Modern Donanmalar Çağının Başlangıcında İki Önemli Kavram: Jeostrateji ve Lojistik

Two Important Concepts at the Beginning of the Modern Naval Age: Geostrategy and Logistics

Funda Songur*[1]

Öz

Jeostrateji ve lojistik kavramları, 19. yüzyılda çağdaş stratejistlerin de etkisiyle devletlerin askerî güçleri için hayati olarak değerlendirilmiştir. Deniz kuvvetlerinin özellikle stratejik noktalara konuşlanıp lojistik faaliyetlerini hangi yöntemlerle yürütmüş olduğu ise, uluslararası askerî denizcilik tarihinde dikkate değer bir husustur. Bu minvalde denizaşırı bölgelerde aktif olarak söz sahibi olmak isteyen devletlerin ileri üs kurma, buradaki yerel halk ve yönetim ile ilişki kurma ya da ulusal gemilerini sevk etme gibi lojistik stratejileri olmuştur. Bahsi geçen yöntemlerle gerçekleştirdikleri tedarik, uzak sularda güçlü kalma gayesiyle yapılmaktaydı. Bu çalışmada, modern donanmalar tarafından Osmanlı Devleti sınırlarında gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerin nasıl yerine getirildiği sorusu cevaplanmaya çalışılmış ve ortaya çıkarılan sonuçlar Birinci Dünya Savaşı öncesinde deniz lojistiğinin jeostrateji çerçevesinde açıklanabilmesini sağlamıştır. Zira coğrafi olarak stratejik noktalarda konumlanan deniz kuvvetlerinin bu sularda mevcudiyetini korumaya yetkin olması gerekiyordu. Bu çalışmayla Osmanlı Devleti'ne ait suların jeostratejik önemi modern donanmalar çağının erken dönemlerinde bir kez daha kanıtlanmış, sularında bulunan yabancı donanma unsurlarının sayısı arttıkça Osmanlı Devleti üzerindeki siyasi ve ekonomik baskıların ağırlaştığı görülmüştür.

Anahtar Kelimeler

Lojistik, jeostrateji, denizcilik, deniz üssü, Osmanlı bahriyesi, donanma, ikmal, yabancı donanmalar

Abstract

In the 19th century, the concepts of geostrategy and logistics were considered vital for the military forces of the states and especially naval forces paid great attention to the terms with the specific influence of contemporary strategists. Thus, the efforts to establish forward naval bases, the necessity of establishing relations with the local people and the rulers where the navy was located, or the supply methods with the support of the national auxiliary ships were conceived with the aim of keeping the states strong in distant waters. In particular, the methods and how the naval forces carried out their logistics activities in distant strategic waters are significant issues in the field of international naval history. In this study, the question of how the logistics efforts were carried out by the early modern navies in the waters of the Ottoman Empire before the First World War was tried to be answered. The results of this study presented a new method for explaining naval logistics with the concept of geostrategy. The geostrategic importance of the Ottoman waters

* Dr. Öğr. Üyesi, Pîrî Reis Üniversitesi, Denizcilik Meslek Yüksekokulu, Yönetim ve Organizasyon Bölümü, Lojistik Programı, fsongur@pirireis.edu.tr, ORCID: 0000-0003-4887-6506.

1 Bu çalışma, "Osmanlı Bahriyesinde Lojistik İmkân ve Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)" başlıklı doktora tezinden türetilmiştir.

Geliş Tarihi: 28.03.2023 | Kabul Tarihi: 17.04.2023

during the early modern naval age was proven once again, and that as the number of foreign navy vessels in these waters increased, as did the political and economic pressures on the Ottoman Empire.

Keywords: *Logistics, geostrategy, naval power, seafaring, naval bases, Ottoman navy, supply, foreign navies*

Extended Summary

The starting point of the modern navy era is the period that steam engines integrated with ships and the time logistics appeared as vital for navies. This study aims to reveal logistics issue of the modern navy era within the constraint of Ottoman waters through archival documents and secondary sources. Since the modern navy studies in logistics are very few and incomplete, this study concentrates to fill the need for such research. The concept of modernization in maritime is related to machinery, technology, and supplies. Logistics activity areas include supplies for instance coal, water, food, sailing equipment, ammunition along with support personnel and workforce, maintenance and repair, health services and supplies, transfer and transportation, infrastructure, and construction. Therefore, studies dealing with logistics completely expose both historical and economic aspects from diverse perspectives at national and international level.

It is known that modernised navies sailed out of the state waters for several reasons. Except for ships' own carrying capacity, an ongoing purchase or owning bases had to be sustained to operate smoothly in distance waters. The success of powerful states in logistics methods created a living space for their own navies while supporting the political power of those states in the international field. The great powers were significantly separated from other countries and began to strengthen their power in overseas waters with logistical skills. Among those states, the United Kingdom was at the forefront with a systematic supply network. The strongest position would end in the last quarter of the 19th century with the determination of rival states to intervene in the maritime ability race to have strong naval forces, a strong base structure and logistics network. The states that demanded to be strong in the seas tried to conquer or gain bases especially in the waters where they existed. Otherwise, neither the management nor the navigational capability of the navy elements, which modernized but at the same time became fragile and depended on logistics, could be consistent.

Regardless of the methods by which bases were obtained, maintenance of strategic bases and the development of the logistics facilities and capabilities have been one of the most important elements in the maritime history. In the mid of the 19th century and in the first quarter of the 20th century, when colonialism and hegemony instruments were highly effective in international relations, distant lands with their seas were the geostrategic target and were intertwined with the policies of the states. The reference to the concept of logistics by the most influential strategists of the period introduced a dynamic organization in naval logistics as a strategic step as of the 19th century. As a result of the use of navy elements as a geopolitical power, the race of states to show the flag in the world's seas has increased.

Although the Ottoman Empire, which was very valuable in terms of its geopolitical position, tried to follow the maritime technology and try to embrace modernization, those efforts could not raise the state to the status of great modern maritime states. As a result of its economic situation and the maritime policies of the period, the Ottoman navy mostly tried to perform the task of guarding its own coasts. However, if practices of modernised navies were intersected with aspirations of the Ottoman Empire, the Ottoman administration faced each state in the Mediterranean, the Red Sea, and the Persian Gulf.

This study focuses on logistics activities of great maritime states within Ottoman geography. Logistics activities of the UK, Austria, Germany, France, Spain, Italy, Greece, Dutch, Russian, and Japanese navies were exemplified based on archival documents. Especially after the ships were completely converted to the steam system, it was understood that even the most powerful navies could not survive without coal, repair services, and the logistics materials. For this reason, it was crucial for strong navies to enrich their logistics methods and techniques by deploying the strategic points, and with the awareness of this issue, they tried to control geostrategic regions.

The Ottoman seas had ships belonging to many different states. Further comprehensive studies on the logistics activities of ships sailing in these waters can be carried out by scanning of those states' archives. It is thought that similar studies can enrich the comparative analysis of the logistics capabilities of both the Ottoman and foreign navies in the context of interstate relations by revealing the mobility of the fleets in Ottoman waters. For this reason, naval logistics studies to be carried out based on states will contribute to the maritime and economic history together with the impact of international relations.

Giriş

Modern donanmalar çağının esası, gemilerle bütünleşmiş olan buharlı makinalar olmuştur. Böylece inşa edilen gemilerin başarısı ve hareket kabiliyeti, kömüre, kömür depolarına ve bu kömürün ihtiyaç duyulan yere ulaştırılma becerisine bağlı kalmıştır (Gray, 2017: 94). Kömür depolarına duyulan ihtiyacın artması nedeniyle, bir taraftan bu depolar sayıca arttırılırken diğer taraftan her birinin kapasitesine ilişkin yöntemler de geliştirilmiştir. Kömürün geminin bulunduğu yere iletilmesi ve varsa o bölgede kurulu depolarda stoklanması ise çok yönlü bir organizasyonu, mali yeterliliği ve yetkin personel mevcudiyetini gerektirmiştir. Her ne kadar denizcilikte modernizasyon kavramı makina teknolojisi ile ilgili olsa da ikmal malzemeleri yalnızca kömürle sınırlı değildir. Kömür; su ve yiyecek, giyecek, yedek parça, teçhizat, yelken, yağ, silah aksamı ve mühimmattan oluşan ikmal malzemelerinden yalnızca biridir. Lojistik faaliyet alanları ise ikmal malzemeleriyle birlikte, destek personel ve işgücü, bakım-onarım faaliyetleri, sağlık hizmetleri ve sağlık malzemeleri, intikal ve ulaştırma ile altyapı ve inşaat alanlarını içerir (Songur, 2022: 242). Söz konusu her malzeme ve hizmetin ihtiyaç duyulan yere zamanında ve uygun koşullarda iletilmesi modern donanmalar çağında daha fazla önem kazanmaya başlamıştı. Göreve gönderilen gemilerde yeterli seviyede levazım bulunmalıydı; fakat gemilerde depolama olanakları sınırsız değildi. Bu nedenle gemilerde sistem olarak belirli bir süreyi kapsayacak karadan bağımsız seyir kabiliyeti yaratılmaya çalışılıyordu. Örneğin ambar hacimleri düşünülerek inşa edilen İngiliz gemileri ihtiyaç duyduğu gıda ve suyu gemide taşıyacak depo sistemine sahipti ve gemi dengesi için tüketilen ikmal malzemelerinin yerine ne konulacağı dahi planlanmıştı (Lavery, 2010: 162).

