

Osmanlı Donanması'ndaki Yerli İmkânlarla Bir Muharebe Gemisi İnşa Deneyimi: *Abdülkadir*

*A Battleship Building Experience with Local Capabilities
in the Ottoman Navy: Abdulkadir*

Evren MERCAN*

Öz

1897 Osmanlı - Yunan Harbi'nin acı deneyimi 93 Harbi sonrası kıyı savunma odaklı Osmanlı Donanması'nın operasyonel yetersizliğini gün yüzüne çıkarmıştı. Bu yetersizliğin karşısında Osmanlı devlet ricali iddialı bir donanma programını hayata geçirerek bununla başa çıkmaya çalıştı. Donanma programının içeriğinde yurtdışından temin edilecek muharebe gemisi, kruvazör ve muhrip dışında devletin kendi imkân ve kaynaklarıyla Tersâne-i Âmir'e bünyesinde inşa edeceği bir muharebe gemisi projesi de bulunmaktaydı. Daha sonra Abdülkadir ismi verilecek 8,100 tonluk 103 metre boyundaki bu devasa platform, Osmanlı donanma envanterindeki en güçlü harp gemisi olması hasebiyle iddialı bir projeye karşılık gelmekteydi. Uzun bir sürenin ardından tersane bünyesinde inşasına girilen ilk büyük evsafa muharebe gemisi olan Abdülkadir, uzun süren inşa dönemi teknik ve maddi yetersizliklerin yanında, idari karmaşa ve plansızlık yüzünden tamamlanamamış; yıllarca gövde iskeletiyle kızakta atıl kalmıştı. Nihayetinde 1906'da inşası durdurulmak zorunda kalmış, 1909'da gemi hurdaya ayrılmıştı. İnşası tamamlanabilseydi Osmanlı Donanması'nın caydırıcılığına belirgin katkı sağlayacak olan Abdülkadir'in bir fiyasko ile sonuçlanan inşa süreci dönemin siyasi, askerî ve iktisadî durumunun da tecessümü gibidir.

* Dr. Öğr. Üyesi, Millî Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürlüğü, Harp Tarihi Anabilim Dalı, İstanbul, Türkiye, ORCID: 0000-0002-4750-9221, eposta: EMERCAN@msu.edu.tr.

Geliş Tarihi / Submitted: 31.05.2022

Kabul Tarihi / Accepted: 04.07.2022

This work is licensed under Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.



Anahtar Kelimeler: *Sultan Abdülaziz, Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Donanması, Muharebe Gemisi, Tersâne-i Âmire.*

Abstract

The bitter experience of the Greco-Turkish War in 1897 revealed the operational inadequacy of the Ottoman Navy that focused on coastal defence after the Russo-Turkish War of 1877–1878. The Ottoman decision-makers tried to deal with this problem by carrying out a challenging naval program. Apart from the battleships, cruisers, and destroyers to be purchased from abroad, there was also a battleship project, which was to be built in the Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire) with the empire's means and resources. This naval platform with a weight of 8.100 tons and a length of 103 meters, which would be named Abdulkadir, was a challenging project because it would be the most powerful battleship in the Ottoman navy. As the first battleship to be built in the Imperial Arsenal after a long time, the Abdulkadir could not be completed because of technical and financial inadequacies, as well as administrative problems. It remained on the dry dock for years. After all, the construction program had to be stopped in 1906, and the ship was scrapped in 1909. If the construction of the Abdulkadir could be completed, it would have made a significant contribution to the deterrence of the Ottoman navy. The construction process of Abdulkadir, which resulted in a fiasco, is the embodiment of the military and economic conditions of the mentioned period.

Keywords: *Sultan Abdülaziz, Sultan Abdülhamid II, Ottoman Navy, Battleship, Imperial Arsenal.*

Giriş

Sanayi Devrimiyle birlikte buhar makinesinin kıvılcımı ateşlediği bilhassa denizcilik alanındaki devrim sayılabilecek teknolojik ilerlemelere adapte olmaya çalışmak, 19'uncu yüzyıl Osmanlı Devleti'nin varlık yokluk mücadelesi içerisindeki en büyük imtihanı olmuştu. Özellikle zırhla kaplı muharebe gemileriyle ve çelikten imal kuyruktan dolma yivli toplarla birlikte en son teknolojiyi bünyesinde barındıran modern donanmaların teşkili tamamen mali güce, inşa ve idame altyapısı için ise önemli ölçüde sınaî kuruluşlarına, teknik bilgi ve beceriye ihtiyaç vardı. Osmanlı askerî tarihinin en kritik dönemeçlerinden biri sayılan 19'uncu yüzyılın son çeyreği, caydırıcı bir deniz gücünü arkasına alan Büyük Güçler yani Düvel-i

Muazzama'nın emperyalist uygulamalarının doruğunun sembolüydü. Devlet-i Aliyye'nin de bu çetin şartlar altında askerî ve ekonomik alanda esaslı reformlara giriştiği bir dönemi temsil etmekteydi.¹

19. yüzyılın ikinci yarısında yıpranmaya yüz tutmuş Osmanlı Devleti modernleşme treninin son vagonuna atlamak ve gelişmiş emperyalist ülkelerle teknolojik uçurumu azaltmak için bir dizi girişimde bulunmuştu. Münhasıran Sultan Abdülaziz'in tahta çıkmasıyla başlayan yeni dönemde, yurtdışındaki tezgâhlardan askerî ve endüstriyel gücün simgesi olan zırhlı muharebe gemileri tedarik edilerek Osmanlı Donanması'nın kuvvet yapısında çarpıcı bir sıçrama yaratılmıştı. Gelgelelim, başlı başına Tersâne-i Âmire bünyesinde modern bir harp sanayisi kurmak, en azından Avrupa tersanelerinden ısmarlanan gemilerin teçhiz ve tadilinde kendine yeterliliği sağlamak ve bu dönüşüme ayak uydurabilecek kifayette kalifiye personel yetiştirmek için hatırı sayılır iktisadî kaynaklara ihtiyaç vardı.² Sonunda, Osmanlı deniz gücünü, idari ve materyal nispetinde çağa uydurmanın bedeli kendi iktisadî kaynaklarının tazmin edemeyeceği düzeyde büyük bir finansal krize sebep olacaktı. Bir de Sultan Abdülaziz saltanatının bilançosunun ana gövdesini oluşturan, nicelik bakımından “birçok deniz gücü nezdinde gıpta edilecek bir kuvvetin” rüşünü ispat edeceği ilk muharebe olan 93 Harbi sırasında beklenen performansı bir türlü gösterememesi, finansal çöküntünün yanında halefleri huzurunda büyük bir hayal kırıklığı da yaratacaktı.³

93 Harbi sonrasındaki süreç, Sultan Abdühamid ve bahriye ricalini savaş sırasında Rus Donanması'nın torpido ve mayın harekâtının yarattığı ibret verici tecrübeler karşısında Sultan Abdülaziz'in pahalı ve kısa sürede etraflı bir modernizasyona ihtiyaç duyan donanması yerine kıyı savunmasını esas kabul eden, küçük, ucuz ama etkili bir donanma kurma yoluna sürüklemişti. Yine de 1880'lerden itibaren devletin içerisinde bulunduğu mali darboğaz ve büyük güçlerin diplomatik baskıları gölgesinde Tersâne-i

¹ Evren Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, Dergâh Yayınları, İstanbul, 2018, s. 10, 49.

² Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (çev. Ahmet Madenli ve Sertaç Canpolat), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 330.

³ Quintin Barry, *War in the East: A Military History of the Russo-Turkish War 1877-78*, Helion & Company Limited, West Midlands, 2012, s. 97.

Âmire’de sınırlı da olsa gemi inşa girişimlerinden bulunulmuştu. Bu gemi inşa projeleri arasında en göze çarpanı zırhlı firkateyn (İng. *ironclad*) olarak sınıflandırılan 8.100 tonluk, 103,6 metre uzunluğunda olması planlanan *Abdülkadir*’di. 1890 yılında Tersâne-i Âmire’ye sipariş edilen geminin inşaatı Ekim 1892’de başlamış, bir dizi sorundan dolayı 1897’de askıya alınarak nihayet 1911’de uzun süre tezgâhta durduktan sonra feshedilmek zorunda kalınmıştı. Bu çalışmada Osmanlı deniz harp tarihindeki en iddialı gemi inşa girişimden biri sayılan *Abdülkadir* muharebe gemisinin bir başarısızlık hikâyesine dönüşmesindeki sebepler aydınlatılmaya çalışılacaktır.

1. Arka Plan

Aslında 18’inci yüzyılın sonuna kadar Batılı ülkelerle Osmanlı arasındaki denizcilik teknolojilerindeki makas 19’uncu yüzyılın ikinci yarısındaki kadar açık değildi. Başta pruva hattı kalyonları (İng. *ship of the line*) olmak üzere önde gelen harp gemilerinin ahşaptan imal edildiği Yelken Devri’nin bu son demlerinde Tersâne-i Âmire’nin gemi inşa performansı küçümsenmeyecek kadar iyiydi. Öyle ki 1789-1798 yılları arasında Osmanlı tersanelerinde en büyüğü üç ambarlı, 1.200 mevcutlu, 47 metre uzunluğundaki 122 adet top taşıyan *Selimiye* kalyonu olmak üzere 45 parça gemi denize indirilmişti.⁴ Dönemin koşullarına göre modern sayılabilecek bu harp gemilerinin inşası için iki eski ahşap kuru havuzun yerine üç adet sabit taş havuz, İsveç modeli esas alınarak yeni bir tane kuru havuz⁵ dahi inşa edilmişti. Bu hummalı gemi inşa itkisinin arkasında yabancı uzmanlar nezaretinde Atlantik gemi inşa teknolojisi

⁴ Enver Ziya Karal, “Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar”, *Tarih Vesikaları*, 1941, 3:1, 1941-1942, s. 204.

