

**Araştırma Makalesi/ Research Article**

**Harp Gemisi Seyir Jurnalı Defterleri Üzerinden Sultan  
II. Abdülhamid Donanmasının Tahlili**

**Mehmet Korkmaz\* – Evren Mercan\*\***

(ORCID: 0000-0002-7988-742X – 0000-0002-4750-9221)

**Makale Gönderim Tarihi**

06.08.2023

**Makale Kabul Tarihi**

15.09.2023

**Atıf Bilgisi/Reference Information**

**Chicago:** Korkmaz, M.- Mercan, E., "Harp Gemisi Seyir Jurnalı Defterleri Üzerinden Sultan II. Abdülhamid Donanmasının Tahlili", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/ Özel Sayı: Dr. Recep Yaşa'ya Armağan: 2968-2994.

**APA:** Korkmaz, M.- Mercan, E. (2023). Harp Gemisi Seyir Jurnalı Defterleri Üzerinden Sultan II. Abdülhamid Donanmasının Tahlili. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8 (Özel Sayı: Dr. Recep Yaşa'ya Armağan), 2968-2994.

**Öz**

Gemilerin seyir jurnalı defterleri, nesiller boyunca aktarılan bilgi birikiminin bir göstergesi olduğu kadar donanmanın profesyonelleşmesi ve standardizasyonundaki ilerlemeleri yansıtan önemli tarihi yazılı kaynaklardır. Ancak Türkiye'de akademik alanda bu kaynakların potansiyelinden yeterince yararlanıldığını söylemek pek mümkün değildir. Oysa mevcut sınırlı sayıdaki

---

\* Doç. Dr., Milli Savunma Üniversitesi, Deniz Harp Enstitüsü, Harp Tarihi Ana Bilim Dalı, Türkiye, mkorkmaz10@gmail.com.

Assoc. Prof. Dr., Turkish Turkish National Defence University, Naval Institute, The Department of Military History, Turkey.

\*\* Doç. Dr., Milli Savunma Üniversitesi, Atatürk Stratejik Araştırmalar ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Harp Tarihi Ana Bilim Dalı, Türkiye, emercans@gmail.com.

Assoc. Prof. Dr., Turkish National Defence University, Atatürk Strategic Studies and Graduate Institute, The Department of Military History, Türkiye.

seyir defterine rağmen, siyasi tartışmaların odağındaki II. Abdülhamid dönemi donanmasının denizaşırı bölgelerde ve önemli deniz geçiş yollarında mütevazı bir varlık oluşturmayı amaçladığı ve bu amaca ulaşmak için önemli faaliyetlerde bulunduğunu gösteren verilere rastlamak mümkündür. Bu çalışmanın temel amacı, II. Abdülhamid dönemi harp gemilerinin seyir jurnali defterleri üzerinden donanma politikasına farklı bir yorum getirmek ve böylece bu alanda yapılacak yeni çalışmalara özgün bir katkı sunmaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Seyir Jurnali Defteri, II. Abdülhamid, Osmanlı Donanması, Osmanlı Denizciliği, Girit Adası

### **Analysis of Sultan Abdulhamid II's Navy through the Warship Logbooks**

#### **Abstract**

Naval logbooks are one of the most important historical sources for tracing the accumulation of knowledge passed down through generations and reflect the progress made in professionalizing and standardizing the Navy. However, it is clear that the potential of these sources has not been sufficiently exploited in the academic field in Turkey. Despite the limited number of logbooks available, however, it is possible to find data indicating that the Abdulhamid period navy, which was at the center of political debates, aimed to establish a modest presence in overseas regions and important sea lanes and carried out crucial activities to achieve this goal. The main objective of this study is to provide a different interpretation of naval policy based on the navigation logbooks of warships from the Abdulhamid period, offering an original contribution for future studies in this field.

**Keywords:** Logbooks, Abdulhamid II, Ottoman Navy, Ottoman Seafaring, Crete Island

#### **Giriş**

İnsanlığın denizle olan ünsiyetinin seyrüsefer teknikleri ve gemi tasarımındaki gelişmelerle birlikte artması, açık denizlerde daha pratik ve güvenilir yolculuk yapmayı mümkün kıldı. Bu başarının arka planında nesiller boyu aktarılan bilgi birikiminin de etkisi büyüktü. Gemilerin seyir jurnali defterleri; yeni ve güvenli rotalardan haberdar etmek, denizcilikteki birikimleri aktarmak, geleceğin deniz subaylarının eğitime katkıda bulunmak gibi faydalarının yanı sıra gemilerin idaresine dair resmî yazılı kanıtlar sunması açısından mühim tarihi

kayıtlardır. Denizciliğin profesyonelleşen ve buna bağlı olarak standartlaşan yüzüne işaret eden bu defterler, tecrübe aktarımının yanında, taşınan malların kayıp veya hasar durumundan kaynaklanan bildirim ve taleplerin değerlendirilmesinde, deniz subayının muharebeye ilişkin eylemlerini askerî mahkeme veya soruşturma esnasında savunmakta âdetâ bir kara kutu işlevi de görmektedir. Ayrıca geminin güzergâhı, uğradığı limanlar, hava ve denizin durumu ile varsa vukuata dair konuları yansıtmaları açısından da önemlidir.<sup>1</sup> Kristof Kolomb'un (1451-1506) 1492'de Amerika'yı keşif yolculuğuna çıktığında karadan uzaklaştıklarında gemilerin hızının, seyir yönünün ve diğer seyir ayrıntılarının kaydını tutması seyir jurnali defterinin en erken örneklerinden biri sayılmaktadır. Daha sonraki yıllarda donanmaların boyutu büyüdükçe ve seferler sıklaştıkça gemilerdeki kayıt meselelerinin daha düzenli bir hâle gelmesi zorunluluğu ortaya çıktı. Öyle ki 17. yüzyılın sonlarında seyir defterlerinin biçimi, günümüze kadar sadece küçük değişikliklerle ayakta kalan bir standardizasyonu beraberinde getirecekti.<sup>2</sup>

Batı literatüründe bütüncül bir perspektifte bakıldığında seyir jurnallerindeki bilgilere dayandırılarak dönemin iklim değişikliğinin ve denizdeki buzlanmanın tespit edilmesi, klimatoloji ve oşinografi araştırmalarına katkı sağlanması dahi mümkün olabilmektedir.<sup>3</sup> Türkiye'de ise buna benzer akademik çalışmalar henüz kendine yer bulmaktan uzaktır. Bunun sebeplerinden biri başta harp gemileri olmak üzere askerî ve sivil gemilere ait seyir jurnali defterlerinin ya düzenli tutulmaması yahut tutulmuş olsa da arşivlere intikal etmemesi neticesinde yaşanan sorundur. Erişim imkânı mevcut olan kısıtlı

<sup>1</sup> R. García-Herrera, C. Wilkinson, F.B. Koek, M.R. Prieto, N. Calvo ve E. Hernández, "Description and General Background to Ships' Logbooks as a Source of Climatic Data", *Climatic Change* 73, 2005, s. 2.

<sup>2</sup> Dennis Wheeler, "British Naval Logbooks From The Late Seventeenth Century: New Climatic Information From Old Sources", *History of Meteorology* 2, 2005, s. 134.

<sup>3</sup> Seyir defterlerinin klimatoloji çalışmalarına katkısına dönük bir başka çalışma için ayrıca bkz. Hannaford, M. J., Jones, J. M., ve Bigg, G. R. "Early-Nineteenth-Century Southern African Precipitation Reconstructions From Ships' Logbooks". *The Holocene*, 25(2), 2015, 379–390. Denizdeki buzlanmayla ilişkili bir akademik çalışma için bkz. A. J. W. Catchpole, "Hudson's Bay Company Ships' Log-books as Source of Sea Ice Data, 1751-1870", Ed. Raymond S. Bradley- Philip D. Jones, *Climate Since A.D. 1500*, New York 2004, 17-39.

sayıdaki harp gemilerine ait seyir jurnali defterlerinden gemilerin rotalarını, uğradığı limanları, bütünleme merkezlerini, gemideki personel sayısını ve genel bir değerlendirmeyle donanmanın etkinliğini anlamak mümkün olabilmektedir. Mevcut sınırlılıklar doğrultusunda Sultan Abdülhamid Dönemi harp gemilerinin de büyük bir bölümünün seyir jurnallerinin günümüze kadar intikal etmediğini, Haliç'te demirli olanlarının ise seyir jurnallerinin hiç doldurulmadığını belirtmek gerekir. Dolayısıyla bu çalışma, erişilebilir ve kısmen veri girişi yapılmış olan harp gemilerinin (56 gemi) seyir jurnalleri temel alınarak bu gemilerin görevleri, seyir rotaları ve ziyaret ettikleri limanlar üzerinden donanma politikasına dönük bir analiz sunmaktadır.