Gemilerin kendi taşıma kapasitesi haricinde uğrak limanlarında hariçten tedarik etme yöntemiyle alımlar yapılabilmekteydi. Mahalli satın almalar dışında ayrıca yabancı ülkelerde konuşlandırılan üslerden ve depolardan faydalanılır, malzemeler buradan gemilere ulaştırılır veya civarda bulunan diğer millî gemilerden veya müttefik devletlere ait gemilerden tedarik ile ikmal sağlanırdı (Hattendorf, 2007: 670). Bu yöntemlere ek olarak ihtisaslaşmış özel nakliye gemileri kullanılır veya denizaşırı tedarikçilerle anlaşmalar yapılırdı. İhtisaslaşmış nakliye gemileri sayesinde gemiler arasındaki aktarma

işi operasyonel olarak kolaylaşmış ve denizde ikmal yöntemleri ortaya çıkmıştı (Gray, 2014: 212, 221). Bu yöntemlerde yeterli ilerleme sağlanana kadar rıhtım içi taşımacılık için mavna tipi gemiler önemini korumaya devam etti. Kapsamlı lojistik başarı ve denizaşırı topraklarda tedarik gücü, bir bakıma gelişmiş devlet olmakla ilgiliydi. Zira güçlü devletlerin lojistik yöntemlerdeki başarısı kendi donanmalarına yaşam alanı yaratırken o devletlerin uluslararası arenada da siyasi güçlerini desteklemekteydi.

Modernleşen deniz kuvvetlerinin içerisinde Birleşik Krallık kuvvetlerinin ayrı bir yeri vardı. Yüzyıllardır koruduğu başarısı yakın bir zamanda sarsılacak olsa da 19. yüzyılın son çeyreğinin başlarında hala dünyanın en güçlü deniz kuvvetlerinden birisiydi. Birleşik Krallık Deniz Kuvvetleri'nin ardından Fransa, uzak mesafeden Rusya, Osmanlı İmparatorluğu, Almanya ve İtalya sayısal olarak belirli bir deniz gücüne sahip devletler sıralamasında başı çekiyorlardı (Dal, 2016: 246). Birleşik Krallık'ın Süveyş ve Mısır'daki varlığı ile Rusların sıcak denizlere inmesini engelleyebilecek deniz gücü ve dinamik telgraf iletişimi sayesinde sahip olduğu başarı, Akdeniz'deki ticari ve askerî gücünün en önemli nedenleriydi (Lambert, 2019: 244). 1914 yılına gelindiğinde ise yalnızca Akdeniz filoları içerisindeki sıralamada, 288.061 ton ile Fransa, 129.711 ton ile Avusturya Macaristan İmparatorluğu, 116.881 ton ile İtalya ve 79.620 ton kapasite ile Birleşik Krallık ilk dört ülke içerisinde kalma özelliğine sahipti (Hendrickson, 2014: 116). Türk Donanması ise Yunanistan, İspanya ve Portekiz gibi Avrupa devletleri, Baltık ülkeleri, bazı Güney Amerika ülkeleri ve Çin ile aynı kategoride yer almaktaydı (Chesneau ve Kolesnik, 1979: 360-410).

Büyük devletler bahsi geçen kategorideki ülkelerden önemli ölçüde ayrışmış ve denizaşırı sulardaki gücünü lojistik beceriyle kuvvetlendirmeye başlamıştı. Bu devletlerin içerisinde sistemli bir ikmal ağı bulunan devletlerin başında Birleşik Krallık gelmekteydi. Maden işletmeleri kömürü çıkarıyor, ticari acenteler farklı coğrafyalarda konumlandırılan kömür depolarına dağıtmak üzere anlaşmalar yapıyor ve düzensiz hat taşıyıcıları ise nakliyesini gerçekleştiriyordu. Özel girişimciler tarafından yürütülen bu sistem, Birleşik Krallık'ın deniz kuvvetleri için 18. yüzyıldan itibaren uygulanagelmekteydi ve Britanya Amiralliği tüm süreçlerde sadece bir gözlemci statüsündeydi (Gray, 2017: 95). Tedarik sisteminde tecrübe sahibi olan Birleşik Krallık'ın (Hampden, 2010: 288) ayrıca dünyanın en kaliteli kömürünü içeren maden yataklarına ve en işlek limanlarına sahip olduğu unutulmamalıdır. Galler bölgesinden çıkarılan kömür, 1870 ile 1914 yılları arasında dünyanın en iyi kömürü olarak biliniyordu. Bu nedenle Cardiff, Newport ve Swansea limanları kömür ticaretinin en yoğun olduğu limanlardı (Gray, 2014: 156, 169). Dünya genelinde kullanım alanı bulan bu kömürün sistemli bir ağ üzerinden nakliyesiyle birlikte satış ağının kurulması zorunluluk arz ediyor ve tecrübe de bu suretle kazanılıyordu. Birçok ulusun gemileri için önemli olan bu kömür, Osmanlı Devleti tarafından da ithal ediliyordu (Songur, 2022: 285). Birleşik Krallık Deniz Kuvvetlerine ait yüzer unsurlar, kendi topraklarında çıkarılan kömürün yanı sıra seyir istikametlerinde bulunan kömürleri de kalite anlamında test etmekte ve uygun olanları kendi gemilerinde kullanmaktaydı (Gray, 2014: 159). Böylece yerel kaynaklardan ihtiyaçları ölçüsünde ve her lojistik faaliyet alanı kapsamında yararlanmaya devam ettiğini ifade etmek mümkün olmaktadır.

Modernleşen denizciliğin lideri olan Birleşik Krallık, büyük devletler içinde en güçlü denizci devlet olarak dünyanın her bölgesinde bulunan yüzer unsurları ve tesisleri ile lojistik alanındaki gücünü göstermişti. Bunu korumak üzere aldığı politik kararlar ve çıkardığı kanunlar sayesinde kendisini uzunca süre en yakın rakibinden farklılaştırmaya devam ederken (Simkins, Jukes, Hickey, 2003: 22), kurduğu dünya deniz imparatorluğunun lojistik altyapısını yaşatmak üzere onu koruyacak tedbirler almayı ihmal etmedi. Deniz kuvvetleri için planladığı bütçeler ve yaptığı harcamalar anlamında dönemin diğer güçlü devletleri ile kıyaslandığında oldukça büyük bir farkla öndeydi (*Naval Expenditure*, 1901: 2-4). Birleşik Krallık'ın bu güçlü durumu, 19. yüzyılın son çeyreğinde rakip devletlerin yarışa müdahil olma azmiyle kırılmaya başladı (French, 2008: 167). 1887 yılı, Almanya, Japonya ve ABD'nin dünyanın yeni deniz güçleri arasında sayılmaya başlamasına şahit olmuştu (Mahan, 1911: 111). Artık devletler için güçlü deniz kuvvetleri, güçlü bir üs yapısı ve lojistik ağa sahip olma ihtiyacını beraberinde getirdiği için yarış bu alana da aksetmişti.

Önce İtalya'nın, ardından Almanya'nın siyasi birliğini sağlamasıyla birlikte rekabet arttıkça denizlerde güçlü olmayı arzulayan devletler, özellikle varlık göstermeye çalıştığı sularda üs elde etmeye çalıştı. Aksi halde modernleşen ama aynı zamanda kırılganlaşan ve lojistik bağımlılığı artan donanma unsurlarının ne yönetimi ne de seyir kabiliyeti tutarlı olabilirdi. O nedenle Birleşik Krallık'ta görülen lojistik güç diğer büyük devletler için de önemli olduğundan, lojistik sahada kullanılan sistem ve yöntemler çeşitlenmek üzereydi. Böylece oluşturulan denizaşırı tesisler başta askerî hedefler olmak üzere ekonomik amaçlara da hizmet etmek üzere inşa edildi. Bu denizaşırı tesisleri kuran büyük devletlerin bahsi geçen alanları savaşarak, bir bedel ya da anlaşma karşılığı bir taviz unsuru olarak veya yerel yönetimlerin topraklarının belirli kısmını gönüllü olarak devretmesi usulüyle elde etmesi gibi birbirinden farklı yöntemler izlediği görülmektedir (Harkavy, 1999: 951). 93 Harbi sonrasında Osmanlı'ya sunduğu yardım tekliflerine karşılık bir taviz olarak Kıbrıs'ta üslenmesi (Steele, 2014: 49), Mısır kuvvetleriyle savaşarak İskenderiye'de güç elde etmesi veya Kuveyt'in yerel güçleriyle ilişkisini geliştirerek bölgede kazanç elde etme çabası örneklerinde görüldüğü üzere bu yöntemlerin tamamı Birleşik Krallık tarafından kullanılmıştır. Hangi yöntemle elde edildiğine bakılmaksızın stratejik üslerin elde tutulması ve buralarda sunulan lojistik imkân ve kabiliyetlerin geliştirilmesi, askerî denizcilik tarihindeki en önemli unsurlardan biri olmuştur. Örneğin değişen yakıt teknoloji nedeniyle tersanelere yakıt depoları inşa edilmesi veya tropik sular dâhil dünyanın her yerinde bulunan gemilerin kekamozlardan arındırılarak hızlı seyirlerini temin için bakım-onarım yöntem ve araçlarının iyileştirilmesi, teknik kabiliyetlerin geliştirilmesiydi (Lavery, 2010: 141, 248). Dönüşen deniz teknolojisi nedeniyle yelken dönemine nazaran hassaslaşan yapıya sahip modern gemilerin bakım-tutum faaliyetleri önem kazanmış ve dünyaya yayılmış olan modern üs yapılanmalarında bu konuya cevap verecek uygulamaların inşasına başlanmıştır (Songur, 2022: 336-337).

