

*PIOTR NYKIEL**

**„CHORY CZŁOWIEK (EUROPY)” I MORZE –
KONCEPCJE ROZWOJU I DZIAŁANIA FLOTY OSMAŃSKIEJ
NA POCZĄTKU XX WIEKU**

Słowa kluczowe: osmańska flota, Mehmet V, Douglas Gamble, Hugh P. Williams, Arthur H. Limpus, Cemal Pasza, Wilhelm Souchon

Streszczenie

Abdülhamid II odziedziczył flotę, która pod względem liczebnym uchodziła za trzecią na świecie, ale wskutek porażki w wojnie z Rosją (1877–1878) zmuszony został do zepchnięcia jej na dalszy plan i pilnego zajęcia się odbudową sił lądowych. Przez 30 lat osmańskie okręty nie opuszczały Stambułu, co miało katastrofalny wpływ zarówno na ich stan techniczny, jak i na poziom wykształcenia załóg.

Kolejny sułtan, Mehmed V, zmierzył się więc z koniecznością odbudowy marynarki wojennej. Turcy zwrócili się o pomoc merytoryczną do Londynu, w rezultacie czego w latach 1909–1914 wysłane zostały do Stambułu trzy kolejne brytyjskie misje morskie. Różnice kulturowe i rozbieżności w kwestii koncepcji rozwoju floty sprawiły jednak, że współpraca między oboma stronami nie przebiegała harmonijnie. Ważną rolę odegrały też nieszczerłość intencji Brytyjczyków, wyraźny konflikt interesów oraz świadome stosowanie przez Turków dywersyfikacji dostaw broni i pomocy eksperckiej.

Mimo całkowitego braku przygotowania do udziału w jakimkolwiek konflikcie zbrojnym, Osmańska Marynarka Wojenna poradziła sobie nadspodziewanie dobrze zarówno podczas wojen bałkańskich, jak i w czasie pierwszej wojny światowej.

* dr Piotr Nykiel, Uniwersytet Jagielloński w Krakowie, piotr.nykiel@uj.edu.pl.

W drugiej połowie XIX wieku Imperium Osmańskie było już na arenie międzynarodowej finansowym i politycznym bankrutem. Mimo kolejnych porażek militarnych, narastających problemów wewnętrznych i ogromnego zadłużenia państwa, dwóch kolejnych sułtanów nie szczędziło wysiłków, by za wszelką cenę modernizować siły zbrojne. Pierwszym z nich był Abdülaziz (1861–1876), który dostrzegając zarówno rosyjskie, jak i greckie zagrożenie od strony morza, przywiązywał ogromną wagę do modernizacji umocnień nadbrzeżnych (zwłaszcza w rejonie cieśnin czarnomorskich) oraz marynarki wojennej. Za jego panowania flota osmańska stała się pod względem liczebności trzecią na świecie, a drugą w basenie Morza Śródziemnego¹.

Niestety, w ostatnim ćwierćwieczu XIX stulecia Turcja nie tylko bezpowrotnie utraciła tę pozycję, ale doprowadziła swoją flotę do całkowitej zapaści technologicznej i kadrowej. Za panowania Abdülhamida II (1876–1909) osmańska marynarka wojenna nie opuszczała Stambułu, co siłą rzeczy odbiło się fatalnie zarówno na stanie technicznym okrętów, jak i na poziomie wyszkolenia załóg. Większość historyków dopatruje się przyczyn tego zjawiska w obsesyjnej obawie sułtana o to, że po wyjściu na otwarte morze marynarze wzniesą bunt. Sytuacja taka miała już miejsce w 1839 roku u schyłku panowania Mahmuda II (1808–1839), kiedy na skutek konfliktu z wielkim wezyrem *kaptan-ı derya* Ahmet Fevzi Paszą wyprowadził niemal całe siły główne osmańskiej floty z Dardaneli do Aleksandrii, gdzie oddał się pod rozkazy zbuntowanego bejlerbeja Egiptu Mehmeta Alego². Obawy Abdülhamida II nie były więc całkiem bezpodstawne. Jednakże głównych przyczyn zapaści osmańskiej marynarki wojennej na przełomie XIX i XX wieku należy dopatrywać się w druzgocącej klęsce Turcji w wojnie z Rosją w latach 1877–1878. W jej następstwie Abdülhamid II, dysponując jeszcze mniejszym budżetem niż Abdülaziz, zmuszony był zająć się przede wszystkim odbudową wojsk lądowych³. Flota została więc zepchnięta na drugi plan. Inwestycje z konieczności ograniczono do zakupu jednostek o małej wyporności, choć trzeba podkreślić, że Abdülhamid II starał się iść z duchem czasu i nie bał się „nowinek technicznych”. Począwszy od 1883 roku Imperium Osmańskie

¹ Tuncay Zorlu, „Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, w: *Türk Denizcilik Tarihi*, red. Zeki Arıkan, Lüftü Sancar, t. II (İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009), 147–157.