⁵ Kuru havuz, gemilerin inşa, tamir, arma donanımlarının yapıldığı, tamamen susuz bir ortamda çalışmasına izin veren bir yapıdır. Kuru havuzların her iki tarafı da kapalı olup gemiler buraya bir kapıdan geçerek girerlerdi. Gemiler içeri alındıktan sonra kapaklar kapanır ve içerideki su boşaltılırdı. Daha sonra ahşap bloklar üzerine yerleştirilen gemilerin gövdesi havuzun tabanına göre sabitlenerek yerleştirilirdi. Osmanlı Donanması için böyle bir yapıya olan ihtiyaç ilk defa 1780’lerde ortaya atılmıştı. İlk aşamada proje Fransız ekip ile yürütüldüyse daha sonra İsveçli mühendislerin sunduğu planlar kabul edilmişti. Konuyla ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014, s. 112-120.

kopyalanması yatmaktaydı. Birinci seviyeden Atlantik üreticilerinin icatları⁶ İspanya'dan Venedik'e oradan da Akdeniz üzerinden Osmanlılara ulaşarak bu yeni icatları kendi filolarına teşkil ettirmekte kullanmışlardı.⁷

Ne var ki, muharebe gemilerinin neredeyse yeni bir görünüşe kavuştuğu Kırım Harbi sonrası süreçle birlikte deniz harbinin geleneksel prensiplerinde köklü değişimler geçirmeye başladı. Buhar makineleriyle teçhiz edilmiş *ironclad* olarak tabir edilen dövme demir zırhla kaplı harp gemilerinin muharebe sahnesinde boy göstermesiyle birlikte ortaya çıkan baş döndürücü hızdaki değişimler, Osmanlıların yerli üretim kabiliyetlerini aşamalı olarak kaybetmeye başladığı ve yurtdışından sınırlı teknoloji transferi ile yetinmek zorunda kaldığı bir dönemin kapısını aralamıştı. Bu da Sanayi Devrimi sonrası oluşan yeni teknolojik dalgaya ayak uydurma sorunu yaşayan Osmanlı Devleti'nin 1854 ve 1914 yılları arasında harp sanayininin tam manasıyla erimeye yüz tutmasıyla sonuçlanacaktı.⁸

19'uncu yüzyıl Osmanlı askerî denizciliği batılı emsalleriyle aşağı yukarı aynı teknoloji havuzundan beslense de iktisadî ve ekonomik imkân-kabiliyetler açısından hiçbir surette kabili kıyas değildi. Başta Sultan Abdülmecid olmak üzere Osmanlı askerî ekâbiri, endüstriyel devrimin ilk geniş çaplı çarpışmalarından biri sayılan Kırım Harbi'nden sonra yeni bir donanmaya ihtiyacın hâsıl olduğunu kavramış ve bu suretle Avrupa'daki en son teknolojiyi temsil eden harp gemilerini yakından takip etmişti.⁹ İktisadi ve sanayi bakımından yeni nesil gemileri inşa etme kabiliyetinden ve yerleşik bir denizcilik politikasından yoksun sayılan Osmanlı Devleti'nin elindeki yegâne seçenek acil kodlu mevcut güvenlik ihtiyaçlarına karşılık gelecek biçimde deniz harp platform ve teçhizatının

⁶ Fransız, İngiliz ve İsveç başta olmak üzere yabancı mühendislerin ya da teknisyenlerin Osmanlı gemi inşa sektörüne yaptığı katkılar yadsınmazsa da Müslüman ya da Gayrimüslim Osmanlı tebaası uzmanların da önemli işler yaptıkları ve bilhassa gemi mimarı, alet/donanım imalatçısı, marangoz, demirci hafif silah tamircisi, oymacı ve kuru havuz sıvacısı olarak faaliyet gösterdiğini teslim etmek gerekir. Daha geniş bilgi için bkz. Tuncay Zorlu, "III. Selim Osmanlı Deniz Gücü", (ed. Ekrem Işın) *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri*, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul, 2009, s. 39.

⁷ Jonathan Grant, "Osmanlı 'Gerilemesini' Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti'nde Askeri Teknolojinin Yayılması (15. Yüzyıldan 18. Yüzyıla Kadar)" (çev. Salim Ayduz), *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 2010, 19-20, s. 66.

⁸ Grant, *age*, s. 75.

⁹ Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, s. 60.

yurtdışından doğrudan temin edilmesi yöntemiydi. Sultan Abdülmecid döneminde başlatılan herhangi planlamaya tabi tutulmadan tesadüfi bir birikimle teşkil edilen donanmanın kuvvet yapısı, Sultan Abdülaziz döneminde büyük bir ivme kazanmış ve hatta 1874 yılında Avrupa donanmaları arasında salt materyal bazında üçüncü sıraya yükselmişti.¹⁰

Bu minvalde Osmanlı karar alıcıları nazarında yerli harp sanayini kurup işleterek para ve zaman kaybetmektense en son teknolojiye sahip harp gemisi ve silahları ülke dışından tedarik etmek çok daha kolay ve basit bir hâle gelmişti. Böylece Sultan Abdülaziz Dönemi'yle zirve yapan oldukça iddialı sayılabilecek dış tedarik yöntemi, Osmanlı'yı eldeki ithal donanmasını faal durumda tutabilmek için gereken yedek parça ve silahlarda tamamen dışa bağımlı bir ülkeye dönüştürmüştü. Hatta filoyu aktif hizmette tutabilmek adına Tersâne-i Âmire'ye 200 İngiliz işçinin istihdam edilmesi, bu dışa bağımlılığın oranını arttırmakta oldukça etkili olmuştu. Mütemediyen artan dışa bağımlılığın ortaya çıkardığı bu dezavantajlı durum istikrarsız bir maliyenin çöküşünü hazırlamakla kalmamış, ayrıca eldeki deniz gücüyle 93 Harbi'nde Osmanlı'nın bekasına yönelik en büyük tehdit olarak karşısına çıkan Rusya'ya karşı büyük bir hezimet yaşanmasında bir pay sahibi olmuştu.¹¹ Bunun yanında yurtdışında donanım ve teknolojik transferi edinmeye çalışan Osmanlı Devleti, siyasi baskı ve şantajlar dışında devamlı uyumsuz sistemler, yedek parça ve tersanede gemi inşa zorluklarına maruz kalmaktaydı. Bu da donanmanın bir harekâtı icra etme noktasında temel yapı taşlarını oluşturan harp gemileri, üsler, personel ve sair altyapının teşkilinde eldeki sınırlı sınai ve iktisadi kaynaklarla Osmanlı'nın altından kalkamayacağı sorunlarla yüzleşmesini beraberinde getirmekteydi.¹²

Yine de 93 Harbi'nin askerî, mali ve siyasi hezimetleriyle yüz yüze kalan Sultan Abdülhamid'in Düyûn-ı Umûmiye¹³ üzerinden Demokles kılıcı

¹⁰ British Documents on the Origins of the War 1898-1914: The Near East: the Macedonian problem and the annexation of Bosnia, 1903-9, Ed.: George Peabody Gooch, Harold William Vazeille Temperley, Vol. V., H.M. Stationery Office, London, 1928, s. 40.

¹¹ Mercan, age, s. 65.

¹² Karl Wilhelm Augustus Darr, "The Ottoman Navy 1900-1918: A study of the Material Personnel and Professional Development of the Ottoman Navy from 1900 through the Italian, Balkan, and First World Wars", Master Thesis University of Louisville, 1998, s. 2-3.

¹³ 1881 yılında Osmanlı borçlarının uzun vadeli olarak yeniden düzenlenmesi

misali Düvel-i Muazzama'nın baskısını her daim ensesinde hissettiği bir dönemde donanmanın ıslahının bir öncelik olmadığı muhakkaktır. Fakat bu yeni şartlar içinde küçülmeye yüz tutan Memâlik-i Mahrûse'nin sınırlarını korumanın gerekliliği, aslan payının orduya verildiği ve donanmanın da dışında tutulmadığı bir reorganizasyon sürecinin fitilini ateşlemişti. Osmanlı Devleti'nin mali krizlerle boğuştuğu bu çetin şartlar altında Sultan Abdülhamid ve askerî ekâbiri, büyük meblağlar yutma potansiyeline sahip donanmanın kuvvet yapısını daha gerçekçi bir temele oturtma niyetindeydi. Bunun için o sıralar Yelken Devri'nden beri kemikleşmiş geleneksel deniz harbi mefhumuna “modern bir yaklaşım” getiren Fransız menşei *Jeune École* doktrini¹⁴ tüm dünyayı etkisi altına almış ve Osmanlı Devleti de bundan etkilenecek torpidobot, muhrip,

(konsolidasyonu) için yabancı alacaklılar konsorsiyumu olarak kabul edilen “Düvün-u Umûmiye İdaresi” kurulmuştu. Alacaklılar tarafından yönetilen bu idarenin, Osmanlı bürokrasisi içinde bağımsız bir karaktere sahip olması, askerî harcamaların denetlenmesi ve gerektiğinde askerî taleplerin dış borçlarla finanse edilmesi sonucunu ortaya çıkararak Osmanlı karar alıcılarının otoritesini zaafa uğratan bir role büründüğünü açıkça göstermektedir. Donald Quataert, *The Ottoman Empire 1700-1922*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, s. 71.

¹⁴ İngiltere'nin kurmuş olduğu sömürge ve deniz tekeli yıkmaya yönelik Fransız Amiral Théophile Aube'nin uygulamaya koyduğu bu doktrin, O yıllarda popülerliği zirve doğru giden torpidobot ve kruvazör gibi en modern platformlara bel bağlamaktaydı. Metaforik olarak yeni bir anlayışı temsil eden *Jeune École* doktrininin temeli, yetenekli ve daha büyük savaş gemisi filosu ile mücadele için iyi donanımlı, küçük birimlerin savunmaya yönelik kullanılması görüşüne dayanıyordu. Her iki tarafı keskin bir bıçağı andıracak şekilde bir tarafıyla torpidobot filotillalarıyla kıyıların düşman muharebe gemilerine karşı savunulmasına ilişkin prensip ön plana çıkarılırken diğer tarafıyla da rakibinin yumuşak karnı sayılan açık deniz ticaret filolarına karşı “ticaret harbi” (Fr. *Guerre de Course* / İng. *Commerce Raiding*) yöntemiyle İngiltere'nin kolonyal gücünü dize getirmek amaçlanıyordu. 1880'li yıllarda demir zırhlı muharebe gemilerinin etkinliğinin sorgulanmaya başlandığı “belirsizlik döneminde” (İng. *the Era of Uncertainty*) geleneksel deniz harbinin öğretilerini değiştirme potansiyeli taşıyan bu doktrin, ikincil sıklettteki donanmalar için bir can simidi olarak görülmüştü. Nitekim *Jeune École* doktrini, Almanya, İtalya, Avusturya ve hatta Japonya gibi İngiltere'nin deniz gücü karşısında duramayacak ülkelere sahip oldukları iktisadî ve sanayi kapasitesi nispetinde kendi jeopolitik tehditlerini bertaraf etme noktasında düşünsel bir arketip sundu. Osmanlı Devleti de bu düşünsel furyanın kıyı savunma yönünden bir nebze etkilendi ve kendi ihtiyaçlarına göre bu fikri uyarlayarak torpido, denizaltı ve kruvazör odaklı bir kuvvet yapısı teşkil etti. Bkz. Arne Roksund, *The Jeune École: The Strategy of the Weak*, IDC Publisher, Leiden, 2007, s. 8: Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, s. 52, 80,89, 92, 93.

denizaltı ve kruvazörlerden müteşekkil kıyı savunma odaklı bir donanma kurma yoluna gitmişti.