Kavram Olarak Lojistik ve Jeostrateji

Birçok bilim dalında kullanılan bir kavram olan strateji, devletler için ulusların barış ve savaş durumu gözetilmeksizin başta askerî ve politik olmak üzere ulusal güçlerini kullanma becerisi olarak ifade edilebilir. Bu kavramın coğrafya boyutunu içererek genişletilmesi

suretiyle jeostrateji kavramına ulaşılır. Böylece barış ve savaş zamanlarında takip edilen politikalara uygun olarak deniz kuvvetlerinin coğrafya temelinde idare edilme sanatı, deniz gücü ekseninde jeostratejiyi verir. Devletlerin coğrafyasından kaynaklanan üsleri, boğazları ve adaları gibi tüm özel unsurları, politikalarının bir uzantısı olur ve "Sevkulceyş ve tâbiye askerî harekâtın idaresi için şemayı temin eder[ken] lojistik buna göre vasıtaları sağlar" (*Lojistiğin Temel Esasları*, 1951: 3). Diğer bir ifadeyle birbiriyle ilişkilendirilen bu kavramlardan strateji askerî harekâtın ana temasını belirlerken lojistik bu temaya uygun araçları ulaşılabilir kılar.

Sömürgeciliğin ve hegemonya araçlarının uluslararası ilişkilerde yüksek oranda etkili olduğu 19. yüzyıl ortası ve 20. yüzyılın ilk çeyreğinde uzak topraklar denizleriyle birlikte jeostratejik hedefti ve bu anlayış güçlü devletlerin politikalarıyla iç içeydi. Devletlerin ileri üslerde nasıl konumlandığı ve denize ilişkin politikaları nasıl yönlendirdiği, 19. yüzyıl teorisyenleri sayesinde yöntem bulmuş ve anlam kazanmıştır (Songur, 2022: 444-445). Lojistik kavramını ilk kez ortaya atan Antoine Henri Jomini (1779-1869), deniz egemenliğinin etkili hususlarının altını çizen Carl von Clausewitz (1780-1831) ve dönemin en etkili denizcilik fikirlerini üreten Alfred Thayer Mahan (1840-1914) bu teorisyenlerdendir. Öyle ki, Clausewitz ile Jomini'nin fikirleri, 19. yüzyılda kendi devletlerine ait askerî kuvvetlerin biçimlendirilmesinde etkili olmuştur (Prebilic, 2006: 161).

Jomini, sistem mantığını içeren modern askerî teoriler devrini başlatırken (The Editors of Encyclopaedia Britannica, 2021), Carl von Clausewitz (1918) eserinde, savaş alanında başarı için kaynak bolluğuna atıfta bulunmuş ve lojistik kavramı üzerine yaptığı katkılarla lojistik süreçlerin önemini göstermiştir. Bir deniz subayı ve stratejist olan Mahan'ın (2011) anlayışında deniz gücü, devletin deniz ticareti, donanması ve üslerinden oluşmaktaydı ve özellikle deniz kuvvetleri ile üs yapılanmaları devletlerin savaşma gücünü biçimlendirirken lojistik gerekliliklerini ön plana çıkarmaktaydı. Ona göre denizlerde hâkimiyet için lojistik başarı kilit unsurdur ve üretim becerisi sayesinde güçlü bir savaş ekonomisini geliştirmek mümkündür. Dönemin en etkili stratejistlerinin lojistik kavramına bu şekilde atıfta bulunması, 19. yüzyıl itibarıyla deniz kuvvetleri lojistiğinde dinamik bir teşkilatlanmayı stratejik bir adım olarak tanıtmış oldu. Takip eden stratejistlerin yeni teorileriyle birlikte lojistik kavramı gelişmeye devam etmekte olan bir alan olarak literatüre yerleşmiş oldu. Örneğin Corbett (1854-1922), deniz kuvvetlerinin rolü üzerine odaklanan denizcilik ve filonun hareketleriyle ilgilenen donanma stratejilerine ayrı gözlerle bakmış ve stratejiyle ilgili çalışmalarda seviye farklılıklarından bahsetmiştir (Vego, 2009: 6). Castex (1878-1968) ise orduya atfettiği önem neticesinde onu stratejinin kraliçesi olarak görmüş ve donanmanın ordunun hedefleri için var olduğunu belirtmiştir. Ordunun önemli bir desteği olan deniz gücünün genel başarıdaki önemine değinmiştir (Vego, 2009: 12). Güncel teorisyenlerden Modelski ve Thompson, deniz gücünü yeniden işleyen önemli bilim insanlarıdır. Onlara göre büyük muharebe gemilerinde sayıca üstünlük sağlayan ve geniş coğrafi alandaki varlıklarıyla üsleri olan devletler, politik alanda güçlü olan devletlerdir (Harkavy, 1999: 944, 952). Bu fikirler devletlerin hareketlerine yön verecek kadar güç kazanmış ve dönemin yönetici subaylarının fikirlerini zenginleştirmiştir.

İleri Üslerin Önemi

17. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla denizle buluşmayan veya denizle ilişkisi olmayan bir iktidar mücadelesi olmamıştı (Parker, 2006). Böylece modern olgular kazanan deniz kuvvetleri, devletler arası ilişkilerde politik bir güç konumuna yükselmiş ve istisna olarak kalmamış, çoğu devletin politikalarında kendini belli etmeye başlamıştı. Örneğin Jeune École, küçük ve hızlı gemilerden oluşan donanma anlayışı olarak 1880 yılı sonrasında manevra kabiliyeti görece zayıf olan büyük gemilerden oluşan politikalara karşı başarılı bir mücadele verdi. Bu yaklaşım sayesinde birçok devlet strateji değiştirdi; 20. yüzyılın ilk yıllarına kadar küçük ve seri gemilere ilgi oldukça yüksek oldu. Böylece operasyonel faaliyetler için ihtiyaç duyulan üsler artarken trafiği yüksek limanlar korunaklı hale getirilmek için yeniden donatıldı. Ancak Mahan sayesinde büyük gemilerin yeniden politikaların merkezinde olduğu bir dönüşüm kısa sürede yeniden başladı (Harding, 2015: 22). Anlaşıldığı kadarıyla deniz gücüne sahip büyük devletlerin deniz politikaları, dönem teorisyenlerinin ortaya attığı denizcilik yaklaşımları etrafında şekillenmeye devam etti.

Donanma unsurlarının jeopolitik güç olarak kullanılması neticesinde devletlerin dünya denizlerinde bayrak gösterme yarışı yükselişe geçti. Bu konuda lider olan Birleşik Krallık, dünya denizlerindeki üstünlüğünü birçok stratejik bölgede üs kurarak devam ettirdi (Lavery, 2010: 228; Hattendorf, 2007: 671). Dünya ölçüsünde ortaya çıkan ilk deniz imparatorluğu olan Portekiz'den daha kapsamlı üslere sahip olarak, Osmanlı Devleti topraklarında ve sınırlarında Girit, Kıbrıs, Süveyş, İskenderiye, Aden ve Basra başta olmak üzere etkinlik gösterdi (Harkavy, 1999: 948).

Henüz modern donanmalar çağının çok başında Süveyş ile Bombay arasına kömür depoları inşa edilmesine yönelik bir araştırmaya başlandığında, Aden bu lojistik merkezlerden biri olarak düşünüldü. Jeostratejik konumu nedeniyle Aden, 1839 yılında Birleşik Krallık tarafından ele geçirildi ve devam eden uzun yıllar boyunca bölgeyi elinde tutma gayretlerini Osmanlı Devleti'ne de yansıttı (BL, IOR/R/20/A/1, 1839). Rada Osmanlı Kaymakamı 1905 yılında Aden'e kuvvet göndererek bölgeyi etkilemeye çalıştıysa da Birleşik Krallık Osmanlı Devleti'nin bu politik açılımını geri püskürttü (TNA, FO 371/145/52, 18/1/1906). Aden ile Süveyş'te bulunan kömür depoları, Osmanlı ile ilişkisinde önemli olmaya devam etti (Beeler, 2007: 422). Aynı yıllarda bu sularda seyir halinde bulunan gemilerine seyir kolaylığı sağlamak için deniz ölçüm, haritalandırma ve şamandıra çalışmalarına da girişen Birleşik Krallık, bu çalışmaları sürdüren ülkelerin en önemlilerinden biri oldu (BL, IOR/L/PS/10/169, 1911). Dünya ölçüsünde deniz gücü haline gelen Birleşik Krallık dışında Batılı birçok devlet aynı amaçlarla dünya denizlerinde hâkim pozisyon elde etmeye çalıştı. Böylece emperyalist devletler ve emperyalizmin gelişimi için mühim araçlar olan buharlı gemiler ve telgraf, Avrupalıları uzak denizlere götürmüş oldu (Headrick, 2010: 370).

