildiği ya da ele geçirildiği İnebahti Savaşı'nı (Ekim 1571) izleyen dönemde çok yoğun bir faaliyet gösterecektir. Kaybedilen gemilerin yerine yenilerinin konması için, Sokollu Mehmed Paşa, prensipte beş ay içinde iki yüz gemi yapılmasını buyurur. Kadırgalar ve türevleri 17. yüzyıl sonuna dek kullanılmış, gereken ahşap parçalarının hazırlanmasında belli bir ölçünün tutturulabileceği kadar standartlaşmıştır. 17. yüzyılda, Tersâne-i



Şebek tipi bir korsan gemisi fırtınada (TSMK, R816)
A corsair Xebec in storm (TSMK, R816)

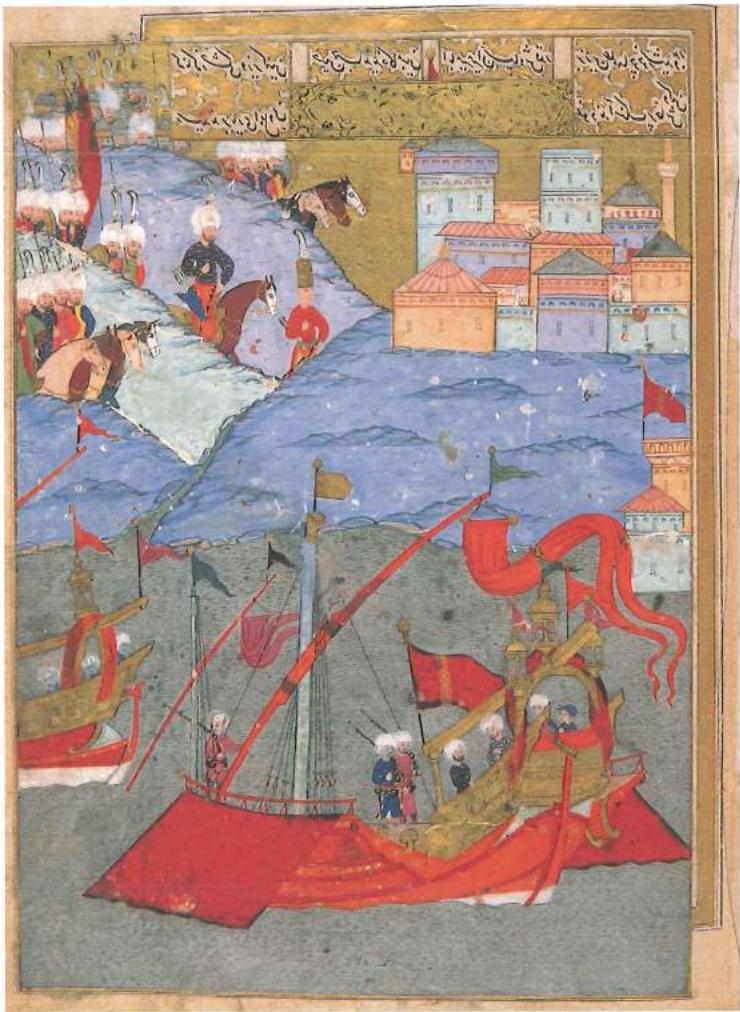
principalities, such as the ones in İzmit, Gemlik, Edincik, and Gallipoli or Kadırga Limanı in İstanbul. They also utilized the Seljukid shipyards in Sinop and Alanya. The first arsenal to have been developed in the Ottoman Empire is that of Gallipoli, the construction of which was commissioned by Sultan Bayezid I in 1390. Founded by Mehmed Gâzi (1451-1481), the arsenal of İstanbul was established on an area that would become a permanent site in 1513-1514 during the reign of Sultan Selim I. It was; however, during the reign of Suleiman the Magnificent that it would evolve into a truly industrial establishment.

As early as the 1530s, the arsenal already comprised nearly a hundred timber slipways, covered by tiled roofs, to which various entrepots as well as accommodations for the Kapudan Pasha (Admiral of the Fleet) were annexed. The arsenal was almost entirely destroyed by fire in 1539. As of 1547, the masonry reconstruction of the arsenal provided protection from further possible fires. Built at the zenith of Empire's power and, more importantly, during a period in which the



Kadırba filosu Antibes önünde (TSMK, H1608) / A galley squadron in front of Antibes (TSMK, H1608)





Baştarda-i Hümâyûn (TSMK, A3595)
The Sultana, flagship of Ottoman fleet (TSMK, A3595)

Âmire yine büyük bir faaliyet içerisindeidir. Bir yıl içinde, kâh yapımla kâh onarımla ilgilenen işçiler 47-70 arası gemiyle uğraşacak durumdadır. 1650-1660 yılları arasında, Girit Savaşı'nda (1645-1669) yok olan gemilerin yerine yenilerinin yapıldığı dönemde, her zaman için onarım işleri yapımdan daha fazla olmuştur.

Kadırga, 16. yüzyıl boyunca ve 17. yüzyılın büyük bölümünde, Osmanlı donanmasının en üstün savaş gemisidir. Uzunluğu 40-42 metre kadardır, genişliği 5,5 metre, çektiği su iki metredir; pruvasında bir mahmuz değil, rampa etmek için uzun bir çıkıntı vardır. Kürekli bir gemidir, ön kısmında üç ya da beş top bulunur, kürekçilerin dinlenmesi için çoğu zaman yelkenle yol alır. Yirmi kadar tayfa, sayıları değişen askerler ve en önemli 220-250 kürekçi olmak üzere 300-320 kişilik bir mürettebat gerektirir. Kadırgaların hem topçeker görevi gördüğü, hem askeri birlikleri taşıdığı, hem de yüler iskele olarak kullanıldığı söylenebilir; az su çekmesi ve insan gücüyle çalışması bir kiyida

naval operations held a significant place in Ottoman politics, the arsenal sprawled across such a large space that apart from minor additions –notably, the annexation of a segment of the Aynalıkavak Palace gardens in early 17th century– it continued to serve the Empire for another three centuries. The arsenal was situated in the Kasımpaşa quarter on the northern shore of the Golden Horn, an inlet seven kilometers long and 500 to 800 meters wide, separating the Galata-Pera quarter from the peninsula at the tip of which stands the Topkapı Palace. The 1547 reconstruction of the arsenal included the implementation of a high wall pierced by six gates and, similar to the majority of contemporaneous arsenals, –like that of Venice to which it can be compared in terms of its size and workforce– evolved into an entirely different world.

Inside, on the western side, separated by a wall from the rest of the arsenal, was Beylik Zindani (The State Prison) in which prisoners of war and petty criminals condemned as galley-slaves were incarcerated. A large kiosk was built at the center during the reign of Sultan Ahmed I (1603-1622) and it was replaced in the second half of the 17th century by a real palace, namely the "Divanhane", which included the residence of Kapudan Pasha and his retinue. Located in the eastern section was a vast building covered with cupolas (according to Evliya Çelebi). One side of this building accommodated the prisoners working at the construction site, whereas the other section served as a hospital. All these structures were located inland, as the seashore was occupied by "tersâne gözleri", or covered ship sheds for launching vessels. As seen in the rare illustrations of the time, twenty to forty meters deep and five to eight meters wide, the sheds were arranged in a manner that corresponded to the inflections of the shoreline. In total, their number is estimated at 135 in 1579. Confirmed in 1590, this number would reach 154 in 1636-1641. Located between the rows of sheds or behind them were storehouses that contained primary materials necessary for shipbuilding, as well as the "kürekhanе" (oar depot) and the "baruthane" (powder magazine).

The complexity of the shipbuilding process, as well as the diversity of the types of ships requires a professional specialization which, coupled with the mass and concentration of the workforce, converts a large naval arsenal into the most important manufactory to exist in modern states. In the 16th century, the arsenal experienced its first peak of activity, notably during the period subsequent to the Battle of Lepanto (October 1571) where the great majority of the fleet was either destroyed or captured. In order to replace the ships lost, Grand Vizier Mehmed Sokollu ordered the construction of two hundred ships within –in principle– a period of five months. The galleys and their derivatives –used until the end of the 17th century– were fairly standardized to adopt an optimal

kolaylıkla karaya oturmasını ve hemen boşaltılabilmesini mümkün kılar.

Kadırganın türevi olan bir gemi de Baştarda'dır; Kapudan Paşa'ya ve filo komutanlarına tahsis edilmiş bu prestijli kadırgaların boyu 50 metreyi bulabilir; altı, hatta yedi kürekçinin oluşturduğu kürek sıralarının sayısı 33'e kadar çıkabilir, bu da 425 kişilik bir forsa takımı demektir. Kalyata ise, tersine, küçütlülmüş bir kadırgadır. Türklerin mavna adını verdiği çektiiri, 16. yüzyıl ortasında Venedik'te son biçimini alan büyük ticari kadırgaların askeri uyarlamasıdır, ne kadar önemli bir işlevi olduğu İnebahtı Savaşı sırasında anlaşılacaktır. Durumdan ders çıkarılan Vezir Sokollu Mehmed Paşa bu geminin benzerini yaptırmakta gecikmez. Uzunluğu 50-52 metreyi bulan, genişliği 8,5-9 metre civarında, gösterişli bir gemidir; üç yelken direğine ve 14'er metre uzunluğunda, altı ya da yedi kürekçinin çektiği 28-30 kürek sırasına rağmen yavaştır ve iyi manevra yapamaz. Mavnaların ön kısmında iki, hatta üç katlı bir köşk, öne ve yanlara dönük ağır ve orta kalibre toplar, arkasında da aynı türden daha küçük bir güverte bulunur, yanlardaysa, kürekçilerin arasında, büyük ya da daha küçük kalibreli topların oluşturduğu iki sıra vardır. Mavnalar çok sayıda topçu ve asker gerektiren otuz kadar topla, 350-400 civarında kürekçiyle, toplamda yaklaşık 600 kişilik bir mürettebatla donanmıştır.

Küçük Savaş ve İki Harekât Sahnesi (1575-1645)

Devletler arasında büyük deniz savaşlarının olmadığı bir dönemdir bu; savaşların yerini sivil topluluklar için son derece tehlikeli bir çarışma biçimi almıştır: Düşmanın deniz ticaretine karşı geliştirilen korsanlık ve düşman kıyılarına yapılan çökirmalar. Bu dönemde çarpıcı olan, Osmanlı İmparatorluğu'nun, bu tür saldırılar düzenlerken bir yandan da bunlara maruz kalmasıdır. Aslında Osmanlı donanması ikiye bölmüştür: Asıl imparatorluk donanmasının merkezi İstanbul'dur, prensipte her yıl Adriyatik girişine ve Güney İtalya kıyılarına karşı İyon Denizi'ne bir sefer düzenler. Cezayir kentinden, Tunus ve Trablus'tan yola çıkan Berberî korsanları öncelikle Batı Akdeniz'de harekete geçerler; ama aynı zamanda, özellikle Cezayirliler Atlantik'te de işbaşındadır. Aynı dönemde, Akdeniz'deki Osmanlı eyaletleri, o sırada İspanyolların elinde bulunan Sicilya ve Napoli kökenli Hristiyan birliklerinin, ayrıca Malta Şövalyeleri ile Toskanalı St. Etienne Şövalyeleri'nin düzenlediği akınların kurbanı olur. Ayrıca Karadeniz'de, Dinyeper'in aşağısına yerleşmiş Zaporoye Kazakları, Kırım, Balkan ve Anadolu kıyılarını yağmalamaktadır. Kazak saldırularının ağırlığına göre, Kapudan Paşa kimi yıllarda önceliği Karadeniz'e verip İyon Denizi'ne yapılan seferleri azaltmak, hatta iptal etmek zorunda kalır. İşte böylece, 17. yüzyılın ilk yarısında, Osmanlılar aynı anda iki harekât planıyla yüzleşmek zorunda kalırlar. Üstelik bunlar sonuncular da olmayacağından.

measurement process in the preparation of the necessary pieces of timber. In the 17th century, Tersâne-i Âmire was once again engrossed in a hectic shipbuilding activity. Within a year, between construction and repair, the workers were prepared to undertake as many as 45 to 70 ships. With the exception of the years between 1650 and 1660, which correspond to the Cretan War (1645-1669) when it had been necessary to replace the destroyed ships, repair work often outweighed shipbuilding.

The galley: This was the archetypal warship of the Ottoman navy in the 16th and most of the 17th century. The galley measures 40 to 42 meters in length, 5.5 meters in width and has a draught of two meters. The head is equipped not with a ram, but rather with a long spur designed for boarding. Propelled by oars and armed with three to five cannons, it often navigates with sails to allow oarsmen to rest. It requires a crew of 300 to 320 men, including some twenty seamen, a varying number of soldiers, and most importantly, 220 to 250 oarsmen. It is possible to say that the galleys were the types of vessels that functioned as large gunboats, transported troops and served as landing craft; their limited draught and their man-powered propulsion allowed these vessels to easily beach and to be disembarked at once.

The types of ships developed from the galley include the following: The "baştarda" is a prestige ship assigned to the Kapudan Pasha and the commanders of the fleet. It may be as long as 50 meters and the number of rowing benches can amount to 33, with six or seven oarsmen in each row, a number that can easily add up to 425 galley slaves. Conversely, the "kalyata" (galiot) is a smaller galley. The galleass, or the "mavna", as it was referred to by the Turks, is a military adaptation of the great merchant galleys; it took on its final form in Venice in the mid-16th century. The decisive role of the "mavna" emerged during the Battle of Lepanto. Having learned his lesson, Grand Vizier Mehmed Sokollu hastened to replicate this vessel at once. This imposing vessel is 50 to 52 meters in length and 8.5 to 9 meters in width; despite its three masts and the 14-meter-long, 28 to 30 rowing benches that accommodate six to seven oarsmen each, the galleass is relatively slower and less maneuverable. It is equipped with a two- or three-level forecastle, mounted with heavy and mid-caliber cannons pointing forward and positioned on each side. It has a smaller superstructure of the same type in the back and two rows of cannons or "pierriers" of a smaller caliber on the sides between the oarsmen. In total, the galleass is armed with some thirty cannons, which require a higher number of artillerymen and soldiers, plus 350 to 400 oarsmen, comprising a total crew of nearly 600 men.

Venedik'i Yenmek (1645-1718)

Girit'in fethi Doğu Akdeniz'de potansiyel bir Hıristiyan saldırısı için uygun zemini ortadan kaldırır; Orta ve Doğu Avrupa'da, Yakındoğu'da yerinde sayan imparatorluğun askeri yayılımının önünde yeni bir alan açılmıştır; İslam dininin yayılmasını sağlamak ve adanın Ortodoks halkını başlarındaki Katolik efendilerden kurtarak İstanbul'daki patriğin yetkesine bağlamak. Girit Savaşı bütünüyle donanmaya bağlı bir ordunun yürüttüğü bir savaş olmuştur. Osmanlı idarecilerinin önceliği, adanın fethinin tamamlanması için zorunlu insan ya da cephe olsun, tüm takviye kuvvetleri Girit'e götürerek bu yolla belirleyici deniz çarşyasını önlemek olmuştur. Tersine, Venediklilerin de karargâhlarını güçlendirmeye ihtiyaçları vardır kuşkusuz, ama başlıca sıkıntılıları her ne pahasına olursa olsun Osmanlı takviye kuvvetlerinin adaya ulaşmasını engellemektir, bu amaçla, hasımlarının deniz kuvvetleri potansiyelini yok etmeye çalışırlar. Öte yandan, Venedik ve Osmanlı filoları kullanılan gemi türleriyle olsun, siyasi kökenleriyle olsun birbirine benzemez bütünlükler sunarlar.

Osmanlı filosu birçok farklı öğeden oluşur. İstanbul'da oluşturulan ya da en azından orada silahlanan imparatorluk donanması, yıllara göre, otuz ya da altmış arası kadırgadan ve birkaç mavnadan oluşur. Her ilkbahar, Girit'teki Hanya bölgесine giden yük gemileri eşliğinde Haliç'ten çıkar. Ege Denizi'nin girişinde, belli sayıda kadırgayı inşa edip, silahlandırıp donatarak imparatorluğun hizmetine sunmakla yükümlü kıyı ya da ada sancak beylerinin yirmi kadırgasıyla birleşir. Merkezi İktidara göre epey özerk olmakla birlikte, Kuzey Afrika, Cezayir, Tunus ve Trablus eyaletlerinden gelen gemiler genelde talep edilen yardımı sağlamaktadır. Yalnızca Mağribi korsanların kalyonları vardır, sayıları yıldan yıla değişip ortalama yirmi kadar olsa da savaş sırasında ne kadar belirleyici bir işlevleri olduğu ortaya çıkmıştır. Bunlara bir de ağır gemilerden, barış ortamında Mısır'dan, Yemen'den ve Doğu'dan gelen ürünleri İstanbul'a taşıyan kalyonlardan oluşan İskenderiye kervanı de eklenebilir. Savaş halinde, birliklerin aktarılması ve savaşanlara erzak götürülmesi için çağrırlılar. Tüm bunlara bir de Avrupalı paralı askerler eklenir. Batılılar Osmanlılar tarafından askere alınmaya tereddütlü yaklaştıklarından iş, onları zorla silah altına almaya kadar varır.

Osmanlı ordusunun Girit'in batısına başarılı bir çıkışma yaptığı ve bunu Hanya'nın alınışıyla adanın büyük bölümünün işgalinin izlediği 1645 yılı sona erdiğinde, Venedikliler toparlanır. Savaş daha 23 yıl devam edecek, temelde başkent Kandiye'nin (Iraklio) hayret verici direnişiyle belirlenecektir. 1646'dan 1660'a dek, Venedik donanmasının üstünlüğü yaklaşık on beş yıl boyunca Çanakkale Boğazı'nı abluka etmesine olanak tanır (1646-1660), sonrasında çok yüksek bir maliyet karşılığında düş kırıcı sonuçlar alınınca vazgeçerler. Daha sonra Girit'e kapanır, çok başarılı olamasalar da Türk takviye

The Small War and the Two Types of Operation (1575-1645)

This was a period in which great battles between the states were largely absent and were instead replaced by a particularly devastating state of belligerence for the civil population: the "guerre de course" (commerce raiding) against enemy merchant shipping and raids on the shores of adversaries. What is truly striking about this period is that the Ottoman Empire was both aggressor and victim in these attacks. In reality, Ottoman navy was divided into two categories: Based in İstanbul, the Imperial fleet carried out—in principle—a naval expedition every year to the entrance of the Adriatic and the Ionian Sea against the coasts of Southern Italy. Departing from Algiers, Tunis and Tripoli, the squadron of the Barbary corsairs would move first towards Western Mediterranean and—in the case of Algerians—towards the Atlantic as well. At the same time, the Ottoman provinces in the Mediterranean were victims of Christian squadrons from Sicily and Naples under Spanish control, as well as the Orders of the Knights of Malta and the Knights of St Etienne of Tuscany. Furthermore, in the Black Sea, Zaporozhe Cossacks—settled in the lower part of the Dnieper—were ravaging the coast of Crimea, the Balkans and Anatolia. Depending on the severity of Cossack raids, Kapudan Pasha was obliged to give priority to the Black Sea in certain years and reduce or cancel, when necessary, expeditions to the Ionian Sea. Thus, during the first half of the 17th century, Ottomans were forced to undertake the two types of operation simultaneously. They would not be the last to come.

Triumph over Venice (1645-1718)

The conquest of Crete eliminated a potential base for the reconquest of Eastern Mediterranean by Christian forces. It also offered a new territory for the military expansion of the Empire, which was stalled in Central and Eastern Europe as well as in the Near East; the prospect was to promote the spread of Islam and to affiliate the Orthodox population of the island with the Patriarch in Constantinople by disposing of their Catholic masters. The Cretan War was led by an army that depended entirely on the navy. The priority of the Ottoman leaders was to bring reinforcements to Crete—as men or arms—necessary for the conquest of the island in order to avoid a conclusive naval confrontation. On the contrary, while Venetians were certainly not in need of reinforcing their garrison, their primary concern was to prevent, at any cost, the Ottoman reinforcements from reaching the island. With this goal in mind, they sought to destroy the potential navy of their enemy. On the other hand, the Venetian and Ottoman fleets were heterogeneous entities, as much for the types of ships they employed, as for their political provenance.

The Ottoman fleet was comprised of several elements. Built,



Kâtip Çelebi'nin "Tuhfetü'l-kibar Fi Esfari'l-Bihar" adlı eserinde betimlendikleri biçimleriyle bir Venedik mavnası ve Osmanlı Gökesi (TSMK, H.1192)
A Venetian galleass and the Ottoman War Carrack as depicted in Kâtip Çelebi's "Maritime Wars of Ottoman Turks". (TSMK, H.1192)

kuvvetlerinin girişini engellemeye çabalarlar, ancak Sadrazam Köprülü Fazıl Ahmed Paşa'nın amansız canlandırma çabaları sonucunda bu kuvvetler sonunda kenti ele geçirir (1661-1669). Çanakkale Boğazı girişinde ve Girit kıyılarında kesin bir zafer getirmeyen birçok çarpışma yaşanır.

Filonun Dönüşümü

Girit Savaşı boyunca, Osmanlılar ve Venedikliler ellerinde bulunan yegâne gemileri, yani kadırgaları kullanıdilar, ancak Akdeniz'de yeni bir gemi türünün ortaya çıktığının farkındaydilar: Kalyon. Akdeniz'de İngilizler, Hollandalılar ve Berberî korsanları tarafından kullanılan kalyonun 17. yüzyıldaki en yaygın türünün, uzunluğu 30-35 metre arasında değişen bir gövdesi, 9-12 metre arası bir genişliği vardır. Üç dikey yelken direği ve civadra denen, neredeyse yatay bir ön direği vardır; her biri dörtköşe biçimli iki ya da üç yelkeni taşırlar, yalnızca arkadaki küçük direğinde bir latin yelkeni bulunur. Sayıları 25'le 45 arasında değişen büyük bir top kuvvetiyle donatılmışlardır. Toplar bordalara dizilmişdir, en hafifleri güverteye, en ağırları üst üste konmuş bir iki top ambarına, lombarlar açılmış gövdeye yerleştirilmiştir. Topçu kuvvetlerinin üstünlüğü ve yan kısımların yüksekliği kadırgaların saldırısına onları top gülleleriyle ezerek karşı koymalarına olanak tanır; ayrıca yük taşıma kapasiteleri de epey yüksektir. 17. yüzyılın ikinci yarısında, tam anlamlı pruva hattı kalyonu biçimlendirilir;

or at least armed, in the İstanbul naval arsenal, the Imperial fleet included thirty to sixty galleys and several *mavnas* (galleasses) depending on the year. The fleet would depart from the Golden Horn each spring and be accompanied by cargo vessels headed to the Chania prefecture of Crete. The fleet would be joined at the entrance of the Aegean Sea by some twenty ships of the Sancak Beys of naval provinces and islands, who were in charge of building, arming and equipping a precise number of ships and presenting them to the State's disposal. Although they were quite autonomous vis-à-vis the central authority, the ships arriving from the Ottoman regencies in North Africa, Algeria, Tunisia and Tripoli provided the demand for help. The Barbary corsairs were the only ones in possession of galleons; twenty on average, while their number changed from one year to the next, these vessels played a determining role in war. To that, we may add the Alexandria caravans, which were comprised of heavy sailing ships, or *kalyonas* and transported products coming in from Egypt, Yemen and the East to İstanbul during times of peace. In the event of war, these vessels were requisitioned to carry troops as well as provisions for warriors. Finally, the European mercenaries can be added to the equation. As they were reluctant to enlist, the mercenaries were often requisitioned by Ottoman authorities.

The end of 1645 witnessed the successful landing of the



18. yüzyıl ortasından iki ambarlı bir Osmanlı kalyonu (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
A two decker Ottoman ship of the line from mid-18th century (İstanbul Naval Museum Collection)

daha büyük, daha ince ve uzun, iki, sonradan üç top ambarıyla donatılmış, yalnızca savaşma amacıyla inşa edilmişlerdir. Kadırgaların deniz savaşında, gemilerin birbirlerine pruvadan saldırması, artık vuruş kuvvetiyle topların yalnızca bordalara yerleştirildiği yeni gemiler düşünüldüğünde hiç uygun değildir. Topların hesaplı kullanımı 1653 yılından itibaren İngiliz gemilerinde ortaya çıkar; gemilerini art arda tek sıra halinde, yani pruva hattına dizmeye çalışarak düşmanlarını apansız yakalamayı hedeflerler. Daha sonra bu savaş yöntemini tüm donanmalar benimsemiştir.

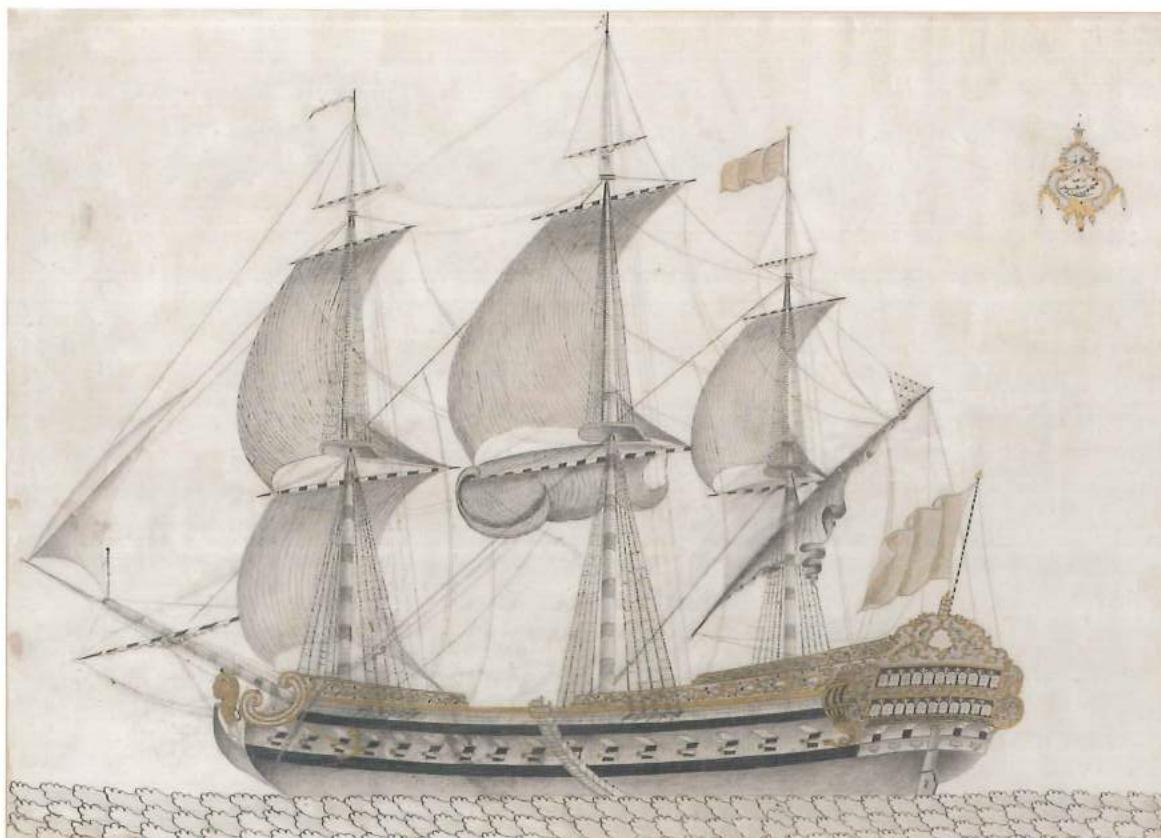
Osmanlılar, Venedikli hasımları gibi, filolarını modernleştirmeye önem verirler, ama kalyonların gerçek anlamda yapım çalışmaları ancak 1683 yılında, Sadrazam Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın önderliğinde başlar; Trablus kökenli Mısırhoğlu İbrahim Paşa'yı çağrıtarak kendisine on adet kalyon yaptırma görevini verir. 1691-1692 yıllarından itibaren, suya indirilen kalyonlar 54 zira'ya (41 metre) 50 zira (38 metre) ölçülerinde olacak ve gemi yapımları hız kazanacaktır. Bu teknolojik gelişim İstanbul'daki tersânedede önemli dönüşümleri beraberinde getirir, kadırgalara ayrılmış kapalı kızakların bir bölümü yıkılarak yerlerini açık havada tanzim edilen kalyonların yapım ve suya indirme rampalarına bırakırlar.

Birinci Mora Savaşı'nda (1684-1699) Venedikliler Mora'yı ele geçirir, Osmanlılar ise ancak ikinci savaşta (1714-1718) burayı alabilecektir. Osmanlı filosunun Çanakkale Boğazı içinde sık sık

Ottoman army in the west of Crete, followed by the conquest of Chania and the occupation of a major part of the island. By then, the Venetians had recuperated. Marked by the spectacular resistance of the capital Candia (Heraklion), the war would continue for another 23 years. From 1646 to 1660, the superiority of their navy allowed the Venetians to blockade the Dardanelles for almost fifteen years (1646-1660). The blockade was eventually relinquished in view of disappointing results at a very high cost. The Venetians withdrew into Crete and, without much success, strived to deny Turkish forces access, which, under the vigorous impetus of Grand Vizier Mustafa Köprülü, finally seized the city (1661-1669). The frequent combats took place at the entrance of the Dardanelles and its neighboring Cretan shores without a definitive victory.

The Transformation of the Fleet

In the course of the Cretan War, the Ottomans and the Venetians employed the only warships, namely the kadırgas (galleys) at their disposal. Yet, they were quite aware that a new type of ship was beginning to impose itself on the Mediterranean: "kalyon", or sailing warship. Used by the British, the Dutch and the Barbary corsairs in the Mediterranean, the most widespread type of this vessel had a hull-length of thirty to thirty-five meters and a width of nine to twelve meters. It was equipped with three vertical masts, as



Osmanlıların karavele olarak tabir ettiği tek ambarlı küçük kalyon (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
A small single deck warship referred by Ottomans as a caravella (İstanbul Naval Museum Collection)

bloke edildiği ya da az çok kaçak birlikleri taşıırken kısıtlandığı Girit Savaşı'nın tersine, Mora savaşları gerçek deniz savaşlarıdır. Gerçekleşen çok sayıda çarpışma, Ege Denizi'nin tamamında yaşanır ve paylaşılacak başlıca koz da adaları korumak ya da yeniden fethetmek ya da bu denize egemen olmaktadır. Artık kalyonların egemenliğinde süren deniz savaşlarında Osmanlı gemilerinin Venediklilere kafa tutacak, hatta onları alt edecek aşamaya geldiği görülmüştür. Osmanlı donanmasındaki bu beklenmedik iyileşme, 1695 yılından 1701 yılındaki ölümüne dek Kaptan-ı Deryalık görevini üstlenen Mezamorta Hüseyin Paşa sayesinde olmuştur.

Pax Ottomana (1718-1769)

1735-1740 yıllarında, açık deniz filosunda amirallere ait üç ambarlı dört kalyon bulunur. Bu prestij gemileri bin kişiyi geçen mürettebatlarıyla 98-108 arası topla donanmıştır. Savaş filosunda 50 ile 66 arasında topu bulunan iki ambarlı yirmi üç kalyon yan yana dizilir, İskenderiye kalyonlarının en iyilerinden altı gemideyse 36-46 top bulunur. Ege Denizi'ndeki Osmanlı egemenliğinin kalıcı olduğu görülmektedir ve bu da büyük ölçüde donanmaya bağlıdır. İşte bu nedenle, Avusturyalılarla Rusların 1737'de ittifak önerisinde bulunduğu Venedikliler teklifi sakınarak geri çevirirler; Osmanlı donanmasının kendilerine göre tartışmasız üstünlüğünün farkındadırlar. Yarım yüzyıl boyunca, Osmanlı filosundan yalnızca birkaç kalyon Ege Denizi'ne bir yaz seferi için donanımlı olarak açılır: 1740 yılında gemi sayısı sekizken, 1766 yılında üçe iner. Yarım yüzyıldan fazla bir süre boyunca, Osmanlı donanması savaşma fırsatı yakalayamaz ve alışılıgeldik düzenini sürdürür, ancak Rusların Balkanlar ve Kafkasya üzerindeki ihtaralarından dolayı Akdeniz ve Karadeniz yeni deniz savaşlarına sahne olacaktır.

Yeni Bir Hasım: Rus Donanması (1769-1792)

Ruslarla Osmanlıları karşı karşıya getiren ve 1768 yılından 1774'e kadar süren savaşın başında, II. Katerina, Balkanlara bir ordu gönderir, bir başka ordu da Kırım üzerine gider, bir üçüncüseyse Kafkasya'ya gönderilir, Ege Denizi'ne yollanan güçlü bir deniz filosu ise Şubat 1770'te buraya ulaşır. Amaç Mora'daki Yunanları ayaklandırmaktır, ama Rus destek birliklerinin eksiksliği nedeniyle bu başkaldırı çabucak bastırılır. Rus filosu Ege Denizi'nde gidip gelir ve yaz başında Osmanlı filosuyla karşı karşıya gelir. İlk çarpışma 5 Temmuz'da Sakız Adası'ni kıtanın ayıran boğazda yaşanır. Karmakarışık bir mücadelede iki amiral gemisi çarpıştıktan sonra infilâk eder ve Osmanlı filosu yaşanan panik sonucunda düzensiz bir biçimde çok yakındaki Çeşme Koyu'na yığılır. Bunun üzerine, 5 Temmuz'u 6'sına bağlayan gece, Rus filosu koyu ablukaya alır ve Rus gemilerinin güvertesinde bulunan İngiliz subayların tavsiyeleri üzerine, Osmanlı filosuna doğru burlotalar yollar.

well as a nearly horizontal bowsprit. Each one of these carried two to three square sails, with the exception of one latin sail on the mizzen-mast in the poop. They were heavily armed with 25 to 45 cannons. Placed on the broadsides, the lightest cannons were to be found on the deck, whereas the heaviest ones were located in one or two gun decks, protruding from gunports piercing the hull. Their superiority in artillery and the height of their broadsides allowed these vessels to resist the assault of galleys by crushing them with cannonballs. These vessels were also endowed with a great cargo capacity. The second half of the 17th century witnessed the perfecting of the ship-of-the-line; larger and sleeker, they were armed with two, and later three decks of guns and built for the sole purpose of combat. Attacking from prow to prow was hardly suitable considering that firepower was located uniquely on the broadsides of the new ships. As of 1653, the optimized use of artillery appeared for the first time with the British, who aimed to strike their enemy by arranging their ships in a single file, one after the other. This combat tactic was later adopted by all the naval fleets.

Like their Venetian adversaries, the Ottomans were concerned with modernizing their fleet. Yet, it was not until 1682 that construction of ships-of-the-line was finally initiated under the authority of Grand Vizier Merzifonlu Kara Mustafa Pasha, who summoned Mîsîrlîoğlu İbrahim Pasha of Tripoli to entrust him with the responsibility of building these vessels. The ships built from 1691-1692 onwards were 54 zira (41 m) and 50 zira (38 m) in length and the speed of construction was accelerated. This technological evolution led to important transformations at the naval arsenal of İstanbul where a portion of the ship sheds designed for galley-building were demolished to make room for construction ramps and the launching of the ships-of-the-line arranged in open air.

Venetians seized Morea during the First Morean War (1684-1699), whereas Ottomans managed to re-conquer the peninsula during the second round (1714-1718). Contrary to the Cretan War during which the Ottoman fleet had been frequently blockaded in the interior of the Dardanelles or was reduced to undertake blockade running duties, the Morean War was a naval combat in the true sense. The numerous battles took place across the entire Aegean Sea where the primary objective was the conservation or reconquest of the islands and the domination of the Aegean. In the battles dominated by the ships-of-the-line; Ottomans managed to defy Venetians and even outmaneuvered them. This unexpected recovery of the Ottoman navy was largely attributed to Mezzomorto Hüseyin, who assumed the title of Kapudan Pasha in 1695 until his death in 1701.

Bu manevra gayet başarılı olur: On dört gemiden on bir tanesi yanar, biri ele geçirilir, irili ufaklı başka gemiler de kaybedilir. Dahası, on altı bin kişilik mürettebatın sekiz bini öldürülür ya da esir alınır. Rus amiralı Çanakkale Boğazı'nı ablukaya alır, ama yolunu İstanbul'a doğru zorlamayı ihmal eder. Gemilerin vasatlığı ve donanma görevlilerinin eğitim eksikliğinin Osmanlıların uğradığı hezimette büyük payı vardır.

İzleyen yıllarda, Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa, Avrupalı danışmanlara başvurarak donanmayı modernleştirmeye çalışır, bu durum İstanbul'daki tersânedeki yeni düzenlemeleri beraberinde getirir; yeni gemi türleri benimsenir ve Mühendishane-i Bahr-i Hümâyûn açılır. Ama Osmanlıları 1788'den 1792'ye dek Ruslarla bir kez daha karşı karşıya getiren yeni bir savaş patlak verdiğinde, bu modernleştirmenin meyveleri henüz toplanmamıştır. Filo yeniden oluşturulmuştur elbette, ama askerlerin hâlâ vasat durumdaki eğitimi yeni gemileri layıkıyla kullanmalarına engel olmaktadır. Karşı taraftaysa Ruslar artık Sivastopol'u merkez almış, filolarını güçlendirmiş ve taktiklerini yenilemişlerdir. Yalnızca Karadeniz üzerinde süregelen savaşta, Osmanlılar muharebeye girmekte zorlanır, Rus filolarına karşı koymayı başaramaz ve Özü'yü, ardından Anapa'yı kaybeder. III. Selim'in hükümdarlığı döneminde, Nizâm-ı Cedid boyunca, donanmanın elden geçirilmesi ve iyileştirilmesi en büyük uğraşlardan biri olacaktır.

Eşitsiz Bir Sonuç

Temel, hatta deyim yerindeyse kurucu güç, Osmanlı donanmasının doğuşu ve sürekliliğinde devletin üstlendiği roldür. Başlangıçta denizle neredeyse hiçbir yakınlığın olmadığı ve askeri geleneklerin tamamen kara ordusuna dayandığı bir ülkede, savaş gemilerinden bir filo kurma işi bunu oluşturacak, idare edecek ve kullanacak bir kuruluşun oluşturulmasını gerektiriyordu. Bu donanma, başlangıcından beri, yalnızca devletin yüce otoritesiyle, yani padişah ve ona yardımcı olan hükümetin iradesiyle varolmuştur. 16. yüzyılın sonundan itibaren, Osmanlı donanması öncelikle kara ordusunun yardımcısı konumundadır: Orduya ve uzaktaki karargâhlara cephane götürür, top ateşiyle ve denizden ablukayla kıyılardaki müstahkem mevkilerin kuşatılmasına katkıda bulunur; topları sık sık karaya indirilir ve gemiyle getirilen birlikler kara ordusuna büyük destek verir. Askeri düzlemede gözlemlenen yetersizlikler, her şeyden önce, denizcilerin eğitimi ve yetiştirilmesi konusunda olsun, akla yatkın ve tutarlı bir strateji belirleyip bir çatışma sırasında bunu uygulamaya koymakla yükümlü sorumluların yeterliliği konusunda olsun, insanı düzlemdeki zaflardan ileri gelir.

Pax Ottomana (1718-1769)

Around 1735-1740, the high-sea fleet included four three-decker *kalyons* (ships-of-the-line) assigned to admirals. These prestige vessels were armed with 98 to 108 guns and could accommodate a crew of more than a thousand men. The battle fleet was comprised of twenty-three two-deckers armed with 50 to 66 guns, as well as six of the best of Alexandria ships armed with 36 to 46 guns. The Ottoman domination over the Aegean Sea proved to be a lasting one and depended largely on the fleet. Exactly for that reason, despite the proposal of Austrians and Russians to form an alliance against the Ottoman Empire, Venetians –conscious of the indestructible superiority of the Ottoman navy over their own– continuously declined the offer. For half a century, only a few ships-of-the-line were armed for a summer expedition to the Aegean Sea; though eight in 1740, this number falls to three in 1766. Hence, for more than five decades, the Ottoman navy did not find the opportunity to combat and maintain the same routine. However, Russia's ambitions over the Balkans and the Caucasus would eventually turn the Mediterranean and the Black Sea into new battlefields.

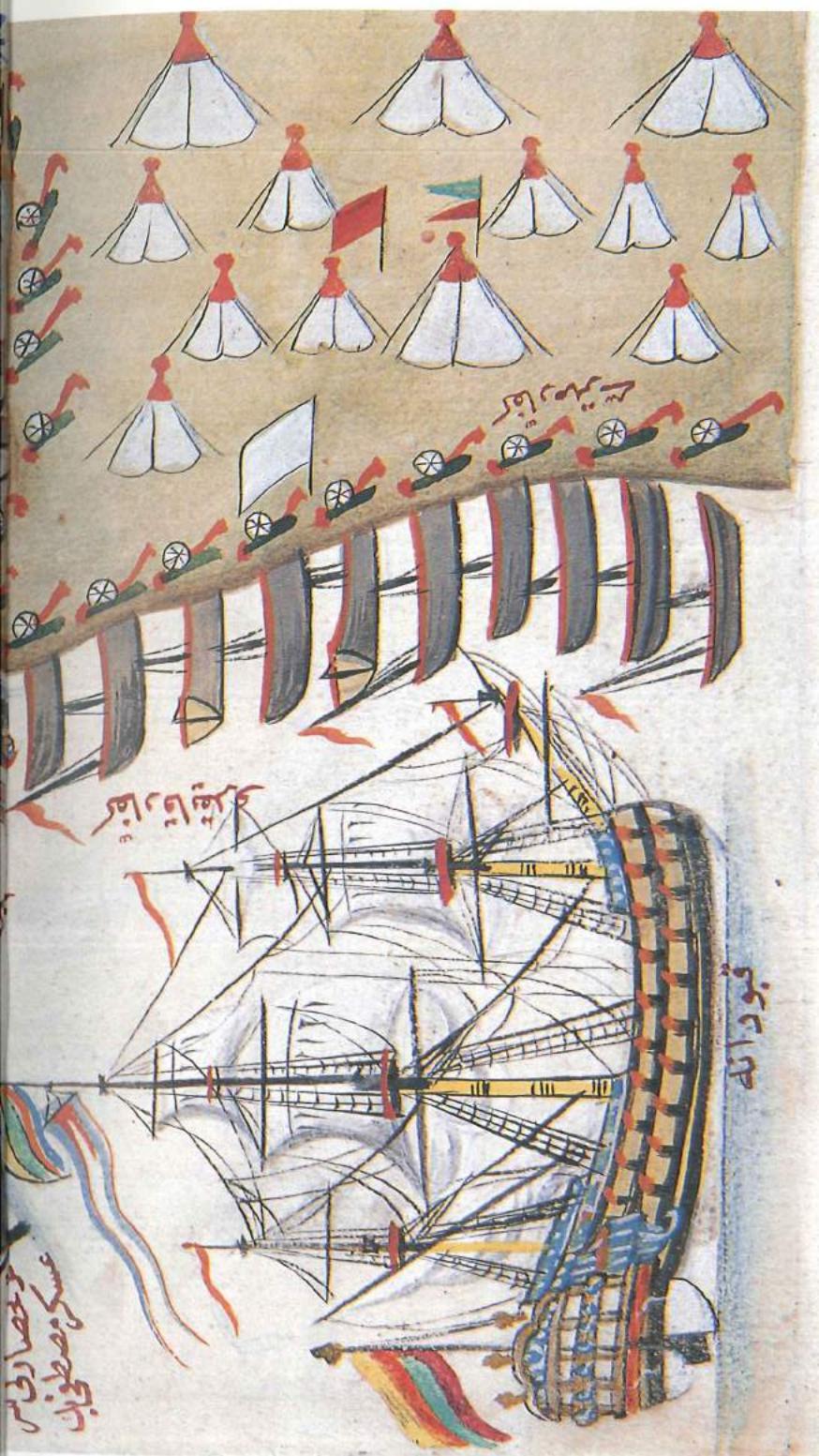
A New Adversary: The Russian Navy (1769-1792)

At the beginning of the war, which lasted from 1768 to 1774 and pitted Russia and the Ottoman Empire one against the other, Catherine II deployed one army to Balkans, another in the direction of Crimea, a third towards the Caucasus, and a strong fleet to the Aegean Sea, which would arrive there in February 1770. Her goal was to provoke an uprising among the Peloponnesian Greeks. In the absence of land support however, the revolt was rapidly quelled. The Russian fleet patrolling the Aegean Sea finally came up against Ottoman navy in early summer. The first battle broke out on July 5th in the strait that separates the Island of Chios from the mainland. In a confused struggle, the two admiral ships collided before exploding and the resulting panic in the Ottoman fleet caused it to flock in complete disorder to the nearby harbor of Çeşme. On the eve of July 6th, Russian fleet blockaded the harbor and –following the advice of British officers aboard the Russian ships– sent fireships towards the Ottoman forces. The strategy was clearly successful: apart from the loss of other smaller vessels, eleven out of the fourteen ships-of-the-line burned down and one was captured. The Russian admiral blockaded the Dardanelles, but neglected to force his way through the straits towards İstanbul. The mediocrity of the ships and the near-absence of the adequate crew training were largely responsible for the Ottoman disaster.

In the ensuing years, Kapudan Pasha Gazi Hasan attempted to modernize the navy by appealing to European advisors, who, in turn, initiated development of the second naval arsenal,



1737 seferinde Karadeniz'de Osmanlı kalyon ve çekirileri (TSMK, H1192)
Ottoman ships of the line and galleys in Black Sea during the campaign of 1737 (TSMK, H1192)



adoption of new types of ships, and creation of a naval engineering college (Mühendishane-i Bahr-i Hümâyûn). However, before this modernization attempt had time to bear fruit, a new war broke out, leading the Ottomans to confront, once again, the Russians from 1788 to 1792. Surely, the fleet had been reconstituted, but training remained mediocre at best, preventing adept use of the vessels. On the opposite side, Russians, now based in Sevastopol, had reinforced their fleet and improved their tactics. During the war, which took place uniquely at the Black Sea, Ottomans were slow to enter combat, failed to resist Russian squadrons and first lost Ochakiv and later Anapa. The overhaul and improvement of the navy was to become one of the biggest preoccupations of Selim III during the Nizam-i Cedid (The New Order) movement.

An Unequal Outcome

The essential, or founding if one might say, element is the role played by the state in the birth and sustenance of the Ottoman navy. In a country where familiarity with the sea had been almost nonexistent from the onset and military traditions were based exclusively on the army, the formation of a navy implied the introduction of an institution in charge of creating, directing, and using it. Since its creation, the Ottoman navy existed only at the will of the supreme authority of the State, in other words, the Sultan and his government. From the end of 16th century onwards, Ottoman navy was principally an auxiliary of the army: it supplied the army and the distant garrisons with guns and participated in the siege of fortified coastal areas by bombarding and blockading them from the sea. Ship guns were frequently landed and crews supplied reinforcements for the army. Whether it involves the instruction and training of seamen and officers or the competency of the ones in charge to determine a sensible and coherent strategy and applying that strategy in the event of a conflict, the deficiencies observed in the military organization result, above all, from inadequacies at the human level.

—
Tuncay Zorlu

III. Selim ve Osmanlı Deniz Gücü

İdari Reformlar

III. Selim 1789 yılı Mayıs'ında aralarında birçok devlet adamı, bürokrat ve askerin bulunduğu geniş bir danışman topluluğundan aldığı raporlar doğrultusunda kapsamlı bir modernleşme projesine (Nizâm-ı Cedid) girdiğiinde en başarılı olacağının alanlardan birini hiç şüphesiz denizcilik oluşturacaktı. 1792'de süt kardeşi Küçük Hüseyin Paşa'yı Kapitan-ı Deryalık görevine getirerek Tersâne'nin bir düzene kavuşturulması işine girdi. Gemileri büyülüklüklerine göre kalyon, firkateyn ve şehtiye şeklinde üç sınıfa ayırdı ve yetenekli kaptanlar tayin etti. Olası rüşvet ve yolsuzlukların önüne geçmek için bahriyenin komuta kademesindeki subayların, yani Kapudâne, Patrona, Riyâle, Liman Reisi gibi yetkililer ile kaptanların özluğ işlerini bir nizam altına aldı. Bunların yanı sıra 11 Temmuz 1792'de yelkenci, topçu, gemi reisleri gibi gedikli personelin tayin ve azilleri sağlam kontrol, liyakat ve teşvik sistemleriyle yeniden düzenlenendi. Ayrıca tersânenin ve donanmanın gedikli personeli daimi hale getirilerek başka işlerde çalışmalarının önüne geçildi. 15 Aralık 1792'de kayıt altına alınan tüm kalyon ve firkateyn gediklilerinin sayılarının üç bin olduğu kaydedilmiştir.¹

Eğitim İşleri

Personel işlerini bir nizama bağlayan III. Selim, eğitim alanındaki reformlarına hız verdi. Tersâne ve donanmanın mühendis ihtiyacını karşılamak üzere tersâne bünyesinde bir mühendishane kurma işine girdi. Bu mühendishane seyr-i sefâin ve gemi inşa bölümlerinden oluşuyordu. Seyr-i sefâin derslerini tamamlayan öğrenciler, öncelikle gemilere Jurnal hocası (kâtip muavini), sonra çorba hocası (gemi kâtibi), daha sonra baş hoca olurlardı. Gerekli imtihanı geçmeleri durumunda ise kaptan olarak görevlendirilirlerdi. Gemi inşa derslerini tamamlayanlar ise sırasıyla ikinci kalfa, baş kalfa ve tersâne mimarı olurlardı. 1795 yılında Kara ve Deniz mühendishanelerinin birleşmelerinin ardından gemi inşa derslerinin yanı sıra matematik, gemi ve gemi resmi, tezgâhlarda uygulamalı inşa dersleri verilmeye başlandı. Ayrıca belirli günlerde Hasköy'deki Kara Mühendishanesi'ne gidilerek buradaki gelişmiş araç ve gereçlerden faydalandılar.²

Bahriye Nezareti'nin ve Tersâne Hazinesi'nin Oluşturulması

Denizcilikle ilgili olarak yapılan çalışmaların finansmanı ciddi bir mali sorun teşkil ediyordu. Bu amaçla III. Selim 1804 yılında bir kanunname çıkartarak Bahriye Hazinesi'ni (Tersâne Hazinesi) kurdurdu ve idari düzenlemeler çerçevesinde Tersâne Emâneti'ni kaldırarak yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti'ni

Selim III and Ottoman Sea Power

Administrative Reforms

When, in May of 1789, Selim III embarked upon a comprehensive modernization program (Nizâm-ı Cedid, or the New Order) in the light of reports he received from a large group of advisors which included numerous statesmen, bureaucrats and soldiers; the development of Ottoman sea power would constitute one of the issues in which he would be most successful. Upon appointing his foster brother Küçük Hüseyin Pasha as Kapudân-ı Deryâ (Grand Admiral and Minister of the Marine) in 1792, Selim initiated the reorganization of the Tersâne (Naval Arsenal). Based on their size, ships were categorized into three classes as Kalyon (ship of the line), Firkateyn (Frigate) and Şehtiye (unrated cruisers) while skilled and experienced captains were appointed to commanding posts. With a view to prevent possible cases of bribery and corruption, control mechanisms were introduced for commanding officers -Kapudâne (Grand Admiral), Patrona (Vice Admiral), Riyâle (Rear Admiral), Liman Reisi (Port Commander) and captains- while their personal rights and benefits were brought to a new system. Apart from these, On 11 July 1792, appointment and dismissal of warrant officers such as sailors, gunners, and naval commanders were reorganized by the sound means of supervision, meritocracy and incentive. Furthermore, by permanently reinstating the warrant officers of the Naval Arsenal, the personnel were prevented from seeking any other forms of employment. According to records registered on 15 December 1792, the number of warrant officers in ships of the line and frigate was three thousand.¹

Educational Initiatives

Once the affairs of the personnel were reorganized, Selim III rapidly concentrated on educational reforms. In order to compensate for the need of engineers at the Naval Arsenal and the fleet, he embarked upon the establishment of a school of engineering (mühendishâne) under the auspices of the Naval Arsenal. The naval school of engineering comprised two departments: seyr-i sefâin (navigation) and ship building. Upon the completion of requisite courses in the navigation department, students would then be appointed to ships first as jurnal hocası (assistant clerk), then as purser (çorba hocası), and finally as baş hoca (chief clerk). If they succeeded in passing the required examination, they could then be appointed as captain. Those who completed the ship building curriculum, on the other hand, would in turn become ikinci kalfa (foremen), baş kalfa (master builder) and Tersâne mimarı (shipwright) at the Arsenal. Following the unification of army

(Tersâne-i Âmire Nezâreti) tesis etti. Bu çok önemli reformların ardından bahriye işlerinde bir işbölümüne gidilerek Kaptan Paşa ve Bahriye Nazırı iki ayrı sorumluluk alanı olarak belirlendi. Bundan böyle Kaptan Paşa, donanmanın sefer ve hazerde teçhizi donanımı, askeri personelin disiplini ve cephe harcamalarının tertibi işlerinden sorumlu tutulurken, Bahriye Nazırı ise her türlü malzemenin satın alınması işlerini yürütecekti.³

Yeni Gemiler ve Tersâneler

Bir yandan idari, mali ve eğitimle ilgili işleri belirli bir düzene koymaya çalışan III. Selim, diğer taraftan da deniz teknolojisinin standartlarını artırmayı hedefleyen adımlar da atıyordu. Gemi yapımında kullanılan kereste, bakır, demir, kurşun gibi hammaddeler açısından yeterli olduğu anlaşılan kaynakların da yardımıyla "üç ambarlı kalyon", "iki ambarlı kalyon", "kapak/kaypak/kapak açar/kapak kaldırır", "fîrkateyn", "korvet", "şalope", "şehtiye", "ateş gemisi" gibi yelkenli gemi türlerinin inşasına hız verildi. Bu inşa hareketi eski tersâneleri canlandırdığı gibi yenilerinin de faaliyete geçmesini sağlamıştır. Bu çerçevede Tersâne-i Âmire, Midilli, Sinop, Karadeniz Ereğlisi, Bartın, Amasra, Misivri, Kalas, Rodos, Kemer, Kıbrıs, Limni, Bodrum, Gemlik, Kal'a-i Sultânî (Çanakkale), Silistre, Sohum ve Çingâne İskelesi (Varna'nın kuzeyinde) önemli gemi inşa merkezleri hüviyetine kavuştular.⁴ Bu tersânelerde inşa edilen yeni gemiler ve sonradan temin edilenler Osmanlı donanmasına büyük bir dinamizm kazandırdı. Donanma kendi sahasında önemli bir birim haline gelmenin yanı sıra Osmanlı kara kuvvetlerine güvenlik, disiplin, taşımacılık, lojistik ve iâşe konularında büyük katkılarla bulundu. Yeni gemilerle kuvvetlenen Osmanlı donanması Marmara'da, Karadeniz'de ve Akdeniz'de özellikle İngiliz, Rus ve Fransız güçlerine karşı başarılı hizmetlerde bulundu.⁵

Teknolojik Atılımlar

Teknolojik yenilikler artık gemi yapımının her aşamasında kendisini hissettirmeye başlamıştı. 1792-1796 yıllarında önemli bir teknolojik gelişme yaşandı. Bu tarihten itibaren savaş gemilerinin suyla temas eden kısımları bakır levhalarla kaplanması başlandı. Özellikle Tokat, Keban ve Ergani'den getirilen ham bakır hadde makinesinden geçirilerek ince levha haline getiriliyor ve gemilerin karinalarına çakılıyordu. Bu işlemin amacı birtakım deniz zararlılarına karşı gemi tabanını korumak, kalafatlama malzemelerini bir arada tutarak ömrülerini uzatmak, tamir masraflarını kısmak, geminin hızını artırmak, yolculuğu daha güvenli hale getirmekti. İlk defa İngiltere'de 1761 yılında Alarm isimli bir gemiye uygulanan bu teknolojinin yaklaşık otuz sene sonra ve birçok devletten daha önce Osmanlılar tarafından benimsenmiş olması dikkat çekicidir.⁶

and naval engineering schools in 1795, courses on mathematics, modeling and drawing of ships and applied construction methods at workshops were also offered apart from shipbuilding classes. The students also visited the military engineering school in Hasköy on designated days of the week to take advantage of the advanced tools and equipment at this location.²

Creation of the Ministry of Marine and the Treasury of the Naval Arsenal

The financing of the naval reforms constituted a significant problem. In this regard, Selim III promulgated an imperial edict of 1804 for the establishment of the Naval Treasury (Treasury of the Imperial Naval Arsenal) and, following a series of administrative reorganizations, he dissolved Tersâne Emâneti (Directorate of the Naval Arsenal) and replaced it with Umûr-ı Bahriye Nezâreti (Ministry of Marine). Following these groundbreaking reforms, a division of labour was initiated within the naval organization, consequently leading to the emergence of the posts Kaptan Paşa (Admiral of the Fleet) and Bahriye Nazırı (Minister of Marine) as two distinct titles and spheres of operation. From this point onwards, Kaptan Paşa was responsible for outfitting the fleet with the necessary arms and equipment, both in war and peace, as well as the discipline of the military personnel and the supervision and organization of ammunition expenditures, whereas Minister of Marine was in charge of managing the purchase of any kind of equipment.³

New Ships and Shipyards

While striving to put into order the administrative, financial and educational affairs, Selim III was also taking strides that were aimed at augmenting naval technology. Using ample reserves of raw materials necessary in the construction of ships, such as timber, copper, iron and lead, building of various man of war classes, including the three decker ship of the line (üç ambarlı kalyon), small two decker (iki ambarlı kalyon), large two decker (kapak/kaypak/kapak açar/kapak kaldırır), frigates (fîrkateyn), corvettes, sloops (şalope), şehtiye (cruiser), and fire ships (ateş gemisi) was accelerated. As well as reviving the old shipyards, this busy shipbuilding work further facilitated the implementations of new ones. Within this context, Tersâne-i Âmire (The Imperial Arsenal), Midilli (Lesbos), Sinop, Karadeniz Ereğlisi, Bartın, Amasra, Misivri, Kalas, Rhodes, Kemer, Cyprus, Limni (Lemnos), Bodrum, Gemlik, Kal'a-i Sultânî (Çanakkale), Silistria, Sohum and Çingâne Ports (north of Varna) appeared as important centers of shipbuilding.⁴ The new ships built at these freshly implemented shipyards and other ships that were subsequently acquired by purchase, capture or as gifts provided a substantial dynamism to the Ottoman Navy. Apart from evolving into an outstanding institution among its peers,

III. Selim devrinin diğer çarpıcı gelişmeleri arasında büyük bir kuru havuzun inşası özellikle önemlidir. 1797-1800 tarihleri arasında Haliç'te bugün 3 no.lu havuz olarak bilinen bu kuru havuz, gemilerin tamir ve inşaatlarının kuru ortamda tamamlandıktan sonra içeri su alınarak yüzdürülmelerine imkân tanıyordu. Bu sistemin Osmanlı topraklarında uygulanması konusunda Fransız ve İsveçli mühendislerin projeleri yarışmış, ancak İsveç modelinin daha ekonomik ve pratik olduğu sonucuna varılarak inşaat işlemi havuz mühendisi Rhode başkanlığındaki İsveç ekibine verilmiştir. Bu kuru havuz kendi dönemi içinde birçok geminin inşasına ev sahipliği yapmakla kalmamış, daha sonra II. Mahmud ve Abdülmecid/Abdülahzîz dönemlerinde inşa edilecek olan 2 ve 1 no.lu kuru havuzlara da model teşkil etmiştir. 1801, 1806 ve 1814 yıllarında çeşitli tamirler geçiren kuru havuz 1874-1876 yılları

the navy made significant contributions to the Ottoman army in terms of security, discipline, transportation, logistics and provisions. Reinforced with new ships, Ottoman Navy successfully defied the British, Russian and French forces in the Marmara Sea, Black Sea and the Aegean.⁵

Technological Advancements

Technological innovations were becoming palpable in almost every stage of shipbuilding. An important technological breakthrough was achieved between 1792 and 1796. Since this date, hulls of the man of war started to be covered with copper sheathing. The untreated copper arriving particularly from Tokat, Keban and Ergani was processed through the rolling mill to obtain thin copper plates and was then affixed to the bottom of the ships. The purpose of this process was to protect



Navarin Muharebesi, 20 Ekim 1827 (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Battle of Navarino; October 20, 1827 (İstanbul Naval Museum Collection)



Sivastopol'u topa tutan Müttefik filosu, 1854 (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Allied fleet bombarding Sevastopol, 1854 (İstanbul Naval Museum Collection)

arasında kara yönünde genişletilmiştir ve günümüzde de 3 no.lu havuz olarak faaliyet göstermektedir.⁷

Yeni kalyon indirme metodu da döneme has teknolojik atılımlar arasındadır. Gemilerin inşasının ve donanımının karada tamamlanmasının ardından öngörülen geleneksel gemi indirme yöntemi, hem zor hem de çok sayıda insangücü gerektiriyordu. Bunun yanında, denize indirme esnasında gemi tüm donanımıyla iyice ağırlaştığı için kerestelerin çökmesine de yol açabiliyordu. Oysa Fransız gemi mühendisi Le Brun'un 1794'de ilk defa Arslân-ı Bahrî isimli 59 zira uzunluğundaki bir kalyona uyguladığı metod, kalyonların top deliklerine (lumboz seviyesine) kadar kızaklar üzerinde inşasını, geri kalan kısımların ise denize indirildikten sonra tamamlanmasını öngörüyor. Yaklaşık kırk yıl süresince uygulanacak olan bu yeni metod böylece, gemi indirme sırasında keresteler üzerine binen basıncı azaltmakla kalmıyor, işçi sayısının da azalmasını sağlayarak ekonomik bir avantaj sağlıyordu.⁸

Gemi teçhizatı ve ve gerekli araçların imali için birtakım atölyelerin yapımı da bu dönemde hız kazandı. Gemi demiri ya da çipa üretimi için bir Lengerhâne ile gemi modellerinin ve planlarının çizildiği, ölçümlerinin ve tasarımlarının yapıldığı bir Endâzehâne inşa edildi. Gemi direklerinin montajını sağlayacak

the surface under the water against wood-eating shipworms and marine creatures, to hold caulking materials in position and prolong their lifespan, to reduce maintenance costs, to accelerate sailing speed and to ensure a safer voyage. It is quite striking that this technology, which was applied for the first time in England in 1761 on the frigate HMS Alarm, was adopted merely three decades later by the Ottomans, years ahead of many other nations.⁶

Among other outstanding naval developments of Selim III's reign, the construction of a dry dock is of particular importance. Built between 1797 and 1800 on the Golden Horn and currently known as dock no. 3, the first dry dock allowed the ships to be floated by flooding the operation area once the repair and construction for the ships were completed on a dry platform. The conception and implementation of this system on Ottoman soil was undertaken as a kind of international tender between projects of French and Swedish engineers, whereupon it was concluded that the Swedish model was more economical and feasible than that of the French. Consequently, the construction of the dry dock was commissioned to the Swedish team headed by dry dock engineer-officer Rhodé. Not only did this particular dry dock become the site of construction for a

düzenekler, gemi üzerinde ve sintinede biriken suların boşaltılmasında ve çıkması muhtemel yangınların söndürülmesinde kullanılacak olan yeni tulumba ve pompalar da bu dönemde kullanıma girdi.⁹

Gemilerin asker, silah, yiyecek-içecek ve yük taşıdığı düşünülürse mekân kullanımının önemi ortaya çıkar. Bu amaçla bir dizi adımların atıldığı görülmektedir. Gemiye binen mürettebata muayyen bir süre için kendisine yetecek miktarda erzak verilmesi ve sefer süresinde geminin farklı bölgelerinde herkesin kendi yemeğini küçük oacaklarda kendisinin pişirmesi âdeti terk edildi. Merkezi bir mutfak ve iaşe sistemi kurularak yemeğin pişirilmesi, dağıtılması ve yenmesi bir plana bağlandı. Tüm bu yenilikler gemilerdeki beslenme alışkanlıklarını düzene koymakla kalmadı aynı zamanda gemilerin daha fazla top taşıyabileceği boş mekânlar da açılmış oldu.¹⁰

Bu arada navigasyon ve seyir alanlarında da gelişmeler yaşanıyordu. Gemilerde ilk defa *seyir defteri* ya da *seyir jurnalı* adı verilen kayıtlar tutulmaya başlandı.¹¹ Bu defterler yanında seyir talimatlarını ve düzenlemelerini içeren ve *kavâid-i bahriyye* adı verilen belgelerin gemilerde taşınması kuralı getirildi. Kaptanların yanlarında Pîrî Reis'in *Kitâb-i Bahriye* isimli eserini bulundurmaları ve bu esere kendi gözlem ve tecrübeleriyle katkıda bulunmaları istendi. Gemilerde su derinliğini ve zemin yapısını tespite yardımcı olan iskandil isimli alet, kum saatı, el saatı (fula), kadran (rub' tahtası), gemi pusulası, ahşap gönye, pergel, resimli küre, stratejik ve tahkimatlı bölgeleri gösteren haritalar vb. birçok alet ve edevatın bulundurulması isteniyordu.¹²

III. Selim'in Yabancı Mühendis İstihdamı Politikası

Fransızlar

Ülkeler arasındaki rekabetten faydalananmay düşünen III. Selim, modernleşme çabalarını devam ettirirken, tek bir ülkeye bağlı kalmak yerine farklı ülkelerden teknik yardım almaya özen gösteren bir uluslararası politika takip ediyordu. Söz konusu dönemde bilhassa Fransız, İsviçre ve İngiliz teknisyenlerin gemi inşası ve tersâne işlerinde aktif rol aldıkları bilinmektedir.¹³

Fransız teknisyenler içinde Jacques-Balthasar Le Brun yaptığı faaliyetlerle öne çıkar. Bir gemi inşa mühendisi olan Le Brun gemi inşa mühendisliğine ilave olarak, Hendesehâne'de gemi inşa dersleri verdi, Deniz mühendishanesinin eğitim programının ve talimnamesinin hazırlanmasına katkıda bulundu, yeni aletler ve ekipmanlar imal etti, gemi yapımında çalışan diğer mühendis ve mimarlara modeller ve ölçüler göndererek katkılarda bulundu, yeni kalyon indirme teknikleri geliştirdi. 59 ziralık Arslân-ı Bahrî kalyonu, 33 ziralık Selâbetnûmâ korveti, 47 metre uzunluğundaki 122 toplu dev Selimiye kalyonu, 53 ziralık 50 toplu Mesken-i Gazî firkateyni, 47 metre uzunluğunda 82 toplu Bâdi-i Nusret kalyonu, 47

various kinds of ships in its time, but it also served as a prototype for the subsequent dry docks nos. 1 and 2 that were to be constructed during the reigns of Sultans Mahmud II, Abdülmecid and Abdülaziz. Following a series of repairs in 1801, 1806 and 1814, the dry dock was expanded landwards between 1874 and 1876 and it currently serves as dry dock no. 3.⁷

The new method of launching ships of the line is also included among the technological advancements of the period. The traditional ship launching method, which entailed the building and refurbishment of the ship on land, was not only an arduous and complex process, but also required the employment of significant manpower. Furthermore, the ship's weight, complete with its equipment, occasionally caused the timber slipways to collapse during the launch. However, the methods applied for the first time by French shipwright Le Brun in 1794 to the 59-zira long ship of the line Arslân-ı Bahrî (Lion of the Sea) included the construction of the galleons on stocks up to their gunports (deck level) and completion of the rest at sea. Applied for almost forty years, this method not only alleviated the pressure applied on the bottom timbers as the ship was being launched, but it also provided an economic advantage by reducing the number of workers on the job.⁸

The creation of various workshops for the production of naval equipments and tools also gained momentum during this period. Among these are the construction of an anchorhouse (lengerhâne) for the manufacturing of anchors and a draught office (endâzehâne) for the modeling and drawings of the ships' plans. Mechanisms for fitting ships' masts into their places, new fire pumps and conduits that would be used to drain bilge and rainwater and to extinguish possible fires aboard also came to be used during this period.⁹

Considering that ships transported soldiers, weaponry, provisions and cargo, the importance of space allocation aboard the ships becomes more evident. It appears that a number of steps have been taken in this respect. The traditional practice of allocating the crew rations to sustain them for a certain period of time and cooking separately at small hearths across different part the ship while at sea was altogether abandoned. Through the implementation of a central kitchen and provisioning system, cooking, distribution and consumption of meals were scheduled according to a specific plan. Not only these innovations systematized the feeding habits of the crew aboard the ships, but new arrangements made room for mounting additional guns and ammunition as well.¹⁰

Meanwhile, there were obvious developments in the areas of navigation and cruising. For the very first time, official books known as *seyir defteri* or *seyir jurnalı* (logbook) were recorded on the ship. Besides the logbook, a new regulation demanded the presence of documents collectively known as

metrelik 82 toplu Tâvus-i Bahrî, 53 ziralık 50 toplu Bedr-i Zafer fırkateyni onun çalışmaları sonucunda tamamlandı. Mühendis Antoin ile beraber 37 zira uzunluğunda ve 26 toplu Cengâver, Şucâ-i Bahrî, Sâika-bâd ve Âteşfeşân korvetlerinin inşasına katkıda bulundu. Gemi inşa mühendisi Jean-Baptiste Benoit ve oğlu Honoré Benoit, Kiryas (kalafatçı), Petri (yelkenci), Adriya (Antoine, mimar), Casey (demirci), Ferregeau (saultı mimarı/hidrolik mühendisi), Dushan Dumat (mühendis), A. L. Barabé (jeodezi mühendisi), A. L. Castellan (teknik ressam), Joseph Benoit (oymacı), Marko Vasalu ve dört oğlu, Sharlo, Antuvan, Petro ve Nikola (makara yapımcıları), Paralé (kartografya, coğrafya ve seyir hocası), Penyola (gemi inşa mühendisi), Emenili Enegli (mühendis), Rikali (kılavuz), Petro (bileğici), Romus (mühendis), Tortil (mimar), François Kauffer (mimar, teknik ressam ve mühendis), Antoine (mühendis), general Le Baron de Juchereau de St. Denys (tahkimat) gibi diğer Fransız teknisyenler de önemli görevler gördüler.¹⁴

İsveçliler

Osmanlı denizciliğine katkıda bulunan İsveçli mühendisler ise A. E. Rhodé, Fredrick Ludwig Af Klintberg (gemi inşa mühendisi), Kihlberg, Schantz (deniz subayı), Mührhen (deniz subayı), Weidenhelm (deniz subayı), Hörling, Malmen (gemi topçusu), Carlstrand, Hallen (teknik ressam), Lijorgen, Löngren (doğramacı), Leon (demirci), Bragran (taşçı), Elmström (makaracı) ve Lakos'dan oluşuyordu. İsveç ekibinin en büyük katkısı ilk kuru havuzun inşa edilmesidir. Saultı inşaatları uzmanı A. E. Rhodé bu heyetin başkanı ve en önemli mühendisi olmakla beraber büyük kuru havuz dışında 9 adet gemi inşa tezgâhi tasarlamış, 102 adet ahşap çalışma tezgâhi inşa etmiş ve birçok alet ve ekipman imal etmiştir. Saultı inşaatlarını izleyebilmek için tasarladığı ve saultı dürbini adını verdiği düzenek önemli çalışmalarından biridir. Onun yanı sıra, gemi inşa mühendisi Klintberg 35 zira uzunluğunda ve 26 toplu Rehber-i Nusret korvetini, 59 ziralık 76 toplu Kaplan-i Bahrî kalyonunu ve 33 ziralık 22 toplu Meserret-i Bahir korvetini inşa etmiştir.¹⁵

İngilizler, İspanyollar, Avusturyalılar, Venedikliler ve Cenevizliler

İngiliz teknisyenlere gelince, Daniel (inşaat), önceden Thames Nehri'ndeki gambotları inşa eden mühendis Richard White, havuz mimarı Olaf, gemi inşacısı Spurring en önemli isimler arasındaydı. Zaman zaman diğer uluslara ait teknisyenlerin de Osmanlılar için çalıştığı anlaşılıyor. Bunlar arasında, tersânedede yeni yapılan ve özellikle tüfek ve kurşun imal eden silah fabrikasında teknisyen olarak çalışan İspanyol Wloa/Volla ve Miguel, Silistre'deki köprüyü inşa eden Avusturyalı köprü mimarı Andon/Antoin, mühtedi teknik ressam Mustafa, tersânedeki gemi inşa işlerinde çalışan

kavâid-i bahriyye, which included naval and navigational instructions and regulations. Captains were requested to carry along *Kitâb-i Bahriye* (The Book of Sea) of Pîrî Reis, and were asked to contribute to this seminal work with their own observations, comments and experiences. Among the numerous tools and apparatus that were required to be carried aboard were "iskandil", which is a sounding lead for measuring the depth of the sea and the formation of the seabed, a sandglass (kum saatı), a hand glass (fula), a quadrant (rub' tahtası), a ship compass (gemi pusulası), a set square with wood (gönye maa tahta), a pair of compasses, an illustrated celestial globe, and other tools, along with maps indicating strategic and fortified sites.¹²

Selim III's Foreign Engineer Recruitment Policy The French Mission

In his endeavors to uphold the modernization initiatives, Selim III followed an international policy that attempted to receive technological support from different nations and exploit existing rivalries rather than relying on a particular country. It is in fact known that during the period in question, the French, Swedish and British technicians in particular were actively involved in shipbuilding and shipyard works.¹³

Among the French technicians, Jacques-Balthasar Le Brun was the most influential engineer in terms of his works and contribution to Ottoman naval power. As a shipwright, Le Brun taught the science of shipbuilding as well as engineering classes at the *Hendesehâne* (Engineering School), made significant contributions to the curriculum and field manual of the Naval Engineering School, designed and produced new naval tools and equipment, sent models and measures to other shipwrights working on the building of ships, and developed new techniques for launching ships of the line, 59-zira long ship of the line *Arslân-i Bahrî*, 33-zira long corvette *Selâbetnûmâ*; the gigantic, 47-meter long 122-gun ship of the line *Selîmiye*, 53-zira long 50- gun frigate *Mesken-i Gazî*, 47-meter long 82-gun ship of the line *Bâdi-i Nusret*, 47-meter long 82-gun ship of the line *Tâvus-i Bahrî*, and the 53-zira long 50-guns frigate *Bedr-i Zafer* were all completed through his efforts. Along with Engineer Antoin, he also contributed towards the construction of the *Cengâver*, *Şucâ-i Bahrî*, *Sâika-bâd* and *Âteşfeşân*, all of which were 37 zira long 26 gun corvettes. Other French technicians, including shipbuilding engineer Jean-Baptiste Benoit and his son Honoré Benoit, Kiryas (caulker), Petri (sailmaker), Adriya (Antoine, architect), Casey (ironsmith), Ferregeau (underwater architect/hydraulic engineer), Dushan Dumat (engineer), A. L. Barabé (geodesy expert), A. L. Castellan (draughtsman), Joseph Benoit (bore specialist), Marko Vasalu and his four sons, Sharlo, Antuvan, Petro and Nikola (block makers), Paralé (teacher of cartography, geography and



Osmancı ve diğer uluslardan savaş gemileri İzmir limanında, 1829 (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Warships of Ottoman Empire and other nations at Izmir, 1829 (İstanbul Naval Museum Collection)

Cenevizli demirci Yakomi, Venedikli marangoz Yozop önemli katkılarında bulunmuşlardır.¹⁶

Yerli Unsurlar

Yabancı mühendislerin ya da teknisyenlerin Osmanlı denizciliğine yaptıkları katkılar yadsınamazsa da müslüman ya da farklı dinlere mensup Osmanlı teknisyenlerinin de önemli işler yaptıkları ve bilhassa gemi mimarı, alet/ekipman imalatçısı, marangoz, demirci, hafif silah tamircisi, mimar, oymacı, kuru havuz sıvacısı ve deniz cerrahı olarak faliyet gösterdikleri anlaşılmaktadır.