Ne var ki, kıyı savunması merkezli çekirdek bir donanma kurulma girişimi, Osmanlı donanma kurmaylarını muharebe gemisi temin etmeye dönük planlamalar yapmaktan alıkoymamıştı. Özellikle 93 Harbi'nden beri hassasiyetle uygulanan kıyı savunma doktrinine ait korvet, gambot ve torpidobotlarla Ege Denizi ve Karadeniz'de kurulacak alan hâkimiyeti ve buna mukabil deniz kontrolünde fark edilir düzeyde yetersiz kalınacağı kanaati, Bahriye Erkân-ı Harbiye heyeti tarafından göz önünde bulundurulmuş bir stratejik açmazdı. Bu yüzden bahriye ricali, uygun şartlar oluştuğu takdirde Tersâne-i Âmire imkânlarıyla bir zırhlı harp gemisi inşa edilmesi fikrine daima sıcak bakmıştı.¹⁵

2. Abdülkadir Muharebe Gemisi Projesi

Osmanlı Devleti'ni eldeki kısıtlı imkânlarla gemi inşa etmeye iten en önemli faktörlerden biri aynı jeopolitiğin dinamikleri paylaştığı Rusya ve Yunanistan'ın¹⁶ "...sefain-i harbiye i'mâlâtınca yevmen fe-yevmen iktisâb-ı terakkiyât ile kuvve-i bahriyelerini teksîr eylemekte oldukları ve kendi tersânelerinde geceli gündüzlü çalışıldıktan mâ'adâ Avrupa'ya da sipârişleri vukû' bulmakta idiği..."¹⁷ ile ilgili benzeri istihbaratın Bab-ı Ali'ye ulaşmasıydı. Osmanlı bahriye ricali eldeki donanmanın harekât yetenekleri sınırlı kuvvet yapısıyla mücavir deniz alanlarını çevrelemiş rakipleriyle baş edemeyeceğinin farkındaydı. Bu yüzden donanmanın etraflı bir ıslahattan geçirilmesi gerektiği kanaati ağır basmaktaydı. Gerçekten de Tersâne-i Âmire'deki kazanhaneler büyük ve kuvvetli gemi kazanları imal edebilecek düzeyde değildi. Ayrıca tersanede çelik zerre (zırh) levhaları imal edebilecek fırın ve fabrikanın bulunmaması bir yana ayrıca yeni sistem zırhlı harp gemisi için makine yapacak kabiliyete bile erişilememişti. Bu eksiklikleri

¹⁵ Mercan, age, s.200.

¹⁶ 1885 yılında Yunanistan, Hydra sınıfından 4.800 tonluk üç yeni zırhlı fırkateyn (*ironclad*) Fransız Société Nouvelle des Forges et Chantiers de la Méditerranée Tersanesi'nden sipariş etti. Adını Spetsai adasından alan ilk gemi 26 Ekim 1889'da denize indirildi ve 1892'de *Septsai* ve kızak kardeşi gemiler olan *Hydra* ve *Psara* Yunan Donanması'na teslim edildi. Gemilerin teknik detayıyla ilgili bkz. Robert Gardiner, *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, London, Conway Maritime Press, 1979, s. 387.

¹⁷ BOA, Y. MTV. 27/106, 15 Eylül 1887.

ivedilikle kapatmak maksadıyla Avrupa'dan yüz elli takım makine temin edilmiş ve bunlar sayesinde kazanhanede “*kemâl-i sür'at ve suhûletle*” kazanlar imal edilirken, çelik fabrikasında da zırhlı gemiler ve torpidobotlar için çelik imali gerçekleştirilebilmişti. Lakin birkaç kıta harp gemisinin inşa edilebilmesi ve akabinde donatılması için Bahriye Nezareti Bab-ı Ali'den aydan aya 25 bin liralık bir ödeneğin düzenli olarak hazineye bahriyeye aktarılmasını talep etmekteydi. Bahriye Nezareti ilk etapta Tersâne-i Âmire'nin inşa yeteneklerini günün şartlarına uyarlamak için talep ettiği bu meblağı 18 Mayıs 1887 tarihinde Bab-ı Ali'ye bir mazbata ile iletse de bundan hiçbir surette sonuç alınmamıştı.¹⁸ Akabinde Şurayı Bahriye heyeti, Bab-ı Ali'den bir türlü temin edilemeyen tahsisata ilişkin 15 Eylül 1887 tarihinde yeni bir mazbata tanzim ederek acı reçete halinde gerekçelerini iletmekten geri durmamıştı. Bahriye Nezareti Tersâne-i Âmire tezgâhlarında yeni sistemde bir zırhlı harp gemisinin inşa edilebilmesi ve donatılması için daha önceden bahsi geçen aydan aya 25 bin liranın “*fevka'l-âde suretle*” ödenmesi mecburiyeti altı çizilerek vurgulamıştı.¹⁹

İçeride ciddi bir bürokratik karmaşa ve mali yetersizliklerle boğuşan Bahriye Nezareti, dışarıda bilhassa Avrupa'daki yeni nesil harp gemisi teknolojilerini yakın takibe almayı ihmal etmemişti. Hatta Avrupalıların en son itibar ettiği sistemde tamamen çelikten inşa edilmiş, oldukça süratli seyir yapabilen ve su hattında (tavlon güverte) zırh kuşak korumaya sahip bir zırhlı kruvazör modeli ve resmi Sultan Abdülhamid'e takdim edilmişti. Ayrıca Bahriye Nezareti'nde bu tarz bir kruvazör modeli çıkarılarak, Tersâne-i Âmire'de hangi mevkide inşa edileceği ile ilgili fizibilite çalışması da müzakere edilmişti.²⁰

Bu çalışmaların yanında bir yandan da bahriye erkân ve zabitanından müteşekkil bir komisyon kurularak Avrupa'daki önde gelen fabrikalardan yurtdışı tedarik yöntemiyle satın alınacak zırhlı kruvazör arayışına

¹⁸ BOA, Y. MTV. 27/106, 15 Eylül 1887.

¹⁹ Şurayı Bahriye'de tanzim edilen mazbatanın en vurucu kısmı “...*devlet-i müşârin-ileyhânın terakkîyât-ı bahriyelerine karşı donanma-yı hümâyûnun hâl-i hâzırı gibi acınacak bir halde kalması ve adedinin tezyîd edilememesi ve müzâyaka idâresinde bunca meşakkat ve külfet ihtiyârıyla ıslâh ve tanzîm edilmiş olan fabrika-i hümâyûnların iktitâf-ı semeresine muvaffak olunamaması...*”. Detay için bkz. DMA, MKT. 568/28, 15 Eylül 1887.

²⁰ BOA, Y. PRK. ASK. 26/44, 19 Nisan 1885.

girilmişti. Bunlar arasında İngiltere'deki Palmers Firması'nın teklifi dikkat çekiciydi. Geminin evsafını ve detaylı resimlerini içeren bir rapor mezkûr komisyonun tarafından hazırlanarak bizzat Sultan'a takdim edilmişti. Osmanlı Bahriyesi'nde görevli İngiliz müşavir subay Henry Felix Woods Paşa²¹ (1843-1929) ile İngiltere'deki Amiral Hornby'nin²² yürüttüğü süreçte Palmers Fabrikası'ndan zırhlı kruvazöre ilişkin oldukça detaylı bir tarifname alınmıştı. Bu tarifnameye göre kruvazör 430 kadem (103,6 metre) uzunluğunda, 65 kadem (19,8 cm) eninde, güvertesi iki pus (beş cm) kalınlığında zırh ile kaplı, 11 bin beygirlik makinelerle 18 mil sürat yapabilmekte ve muhtelif çapta toplamda 30 adet top taşımaktaydı. Gelgelelim, Palmers Fabrikası tarafından inşa edilecek olan kruvazörün Bahriye Nezareti'ne sunulan silah, donanım ve sair özellikleriyle birlikte toplamda 595 bin sterlinlik bir fiyata mâl olması, Osmanlı Devleti'ni mevcut iktisadî durumu hesaba katıldığında daha uygun bir alternatif arayışına yöneltmek zorunda bırakmıştı.²³

1890'ların başından itibaren Devlet-i Aliye üzerinde denizlerde artan tehdit algısına paralel olarak ve “*kuvve-i bahriyenin tezyidinin*” Sultan II. Abdülhamid nezdinde de önem kazanmasıyla birlikte Tersâne-i Âmire imkânlarıyla yeni sisteme göre bir zırhlı harp gemisi inşa edilmesine karar

²¹ 1869 yılının sonlarında Bahriye Mektebi'nde muallimlik yapmak üzere kaymakam rütbesiyle Osmanlı Bahriyesi'nin hizmetine giren Henry Woods'a, bir süre “Woods Bey” olarak anıldıktan sonra amirallik rütbesi tevdi edilerek Sultan Abdülhamid'in en önemli donanma danışmanlarından biri oldu. Oldukça renkli yaşamıyla ilgili bilgi için bkz. Sir Henry Felix Woods, *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Yelken Matbaası, İstanbul, 1976.

²² Bahsi geçen kişi İngiliz Kraliyet Bahriyesinde Büyük Amiral rütbesinde görev yapan Sir Geoffrey Thomas Phipps Hornby (1825-1895) olmalıdır. Kendisi Kraliyet Donanması'nın modernizasyonu ve nicelik bakımından Fransız Donanması'nı ablukaya alıp imha edebilecek düzeye erişmesini iştiaqla savunanlardandı. Bilhassa imparatorluğun ulaştırma hatlarını korumakta çok daha fazla kruvazöre ihtiyaç bulunduğunu her fırsatta dile getirmekteydi. Detaylı bilgi için bkz. Andrew Lambert, *Admirals: The Naval Commanders Who Made Britain Great*, Faber and Faber Ltd, London, 2008, s. 330-372.