² Hacer Bulgurcuoğlu, *Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu* (İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006), 58–68.

³ Ziya N. Aksun, *II. Abdülhamid Han* (İstanbul: Ötüken Neşriyat A.Ş., 2010).

zamówiło w europejskich stoczniach łącznie 40 torpedowców⁴. Co więcej, w latach 1886–1887 zakupiono nawet u Nordenfelda dwa okręty podwodne⁵.

Największymi jednostkami pływającymi, w jakie postanowił zainwestować wspomniany sułtan, były krążowniki pancernopokładowe. Początkowo większość z tych okrętów Turcy zamierzali wybudować we własnych stoczniach w Stambule i İzmicie. W 1880 roku rozpoczęto prace nad pięcioma jednostkami o planowanej wyporności 1600 ton każda, ale ostatecznie, ze względów finansowych i technologicznych, w 1892 roku ukończono jedynie okręt o nazwie Lûtf-i Hümayun. Wykonanie dalszych trzech krążowników postanowiono zlecić za granicą. W 1900 roku w stoczni William Cramp & Sons w Filadelfii zamówiony został Mecidiye. W tym samym roku podpisano też ze stoczną Armstrong Whitworth & Co. w Newcastle kontrakt na budowę Abdülhamida, przemianowanego w 1909 roku na Hamidiye. W 1904 roku stocznia Ansaldo w Genui podjęła się zaś zbudowania trzeciej jednostki tej klasy, która miała nosić nazwę Drama. Ostatecznie do służby pod turecką banderą weszły jednak tylko pierwsze dwie. Drama, zwodowana w 1912 roku, już w trakcie osmańsko-włoskiej wojny o Trypolitanie skonfiskowana została przez Włochów i służyła w ich marynarce wojennej do 1935 roku pod nazwą Libia⁶.

W lipcu 1909 roku, tuż po wstąpieniu na tron Mehmeta V Reşada (1909–1918), dzięki ofiarności społeczeństwa powołano do życia Stowarzyszenie Osmańskiej Marynarki Wojennej, co umożliwiło zakupienie już w 1910 roku czterech kontrtorpedowców. Nieco później, ale jeszcze w tym samym roku i również wyłącznie dzięki datkom zebranych przez Stowarzyszenie, Turcja odkupiła od Niemców dwa niemłode już pancerniki typu Brandenburg, którym nadano imiona Barbaros Hayrettin i Turgut Reis⁷.

Przejawem ożywienia i chęci podźwignięcia floty osmańskiej było też bez wątpienia sprowadzenie do Stambułu w 1909 roku pierwszej brytyjskiej misji morskiej, na której czele stał wiceadm. Douglas Gamble.

⁴ Ahmet Gülerüz, *Osmanlı Donanması'nda Torpidobotlar ve Destroyerler. Sultanhisar & Muavenet* (İstanbul: Denizler Kitabevi, 2009), 13–67.

⁵ Ersan Baş, Arif E. Kara, Ahmet Küçüköğlü, *Gazi Hamidiye ve Akın Harekatı* (İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006), 1–14.

⁶ Baş, Kara, Küçüköğlü, *Gazi Hamidiye*, 1–14. Więcej na temat krążownika *Hamidiye*: Piotr Nykiel, „Turecki krążownik pancernopokładowy «Hamidiye». Część I”, *Okręty Wojenne* 2 (2010): 23–37; Piotr Nykiel, „Turecki krążownik pancernopokładowy «Hamidiye». Część II”, *Okręty Wojenne* 3 (2010): 16–24.

⁷ Szerzej na ten temat: Piotr Nykiel, „Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej”, *Okręty Wojenne* 2 (2011): 21–26.