### **Osmanlı Donanması'nda Seyir Jurnali**

Gemilerde tutulan seyir jurnali defteri, günlük olayların belirli bir düzen ve kurallar dâhilinde yazılması olarak tanımlanabilir. Türk denizcilik tarihinde seyir jurnali defterinin ilk defa ne zaman tutulmaya başlandığına dair kesin bir tarih tespit edilememekle beraber bunun denizcilikte kurumsallaşma sürecine girilen 18. yüzyılın sonlarından itibaren başladığı değerlendirilmektedir. Bilhassa Küçük Hüseyin Paşa'nın 1792-1803 yılları arasındaki kaptan-ı deryalığı döneminde ihdas edilen bu uygulama ile ilk olarak denizlerde kalyonların uyması gereken kuralların kaydedildiği ve bunun yanında seyrüsefer sırasındaki gelişmelerin kaleme alındığı iki defter tutulması usulü ortaya konulmuştu.<sup>4</sup>

Konunun tarihçesine bakıldığında, Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından hazırlanan ve 1701 yılında yürürlüğe giren ilk Osmanlı Bahriye Kanunnamesi'nde seyir defterine dair bir bahis mevcut değildir. III. Selim'in Nizam-ı Cedid dönemi islahat çalışmaları kapsamında bahriyeye dair meselelerin ele alınması neticesinde oluşturulan 8 Kasım 1804 tarihli Bahriye Kanunnamesi'nde ise doğrudan seyir jurnali defterinden söz edilmese de kalyonlarda görev yapacak kâtiplerin vazifelerinin sıralandığı maddelerde bu konuya kısmen değinilmiştir. Kanunnamede, bir kebir kalyonda üç okur yazar kâtip bulunacağı, bunlardan başhoca unvanı taşıyan kaptanın her türlü

<sup>4</sup> İdris Bostan, "Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz'de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl)", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt: II, İstanbul 2009, s. 22.

kâtiplik hizmetini icra edeceği, gemideki zabıt ve neferlerin mevcudunu tutacağı, hasta veya vefat edenleri ve gemideki silah ile mühimmat mevcudunu yazmakla yükümlü olduğu açıklanmıştır. İkinci hocanın (kâtip) gemideki erzak ve zahire miktarı ile sarfını, üçüncü kâtibin ise “jurnal” tabir edilen yevmiye vukuat defterini tutmakla görevli olduğu beyan edilmiştir. Gemi kâtiplerinin ehil kişilerden ve Hendesehâne’de tahsil görmüş olanlardan seçilmesi icap ettiği de belirtilmiştir.<sup>5</sup> Kâtiplerinin görev tanımı yapılırken jurnal defteri tutma usulüne dair maddelere yer verilmesi artık Osmanlı donanma gemilerinde düzenli olarak jurnal defteri bulundurulmasına ve bunun tespit edilen usule uygun olarak doldurulmasına dair uygulamanın başlangıcı olarak görülebilir. Günümüze intikal edilen seyir journali defterleri incelendiğinde de bu bilgi teyit edilebilmektedir. 1804 tarihli Bahriye Kanunnamesi’nde seyir journali defteri tutma usulüne dair kaidelere rastlanılmakla beraber Osmanlı gemilerinde bu uygulamaya dair ilk arşiv vesikası kaydına yine III. Selim’in saltanatı dönemine denk gelen 1798’de rastlanılmaktadır. İlgili maddede denize açılacak gemilerde donanma ve seyirle ilgili talimat ve düzenlemeleri içeren *kavaid-i bahriye* defteri ile seyir defteri bulundurulması, bu defterlerin her birinden 15’er olmak üzere 30 cilt defter hazırlanarak kalyonlara teslim edilmesi emredilmiştir.<sup>6</sup>

1849 yılında yayımlanan Bahriye Nizamnamesi’nin 49. maddesinde seyirde olan gemilerin aylık jurnal defterleri ile ambar muhasebesi tutanaklarının önce Bahriye Meclisi’ne oradan da Kaptanpaşa’ya takdim edilmesine dair bir madde bulunmaktadır.<sup>7</sup> Hem bu madde ile hem de sonraki yıllarda yayınlanan bazı tebliğ ve emirlerle seyir journali defteri tutulması hususu artık donanmadaki devamlı emirler arasına dâhil edilmiştir. Osmanlı bahriye teşkilatı ve donanmasının modernleştirilmesinde İngiliz Kraliyet Donanması’nın örnek alındığı

<sup>5</sup> 4 Şubat 1219 Tarihinde Sultan Selim-i Sâlis Hazretlerinin Bahriyenin Islahına Dair Tanzim Ettirdiği Kanun-ı Cedid, s. 11. (İBB Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet El Yazmaları Kısmı, MC.YZ.B0025). Bahse konu kanunnamenin özeti için bkz. Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara 2001, s. 73-88.

<sup>6</sup> İdris Bostan, a.g.m., s. 22.

<sup>7</sup> *Bahriye Nizamnamesi (1849)*, Haz.: Coşkun Güngen, Tercüme: Sabahattin Öksüz, Ankara 1996, s. 15-16.

bilinmektedir. Jurnal tutulması meselesinde de bu tutum kendini açıkça göstermektedir. Zira 1870 yılında Sadaret'ten Bahriye Nezareti'ne gönderilen bir tezkerede donanma gemilerinde savaş ve barış zamanlarında tutulmak üzere Kraliyet Donanması'nda hâlen kullanılmakta olan<sup>8</sup> vukuat jurnaline uygun ve benzer bir biçimde Bahriye Islahat Komisyonu'nca hazırlanan cetvellerin/listelerin Sultan'a arz edildiği ifade edilmektedir. Bu jurnallerin donanma gemilerinde kullanılmasının subayların disiplini ve liyakatlerinin ilerlemesine katkıda bulunacağı mütalaası da tezkerede yer almıştır.<sup>9</sup> Bahriye Nezareti'nden Donanma-yı Hümayun Kumandanlığı'na yapılan bir tebligatta Bahriye Kanunnamesi'nin hükümleri gereği donanma gemilerinde kullanılacak olan yevmiye ve vukuat jurnallerinin gemi süvarilerine gönderilerek ahkamına uygun hareket edilmesi, buna uymayanların ise sorumlu tutulacağı ihtarinin yapılması dikkat çekicidir.<sup>10</sup>

II. Abdülhamid'in saltanatının ilk yıllarında yürürlüğe giren Bahriye Kanunnamesi'nde (Hicri 1297 / Miladi 1880-1881) donanma gemilerinde vukuat ve seyir jurnallerinin tutulma esaslarına dair maddelere de yer verildiği görülmektedir. Seyyar filo kumandanlarının görevlerinden birinin de emrindeki gemilerin mevcut durumlarına ilişkin jurnal suretlerinin her ay, vukuat jurnalinin ise üç ayda bir Bahriye Nezareti'ne gönderileceği ilgili maddede açıklanmıştır. Gemi süvarisinin de geminin durumunu ve resmi vakaları detaylı açıklayan bir rapor tanzim ederek Bahriye Nezareti'ne takdim edeceği beyan edilmiştir. Kanunnamede gemilerdeki seyrisefain memurunun seyir jurnalini tutmakla mükellef olduğu, muntazam olarak tutulacak jurnalde yer alacak malumatın doğru olmasına özen göstermesi, akşamleyin süvariye onaylatması, onaylattıktan sonra üzerinde asla bir

<sup>8</sup> Benzer şekilde ABD Donanması'nda İngiltere Kraliyet Donanması'na yakın bir seyir jurnal modeli kullanılmaktaydı. Ancak Osmanlı Donanması'ndan farklı olarak hava ve deniz durumu, bulut sınıflandırması, enlem, boylam ve pusula değişimi için tüm astronomik gözlemlerin kaydı, vb. gibi daha çok detay barındırmasıdır. Detay için bkz. "Log of USS BROOKLYN: 1/20/1876-7/21/1876", National Archives (NARA), NAID: 167158681, Logbooks of U.S. Navy Ships ca. 1801-1940. <https://catalog.archives.gov/id/167158681> Erişim Tarihi: 08.05.2023.

<sup>9</sup> Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Deniz Tarihi Arşivi (DTA), Bahriye Nezareti Mektubi Kalemi Defterleri (BH.MKT.d.) 66/19, "Sadaret'ten Bahriye Nezaretine", 22 Ağustos 1870.

<sup>10</sup> BOA, DTA, BH.MKT.d.145/7. Sadaret'ten Bahriye Nezaretine, 29 Nisan 1871.

değişiklik yapılmaması hususları yer almıştır. Onaylandıktan sonra jurnal üzerinde düzeltilmesi veya ilave edilmesi gereken bir durum olursa, süvarinin ve imzası bulunan nöbetçi subayın onayıyla düzeltilecek ifadenin üzeri hafifçe çizilerek yanına eklenmesi gereken ibarenin ilave edileceği de izah edilmiştir.<sup>11</sup> Seyir jurnalinde yer alması gereken maddeler ise şu şekilde tespit edilmiştir: Seyir hâlinde meyil zaviyesinin derecesi ve varsa karşılaşılan sorunlar, akıntıların sürati, gemideki filika, top, mühimmat zayiata, seyir esnasında alınan veya verilen demirbaş eşyanın kaydı, hariçten alınan veya harice verilen erzak miktarı, sarf olunan erzak miktarı, gemide hariçten amele istihdam olunmuşsa bunların sayısı ve ödenen ücret miktarı, icra edilen talim ve manevraların icra usulü, sarf edilen barut ve mühimmat miktarı, gemide işlenen suçlar, gemiden harice görevlendirilen mürettebat, zabıtlere ve askerlere verilen toplam maaş miktarı, vefat edenler varsa isimlerinin yazılması gibi hususların jurnalde yer alacağı beyan edilmişti.<sup>12</sup>

Osmanlı Donanması'ndaki seyir jurnalleri incelendiğinde ilk jurnallerin boş bir deftere el yazısıyla ve yine el ile çizilmiş çizelgeler doldurularak hazırlandığı daha sonraki yıllarda matbu defterler kullanılmaya başlandığı görülmektedir. Matbu seyir jurnallerinin giriş kısmında defterin doldurulma talimatında şu maddelere yer verilmişti: Jurnal yalnız seyir halinde tutulacak ve defter bittiğinde Bahriye Kütüphanesi'nde muhafaza edilmek üzere Bahriye Nezareti'ne gönderilecekti. Jurnalın hangi gemiye ait olduğu, hangi tarihler arasında hangi güzergâhlar üzerinde seyirde bulunduğu, uğradığı limanların isimleri açıkça yazılacaktı. Gemiye ait teknik hususlara da yer verilecek olup makine, kazan ve pervanenin teknik özellikleri ile alınan kömür miktarı da yazılacaktı. Jurnal doldurulurken Bahriye Kanunnamesinde işaret edilen maddelerin esas alınacağı, gemi her ne vakit bir mahalle lengerendaz olursa orada çapraz kerteriz alınacağı, durumu açıkça belli olmayan liman ve körfezlerin iskandil edilerek derinliğinin ölçüleceği ve elde edilen bilgilerin jurnale yazılacağı açıklanmıştı. Demir mahallinin portolunu tanzim edilecek, akıntıların

<sup>11</sup> *Bahriye Kanunname-i Hümayunu* (Sene Hicri 1297), Basım yeri ve yılı yok, s. 33, 88, 140.