²³ BOA, Y. PRK. ASK. 64/3, 6 Eylül 1890. Robert Gardiner 1890 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin harp filosu envanterindeki eski gemilerin modernizasyonunu, iki yeni 10.800 tonluk Fransız Hoche sınıfı zırhlı firkateyn, kruvazör ve daha ufak tonajlı harp gemilerini içeren geniş çaplı bir donanma programını ilan ettiği iddia etmektedir. Ona göre bu iddialı program 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin sınırlılıklarına toslayacak ve hiçbir surette uygulamaya konulmayacaktı. Bkz. Robert Gardiner ve Randal Gray, *Conway's All the World's Fighting Ships:1906-1921*, Naval Institute Press, Annapolis, 1985, s. 387.

kılınmıştı. Nitekim Bahriye Nazırı Hasan Paşa, Yunanlıların Fransa'dan aldığı zırhlılardan daha mükemmel surette 340 kadem (129 metre) uzunluğunda en az 18 mil sürat yapabilecek “zırhlı kruvazör” sınıfında bir gemiyi, Tersâne-i Âmire'nin kaynaklarının maksimize edilmesi suretiyle üç senede 300 bin lira bütçe ile inşa edeceğini öngören bir planı Sultan'a sundu. Ayrıca Hasan Paşa, Yunan muadiline göre çok daha ucuza mâl edileceği düşünülen bu zırhlı kruvazörün inşası için de ilk etapta 40 bin liranın hazinece uygun görüldüğü takdirde karşılanması talep ediliyordu.²⁴

Nihayetinde birçok defa tadil edilecek olan nihai planlama mucibince 8.100 tonluk, 103,6 metre uzunluğunda, 19,8 metre eninde, 18 knot sürat yapabilecek, Harvey nikel çelik zırhla mukavim, “zırhlı firkateyn”²⁵ ayarında bir muharebe gemisi inşası için kollar sıvanmıştı.²⁶ 3

²⁴ BOA, Y. PRK. ASK. 83/16, 25 Haziran 1892.

²⁵ İlginç bir biçimde ağırlıklı Bahriye Nezareti'ne ait hem Deniz Müzesi Arşivi hem de Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde tespit edilen belgelerde Tersane-i Amire'de inşa edilen *Abdülkadir* harp gemisiyle ilgili “zırhlı firkateyn” ve “zırhlı kruvazör” tanımlamaları yapılmaktadır. Gerçekte her iki gemi sınıfı da birbirinden oldukça farklı görev gamı ve teknik özelliklere sahip olması hasebiyle birbirlerine karıştırılmaları pek de mümkün gözükmemektedir. Zira zırhlı firkateyn, 1860'lardan itibaren açık denize uygun, dövme demir zırha sahip “ironclad warship” olarak sınıflandırılan ilk nesil zırhlı muharebe gemisidir. 1890'ların başından itibaren çelik zırhlı muharebe gemilerinin ortaya çıkışıyla birlikte kısa sürede iptidai hâle gelecekerdi. Diğer yandan zırhlı kruvazör güverteden omurgaya kadar uzatılan muhtelif kalınlıkta dikey çelik zırh kuşağına sahip, kıyı savunmasının yanında düşmanın deniz intikal hatlarına sızılması ve ticaretine karşı akın harekâtı geliştirmesinde kullanılan müstakil platformlardı. Zırhlı kruvazörlerin ilk örneklerden biri 1888'de Fransa'da inşa edilen 114 metre uzunluğunda ve 6.300 ton ağırlığındaki *Dupuy de Lôme*'du. *Abdülkadir* projesi muhtemelen ilk etapta zırhlı firkateyn olarak planlandıktan sonra ilerleyen süreçte bir zırhlı kruvazöre dönüştürülmüş olmalıdır. Ayrıca konuyla ilgili Türkçe ve İngilizce Wikipedia'da verilen bilgileri, belirtilen dipnotlardaki fahiş hatalar yüzünden sıhhatli olarak ele almak katıyetle mümkün değildir. Bilgi için bkz. Anthony Preston, *Cruisers: An illustrated History 1880-1980*, Arms and Armour Press, London, 1980, s. 9-10. *Abdülkadir*'in zırhlı firkateyn olarak anıldığı belgelere örnek için bkz. BOA, Y.MTV. 181/5, 20 Ağustos 1897; BOA, BEO. 1297/97265, 27 Aralık 1897; BOA, Y.MTV. 258/48, 23 Mart 1904. Zırhlı kruvazör olarak tanımlananlar için bkz. BOA, Y.MTV. 71/120, 7 Aralık 1892; BOA, Y.MTV. 73/23, 24 Aralık 1892. Harp gemileri konusunda geniş çaplı veri tabanına sahip hem Conway's All the World's Fighting Ships 1860–1905 kitabında hem de Navypedia internet sitesinde de *Abdülkadir* “battleship” yani “muharebe gemisi” olarak sınıflandırılmaktadır. Bkz. http://www.navypedia.org/ships/turkey/tu_bb_abdul_kadir.htm, erişim 20.05.2022.

²⁶ Bernd Langensiepen and Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London, 1995, s. 140; Gardiner, *Conway's All the World's Fighting Ships 1860–1905*, s. 391.

Ekim 1892 yılında Tersâne-i Âmire’de Camialtı mevkiinde kızığa konulan ve daha sonra *Abdülkadir* ismi²⁷ verilecek olan geminin ilk zamanlarda verimli ilerleyen inşaat süreci Sultan Abdülhamid’e “*tezgâhta hâl-i hazırda inşasını gösterir resimlerle*” birlikte arz edilmekteydi.²⁸

3. İnşa Sürecini Sekteye Uğratan Etmenler: Mali ve Bürokratik Yetersizlikler

Bu denli geniş çaplı ve iddialı bir projeye birlikte eş zamanlı olarak Tersâne-i Âmire’de Valide Kızıği’nda 4.050 tonluk *Hüdâvendigâr* kruvazörü, İzmit Tersanesi’nde ise *Medine* ve *Şadiye* adlı iki kıta demir ve ahşaptan mücehhez kompozit gövdeli kruvazörlerle birlikte ayrıca sekiz kıta ahşap korvet inşa etme girişiminden bulunulması başlı başına bir hataydı. Zira ahşap korvetler hariç kızaktaki gemilerin toplamda inşa bedeli olan 880 bin liralık tutarın “*hazîne-i mâliyece*” bir türlü havale edilememesi yüzünden devlet ciddi zarara maruz kalmakta ve hatta bu mevzunun çözümüne yönelik devamlı “*bi’z-zarûre hâkîpây-i hümayûn-ı hazret-i hilâfetpenâhîyi tasdî’a dahi cür’et*” edilmekteydi. Nitekim gemilerin inşası için gereken ve dışarıdan temin edilen “*eşvâ esmânının*” peşin ödenmediği takdirde, tüccarların kendi malına ona göre fiyat talep ettiği, bu sebeple de devletin yüzde yirmi beş veya daha yüksek oranda daha fazla para ödediği durumlar sıklıkla vakiydi.²⁹

Bu pürüzlere rağmen kızak üzerindeki *Abdülkadir* zırhlısının inşa çalışmaları ilk başta oldukça aktif bir şekilde yürütülürken 1897 Osmanlı-Yunan Harbi’den sonra ödenek yetersizliği yüzünden mütemadiyen sekteye uğramaktaydı. İşin gerçeği şu ki Tersâne-i Âmire ve İzmit tezgâhlarında

²⁷ Sultan Abdülhamid’in Bidâr Kadınefendi’den olma dördüncü oğlu Şehzade Mehmet Abdülkadir Efendi’nin (1878-1944) şerefine gemiye *Abdülkadir* isim verilmiştir. Bkz. J. Scott Keltie, *The Statesman’s Year-Book Statistical And Historical Annual Of The States of The World For The Years 1902*, The Macmillan Company, New York, 1902, s. 1133.

²⁸ BOA, Y. MTV. 73/23. 24 Aralık 1892. Resim için bkz. EK-3. Hakikaten de Mabeyn-i Hümayûn ile Bahriye Nezareti arasında cereyan eden yazışmalara bakıldığında Tersâne-i Âmire’deki ihtiyaçlar ile harp gemilerinin durumunun Sultan Abdülhamid tarafından yakından takip edildiği anlaşılmaktadır. Envanterdeki harp gemilerinin teçhiz ve tadilinde ihtiyaç duyulan silah ve teçhizatın cins ve miktarı düzenli olarak Sultan’a bildirilmekteydi. Daha detaylı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid’in Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa*, Selenge Yayınları, İstanbul, 2022, s. 88.

²⁹ DMA, MKT. 913/47, 27 Kasım 1892.

bulunan zırhlı *Abdülkadir* ve *Hüdâvendigâr* firkateynleriyle sekiz kıta korvetin inşası ve sair donanımı için hazineden fevkalade bütçe nispetinde yıllık olarak ödenmesi adına Sultan Abdülhamid tarafından irade buyrulan 100 bin liralık tahsisattan tek bir kuruş bile ödenememişti. Daha henüz ödenmesi gereken tutarı dahi tahsil edemeyen Bahriye Nezareti'nin kızaktaki gemilerin inşalarının sürdürülebilmesi için hazineden 20 bin lira daha ilave ödenek talep ederek ayda 11 bin liradan toplamda 120 bin liranın ödenmesinde diretmesi, Osmanlı bürokratik yapısındaki kaotik duruma işaret etmesi bakımından mühimdir.³⁰ Sultan Abdülhamid'in bilindik kemer sıkma politikasına rağmen kızaktaki gemilerin bir an evvel inşa edilmesi için irade buyurduğu ödeneklerin kurumlar arası yoğun yazışma trafiğine takılarak bir türlü çıkarılamaması, iktisadî yetersizlikler dışında kendi içerisinde sorunlu ve hantal bir bürokrasinin de sonucuydu.