Bunlar arasında gemi mimarı Çamlıcalı Kalfa-Mimar Kara Yorgi 1793-1794 yılında Kemer'de 45 ziralık 42 toplu ve bakırla kaplı Gazâl-i Bahrî isimli fırkateyn ile 27 ziralık 22 toplu ve yine bakırla kaplı Mürg-i Bahrî korvetini inşa etmiştir. Pedro ve Manol Kalfa ilk kuru havuzun inşasında bir gemi mühendisinin maiyetinde ayak mimarı ve marangoz olarak çalışmışlardır. Dağ mimarı Antuvan, burgucubaşı Anesti ve Vasil Kalfa; burgucubaşı ve baş mimar Nikoli Kalfa ve Anastas Kalfa; hammalbaşı Petro; ayak mimarı ve burgucubaşı Dimitri Kalfa; mühendis Tanaş, ikinci mimar Isterbo/Isterbiyo; dağ mühendisi Yani; 1790'da Bodrum'da 51 ziralık 66 toplu Hilâl-i Zafer kalyonunu inşa eden mimar Papaço (Joseppo) Kalfa; 1794'te Gemlik'te 57 ziralık 74 toplu Ejder-i Bahrî ile 59 ziralık 76 toplu Beşâretnümâ kalyonlarının mimarı Nevsim Kalfa; Sinop ve Bodrum'da 55 ziralık 72 toplu Feyz-i Hüdâ, 47 ziralık 60 toplu Fâtih-i Bahrî, 53 ziralık 68 toplu Pertev-i Nusret, 57 ziralık 74 toplu Şehbâz-i Bahrî, 59 ziralık 74 toplu Heybetendâz isimli kalyonların mimarı

navigation), Penyola (shipwright), Emenili Enegli (engineer), Rikali (pilot), Petro (whetstone master), Romus (engineer), Tortil (architect), François Kauffer (architect, draughtsman and engineer), Antoine (engineer), and General Baron de Juchereau de St. Denys (engineer and fortification expert) also assumed important positions during this period.¹⁴

The Swedish Mission

Among the Swedish engineers that played a considerable role in the development of Ottoman seafaring were A. E. Rhodé, Fredrick Ludwig Af Klintberg (shipwright), Kihlberg, Schantz (naval officer), Mihrrhen (naval officer), Weidenhelm (naval officer), Hörling, Malmen (naval gunner), Carlstrand, Hallen (draughtsman), Lijorgen, Löngren (woodworker), Leon (ironsmith), Bragan (stone cutter), Elmström (block/pulley master) and Lakos. The most significant contribution of the Swedish team was to the construction of the first dry dock. As the chairman, and more importantly the chief engineer of the committee, underwater construction expert A. E. Rhodé designed, apart from the dry dock and 9 other slipways, built 102 wooden workbenches and produced numerous tools and equipment during his service. The apparatus, which he referred to as underwater glass (*sualtı dürbünü*) used for observing underwater construction, is of particular importance. Apart from Rhodé, shipwright Klintberg designed the 35-zira long 26-gun corvette *Rehber-i Nusret*, 59-zira long 76-gun ship of the line *Kaplan-i Bahrî* and the 33-zira long 22-gun corvette *Meserret-i Bahir*.¹⁵

Nikolay/Nikoli Kalfa; paşa gemisinde baş marangoz olarak çalışan Hristo; kapudâne gemisinde marangozluk yapan Mavri; Limni'de 1796 yılında inşa edilen 51 ziralık 50 toplu Şevketnümâ kalyonunun mimarı Filip (Philip) Kalfa; tersânedeki kuru havuzun inşasında duvar ustası olarak görev yapan ve Fransız mimar Romus ile birlikte Rodos Limanı'nın derinleştirilmesinde çalışan Trandafil Kalfa; ismi Şubat 1805 bahriye düzenlemeleri kararları doğrultusunda Tersâne-i Âmire'deki büyük havuz yakınında inşa edilen ve yirmi dört saat hizmet veren bir hastahane kadrosuyla bağlantılı olarak zikredilen doktor Masoraki ve cerrah Arbili önemli isimler arasında zikredilebilirler.¹⁷

Fransız, İsviçre ve İngiliz mühendisler, subaylar ve ofîçyaller, özellikle 18. yüzyıl sonlarından itibaren yeni gemi inşa ve indirme metodları, kuru havuzların yapılması, yeni alet ve edevatın imali gibi konularda Osmanlı deniz gücüne önemli katkılarda bulundular. III. Selim'in izlediği uluslararası denge politikası, diplomatik ve siyasi manevraları, onde gelen Avrupa ülkelerinin başkentlerine gönderdiği daimi elçilerden aldığı raporlar işliğinde ve uyguladığı vasıflı elemanlara yüksek ücret verme politikasıyla, İstanbul yabancı mühendisler ve subaylar için büyük bir cazibe merkezi haline geldi. Bu politika öylesine etkili oldu ki ellişerinde resmi belgelerle ve tavsiye mektuplarıyla gelen resmi mühendis ve subaylar yanında birçok vasıflı/vasıfsız kişinin bireysel ya da gruplar halinde Osmanlı

The British, Spanish, Austrian, Venetian and Genoese Missions

As for the British technicians, Daniel (construction), engineer Richard White, who had previously built gunboats on the Thames River, dock architect Olaf and shipwright Spurring were among the names that stand out. It appears that technicians from various other nationalities also worked for the Ottomans from time to time. These include Spaniards Wloa/Volla and Miguel, who worked at the newly founded arms manufactory –within the premises of the shipyard– for the production of rifles and bullets, Austrian bridge builder Andon/Antoin, draughtsman Mustafa, who later converted to Islam, Genoese ironsmith Yakomi, who worked in shipbuilding at the Naval Arsenal, and Venetian carpenter Yozop, all of whom did play important roles in the ongoing projects.¹⁸

Local Shipbuilders

While the contributions of foreign engineers or engineers towards the naval reforms in the Ottoman empire cannot be underestimated, it also appears that Ottoman technicians, Muslim and non-Muslim, also undertook significant tasks and functioned particularly as shipwrights, manufacturers of new tools and equipment, carpenters, ironsmiths, repairers of light arms, architects, augerers, dry dock masons, and naval surgeons.



makamlarına müracaat ederek iş imkânları aradığı görüldü. Bu da Osmanlılara geniş bir insan havuzu içerisinde seçim yapma fırsatı veriyordu.

III. Selim'in yabancı teknisyen istihdam etme politikası aslında iki uzun vadeli sonuç doğuracaktı. Bir taraftan yabancı mühendislerin yoğun olarak görevlendirilmeleri uzun vadede Osmanlı Devleti'ni teknolojik bağımlılığa götürmenin sürecin ilk ipuçlarını verse de bu mühendisler, geleceğin yerli gemi ve havuz yapımcılarının yetişmesinde ve yeni savaş taktiklerinin tanıtılmasında verimli bir eğitim platformunun ya da staj ortamının oluşmasına yol açtılar. 1821-1825 yıllarında Manol Kalfa ile beraber II. Kuru Havuz'u inşa edecek olan baş mühendis ve Mühendishâne hocası Abdülhalim Efendi ve 1857-1870 yılları arasında III. Kuru Havuz'u yapan ve 1874-1876'da ilk kuru havuzun genişletilmesi çalışmasını yürüten Vasil Kalfa daha önce yabancı mühendislerin yürüttükleri projeler sırasında bilgi ve tecrübe kazanmışlardır. Geleneksel yöntemlerle gemi inşa sektöründe çalışan ustalar ve mimarlar bu tecrübelerini yabancılardan edindikleriyle sentezleyerek kendilerini geliştirme fırsatı da bulmuşlardır. Tersâne baş mimarı İsmail Kalfa/Halife, Hammâmîzâde Ahmed, Gülsen Bey, İnegöllü Numan Bey, Ahmed Hâce, Seyyid Mustafa Hoca ve Konyalı Ebubekir bunlardan sadece birkaçıdır. Sonraki yıllarda yerli gemi inşa mühendisleri büyük işlere imza atırlar. Mühendis Mehmed Efendi ve mimar Mehmed Usta, 64.48 metre



Included among these, Foreman-Architect Kara Yorgi of Çamlıca who built the *Gazâl-i Bahrî* (a 45 zira long 42 gun frigate, covered with copper) and the *Mürg-i Bahrî* (a 27 zira long 22 gun corvette, also sheathed with copper) in Kemer between 1793 and 1794. Pedro and Manol Kalfa worked as base architects and carpenters under the patronage of a shipwright in the construction of the first dry dock. Mountain architect Antuvan, chief augerers Anesti and Vasil Kalfa, chief augerer and chief architect Nikoli Kalfa and Anastas Kalfa, chief porter Petro, base architect and chief augerer Dimitri Kalfa; engineer Tanaş, architect second-in-chief Isterbo/Isterbiyo; mountain engineer Yani; architect Papaço (Joseppo) Kalfa, who built the 51- zira long 66-gun ship of the line *Hilâl-i Zafer* at Bodrum in 1790, the architect Nevsim Kalfa, who designed the 57- zira long 74-gun ship of the line *Ejder-i Bahrî* and 59- zira long 76-gun *Beşâretnûmâ* in Gemlik in 1794. Nikolay/Nikoli Kalfa, who was the architect of the 55- zira long 72-gun *Feyz-i Hüdâ*, 47- zira long 60-gun *Fâtih-i Bahrî*, 53-zira long 68-gun *Pertev-i Nuşret*, 57- zira long 74-gun *Şehbâz-i Bahrî*, and 59-zira long 74-gun *Heybetendâz* in Sinop and Bodrum; Hristo, who was employed as chief carpenter in the *pasha* ship; Mavri who worked as a carpenter on the *kapudâne* (Fleet Flagship), Filip (Philip) Kalfa, who was the architect of the 51-zira long 50-gun ship *Şevketnûmâ* built in Limni (Lemnos) in 1796; Trandafil Kalfa, who worked as a mason in the construction of the dry dock at the Arsenal and collaborated with French architect Romus in deepening the harbor of Rhodes; Doctor Masoraki, whose name is mentioned in connection with the staff of a hospital built near the large dry dock near the Imperial Naval Arsenal as part of the naval resolutions (*Bahriye Kânnunnâmesi*) of February 1805 and who served around the clock; and finally, surgeon Arbili can be considered among the names that stand out during this period.¹⁷

French, Swedish and British engineers, officers and officials made significant contributions to the Ottoman sea power particularly as of the late 18th century with respect to innovative shipbuilding and launching methods, the construction of dry docks, and the production of new tools and equipment. Through Selim III's international balance policy, diplomatic and political maneuvers and the high-salary strategy for qualified personnel established in light of the reports he received from the permanent ambassadors sent to the capitals of leading European powers, İstanbul soon became a beguiling center of attraction for foreign engineers and officers. This strategy proved so effective that apart from the certified engineers and officers who traveled the Ottoman capital with official documents and letters of recommendation, numerous skilled/unskilled workers applied to the Porte individually or in groups, to seek employment opportunities. Naturally, this provided the Porte with the opportunity to select from a

uzunluğunda, 128 toplu ve 1280 insan kapasiteli büyük Mahmûdiye kalyonunu inşa ettiler. 1245/1830 yılında inşa edilen bu kalyon bir süre zamanının en büyük gemisi olma özelliğini korumuş, Sivastopol bombardımanındaki faaliyetleriyle bir efsane haline gelmiş ve "gazi" ünvanı almıştı. Aynı yıl içinde mimar Mehmed Efendi ve Hasan Kalfa 64 toplu Şerefresân fırkateynini başarıyla tamamlamışlardı.⁸

Sonuç itibariyle III. Selim dönemi Osmanlı denizcilik teşkilatı ve donanması açısından birçok yeniliğe şahit oldu. Yapılan reformlar sayesinde denizcilik işleri ve özellikle personel yapısı bir nizama bağlandı. Özellikle gemi inşa ve seyir konularında teori ve uygulamayı birlikte yürütebilen denizciler yetiştirebilmek için sıkı bir eğitim programı oluşturuldu ve bu konularda yabancılardan da destek alındı. Tüm denizcilik işlerini finanse edebilmek için bir Bahriye Haznesi oluşturuldu.

Gemi inşası için gerekli zengin hammadde kaynakları ve haber alma kanalları sayesinde, yeni tarz yelkenli gemilerin inşası benimsenmeye başlandı, bu gemilerin inşa edileceği eski tersâneler gözden geçirilerek onarılırken bir yandan da yeni gemi tezgahlarının yapımına hız verildi. 1792-1793 yıldından başlamak üzere, su zararlılarına karşı korumak ve daha süratle yol almalarını sağlamak amacıyla, gemilerin karinalarının bakırla Kaplanması gündeme geldi. Haliç'te ilk Osmanlı kuru havuzu İsveçli mühendislerce inşa edildi, gemi demirlerinin yapıldığı Lengerhâne ve gemi plan-projelerinin çizildiği Endâzehâne atölyeleri oluşturuldu, yeni gemi direği monte makineleri ve ateş tulumbaları ihdas edildi, yeni gemi indirme metodu benimsendi, ilk defa gemi jurnalı ya da seyir defteri tutulmaya başlandı, gemilerde yeni bir mutfak ve iaşe sistemi kuruldu ve birçok yenilik bunları takip etti. Kısacası Nizâm-ı Cedid hareketinin denizcilikle ilgili ayağı, siyasi, idari, teknik ve insan faktörüyle genel bir çerçeveye içerisinde ele alındı ve geliştirilmeye çalışıldı.

Notlar

- 1 Stanford J. Shaw, *Between Old and New. The Ottoman Empire under Selim III (1789-1807)*, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press, 1971, s. 150-167.
- 2 Mustafa Kaçar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808'e Kadar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1998, s. 69-137.
- 3 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul, TTK, 2001.
- 4 E. Ziya Karal, "Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalalar", *Tarih Vesikalaları*, 1/3 (1941), s. 210-211.
- 5 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy*, London ve New York, I. B. Tauris Publishers, 2008. (Kitabın ikinci bölümünde bu konu çeşitli örneklerle geniş olarak işlenmektedir.)
- 6 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, s. 32-38.
- 7 İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I:

consierably large specturm of applicants in foreign missions.

Selim III's policy of recruiting foreign technicians would generate two long-term consequences. On the one hand, although the intensive appointment of foreign engineers was the first telltale sign of a pattern that would lead the Ottoman State towards technological dependency in the long term, these engineers nonetheless paved the way for the education of the local ship and dock builders of the future and the creation of a fertile educational platform for the introduction of new battle tactics. Chief engineer and School of Engineering instructor Abdülhalim Efendi, who, along with Manol Kalfa went on to build the Second Dry Dock between 1821 and 1825 and Vasil Kalfa, who built the Third Dry Dock between 1857 and 1870, and supervised the landwards expansion of the First Dry Dock in 1874-1876, had acquired considerable knowledge and experience in the course of the projects formerly conducted by foreign engineers. Foremen and architects who worked in the shipbuilding sector via traditional methods had also found the opportunity to create a new synthesis of the experience they gained from foreigners and further enhance their skills. Chief architect of the Imperial Naval Arsenal Ismail Kalfa/Halife, Hammâmîzâde Ahmed, Gülsen Bey, İnegöllü Numan Bey, Ahmed Hâce, Seyyid Mustafa Hoca and Konyalı Ebubekir are only a few of these outstanding names. In subsequent years, local shipbuilding engineers achieved a number of greater works. Engineer Mehmed Efendi and architect Mehmed Usta together built the ship of the line *Mahmûdiye* of 64.48-m, with 128 guns and a crew of 1280. Completed in 1245/1830, it remained as the largest ship of its time for several years, became legendary for the role it played in the bombardment of Sevastopol and it was subsequently honored with the title "ghazi" or war veteran. Within the same year, Architect Mehmed Efendi and Hasan Kalfa successfully completed the building of the 64-gun frigate *Şerefresân*.⁸

The reign of Selim III witnessed a series of innovation in terms of the Ottoman naval organization and fleet. As part of the reforms, seafaring activities and the personnel structure in particular were systematized. A thorough educational program was devised to train navigators who would be competent enough to simultaneously carry out theory and practice in shipbuilding and navigation. Foreign support was duly sought in this endeavor. Finally, a Treasury of Naval Affairs was created to finance all naval activities.

With the help of rich raw material reserves necessary for shipbuilding and the channels of information, new classes of warships were adopted; while the old shipyards were reviewed and repaired to accommodate the construction of new ships, the implementation of new shipyards were accelerated. As of 1792-93, the method of sheathing the hulls and bottoms of the ships with copper to protect them against wood-eating worms

- Tersânedede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", *150. Yılında Tanzimat* (1992), s. 69-90.
- 8 Tuncay Zorlu, "Ottoman Ship Launching Ceremonies: A Practice between Symbols and Rites", *International Review of Turkology* (IRT), I/1 (Kış 2008), s. 55-63.
- 9 Tuncay Zorlu, *International Review of Turkology*, s. 51-56.
- 10 Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, s. 56.
- 11 Ali Haydar Alpagut - Fevzi Kurtoğlu, *Türkler'in Deniz Harp Sanatına Hizmetleri*, İstanbul, Deniz Matbaası, 1936, s. 48. Ayrıca bkz., İ. Bülent İşin, *Osmâni Bahriyesi Kronolojisi 1299-1220*, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2004, s. 152.
- 12 Kemal Beydilli, *Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishane, Mühendishane Matbaası ve Kütüphanesi 1776-1826*, s. 374-377.
- 13 İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi-Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı*, (İstanbul, 1994), s. 177-192.
- 14 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, s. 78-79.
- 15 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, s. 90-92.
- 16 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, s. 93.
- 17 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, s. 97.
- 18 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, s. 98-109.

and other harmful water creatures and to increase sailing speed was brought to the fore. The first Ottoman dry dock was built on the Golden Horn by the Swedish engineers; *tengerhâne* and *endâzehâne* workshops were created in which anchors were manufactured and ship draughts were respectively designed. The new mast machines for fitting the masts in their places and pumps and fire conduits, as well as a new ship launching method were adopted, the first logbooks were introduced to the ships, a centralized kitchen and provisioning system was implemented aboard the ships. These innovations were soon followed by a number of others. In short, the naval reforms of the *Nizam-ı Cedid* (New Order) movement were addressed and developed within an overall framework of political, administrative, technical and human factors.

Endnotes

- 1 Stanford J. Shaw, *Between Old and New. The Ottoman Empire under Selim III (1789-1807)*, Cambridge-Massachusetts, Harvard University Press, 1971, pp. 150-167.
- 2 Mustafa Kaçar, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Askeri Teknik Eğitimde Modernleşme Çalışmaları ve Mühendishanelerin Kuruluşu (1808'e Kadar)", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, İstanbul, İstanbul University Faculty of Letters Publications, 1998, pp. 69-137.
- 3 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul, TTK, 2001.
- 4 E. Ziya Karal, "Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikalari I*, nr. 3 (1941), pp. 210-211.
- 5 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernisation of the Ottoman Navy*, London - New York, I.B. Tauris Publishers, 2008. (In the second chapter of the book, this subject is addressed in detail through various examples.)
- 6 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, pp. 32-38.
- 7 İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesinde Modernleşme Hareketleri I: Tersânedede Büyük Havuz İnşası (1794-1800)", *150. Yılında Tanzimat* (1992), pp. 69-90.
- 8 Tuncay Zorlu, "Ottoman Ship Launching Ceremonies: A Practice between Symbols and Rites", *International Review of Turkology* (IRT), V. 1, nr. 1 (Winter 2008), pp. 55-63.
- 9 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, pp. 51-56.
- 10 Stanford J. Shaw, *Between Old and New*, p. 56.
- 11 Ali Haydar Alpagut - Fevzi Kurtoğlu, *Türkler'in Deniz Harp Sanatına Hizmetleri*, İstanbul, Deniz Matbaası, 1936, p. 48. Also see, İ. Bülent İşin, *Osmâni Bahriyesi Kronolojisi 1299-1220*, Ankara, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2004, p. 152.
- 12 Kemal Beydilli, *Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishane, Mühendishane Matbaası ve Kütüphanesi 1776-1826*, s. 374-377.
- 13 İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi-Prof. Dr. Hakkı Dursun Yıldız Hatıra Sayısı* (İstanbul, 1994), pp. 177-192.
- 14 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, pp. 78-79.
- 15 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, pp. 90-92.
- 16 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, p. 93.
- 17 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, p. 97.
- 18 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, pp. 98-109.

—
Serhat Güvenç

Osmancı Bahriyesi'nin Dreadnot Çağını Yakalama Girişimleri, 1909-1914¹

Osmancı Devleti, 20. yüzyıla büyük güç sıfatını yitirmiş ve neredeyse donanmasız bir ülke olarak girmiştir. Donanmayı güçlendirmeye yönelik en son girişim Kırım Savaşı'ni izleyen dönemde gerçekleşmiştir. Bu girişimi birbiriyle bağlantılı iki nedene bağlamak olasıdır. Birinci neden siyasetidir. Kırım Savaşı'ndan kısa süre sonra 1856'da Osmancı Devleti, Avrupa devletler sistemine eklenmiştir. İkinci neden ise askeridir. Kırım Savaşı deniz gücünün önemi kez daha teyit etmiştir. 1861'de tahta çıkan Sultan Abdülaziz'i büyük donanma kurmaya yöneltten Kırım Savaşı deneyimdir. Çünkü kuvvetli bir donanma, hem Avrupa devletler sisteminde büyük güç olmanın bir gereği, hem de simgesidir. Ancak Sultan Abdülaziz'in bu girişimi, Osmancı hazinesinin taşıyabileceğinin ötesinde yük getirmiştir. Üstelik bir programa bağlanmayan gemi alımlarıyla tonaj ve sayica büyük, ancak harekat yeteneği sınırlı bir donanma oluşturulabilmiştir. Bu hantal donanma, Osmancı borçlarının da baş sorumlusu sayılınca, deniz gücüne yatırım uzunca süre kamuoyundan destek bulamamıştır.² Türk deniz harp tarihinde bu dönemin ruh halini en iyi "Donanma istemezük" sloganının yansığı ifade edilir.³

II. Abdülhamid'in tahta çıktığı 1876'dan ve II. Meşrutiyet'in ilan edildiği 1908'e kadar olan dönemde Osmancı Bahriyesi'nin "karantık çağrı" olarak anılır. Anılan evrede donanma Haliç'e tıkkılıp kalmış, etkili bir kuvvet olma niteliğini büyük ölçüde yitirmiştir. Yaygın kanı II. Abdülhamid'in donanmayı bilişli olarak zayıf bırakmayı tercih ettiği yönündedir. Bazı tarihçilere göre ise, asıl neden donanmayı destekleyecek mali kaynakların yetersizliği, hatta yokluğudur.⁴ Ancak II. Abdülhamid'in donanmadan kuşku duyduğuna şüphe yoktur. Bu kuşkunun ipuçlarına, örneğin dönemin İngiliz Deniz Ateşi Albay Mark Kerr'in anılarında rastlanmaktadır. Albay Kerr, 1905'de Yıldız Sarayı'na davet edilir. Gerekçe padişahın kendisiyle denizaltılar hakkında görüşme arzusudur. Kerr'e göre padişahın denizaltılarla ilgisinin altında, kendisini ve Yıldız Sarayı'ni hedef alamayacak bir deniz silahı arayışı yatomaktadır. Güçlü toplarla donatılmış harp gemileri, silahlarını siyasal iktidara doğrultubildi. Ana silahı torpido olan denizaltılar ise sadece deniz hedeflerine karşı etkiliydi. Özette bu görüşmeden aktarılan II. Abdülhamid'in siyaseten risksiz, ancak etkili bir deniz kuvvetinin denizaltılarla mümkün olup olmayacağına kafa yordguna işaret etmektedir.⁵

II. Abdülhamid ve denizaltı bağlantısının geçmişi 1905'teki görüşmeden bir hayli eskiye dayanmaktadır. 1880'li yıllarda boy gösteren denizaltıları donanmasına katan ilk katan ülkelerden

The Ottoman Navy in the Age of Dreadnoughts, 1909-1914¹

By the time the Ottoman State entered the 20th century, it had lost its status as a great power and possessed a navy that was almost extinct. The final efforts to strengthen the navy were made in the period subsequent to the Crimean War and can be attributed to two interrelated reasons. The first one of these is political. In 1856, shortly after Crimean War, the Ottoman State was admitted into the European states-system. The second reason is strategic. The Crimean War reaffirmed the significance of naval power. What prompted Sultan Abdülaziz, who acceded to the throne in 1861, to build a big navy was, in fact, the lessons learnt from the Crimean War. It had become evident that a powerful navy was both a requisite and a symbol for great power status in the European states-system. However, the efforts of Sultan Abdülaziz strained the Ottoman treasury to the limits. Furthermore, due to the absence of a systematized program in the acquisition of ships, the scope of the navy was limited; the fleet comprised a large number of ships with high tonnage, but they proved to be less maneuverable. Once this cumbersome navy was regarded as the primary cause of the Empire's debts, allocating funds to Ottoman sea power received little, if any support from the public.² It is therefore argued that the spirit of this period in Turkish naval war period is best reflected in the slogan, "Donanma istemezük" (We want no navy).³

The period that extends from Sultan Abdülhamid's accession to the throne in 1876 to the proclamation of the Second Constitution in 1908 is generally referred to as the "dark age" of the Ottoman Navy. During the period in question, the navy was confined to the Golden Horn and had largely lost the impetus to be regarded as an effective force. The prevailing view is that Abdülhamid II deliberately condoned the weakening of the navy. According to some historians, the real reason; however, lies in the insufficiency or even the total absence of financial resources to fund the navy.⁴ Nonetheless, there is no doubt that Abdülhamid II displayed skepticism towards the navy. The first signs of this skepticism are encountered in the memoirs, for example, of Admiral Mark Kerr, the British Naval Attaché of the period. Admiral Kerr was invited to Yıldız Palace in 1905. The invitation was extended due to the Sultan's wish to discuss submarines with the Admiral. According to Kerr, the Sultan's sudden interest in submarines was rooted in his search for a naval weapon that would not be able to directly target him or the Yıldız Palace. Heavily armed warships could potentially point their guns at



HMS Dreadnought'un denize indirilişi (S. Güvenç Koleksiyonu)
Launch of HMS Dreadnought (S. Güvenç Collection)

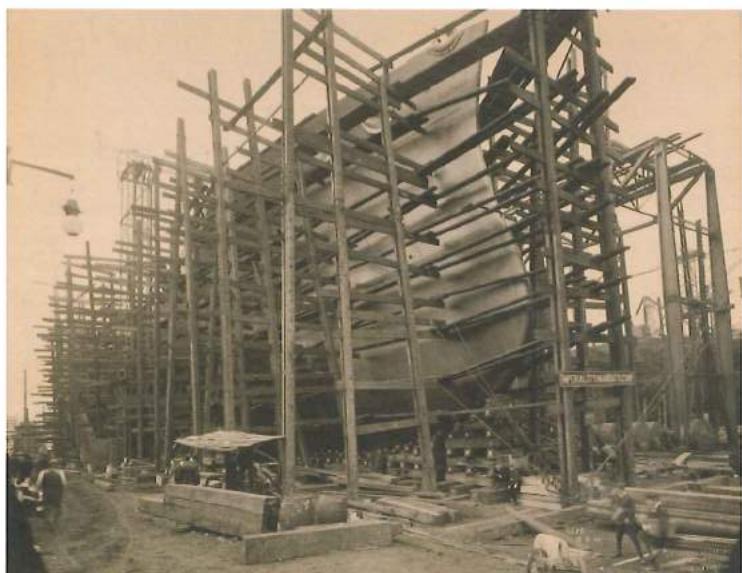
biri Osmanlı Devletidir. Bu ilginç girişim II. Abdülhamid döneminde yapılmıştır. Rüştü henüz ispatlanmamış bir deniz silahı olmaları nedeniyle, denizaltılar harekât gereksinimlerinden çok, Yunanistan'dan geri kalmama çabasıyla Osmanlı donanması için sipariş edilmiştir. Yunanistan, İngiliz Mühendis Garrett'in icadı olan denizaltının ilk müsterisidir. Nordenfeld I denizaltısını satın almıştır. Buna karşılık Osmanlı Devleti de Nordenfeld II ve Nordenfeld III denizaltılarını satın alarak Abdülhamid ve Abdülmecid adıyla hizmete sokmuştur. Daha gelişmiş bir tasarım olan Nordenfelt IV'ye ise Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki rakibi Rusya talip olmuştur. Rusya'nın sipariş ettiği bu denizaltı hiçbir zaman teslim edilememiştir. Osmanlı denizaltıları çok kısa süre sonra hizmetten çıkarılmış ve donanmadaki diğer gemilerle aynı kaderi paylaşıarak Haliç'te kaderine terk edilmiştir.⁶

19. yüzyılın sonlarında yaşanan bu denizaltı edinme yarışı bir bakıma gelecekte yaşanacakların bir habercisidir. Osmanlı Devleti ile komşuları Rusya ve Yunanistan arasında yeni teknoloji ürünü deniz silahları edinme yarışı 20. yılının başında doruğa çıkacaktır. Bu gelişme yalnızca bölgesel dinamiklerin bir sonucu değildir. Rekabeti asıl körikleyen, 1906'da HMS Dreadnought'un İngiliz donanmasına katılmasıyla doğan genel ortamdır. Diğer bir ifadeyle drednot çağıdır. Bu çağ, harp gemisi tasarımları ve yapımında teknolojik devrime karşılık gelen HMS Dreadnought'un ortaya çıkışıyla başlamıştır. Bu harp gemisi, 1860'tan itibaren kaydedilen tüm teknolojik gelişmeleri bünyesinde barındırmaktadır. Kendisinden önce yapılmış ya da kızığa konmuş tüm harp gemileri bir gecede çadıra kalmıştır. İngilizcede korkusuz, gözüpek, tanrıdan başkasından korkmayan anlamına gelen "Dreadnought" ismi, benzer tasarım özellikleri taşıyan harp gemileri için ortak bir tanıma dönüştü. Sonuçta tek tip çaplı, büyük toplarla donatılmış, kalın zırhlı ve yüksek süratli tüm harp gemileri drednot olarak anılmaya başlandı.

the political authority. However, armed solely with torpedoes, submarines were only effective against targets at sea. In short, what is construed from this meeting is that Abdülhamid II contemplated whether the acquisition of submarines could provide a viable solution to a politically risk-free, yet effective naval power.⁶

The history of the connection between Abdülhamid II and submarines dates far beyond the meeting in 1905. The Ottoman State was one of the first countries to have commissioned submarines, which had emerged for the first time around 1880. This intriguing endeavor was undertaken during the reign of Abdülhamid II. As they had not entirely come of age as a naval weapon during that period, rather than meeting operational requirements, the submarines were ordered for the Ottoman navy in an effort to stay abreast of Greece. With the purchase of Nordenfeld I, Greece had become the first customer of the submarine invented by British Engineer Garrett. In response, the Ottoman State purchased Nordenfeld II and III and put these submarines into service under the respective names Abdülhamid and Abdülmecid. Nordenfelt IV, on the other hand, which had a more advanced design, was ordered by—though never delivered to—Russia, the Ottoman State's archrival in the Black Sea. The Ottoman submarines were de-commissioned shortly thereafter and, sharing the same fate as the other ships in the fleet, were abandoned at the Golden Horn.⁶

The race to acquire submarines in late 19th century was in a sense the harbinger of a series of events that would unfold in the future. The race between the Ottoman State and its neighbors Russia and Greece to possess technologically innovative naval weaponry reached its zenith at the turn of the



İlk Osmanlı drednotu Reşadiye'nin Ağustos 1913'teki durumu
(S. Güvenç Koleksiyonu)
Ottoman Imperial Battleship Reşadiye in August 1913 (S. Güvenç Collection)

20. yüzyıla girildiğinde harp gemileri ülkelerin uluslararası güç hiyerarşisindeki konumunun göstergesiymi. 1906'dan sonra uluslararası rekabette yeni ölçüm standarı dreadnot oldu. Ülkeler için dreadnot sahibi olmak güç hiyerarşisinde basamak atlama anlamına gelmeye başladı. Dreadnot çağına dek, Osmanlı Devleti ve komşuları Yunanistan ile Rusya, denizcilik teknolojisindeki yenilikleri, kaynakları izin verdiği ölçüde izlemeye çabaladı. Ancak bu ülkelerin dreadnot edinme arayışları eskiye oranla çok daha büyük kaynaklarını bu uğurda tüketmelerini zorunlu kılmıştır.



Reşadiye'nin 3 Eylül 1913'te denize indirilişi (S. Güvenç Koleksiyonu)
Moments before Reşadiye's launch, September 3, 1913 (S. Güvenç Collection)

Dreadnot çağına girildiğinde Osmanlı Devleti, artık Avrupa'nın büyük güçleri arasında yer almıyordu. 1908'de ilan edilen II. Meşrutiyet ile birlikte devlete ve kurumlarına yeniden yaşamsallık kazandırma ve büyük güç sıfatını yeniden kazanma çabalaları yoğunlaştı. Aynı dönemde deniz gücüne bakış da olumlu yönde değişim gösterdi. Hem yöneticiler, hem de toplum donanmayı bir külfet ya da tehdit olarak değil, siyasal ve toplumsal yenilenmenin bir aracı olarak görmeye başladı. Öyle ki, II. Meşrutiyet sonrasında kurulan Osmanlı Donanma Cemiyeti "Donanma Hayattır" sloganıyla yola çıktı. Cemiyet sadece harp gemisi alımı için yardım toplayan değil, Osmanlıların yurtsever amaçlar için seferber olabileceklerini kanıtlamanın da bir aracı olacaktı.⁷

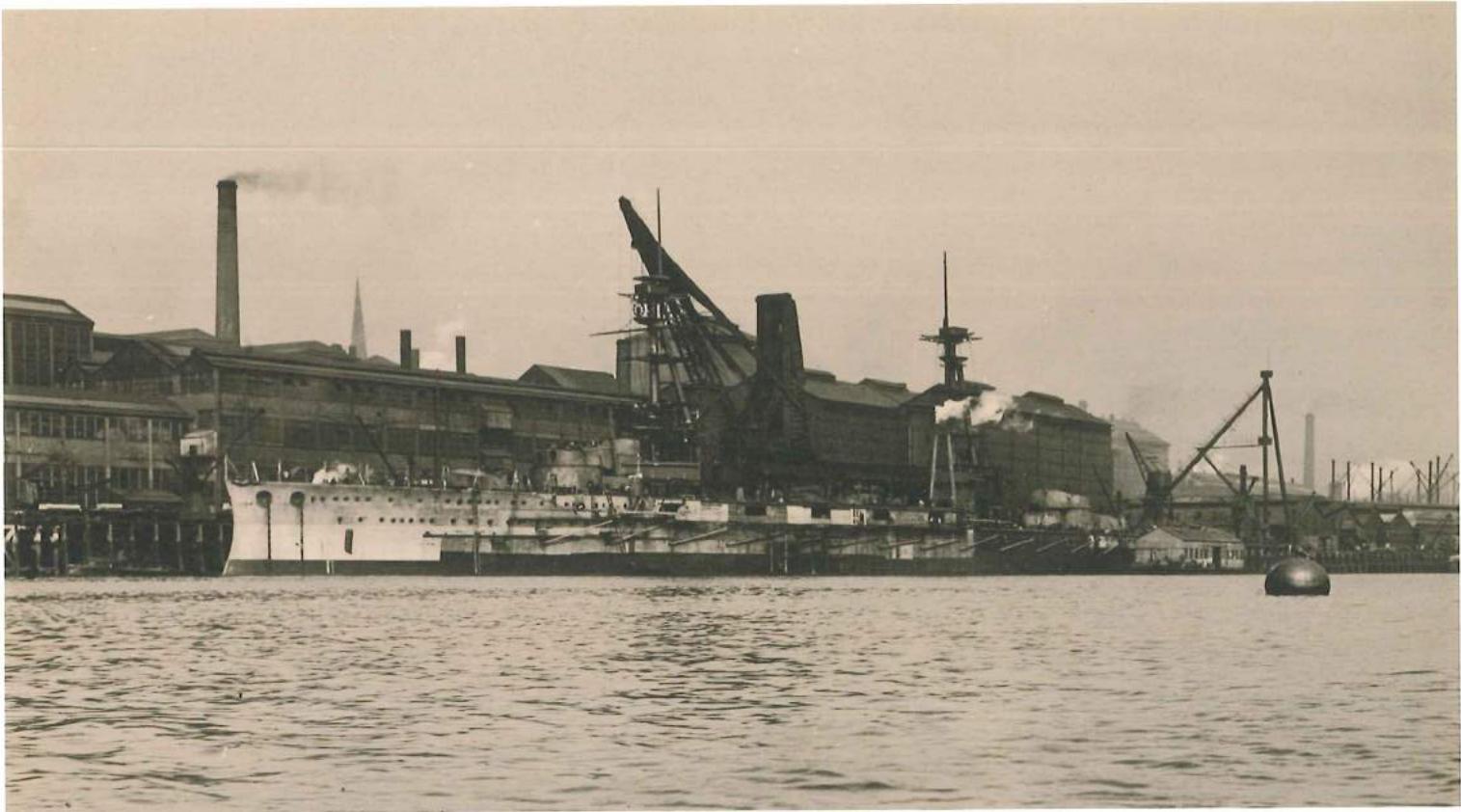
II. Meşrutiyet'le birlikte bahriyenin ıslahı için ilk aşamada İngiltere'den bir bahriye heyeti talep edildi. Bu heyet 1909'da görevi başladı. Osmanlı Devleti'nin yeni deniz politikasının belirlenmesi ve buna uygun donanma programının oluşturulmasında bu heyetin görüşlerinden yararlanılacaktı. Öte yandan Rusya, İngiltere'nin Osmanlı donanmasının

20th century. This development was not merely a consequence of regional dynamics. What particularly intensified it was the opening of a new era through the introduction of HMS Dreadnought to the Royal Navy in 1906; the age of the dreadnought had begun with the conception of HMS Dreadnought, which, at the time, represented a technological revolution in the design and construction of battleships. This particular vessel encompassed all the technological developments that had emerged as of 1860. Overnight, she rendered obsolete the preceding battleships that had been constructed or laid down. The word "dreadnought" or "dreadnaught"—which means a dauntless, bold person, who is fears nothing but God—, was soon adopted as a common term for battleships featuring similar design characteristics. Ultimately, battleships armed with all-big-guns and thick armors and cruising at a fast speed came to be referred to as dreadnoughts.

At the turn of the 20th century, battleships were an indication of a country's status in the power hierarchy. After 1906, the dreadnought was regarded as the new standard of measure in international rivalries. Possessing a dreadnought came to be associated with ascending the hierarchy of power for many countries. Until the age of the dreadnought, the Ottoman State and its neighbors Greece and Russia had strived to follow innovations in naval technology as much as their resources would allow. However, their quest to acquire the dreadnought had obliged these countries to dispose of their financial resources on a much larger scale than before.

By the time the age of the dreadnought had commenced, the Ottoman State was no longer regarded as one of the great powers of Europe. Following the proclamation of the Second Constitution in 1908, the efforts to revive the state and its institutions and the desire to regain great power status gained momentum. During the same period, views on the importance of naval power shifted in a more positive direction. Both the rulers and the public began to conceive of the navy not as a burden or a threat, but rather as a means for political and social rejuvenation; Donanma Cemiyeti (Navy League), founded after the Second Constitutional Era, for example, set out with the slogan, "Navy is Life." The Navy League did not function solely as an institution that would raise the necessary funds for the acquisition of battleships, but also served as the means through which the Ottoman subjects could be mobilized around a patriotic cause.⁷

Subsequent to the proclamation of the Second Constitution, the first endeavor in this direction was to request a naval mission from Britain, which took office in 1909. The objective of this request was to solicit the opinion of the mission in determining a new naval policy for the Ottoman State and the reorganization of a fleet that would undertake this policy.



Osmanlıların Brezilya'dan satın aldığı Sultan Osman-ı Evel drednotunun (önceki adıyla Rio de Janeiro) Tyne Irmağı'nda süren yapımı (S. Güvenç Koleksiyonu) / New Ottoman battleship, Sultan Osman I, formerly Rio de Janeiro, building on the Tyne (S. Güvenç Collection)

yenilenmesine destek vermesinden hoşnut olmadı. Heyetin görevlendirilmemesi için girişimlerde bulundu. Ancak Londra, talebi geri çevirmeleri durumunda Osmanlı hükümetinin Almanya'ya yöneleceğini ve Osmanlı donanma programlarını etkileme olanağından tamamen mahrum kalacaklarını ileri sürdü. Bu gerekçe Ruslara da mantıklı gelmiş olsa gerek. 1913 yılına kadar bir daha bu konuyu gündeme getirmediler.⁸

Aynı sıralarda Yunanistan, donanmasını güçlendirmeye çalışıyordu. Özellikle Salamis Ayaklanması'nı izleyen dönemde, bahriyinin islahı bu ülkede de aciliyet kazandı. Kasım 1909'da Yunan meclisi, deniz kuvvetleri için ilave ödenek çıkarttı. Bu ilave ödenekle, İtalyan Ansaldo Tersanesi'nde yapımı süren 10.120 tonluk bir zırhlı kruvazörün alımı öngörüldü. Bu kruvazören ödenen paranın dörtte biri Mısır'da yerleşik, zengin bir Rum tüccar olan Yorgo Averof tarafından bağışlandığından, kruvazören de onun adı verildi.⁹ Averof'un alımı, Yunan donanmasının güçlendirilme sürecinde önemli bir dönüm noktasıdır. Osmanlılara da teklif edilen bu kruvazörün Yunanlılara kaptırılması, Osmanlı/Türk deniz harp tarihinde genellikle pişmanlıkla anılan bir konudur. Averof kruvazörünün Yunan donanmasına katılmasıyla, Osmanlı-Yunan deniz silahlanma yarışı yeni ve gergin bir aşamaya girmiştir.

Osmanlıların donanmayı güçlendirme niyetini yaşıma

Russia; however, was discontented with Great Britain for having extended support to the revitalization of the Ottoman navy. Efforts were made to prevent the mission from taking office, to which London responded with the justification that in the event the request was declined, the Ottoman State would lean towards Germany and that the British would then be entirely deprived of the opportunity to influence the Ottoman naval program. This justification must have seemed reasonable to the Russians as well, for they did not raise the issue again until 1913.⁸

At roughly the same time, Greece was making an effort to reinforce its own navy. Particularly during the period subsequent to the Salamis Mutiny, the reforming of the navy had become a pressing issue. In November 1909, the Greek Parliament allocated an extraordinary appropriation for the naval forces. The fund was to be used in the acquisition of a 10,120-ton, armored cruiser that was still under construction at the Ansaldo shipyard in Italy. Since a quarter of the cost of the battle cruiser was donated by Georgios Averoff, a rich Greek merchant living in Egypt, the cruiser was named after him.⁹ The acquisition of Averoff is an important turning point in the process of reinforcement of the Greek navy. The lost opportunity to buy this armored cruiser, which was also

geçirmesi, siyasi ve kurumsal istikrarsızlık nedeniyle sürekli ertelendi. Nerdeyse üç ayda bir Bahriye Nazırının değiştiği bir ortamda bahriye politikası belirlemek zordu.¹⁰ Donanma programı ancak 1910 yılında tamamlanabildi ve onay için Sadaret'e gönderildi.¹¹ Bölgesel rakipleri Rusya'nın Japonya ile yaptığı deniz savaşlarından alınan dersler ışığında Osmanlı Devleti dreadnotlar etrafında oluşturulacak bir donanma kurmaya niyetlendi.¹² Dreadnotları içeren yeni ve güçlü bir donanma oluşturma niyetinin önünde iki temel engel söz konusudur. Birinci engel mali imkânsızlıktır. Bu nedenle donanma programı bir türlü bütün halinde yürürlüğe konamamıştır. Bu yüzden 1911'den itibaren tek tek dreadnot alımına yönelinmiştir.

Diğer engel ise İngiliz Bahriye Heyeti'dir. Heyet, dreadnot alımına şiddetle karşı çıkmıştır. A. Büyüktuğrul, bunun "başka milletlerin dreadnot yapmasını önlemeye yönelik özel bir İngiliz politikası"nı yansittığını iddia etmiştir.¹³ Bu yargı pek yersiz değildir. Özellikle Bahriye Nazırlığı döneminde Winston Churchill'in başka ülkelerin dreadnot edinme girişimlerinden hiç de hoşnut olmadığı bilinmektedir. Örneğin Güney Amerika ülkelerinden Brezilya, Arjantin ve Şili'nin verdiği dreadnot siparişleri için "bu onlar için spor, bizim içinse ölüm kalm meselesi" ifadesini kullanmıştır.¹⁴ Büyük güçler dışında kalan ülkelerin elindeki dreadnotlar bir kaygı unsudur. Çünkü İngiltere, Almanya ile kırın kırana bir dreadnot yarışına girmiştir. Bu yarışta üçüncü ülkelerin elindeki dreadnotların Almanya'nın eline geçmesi Avrupa güçler dengesini ciddi biçimde etkileyebilirdi. Öte yandan bu konuda, İngiliz Hariciyesi ile Bahriye Nezareti arasında ciddi yaklaşım farklılıkları göze çarpmaktadır. Bir yanda İngiliz Bahriye Nezareti, Osmanlı Devleti ve Yunanistan gibi ülkeleri, gönderdiği bahriye heyetleri aracılığıyla dreadnot yapımından caydırıma çalışırken, İngiliz Hariciyesi ise bu ülkelerden İngiliz tersanelerine uluslararası rekabette avantaj sağlayacak yeni dreadnot siparişleri almaya uğraşmıştır.¹⁵ İngiliz hükümeti, en azından I. Dünya Savaşı patlak verene dek Churchill'in kaygılarını pek de dikkate almamıştır.¹⁶

Osmanlı bahriyesinin dreadnot alım süreci Mart 1911'de bir heyetin İngiltere'deki çeşitli tersaneleri ziyaretiyle resmen başlamıştır. İngiliz basınında çıkan haberlere göre 4 Nisan 1911'de Bahriye Nezareti biri Armstrong, diğeri Vickers tersanelerinde inşa edilmek üzere dreadnot tipi iki muharebe gemisi sipariş edilmesini önermiştir. 23.000 tonluk bu harp gemileri ana silah olarak 10 adet 13,5 inçlik topla donatılacaktır. 31.000 BG'lik Babcock-Wilcox kazanları ve Parsons türbinleriyle güçlendirilecek gemilerin 21 knot sürat yapması öngörülümüştü.¹⁷ İngilizlerin HMS Iron Duke sınıfı muharebe gemileriyle aynı tarihlerde sipariş edildiklerinden, Osmanlı dreadnotları büyük ölçüde bu sınıfın özelliklerini paylaşıyordu.¹⁸

offered to the Ottomans, is a subject recalled with great regret in the Ottoman-Turkish naval history. Upon the addition of Averoff to the Greek fleet, the naval arms race between the Ottomans and the Greeks entered a new and highly charged phase.

The implementation of the Ottoman efforts to reinforce the navy was continuously postponed due to political and administrative instability. It was difficult to determine a naval policy in an environment in which a new Minister of Naval Affairs was reassigned almost every three months.¹⁰ The naval program was finally completed in 1910 and was sent to Sadaret, or the Office of the Grand Vizier for approval.¹¹ In light of the lessons learned from the naval battles between Russia and Japan, the Ottoman State decided to create a new and powerful fleet around dreadnoughts.¹² This decision; however, encountered two fundamental obstacles: The first was the financial impossibility. Thus, the naval program was never implemented in its entirety and, as of 1911, dreadnoughts were purchased one at a time.

The other obstacle was the British Naval Mission, which vigorously objected to acquiring of dreadnoughts. Büyüktuğrul argues that this opposition was embedded in "a specific British policy geared towards preventing other nations from obtaining dreadnoughts."¹³ This view is not entirely unfounded. It is known that particularly during the time he served as First Lord of the Admiralty, Winston Churchill strongly disapproved of the attempts of other countries to obtain dreadnoughts. For instance, with respect to the dreadnought orders placed by South American countries such as Brazil, Argentina and Chile, Churchill notes, "It is only a sports for them; while it's a matter of life and death for us."¹⁴ The presence of dreadnoughts in the hands of minor powers was a matter of serious concern, for Great Britain and Germany were locked in a strategic struggle to acquire dreadnoughts. If Germany were to obtain the dreadnoughts owned by tertiary countries, the balance of power in Europe could be greatly affected. On the other hand, there were significant discrepancies in the approaches of the British Foreign Office and the Admiralty to the issue. On the one hand, while the British Admiralty strived –through the missions it dispatched– to discourage Greece and the Ottoman State from ordering dreadnoughts, the Foreign Office endeavored to obtain new dreadnought orders from these countries; the construction of dreadnoughts would provide the British dockyards with a distinct advantage in international competition.¹⁵ The British Government did not take into consideration the concerns of Churchill, certainly not until World War One broke out.¹⁶

The Ottoman Navy's process of purchasing dreadnoughts officially commenced with a visit made by a delegation to various shipyards in Great Britain in March 1911. According to

Tablo 1 — Reşadiye'nin Teknik Özellikleri

İnşa Yeri	Vickers
Kızıga Konuluşu	Ağustos 1911
Mürettebat	1130
Deplasman Tonaj	23.000 ton (25.250 ton tam yükle)
Boyutlar (Boy-En-Draft)	559,5 x 92 x 30 feet
Ana Tahrik	Parsons/ 4 Pervane
Süratı	21 mil
Silahlar	10 x 13,5/45 inçlik top 16 x 6/50 inçlik top 2 x 3 inç (uçaksavar) 2 x denizaltı torpedo kovası

Kaynak: Jane's Fighting Ships of World War I, 1919 tıpkıbasımı. London, Random House Group Ltd., 2001, s. 37.

Osmalı arşiv belgelerinde bu siparişlere ilişkin biraz daha ayrıntılı ve farklı bilgiler bulunmaktadır. Örneğin, ilk sözleşme 27 Temmuz 1911'de imzalanmıştır. Bu sözleşmeye göre 21.500 tonluk harp gemileri sipariş edilmiştir. Her bir geminin sözleşme bedeli 1.796.500 sterlindir. Ayrıca sözleşmenin 19. maddesi, gemilerin 24 Haziran 1911 tarihinden itibaren 25 ay içinde teslime hazır olmaları şartı getirmiştir. Aksi takdirde tersaneler ciddi cezalar ödemekle yükümlüydü. Öte yandan 1 Ağustos 1911 tarihli bir başka sözleşmede gemilerin boyut ve tonajında değişiklikler yapıldı. Örneğin, sipariş edilen harp gemileri 21.500 tondan 23.000 tona çıkartılmıştır. Bu değişiklikler nedeniyle gemilerin teslime hazır duruma gelmesi için verilen süre dört ay uzatıldı. Değiştirilen sözleşme hükümleri uyarınca gemiler, Kasım 1913'te hazır olacaktı.¹⁹

Bulgelerden ilk bakışta iki dreadnot siparişi verildiği izlenimi doğmaktadır. Aslında 1911'de sadece Vickers'a verilen sipariş kesinleştirilebildi. Armstrong'a sipariş edildiği düşünülen diğer dreadnotun²⁰ kızıga bile konamadığı ancak 1912 yılında anlaşıldı.²¹ V. Reşad adıyla Vickers'a sipariş edilen dreadnotun yapımına daha önce başlanabilmesi Vickers'in Armstrong'a oranla uygun ödeme koşulları önermesiyle ilgiliydi. Osmalı Devleti'nin geminin taksitlerini ödeyebileceğine güvenmeyen Armstrong, inşaatı başlatmamıştır.²² Buna karşın Vickers'in bankacısı olarak bilinen Glyn & Mills, Osmalı hükümetine 600.000 sterlin tutarında avans kredisi açtı. Bu avans Temmuz 1911'de Vickers'a ödendi. Vickers kızıga konulma maliyetini de üstlendi.²³ Zamanla Reşadiye olarak anılmaya başlayan V. Reşad dreadnotuna ilişkin ödeme planına göre, gemi bedeli 22 ay içinde ve sekiz taksitte ödenecekti.²⁴ Reşadiye'nin fiyatı 1.796.500 sterlindi. Mali kaynak yaratmak amacıyla aslında bir İngiliz bankası olan Türkiye Milli Bankası ile bir anlaşma yapıldı. Bu anlaşmaya göre, gemi bedeli tutarında tahvil, altı yıllık bir vadeye yayılacak şekilde bu bankaya kırdırıldı (iskonto edildi). Ödenecek faiz tutarı 285.000 sterlindi.²⁵

Deniz Binbaşı Vasif Ahmed, sipariş edilen ilk Osmalı dreadnotunun önce inşa komisyonu başkanlığına, daha sonra da komutanlığına atandı.²⁶

news reports appearing in the British press, on 4 April 1911, the Ministry of Marine recommended the commission of two dreadnought-class battleships to be constructed at the Armstrong and Vickers shipyards, respectively. These 23,000-ton battleships were to be armed with 10 13.5-inch caliber guns that would serve as main armament. Powered by 31,000-BG Babcock & Wilcox water-tube boilers and Parsons steam turbines, the ships had a speed of 21 knots.¹⁷ As they were ordered concurrently with the HMS Iron Duke class battleships of the British, the Ottoman dreadnoughts shared the characteristics of this vessel to a large extent.¹⁸

Table 1 — Technical Specifications of the Reşadiye

Built in	Vickers
Laid down	August 1911
Crew	1130
Displacement	23,000 tons (25,250 tons-deep load)
Dimension (Length-Beam-Draught)	559.5 x 92 x 30 feet
Propulsion	Parsons/4 screws
Speed	21 knots
Armament	10 x 13.5-inch/45 Mk V guns 16 x 6-inch/50 caliber guns 2 x 3-inch anti-aircraft guns 2 x submerged beam torpedo tubes

Source: Jane's Fighting Ships of World War I, 1919 facsimile (London: Random House Group Ltd., 2001): p. 37.

Documents preserved in the Ottoman archives contain more detailed and diversified information pertaining to these orders. For instance, the first contract was signed on 27 July 1911. According to this contract, battleships with a displacement of 21,500 tons were ordered. The contractual value of each battleship was 1,796,500 Pounds. Furthermore, Clause 19 of the contract stipulated that the battleships would be ready for delivery within 25 months, as from 24 June 1911. In the event of a violation of the contract, the shipyards were obliged to pay heavy penalties. Another contract dated 1 August 1911 entailed certain revisions on the size and displacement of ships. For instance, the displacement of the battleships was increased from 21,500 to 23,000 tons. Due to these amendments made to the original order, the date of delivery was extended by four additional months. As per the revised terms of contract, the ships were to be delivered in November 1913.¹⁹

At first glance, the documents convey the impression that two dreadnoughts were ordered. In reality, only the order from the Vickers shipyard was finalized. It became apparent in 1912 that the dreadnought,²⁰ which was supposed to be ordered from the Armstrong yard, was never laid down.²¹ The construction of the dreadnought Reşad V ordered from Vickers commenced earlier due to the simple fact that Vickers was able to propose more favorable terms of payment than Armstrong had.

Kısa süre sonra hem Yunanistan hem de Rusya, ilk Osmanlı drednotu siparişine yanıt verdi. Atina, önce İngiltere'den bir bahriye heyeti talep etti. Daha sonra da ilk drednot siparişini Alman Vulkan Tersanesi'ne verdi. Osmanlı drednotu bir muharebe gemisiyken, Yunan drednotu bir muharebe kruvazörüydü. Aralarındaki temel fark muharebe gemisi tasarımda zırh korumasıyla daha iyi duruş gücüne öncelik verilirken, muharebe kruvazörlerinde hız ve manevra yeteneğinin öne çıkmasıydı. Salamis adı verilen Yunan drednotunun 14 inç toplu beş adet ikiz taretini ise Amerikan Bethlehem Steel imal edilecekti. Yunanlar, duruş gücü Reşadiye'den düşük, ancak vuruş gücü üstün bir drednot sipariş etmiş oldu. Öte yandan Salamis'in teknik şartnamesinde ciddi sorunlar vardı. Zaman içerisinde projede birkaç kez tadilat yapılması gerekti.²⁷

Aynı sırada Rusya'nın donanma programı da son şeklini alıyordu. 1905 Tsushima yenilgisi sonrası uzun bir arayış dönemiyydi.²⁸ Bu dönem Duma'nın Haziran 1911'de "Bahriye Yasası"nı kabul etmesiyle kapandı. Bu yasyla Rus Karadeniz Filosu için 22.600 tonluk Imperatritsa Maria sınıfı üç drednotun yapımı onaylandı.²⁹ Bu drednotların 1914 yılı içinde filo hizmetine girmeleri öngörülüdü. 1908'de 87 milyon ruble olan donanma harcamaları, bu iddialı programla 1913'te 247 milyon rubleye çıktı. Karadeniz'deki Rus deniz gücünü artırma girişimleri drednot yapımıyla sınırlı kalmış, kara tesis ve kolaylıklarının iyileştirilmesi için hiçbir girişimde bulunulmamıştır.³⁰

Bölgesel deniz silahlanma yarışının iyice ivmelediği bu evrede, Osmanlı bahriyesi 1909'dan beri üzerinde çalıştığı donanma programına son şeklini vermiştir. Toplam 46 parça gemi alımını öngören bu programın toplam maliyeti 19 milyon altın liraya yaklaşmaktadır.

Tablo 2 — II. Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanma Programı

Gemi Tipi	Tonajı	1909 Yılı	1910 Yılı	1911 Yılı	1912 Yılı	1913 Yılı	Altın Olarak Tekil Gemi Değeri	Altın Olarak Toplam Değeri
6 Drednot	23 000	1	2	1	1	1	2 000 000	12 000 000
4 Lider	2 500	0	2	2	0	0	350 000	1 400 000
20 Muhrıp	1 000	0	4	6	5	5	135 000	2 700 000
6 Denizaltı Gemisi	500	0	2	2	1	1	80 000	480 000
1 Denizaltı Kurtarma Gemisi	-	0	1	0	0	0	100 000	100 000
2 Mayın Dökücü Gemi	1 300	0	1	0	1	0	130 000	130 000
1 Onarım Gemisi	5 000	0	1	0	0	0	200 000	200 000
2 Kurtarma Gemisi	500	0	1	0	1	0	50 000	100 000
3 Yüzer Havuz	-	0	1	0	1	1	-	1 550 000
1 Okul Gemisi	4 000	0	0	1	0	1	300 000	300 000
46	1	15	12	10	8			18 960 000

Kaynak: A. Büyüktürk, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi.... 74.*³¹

İngiliz Bahriye Heyeti'nin başında bulunan Amiral Williams bu programa şiddetle karşı çıktı. Londra'ya gönderdiği bir

Reluctant to trust that the Ottoman State make installments on time, Armstrong did not begin the construction process.²² On the contrary, Vickers' bankers Glyn & Mills guaranteed a large advance to the Ottoman State in the amount of nearly 600,000 Pounds. This advance was paid to Vickers in July of 1911. Vickers also assumed the cost to lay down the dreadnought.²³ According to the payment schedule of the dreadnought Reşad V. which came to be known as Reşadiye, the cost of the ship was to be paid within a period of 22 months and in eight installments.²⁴ The cost of Reşadiye was 1,796,500 Pounds. In order to create financial resources, an agreement was reached with the National Bank of Turkey, which in fact was a bank of British origin. According to this agreement, bonds in the amount of the ship's cost were discounted at this bank with a maturity of six years. The amount of interest to be paid was 285,000 Pounds²⁵.

Lieutenant Commander Vasif Ahmed was appointed first as the head of the committee supervising the construction of the first Ottoman dreadnought, and later as its commander.²⁶

Shortly thereafter, both Greece and Russia took turns to respond to the order of the first Ottoman dreadnought. First, Athens demanded a naval mission from Britain. Later, the first dreadnought was ordered from the Vulkan dockyard in Germany. Whereas the Ottoman dreadnought was a battleship, her Greek counterpart was a battle cruiser. The fundamental difference between the two vessels was that the battleship had better survivability, whereas the battle cruiser was superior in terms of speed and maneuverability. The five 14-inch twin turrets of the Greek dreadnought Salamis were to be manufactured by the American corporation Bethlehem Steel. Hence, the Greeks had ordered a dreadnought that had an inferior armor, but a far superior firepower vis-à-vis Reşadiye. However, there were serious problems involved in the technical specifications of the Salamis. In time, several modifications had to be made to the design.²⁷

Meanwhile, the Russian naval program was evolving into its final form. The period subsequent to the 1905 Thushima defeat entailed a long search²⁸, which ended once Duma enacted the "Naval Law" in June 1911. As soon as the law was in effect, the construction of three 22,600-ton, Imperatritsa Maria class dreadnoughts was approved for the Russian Black Sea Fleet.²⁹ These dreadnoughts were to enter the service of the fleet within the year of 1914. With the implementation of this ambitious program, naval expenditures, which amounted to 87 million Rubles in 1908, increased to 247 million Rubles in 1913. Russia's endeavors to reinforce its sea power in the Black Sea were confined to the construction of dreadnoughts and no further attempts were made for the improvement of establishments and amenities on land.³⁰

During the period in which the regional naval armament competition gained considerable momentum, the Ottoman

raporda "cahil Türklerin en kısa sürede dreadnota sahip olma sevdasına" düşüğünden yakınan Williams, daha düşük tonajlı harp gemilerinin alınmasını önerdi.³² Ancak tek engel Amiral Williams değildi. 1 Nisan 1912 tarihinde Sadaret'e gönderilen bu donanma programı tasarısı bakanlar kurulunca değerlendirildi. Mali kaynak yetersizliği gerekçeleriyle, tüm programın uygulanmasının ileriki bir tarihe bırakılmasına karar verildi.³³

1912 yılında patlak veren Balkan Savaşları, ilk Osmanlı dreadnotunun yapımında kesintiye yol açtı. Vickers, Reşadiye'nin Barrow'da devam eden yapımını Kasım 1912 başlarında tek taraflı bir kararla durdurdu. Osmanlı Devleti'nin savaşın ilk aylarında uğradığı ağır kayıplar, Vickers'i Reşadiye'nin akibeti konusunda kaygılandırmıştır. O tarihte dreadnotun yapımı muhafaza güvertesi düzeyine erişmişti.³⁴ Vickers'in kayılarının aksine, Osmanlı Devleti, Balkan Savaşları sürerken bile geminin taksitlerini aksatmadı.³⁵

İnşaata nezaretiyle İngiltere'de bulunan Binbaşı Ahmed Vasif'in seyahatleri, geminin yapımının ne zaman yeniden başladığı konusunda ipuçları veriyor. Eldeki bilgilere göre Binbaşı Ahmed Vasif, 1912'de İstanbul'a geri çağrıldı. 23 Nisan 1913'te İngiltere'deki görevine yeniden döndü.³⁶ Bu nedenle Reşadiye'nin yapımına o tarihlerde yeniden başlandığı düşünülebilir. Vickers ise, tersâne işçilerinin grevini gerekçe göstererek, 12 ay ek süre istedî. Sadrazam Mahmud Şevket Paşa'nın fermanın sıkıştırılması talimatına ve günlük 100 sterlin ceza yükümlülüğüne rağmen, bu gecikmenin önüne geçilememiştir.³⁷ Reşadiye, Eylül 1913'te ancak denize indirilecek duruma gelmiştir. Sözleşmeye göre yani Kasım 1913'te teslimi

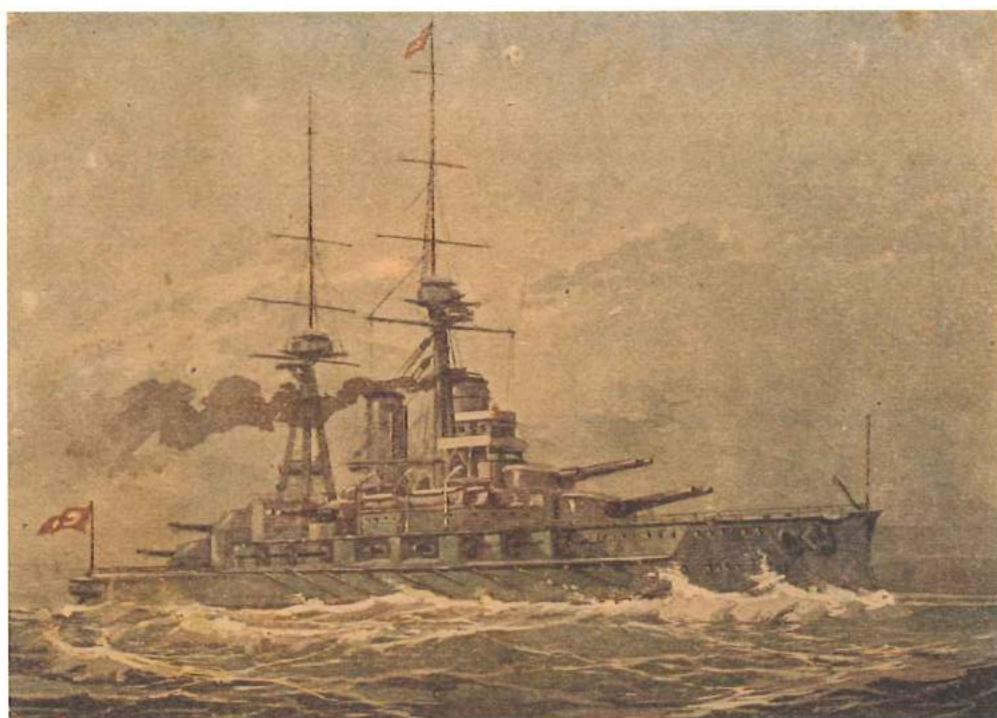
Navy had finalized the naval program that was being developed since 1909. The total cost of this program, which projected the purchase of 46 vessels, amounted to nearly 19 million golden Liras.