<sup>12</sup> *Bahriye Kanunname-i Hümayunu* (Sene Hicri 1297), s. 141-143,

mevkii ve şiddeti, havanın öğleden önceki ve sonraki durumu, rüzgârın şiddeti de yazılacaktı. Eğer jurnalın talimata uygun olarak doldurulmadığı tespit edilirse gemi süvarisi mesul tutulacaktı.<sup>13</sup>

Osmanlı gemilerine ait olup da günümüze intikal ederek arşivlerde muhafaza edilen gemilere ait jurnal defterleri Bahriye Nezareti'nin Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Jurnal Kalemî'nde muhafaza edilmişlerdir. 1804-1922 yılları arası tutulan jurnal defteri kategorisi altında sadece seyir jurnalleri mevcut olmayıp liman, makine, işaret, demirbaş eşya jurnal defterleri de bulunmaktadır. Bunlar 2021 yılına kadar Deniz Müzesi bünyesindeki Deniz Tarihi Arşivi'nde muhafaza edilmekleyen aynı yıl alınan karar gereği bahse konu arşiv, Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı'na (Kâğıthane) devredilmiştir. Osmanlı Arşivi'ndeki Osmanlı gemilerine ait jurnal defteri fonundaki defterlere Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Jurnal Defterleri (EHB.J.d.) koduyla erişim sağlanabilmekte olup bu fonda 1.634 adet defter mevcuttur. En eski tarihli gemi ve donanma seyir jurnalleri 19. yüzyılın ilk yıllarına (1804, 1813, 1832, 1835 gibi) kadar gitmektedir. Ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra ve 20. yüzyılın başlarına doğru gelindiğinde seyir ve harekât durumundaki artış sebebiyle defter sayısı da fazlaşmaktadır.<sup>14</sup> Osmanlı dönemi donanma gemilerinin günümüze ulaşan jurnal defterleri Osmanlı Arşivi'nde muhafaza edilmekleyen Cumhuriyet dönemi donanma gemilerinin jurnal defterleri Deniz Kuvvetleri

<sup>13</sup> BOA, DTA, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Jurnal Defteri (EHB.J.d). 607/1-5.

<sup>14</sup> Osmanlı Arşivi'ndeki Osmanlı gemilerine ait seyir, liman ve makine jurnalleri Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Jurnal Kalemî Defterleri (EHB.J.d.) fonunda yer almaktadır. Bu fonda 1.634 defter mevcuttur. Gemilerin seyir defterleri esas alınarak yapılmış az da olsa bazı çalışmalar bulunmaktadır. Bkz. Şenay Özdemir, "Osmanlı Donanmasında Bir Seyir Defteri ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler", Ankara Üniv. DTCF. Tarih Araştırmaları Dergisi, Mart 2005, Sayı 37, s. 113-163; Nurcan Bal, *Marmara'da Denizaltı Avı Sultanhisar ve Stoker'in Denizaltısı AE 2*, İstanbul Deniz Müzesi K.İği Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2006; Ersan Baş-Arif Emre Kara- Ahmet Küçüköğlü, *Gazi Hamidiye*, İstanbul Deniz Müzesi K.İği Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2006; Ahmet Küçüköğlü, Hamidiye Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı, [y.y., t.y.], Deniz Basımevi, İstanbul; Hacer Bulgurcuoğlu, *Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*, İstanbul Deniz Müzesi K.İği Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2009; Büşra Arabacı; *Sailing Through Modernity: Journey Of Mirror Of Victory To Portsmouth And Connected History Of The Ottoman Naval Modernisation*, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2020.



Komutanlığı'nın üçüncü kademe arşivi olan Ankara Lalahan'daki Deniz Arşivi'nde muhafaza edilmektedir.

## **Sultan II. Abdülhamid Dönemi Donanma Politikasını Etkileyen Faktörler**

Sultan II. Abdülhamid dönemi harp gemilerinin seyir jurnali defterlerini analiz etmeden önce, dönemin donanma politikasını şekillendiren faktörlerine çok genel olarak bakmak donanmanın operasyonel hareketliliğini anlamamıza katkı sağlayacaktır. Karada Ruslar karşısında savunma muharebeleriyle geçen 18. yüzyıl ve Sanayi Devrimi'ni arkasına alan Batı'ya karşı askerî reform ihtiyacının zirveye yürüdüğü 19. yüzyıl, Osmanlı Devleti'nin beka kaygısının da şiddetlendiği bir geçiş dönemine işaret etmektedir. Denizde ise birleşik Düvel-i Muazzama Donanması'nın marifetiyle binlerce yetişmiş personelin kaybedildiği 1770'deki Çeşme Faciası, müteakiben 1827 yılında Navarin sularında ve 1853 yılında ise Sinop'ta düşmanın baskın tarzı harekâtına maruz kalması neticesinde alınan ağır yenilgiler Osmanlı donanmasındaki hummalı yenileşme hareketinin temel motivasyonu oldu. Özellikle Kırım Harbi sonrasında demir zırhla kaplı harp gemilerine sahip olmanın zorunluluğu ve makro seviyede donanmaların harbin gidişatını değiştirmekteki stratejik rolü, Osmanlı ileri gelenlerini donanma sahasında iddialı bir atılım yapmaya teşvik etti. Sultan Abdülaziz'in seleflerinin birikimlerini kullanarak ortaya koyduğu heybetli, ancak imparatorluğun ekonomisini çöküntüye uğratabilecek derecede pahalı ve stratejik bir planlamanın da çıktısı olmayan donanma programı, bu yenileşme motivasyonunun bir ürünüydü. Ne var ki, 1877 yılında Osmanlı-Rus Harbi (93 Harbi) patlak verdiğinde yurt dışındaki tersanelerden tedarik edilen son teknolojiyle donanmış zırhlı muharebe gemilerinden müteşekkil ve rakibine göre bariz bir kuvvet üstünlüğüne sahip olan bu donanma, Osmanlı Devleti'nin yüzyılın en büyük yenilgisiyle karşı karşıya kalmasına engel olamamıştı.<sup>15</sup> Hezimetin arka planında hazırlıksız girilen bir savaşta cephe hattında kara ve deniz gücünün müşterek harekât planını uygulayamaması etkin olduğu kadar, harekât sırasında sahadaki askerî komuta heyetinin alacağı kararlara İstanbul'dan müdahale edilmesinin de olumsuz etkileri görülmüştü. Sultan II. Abdülhamid tahta çıkışının ilk

<sup>15</sup> Evren Mercan, *93 Harbi'nde Deniz Harekâtı*, İstanbul 2020, s. 8-11.

yıllarında aldığı bu ağır askerî yenilgi aynı zamanda devletin bekasına yönelik en büyük tehdit olarak da değerlendirilmekteydi.

Meseleye askerî boyuttan bakıldığında Karadeniz’de hasmıyla kesin sonuçlu bir muharebeye girişebilecek ölçekte bir donanmadan yoksun olan Rusların, savaş sırasında torpido atabilen, çok daha az maliyetli torpidobotlarla ve Rus Denizcilik ve Ticaret Şirketi’ne (ROPİT) ait silahlı vapurlarla düzenlediği taciz ve baskın içerikli harekâtının etkinliği ön plana çıkmaktadır.<sup>16</sup> 93 Harbi’nde Karadeniz’de Rus Donanması’nın izlediği yenilikçi deniz harekâtı neticesinde Osmanlı zırhlı filosunun deniz kontrolünü tesis edemeyip savunma yapmaya zorlanması, modern deniz harekâtında ciddi bir değişikliğe de delalet etmekteydi. Mayın ve torpido gibi yeni nesil silahların ve ucuz maliyetli bir torpidobot filotillasının gerektiğinde güçlü bir donanma programının ürünü olan zırhlı muharebe gemilerine karşı asimetrik bir kuvvet çarpanı olabileceği görülmüştü. Hatta bunun yarattığı psikolojik felç durumunun harbin seyrini dahi değiştirebileceği tecrübe edilmişti. Abdülaziz’den miras kalan ve sahadaki askerî etkinliği hayal kırıklığı yaratan zırhlı filonun teknolojik ve hizmet ömrünün ciddi bir gerileme sürecine girmesi de Osmanlı karar alıcılarının yüzleşmesi gereken, edinimi pahalıya mâl olan bir diğer tecrübeydi.<sup>17</sup>

Siyasi perspektiften bakıldığında ise 1882’de Mısır’ın bir oldubitti ile İngiliz hâkimiyetine girmesiyle başlayan gerginlik süreciyle birlikte Osmanlı’nın geleneksel hâmisi artık önde gelen hasımlardan birine dönüşmesi kayda değer bir değişikliği sembolize etmekteydi. Nitekim 1880’lere gelindiğinde, Osmanlı Devleti’nin bütünlüğünü tehdit eden öncelikli dış güçlerden biri İngiltere olmuştu. Keza Osmanlı Donanması, Kraliyet Donanması’nın teknolojik, idari ve kuvvet yapısını kendine model alarak gelişme hedefi belirlemiş olsa da bu süreçle birlikte İngiliz teknik desteğinden yoksun kalmış ve hatta üzerine bir de düşman olarak ilan edilmişti. Bu da donanma gibi idamesinde büyük kaynaklara ihtiyaç duyan bir kuvvetin 1881 yılında imzalanan Muharrem

<sup>16</sup> Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, Ankara 2020, s. 52-56.