Bahriye Nazarı Hasan Paşa'nın Sultan Abdülhamid'e sunduğu teferruatlı bir raporda, Osmanlı'nın coğrafyasını kuşatan deniz alanlarında varlık sürdürebilmesi için mutlaka eldeki donanmanın tadili ve yenilerinin tedarik edilmesinin gerekliliğine işaret edilmekteydi. İstisnai olarak Çin-Japonya ve sonrasında İspanya-Amerika harpleri deniz gücünün ne denli önemli olduğunu sarih surette göstermişti. Hasan Paşa'ya göre Tersâne-i Âmire'de yeni nesil gemi ve toplarının imalatı pekâlâ mümkündü. Ancak Osmanlı Donanması'nın elini kolunu bağlayan "*tahsîsât-ı bahriyenin hiçbir düvel-i mu'azzama-i bahriye bütçelerine kıyâs kabul edemeyecek derecede mikdarı topu beş yüz elli bin liradan ibâret*" oluşuydu. Bu meblağdan bahriyeli askerlerin tayinatı, elbisesi ve bahriye heyetinin maaşları çıktıktan sonra donanmanın modernizasyonu için sarf edilecek ölçüde para kalmaması, Tersâne-i Âmire'de bırakın gemi inşayı eldeki gemilerin tamirinin dahi istenildiği düzeyde yapılamamasına yol açmaktaydı. İlk etapta Hasan Paşa, eldeki gemilerin ve inşa halindeki *Hüdâvendigâr* ve

³⁰ BOA, BEO. 1297/97265, 27 Aralık 1897. Tarihler 1903 yılını gösterdiğinde bile mesele hâlâ açığa kavuşmuş değildir. Öyle ki Tersane-i Amire'de inşa edilmekte olan Abdülkadir zırhlı firkateyni ile diğer üç kıta geminin inşa masrafları için gerekli olan 100 bin liranın hâlâ ödenmemesi, bunun fevkalade masraflardan olması hasebiyle Teçhizat-ı Askeriye Nezareti tarafından ödenmesi gerektiğine dair yazışma trafiği Osmanlı bürokrasisinin trajikomik durumuna iyi bir örnek teşkil eder. Bkz. BOA, BEO. 2017/151213, 9 Mart 1903.

Abdülkadir zırhlıları için top ve mühimmat teminine yönelik İngiliz Vickers ve Maxim fabrikalarının İstanbul'daki vekili Mr. Kapudan Norman'dan teklif almıştı. Bu teklifin yanında gemilerin kazan, makine ve topların Tersâne-i Âmire bünyesinde imalinde bu fabrikalardan nezaret etmesi için mühendisler gönderilmesi üzerine değerlendirmeler de yapılmıştı.³¹

1903 yılına gelindiğinde bizatihi Sultan Abdülhamid'in kendisinin dahliyle bile çözüme kavuşamayan bu bürokratik ve mali sorunların baskısı altında, zırhlı *Abdülkadir* ve muhafazalı kruvazör olarak inşa edilmesi planlanan *Hüdâvendigâr* projeleri, tam anlamıyla bir fiyaskoya dönüşmek üzeredir. İmalat Komisyonu'nun Şurayı Bahriye'ye 24 Kasım 1903 tarihinde sunduğu bir raporda, 1892 yılında inşasına girişilen *Abdülkadir* zırhlısının bu kadar uzun zaman zarfında yalnızca iskeleti inşa edilebildiği ve kısmen üstü zırh ile kaplandığı gerçeğiyle karşı karşıya kalınmıştı. İnşa sürecinde kaygı veren bir gelişme ise ağır işleyen çalışmalarla birlikte gemilerin “*inşaatına lâyıkiyle devam olunamamaktan dolayı mevzû' buldukları destgâh, tabak ve dikmeleri mürûr-ı zaman ile çürümekte olup tebdîl edilmediği takdîrde tehlike ve kaza vukû'u melhûz*” olacağına dönük vahamet kesp eden vaziyetti. Bu tehlike arz eden durumdan kurtulmanın ise tek yolu tezgâh ve kızakların ivedilikle tamiri ve gemilerin inşasının devamı için icap eden ödenğin bir an evvel tahsil edilmesi idi. Bunun için uzun süredir tahsili geciktirilen toplam kuruş cinsinden karşılığı 41.374.400 olan meblağın ödenmesi zaruriydi. Oysa bu zaman zarfında bu meblağın yalnızca 8.288.904 kuruşu “*Hazîne-i Celîle*”den alınabilmişti. Bahriyenin hazineден alacaklı olduğu 33.085.496 kuruşun bir süre daha ödenmemesi gemilerin hâlihazırdaki sıkıntılı durumu hesaba katıldığında bu zamana kadar sarf edilen meblağından da külliyen ziyan edilmesi demekti. Şurayı Bahriye heyeti, bu zamana kadarki

³¹ BOA, Y. MTV. 181/5. 20 Ağustos 1898. 1902 yılında yayımlanan bir başka çalışmada son zamanlarda Osmanlı Donanması'nın ıslahı ve kuvvetlendirilmesi için ciddi çalışmalar yapıldığında dair söylentilerin dolaştığı, bunun için Almanya ve İngiltere'deki gemi inşa firmalarından teklifler alındığından bahsedilmektedir. Aynı eserde Osmanlı Donanması'nın kuvvet yapısının geliştirilmesinde elle tutulur bir ilerleme kaydedildiğine dönük kanıt olmadığı, Osmanlı Donanması'nın bu haliyle dikkate değer bir güç olmadığını altı çizilmektedir. Şayet *Abdülkadir*'in inşası tamamlanırsa 6.700 tonluk *Mesudiye*'den sonraki en büyük harp gemisi olacağı ifade edilmektedir. Detaylı bilgi için bkz. Keltie, *The Statesman's Yearbook*, s. 1146.

harcamaların ve emeğin boşa gitmemesi için her iki geminin teknesinin denize indirilecek dereceye gelinceye kadar gerekli olan 8.169.240 kuruşun ivedilikle ödenmesini Maliye Nezareti'nden talep ediyordu.³²

Dönemin iktisadî şartları hesaba katıldığında talep edilen tahsisatın hazine tarafından karşılanmasının mümkün olmayacağı neredeyse kesin gibidir. Bundan dolayı kızaktaki gemi inşa projelerinin sübvansede edilmesi için gerekli olan tahsisat, Teçhizat-ı Askeriye Nezareti'ne "fevkalade bütçe" üzerinden ihale edilmişti. Ancak bu girişimin boşa çıkması neticesinde ilk olarak İdare-i Mahsusa'nın yıllık hâsılatı düşünölmüşse de kısa sürede bu gelir kaleminin de yeterli gelmeyeceği anlaşılmıştı. Bunun üzerine Maden, Ziraat ve hatta Orman nezaretlerine el atıldıysa da yine işe yarar bir sonuç elde edilememişti.³³

Zırhlı gemi inşa meselesinin gittikçe kurumlar arası bir krize yol açması üzerine Sultan II. Abdülhamid sürece bizzat müdahale ederek Bahriye Nezareti'nden "*Tersâne-i Âmire'de ve İzmid Destgâhları'nda derdest-i inşâ bulunan sefâinin bir an evvel ikmâl-i inşaatı lâzımeden bulunduğundan ona göre icâb-ı keyfiyetin ifâ ve ne vakte kadar hangisinin ikmâl olunabileceğinin bildirilmesini*" talep etmekteydi. Buna karşılık Bahriye Nazırı Hasan Paşa 23 Mart 1904 tarihli raporunda, 12 yıldır kızakta olan gemilerin inşasının tamamlanması için Sultan'a ihtiyaç duyulan meblağın ödenmesi şartı ile sonuçsuz bir kırsırdöngüye dönüşmek üzerine olan meseleye ilişkin kendince "bir çıkış yolu" sunmuştu. Hasan Paşa, Tersâne-i Âmire'de inşa olan zırhlı *Abdülkadir* ve zırhsız *Hüdâvendigâr* ve İzmit Tersanesindeki *Medine* ve *Şadiye* kruvazörleri hem tekne ve hem de kazanları için gerekli olan donanım vakti zamanında tedarik edilmiş ve gerektiği kadar işçinin de inşa sürecinde muntazam bir şekilde çalıştırıldığını iddia etmekteydi. Bu zamana kadar bu gemi inşa projelerine ödenen meblağları üstün körü izahını verirken, kızaktaki gemilerin inşası için gerekli meblağın tahsil edilememesi yüzünden 1898 yılından beri hiçbir faaliyetin sürdürölemediğini açık yüreklilikle dile getirmekteydi. Ayrıca bu gemilerin inşaatının daha fazla ertelendiği müddetçe oturdukları kızakların tabak ve dikmelerinin yenilenmesi için devamlı beyhude masrafların yapılması devlet adına

³² DMA, ŞB. 651/117A, 24 Kasım 1903.

³³ BOA, BEO. 2185/163845, 5 Ekim 1903.

büyük bir zarardı. Hasan Paşa, yaklaşık 309.900 kûsur liranın üç senede taksitler halinde ödenmesi şartıyla gemilerin inşasının en kısa zamanda tamamlanabileceği kaziyesini ileri sürmekteydi.³⁴

Tablo 1. Abdülkâdir Zırhlı Fırkateyn-i Hümayûn'un Üç Yılda İtmâm Olunmak Üzere Mesârif-i İnşâiyyesi

	Lira-yı Osmânî
2200 tonluk levhalar, köşebent, perçin çivisi, cıvata ve kemerler	22.000
Zırh	80.000
Eşyâ-i hadîdiye yevmiyesi	45.000
Çam koğuş ve dikmelik sert bedeli	2.000
Zerre arkasına konulacak tük, ağaçları bedeli	2.500
Eşyâ-yı ahşabiye yevmiyesi	6.000
12.000 beygir kuvvetinde makine ile kazan fiyatı	60.000
Sitim ile müteharrik dümen ve ırgat ve vinç makineleri, elektrik projektörüyle ve dinamosu, telefon ile muhabere, tulumbalar, kamaralar, kamaraların tenviri ve işaret fenerleri	25.000
Boya, çimento ve inşaatta sarf olunmak üzere kömür bedeli	3.000
Göz ve ocaklık ve tonoz demirleriyle zincirleri	1.310
İstimbot sandal ve filikalarıyla bunların teçhizatı	500
Kamaralarına muhtevi sandalye, tırbazan, ayna ve saatler	3.000
Halat, kerdel, emsaliyle âlât-ı rasadiyye ve tenteler ve lokanta takımları	2.000
TOPLAM	252.310

Kaynak: BOA, Y. MTV. 258/48, 23 Mart 1904.