Jeopolitik konumu itibarıyla çok değerli olan Osmanlı Devleti, her ne kadar deniz teknolojisini takip etmeye çalışıp modernizasyonu yakalamaya çabaladıysa da ithalata dayalı bu çabaları onu büyük modern denizci devletler statüsüne yükseltemedi. Uzun zamandır devam edegeldiği denge siyaseti ve kendi coğrafyasında bir güç olarak kalma

çabası, ana politikası olmaya devam etti. Bahriye Nezâreti raporlarında, ceridelerde ve bahriye salnamelerinde görüldüğü üzere, Osmanlı Devleti komşu ülkelerdeki gelişmeleri takip ederek teknolojik hareketliliği yakından izledi (Songur, 2022: 447). Deniz kuvvetleri devletin ekonomik durumu ve dönemin denizcilik politikaları neticesinde sahil muhafaza görevini icra etmeye çalıştı. Mali durumu çerçevesinde daha ziyade ucuz olan küçük gemiler satın alarak kıyılarını koruma gayesi, devletin jeostratejik gücü olan coğrafi konumunu elde tutma amacını da taşıyordu. 17. ve 18. yüzyıllarda devletler arası ilişkilerde Osmanlı Devleti'ni etkili bir devlet olarak gören Mahan, 19. yüzyılda bağımsız varlığını kaybeden bir devlet konumuna gerilediğini ifade etmişti. Akdeniz'deki stratejik topraklarını kaybettiğinde bölgedeki gücünü kaybetmesi bu durumunun en ciddi nedeniydi. Kıbrıs'ı Osmanlı-Rus Harbi sonrasında 'Hasta Adam' Osmanlı'yı paylaşma anlaşmalarına eklemlenen Birleşik Krallık yönetimine devretmiş ve 1869 yılında açılan Süveyş Kanalı'yla oldukça önemli konuma gelen Mısır'daki devlet gücünü kaybetmişti. Öyle ki, kanalda kurulan memurluk tarafından gemi geçişlerinde geçerli olacak nizamnâmenin Osmanlı Devleti'ne ait gemiler için de geçerli olduğu uluslararası siyasî alanda özellikle dillendirilmişti (DTA, Şu.B. 124/39A, 7/10/1878).

Birleşik Krallık'ın yukarıda bahsi geçen adımları Avrupa devletleri için önemli birer örnekti: Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel Fransa, İspanya, İtalya ve Almanya da stratejik noktalar ele geçirmek üzere çeşitli politikalar geliştirdi. Bu kapsamdaki uygulamaları Osmanlı Devleti ile kesiştiğinde Osmanlı yönetimi, her bir devletle Akdeniz'de, Kızıldeniz'de ve Basra Körfezi'nde karşı karşıya geldi. 19. yüzyılda deniz teknolojisinin dinamik doğasıyla siyasi birliğini kuran devletlerin yarışa dâhil olma azmi, Osmanlı coğrafyasının çekiciliğini daha da arttırmıştı. Oldukça zayıflamış olan Osmanlı Devleti'nin bir Şark Meselesine dönüşmesi, sadece karalarında değil denizlerinde ve deniz kıyısı bölgelerinde de bu iştahı körüklemişti. Osmanlı coğrafyasında yabancı donanmalar tarafından gerçekleştirilen faaliyetler, bunun en önemli göstergesidir.

Büyük devletler saldırgan tavırlarla, anlaşma yöntemleriyle ya da yerel güçlerden alınan tavizlerle deniz üsleri kurarak bölgede konuşlanabildi. Kendi amaçlarını uygulamak isteyen bu devletler özgün yöntemleriyle yerel müttefik elde etme gayesini Osmanlı'ya komşu topraklarda da sürdürdü. Üs elde etme gayretlerine ek olarak denizlerin ölçülmesi ve haritalandırılması kapsamında Osmanlı sularındaki mesaha çalışmaları başta Birleşik Krallık olmak üzere özellikle Rusya ve Avusturya gemileri tarafından gerçekleştirildi. Denizde seyir güvenliğini temel alan bu çalışmaların başında gerekli yerlere fener ve şamandıra tesis edilmesi gelmekteydi (DTA, L. 9/44, 9/34, 1-9/1872). Bu güvenlik çalışmalarına ek olarak korsan saldırılarından korunmak için çeşitli çabalara da girişerek (DTA, Şu.B. 149/13A, 15/7/1880) aktif oldukları sularda kendi seyir güvenliklerini tesis etmekte gecikmediler. Seyir ve üs güvenliği bağlamında gerçekleştirilen tüm bu çabalar, lojistik faaliyetlerin kolay sürdürülmesi için de gerekli görülmüştü.

Yabancı Donanmaların Osmanlı Sınırlarındaki Lojistik Faaliyetleri

İkmal malzemeleri, destek personel ve işgücü, bakım-onarım faaliyetleri, sağlık hizmetleri ve sağlık malzemeleri, intikal ve ulaştırma ile altyapı ve inşaat unsurlarından oluşan lojistik faaliyet alanları (Songur, 2022: 242), deniz kuvvetlerinin kendi sularında olduğu

kadar yabancı sularda ayakta kalabilmesi için ihtiyaç duyduğu unsurlardır. Bu unsurları modern dönemlerde elde etmek adına ulusların deniz kuvvetleri, seyir alanlarında bulunan sularda üs temin etme çabalarına girişmiştir.

Osmanlı coğrafyası, jeostratejik açıdan sahip olduğu önem sebebiyle pek çok güçlü donanmanın hedef bölgelerinden biri halini almıştı. Çeşitli amaçlarla Osmanlı sularında seyreden yabancı kuvvetlere ait gemiler, ayakta kalmak için lojistik yapılanmalarını kurmak ve ikmal yeteneklerini geliştirmek zorundaydı. Diğer taraftan Osmanlı Devleti, dost amaçlarla kendi sularında bulunan yabancı deniz kuvvetlerine lojistik destek sağlıyor (Nutki, 1993: 126), yabancı gemilerle ilgili ilişkileri ve yardımlaşmayı nizamnameleriyle düzenliyordu (*Bahriye Nizamnâmesi (1849)*; *Bahriye Kanunnâme-i Hümâyunu*, 1297). Bu hususa rağmen güçlü devletlerin bağımsız hareket kabiliyeti elde etme çabası baki kalmıştır. Örneğin, Osmanlı'nın II. Mahmud dönemindeki ilk dış borçlanma girişimleri, erken dönem deniz lojistiğine ilişkindir. Akdeniz'de bulunan Birleşik Krallık filosunun kereste, buğday ve bakır ihtiyacının karşılanması şartıyla İngiliz Devleti'nin önerdiği 1.000.000 sterlin tutarlı borç, Osmanlı Devleti'nin tedarik sürecine ilişkin araştırma safhası uzun sürünce iptal edilmişti (Gürsel, 1999: 389-399). Osmanlı'nın ilk dış borçlanmasının gerçekleştiği dönemde ise İngiltere ve Fransa Osmanlı'ya askerî anlamda destek olurken, İstanbul'da bulunan bahriyesinin lojistiği için ek taleplerde bulunmuştu (BOA, HR.SYS. 1351/53, 16/3/1855).

Osmanlı coğrafyasında aktif olan Birleşik Krallık özellikle Malta, Kıbrıs ve Mısır sayesinde Akdeniz'deki mevcudiyetini korurken Orta ve Uzak Doğu bağlantılarını sağlamlaştırmıştı (Ridolfi, 1997: 379). Hindistan güzergâhının güvenliğinin sağlanmasında değerli olan Kıbrıs ve Mısır için devlet uzvu benzetmesi dahi yapılmış (Corbett, 1920: 8) ve Kıbrıs, Doğu Akdeniz, Süveyş ve Hint yollarının güvenliği için elde tutulması gereken stratejik bir üs sayılmıştı (Tezel, 1973: 538). Anadolu, Suriye ve Mısır sahil şeridine yakın bir ada olan Kıbrıs'a 19. yüzyılın başlarından itibaren önem atfeden Birleşik Krallık Amiralliği, adanın önemli bir üs ve ikmal noktası olduğuna ilişkin stratejik önemine vurgu yapan raporlar tanzim etmişti (Akalın ve Çelik, 2012: 26). Birleşik Krallık'ın bölgede yer etme arzusu uzun bir dönem devam etmişti. 93 Harbi sonunda ise bir taraftan Rusların ilerlemesini engellerken diğer taraftan adayı kendi idarelerine alıp bölgedeki en önemli ikmal üssüne sahip olmayı başarmıştı (Gray, 2014: 15).

Kıbrıs, Birleşik Krallık'ın bölgedeki deniz stratejisinin yalnızca önemli bir uzantısıydı. Örneğin Osmanlı için oldukça önemli bölgelerden olan Basra kıyısı, Birinci Dünya Savaşı başlarında Birleşik Krallık tarafından işgal edilirken bölgeye yerleşen İngiliz güçlerinin de merkezi haline gelmişti (Masters, 2009: 79). İngilizlerin Körfez'de hâkimiyet çabaları aslında 19. yüzyıl sonlarında hızlanmıştı. Özellikle İstanbul Büyükelçisi tarafından ortaya atılan Kuveyt'te bir kömür ikmal deposu kurulması fikrinin oldukça benimsendiği ve yıllarca tartışıldığı görülmektedir: bir mevki araştırması, inşa için hangi amaçla izin alınabileceği ve yapının düzenine ilişkin hususlar çeşitli önerilere konu olmuş (BL, IOR/L/PS/10/49, 24/4/1905-7/2/1917), 'dikkatlice ve yavaşça' ilerlemenin önemi üzerinde durulmuştu (TNA, FO 371/145/44-45, 12-13/2/1906). Bu sırada Basra Körfezi'nde yer alan Buşehr ve Umman Körfezi ile Basra Körfezi arasında yer alan Hengam Adası, İngiliz

gemilerinin lojistik destek aldığı üsler olmuştu (BL, IOR/L/PS/11/64, 20/8/1913-26/9/1913).