<sup>17</sup> Mercan, *93 Harbi’nde Deniz Harekâtı*, s. 53-64.

Kararnamesi ile ortaya çıkan mali iflasın yanında teknik iflasla da karşı karşıya kalması anlamına gelmekteydi.<sup>18</sup>

Teknik yönden bakıldığında ise donanmada teknolojik ömrü dışında faydalı kullanım ömürlerini de tamamlamak üzere olan, dünya deniz harp platformlarındaki hızlı teknolojik değişimler karşısında iptidai hâle gelmeye başlayan zırhlı muharebe gemilerini büyük meblağlar karşılığında aktif hizmette tutmak mali-teknik iflas ikliminde mantıklı bir seçenek olmaktan uzaktı. İstisnai olarak Abdülaziz Dönemi'nde alınan dövme demir zırha sahip eski sistem muharebe gemilerinin (*ironclads*) -Avrupa'daki muadillerinin- tüm onarım ve bakımlarının zamanında yapılması kaydıyla hizmette kalma süresi en elverişli koşullarda 20 yıldan az bir süreydi. Osmanlı Donanması'nda, tedarik edilen zırhlıların birçoğunun ödenek veya teknik imkânsızlıklardan ötürü bakımlarının ağır aksak yapıldığı göz önünde bulundurulduğunda, eldeki platformların azami hizmette kalma süresine erişmeden kullanılmayacak duruma geleceği öngörülebilir bir gerçektir. Böylelikle 93 Harbi'nin akabinde teknolojik ömürlerini tamamlamak üzere olan bu zırhlılara yönelik olarak yapılacak kapsamlı tadilat veya yarı ömür modernizasyon girişimlerinin ekserisinin boşa çıkması muhtemel gözükmekteydi.<sup>19</sup>

Osmanlı Devleti kendisini 93 Harbi sonrasında kaybettiği topraklar ve su yollarıyla birlikte hızla değişen ve derinlikte savunma hattından mahrum bir jeostratejik konumun içinde buldu. Özellikle stratejik geçiş güzergâhları olan Boğazlar'ın yanında imparatorluktan kara bağlantısı kopan topraklarda dâhil 8.567 millik uzunluktaki kıyı şeridinin müdafaası ve Düvel-i Muazzama'nın sonuç almaya odaklı gambot diplomasisi girişimleri Osmanlı Devleti'nin bütünlüğüne dönük tehdit potansiyeli oldukça yüksek bir stratejik açmaz yaratıyordu. 93 Harbi'nden sonra Rusya ve Yunanistan'ın artan yayılmacı siyaseti ve askerî üstünlüğünü hisseden Osmanlı karar alıcıları nezdinde, bu tehditlere set çekebilmek adına yeni bir donanma teşkili tekrar gündeme gelecekti. Abdülaziz Devri'nde askerî ve siyasi bir hedef güdülmeden müsrifçe bir araya getirilen donanma, salt bir güç gösterisi

<sup>18</sup> Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması, 1572-1923*, Çev.: Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, İstanbul 2018, s. 372-375.

<sup>19</sup> Evren Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, İstanbul 2018, s. 189.

yansıtma arzusuna dayandıysa da Abdülhamid Dönemi'nde ülkenin askerî, siyasi ve jeopolitik tablosu hesaba katılarak, daha gerçekçi ve üzerinde çok daha düşünülmüş bir donanma vücuda getirilmesi hedeflenmişti.<sup>20</sup>

Diğer taraftan Osmanlı askeri geleneğinde kök salmış “karacı” bakış açısının bir yansıması olarak Abdülhamid'in silahlı kuvvetlerin modernleştirmesinde önceliği kara kuvvetlerine verme tercihinde bulunmasının da donanmanın kaderi üzerinde etkisi büyüktü. Nitekim Osmanlı devlet ricalinin zihninde hâkim olan deniz gücü sahasında Avrupalı ülkelerin teknolojik ilerlemelerine yetişilemeyeceği ve donanmanın operasyonel kabiliyetleri bakımından rekabet edilemeyeceği düşüncesi, mali zorluklarla birleştiğinde Osmanlı Devleti'ni kara kuvvetlerine ve buna mukabil demiryollarına daha fazla odaklanmaya yönlendirmekteydi. Tarihçi François Georgeon'un Osmanlı Ordusu'nda görev yapan karacı kökenli Alman askerî danışmanların etkisi üzerinden Sultan'ın donanmayı ikinci plana attığı ve bu kuvveti tedafüi nitelikte bir askerî stratejisinin bir parçası olarak görmesiyle sonuçlandığı iddiası ilginçtir. Georgeon'a göre hem Türk askerî kültüründeki baskın karacı yaklaşımın hem de Alman askerî danışmanların etkisiyle Sultan; piyadeyi bahriyeliye, demiryolunu denizyollarına, müstahkem mevkiileri kruvazörlere, kara kuvvetlerini deniz kuvvetlerine üstün tutmuştu.<sup>21</sup>

Yukarıdaki değerlendirmeler ışığında II. Abdülhamid, 93 Harbi'ndeki performansı göz önünde bulundurulduğunda yeni nesil deniz harekâtının ihtiyaçlarıyla uyuşmayan donanma yerine esnek, yeni teknolojiyle bezenmiş ve çok daha düşük maliyetli donanma seçeneklerine odaklanmıştı.<sup>22</sup> Padişahın yeni bir donanma politikasını

<sup>20</sup> Saim Besbelli, “İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 440.VII. İstanbul 1963, s. 69; Daniel Panzac, *a.g.e.*, s. 371-374.

<sup>21</sup> François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, Çeviren: Ali Bertkay, İstanbul 2006, s. 286. Ayrıca 93 Harbi'nden sonra II. Abdülhamid'in daha evvelki yıllarda Tanzimat devrinin önde gelen devlet ricalinden Âlî ve Fuad paşaların, büyük bir donanmanın gereksizliği ve böyle bir donanma oluşturulmasındaki sakınca beyan eden mütalaalarını dikkate aldığı mütalaası değerlendirilebilir. Bkz. Kemal Beydilli, “Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa”, *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, c. 1, İstanbul 1994, s. 107.

<sup>22</sup> Âli Paşa, kendisine atfedilen vasiyetnamesinde Abdülaziz Dönemi'nde dış borçla alınan gemilere yapılan masrafi eleştirmiş, büyük devletlerin sömürgelerine ulaşmak ve

şekillendirmekte, dünyadaki torpido ve mayın üzerine kurulu tedafû bir eğilime yöneldiği görülmektedir. Ülkenin mali durumunun bu yeni planlama da etkili olduğu,<sup>23</sup> 93 Harbi'nde beklenin altında bir harekât etkinliği gösteren zırhlı gemilerin artan bakım, idame, personel ve modernizasyon giderlerinin sürdürülemez düzeyde olmasının da yeni donanma politikasının belirlenmesinde önemli rol oynadığı yorumu yapılabilir.<sup>24</sup> Başka bir ifadeyle, Sultan'ın eldeki açık deniz konseptine uygun olan zırhlı filonun mali ve teknik idamesine dönük taşınamaz yükünü omuzlamak yerine çok daha az masraflı, kıyı savunma ve karakol görevini başarıyla ifa edebilecek çok yönlü torpidobot, gambot ve kruvazörlere yönelik “kıyı sularında muharebe” ağırlıklı bir donanma kurma girişimi önem kazanmıştı.