Table 2 – Ottoman Naval Program during the Second Constitutional Era

Vessel Type	Displacement	1909 Yılı	1910 Yılı	1911 Yılı	1912 Yılı	1913 Yılı	Value of Ship in Gold	Total Value in Gold
6 Dreadnoughts	23 000	1	2	1	1	1	2 000 000	12 000 000
4 Flotilla Leaders	2 500	0	2	2	0	0	350 000	1 400 000
20 Destroyers	1 000	0	4	6	5	5	135 000	2 700 000
6 Submarines	500	0	2	2	1	1	80 000	480 000
1 Submarine Rescue Ships	-	0	1	0	0	0	100 000	100 000
2 Mine-laying Ships	1 300	0	1	0	1	0	130 000	130 000
1 Repair Ship	5 000	0	1	0	0	0	200 000	200 000
2 Rescue Ships	500	0	1	0	1	0	50 000	100 000
3 Wet Docks	-	0	1	0	1	1		1 550 000
1 School Ship	4 000	0	0	1	0	1	300 000	300 000
46		1	15	12	10	8		18 960 000

Source: Büyüktüğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*..., p. 74.³⁸

Admiral Williams, who at the time was heading the British Naval Mission, strongly objected to the program. In a report he sent to London, Williams complained of "the ignorant Turks' obsession with the idea of obtaining a dreadnought at once," and recommended the purchase of light battleships.³⁹ Still, Admiral Williams was not the only obstacle standing in the way of this endeavor. A draft of the naval program sent to the Office of the Grand Vizier on 1 April 1912 was reviewed by the members of the Cabinet. Based on the Cabinet's decision citing



öngörülen bu dreadnotun tamamlanmasının daha uzun zaman alacağı artık kesindi. İlk Osmanlı dreadnotu Reşadiye 3 Eylül 1913 günü görkemli bir törenle denize indirildi. Dreadnotun başında gül suyu şışesi kırarak denize indiren, Naile Hanım denizcilik gelenekleri uyarınca bu geminin isim annesi oldu.¹⁸

Uzun süre Osmanlı bahriyesini dreadnot siparişinden caydırma çalısan İngiliz Bahriye Heyeti'nin tutumunda da bir değişim oldu. Bu değişim bir ölçüde yeni bir heyet başkanının atanmasıyla ilgilidir. Görev süresi dolan Amiral Williams'ın yerine Amiral Limpus'un görevlendirildiği 12 Ağustos 1912 tarihinde Osmanlı Bahriye Nazırı Mahmud Muhtar Paşa'ya bildirilmiştir.¹⁹ Heyetin yeni başkanı Amiral Limpus bir süre sonra bahriyenin güçlendirilmesine ilişkin görüşlerini ayrıntılı bir raporla Bahriye Nezareti'ne sundu.²⁰ Limpus özetle, Avusturya donanmasına denk bir donanma kurulmasını önerdi. Bu hedefi öneren Amiral Limpus'un kendinden önce görev yapan Amiral Gamble ve Amiral Williams'ın aksine, Osmanlı donanması için dreadnotları da içeren bir programa itiraz etmediği söylenebilir, zira Osmanlı için ölçüt olarak belirlediği Avusturya donanması için dreadnotlar sipariş edilmiştir.²¹

Balkan Savaşları'nda kaybedilen topraklar arasında Ege Adaları da vardı. Kamuoyu ve hükümet, bu kaybı donanmanın güçlüğüne bağlamaktaydı. Yunanistan, Averof gibi bir kruvazöre dayanan üstünlüğüyle Ege Adaları'ni teker teker ele geçirebilmisti. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları sonrasında Ege'de deniz gücü dengesini kendi lehine çevirebilmek için yeni harp gemisi arayışına girmiştir. Güçlü bir donanma, Ege Adaları'nın geleceğine ilişkin müzakerelerde Osmanlı Devleti'nin elini kuvvetlendirecekti. Ancak bunun kısa sürede başarılması gerekiyordu. Gözler kaçınılmaz olarak başka devletler için yaptırılmış ya da yaptırılmakta olan dreadnotlara çevrildi.

Osmanlı coğrafyasında dreadnot rekabeti kızışırken, dünyanın diğer ucunda, Güney Amerika'daki deniz silahlanma yarışı ise hız kesiyordu. Bu kıtada Brezilya'nın İngiliz tersanelerine verdiği üç dreadnot siparişine komşuları, Arjantin ve Şili de ikişer dreadnotla yanıt vermeye çalışmıştı. Ancak Brezilya'nın Minas Geraes ve Sao Paolo dreadnotları teslim alındıktan bir süre sonra 1910 yılı sonunda hizmet dışı edildi. Kasım 1910'da bu gemilerin mürettebatının ayaklanması bu karara yol açmıştır. Brezilya'nın sipariş ettiği üçüncü dreadnot Rio de Janeiro'nun Armstrong tezgâhlarındaki yapımı da aynı gerekçeyle askiya alınmıştır. Arjantin, dreadnot siparişlerini 1910 yılında Amerikan tersanelerine vermişti. Ancak Moreno ve Rivadavia adı verilen bu iki harp gemisinin yapımı istenen hızda ilerlemiyordu. Yarısa en geç katılan Şili ise Almirante Lattore'yi 1911'de, Almirante Cochrane'yi ise 1912'de sipariş edebildi. Ancak kaynak sıkıntısı yaşayan Latin Amerika ülkelerinin nefesi çabuk kesildi ve 1913 yılında ortada dreadnot hevesi giderek azaldı.²²

Aynı yıl bir İngiliz şirketi Bağdat ve Basra vilayetlerinde

insufficient financial resources, the implementation of the entire program was postponed.¹³

The Balkan Wars, which broke out in 1912, resulted in an interruption in the construction of the first Ottoman dreadnought. In early November of 1912, Vickers unilaterally halted the construction of Reşadiye, which was in progress at Barrow. The heavy losses the Ottoman State suffered in the first months of the war troubled Vickers with regards to the future of Reşadiye. At the time, the construction of the dreadnought had reached the protective deck level.¹⁴ Despite the concerns of Vickers, the Ottoman State did not defer any of the installments in the course of the Balkan Wars.¹⁵

The travels of Naval Commander Ahmed Vasif, who was in Great Britain at the time to supervise the construction, offer clues on when the construction process was resumed. Based on the information available, Naval Commander Ahmed Vasif was summoned to İstanbul in 1912, but reassumed his post in Great Britain on 23 April 1913.¹⁶ It can thus be concluded that the construction of Reşadiye resumed around that time. Citing the strike of the shipyard workers as an excuse, Vickers, on the other hand, demanded an additional grace period of 12 months. Despite the orders of Grand Vizier Mahmud Şevket Pasha to pressure the firm and the 100 Pound penalty for delay per day, the postponement of construction could not be avoided.¹⁷ Reşadiye was finally ready to be launched in September 1913. It was certain at that point that the completion of the dreadnought, which had been foreseen for November 1913 in the contract, would take longer than anticipated. The first Ottoman dreadnought Reşadiye was launched on 3 September 1913 with an ostentatious ceremony. In compliance with naval tradition, Naile Hanım, who broke a rose-water bottle against the hull of the dreadnought; christened Reşadiye during her launch.¹⁸

Despite its extended efforts to discourage the Ottoman Navy from ordering the dreadnought, there was a palpable change in the attitude of the British Naval Mission. This change can largely be attributed to the appointment of a new chief of commission. On 12 August 1912, Ottoman Minister of Naval Affairs Mahmud Muhtar Pasha was informed that Admiral Limpus was to succeed Rear Admiral Williams when the latter's term of office ended.¹⁹ In a detailed report he soon submitted to the Admiralty, the new Naval Advisor Admiral Limpus presented his views on the reinforcement of the navy.²⁰ In summary, Limpus proposed the creation of a fleet that would parallel that of Austria. It can thus be said that contrary to his predecessors Vice Admiral Sir Gamble and Read Admiral Williams, Admiral Limpus did not object to a program that included dreadnoughts for the Ottoman navy. Dreadnoughts similar to those of the Austrian fleet, which Limpus deemed as criteria for the Ottomans, were soon ordered.²¹

petrol imtiyazları tanınması karşılığında, Brezilya'nın geçici olarak hizmet dışı bıraktığı Minas Geraes ve Sao Paulo dreadnotlarını satın alarak Osmanlı donanmasına devretme önerisi yaptı.⁴³ Ancak Brezilya'nın üçüncü dreadnotu Rio de Janeiro muhtemel alıcılar açısından çok daha cazip bir harp gemisiydi. Daha yeni bir tasarımdı ve o dönemde dünyanın en güçlü harp gemilerinden birisi sayılıyordu. Zaten Rus, İtalyan ve Osmanlı hükümetleri bu gemi için ayrı ayrı Brezilya hükümetinin nabzını yoklamış ve gizlice teklifler yapmıştır.⁴⁴

Tablo 3 – Rio de Janeiro (Sultan Osman-ı Evvel) Teknik Özellikleri

İnşa Yeri	Armstrong, Elswick Tersanesi
Kızıga Konuluşu	Eylül 1911
Mürettebat	1267
Deplasman Tonaj	27.500 ton (30.250 ton tam yükle)
Boyutlar (Boy-En-Draft)	671,5 x 89 x 30,5 feet
Ana Tahrik	Parsons/ 4 Pervane
Sürati	22 mil
Silahlar	14 x 12/50 inçlik top 20 x 6/50 inçlik top 8 x 3 inç 2 x 3 inç (uçaksavar) 4 x 3 pdr. 1 x 3 pdr. (uçaksavar) 2 x Denizaltı torpido kovani

Kaynak: *Jane's Fighting Ships of World War I*, 1919 tıpkıbasımı. London, Random House Group Ltd., 2001, s. 38.

Brezilya hükümeti, Eylül 1913'ten itibaren bu gemi için resmen alıcı aramaya başladı. Bu güçlü dreadnotun akibi, aralarında bölgесel deniz gücü yarışı olan ülkeler tarafından yakından izlendi ve etkilenmeye çalışıldı. Örneğin gemiye İtalya'nın talip olduğu ve İngiltere'nin bu satışa bir itirazı olmayacağı el altından Fransızlara duyuruldu. Bu nedenle Fransızlar, geminin alımı için Yunanistan'a kredi açmanın kendi çıkarlarına uygun olduğunu düşündü. Fransızların bu niyetlerinden haberdar olunca İngiliz Bahriye Nezareti Armstrong'a bu geminin Fransız kredisiyle Yunanistan'a satışı dışındaki seçenekleri değerlendirmeme talimatı verdi.⁴⁵

Ancak Aralık ayı başında, gemiye bir başka ülkenin daha talip olduğu Brezilya tarafından duyuruldu. Gemiye mevcut haliyle biçimlen fiyat 2.700.000 sterlindir. Teklifi yapan ülke, 250.000 sterlini derhal, 940.000 sterlini ise birkaç hafta içinde olmak üzere 1.190.000 sterlin peşinat öneriyordu. Teklifi cazip bulan Brezilya hükümeti, geminin adı henüz kendilerince de meşhul bir ülkeye satıldığını bu ülkedeki İngiliz Büyükelçiliği'ne 11 Aralık 1913 günü ilettii. İki gün sonra İstanbul'daki İngiliz Büyükelçiliği, Osmanlı Devleti'nin gemiye talip olduğuuna ilişkin ilk mesajı geçti. Kısa süre sonra İngiliz basını da konuyu haber yaptı.⁴⁶

Osmanlı Devleti'nin bu muharebe gemisi için başlangıçta 2.000.000 sterlin önerdiği düşünüldü. Ancak daha sonra gemiye

The Aegean Islands were among the territories lost in the Balkan Wars. The government and the public ascribed this loss to the weakness of the navy. Through the superiority of its cruiser Averoff, Greece was able to seize the Aegean Islands one by one. Therefore, with a view to offsetting the balance of Aegean naval power in their favor in the aftermath of the Balkan Wars, the Ottomans began seeking new battleships. A powerful fleet could strengthen the hand of the Ottoman State in the negotiations concerning the future of the Aegean Islands. However, this was something that needed to be achieved within a short period of time. Eyes were inevitably turned to the dreadnaughts built or under construction for other countries.

As the race to obtain dreadnaughts escalated around Ottoman territories, naval arms races in South America, across the other side of the world, were losing momentum. Brazil's order of three dreadnaughts from the British dockyards was soon followed by two dreadnaught orders each by Argentina and Chile. At the end of 1910, shortly after they were delivered, Brazil's two dreadnaughts Minas Geraes and Sao Paulo were de-commissioned. The November 1910 mutiny of the ships' crew had prompted this decision. The construction of Rio de Janeiro, Brazil's third dreadnaught at the Armstrong shipyard was suspended on the same grounds. In 1910, Argentina commissioned dreadnaughts from American shipyards. However, the construction of the two battleships named Moreno and Rivadavia was not advancing at the desired rate. Having joined the dreadnaught race last, Chile ordered Almirante Latorre in 1911 and Almirante Cochrane in 1912. Nevertheless, suffering from lack of financial resources, Latin American countries were soon out of breath and by the mid-1913, their obsession with dreadnaughts began to wane.⁴⁷

The same year, a British company made an offer to purchase Brazil's temporarily de-commissioned Minas Geraes and Sao Paolo dreadnaughts and transfer them to the Ottoman fleet in exchange for the extension of oil concessions in the provinces of Baghdad and Basra.⁴⁸ However, Brazil's third dreadnaught Rio de Janeiro was a more appealing battleship for prospective buyers. It had a newer design and was considered one of the most powerful battleships of its time. The Russian, Italian and Ottoman States had already explored possibilities to purchase the vessel from the Brazilian government and secretly extended offers.⁴⁹

3.000.000 sterlin ödendiği anlaşıldı.⁴⁷ Sultan Osman-ı Evvel adı verilen bu ikinci dreadnotun, yapımı süren Reşadiye ile birlikte Temmuz 1914 sonuna doğru Osmanlı donanmasına katılması bekleniyordu.⁴⁸ Rio de Janeiro'nun alımı, şartların pek de Osmanlılar lehine olmadığı bir ortamda gerçekleşti. Osmanlıların lehine işleyen iki etmen vardı. Bunlardan ilki geminin satın alınabilmesi için gereken kaynakların, çok yüksek faizle de olsa kısa sürede temin edilebilmesiydi.⁴⁹ İkinci önemli neden ise gemiyi inşa eden Armstrong Tersânesi'ne karşı Osmanlı liman ve rihtimlerinin ıslahı ihalesinin koz olarak kullanılmasıydı.⁵⁰ 30 yıllık liman imtiyazlarını da içeren bu ihalenin ticari cazibesi sayesinde Osmanlılar Rio de Janeiro konusunda Yunanistan'ın önüne geçebildi. Zaten kısa süre sonra Osmanlı Bahriye Nezareti ile Armstrong ve Vickers şirketleri arasında yaklaşık 4.000.000 liralık bir liman tesisleri ve kuru havuzlama imkânlarına ilişkin sözleşme imzalandı. Hemen ardından da Rio de Janeiro'nun alındığı ilan edildi.⁵¹ Bu yeni harp gemisinin komutanlığına Hamidiye kahramanı olarak bilinen Binbaşı Rauf Bey atandı.

Yaz aylarında teslimi beklenen Reşadiye'ye ek olarak dünyanın en büyük dreadnotunun da Sultan Osman-ı Evvel adıyla Osmanlı donanmasına katılacak oluşu, Osmanlı toplumunda büyük heyecan yarattı. Bağış kampanyalarına ilginin zirveye çıktığı bu aşamada, Donanma Cemiyeti, toplumun bu harp gemilerine ilgisini sıcak tutmaya dönük faaliyetleri yoğunlaştırdı. *Donanma Meemuası*'nda bu gemilerin son durumu ile ilgili haberler ve fotoğraflara sık sık yer verildi. Ayrıca Reşadiye'nin denize indirilisini gösteren film İstanbul'daki bazı okullarda ve kamu kuruluşlarında gösterildi. Osmanlıların beklediği kurtarıcı, Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel dreadnotlarında vucut buldu ve halk nazarında bu gemilere beklenen kurtarıcılar gözüyle bakıldı.⁵²

1914 yılında Osmanlı hükümeti donanmasını güçlendirme girişimlerini sürdürdü. Bu çerçevede Bahriye Nazırı Cemal Paşa'nın Vickers ve Armstrong şirketleriyle yürüttüğü görüşmeler, Nisan 1914'te Fatih isimli yeni bir dreadnotun siparişiyle sonuçlandı. Aslında bu sipariş 1911 yılında Armstrong'a Reşadiye'nin ikizi için verilen siparişin bazı değişikliklerle canlandırılması niteliğindedir.⁵³ Osmanlı belgeleri Bahriye Nezareti'nin bu tarihlerde kapsamlı bir donanma programını nihayet başlattığını ortaya koymaktadır. Bu program çerçevesinde Armstrong ve Vickers ile 29 Nisan 1914 tarihinde imzalanan bir sözleşmeyle, Fatih dreadnotunun yanı sıra, yine donanma programı kapsamında iki adet 3.550 tonluk muhafazalı kruvazör, dört adet 1.000 tonluk muhrip ve iki adet denizaltı sipariş edildi. Bu siparişlerin toplam bedeli 3.972.000 sterlindi.⁵⁴

Fatih dreadnotu 11 Haziran 1914'de törenle kızağa konuldu. Bundan sadece on yedi gün sonra tüm Avrupa'da genel bir savaş tetikleyeceğ ol Saraybosna suikasti meydana geldi. Kriz derinleştiğçe Osmanlı dreadnotlarının akibi giderek

Table 3 – Rio de Janeiro (Sultan Osman-ı Evvel) Technical Specifications

Built in	Armstrong, Elswick Dockyard
Laid down	September 1911
Crew	1267
Displacement	27,500 tons (30,250 tons deep load)
Dimensions (Length-Beam-Draught)	671.5 x 89 x 30.5 feet
Propulsion	Parsons/ 4 screws
Speed	22 knots
Armament	14 x 12-inch/50 guns 20 x 6-inch/50 guns 8 x 3-inch 2 x 3-inch (anti-aircraft guns) 4 x 3 pdr. 1 x 3 pdr. (anti-aircraft guns) 2 x Submerged beam torpedo tubes

Source: *Jane's Fighting Ships of World War I*, 1919 facsimile (London: Random House Group Ltd., 2001), p. 38.

As of September 1913, the Brazilian Government officially began to seek buyers for the vessel. The fate of this dreadnought was closely followed by countries that were not only pitched in a relentless competition of naval power, but also strived to affect the outcome. France, for example, was secretly informed that Italy was a potential buyer and that Great Britain would not object to the sale. Hence, the French thought that it would be to their advantage to underwrite a loan to Greece for the purchase of the vessel. Once notified of France's intentions, the British Admiralty gave Armstrong instructions not to consider any options other than a possible sale to Greece backed by a loan from France.⁵⁵

However, in early December, Brazil announced that another country was interested in purchasing the vessel. The estimated sale value of the vessel was 2,700,000 Pounds. The country that made the offer proposed an advance of 1,190,000 Pounds, 250,000 Pounds of which would be paid immediately and the remaining 940,000 Pounds would be delivered in a matter of weeks. The offer appealed to the Brazilian Government; on 11 December 1913, Brazil informed its British Embassy that the dreadnought was sold to an anonymous customer. Two days later, Great Britain's Ambassador to İstanbul conveyed the message that the Ottoman State was interested in purchasing the dreadnought. Shortly thereafter, the British press reported the recent developments.⁵⁶

It was initially thought that the Ottoman State had offered 2,000,000 Pounds for the dreadnought. Later, it became apparent that the payment was in the amount of 3,000,000 Pounds.⁵⁷ Renamed as Sultan Osman-ı Evvel, this second dreadnought was expected to join the Ottoman navy at the end of July 1914, alongside the Reşadiye, which was still under construction at the time.⁵⁸ The purchase of Rio de Janeiro was executed under conditions that were not entirely favorable to the Ottoman Government. There were two factors favoring the

belirsizleşti. Zaten bu gemilerin yapımı bir türlü istenen hızla ilerlememişti. Bahriye Nazırı Cemal Paşa, Reşadiye ve Sultan Osman-ı Evvel'de yaşanan gecikmeleri, Nezaretin ilgili dairelerinin bazı değişiklik taleplerini sürünçemedede bırakmasına bağlamıştır.⁵⁵ Bu nedenle gemi yapım faaliyetlerine nezaret eden Rauf ve Vasif beyleri bilgi vermek üzere İstanbul'a geri çağrırdı. İstenen değişiklikler bu iki subay İstanbul'dayken karara bağlandı. Bundan sonra Cemal Paşa, tersânelerden iki dreadnotun tamamlanacağı kesin bir tarih vermelerini talep etti. Ayrıca Rauf ve Vasif beylere de yeni gecikmelere yol açmamak için başka tadilat istenmemesini emretti.⁵⁶

İngiliz Bahriye Nazırı Churchill'in Osmanlı dreadnotlarına ilişkin düşünceleri de aynı sıralarda netlik kazandı. 28 Temmuz 1914 tarihinde Bahriye Nezareti İstihbarat Şube Müdürü'ne, İngiliz ve Alman muharebe gemilerinin sayıları karşılaştırılırken, Osmanlı donanması için inşa edilen iki dreadnot da İngiliz donanması mevcutları arasında hesaba katılması talimatını verdi.⁵⁷ İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünü Almanya'ya kaptırmaması için bu gemilerin mutlaka İngiliz donanmasına katılmasını yaşamsal önemde sayıyordu. Churchill, yine aynı tarihte Bahriye Nezareti Üçüncü Lordu Sir Archibald Moore'a İngiliz tersânelerinde yapımı tamamlanmak üzere olan iki Osmanlı muharebe gemisine el konulması için gerekli idari ve mali tedbirler konusunda ayrıntılı bir plan hazırlamasını emretti. Ayrıca bu gemilerin en erken hangi tarihte hizmete alınabileceğini sordu. Ertesi gün Sultan Osman-ı Evvel'in derhal; Reşadiye'nin ise Ağustos ayı sonunda göreve hazır durumda teslim alınabileceği bildirildi.⁵⁸

Ancak el konma kararı resmileşmeden bir hayli önce, İngilizlerin yapımı neredeyse tamamlanan dreadnotları teslim etmemek için ayak sürümeye başladıklarına ilişkin işaretler ortaya çıkmıştır. Temmuz 1914'te Fransa gezisi sırasında Rauf Bey ile Paris'te buluşan Bahriye Nazırı Cemal Paşa kendisinden, "İngilizlerde garip bir halet-i ruhiye müşahade etmekte olduğu... ve adeta Sultan Osman'ın tamamlanmaması ve tehiri için her gün başka bir bahane icat etmekte oldukları" bilgisini aldı. Bunu üzerine Cemal Paşa geminin teslimini çabuklaştırmak gayesiyle 14 topundan ikisi olmaksızın denemelerin yapılmasına onay verdi.⁵⁹

Bu arada İngiliz Bahriye Nezareti, gemiye el koyma kararının hukuksal sonuçları konusunda değişik mercilerden görüş almaktı meşguldür. Ancak bir türlü sağlam bir hukuki gerekçe bulunamamaktadır. İngiliz hukukçular, ancak "salus publicae suprema lex" yani "devletin bekaasından daha üstün yasa yoktur" türünden bir genel ilkeye işaret edebilmekteydi.⁶⁰ Kısacası gemilere el konulmasını meşrulaştıracak bir hukuksal dayanak yoktu. Bu, bir siyasi karar olacaktı ve tarihe de öyle gececekti.⁶¹

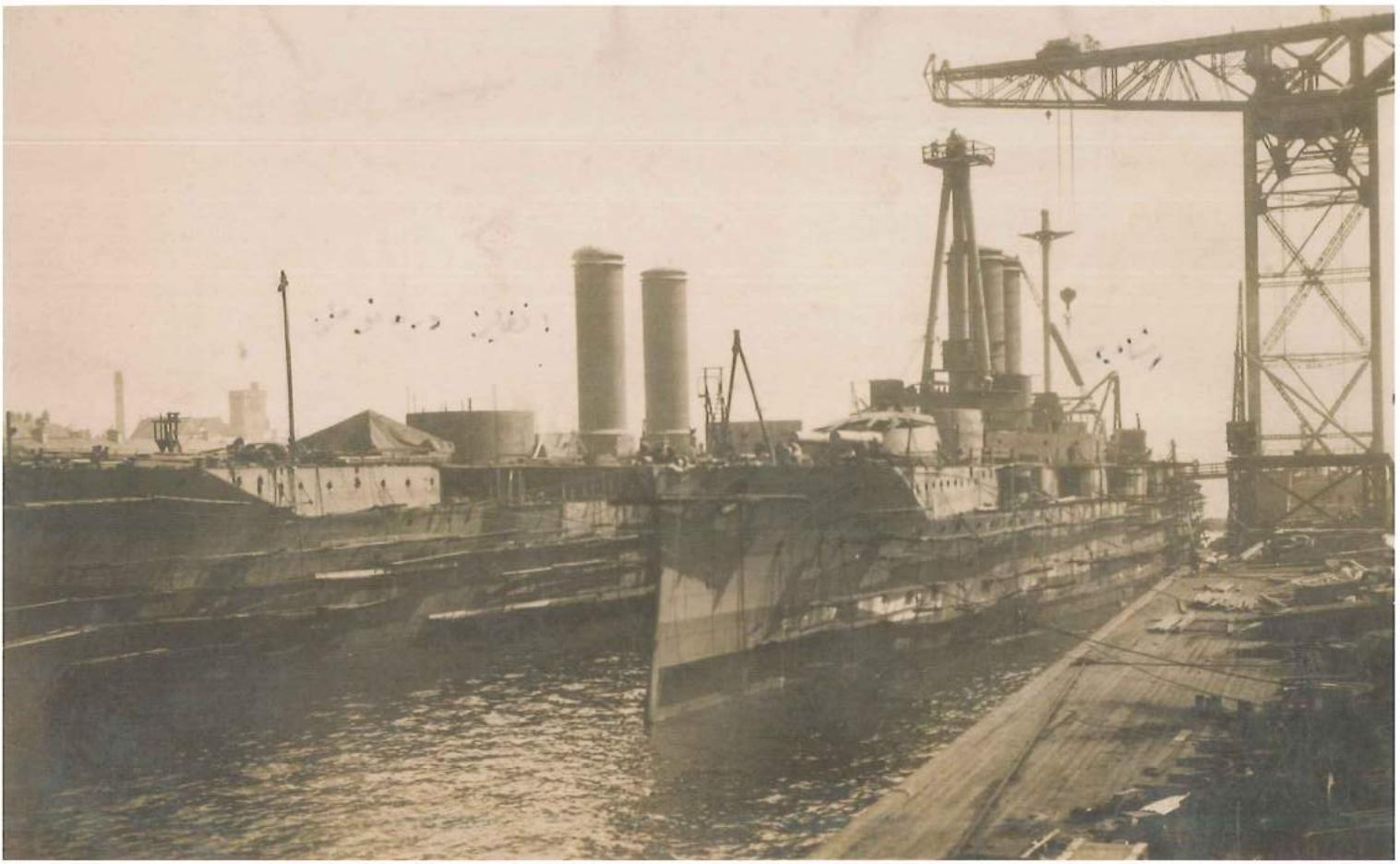
Churchill, 29 Temmuz 1914'te öncelikle Sultan Osman-ı Evvel'in Osmanlı hizmetine girişini engellemeye dönük tedbirleri yürürlüğe koydurdu.⁶² Rauf Bey'in dile getirdiği

Ottomans. The first was the loan of the necessary funds to purchase the dreadnought within a short time and at a much higher rate of interest.⁴⁹ A second important factor was that the contract for the improvement of the Ottoman ports and piers was played as a trump against the Armstrong dockyard that had undertaken the construction of the dreadnought.⁵⁰ With the help of the commercial appeal of this tender, which also included port concessions for 30 years, the Ottomans were able to get ahead of Greece with respect to the purchase of Rio de Janeiro. Shortly thereafter, a contract was signed between the Ottoman Ministry of Marine and the Armstrong and Vickers for the use the port and dry dock facilities in exchange for 4,000,000 Liras. Soon after, the sale of Rio de Janeiro was announced.⁵¹ Recognized as the hero of Hamidiye, Lieutenant Commander Rauf Bey was appointed as the commander of this new battleship.

The addition of the largest dreadnought in the world—renamed as Sultan Osman-ı Evvel—as well as Reşadiye, which was expected to be delivered in the summer months, to the Ottoman navy generated considerable excitement among the Ottomans. At a time in which interest in donation campaigns had resurfaced, Donanma Cemiyeti (Navy League) intensified its activities towards maintaining society's revived interest in these battleships. The magazine *Donanma Mecmuası* often published news and photographs on the updated status of these vessels. Furthermore, a film featuring the launch of Reşadiye was screened at various schools and public institutions across Istanbul. The savior that the Ottomans had anticipated for a long time had materialized in the form of dreadnoughts Reşadiye and Sultan Osman-ı Evvel and the public regarded these vessels as their long-awaited salvation.⁵²

In 1914, the Ottoman Government continued its efforts to strengthen the navy. The deliberations between Minister of Naval Affairs Cemal Pasha and Vickers and Armstrong companies resulted in the order of a new dreadnought, Fatih, in April 1914. In fact, this order was merely a revival, with several modifications, of the order from Armstrong for a sister of Reşadiye.⁵³ Ottoman documents reveal that the Ministry of Marine was finally able to launch a comprehensive naval program during this time. As part of an agreement signed with Armstrong and Vickers on 23 April 1914, apart from the dreadnought Fatih, two 3,550-ton protected cruisers, four 1,000-ton destroyers, and two submarines were ordered as foreseen in the naval program. The total cost of these orders amounted to 3,972,000 Pounds.⁵⁴

The Fatih dreadnought was laid down on 11 June 1914 with a ceremony. Only seventeen days later, the Sarajevo assassination occurred, triggering a general war across Europe. As the crises intensified, the future of the Ottoman dreadnoughts became increasingly ambiguous. In any case, the



Reşadiye'nin Barrow'da Buccleuch tersanesinde süren yapımı (S. Güvenç Koleksiyonu)
Reşadiye building and fitting in Buccleuch dock, Barrow (S. Güvenç Collection)

kuşkuların etkisiyle, Osmanlı hükümeti de Temmuz 1914'ün son haftasında geminin bir an önce teslimini sağlamaya dönük girişimlerini yoğunlaştırdı. 29 Temmuz günü Sultan Osman-ı Evvel'de görev yapacak mürettebatın bir bölümü Reşid Paşa gemisiyle İngiltere'ye vardi. Bahriye Nazırı Churchill, gemiye hukuk dışı yollarla da olsa el koyma kararını 30 Temmuz 1914 günü kesinleştirdi, İngiltere kralına Sultan Osman-ı Evvel'i ülke dışına çıkartmama kararı aldığıńı arz etti.⁶¹ 1 Ağustos 1914 günü, saat 14:30 civarında geminin son taksitinin Osmanlı hükümetince Armstrong hesabına yatırıldığı haberi ulaştı. Aynı sıralarda Armstrong'dan bir yetkili Rauf Bey'e İngiliz Bahriye Nezaretinin kendilerine yaptığı tebliğatı okuyarak durumu açıklamaktadır.⁶² Karar Osmanlı hükümetine 3 Ağustos 1914 tarihinde resmen iletildi.

Bu karar Osmanlı hükümeti tarafından şiddetle protesto edildi. Ancak asıl önemlisi bu gemilerden mahrum bırakılmak Osmanlı toplumunda kuvvetli bir mağduriyet duygusunun oluşmasına ve İngiliz karşıtlığına yol açtı. Bu yeni durum aslında İngiltere'nin Osmanlı Devletini savaş dışı tutma

construction of these vessels had not proceeded at the desired rate. Minister of Marine Cemal Pasha attributed the delay in the construction of Reşadiye and Sultan Osman-ı Evvel to concerned parties of the Ministry, which impeded the progress by requesting certain modifications in the design.⁵⁵ Consequently, Cemal Pasha summoned Rauf Bey and Vasif Bey, who were in charge of supervising the dreadnought construction. The requested changes were finalized when the two officers were still in İstanbul. Next, Cemal Pasha pressured the shipyards to designate a specific date on which the two dreadnoughts would be completed. In order to avoid any further delay, he also ordered Rauf Bey and Vasif Bey to not sanction any future modifications.⁵⁶

British First Lord of the Admiralty Churchill's views on the Ottoman dreadnoughts soon became evident. As the numbers of British versus German battleships were being compared, Churchill ordered the Staff of Intelligence Office at the Admiralty to consider the two dreadnoughts under construction for the Ottoman navy as part of the British fleet.⁵⁷



Petrol imtiyazlarına karşılık Osmanlı donanmasına devredilmesi önerilen Sao Paulo dreadnotu (S. Güvenç Koleksiyonu)
De-commissioned Brazilian battleship Sao Paulo was offered to the Ottoman Navy in exchange of oil concessions in the Middle East (S. Güvenç Collection)

politikasına da hizmet etmemekteydi. Drednotları bir ölüm kalım meselesi gören Churchill'in kararından dönmek gibi niyeti yoktu. Ancak ortaya çıkan İngiltere karşıtı havanın yumuşatılabilmesi için bu gemileri savaş bitiminde teslim etmeyi ve her biri için haftada 1.000 sterlin kira ödemeyi önerdi.⁶⁵ Bu öneriye yanıt verilmemi. Zaten bir süre sonra Osmanlı Devleti Almanya safında Birinci Dünya Savaşı'na girince konu da gündemden düştü. El konulan Osmanlı drednotlarından Reşadiye, HMS Erin, Sultan Osman-ı Evvel ise HMS Agincourt adlarıyla İngiliz donanmasında 1922 yılına dek görev yaptılar. Osmanlı toplumun gönüllü katkılariyla ve yüksek faizli kredilerle ödenen bedelleri ise Lozan Barış Konferansı'nda büyük ölçüde Osmanlı borçlarına sayıldı. Böylece diğer birçok ülkeninkine benzer biçimde, Osmanlıların drednot macerası da hüsranla bitti. İkinci Dünya Savaşı'nda hava gücünün yükselişi ise drednot çağını tümdeñ kapattı. Bu savaşın sonunda drednotlar hem askeri hem de simgesel önemlerini büyük ölçüde kaybetti. Bahriyelerin gözdeleri artık uçak gemileriydi.

Notlar

- 1 Bu bölüm yazarın, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yolda Osmanlıların Drednot Düştleri*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009, adlı eserinden türetilmiştir.
- 2 Erol Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış: Çöküşün Son On Yılı. 1912-1922*, İstanbul, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 2003, s. 46.
- 3 Fahri Çoker, "Ölümünün 30. Yıldönümünde Hocam Ali Haydar Emir (Alpagut) ve 'Donanma İstemezük' Yazısı", *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara, Dz. K. K. Karargah Basımevi, 1994, s.56-65.
- 4 Kaori Komatsu, "Financial Problems of the Navy during the Reign of Abdülhamid II", *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), No. 1, (2001), s. 209-219.

He deemed it vital for these vessels to join the British fleet in order to sustain Great Britain's superiority over the seas vis-à-vis Germany. At the same time, Churchill requested Third Lord of the Admiralty Sir Archibald Moore to prepare a detailed plan outlining the administrative and financial measures necessary to acquire the two Ottoman battleships currently under construction at British shipyards. He also demanded the earliest date on which these battleships could be requisitioned. The following day, Churchill was informed that Sultan Osman-ı Evvel was ready to be delivered immediately and that Reşadiye would be ready for service at the end of August.⁵⁹

Still, long before the decision to confiscate the vessels was made official, there were several signs indicating that the British were deliberately biding their time not to deliver the nearly-complete dreadnoughts. In the course of a meeting with Rauf Bey in July 1914 during his visit to Paris, Minister of Naval Affairs Cemal Pasha had received the following information: "The British are in a peculiar state of mind (...) and they seem to be inventing a new excuse every day to not finish or at least to delay the completion of Sultan Osman." Subsequently, in an attempt to accelerate the delivery process of the vessel, Cemal Pasha approved a testing without two of the 14 guns, as foreseen.⁶⁰

Meanwhile, the British Admiralty was busy soliciting opinion from various authorities regarding the legal ramifications of seizure. British lawyers were only able to point to the general legal principle, "salus rei publicae suprema lex" (national interest be the supreme law).⁶¹ In short, there was no legal basis to legitimize the seizure of the vessels. This was a political decision that would be recorded in history as such.⁶²



Sultan Osman-ı Evvel drednotu İngiliz donanmasında HMS Agincourt adıyla hizmete girdikten sonra (S. Güvenç Koleksiyonu)
Dreadnought Sultan Osman I as commissioned into the British Royal Navy with the name of HMS Agincourt (S. Güvenç Collection)

- 5 Mark Kerr, *Land, Sea, and Air: Reminiscences of Mark Kerr*, New York, Longman, Green and Co., 1927, s. 127-128.
- 6 Serhat Güvenç, "Turkish Submarine Pioneers", *Warships International Fleet Review*, (Ağustos/Eylül 2001), s. 49-50; Konstantin Zhokov ve Aleksandr Vitol, "The Origins of the Ottoman Submarine Fleet", *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), No. 1, (2001): 221-232. Raşit Metel, *Türk Denizaltılıcılık Tarihi*, İstanbul, Deniz Basımevi, 1960, s. 5-28.
- 7 Mehmet Beşikçi, "I. Dünya Savaşı Öncesinde İktidarın Çelik Semboller: Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda", *Toplumsal Tarih*, XX/127, (Temmuz 2004), s. 92-95.
- 8 Chris B. Rooney, "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914", *Middle Eastern Studies*, 34/1, (Ocak 1998), s. 8.
- 9 Geoffrey Miller, *Superior Force: The Conspiracy Behind the Escape of Goeben and Breslau*, Hull, University of Hull, 1996, s. 151 ve S. Victor Papacosma, *The Military in Greek Politics: The 1909 Coup d'Etat*, Kent, Ohio: Kent State University, 1977, s. 93-101.
- 10 Rooney, "The International Significance...", 4.
- 11 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, IV, İstanbul, Deniz Basımevi, 1984, s. 74.
- 12 Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne....* 56.
- 13 Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlananma Yarışı", *Belleten*, XXXIX/156, (Ekim 1975), s. 742. Ayrıca bkz., Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne....* 56.

On 29 July 1914, Churchill first put into effect the precautionary measures geared towards preventing Sultan Osman-ı Evvel from entering the service of the Ottoman fleet.⁶² Through the influence of the concerns that Rauf Bey had voiced, the Ottoman Government intensified its efforts to receive the vessels as early as possible, i.e., in the last week of July 1914. On July 29th, a portion of the prospective crew of Sultan Osman-ı Evvel arrived in England aboard Reşid Paşa. First Lord of the Admiralty Churchill finalized the decision to commandeer the vessel –albeit through illegal means– on 30 July 1914 and submitted to the review of the King of England his decision to not release Sultan Osman-ı Evvel out of the borders of the country.⁶³ On 1 August 1914, at approximately 1430 hours, news was delivered that the final installment of the dreadnought was deposited in the Armstrong account by the Ottoman Government. At around the same time, in an attempt to explain the situation, an official from the Armstrong dockyard submitted to Rauf Bey the written notice he received from the British Admiralty.⁶⁴ Great Britain's decision was officially conveyed to the Ottoman Government on 3 August 1914.

- ¹⁴ Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994, s. 16.
- ¹⁵ Barry Dennis Hunt, "The Eastern Question in British Naval Policy and Strategy, 1978-1913", *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies: from Mid-Eighteenth Century to 1914*, (der.) A. E. Vacalopoulos, C. D. Svolopoulos, B. K. Kiraly, Boulder, Colorado, Social Sciences Monographs, 1988, s. 72. Bu konuda kapsamlı bir çalışma için bkz., Marshall J. Bastable, *Arms and the State: Sir William Armstrong and the Remaking of British Naval power, 1854-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004.
- ¹⁶ Rooney, "The International Significance...", s. 6; Miller, *Straits: British Policy*..., s. 82.
- ¹⁷ "The New Turkish Battleships", *The Times*, (1 Ağustos 1911); "Launch of Reshadieh To-Morrow", *The Times*, (2 Eylül 1913).
- ¹⁸ "The New Turkish Battleships: Their Naval Value", *The Times*, (28 Nisan 1913).
- ¹⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HRHMŞİŞO, 99/4-2, 1338, C26.
- ²⁰ "Naval and Military Intelligence", *The Times*, (9 Kasım 1911).
- ²¹ "The House of Commons", *The Times*, (12 Kasım 1912).
- ²² Geoffrey Miller, *Straits: British Policy Towards the Ottoman Empire and the Origins of the Dardanelles Campaign*, Hull, University of Hull, 1997, s. 142.
- ²³ Jonathan Grant, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914", *The Journal of Military History*, 66/1, (Ocak 2002), s. 29-30.
- ²⁴ Reşadiye drednotunun finansman sözleşmesi için bkz. Public Records Office (PRO) FO 371/2137, 122419, "Achat de Vaisseau de Guerre – Contrat Financier", (18 Temmuz 1911).
- ²⁵ Reşadiye drednotunun finansman sözleşmesi için bkz., PRO FO 371/2137, 122419, "Achat de Vaisseau de Guerre – Contrat Financier", (18 Temmuz 1911) ve "Vickers to Foreign Office", (21 Ağustos 1914). Reşadiye ile benzer özellikler taşıyan HMS Iron Duke sınıfı muharebe gemisinin cephe ve muhimmat dahil 1913 fiyatlarıyla maliyeti, 2.329.032 sterlin olarak hesaplanmıştır. "Memorandum by WSC: Paper F – Cost of Certain Capital Ships", (13 Aralık 1913), Churchill, Winston S. Churchill..., 1992.
- ²⁶ Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, İstanbul, Kästek Yayıncılık, 1988, s. 186.
- ²⁷ Miller, *Superior Force*..., 152; Zisis Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy*, Londra, Routledge, 2005, s. 39.
- ²⁸ Bu tartışmalar için bkz., Evgenii. F. Podsolnyayev, "The Russian Naval General Staff and the Evolution of Naval Policy", *The Journal of Military History*, 66/1, (Ocak 2000), s. 37-70.
- ²⁹ A.g.e., s. 54.
- ³⁰ Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare: 1815-1914*, London-New York, Routledge, 2001, s. 213-214.
- ³¹ Benzer bir tablo Büyüktürk'ün daha eski basılmış bir çalışmasında yer almaktadır. Ancak o çalışmadaki sıparış sayıları, bedelleri ve toplamı yukarıdakilerle tam örtüşmemektedir. Bkz., Büyüktürk, "Osmanlı (Türk-Yunan...)", s. 725-774.
- ³² Rooney, "The International Significance...", s. 5; Miller, *Straits: British Policy*..., s. 82 ve Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne*..., s. 56.
- ³³ BOA, MV 170/62.
- ³⁴ "Launch of The Reshadieh To-Morrow", *The Times*, (2 Eylül 1913).
- ³⁵ PRO FO 371/2137, 122419, "Vickers to Foreign Office", 21 Ağustos 1914.
- ³⁶ Gülen, *Dünden Bugüne*..., s. 186.
- ³⁷ Mahmut Şevket Paşa, *Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket'in Günlüğü*, İstanbul, Arba Yayınevi, 1988, s. 85.

The seizure was protested vehemently by the Ottoman government. Most importantly; however, to be deprived of these vessels resulted in a strong sense of victimization and stirred the anti-British sentiments in Ottoman society. This new development did not serve well Great Britain's policy to keep the Ottoman State out of war. Churchill, who regarded the dreadnoughts as a matter of life and death, had no desire to compromise his decision. Yet, in order to ameliorate the anti-British sentiments, he offered to return the vessels at the end of the war and to pay a weekly fee of 1,000 Pounds for each.⁶⁵ The offer received no response. Shortly thereafter, as the Ottoman State entered World War I on the side of Germany, the issue was dropped from the agenda. The seized Ottoman dreadnoughts, Reşadiye and Sultan Osman-ı Evvel served in the British fleet as HMS Erin and HMS Agincourt respectively, until 1922. The cost of the dreadnoughts paid by the voluntary contributions of Ottoman society and the high-interest loads were largely counted towards Ottoman debts during the Lausanne Peace Conference. Thus, similar to other countries, the Ottoman dreadnought venture ended in frustration. With the ascent of air power in World War II, the age of the dreadnought drew to an end. At the end of this war, dreadnoughts lost their both their military and symbolic significance to a great extent. By then, aircraft carriers had become the new favourite naval weapons.

Endnotes

- This section draws on author's book, *Birinci Dünya Savaşına Giden Yolda Osmanlılarım Drednot Düşleri*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Erol Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne Denizden Bakış: Çöküşün Son On Yılı, 1912-1922*, İstanbul, Toplumsal Dönüşüm Yayınları, 2003, p. 46.
- Fahri Çoker, "Ölümünün 30. Yıldönümünde Hocam Ali Haydar Emir (Alpagut) ve 'Donanma İstemezük' Yazısı", in *Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler*, Ankara, Dz. K. K. Karargah Basımevi, 1994, pp. 56-65.
- Kaori Komatsu, "Financial Problems of the Navy during the Reign of Abdülhamid II", *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), No. 1, (2001), pp. 209-219.
- Mark Kerr, *Land, Sea, and Air: Reminiscences of Mark Kerr*, New York, Longman, Green and Co., 1927, 127-128.
- Serhat Güvenç, "Turkish Submarine Pioneers", *Warships International Fleet Review*, (August/September 2001), pp. 49-50; Konstantin Zhokov and Aleksandr Vitol, "The Origins of the Ottoman Submarine Fleet", *Oriente Moderno*, V. XX (LXXXI), No. 1, (2001), pp. 221-232. Raşit Metel, *Türk Denizaltılıcılık Tarihi*, İstanbul, Deniz Basımevi, 1960, pp. 5-28.
- Mehmet Beşikçi, "I. Dünya Savaşı Öncesinde İktidarın Çelik Semboller: Donanma Sembolizmi ve Milliyetçi Propaganda", *Toplumsal Tarih*, XX/127, (July 2004), pp. 92-95.
- Chris B. Rooney, "The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908-1914", *Middle Eastern Studies*, 34/1, 1, (January 1998), p. 8.
- Geoffrey Miller, *Superior Force: The Conspiracy Behind the Escape of Goeben and Breslau*, Hull, University of Hull, 1996, p. 151 and S. Victor

- 38 "The Launch of The Reshadieh", *The Times*, (4 Eylül 1913).
- 39 "WSC to Mahmoud Muktar", (15 Ağustos 1912), Churchill, Randolph (der.), *Winston S. Churchill, 1911-1914, Companion Volume II, Part 3*, Boston, Noughton Mifflin Company, 1969, s. 1631.
- 40 BOA, MKT.MHM 742/15, "Bahriye Müşavirinden Bahriye Nezaretine", (3 Ekim 1912).
- 41 İngiliz Bahriye Nezareti'nin Kasım 1912 tarihli tahminlerine göre, 1915 yılına kadar Avusturya donanmasında beş adet dreadnot sınıfı muharebe gemisi hizmete girmiş olacaktır. E.W.R. Lumby, (der). *Policy and Operations in the Mediterranean: 1912-1914*, London, Navy Records Society, 1970, s. 107-108.
- 42 Bkz., Jonathan A. Grant, *Rulers, Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Cambridge, Massachussets, Harvard University Pres, 2007, s. 145-188.
- 43 Mahmut Şevket Paşa, *Sadrazam ve Harbiye...*, s. 79-80.
- 44 Grant, *Rulers, Guns...*, s. 181.
- 45 Miller, *Straits: British Policy...*, s. 181.
- 46 "Reported Negotiations for a Battleship", *The Times*, (20 Aralık 1913).
- 47 Aynı dönemde Queen Elizabeth sınıfı bir dreadnot muharebe gemisinin Kraliyet Deniz Kuvvetleri'ne maliyeti 2.760.337 sterlindir. Nicholas A. Lambert, "British Naval Policy, 1913-1914: Financial Limitation and Strategic Revolution", *The Journal of Modern History*, 67/3, (Eylül 1995), s. 605.
- 48 "Sale of Rio de Janeiro: Statement by M. Venizelos", *The Times*, (2 Ocak 1914).
- 49 Gerçekten çok ağır şartlar ihtiya eden bu kredi anlaşmasının imza serüveni için bkz., Halil Menteşe, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları*, İstanbul, Hürriyet Vakfı Yayınları, 1986, s. 165.
- 50 Benzer bir yorum için bkz., Fotakis, *Greek Naval...*, s. 89. Bu satış konusundaki rahatsızlıklarını İngiliz hükümetine iletten Ruslara, İngiliz Dışişleri Bakanı Grey'in yanıtını satının İngiliz hükümetine önceden bildirim yapılamaksızın ve İngiliz Bahriye Heyetinin işbirliği olmadan doğrudan tersanelerce gerçekleştirildiği yönündedir. En azından İngiliz resmi görüşü Ruslara bu şekilde aktarılmıştır. "The Russian Ambassador at London to Sazonoff", (29 Mayıs-11 Haziran 1914), George Abel Schreiner (ed.), *Entente Diplomacy and the World: Matrix of the History of Europe, 1909-1914*, London, George Allen & Unwin Ltd., 1921, s. 729.
- 51 BOA, MV 234/184. Ayrıca bkz., "New Brazilian Battleship Purchased", *The Times*, (30 Aralık 1913).
- 52 Beşinci, "İktidarın Çelik Sembollerı...", s. 92-95.
- 53 BOA, HRHMŞİO, 99/4-2, 1338, C26.
- 54 BOA, HRHMŞİO, 99/4-2, 1338, C26 "Contrat pour Deux Eclaireurs Proteges pour le Gouvernement Imperial Ottoman" ve "Contrat pour la Construction e equipement de quatre contre-Torpilleurs", "Contrat pour deux Sousmarins pour Le Gouvernement Imperial Ottoman", (29 Nisan 1914). Bu siparişler konusunda ayrıca bkz., PRO FO 371/2137, 122419, "Vickers to Foreign Office", (8 Eylül 1914).
- 55 Bahriye Nazırlığı döneminde ilk dreadnot siparişini veren Mahmud Muhtar Paşa da "Bahriye kumandanlarınızın değişiklik meraklıdan yakayı kurtaramadığından Sultan Osman dreadnotunun tesliminin geciktikçe geciktigini" ileri sürmüştür. Muhtar, *Maziye bir Nazar...* s. 243, n.1.
- 56 Cemal Paşa, *Hatıralar*, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2. bs., 2006, s. 108-109.
- 57 "[Churchill] to Director Intelligence Division", (28 Temmuz 1914), Lumby, *Policy and Operations...*, s. 221.
- 58 "Winston S. Churchill to Sir Archibald Moore", (28 Temmuz 1914) ve "Sir Papacosma, *The Military in Greek Politics: The 1909 Coup d'Etat*, Kent, Ohio Kent State University, 1977, pp. 93-101.
- 10 Rooney, "The International Significance...", p. 4.
- 11 Afif Büyüktuğrul, *Osmancı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Dönemi*, IV İstanbul, Deniz Basımevi, 1984, p.74.
- 12 Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne...* p. 56.
- 13 Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı (Türk)-Yunan Deniz Silahlanma Yarışı Belleten, XXXIX/156, (October 1975), 742. Also see, Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne...* p. 56.
- 14 Paul G. Halpern, *A Naval History of World War I*, Annapolis, Naval Institute Press, 1994, p. 16.
- 15 Barry Dennis Hunt, "The Eastern Question in British Naval Policy and Strategy, 1978-1913," in *Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies: from Mid-Eighteenth Century to 1914*, (ed.) A. E. Vacalopoulos, C. D. Svolopoulos, B. K. Kiraly, Boulder, Colorado, Social Sciences Monographs, 1988, p. 72. For a more detailed study on the subject, Marshall J. Bastable, *Arms and the State: Sir William Armstrong and the Remaking of British Naval Power, 1854-1914*, Aldershot, Ashgate, 2004.
- 16 Rooney, "The International Significance...", p. 6; Miller, *Straits: British Policy...*, p. 82.
- 17 "The New Turkish Battleships", *The Times*, (1 August 1911); "Launch of Reshadieh To-Morrow, *The Times*, (2 September 1913).
- 18 "The New Turkish Battleships: Their Naval Value", *The Times*, (28 April 1913).
- 19 The Ottoman Archives of the Prime Ministry (BOA), HRHMŞİO, 99/4-2, 1338, C26.
- 20 "Naval and Military Intelligence", *The Times*, (9 November 1911).
- 21 "The House of Commons", *The Times*, (12 November 1912).
- 22 Geoffrey Miller, *Straits: British Policy Towards the Ottoman Empire and the Origins of the Dardanelles Campaign*, Hull, University of Hull, 1997, p. 142.
- 23 Jonathan Grant, "The Sword of the Sultan: Ottoman Arms Imports, 1854-1914", *The Journal of Military History*, 66/1, (January 2002), pp. 29-30.
- 24 For the financial agreement of Reşadiye dreadnought, Public Records Office (PRO) FO 371/2137, 122419, "Achat de Vaisseau de Guerre – Contrat Financier", (18 July 1911).
- 25 For the financial agreement of Reşadiye dreadnought, please see PRO FO 371/2137, 122419, "Achat de Vaisseau de Guerre – Contrat Financier", (18 July 1911) and "Vickers to Foreign Office", (21 August 1914). Featuring similar characteristics as Reşadiye, the cost of HMS Iron Duke class battleship amounted to 2,329,032 Pounds in 1913, including armament and munitions. "Memorandum by WSC: Paper F – Cost of Certain Capital Ships", (13 December 1913), in Churchill, *Winston S. Churchill...* 1992.
- 26 Nejat Gülen, *Dünden Bugüne Bahriyemiz*, İstanbul, Kastaş Yayınları, 1988, p. 186.
- 27 Miller, *Superior Force...*, p. 152; Zizis Fotakis, *Greek Naval Strategy and Polity*, London, Routledge, 2005, p. 39.
- 28 For further discussion on this subject, Evgenii. F. Podsolnyayev, "The Russian Naval General Staff and the Evolution of Naval Policy", *The Journal of Military History*, 66/1, (January 2000), pp. 37-70.
- 29 *Ibid.*, p. 54.
- 30 Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare: 1815-1914*, London-New York, Routledge, 2001, pp. 213-214.
- 31 A similar table is included in Büyüktuğrul's work published on an earlier date. However, the numbers as well as the individual and total costs of

- Archibald Moore to Winston S. Churchill", (29 Temmuz 1914), Gilbert, Martin (der.), *Winston S. Churchill. July 1914-April 1915*, Companion Volume III, Part 1, Boston, Noughton Mifflin Company, 1973, 1.
- 59 Cemal Paşa, *Hatıralar...*, s. 125-126.
- 60 "Sir John Simon to Winston S. Churchill", (30 Temmuz 1914), Gilbert, *Winston S. Churchill...* s. 4.
- 61 Miller, *Straits: British Policy...*, s. 220-221.
- 62 "Sir Graham Greene to Captain Power", (29 Temmuz 1914), Gilbert, *Winston S. Churchill...* s. 4.
- 63 "WSC to the King", (31 Temmuz 1914), Churchill, *Winston S. Churchill...* 1992. İlginçtir aynı tarihte yazdığı bir mektupta Churchill, eşine de bu gemilere el koyduğuna değinmeden geçemez. "WSC to his wife", (31 July 1914), Churchill, Randolph (der.), *Winston S. Churchill. 1911-1914*, Companion Volume II, Part 3, Boston, Noughton Mifflin Company, 1969, 1993.
- 64 Miller, *Straits: British Policy?*, s. 222-223.
- 65 PRO FO 371/2137, 122419, "Sir Edward Grey to Sir L. Mallet", 19 Ağustos 1914.

- the orders do not correspond to the figures cited above. Please see, Büyüktürk, "Osmanlı (Türk)-Yunan...", pp. 725-774.
- 32 Rooney, "The International Significance...", p. 5; Miller, *Straits: British Policy...* p. 82 and Mütercimler, *İmparatorluğun Çöküşüne...* p. 56.
- 33 BOA, MV 170/62.
- 34 "Launch of the Reshadieh To-Morrow", *The Times*, (2 September 1913).
- 35 PRO FO 371/2137, 122419, "Vickers to Foreign Office", 21 August 1914.
- 36 Gülen, *Dünden Bugüne...*, p. 186.
- 37 Mahmut Şevket Paşa, *Sadrazam ve Harbiye Nazırı Mahmut Şevket'in Günlüğü*, İstanbul, Arba Yayınevi, 1988, p. 85.
- 38 "The Launch of the Reshadieh", *The Times*, (4 September 1913).
- 39 "WSC to Mahmoud Muktar", (15 August 1912), in Churchill, Randolph (ed.), *Winston S. Churchill. 1911-1914*, Companion Volume II, Part 3, Boston, Noughton Mifflin Company, 1969, p. 1631.
- 40 BOA, MKT.MHM 742/15, "Bahriye Müşavirinden Bahriye Nezaretine.", (3 October 1912).
- 41 Based on the estimates of the British Admiralty in November 1912, five dreadnought battleships would enter service in the Austrian navy before 1915. E.W.R. Lumby, (ed). In *Policy and Operations in the Mediterranean: 1912-1914*, London, Navy Records Society, 1970, pp. 107-108.
- 42 Jonathan A., Grant, *Rulers. Guns and Money: The Global Arms Trade in the Age of Imperialism*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Pres, 2007, pp. 145-188.
- 43 Mahmut Şevket Paşa, *Sadrazam ve Harbiye...*, pp. 79-80.
- 44 Grant, *Rulers. Guns ...* p.181.
- 45 Miller, *Straits: British Policy....* p.181.
- 46 "Reported Negotiations for a Battleship", *The Times*, (20 December 1913).
- 47 During the same period, the cost of a Queen Elizabeth class dreadnought battleship to the Royal Navy of Great Britain was 2,760,337 Pounds. Nicholas A. Lambert, "British Naval Policy, 1913-1914: Financial Limitation and Strategic Revolution", *The Journal of Modern History*, 67/3, (September 1995) p. 605.
- 48 "Sale of Rio de Janeiro: Statement by M. Venizelos", *The Times*, (2 January 1914).
- 49 For background information on the signing of this loan agreement that entailed truly heavy stipulations, please see Halil Menteşe, *Osmanlı Mebusan Meclisi Reisi Halil Menteşe'nin Anıları*, İstanbul, Hürriyet Vakfı Yayınları, 1986, p. 165.
- 50 For a similar interpretation, please see. Fotakis, *Greek Naval...*, p. 89. When the Russians expressed to the British Government their discomfort with the sale, British Foreign Secretary responded that the sale was finalized directly between the dockyards, without the cooperation of the British Naval Mission and the prior knowledge of the British Government. At least, this was the official version of the British position on the matter as it was announced to the Russians. "The Russian Ambassador at London to Sazonoff", (29 May-11 June 1914), George Abel Schreiner (ed.), in *Entente Diplomacy and the World: Matrix of the History of Europe. 1909-1914*, London, George Allen & Unwin Ltd., 1921, p. 729.
- 51 BOA, MV 234/184. Also see, "New Brazilian Battleship Purchased", *The Times*, (30 December 1913).
- 52 Beşikçi, "İktidarın Çelik Sembollerı...", pp. 92-95.
- 53 BOA, HRHMSİŞO, 99/4-2, 1338, C26.
- 54 BOA, HRHMSİŞO, 99/4-2, 1338, C26 "Contrat pour deux Eclaireurs Protégés pour le Gouvernement Imperial Ottoman" and "Contrat pour la Construction et équipement de quatre contre-Torpilleurs", "Contrat pour

deux Sous-marins pour Le Gouvernement Imperial Ottoman", (29 April 1914). For further reading on these orders, please see. PRO FO 371/2137, 122419, "Vickers to Foreign Office", (8 September 1914).

55 Mahmud Muhtar Pasha, who ordered the first dreadnaught during his term in office, notes, "As the naval commanders could not refrain from requesting modifications, the delivery of Sultan Osman dreadnaught is delayed." Muhtar, *Mazkiye bir Nazar...* p. 243, n.1.

56 Cemal Paşa, *Hatıralar*, Second Edition, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayımları, 2006, pp. 108-109.

57 "Churchill to Director Intelligence Division", (28 July 1914), in Lumby, *Policy and Operations...* p. 221.

58 "Winston S. Churchill to Sir Archibald Moore", (28 July 1914) and "Sir Archibald Moore to Winston S. Churchill", (29 July 1914) in Gilbert, Martin (ed.), *Winston S. Churchill, July 1914-April 1915*, Companion Volume III, Part 1, Boston, Noughton Mifflin Company, 1973, p. 1.

59 Cemal Paşa, *Hatıralar...*, pp. 125-126.

60 "Sir John Simon to Winston S. Churchill", (30 July 1914), in Gilbert, *Winston S. Churchill...* p. 4.

61 Miller, *Straits: British Policy...*, pp. 220-221.

62 "Sir Graham Greene to Captain Power," (29 July 1914), in Gilbert, *Winston S. Churchill...* p. 4.

63 "WSC to the King", (31 July 1914), in Churchill, *Winston S. Churchill... 1912*. Interestingly enough, in a letter he penned on the same date, Churchill could not refrain from mentioning to his wife of the seizure. "WSC to his wife", (31 July 1914), in Churchill, Randolph (ed.), *Winston S. Churchill, 1911-1914*, Companion Volume II, Part 3, Boston, Noughton Mifflin Company, 1969, p. 1993.

64 Miller, *Straits: British Policy...*, pp. 222-223.

65 PRO FO 371/2137, 122419, "Sir Edward Grey to Sir. L. Mallet, 19 August 1914.

Sakir Batmaz

II. Abdülhamid Devri Bahriyesinde Personel Yetiştirme Gayretlerine Bir Örnek: Torpido Mektebi

Giriş

Sonsuz bir hareket ve belirsizliği temsil eden dalgaların (denizin) emniyet arayışı içinde, güvensiz bir kişilik portresi çizen Abdülhamid'in dünyasında yeri olmadığı görüşü tarihçiler tarafından sürekli kabul edilememiştir.¹ Abdülaziz'den intikal eden zırhlı gemilerin Haliç'e çekilmesi dışında bu görüşü destekleyen güçlü bir delil ortaya koymak da mümkün değildir. II. Abdülhamid'in bu konu ile ilgili en son ulaştığımız irâdelerinde "Haliç'teki zırhlılar için sürekli bakım ve onarımlarının yapılması -mecbur kalınmadıkça- yeni zırhlı gemi satın alınmaması" politikasını benimsediği görülür. O hep küçük, seri ve ucuz olan torpidobot türü gemilerden oluşan küçük ve iddiasız bir donanma oluşturma gayreti içinde olmuştur. Torpido ve torpidobot Abdülhamid'in donanma politikasının temel unsuru olarak karşımıza çıkar. 1883-1906 yılları arasında toplam 24 adet torpidobot siparişi verilmiş olup onun sultanatlığında bu tür onlarca gemi alındığı görülür.²

Yeni Bir Silahın Doğuşu: Torpidobot

Torpidobotlar Avrupa tezgahlarında 1860 ve 1875 yılları arasında yedekte çekilen infilak maddesi ile büyük gemilere taarruzu düşünülerek inşa edilen gemilerdir. Fakat bu dönemde bunlardan pek memnun edici neticeler alınamamıştır. 1875 yılında Whitehead torpidosunun tahrif gücü yüksek bir silah olarak dikkatleri üzerinde toplaması, torpidoların önemini artırmıştır. Böylece uzak mesafelerden en büyük bir gemi bile kolayca yok edilebilecektir. O zamandan sonra bu maksatla küçük ve süratlı teknelerin dizayına hız verilmiştir.³ 1890 yılından itibaren zırhlı, yüksek süratlı torpedo ve seri ataklı küçük toplardan mürekkep taarruz silahları ve küçüklüğü ile bütün bahrî devletlerin donanmalarında önemli bir yere gelmiştir.⁴ 1890 yılında Osmanlı Devleti'nin ve dünyadaki diğer bahrî devletlerin bu yarışta sahip oldukları torpido gemilerinin çeşitleri ve sayıları Osmanlı Devleti'nin resmi deniz gazetesi olan *Ceride-i Bahriye*'de şu şekilde gösterilir:⁵

An Example of the Efforts to Train Naval Personnel during the Reign of Sultan Abdülhamid II: The Torpedo School

Introduction

It has been widely acknowledged by historians that the sea, which represents infinite movement and ambiguity, had no place in the world of Sultan Abdülhamid, who often sought security as part of his mistrustful character.¹ Apart from the laid up of the armored ships inherited from Sultan Abdülaziz at the Golden Horn, there is no strong evidence to support this argument. The most recently accessed decrees of Abdülhamid II reveal that the Sultan adopted the policy "to carry out a continuous maintenance and repair on the armored ships at the Golden Horn and to refrain from purchasing new armored ships unless absolutely necessary." The Sultan endeavored to put together a small and unpretentious fleet comprised of small, fast and inexpensive torpedo boats. Torpedoes and torpedo boats emerged as the fundamental element of Abdülhamid's naval policy. Not only 24 torpedo boats were commissioned between the years of 1883 and 1906, but also tens of similar vessels were purchased during his reign.²

Birth of a New Weapon: The Torpedo Boat

The torpedo boat is a craft designed in European shipyards between 1860 and 1875 to counter heavily armed ships with towed torpedoes (mines). However, the results from this period were not very satisfactory. The high explosive power of the Whitehead torpedo in 1875; however, substantially increased the importance of these weapons. It became apparent that even the largest ships could be destroyed from a distance. From that period onwards, the design of smaller and faster ships was accelerated.³ Equipped with assault weapons including torpedoes and quick-firing small guns, these unarmored, fast and agile vessels became an integral part of all naval powers as of 1890.⁴ The types and numbers of torpedo boats owned in 1890 by the Ottoman State and other naval powers of the world are published in the Ottoman State's official naval journal *Ceride-i Bahriye* as follows:⁵

Hükümet-i Muhtelifi	Torpedo talim sefenesi sabit ve seyyar	Torpedo Kruvazör	Muhabere Vapur	Torpidogeler	Birinci Sınıf Torpidobot	İkinci Sınıf Torpidobot	Üçüncü Sınıf Torpidobot	Toplam
Devlet-i Osmani	1	2	-	3	17	7	1	31
Almanya	1	5	8	12	83	-	-	109
İngiltere	1	13	7	60	23	-	51	155
Arjantin	1	-	-	-	4	-	-	5
Avusturya	1	5	3	2	10	25	8	54
Brezilya	1	-	-	-	11	-	3	15
Şili	-	-	-	-	10	-	3	13
Çin	-	-	-	-	28	2	-	41
Danimarka	2	-	-	-	5	9	-	18
İspanya	1	-	5	-	10	1	2	19
Amerika	-	3	-	-	2	-	1	6
Fransa	1	5	14	9	14	83	39	160
Yunanistan	1	-	6	-	12	20	4	37
İtalya	3	-	-	65	38	21	8	135
Japonya	-	-	-	1	21	4	-	26
Norveç	-	-	-	-	8	2	1	11
Portekiz	-	-	-	-	5	2	-	7
Romanya	1	-	-	-	3	2	-	6
Rusya	2	1	-	16	-	36	71	126
İsveç	-	1	1	-	8	7	6	23

Göründüğü gibi İngiltere bütün gayretlerine rağmen bu yarışta Fransa karşısında az farkla da olsa geri kalmış, Osmanlı Devleti ise Yunanistan'ın hemen arkasında olarak dünya bahrî devletleri sıralamasında dokuzuncu sıraya yerleşmiştir. 1890 yılından sonra Osmanlı Devleti'nde bu tür gemilerin siparişlerine devam edilmiş olup bunlar İtalya'nın Ansaldo ve Fransa'nın Schneider-Cie. firmaları tezgâhlarında yapılmıştır.⁶ Ancak Osmanlı bahriyesinde bu tür gemilerde görev alacak özellikle de torpidodan anlayan yetişmiş uzmanların yetersiz sayıda olması, ya başta İngiltere olmak üzere diğer Avrupa devletlerinden fahiş maaşlarla bu tür elemanların getirilmesini yahutta bu ülkelere torpido tahlili için zabit gönderilmesini zorunlu kılmıştır.

Torpedo Eğitimi İçin Gelenler-Gidenler

Yabancı uzmanların daha ülkesinde iken imzalanan ve bir kısmı peşin olarak ödenen kontrato bedellerinin çok yüksek olması dahilde tepki çektiği gibi, yanlarına işi öğrenmesi için verilen Osmanlı zabıtlarına karşı da umursamaz tutumları, biri görevden ayrılrken bir diğerini referans vermesi bu alanda yabancı tekelinin oluşmasına sebebiyet vermiştir. Bunda yabancı müşavirlerin de etkili olduğunu söylemek mümkündür. Abdülaziz döneminde Osmanlı bahriyesine hizmet için İngiltere'den getirilen Amiral Sir Henry F. Woods, Hobart gibi isimler saltanat değişikliğinden sonra da, yeni padişah II. Abdülhamid'in onayı ile görevlerine devam etmişlerdir. Bunlardan Sir H. Woods, öncelikle 1869 yılında göreve başladığı Osmanlı bahriyesinde müşavir olarak Heybeliada Deniz Okulu'nda ders vermeye başlamıştır. Ardından Hüdavendigâr Okul Gemisi'nin

Name of Country	Torpedo training ship stationary and mobile	Torpedo Cruiser	Battle ship	Torpedo Gunboat	First-class torpedo boat	Second-class torpedo boat	Third-class torpedo boat	Total
Ottoman State	1	2	-	3	17	7	1	31
Germany	1	5	8	12	83	-	-	109
Great Britain	1	13	7	60	23	-	51	155
Argentina	1	-	-	-	4	-	-	5
Austria	1	5	3	2	10	25	8	54
Brazil	1	-	-	-	11	-	3	15
Chile	-	-	-	-	10	-	3	13
China	-	-	-	11	28	2	-	41
Denmark	2	-	-	2	5	9	-	18
Spain	1	-	5	-	10	1	2	19
USA	-	3	-	-	2	-	1	6
France	1	5	14	9	14	83	39	160
Greece	1	-	6	-	12	20	4	37
Italy	3	-	-	65	38	21	8	135
Japan	-	-	-	1	21	4	-	26
Norway	-	-	-	-	8	2	1	11
Portugal	-	-	-	-	5	2	-	7
Rumania	1	-	-	-	3	2	-	6
Russia	2	1	-	16	-	36	71	126
Sweden	-	1	1	-	8	7	6	23

As indicated in this table, despite its best efforts, Great Britain had fallen behind France in this race –albeit by a small margin– and, immediately after Greece, the Ottoman State was ranked number nine among the naval powers of the world. The commission of these types of vessels was continued by the Ottoman State after 1890 and the ships were constructed at the Ansaldo shipyard in Italy and Schneider-Cie shipyard in France.⁶ However, the lack of trained torpedo specialists to work aboard these vessels in the Ottoman fleet had required measures either to recruit trained specialists at exorbitant fees from Great Britain or other European countries, or, alternatively, to send officers to these countries to study the science of torpedoes.