W skład tej misji (oprócz jej dowódcy) wchodziło pięciu oficerów Royal Navy różnych specjalności. Teoretycznie Gamble sprawował funkcję doradcy bez uprawnień rozkazodawczych. Wśród powierzonych mu zadań znalazło się jednak zmniejszenie stanu liczebnego marynarki i uzbrojenie jej w ścisłej i bezpośredniej współpracy z ministrem marynarki. Brytyjski wiceadmirał miał także stosowne pełnomocnictwa do dokonywania zakupów uzbrojenia oraz prawo do przeprowadzania inspekcji na okrętach i w obiektach lądowych podlegających marynarce wojennej. Tak szeroki zakres kompetencji w praktyce uczynił go faktycznym głównym dowódcą floty tureckiej, spychając jej dotychczasowego tureckiego zwierzchnika do rangi zastępcy dowódcy⁸.

Zasłaniając się złym stanem zdrowia, a faktycznie nie mogąc zapanować nad zastanym chaosem ani dojść do porozumienia z tureckimi oficerami, Gamble opuścił Stambuł już w styczniu 1910 roku, pozostawiając podległych mu Brytyjczyków pod tymczasowym dowództwem Turka kmdr. Ramiza⁹. Przypuszczać należy, że jednym z głównych powodów rezygnacji Gamble'a był brak porozumienia ze stroną turecką w kwestii zakupu okrętów. Turcy optowali za nabyciem okrętów liniowych o wyporności w granicach 10 tys. ton, podczas gdy Gamble obstawał przy zakupie drednotów, na które Turków nie było stać. Brytyjski wiceadmirał nie był też lubiany w Stambule, gdyż od samego przyjazdu okazywał gospodarzom pogardę¹⁰. W tak krótkim czasie udało mu się jednak zainicjować wdrożenie brytyjskiego systemu szkolenia oraz przywrócić sprawność bojową dwóm pancernikom, tyłuż krążownikom i krążownikom torpedowym, czterem korwetom pancernym i dwunastu torpedowcom. Do złomowania wytypował aż 60 jednostek różnych klas. Na wzór brytyjskiej Admiralicji zreformowano także tureckie Ministerstwo Floty¹¹. Najistotniejsze było jednak to, że w lipcu 1909 roku, po raz pierwszy od dziesięcioleci, Gamble wyprowadził flotę ze Złotego Rogu. W trwających trzy i pół miesiąca manewrach na Morzu Egejskim

⁸ Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar. Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri* (İstanbul: İst. Dz. İk. Grp. K. İliği Basımevi, 2004), 151.

⁹ Z dokumentów Admiralicji brytyjskiej przechowywanych w The National Archives w Londynie, a cytowanych przez Chrisa B. Rooneya (Chris B. Rooney, „The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908–14”, *Middle Eastern Studies* 34 (1998) 1: 3) wynika, że skala problemów zastanych w Stambule wyraźnie przerosła wiceadm. Gamble'a.

¹⁰ Stanford J. Shaw, *The Ottoman Empire in World War I*, t. I: *Prelude to War* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2006), 579.

¹¹ Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, 152–160.

uczestniczyło 21 jednostek, a rezultat tych ćwiczeń uznany został za „zadowalający”, zważywszy na to, że oficerowie i załogi nie miały praktycznie żadnego doświadczenia ani wyszkolenia¹².

W maju 1910 roku zwierzchnictwo nad brytyjskimi doradcami w Stambule przejął kontradm. Hugh Pigot Williams, dając w ten sposób początek działalności drugiej misji morskiej. Anglik ten nie dowodził już jednak w praktyce marynarką turecką, jak jego poprzednik, lecz sprawował funkcję „doradcy technicznego ministra marynarki”. Stało się tak dlatego, że Turcy obawiali się, iż w obliczu nieuchronnej wojny o Trypolitanę brytyjski admirał opuści Stambuł równie szybko jak Gamble, chcąc w ten sposób uchronić swój kraj przed konsekwencjami politycznymi, jakie mogłyby wynikać z faktu dowodzenia przez Anglika flotą osmańską w starciu z Włochami¹³.

Zabiegi Turków na niewiele jednak się zdały. Williams szybko popadł w konflikt z ówczesnym ministrem floty Mehmedem Muhtarem Paszą. Podłożem sporu znów była kwestia zakupu nowych okrętów. Tym razem nie chodziło jednak tylko o ich klasę czy wyporność, ale o producentów. Williams nalegał na złożenie zamówień w stoczniach brytyjskich, będąc przy tym zdania, że Turcy powinni kupować okręty mniejsze i starszych projektów, gdyż ich oficerom i marynarzom brakuje potencjału intelektualnego do samodzielnej obsługi dużych, nowoczesnych jednostek pływających. Władze osmańskie optowały natomiast za tańszymi ofertami z Francji i Niemiec¹⁴. Podkreślić przy tym należy, że nie chodziło tu wyłącznie o kwestie finansowe, jak twierdzili Brytyjczycy¹⁵. Jeszcze za panowania Abdülhamida II zaczęto bowiem w Imperium Osmańskim dywersyfikować dostawców uzbrojenia oraz ekspertów wojskowych. Zasadzie tej hołdowali zresztą Turcy aż do wybuchu drugiej wojny światowej. Jej celem było niedopuszczenie do uzyskania przez którekolwiek z mocarstw europejskich dominującej pozycji na rynku tureckim i to zarówno w kwestii zamówień na

¹² Rooney, „The International Significance”, 3.