Gelgelelim, Abdülhamid Dönemi'nin kaotik sayılabilecek *sui generis* kurumsal-idari yapısı ve iktisadi koşullarıyla çelişen bu tarz iddialı bir askerî dönüşümü hayata geçirmek tam anlamıyla mümkün olamamıştı. II. Abdülhamid rejiminin önemli açmazlarından biri olan kendi otokratik karar oluşturma mekanizmasının devlet bürokrasisinin işleyişini etkileyecek düzeyde baskınlığı uzun vadede tutarlı strateji güdülmesine imkân tanımamıştı.<sup>25</sup> Diğer taraftan merkezi hazinenin içinde

---

elde tutmak için büyük evsafa donanma oluşturduklarını, Osmanlı Devleti gibi devletlerin muharebe filosu oluşturmalarının gemilerin tedariki ile bunların işletme, tamir, bakımı ve sair idame masraflarının son derece gereksiz meblağlara sebep olacağını iddia etmiştir. Buna mukabil kıyıların korunmasına yönelik bir deniz stratejisi geliştirilmesi gerektiği değerlendirilmesinde bulunarak büyük zırhlı harp gemileri yerine nispeten küçük, hızlı, asker ve harp malzemesi taşıyabilen, barış zamanı kıyıları koruyabilen, ticaret filosunu destekleyecek, maliyeti düşük gemilerden oluşan hafif sıklıkta bir donanma vücuda getirilmesini savunmuştur. Bkz. Engin Deniz Akarlı, *Belgelerle Tanzimat, Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Siyasi Vasiyetnameleri*, İstanbul 1978, s. 40-41.

<sup>23</sup> Mâli sorunların Osmanlı bahriyesinde ve yeni bir donanmanın teşkilinde ortaya çıkardığı krizlere ilişkin bkz. Kaori Komatsu, “Financial Problems of the Navy During the Region of Abdülhamid II”, *Oriente Moderno*, sayı XX (LXXXI), 2001, s. 209-219.

<sup>24</sup> 93 Harbi'nin sonrasında bizatihi II. Abdülhamid tarafından zırhlı filo içerisinde aktif hizmette tutulması elzem olan gemilerin modernizasyonu hususunda çok sayıda emirler (irade-i seniyye) verilmesine, hatta dönemin bahriye nâzırının da bu konuya birçok defa dikkat çekmesine rağmen maliyeden tahsisat alınamaması dikkate değerdir. Detaylı bilgi için bkz. Mehmet Korkmaz, *Bahriyede Bir Ömür Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, İstanbul 2022, s. 146-147.

<sup>25</sup> Evren Mercan, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, s. 232.

bulunduğu mali müzayaka sebebiyle bütçeden, hedeflenen çok daha az maliyetli donanma programına dahi yeterli kaynak sağlanamaması bir diğer önemli sorun olarak ortaya çıkmıştı.<sup>26</sup>

### **Harp Gemilerini Seyir Jurnalı Defterleri Işığında II. Abdülhamid Dönemi Donanması'nın Tahlili**

Bu çalışmanın araştırma safhasında, 93 Harbi'nden sonraki yıllarda (1880-1909) Osmanlı Donanması'nın faaliyetlerini ve hareket kapasitesini incelemek amacıyla kullanılabilir potansiyele sahip sınırlı sayıda harp gemisinin seyir jurnalı defterine ulaşılmıştır. Arşivde erişilebilir olan ve jurnal defteri tam anlamıyla doldurulmuş harp gemisi sayısı toplamda 56 civarındadır. Bu nedenle bu çalışma, farklı tipteki 56 harp gemisinin seyir jurnalı defterine dayalı olarak hazırlanmıştır. Bu gemiler arasında zırhlı/ağşap firkateynler, muhafazalı kruvazörler, zırhlı/ağşap korvetler, ağşap gambotlar, torpido gambotlar, torpido istimbotlar ve torpidobotlar gibi çeşitli tipler bulunmaktadır. Kâğıt üzerinde açık deniz eğitim faaliyetleri İstanbul'dan aylarca uzakta geçirilerek ekseriyetle atış talimleri, seyir-yelken eğitimi ve torpido denemeleri gibi askerî hazırlık süreçleriyle geçirilmekteydi. Bu yüzden yaklaşık 8 ay boyunca en uzun seyir ve liman ziyaretinde bulunan platformların başında *Mehmet Selim* Firkateyni (38 liman) ve arkasından *Heybetnüma* Korveti (12 liman) gibi talim gemilerinin gelmesi şaşırtıcı değildir.<sup>27</sup>

Talim gemisinde uygulamalı eğitim eskiden beri süregelen bir uygulama olup II. Abdülhamid döneminde de bu uygulama devam ettirilmiştir. Döneme dair yapılan bazı eleştirilerde bahriyeli öğrencilerin artık mektep gemilerinde talim görmelerine son verildiğinden eğitim seviyesinin düştüğü ve dolayısıyla deniz eğitimine önem verilmediğine ilişkin iddialar bulunsa da öğrenciler için her yıl hangi mevkiye, hangi talim gemisinin tahsis edildiği arşiv vesikalarıyla sabittir. Bu uygulama, 1877-1878 Osmanlı Rus Harbi (93 Harbi)

<sup>26</sup> Mali sorunlardan dolayı gemilerin modernizasyonunda ve Tersâne-i Âmire yaşanan sıkıntılara dair bkz. *DTA*, Şura-yı Bahriye Defterleri (*ŞUB.d.*) 123/2. 24 Ocak 1885; *DTA*, *MKT.* 614/60. 25 Mart 1890; *BOA*, Bâbîâli Evrak Odası (*BEO.*) 35/2563. Lef 2. 18 Temmuz 1892; *BOA*, *BEO.* 279/20920. 21 Eylül 1893; *BOA*. *Y.MTV.* 83/107. 22 Eylül 1893.

<sup>27</sup> *BOA*, *DTA*, *EHB.J.d.* 378; 383; 384; 391; 404 410 420; 455; 496.

senelerinde icra edilememiş, sonraki yıllarda 1880 yılında ahşap *Nüvid-i Fütuh* briki Gemlik ve İzmit Körfezi civarında, 1884 ve 1886 senelerinde ise *Mehmet Selim* firkateyni Girit ve çevresinde seyir amacıyla talim gemisi olarak tayin edilmiştir. 1891 ve 1892 yıllarında yine *Mehmet Selim* firkateyni Bahriye Mektebi'nden mezun mülazımların açık deniz eğitimleri için talim gemisi olarak tayin edilmiştir. Gemi, Girit'ten açılarak Trablusgarb'a, orada birkaç gün geçirildikten sonra Beyrut'a gitmiş, müteakiben Trablusşam, Mersin, Silifke, Antalya iskelelerine uğradıktan sonra İstanköy ve Bodrum iskelelerini ziyaret etmiştir. Sonra Sakız yoluyla İzmir'e dönmüştür. Burada bir müddet ikamet edildikten sonra Selanik ve Arnavutluk sahillerine kadar açılmıştır. Bu seyir esnasında geminin hareketi için kömürden tasarruf maksadıyla mümkün mertebe yelken kullanımına gayret edilmesi uyarısında bulunulması dikkat çekmektedir.<sup>28</sup> Nitekim emir aynen tatbik edilmiş ve mayıs ayı başında Beyrut'ta bulunan geminin talimleri bölgedeki askerî/mülki idareciler ve halk tarafından ilgiyle izlenmiştir. Bu sırada gemide önce top, tüfek, kılıç ve arma talimleri icra edilmiştir. Sonra gemideki Bahriye Mektebi'nin 3. ve 4. sınıf öğrencileri tarafından iki adet Schwarzkopf torpidosu atışı gerçekleştirilmiş ve önceden tespit edilen hedefler tam isabetle vurulmuştur. Mektepten 1895 yılında mülazım-ı sâni rütbesiyle mezun olan 39 subay o yılın Nisan ayında tahsillerini iki yıl süreyle talim gemisinde ikmal etmek maksadıyla Girit'te bulunan *Mehmet Selim* firkateynine gönderilmişlerdir. Aynı yıl mektep öğrencileri için Girit'te *Mehmet Selim* firkateyni ile birlikte bulunmak üzere *Heybetnüma* korveti de görevlendirilmiştir. Tersâne-i Âmire'de inşa edilmiş olan geminin bu suretle denizde seyri gerçekleştirilerek test edilmiş ve makinelerinin ve diğer aksamının arzu edilen nitelikte olduğu da görülmüştür.<sup>29</sup> Özetle ifade etmek gerekirse, daha evvelden Bahriye Mektebi öğrencilerinin uygulamalı eğitimine tahsis edilmiş olan ve daimî surette mektebin önünde duran ahşap *Nüvid-i Fütuh* briki kullanılmaya devam edilmiş, gemi yazın öğrencileri alarak İzmit Körfezi'ne kadar açılmıştır. Mektebin harbiye sınıfının son

<sup>28</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 353/1-48; BOA, Y.PRK.ASK. 39/92, 114/37; BOA, Y.MTV. 4/57; DTA, ŞUB.d. 42/32; DTA, MKT. 501/49.

<sup>29</sup> BOA, DTA, ŞUB.d. 171/58; DTA, MKT. 501/49; 684/32; 710/51; 863/75; 1036/16, 44. BOA, Y.MTV. 117/75; *Ceride-i Bahriye*, 9 Temmuz 1307, Sayı 65, s. 74; *Ceride-i Bahriye*, 28 Nisan 1308, Sayı 77, s. 35; *Ceride-i Bahriye*, 21 Temmuz 1308, Sayı 83, s. 82.

iki sınıfına tahsis edilen ve Girit adası önlerinde Suda limanı civarında bulunan *Mehmet Selim* firkateyni ve *Heybetnüma* korveti de mektep gemisi olarak istihdam edilmiştir. Ayrıca gedikli (astsubay) efradın eğitimi için *Selimiye* firkateyni ve torpido eğitimi maksadıyla da *Muhbir-i Sürur* firkateyni talim gemisi olarak kullanılmıştır.