The Recruitment of Foreign Specialists and the Training of Ottoman Officers Abroad

Contracts with foreign specialists were signed before they had left their respective countries and a portion of their outrageous salaries was often paid in advance, a fact that drew severe reactions from the State. The foreign specialists often acted indifferently towards the Ottoman officers they were required to train and recommended foreign colleagues as replacement when they were due to leave their posts, which in turn resulted in a foreign monopoly in this particular field. It can also be argued that the foreign consultants were instrumental in the creation of this monopoly. Recruited from the Great Britain to serve in the Ottoman Navy during the reign

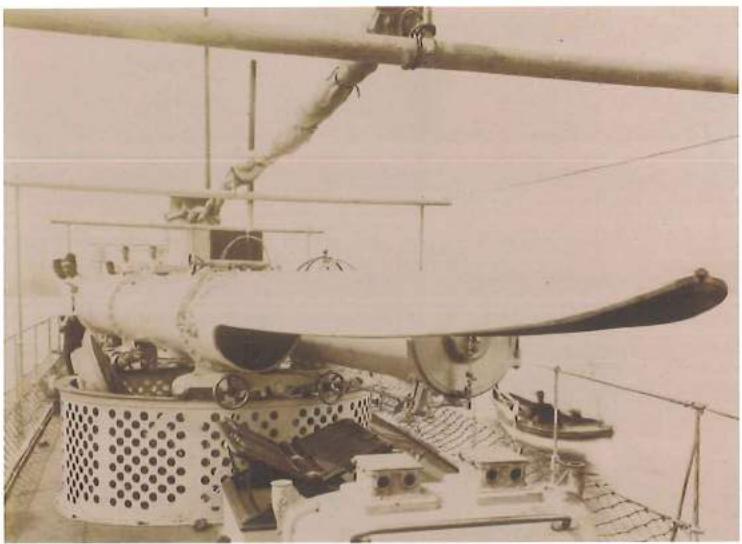
komutanlığına getirilmiştir. Torpido ilmindeki bilgisi nedeniyle sahillerin müdafasında torpidonun kullanımı ile ilgili çalışmalar yapması kendisinden talep edilmiştir. Askeri görevlerinin yanı sıra Abdülaziz'in emriyle abluka şartlarına riayet etmeyenleri muhakeme etmek için kurulan *Ganaim-i Bahriye Mahkemesi*'nde üyelik yapmıştır. II. Abdülhamid döneminde ise 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı filolarının Karadeniz harekâtına katılmış, özellikle Tuna Nehri'nin savunulmasında hizmetleri göze çarpmıştır.⁷ Ayrıca Sünne Boğazı'na torpido yerleştirmekle de görevlendirilmiştir.⁸ Osmanlı bahriyesinde kırk iki yıl çalışan ve 1909 yılında emekli olan Woods kendi anılarında da özellikle torpido eğitiminde yabancı uzmanların işi öğretmeden geri dönerek Osmanlı bahriyesini bir kısır döngü içinde bıraktıklarını ifade etmektedir.⁹

Torpido tâhsili için yurt dışına eleman gönderilmesinde ise öncelikle Almanya'nın tercih edildiği görülür. Bunda Schwarkoff Fabrikası'nın burada bulunmasının önemli ölçüde etkisi olmuştur. Bu fabrikaya 16 Ekim 1886 tarihinde torpido yapımını incelemek ve kullanımı hakkında bilgi edinmek üzere Yüzbaşı Reşâd ve Bahâeddin efendilerin gönderildiğini görmekteyiz. Bunların torpido imali için gerekli bilgileri öğrenmelerinin yanında torpidoların hava kazanlarının imalini görememelerinin, kazanların yapıldığı mahallin fabrika dahilinde olmayıp hayli uzak bir yerde bulunmasından kaynaklandığı düşünülmüştür. Ancak bu durumun fabrikatör tarafından bilinçli olarak buradaki gelişmeleri göstermemek amacıyla yapıldığının anlaşılması üzerine bu zabitlerin orada durmalarına gerek kalmadığına karar verilerek geri çağrılmışlardır. İstanbul'a gelen yabancı uzmanların bilgiyi paylaşmadı gösterdikleri bencillik yurt dışına gidilip bizzat ilgili fabrikalarda incelemeler yapıldığında da devam etmiştir. Bu torpidoların tersânedede yaptırılabilmesi için yeterli personelin bulunmamasından dolayı yegâne çare olarak bu defada Almanya'da bulunan torpido fabrikasında çalışan işçiler ile gerekli olan destgâh, alet ve edevatın oradan getirilmesi, hava kazanları için sipariş verilmesi, getirtilecek işçilerin her birine aylık iki yüz ellişer mark verilmesi planlanmıştır. Bütün masraflar için tahmini olarak bin üç yüz liranın harcanabileceği hesaplanmış, bunların yanında Alman torpido fabrikasında sekiz-on yıldır çalışan bir makinistin de getirilmesi için görüşmeler başlamıştır. Alman makiniste bir ikametgâh ve on iki büyük lira-yı siterlin ma'aş teklif olunmuş ise de o bunu kabul etmeyerek başlangıç için aylık on beş aded lira-yı 'Osmâni ma'âş talebinde bulunmuştur. Dersaadet'te bu altyapı sağlandıktan sonra ilk defalarında yanı birinci torpidodan dördüncüye kadar her bir torpidonun onar bin marka mal olacağı hesaplanmıştır. Ancak bu planı gerçekleştirmek mümkün olamamıştır.¹⁰

Aynı tarihte Fransa'ya torpido fennini öğrenmeleri için gönderilen Kolağası Ramiz ve Mülâzîm Fâik efendilerden ise aylarca hiç haber alınamaması üzerine Bahriye Dairesi harekete

of Abdülaziz, individuals such as Admiral Sir Henry F. Woods and Hobart resumed their posts with the endorsement of the newly enthroned Abdülhamid II. Having assumed his post as a consultant to the Ottoman navy in 1869, Sir H. Woods, for example, began teaching at the Heybeliada Naval College. Shortly thereafter, he was appointed as the commander of the *Hüdavendigar* School Ship. Based on his extensive knowledge of torpedo science, he was requested to conduct studies on the use of torpedoes in the defense of the coastal areas. Apart from his military duties, he also served as a member at the *Ganaim-i Bahriye Mahkemesi* (Naval Prize Court) established to put to trial insubordinates who did not comply with the blockade orders of Abdülaziz. During the reign of Abdülhamid II, he participated in the Black Sea campaign of the Ottoman fleets in the 1877-1878 Russo-Ottoman War and came to be recognized particularly for his services in the defense of the Danube River.⁷ He was also assigned to lay mines at the Sünne Strait.⁸ After having served for the Ottoman navy for forty-two years, Woods retired in 1909. In his memoirs, he notes that foreign specialists often returned to their country without teaching torpedo science to the locals, a fact that resulted in a vicious circle for the Ottoman navy.⁹

It appears that Germany was the preferred country of choice in sending officers abroad for torpedo training. The presence of the Schwartzkopf Factory in Germany played an important role in this decision. We see that on 16 October 1886, Lieutenants Reşâd Efendi and Bahâeddin Efendi were sent to this factory to study the process of torpedo making and to learn about their field of use. The fact that –apart from gaining familiarity with the necessary information on torpedo production– these officers were not exposed to the manufacturing of torpedoes' compressed air depots, brings to mind the possibility that the depot manufactory was not located on the premises of the factory, but in fact was at a considerable distance from it. However, when it became evident that this was a deliberate attempt on the manufacturer's part to conceal the process of development at the factory, it was decided that the officers were not required to stay at the factory for any length of time and they were subsequently summoned back to İstanbul. The reluctance of the foreign specialists in İstanbul to share their expertise was a phenomenon that was also observed at the foreign factories during the period in which Ottoman officers were trained abroad. The absence of adequate personnel for the production of these torpedoes at local shipyards triggered several possible solutions: to recruit workers from the torpedo factory in Germany, as well as the necessary workbenches, tools, and equipment; to order boilers from abroad; and to pay a salary of two hundred and fifty Marks to each of the workers. The estimated cost of all these expenditures was approximately



Bir torpidobotun ikiz torpil kovası (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Twin torpedo tubes of a torpedo boat (İstanbul Naval Museum Collection)

geçerek gizli bir soruşturma başlatmıştır. Bu arada Kolâğası Ramiz ve Mülâzim Fâik efendilere gönderilen mektupta devletin içinde bulunduğu mali sıkıntılara rağmen kendilerine ödenen maaşın karşılığının alınmadığı, Osmanlı Devleti'nin bu fenne ihtiyaç duyduğu, böyle bir zamanda gösterilen ataletin sual olunacağı ifade edilmektedir.¹¹ Bu tür örnekler çok olup yurt dışına torpido eğitimi için gönderilen zabitlerden çok istifade edildiğini söylemek mümkün değildir. Ancak yine de II. Meşrutiyet'in sonuna kadar bu amaçla yurt dışına eleman gönderilmeye devam ettiği görülür.¹²

Muhbir-i Sürûr Firkateyni'nin Torpido Mektebi Oluşu

Bu dönemde II. Abdülhamid'in iradesiyle tesis edilen ve bugüne kadar varlıklarını pek bilinmeyen üç okul olan çarkçılık, tüccar kaptanlık ve torpido, bahriyede yerli personel yetiştirmeye gayretlerinin bir neticesi olarak karşımıza çıkar. Yurt dışından uzman getirme veya buralara birbir fedakârlıkla zabıt gönderme gayretlerinin umulan neticeyi vermemesi karşısında belki de en akıllıca ve doğru yol bu mektepler vasıtasıyla yerli personelin eğitilmesidir. Mekteplerin kuruluş nizamnameleri, mezunlarının istihdam sahaları, bütçeleri, okutulacak dersler Bahriye Nezareti'nde komisyonlar kurularak takip edilmiş ve düzenli raporlarla Yıldız Sarayı'na gelişmeler bildirilmiştir.

Bunlardan 20 Eylül 1884 tarihli irâde ile Osmanlı deniz ticaretinin canlandırılması ve vapur kumpanyalarına yerli kaptan yetiştirilmesi amacıyla açılan Tüccar Kaptan Mektepleri'nin Bahriye Mektebi Nazırı Salih Paşa'nın riyasetinde oluşturulan bir komisyonla kuruluş çalışmalarına başlanmıştır. Tüccar Kaptan Mektepleri Komisyonu, öncelikle mektebin kuruluş amacının neler olduğu, ne kadar talebe ve kaç sınıfından oluşacağı, derslerin çeşitleri, Türkçe ile beraber

one thousand and three hundred Liras. Furthermore, negotiations were initiated to transfer a mechanic who had been working at the German torpedo factory for the last eight to ten years. Although accommodation and a salary of twelve and a half Sterling were offered to the mechanic, he refused the offer and demanded instead a starting salary of fifteen Ottoman Liras. Once the infrastructure was prepared at the Ottoman capital, it was projected that during the initial phase, each torpedo –from the first to the fourth– would cost ten thousand Marks. However, this plan was never implemented.¹⁰

Upon having received no word for months from Adjutant Majors Ramiz Efendi and Mülâzim Fâik Efendi, who were sent to France to study torpedo science, the Naval Office initiated a covert investigation. In a letter sent to the Adjutant Majors, it was pointed out that the two officers had not adequately reciprocated the salary they were paid despite the dire economic conditions of the state, that the Ottoman State was in urgent need of this science and that such inertia would be subject to questioning.¹¹ As there are copious examples of this kind, it is possible to say that not much benefit was reaped from the officers sent abroad for torpedo training. Still, it is observed that the tradition of sending personnel abroad was continued until the end of the Second Constitutional Era.¹²

The Conversion of the Frigate *Muhbir-i Sürûr* into a Torpedo School

During this period, the three schools, namely the school of engineering, merchant navy, and torpedo, which had been established by the imperial decrees of Sultan Abdülhamid II and remain largely unknown to this date, emerge as the consequence of the attempts to train local personnel in the navy. The wisest and perhaps the best way to proceed in light of the disappointing results vis-à-vis the attempts to recruit foreign specialists or to send officers abroad with great sacrifices, was the training of local personnel through such schools. The by-laws of the schools, the areas of employment of their graduates, their budgets and their curriculums were closely observed by the commissions established within the Ministry of Naval Affairs and the developments were reported regularly to Yıldız Palace.

With a decree dated 20 September 1884, the inauguration of Merchant Navy Schools –designed to enliven Ottoman sea trade and train local captains for the commercial ship lines– was initiated with a committee under the chairmanship of Naval School Minister Salih Pasha. The Merchant Captain Schools committee soon began drafting the by-laws regarding the objectives of the school, the number of students and classes, the scope of the curriculum, the languages of instruction –other than Turkish–, the conditions of acceptance and enrollment, and the possible areas of employment upon

hangi lisansların kullanılacağı, talebenin kayıt-kabul şartları, mezuniyetten sonra istihdam sahaları gibi hususların ortaya konulduğu bir nizamname hazırlamaya başlamıştır. 20 Kasım 1884 tarihinde bu nizamname tamamlanarak II. Abdülhamid'e sunulmuştur. Neharî (gündüzlü) olarak Tersâne-i Âmire'nin Azap Kapısı'nda, havuz arkasında bulunan dört numaralı mağaza debboyunda, hizmet vermeye başlayan mektebin *Bahriye Salnamesi* kayıtlarından 1900-1901 eğitim dönemine kadar faaliyette bulunduğu görülür. Zamanla öğrenci sayısının 3-4'e kadar düşmüş olması buraya olan ilginin azaldığını ortaya koyar. Leylî (yatılı) olarak da Heybeli Ada Bahriye Mektebi bünyesinde eğitimini II. Meşrutiyet'e kadar devam ettirmiş olup burası da bu tarihten sonra kapatılmıştır. Bu mektep mezunlarının mezun olduklarında yaşadıkları istihdam problemi buraya olan ilgiyi zaman içinde azaltmıştır.⁹ Bu çalışmamızda bu dönemin diğer bir bahriye eğitim kurumu olan Torpido Mektebi üzerinde durulacaktır.

Tüccar Kaptan Mektebi'nde kısa bir süre önce 20 Eylül 1882 tarihinde Tophane ve Tersâne-i Âmire'de kullanımının artması ve dünyada taşıdığı önemden dolayı uygun miktar şakirdana torpido fenninin öğretilmesi için bir mektebin kurulması amacıyla Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Re'is-i sânisi bulunan Fâik Bey'in riyasetinde bir komisyon oluşturulmuştur. Tersâne-i Âmire'de açılması düşünülen mektepte verilecek eğitim ile ilgili olarak Faik Bey'in yanında Bahriye ve Tophane-i Âmire Torpido Komisyonu azásından bazı zâbitânın da bulunduğu yeni bir komisyon oluşturulmuş ve komisyonun haftada üç gün toplanması kararlaştırılmıştır. Tophane-i Âmire Torpido Komisyonu azásından Mirliva Frost Paşa ile Erkân-ı Harb kaymakamlarından Hamid Bey de bu çalışmalarda görev almışlardır. Mektep tesisi için oluşturulan Torpido Komisyonu'nda görev alan diğer isimler şu şekildedir.¹⁴

A'zâ, Şûrâ-yı Bahriye azasından Miralay Mehmed Bey
A'zâ, Tercüme Komisyonu'ndan Kaymakam Mustafa Bey
A'zâ, İnhâ'iye zâbitânı Binbaşı Latif Efendi
A'zâ, Çarhçı zâbitânı Süleyman Efendi
A'zâ, Erkân-ı Harbiye zâbitânı Kolağası Remzi Efendi
Erkân-ı Harbiye'de müstahdem askeri kâtiplerinden Propa Hodayiki Efendi.

Tersâne-i Âmire İnşaat Dairesi'nde oluşturulan bu yeni komisyon, 19 Haziran 1883 tarihinde aldığı bir kararla Avrupa'daki torpido alanındaki hızlı gelişmeler karşısında tersanede açılması düşünülen okulun zaman alacağını göz önüne alarak bir talim gemisi olan Muhbir-i Sürûr Firkateyni'nde bir an önce eğitime başlanılması gerektiğini ifade eder. Muhbir-i Sürûr, 1849 yılında Sultan Abdülmecid'e Abbas Paşa tarafından hediye edilerek Osmanlı donanmasına dahil olmuştur. Abdülaziz döneminin sonlarına doğru 1873 yılında okul gemisi olarak kullanılmaya başlamıştır. 1904 yılına kadar da hizmet vermiştir.¹⁵ Bu tarihe kadar Osmanlı bahriyesinde Mehmed Selim Firkateyni'nin veya Heybetnümâ,

graduation. The by-laws were completed on 20 November 1884 and presented to Abdülhamid II. The Naval almanac indicate that the school, which began rendering services to day students out of the quartermaster's store number four behind the docks at the Azap Gate of the Imperial Arsenal, was operational until the 1900-1901 academic year. The fact that the number of students enrolled was limited to three or four, indicates that the interest in the school had eventually waned. The institution continued to serve as a boarding school under the auspices of Heybeliada Naval College until the Second Constitutional Era and it was subsequently shut down. The problems that the graduates of this school experienced with respect to employment possibilities led to a lack of interest in the institution over time¹⁶. This paper; however, focuses on the Torpedo School, which stands out as another naval institution of the period.

On 20 September 1882, shortly before the establishment of the Merchant Navy School, a committee was set up under the chairmanship of Fâik Bey –one of the co-creators of the General Staff of the Naval Commandership– in order to establish a school that would help increase the use of torpedoes at Tophane and the Imperial Arsenal. Another objective was to educate a certain number of cadets in torpedo science in view of its increasing global significance. To outline the curriculum offered by the school that was to be opened at the Imperial Arsenal, a new committee was set up, which, apart from Fâik Bey, included several officers, who were members of the Naval and Imperial Arsenal Committees. It was decided that this new committee would convene three times a week. Imperial Arsenal Torpedo Committee member Major General



Bir torpidobotta eğitim (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Drill aboard a torpedo boat (İstanbul Naval Museum Collection)

Nüvîd-i Fütûh Biriki'nin mektep gemisi olarak kullanıldığını görmekteyiz. Bunlara mektep gemisi denilmesinin sebebi Heybeliada'da Bahriye Mektebi rihtiminde sürekli bekletilerek talebeye zaman zaman talim yaptırılmak için kullanılmalarından kaynaklanmaktadır. Abdülaziz döneminde ise Hüdâvendigâr, topçu gemisi olarak kullanılmıştır. Ancak bir geminin tamamen mektebe dönüştürülmesi Osmanlı eğitim ve askeri hayatında ilk defa görülen bir gelişme olmakla birlikte Tüccar Kaptan Mektebi'ne ayrılan mali kaynağı ne kadar zor şartlarda temin edildiği düşünülecek olursa bu teşebbüsün son derece akıllıca olduğu söylenebilir.

19 Haziran 1883 tarihinde yapılan toplantıda komisyonun sürekli gözetimi altında olmak üzere sahasında bilgili bir sermuallim, üç nefer zabit, ihtiyaç kadar muavin ve mektebe devam edecek zâbitân olmak üzere toplam yirmi kişilik bir eğitim kadrosundan oluşan personeli de oluşturulmuştur. Bunun yarısının Tophane-i Âmire zâbitânından, kalanlarının Şiltenk, Çarkçilar ve Güverte sınıfından alınması, Bahriye ve Tophane-i Âmire'den iyi derece okuma yazma bilenlerden de yirmi kadar neferin seçilerek bu gemide görevlendirilmesi kararlaştırılmıştır. Kısa süre içinde Muhbir-i Sürûr Firkateyni'nde dershane ve kamaralar ile eşya muhafazası için mağazalar yapımına başlanılmıştır. Torpidoların atış talimleri için Muhbir-i Sürûr Firkateyni'nin yanına iki adet torpidobot ile lehimcilik ve modülcülük gibi imalata ait işler için de ihtiyaç kadar işçi görevlendirilmiştir. Muhbir-i Sürûr Firkateyni'nde torpido eğitimi verilebilmesi için her türlü alet ve edevatın getirilmesi ve bu konuya alakalı Avrupa'da yayımlanan gazetelere abone olunması da uygun görülmüştür. Torpidonun mucidi Mr. Whitehead'den ihtiyaç duyulan aletlerin satın alınması için bin dokuz yüz seksen lira-yı siterlin ve on şilin ayrılmıştır.¹⁶ Kısa süre içinde Dâire-i Bahriye Tercümanlığı vasıtasiyla ihtiyaç duyulan malzemeler Londra'dan satın alınmış, bunun karşılığında 9 Aralık 1883 tarihinde Hazine-i Bahriye'den üç yüz yirmi iki buçuk kuruş ödeme yapılmıştır.¹⁷

Bundan sonraki süreçte bu mektepte eğitim alacak ve sayıları önceden tespit edilen bahriye personelinin özenle seçildiği görülür. Bununla bizzat Tophane-i Âmire Müşâriyeti ilgilenmiş, ilk olarak Bahr-i Siyâh Boğazı'ndan görevli üç nefer küçük zâbit, bunun yanında Beşinci Ordu-yu Hümâyûn'a mensup Mülâzîm-i Evvel Manastırı Hâlid Ziyâ ve Erzurumlu Râğıb ve Yedinci Ordu-yu Hümâyûn'un on dördüncü fırkası erkân-ı harbiyesinden Yüzbaşı Şevki ve Yüzbaşı Mustafa Efendiler çağrılmışlardır.¹⁸ 8 Ağustos 1884 tarihinde donanmayı hümâyûna top ve torpidoculuk gibi sınıflar için eleman yetiştirmeye amacıyla kurulan gedikli sınıfı düşünce olarak güzel olmakla beraber henüz yeni kurulduğundan kısa süreli beklentilere cevap vermesi mümkün değildir. Bu arada Tüccar Kaptan Mektebi'ni tamamlayarak diploma alanların tamamının hariçte kalarak iş bulamamaları nedeniyle sizlanmalarından dolayı bunların mezun olduklarıında işaretçi, torpidocu veya

Frost Pasha and General Staff Lieutenant Colonel Hamid Bey took part in this endeavor. Other names assigned to the Torpedo Committee for the establishment of the school are as follows:¹⁴

Member, Naval Council member Colonel Mehmed Bey
Member, Lieutenant Colonel Mustafa Bey of the Translation Committee
Member, Naval Architecture officer Lieutenant Commander Latif Efendi
Member, Engineering Officer Süleymân Efendi,
Member, General Staff Officer Adjutant Major Remzi Efendi
Military Scribe Propa Hodâyîki Efendi of the General Staff

With a decision taken on 19 June 1883, this new committee, which was founded within the Imperial Arsenal Naval Architecture Offices, ruled that training had to be initiated at once at the frigate *Muhbir-i Sürûr* considering the fact that the establishment of a school within the Imperial Arsenal would take longer vis-à-vis the rapid developments in torpedo science in Europe. *Muhbir-i Sürûr* had been bequeathed to Sultan Abdülmecid by Abbas Pasha in 1849 and subsequently became a part of the Ottoman fleet. Towards the end of Abdülaziz's reign, it began serving as a school ship in 1873 and remained in service until 1904.¹⁵ It is observed that until this date, the frigate *Mehmet Selîm* or brigs *Heybetnâmâ* and *Nüvîd-i Fütûh* were used as school ships in the Ottoman navy. The reason behind referring to these vessels as school ships was that they were anchored at the dock of the Naval College in Heybeliada to be used for drills. While the conversion of a vessel into a school was a development observed for the first time in Ottoman educational and military history, considering the dire conditions through which the financial resources reserved for the Merchant Navy Schools was procured, it can be said that this was a rather sensible attempt.

In the course of the meeting held on 19 June 1883, the commission formed –to be kept under supervision—a staff of twenty personnel comprised of a headmaster knowledgeable in his field, three private soldiers, a necessary number of assistants, and officers that would be enrolled in the school. It was decided that half of the personnel would be recruited from among the Imperial Arsenal officers, whereas the rest would be taken from Şiltenk, Machinists and Deck divisions.

Furthermore, twenty literate privates from the Navy and the Imperial Arsenal would be appointed to this ship. Soon, construction was initiated aboard the *Muhbir-i Sürûr* to implements classrooms, cabins, and depots to store objects. To provide target practice, two torpedo boats and a necessary number of workers for soldering and module-making were appointed to the *Muhbir-i Sürûr*. It was also deemed suitable to import all kinds of necessary equipment tools to help offer torpedo training aboard the *Muhbir-i Sürûr* and to subscribe

topcu kısımlarına takşım edilerek gedikli-i sâlis sınıfına kabulleri Şûrâ-yı Bahriye'ce Mâbeyn-i Hümâyûn'a teklif edilmiştir. Böylece hem bu sınıflara kısa sürede nitelikli eleman kazandırılmış, hem de Tüccar Kapitan Mektebi mezunları açıkta kalmamıştır.¹⁹

Torpido Mektebi'nin kuruluş yıllarında açılması düşünülen bir başka mektep ise Elektrik Mektebi olmuştur. Hatta bu mektebin kuruluş çalışmalarının yürütülmesi için bir İngiliz mühendis görevlendirilmiş ancak Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi 17 Mart 1885 tarihinde bu duruma müdahale ederek "Başkaca bir mekteb te'sisi ve teşkilinden ise bunun Torpido Mektebi ittihâz olunan Muhibir-i Sûrûr Firkateyn-i Hümâyûnu'nda tedrisi menâfi'-i Hazîne'yi ve teshîl-i maslahâti mûcib olacağı" şeklinde bir gerekçe sunar. İngiliz ve Fransız donanmalarının elektrik kullanımlarının öneminden yola çkarak kurulması planlanan Elektrik Mektebi'nin böylece Torpido Mektebi bünyesinde faaliyetlerini yürütmesi kararlaştırılmıştır. Başlangıçta zâbitâna haftada iki gün firkateynde elektrik fennini talim ve tedris ettirmesi için görevlendirilen İngiliz mühendise aylık bin beş yüz kuruş maaş bağlanmıştır.²⁰

Zamanla Torpido Mektep Gemisi talebelerine nerede talim yaptırılacağı hususu gündeme gelmiştir. Torpido Komisyonu'nun 12 Nisan 1887 tarihli yazısında Muhibir-i Sûrûr Firkateyni'nde eğitim alan zabitan ve neferatin nerede talim yapacakları konusu ile ilgili bilgi verilmektedir. Buna göre İzmit Tersânesi dahilinde bulunan Bîcâ Fabrikası'nın yakınlarındaki sahile bir torpido istasyonu tesis edilmiştir. Tersâne-i Âmire Memuriyeti, torpidobotlar için İzmit Tersânesi'nde inşası lazım gelen iskele ve istasyonun Kaymakam Latif Bey tarafından keşfi yapılarak, toplam elli bin kuruşa mal olacağı hususunda Latif Bey'in bir keşif raporu hazırlayıp gönderdiği bildirmektedir.²¹ Bu tarihten itibaren Muhibir-i Sûrûr Firkateyni'nin haricinde de İzmit Körfezi birçok torpido istimbotları için talim yeri olarak kullanılmaya başlamıştır. Özellikle torpidobotlar atış talimlerinin yapılması, personele torpido ile ilgili teknik bilgilerin verilmesi amacıyla mevsim-i sayfda (yaz mevsimi) bazen birer birer bazen de toplu olarak gemiler İzmit'e gönderilmektedir.²²

Bahriye Mektebi'nde Torpido Sınıfı Açılması

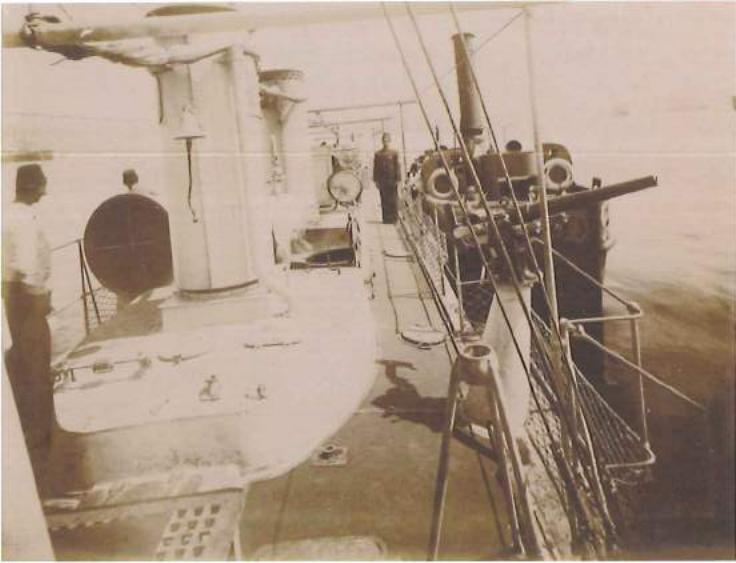
13 Ağustos 1889 tarihinde Bahriye Mektebi öğrenci sayısının artırıldığı görülür. Buna gerekçe olarak da torpidobotların sayılarının hızla artması karşısında yetişmiş personel eksikliğinden bahsedilmektedir. Bunun üzerine mektebe otuz altı yeni öğrenci daha alınarak toplam mevcut üç yüz yirmiye çıkmıştır.²³ Bundan çok kısa bir süre sonra 6 Eylül 1889 tarihli Şûrâ-yı Bahriye'nin mazbatasında ise torpido tahsil etmek için bahriye mektebinde bir sınıf açılması üzerinde durulmaktadır. Mekteb-i Bahriye müntehi sınıfı şâkirdânına zaten torpido fenni talim ve tedris etdirilmekte olup mektepten şehadetname alarak mezun olan şakirdandan torpido zabiti olarak ayrılanlar

to European journals of torpedo science. One thousand nine hundred eighty Sterling and ten Shillings were set aside to purchase the requisite materials from torpedo-inventor Mr. Whitehead.¹⁶ Shortly thereafter, the necessary tools and equipment were purchased in London through The Navy Translation Office and a payment of three hundred and twenty two and a half Kuruş was made by the Naval Treasury on 9 December 1883.¹⁷

It is observed that subsequent to these preparations, the agreed number of naval personnel to be trained at the school was determined through a very careful selection process. Commander of Imperial Arsenal was personally involved in the process; first three warrant officers from the Black Sea Strait, and next First Lieutenant Manastırı Hâlid Ziyâ of the Fifth Imperial Army, as well as Erzurumlu Râgîb and Captains Şevki Efendi and Mustafa Efendi of the Seventh Imperial Army's fourteenth squadron of the General Staff were called upon.¹⁸ Although the establishment of an NCO class on 8 August 1884 to train personnel in guns and torpedoes for the imperial navy was a good idea in theory, as it was only newly implemented, it would not have met short-term expectations. Meanwhile, the graduates of the Merchant Navy School were out of jobs and complained that they had a difficult time finding employment. The Naval Council thus recommended the Imperial Court for these graduates to be separated into divisions of signalmen, torpedo specialists and gunners and be accepted to the gedikli-i sâlis (Third class NCO) division. Hence, qualified personnel would be added shortly to these divisions and the graduates of Merchant Navy School would no longer be unemployed.¹⁹

Another school envisioned in the founding years of the Torpedo School was the School of Electricity (Elektrik Mektebi). In fact, a British engineer was appointed to conduct the establishment of this school. However, the Office of the Naval General Staff intervened on 17 March 1885, arguing, "Başkaca bir mekteb te'sisi ve teşkilinden ise bunun Torpido Mektebi ittihâz olunan Muhibir-i Sûrûr Firkateyn-i Hümâyûnu'nde tedrisi menâfi'-i Hazîne'yi ve teshîl-i maslahâti mûcib olacağı" (Rather than the establishment and formation of another school, the proper course of action would be to continue instruction at the frigate Muhibir-i Sûrûr, which has been converted into a Torpedo School, as this would greatly benefit the Treasury). Thus, it was decided that the School of Electricity –which was to be created in view of the growing use of electricity in the British and French navies– would continue to operate under the auspices of the Torpedo School. The British engineer, who was appointed to teach officers the science of electricity twice a week, received a monthly salary of one thousand and five hundred Kuruş.²⁰

Soon a problem arose: the Torpedo School Ship students



Bir torpidoboton güvertesi (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Deck of a torpedo boat (İstanbul Naval Museum Collection)

gördükleri nazari bilgileri irâde-i seniyye gereği torpido mekteb-i sefinesi olan Muhbir-i Sürûr Firkateyni'nde tatbikat imkânı bulabilmektedir. Bu şekilde torpido zabiti yetiştirilmekte ise de bu yeterli görülmeyip torpido fennini tahsil etmek için Mekteb-i Bahriye-i Şâhâne'de bir sınıf açılması üzerinde durulmuştur. Böyle bir gelişmenin yaşanmasının muhtemel sebebi mektep gemisine gelen zabitlerin nazari bilgilerinin Bahriye Mektebi'nde eksik verilmiş olmasıdır.²⁴ Bu dönem Bahriye Mektebi öğrencisi olan Emin Yüce hatırlatında mektepteki torpido eğitimi için şunları kaydeder: "Nüvîd-i Fütûh'tan başka bir de Heybetnûmâ kruvazörü vardı ki bizden üç sene evvelki sınıfın yarısı bununla bir ay talim için İzmid'e gitmiş ve orada imtihan olarak zabit olmuşlardı. Heybetnûma bizim tersânede inşa olunmuş, daha yeni topları olan bir talim gemisi idi. Üç direğî de serenli yani 'kabasorta' denilen tam armalı idi. Torpido'y'u da bu sınıfı okuduk. Ancak onu görmek yasak olduğundan resimlerinden öğrendik."²⁵

Bahriye Mektebi bünyesinde bir anlamda zaruretten dolayı açılan Torpido sınıfında okutulan dersler şu şekildedir.²⁶

Birinci Sınıf	İkinci Sınıf	Üçüncü Sınıf
Hey'et-i Felekiye	Hey'et-i Bahri	Torpido Fenni
Seyr-i Sefâin	Gemicilik Fenni	Sûr-i Kevâkib
Arma Tarifatı	İstihkâm ve Karaya	Kitabet-i Osmaniye
Mebâdi-i İnşâîye	Torpido	Lisan-ı İngilizi
Buhar Makineleri	Mesaha-i Bahriye	
Kitabet-i Osmaniye	Fenn-i Harb-i Bahri	
Lisan-ı İngilizi	Lisan-ı İngilizi	
Elektrik	Hukuk-i Umumiye-i Bahriye	
Merasim ve İhtirâmat-ı Bahri	Elektrik	
Tüfek Talimi	Topografya	
Kılıç Talimi	Tüfenk Talimi	
	Mızrak Talimi	

needed a location to conduct drills. A note issued by the Torpedo Commission on 12 April 1887 offers information on the location at which the officers and privates studying at the *Muhbir-i Sürûr* would conduct drills. Accordingly, a torpedo station had been built at the shore near the Sawmill Factory on the premises of the İzmit Shipyard. It also appears that the Office of the Imperial Arsenal declared that Lieutenant Colonel Latif Bey had conducted a preliminary study on the pier and the station to be constructed for torpedo boats at the İzmit Shipyard and that he had sent a discovery report, indicating the cost of construction as fifty thousand Kuruş in total.²¹ As of this date, apart from the *Muhbir-i Sürûr*, the Gulf of İzmit was used for drill and practice of numerous torpedo steamboats. During the summer season, the vessels were sent to İzmit individually or in groups, particularly to conduct torpedo boat target practice and to supplement personnel with technical information about torpedoes.²²

The Opening of a Torpedo Division at the Naval Academy

On 13 August 1889, an increase was observed in the number of students enrolled at the Naval Academy. The lack of trained personnel vis-à-vis the rapid increase in the number torpedo boats was cited as the cause of this sudden rise. Subsequently, thirty-six new students were admitted to the school, adding the total number of students to three hundred and twenty.²³ The minutes of the Naval Council recorded soon thereafter on 6 September 1889 underline the prospect of opening a separate division at the Naval Academy to teach torpedo science. The students in their final year at the Naval Academy were already being taught torpedo science; as demanded by the imperial rescript, those who graduated as torpedo officers were able to practice the theoretical information they had received at the torpedo school ship, namely *Muhbir-i Sürûr*. While torpedo officers were in fact trained in this manner, the process was deemed insufficient and the idea of opening a separate torpedo science division at the Naval Academy was brought to the fore. What may have prompted this undertaking was the inadequate theoretical information that officers appointed to the school ship received at the Naval Academy.²⁴ In his memoirs, Emin Yüce, who was a student at the Naval Academy during this period, offers the following remarks on torpedo instruction at the Academy:

"Apart from the Nüvîd-i Fütûh, there was also the cruiser Heybetnûmâ; half of the class that had graduated three years before we did went to İzmit aboard this cruiser for drill and practice and, following an examination, graduated as officers there. Heybetnûma was a drill ship with relatively newer guns and was constructed at our shipyard. All three of its masts were full-rigged. We studied

Torpido eğitim ve talimine verilen önem zamanla topçuluk eğitiminin geri kalması gibi bazı olumsuz gelişmeleri de beraberinde getirmiştir. Öncelikle Trablusgarp, Preveze, Selanik ve Girit gibi önemli limanlarda topçu zabıtının olmayıp da torpido zabıtının bulunması üzerine buralardaki torpido personeli İstanbul'a çağrılp yerine daha önem arz eden topçu zabitanı gönderilmiştir.²⁷ Bahriye Mektebi'ni Seyr-i Sefain ve Torpido sınıflarından mezun olarak bitiren zabitlerin talimlerde noksalarını tamamlamalarına dikkat edilirken, Topçu sınıfına ayrılanlara talim yaptırılmaması eksiklik doğurmuştur. Bunun üzerine Bahriye Mektebi'ni tamamlayarak seyyar mektep gemisinde talim yapan zabitlerden bir kısmı topçuluğa ayrılarak açılması düşünülen Topçu Mektep Gemisi'nde talim görmeleri kararlaştırılmıştır. Fransa'da topçuluk eğitimi alan Binbaşı Hakkı Efendi Kapudân'ın refakatinde bir heyet oluşturulması ve bir de Erkân-ı Harbiye-i Bahriye mühimmât-ı harbiye sefinesine tayin edilmesi topçuluğun içinde bulunduğu sıkıntından torpido eğitimindeki yapılanmaya benzer bir çözümle çıkma düşüncesinde olduğunu ortaya koyar.²⁸

Sonuç olarak bu mektebin ilgili komisyon tarafından kaleme alınan kuruluş nizamnamesinin elimize geçmemiş olması mekteple ilgili bazı hususları müphem bırakmıştır. Burada belirtilmesi gereken bir başka husus ise bu eğitimin ne zamana kadar devam ettiğidir. Muhibir-i Sûrûr Fîrkateyni'nde 1904 yılına kadar torpido taliminin devam ettiği tahmin edilmektedir. Bu eksiklerin yanında böyle bir mektebin varlığının ortaya konulması ise birkaç açıdan önem taşımaktadır. Bunlardan birincisi Türk Eğitim Tarihi literatürüne yeni bir mektep ilave edilmiştir. Belki daha da önemlisi ise II. Abdülhamid devrindeki bahriye politikasının anlaşılmasına sağlayacağı katkıdır.



Zabitan ve erat torpido taliminde (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Officers and deck hands on torpedo training (İstanbul Naval Museum Collection)

torpedo science in this division. However, as it was forbidden to actually see the vessel, we studied it from photographs.”²⁵

The classes offered at the Torpedo division, which was opened out of necessity within the Naval Academy, were as follows:²⁶

First Year	Second Year	Third Year
<i>Hey'et-i Felekiye</i> (Astronomy)	<i>Hey'et-i Bahri</i> (Nautical Astronomy)	<i>Torpido Fenni</i> (Torpedo Science)
<i>Seyr-i Sefâin</i> (Navigation)	<i>Gemicilik Fenni</i> (Navigational Science)	<i>Sûr-i Kevâkib</i> (Stars and Planets)
<i>Arma Tarîfâti</i> (Rigging)	<i>İstihkâm ve Karaya Asker Sulûkî</i> (Fortification and landing of marines)	<i>Kitabet-i Osmaniye</i> (Ottoman Literary Style)
<i>Mebâdi-i İnşâiye</i> (Principles of Construction)	<i>Torpido</i> (Torpedo)	<i>Lisan-i Ingilizi</i> (English Language)
<i>Buhar Makineleri</i> (Steam Engines)	<i>Mesâha-i Bahriye</i> (Naval Measurements)	
<i>Kitabet-i Osmaniye</i> (Ottoman Literary Style)	<i>Fenn-i Harb-i Bahri</i> (Naval War Science)	
<i>Lisan-i Ingilizi</i> (English Language)	<i>Lisan-i Ingilizi</i> (English Language)	
<i>Elektrik</i> (Electricity)	<i>Hukuk-i Umumiye-i Bahriye</i> (Naval Legislation)	
<i>Merasim ve İhtirâmat-ı Bahri</i> (Naval Ceremonies and Conduct)	<i>Elektrik</i> (Electricity)	
<i>Tüfek Talimi</i> (Arms Drill)	<i>Topografiya</i> (Topography)	
<i>Kılıç Talimi</i> (Sword Practice)	<i>Tüfenk Talimi</i> (Arms Drill)	
	<i>Mızrak Talimi</i> (Lance Practice)	

The weight placed on torpedo training and practice eventually led to some negative consequences such as lack of attention to gunnery training. Due to the absence of gunners—as opposed to the superfluous presence of torpedo officers—in strategic ports such as Tripoli, Preveze, Salonica and Crete, the torpedo personnel at these ports were summoned to Istanbul to be replaced by gunners, who had a more important role to assume.²⁷ While attention was paid to compensate for the shortcomings of the officers who graduated from the Navigation and Torpedo divisions of the Naval Academy, the lack of drill and practice provided for the Gunnery division posed a problem. Hence, it was decided that a portion of the officers who were involved in drill and practice at the mobile school ships would be recruited by the Gunnery division to receive training practice at Gunnery School Ship that was to be

Notlar

- 1 İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, 21 (2006), s.73-96.
- 2 Bu konuda geniş bilgi için bkz., Şakir Batmaz, "II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması", Basılmamış doktora tezi, Kayseri, 2004.
- 3 Fikret Gövül, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi*, İstanbul, Deniz Matbaası, 1948, s.27.
- 4 A.g.y., s.27.
- 5 *Ceride-i Bahriye*, 32 (21 Ağustos 1306), s.iii.
- 6 Bernd Langensiepen-Ahmet Gülerüy, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2000, s. 160-173.
- 7 Henry F. Woods, *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909)*, çev., Fahri Çoker, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1976, s.254.
- 8 Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mektübi (Mkt.), Belge No:260/20.
- 9 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, III, İstanbul, Deniz Kuvvetleri Yayınevi, 1983, s.254.
- 10 DMA, ŞUB, Belge No:263/1/A-b.
- 11 DMA, MKT, Belge No:511-103.
- 12 DMA,ŞUB, Belge No:3/137.
- 13 Geniş bilgi için bkz., Şakir Batmaz, "Tüccar Kapitan Mektepleri", *Tarih Boyunca Dünüda ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul, 2005, s. 109-123.
- 14 DMA, ŞUB, Belge No:188/14-A.
- 15 1828-1923 Osmanlı Donanması, s.131.
- 16 DMA,ŞUB, Belge No:197/18-A
- 17 DMA,ŞUB, Belge No:275-3-A.
- 18 DMA, ŞUB, Belge No:270/5-A.
- 19 DMA, MKT, Belge No:810/33.
- 20 DMA,ŞUB, Belge No:243/1-A.
- 21 DMA,ŞUB, Belge No:16/559.
- 22 DMA, MKT, Belge No:641/38-1.
- 23 DMA, MKT, Belge No:580/11.
- 24 DMA,ŞUB, Belge No:56.
- 25 Emin Yüce, *Meslek Hayatım*, s.55.
- 26 Kenan Sayacı, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, s.230-231.
- 27 DMA,ŞUB, Belge No:223.
- 28 DMA,ŞUB, Belge No:138/38.

KAYNAKÇA

- Deniz Müzesi Arşivi (DMA),**
ŞUB, Belge No:188/14-A.
ŞUB, Belge No:197/18-A
ŞUB, Belge No:270/5-A.
MKT, Belge No:810/33.
ŞUB, Belge No:243/1-A.
ŞUB, Belge No:16/559.
MKT, Belge No:641/38-1.
MKT, Belge No:580/11.
DMA,ŞUB, Belge No:56.
DMA, ŞUB, Belge No:263/1/A-b.
MKT, Belge No:511-103.
ŞUB, Belge No:3/137.
ŞUB, Belge No:188/14-A.
ŞUB, Belge No:223.
DMA,ŞUB, Belge No:138/38.
DMA, MKT, Belge No:870/21.
Mektübi (Mkt.), Belge No:260/20.

opened. The creation of a committee under the chairmanship of Commander Hakkı Efendi, who was trained in France in gunnery, and his appointment to the Naval General Staff munitions vessel reveal that a reorganization similar to that of torpedo training was envisaged to solve the problems experienced by the gunnery division.³⁸

In conclusion, since we are not in possession of the torpedo school by-laws as drafted by the committee in question, several matters about the school remain largely obscure. Another important issue that should be underlined here is the duration of torpedo training. It is estimated that torpedo practice continued aboard the *Muhbir-i Sürür* until 1904. The deficiencies notwithstanding, the inauguration of such a school is important for several reasons. The first is the addition of a new type of school to the Turkish Education History. Perhaps, a more important reason is the school's contribution to the understanding of the naval policy during the reign of Abdülhamid II.

Endnotes

- 1 İlhan Ekinci, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, I.21, 2006, pp.73-96.
- 2 For more information on this subject, please see: Şakir Batmaz, "II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması", unpublished PhD Thesis, Kayseri 2004.
- 3 Fikret Gövül, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1948, p.27.
- 4 Ibid., p.27.
- 5 *Ceride-i Bahriye*, No:32, 21 August 1306, p.iii.
- 6 Bernd Langensiepen-Ahmet Gülerüy, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2000, pp. 160-173.
- 7 Henry F. Woods, *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909)*, Translated by Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, p.254.
- 8 Naval Museum Archives (DMA), Mektübi (Mkt.), Document No:260/20.
- 9 Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, V.3, Deniz Kuvvetleri Yayınevi, İstanbul 1983, p.254.
- 10 DMA, ŞUB, Document No:263/1/A-b.
- 11 DMA, MKT, Document No:511-103.
- 12 DMA,ŞUB, Document No:3/137.
- 13 For further information, please see Şakir Batmaz, "Tüccar Kapitan Mektepleri", *Tarih Boyunca Dünaya ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul 2005, pp. 109-123.
- 14 DMA, ŞUB, Document No:188/14-A.
- 15 1828-1923 Osmanlı Donanması, p.131.
- 16 DMA,ŞUB, Document No:197/18-A
- 17 DMA,ŞUB, Document No:275-3-A.
- 18 DMA, ŞUB, Document No:270/5-A.
- 19 DMA, MKT, Document No:810/33.
- 20 DMA,ŞUB, Document No:243/1-A.
- 21 DMA,ŞUB, Document No:16/559.
- 22 DMA, MKT, Document No:641/38-1.
- 23 DMA, MKT, Document No:580/11.
- 24 DMA,ŞUB, Document No:56.
- 25 Emin Yüce, *Meslek Hayatım*, p. 55.

Gazete ve Tetkik Eserler

- Ceride-i Bahriye, No:32, 21 Ağustos 1306, s.iii.
- Batmaz, Şakir, "Tüccar Kapitan Mektepleri", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul, 2005.
- Büyüktuğrul, Afif, *Osmancı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, III, İstanbul, Deniz Kuvvetleri Yayınevi, 1983.
- Ekinci, İlhan, "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, 21 (2006).
- Emin Yüce, *Meslek Hayatım*, (Hatırat).
- Gövül, Fikret, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi*, İstanbul, Deniz Matbaası, 1948.
- Langensiepen, Bernd - Ahmet Gülcüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, İstanbul, Denizler Kitabevi, 2000.
- Sayacı, Kenan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, DDK Yayınları.
- Woods, Henry F., *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909)*, çev., Fahri Çoker, İstanbul, Milliyet Yayınları, 1976.

26 Kenan Sayacı, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, pp. 230-231.

27 DMA,ŞUB, Document No:223.

28 DMA,ŞUB, Document No:138/38.

SOURCES

- Naval Museum Archives (DMA),
ŞUB, Document No:188/14-A.
ŞUB, Document No:197/18-A
ŞUB, Document No:270/5-A.
MKT, Document No:810/33.
ŞUB, Document No:243/1-A.
ŞUB, Document No:16/559.
MKT, Document No:641/38-1.
MKT, Document No:580/11.
DMA,ŞUB, Document No:56.
DMA, ŞUB, Document No:263/1/A-b.
MKT, Document No:511-103.
ŞUB, Document No:3/137.
ŞUB, Document No:188/14-A.
ŞUB, Document No:223.
DMA,ŞUB, Document No:138/38.
DMA, MKT, Document No:870/21.
Mektûbi (Mkt.), Document No:260/20.

Newspapers and Studies

- Ceride-i Bahriye, No:32, 21 August 1306, p.iii.
- Batmaz, Şakir, *Tüccar Kapitan Mektepleri. Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, İstanbul 2005.
- Büyüktuğrul, Afif, *Osmancı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, V.3, Deniz Kuvvetleri Yayınevi, İstanbul 1983.
- Ekinci, İlhan "Osmanlı'da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, I.21, 2006.
- Emin Yüce, *Meslek Hayatım*, (Memoir).
- Gövül, Fikret, *Savaş Gemilerinin Tarihçesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1948.
- Langensiepen, Bernd - Ahmet Gülcüz, *1828-1923 Osmanlı Donanması*, Denizler Kitabevi, İstanbul 2000.
- Sayacı, Kenan, *Deniz Harp Okulu Tarihçesi*, DDK Yayınları.
- Woods, Henry F., *Türkiye Anıları (Osmanlı Bahriyesi'nde Kırk Yıl 1869-1909)*, Translated by Fahri Çoker, Milliyet Yayınları, İstanbul 1976.



Zafer Toprak

Balkan Yenilgisi, Kimlik Sorunu ve Averof Zırhlısı

Balkan Harbi tarihe Cihan Harbi'nin bir tür provası olarak geçti. Bu bağlamda en uzun Cihan Harbi, Osmanlı devletinin kendi içinden doğan bir tür devamı olarak algılanırsa ordu on yıl arası kesilmeksizin savaşmıştı. Diğer savaşan ülkeler, Cihan Harbi'ni dört yılda sona erdirmiş; Versailles, Trianon, Saint-Germain ve Neuilly ile barışa ulaşmışlardı. Türkiye ise Cihan Harbi'ne bir anlamda Balkan Harbi ile başlamış ve Milli Mücadele ile sona erdi. Bir anlamda 1912-1922 arası sürekli savaşmıştı.

Balkan Harbi dünya tarihi kadar Türkiye'nin yakın dönem tarihi açısından da bir dönüm noktasıydı; bir dönüşümü simgeliyordu. Ulusal kimliğin doğuşu, geniş kitlelerce benimsenişti Balkan Harbi'nin ürünüydü. Bir anlamda "milli mücadele" 1912'de başlamıştı. Yeni bir siyasal yapıya yönelik ulusal kimlik arayışı Balkan Harbi ile birlikte gündeme gelmişti. Balkanların yitirilişi yeni bir ulusal kimlik olarak Türk milliyetçiliğinin ön plana çıkarılmasına neden olmuştu. Osmanlı'nın 1912'ye kadar uzlaşan "unsur"ları, 1912 sonrası çatışan "ulusal kimlik"lere dönüşmüştü, ortak coğrafayı gerektiren imparatorluktan ulus devlete geçiş bir tür "ulusal türdeşliği" gündeme getirmiştir. Anadolu, Balkan Harbi ile birlikte anlam kazandı; Türk kimliği Anadolu'da çözüm aradı.

Bir başka deyişle Osmanlılık, Balkan Harbi'yle son buldu. Balkan Harbi, Müslümanlarının iktisadi uyanışında, ya da o günde deyişle "intibâh-ı iktisadi"de de bir dönüm noktası oldu. Savaş acı anılar bıraktı; Balkan Harbi'yle milliyetçilik geniş bir tabana yayıldı. Savaşın neden olduğu mezalim, yitirilen topraklar Osmanlı toplumunda Müslüman, gayrı Müslüman arasında derin bir uçurum açtı. Osmanlı millet sistemi giderek çözüldü; milliyetçilik duyguları İslamın oluşturduğu platformda güçlü bir ideolojik silaha dönüştü. Bundan böyle Müslüman Türk unsur savunmayla saldırı duygularını birlikte yaşadı; Batı'nın gerek siyasal, gerek iktisadi yayılımına karşı etkin bir direnç oluşturdu. Bu direnç kimi kez infiale, kimi kez "intikam'a vardi. Okullarda "intikam" köşeleri düzenlendi. İntikam üzerine şiirler yazıldı. "Bulgar mezalimi", "Yunan mezalimi" ders programlarında yer aldı.

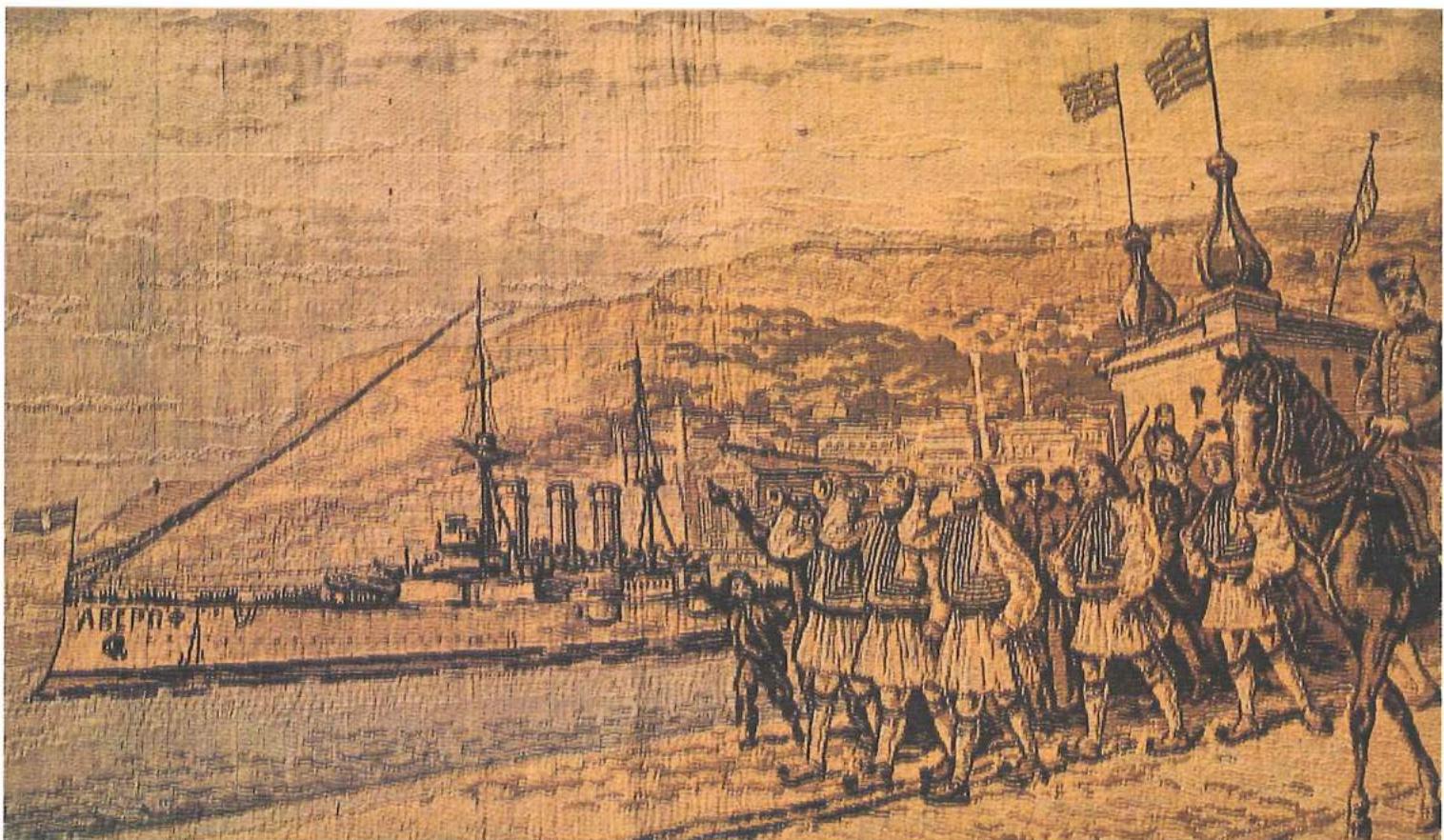
II. Meşrutiyet'in ilk yıllarda oluşan liberal ortam Osmanlı bireyini, vatandaşlığını yaratmayı hedeflemiştir, cemaatlerden oluşan "millet" sistemini aşarak bireyi devlete muhatap kılmak istemiştir. Oysa, kısmen kapitülasyonlar, kısmen güçlenen milliyetçilik duyguları sonucu, "millet" diye bilinen cemaatler güç yitireceğine güçlenmiş, çöken bir imparatorlukta kendilerine bağımsızlığa yönelik ulusal kimlik arayışına girmiştirlerdi. "Millet"lerin mebuslar aracılığıyla Osmanlı Mebusan Meclisi'nde temsili bu unsurlara yasama düzeyinde

Balkan Defeat, Question of Identity and Battleship Averoff

The Balkan War was recorded in history as something akin to the rehearsal of First World War. In this respect, the longest World War was that of the Ottoman State. If the National War of Independence were to be conceived as a continuation of World War I, it meant that Ottoman army had fought uninterruptedly for a decade. The other countries participating in World War I had concluded truce in four years and reached a peace agreement with the treatises of Versailles, Trianon, Saint-Germain and Neuilly. Turkey, on the other hand, had entered the war with the Balkan War and ended it with the National War of Independence. In a sense, the country was at war continuously between 1912 and 1922.

The Balkan War was a turning point as much for the history of the world, as it was for the recent history of Turkey; it signified a major transformation. The birth of a national identity and its embrace by large masses were consequences of the Balkan War. Thus, in a certain regard, the "national struggle" was initiated in 1912. The search for a national identity oriented towards a new political structure had emerged with the Balkan War. The loss of the Balkan territories had caused Turkish nationalism to come to the fore as a new national identity. Though reconciled until 1912, the "elements" of the Ottoman State had evolved into "national identities in conflict" after 1912 and the transition from the empire into a nation-state had instigated some form of "national homogeneity". Anatolia attained meaning with the Balkan War; the Turkish identity sought out a resolution in Anatolia.

To put it differently, Ottomanism ended with the Balkan War, which also marked the defining moment of the economic awakening –*intibâh-ı iktisadi*, as it was then called– of the Ottoman Muslims. The war left behind painful memories; with the onset of the Balkan War, nationalism spread across a wider spectrum. The atrocities of the war and the lost territories opened a wide gap between the Muslim and non-Muslim subjects of the Empire. The Ottoman *millet* (confessional community) system progressively dissolved; nationalistic sentiments were transformed into a strong ideological weapon on the Islamic platform. From that point onwards, the Muslim-Turk element simultaneously experienced a sense of attack and defense and formed an effective resistance against both the political and the economic expansion of the West. This resistance led sometimes to indignation, and at other times, to "revenge." "Revenge" tables were set up in schools. Revenge inspired poets. "The Bulgarian atrocity", "the Greek atrocity",



Averof ve Efzun askerlerini gösteren bir Yunan duvar halisi (Z. Toprak Koleksiyonu)
A Greek mural tapestry showing Averoff and Evzone troops (Z. Toprak Collection)

siyasal güç kazandırdı; inanç, düşünce gibi geniş demokratik hakların kullanıldığı bir dönem yaşandı; birçok "unsur" firma, cemiyet ve kulüplerde örgütlendi. Osmanlılık tutkusu kısa sürdü. Cemaatleri balayı Balkan Harbi'yle son buldu. Osmanlı yönetiminin "ittihad-ı anâsır", ya da unsurların (milletlerin) birliği özlemi Balkan Harbi'yle düş kırıklığına dönüştü; geniş toprakların yitirilişi Osmanlı "milletleri"ni birlikten, bütünlükten kopararak bölünmüşlüğe, çözülüğe götürdü.

Bâbîali Baskını, Osmanlı "çoğululuğu"nu noktaladı. Bundan böyle Cihan Harbi'nin sonuna dek İttihat ve Terakki mutlak güç olarak ülkeyi yönetti. Her türlü ayrılıkçı akım bastırıldı.

Osmanlı, devlet katında kendini her ne pahasına olursa olsun savunuyordu. "Hürriyet'i ilan edenler zamanla baskı yöntemlerine başvurdular. Bir yandan ulusal kimliği oluşturan taban biçimlenirken diğer yandan "başka"sı yıldırdı; görürüldü. Ulus devletin beşeri faturası yüksecti.

Osmanlı topraklarında gayrı Müslüman unsurlar arasında milliyetçilik diye nitelendirilebilecek duygular çok eski tarihlere uzanıyordu. Yönetilme duygusu çoğu kez merkeze karşı bir tavır gündeme getirdi. Bu tavır ortak duyguya dönüştüğü ve din, dil gibi etmenlerle beslendiği oranda milliyetçilikler ortaya çıktı. Türk unsurunu vurgulayan milliyetçilik ise Osmanlı

etc., were implemented into the curriculum as course titles.

The liberal environment that emerged during the initial years of the Second Constitutional Era had strived to generate an Ottoman individual, or a citizen identity, and longed to overcome the *millet* system of religious communities in order for the state to directly address the individual. With the capitulations on one hand and the nationalistic feelings that were gaining strength on the other, the communities known as *millet* were emancipated rather than weakened and were in search of a national identity that would guide them towards independence within a crumbling empire. The representation of the various *millet* communities within the Ottoman Chamber of Deputies (Meclis-i Mebusan) rendered these "elements" political power on a legislative level; there was in fact an extended period in which wide-ranging democratic rights—such as faith or reason—were exploited.; many of the "elements" were organized within political parties, unions and associations. The obsession with Ottomanism was short-lived. The "honeymoon", so to speak, of the communities ended abruptly with the Balkan War. The Ottoman government's desire for the "union of the elements" (ittihad-ı anâsır) gave way to bitter disappointment with the Balkan War; the loss of

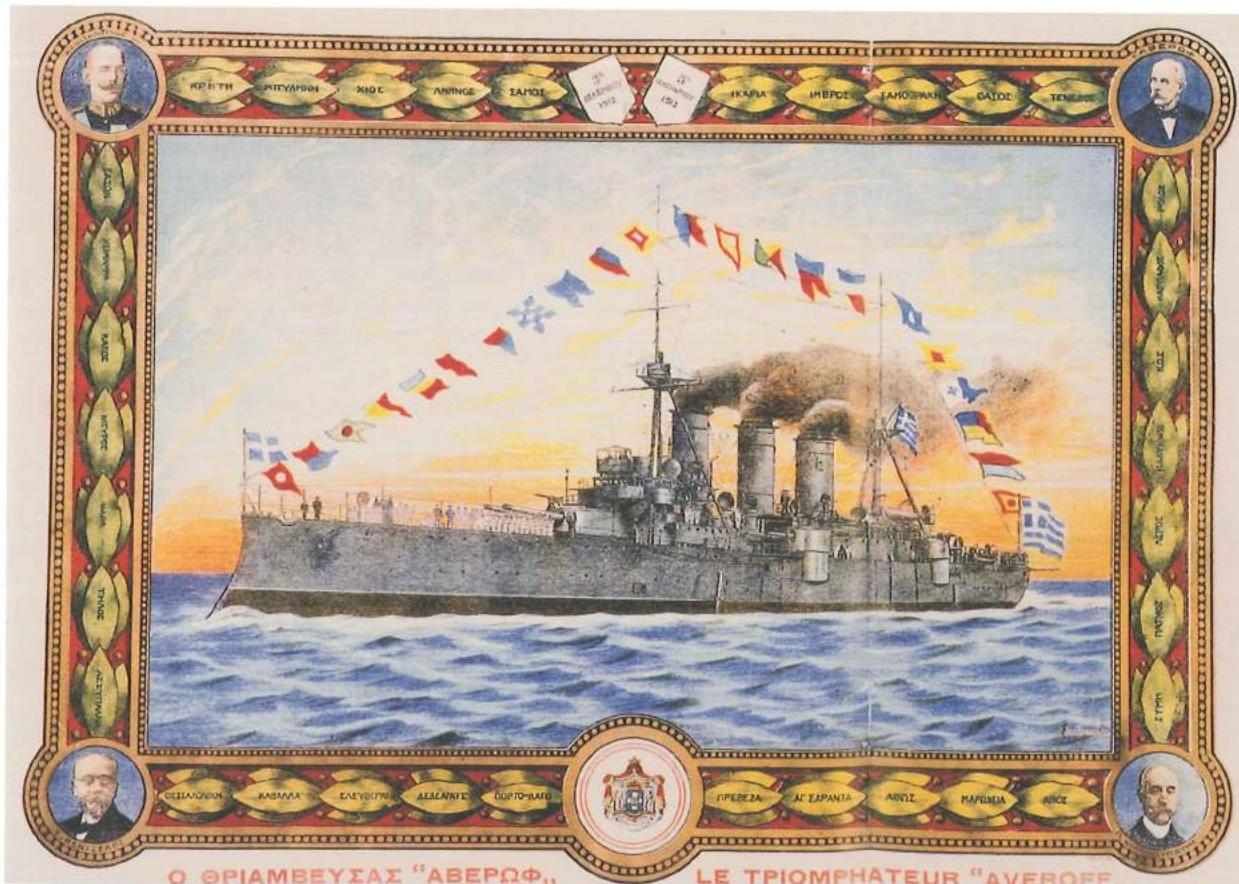
milliyetçiliklerinin en sonucusuydu. Her ne kadar dilde ve edebiyatta 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu doğrultuda gelişmeler izlenmiş; 1908'le birlikte Türk Derneği, Türk Yurdu Derneği, Türk Ocağı vb. fikir örgütleri ortaya çıkmış; *Türk Derneği Mecmuaası*, *Türk Yurdu*, *Genç Kalemler*, *Yeni Felsefe Mecmuası*, *Halka Doğru* gibi Türk unsurunu vurgulayan yayın organları görülmüşse de, bu tür duygular "seçkin" diye tanımlanacak okuryazar bir zümrənin ötesinde pek ilgi uyandırmamıştı. Anadolu ağırlıklı olarak Müslümandı. Müslüman unsur potansiyel olarak Türk kimliğini oluşturacak ortak paydaya sahip olsa dahi bunun bilincinde değildi. Oysa Balkan Harbi'yle durum değişti. Milliyetçilik Müslüman aydın zümre arasında giderek yeserdi. Türk milliyetçiliği kentlerde ve kasabalarda kitleselleşti. Geniş bir kesimi peşinden sürükledi. İttihatçıların en büyük başarısı bir "ulus" yaratmaktı. Milli Mücadele böyle bir birikimi devraldı ve Cumhuriyet'le taçlandırdı.

Balkan Harbi'nin bu sihirli işlevi nereden kaynaklanıyordu? Neden Balkan Harbi böyle bir işlev gördü? Bu tür soruların yanıtları Balkan Harbi'nin daha önceki savaşlardan farkındı. Artık batı cepheleri payitahta çok daha yakındı. Top atışları İstanbul'dan duyulur olmuştu. Cephedeki gelişmeler kitle iletişim araçlarıyla; gazetelerle günü güne İstanbul'a

vast territories severed the ties of unity and solidarity between Ottoman "communities" instigating divisions and disintegration.

The Raid on Babıali (the Sublime Porte) put an end to Ottoman "pluralism". From that point onwards, the Committee Union and Progress governed the country as the absolute power. Separatist movements of any kind were suppressed. On the state level, the Ottoman government defended its actions at any cost. In time, those who had proclaimed "Liberty" began to resort to means of oppression. The segment that formed the basis of national identity was strengthened, whereas, "the other" was intimidated, or deported. The human cost of the nation state was paid at a high price.

What can be regarded as nationalistic sentiment among the non-Muslim subjects of Ottoman territories dated quite far back in time. The sense of governance often initiated opposition against the central authority. Nationalistic sentiments emerged to the extent which this oppositional stance was transformed into a common ideal and was nurtured by factors such as language and religion. Nationalism, which emphasized the Turkish element, on the other hand, was the very last one of Ottoman nationalisms. Although nationalistic sentiments in language and literature had become prevalent as



"Muzaffer Averof" ibareli bir Yunan resmi (Z. Toprak Koleksiyonu)
A Greek picture entitled "The triumphant Averoff"
(Z. Toprak Collection)



Averof'un Balkan Savaşı sırasında çekilmiş fotoğrafı (Z. Toprak Koleksiyonu)
A photograph of Averoff taken during Balkan War (Z. Toprak Collection)

ulaşıyordu. Yaralılar, savaş göçmenleri akın akın İstanbul'a sevk ediliyor, Osmanlı pavyonlu savaşı bilfiil yaşıyordu. Dünün savaşları cephede sınırlı kalırken, bundan böyle savaş tüm Osmanlı mekânına yayılmıştı. Cepheyle gerisi arasında fark kalmamıştı. Balkan Harbi, bir anlamda Osmanlı için Cihan Harbi'nin provasıydı.

Bu arada "düşman" kavramında da büyük değişiklik yaşanıyordu. Son büyük savaş 93 Harbi'nde olduğu gibi Ruslarla, ya da başka yabancı devletlerle değil; daha çeyrek yüzyıl önce Osmanlı'nın parçası olan, Osmanlı tebaası olan unsurlarla savaşılmaktaydı. Osmanlı Müslümanı, kısa bir süre önce aynı devlet çatısını altında yaşadıkları Rumla, Bulgarla, Sırplla kanlı bıçaklı olmuştu. Bu bir anlamda "iç savaş"tı. 19. yüzyıldan itibaren çökmeye yüz tutan "millet sistemi" cephe gerisinde etkisini göstermede gecikmedi. Artık, "millet"lerin hoşgörü, uyum ve belki de işbölümü esası üzerine kurulu birliliklerini görmüş, yerini "millî tesanüd" ve "komşu xenofobisi"ne bırakmıştı.

1913-1914 İslam Boykotajı işte böyle bir ortamda gündeme geldi. Boykotaj nedeni Osmanlı Rum vatandaşlarının Yunan hükümetine yaptıkları bağışlardı. Yenilgi, Osmanlı Rumlarını

of the second half of the 19th century, ideological associations such as Türk Derneği (Turkish Association), Türk Yurdu Derneği (Turkish Homeland Association), Türk Ocağı (Turkish Hearth) were founded as of 1908 and publications including *Türk Derneği Mecmuası* (Journal of Turkish Association), *Türk Yurdu* (Turkish Homeland), *Genç Kalemler* (Young Pens), *Yeni Felsefe Mecmuası* (New Journal of Philosophy), *Halka Doğru* (To the People) were largely circulated, these sentiments had not stirred any interest beyond an audience that could be defined as the literate "elite" segment of society. Anatolia was predominantly Muslim. Although the Muslim element possessed a common denominator that could potentially form the basis of a Turkish identity, this fact remained unnoticed. The status quo changed with the Balkan War. Nationalism progressively flourished among the Muslim intellectuals. Turkish nationalism was popularized in cities and towns, attracting a large segment of society. The biggest accomplishment of the Committee of Union and Progress members was the creation of a "nation". The National Struggle inherited this legacy and crowned it with the Republic.

What were the origins of this miraculous function of the

"günah keçisi"ne dönüştürmüştü. Baykotajı yürütenlere göre Balkan Harbi'nde Yunanistan'ın başarısı kısmen Osmanlı Rumlarının desteğiyle gerçekleşmişti. Hatta Osmanlı donanmasını Marmara'ya hapseden Yunanistan'ın ünlü Averof Zırhlısı, Averof adında Görüceli bir Osmanlı Rum "vatandaş"ı tarafından Yunan hükümetine hediye edilmişti. Averof Zırhlısı boykotajın temel gerekçesi idi. Bugün Pire Limanı'nda müze olarak kullanılan Averof Zırhlısı Ege'nin iki yakasında ulusal kimliklerin oluşmasına büyük katkıda bulundu.

Balkan Harbi'nin bu çatışmacı ortamından Osmanlı donanması da payına düşeni almıştı. II. Meşrutiyet yılları donanmanın giderek önemsendiği bir evreydi. Osmanlı'da çağdaş anlamda donanma III. Selim döneminde, bir dizi islahat etkinlikleri kapsamında gündeme gelmişti. 1804 Kanunnamesi uyarında Tersâne Eminliği kaldırılmış yerine "Umûr-i Bahriye Nezâreti" kurulmuştu. Ancak, Kabakçı İsyani ile bu reform hareketi sekteye uğramış, ardından Navarin'de donanmanın yakılışı Osmanlı'yı bir süre deniz gücünden mahrum bırakmıştı. Tanzimat'ta Bahriye Meclisi kurulmuş, güçlü bir donanma Abdülaziz döneminde vücuda getirilmişti. II. Abdülhamid döneminde denizcilik eğitimi programlarına önem verilmiş, ancak donanma tarihinde bu dönem donanmanın Haliç'te

Balkan War? Why did the Balkan War have such an impact? The answers to these questions were rooted in the fact that the Balkan War was inherently different from the previous wars. Now, the western fronts were much closer to the empire's capital. The blast of the guns could be heard from İstanbul. News of fresh developments at the fronts was carried on a daily basis to the capital through means of mass communication and newspapers. The wounded and the immigrants of war were rushed to İstanbul; the Ottoman capital was actively involved in the war. While the wars of yesteryear were confined to the fronts, now the war had spread across the entire Ottoman territory. There was hardly a distinction between the front and its hinterland. The Balkan War was, in a sense, a rehearsal of Word War One for the Ottomans.