¹³ Faktycznie, zgodnie z wytycznymi Foreign Office oficerowie brytyjskiej misji morskiej mogli służyć w osmańskiej marynarce wojennej tylko w czasie pokoju, por. Rooney, „The International Significance”, 10. Ciekawe, że tych samych standardów Londyn nie stosował już w odniesieniu do swojej misji morskiej w Grecji. Kiedy floty obu krajów toczyły walną bitwę pod Lemnos (18 stycznia 1913 roku), ówczesny szef brytyjskiej misji morskiej w Stambule, wiceadm. Arthur Henry Limpus, przebywał w swym biurze, zaś jego odpowiednik w greckiej marynarce wojennej, adm. Mark Edward Frederic Kerr, stał na mostku flagowego krążownika liniowego Georgios Averoff i *de facto* dowodził całą flotą (*Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi, VII nci Cilt, Osmanlı Deniz Harekâtı 1912–1913* (Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993), 182).

¹⁴ Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyollar*, 161–163.

¹⁵ Rooney, „The International Significance”, 6.

uzbrojenie, jak i wdrażania koncepcji strategicznych. Stąd właśnie w omawianym okresie osmańska marynarka wojenna reformowana była przez ekspertów brytyjskich, a siły lądowe przez niemieckich. Uzbrojenie wojsk lądowych kupowano w Niemczech, ale flota korzystała już z usług stoczni nie tylko niemieckich, lecz także amerykańskich, włoskich, francuskich i brytyjskich.

Kulminacyjnym momentem konfliktu między kontradm. Williamsem a osmańskim Ministerstwem Floty była zmiana na stanowisku dowódcy marynarki wojennej, której dokonano bez uzgodnienia z Brytyjczykiem i podczas jego pobytu na urlopie w Londynie. W marcu 1911 roku Williams złożył dymisję, uzasadniając swą decyzję brakiem chęci współpracy ze strony Turków oraz niemożnością konkurowania z rosnącymi wpływami Niemców (przypomnijmy, że to właśnie podczas pełnienia przez niego misji w Stambule rząd osmański zakupił w Niemczech pancerniki typu Brandenburg)¹⁶.

Williams, wzorem Gamble, pozostawił jednak swoich oficerów w Stambule. Podczas tak krótkiego okresu działalności nie mógł poszczycić się żadnymi spektakularnymi dokonaniem. Wiemy tylko, że usiłował kontynuować linię obraną przez poprzednika i że miał podobny jak on stosunek do muzułmańskich partnerów.

30 kwietnia 1912 roku do stolicy Imperium Osmańskiego przybył wiceadm. Arthur Henry Limpus, który stanął na czele trzeciej i ostatniej brytyjskiej misji morskiej.

Podobnie jak Williamsowi przyznano mu jedynie status „doradcy technicznego dowódcy floty”. Warto przy tym zauważyć, że większość autorów nie tylko zachodnich, ale także tureckich uważa, że Limpus w praktyce dowodził flotą osmańską. Treść tureckiego alternatu zawartej z nim umowy oraz podejmowane przezeń działania nie dają jednak podstaw do takich twierdzeń¹⁷.

¹⁶ Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, 163.

¹⁷ Najważniejsze postanowienia umowy zawartej 30 kwietnia 1912 roku pomiędzy wiceadm. Limpusem a osmańskim Ministerstwem Floty przytacza Yavuz (*Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, 164–165). Ch.B. Rooney (Rooney, „The International Significance”, 15) powołuje się jednak na dokumenty z archiwum Foreign Office, z których wyraźnie wynika, że Limpus miał uprawnienia do dowodzenia flotą osmańską. Wydaje się, że – podobnie jak to bywało z niektórymi traktatami zawieranyymi przez Imperium Osmańskie z Rzeczpospolitą – wersje językowe umowy, którymi dysponowały obie strony, w niektórych zapisach różniły się dość znacznie. Nie można zresztą wykluczyć, że rozbieżność ta nie była do końca zamierzona, gdyż admiralicja dopiero z początkiem grudnia 1913 roku dowiedziała się – i to tylko dzięki wybuchowi „afery” z mianowaniem gen. Ottona Limana von Sandersa na stanowisko dowódcy I Korpusu – że adm. Limpus ma aż tak szerokie kompetencje (Rooney, „The International Significance”, 14).