Talim gemileri dışında en aktif harp gemileri ise ortalama bir yıllık süre zarfında karakol seyri icra eden *Zuhaf* korveti (8 liman)<sup>30</sup>, *Bursa* korveti (8 liman)<sup>31</sup>, *Mansure* korveti (6 liman)<sup>32</sup> ve *Sayyad-ı Derya* gambotudur (6 liman).<sup>33</sup> Elbette bu liman ziyaret sayılarının limanlar arasındaki mesafeyle ilişkili olduğunun altını çizilmesi gerekir. İstanbul ve çevresinde daha fazla sayıda liman ziyareti yapan gemilerin sayısal verisini hesaba katmak yerine uzun mesafeli seyrin sonunda yapılan liman ziyaret verisi esas alınmıştır. *Heybetnüma* korvetinin Beyrut, İskenderun, Rodos, Girit, Urla, Midilli ve Dersaadet liman ziyaret örüntüsü buna iyi bir örnek teşkil etmektedir.<sup>34</sup>

Dönemin harp gemilerinin jurnallerinde açık ara en çok bahsi geçen güzergâhların başında Girit Adası'nın limanları yer almaktadır. Osmanlı Akdeniz Filo Kumandanlığı'nın tersane ile birlikte kömür ve erzak temininde ana ikmal ve bakım üssü olan Girit'teki en işlek limanların başında Suda, sonrasında Hanya ve Kandiye gelmektedir.<sup>35</sup> Bunu sırasıyla Sakız, İzmir, Rodos, Beyrut, Selanik, Marmaris ve Midilli limanları izlemektedir.<sup>36</sup> Seyir jurnallerinde ortaya çıkan hareket motifine baktığımızda ise Osmanlı donanma ricalinin Osmanlı Devleti'ne ait stratejik mahiyetteki liman ve geçiş güzergâhlarında gerek müdafaa veyahut karakol görevleri olsun gerekse okul gemisiyle yapılan açık deniz eğitim seyirleri olsun donanma varlığını muhafaza etmek suretiyle stratejik bir amaç güttüğüne ilişkin bir eğilim kendini göstermektedir. Nitekim jurnallerdeki harp gemilerini esas aldığımızda Selanik'ten, İskenderun'a Beyrut'tan Preveze'ye, Port Said'ten Cidde'ye

<sup>30</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 447; 524.

<sup>31</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 365.

<sup>32</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 428.

<sup>33</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 446; 512; 524.

<sup>34</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 455; 496.

<sup>35</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 378; 383; 391; 393; 404; 430; 455; 524.

<sup>36</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 378; 383; 399; 455; 496; 512; 513; 521; 524; 530; 568; 581; 587; 590; 595; 604; 632



kadar devasa kıyı şeridinde Osmanlı Donanması'na ait gemilerin bayrak gösterdiği gerçeği karşımıza çıkmaktadır. Tespit edilen gemi jurnalleri zaviyesinden bakıldığında tüm bu bölgelerde aktif olan harp gemilerinin Ereğli<sup>37</sup> ile nadiren Sinop<sup>38</sup>, Trabzon ve Rize<sup>39</sup> dışında Karadeniz'de neredeyse hiç boy göstermemesi dikkat çekici bir durumdur.

Harp gemilerinin sayıca yetersiz kaldığı durumlarda İdare-i Mahsusa'ya ait nakliye vapurları, Bahriye Nezareti emriyle top ve diğer silahlarla donatılarak sahil bölgelerinde karakol ve kıyı savunma görevlerinde bir harp gemisi işlevinde kullanılmaktaydı. Gerekliğinde ihtiyaç duyulması durumunda İdare-i Mahsusa vapurlarının da tahsis edilmesiyle hangi sahillerde kaç geminin ve hangi gemilerin bulunduğu dair malumata seyir jurnallerinin yanı sıra Bahriye Nezareti'nin süreli yayını olan Ceride-i Bahriye'de yayınlanan listelerden de takip edilebilmektedir. Örneğin, 1890 yılında Osmanlı sahillerinde toplam 42 geminin bulunduğu bu kaynak vasıtasıyla tespit edilmiş ve bu gemiler aşağıda detaylı bir şekilde sıralanmıştır:<sup>40</sup>

Bulunduğu Sahiller	Gemilerin Sınıfları ve Adları	Gemi Sayısı
Basra Körfezi	<i>Zuhaf</i> Korveti, <i>Merih</i> Korveti, <i>Muzaffer</i> Korveti, <i>Akka</i> Vapuru, <i>Müjderesan</i> Vapuru, <i>Sahir</i> Vapuru	6
Kızıldeniz	<i>Bursa</i> Korveti, <i>Utarit</i> Korveti, <i>Necmfeşan</i> Vapuru, <i>İstanköy</i> Vapuru	4
Trablusgarp	Zırhlı <i>Mukaddeme-i Hayr</i> Korveti, <i>İskenderiye</i> Korveti	2
Bingazi	<i>Marmara</i> Vapuru	1
Girit Adası	<i>Mehmet Selim</i> Firkateyni, <i>Mansure</i> Korveti, <i>Beyrut</i> Korveti, <i>Şat</i> Vapuru, <i>İsmail</i> Vapuru, <i>Ziver-i Derya</i> Vapuru, <i>Rodos</i> Vapuru, <i>Aynalıkavak</i> Vapuru, <i>Nedim</i> Vapuru, <i>Fırat</i> Vapuru	10

<sup>37</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 380; 399; 434; 524ç

<sup>38</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 380; 524.

<sup>39</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 524.

<sup>40</sup> BOA, DTA, EHB.J.d. 378; 384; 391; 404; *Ceride-i Bahriye*, 6 Mart 1306, Sayı 129, s. 4

Limni Adası	<i>Seyyar Vapuru</i>	1
Preveze	<i>Sayyad-ı Derya Vapuru,</i>	1
İzmir	<i>Şevketnüma Gambotu, Sinop Korveti, Kilitbahir İstimbotu</i>	3
İşkodra	<i>Nüzhet Vapuru</i>	1
Selanik	<i>Hanya Vapuru</i>	1
Beyrut	<i>Arkadi Vapuru</i>	1
Rodos	<i>Süreyya Vapuru</i>	1
İstanköy	4 Numaralı Tarak Vapuru	1
Sisam	<i>Musul Vapuru, 5 Numaralı Tarak Vapuru</i>	2
Sakız	<i>Sulhiye Vapuru</i>	1
Ayvalık	<i>Ziyet-i Derya Vapuru</i>	1
Midilli	<i>Tevfikiye Vapuru</i>	1
Kala-i Sultaniye	<i>Bozcaada Vapuru, Neveser Uskunası</i>	2
Ereğli	<i>Ereğli Vapuru</i>	1
Trabzon	<i>Trabzon Vapuru</i>	1
Gemlik	<i>Seyyar Vapuru</i>	1
<i>Ertuğrul Firkateyni</i>	Japonya Seyahatinde	1

1890 yılına ait Osmanlı sahillerinde görevli gemileri gösteren listenin 1893 yılında güncellenen hâlinde gemi sayısı toplamda 53'e yükselmiş, 1894 yılındaki listede ise sahillerdeki toplam gemi sayısının 45 olduğu tespiti yapılmaktadır.<sup>41</sup> Bu rakamlar değerlendirildiğinde II. Abdülhamid döneminde Osmanlı Bahriyesi'nin sahil bölgelerindeki gemi sayısına bakarak imparatorluğun Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Trablusgarp dahil olmak üzere denizaşırı vilayetlerinde bir donanma varlığı gösterme çabası içerisinde olduğu tartışmasızdır. Kuşkusuz bu gemilerin sahillerdeki tek başına niceliği, operasyonel kabiliyeti, personel eğitimi, altyapı ve lojistik gibi unsurları hesaba katılmadan yapılacak yorum yalnızca kâğıt üzerinde bir rakamdan ibaret olsa da diğer taraftan

<sup>41</sup> BOA, BEO, 253/13973, Lef 3; DTA, ŞUB. 2330/8-9. Vesikaların suretleri için bkz. Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, Ankara 2021, s. 279; aynı yazar, *XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri*, MSGSÜ SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012, s. 171-172.

Osmanlı Devleti'nin bu bölgelerde kendi nüfuzunu ve güvenliğini tesis etme noktasında bir yerde donanmaya bel bağladığını da göstermesi açısından üzerinde durulmaya değer bir yaklaşımdır. Aynı şekilde, Basra Körfezi ve Kızıldeniz'den sonra en çok geminin bulunduğu sahilin Akdeniz'de ticaret rotalarının kavşak noktasındaki stratejik konumuyla Girit olması da şaşırtıcı değildir.