Meanwhile, the meaning of the concept "enemy" was subjected to transformation. Unlike the previous momentous war, namely the War of 93, the struggle was not against the Russians or other foreign countries, but against the elements (subjects) that were an integral part of the Ottoman Empire merely a quarter of a century before. The Ottoman Muslims were at daggers drawn with the Greeks, Bulgarians and Serbians who, until recently, had coexisted under the authority



Averof'un baş rakibi Hamidiye kruvazörü (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
The cruiser Hamidiye, Averoff's principal adversary (İstanbul Naval Museum Collection)

çürümeye terk edildiği bir evre olarak kayda geçmişti. 19. yüzyıl Düvel-i Muazzama'nın dünyanın dört bir yanında güçlü donanmalarla deniz aşırı kolonilerin elde edildiği bir dönemdi. Teknolojik gelişmelerle birlikte donanma anlayışında köklü dönüşümler yaşanmış, yelkenli ve ahşap gemilerden buharlı ve zırhlı gemilere geçilmişti. Abdülaziz'in sultanatının sonlarına doğru Osmanlı 30 zırhlı ve 74 ahşap gemi olmak üzere 106 parça gemiden oluşan bir donanmaya sahipti. Osmanlı yönetimi özellikle II. Meşrutiyet'in ilanından sonra ülke savunması için deniz üstünlüğünün ne denli gerektiğini görmekte gecikmedi. Ancak, donanma devlet bütçesine yüklü bir maliyet getiriyordu. Zırhlı gemi dışarıya sipariş ediliyor, bu ise Osmanlı mali yapısını sürekli zorluyordu. Biriken Osmanlı borçları kısmen donanma siparişlerinden kaynaklanmıştı. Gerek yeni borçtan kaçınma, gerekse donanmanın kara ordusuna oranla denizlerin ufkunu nedeniyle daha güç denetlenebileceği endişesi II. Abdülhamid'i donanma konusunda sürekli vehme, endişeye gark etmişti. II. Meşrutiyet yıllarında da 10.000 tonluk büyük gemi yaptırılması sürekli engellerle karşılaşmış, mali gereklilikler ileri sürülerek Osmanlı'nın en azından Ege'de deniz üstünlüğünü yitirmesine göz yumulmuştu. Nitekim Balkan Harbi sırasında Osmanlı donanması Yunan donanması karşısında varlık gösterememiştir. Cihan Harbi yıllarında ise abluka nedeniyle Osmanlı donanması Çanakkale'den dışarı çıkamaz olmuştu. Her iki savaşta donanmanın bu durumu Osmanlı devletinin çözülmüşini hazırlayan etmenler arasında yer alıyordu.

Oysa II. Meşrutiyet'le birlikte donanma kamuoyunu sürekli işgal etmişti. Güçlü bir donanma özlemi her gün taraftar toplamış, donanma giderek Osmanlı'nın geleceğini simgelemiştir. Nitekim *Tanin* gazetesinde yer alan bir dilek üzerine, halktan iane toplanarak iki kruvazör alınması, bu kruvazörlere "hürriyet" kahramanları Niyazi ve Enver'in isimlerinin verilmesi uygun görülmüştü. Bu amaçla İane-i Millîye Komisyonları kurulmuş ve Osmanlı Bankası'nda bir hesap açılmıştı. Enver ve Niyazi kruvazörleri için toplanan paralar ileride kurulacak olan Donanma Cemiyeti'nin mali kaynağını oluşturacaktı.

Aynı dönemde İtalyan donanması, Livorno'daki Fratelli Orlando Kardeşler tezgahlarına üç gemi isırlamıştı. İlk önce inşa edilen Piza ve San Giorgio donanmaya katıldıktan sonra İtalyan hükümeti mali gerekliliklerle üçüncü gemiden vazgeçti. Sonuncu gemi satışa çıkarılmış, Osmanlı Devleti gemiyi donanmasına katmak üzere pazarlığa oturmuştu. Ancak Osmanlı para bulmakta güçlük çekiyor, görüşmeleri bir türlü sonuçlandıramıyordu. Bu sırada Yunanistan'da siyasal istikrarsızlık kısmen sona ermişti. Kral Konstantin iki oğluyla Almanya'ya sürgüne gitmek zorunda kalmıştı. Bir aylık Rallis hükümeti istifa ederek yerine Kiriakuli hükümeti geçti.

Orlando Gemi Tezgâhı genel müdürü, Osmanlı ile

of the same state. This, in a sense, was a "civil war". The disintegration of the "millet system", which began as of the 19th century, soon had its repercussions beyond the front. At this point, the unity of the *millet* groups based on tolerance, harmony and even division of labor collapsed, only to be replaced by "national solidarity" and "xenophobia".

The 1913-1914 Muslim Boycott was born out of this environment. The rationale behind the Boycott was the donations made by Ottoman Greek subjects to the Greek government. The defeat had converted the Ottoman Greeks into a "scapegoat". According to the leaders of the Boycott, Greece's success was partially attributed to the support of Ottoman Greeks. In fact, the famous armored cruiser Averoff, which had blockaded the Ottoman fleet in the Marmara Sea, had been donated to the Greek government by Averoff, an Ottoman-Greek "citizen" from Görüce. Averoff was the fundamental reason behind the boycott. Presently serving as a museum at the Port of Piraeus, Averoff played a major role in the creation of national identities on both sides of the Aegean.

The Ottoman navy received its fair share of misfortune from the conflictual environment of the Balkan War. The years of the Second Constitutional Era constituted a period in which the navy was starting to be considered important again. A navy in the contemporary sense was brought to the fore as part of a series of reform movements initiated during the reign of Selim III. In complaisance with the 1804 Code of Regulations, Tersâne Emâneti (Directorate of the Naval Arsenal) was dissolved and replaced with Umûr-ı Bahriye Nezâreti (Ministry of Naval Affairs). However, Kabakçı Mustafa Revolt interrupted the reform movement and shortly thereafter, the destruction of the fleet at Navarino deprived the Ottoman Empire of its naval power for a length of time. During the Tanzimat period, a Naval Council was established and a powerful navy was created during the reign of Sultan Abdülaziz. Although naval training programs were given weight during the reign of Sultan Abdülhamid II, this particular period is recognized in the history of the navy as the period in which the fleet was abandoned to destruction at the Golden Horn. The 19th century was the period in which the Great Powers captured overseas colonies across the world with their strong fleets. Technological innovations had generated radical transformations in seafaring techniques, wooden, sail ships had given way to steam powered armored battleships. Towards the end of the sovereignty of Abdülaziz, the Ottoman navy was in possession of 106 ships, 30 of which were armored and 74 wooden. Particularly after the proclamation of the Second Constitution, the Ottoman administration was quick to realize the significance of naval power in the defense of the country. Nonetheless, the navy brought an additional cost to the state budget. The armored ships were ordered from abroad, a fact

görüşmelerin sonuçlanması nedeniyle şansını bir kez de Yunanistan'da denemeyi düşünmüştü. Gemiye o günkü Yunan parasıyla 24 milyon drahmi bedel biçilmişti. Yunan Donanma Bakanı Damianos, gemiye büyük ilgi göstermiş, ancak bu meblağın kaynağını kestirememiştir.

O sırada Balkanlar kaynamaya başlamıştı. Yunan donanmasının güçsüz konumu Yunan hükümetini endişelendiriyordu. Mısır doğumlu bir Rum olan George Averof'un vakfisi Yunan hükümetinin imdadına yetişti. 8 milyon drahmilik bir savaş gemisi alımı, bu geminin bahriyede eğitim için kullanılması ve gemiye kendi adının verilmesi bağışın koşullarını oluşturuyordu. Nihayet Yunan hükümeti borç harç parayı denkleştirdi; 30 Ekim 1909'da satış sözleşmesi imzalandı. Bâbiâli fırsatı kaçırınca kalmamış Averof adını alacak geminin Yunan donanmasına katılması Osmanlı hükümetini iyiden iyiye endişelendirmiştir. 1910'da Almanya'dan alelacele Barboros Hayreddin ve Turgut Reis adını alacak iki yaşı (her ikisi de 18 yaşında) zırhlı satın almıştı.

Bu arada Averof, Yunan donanmasının amiral gemisi olmuş ve İngiltere'de Kral V. George'un taç giyme töreninde Yunanistan'ı temsil etmiştir. 1911 sonbaharında Yunanistan'a dönmüş ve bir süre sonra da Balkan Harbi'ne iştirak etmiştir. Ege Adaları'nın Yunanistan'a geçişinde önemli görevler üstlenmiştir. Yunan donanma tarihine "Yunanlı ya da Helen Nelson" lakabıyla geçen geminin kaptanı Pavlos Kunduriotis, sonraları Donanma Bakanı, ardından Kral naibi ve 1924'te Yunanistan Cumhuriyeti'nin başkanı olmuştur.

Averof, Cihan Harbi sonrası İstanbul'a demirleyen işgal kuvvetleri donanması arasında yer almış ve zaman zaman Karadeniz'e açılarak Ankara hükümetine meydan okumuştu. Yine aynı gemi, 1922 yılında, İzmir'den ve Anadolu'nun Ege kıyılarından Türk ordusundan kaçan Yunan askerlerini ve Rum ahalisi Ege Adaları'na taşıdı. Averof, vakfide yer aldığı gibi 1928'de okul gemisine dönüştürülmüşse de II. Dünya Savaşı'nda tekrar amiral gemisi görevini üstlenmiştir. Bu görevini 1951'e kadar sürdürmüştür ve daha sonra yüzen müze olarak ziyaretçilere açılmıştır. Averof zamanla Yunanistan donanmasının "efsane" gemisi oldu; çağdaş Yunan tarihinde güçlü bir konum elde etti. Yunan ulusal kimliğinin bir parçası oldu. Ekim 1944'te, Yunanistan Alman işgalinden kurtarıldıktan sonra, ilk resmi bayrak töreni başbakan Yorgo Papandreu tarafından bu gemide gerçekleştirildi. Ertesi gün Akropol'e de aynı büyüklükte (9x7 m) bir bayrak çekildi.

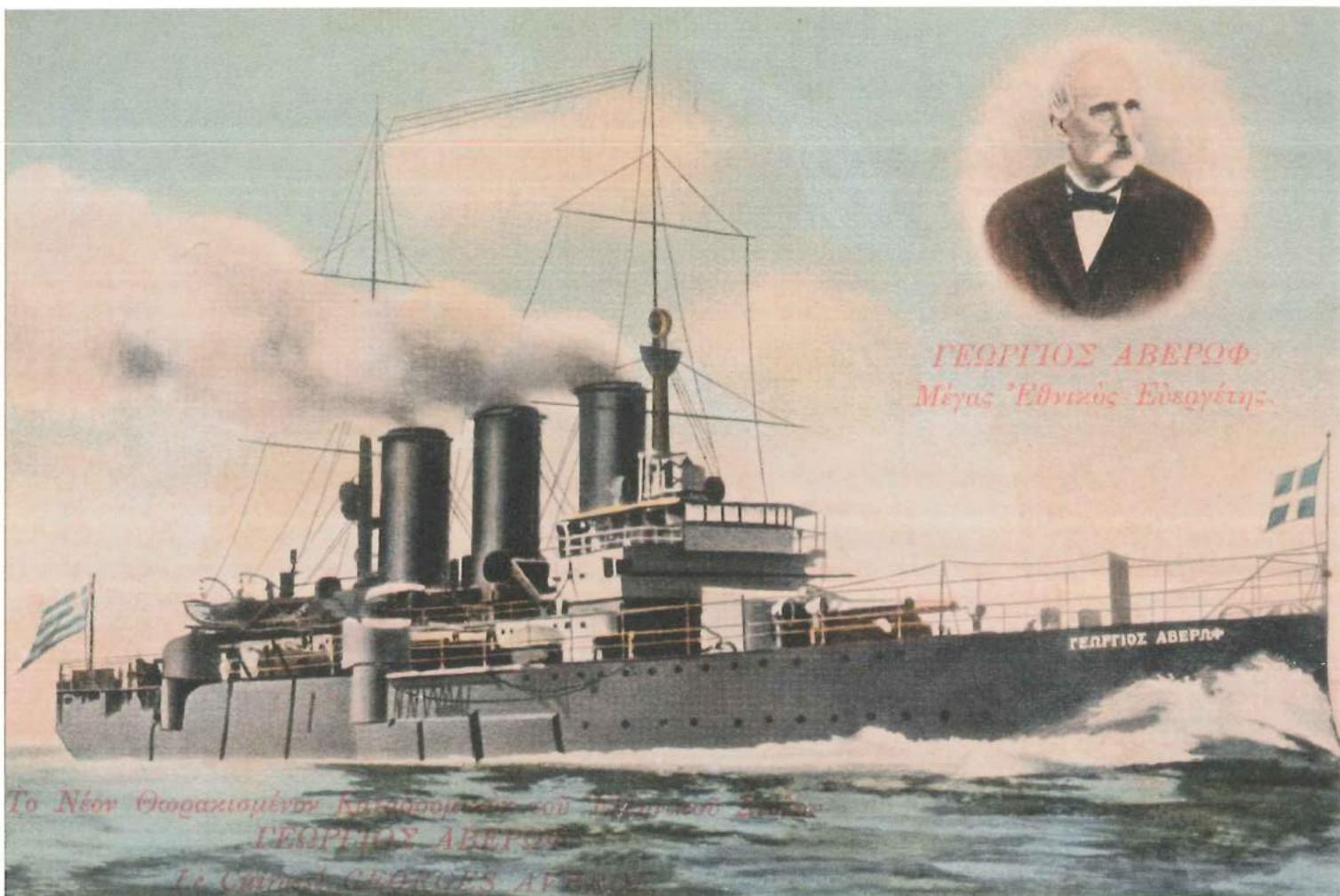
Balkan Harbi arifesinde Averof'un Yunan donanmasına katılışıyla Osmanlı'nın da bir dretnot alması şart olmuştu. İngiltere'ye, Elswick'teki Vickers Ltd. Şirketi'ne ilk sipariş verildi. Gemi, padişahın adını, Sultan Reşad V, kısaca Reşadiye adını alacaktı. 23.000 tonluk Reşadiye, Averof'a meydan okuyacak güçteydi. Bedeli 2.304.712 liraydı. Dretnot inşaatı zaman alıyordu. Osmanlı önce Trablusgarb'da, ardında

that challenged the financial structure of the Ottoman state. The accrued liabilities of the Ottomans were partially caused by ship orders placed for the navy. His preoccupations with avoiding new debts and liabilities and the difficulty in controlling the fleet –as compared to land armies– due to the vastness of the seas, had overwhelmed Abdülhamid II with apprehension and skepticism. The construction of a large, 10,000-ton ship in the years of the Second Constitutional Era had encountered incessant obstacles; using financial difficulties as an excuse, the Ottoman navy's loss of dominance –at least in the Aegean– was condoned. Thus, the Ottoman navy could not hold its ground before the Greek fleet during the Balkan War. In the course of World War I, the Ottoman fleet was trapped in the Dardanelles due to the blockade. The condition of the navy in both wars was among the factors that catered to the disintegration of the Ottoman state.

However, with the proclamation of the Second Constitution, the navy reappeared on the public opinion agenda. The hunger for a strong navy attracted more followers with each passing day and the presence of the navy was directly associated with the future of the Ottoman State. In fact, upon the publication of a request published in *Tanin* newspaper, it was deemed suitable to collect donations from the public to purchase two cruisers and to name these vessels after the heroes of "liberty" Niyazi and Enver pashas. To pursue this goal, İâne-i Millîyye (Navy League) commissions were established and an account was opened at the Ottoman Bank (Osmanlı Bankası). The donations collected for the cruisers Enver and Niyazi would constitute the funding for Donanma Cemiyeti (Ottoman Navy Association) that would be established in the future.

During the same period, the Italian Navy had commissioned three ships to the Fratelli Orlando dockyard in Livorno. After Piza and San Giorgio –which were the first ones to have been built– joined its fleet, the Italian government pulled out of the construction of the third ship on financial grounds. The third ship was now available for purchase and the Ottoman State had entered negotiations to add the vessel to its fleet. The Ottomans, however, were having difficulty in finding the necessary funds and were thus unable to finalize the negotiations. Meanwhile, the political instability in Greece was partially resolved. King Constantine of Greece was exiled to Germany with his two sons. The one-month old Rallis government resigned and it was replaced by the Kiriakuli government.

Frustrated by the interminable negotiations with the Ottoman State, Orlando Shipyard General Manager opted to explore his chances with Greece. The estimated value of the ship at the time was 24 million Greek drachmas. Greek Minister of the Navy Damianos had shown great interest in the vessel but had failed to make conjectures about the source of funding.



Averof ve isim babası Yunan işadamı Yorgo Averof'u resmeden bir kartpostal (Z. Toprak Koleksiyonu)
A postcard depicting Averoff and the Greek businessman Georgios Averoff; from whom the ship was named (Z. Toprak Collection)

Balkanlar'da savaşmış, Rauf Bey'in komutasında Hamidiye'nin gösterdiği yararlılıklara karşı denizlerde üstünlük kuramamıştı. Reşadiye'nin inşa edildiği tersanede Brezilya için de bir zırhlı inşa edilmektedir. Brezilya hükümetinin bedelini ödememesi üzerine bu zırhlının da satın alınmasına karar verildi ve 27.500 tonluk bu gemiye Sultan Osman-ı Evvel adı verildi. Her iki gemi 1914 yılı ortalarında tamamlanacak ve Osmanlı hükümetine teslim edilecekti. Osmanlı hükümeti adaları Yunanistan'a kaptırdıktan sonra her ne pahasına olursa olsun donanmasını güçlendirmekten yanaydı. Talat Bey adaların geri alınışı için bu zırhlıların şart olduğunu söyleyerek, Maliye Nazarı Menemenlizade Rıfat Bey'i ikna etmiştir. Dahiliye Nazırı Halil Meteşe anılarında bu iki geminin alınışından söz ederken "Averof'u Yunanlılara kaptırdığımızın acısı yüreğimizde idi" diyordu. Sultan Osman dretnotunun komutanlığına Hamidiye kahramanı Hüseyi Rauf Bey tayin edilmiştir. 1914 başlarında Vickers tezgâhlarına Fatih adı verilen bir zırhlı daha

The Balkans was in turmoil during this period. The weak state of its navy was a great concern for the Greek government. The endowment of Egypt-born Greek George Averoff came to the rescue of the government. The conditions of Averoff's generous donation entailed the purchase of an 8-million drachma battleship, the employment of this vessel for naval training and the naming of the ship after its benefactor. Finally, with loans and donations, the Greek government was able to procure the sum; the sales agreement was signed on 30 October 1909. Not only had the Sublime Porte missed a significant opportunity, but the inclusion of the battleship, which was consequently named Averoff, had caused great concern in the Ottoman government as well. In 1910, the Ottomans hastily purchased two aged battleships (both 18 years-old) from Germany; they were eventually named Barbaros Hayreddin and Turgut Reis.

Meanwhile, crowned as the flagship of Greece, the Averoff

sipariş edilmişti. Böylece Averof'a karşı Osmanlı üç büyük ve modern zırhlıyla Ege'ye açılabaktı. Ancak, Cihan Harbi bütün planları alt üst etti. İngiltere yaklaşan Cihan Harbi nedeniyle gemileri gasp etti. Gemileri almak üzere İngiltere'de bulunan Vasif Bey, Rauf Bey ve personel ile Reşid Paşa İstanbul'a eli boş döndüler. Daha onlar İstanbul'a varmadan, 11 Ağustos'ta Goeben ve Breslau Çanakkale'den girerek Osmanlı donanmasına katıldı.

Averof, donanma tarihimize sürekli gönderme yapılan bir zırhlı oldu. "Balkan Harbi felaketi" bir ölçüde denizde yaşanan hezimetini simgeliyordu. Averof, Ege Adaları'nın işgalinde önemli görevler ifa etti. İmroz (16 Aralık 1912) ve Mondros (18 Ocak 1913) deniz muharebelerinde donanımız Averof kruvazörünün üstün ateş gücü karşısında yenilgiye uğradı. Osmanlı zırhlılarının en yenileri en fazla 16 mil sürat yaparken Averof 22 mile ulaşıyordu. Osmanlı zırhlılarının topları üç dakikada bir mermi atabiliyordu; Averof merkezi sistemli modern topları ile dakikada üç mermi savurma kapasitesine sahipti. İmroz Muharebesi'nde Averof'un isabet alması ve yan yatmasına rağmen Osmanlı donanmasının bir anlaşmazlık sonucu Çanakkale'ye dönüşü donanma tarihlerinde tartışma konusu oldu. Mondros Deniz Muharebesi'nde Averof'un ezici üstünlüğü tartışma götürmedi. Sürati sayesinde sürekli yer değiştirmesi, ateşlerin tanzim ve tashihini güçlendirmiş, Osmanlı donanmasının ateşini yarı yarıya etkisiz hale getirmiştir. Donanma, Averof karşısında yenilmiş, güçlükle Çanakkale Boğazı'nın içlerine sığınmıştı. Savaş sonucu Osmanlı donanmasının zayıflığı 41 şehit, 98 yaralı olmak üzere 139 kişiydi.

Averof zırhlısının başarıları, Osmanlı'nın iktisadi uyanişında, ya da o gürkù deyişle "intibâh-i iktisadi" içinde önemli katkıda bulundu. Balkan Harbi acı anılar bıraktı. Savaşın neden olduğu mezalim, yitirilen topraklar, Osmanlı toplumunda Müslümanlarla gayrı Müslümanlar arasında derin bir uçurum açtı. Osmanlı millet sistemi giderek çözüldü. 1913-1914 İslam Boykotajı işte böyle bir ortamda gündeme geldi. Boykotajı gerekçe olarak Osmanlı Rum vatandaşlarının Yunan hükümetine bağısta bulundukları söyleşisiydi. Boykotajı yürütenlere göre Balkan Harbi'nde Yunanistan'ın başarısı kısmen Osmanlı Rumlarının mali desteğiyle gerçekleşmişti. Hatta Osmanlı donanmasını Marmara'ya hapseden Yunanistan'ın ünlü Averof zırhlısı, Averof adında Görüçeli bir Osmanlı Rum "vatandaş" tarafından Yunan hükümetine hediye edilmişti. Averof zırhlısı 1913-1914 boykotojının temel gerekçesini oluşturdu. Müslümanlara *Mahsus Kurtuluş Yolu* başlıklı halka parasız dağıtılan broşürde yer alan satırlara göre Balkan Harbi sırasında Averof zırhlısı nedeniyle Osmanlı donanması Ege'ye açılamamış, Selanik ve Ege'deki Osmanlı adalarını savunamamıştı. Yine Averof nedeniyle İzmir'den, Beyrut'tan Rumeli'ye asker sevkiyatı yapılamamıştı. Tek bir Yunan gemisi Osmanlı donanmasının elini kolunu bağlamıştı.

represented Greece in the festivities for the coronation of King George V in England. In the fall of 1912, she sailed back to Greece and participated in the Balkan War shortly thereafter, assuming an important mission in the annexation of Aegean islands to Greece. Recognized in Greek naval history by the epithet "Greek or Hellenic Nelson", Averoff's captain Pavlos Kountouriotis, was later appointed first as Minister of Naval Affairs and later Regent of Greece; in 1924, he became the President of Greece.

Averoff was included among the fleets of the occupation forces anchored at İstanbul in the aftermath of World War I and occasionally sailed to the Black Sea to challenge the government in Ankara. The same vessel had transported from İzmir and the Aegean coast of Anatolia to Aegean islands Greek soldiers and Ottoman-Greek subjects fleeing from the Turkish army in 1922. Although Averoff was transformed into a school ship in 1928 as stipulated by the endowment, during World War II, she re-assumed its position as the flagship of Greece. Having resumed this post until 1951, she was later converted into a museum and opened for visit. In time, Averoff came to be recognized as the "legendary" battleship of the Greek navy; she attained a powerful place in the contemporary history of Greece and became an integral part of the Greek national identity. In October 1944, after Greece was saved from German occupation, the first official flag-raising ceremony was held by Prime Minister George Papandreu, Sr. aboard this vessel. The following day, a flag of the same size (9 x 7 m.) was hoisted at the Acropolis.

With the addition of the Averoff to the Greek fleet prior to the Balkan War, the purchase of a dreadnought for the Ottoman navy had become imperative. The first order was commissioned to the Vickers Dockyard Company in Elswick, Great Britain. The vessel was to be named after Sultan Reşad V as Reşadiye for short. The 23,000-ton ship was powerful enough to defy the Averoff. The cost of the dreadnought was 2,304,712 Lira and its construction was quite time-consuming. The Ottomans had first fought in Tripoli and later in the Balkans, but had failed to establish dominance over the seas despite the Hamidiye's successful raid under the command of Rauf Bey. The dockyard where Reşadiye was being built had also undertaken the construction of a dreadnought for Brazil. When the Brazilian government failed to compensate the cost of the vessel, the Ottomans decided to purchase the second dreadnought and re-named this 27,500-ton battleship Sultan Osman-i Evvel. Both ships were to be completed towards the middle of 1914 and delivered to the Ottoman government. After the loss of Aegean islands to Greece, the Ottoman government was in favor of reinforcing its fleet at any cost. Arguing that the purchase of these dreadnoughts was vital for the reconquest of the islands, Talat Bey convinced Minister of Finance

Averof örneğinde olduğu gibi, gayrı Müslümanların Osmanlı Devleti'ne sadakatının giderek yok olduğu ileri sürülmüyordu. Osmanlı Rumları yanı başlarındaki Yunanistan'a sürekli bağısta bulunuyorlardı. Bu gerçek dışı olsa bile böyle algılanıyordu. Boykotajın söylemi bu minvaldeydi ve Osmalı Müslümanı bir an önce "iktisadi uyanış"a geçerek, ticareti eline geçirmeli, fabrikalar, şirketler, bankalar kurmalıydı. *Müslümanlara Mahsus Kurtuluş Yolu* yeni bir kimlik arayışı açısından önemli bir belgeydi. İktisadi uyanışı öneren broşür, Averof'a sık sık gönderme yaparak zırhlı Yunan kimliğiyle bütünlüyordu.

Aynı doğrultuda, Balkan Harbi ertesi yayımlanan *Gitme Oraya* başlıklı broşür şu satırlara yer veriyordu: "Londra'da verdiği Türkiye hakkındaki konferanslarından birinde muhterem profesör pek cerihedâr bir kalble bizim hesabımıza dediği gibi 'Türkleri mağlup eden Balkanlılar değil! Ancak Averof'dur' Avrupa erkân-i harbiyye-i umumiyyesinin verdiği kararda ancak bu doğru sözden başka bir şey değildir. Evet biz Yunanlılar kadar bir fikr-i terakki ve necadiye malik olmuş olsaydık, onlar kadar bir hiss-i vatanî ve faali ile mücehhez olsa idik, biz de birkaç Averof, birkaç Venizelos yetiştirmiş bulunsa idik, Girid'i, Yanyaları, Selanikleri, ahh... daha bilmem nereleri, top ve tüfenkleriyle mücehhez elli bin dilaver evladlarımızı, evet her birini, birer vahşet ve felâketlerle mahv edilen o bıçare çocuklarımızı o sefil ellere daha onlardan evvelki hamiyetsizlere esir vermezdi. Heyhat!"

Menemenlizade Rıfat Bey to proceed with the acquisition. In reference to the purchase of these two dreadnoughts in his memoirs, Minister of the Interior Halil Menteşe writes, "The pain of losing Averoff to the Greeks was still in our hearts." Sultan Osman appointed the hero of Hamidiye Hüseyin Rauf Bey as the commander of the dreadnought. In early 1914, another dreadnought named Fatih was ordered from the Vickers dockyard. Hence, the Ottoman navy was ready to sail to the Aegean to challenge Averoff with three large and modern dreadnoughts. The break out of World War One; however, disrupted these plans. Due to the impending war, Great Britain confiscated the dreadnoughts. Vasif Bey, Rauf Bey, Reşid Pasha and staff, who were in Great Britain at the time to receive the vessels, returned to İstanbul empty-handed. Before they arrived in İstanbul, Goeben and Breslau had already sailed through the Dardanelles on August 11th and joined the Ottoman fleet.

The Averoff was frequently referenced in the history of the Ottoman navy. On some level, "The Balkan War disaster" epitomized the discomfit experienced at sea. The Averoff performed important missions in the occupation of the Aegean islands. During the naval battles of Imbros (16 December 1912) and Mudros (18 January 1913), the Ottoman fleet was defeated by the superior fire power of the Averoff. Whereas the newest of the Ottoman battleships cruised at a maximum speed of 16 knots, the Averoff could reach 22 knots. The guns of the Ottoman battleships fired shells in every three minutes; while with its modern, centralized guns, the Averoff was capable of firing three shells per minute. Although the Averoff was hit and developed a serious list in the Battle of Imbros, the sudden return of the Ottoman fleet to Çanakkale due to a discrepancy caused major controversy in the histories of the two navies. Averoff's devastating superiority in the Battle of Mudros was undisputed. The constant movement of the ship due to its speed had complicated the adjustment of guns, and reduced the effectiveness of Ottoman fire almost by half. The fleet was defeated by Averoff and, with great difficulty, sought refuge within the Dardanelles. The casualties of the Ottoman navy amounted to 139, with 41 dead and 98 wounded.

The accomplishments of the battleship Averoff largely contributed to the economic awakening (*intibâh-ı iktisadi*) of the Ottoman State. The Balkan War left behind painful memories. The atrocities of war and the lost territories opened a wide gap between the Muslim and non-Muslim subjects of the Empire. The Ottoman *millet* system became increasingly disintegrated. The 1913-1914 Muslim Boycott was born out of this environment. The rationale behind the boycott was the rumor that the Ottoman-Greek citizens were making donations to the Greek government. According to the leaders of the Boycott, the success of Greece in the Balkan War could

partially be attributed to the financial support of the Ottoman Greeks. In fact, the famous Averoff battleship of Greece, which had confined the Ottoman fleet to the Marmara Sea, was donated to the Greek government by George Averoff, an Ottoman-Greek "citizen" from Görüce. Hence, the battleship Averoff constituted the fundamental justification for the 1913-1914 Boycott. According to the brochure, *Müslümanlara Mahsus Kurtulu Yolu* (Road to Liberation for Muslims) distributed free-of-charge to the public, because of Averoff, the Ottoman fleet could not sail to the Aegean during the Balkan War and thus had failed to defend Salonica and the Ottoman islands in the Aegean. Again, on account of Averoff, soldiers could not be dispatched from İzmir and Beirut to Rumelia. A single Greek battleship had pinioned the Ottoman fleet. As seen in the case of Averoff, it was argued that the loyalty of non-Muslim subjects to the Ottoman State was quickly disappearing. Ottoman-Greeks were consistently making donations to the neighboring Greece. Although these arguments may have been unfounded, the situation was perceived as such. The discourse of the Boycott was embodied in these perceptions and implied that the Ottoman Muslims had to undergo an "economic awakening" to take over commerce and establish factories, companies, and banks. *Müslümanlara Mahsus Kurtulu Yolu* was an important document in the search for a new identity. Strongly advocating economic awakening, the brochure often made references to Averoff and associated the battleship with Greek identity.

In a similar vein, the brochure entitled *Gitme Oraya* (Do Not Go There) published shortly after the Balkan War included the following lines: "As the distinguished professor noted with a wounded heart on our behalf in one of the conferences he delivered on Turkey in London, 'The Turks are defeated not by the Balkan peoples, but by Averoff!' The decision of the European General Staff points exactly towards this observation. Yes, if we were to possess the same idea of progress and boldness as the Greeks had, if we were to have been endowed with the same patriotic sentiments and actions as they were, if we had given rise to a few Averoffs or Venizeloses, we would not have lost Crete, Ioannina, Salonica, ah!.. and who knows where else; we would not have subjugated our fifty thousand courageous sons –equipped with guns and arms, yes each one of our boys devastated by barbarity and disasters– to the lowly strangers or the dishonorable foes that have come before them. Alas!"



A. Bâli Yazıcı

TCG Yavuz Muharebe Kruvazörü - SMS Goeben

Yavuz Muharebe Kruvazörü, toplumun konuşma dilinde Yavuz Zırhlısı, ülkemizde o zamanlar en kenar köylerde bile duyulmuş, yakın tarihimizin olaylarında yer almış, onların bir kısmını yaratmış, halk arasında efsaneleşmiş bir savaş gemimiz idi. Tarihte böylesine derin izler bırakmış başka bir gemiye örnek yoktur. Denizle ilgisi olmayan iç yörenlerin kahvehanelerini süsleyen eşyaların başlıcası Yavuz'un taş basması resimleri ve büyütülmüş fotoğrafları idi. Geminin toplum içinde abartılı öyküleri ile adına şiriller yazılmış, şarkılar bestelenmiştir. Abartıları bırakıp gerçeğe baktığımızda da Yavuz'un, zamanının ve sınıfının en ileri teknolojisine sahip güçlü ve çok sağlam gemilerinden biri olduğunu görürüz. Bazıları ise nedense Yavuz'a yakınlık duymaz. Bunlara katılan denizcilerimiz de, sayıları az da olsa vardır. Karşı olanlara göre Yavuz, Osmanlı Devleti'ni harbe sokmuş, dolayısıyla yıkılmasına sebep olmuş gemidir. Hatırlanmalıdır ki, Osmanlı İmparatorluğu ile Alman İmparatorluğu (İttifak Gr.) arasında 2 Ağustos 1914'te imzalanan gizli anlaşmanın 2. maddesine göre Almanya, Rusya ile harp haline geçerse, Osmanlı Devleti de harbe girmiş olacaktı. Gizli anlaşmanın imzalanmasından bir gün önce ise (1 Ağustos 1914) Almanya'nın Rusya'ya harp ilan etmiş olduğu hükümetçe biliniyordu. Osmanlı hükümetinin asıl çabası harbe girmemek değil, hazırlıklar çok yetersiz olduğundan "silahlı tarafsızlık" ilan ederek zaman kazanmak, harbe geç girmek idi. Osmanlı Devleti Balkan Harbi'nde kaybedilenlerin, özellikle Ege Adaları'nın kısmen de olsa kazanılması umidi ile harbe katılma gerekliliğini düşünüyordu. Üçlü İtilaf (Anlaşma) devletlerine gelince; kendi çıkarları için Osmanlıların tarafsızlığını uygun görüyorlardı. Böylece onu içlerine almadan harbin bitişine kadar idare ederek aralarında bölüşme ana fikrine sahip idiler. Almanların 1914 Ağustos sonunda Doğu cephesinde Ruslara karşı kazandıkları Tannenberg ve Mazarya Gölleri meydan muharebesine rağmen Batı cephesindeki Marne başarısızlığı (1914 Eylül) onları zor duruma soktu, Osmanlı Devleti'nin gecikmeksiz harbe girmesi için ısrar etmeye başladılar. Gelecek askeri harekâti iyi değerlendirebilen az sayıda asker ve siyasetçiler de harbin sonucu hakkında gerçeğe uygun düşünceler olmuştu. Bunların başında o zaman kurmay yarbay rütbesinde bulunan Mustafa Kemal geliyordu. Harbi İttifak grubu kazanırsa Osmanlı Devleti Alman güdümünde bir sömürge halinde yaşayabilecek fakat itilaf grubunun kazanması durumunda kesinlikle bölünecek ve yok olacaktı. Harp kazanılmış olsa idi dahi, yukarıda belirtildiği gibi, tarihsel akış içindeki genel durum itibarıyle Osmanlı Devleti'nin sonu gelmişti. Bundan dolayı devletin bir gemi vasıtasiyla yıkılışa

Battlecruiser TCG Yavuz - SMS Goeben

The name of the battle cruiser, Yavuz, had at that time been heard in the most remote village of our country and she had had an important place in its recent history. She was a ship around which the common people wove legends. There is no other ship which has left such a deep mark on the history of its times. The primary subjects of pictures adorning walls of many coffee-houses in the interior of the country, where people had never seen the sea, were lithographs and photographs of Yavuz. Stories of her recounted among the people and the songs they composed increased her legendary status. When we look at the real Yavuz, we see that she was a very sound and powerful ship, foremost in her class and equipped with the latest technology of the time. Yet, for some reason, there are people who feel little for Yavuz. A few of these are even members of Turkish Naval Forces. For them, Yavuz was instrumental in involving the Ottoman Empire in war and subsequent annihilation. It should be remembered that it was on August 2, 1914 that a secret agreement was signed between the Ottoman and German Empires, in accordance with Article 2 of which, if Germany were to go to war with Russia, the Ottoman Empire would follow suit. The government knew that the previous day, (August 1, 1914) Germany had declared war on Russia. Ottomans' real aim was not to refrain from going to war but to buy time, by declaring an armed neutrality as the country was unprepared, and to enter the war at a later date. While the Ottoman State saw that entry into the war was necessary if it wished to recover some of the territory it had lost during the Balkan Wars, in particular, the Aegean islands, the Triple Entente Allies regarded it as to their advantage to keep the Ottoman State neutral until the end of the war as their main idea was to then divide it up among themselves. In spite of German victories over the Russians at Tannenberg at the end of August, 1914, losses along the Marne on the Western Front placed them in a difficult position and they began to urge the Ottoman Empire to enter the war without delay. Very few of the Army officers or politicians were able to evaluate the coming operations or think rationally about the outcome of the war. At the head of those few was Mustafa Kemal, at that time a lieutenant –colonel. They advocated keeping out of the war or entering it as late as possible. If Central Powers were to win the war, the Ottoman Empire might be able to survive as a German protectorate, but if the Entente was to win, it would certainly be partitioned out among them and cease to exist. As is well known, second outcome took place. If we return to Yavuz: as stated above, even had the war been won, the

yönlendirilmesini düşünmek saflıkla karışık bir duygusallığın ötesine geçemez. O geminin ön planda bulunduğu ya da daha sonra içinde yer aldığı olumlu-olumsuz önemli olayların askeri, siyasi, diplomatik ve adli etkiler yarattığı doğrudur, ama köklü bir devletin çöküşünü anlatmak ancak tarihin derinliklerine inmekle olur ve her şeyi, gemileri de yöneten, yönlendiren insandır. Goeben/Yavuz'u farklı yönlerden ele alırsak, Osmanlı döneminde şunları görebiliriz:

Alman Akdeniz Tümeni (Grubu-Skuadronu) Balkan Harbi'nin Osmanlılar aleyhine dönmesi ile ilgili olarak kurulmuştur. Sonra da Akdeniz'de kalmayı sürdürmüştür. SMS Goeben (SMS: Seiner Majestät Schiff / Majestelerinin Gemisi) 1912-1914 arasında Alman sancağını Akdeniz'de gezdirmiş, Akdeniz ülkelerinin limanları arasında, Amiral Souchon'un kişiliği ve Alman denizcilerinin olumlu davranışlarıyla bir diplomasi ağı oluşturmuştur. O günlerde grubu oluşturan iki gemiye, SMS Goeben ve SMS Breslau'ya diplomat gemiler denilmiştir. Sancak gemisi Goeben ayrıca güzel görünümü, seri ateş yeteneği ve yüksek hızı ile İngiliz ve Fransız filolarını daima üzerinde düşünmeye sevketmiştir. SMS Goeben, Osmanlı Donanması'na 16 Ağustos 1914'te Yavuz Sultan Selim adıyla katıldıktan ve Rusya ile harbe girildikten sonra Rus Karadeniz Filosu'nun uzunca bir süre korkulu rüyası olmuş, Ruslar "Imperatritza Marija" (İmparatoriçe Maria) sınıfı dreadnoughtlarını hizmete soktuktan sonra dahi Yavuz'dan çekinmeye devam etmişlerdir. Türkiye Cumhuriyeti dönemine baktığımızda ise şunları görebiliriz:

Başlangıçta üst düzeydeki bazı askeri kesimler, donanmanın büyük gemiler yerine küçük gemilerden, çeşitli botlardan, belki birkaç denizaltı gemisinden ve yardımcı gemilerden kurulmasının yeterli olacağı görüşünde idiler. Marmara Denizi'nde veya diğer kıyı bölgelerimizde görev yapacak deniz birliklerimizin "Nihayet o bölgeden sorumlu bir kolordu komutanlığına bağlı olarak çalışacağı" düşüncesi vardı. Yavuz'un onarılarak yeniden hizmete alınması hakkında fazla konuşulmuyordu. Atatürk ise Türk donanmasını her yönden güçlendirmek istiyordu. Geniş kıyıları olan Cumhuriyet'in "mükemmel" ve "kaadir" bir donanmaya "malik" olması O'nun başlıca amaçlarından biri idi. Atatürk yukarıda belirtilen sınırlı görüşlerle kişisel olarak mücadele etmiştir. Denizcilerle birlikte bulunarak, harp gemileriyle geziler yaparak, donanmaya bizzat tatbikatlar yaptırarak onları yüceltmış, isteklerini, tekliflerini, yakınmalarını kendilerinden dinlemiş, bu hususlarda hükümet ve genelkurmay ile de daima bağlantılı olmuştur. Ayrıca, denizcilerimizi, Osmanlı döneminden başlayan ve istiklal harbimizin kara ağırlıklı olmasından kaynaklanarak süren karaci üst komutanların bazı müdahale ve baskılardan kurtarma hususunda da Atatürk'ün çabaları görülür. Yukarıda belirttiğimizi Yavuz'a bağlarsak; bu gemi 1927-1930 yılları arasında gördüğü büyük onarımından adeta yepyeni halde

eventual fate would cease Ottoman Empire to exist as a sovereign state. So, to suggest that a ship was capable of bringing down a state can be considered as no more than an emotional reaction. The main role Yavuz played or the events, whether good or bad, that she took part later had an important effect on military, political, judicial and diplomatic matters. But in order to explain the fall of a deep-rooted state one must delve into history and realize that it is human beings who administer and direct everything, even ships. If we observe Goeben/Yavuz from different perspectives, we can see in the Ottoman era:

German Mediterranean Squadron was formed after the tide of war in the Balkans turned against the Ottoman Empire. The SMS (Seiner Majestat Schiff) Goeben's triumphant goodwill cruise to show the German flag in the Mediterranean between 1912 and 1914, together with the exemplary behavior of Admiral Souchon and his crew, established an advantageous network of diplomatic relationships for Germany. On account of this, the two ships which composed this squadron, SMS Goeben and SMS Breslau, became known as "the diplomat ships". The English and French navies always kept a watchful eye on the flagship Goeben because of her magnificent profile, superior technology, quick-firing ability and great speed. Following the transfer of SMS Goeben into the Ottoman Navy under the name of Yavuz Sultan Selim on 16 August 1914 and the start of war with Russia, she became for a long while a nightmare for the Russian Black Sea Fleet, even after the Russians put into service Imperatritza Maria class dreadnoughts. If we look to the republican Turkish era, we can choose these points:

When the Republican Navy was first established, a number of high-ranking army officers considered, rather than commissioning larger ships, a number of various types of smaller vessels with perhaps a few submarines and auxiliary ships would be sufficient. Since they saw Navy's operational duties as being confined to the Sea of Marmara and other coastal areas and naval commanders would work "under the orders of the Army Corps commander assigned to that area"; nothing was said about the repair and re-commissioning of Yavuz. However, Atatürk wished the Turkish Navy to be strong in every way. One of his chief aims was that Turkish Republic should possess a powerful and efficient navy. He personally took up this struggle against the short-sighted view depicted above. He made time for visits to ships and talks with naval officers, listened to their complaints and suggestions, initiated naval manouevres to raise the profile of the navy, while at the same time maintaining relationships with the Government and Chief of General Staff on these subjects. Moreover, Atatürk made it his personal concern to see that the navy was relieved from some of the interventions and pressures from Army High Command, which arose from the superiority of land forces during Ottoman era and the War of Independence. As a result

çıkarak Cumhuriyet donanmasının belkemiğini oluşturmuş, yeni alınan muhripler, denizaltı gemileri, hücumbotlarıyla birlikte çevrede bir denge, saygı unsuru olmuş, caydırıcı güç olarak barış sağlamış, Türk denizciliğine şeref kazandırmıştır. Önemli ve az bilinen diğer bir hususa da deşinmeden geçemeyiz:

20. yüzyıl başından itibaren, özellikle dreadnot (Dreadnought) dönemine girilmesiyle donanmalar muharebe gemisine sahip olup olmadığına göre sınıflandırıldı. Muharebe gemisi bulunmayanlar kıyı savunma donanmaları idiler. Muharebe gemisi veya kruvazörü olanlar, küçük de olsa, "savaşma (muharebe) güçlü" esas donanma demekti. II. Dünya Harbi'nden önce dünyadaki muharebe güçlü donanma sayısı 11 idi: ABD, İngiltere, Fransa, İtalya, Almanya (1933'ten sonra), Türkiye, Şili, Arjantin, Brezilya, Sovyetler Birliği ve Japonya. II. Dünya Harbi'nden sonra ise muharebe güçlü donanmalar 9 ülkeye aittir: ABD, İngiltere, Sovyetler Birliği, Fransa, İtalya, Türkiye, Arjantin, Brezilya ve Şili donanmalarının bu sınıflandırılması muharebe gemilerinin devrini tamamlayıp sahnenin çıkış zamanı olan 1960-1970 yıllarına kadar sürmüştür. Türkiye Cumhuriyeti Donanması TCG (Türkiye Cumhuriyeti Gemisi) Yavuz'un kifayeli varlığı ile, doğru yönetebilen kafalarla muharebe güçlü bir donanma halinde her şeyin harple kazanılmayacağını göstermiştir.

Dreadnot (Dreadnought) Sınıfı Muharebe Gemileri: Yeni Bir Dönem

20. yüzyılın başında askeri denizcilikte önemli bir reform hareketi İngiltere'de başladı. Bununla dreadnot sınıfı muharebe gemileri dönemine girdi. Önce taktikte o zamanki muharebe gemisi, "Zırhlı" anlayışı değişiyordu. Bu değişim ile ağır ve seri ateşli toplarla uzak mesafelerden hedefleri etki altına almak, yüksek süratle manevra üstünlüğünü, inisiatifi elde bulundurmak, hedef seçimini ve ateş tanzimini çabuk ve doğru yapmak, gerektiğinde kolaylıkla muharebeden sıyrılmak gibi çok önemli yetenekler sağlanıyordu. 11 Aralık 1906 tarihinde hizmete giren HMS Dreadnought, yukarıdaki hususları üzerinde toplayan ilk gemi olmuş ve bütün bahriyelerde bu yeni sınıfa adının verilmesi kabul görmüştür. Yeni gemi tipinin teknik özellikleri, o zamana kadar büyük tonajlı hiçbir harp gemisinde bulunmayan yüksek hız, bunu sağlayan güçlü turbin makineleri, dört pervane, sağlam bölmeler sistemi, kalın zırh koruması, çok sayıda büyük çaplı, çabuk ateşli ve merkezi yönetimli silah sistemleri idi. Yeni doktrin 1898-1900 Alman deniz programını etkiledi, program değiştirildi, klasik zırhlıların inşasından vazgeçilerek dreadnot planlamasına girişildi. Böylece yakın bir harbin belirtileri arasında deniz hâkimiyetini ele geçirme yarışı başladı. İşte Goeben-Yavuz bu yeni büyük çabaların eserlerinden biri olmuştur.

Almanlar 1909-1916 yılları arasında dreadnot sınıfı 19 gemi inşa ettiler. Bu sırada zırhları biraz ince fakat hızları daha fazla

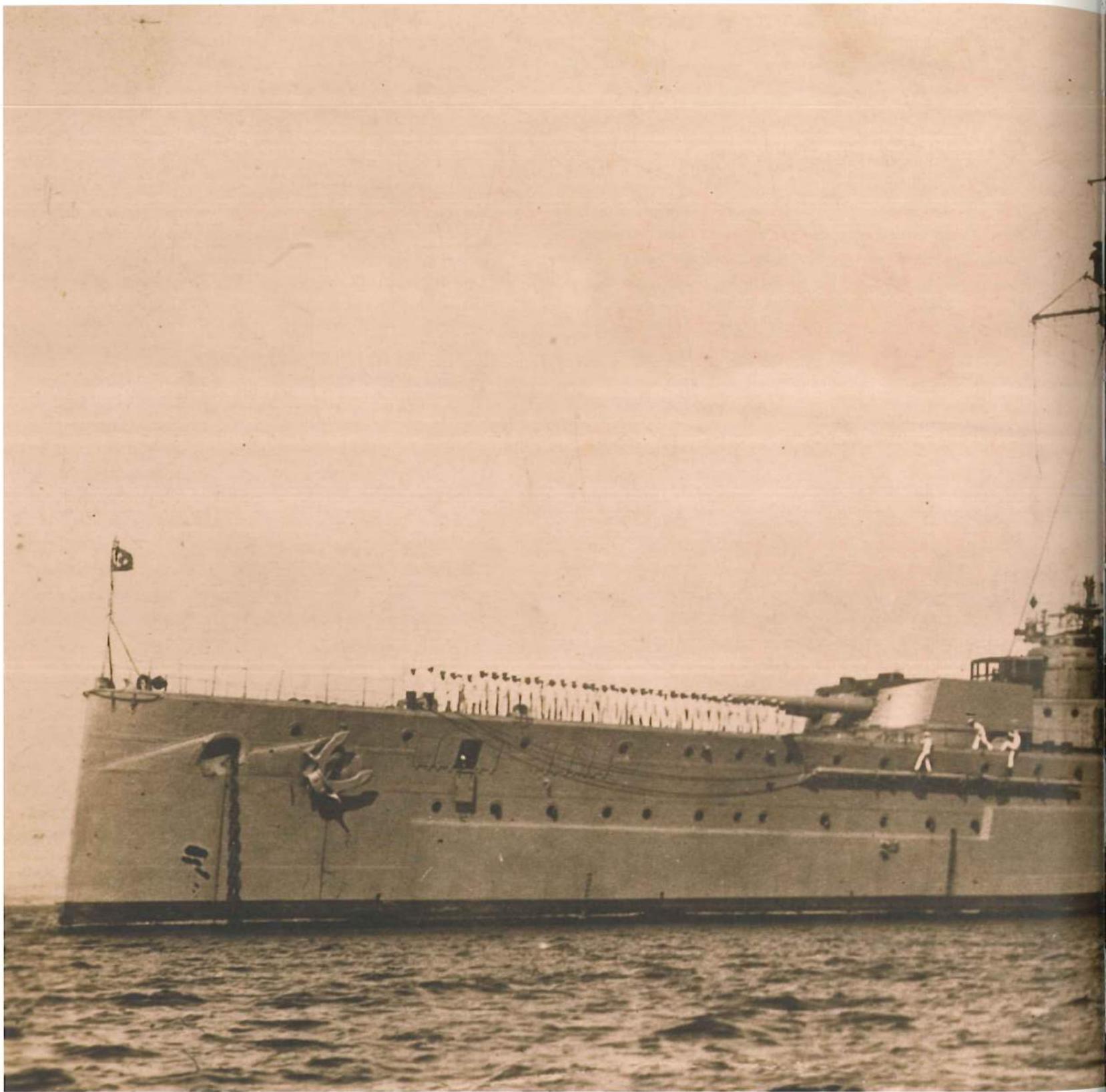
of Atatürk's influence Yavuz was restored to its original state with repairs between 1927 and 1930 and emerged as the backbone of Turkish Navy. With the addition of new destroyers, submarines and motor torpedo-boats, Turkish naval power was honoured and respected as a deterrent force as well as a factor at the balance of power in the region.

There is an important but little-known fact which should not go unrecognized:

From the beginning of the 20th century onwards, particularly after the advent of the dreadnoughts a navy was classified according to its inventory of that battleship class. Any navy, however small, which possessed a battleship or a battlecruiser was considered to have the battle strength required of a fighting force, rather than being merely a coastal defence force. Before the outbreak of World War II, eleven navies belonged to the former category- those of Great Britain, the USA, France, Italy, Germany (after 1933), Turkey, Chile, Argentina, Brazil, the Soviet Union and Japan. At the end of World War II those countries considered to have battle-strength navies had shrunk to nine: Great Britain, the USA, the Soviet Union, France, Italy, Turkey, Chile, Argentina, and Brazil. This classification of navies lasted until the era of such battleships came to an end in the 1960s. The fighting strength of the Turkish Navy equipped with the battleship TCG Yavuz was sufficient to allow some serious problems with neighboring countries to be solved peacefully and showed that going to war was not the only way to win.

Dreadnoughts: A New Era

At the beginning of the 20th century an important reform in naval affairs started in Britain. First there was a change in battle tactics. With this change came the predominance of important factors such as heavy fire with big guns on a distant target, superior speed, quick range finding and maneuvering, keeping initiative, and the capacity for easy withdrawal from combat if necessary. December 11, 1906 saw the introduction of HMS Dreadnought, the first ship capable of performing all of the above, giving her name to all of the new class. This is considered a turning point in naval history as its inception rendered obsolete all former battle ships. The main technical details of the Dreadnought were great speed provided by turbines, unattainable by any previous battleship, four screws in place of two, a solid system of compartments, strong armor plating, and centralized range finding system. Although this change came into being in 1905, the new system was influential in altering German Navy program of 1898-1900. pre-dreadnought designs were abandoned in favor of the dreadnought. As it became clearer that war was drawing near, a race to obtain command of the seas began. The Goeben-Yavuz was one of the results of this armaments race.



92

Yavuz Muharebe Kruvazörü, Cumhuriyet döneminde tamir olmuş, tam güçte (B. Yazıcı Koleksiyonu)
The Battlecruiser Yavuz in Republican era, repaired and in full effectiveness (B. Yazıcı Collection)



olan muharebe kruvazörleri sınıfı da doğdu. Almanya'da bunlardan 7 tane inşa edildi. İlk dördü küçük farklarla ayrılan güzel görünüşlü, süratli ve kudretli gemilerdi. Goeben (Yavuz) bunların iki gemiden oluşan Moltke sınıfındandır, inşa edilen üçüncü muharebe kruvazöründür (1. Von der Tann, 2. Moltke, 3. Goeben, 4. Seydlitz, 5. Derfflinger, 6. Lutzow, 7. Hindenburg). SMS Moltke 1927-1929 yılları arasında İngilizler tarafından sökülmüştür. Osmanlı donanmasında "Yavuz Sultan Selim", Türkiye Cumhuriyeti'nde 1930-1936 arasında "Yavuz Selim" ve 1936'dan sonuna kadar "TCG Yavuz" olarak yer alan "SMS Goeben" bu yedi gemiden en uzun yaşayanı ve tarihte silinmez derin izler bırakmıştır.

TCG Yavuz: Teknik Bilgiler

1. Yavuz, dreadnot tipi bir muharebe kruvazöründür. Moltke sınıfındandır. Bu sınıf SMS Moltke ve SMS Goeben olarak iki eş gemiden ibarettir. Tanınmış Prusya Generalı August Karl von Goeben'in adını taşımıştır.

2. Yavuz, Almanya'da Hamburg'da Blohm und Voss A.G. Tersanesi'nde inşa edilmiştir. Kızağı konulması 12 Ağustos 1909, denize indirilmesi 28 Mart 1911, bütün denemeleri yapılarak Alman Açık Deniz Filosu'nda hizmete girişi 2 Temmuz 1912 tarihlerindedir.

3. Standart 23.100, tam yükle 25.400 tondur. Tam yükle su çekimi (su çizgisi altındaki kısmın derinliği) 8,98 m.dir (9 m. kabul edilir).

4. Boyu 186,5 m., güverte boyu 186 m., genişliği 29,5 m.dir. Tekne baştan kısa 15 ana bölmeye ayrılır, güverte adedi 7'dir. Nikel çelikten Krupp zırhları ile içte dikey konumlu torpido korunması ve yatay konumlu güverte korunması sağlanmıştır. Teknenin dış kısmında da baştan tonoz demirine (kıçta en uçtaki demir) kadar, kış bodoslama (omurganın kıçtaki dikmesi hariç, tekneyi saran kuşak zırhı büyük güvenlik sağlıyordu. Kuşak zırhı sancak ve iskele bordalarında 150 mm.lik orta bataryayı da koruyacak şekilde kazematlar (orta batarya toplarının tek tek yerleştirildiği koruyucu bölmeler) ve üst güverte kalınlığında olup baş ve kısa doğru incelerek (15,5; 13; 9,5 cm.) gidiyordu. Diğer zırh kalınlıkları; ön kumanda kulesi 26 cm., arka kumanda kulesi 20 cm., 280 mm.lik top taretleri 10-23 cm., 150 mm.lik top kazematları 10 cm., güverte zırhı 2,5-7,5 cm. şeklinde idi.

5. Orijinal silahlari: Tümü de seri ateşli olarak, beş büyük tarette, 10 adet 50 çap uzunluğunda 280 mm'lik ana batarya. Sancak ve iskele bordalarında altışar olarak 12 adet 45 çap uzunluğunda 150 mm.lik orta batarya. Baş omuzluklarda 4, ön baca üst yapısında 2, kış omuzluklarda 2 ve amiral dairesi üstünde 4 olarak, 12 adet 45 çap uzunluğunda 88 mm.lik top idi. Amiral dairesi üzerindeki dört top çift maksatlı idi, yani hava hedeflerine karşı da kullanılıyordu. Geminin ayrıca başta 3, kışta 1 olmak üzere 4 tane sultlı torpido kovanı vardı. Kovanlar

Between 1909 and 1919 Germany commissioned 19 dreadnoughts. Meanwhile, a derivative of dreadnought class was introduced: the battlecruiser. It had thinner armor but greater speed and 7 ships of this type were built for the Imperial German Navy (1. Von der Tann 2. Moltke, 3. Goeben, 4. Seydlitz, 5. Derfflinger, 6. Lutzow, 7. Hindenburg). The first four were generally very similar, good-looking, swift and powerful vessels. Goeben, the third battlecruiser to be built, belonged to the Moltke class. Her sistership was scrapped by the British between 1927 and 1929. Joining to Ottoman navy as Yavuz Sultan Selim, becoming Yavuz Selim between 1930-36 and finally named TCG Yavuz, Goeben was the longest lived among the seven and the one which most deeply put her mark to history.

TCG Yavuz: Technical Details

1. A battlecruiser, she belonged to the Moltke class which consisted of two ships, SMS Moltke and SMS Goeben. Her name came from the Prussian general, August Karl von Goeben.

2. She was built at the Blohm and Voss shipyards in Hamburg, Germany. The keel was laid on 12 August, 1909, and she was launched on 28 March, 1911. After the completion of trials, she joined the German High Seas Fleet on 2 July, 1912.

3. Displacement: Standard -23,100 tons; Full Load- 25,400; Draught: 8.98 m.

4. Length: 186.5m; Deck: 186m; Beam 29.5m Divided into 15 watertight compartments from stem to stern; No. of Decks: 7. The interior was protected by Krupp nickel- steel plating placed horizontally for deck protection and vertically against torpedoes. The exterior was protected by heavy belt armor extending from the fore to the stern anchor, excluding the stern post. This belt armor reached to the level of the upper deck to protect the port and starboard secondary battery of 150mm guns. At the sides the thickness of the belt was 27cm, at the centre, thinning down gradually to 15.5cm, 13cm, and 9.5cm towards the stem and stern; 26 cm at the forward conning-tower and 20cm at the stern conning-tower; 10 to 23 cm thick at the 280mm gun turrets, 10 cm at the 150mm gun casemates and the deck armor was 2.5cm: 7.5 cm.

5. Original Armaments: main armaments of 10 quick- firing, 280 mm guns, 50 calibre in length, 2 in each of 5 large turrets; secondary armament of 12 x150mm quick- firing guns, 45 cal. in length, 6 to port side and 6 to starboard; light armament of 12x45 cal.88mm quick- firing light guns; additionally, 4x 50mm submerged torpedo tubes, 3 fore and 1 aft.

The original weapons system was modified for various reasons and needs in 1915, 1930, 1939, 1941 and 1946. In order to strengthen the defense of the Dardanelles, in 1915 two of the 150mm guns and 4 of the 88mm guns were removed from her and sent by sea to the land front. A "Yavuz Battery" of 2 x

50 cm.lıktı. Bu orijinal silah sistemi çeşitli nedenler ve gereksinmelerle 1915, 1930, 1939, 1941 ve 1946 yıllarında değişikliklere uğramıştır. Çanakkale Boğaz tahlimatını kuvvetlendirmek için 1915 yılında 2 adet 150 mm.lık ve 4 adet 88 mm.lık Yavuz'dan sökülverek deniz yolu ile gönderildi. 150 mm.lıklarla iki toplu bir "Yavuz Bataryası" kurulacaktı, fakat taşıyan gemilerden biri İngiliz denizaltısı tarafından batırılınca bir top kaybedilmiş oldu. Diğer "Yavuz Topu" adıyla Çanakkale Boğazı'nda mevzilendirilmiştir. Diğer yıllarda değişiklikler genellikle geminin havaya karşı savunmasını güçlendirmek için yapılmıştır.

TCG Yavuz'un 1947'den aktif hizmetten ayrılmışına kadar (1950) olan silah sistemi şöyle idi: 10 adet 280 mm.lık ana batarya, 10 adet 150 mm.lık orta batarya, 8 adet 76 mm.lık çift maksatlı batarya, 18 adet 40 mm. Bofors, 16 adet 20 mm. Oerlikon, 8 adet 20 mm. Vickers'dan (çok namluludan tek namlulu yapılmış) oluşan uçaksavar otomatik silahlar grubu. Dört sultalı torpido kovanından ikisi büyük onarımda iptal edilmişti (1927-1930). Aynı süre içinde taretlere isimler verildi: Baş taret "Barbaros", sancak tareti "İmroz", iskele tareti "İzmir", kışta üst taret "Samsun", alt taret "Turgut" olarak adlandırıldı.

6. Makineler ve kazanlar: Yavuz'un hareket kaynağı 10 adet Parsons buhar turbini idi. Altısı ileri, dördü geri hareket içindi. İleri 86.000 SHP (Şaft Beygir Gücü) ve uskurlara (pervanelere) dakikada 341 devir sağlanabiliyordu. Geri hareket veren 4 turbin 38.000 SHP ile 245 devir/dakika sağlayabiliyordu. Yavuz'un 3,74 m. çapında bronzdan yapılmış, üç kanatlı 4 pervanesi bulunuyordu.

Yavuz'un en yüksek hızı saatte 28 deniz mili (knot) üzerinde tasarlanmıştı. İlk denemelerinde 28,6 mile kadar çıkmıştı ve 27,8 mili rahatlıkla yapabiliyordu. Büyük onarımından sonra 17 Mart 1930 denemelerinde 6 saat süreyle 26,8; 4 saat süreyle 27,1 kt. yapmıştı. Sürekli yapabileceği yüksek süret 23 kt. idi. Faal hizmetten ayrılrken en yüksek hızı saatte 20 deniz milini geçmiyordu. Tam yakıt yükü ile katedebileceği mesafe saatte 10 kt. ile 5.350, 14 kt. ile 4.100, 23 kt. ile 2.370, 28 kt. ile 1.360 deniz milidir.

Yavuz'un dört kazan dairesi ve herbirinde altı olmak üzere toplam 24 adet "Schulz – Thornycroft" Alman "marine" tipi kazanı bulunuyordu. Bunların önlerindeki ocak kapakları sayısı da 136 idi. Tam yakıt kapasitesi 3.100 ton kömür, 200 ton mazot, 7,5 ton benzin idi.

7. Su kapasitesi, kazan suyu, kullanma suyu, içme suyu olarak 1.000 tonu geçiyordu. Deniz suyunu tatlı suya çeviren "Evaporater" sistemine sahipti. İki ana ve yardımcı sis cihazları bulunuyordu. Mayın taraması için 4 takım "paravan cihazı" (Oropesa float) mevcuttu. Zırh güverte altında yer alan altı elektrik santrali buhar gücü ile çalıştığından gemi demirli olduğu zamanlarda bir kazan dairesi stim üzerinde kalındı. Bu şekildeki kömür sarfiyatı saatte 5-6 ton arasında olurdu.

150mm guns was to be set up but one of the guns was lost when the ship carrying it was sunk by a British submarine. The other gun was placed in position as the "Yavuz gun." Other modifications in subsequent years were mainly in order to increase the ship's air-defense system.

From 1947 until she was decommissioned, her armament consisted of the following:

Main battery of 10x280mm guns

Secondary battery of 10x150mm guns

Dual-purpose battery of 8x76mm guns

An anti-aircraft automatic weapons battery of 18x40mm

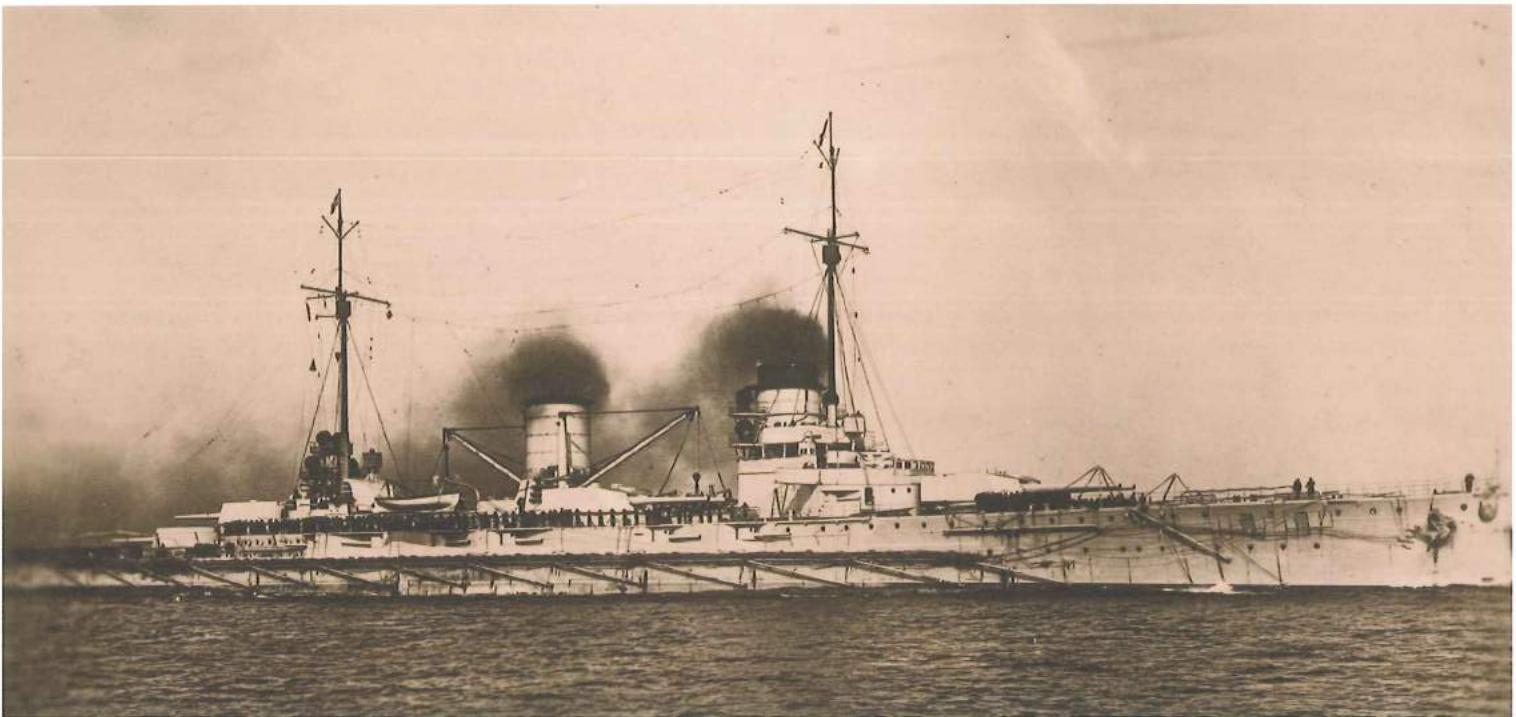
Bofors, 16x20mm Oerlikon and 8x20mm Vickers guns (these last were modified from multi-barrel to single barrel) Two of the four submerged torpedo tubes were removed during the major repair (1927-1930). At the same time the turrets were given these names: fore-turret Barbaros; starboard turret İmroz; portside turret İzmir; the upper stern turret Samsun and the lower Turgut.

6. Engines and Boilers: Yavuz was powered by 10 Parsons steam turbines, 6 for moving ahead and 4 for moving astern. The forward turbines had 86,000 SHP, and the screws made 341 rpm. The 4 reverse turbines had 38,000 SHP and the screws made 245 rpm. She had four three-bladed bronze screws, 3.74 in diameter. Her top speed was designed to be over 28 knots. At the first trial she achieved 28.6 knots and could do 27.8 knots comfortably. After the extensive overhaul in 1930, at a speed trial on 17 March, she achieved a continuous speed of 26 knots over a time of 6 hours, and 27.1 knots over a time of 4 hours. She had a sustainable speed of 23 knots. When she retired from active service, her top speed was not more than 20 knots. With fuel tanks full she could travel 5350 sea miles at 10 knots an hour, 4,100 at 14 knots, 2,370 at 23 knots and 1360 at 28 knots. She had four boiler rooms, each containing 6 boilers comprising 24 Schulz – Thornycroft German "marine"-type boilers which were fed at 136 stoke-holes. A full load of fuel consisted of 3,100 tons of coal, 200 tons of fuel-oil and 7.5 tons of gasoline.

7. The water tanks contained more than 1,000 tons of water for the boilers, general purposes and drinking water. There was also an evaporator for turning sea water into drinking water. There were also two main smoke machines and the four mine-sweeps for detecting and exploding mines had Oropesa floats. Six electric power stations beneath the armor deck were powered by steam and, when the ship was anchored, one boiler-room was kept active to provide steam. This required an expenditure of around 5 to 6 tons of coal an hour.

8. The crew varied from a complement of 1050 to 1300. The normal complement was 43 officers and 1010 other ranks.

9. Years of service: 62 years afloat of which 61 were under either the German or Turkish flag and 59 of which were as part



Yavuz'un Alman İmparatorluk Donanması gemisi SMS Goeben olduğu zamanlarda çekilmiş fotoğrafı (B. Yazıcı Koleksiyonu)
A photograph of Yavuz, when she was SMS Goeben of Imperial German Navy (B. Yazıcı Collection)

8. Mürettebatı, 1.050-1.300 arasında değişiklik göstermiştir.
Genel olarak 43 subay, 1.010 astsubay ve erat kabul edilir.

9. Hizmet süreleri şöyledir:

- Suda kalış süresi (havuzlanma dahil): 62 yıl
- Alman / Türk bayraklı tüm hizmet süresi: 61 yıl
- Türk donanmasında tüm kalış süresi: 59 yıl
- Türk donanmasında hizmet süresi (aktif görevde ve bağlanmış karargâh gemisi olarak): 46 yıl

Alman Akdeniz Tümeni (Mittelmeer Division)

Osmanlı ordusunun Balkan cephelerinde bozulmasından önce Almanların Akdeniz'de bir deniz gücü yoktu. Doğu Trakya'da ordu İstanbul'a doğru çekilmeye başlayınca Batılı devletlerce kendi çıkarlarını korumak ve Bulgarları İstanbul'a sokmamak için acele ile düzenlenenerek İstanbul'da toplanan uluslararası filoya katılmak üzere SMS Goeben ve Breslau gemileri görevlendirildi. 6 Kasım 1912'de Wilhelmshaven'dan çıkan Goeben'in Malta'da kömür ikmali de dahil, 15 Kasım'da (9 gün) İstanbul'a varışı birleşik filoda hayranlık yaratmıştı; bundan itibaren Goeben, Akdeniz'deki en hızlı ve güçlü gemi sayılmıştır. Kısa zaman içinde SMS Breslau hafif kruvazörü de Goeben'e katıldı ve Tümamiral Trummler komutasında Alman Akdeniz Grubu kuruldu. Buna bir süre için Strasburg ve Dresden hafif kruvazörleri de katıldılar.