W skład nowej misji oprócz jej dowódcy wchodziło 34 oficerów różnych specjalności oraz sekretarz. W 1913 roku łączna liczba brytyjskich doradców morskich zwiększyła się do 72¹⁸, co było efektem nie tyle rzeczywistych potrzeb, ile chęci liczebnego dorównania przez Brytyjczyków niemieckim ekspertom w tureckich wojskach lądowych. Limpus wraz ze swymi ludźmi podlegał osmańskiemu ministrowi floty i zobowiązany był do noszenia tureckiego munduru. Swoje opinie na temat rozwoju sił morskich, szkolenia personelu oraz szeroko pojętej obronności kraju mógł wyrażać jedynie wtedy, gdy ich poznaniem zainteresowany był jego ministerialny zwierzchnik. Kontrakt z Limpusem zawarty został na dwa lata, z możliwością przedłużenia. Ostatni punkt tego dokumentu obowiązywał oficerów misji morskiej do zachowania tajemnicy wojskowej i państwowej. Nadmienmy w tym miejscu, że wiceadm. Limpus nie złamał tej przysięgi i nie podzielił się swoją wiedzą na temat floty osmańskiej oraz stanu obronności cieśnin czarnomorskich, gdy z początkiem 1915 roku podejmowano w Londynie decyzje o zaatakowaniu Aleksandretty, Dardaneli i Izmiru.

W przeciwieństwie do swych poprzedników (a zwłaszcza Williamsa) Limpus traktował Turków jak równorzędnych partnerów, czym szybko zyskał sobie życzliwość wielu z nich. W październiku 1912 roku przedłożył ministrowi floty pakiet propozycji reform w marynarce wojennej. Dokument ten zawierał sugestie dotyczące między innymi wielkości tureckiej floty w relacji do stawianych jej zadań. Wśród potencjalnych wrogów, z jakimi Osmanowie mieliby się w przyszłości zmierzyć na morzu, Limpus wymienił Grecję, Bułgarię, Austro-Węgry, Włochy i Rosję. Stan floty osmańskiej w 1912 roku pozwalał zdaniem wiceadmirała na pokonanie zarówno sił morskich Grecji, jak i Bułgarii, ale by móc stawić czoła pozostałym trzem przeciwnikom, Turcja powinna była posiadać marynarkę wojenną o potencjale co najmniej równorzędnym Austro-Węgrom. Aby to osiągnąć, Imperium Osmańskie musiałoby w ciągu pierwszych pięciu lat wydać kwotę około 18 milionów funtów brytyjskich, nie licząc wydatków vegetacyjnych, które rocznie zamykałyby się w granicach 3–3,5 miliona funtów. Koszty te zawierałyby nie tylko zakup nowych i modernizację posiadanych okrętów, ale także budowę stoczni oraz inwestycje w system szkolenia personelu morskiego. Niestety, ze względu na sytuację gospodarczą Turcji, wojnę trypolitańską, wojny bałkańskie oraz sprzeciw ministra floty Çürüksulu Mahmuda Paszy wobec

¹⁸ Shaw, *The Ottoman Empire*, 582.

jakichkolwiek reform, większość postulatów Limpusa nie mogła od razu wejść w fazę realizacji¹⁹.

Przełom nastąpił dopiero w styczniu 1914 roku, gdy stanowisko ministra floty objął Ahmet Cemal Pasza, który w gabinecie Komitetu Jedności i Postępu reprezentował opcję proententowską. Urzędowanie rozpoczął on od nawiązania ścisłej współpracy z wiceadm. Limpusem i wnikliwego przeanalizowania całej dokumentacji wszystkich dotychczasowych misji morskich. Kolejnym krokiem nowego ministra było wprowadzenie w życie odkładanych przez poprzedników reform strukturalnych we flocie. Na emeryturę wysłanych zostało wielu admirałów, oficerów i urzędników ministerstwa. Skala tych zwolnień była tak znaczna, że niektórzy porównywali je do czystek, jakich Enver Pasza dokonał w siłach lądowych²⁰.