II. Abdülhamid döneminde sahillerde görevlendirilen gemiler arasında tek zırhlı gemi olarak görülen ve Trablusgarp'ta bulunan *Mukaddeme-i Hayr* korveti dikkat çekmektedir. Söz konusu korvet, 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nden 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'ne kadar bu bölgede görev yapmış, Yunan Harbi başlayınca Çanakkale'ye (Nara) çekilmiştir. Yukarıdaki listede korvet, gambot türü gemilerin yanında nakliye vapurlarının çoğunlukta olduğu görülmekte olup bunlar sahil muhafazasının yanı sıra başta asker nakliyat olmak üzere silah, mühimmat ve erzak taşımak gibi lojistik hizmetlerde kullanılmaktaydı. Bilhassa Kızıldeniz sahillerindeki Cidde önlerinde kutsal mekânların muhafazası, olası bir ecnebi saldırısına mahal verilmemesi, hac mevsiminde deniz yoluyla gelen hacıların güvenliğinin sağlanması gibi sebeplerle daimî surette harp gemileri bulundurulmaya gayret edilmiştir. Kızıldeniz ve Basra Körfezi ile bilhassa Şattularap sahillerinin su derinliği az olduğundan buralara az su çeker ve hızlı hareket kabiliyetine sahip gemilerin tahsisine dikkat edilmiştir.<sup>42</sup>

Diğer taraftan, II. Abdülhamid dönemi harp gemilerinin seyir jurnallerine bakıldığında, Batılı örneklerinden farklı şekilde ve Bahriye Kanunnamesi'nin seyir jurnal talimatında yazan maddelere de tam uyulmadan doldurulduğu görülmektedir. Birçok gemi jurnalinde liman ve körfezlerin iskandille derinliğinin ölçülmediği, akıntıların mevkii ve şiddeti, havanın öğleden önceki ve sonraki durumu, rüzgârın şiddetiyle ilgili bilgilere yeteri kadar yer verilmediği açıkça görülmektedir. Dahası, bir limana yanaşma, önemli bir vukuatın (ör. makine arızası) raporlanması dışında tanzim edilen jurnallerde gemilerdeki cari işleyiş

<sup>42</sup> 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra Kızıldeniz ile Basra Körfezi sahillerinde daimî surette donanma gemileri bulundurulmaya başlanmış olup söz konusu sahillerde hangi yıl hangi gemilerin bulunduğuna ilişkin istatistiki veriler için bkz. Mehmet Korkmaz, *Basra Körfezi'nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri*, s. 276-383; aynı yazar, *XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz'de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri*, s. 171-172, 194-198.

ve sorunlara ilişkin bilgi bulunmadığı gibi batılı muadillerinde kolaylıkla takibi yapılabilen klimatolojik ve oşinografik verilere rastlamak da pek mümkün değildir. Ancak yine de jurnallerde geminin seyir süresi, uğradığı limanlar, güzergâh ve bazı zamanlarda tesadüf ettiği donanma gemilerine yani deniz trafiğine ilişkin veriler mevcuttur. Bu durum, Osmanlı Donanması'nın faaliyetleri ve gemilerin seyirleri hakkında bazı aydınlatıcı bilgiler sağlamaktadır. Netice itibarıyla tespit edilen seyir jurnali defterleri üzerinden yola çıkıldığında Haliç'te demirli büyük tonajlı zırhlı firkateynler dışında Osmanlı harp gemilerinin neredeyse tamamının farklı görev gamıyla Marmara, Karadeniz, Adalar Denizi (Ege Denizi), Doğu Akdeniz ve Kızıl Deniz'de boy göstermesi, düşük profil dahi olsa bir sancak gösterme faaliyetinde bulunduğu görülmektedir.

### Sonuç

Artık günümüz literatüründe iklim değişikliği ve denizdeki buzlanma gibi önemli konuların tespiti ve klimatoloji ile oşinografi araştırmalarına katkı sağlanması için gemi seyir jurnalleri temel kaynak mertebesinde değerlendirilmektedir. Türkiye'de ise bu potansiyelden yeterince istifade edildiğini ve bu sahada akademik çalışmaların yaygınlaştığını söylemek henüz mümkün değildir. Osmanlı Devleti'nden intikal eden mevcut seyir jurnalleri, batılı muadillerine göre oldukça eksik veri girişi yapılmış olmasına rağmen donanma gemilerinin seyrüsefer rotaları, liman ziyaretleri ve harp gemilerinin etkinliği gibi kritik bilgileri ihtiva etmeleri açısından önemli birer tarihi vesika olduğu bir gerçektir. Bu çalışma kapsamında arşivde 56 adet muhtelif tipte, farklı yıllara ait harp gemisinin seyir jurnallerinde faydalanılarak II. Abdülhamid devri donanmasına bir perspektif oluşturulması amaçlanmıştır. Netice olarak, "Osmanlı Donanması'nın Haliç'te çürümeye terk edildi" şeklindeki kalıplaşmış siyasi çekişme zemininden çıkarılamayan peşin kabule karşılık olarak dönemin operasyonel harp gemilerinin bir kısmının kayda değer bir hareketliliğe sahip olduğu ortaya çıkarılmıştır. Bu etkinliğin verimliliği sorgulanmaya açık olsa da ortada bilinçli bir strateji güdüldüğünü gösteren emareler de bulunmaktadır. Oldukça uzun Osmanlı kıyılarını kuşatan deniz alanlarında düşük profil dahi olsa bir "varlık gösterme" niyeti olduğunu jurnallere konu harp gemilerinin ziyaret ettiği liman ve güzergâh paterni üzerinden tespit etmek mümkündür. Dahası, Osmanlı karar alıcılarının barış dönemindeki bir

donanmanın misyonuna uygun olarak eğitim, karakol ve nakliyat görevlerinin yerine getirilmesinde yarı ömür modernizasyonuna ihtiyaç duyan ve oldukça maliyetli büyük zırhlı gemiler yerine işletme maliyeti düşük, gerektiğinde yelken seyri yapabilecek harp gemilerini tercih ettiği de seyir jurnalleri üzerinden analiz edilebilmektedir.

Şüphesiz, Sultan II. Abdülhamid döneminin jeopolitik ve stratejik sorunları dikkate alınmadan, dönemin siyasi ve iktisadi konjonktürü analiz edilmeden ve Osmanlı hükûmetlerinin bu zorlu koşullar altındaki karar mekanizmasına nüfuz etmeden, Osmanlı bürokrasisinin temel bir parçası olan silahlı kuvvetlerin donanma kulvarını anlamak pek mümkün değildir. Ancak bilimsel temelli ve birbirini tamamlayan akademik çalışmaların sonuçları esas alınırca II. Abdülhamid dönemi donanmasıyla ilgili sağlam temellere dayanan bir yaklaşım geliştirilebilir. Bu dönemin donanma gemilerinin seyir jurnallerinin detaylı olarak incelenmesi neticesinde çıkarılacak istatistiksel verilerin değerlendirilmesi döneme dair donanma politikasının anlaşılmasına önemli bir katkı yapacaktır. Dolayısıyla bu çalışmanın seyir jurnallerinin önemine dikkat çekerek dönemin donanma politikasını anlama gayretine yeni bir bakış açısı getirmesi ve bu kapsamda yapılacak yeni çalışmalara kapı aralaması durumunda asıl amacına ulaşmış olacağı değerlendirilmektedir.

## Kaynakça

### Arşiv Kaynakları

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

BEO (Bâbiâli Evrak Odası): 35/2563; 279/20920.

DTA (Deniz Tarihi Arşivi), BH.MKT.d. (Bahriye Nezareti Mektubi Kalemi Defterleri): 66/19, 22; 145/7; 501/49; 614/60; 684/32; 710/51; 863/75; 1036/16, 44.

DTA (Deniz Tarihi Arşivi), EHB.J.d. (Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Jurnal Defterleri): 353, 365, 378; 380, 383, 384, 391, 393, 399, 404, 410, 420, 428, 430, 446, 447, 455, 496, 512, 513, 521, 524, 530, 568, 581, 587, 590, 595, 604, 607, 632.

DTA (Deniz Tarihi Arşivi), ŞUB.d. (Şura-yı Bahriye Defterleri): 42/32; 123/2; 171/58.

Y.PRK.ASK. (Yıldız Askeri): 39/92, 114/37.

Y.MTV. (Yıldız Mütenevvia): 4/57; 83/107; 117/75.

### Kitap ve Makaleler

4 Şubat 1219 Tarihinde Sultan Selim-i Sâlis Hazretlerinin Bahriyenin İslahına Dair Tanzim Ettirdiği Kanun-ı Cedid, s. 11. (İBB Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet El Yazmaları Kısmı, MC.YZ.B0025).

Akarlı, Engin Deniz, *Belgelerle Tanzimat, Osmanlı Sadrazamlarından Âli ve Fuad Paşaların Siyasi Vasiyetnameleri*, İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, 1978.

Arabacı, Büşra; *Sailing Through Modernity: Journey Of Mirror Of Victory To Portsmouth And Connected History Of The Ottoman Naval Modernisation*, TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2020.

*Bahriye Kanunname-i Hümayunu* (Sene Hicri 1297), Basım yeri ve yılı yok.

*Bahriye Nizamnamesi (1849)*, Haz.: Coşkun Güngen, Tercüme: Sabahattin Öksüz, Dz.K.K. Yayınları, Ankara 1996.

Bal, Nurcan, *Marmara'da Denizaltı Avı Sultanhisar ve Stoker'in Denizaltısı AE 2*, İstanbul Deniz Müzesi K.İği Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2006.

Baş, Ersan -Arif Emre Kara- Ahmet Küçükoğlu, *Gazi Hamidiye*, İstanbul Deniz Müzesi K.İği Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, İstanbul 2006.

Besbelli, Saim, "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 440.VII. İstanbul: Deniz Basımevi, 1963, 22-34.

Beydilli, Kemal, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, c. 1, İstanbul: IRCICA Yayınları, 1994, s. 66-135.

Bostan, İdris, "Kalyonun Yükselişi ve Akdeniz'de Osmanlı Donanması (XVIII. Yüzyıl)", Ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt: II, İstanbul: Deniz Basım Müdürlüğü, 2009, s. 15-25.