23 Ekim 1913'te grubun komutanlığına Tümamiral Wilhelm Souchon getirildi. Üsleri Trieste ve Pola olan bu iki gemi Büyük

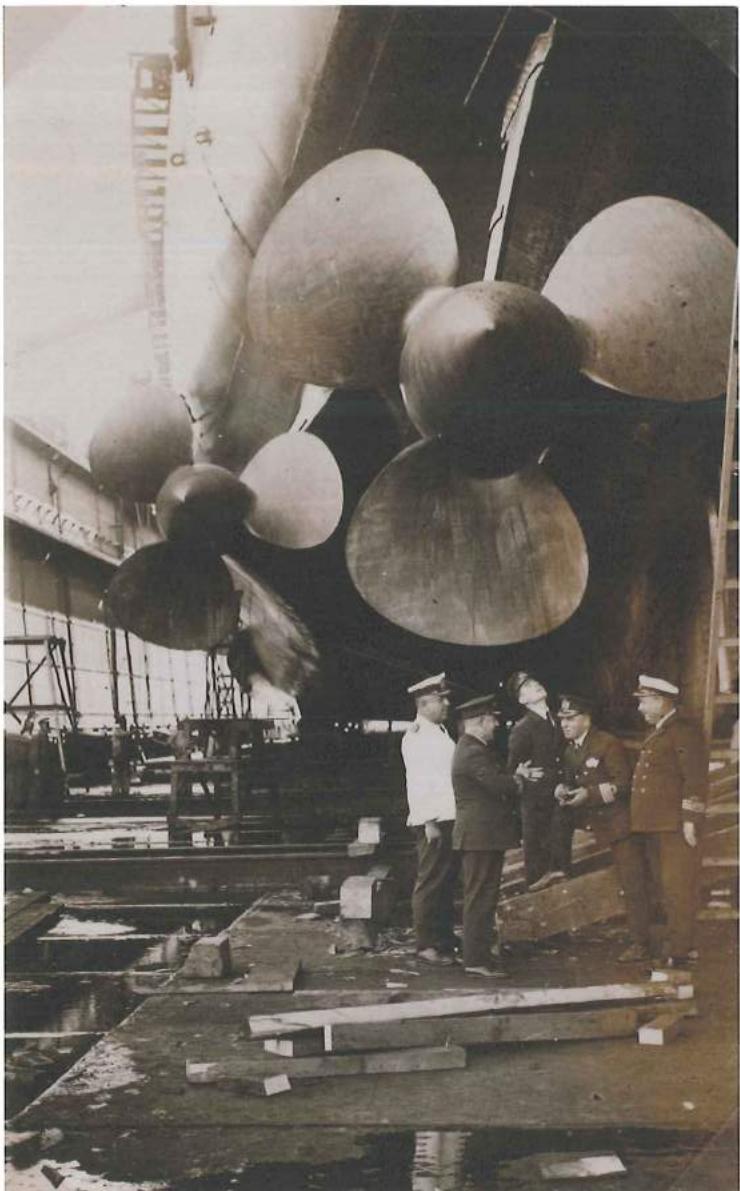
of the Turkish Navy. She completed 46 years of service (on active duty and, moored, as a headquarters ship)

German Mediterranean Squadron (Mittelmeer Division)

Before the rout of the Ottoman Army in the Balkan War, Germany had no naval forces in the Mediterranean. As the army began to withdraw from Eastern Thrace towards İstanbul, SMS Goeben and Breslau were sent to join the hurriedly put-together international fleet assembled at İstanbul to protect the respective interests of Great Powers and to prevent the Bulgarian army from entering the city. Goeben left Wilhelmshaven November 6, 1912, and following a stop in at Malta to refuel, reached İstanbul on 15 November to the great astonishment and admiration of the international fleet. From then on, the Goeben was considered to be the swiftest and most powerful ship in the Mediterranean. Within a short time she and the light cruiser Breslau formed the German Mediterranean squadron under the command of Admiral Trummler. They were joined for a short time by the light cruisers, the Straßburg and Dresden. On 23 October, 1913, Admiral Wilhelm Souchon was appointed to the command. Until the outbreak of hostilities, these ships, based at Trieste and Pola, then in Austrian territory, began to show the German flag in Mediterranean ports, and this included visits to İstanbul and other ports in Turkey.

Harp başlayıncaya kadar Akdeniz limanlarında bayrak gösterdiler. İstanbul'a ve diğer Türk limanlarına da ziyaretler yaptılar.

Osmanlı-Alman gizli anlaşmasının imzalandığı 2 Ağustos 1914'te Goeben ve Breslau, Messina Limanı'nda bulunuyorlardı. 1 Ağustos'ta Almanya, Rusya'ya harp ilan etmişti. Amiral Souchon hareket tarzi itibarıyle bir emir almamıştı. Kendi inisiyatif ile seçenekler üzerinde durum değerlendirmesi yapıyordu. Fransa ile de çok yakında harbe girilmesini beklemekte idi. Bu haber 3 Ağustos saat 18:45'te gelince Goeben ve Breslau iki Cezayir limanını bombardıman ettiler.



Yavuz'un uskurları (İstanbul Deniz Müzesi Koleksiyonu)
Screws of Yavuz (İstanbul Naval Museum Collection)

Goeben and the Breslau were in the Italian port of Messina when the secret agreement between Germany and the Ottoman Empire was signed on 2 August, 1914.

On August 1, 1914, Germany had declared war on Russia. Admiral Souchon had not received any orders about how to proceed so he had to act on his own initiative. France was shortly expected to declare war. When news of hostilities with France arrived at

16:45 on 3 August, Goeben and the Breslau bombarded two Algerian ports. On 4 August, 1914, at 2:35 in the morning this message was received: "Alliance signed with Turkey - proceed with all speed to İstanbul."

The two ships managed with great skill to slip past the British Mediterranean Fleet which was following their movements; a successful maneuver increasing the prestige and renown of these two ships. Their escape created frustration and loss of face for the British navy. A case was opened against the admirals involved and as a consequence, Commander of the Mediterranean Cruiser Squadron, Rear-Admiral Sir Ernest Troubridge and Commander of the Mediterranean Fleet, Admiral Sir Berkeley Milne, received a blow to their careers from which they never recovered. At 17:00 on 10 August 1914, the two ships arrived off Dardanelles. It was decided that the two ships should stay in Turkey and that Admiral Souchon be put in charge of the Ottoman navy. The world was told that the ships had been bought for the sum of 80 million DM. On 16 August 1914, Turkish flag was hoisted at the masts of both vessels, the German crew wore fez and the ships' names were changed from Goeben to Yavuz Sultan Selim, from Breslau to Midilli respectively. Two dreadnoughts which had been ordered from Great Britain were taken over by the British Government at the outbreak of war. To help pay for these ships there were widespread public donations, and their loss caused a great anger among the Turkish people. However, the timely appearance of 2 modern German ships at Dardanelles, and their arrival to Istanbul where they flew the Turkish flag, did something to appease their feelings

Summary of the Activities of Yavuz During First World War

For whole of the war, battlecruiser Yavuz was the backbone of the Ottoman Navy. The old battleships Barbaros and Turgut Reis could not keep pace with the Yavuz due to their age and slow speed, and were used in a secondary role. Main activities of Yavuz took place in the Black Sea where, single-handed, she occasionally fought successfully against the whole Russian Fleet. Her superior technology always made the Russian fleet wary. The Russians planned to land a force north of the Bosphorus but presence of a battleship such as the Yavuz with her greater speed and superior range of fire made this risky. So



Yavuz Sultan Selim Muharebe Kruvazörü Birinci Dünya Savaşı yıllarda (B. Yazıcı Koleksiyonu)
Battlecruiser Yavuz Sultan Selim during First World War (B. Yazıcı Collection)

4 Ağustos 1914, saat 02:35'teki mesaj ise şunu bildiriyordu: "Türkiye ile ittifak anlaşması. Acele İstanbul'a gitmeniz çok önemlidir." Bu iki Alman gemisinin İngiliz Akdeniz filosunu yakın izlemesinden ve etkisinden başarılı manevralarla sıyrılabilmesi onlara ayrı bir değer kazandırdı. Bu kaçış olayı İngiliz donanmasında kızgınlık, eziklik yaratmış, amiraller hakkında soruşturma açılmış ve Akdeniz Kruvazör Grubu Komutanı Tümamiral Sir Ernest Troubridge ve Akdeniz Filosu K. Oramiral Sir Berkeley Milne'in denizcilik kariyerleri düzmemek üzere büyük bir darbe yemiştir.

10 Ağustos 1914, saat 17:00'de iki gemi Çanakkale'ye geldiler. Admiral Souchon'a Osmanlı Donanması Komutanlığı'nın verilmesi koşulu ile gemilerin 80 milyon Alman Markı'na satın alındığı dünyaya ilan edildi. Türk bayrağı çekilerek Goeben'e "Yavuz Sultan Selim", Breslau'a "Midilli" adı verildi. Bu arada, İngiltere'ye sipariş edilmiş olan iki dreadnota harp başlarken ingilizler el koydular. Gemilerin satın alınmasına bağlı paralarıyla destek veren Türk halkı bu duruma büyük tepki gösterdi. Bu sırada iki modern Alman gemisine İstanbul'da Türk

it can be seen that she acted as a deterrent force and prevented many losses. Other duties included the protection of troop transport to the Eastern front, ensuring the safe transport of coal to support the cruiser operations, and carrying out raids to enemy ports and coastal facilities. In addition to the protection of troop ships, in emergency situations where no other transport was available, she also transported troops and aircraft. Yavuz was always deployed with the greatest caution which attracted many unfair critics. Since she was the basic strength of the Ottoman fleet, her loss would have been a great catastrophe. Turkey lacked adequate means for her repair and maintenance and so, from both the German and the Ottoman perspective, it was necessary to preserve her safety.

On 4 September 1917, Admiral Souchon handed over the command to Admiral von Rebeur-Paschwitz. In contrast to the caution of his predecessor, the new commander put Yavuz and Midilli in risk by using them for his plan of surprise raids to the ports of Imbros and Lemnos. By then, Russia had withdrawn

bayrağı çekilince, toplumun İngiltere'ye kızgınlığı sürmekle beraber, biraz teselli duygularıyla kalplere su serpilmişti...

Birinci Dünya Harbi'nde Yavuz'un Harekât Özeti

Yavuz Sultan Selim Muhabere Kruvazörü, bütün harp boyunca Osmanlı donanmasının ana kuvvetini oluşturmuştur. Barbaros ve Turgut Reis muharebe gemileri düşük hızları ve teknik eksiklikleri nedeni ile Yavuz'un yanında hiç yer almamışlar, ikinci derecede görevler yapmışlardır.

Yavuz, esas olarak Karadeniz'de Rus donanmasına karşı harekât yapmıştır. Rus asıl kuvvetleri ile bazen tek başına çarşılmıştır. Üstün teknik nitelikleriyle Rusları daima kaygilandırmıştır. Rusların, Karadeniz Boğazı kuzeyi bölgесine çıkarma yapma tasarıları vardı, fakat Yavuz gibi süratli, ateş gücü yüksek bir muharebe gemisi varoldukça böyle bir harekâtın güvenlik içinde yapılamayacağı anlaşılmış, Ruslar bu düşünceden vazgeçmişlerdir. Böylece Yavuz'un caydırıcı bir güç olarak, can kayıpları vermemizi önlediği çok açıktır.

Yavuz daima güvenliği düşünülerek, ihtiyatla kullanıldı. Almanların bunu kendi çıkarları için yaptığı söylenerek eleştirenler vardır, fakat haksızdır. Çünkü gemi Osmanlı donanmasının temel gücü idi ve elden çıkması çok fena sonuçlara neden olabilirdi. Hasarların giderilmesi bakımından Türkiye'de onarım, ikmal, bakım imkânları çok zayıf ve sınırlı idi. Yavuz'un korunması hem Alman hem de bizim çıkarlarımız itibariyle gereklidir.

Amiral Souchon, 4 Eylül 1917'de görevini Tümamiral von Rebeur-Paschwitz'e devrederek ayrıldı ve yeni komutan İmroz ve Limni adalarına bir akın harekâti planlayarak yukarıda belirtilenlerin aksine, Yavuz'u ve Midilli'yi büyük tehlikeye attı. Ruslar 1917 sonunda harpten çekildiği için Karadeniz'de çatışmalar bitmişti. Amiral Paschwitz boş duruluyormuş gibi sayılmamak için sözü edilen harekâti tasarlayarak tam bir işgâzarlık yapmıştır. Mayıslarla ilgili keşif ve tespitler noksantı ve yanlıştı. Yavuz ve Midilli'yi tehlikeye sokmaya değer hedefler yoktu. Sonuçta Midilli beş mayına çarparak battı, Yavuz üç mayın yarası aldı, bu yaralar ancak 12 yıl sonra Cumhuriyet dönemde Gölcük'te kapatılabilde (İmroz akını 1918 Ocak ayında yapıldı).

Yavuz, denize indirildiğinden beri (1911) havuzlanmamıştı. Karinesi temizlik istiyordu. Üç mayın yarasının da görülmesi gereklidi... Ve kaderin bir cilvesi olarak, 29 Ekim 1914'te bombardıman ettiği Sivastopol'daki yüzən havuza alındı ve kaldırıldı. Rus personeli dağılmıştı, çalışmalar gemi mürettebatı ve Alman mühendisleriyle yapılabilde. Yaraların fotoğrafları çekildi, çizimleri yapıldı, malzeme bulunmadığından tamirleri yapılamadı. Tekne temizlendi ve havuzlanma bitti.

from the war and operations in the Black Sea were over. Not wishing to appear inactive, Admiral Paschwitz made extensive plans for this unnecessary attack. However, reconnaissance and plans for the minefields were insufficient, and the target itself was not worth the risk. As a result Midilli struck five mines and sank while Yavuz sustained damage from three mines; this damage was only finally repaired at Gölcük 12 years later (Imbros raid was carried on January 1918).

Since her launch in 1911, the Yavuz had not been drydocked. She needed a thorough careening and the damage she had sustained from the three mines required inspection. By a strange quirk of fate, the port where she was docked for cleaning and repairs was Sevastopol, which she had bombarded on 29.10.1914. The Russian workers had abandoned the port so it was her crew and the German engineers who did what they could. Photographs and measurements of the damage were taken but due to the lack of material, repairs were impossible to carry out.

The Armistice (30 October 1918)

According to the terms of the armistice, the Ottoman Navy was to be interned. Therefore the fleet was collected together on the Golden Horn. As Yavuz could not pass under the bridge, on 9 December she was towed from İstanbul to İzmit.

After the victorious end to the War of Independence, she was towed first to Tuzla and then moored off Moda. Finally she was moored to a buoy in the Bosphorus off Bebek. It was here that the guns of Yavuz, along with Hamidiye on the Golden Horn, fired the salute for the proclamation of the Turkish Republic on 29 October 1923.

The actual transfer to Turkey of Yavuz, which had been a German ship flying the Turkish flag in the Ottoman fleet, was effected on 2 November 1918, at İstanbul just as the Germans were leaving the country. Its alleged sale in 1914 was no more than a political maneuver.

Republican Era

The foremost duty of the Ministry of Navy, established at the beginning of Republican era, was to have Yavuz repaired. Matters proceeded slowly until an exasperated Atatürk made his first formal visit to her, then at İzmit, on 21 September 1925. There his decisive declaration "We will repair this ship" gave new impetus to the work. An agreement was signed with the German firm, Flender, for a suitable floating dock and with the French firm Penhoet- St Nazaire to carry out the repairs. Some structural and technical problems, disagreement over payments and subsequent accusations of fraudulence were carried to the court and thus the historical Yavuz - Havuz (Yavuz- Floating Dock) case came to public attention. The belated repair of the Yavuz was finally completed in 1930. After

Mondros Mütarekesi (30 Ekim 1918)

Mütareke şartlarına göre Osmanlı donanmasının entere edilmesi gerekiyordu. Bu maksatla gemiler Haliç'te toplandı. Yavuz, köprülerin açılabilen kısımlarından geçemediği için İstinye'den, çekilerek İzmit'e götürüldü. Kurtuluş Savaşı zaferlerle sona erken Tuzla'ya, sonra Moda önlereine çekildi. En sonra da Boğaz'da Bebek önünde şamandralarla bağlandı. 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet'in ilanını bildiren selam toplarını burada Yavuz, Haliç'te ise Hamidiye kruvazörü atmıştır.

I. Dünya Harbi'nde Türk bayraklı bir Alman gemisi olarak Osmanlı donanmasında yer alan Yavuz'un Türkiye'ye gerçekten devir ve teslimi Almanlar giderken, 2 Kasım 1918'de İstinye'de yapılmıştır. 1914'teki satın alma olayı bir siyasi manevradan ibarettir.

Türkiye Cumhuriyeti Dönemi

Cumhuriyet'in ilk yıllarda kurulan Bahriye Vekaleti'nin öncelikli görevi Yavuz'un tamiri idi. Çalışmaların yavaşlığından sıkılan Atatürk'ün 25 Eylül 1925'te, İzmit'te bulunan Yavuz'u ilk olarak ve resmen ziyaret etmesi ve kararlılıkla "Bu gemiyi onaracağız!" demesi işleri hızlandırdı... Geminin tonajına uygun yüzə havuz için Alman Flender ve tamiri için de Fransız Penhoët-St. Nazaire şirketleri ile anlaşma imzalandı.

Bazı teknik noksanlık ve aksaklıklar, parasal işlerde anlaşmazlıklar, yolsuzluk iddiaları vs. yargıya intikal etti ve tarihe geçen "Yavuz-havuz davası" ortaya çıktı.

1914'te Akdeniz'de İngilizleri atlatarak Türkiye'ye kaçabilen Goeben (Yavuz), İngiliz amirallerinin harp divanına verilmesine yol açmıştır. Geminin karıştığı ikinci adlı olay da yüce divana giden bu davadır. Yavuz'un tamiri, gecikmeli olarak 1930 yılında bitti.

Gemi son atış denemelerini 11 Ağustos 1930'da başarıyla yaparak tam "kifayet" (yeterlilik) kazandı. Bundan önce Haziran, Temmuz (1930) aylarında yapılan deniz tatbikatlarının Marmara bölümune ve 31 Temmuz atışlarına Başbakan İsmet İnönü de hamil olarak katıldı. O zaman tecrübeler safhası henüz bitmemiştir.

6 Eylül 1933'te Mareşal Fevzi Çakmak ve Harp Akademisi öğrencilerinin bulunduğu Ege manevralarında Antalya'ya kadar gidildi.

1934'te Hava Kuvvetleri'yle birlikte icra edilen ve Mareşal Fevzi Çakmak'ın da bulunduğu, Çanakkale, Gökçeada, Bozcaada bölgesi manevralarına katıldı.

1935 manevraları büyük katılım ile Karadeniz'de cereyan etti. Mareşal Çakmak da Yavuz'da bulundu. 1936, 1937, 1938 manevraları da başarılarla geçti. Yavuz daima ön planda yer almıştır.

Balkanlar'da Yunanistan ve Bulgaristan'ın Türkiye'ye karşı ilimli bir siyaset izlemesinde, büyük küçük diğer ülkelerin nazarında Türkiye'nin saygınlığının artmasında TCG Yavuz'un

a last gun-firing test on 11 August, 1930 she was declared fit for duty.

Yavuz took part in the excercises at the Sea of Marmara in June and July 1930, and was honored by the presence of Prime Minister Inonu at firing exercises on 31 July. The trial period was not yet over then. On 6 September, Marshal Fevzi Çakmak and students from the War Academy were present at excercises in the Aegean which extended as far as Antalya. In 1934, Marshal Fevzi Çakmak was again present at excercises held jointly with the Air Force in the region of Imbros, Tenedos and Dardanelles. In 1935 large-scale excercises which took place in the Black Sea were widely reported. Marshal Fevzi Çakmak was also present again. Excercises in 1936, 1937 and 1938 were also very successful.

While the political attitude towards Turkey was lukewarm in the Balkans, Greece and Bulgaria, the new Turkish navy with TCG Yavuz on active service caused an increasing respect for Turkey among other nations both great and small. In 1936, Turkish Navy showed the flag in the Mediterranean where for 25 years no Turkish warship had been seen. In accordance with Atatürk's directives, the fleet paid a visit to the British Mediterranean Fleet stationed at Malta. At that time, the British Navy was the greatest and most powerful in the world and this very successful visit demonstrated the Turkish naval presence as well as showing Turkey's friendship towards Britain. On the way back to Turkey the fleet paid a visit to the Greek Naval Headquarters at Faliron. The King of Greece was received on board amid an atmosphere of great cordiality and friendship. This visit was also a great success. Moreover, various exercises were carried out in the Aegean and the Mediterranean during the course of this voyage.

Summary of the major ceremonial duties in which the Yavuz took part:

26 Nov. 1930: Greeting ceremonies for Greek Prime Minister Venizelos and his wife.

4 October 1933: Visit of King Alexander I and Queen Maria of Yugoslavia.

1933: The arrival of Marshals of the USSR Voroshilov and Budyenny to attend celebrations for the 10th anniversary of the Turkish Republic

May 1934: Welcome reception and cruises arranged for the visit of the Iran Shah Riza Pehlevi.

September 1936: Ceremonies for the visit of King Edward VIII of England.

May 1937: Ceremonies for the visit of Emir Abdullah of Jordan.

Atatürk Passes Away: The Great Mourning

(10 November 1938)

TCG Yavuz's last duty for Atatürk was to carry his body from



Yavuz İstinye'de yatarken (B. Yazıcı Koleksiyonu)

Yavuz at anchor in İstinye (B. Yazıcı Collection)

ve yeni Türk donanmasının önemli desteği olmuştur. Bu donanma 1936 yılında, 25 yıldan beri bir Türk harp gemisi görmemiş olan Akdeniz'de ilk defa Türk sancığını şerefle göstererek, Atatürk'ün direktifleriyle İngiliz Akdeniz Filosu'nun ana üssü Malta'yı ziyaret etti. Bu o zaman dünyanın en büyük ve güçlü donanmasına sahip olan İngilzlere dostça bir boy gösterme, çevreye bir varlık ispatı gibiydi. Büyük başarı ile sonuçlandı.

Türkiye'ye dönerken Yunanistan'ın Falerion (Faliron) üssü ziyaret edildi. Yunan kralı Yavuz'da ağırlandı, karşılıklı büyük coşku ve dostluk gösterileri yapıldı. Bu ziyaret de unutulmaz izler bıraktı.

Yavuz'un saygı görevlerinden başlıcaları şunlardı:

26 Ekim 1930: Yunan Başbakanı Venizelos ve eşinin geliş törenleri.

4 Ekim 1933: Yugoslav Kralı I. Aleksandr ve Kraliçe Maria'nın ziyareti törenleri.

Cumhuriyetin 10. yıl kutlamalarına katılan SSCB mareşalleri Voroşilof ve Budyenni için düzenlenen törenler (1933).

İran Şahı Rıza Pehlevi'nin ziyaretine ait törenler ve geziler (Mayıs 1934).

İstanbul to İzmit. At the funeral ceremonies which took place in Istanbul and Ankara, the regimental colors of the battlecruiser Yavuz (equivalent to those of army regiments) were carried and her crew formed part of the ceremonial honor guard. During the funeral ceremony in Istanbul on 19 November 1938, her guns fired a minute salute at five minute intervals. From Sarayburnu the coffin was taken by the destroyer Zafer to Haydarpaşa where Yavuz was moored. At 13:40 the coffin was received on board and placed on the catafalque prepared on the after deck in front of the barrels of the 280mm guns. Meanwhile a 101-gun salute was fired, joined by a 21-gun salute from the British, German, USSR, French, Greek and Rumanian warships taking part in the ceremony. At 15:36 she steamed, followed by the joint guard -of -honor fleet in line formation. On reaching Darıca, the visiting ships left the cortege, passing Yavuz at speed on the starboard side and saluting in memory of Atatürk. On reaching İzmit, Zafer took charge of the coffin which was then disembarked at the port and taken overland by special train to Ankara.

İngiltere Kralı VIII. Edward'in ziyaretine ait törenler (Eylül 1936).

Ürdün Emiri Abdullah'in ziyareti törenleri (Mayıs 1937).

Büyük Yasımız: Atatürk'ü Kaybediyoruz (10 Kasım 1938)

TCG Yavuz, Atatürk'e son görevini O'nun aziz naaşını İstanbul'dan İzmit'e taşıyarak yaptı. Karada da İstanbul ve Ankara'daki cenaze törenlerinde "Alay Sancığı" ve Tören Bölüğü ile katıldı.

İstanbul'da 19 Kasım 1938'de yapılan cenaze töreni süresince TCG Yavuz her beş dakikada bir "dakika topu" atmıştır. Sarayburnu'nda Zafer muhibine alınan tabut, Haydarpaşa açıklarında demirli olan Yavuz'a geçirilmiş ve saat 13:40'ta kış güvertede 280 mm.lik top namlularının önünde yaptırılan katafalka yerleştirilmiştir. Bu sırada Yavuz'dan 101 pare top atışı yapılmış, törene katılan İngiliz, Alman, SSCB, Fransız, Yunan, Romen harp gemileri de 21'er pare top atışı ile katılmışlardır. TCG Yavuz 15:36'da hareket etmiş, Birleşik Şeref Filosu da pruva nizamında onu izlemiştir. Darıca önlerinde misafir gemiler Yavuz'un sancak bordasından yüksek süratle geçerek ve Atatürk'ün naaşını selamlayarak törenden ayrılmışlardır. İzmit'te cenaze Zafer muhibine alınarak karaya çıkarılmış ve özel törenle Ankara'ya götürülmüştür.

İkinci Dünya Harbi ve Sonrası

Güvenlik düşüncesiyle 2. Dünya Harbi süresince ege Denizi'ne çıkmadı. Göreve çıkmadığı zamanlarda Yavuz, Gölcük Kavaklı'da koruma ağları içinde bulunduruldu.

Harpten sonra Ege'ye ilk çıkışını 1946 manevrası ile oldu.

1947 manevrası Ege ve Akdeniz'de icra edildi, Antalya'ya kadar gidildi.

1948'de ilk defa "Donanma Gücü" şenliklerle yapıldı ve kutlandı.

1949 manevraları da Ege ve Akdeniz'de cereyan etti, İskenderun'a kadar gidildi.

1950 manevraları İstanbul ve çevresinde, 1. Ordu ve Hava Kuvvetleri ile işbirliği içinde yapıldı. Bu büyük manevra TCG Yavuz'un katıldığı son aktif görev oldu. Gemi 1950'den sonra seyire çıkmadı. 1954'te aktif hizmet dışına alındı, fakat 1960'a kadar Poyraz Rıhtımı'nda bağlı olarak Harp Filosu Karargâhı'ndaki bulundurdu, hareketsiz şekilde hizmetini sürdürmüştür.

Nihayet acı son geldi ve hükümet kararı ile Makine Kimya Endüstrisi Kurumu'na (MKEK) satıldı. 7 Haziran 1973'te törenle söküm yeri Seymen'e çekildi. Temmuz 1974'te SAM-KİSKA firması söküme başladı. Şubat 1975'te iş "Mahmut Doğan" firmasına devredildi. Şubat 1976'da söküm bitti.

Second World War and Beyond

For safety reasons, Yavuz did not enter the Aegean during World War II. When she was not cruising at sea, she was kept within a safety-net at Kavaklı, Gölcük. After the war her first voyage was to take part in the 1946 exercises in the Aegean and this was followed in 1947 by further exercises in the Aegean and the Mediterranean extending as far as Antalya. In 1948 Navy Day was celebrated for the first time. In 1949 exercises in the Aegean and the Mediterranean extending as far as İskenderun made headlines.

In 1950 Yavuz took part in joint excercises carried out with the First Army and the Air Force in the İstanbul region. This was her last duty on active service. From 1950 onwards she did not leave her moorings. In 1954 she was decommissioned but was used until 1960 as the headquarters of the Surface Action Force.

Finally, the bitter end came and by decree of the government she was sold to the State Compound of Industry and Chemistry (MKEK). On 7 June 1973, she was ceremoniously towed from the Poyraz Quay at Gölcük to the scrapyard at Seymen. In 1974, the firm San-Kiska began scrapping. In February 1975, the work was handed over to the Mehmet Doğan Company, which was completed in February 1976.

Conclusion

TCG Yavuz had given security to the Turkish nation and played an influential role in its foreign policies. From a professional point of view, TCG Yavuz had served to educate and train ranking officers and NCO's which gave them a certain refinement. Her very existence ensured the technological advantages found in great naval powers. Before taking up their duties, young graduates of the naval academy and naval schools always took part in a regular program of training and exercise on Yavuz. Moreover the preparations and installations set up at Gölcük initially for her repairs led to the development of a substantial naval headquarters with shipyards capable of building warships today.

From 1930 to 1950, TCG Yavuz was on continuous service where she played an active and influential role. As the flagship, she gave the navy moral and material strength and will always be remembered for the superior education she provided for Turkish naval personnel.

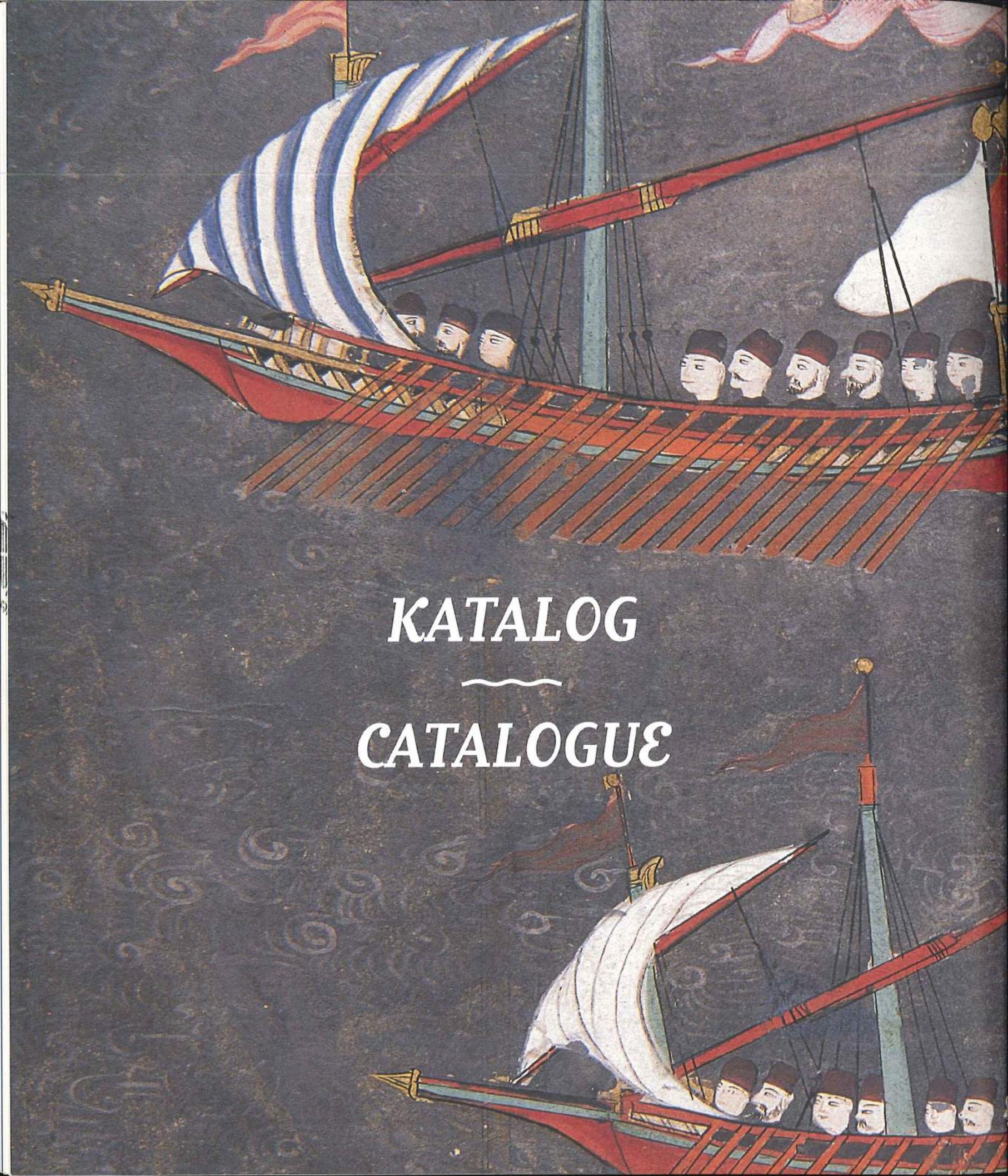
There is no doubt that the name Yavuz will continue to be carried with honor by each new generation of Turkish ships. At present the proud owner of this name is the modern frigate TCG Yavuz II, port number 240.

Translated by Angela Roome-Yazıcı

Son Söz

TCG Yavuz, Türk ulusuna güven verdi. Ulusal dış siyasetimizde yararlı rol oynadı. Mesleki bakımdan Yavuz, denizcilerimizin öğrenimine, eğitimine hizmet etmiş, buna bir de "görgü" değeri katmıştır. Çünkü ancak büyük donanmalarda bulunabilecek teknik imkânları ve uygulamaları kendi varlığı ile sağlamıştır. Genç subay ve astsubaylarımız ilk görevlerine başlamadan önce daima, belli programlar içinde Yavuz'da eğitim ve deneyim gördüler. Ayrıca; Gölcük'ün, tersânesinde savaş gemileri inşa edebilen bugünkü büyük deniz üssü haline gelmesi, temelde Yavuz'un tamiri için yapılan hazırlıklara, tesislere dayanır. TCG Yavuz, Gölcük Üssü'nü yaratan bir ana olmuştur.

TCG Yavuz, 1930'dan 1950'ye kadar donanmada aktif ve etkileyici olmuş, duraklamaksızın görev yapmıştır. Lider gemi olarak donanmaya maddi ve manevi güç kazandıran ve denizcilerimize öğretmenlik yapan tarihi varlığı her zaman hatırlanacaktır. TCG Yavuz adının yeni nesil gemilerimizde de sürdürüleceği kuşkusuzdur. Halen 240 borda numaralı modern bir firkateynimiz "TCG Yavuz II" adını onurla taşımaktadır.