İngilizlerin araştırma yapmak suretiyle dikkat çekici raporlar düzenlediği önemli bir başka bölge ise Bahreyn (DTA, Şu.B. 587/66A, 588/269A-B, 5-7/1900) başta olmak üzere Kuveyt ve Katar ile Basra Körfezi'nin Arap kıyılarıydı. Stratejik konumu sayesinde burayı donanma üslerine ekleme gayesi taşıyan Birleşik Krallık, bu kapsamda Osmanlı Devleti'ne karşı da birçok çabaya girişti ve bölgedeki Osmanlı etkinliğini kırma amacını taşıdı. Yerel güçlerle yaptıkları anlaşmalar neticesinde bu toprakların egemenliği üzerinde söz sahibi olarak bölgeyi kontrolleri altına aldılar (BL, IOR/L/PS/18/B151, 30/1/1905). Bu anlaşmanın benzerleri Maskat Sultanlığı ile yapılarak Arabistan'ın güney kıyıları da kontrol altına alınmış ve özellikle Maskat'ta İngiliz Donanması için bir kömür deposu inşa edilmişti (BL, IOR/L/PS/10/49, 24/4/1905-7/2/1917). Bölgede elde ettikleri güç neticesinde diğer devletlerin kendi operasyonlarında yararlanabileceği üslenme olanakları ortadan kalkıyordu. Girit'e 80 mil mesafesi olan Milo adası örneğinde olduğu gibi Birleşik Krallık ana kömür ikmal noktaları yanı sıra gerekli gördüğü ara noktalara da konuşlanmaya çaba gösterdi (DTA, Mkt. 565/60, 23/1/1889). Diğer taraftan Girit'in Suda Limanı yabancı filolar için önemli bir lojistik nokta olarak kalmaya devam etti. Bu liman özellikle Mısır işgali sırasında civar limanlara rağmen İngiliz ve Fransız donanmalarına ikmal noktası olarak lojistik fayda sağladı (RMG, SCL/3, 1872).

Osmanlı sularında sıklıkla adı geçen Birleşik Krallık dışında, arşiv belgelerinden hareketle, Avusturya, Almanya, Fransa, İspanya, İtalya, Yunanistan, Felemenk, Rusya ve Japonya donanmalarından da bahsetmek mümkündür (Songur, 2022: 424). Coğrafi yakınlığı nedeniyle bu ülkelerden özellikle Yunanistan ve İtalya'nın kendi lojistik sistemlerini kurmuş olduğunu belirtmek gerekir. Zira bağımsızlığını elde ettikten sonra Osmanlı Devleti ile karşı karşıya gelen Yunanistan, lojistik ihtiyaçlarını kendi topraklarında kurduğu lojistik sistem üzerinden karşılıyor ve kendi sahillerinde inşa ve altyapı çalışmalarını sürdürüyordu (BOA, BEO. 2444/183284, 7/11/1904). Ayrıca Osmanlı sularında ticaret amacıyla bulunan Yunan bandıralı ticaret gemileri ambarlarında mühimmat bulundurmaktaydı (DTA, Mkt. 496/15, 14/3/1886); DTA, Şu.B. 266/83A, 13/3/1886). Savaş veya isyan durumlarında ise Osmanlı'nın merkezî yasaklarına (DTA, L. 216/9, 21/3/1899) rağmen devlet topraklarında bulunan evlere ve kiliselere mühimmat yığma faaliyetlerine ve burada yaşayan Rum tebaadan erzak, mühimmat ve asker gücü dâhil lojistik destek almaya devam etmekteydi (DTA, Muh.H.Müş. 16/145-6, 22/4/1913).

Kömür, su ve yiyecek, giyecek, yedek parça, teçhizat, yelken, yağ, silah aksamı ve mühimmattan oluşan ikmal malzemeleri modern donanmaların sorunsuz seyri için gerekliydi. 19. yüzyılın ortalarından başlamak suretiyle dünya sularında seyreden buharlı gemiler seyir sırasında ambarlarında bulunan kömürün tamamını çok kısa bir zaman içinde tüketmekteydi. Bu nedenle büyük devletlerin üs yapılanması oldukça hassas bir konuydu ve kendi sistemlerine ek olarak kömür gemileri kiralamak suretiyle tedarik faaliyetlerine devam ettiler. Örneğin 1908 yılında ikmal gemisi olmayan ABD donanması Birleşik Krallık'a ait ikmal gemilerini kiralamıştı (McMohan, 2018: 74).

Buharlı makinaların çalışması için ihtiyaç duyulan su, evaporatör[2] icadına kadar önemli ikmal malzemelerinden biri olarak varlığını korudu (McMohan, 2018: 73). Osmanlı sularında bulunan yabancı gemilerin su ihtiyaçları için sahillerde bulunan çeşmeler kullanılırdı ve burada yoğunluğun olmaması için personel görevlendirilirdi (*Bahriye Nizamnâmesi (1849)*, 1996: 37).

Osmanlı sularındaki yabancı bandıralı savaş gemileri, ikmal malzemelerine ilişkin ihtiyaçlarını bulundukları bölgenin olanaklarıyla karşılamakta veya kendi tedarikçilerinden destek almaktaydı. Örneğin, 1894 yılında Bozcaada'da bulunan Birleşik Krallık donanması, et tedarikçilerinden Mösyö Rallis aracılığıyla et tedarikini yerel olanaklarla ve Osmanlı Devleti'ne vergi ödemek suretiyle tamamlamıştı (BOA, BEO. 474/35550, 31/12/1884). Osmanlı Devleti'nin zahire malzemeleri başta olmak üzere tüm lojistik sahalarda zaman zaman ihracat yasağı koyduğu durumlar olurdu. Fakat, bu yasaklara rağmen yabancı savaş gemilerine gizlice satış gerçekleştirilebiliyordu (Yıldız, 2006).

Osmanlı limanlarına lojistik amaçlı giriş yapan farklı milletlere ait gemiler vardı. Örneğin, 1887 yılında Selanik Limanına gelen vapurlardan biri geliş nedenini İngiliz subaylarına üniformalarını teslim etmek ve Edirne'den yola çıkan bir binbaşıyı Selanik'e ulaştırmak olduğunu bildirmişti (Yiner, 2006: 82-85). Selanik Limanı değişik milletlerden olmak üzere yabancı bayraklı gemiler tarafından en fazla ziyaret edilen limanlardan biri olduğu için arşiv belgeleri açısından zengindir (Songur, 2022: 274; DTA, Kmd. 23/34, 14/101, 11/1902). Bu nedenle yabancı komutanların lojistik anlamda talepleri ve bölgede bulunma nedenlerini içeren devlet yazışmaları, Selanik'in Osmanlı Devleti'nin elinden çıktığı Balkan Harbi'ne kadar devam etmiştir.

Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Doğu Akdeniz başta olmak üzere Osmanlı sularında bulunan Almanya'nın, Birleşik Krallık ile girdiği teknik yarış dışında bahsi geçen bölgelerin hakimiyeti üzerinden de bir yarışa giriştiği söylenebilir. Almanya, Basra'da gemi şirketleri kurup bölgedeki yetkililerle ve Osmanlı Devleti ile görüşmeler yapmaya ve kömür depoları inşası için üsler tesis etmeye çabalıyordu (TNA, FO 371/153/69, 30/7/1906); TNA, FO 371/152/3, 12/6/1906). 1901 yılında ise Kızıldeniz'de bulunan Dehram Adası'nda (Farasan Adaları) izinsiz ve tavizsiz bir şekilde konuşlanmaya çalıştıkları görülmektedir. Cidde Komodorluğu tarafından gönderilen şifreli bir telgrafta Alman komutan ve askerlerinin adaya bir çadır kurduğu belirtiliyor, Bahr-i Ahmer Komodorluğu tarafından bildirildiği üzere adaya kömür çıkarıldığı ve kule yapıldığı bilgisi veriliyordu (BOA, Y.PRK.ASK. 169/2, 21/4/1901). Almanya'nın özellikle en mühim lojistik saha olan kömür dağıtımına ilişkin lojistik altyapıyı üsler kurmak suretiyle güçlendirmeye çalıştığı görülmektedir. Bu durum, Mahan'ın Mısır ve Levant'ın kontrolünü elinde tutmak isteyen Birleşik Krallık ve Almanya'nın buradaki deniz gücünü arttırması gerektiğine (Fedorov, 2014: 234-235) olan inancının da kanıtıydı. O dönemlerde deniz teknolojisi yarışı içinde birbirlerini çok yakından takip edip yeni teknolojiler yaratan bu iki rakip devlet, Osmanlı sınırları için de benzer çabalar gösteriyordu.

2 Süleyman Nutki, *Kamûs-i Bahrî*, Haz. Mustafa Pultar, İş Bankası Kültür Yayınları, 2011, s. 113: "iveporeyter (ايوهپورهيت) - İngilizce (evaporator)dan, kazanlara ihtiyat tatlı su yapmak için tertip olunmuş imbik esasında bir alet".

İngiliz donanmasıyla birlikte Rusya'ya karşı Osmanlı Devleti'ne destek olduğu Kırım Harbi itibarıyla, Birleşik Krallık'ın bir taraftan müttefiki diğer taraftan deniz gücü rakibi olan Fransa da Osmanlı sularında bulunan gemileri için lojistik desteğe ihtiyaç duyuyordu (DTA, U.Ev. 11/43, 4/4/1855). Ayrıca deniz taşımacılığında aktif olan Mesajeri Maritim Kumpanyası, Osmanlı kıyılarında kurduğu tesislerle Birinci Dünya Savaşı'na kadar Fransız donanmasına yerel olanaklar sağlamaya devam etti (Uygun, 2015: 318-320). Bunun dışında İngilizlerin Kıbrıs işgalinin benzeri olarak Fransızlar da 1881'de Tunus'u işgal etmiş ve *rüşvet olarak* (Quatert, 2005: 59) idaresi altına almıştı.