Bulgurcuoğlu, Hacer, *Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*, İstanbul Deniz Müzesi K.İği Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, 2. Baskı, İstanbul 2009.

Catchpole, A. J. W., "Hudson's Bay Company Ships' Log-books as Source of Sea Ice Data, 1751-1870", Ed. Raymond S. Bradley- Philip D. Jones, *Climate Since A.D. 1500*, New York: Routledge, 2004, 17-39.

García-Herrera, R., C. Wilkinson, F.B. Koek, M.R. Prieto, N. Calvo ve E. Hernández, "Description and General Background to Ships' Logbooks as a Source of Climatic Data", *Climatic Change* 73, (1), 2005, 13-16.

Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretî'nin Kuruluşu (1789-1867)*, TTK Yayınları, Ankara 2001.

Georgeon, François, *Sultan Abdülhamid*, Çeviren: Ali Berktaş, İstanbul: Homer Kitabevi, 2006.

Hannaford, M. J., Jones, J. M., ve Bigg, G. R. “Early-Nineteenth-Century Southern African Precipitation Reconstructions From Ships’ Logbooks”. *The Holocene*, 25(2), 2015, 379–390.

Karakulak, Mesut, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, Ankara: TTK Yayınları, 2020.

Komatsu, Kaori, “Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdülhamid II”, *Oriente Moderno*, sayı XX (LXXXI), 2001, s. 209-219.

Korkmaz, Mehmet, *Basra Körfezi’nde Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri (1847-1914)*, TTK Yayınları, Ankara 2021.

Korkmaz, Mehmet, *Bahriyede Bir Ömür Sultan II. Abdülhamid’in Bahriye Nâzırı Hasan Hüsnü Paşa*, Selenge Yayınları, İstanbul 2022.

Korkmaz, Mehmet, *XX. Yüzyıl Başlarında Kızıldeniz’de Osmanlı Denizcilik Faaliyetleri*, MSGSÜ SBE, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2012.

Küçüköğlü, Ahmet, *Hamidiye Seyir Jurnalleri ile Akın Harekatı*, [y.y., t.y.], Deniz Basımevi, İstanbul.

Mercan, Evren, *93 Harbi’nde Deniz Harekâtı*, Selenge Yayınları, İstanbul 2020.

Mercan, Evren, *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2018.

Özdemir, Şenay, “Osmanlı Donanmasında Bir Seyir Defteri ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler”, Ankara Üniv. DTCE. Tarih Araştırmaları Dergisi, Mart 2005, Sayı 37, s. 113-163.

Panzac, Daniel, *Osmanlı Donanması, 1572-1923*, Çev.: Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2018.

Wheeler, Dennis, “British Naval Logbooks From The Late Seventeenth Century: New Climatic Information From Old Sources”, *History of Meteorology* 2, 2005, 133-146.

### Sürelî Yayınlar

Ceride-i Bahriye, (Sayılar: 6 Mart 1306, Sayı 129; 9 Temmuz 1307, Sayı 65; 28 Nisan 1308, Sayı 77; 21 Temmuz 1308, Sayı 83,)

### İnternet Kaynakları

“Log of USS BROOKLYN: 1/20/1876-7/21/1876”, National Archives (NARA), NAID: 167158681, Logbooks of U.S. Navy Ships ca. 1801-1940. <https://catalog.archives.gov/id/167158681> Erişim Tarihi: 08.05.2023.

**EKLER**

**EK-1:** Harp Gemisi Seyir Jurnalı Defterine Bir Örnek: 1908 Yılına Ait Sultanhisar Torpidobotu'nun Seyir Jurnalinin İlk Sayfası. Kaynak: BOA, DTA, EHB.J.d. 607.

The image shows two pages of a handwritten logbook, likely for a torpedo boat. The pages are filled with tables and columns, with handwritten entries in Ottoman Turkish. The tables are organized into sections, with some columns containing numerical data and others containing descriptive text. The handwriting is in a cursive style, and the paper shows signs of age and wear.



### Extended Abstract

In contemporary academic literature, ship logbooks have emerged as a primary resource for the study of important topics such as climate change and sea ice, and have made valuable contributions to climate and oceanographic research. In Türkiye, however, this potential remains largely untapped due to the scarcity of comprehensive academic studies, the difficulty of accessing relevant archives, and the irregular preservation of many warship logbooks to date. Nevertheless, it is undeniable that essential information such as the Ottoman Navy's navigational routes, port visits, and warship activities constitute a significant historical document despite the limited number of available logbooks.

On the contrary, if one examines the logbooks of the warships during the reign of Abdulhamid II, one finds that they were incompletely filled in and deviated from the practices of their Western counterparts and were contrary to the logbook instructions of the naval law. Many ship's logbooks lacked essential information such as measurements of port and gulf depths by soundings, detailed records of current positions and strengths, weather conditions before and after noon, and wind strength. In addition, these diaries did not adequately document ongoing ship operations and problems, except for events such as docking in a port or reporting significant incidents such as engine failures. It was also difficult to find climatological and oceanographic data that were readily available in British Royal Navy logbooks. Nevertheless, despite these limitations, it is still possible to uncover valuable data regarding the duration of the ship's voyages, ports of call, routes taken, and occasionally encounters with other naval vessels. In essence, information related to maritime traffic can be derived from these logbooks, providing some illuminating insights into the activities of the Ottoman Navy and the navigation of their ships.

For this study, the logbooks of 56 warships of various types were identified after the Russo-Turkish War (1877-1878) that have the potential to comprehensively reveal the activities and movement patterns of the Ottoman Navy between 1880 and 1909. These ships were armoured/wooden frigates, protected cruisers, armoured/wooden corvettes, wooden gunboats, torpedo gunboats, and torpedo boats. A close examination of these logbooks reveals that almost all Ottoman warships, with the exception of the larger armoured frigates anchored in the Golden Horn, participated in discrete flag-hoisting operations in the Sea of Marmara, the Black Sea, the Aegean Sea, the Eastern Mediterranean, and the Red Sea, each with different areas of operations.

From the logbooks it appears that the main tasks of these warships were patrol, training and transport tasks. On paper, training activities were often conducted far from Istanbul when needed and focused mainly on military preparations such as gunnery exercises, navigation and sailing training, and torpedo trials. These logbooks shed light on the naval activities of the Ottoman Navy, offering insights into the ships' tasks, ports of call, routes, and encounters with other ships. The routes most frequently mentioned in the warships' logbooks during this period were associated with the ports of Crete. Among these ports, Souda proved to be the busiest, as it served as the main supply and maintenance base of the Ottoman Mediterranean Fleet Command for coal and provisions, in addition to being a shipyard. It was followed by Chania and Heraklion, with Chios, Izmir, Rhodes, Beirut, Thessaloniki, Marmaris, and Lesbos following in order. The remarkable point to highlight is that despite their active presence in various regions, warships were rarely observed in the Black Sea, with the exception of Eregli and occasionally Sinop, Trabzon, and Rize.

In addition to the training ships, the corvette *Zuhaf* (8 ports), the corvette *Bursa* (8 ports), the corvette *Mansure* (6 ports), and the gunboat *Sayyad-ı Derya* (6 ports) are the most active warships. It is important to emphasize that these numbers of port visits depend on the distances between ports. Instead of looking at the numbers of ships that called at more ports in and around Istanbul, the data of port visits after the completion of the long-distance voyages are used as the basis for the evaluation. An illustrative case is the pattern of port visits by the corvette *Heybetnuma* to Beirut, Iskenderun, Rhodes, Crete, Urla, Lesbos, and Istanbul.

In the era of Abdulhamid II, through the allocation of warships and the occasional use of the steamers of the *Idare-i Mahsusa*, records of the number and types of ships stationed on the various coasts were made available through the lists published in the *Ceride-i Bahriye*, the official journal of the Ministry of the Navy, as well as in the logbooks. Based on these sources, it was possible to determine that a total of 42 ships were on the Ottoman coast in 1890. Contrary to the preconceived notion that "the Ottoman Navy rotted away at the Golden Horn" during the reign of Abdulhamid II, a notion closely intertwined with political struggles, the identified logbooks play a crucial role in demonstrating that some operational warships were active to a significant degree during this period and even that a strategy was pursued to this end, even if its effectiveness is questioned.

The 8,567 mile Ottoman coastline was surrounded by maritime areas, and the intent to show "naval presence" albeit with a low profile, can be inferred from the pattern of ports and routes visited by warships documented in the

logbooks. In addition, the logbooks indicate that Ottoman state officials preferred warships with lower operating costs and the ability to sail when needed over large ironclad warships that required extensive modernization/maintenance and were very costly. These preferred ships were used for training, patrol, and transport duties, as befitted the role of a peacetime navy.

Understanding the naval operations of the Ottoman bureaucracy, a critical component of the armed forces, during the reign of Sultan Abdulhamid II undoubtedly requires a thorough consideration of the geopolitical and strategic challenges of the era, an analysis of the prevailing political and economic circumstances, and a deep understanding of decision-making processes adopted by state officials under such difficult conditions. Developing a well-grounded approach to Abdulhamid II's navy can only be accomplished by relying on scientifically based and complementary academic research.

The analysis of statistical data obtained from a careful study of the logbooks of naval ships during the Abdulhamid II period is expected to make an important contribution to the understanding of the naval policy of that particular era. This study will be considered successful if it not only sheds new light on the understanding of naval politics during this period, but also highlights the critical importance of the navigational journals, thus stimulating further research efforts in this area.