KATALOG
~~~  
CATALOGUE



GEMİLER



SHIPS





**İstanbul Limanı'nda Türk  
Donanmasından Bir Filo**

Joseph Schranz (1803-1853 sonrası?)

Tuval üzerine yağlıboya

90x147 cm.

DB. 1022

I

A Fleet of the Turkish Navy at  
Istanbul Harbor

Joseph Schranz (1803-after 1853?)

Oil on canvas

90x147 cm

DB. 1022



2

**Yali Köşkünün Önünde Türk  
Donanmasının Geçit Resmi**  
İbrahim Çallı (1882-1960)

Tuval üzerine yağlıboya

72x132 cm.

DB. 1748

Ceremonial Procession of the  
Turkish Fleet in front of Yali Köşkü  
İbrahim Çallı (1882-1960)

Oil on canvas

72x132 cm

DB. 1748

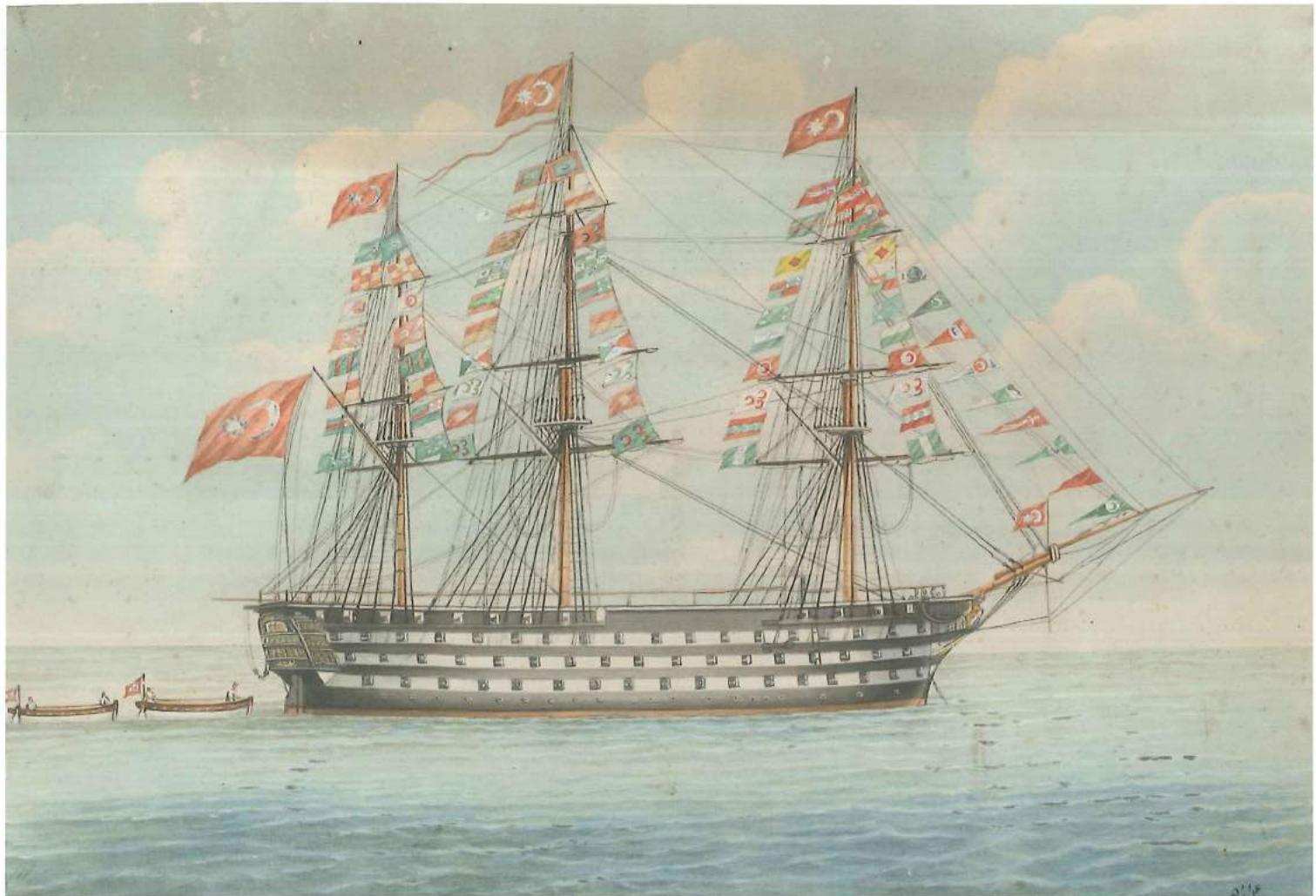


110

## 3

**Sultan Abdülaziz Devri  
Donanması**, 1895  
Fahri Kaptan (1857 ?-1917)  
Tuval üzerine yağlıboya  
73x101 cm.  
DB. 1128

The Fleet in the Reign of  
Sultan Abdülaziz, 1895  
Fahri Kaptan (1857 ?-1917)  
Oil on canvas  
73x101 cm  
DB. 1128



111

4

Mahmudiye Kalyonu  
Ömer İbrahim  
Kâğıt üzerine suluboya  
40x60 cm.  
DB.566

The Ship of the Line Mahmudiye  
Ömer İbrahim  
Watercolor on paper  
40x60 cm  
DB. 566



112

5

**Şadiye Kalyonu**, 1867  
Hovhannes Umed Behzad (1809-1874)  
Tuval üzerine yağlıboya  
108x149 cm.  
DB. 1749

The Screw Ship of the Line **Şadiye**, 1867  
Hovhannes Umed Behzad (1809-1874)  
Oil on canvas  
108x149 cm  
DB. 1749



6

Seyir Halinde Dört Kapak Kalyonu  
İmzasız  
Tuval üzerine yağlıboya  
81x128 cm.  
DB. 2262

Four Two-Deckers at Sea  
Unsigned  
Oil on canvas  
81x128 cm  
DB. 2262



114

7

**Kasımpaşa'da İki Bacalı Yandan  
Çarklı Fırkateyn, 1848**

H. Gérard  
Tuval üzerine yağlıboya  
38x46 cm.  
DB. 2450

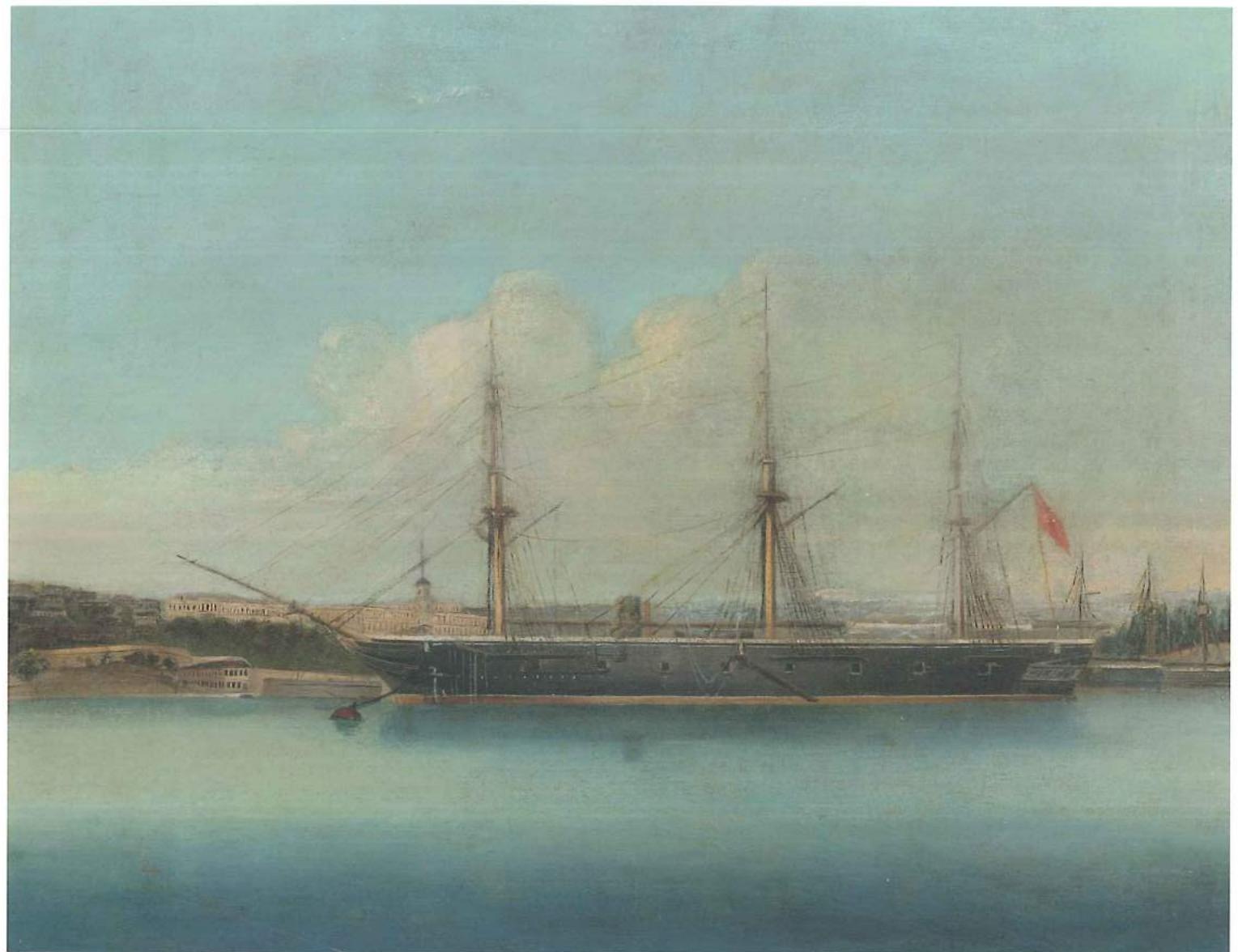
A Paddle Frigate with Two  
Smokestacks at Kasımpaşa, 1848  
H. Gérard  
Oil on canvas  
38x46 cm  
DB. 2450



## 8

**Ertuğrul Fırkateyni**  
Osman Nuri |Mirliva| (1839 ?-1906 ?)  
Tuval üzerine yağlıboya  
67x74 cm.  
DB. 2449

The Frigate Ertuğrul  
Osman Nuri |Mirliva| (1839?-1906?)  
Oil on canvas  
67x74 cm  
DB. 2449



9

**Selimiye Fırkateyni**  
Hayri Efendi  
Tuval üzerine yağlıboya  
65x86 cm.  
DB. 540

The Frigate Selimiye  
Hayri Efendi  
Oil on canvas  
65x86 cm  
DB. 540



117

10

**Osmaniye Zırhlı Fırkateyni**, 1906

Mehmed Nuri

Tuval üzerine yağlıboya

56x78 cm.

DB. 3421

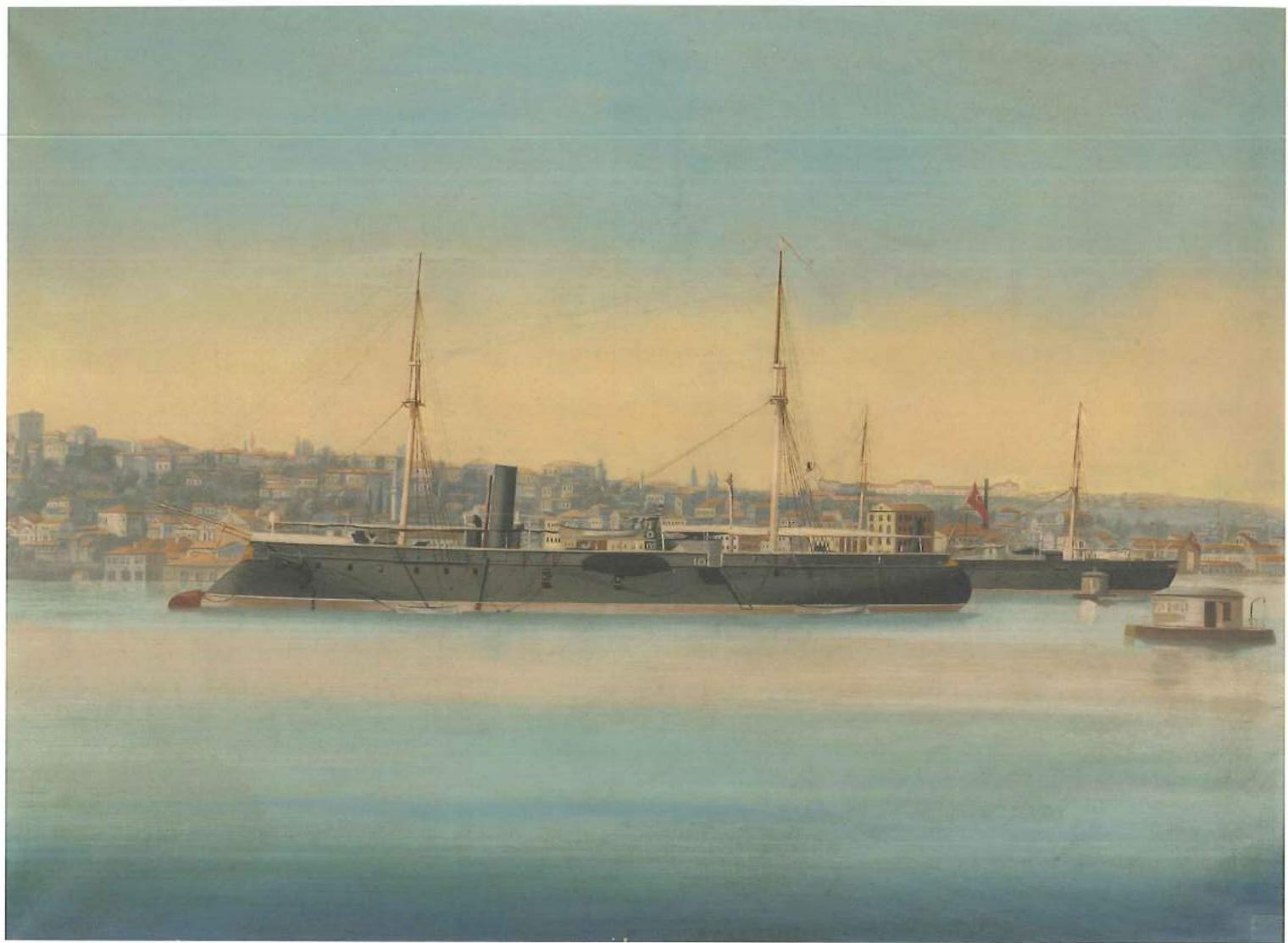
The Ironclad Frigate Osmaniye, 1906

Mehmed Nuri

Oil on canvas

56x78 cm

DB. 3421



118

11

İcraliye Zırhlı Korveti  
İmzasız  
Tuval üzerine yağlıboya  
67x92 cm.  
DB. 1183

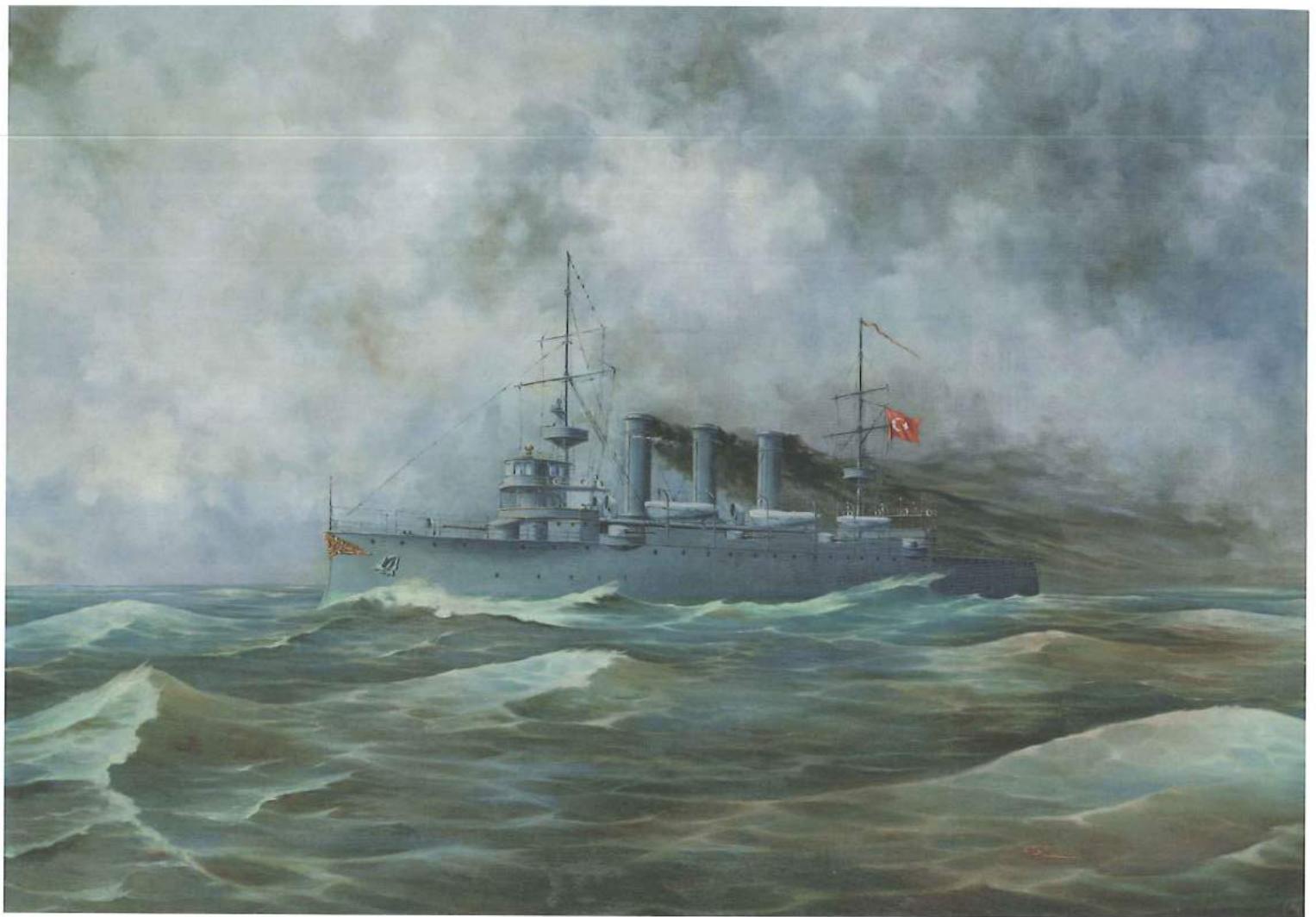
The Ironclad Corvette İcraliye  
Unsigned  
Oil on canvas  
67x92 cm  
DB. 1183



12

Zırhlı Mesudiye Fırkateyni  
Osman Nuri [Mirliva] (1839 ?-1906 ?)  
Tuval üzerine yağlıboya  
77x127 cm.  
DB. 1436

The Ironclad Frigate Mesudiye  
Osman Nuri [Mirliva] (1839 ?-1906 ?)  
Oil on canvas  
77x127 cm  
DB. 1436



120

13

**Hamidiye Kruvazörü**  
Seyfettin Soysalan (1881-1949)  
Tuval üzerine yağlıboya  
81x117 cm.  
DB. 1435

The Cruiser Hamidiye  
Seyfettin Soysalan (1881-1949)  
Oil on canvas  
81x117 cm  
DB. 1435



121

## 14

**Mecidiye Kruvazörü**, 1907  
İsmail Hakkı [Kaymakam] (1863-1926)  
Kâğıt üzerine suluboya  
35x60 cm.  
DB. 2476

The Cruiser Mecidiye, 1907  
İsmail Hakkı [Kaymakam] (1863-1926)  
Watercolor on paper  
35x60 cm  
DB. 2476



122

## 15

Türk Donanması Manevra, 1910  
Tahsin Siret [Diyarbakırlı] (1874-1937)  
Tuval üzerine yağlıboya  
88x129 cm.  
DB. 1755

The Turkish Fleet Conducting Maneuvers, 1910  
Tahsin Siret [Diyarbakırlı] (1874-1937)  
Oil on canvas  
88x129 cm  
DB. 1755



123

## 16

**Seyir Halinde Mesudiye, Mecidiye ve  
Hamidiye Gemileri**

Saim Efendi [İnşaiyeci] (1872-1920)

Tuval üzerine yağlıboya

61x46 cm.

DB. 2069

Warships Mesudiye, Mecidiye and  
Hamidiye at Sea

Saim Efendi [İnşaiyeci] (1872-1920)

Oil on canvas

61x46 cm

DB. 2069

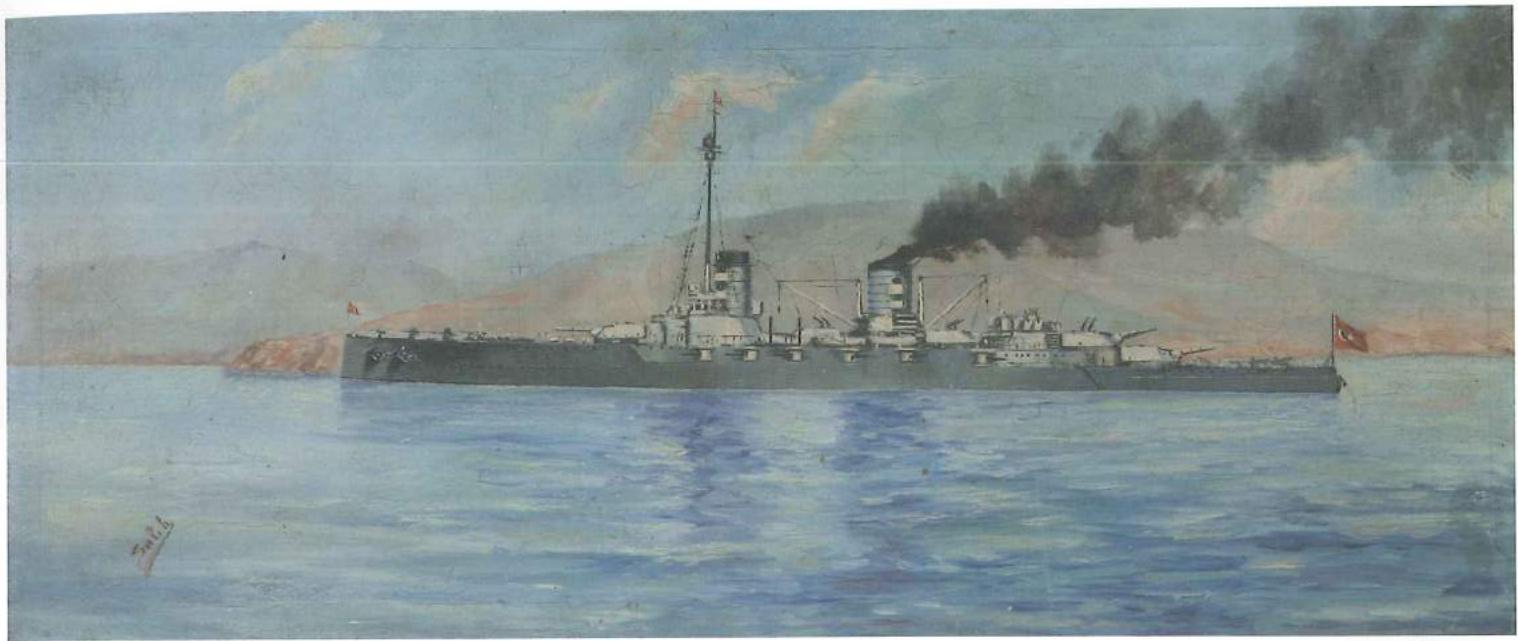


124

17

**Yavuz Zırhlısı**  
İsmail Hakkı | Kaymakam | (1863-1926)  
Tuval üzerine yağlıboya  
138x198 cm.  
DB. 2396

The Battlecruiser Yavuz  
İsmail Hakkı | Kaymakam | (1863-1926)  
Oil on canvas  
138x198 cm  
DB. 2396



## 18

**Yavuz Muharebe Kruvazörü**

Salih

Ahşap üzerine yağlıboya

50x119 cm.

DB. 3177

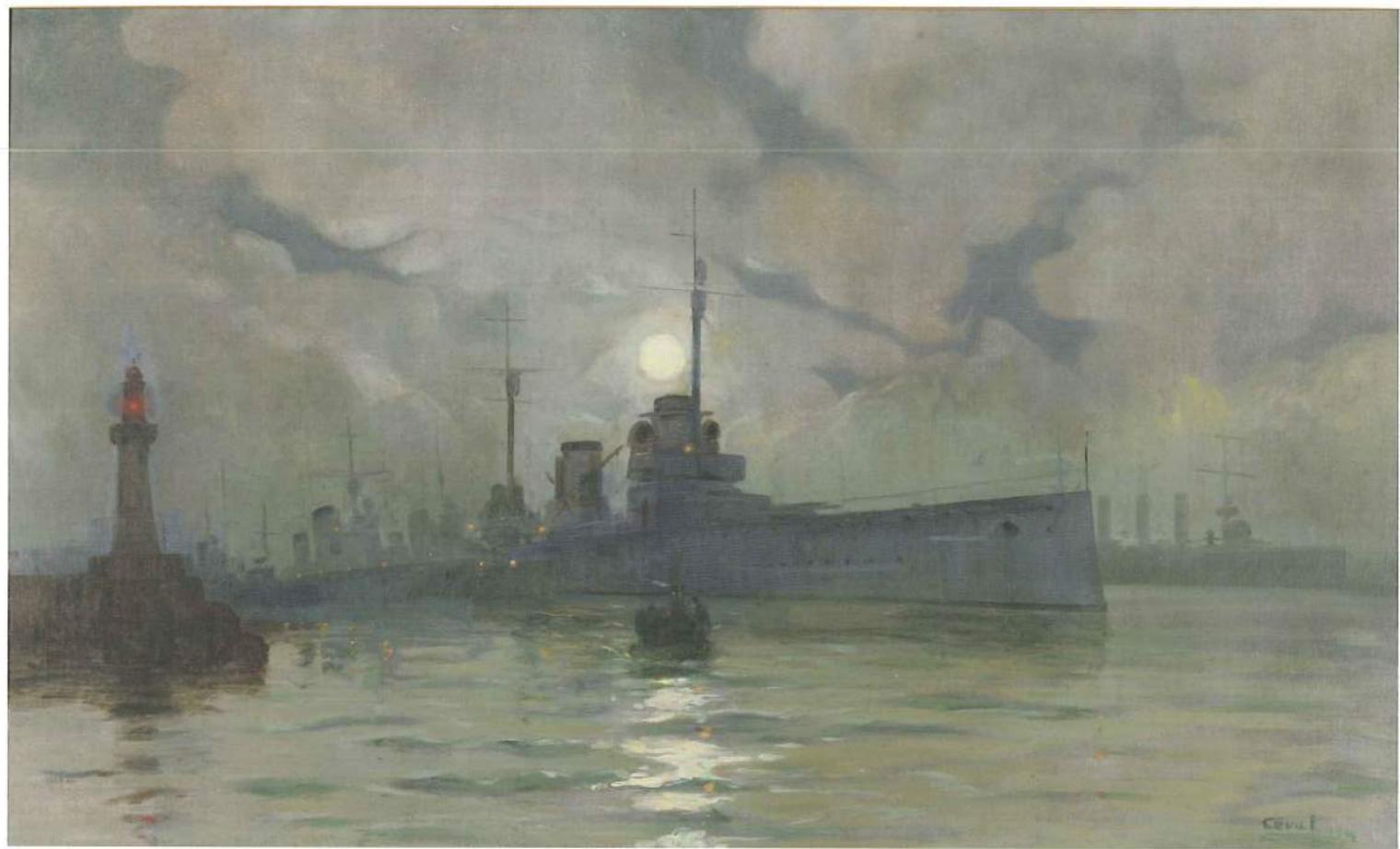
The Battlecruiser Yavuz

Salih

Oil on wood

50x119 cm

DB. 3177



126

19

**Donanma Limanda**, 1934  
Cevat Göktengiz [Üsküdarlı] (1870-1939)  
Tuval üzerine yağlıboya  
90x146 cm.  
DB. 3408

The Fleet in Harbor, 1934  
Cevat Göktengiz [Üsküdarlı] (1870-1939)  
Oil on canvas  
90x146 cm  
DB. 3408



## 20

**Bahriye Mektebi Heyeti**, 1948

Feyhaman Duran (1886-1970)

Tuval üzerine yağlıboya

65x80 cm.

DB. 1141

The Naval Academy Committee, 1948

Feyhaman Duran (1886-1970)

Oil on canvas

65x80 cm

DB. 1141



128

21

Ders Çalışan Talebeler, 1948  
Feyhaman Duran (1886-1970)  
Tuval üzerine yağlıboya  
65x80 cm.  
DB. 1142

Naval Cadets, 1948  
Feyhaman Duran (1886-1970)  
Oil on canvas  
65x80 cm  
DB. 1142



129

22

**Mesudiye Gemisinde Top Talimi**

Feyhaman Duran (1886-1970)

Tuval üzerine yağlıboya

72x88 cm.

DB. 1143

**Gunnery Exercise on the Ironclad Mesudiye**

Feyhaman Duran (1886-1970)

Oil on canvas

72x88 cm

DB. 1143

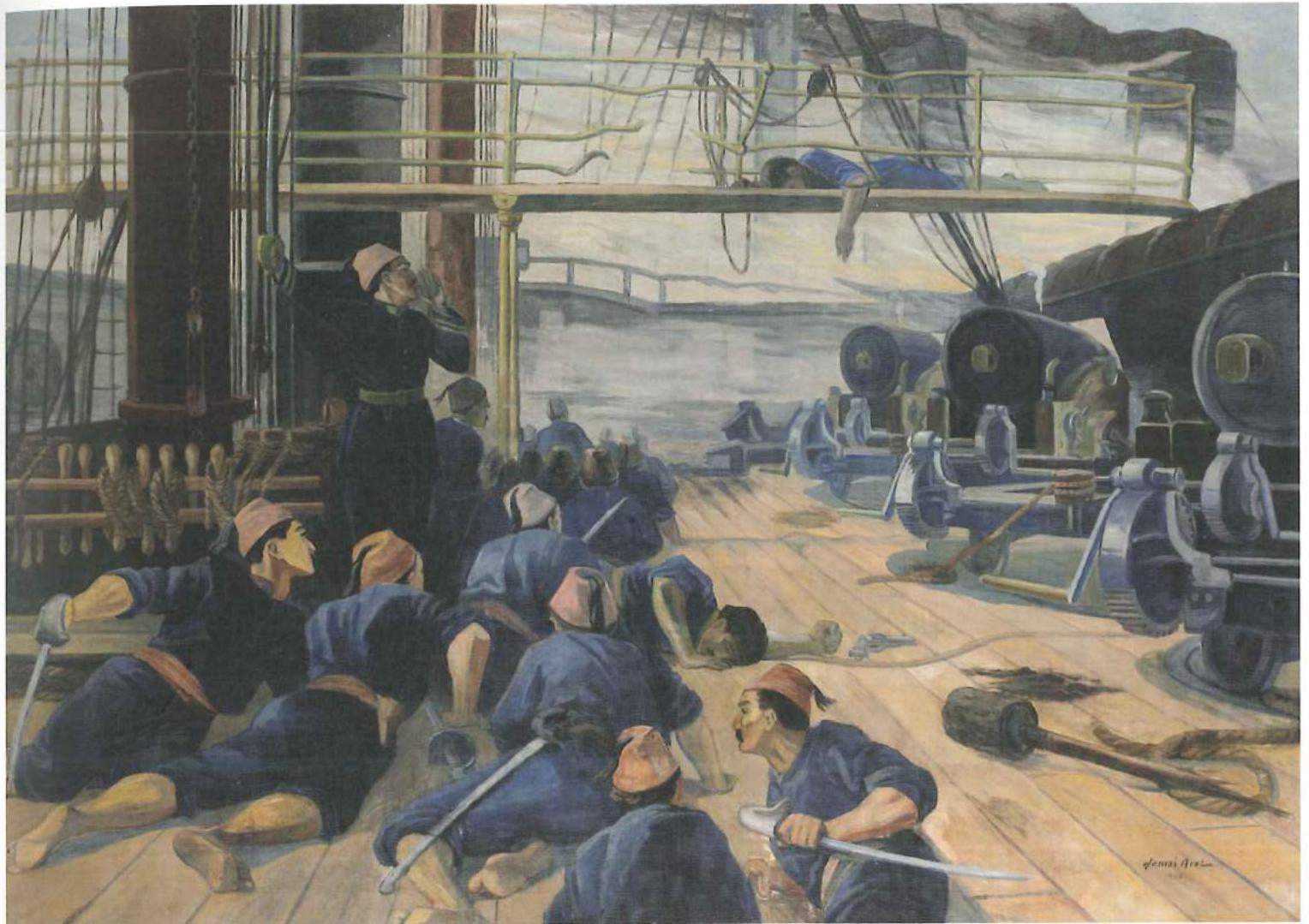


130

23

**Barbaros Zırhlısının Topalarından  
Birinin Doldurulması, 1915**  
Servet Efendi  
Tuval üzerine yağlıboya  
64x81 cm.  
DB. 1750

Loading a Gun on the Battleship  
Barbaros, 1915  
Servet Efendi  
Oil on canvas  
64x81 cm  
DB. 1750



131

## 24

Savaş Sırasında Gemi Güvertesi, 1960

Şemsettin Arel (1906-1985)

Tuval üzerine yağlıboya

139x195 cm.

DB. 4147

Deck of a Man of War in Action, 1960

Şemsettin Arel (1906-1985)

Oil on canvas

139x195 cm

DB. 4147



132

25

**Kadırğa Maketi**

Ahşap

90x40x20 cm.

DB. 1264

**Model of a Galley**

Wood

90x40x20 cm

DB. 1264

Aslı İstanbul Deniz Müzesi'nde korunan dünyanın en eski savaş gemisidir. Üzerinde kırk sekiz kürek; köşk kısmında iki, baş kısmında iki olmak üzere toplam dört ejderha figürü bulunur.

The original of which is currently preserved at the Istanbul Naval Museum, this galley is the oldest warship in the world. It features forty-eight oars and four dragon figures, two of which are located at the bridge and two at the prow.



## 26

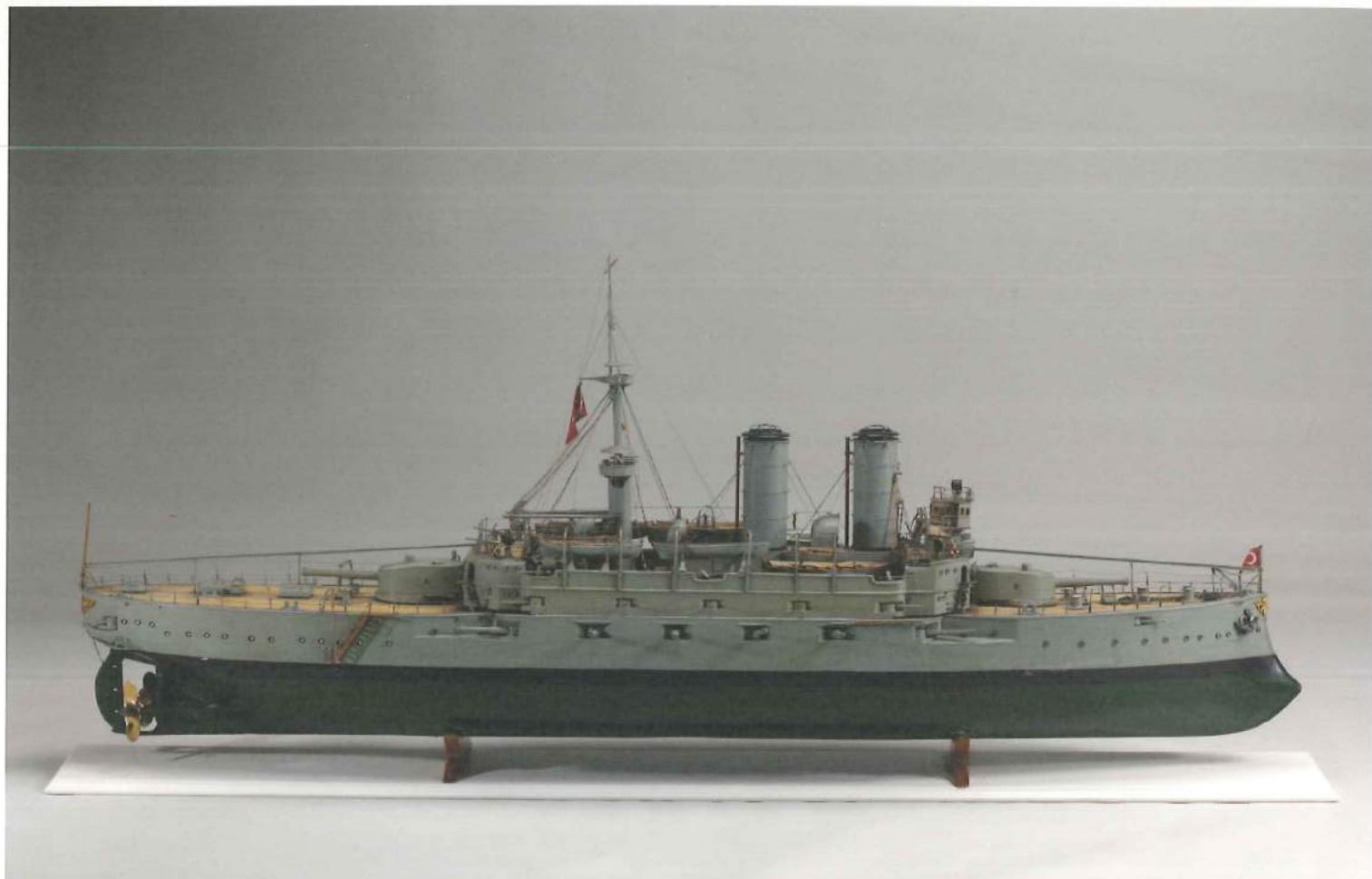
**Kosova Kalyonu Maketi**  
Tersâne-i Âmire Ser Mimari  
Süleyman Bey  
Ahşap  
Tersâne maketi  
240x144x30 cm.  
DB. 1277

**Model of the Screw Ship of the Line Kosova**  
Tersâne-i Âmire Ser Mimari Süleyman Bey  
(Chief architect of the Imperial Arsenal)  
Wood  
Admiralty model  
240x144x30 cm  
DB. 1277

Kosova Kalyonu 1864'te Tersâne-i Âmire'de inşa edilmiştir. Üç ambarlı kalyon sınıfının son örneklerinden olup üç direkli ve doksan altı topludur.

133

Screw Ship of the Line Kosova was built at the Imperial Arsenal in 1864. As one of the last examples of the three-decker screw ships of the line, it features three masts and is armed with ninety six guns.



134

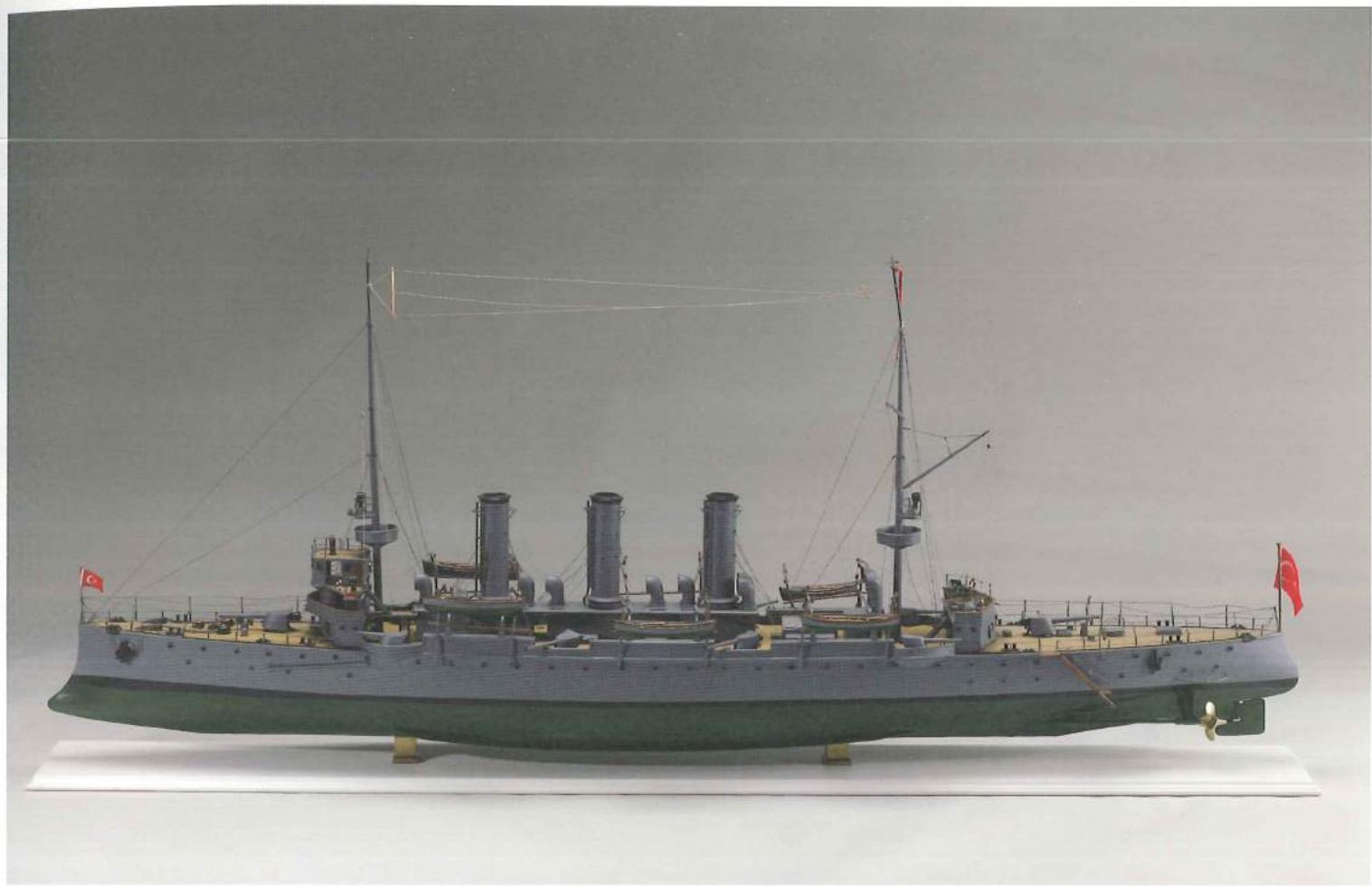
27

**Mesudiye Zırhlısı Maketi**  
Ahşap  
Tersâne maketi  
161x68x30 cm.  
DB. 1962

Model of the Ironclad Mesudiye  
Wood  
Admiralty model  
161x68x30 cm  
DB. 1962

1874'te İngiltere'de inşa edilmiş, 1903'te İtalya'da yenilenmiştir. İkisi büyük çaplı olmak üzere yirmi altı topu vardır. Aralık 1914'te Çanakkale'de İngiliz denizaltısı tarafından batırılmıştır.

The Mesudiye was built in 1874 in Great Britain and was rebuilt in 1903 in Italy. She was armed with twenty six guns, two of which are big-caliber weapons. It was sunk in December 1914 by a British submarine at Çanakkale.



135

28

**Hamidiye Kruvazörü Maketi**  
Deniz Mirlivası Ali Paşa  
Ahşap  
160x65x22 cm.  
DB. 1279

**Model of the Cruiser Hamidiye**  
Deniz Mirlivası Ali Paşa  
Wood  
160x65x22 cm  
DB. 1279

1903 yılında İngiltere'de inşa edilmiştir. Rauf Orbay komutasında Balkan Savaşı'ndaki harekâıyla büyük ün kazanmıştır. 1946'da hizmetten çıkmıştır. On adet orta çaplı, iki adet küçük çaplı topu vardır.

Built in 1903 in Great Britain, the Hamidiye acquired great fame for its maneuvers under the command of Rauf Orbay during the Balkan War. It was de-commissioned in 1946. The Hamidiye is armed with ten mid-caliber and two small-caliber guns.



136

29

**Selimiye Fırkateyni Ejder Figürlü  
Lumbar Ağzı Süslemesi, 1866**  
Ahşap oyma  
Tersâne-i Âmire yapımı  
79x33x17 cm.  
DB. 1379

**Dragon Figure of the Frigate  
Selimiye, 1866**  
Wooden engraving  
Made at the Imperial Arsenal  
79x33x17 cm  
DB. 1379



137

30

**Mahmudiye Kalyonu Yağ Güğümü**

19. yüzyıl

Bakır

50x50 cm.

DB. 413

Churn of the Ship of the Line Mahmudiye

19<sup>th</sup> century

Copper

50x50 cm

DB. 413



138

31

**Mahmudiye Kalyonu Dürbünü**

1829-1874

Pirinç, cam ve deri

48x10 cm.

DB. 253

**Binocular of the Ship of the Line Mahmudiye**

1829-1874

Brass, glass and leather

48x10 cm

DB. 253

Pirinç kısım üzerinde "Dallond London" yazılıdır.

The brass section carries the inscription "Dallond London".



139

## 32

**Su Matarası,** 1862  
Deri  
48x93 cm.  
DB.3859

**Flask,** 1862  
Leather  
48x93 cm  
DB.3859

Sultan Abdülaziz'e ait Tebdil-i Hümayûn Kayığı'nda kullanılmıştır.

Used aboard the "Tebdil-i Hümayûn Kayığı" (ordinary rowboat) of Sultan Abdülaziz.



140

33

**Aziziye Zırhlı Fırkateyni Kılıç Arması**

Ahşap oyama

192x266 cm.

DB. 141

**Coat of Arms of the Ironclad Frigate Aziziye**

Wooden engraving

192x266 cm

DB. 141

Yuvarlak madalyon içinde Sultan Abdülaziz'in tuğrası yer alır, alttaki oval kartuşta "Aziziye" adı yazılıdır. Aziziye 1864'te Glasgow'da inşa edilmiştir.

The round medallion is inscribed with the monogram of Sultan Abdülaziz. The oval medallion below carries the name "Aziziye". The ironclad frigate was built in Glasgow in 1864.





142

34

**Mahmudiye Kalyonu İsim Levhası**

1829-1874

Ahşap üzerine kabartma varaklı

76x45 cm.

DB. 1340

Name Plate of the Ship of the Line Mahmudiye

1829-1874

Gold embossed on wood

76x45 cm

DB. 1340



143

35

Mesudiye Kalyonu isim Levhası, 1848  
Ahşap üzerine kabartma varaklı  
80x40 cm.  
DB. 1343

Name Plate of the Ship of the Line  
**Mesudiye**, 1848  
Gold embossed on wood  
80x40 cm  
DB. 1343



144

36

**Ertuğrul Yat'ına Ait Tuğralı Arma**

1903-1937

Ceviz ağacından oyama ve yaldızlı  
Sultan Mehmed Reşad tuğralı

28x48 cm.

DB.127

**Coat of Arms with Monogram from the  
Yacht Ertuğrul, 1903-1937**

Gilded and carved from walnut tree  
Inscribed with the monogram of Sultan  
Mehmed Reşad

28x48 cm

DB.127



## 37

**Ertuğrul Yatı'na Ait Tuğralı Arma**

1903-1937

Ceviz ağacından oyama ve yaldızlı

Sultan Mehmed Reşad tuğralı

28x48 cm.

DB.127

**Coat of Arms with Monogram from  
the Yacht Ertuğrul, 1903-1937**

Gilded and carved from walnut tree

Inscribed with the monogram of

Sultan Mehmed Reşad

28x48 cm

DB.127



146

38

**Hamidiye Kruvazörü Miyar Pusulası**

1903

Ahşap ve pirinç

140x50 cm.

DB. 3102

**The Standard Compass of the Cruiser Hamidiye**

1903

Wood and brass

140x50 cm

DB. 3102

Üzerindeki göstergede "Kelvin & James White Ltd. Glasgow&London", pirinç plakette ise "TCG Hamidiye" yazılıdır. (Miyar pusula, iki küreli manyetik pusuladır. Denizcilikte gemideki diğer pusulaları ayarlamak için kullanılır).

The indicator carries the inscription "Kelvin & James White Ltd. Glasgow&London", whereas the brass plate carries the inscription "TCG Hamidiye". (The standard compass is a magnetic compass with a double-sphere. It is used in navigation to set other compasses).



39

**Gemi Pusulası**  
Metal ve ahşap  
137x43 cm.  
DB. 4092

**Compass**  
Metal and wood  
137x43 cm  
DB. 4092



## 40

**Pusula**, 19. yüzyıl  
Pirinç ve gümüş  
31x31cm.  
DB. 2586

**Compass**, 19<sup>th</sup> century  
Brass and silver  
31x31 cm  
DB. 2586

Avrupa yapımı pusulanın dört kollu tutmaçları kabartma bitkisel süslemelidir.  
Kuzey yönünde Türk bayrağı bulunmaktadır.

Made in Europe, the quadrifurcated handles of the compass are ornate with plantal motifs in relief. A Turkish flag is placed at the north pointer.





150

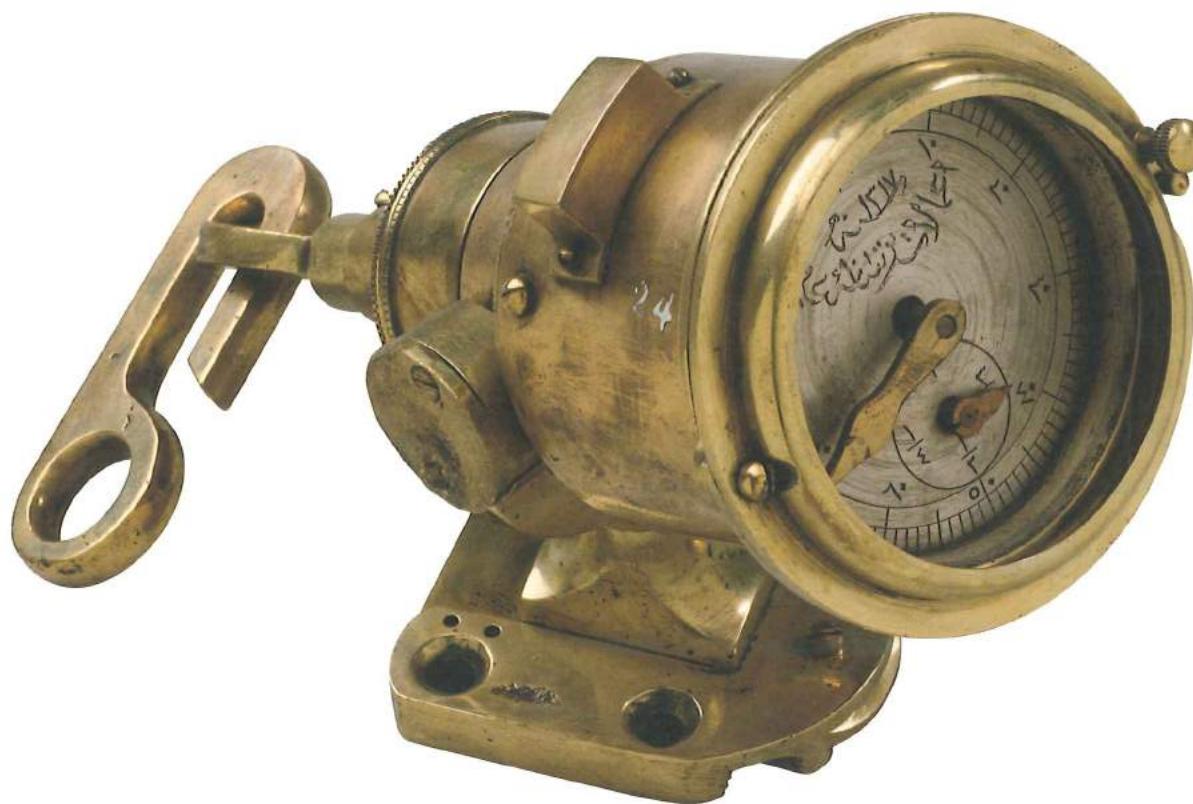
41

**Yalpa Müşiri, 1892**  
Ahşap ve pirinç  
50x29 cm.  
DB. 214

**Inclinometer, 1892**  
Wood and brass  
50x29 cm  
DB. 214

Feth-i Bülend Korveti'ne aittir. Yalpa müşiri, geminin yalpa miktarını açı olarak gösterir.

Inclinometer of the Corvette Feth-i Bülend. The inclinometer is an instrument used for measuring angles of the inclination of a ship.



42

Pervaneli Parakete ve Müşiri, 1901  
Pirinç  
22x10x9,5 cm  
DB. 244

Log with Propeller, 1901  
Brass  
22x10x9.5 cm  
DB. 244

Parakete saatü üzerinde "1317 İmalât-ı Tersâne-i Âmire" yazısıdır. Yzb. Hüseyin Efendi tarafından yapılmıştır. Parakete, gemilerin hızını ölçmektede kullanılan seyir aletidir.

The clock of the log carries the inscription "1317 İmalât-ı Tersâne-i Âmire" (1317, Manufactured at the Imperial Arsenal); it is made by Lieutenant Hüseyin Efendi. The log is an instrument used in navigation to estimate the speed of a vessel.



152

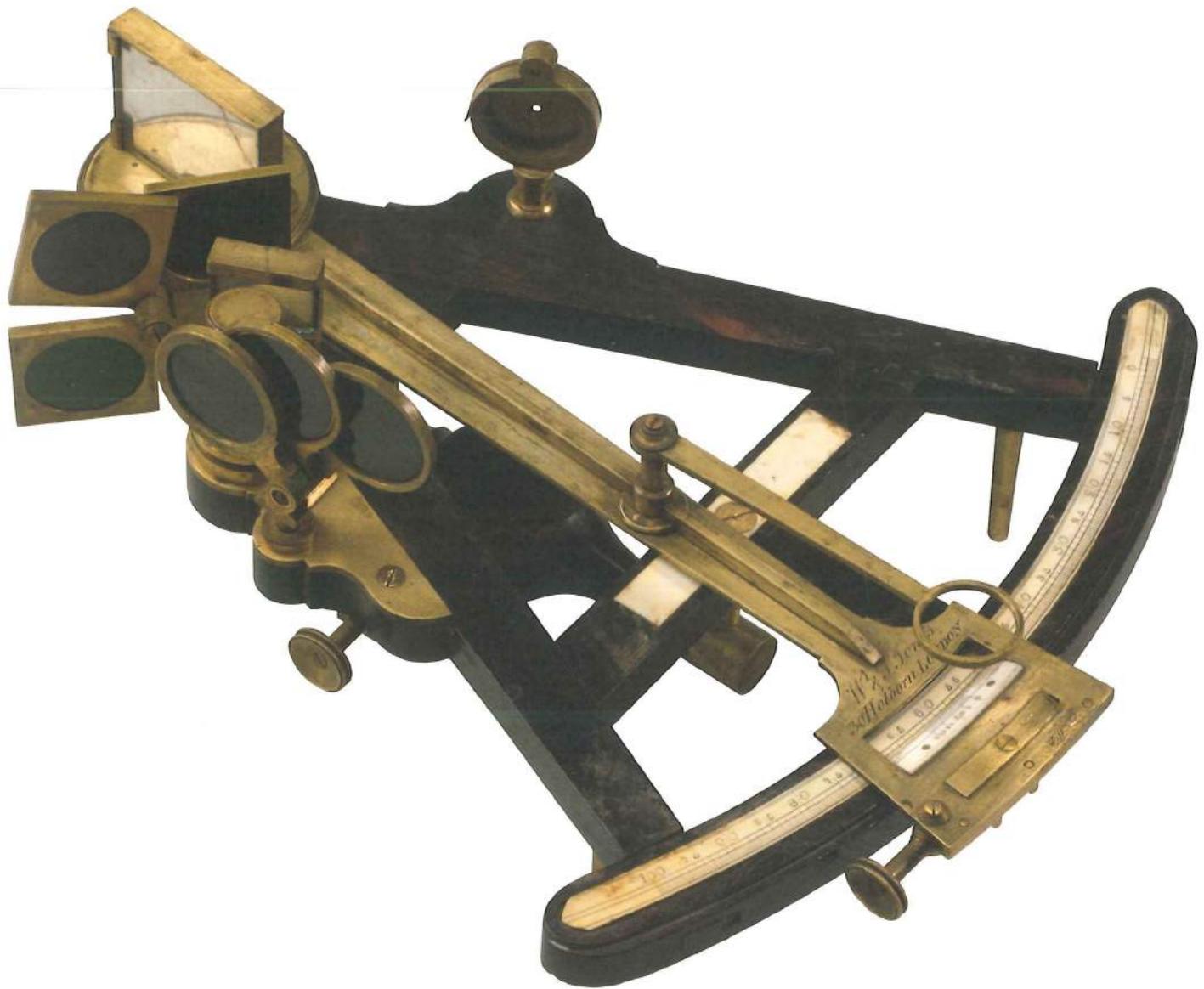
43

**Oktant**, 19. yüzyıl  
Ahşap, pirinç ve fildişi  
41,5x36 cm  
DB. 248

**Octant**, 19<sup>th</sup> century  
Wood, brass and ivory  
41.5x36 cm  
DB. 248

1858-1910 yılları arasında hizmet veren Boyana Vapuru'ndan alınmıştır.  
Oktant, denizde yıldızlara bakarak yol bulmaya yarayan ve çift yansımaya ilkesine  
dayanan seyir aletidir.

This particular octant belongs to the Steamer Boyana that was in service  
between 1858 and 1910. The octant is a type of double-reflecting instrument  
used in navigation to determine latitude at sea by observing celestial bodies.



44

**Sekstant**, 19. yüzyıl  
Ahşap, pirinç ve fildişi  
28x24 cm  
DB. 2800

**Sextant**, 19<sup>th</sup> century  
Wood, brass and ivory  
28x24 cm  
DB. 2800

Üzerinde "W.G.J. Jones 30 Holborn London" yazılıdır. Sekstant, maddelerin görüntüsüyle kendisini birbirine çakıştırmak suretiyle iki madde arasındaki dikey ve yatay açıyi ölçen seyir aletidir.

The sextant bears the inscription "W.G.J. Jones 30 Holborn London". The sextant is an instrument used in navigation to measure the vertical and horizontal angles between any two objects by superimposing the image of the object with the object itself with mirrors.



154

45

**Borda Feneri**, 19. yüzyıl sonu  
Pirinç ve cam  
63x43 cm.  
DB, 6088

**Side Light**, End of 19<sup>th</sup> century  
Brass and glass  
63x43 cm  
DB, 6088

Üzerindeki etikette, "James Wavish Patente Sole Owners A. Manufacturers J&A Ridsdale Minories London No.2788" yazılır.

The label on the side light carries the inscription, "James Wavish Patente Sole Owners A. Manufacturers J&A Ridsdale Minories London No.2788".



## 46

**Silyon Feneri**, 19. yüzyıl sonu  
Pirinç ve cam  
60x25 cm.  
DB. 2657

**Masthead Light**, End of 19<sup>th</sup> century  
Brass and glass  
60x25 cm  
DB. 2657

Üzerindeki pirinç plakette "SMS Goeben" yazılıdır.

The brass plate on the masthead light carries the inscription "SMS Goeben".



156

47

**Yavuz Zırhlısı'na Ait Teodolit**

20. yüzyıl

Metal

26x11x15 cm.

DB. 2140

**Theodolite of the Battlecruiser Yavuz**20<sup>th</sup> century

Metal

26x11x15 cm

DB. 2140

Teodolit, yatay ve dikey açıları tespit ederek noktalar arasındaki mesafe ve boyutları ölçmeye yarayan optik bir alettir.

A theodolite is an instrument indicating the horizontal and vertical angles to determine the distances and dimensions between the points.



48

157

**Yavuz Zırhlısı'na Ait Yer Bulucu**

20. yüzyıl

Pirinç

38x24 cm.

DB. 897

**Position Finder of the Battlecruiser Yavuz**20<sup>th</sup> century

Brass

38x24 cm

DB. 897

Üzerinde "Croskery's Station or Position Finder" yazılıdır. Yer bulucu, enlem ve boylam olarak geminin bulunduğu yeri hesaplamaya yarar.

This position finder bears the inscription "Croskery's Station or Position Finder". A position finder is used for tracking the position of a ship through geographic latitude and longitude.



158

49

**Yavuz Zırhlısı'na Ait Yıldız Küresi**

1920

Ahşap kutu içinde pirinç ve bakalit

29x60 cm.

DB. 2138

**Star Globe of the Battlecruiser Yavuz**

1920

Brass and bakelite in wooden box

29x60 cm

DB. 2138

İngiliz yapımı kürenin üzerindeki oval madalyonda "The Husun Star Globe. H. Hughes A Son Ltd. London 1920" yazılıdır.

Manufactured in the Great Britain, the oval medallion on the star globe carries the inscription "The Husun Star Globe. H. Hughes A Son Ltd. London 1920".



50

**Yavuz Zırhlısı'na Ait Kronometre**

1911

Ahşap kutu içinde pirinç ve cam

19x19x15 cm.

DB. 2937

**Chronometer of the Battlecruiser Yavuz**

1911

Brass and glass in wooden box

19x19x15 cm

DB. 2937

Üzerinde "Alange Sahne Glashutte Dresden" yazılıdır. Sekstant yardımıyla bulunan yerel saat ve kronometreden okunan Greenwich saatı arasındaki fark ile, bulunulan yerin boylamı hesaplanır.

159

This marine chronometer carries the inscription "Alange Sahne Glashutte Dresden". The longitude of a ship is determined by calculating the difference between the local time measured with a sextant and the Greenwich time indicated on the chronometer.



160

51

**Yavuz Zırhlısı'na Ait Dümən**

20. yüzyıl

Ahşap ve metal

94 cm.

DB. 2981

Rudder Wheel of the Battlecruiser Yavuz

20<sup>th</sup> century

Wood and metal

94 cm

DB. 2981



161

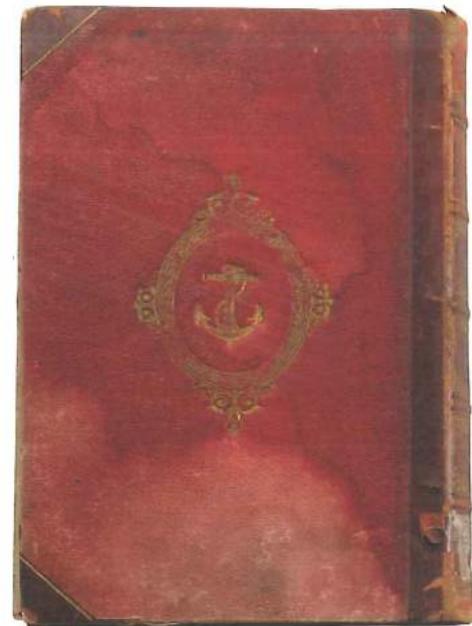
## 52

**Yavuz Zırhlısı'na ait Fener**  
20. yüzyıl  
Pirinç ve cam  
60x42 cm.  
DB. 3721

**Light of the Battlecruiser Yavuz**  
20<sup>th</sup> century  
Brass and glass  
60x42 cm  
DB. 3721

Üzerindeki plakette "J. H. Peters & Bey Hamburg 3" yazıldır.

The plate on the light carries the inscription "J. H. Peters & Bey Hamburg 3".



162

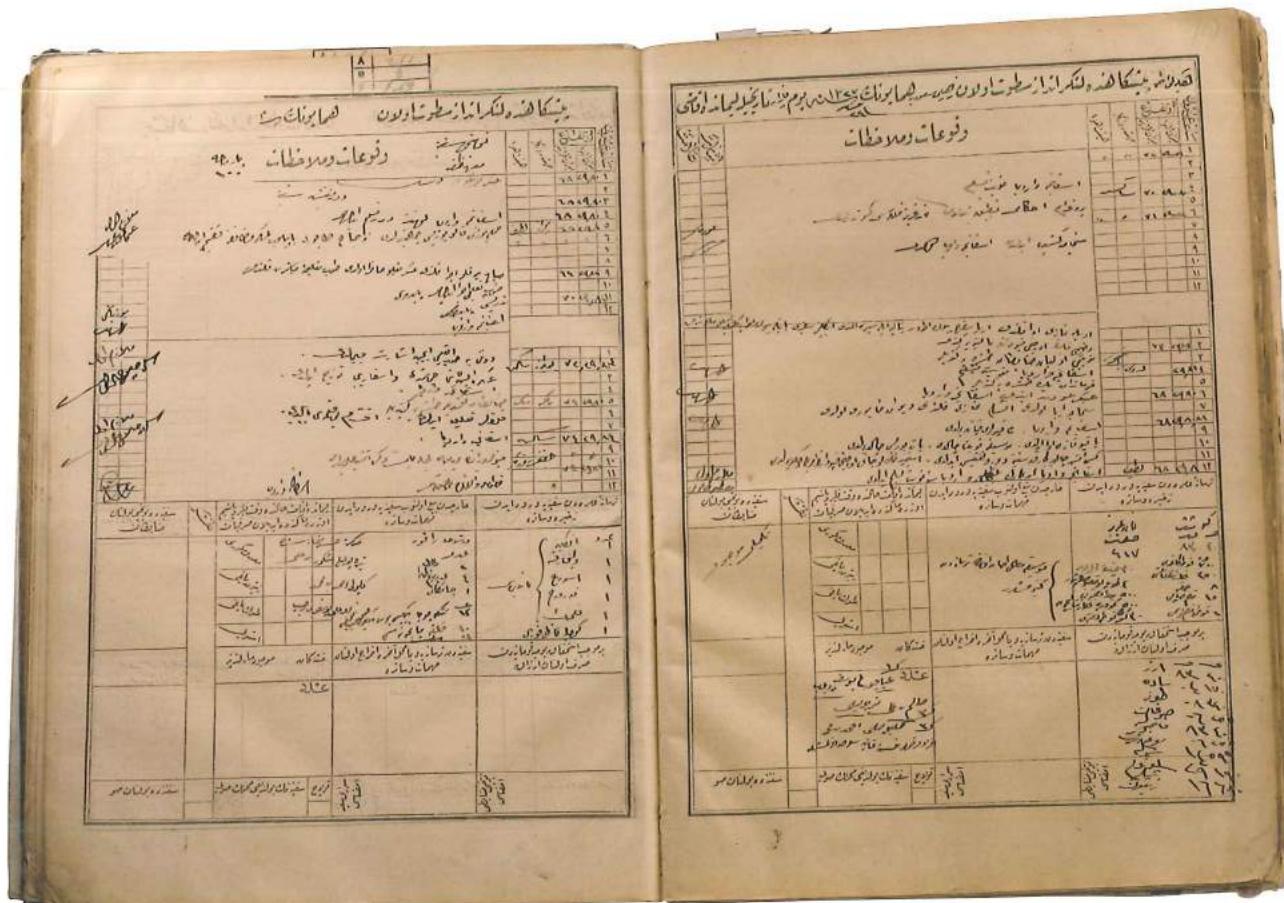
53

**Kitâb-ı Bahriye**, 16. yüzyıl  
Pîrî Reis  
434 yaprak  
El yazması, deri ciltli  
32x22 cm.  
DB. 989

Book of Sea, 16<sup>th</sup> century  
Pîrî Reis  
434 folios  
Manuscript, leather binding  
32x22 cm.  
DB. 989

Kitabın 16. yüzyılda yapılmış en eski kopyalarından birisi olup Kanûnî Sultan Süleyman'a sunulmuştur.

Presented to Sultan Süleyman the Magnificent, this 16<sup>th</sup> century manuscript is one of the oldest editions of the Book of Sea.



54

Mesudiye Zırhlısı Seyir Jurnalı

1326-1327/1911

168 yaprak

28x40 cm.

Arşiv 4042

1910-1911 tarihleri arasını kapsar.

## Logbook of Ironclad Mesudiye

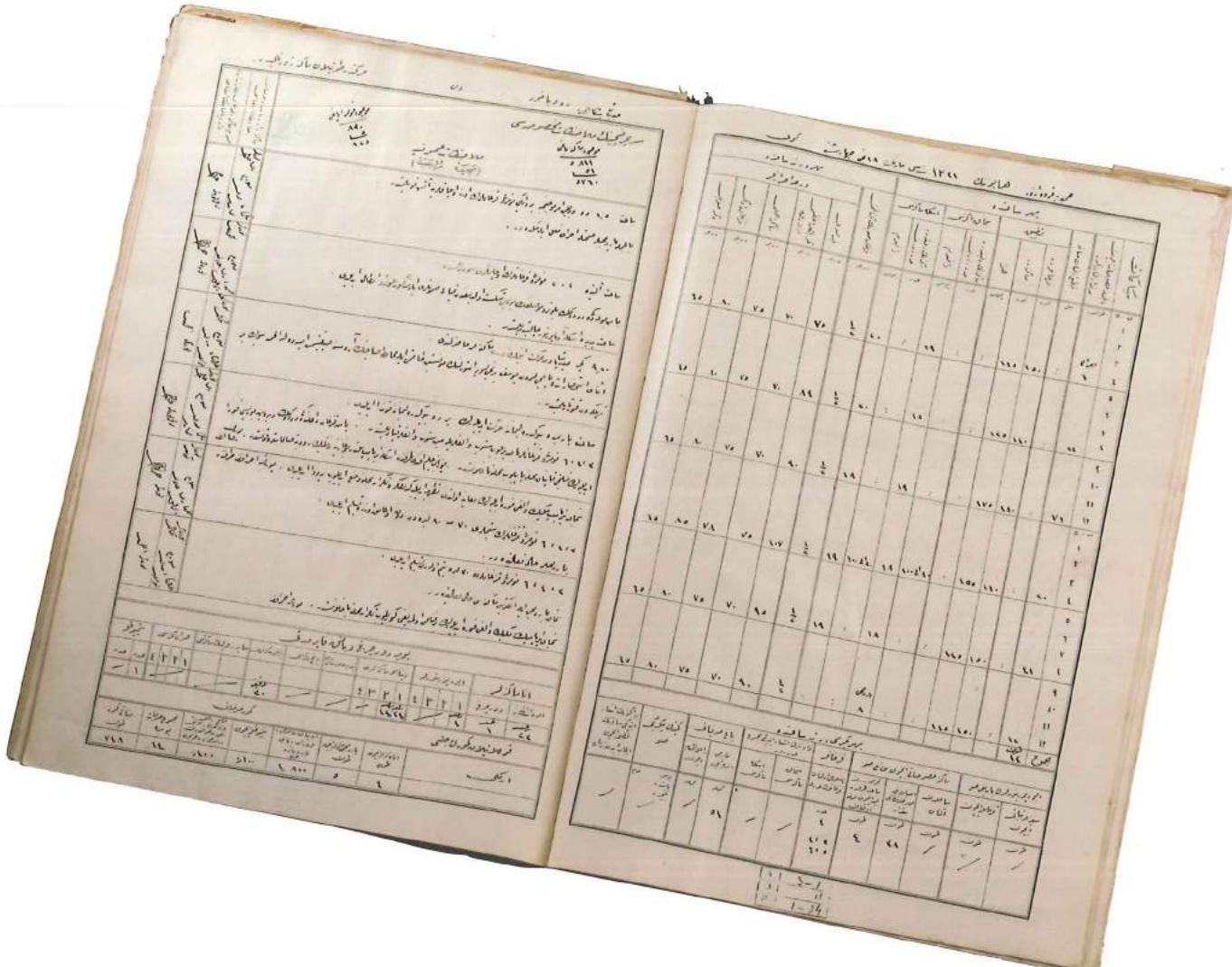
1326-1327/1911

168 folios

28x40 cm

Archive 4042

The logbook encompasses the dates between 1910 and 1911.



**Hamidiye Kruvazörü Seyir Jurnalı**  
1331/1915  
133 yaprak  
28x41 cm.  
Arşiv 3905

**Logbook of Cruiser of Hamidiye**  
1331/1915  
133 pages  
28x41 cm  
Archive 3905

56

**İngiliz Goliath Zırhlısı'nı Batırın  
Muavenet-i Milliye Muhrbine Ait  
Torpidonun Tarihçe Defteri**

11 Şubat 1330 / 20 Nisan 1331 [1914-1915]

54 yaprak

Siyah deri kaplı

16x25 cm

KUT 1585

**Weapon's Log of the Destroyer  
Muavenet-i Milliye's Torpedo that Sank  
the English Battleship Goliath**

11 February 1330 / 20 April 1331 [1914-1915]

54 folios

Black leather binding

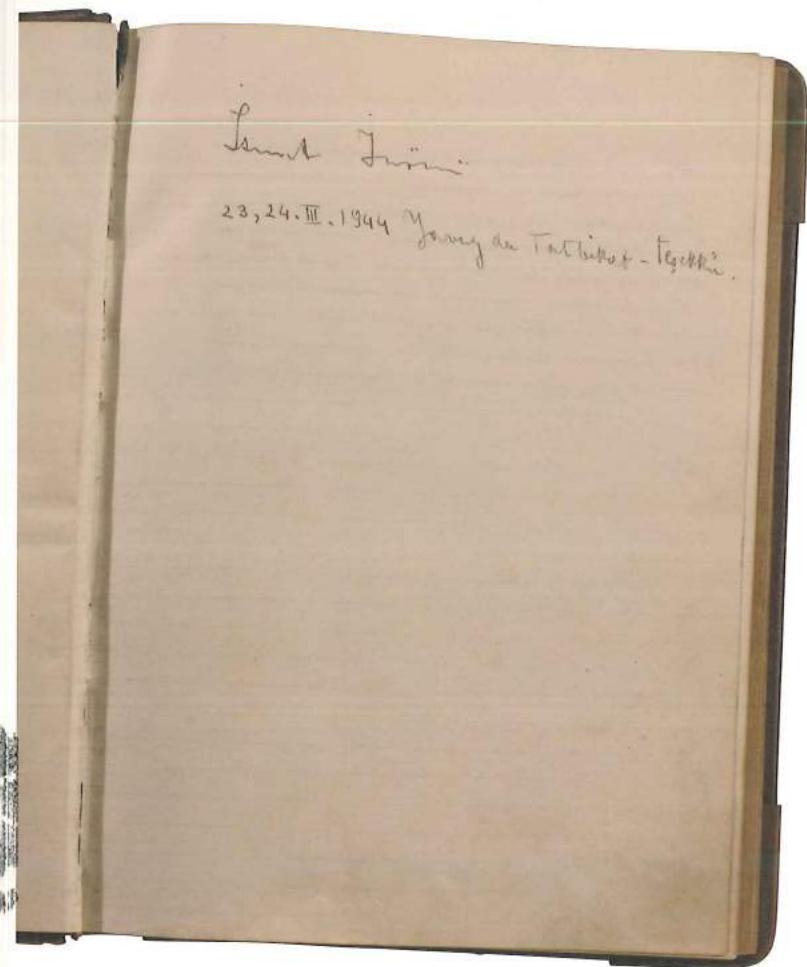
16x25 cm

KUT 1585

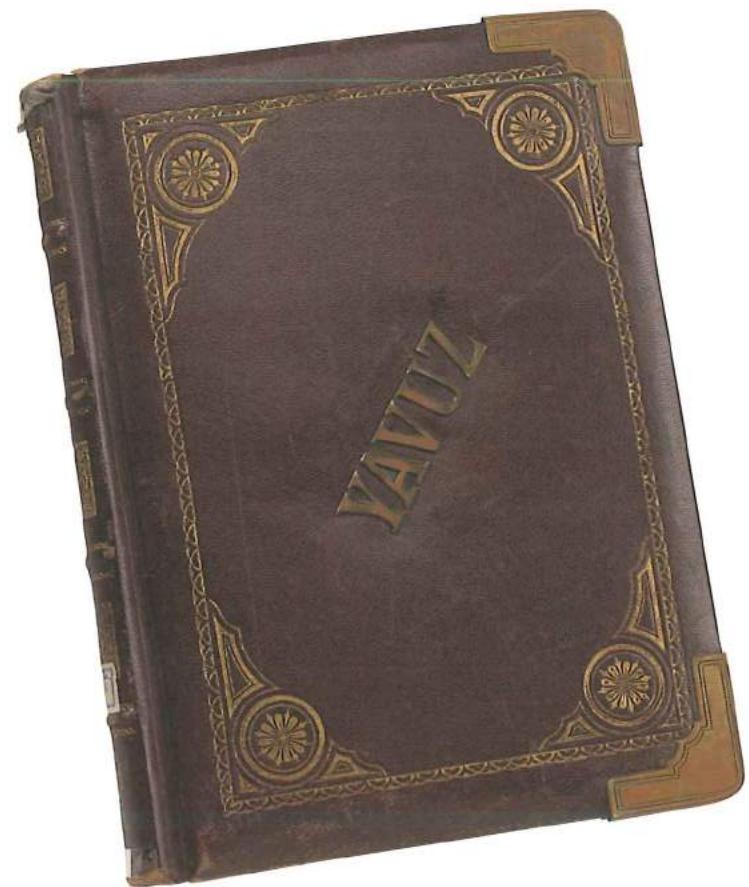
Goliath Zırhlısı'nın batıldığına ilişkin son not yazılıdır.

165

Final note on the sink of the English Battleship Goliath is written.



166



57

**Yavuz Zırhlı Şeref Defteri**

1931

300 yaprak

Kahverengi deri kaplı, metal  
kabartmalı ve çiçek motifli

33x25 cm.

DB. 2282

**Honour Book of Battlecruiser Yavuz**

1931

300 folios

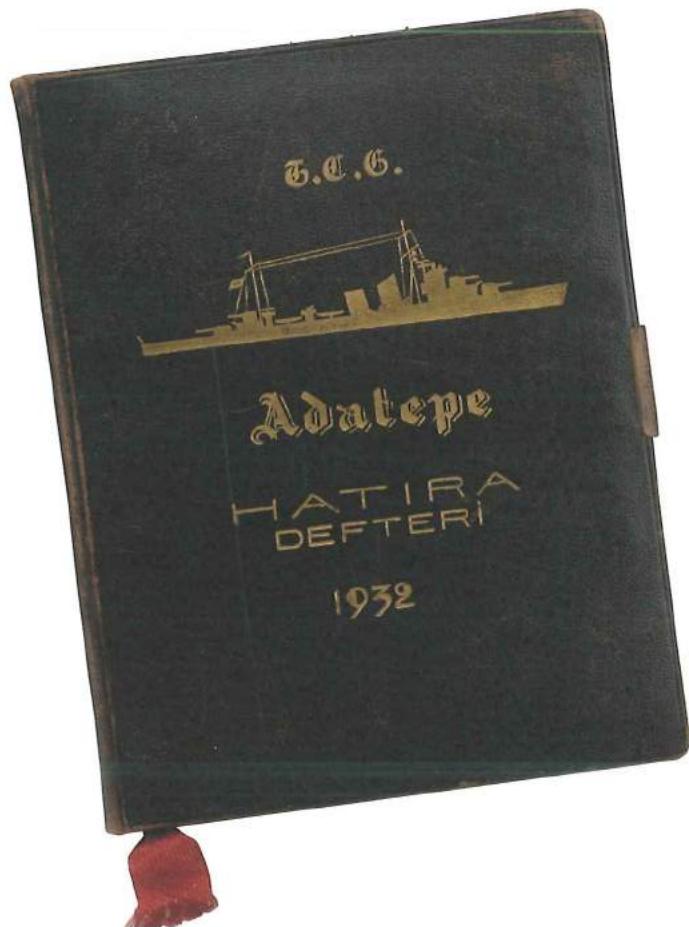
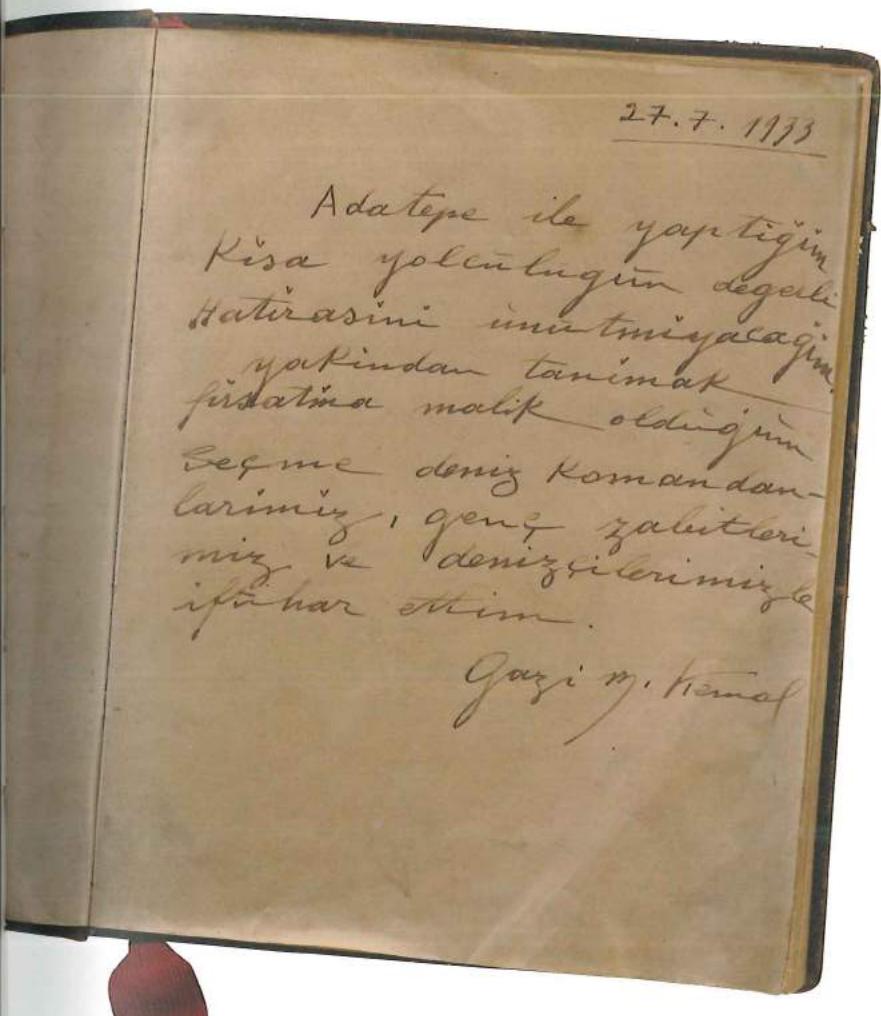
Brown leather binding, ornate with  
embossed metal designs and floral motifs.

33x25 cm

DB. 2282

Arka kapağında çiçek motifleri arasında ay yıldız yer alır.

The back cover features a crescent moon and star set among floral motifs.



58

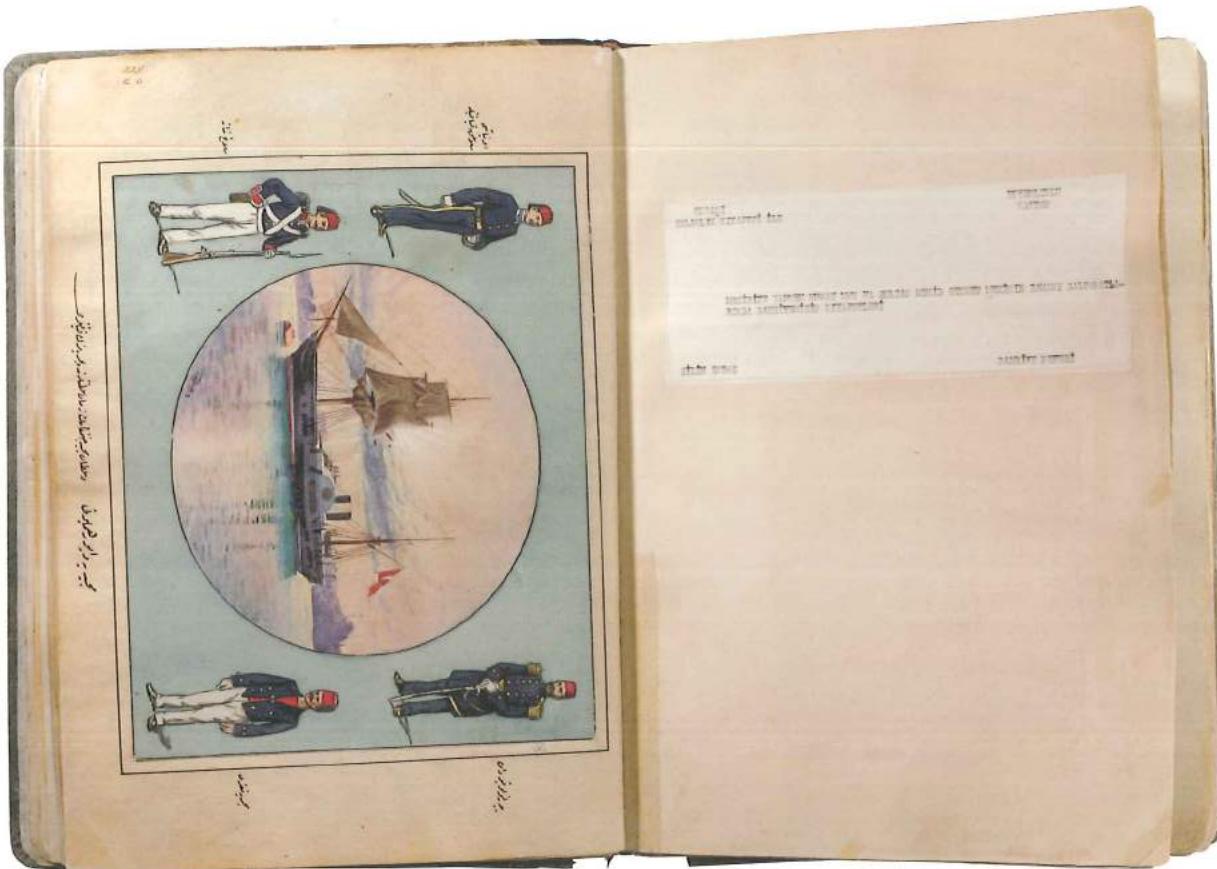
**Adatepe Muhibi Şeref Defteri**  
 1932  
 111 yaprak  
 Lacivert deri ciltli  
 22x29 cm.  
 KUT. 2290

**Honour Book of the Destroyer Adatepe**  
 1932  
 111 folios  
 Dark blue leather binding  
 22x29 cm  
 KUT. 2290

Ciltte, önde geminin resmi arkada çipə motifleri yer almaktadır. Defterin üzerinde  
 "TCG Adatepe Hatıra Defteri 1932" yazmaktadır. Defterin 3. sayfasında,  
 Atatürk'ün 27 Temmuz 1933 tarihindeki gezisi sırasında düşüğü tarih,  
 yazı ve imzası bulunur.

167

The binding features an image of the ship in the front and an anchor motif in  
 the back. The book carries the inscription, "TCG Adatepe Hatıra Defteri  
 [Journal] 1932". The third page of the book carries the date, a note and an  
 autograph signed by Atatürk during his visit on 27 July 1933.



59

### **Ottoman Navy History Album**

Hüsnü Tengüz

20. yüzyıl başı

39 karton yaprak

Açık kahverengi bez ciltli, kapağı

arma motifli

31x23 cm.

DB. 578

### **Album of the History of the Ottoman Navy**

Hüsnü Tengüz

Beginning of 20<sup>th</sup> century

39 carton pages

Light brown cloth binding; cover ornate  
with a coat-of-arms motif

31x23 cm

DB. 578

Tarihsel süreçte Osmanlı donanmasının geçirdiği aşama ve olayları anlatır.  
İçinde Osmanlı donanmasına ait resimler, gemi çizimleri ve bahriyelilerin  
resimleri yer alır.

The album reveals the various stages and events the Ottoman navy underwent  
in the historical process. It includes images, ship drawings and photographs of  
officers of the Ottoman navy.





170

60

**Bahr-i Sefid Haritası (Akdeniz)**

1268/1852

Kağıt üzerine baskı

97x185 cm.

KUT 452/347

**Chart of the Mediterranean Sea**

1268/1852

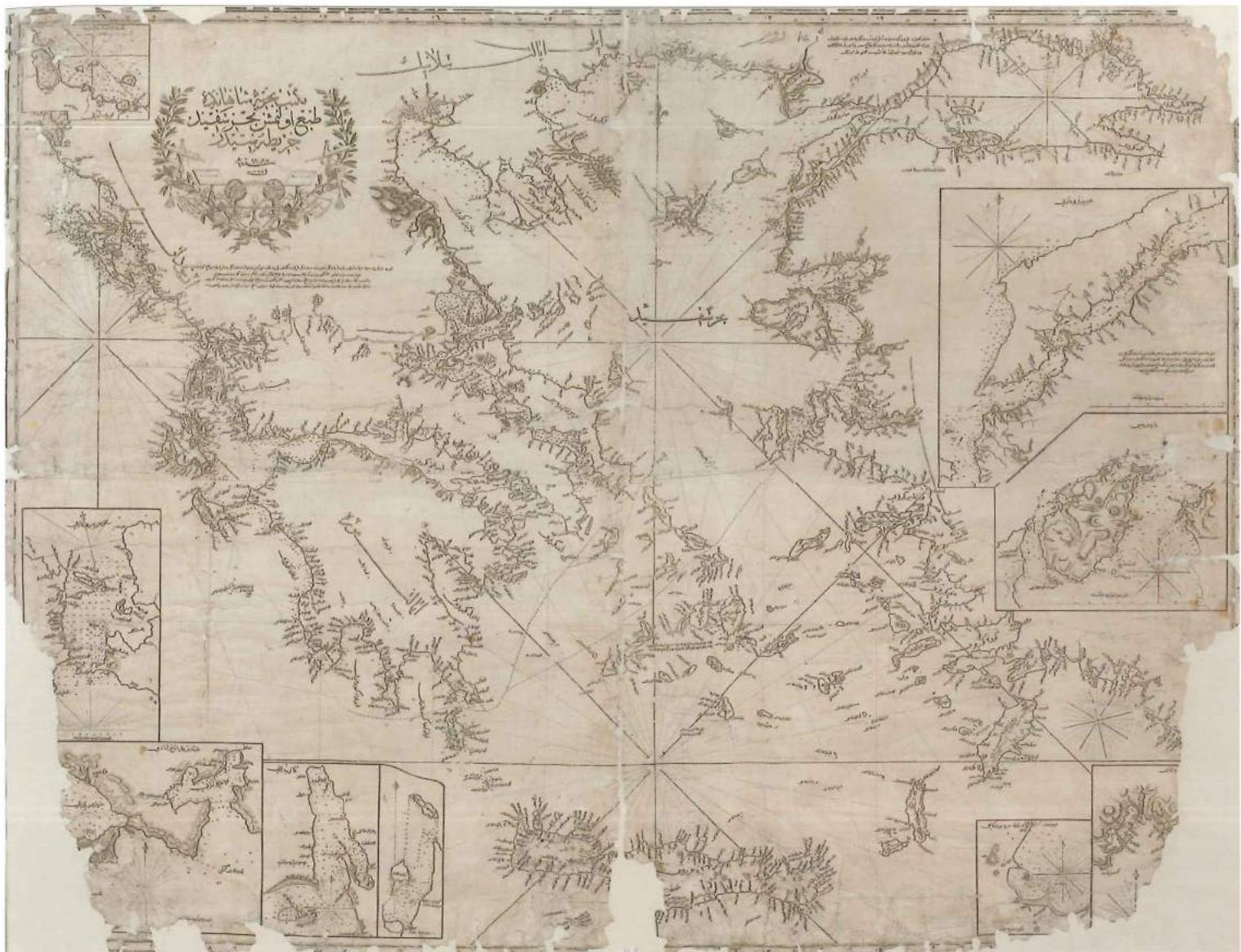
Print on paper

97x185 cm

KUT 452/347

Üzerinde Osmanlıca "Mekteb-i Bahriye-i Hazret-i Şâhâne'de tab olunmuş olan Bahr-i Sefid haritasıdır. Fî sene 1268" yazılıdır.

The chart carries the following inscription printed in the Ottoman language: "Mekteb-i Bahriye-i Hazret-i Şâhâne'de tab olunmuş olan Bahr-i Sefid haritasıdır. Fî sene 1268" (Chart of the Mediterranean Sea printed at the Naval Academy in 1268).



61

**Bahr-i Sefid Haritası (Ege)**

1280/1863-1864

Kağıt üzerine baskı

92x120 cm.

KUT 452/354

**Chart of the Mediterranean Sea (Aegean)**

1280/1863-1864

Print on paper

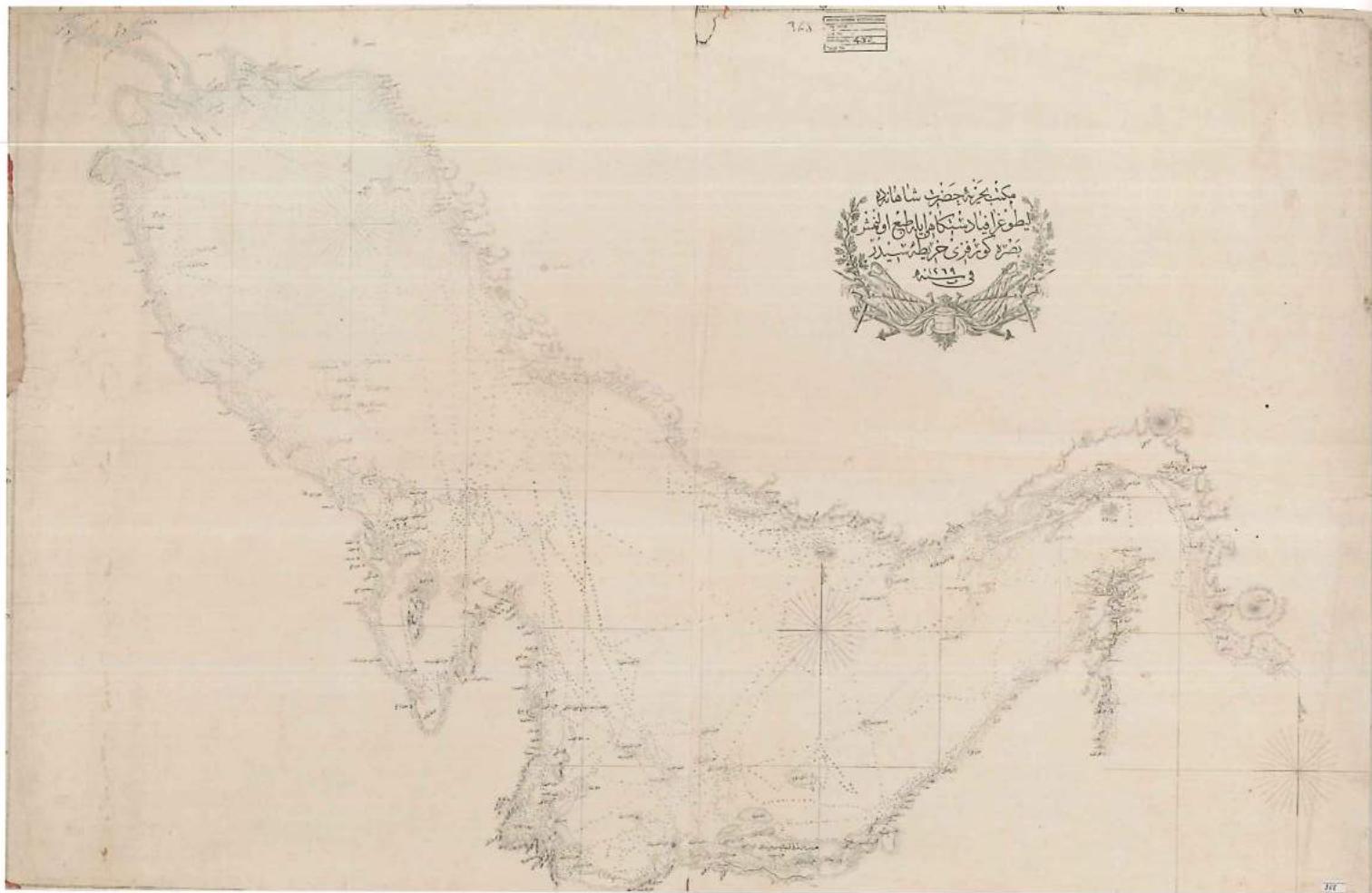
92x120 cm

KUT 452/354

Üzerinde Osmanlıca "Mekteb-i Bahriye-i Şahâne'de tab olunmuş Bahr-i Sefid haritasıdır. Sene 1280" yazılıdır.

171

The chart carries following inscription printed in the Ottoman language: "Mekteb-i Bahriye-i Hazret-i Şahâne'de tab olunmuş olan Bahr-i Sefid haritasıdır. Sene 1280" (Chart of the Mediterranean Sea printed at the Naval Academy in 1280).



172

62

Basra Körfezi Haritası

1269/1853

## Kağıt üzerine baskı

75,5x116,2 cm.

KUT 452/368

## Chart of the Gulf of Basra

1269/1853

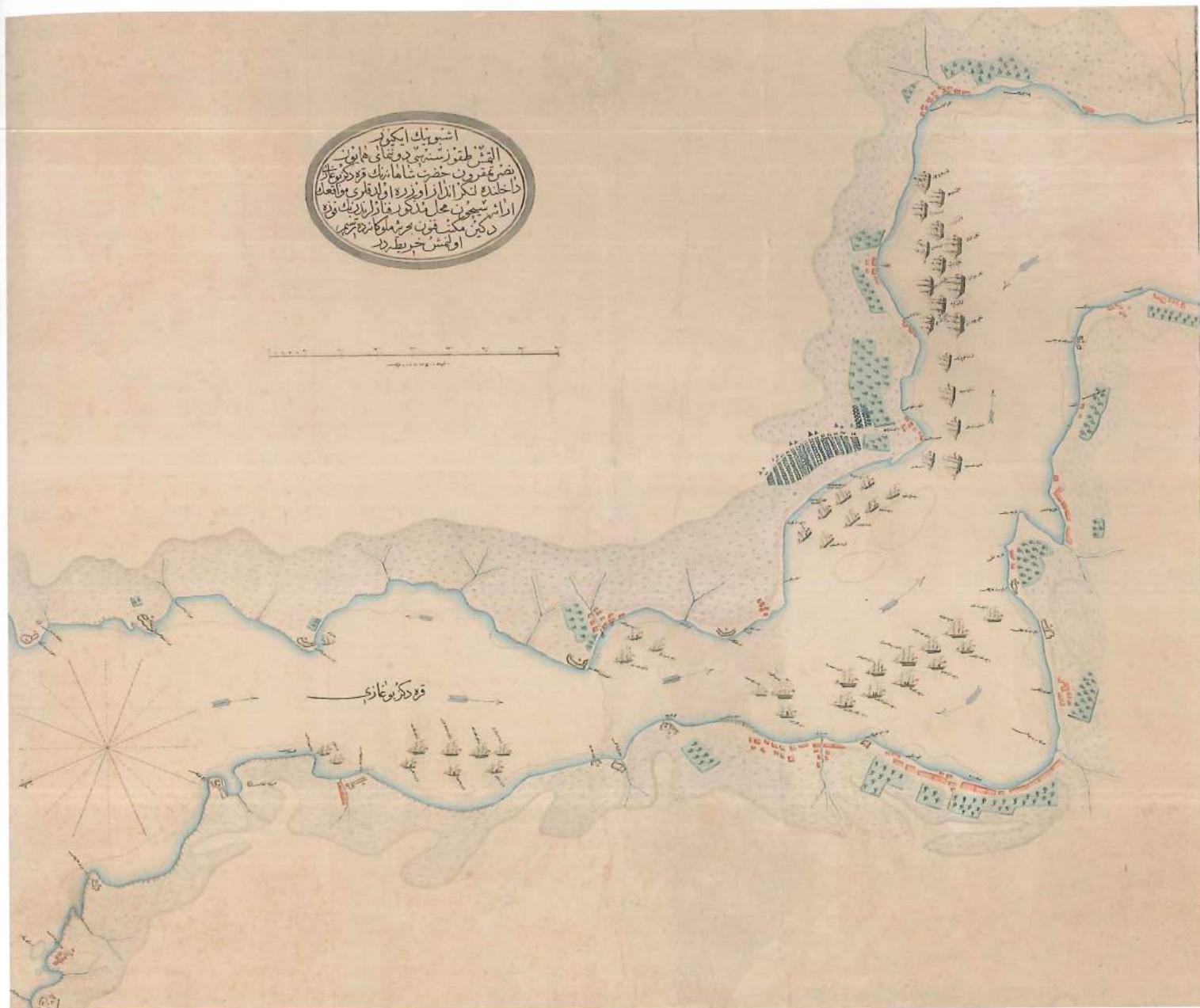
Print on paper

75,5x116,2 cm

KUT 452/368

Üzerinde Osmanlıca "Mekteb-i Bahriye-i Hazret-i Şahâne litografiya destgâhi ile tab olunmuş Basra Körfezi haritasıdır. Fî sene 1269" yazılıdır.

The chart carries the following inscription printed in the Ottoman language: "Mekteb-i Bahriye-i Hazret-i Şâhâne'de litografa destgâhi ile tab olunmuş Basra Körfezi haritasıdır. Fî sene 1269" (Chart of Gulf of Basra printed with lithographic tools at the Naval Academy in 1269).



63

### Karadeniz Boğazı Haritası

1269/1853

Kağıt üzerine suluboya

92x107 cm.

DB. 4245

### Chart of the Bosphorus

1269/1852

Watercolor on paper

92x107 cm

DB. 4245

173

Mekteb-i Bahriye yapımı, İstanbul Boğazı'nda demir atmış gemileri ve tahsisli demir yerlerini gösterir, tüm gemi isimleri belirtilmiştir.

Mapped at the Naval Academy, the chart indicates the ships anchored at the Bosphorus, as well as the assigned locations for anchoring. The names of all vessels are marked on the chart.

**EFSANELER**

**LEGENDS**





176

64

Preveze Deniz Muharebesi, 1866  
Hovhannes Umed Behzad (1809-1874)  
Tuval üzerine yağlıboya  
125x201 cm.  
DB. 1753

The Naval Battle of Preveza, 1866  
Hovhannes Umed Behzad (1809-1874)  
Oil on canvas  
125x201 cm  
DB. 1753



177

65

**Türklerin Rodos Adası'na Çıkışı**

Hüseyin Zekaî Paşa (1860-1919)

Tuval üzerine yağlıboya

76x102 cm.

DB. 1049

**Landing of the Turkish Troops on Rhodes**

Hüseyin Zekaî Paşa (1860-1919)

Oil on canvas

76x102 cm

DB. 1049



178

66

Turgut Reis'in Malta'ya Çıkışı

Eugenio Caxes (1577-1642)

Tuval üzerine yağlıboya

52x66 cm.

DB. 1048

Turgut Reis Landing on Malta

Eugenio Caxes (1577-1642)

Oil on canvas

52x66 cm

DB. 1048



179

67

Ottoman-Venedik Deniz Muharebesi  
İmzasız  
Tuval üzerine yağlıboya  
120x170 cm.  
DB, 1931

Ottoman-Venetian Naval Battle  
Unsigned  
Oil on canvas  
120x170 cm  
DB, 1931



68

**Çeşme Deniz Muharebesi**

Hüsnü Tengüz | Kâtip | (1880-1948)

Tuval üzerine yağlıboya

72x123 cm.

DB. 1508

**The Naval Battle of Çeşme**

Hüsnü Tengüz | Kâtip | (1880-1948)

Oil on canvas

72x123 cm

DB. 1508



69

Ottoman Fleet during the Balkan War, 1913  
Ali Cemal Benim (1881-1941)  
Oil on canvas  
73x100 cm.  
DB. 2245

The Bombardment by the Ottoman  
Fleet during the Balkan War, 1913  
Ali Cemal Benim (1881-1941)  
Oil on canvas  
73x100 cm.  
DB. 2245



70

Goliath Zırhlısının Batırılışı, 1917  
İsmail Hakkı [Kaymakam] (1863-1926)  
Tuval üzerine yağlıboya  
90x145 cm.  
DB. 2271

The Sinking of the Battleship Goliath, 1917  
İsmail Hakkı [Kaymakam] (1863-1926)  
Oil on canvas  
90x145 cm  
DB. 2271



71

Bouvet'nin Çanakkale'de Batışı, 1917  
Tahsin Siret |Diyarbakırlı| (1874-1937)  
Tuval üzerine yağlıboya  
96x144 cm.  
DB. 2269

The Sinking of the Battleship Bouvet  
at the Dardanelles, 1917  
Tahsin Siret |Diyarbakırlı| (1874-1937)  
Oil on canvas  
96x144 cm  
DB. 2269



184

72

**Hamidiye'nin Rus Muhipleri ile  
Muharebesi, 1917**

Tahsin Siret [Diyarbakırlı] (1874-1937)

Tuval üzerine yağlıboya

96x144 cm.

DB. 2270

**Hamidiye's Action Against Russian  
Destroyers, 1917**

Tahsin Siret [Diyarbakırlı] (1874-1937)

Oil on canvas

96x144 cm

DB. 2270



185

73

18 Mart 1915 Zaferi, 1949  
Cemal Tollu (1899-1968)  
Tuval üzerine yağlıboya  
180x250 cm.  
DB. 1569

Victory of 18 March 1915, 1949  
Cemal Tollu (1899-1968)  
Oil on canvas  
180x250 cm  
DB. 1569



74

**Balta**, 19. yüzyıl  
Ahşap ve metal  
67x27 cm.  
DB. 292

Axe, 19<sup>th</sup> century  
Wood and metal  
67x27 cm  
DB. 292



187

75

**Yatağan**, 17-18. yüzyıl  
Metal, kemik kulak kabzalı  
71 cm.  
DB. 4648

**Yataghan**, 17<sup>th</sup>-18<sup>th</sup> century  
Metal with bone handle  
71 cm  
DB. 4648



## 76

**Tabanca (Piştol tipi)**

Sultan II. Mahmud dönemi (1808-1839)

Bitkisel süslemeli, gümüş kakmalı,  
namlu sırtı taş ve arma kabartmalı

48 cm.

DB. 2118

**Pistol**

Reign of Mahmud II (1808-1839)

Ornate with plantal motifs and silver  
inlay; the barrel features a crown and  
a coat-of-arms in relief.

48 cm

DB. 2118



## 77

**Çakmaklı Tabanca (Piştol tipi)**

19. yüzyıl

Kabartma ahşap kabzalı ve metal süslemeli

54 cm.

DB. 4460

**Flintlock Pistol**19<sup>th</sup> century

The pistol grip is embellished with wood in relief and metal ornaments.

54 cm

DB. 4460



190

78

**Ağızdan Dolma Kaval Top**

19. yüzyıl

Tunç

95x5,5 cm.

DB. 5851

**Muzzle Loading Smoothbore Cannon**19<sup>th</sup> century

Bronze

95x5,5 cm

DB. 5851

Arabalı ve çift muylu olup, namlu iki kademeli, namlı ağızı bileziklidir.

Wheeled with double-trunnions, the cannon features a double barrel with a ring mouth.



79

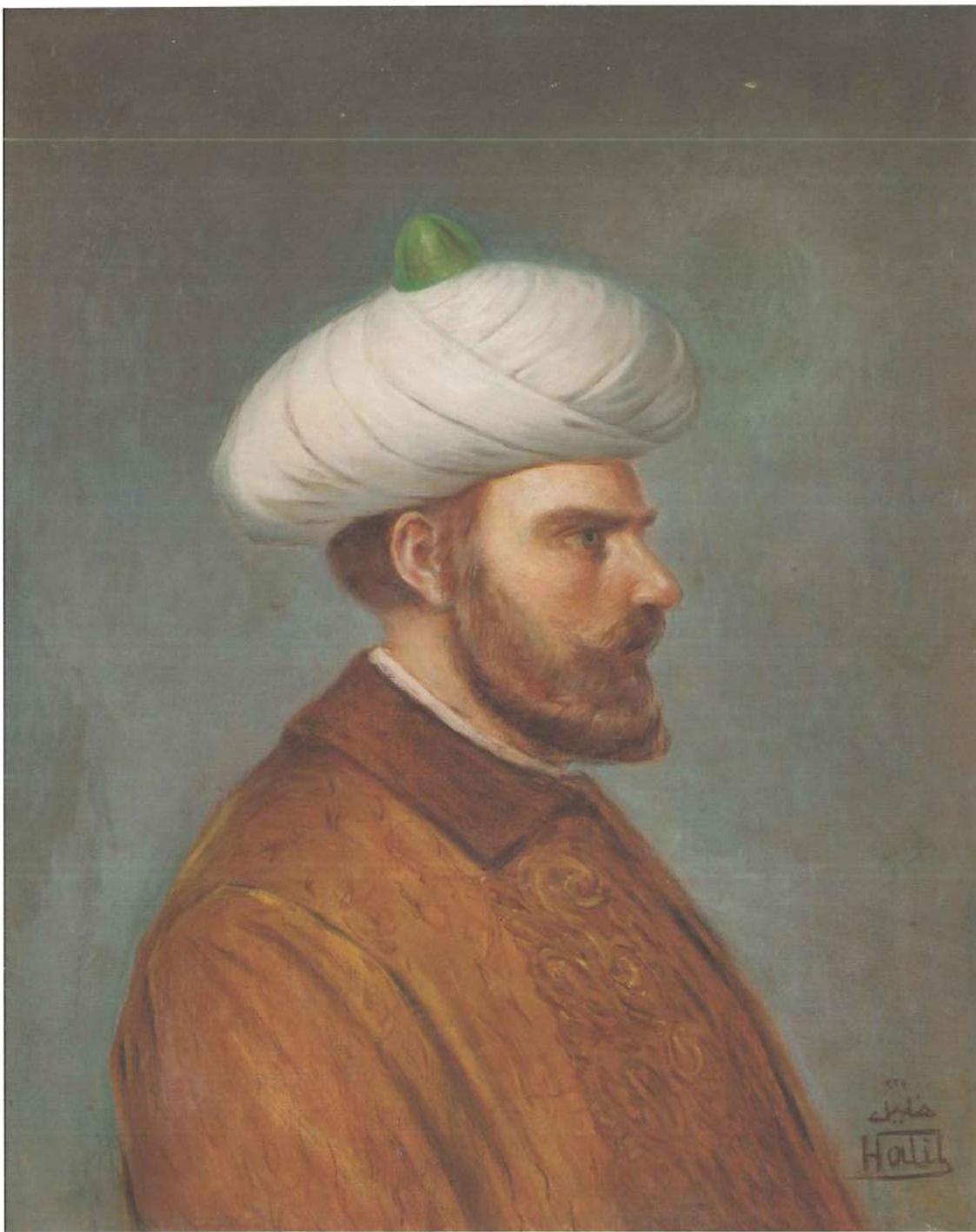
Ağızdan Dolma Kaval Top  
19. yüzyıl  
Tunç  
62x4 cm.  
DB. 363

Muzzle Loading Smoothbore Cannon  
19<sup>th</sup> century  
Bronze  
62x4 cm  
DB. 363

*DENİZCİLER*

—  
SAILORS





80

194

**Barbaros Hayreddin Paşa, (yak. 1478-1546)**

1909

Halil Paşa (1852-1939)

Tuval üzerine yağlıboya

80,5x65,5 cm.

DB. 3845

**Barbaros Hayreddin Pasha, (c. 1478-1546)**

1909

Halil Paşa (1852-1939)

Oil on canvas

80,5x65,5 cm

DB. 3845

Kızıl sakalından ötürü İspanyollar tarafından Barbaros (Barbarossa) ünvanını alan Hızır Reis, Kanunî Sultan Süleyman tarafından 1533'te Osmanlı Donanması Kaptan-ı Deryalığına atanmış, Hayreddin ismini almıştır. Preveze Deniz Muharebesi'ni kazanmıştır.

Hızır Reis who has been ascribed with the epithet Barbarossa by the Spanish for his red beard, was appointed as Kapudan Pasha of the Ottoman Navy by Sultan Suleiman the Magnificent in 1533 and took the name Hayreddin. He won the Battle of Preveza.



195

81

**Barbaros Hayreddin Paşa**  
Feyhaman Duran (1886-1970)  
Tuval üzerine yağlıboya  
81x62 cm.  
DB. 1130

Barbaros Hayreddin Pasha  
Feyhaman Duran (1886-1970)  
Oil on canvas  
81x62 cm  
DB. 1130

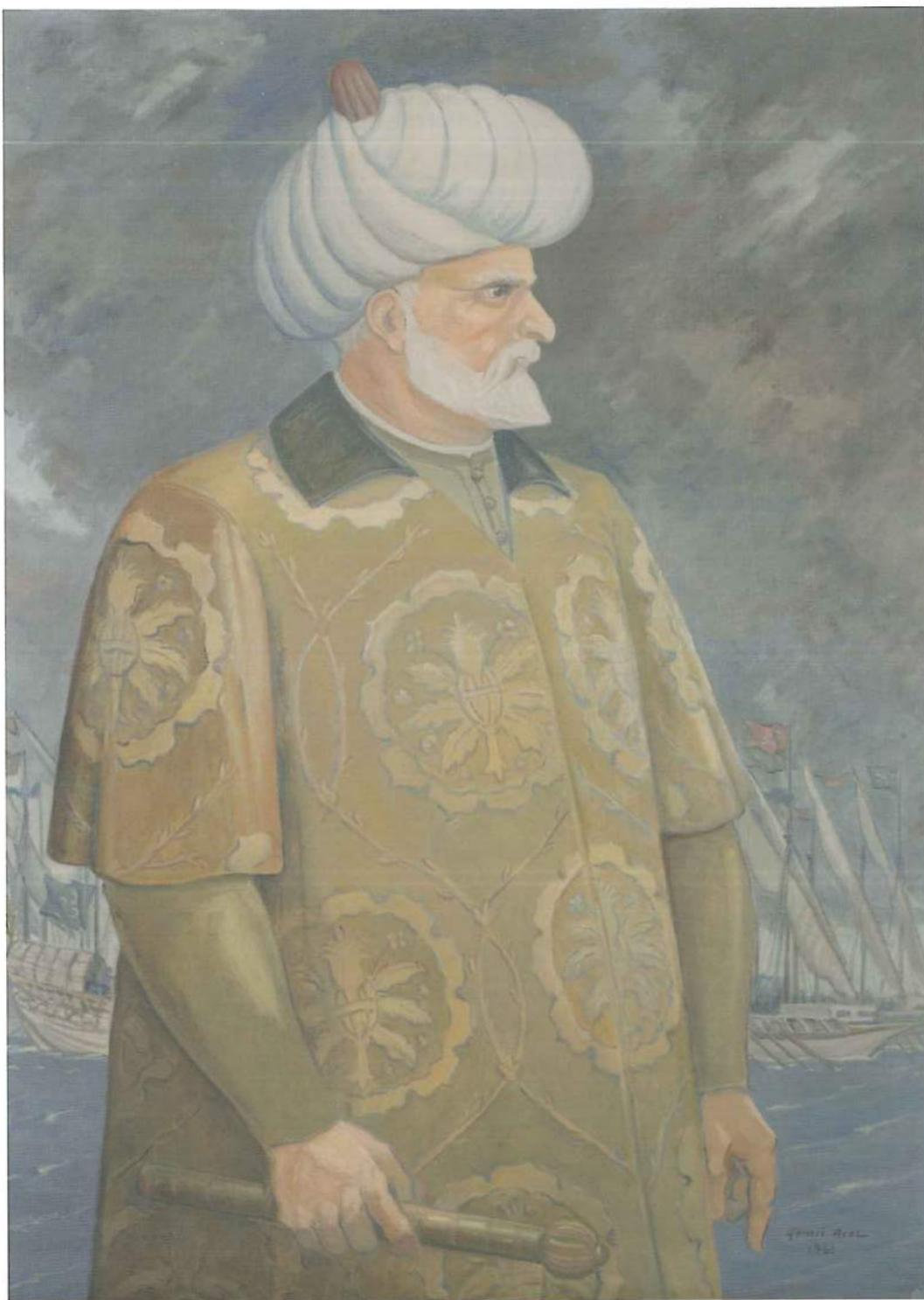


196

82

**Barbaros Hayreddin Paşa**  
Edip Hakkı Köseoğlu (1904-1990)  
Tuval üzerine yağlıboya  
100x73 cm.  
DB. 3305

**Barbaros Hayreddin Pasha**  
Edip Hakkı Köseoğlu (1904-1990)  
Oil on canvas  
100x73 cm  
DB. 3305



197

83

**Barbaros Hayreddin Paşa**, 1961  
Şemsettin Arel (1906-1985)  
Tuval üzerine yağlıboya  
124x89 cm.  
DB. 2176

**Barbaros Hayreddin Pasha**, 1961  
Şemsettin Arel (1906-1985)  
Oil on canvas  
124x89 cm  
DB. 2176



198

84

**Kaptan-ı Derya Halil Rifat Paşa, 1949**

Hikmet Onat (1882-1977)

Tuval üzerine yağlıboya

90x77 cm.

DB. 1526

**Kapudan Pasha Halil Rifat, 1949**

Hikmet Onat (1882-1977)

Oil on canvas

90x77 cm

DB. 1526

Sultan II. Mahmud zamanında, Mehmet Ali Paşa'nın ayaklanması sırasında 1833'te Mısır'a elçi olarak görevlendirilmiştir.

During the reign of Mahmud II, he was appointed as ambassador to Egypt at the time of Mehmet Ali Pasha's uprising.



85

**Kaptan-ı Derya Tahir Paşa (?-1847)**

Ayetullah Sümer (1905-1979)

Tuval üzerine yağlıboya

79x60 cm.

DB. 1056

**Kapudan Pasha Tahir (?-1847)**

Ayetullah Sümer (1905-1979)

Oil on canvas

79x60 cm

DB. 1056

1827 Navarin Muharebesi'nde İstanbul Filosu'na komuta etmiş, 1832'de Kaptan-ı Deryalığı atanmıştır.

During the Battle of Navarino, 1827, he served as the commander of the Constantinople Squadron. He was appointed as Kapudan Pasha at 1832.



200

86

Kaptan-ı Derya Damat Mehmed Ali Paşa  
(1813-1868)  
İbrahim Çallı (1882-1960)  
Tuval üzerine yağlıboya  
55x47 cm.  
DB. 1961

Kapudan Pasha Damat Mehmed Ali  
(1813-1868)  
İbrahim Çallı (1882-1960)  
Oil on canvas  
55x47 cm  
DB. 1961

II. Mahmud'un kızı Adile Sultan'la evlenerek Osmanlı hanedanına damat olmuş ve 1848'de Kaptan-ı Deryalığı atanmıştır.

He married Sultan Mahmud II's daughter Adile Sultana, which earned him the title of *damat* (bridegroom) to the Ottoman dynasty. In 1848, he was appointed as Kapudan Pasha.



87

**Kaptan-i Derya Ateş Mehmed Paşa**

Şeref Akdik (1899-1972)

Tuval üzerine yağlıboya

80x60 cm.

DB. 1057

**Kapudan Pasha Ateş Mehmed**

Şeref Akdik (1899-1972)

Oil on canvas

80x60 cm

DB. 1057

1854 Sivastopol Kuşatması'nda Mahmudiye Kalyonu'na komuta etmiş. 1863  
yılında Kaptan-i Derya olmuştu.

At the Siege of Sevastopol, 1854, he commanded the Ship of the Line  
Mahmudiye and was appointed as Kapudan Pasha at 1863.



202

88

**Bahriye Nazırı Morali İbrahim Paşa**

Mehmed Emin (1847-1905)

Tuval üzerine yağlıboya

81,5x62 cm.

DB. 1865

**Minister of Marine Morali İbrahim Pasha**

Mehmed Emin (1847-1905)

Oil on canvas

81,5x62 cm

DB. 1865

1867 Girit Ayaklanması esnasında adayı ablukaya alan filoya komuta etmiş.  
1872 ve 1877'de iki defa Bahriye Nazırlığı yapmıştır.

He commanded the fleet which blockaded Crete during the Uprising of 1867.  
He was appointed twice as the Minister of Marine at 1872 and 1877.



89

**Bahriye Nazırı Kayserili Ahmed Paşa  
(1796-1878)**

Feyhaman Duran (1886-1970)

Duralit üzerine yağlıboya

68x55 cm.

DB. 1642

**Minister of Marine Kayserili Ahmed Pasha  
(1796-1878)**

Feyhaman Duran (1886-1970)

Oil on hardboard

68x55 cm

DB. 1642

Kırım Savaşı'nda Türk filosuna komuta etmiş, iki defa Bahriye Nazırı olmuştur.  
Valilik görevlerinde de bulunmuştur.

203

During the Crimean War, he commanded the Turkish Fleet in Black Sea. He was appointed twice as the Minister of Marine and served in various governorships.



204

90

**Otoportre**

Ahmed Vesim Paşa (1824-1910)

Tuval üzerine yağlıboya

95,5x64 cm.

DB. 1275

**Self-portrait**

Ahmed Vesim Paşa (1824-1910)

Oil on canvas

95,5x64 cm

DB. 1275

1865'te Kaptan-ı Derya olmuş, ardından Girit ablukasında hizmet etmiştir.  
Ressam kişiliğiyle de tanınır.

He was appointed as Kapudan Pasha at 1865, and served during the blockade of Crete. He is also known as a painter.



91

**Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa**

(1832-1903), 1890

Ioannis Michelidakis (1801 öncesi-1906 sonrası)

Tuval üzerine yağlıboya

130x96 cm.

DB. 2122

**Minister of the Navy Hasan Hüsnü Pasha**

(1832-1903), 1890

Ioannis Michelidakis (before 1801-after 1906)

Oil on canvas

130x96 cm

DB. 2122

205

93 Harbi'nde Karadeniz Zırhlı Filosu'na komuta etmiş, 1880'de Bahriye Nazırı olmuştur. 22 yıllık görev süresiyle bu makamda en uzun süre kalmış kişidir.

He commanded the Black Sea Armored Fleet during the Russo-Turkish War of 1877-78. He was appointed as Minister of Marine in 1880 and became the longest holder of this position with 22 years.



206

92

**Bahriye Nazırı Arif Hikmet Paşa (1851-1915)**

Halid Naci (1875-1927)

Tuval üzerine yağlıboya

61x46 cm.

DB. 2266

**Minister of Marine Arif Hikmet Pasha (1851-1915)**

Halid Naci (1875-1927)

Oil on canvas

61x46 cm

DB. 2266

II. Meşrutiyet ile beraber Bahriye Nazırı olmuş, Sultan II. Abdülhamid'in tahttan indirilişini tebliğ eden delegeler arasında yer almıştır.

With the proclamation of the Second Constitution, he was appointed as Minister of Marine. He was among the delegates who announced decision of dethronement to Sultan Abdülhamid II.



93

**Bahriye Nazırı Cemal Paşa (1872-1922)**

Albert Mille (1872-1946)

Tuval üzerine yağlıboya

136x98 cm.

DB. 2784

**Minister of the Navy Cemal Pasha (1872-1922)**

Albert Mille (1872-1946)

Oil on canvas

136x98 cm

DB. 2784

İttihat ve Terakki'nin önde gelen paşalarındandır. Balkan Savaşı'nda hizmet vermiş, Mirliva rütbesi aldiktan sonra 1914-18 arasında Bahriye Nazırlığı yapmıştır.

He was one of trio ruling The Committee of Union and Progress. He participated to the Balkan War and after rising to the rank of Brigadier (*Mirliva*), he was appointed as the Minister of Marine between 1914 and 1918.



208

94

**Bahriye Mektebi Naziri Patrona****Mustafa Paşa**

İmzasız

Karton üzerine yağlıboya

57x47 cm.

DB. 1563

**Patrona Mustafa Pasha,  
Commander of the Naval Academy**

Unsigned

Oil on cardboard

57x47 cm

DB. 1563

1847 yılında Deniz Mühendishanesi Komutanı olmuş; okulun çağdaştırılması için önemli hizmetlerde bulunmuştur.

He became the commander of the Navy College (*Müliendishane-i Bahri-i Hümayun*) in 1847 and worked for the modernisation of the school.



95

Bahriye Mektebi Nazırı Eşref Paşa  
İmzasız  
Ahşap üzerine yağlıboya  
68,5x59,5 cm.  
DB. 1564

Eşref Pasha, Commander of the  
Naval Academy  
Unsigned  
Oil on wood  
68.5x59.5 cm  
DB. 1564

Bahriye Mektebi'nde uzun yıllar cebir hocalığı yapmış, aynı zamanda Bahriye Mektebi Nazırlığı görevinde de bulunmuştur.

He served as the Commander of Naval Academy where he was also the algebra teacher.



210

96

**Süleyman Nutkî (1853-1924)**

Hüsnü Tengüz |Katip| (1880-1948)

Kâğıt üzerine guvaş

49x32 cm.

DB. 1148

**Süleyman Nutkî (1853-1924)**

Hüsnü Tengüz |Katip| (1880-1948)

Gouache on paper

49x32 cm

DB. 1148

1898 yılında Deniz Müzesi'ni kurmuştur. 93 Harbi'nde savaşmış, Aden Körfezi'nin haritalandırılmasında çalışmıştır. *Ceride-i Bahriye* ve *Mecmu'ayı Fünun Bahriye* dergilerini yayımlamıştır.

He founded the Naval Museum in 1898. He served at the Russo-Turkish War of 1877-78, and drew maps of the Gulf of Aden. He published the journals *Ceride-i Bahriye* (Naval Annual) and *Mecmu'ayı Fünun Bahriye* (Journal of Maritime Science).



211

97

Çeşmeli Hasan Zühtü Paşa, 1909  
N. Gueorgulef  
Tuval üzerine yağlıboya  
140x87 cm.  
DB. 3062

Çeşmeli Hasan Zühtü Pasha, 1909  
N. Gueorgulef  
Oil on canvas  
140x87 cm  
DB. 3062



212

98

**Hobart Paşa (1822-1886)**

E. Armenopoulos (1821'den önce, ?-1889'dan sonra, ?)

Tuval üzerine yağlıboya

80x55 cm.

DB. 1680

**Hobart Pasha (1822-1886)**

E. Armenopoulos (before 1821, ?-after 1889, ?)

Oil on canvas

80x55 cm

DB. 1680

Kırım Savaşı'nda görev yapmıştır. 1867'de Osmanlıların hizmetine girmiştir. Girit Ayaklanması'nda ve 93 Harbi'nde hizmet vermiştir.

He fought in the Crimean War then he entered Ottoman service in 1867. He served in the Cretan Uprising and in the Russo-Turkish War of 1877-78.



213

99

Hikmet Paşa, 1962  
Cevat Dereli (1900-1989)  
Tuval üzerine yağlıboya  
74x54 cm.  
DB. 2251

Hikmet Pasha, 1962  
Cevat Dereli (1900-1989)  
Oil on canvas  
74x54 cm  
DB. 2251



214

100

**Binbaşı Ahmed Bey (1876-1938)**

Şeref Akdik (1899-1972)

Tuval üzerine yağlıboya

53x45 cm.

DB. 1487

**Commander Ahmed Bey (1876-1938)**

Şeref Akdik (1899-1972)

Oil on canvas

53x45 cm

DB. 1487

Muavenet-i Milliye muhribi komutanıdır. Çanakkale Savaşı sırasında HMS Goliath muharebe gemisini batırılmış. Cumhuriyet döneminde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı yapmıştır.

He was commander of the destroyer *Muavenet-i Milliye*. During the Dardanelles Campaign, he sank the battleship HMS Goliath. During the Republican era he served as Commander of the Naval Forces.



101

**Abdürrahim Fevzi Bey**, 1918  
Mehmet Ruhi Arel (1880-1931)  
Tuval üzerine yağlıboya  
100x81 cm.  
DB. 3099

**Abdürrahim Fevzi Bey**, 1918  
Mehmet Ruhi Arel (1880-1931)  
Oil on canvas  
100x81 cm  
DB. 3099

Cumhuriyet döneminin ilk Deniz Harp Okulu Komutanı'dır (1922-23).

He was the first commander of Turkish Naval Academy in Republican Era (1922-23).



216

102

**Hamidiye Akınlarda  
Müzakere Meclisi**

Feyhaman Duran (1886-1970)  
Duralit üzerine yağlıboya  
55x65 cm.  
DB. 1456

**Council of War on the Hamidiye  
during the Aegean Raid**

Feyhaman Duran (1886-1970)  
Oil on hardboard  
55x65 cm  
DB. 1456

Soldan ikinci figura Rauf Orbay'dır.

The second figure from the left is Rauf Orbay.



217

103

**Rauf Orbay'in Masası**

20. yüzyıl başı

Ahşap üzerine sedef kakma

180x125x80 cm.

DB. 2515

**Rauf Orbay's Desk**Beginning of 20<sup>th</sup> century

Mother-of-pearl inlaid on wood

180x125x80 cm

DB. 2515

**Rauf Orbay'ın Kılıcı ve Tabancası**

20. yüzyıl başı

Metal

93 cm. (kılıç), 23 cm. (tabanca)

DB. 2550, DB. 2548

**Rauf Orbay's Sword and Pistol**Early 20<sup>th</sup> century

Metal,

93 cm (sword), 23 cm (pistol)

DB. 2550, DB. 2548

İngiliz yapımı kılıçın balçaga yakın kısmında "Lieut. H. Raouf" yazılıdır ve Mührü Süleyman bulunur. Luger tabancanın kabzası kemiktir. Tetik üzerinde 7653, namlu üzerinde 53 rakamı yazıldır.

Made in England, near the guard of the sword's hilt "Lieut. H. Raouf" is inscribed and the Seal of Solomon is observed. The grip of the Luger pistol is made of bone. The trigger carries the number 7653, and the barrel 53.



219

## 106

Rauf Orbay'ın Şapkası  
20. yüzyıl başı  
10 x20 cm.  
DB. 2553

Rauf Orbay's Hat  
Early 20<sup>th</sup> century  
10x20 cm  
DB. 2553

Sarı sırma şeritli siyah kumaş şapkanın ortasında ay yıldızlı kokart bulunur.

Woven in gilt thread, the black cloth hat features a crescent moon and star cockade at the center.

*BIYOGRAFİLER*



*BIOGRAPHIES*

### **Ahmed Vesim Paşa (1824, İstanbul – 1910, İstanbul)**

Tersâne Emini Seyyid Mehmed Efendi'nin oğludur. Bahriye Mektebi'nden mezun olduktan sonra topçuluk eğitimi için İngiltere'ye gönderilmiş, dönüşünde iki yıl topçuluk öğretmenliği yapmıştır. Kırım Savaşı'nda gösterdiği başarıdan dolayı İngiltere ve Fransa deniz kuvvetleri tarafından ödüllendirilmiştir. 1861'de Sultan Abdülaziz'in yaveri olmuş, 1865 ve 1867'de kısa sürelerle Kaptan-ı Deryalığı getirilmiştir. 1878'de Müşir rütbesiyle kısa bir süre için Bahriye Nazırlığı da yapmış olan Ahmed Vesim; hattatlık, müzehhiplik, ağaç oymacılığı, müzik ve resim gibi pek çok farklı sanat dallıyla uğraşmıştır.

### **Albert Mille (1872, İstanbul – 1946, İstanbul)**

Fransız asıllı sanatçı Paris Ecole des Beaux Arts'da eğitim görmüş, 1909 yılında İstanbul'a dönmüştür. Eserlerinde daha çok İstanbul'un gündelik yaşamını, seyyar satıcıları, dilencileri, deniz sahnelerini konu almıştır. Sanatçının portre ve figür çalışmaları da bulunur. Elli yaşlarından sonra bir Rum ustadan öğrendiği ahşap oymacılığına ve mobilyacılığa yönelmiş, Bursa'daki Sultan Osman ve Sultan Orhan türbelerinin onarımlarında görev almıştır.

### **Ali Cemal Benim (1881, Beyrut – 1941, Mersin)**

1905 yılında Mülazım-ı Evvel rütbesiyle Bahriye Mektebi'nden mezun olmuştı. 1905-1908 arasında Sanayi-i Nefise Mektebi'ne devam etmiş, mezuniyetinin ardından Bahriye Mektebi resim öğretmeni muavinliğine atanmıştır. 1917'de Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın kurduğu atölyede Mehmet Ruhi Arel, Hikmet Onat ve Ali Sami Boyar ile birlikte çalışmalarına devam etmiş olan Benim, emekliliğinin ardından gazetelerde ressam olarak çalışmıştır.

### **Ayetullah Sümer (1905 İzmir – 1979 İstanbul)**

İlk ve ortaöğretimini İzmir'de tamamlamıştır. 1925'te Marsilya'ya gitmiş, ticaret okulunun yanı sıra Güzel Sanatlar Akademisi'ne de devam ederek Théophile Berengier'nin atölyesinde çalışmıştır. Türkiye'ye dönüşünün ardından 1928'de devlet bursu kazanarak Paris'e giden Sümer, Paul Baudoin'le fresko çalışmıştır. 1932'de Fransız Sanatçıları Salonu'nda gümüş madalya kazanan sanatçı, 1933'te Türkiye'ye dönerek 1971'e kadar, bir fresko atölyesi kurduğu Güzel Sanatlar Akademisi'nde çalışmıştır. Geleneksel gerçekçi anlayışla yaptığı ölüdoğa, manzara ve portreleriyle tanınır.