4. Acı Bilanço ve Altında Yatan Nedenler

Nihayet, 28 Temmuz 1904 tarihinde başta *Abdülkadir* olmak üzere uzun süre tezgâhta kalan ve ahvali belirsizliğini koruyan gemilerle ilgili harekete geçilmişti. Bahriye Nezareti'nde teşkil edilen komisyonun öncelikli görevi kızaktaki gemilerin hâlihazırdaki durumunun tetkik edilmesi ve sonrasında “*hangisi kâbil ve makbul*” ise ya Tersâne-i Âmire'de veyahut yabancı firmalara götürü usulüyle ne masrafla ve ne kadar süre ile

³⁴ BOA, Y. MTV. 258/48, 23 Mart 1904.

inşa edilebileceğini bildirmektir. Bunun yanında mezkûr komisyon mevzu bahis gemilerin inşası bir şekilde nihayetlense bile harekât kabiliyetlerinin ne ölçüde verimli olacağını öngörmek durumundaydı. Bunun için icap ettiği takdirde inşa hâlindeki zırhlıya çağın şartlarına uyarlamak bakımından başka sınıfta bir harp gemisine dönüştürülmesinin “*masraf ve külfet*” hesabı üzerinden uygunluğunu da değerlendirecekti. İlk etapta “zırhlı firkateyn” olarak inşasına başlanılan ve akabinde bir “zırhlı kruvazöre” dönüştürülmesi planlanan *Abdülkadir* üzerinde yapılan muayene neticesinde kaleme alınan rapor meselenin özünü yakalamak bakımından çarpıcıdır:

“Abdülkadir nâm zırhlı kuruvazör-i hümayûnu mu’âyene olundu mezkûr sefine zâten toprağı kısmen sağlam olmayan bir mevki’de kurulmuş ve denize tenzîl olunabilecek derecede i’ mâli hâlinde hâsıl edebileceği sıkletin ancak takriben beşte birine mevki’in hâl ve metâneti tahammül edememesinden ve destgâhlarıyla desteklerinin kısmen çürümesinden nâşî omurgasında kısmen inhinâ hâsıl olduğu görülmüş ve güzerân eden on iki sene zarfında boyadan âri kışın ve yazın ahvâline kâmile ma’rûz kalan aksâm-ı sâire paslamp bi’t-tabî’ cevher zâtîsi haleldâr olmuş ve mezkûr gemiye muktezî kuvve-i sevkiyye (kazgan ve çarh) yani beheri altı bin yüz bargir kuvvetinde iki cesîm makinelerin ve buhar kazanlarının i’ mâline henüz başlanmamış (...).”

Son tahlilde raporda, Abdülkadir gibi büyük çaplı bir gemi inşa projesinin inkıtaa uğramasında temel neden tersanedeki bilimum fabrikaların eldeki gemilerin tamir işleriyle meşgul olmasından dolayı “*böyle cesîm işleri hakkıyla ve bir kısa müddetde vücûda getirmesine mâni*” olduğu şeklinde gerekçelendirilmekteydi. Nitekim yapılan tetkikler neticesinde *Abdülkadir*'in daha henüz makine ve kazan gibi ana donanımlarının dahi inşa edilmediği gerçeğiyle yüz yüze kalınmıştı. Osmanlı için en değerli olan zaman, para ve itibar kaybına yol açan bu meşum gelişmeler, gemi inşa projelerinin manajmanı hususundaki zafiyetleri de açığa çıkarmaktaydı.³⁵

³⁵ Tetkik raporda imzası bulunan Komisyon üyeleri Mekteb-i Bahriye Nâzırı Hüseyin Hüsnü, Zırhlı Donanmayı Hümayûn Komodoru Arif Hikmet, Mühimmât-ı Harbiye-i Bahriye Reisi Ahmed Zühdü, Tersâne-i Amire Me'mûru Mustafa Şükrü, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reisi Mehmed Rifat idi. Bkz. DMA, TRS. 753/61A, 28 Temmuz 1904.

İster bürokratik-mali yetersizlikler isterse teknik imkânsızlıklar olsun *Abdülkadir*'in uzun süre tezgâhta kalmasının acı bilançosu omurgası ile ıskarmozlarının yanlış şekillendiğinin ortaya çıkmasıyla birlikte gözler önüne serilmişti. Daha önceden birçok defa Bahriye Nezareti'nde tanzim edilen raporlardaki uyarıya rağmen geminin iskeletini taşıyan kızaklardaki dabak ve dikmelerin (*puntel*) çürümesi sonucunda gövdede mühendislerin kâbusu olan kamburlaşma ve sarkmanın baş göstermesi, ayrıca tuzlu suyun ve buna bağlı yüksek oranda nemin ortaya çıkardığı korozyonun da tüm gövdeyi sarması, *Abdülkadir* projesinin köküne kibrit suyu dökmüştü.³⁶

Meseleye dışarıdan bakan bir göz mahiyetinde bir İngiliz ataşenaval raporunda da *Abdülkadir* zırhlısının inşa süreciyle ilgili Osmanlı Bahriyesi'nin “en son başarısızlığı” (*the latest failure*) şeklinde müstehzi ifadeler yer alması dikkat çekicidir. Raporda, Ekim 1892 yılında inşasına başlanan *Abdülkadir*'in daha en başında kızak dikmelerinin çamurlu zeminin üzerinde ve mağazalardan oldukça uzak ancak halk tarafından görülebilen bir havuza döşenmesi büyük bir hata olduğu teması işlenmekteydi. Nitekim inşa ilerledikçe, omurganın artan ağırlığıyla birlikte kızığın oturduğu çamurlu yumuşak temel batma eğilimi göstererek geminin gövde yapısını bozduğu anlaşılmıştı.³⁷ Bu bilgi, o yıllarda donanma zabiti görevini deruhte eden Emin Yüce'nin kaleme aldığı hatıratında da teyit edilmektedir. Kendisi, *Abdülkadir*'in kızığa konulduğu zeminden su çıktığı için inşasının terk edildiğinden söz etmekte, ayrıca o da “çamura saplanmış” *Abdülkadir* zırhlısının Bahriye Salnamesi'nde topları, sürati, makine kuvveti gibi tafsilatıyla mevki işgal etmesinden duyduğu rahatsızlığı açıkça dile getirmektedir.³⁸

Gerçekten de 1904 yılında yapılan etraflı tetkikten önce *Abdülkadir* uzun yıllar kızakta muattal kalmasına rağmen Osmanlı'nın hem içeride hem de dışarıdaki imajını da bir tarafıyla temsil ettiği muhakkaktır. Zira

³⁶ Hasan Râmi Paşa, *Hatrat: Büyük Facia-Büyük Dram 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın Durumu*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 208-216. Ayrıca bkz. Gardiner, *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, s. 391.

³⁷ The National Archives (TNA), Admiralty (ADM) 231/20. Intelligence Department Report No: 256, s. 7.

³⁸ Emin Yüce, *Abdülhamid Donanması'nda Bir Bahriyeli: Donanma Zâbiti Emin Yüce'nin Hatıraları*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, s. 111.

1902 gibi geç bir tarihte bile *Abdülkadir* zırhlısı Avusturya Donanması'nda denize indirilen SMS *Babenberg* muharebe gemisiyle bir kıyası yapılmaktaydı. Her iki gemi deplasmanı, boyutları, makine gücü, sürat, zırh koruması ve taşıdığı silah sistemleri kulvarında karşılaştırılarak basbayağı sınamaya tabi tutuluyordu.³⁹

Doğrusu, *Abdülkadir* tarzında bir zırhlı firkateyn veyahut zırhlı kruvazör inşa etme fikri Osmanlı bahriye zabitanı tarafından övünç kaynağı bir husus olması dışında, Sultan Abdülhamid'in de paye verdiği önemli bir itibar kaynağıydı. İngiliz istihbarat raporunda yer aldığı şekliyle Osmanlı'nın halk tarafından kolaylıkla görülebilen Camialtı mevkiinde *Abdülkadir* gibi cesametli bir harp gemisini inşasına tevessül etmesinin arka planında bir itibar arayışı olması ihtimal dâhilindedir. Ancak burada ağır basan ana neden Devlet-i Aliyye'nin içinde bulunduğu kronik mali krizin ve bürokratik çarpıklığın yıllara sâri bir türlü rayına girememesiydi. Keza mali, idari ve teknik aksaklıkların gölgesinde bu tarz geniş kapsamlı projelerin bir fiyaskoya dönüşmesi beklenebilir bir sonuçtur. Bu yüzden 1890'ların başında Taşkızak'ta kızağa konan 4.050 tonluk *Hüdâvendigâr* ve İzmit Tersanesinde inşa edilen 1.600 tonluk *Medine* ve *Şadiye* kruvazör projeleri de *Abdülkadir* ile aynı kaderi paylaşarak nihayetinde feshedileceklerdi.⁴⁰

Bu döneme Akdeniz Umum Filo Komutanı sıfatıyla tanıklık eden, daha sonra da bahriye nazırlığı görevini yürüten Hasan Râmi Paşa'nın mesafeli yaklaşılması gereken hatıratında,⁴¹ Sultan Abdülhamid'de sunduğu

³⁹ Her iki harp gemisinin karşılaştırması için bkz. EK-6. BOA, BEO. 1961/147044, 11 Aralık 1902. Daha önce benzer biçimde Almanya sefiri tarafından resim ve teknik teferruatıyla Bahriye Nezareti'ne sunulan *Verft* (SMS *Wörth* ?) adlı zırhlı harp gemisinin evsafıyla tersanede inşa edilmekte olan *Abdülkadir* kruvazörü kıyaslanmakta ve arada pek bir fark olmadığı ileri sürülmekteydi. 112 metre boyundaki, 7.000 tonluk deplasmana sahip *Verft* zırhlısı 9.000 beygirlik makineleri sayesinde 12 mil sürate erişebilmekteydi. Geminin inşa maliyeti 737.000 Osmanlı lirasıydı (550.000 Sterlin). Gemiyle ilgili daha fazla detay için bkz. BOA, Y. MTV. 71/120, 13 Kasım 1897.

⁴⁰ Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, s. 222, 224.