Komşu devletlerden Rusya'nın sahip olduğu küçük tonajlı gemiler, kömür ikmali yapmadan bin mil mesafe ve 17 ilâ 18 knot süratle yol alabilmekteydi (Hampden, 2010: 256). Rusya-Osmanlı karşılaşması, Kırım Savaşı sonrasında Karadeniz için getirilen kısıtlayıcı kurallar sonrasında ilk kez 93 Harbi'nde gerçekleşti. Rusya küçük tonajlı gemileriyle Osmanlı donanmasına karşı zafer kazandı. Rusya donanması 93 Harbi'nden sonra gelişmeye ve güç kazanmaya devam etti. 19. yüzyılın son çeyreğinde denize indirilen zırhlılar, büyük bir kışla ve havuzun bulunduğu Sivastopol Limanında inşa edildi. Birinci Dünya Savaşı'ndan evvel Ruslar sahip oldukları filonun Türklere karşı yeterli bir düzeyde olduğuna inanmaktaydılar (Mozgfesky, 1935: 53-56). Diğer taraftan Boğazlar üzerinden sıcak denizlere inme amaçları asla geri planda kalmadı. Akdeniz'de bir üsse sahip olmadıkları için Osmanlı'ya karşı olası harekâtlarında ileri üsleri olmaması durumunda, Doğu Akdeniz'de güçlü kalamayacaklarını biliyorlardı. Bir deniz üssüne ihtiyaç duyan Rusya, Balkan Devletleri ile görüşmeler yapmış (Songur, 2022: 436) ve 1914 yılının başlarında İngiliz üslerini kullanabilmek için çaba sarf etmişti (Aslanova, 2008: 116). Devletlerin modernleşen filolarını beslemeye ilişkin gayretleri, onların siyasi ve ekonomik politikalarına yön vermeye devam ediyordu.

Osmanlı sularında bulunan bir diğer devlet olan Avusturya'ya ait filonun gemide istif olanakları bir yana, güçlü bir ağa sahip seyyar ikmal gemileri bulunmaktaydı (Hampden, 2010: 258). Diğer taraftan Avusturya, Osmanlı sularında çeşitli lojistik faaliyet alanlarına giren ihtiyaçlarını o bölgede bulunan konsolosları vasıtasıyla talepte bulunmak suretiyle de temin edebiliyordu (DTA, Muh. 572/25, 3/5/1865). Bu örnekten de anlaşıldığı üzere gemilerin teknik özellikleri ve çeşitliliği denizcilik politikaları için belirleyici olmaya devam etti.

Siyasi birliğini elde eder etmez devlet politikasını Akdeniz'de söz sahibi olmak üzerine kurgulayan İtalya ise özellikle Trablusgarp Savaşı'na kadar Osmanlı Devleti için gemi siparişi verilen ve onarım hizmetleri alınan önemli tedarik ülkelerinden birisiydi. İtalya'nın sertleşen devlet politikaları onları Osmanlı Devleti ile de karşı karşıya getirmişti. İtalya'nın Akdeniz politikasına bağlı olarak güçlü bir donanması, yetkin ticari nakliye sistemi ve 120.000 ton kömür kapasitesine sahip 21 adet kömür gemisi bulunmaktaydı (Atmaca, 2015: 44). Böylece seyyar lojistik ağını kuran İtalya donanması, ele geçirdiği stratejik noktalarda da üslenerek kara bağlantısını kurma yolunda ilerledi. Güçlü mali yapısıyla, gemi inşa ve onarım kabiliyetiyle, yeterli cephanesiyle, Afrika kıyılarında bulunan adaları ele geçirmekte ve muhabere istasyonları kurmaktaydı. Aynı dönem içerisinde Birleşik Krallık'tan kömür alırken Amerika'dan da akaryakıt satın almaya devam etti. Hali hazırda

güçlü bir ticaret filosu sayesinde devam eden deniz ulaştırması ve yeterli sağlık malzemesi ile hastane gemileri başarılı kolera mücadelesi yürütmesine yardımcı olarak etkin bir lojistik sistemi tesis etmiş oldu (*Türk Silahlı Kuvvetleri*, 1993: 123-125). Trablusgarp Savaşı sırasında coğrafi konumu ve seyyar gemileri sayesinde savaşta lojistik yönetimini de başarıyla tamamlamıştı. İtalya bu savaştan sonra Osmanlı sularında karışıklıklar çıkarıp kendi amaçlarına ulaşmak üzere yerel isyanlara silah ve cephane gibi lojistik destek vermeye devam ederek üslerini genişletmek istemişti (BOA, BEO. 4036/302700, 7/5/1912).

Bahsi geçen ülkelere ek olarak İspanya da sahip olduğu modern gemiler için üs elde etme çabası içerisine girmişti. Asya ticaretini gerçekleştiren gemileri için 1887 yılında kömür deposu inşa etmek üzere Somali bölgesinde bir körfez satın alan İspanya bununla yetinmeyip Hudeyde'de de bir üs kurmak istemişti. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Yemen vilayeti ile iletişime geçip bölgeye asker göndererek bunu engelleyecek tedbirler almaya çalıştı (BOA, DK.MKT. 1428/24, 1465/120, 6-11/1887).

Üslerin lojistik kolaylıklar dışında bir diğer önemli vazifesi istihbarat toplamak olarak ifade edilmelidir (BOA, Y.MTV. 17/48, 18/3/1885). Diğer bir deyişle, Osmanlı nezaretlerine ulaşan ihbarların değerlendirilmesi ya da yabancı donanma unsurlarının bilgi toplama çabaları, üsler üzerinden de gerçekleşebilmekteydi. Örneğin 20. yüzyılın başlarında Bingazi'de işgal hazırlıkları dolayısıyla kömür depolayan İngilizlerin, aynı zamanda burada ikamet ettiği ve keşif yaptığı bu yöntemlerle öğrenilmişti (DTA, Şu.B. 647/285A, 11/5/1903).

Yabancı devletler, üsler dışında Osmanlı kurumlarıyla iletişime geçerek de tedarik sağlamaktaydı. Felemenk Devleti sefareti, Prenses Maria isimli harp gemisinin lojistik taleplerini Hariciye Nazırlığı vasıtasıyla Tersâne-i Âmireden temin etmiş (DTA, Er.H. 6/7, 18/4/1877), Ertuğrul Fırkateyni faciasından sonra İstanbul'u ziyaret eden Japon gemilerinin iaşe, yağ ve kömür talepleri de bu şekilde karşılanmıştı (DTA, Muh. 1263/48, 1/4/1891). Görüldüğü üzere, Osmanlı Devleti ile karşı karşıya gelmeden lojistik ihtiyaçların karşılanması da kurumlar arası iletişim üzerinden söz konusu olmuştu.

Birleşik Krallık, Avusturya, İtalya, Almanya ve Fransa devletlerine ait mesaha ve okul gemileri ile savaş gemilerinden oluşan mekanize filolar, 19. yüzyıl itibarıyla Osmanlı sularında ve limanlarında varlık göstermeye devam etti (DTA, Kmd. 5/74, 9/9/1900; DTA, Kmd. 14/93-99-105-106, 9-10/1902; DTA, Kmd. 23/18-51-52, 6-12/1904; DTA, Kmd. 25/14, 21/2/1905). Bu nedenle yabancı gemilerin seyir planlarında ortak lojistik noktalar bulunmaktaydı. Örneğin İyon Denizi'nde bulunan Korfu, özellikle İngiliz kömürünün satıldığı bir kıyı bölgesiydi (Gencer, 1986: 27). Limni Adası'nda bulunan Mondros Limanı, bölgede seyir halinde olan gemilerin ve özellikle tatbikat yapan yabancı donanmaların yanaşabileceği en canlı limanlardan biriydi (TNA, FO 371/145/42, 17/1/1906; Sannav, 2004: 78-79). Gemilerin ihtiyaç duyduğu kömür seyyar gemiler vasıtasıyla elde edilebildiği gibi Pire'deki kömür depolarından satın alınırdı. Limni'de bulunan ve satılacak kömürün İstanbul'dan gönderildiği kömür deposu da önemli tedarik noktalarından birisiydi. İstanbul ile Limni arasında gerçekleştirilen kömür nakliyatında 1911 yılında dahi ucuz olduğu için tercih edilen

yöntem, yelkenli gemiler tarafından yapılan taşımacılıktı (Sannav, 2004: 145). Korfu ve Mondros limanları gibi Girit Adası'nın kuzeyinde bulunan Suda Limanı da önemli kömür ikmal noktalarından ve Osmanlı gemileri yanında yabancı bandıralı gemilerin de yanaştığı işlek lojistik üslerinden birisiydi (Gencer, 1986: 25; Nutki, 2003: 105). Bu ambara ait kayıt defterlerinde görüldüğü üzere Ereğli maden kömürü dâhil çeşitli kalitelerde kömür satılmaktaydı (DTA, Muh. 789/35, 9/9/1883). Aslında limanlarıyla birlikte Girit, yelken çağından bu yana Venedik başta olmak üzere filolar için hayati yerini koruyan bir üs olagelmişti. İngiliz Tristan Dannreuther 1891 yılında Adalar Denizi'ndeki limanlarda bulunan Inflexible isimli gemide görevli bir bahriye öğrencisiydi. Onun yazdığı mektuplar incelendiğinde, Girit'in düzenli posta taşımacılığı, kolay mürettebat değişimi gibi lojistik anlamda sağladığı kolaylıklar yanında İzmir'de gerçekleştirilen gemi yarışları, yüzme partileri, trenle yapılan turistik gezi imkânları, hediyelik eşyalar ve tarihi anıtlar gibi sosyal olanaklar ile gemi denetimleri gibi teknik detaylara ulaşılabilmektedir (RMG, DAN/74, 1896). Yabancı gemilere ait posta çantalarının gemiler arasında el değiştirmesine ilişkin kolaylıklar, Osmanlı arşivlerinde de izlenmektedir (DTA, Kom. 5/69, 26/8/1900). Bu anlamda bakıldığında yabancı sularda üs elde etme çabası ya da lojistik destek sağlamak üzere konumlanma gayesi tüm denizci devletler için önemli bir politika halini almıştı.