### **Cemal Tollu (1899, İstanbul – 1968, İstanbul)**

Sanayi-i Nefise Mektebi'ndeki öğreniminin ardından Avrupa'ya giderek 1929-1932 yılları arasında André Lhote, Fernand Léger, Hans Hoffmann ve Gromaire'in atölyelerine katılmıştır. Yurda dönüşünün ardından, bir süre Erzincan'da

### **Ahmed Vesim Pasha (1824, İstanbul – 1910, İstanbul)**

Ahmed Vesim Pasha is the son of Director of the Naval Arsenal Seyyid Mehmed Efendi. After graduating from the Naval Academy, he was sent to Great Britain to study gunnery and became gunnery instructor for two years upon his return to Turkey. Due to his accomplishments in the Crimean War, he was decorated by the British and French Naval Forces. In 1861, he served as aide-de-camp of Sultan Abdülaziz and he was assigned briefly to the post of Kapudan Pasha in 1865 and 1867. Also appointed as Minister of Marine in 1878 under the rank of Marshal, Ahmed Vesim was engaged in a wide range of art forms including calligraphy, illumination, wood carving, music and painting.

### **Albert Mille (1872, İstanbul – 1946, İstanbul)**

This artist of French origin studied at Ecole des Beaux Arts in Paris and returned to İstanbul in 1909. His themes are often centered on the scenes of İstanbul's daily life, street vendors, beggars, and seascapes, as well as portraits and figure drawings. After the age of fifty, Mille turned towards crafts, such as wood carving and furniture making he had studied under a Greek artisan. He worked on the restoration of the Sultan Osman's and Sultan Orhan's tombs in Bursa.

### **Ali Cemal Benim (1881, Beirut – 1941, Mersin)**

In 1905, Ali Cemal Benim graduated from the Naval Academy with the rank of First Lieutenant. Between 1905 and 1908, he studied at the Sanayi-i Nefise Mektebi (School of Fine Arts) and upon graduation, he was appointed as assistant teacher of art at the Naval Academy. Benim, who continued to paint alongside Mehmet Ruhi Arel, Hikmet Onat and Ali Sami Boyar at the studio established by Minister of War Enver Pasha in 1917, worked as an illustrator at various newspapers during his retirement.

### **Ayetullah Sümer (1905 İzmir – 1979 İstanbul)**

Sümer completed his primary and secondary education in İzmir. In 1925, he traveled to Marseilles where –apart from the school of commerce– attended the Academy of Fine Arts, and worked in the studio of Théophile Berengier. Upon his return to Turkey, Sümer won a state scholarship in 1928 and went to Paris to work on frescos with Paul Baudoin. After having won a silver medal at the French Artists' Salon in 1932, the artist returned to Turkey in 1932 and continued to work at the Academy of Fine Arts where he had founded a fresco studio. He is recognized for his still life paintings, landscapes and portraits, all of which reflect a traditional Realist approach.

### **Cemal Tollu (1899, İstanbul – 1968, İstanbul)**

After completing his studies at the Academy of Fine Arts

öğretmenlik yapmış (1932-1935), ardından Güzel Sanatlar Akademisi'nde Léopold Levy'nin yardımcısına atanmıştır. Sonraki yıllarda Resim Bölümü başkanlığı da yapan Tollu 1964 yılında emekli olmuştur. 1933 yılında D Grubu'nun kurucuları arasında yer almıştır. Kübizmi Anadolulu bir anlayışla yorumlamıştır.

#### **Cevat Dereli (1900, Rize – 1989, İstanbul)**

1915 yılında Nazmi Ziya Güran'ın yönlendirmesiyle Sanayi-i Nefise Mektebi'ne girmiştir. Hikmet Onat ve İbrahim Çallı atölyelerinde çalışmış, 1922'de de arkadaşlarıyla birlikte Yeni Resim Cemiyeti'ni kurmuştur. Mezuniyetinin ardından Paris'e gönderilmiş ve Julian Akademisi'nde çalışmıştır. 1929'da Güzel Sanatlar Akademisi'nde öğretim üyesi, 1932'de ise Tıp Fakültesi desinatörü olarak görevde bulunmuştur. 1940'a dekin gerçekleştiği resimlerde kübizm etkisi, 1950'lereinden sonraki dönemlerde ise geleneksel minyatürün izleri gözlemlenebilir.

#### **Cevat Göktengiz [Üsküdarlı] (1870, İstanbul – 1939, İstanbul)**

İstanbul Kuleli Askeri Lisesi'nin ardından Harbiye Mektebi'ne devam etmiştir. Burada Hoca Ali Rıza'nın öğrencisi olmuştur. 1892 yılında Piyade Mülazım rütbesiyle mezun olmuş ve çeşitli illerde görev yapmıştır. 1932 yılında Beyoğlu Yıldız Sineması'nın karşısında sergisi açılmıştır. Türk Ressamlar Cemiyeti'nin kurucularından olan Göktengiz, emekliye ayrıldıktan sonra Maltepe, Kuleli Askeri ve Çamlıca Kız Lisesi'nde resim öğretmenliği yapmıştır.

#### **Edip Hakkı Köseoğlu (1904, İstanbul – 1990, İstanbul)**

Kadıköy Lisesi'nin ardından Sanayi-i Nefise Mektebi Resim Bölümü'ne devam etmiş ve İbrahim Çallı'nın öğrencisi olmuştur. 1927'deki mezuniyetinden sonra Avrupa sınavını kazanarak Paris'e gitmiş ve André Lhote atölyesinde çalışmıştır. Yurda dönüşüyle birlikte, 1968 yılına kadar Güzel Sanatlar Akademisi'nde öğretim üyesi olarak görev almıştır. 1940'lı yıllarda Yurt Gezileri'ne katılarak Anadolu'da çalışmalar sürdürmüş olan Köseoğlu, izlenimci anlayışla özellikle kent yaşamının alt tabakasının gündelik yaşam sahnelerini resmetmiştir.

#### **Eugenio Caxes (1577, Madrid – 1642, ?)**

İlk sanat eğitimini babasından alan sanatçının, adını "Cajes, Caxesi, Caxete" gibi farklı biçimlerde yazdığı bilinir. Kral II. Philip için kraliyet sarayılarının dekorasyonunda çalıştıkları sonra Kral III. Philip döneminde babasıyla birlikte Prado Sarayı'nın dekorasyonunda görev almış ve Kraliyet Kabul Odası'na "Solomon'un Yargısı" konulu bir tavan resmi yapmıştır. 1612 yılında "Kralın Ressamı" ünvanını alan Caxes'in önemli çalışmaları arasında Alcazar Katedrali freskoları ve Vincenzo

(Sanayi-i Nefise Mektebi), Tollu traveled to Europe and participated in the workshops of André Lhote, Fernand Léger, Hans Hoffmann and Gromaire between 1929 and 1932. Upon his return to Turkey, he taught in Erzincan for a period (1932-1935) and was subsequently appointed as assistant to Léopold Levy at the Academy of Fine Arts. Tollu, who served as the director of the painting department in the ensuing years, retired in 1964. He was among the co-founders of the D Group in 1933. His interpretation of Cubism bears an Anatolian influence.

#### **Cevat Dereli (1900, Rize – 1989, İstanbul)**

Under the guidance of Nazmi Ziya Güran, Dereli was enrolled at the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi) in 1915. He worked in the studios of Hikmet Onat and İbrahim Çallı and in 1922, founded the New Painting Society with his friends. Upon graduation, he was sent to Paris and worked at Académie Julian. In 1929, he served as faculty member at the Academy of Fine Arts and in 1932, he was employed as draughtsman at the Medical School. His works until 1940 convey a Cubist influence, whereas his works in the post-1950s reveal the traces of traditional miniature art.

#### **Cevat Göktengiz [Üsküdarlı] (1870, İstanbul – 1939, İstanbul)**

After graduating from İstanbul Kuleli Military College, Cevat Göktengiz studied at the War Academy, where he was a student of Hoca Ali Rıza. In 1892, he graduated with the rank of Infantry Lieutenant and served in a number of cities across Turkey. In 1932, he opened an exhibition across from the Beyoğlu Yıldız Cinema. A co-founder of the Turkish Painters Association, upon retirement, Göktengiz taught art at Maltepe and Kuleli Military Colleges and the Çamlıca Girls' College.

#### **Edip Hakkı Köseoğlu (1904, İstanbul – 1990, İstanbul)**

After Kadıköy High School, Edip Hakkı Köseoğlu studied at the Painting Department of the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi), where he was a student of İbrahim Çallı. Upon his graduation in 1927, he passed the examination to go to Europe, went to Paris and worked in the studio of André Lhote. Following his return to Turkey, Köseoğlu served as faculty member at the Academy of Fine Arts until 1968. Participating in the Country Tours in the 1940s and continuing his works in Anatolia, Köseoğlu particularly depicted genre scenes of the lower classes in cities with an Impressionist approach.

#### **Eugenio Caxes (1577, Madrid – 1642, ?)**

Caxes received his initial art education from his father; it is known that the artist also signed his works as "Cajes, Caxesi, Caxete", etc. After having worked on the decoration of imperial palaces for King Philip II, Caxes was commissioned, along with

Carducci ile birlikte yaptıkları Toledo Katedrali'ndeki duvar resimleri sayılabilir. Dinsel ve tarihi konulu tuval resimleri de olan Caxes, bugün kayıp olan "Agamemnon'un Tarihi" konulu bir resmiyle 11.000 real ödül kazanmıştır. İspanyol ressamlarının biyografilerini içeren *Abecedario Pittorico* isimli kitabın editörlüğünü de yapan sanatçının Corregio'nun etkilerini taşıyan eserleri, manyerizmden barok naturalizme geçiş dönemini yansıtır.

#### **E. Armenopoulos (1821'den önce, ? — 1889'dan sonra, ?)**

Rum asıllı İstanbullu sanatçı müşamba üzerine yağlıboya tekniğiyle yaptığı portreler ve dini konulu resimleriyle tanınır. Eserleri Beyoğlu Meryemana Kilisesi'nin cemaat salonunda, Kuzguncuk'taki St. Panteleimon Kilisesi'nde, Heybeliada'daki Aya Triada Manastırı Kilisesi'nde, Büyük Ada'daki Aya Nikola Kilisesi'nde ve İstanbul Deniz Müzesi'nde bulunmaktadır.

#### **Fahri Kaptan (1857, ?, İstanbul — 1917, ?)**

1876'da Mülazım-ı Sani rütbesiyle Bahriye Mektebi güverte sınıfından mezun olmuştur. Bahriye Rüşdiye Mektebi'nde öğretmen-subay olarak uzun yıllar resim öğretmenliği yapmış, Darüşşafaka Lisesi'nde de 1879-1903 yılları arasında resim öğretmenliği görevinde bulunmuştur. Fahri Kaptan, resimlerinde Osmanlı deniz savaşları ve donanma gemilerinin portreleri üzerine yoğunlaşmıştır.

#### **Feyhaman Duran (1886, İstanbul — 1970, İstanbul)**

Resme olan ilgisi Mekteb-i Sultani (Galatasaray Lisesi) yıllarda başlayan Feyhaman Duran, 1908'deki mezuniyetinin ardından aynı okulda güzel yazı öğretmenliğine başlamış ve resmini yaptığı Abbas Halim Paşa'nın desteğiyle 1911'de Paris'e gönderilmiştir. Julian Akademisi ve Fernand Cormon'un atölyelerine resim eğitimi almış, 1914'te çıkan I. Dünya Savaşı nedeniyle diğer Türk ressamlarla birlikte yurda dönmüştür. 1919'da İñas Sanayi-i Nefise Mektebi'ne öğretmen atanmış, okulun 1927'de Sanayi-i Nefise Mektebi bünyesine katılması üzerine 1951'e kadar görevine burada devam etmiştir. Fransız izlenimciliğini yerel bir üslupla birleştirmiş olan sanatçı, manzara ve ölüdoğalarının yanı sıra özellikle portreleriyle tanınır ve ilk Türk Portre ressamı olarak nitelenir.

#### **Halil Paşa (1852, İstanbul — 1939, İstanbul)**

1860'ta Mühendishâne-i Berri-i Hümâyûn'a girmiştir, 1873'te mezun olmuş ve sarayda kendisine verilen bir atölyede çalışmaya başlamıştır. Bir süre askeri liselerde resim öğretmenliği yaptıktan sonra, padişah tarafından Gérôme'un atölyesinde çalışacağı Paris'e gönderilmiştir. İstanbul'a döndükten sonra figür ve portre çalışmalarını sürdürden Halil Paşa, 1888'de Mekteb-i Tıbbiye-i Şahane'ye resim öğretmeni olarak atanmış ve bu görevi 12 yıl sürdürmüştür. 1917-18

his father, to decorate the Prado Palace during the reign of King Philip III and painted a ceiling mural in the King's Audience Chamber depicting the "Judgement of Solomon." Having been bequeathed the title of "Court Artist" in 1612, Caxes' outstanding works include the frescoes of the Alcazar Cathedral, as well as the murals he painted at the Toledo Cathedral with Vincenzo Carducci. Caxes' canvas paintings convey religious and historical themes; he was awarded 11,000 reales for a large canvas on the History of Agamemnon. Apart from his editorial work on *Abecedario Pittorico*, which includes the biographies of Spanish painters, Caxes' works not only reflect the influence of Corregio, but also manifest the period of transition from Mannerism to Baroque Naturalism.

#### **E. Armenopoulos (before 1821, ? — after 1889, ?)**

This Istanbulite painter of Greek origin is recognized for his portraits and religious paintings created in oil on oilcloth. His works are preserved at the congregational hall of the Church of the Virgin Mary in Beyoğlu, Church of St. Panteleimon in Kuzguncuk, Church of Hagia Triada Monastery in Heybeliada, Church of Hagia Nikola in Büyükada, and the İstanbul Naval Museum.

#### **Fahri Kaptan (1857[?], İstanbul — 1917, ?)**

Fahri Kaptan graduated as Second Lieutenant from the deck division in 1876. He taught for many years as teacher-officer at the Naval College and taught art at the Darüşşafaka High School between 1879 and 1903. In his oeuvre, Fahri Kaptan focused on depictions of Ottoman naval battles and battleships.

#### **Feyhaman Duran (1886, İstanbul — 1970, İstanbul)**

Upon graduation, Feyhaman Duran, whose interest in art flourished during the time he was a student at Mekteb-i Sultani (Galatasaray Lycée), began teaching calligraphy at the same institution. He was sent to Paris with the endorsement of Abbas Halim Paşa in 1911 where he studied painting in the studios of Académie Julian and Fernand Cormon. Upon the break out of World War I in 1914, he returned to his home country alongside other Turkish painters. In 1919, he was appointed as teacher to the Women's Academy of Fine Arts; once this intuition was made part of the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi) in 1927, he resumed his post at the Academy until 1951. Having amalgamated French Impressionism with a local style, the artist is renowned –apart from his landscapes and still life paintings– for his portraits and is recognized as the first Turkish Portrait painter.

#### **Halil Pasha (1852, İstanbul — 1939, İstanbul)**

Halil Paşa enrolled in the Army College (Mühendishane-i Berri-i Hümeyyun) in 1860, graduated in 1873 and began working

yıllarında Harbiye Mektebi'nde müdürlük yapmış ve Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın kurduğu atölyede çalışmalarına devam etmiştir. Fransız izlenimciliğini yerel bir yorumla birleştirdiği manzaralarının yanı sıra özellikle figür ve portrelerinde gerçekçi bir anlayışı benimsemiştir.

#### **Halid Naci (1875, İstanbul – 1927, İstanbul)**

Bahriye Mektebi'nde eğitimine devam ederken önce Bahriye Nazırı Hüseyin Hüsnü Paşa'nın, ardından da Abdülhamid'in karakalem portresini yapmıştır. Bu sayede izinli askeri öğrenci statüsüyle Sanayi-i Nefise Mektebi'ne girmeye hak kazanmıştır. 3 yıllık eğitiminin ardından Paris'te çini ressamlığı üzerine çalışmaya gönderilmiştir. İstanbul'a dönüşüyle Yıldız Çini Fabrikası'nda başsessam olarak çalışmıştır. Çini sanatının yanı sıra Osmanlı Padişahları portreler serisini tamamlamıştır. Bahriye Mektebi'nde resim öğretmenliği de yapan Naci, 1906'da emekliliğe ayrılmış ve basın-mizah ressamlığı alanında çalışmalarına devam etmiştir.

#### **Hikmet Onat (1882, İstanbul – 1977, İstanbul)**

1899'da Bahriye Mektebi'ne girmiştir, 1903'te Teğmen rütbesiyle mezun olmuştur. Ardından Sanayi-i Nefise Mektebi'nde Resim Bölümü'ne devam etmiş, diplomasını aldıktan sonra ise Paris'te, izlenimci anlayıştan etkilenen Farnand Cormon atölyesine girmiştir. 1914'te yurda dönüşü ile birlikte, 1949'a kadar südüreceği, İnas Sanayi-i Nefise Mektebi'nde atölye hocalığı görevine başlamıştır. Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın kurduğu atölyede İbrahim Çallı, Sami Yetik, Ali Sami Boyar gibi isimlerle çalışan Onat, izlenimci bir üslupla manzara resimleri üzerine yoğunlaşmıştır.

#### **Hovhannes Umed Behzad (1809, İstanbul – 1874, İstanbul)**

Sanatçının ilk resim öğretmeni Üsküdar'daki Cemaran Okulu'nda okuduğu sıralarda Markar Kürkcüyan olmuş, İtalyan hocalardan dersler alarak sanat eğitimine devam etmiştir. 1830'lu yıllarda İstanbul'daki kiliseler için yaptığı dinsel konulu resimleriyle ün kazanmış, Hassa mimarı Garabed Amira Balyan'ın ricası üzerine Beşiktaş'taki Surp Astvadzadzin Kilisesi için 12 Havarı'yı betimleyen bir yağlıboya resim yapmıştır. Sultan Abdülmecid tarafından saray ressamlığına atanın Behzad bu görevi sırasında Türk tarihinden savaşları betimedigi pek çok resme imza atar. Bir süre için Bahriye Mektebi'nde resim eğitimi vermiş, Cemaran Okulu'nun müdürlüğü görevini yürütmüş ve Göksu Kasrı, Çırağan ve Dolmabahçe saraylarında tavan resimleri yapmış, çalışmaları çeşitli ödüllere değer bulunmuştur.

at a studio offered to him at the Palace. After having taught art at military colleges for a period time, he was sent to Paris by Sultan, where he would work in the studio of Gérôme. Having continued his figure and portrait paintings upon his return to Istanbul, Halil Paşa was appointed to the School of Medicine as art teacher in 1888 and held this position for 12 years. Halil Paşa served as director of the War Academy in 1917-18 and resumed working at the studio founded by Minister of War Enver Paşa. Apart from his landscapes in which he combines French Impressionism with local interpretations, Halil Paşa adopted a realist approach particularly in his figure paintings and portraits.

#### **Halid Naci (1875, İstanbul – 1927, İstanbul)**

While continuing his education at the Naval Academy, Halid Naci had drawn pencil portraits first of Minister of Navy Hüsnü Paşa and later of Sultan Abülahmid, a fact which gained him admission to the Academy of Fine Arts as military student on special permission. Following a three-year-long education there, he was sent to Paris to work on tile painting. Upon his return to Istanbul, Naci worked at the Yıldız Tile Factory as chief draughtsman. Apart from his involvement in the art of tile making, Halid Naci also completed the portrait series of the Ottoman Sultans. Naci, who taught art at the Naval Academy, retired in 1906, but continued to work in the press as a comics illustrator.

#### **Hikmet Onat (1882, İstanbul – 1977, İstanbul)**

Hikmet Onat entered the Naval Academy in 1899 and graduated as a Junior Grade Lieutenant in 1903. Immediately thereafter, he was enrolled at the Academy of Fine Arts and, upon graduation, he joined the studio of Fernand Cormon in Paris, where he would be influenced by Impressionism. Following his return to Turkey in 1914, he began working as a studio teacher at the Academy of Fine Arts for Girls, where he would remain until 1949. Having worked alongside renowned names such as İbrahim Çallı, Sami Yetik, and Ali Sami Boyar at the studio founded by Minister of War Enver Paşa, Onat focused on landscapes with an Impressionist style.

#### **Hovhannes Umed Behzad (1809, İstanbul – 1874, İstanbul)**

Behzad's first art teacher was Markar Kürkcüyan during the time he attended the Cemaran School in Üsküdar, where he continued his education by taking classes from Italian instructors. He attained fame in the 1830 with the religious paintings he created for the churches of Istanbul; upon Imperial architect Garabed Amira Balyan's request, he painted an oil painting of the 12 Apostles for the Surp Astvadzadzin Church in Beşiktaş. During the period in which he was appointed by Sultan

### **Hüseyin Zekâi Paşa (1860, İstanbul – 1919)**

Harbiye Mektebi'nde eğitim gören Hüseyin Zekâi'nin, Mirat-ı Harbiye kayıtlarına göre kardeşi Kolağası Hasan Rıza da ressamdır ve Kuleli'de resim öğretmenliği yapmıştır. Öğrenciliği sırasında yaptığı bir resmiyle Sultan II. Abdülhamid'in takdirini kazanmıştır. Bir yıl kadar saray teşrifatçısı Şeker Ahmed Paşa'nın yanında çalışmış, onun ölümünden sonra 1906'da bu görev ona verilmiştir. Mirliva rütbesindeyken emekli olan Hüseyin Zekâi, Yıldız'da Mahmud Şevket Paşa'nın gözetimi altında kurulan Askeri Müze'nin komisyonunda üye olarak bulunmuştur. Sanatçı aynı zamanda bir eski eser koleksiyoncusudur ve 1913 yılında bu konuda Mübeccel Hazine adında bir kitap yazmıştır.

### **Hüsnu Tengüz [Kâtip] (1880, İstanbul – 1948, İstanbul)**

Askeri Rüştiye'ye gittiği yıllarda resim öğretmeni Fahri Kaptan'dan etkilenerek ressam olmaya karar vermiştir. Heybeliada Bahriye Mektebi'nde, lakabını da aldığı, Küttap (katip) sınıfına devam etmiştir. 1900larındaki mezuniyetinin ardından Sanayi-i Nefise Mektebi'nde eğitimine devam etmiştir. Askeri Müze'nin kuruluşunda ve Bahriye Müzesi ressamlığında görev alan Tengüz; bahriye kıyafetleri, tarihi gemiler ve deniz savaşlarını tasvir eden yağlıboya, suluboya, karakalem ve tarama tekniği ile pek çok eser ve albüm hazırlamıştır.

### **Ibrahim Çallı (1882 Çal, Denizli – 1960 İstanbul)**

1899'da İstanbul'a gelerek bir süre küçük memuriyetlerde çalışmış, 1906 yılında Şeker Ahmed Paşa'nın teşvikiyle Sanayi-i Nefise Mektebi'ne girmiştir. 1910larındaki mezuniyetinin ardından devlet tarafından Paris'e gönderilen Çallı, 1914 yılına kadar Fernand Cormon'un atölyesinde eğitimine devam etmiştir. I. Dünya Savaşı'nın başlaması üzerine diğer Türk ressamlarla birlikte yurda dönerek Sanayi-i Nefise Mektebi'nde görevi başlamıştır. Çallı ve arkadaşları Fransız izlenimciliğinin izlerini Türkiye'ye taşmış ve Çallı Kuşağı olarak da adlandırılan 1914 Kuşağı sanatçlarının öncülerinden arasında yer almışlardır.

### **Ioannis Michelidakis (1891'den önce, ? – 1906'dan sonra, ?)**

Rum asıllı sanatçının Feidias adındaki kardeşi de ressamdır. Yaşamını İstanbul'da sürdürmüş olan sanatçı, müşamba veya ahşap üzerine yağlıboya teknikinde portreler ve dinsel konulu resimler yapmıştır. Eserleri Bağlarbaşı'ndaki Profit İlya Kilisesi'nde, Paşabahçe'de St. Konstantinos ve Heleni Kiliseleri'nde, Burgaz Ada'daki St. Ioannis Prodromos Kilisesi'nde, Heybeliada'daki Aya Triada Manastırı ve St. Georgios Manastırı Kiliseleri'nde, Atina'daki Nea Smirni Kurumu Merkezi'nde, Atina'daki bazı özel koleksiyonlarda ve İstanbul Deniz Müzesi'nde bulunmaktadır.

Abdülmecid as the court painter, Behzad produced a number of paintings that depicted battles from Turkish history. He taught art at the Naval Academy for a brief period, served as the headmaster of Cemaran School, and painted ceiling murals at the Göksu Pavilion, Çrağan and Dolmabahçe Palaces. His received numerous awards for his works.

### **Hüseyin Zekâi Pasha (1860, İstanbul – 1919)**

According to the records of the War Academy where he studied, Hüseyin Zekâi's brother Adjutant Major Hasan Rıza was also a painter and had taught art at the Kuleli Military College. During his years as a student, he gained the recognition of Sultan Abdülhamid II with a painting. He worked for a year with court protocolist Şeker Ahmed Pasha and was assigned to this post after the latter's death in 1906. Hüseyin Zekâi, who retired with the rank of Major General, served as member on the Yıldız Naval Museum committee founded under the chairmanship of Mahmud Şevket Pasha. The artist was also an antiques collector; in 1913, he wrote a book on antique collecting, entitled Mübeccel Hazine (Esteemed Treasures).

### **Hüsnu Tengüz [Kâtip] (1880, İstanbul – 1948, İstanbul)**

Influenced by his art teacher Fahri Kaptan during the period in which he attended the Military College, Hüsnu Tengüz decided to become a painter. At Heybeliada Naval College, he attended the Küttap (Scribe) division, from which he received his epithet. Following his graduation in 1900, he continued his studies at the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi). Tengüz, who was involved in the establishment of the Military Museum and was appointed as Naval Museum painter, produced a number of paintings and albums in oil, charcoal, watercolor, and line drawing, depicting naval costumes, historic ships and naval battles.

### **Ibrahim Çallı (1882 Çal, Denizli – 1960 İstanbul)**

Çallı, who arrived in İstanbul 1899, worked at various clerical jobs until he entered the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi) in 1906 with the encouragement of Şeker Ahmed Pasha. Following his graduation in 1910, Çallı was sent to Paris by the state where he resumed his training at the studio of Fernand Cormon until 1914. Upon the break out World War I, Çallı returned to Turkey along with other Turkish painters and began working at the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi). Çallı and his contemporaries carried the influence of French Impressionism to Turkey and stand out as the pioneers of the 1914 Generation of painters, also known as the Çallı generation.

### **Ioannis Michelidakis (before 1891, ? – after 1906, ?)**

Feidias, the brother of this painter of Greek origin, is also

### **İsmail Hakkı [Kaymakam] (1863, İstanbul — 1926, İstanbul)**

1884 yılında Bahriye Mektebi'nden ressam ve inşaat mühendisliği diploması ile mezun olmuştur. Bahriye İnşaat Dairesi'ne tayininin ardından, 1888 yılında inşa ettirilen Ejder Torpidosu'nda görev almak üzere Hamburg'a (Almanya) gönderilmiştir. 1890'da torpido ile beraber İstanbul'a dönmesine rağmen, 1895'te tekrar Hamburg'a gönderilerek bahriyeden uzaklaştırılmıştır. Parasızlık sebebiyle 1897'de istifa etmiş ve Almanya'da mühendis olarak çalışmıştır. Meşrutiyet'in ardından yurda dönen Hakkı, 1910-1913 yıllarında kaymakamlık görevinde bulunmuştur.

### **Joseph (Guiseppé) Schranz (1803, Malta — 1853 sonrası, ?)**

1820'li yıllarda Korfu'yu ve Ege Adaları'nı ziyaret ederek desenler çizmiştir. Olasılıkla 1832 yılı civarında İstanbul'a gelmiş, ömrünün önemli bir bölümünü İstanbul'da geçirmiştir. 1838'den itibaren Harbiye ve Harbiye İdadisi'nde resim öğretmenliği yaparak asker ressamların yetişmesinde önemli bir rol oynamıştır. 1846'dan itibaren aynı okula atanın Pierre Guès desen derslerine, Schranz ise suluboya derslerine girmiştir. 1849'daki Harbiye öğrencileri sergisiyle Türkiye'de resim sergilerinin ilk örneklerini gerçekleştirmiştir. Çizdiği İstanbul panoramları, *Panorama du Bosphore* adıyla, Paris'te M. Sabatier tarafından litografi tekniğiyle basılmış ve Sultan Abdülmecid'in övgüsünü kazanmıştır. Topkapı Sarayı Koleksiyonu'nda desen, suluboya ve litografi tekniğinde eserleri bulunur.

### **Mehmed Emin (1847, İstanbul — 1905, ?)**

1866'da Harbiye Mektebi baytar sınıfından Mülazım rütbesiyle mezun olmuştur. 30-35 yıl Harbiye Matbaası'nda ressam olarak çalışmış, 1895-1898 yıllarında ise Miralay rütbesine yükselerek müdürlük görevinde bulunmuştur.

### **Mehmet Ruhi Arel (1880, İstanbul — 1931, İstanbul)**

1894'te girdiği Bahriye Mektebi'ne devam ederken, aynı zamanda Sanayi-i Nefise Mektebi'nden de eğitim almıştır. 1908 yılında gemi mühendisi olarak Bahriye Mektebi'nden, 1909'da ise Sanayi-i Nefise'den mezun olmuştur. Aynı yıl, devlet tarafından Paris'e gönderilmiş ve Fernand Cormon atölyesinde çalışmıştır. 1914'te yurda dönerek çeşitli ortaöğretim okullarında ve Sanayi-i Nefise'de resim öğretmenliği görevinde bulunmuştur. 1917'de Harbiye Nazırı Enver Paşa'nın kurduğu atölyede İbrahim Çallı, Sami Yetik, Hikmet Onat ve Ali Sami Boyar ile birlikte çalışmalarına devam etmiş, düzenli olarak Galatasaray Sergileri'ne katılmıştır. Osmanlı Ressamlar Cemiyeti'nin de kurucuları arasında bulunan Arel, resimlerinde figürlü kompozisyonlara ve portrelere öncelik tanımıştır.

an artist. Michedlidakis, who lived his whole life İstanbul, painted portraits and religious depictions in oil on oilcloth or wood. His works are preserved at the Profit Ilia Church in Bağlarbaşı, Churches of Hagia Konstantinos and Heleni in Paşabahçe, Church of Ioannis Prodromos in Burgaz Ada, Churches of Hagia Triada Monastery and Hagia Georgios Monastery in Hebeliada, Nea Smirni Institution Center, as well as in some private collections in Athens and in the İstanbul Naval Museum.

### **İsmail Hakkı [Kaymakam] (1863, İstanbul — 1926, İstanbul)**

İsmail Hakkı graduated from the Naval Academy in 1884 with a degree in painting and civil engineering. Following his appointment to the Naval Construction Office, he was sent to Hamburg, Germany to work on the Torpedo boat Ejder, commissioned in 1888. Although he returned to İstanbul with the ship in 1890, he was resent to Hamburg in 1895 and was suspended from the Navy. İsmail Hakkı resigned from the Navy in 1897 due to lack of income and worked as engineer in Germany. Following his return to Turkey during the Second Constitutional Era, Hakkı served as kaymakam (district officer) in 1910-1913.

### **Joseph (Guiseppé) Schranz (1803, Malta — after 1853, ?)**

Schranz sketched drawings during his travels to Corfu and the Aegean Islands in the 1820s. He possibly arrived in İstanbul in 1832 and spent a significant portion of his life in this city. Teaching art at the War Academy and Military College as of 1838, Schranz played a major role in the education of military painters. Pierre Guès, who was appointed to the same institution in 1846 taught drawing, whereas Schranz taught watercolors. The War Academy student exhibition he organized in 1849 is one of the first examples of its kind in Turkey. His panoramas were printed in lithograph by M. Sabatier in Paris as *Panorama du Bosphore* and were commended by Sultan Abdülmecid. The Topkapı Palace Collection holds drawings, watercolors and lithographs of Schranz.

### **Mehmed Emin (1847, İstanbul — 1905, ?)**

Mehmed Emin graduated in 1866 from the veterinary division of the War Academy with the rank of Lieutenant. He worked at the Military Printing Office for 30-35 years and, having been promoted to the rank of Colonel in 1895-1898, served as its director.

### **Mehmet Ruhi Arel (1880, İstanbul — 1931, İstanbul)**

While studying at the Naval Academy, which he entered in 1894, Mehmet Ruhi Arel simultaneously attended the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi). He graduated in 1908 as

### **Saim Efendi [İnşaiyecil] (1872, İstanbul — 1920, ?)**

Kasımpaşa Bahriye Rüştisi'nin ardından Heybeliada Bahriye Mektebi'ne girmiştir. 1894'te inşaiye sınıfından Mülazim rütbesiyle mezun olmuş ve Tersâne-i Âmire İnşaiye ve İmalat resim atölyesine atanmıştır. 1907 yılından başlayarak hayatının sonuna kadar çeşitli tersâne ve fabrikalarda görevde bulunmuştur.

### **Seyfettin Soysalan (1881, İstanbul — 1949, Bilecik)**

1898'de Heybeliada Bahriye Mektebi'nden mezun olmuş ve çeşitli gemilerde görev almıştır. 1908-1914 yılları arasında Çanakkale ve Şarköy liman reisliğinde bulunmuş, 4 yıl Tersâne-i Âmire'de çalışıktan sonra ise emekliye ayrılmıştır. Soysalan, yağlıboya tekniğini kullanarak klasik tarzda çalışmış ve dalgalarla mücadele eden gemilerin ressamı olarak tanınmıştır.

### **Şemsettin Arel (1906, İstanbul — 1985, İstanbul)**

İlk resim bilgilerini babası ressam Mehmed Ruhi'den almıştır. 1924 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi'ne girmiştir ve İbrahim Çallı'nın öğrencisi olmuştur. 1929'daki mezuniyetinin ardından, Erzincan, Konya ve İstanbul Kuleli askeri liselerinde resim öğretmenliği görevinde bulunmuştur. 1949'ta Paris'e giderek André Lhote, Fernand Léger ve Jean Metzinger'in atölyelerinde çalışmalara katılmıştır. 1955-1959 arasında Cemal Tollu ve Cevat Dereli ile birlikte İstanbul Askeri Müzesi'nde tablo onarımı üzerine çalışmıştır. 1950'lardan sonra izlenimci anlayıştan kübizme yönelen Arel'in resimlerinde hat sanatı etkileri görülmektedir.

### **Seref Akdik (1899, İstanbul — 1972, İstanbul)**

Ortaokul yıllarda İbrahim Çallı ve Hoca Ali Rıza'dan resim dersleri almış, 1915 yılında girdiği Sanayi-i Nefise Mektebi'nde Hikmet Onat ve İbrahim Çallı'nın öğrencisi olmuştur. I. Dünya Savaşı nedeniyle öğrenimine ara veren sanatçı, 1925'te devlet bursuyla gönderildiği Paris'te Julian Akademisi'ne devam etmiş, Paul-Albert Laurens'ten dersler almıştır. 1928'de Türkiye'ye dönüşünün ardından çeşitli okullarda resim öğretmenliği yapmıştır. Müstakil Ressam ve Heykeltırışlar Birliği'yle düzenli olarak Devlet Resim ve Heykel Sergileri'ne katılan Akdik, 1940'lı yıllarda Yurt Gezileri'ne katılarak Anadolu'da çalışmalar sürdürmüştür. 1951'den sonra Güzel Sanatlar Akademisi'nde resim ve hat dersleri vermiştir. Portre, manzara ve ölüdoğa yağlıboyalarında akademik üsluba bağlı kalan Akdik, İstanbul ve Anadolu'dan görünümleri yansıtışı suluboyalarında izlenimci anlayışa yakın çalışmalar yapmıştır.

### **Tahsin Siret [Diyarbakırlı] (1874, Diyarbakır — 1937, İstanbul)**

İlk ve askeri ortaöğretimini Diyarbakır'da tamamladıktan sonra İstanbul'a gelerek Askeri Lise'ye devam etmiştir. Harbiye

marine engineer from the Naval Academy and received his diploma from the Academy of Fine Arts in 1909. The same year, he was sent to Paris by the state where he worked in the studio of Fernand Cormon. Upon his return to Turkey in 1914, he taught art at various secondary schools and the Academy of Fine Arts. He continued his works alongside İbrahim Çallı, Sami Yetik, Hikmet Onat and Ali Sami Boyar at the studio founded by Minister of War Enver Paşa in 1917 and participated regularly in the Galatasaray Exhibitions. As one of the co-founders of Ottoman Painters Association, Arel worked predominantly on figure compositions and portraits.

### **Saim Efendi [İnşaiyecil] (1872, İstanbul — 1920, ?)**

After completing his studies at the Kasımpaşa Naval College, Saim Efendi attended the Heybeliada Naval College. In 1894, he graduated from the construction division with the rank of Lieutenant and was appointed to the Construction and Production studio of the Imperial Arsenal. From 1907 onwards until his death, he worked at various shipyards and factories.

### **Seyfettin Soysalan (1881, İstanbul — 1949, Bilecik)**

Seyfettin Soysalan graduated from the Heybeliada Naval College in 1898 and worked abroad various ships. Between 1908 and 1914, he served as the harbor master of Çanakkale and Şarköy and eventually retired after having worked at the Imperial Arsenal for four years. Soysalan worked with oil in a classic technique; he is recognized as the painter who depicts the struggle of ships against the waves.

### **Şemsettin Arel (1906, İstanbul — 1985, İstanbul)**

Şemsettin Arel received his initial art training from his father, artist Mehmed Ruhi. In 1924, he entered the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi) and became a student of İbrahim Çallı. Upon his graduation in 1929, he worked as art teacher at the Erzincan, Konya and İstanbul Kuleli military colleges. He was sent to Paris in 1949 and joined the studios of André Lhote, Fernand Léger and Jean Metzinger. Between 1955 and 1959 Arel worked, along with Cemal Tollu and Cevat Dereli on painting restoration at the İstanbul Military Museum. Arel, who turned from Impressionism to Cubism after the 1950s, reflects the influence of calligraphic art in his works.

### **Seref Akdik (1899, İstanbul — 1972, İstanbul)**

During his secondary school years, Akdik took painting lessons from İbrahim Çallı and Hoca Ali Rıza and later became a student of Hikmet Onat and İbrahim Çallı at the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise Mektebi), which he entered in 1915. Although the period of World War I interrupted his school work, Akdik was sent to Paris on a state scholarship in 1925 where he attended Académie Julian and studied under Paul-

Mektebi'ne girdiği yıllarda Hoca Ali Rıza ile çalışma imkânı elde etmiş ve ilk deniz resimlerini yapmaya başlamıştır. 1895'te Süvari Mülazımı olarak mezun olmuştur. Osman Hamdi Bey'in müze müdürüüğünde bulunduğu 1902 yılında, kısa bir süreliğine Sanayi-i Nefise'ye devam etmiştir. 1906'da yüzbaşı, 1914'te binbaşı rütbesiyle, 1918 yılına kadar Erkan-ı Harbiye-i Umumiye resim atölyesinde görev almıştır. Beyoğlu Musevi Mektebi'nde resim hocalığı yapmış olan Siret; karakalem, guvaş, suluboya ve yağlıboya tekniği ile deniz manzaralarını ve tarihini resmetmiştir.

#### **Osmân Nuri [Mîrlîva] (1839 ?, İstanbul – 1906 ?, İstanbul)**

1859'da Harbiye Mektebi piyade sınıfından mezun olmuştur. Mirat-ı Mekteb-i Harbiye'ye göre 1857'de Harbiye dördüncü sınıfındayken Sultan Abdülmecid'in sarayına yaver ve ressam olarak alınmıştır. Abdülaziz döneminde de devam eden bu görevi sırasında miralaylığa kadar yükselmiştir. 1882'de Mekteb-î İdadi-i Şahane'de, 1888'de mîrlîva olarak Harbiye'de, 1892'de Mekteb-î İdadi-i Şahane'de, 1898'de Kuleli İdadisi'nde resim öğretmenliği yapmıştır.

Albert Laurens. Upon his return to Turkey in 1928, he taught art at a number of schools. Having participated regularly in the Painting and Sculpture Exhibitions organized by the Association of Independent Painters and Sculptors, Akdik joined the Country Tours in the 1940s and continued to produce works in Anatolia. After 1951, he taught painting and calligraphy at the Academy of Fine Arts. While Akdik adheres to an academic style in his portraits, landscapes and still life paintings in oil, his watercolor scenes of İstanbul and Anatolia reflect an Impressionist influence.

#### **Tâhsîn Sîret [Diyarbakırlı] (1874, Diyarbakır – 1937, İstanbul)**

After having completed his primary and secondary military education in Diyarbakır, Tahsin Siret arrived in İstanbul and attended the Army College. During his years of enrollment at the War Academy, he found the opportunity to work with Hoca Ali Rıza and began producing his first seascapes. He graduated in 1895 with the rank of Cavalry Lieutenant. In 1902, during the period in which Osman Hamdi Bey acted as the Director of İstanbul Archaeological Museum, he attended the Academy of Fine Arts (Sanayi-i Nefise) for a short while. He served at the studio of the General Staff until 1918 with the rank of captain in 1906 and major in 1914. Siret, who also taught art at the Beyoğlu Jewish School, is recognized for his seascapes and his depictions of naval history in pencil, gouache, watercolor and oil.

#### **Osmân Nuri [Mîrlîva] (1839 ?, İstanbul – 1906 ?, İstanbul)**

Osmân Nuri graduated from the Infantry section of the War Academy in 1859. According to the records of the War Academy, while he was in this fourth year in 1857, he was appointed as aide-de-camp and painter to the court of Sultan Abdülmecid. While carrying this position, which he continued to hold during the reign of Abdülaziz, he was promoted to the rank of Colonel. He taught art at Mekteb-î İdadi-i Şahane (Military College) in 1882, at the War Academy as Major General in 1888, at Mekteb-î İdadi-i Şahane in 1892, and at the Kuleli Military College in 1898.

## Kaynakça

BAŞARAN, Serdar, "Osmanlı'nın Son Döneminde Asker Ressamlar: Fahri Kaptan'ın Denizlerinde", s. 67, *Toplumsal Tarih*, sayı: 149, Mayıs 2006.

BÉNÉZIT, E., *Dictionnaire Critique et Documentaire des Peintres, Sculpteurs, Dessinateurs et Graveurs de Tous les Temps et de Tous les Pays*, Paris: Editions Gründ, 1999.

BOYAR, Pertev S., *Türk Ressamları, Hayatları ve Eserleri*, Ankara: Jandarma Basımevi, 1948.

CEZAR, Mustafa, *Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi*, İstanbul: Erol Kerim Aksoy Kültür Eğitim Spor ve Sağlık Yayınevi, 1995.

GERMANER, S., Z. İNANKUR, *Oryantalıstlerin İstanbulu*, İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2002.

İSLİMYELİ, Nüzhet, *Asker Ressamlar ve Ekoller*, Ankara: Asker Ressamlar Sanat Derneği Yayınları No: 1, 1965.

İŞİPEK, Ali Rıza, *İstanbul Deniz Müzesi Resim Koleksiyonu*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2004.

KÜRKMAN, Garo, *Armenian Painters in the Ottoman Empire*, İstanbul: Matusalem Publications, 2004.

MAHİR, Bânu, *Topkapı Sarayı Müzesi Resim Galerisiındaki Eserleriyle Joseph Schranz*, İstanbul: Topkapı Sarayı Müzesi Yıllık No: 3, 1988.

PAPAS, Athanasios, *19. ve 20. Asırda İstanbul Rum Profan ve Dini Ressamları*, Atina: 1989 (Rumca).

RENTA, G., T.EROL, A. TURANİ, K. ÖZSEZGİN, M. ASLIER, *Histoire de la Peinture Turque*, Genève: Palasar S.A., 1988.

RENTA, G., T. EROL, *Başlangıçından Bugüne Çağdaş Türk Resim Sanatı Tarihi (Cilt 1)*, İstanbul: Tiglat Basımevi, 1980.

TANSUĞ, Sezer, *Çağdaş Türk Sanatı*, İstanbul: Remzi Kitabevi Yayınları, 1968.

THIEME, U., F. BECKER, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart: unter Mitwirkung von 300 Fachgelehrten des In- und Auslandes*, Leipzig: Seeman, 1999.

Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi (Cilt 1, 2, 3), İstanbul: Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 1997.

## Sources

BAŞARAN, Serdar, "Osmanlı'nın Son Döneminde Asker Ressamlar: Fahri Kaptan'ın Denizlerinde", s.67, *Toplumsal Tarih*, sayı: 149, Mayıs 2006.

BÉNÉZIT, E., *Dictionnaire Critique et Documentaire des Peintres, Sculpteurs, Dessinateurs et Graveurs de Tous les Temps et de Tous les Pays*, Paris: Editions Gründ, 1999.

BOYAR, Pertev S., *Türk Ressamları, Hayatları ve Eserleri*, Ankara: Jandarma Basımevi, 1948.

CEZAR, Mustafa, *Sanatta Batı'ya Açılış ve Osman Hamdi*, İstanbul: Erol Kerim Aksoy Kültür Eğitim Spor ve Sağlık Yayınevi, 1995.

GERMANER, S., Z. İNANKUR, *Oryantalıstlerin İstanbulu*, İstanbul: Türkiye İş Bankası, 2002.

İSLİMYELİ, Nüzhet, *Asker Ressamlar ve Ekoller*, Ankara: Asker Ressamlar Sanat Derneği Yayınları No: 1, 1965.

İŞİPEK, Ali Rıza, *İstanbul Deniz Müzesi Resim Koleksiyonu*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2004.

KÜRKMAN, Garo, *Armenian Painters in the Ottoman Empire*, İstanbul: Matusalem Publications, 2004.

MAHİR, Bânu, *Topkapı Sarayı Müzesi Resim Galerisiındaki Eserleriyle Joseph Schranz*, İstanbul: Topkapı Sarayı Müzesi Yıllık No: 3, 1988.

PAPAS, Athanasios, *19. ve 20. Asırda İstanbul Rum Profan ve Dini Ressamları*, Athens: 1989 (in Greek).

RENTA, G., T.EROL, A. TURANİ, K. ÖZSEZGİN, M. ASLIER, *Histoire de la Peinture Turque*, Genève: Palasar S.A., 1988.

RENTA, G., T. EROL, *Başlangıçından Bugüne Çağdaş Türk Resim Sanatı Tarihi (Volume 1)*, İstanbul: Tiglat Basımevi, 1980.

TANSUĞ, Sezer, *Çağdaş Türk Sanatı*, İstanbul: Remzi Kitabevi Yayınları, 1968.

THIEME, U., F. BECKER, *Allgemeines Lexikon der bildenden Künstler von der Antike bis zur Gegenwart: unter Mitwirkung von 300 Fachgelehrten des In- und Auslandes*, Leipzig: Seeman, 1999.

Eczacıbaşı Sanat Ansiklopedisi (Volumes 1, 2, 3), İstanbul: Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, 1997.