⁴¹ Hasan Rami Paşa bahsi geçen yıllarda Hasan Hüsnü Paşa'dan sonra gelen en kıdemli amiral idi. Yıldızının bir türlü barışmadığı ve kendisine büyük bir rakip (hasm-ı cânı) olarak gördüğü Hasan Hüsnü Paşa'yı yıpratmak ve kendisinin Bahriye Nazırı olmak istemesi gibi emelleri söz konusuydu. Dolayısıyla yazdıklarının objektif bir değerlendirmede içerdiği düşünülemez. Bazı hususlarda kendisiyle çelişen bir dizi

4 Temmuz 1899 tarihli rapor esas alınarak *Abdülkadir* projesine olan olumsuz tutumundan uzun uzadıya bahsedilmektedir. Osmanlı elindeki en büyük harp sanayi kuruluşu olan Tersâne-i Âmire’de fabrikalar, mağazalar, baruthane, fişenkane ve dikimhane gibi kâğıt üzerinde oldukça kıymetli tesisler vardır. Fakat bu tesislerin büyük tonajlı gemi inşasını kaldırabilecek bilgi birikimi, deneyim ve kapasiteden yoksun oluşu, Hasan Râmi Paşa anlatısının ana temasını teşkil etmektedir. Kendisi, sözde “yerli” imkânlarla Tersâne-i Âmire’de inşa edilecek olan *Abdülkadir* zırhlısının gövde inşası dışında neredeyse her türlü donanım ve malzemesinin yabancı fabrikalardan ithal edilecek olmasının akla yatkın bir tarafı olmadığına inanıyordu. Bu yüzden sırf “tasarruf etme” bahanesiyle Tersâne-i Âmire’nin teknik ve imalat kapasitesinin üzerinde bir muharebe gemisi inşa etme projesine girişilmesi külliye bir hataydı. En başta geminin inşa hesapları ne kadar mükemmel olursa olsun tezgâha konulduğunda tutulacak ölçünün fen, deneyim ve sanat gibi üç önemli hususa dayanmadığı müddetçe, uygulama aşamasında zorluk yaşanması işten bile değildi. Keza Hasan Râmi Paşa’ya göre bu hassas teraziyi andıran mühendislik yaklaşımına Tersâne-i Âmire’de hiçbir surette riayet edilmemişti. Şüphesiz ki bu maharetsizlik ve ihmalkârlıktan dolayı *Abdülkadir* dışında birçok harp gemisinin seyir ve harekât performansının hedeflenenin oldukça altında kalması veyahut inşa sürecinde zayi olması şaşırılmayacak bir sonuçtu. Bu yüzden gazetelerde abartılarak anlatılan yerli imkânlarla inşa edilen gemilerin hiçbirisi bugünkü deniz harbi koşullarına ne silah ne de donanım olarak uygun değildi.⁴²

Osmanlı Devleti’nin böylesine iddialı gemi inşa projelerine girişip bir fiyasko ile neticelenmesinde bir diğer neden ise yine İstanbul’daki İngiliz ataşenavalin yokluğunda HMS *Imogene* yatında görev yapan Bahriyeli Yarbay (İng. *Commander*) Taylor’ın 1907 yılında kaleme aldığı raporda tahlil edilmektedir. Kendisi donanma adına yürütülen inşa projelerin sekteye uğramasında baş sorumlu olarak dört yıl önce (1903) vefat

rapor ve yaklaşımların mevcudiyeti II. Meşrutiyet’ten ve 1903’te vefat ettiğiinden artık söz hakkı olmayan Hasan Hüsnü Paşa hakkında hatıratındaki iddialarla yazdıklarına mesafeli olmayı gerektirmektedir. Konuyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür*, s. 157, 161-164, 218.

⁴² Râmi Paşa, *Hatırat*, s. 213-215.

eden, 23 yıldır bahriye nazırlığı görevini yürüten Bozcaadalı Hasan Paşa'yı görmektedir. Yarbay Taylor'a göre görevi boyunca en az üç milyon Sterlin değerinde servet yapan açgözlü Amiral Hasan Paşa, donanma adına inşa edilen gemileri sahtekârlık yapmakta bir fırsat olarak değerlendirmişti. En büyük sahtekârlığı da *Abdülkadir* ve *Hüdâvendigâr* olmak üzere İzmir'teki *Medine* ve *Şadiye* de dâhil büyük evsaftaki harp gemilerinin inşa sürecinde yapmıştı. Her yıl bu gemilerin inşası için yüklü miktarda ödenekler almakta ve her seferinde Saray'a yapılan ilerlemeleri, yapılması gerekenleri gösteren güzel renkli planlar ve resimler sunmaktaydı. Oysa gerçekte inşa projelerinde neredeyse hiçbir ilerleme kaydedilmemekteydi. Yarbay Taylor, tüm bu yolsuzlukların hepsinin 1904 yılında bazı yabancı firmalardan kızaktaki gemileri tamamlamaları için tahmini meblağlar istendiğinde ortaya çıktığını iddia etmekteydi.⁴³

Aslında 1897 yılında hayata geçirilen donanmanın modernizasyon sürecinde yolsuzluğun yaygın olması, gemi inşa sürecinde hedeflenenin başarılamamasındaki bir diğer etmen olarak kolaylıkla zikredilebilir. Özellikle gemi inşası için alınan kredilerin Hasan Paşa'nın şahsi menfaatine hizmet etmesine dönük İngiliz istihbarat raporlarının yanında kendisiyle ilgili ustaca hazırlanan güncel bir biyografi çalışmasında da yolsuzluklar fazlasıyla yer bulmaktadır. Bu eserde, dönemin tanıklarının getirdiği en büyük eleştiri olarak Hasan Paşa'ya paraya olan düşkünlüğü ve Tersâne'de yapılacak her iş için ilave tahsisat talep ederek bunlardan pay alması konu edilmektedir. Hatta Paşa'nın hazineden ilave para almadan iş yapmadığı veya yaptırılmadığı iddiası dönemin sadrazamı Mehmed Said Paşa tarafından da açık yüreklilikle dile getirilmesi konuya açıklık getirilmesi bakımından önemlidir.⁴⁴

Sonuç

Dönemin Osmanlı Devleti'nin siyasi, askerî, mali, beşeri sermaye ve hatta bilim-teknik kapasitesi bakımından adeta bir turnusol kâğıdı işlevi gören *Abdülkadir* zırhlı projesinin özelinden bakıldığında karşımıza

⁴³ British Documents on the Origins of the War 1898-1914: The Near East: the Macedonian problem and the annexation of Bosnia, 1903-9, Ed.: George Peabody Gooch, Harold William Vazeille Temperley, Vol. V., H.M. Stationery Office, London, 1928, s. 40.

⁴⁴ Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür*, s. 169-170.

birden fazla nedene istinat eden, birbirleriyle karmaşık biçimde etkileşime giren muhtelif etkenler çıkmaktadır. İlk olarak stratejik öngöründen yoksun yürütülen bu inşa sürecinde, muhtemel değişikliklere imkân tanyacak esneklikte olmaması yüzünden planlananın üzerinde meblağlarla karşı karşıya kalınması ve bunun hâlihazırda mali kriz girdabında olan bir devlete mâl edilmesi, *Abdülkadir* projesinin sonu görünmeyen bir çıkmaza girmesinde önemli bir etmendi. Yetersiz mali kaynakların baskısı altında ödenmesi gereken meblağların bir türlü tedarik edilememesi, hâlihazırdaki kısıtlı imkânların bir şekilde eldekini muhafaza etme çabası içinde bir kısır döngüye girilerek heba edilmesi, *Abdülkadir* projesinin mali boyutunun bilançosu olarak kolaylıkla zikredilebilir.

Bir diğer etmen olarak çağın gerekliliklerine uygun, cari sorunlara hızlı reaksiyon gösterebilecek yetenekten yoksun Osmanlı bürokrasisinden dem vurmamak mümkündür. Zira Osmanlı arşiv vesikalarındaki yoğun yazışma trafiğine bakıldığında Tersâne-i Âmire ve İzmit Tersanesi'nde inşa halindeki gemilerin ahvalini anlamakta ve buna göre bir hareket tasavvuru oluşturulmasında Osmanlı bürokrasisinin adeta bir “kara delik” işlevi gördüğü hemen anlaşılmaktadır. Modern koşullarda mevcut sorunlara yeni çözümler üretmekteki zorluklar bir yana kurumlar arasında yüksek yoğunlukta, ciddi zamana mâl olan yazışmalardan herhangi bir sonuç elde edilememesi, verimliliği düşük ve hantal bir bürokrasiye delalet etmektedir. Max Weber'in geleneksel otorite tipinin izdüşümü olan “Patrimonyal bürokrasiye” karşılık gelen Osmanlı örneğindeki bürokratik yapının bir türlü inisiyatif kullanamaması, sorumluluktan mütemadiyen kaçması ve Sultan'a ya da bir üst makama danışma seçeneğini dikte ettirmesi, kırtasiyecilik faaliyetini körükleyerek eldeki sorunlara çözüm getirmekte aciz kalışı, *Abdülkadir* zırhlısı ile kızaktaki gemilerin inşa sürecini akamete uğratmakta hesaba katılması gereken amillerdir.

Son olarak bu çapta bir gemi inşa projesini bir başarısızlık hikâyesine dönüştüren mali ve bürokratik etkenler dışında teknolojik altyapı, en yüksek hassasiyetle şekillenmiş mühendislik bilgi ve becerisine (fen, deneyim ve sanat) sahip olmayan Tersâne-i Âmire ve ona destek çıkan İzmit Tersanesi'nde ağırlıklı aktif hizmetteki gemilerin tamir ve bakım işleriyle meşgul olunması da bir başka etmen olarak değerlendirilmektedir. Metinde istinat edilen arşiv belgelerinde ifade edildiği üzere tersanenin sınırlı imkân ve kabiliyetlerinde aslan payının donanma envanterindeki

harp gemilerinin işlerliğini muhafaza etmek bakımından düzenli olarak teçhiz ve tadile ayrılması, büyük çaplı gemi inşa faaliyetlerinin yürütülmesini zora soktuğu açıktır. Bu yüzdendir ki Tersâne-i Âmire'de daha çok kompozit usulde gambot tarzı büyük çapta teknik-sınâî alt yapısı gerektirmeyen, ufak tonajlı gemilerin inşasında bir nebze de olsa başarı elde edilebilmişti.

Summary

The 19th century was an era in which history marked sharp turns and transformations in military affairs, especially in naval technology. The most important means of these transformations were the modern navies that utilized all the possibilities of the industrial revolution. The Ottomans made great efforts to keep up with technological developments, which could be considered revolutionary. Despite occasional modernization and recovery, Ottoman naval power only managed to survive in the coastal areas surrounding its mainland through the transfer of technology and procurement of modern warships from Europe.

Apart from buying warships from the largest shipbuilding companies in Europe, the Ottomans also carried out a series of warship-building projects to be built in the Imperial Arsenal (Tersâne-i Âmire) with the Empire's means and resources. The most important of these construction attempts, many of which failed, was the *Abdülkadir* battleship project. In October 1892, the battleship was laid down at the Imperial Arsenal in Istanbul. She received her name in honor of "Mehmed Abdülkadir", the son of the Sultan Abdulhamid II. At first, work on the slipway was carried out quite actively and the steel frames of the ship were installed in 1895. However, after 1897, the financial condition of the country deteriorated remarkably and the construction of all warships in both Imperial Arsenal and Izmit Shipyard was slowed down and eventually stopped. Considering the technical capabilities of the Ottoman Empire and the problems of its industry, it was certainly inevitable that the construction of a mighty 8.100-ton battleship would end in a fiasco.