Sonuç

Uluslararası ilişkiler devletleri makro açıdan etkilemeye devam ederken, yabancı sularda bulunan donanma unsurları bu ilişkiler kapsamında kendi ihtiyaçlarını temin etmek zorundaydı. Zira yelkenli gemiler devriyle buharlı gemiler devri, deniz üslerinden faydalanma biçimi ve buradaki tedarik beklentileri açısından farklılıklara sahip olduğundan mekanize olan modern donanmalar için lojistiğin sürekliliği sağlanmadıkça verimlilik elde edilemezdi. Özellikle gemilerin tamamen buharlı sisteme evirilmesinden sonra yakıt olarak kömür olmadığında, gemilere onarım hizmeti sunulamadığında, ihtiyaç duyulan malzemeler kısa zamanda ulaştırılamadığında ya da kara tesisleri organize olamadığında en kudretli donanmaların dahi ayakta kalamayacağı anlaşılmıştı. Bu nedenle güçlü donanmaların stratejik noktalarda konuşlanarak lojistik yöntem ve tekniklerini zenginleştirmesi zorunluluk arz etmiş, bu hususun bilinciyle jeostratejik bölgeleri kontrol altına almaya çalışmışlardı.

Modern donanmalar çağının teknolojik yapısında ve dolayısıyla gemi tiplerinde sürekli bir değişim değişmeyen tek unsur olduğundan, devletlerin beceri ve olanakları durmaksızın dönüşmeye devam etti. En iyi deniz kuvvetlerine sahip devletler yıllar ilerledikçe değişmeye, devletlerin sahip oldukları gemi tipleri devlet stratejilerine göre etki kazanmaya başladı. Örneğin bazı devletler büyük savaş gemilerine yatırım yaptı bazıları ise küçük ve hızlı gemilere, bazı devletler denizaltı tipi savaş gemilerinin ilk prototiplerini oluştururken bazı devletler de silah ve mühimmat sistemlerine yatırımı tercih etti. Bu nedenle askerî denizcilik sahasında tecrübe edilen baş döndürücü teknik değişim güçlü devletlerin bir çekişme sahası haline gelirken, değişimin seyri ülkeden ülkeye farklılık gösterdi. Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçen zaman diliminde devletlerin farklı sayılarda ve çeşitli tipte gemileri olmaya devam ederken her geminin denize elverişliliği ile hizmet

becerisi eşit seviyelerde değildi. Lojistik hizmetinde olan gemilerin nitelikleri değişiklik arz ettiğinden bazı devletlerin lojistik yapısı aşırı derecede limanlara bağımlı olabilirken bazıları uzun seferlere dayanıklılık yetkinliğine sahipti. Bu güç özellikle büyük devletlere ait bayrakların dalgalandığı buharlı makinalar taşıyan büyük gemilerde bulunmaktaydı.

Osmanlı'nın zengin coğrafyası, büyük devletlerin zorlayıcı stratejilerine maruz kalmasına neden oldu. Osmanlı sularında yabancı donanma gemileri ve hatta filoları hiç azalmadı ve bu sular her güçlü devletin ilgisinin merkezinde kaldı. Bu nedenle Osmanlı sularına ilgi duyan devletler kendi lojistik yapıları için bir sistem kurmak ve üs yapılanmasına girmek için seri adımlar atmaya başladı. Lojistik imkân ve kabiliyetlerin önemi, dönemin stratejistleri tarafından detaylı olarak söz konusu oldukça güçlü devletlerin politikalarına yön vermeye devam etti. Arşiv belgelerinde görüldüğü üzere, Birleşik Krallık gemileri Osmanlı sularında en yoğun bulunan gemilerdi. O nedenle Osmanlı sularının lojistik açısından stratejik durumunun incelendiği bu çalışmada bu devlete vurgu yapılmıştır. Diğer taraftan Osmanlı'nın yönetim merkezine uzak olan Basra Körfezi, Kızıldeniz ve Kuzey Afrika'da bulunan Osmanlı toprakları, yeni topraklar arzulayan ve lojistik üsleri konuşlandırma amacı taşıyan güçlü devletler için önemli bir coğrafi uzantı konumunda kaldı.

Osmanlı sularında bulunan yabancı gemiler yerli ve yabancı tedarikçiler aracılığıyla tedarik sağlardı. Osmanlı Bahriye Nezaretinin taşrada bulunan kurumları yabancı gemilerin lojistik hareketlerini merkeze ya da bağlı oldukları komodorluklara bildirirlerdi. Buna rağmen Osmanlı Devleti'nin yabancı gemilerin her hareketini kontrol altında tuttuğu düşünülmemelidir. Zira Osmanlı kıyılarında gerçekleştirilen kaçakçılık faaliyetlerini ve silah yığma operasyonlarındaki kesintisiz hareketleri günümüze aktaran oldukça fazla arşiv belgesi bulunmaktadır. Anlaşıldığı kadarıyla Osmanlı Devleti kendi sularındaki gemilerin amaçları ve rotaları hakkında eksiksiz bilgi sahibi değildi. Ayrıca mali kısıtları nedeniyle depolarında kömür olmadığı durumlarda kıyı denetimleri yapılamıyordu. Yine de komodorluklara bağlı gemilerin vilayetlerle ve Bahriye Nezareti ile yazışmalarına bakılacak olursa karakol görevlerini icra etmeye çalıştıkları söylenmelidir.

Osmanlı coğrafyası birçok farklı devlete mensup gemilerin seyir yaptığı denizlere sahipti. Bu sularda seyreden gemilerin lojistik faaliyetleri üzerine kapsamlı çalışmalar, yabancı devlet arşivlerinin taranması suretiyle gerçekleştirilebilir. Bu çalışmalar, Osmanlı sularında bulunan filoların hareketliliğini etraflı bir şekilde ortaya çıkararak gerek Osmanlı gerek yabancı donanmaların lojistik kabiliyetlerinin karşılaştırmalı olarak analizini devletler arası ilişkiler bağlamında zenginleştirebileceği düşünülmektedir. Bu nedenle, devletler bazında yapılacak bahriye lojistiği çalışmaları bir yandan denizcilik tarihi ve iktisat tarihine katkı sağlarken diğer yandan uluslararası ilişkilerin tarih üzerindeki etkisini örneklendirebilecektir.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

BL (British Library, Londra). Fon Kodu: IOR/L/PS/18/B151, "British interests", 30/1/1905.

BL. Fon Kodu: IOR/R/20/A/1, "Original correspondence", Tarihi: 1839.

BL. Fon Kodu: IOR/L/PS/10/169, "Persian Gulf", Tarihi: 1911.

BL. Fon Kodu: IOR/L/PS/11/64, "Political Department", Tarihi: 20/8/1913-26/9/1913.

BL. Fon Kodu: IOR/L/PS/10/49, "Koweit: Coal depot", Tarihi: 24/4/1905-7/2/1917.

BOA (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi). Fon Kodu: Bab-ı Ali Evrak Odası (BEO.), Dosya No: 2444, Gömlek No: 183284, Tarihi: 7/11/1904.

BOA. Fon Kodu: BEO., Dosya No: 4036, Gömlek No: 302700, Tarihi: 7/5/1912.

BOA. Fon Kodu: BEO., Dosya No: 474, Gömlek No: 35550, Tarihi: 31/12/1884.

BOA. Fon Kodu: Dahiliye Mektubi Kalemi (DH.MKT.), Dosya No: 1428, Gömlek No: 24, Dosya No: 1465, Gömlek No: 120, Tarihi: 6-11/1887.

BOA. Fon Kodu: Hariciye Nezareti Siyasi (HR.SYS.), Dosya No: 135, Gömlek No: 53, Tarihi:16/3/1855.

BOA. Fon Kodu: Yıldız Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.), Dosya No: 169, Gömlek No: 2, Tarihi: 21/4/1901.

BOA. Fon Kodu: Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y.MTV.), Dosya No: 17, Gömlek No: 48, Tarihi: 18/3/1885.

DTA (Eski Deniz Tarihi Arşivi). Fon Kodu: Erkan-ı Harbiye (Er.H.), Dosya No: 6, Sayfa No: 7, 18 Nisan 1877.

DTA. Fon Kodu: Komodorluk (Kmd.), Dosya No: 23, Sayfa No: 34, Dosya No: 14, Sayfa No: 101, Tarihi: 11/1902.

DTA. Fon Kodu: Kmd., Dosya No: 5, Sayfa No: 74, Tarihi: 9/9/1900.

DTA. Fon Kodu: Kmd., Dosya No: 14, Sayfa No: 93-99-105-106, Tarihi: 9-10/1902.

DTA. Fon Kodu: Kmd., Dosya No: 23, Sayfa No: 18-51-52, Tarihi: 6-12/1904.

DTA. Fon Kodu: Kmd., Dosya No: 25, Sayfa No: 14, Tarihi: 21/2/1905.

DTA. Fon Kodu: Kmd., Dosya No: 5, Sayfa No: 69, Tarihi: 26/8/1900.

DTA. Fon Kodu: Limanlar (L.), Dosya No: 216, Sayfa No: 9, Tarihi: 21/3/1899.

DTA. Fon Kodu: L., Dosya No: 9, Sayfa No 44, Dosya No: 9, Sayfa No: 34, Tarihi: 1-9/1872.