Plans of resuming construction at full capacity in 1904 revealed that the keel blocks had sunk into the muddy ground, breaking the ship's structure in a completely irrecoverable manner. By 1909, the fate of the *Abdülkadir* battleship, which was mired in the ground for 17 years, was

sealed by breaking up on the slipway. Abandoning the construction of the *Abdulkadir* in 1910, the Ottoman government turned to Germany to buy two old Brandenburg-class pre-dreadnought battleships, namely the *Turgut Reis* and the *Barbaros Hayreddin*, which were delivered on August 31 of the same year.

Çatışma Beyanı:

Araştırmannın yazarı olarak herhangi bir çıkar çatışma beyanım bulunmamaktadır.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

1- T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Yıldız Perakende Mütenevvia Maruzat Belgeleri (Y.MTV.)

Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzat (Y. PRK. ASK.)

Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO)

2- Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Mektubî (MKT.)

Şurayı Bahriye (ŞB.)

Tersaneler (TRS.)

3- The National Archives (TNA)

Admiralty (ADM)

Basılı Eserler

BARRY Quintin (2012). *War in the East: A Military History of the Russo-Turkish War 1877-78*, Helion & Company Limited, West Midlands.

British Documents on the Origins of the War 1898-1914: The Near East; the Macedonian problem and the annexation of Bosnia, 1903-9 (1928). Ed.: George Peabody Gooch, Harold William Vazeille Temperley, Vol. V. H.M. Stationery Office, London.

DARR Karl Wilhelm Augustus (1998). "The Ottoman Navy 1900-1918: a study of the material personnel and professional development of the Ottoman Navy from 1900 through the Italian, Balkan, and first World Wars", Master Thesis, University of Louisville.

GARDINER Robert (1979). *Conway's All the World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, London.

GARDINER Robert (1980). *Conway's All The World's Fighting Ships 1922-1946*, Conway Maritime Press, London.

GARDINER Robert ve GRAY Randal (1985). *Conway's All the World's Fighting Ships:1906-1921*, Naval Institute Press, Annapolis.

GRANT Jonathan, (2011). "Osmanlı 'Gerilemesini' Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti'nde Askeri Teknolojinin Yayılması (15. Yüzyıldan 18.

- Yüzyıla Kadar)" (Çev: Salim Aydüz), *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları*, 19-20, 57-79.
- Hasan Rami Paşa (2011). *Haturat: Büyük Facia-Büyük Dram 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın Durumu*, Tarihçi Yayınevi, İstanbul.
- KARAL Enver Ziya (1942). "Selim III. Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar", *Tarih Vesikaları*, 1941, 3:1, 203-211.
- KELTIE J. Scott (1902). *The Statesman's Year-Book Statistical And Historical Annual Of The States of The World For The Years 1902*, The Macmillan Company, New York.
- KORKMAZ Mehmet (2022). *Bahriyede Bir Ömür: Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa*, Selenge Yayınları, İstanbul.
- LAMBERT Andrew (2008). *Admirals: The Naval Commanders Who Made Britain Great*, Faber and Faber Ltd, London.
- LANGENSIEPEN Bernd ve GÜLERYÜZ Ahmet (1995). *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, Conway Maritime Press, London.
- MERCAN Eyren (2018). *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, Dergâh Yayınları, İstanbul.
- PANZAC Daniel (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- PRESTON Anthony (1980). *Cruisers: An Illustrated History 1880-1980*, Arms and Armour Press, London.
- QUATAERT Donald (2000). *The Ottoman Empire 1700-1922*, Cambridge University Press, Cambridge.
- ROKSUND Arne (2007). *The Jeune École: The Strategy of the Weak*, IDC Publisher, Leiden.
- WOODS Sir Henry Felix (1976). *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesinde 40 Yıl 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Yelken Matbaası, İstanbul.
- YÜCE Emin (2010). *Abdülhamid Donanması'nda Bir Bahriyeli: Donanma Zâbiti Emin Yüce'nin Hatıraları*, Timaş Yayınları, İstanbul.
- ZORLU Tuncay (2009). "III. Selim Osmanlı Deniz Gücü", *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri*, Pera Müzesi Yayınları, İstanbul.
- ZORLU Tuncay (2014). *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul.

İnternet Kaynakları

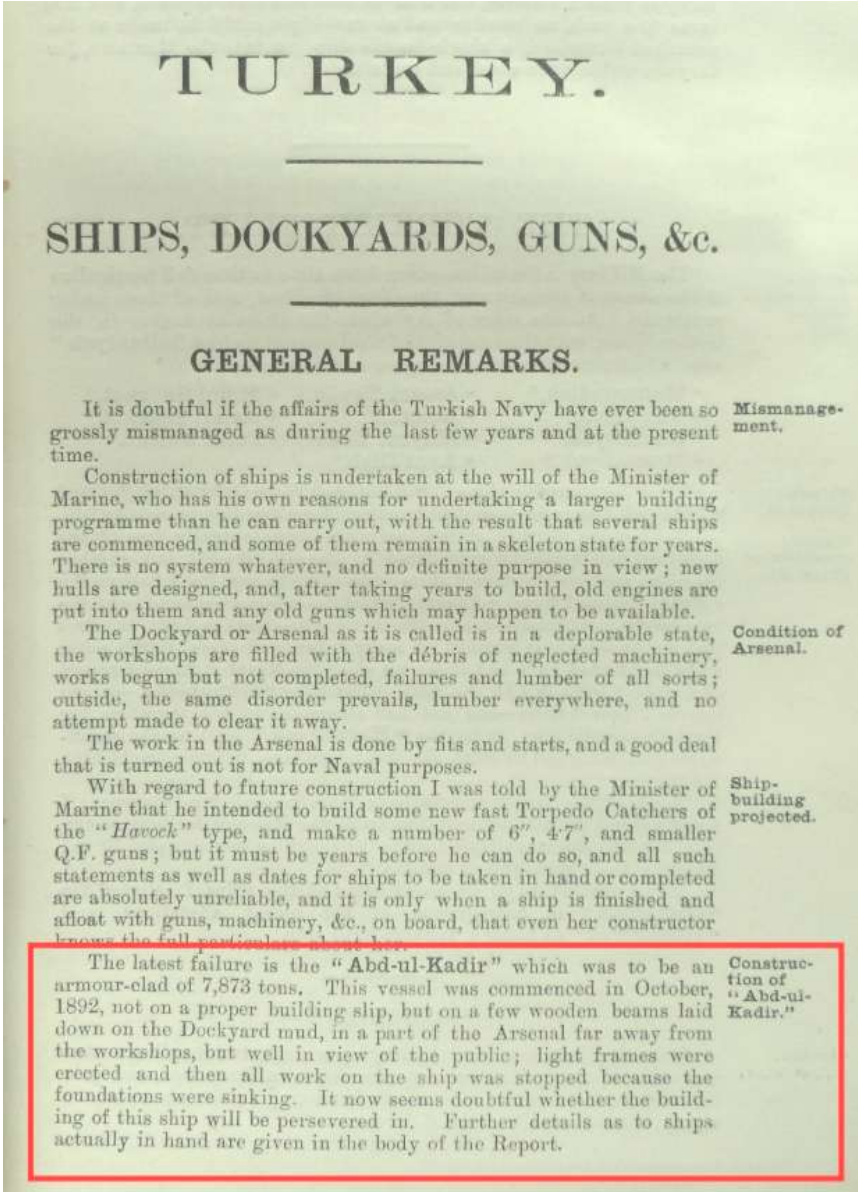
- "Abdül Kadir Battleship", http://www.navylopedia.org/ships/turkey/tu_bb_abdul_kadir.htm, erişim 20.05.2022.

EKLER:

EK- 1: Kızakta inşa halindeki *Abdülkadir*, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, NEKYA779-55/26



EK-2: İngiliz istihbarat raporunda *Abdülkadir* ile ilgili bölüm.
The National Archives, Admiralty 231/20. Report No:256.



Evren MERCAN

EK-3: Zırhlı *Abdülkadir* Fırkateyn-i Hümâyûnu ile *Şahin-i Derya* Torpidogeçer'in resmi, BOA, PLK.s. 6769.



EK-4: Tersâne-i Âmir'e de Valide Kızağı'nda inşa edilen 4.050 tonluk *Hüdâvendigâr* kruvazörü, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, NEKYA779-55/27.



EK-5: İzmit Tersanesi'nde inşa edilen *Medine* ve *Şadiye* kruvazörleri, İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi, NEKYA779-55/24.



EK-6: Tersâne-yi Âmire'nin Câmi' altı nâm meyki'nde vaz'-ı dest-gâh idilüb derdest-i inşa bulunan zırhlı *Abdülkadir* fırkateyn-i hümayûnuyla Avusturya Donanması'na mensûb olub rûy-i deryâya resm-i tenzîli icrâ kılınan *Babenberg* nâmındaki zırhlının eb'âd ve techizâtı ber-vech-i âtidir, BOA, BEO. 1961/147044, 4 Mart 1903.

Zırhlı *Abdülkadir* Fırkateyn-i Hümayunun

Eb'âd-ı Esâsiyesi			Techizât-ı Harbiyesi	
Tûlü	Santim 70	Metre 103	Aded	
Arzı	82	19	4	20,5 santimetrelik çelik Top
Ma-i Mahreci	8.100	tonu	10	15 santimetrelik seri' ateşli çelik top
			6	7.5 santimetrelik seri ateşli çelik top
Makineleri	12.000	Bargir Kuvveti	10	5,7 ve 3,7 santimetrelik ser'i ateşli top.
Sür'ati	18-19	Mil-i Bahrî	6	Ser'i ateşli maksim topları
Kömürlükleri 900 ton kömür isti'âbına elverişli olub bu mikdâr kömür sefneyi saatte 12 mil sür'atle dört bin elli mil kat ettirecektir.			Zırhlı 228 milimetre tahtında çelikten bir zırh kuşağı vardır.	

Babenberg Nâmındaki Zırhlının

Eb'âd-ı Esâsiyesi			Techizât-ı Harbiyesi	
Tûlü	Santim 60	Metre 107	Aded	
Arzı	80	19	3	24 santimetrelik tunç ve çelik top
Ma-i Mahreci	8.340	tonu	9	7 santimetrelik tunç ve çelik top
Makineleri	11.900	Bargir Kuvveti	12	Mitralyöz
Sür'ati	18-19	Mil-i Bahrî	10	Muhtelif çapta ser'i ateşli top
Kömürlükleri 800 ton kömür isti'âbına kâfidir ve bu mikdâr kömür sefneyi saatte 12 mil sür'atle üç bin altı yüz mil kat ettirecektir.			Zırhlı 220 milimetre tahtında çelikten bir zırh kuşağı vardır.	