DTA. Fon Kodu: Mektubi (Mkt.), Dosya No: 565, Sayfa No: 60, Tarihi: 23/1/1889.

DTA. Fon Kodu: Mkt., Dosya No: 496, Sayfa No: 15, Tarihi: 14/3/1886.

DTA. Fon Kodu: Muhakemat ve Hukuk Müşavirliği (Muh.H.Müş.), Dosya No: 16, Sayfa No: 145-6, Tarihi: 22/4/1913.

DTA. Fon Kodu: Muhasebe (Muh.), Dosya No: 1263, Sayfa No: 48, Tarihi: 1/4/1891.

DTA. Fon Kodu: Muh., Dosya No: 572, Sayfa No: 25, Tarihi: 3/5/1865.

DTA. Fon Kodu: Muh., Dosya No: 789, Sayfa No: 35, Tarihi: 9/9/1883.

DTA. Fon Kodu: Şura-yı Bahriye (Şu.B.), Dosya No: 124, Sayfa No: 39A, Tarihi: 7/10/1878.

DTA. Fon Kodu: Şu.B., Dosya No: 149, Sayfa No: 13A, Tarihi: 15/7/1880.

DTA. Fon Kodu: Şu.B., Dosya No: 587, Sayfa No: 66A, Dosya No: 588, Sayfa No: 269A-B, Tarihi: 5-7/1900.

DTA. Fon Kodu: Şu.B., Dosya No: 266, Sayfa No: 83A, Tarihi: 13/3/1886.

DTA. Fon Kodu: Şu.B., Dosya No: 647, Sayfa No: 285A, Tarihi: 11/5/1903.

DTA. Fon Kodu: Umumi Evrak (U.Ev.), Dosya No: 11, Sayfa No: 43, Tarihi: 4/4/1855.

RMG (Royal Museums Greenwich Collections, Londra). Fon Kodu: DAN/74, "Dannreuther", Tarihi: 1896.

RMG. Fon Kodu: SCL/3, "Seymour", Tarihi: 1872.

TNA (The National Archive, Londra). Fon Kodu: FO 371/145/52, "Transmits correspondence", Tarihi: 18/1/1906.

TNA. Fon Kodu: FO 371/152/3, "Turkey Code 44-File 20094", Tarihi: 12/6/1906.

TNA. Fon Kodu: FO 371/145/42, "Turkey Code 44-File 2181", Tarihi: 17/1/1906.

TNA. Fon Kodu: FO 371/145/44-45, "Turkey Code 44-File 2201", Tarihi:12-13/2/1906.

TNA. Fon Kodu: FO 371/153/69, "Turkey Code 44-File 25855", Tarihi: 30/7/1906.

Kanunnâmeler, Hatıralar, Telif ve Tetkik Eserler

Akalın, D. ve Çelik, C. (2012). XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de İngiliz-Fransız Rekabeti ve Osmanlı Devleti. Turkish Studies-International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, 7/3, 21-45.

Aslanova, S. (2008). 20. Yüzyıl Başında Rusya'nın Osmanlı Politikası. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Atmaca, G. (2015). Barbaros Hayreddin Zırhlısı-Üç Savaş Bir Gemi. Denizler Kitabevi.

Bahriye Kanunnâme-i Hümâyunu. (1297). Matbaa-i Bahriye.

Bahriye Nizamnâmesi 1849. (1996). (S. Öksüz, Çev.). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi.

Beeler, J. F. (2007). Naval Coaling Stations. J. B. Hattendorf (Ed.). The Oxford Encyclopedia of Maritime History (s. 422). Oxford University Press.

Chesneau R. ve Kolesnik E. M. (Ed.). (1979). Conway's All the World's Fighting Ships, 1860-1905. Conway Maritime Press.

Corbett, J. S. (1920). History of the Great War-Based on Official Documents, Naval Operations. Cilt I. Longmans, Green and Co.

Dal, D. (2016). The Modernization of the Ottoman Navy During the Reign of Sultan Abdülaziz (1861-1876). Yayımlanmamış Doktora Tezi. Birmingham Üniversitesi Sanat ve Hukuk Fakültesi.

Fedorov, N. (2014). Admiral Alfred T. Mahan and His Views on the Naval History of Turkey. D. Couto, F. Günergün, M.P. Pedani (Ed.). Seapower, Technology and Trade Studies in Turkish Maritime History (231-235). Denizler Kitabevi.

French, D. (2008). The British Armed Forces 1900-1939. C. Wrigley (Ed.). A Companion To Early Twentieth-Century Britain (167-181). Wiley-Blackwell Publishers.

Gencer, A. İ. (1986). Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları. Kıral Matbaası.

Gray, S. (2014). Black Diamonds: Coal, the Royal Navy, and British Imperial Coaling Stations: circa 1870-1914. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Warwick Üniversitesi Tarih Bölümü.

Gray, S. (2017). Fuelling Mobility: Coal and Britain's Naval Power, c. 1870-1914. Journal of Historical Geography, 58, 92-103.

Gürsel, S. (1999). Osmanlı Dış Borçları. G. Eren (Ed.). Osmanlılar (389-399). Cilt 3. Türkiye Yayınları.

Hampden, C. H. (2010). Hobart Paşa'nın Anıları. (D. Türkömer, Çev.) (K. Şarman, Haz.). İş Bankası Kültür Yayınları.

Harding, R. (2015). Modern Naval History: Debates and Prospects. Bloomsbury Academic.

Harkavy, R. E. (1999). Long Cycle Theory and the Hegemonic Powers' Basing Networks. Political Geography, 18/8, 941-972.

Hattendorf, J. B. (2007). Naval Logistics-to 1850. J. B. Hattendorf (Ed.). The Oxford Encyclopedia of Maritime History (671). Oxford University Press.

Headrick, D. R. (2010). Power Over Peoples: Technology, Environments, and Western Imperialism, 1400 to the Present. Princeton University Press.

Hendrickson, J. K. (2014). Crisis in the Mediterranean: Naval Competition and Great Power Politics, 1904-1914. Naval Institute Press.

Lambert, A. (2019). The British Navy in the Mediterranean: by John D. Grainger, Woodbridge, UK, Boydell & Brewer, 2017. Mediterranean Historical Review, 34/2, 242-245.

Lavery, B. (2010). Empire of the Seas: How the Navy Forged the Modern World. BBC.

Lojistiğin Temel Esasları ve Veçheleri. (1951). (Z. Kırağlı, Çev.). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Donanma Dergisi, Sayı: 395, Cilt: 62. Deniz Basımevi.

Mahan, A. T. (1911). Naval Strategy: Compared and Contrasted With the Principles and Practice of Military Operations On Land. Little, Brown, and Co.

Mahan, A. T. (2011). Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1773. (A. T. Büyükonat, Çev.). Grifin Yayınları.

Masters, B. (2009). Basra. G. Agoston ve B. Masters (Eds.). Encyclopedia of the Ottoman Empire (78-79). Infobase Publishing.

McMahon, C. (2018). The Great White Fleet Sails Today?. Naval War College Review, 71/4, 67-90.

Mozgfesky (1935). Rus Karadeniz Filosu Tarihi. (F. Kurtoğlu, Der.). Deniz Matbaası.

Naval Expenditure and Mercatile Marine (Great Britain): Return Showing Aggregate Naval Expenditure On Seagoing Force (1901). Britain Parliament, House of Commons.

Nutki, S. (1993). Osmanlı Deniz Savaşları (Muharebât-ı Bahriyye-i Osmâniyye). Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi.

Nutki, S. (2003). Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları. (N. Bal, Haz.). Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi.

Nutki, S. (2011). Kamûs-i Bahrî. (M. Pultar, Haz.). İş Bankası Kültür Yayınları.

Parker, G. (2006). Askeri Devrim 1500-1800. (T. Zorlu, Çev.). Küre Yayınları.

Prebilic, V. (2006). Theoritical Aspects Of Military Logistics. Defense & Security Analysis, 22/2, 159-177.

Quataert, D. (2005). The Ottoman Empire; 1700-1922. Cambridge University Press.

Ridolfi, G. (1997). Geostrategy and Naval Power in the Mediterranean: Changing Scenarios, Continuing Conflict. Marine Policy, 21/4, 377-390.

Sannav, S. C. (2004). Yakın Dönem Tarihimizde Limni Adası. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Simkins, P., Jukes G., Hickey M. (2003). The First World War, the War To End All Wars. Osprey Publishing Limited.

Songur, F. (2022). Osmanlı Bahriyesinde Lojistik-İmkânlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914). Timaş Akademi.

Steele, D. (2014). Three British Prime Ministers and the Survival of the Ottoman Empire, 1855–1902. Middle Eastern Studies, 50/1, 43-60.

Tezel, H. (1973). Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi. Deniz Basımevi.

The Editors of Encyclopaedia Britannica. (2021). Henri, Baron de Jomini, https://www.britannica.com/biography/Henri-baron-de-Jomini [20.03.2021].

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, 1912-1913, Osmanlı Deniz Harekâtı. (1993). Cilt 7. Genel Kurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Daire Başkanlığı. Genelkurmay Basımevi.

Uygun, S. (2015). Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914). Kitap Yayınevi.

Vego, M. (2009). Naval Classical Thinkers and Operational Art. Naval War College.

von Clausewitz, C. (1918). On War (J.J. Graham, Çev.). Kegan Paul, Trench, Trubner Co. Ltd.

Yıldız, H. (2006). Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik. İş Bankası Kültür Yayınları.

Yiner, A. (2006). Müşir Recep Paşa'nın Askeri ve Siyasi Hayatı (1842-1908). Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.