Cemal powołał też do istnienia podlegające Ministerstwu Floty lokalne zarządy portów oraz podzielił oficerów marynarki wojennej na trzy kategorie. Pierwszą z nich stanowili oficerowie pełniący czynną służbę na okrętach. Do drugiej zaliczeni zostali oficerowie odpowiedzialni za ochronę wybrzeża oraz ci, którzy potencjalnie nadawali się do służby na morzu. Trzecią kategorię tworzyli oficerowie portowi, którzy mogli awansować lub zmienić przydział tylko w obrębie swojej grupy. W przypadku nieudolności regulamin przewidywał degradację do niższej grupy. Oficerowie, którzy nie spełniali warunków żadnej z wymienionych kategorii, zmuszeni byli do rozstania z flotą. Efekty działań Cemala Paszy i Brytyjczyków najłatwiej dostrzec można było w szkolnictwie morskim, którego reforma wymagała najmniejszych nakładów finansowych. Zmiany zapoczątkowane jeszcze przez wiceadm. Gamble'a, a kontynuowane przez kolejnych dowódców misji morskiej przyniosły wymierne efekty. Już w 1915 roku właśnie Brytyjczycy kilkakrotnie mieli okazję przekonać się na własnej skórze, jak dobrze wyszkolili personel dardanelskiej jednostki minerskiej czy też dowódców i załogi tureckich kontrtorpedowców i torpedowców²¹. Podkreślić jednak należy,

¹⁹ Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, 166–174. Największym, choć nigdy nie skomsumowanym sukcesem Limpusa było doprowadzenie do wygrania przez Armstronga Vickersa przetargu na budowę doków w İzmitcie. Kontrakt ten zapewniał Brytyjczykom pozycję monopolisty na tureckim rynku stoczniowym aż na 30 lat (Rooney, „The International Significance”, 12–13).

²⁰ Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, 217–220.

²¹ Najlepszym przykładem może tu być niezwykle fachowa i efektywna służba dowódcy dardanelskiej flotylii kutrów pilotujących i stawiaczy min kmdr. por. Nazmiego (Akpınara) (por. *Deniz Binbaşı Nazmi Akpınar'ın Savaş Günlüğü 1914–1922*, Deniz Müzesi [Muzeum Morskie] w Çanakkale sygn. 1/AK-07, czy też sposób w jaki dowodzony przez kpt. Alego Rızę Beja

że oficerowie Limpusa wraz z tureckimi kolegami pełnili jedynie funkcje wykładawców. Na czele Szkoły Morskiej na wyspie Heybeli oraz Szkoły Nowych Marynarzy stali tureccy oficerowie Şevket i Fethi Bejowie²².

Podczas krótkiego okresu poprzedzającego wybuch pierwszej wojny światowej Cemal Pasza zdążył zamówić w brytyjskich stocznjach sześć kontrtorpedowców oraz dwa okręty podwodne i dwa patrolowce. Wywierał także silną presję na przyśpieszenie prac nad zamówionymi jeszcze przez poprzedników okrętami: krążownikiem liniowym Reşadiye oraz okrętem liniowym Sultan Osman-ı Evvel. Jednocześnie Cemal Pasza zawarł z Francją kontrakt na budowę kontrtorpedowca i dwóch okrętów podwodnych. Niestety, wybuch Wielkiej Wojny przerwał realizację tych ostatnich zamówień i doprowadził do konfiskaty przez rząd brytyjski niemal gotowych i w większości już zapłaconych okrętów liniowych²³.

Podpisanie 2 sierpnia 1914 roku tajnego traktatu sojuszniczego między Imperium Osmańskim a Niemcami oraz wejście na wody tureckie osiem dni później krążownika liniowego Goeben wraz z lekkim krążownikiem Breslau z dowodzonego przez kontradm. Wilhelma Souchona niemieckiego Dywizjonu Śródziemnomorskiego musiało siłą rzeczy doprowadzić do rozszerzenia wpływów Berlina także na osmańską flotę wojenną. 14 sierpnia tureckie Ministerstwo Floty rozwiązało umowę z wiceadm. Limpusem, a już cztery dni później kontradm. Souchon otrzymał nominację na dowódcę osmańskiej marynarki wojennej. Podkreślić jednak trzeba, że formalnie podlegał on zwierzchnictwu tureckiego ministra floty, a przydzieleni przez niego na osmańskie okręty oficerowie niemieccy dowodzili „tylko” pancernikami i krążownikami oraz poszczególnymi flotyllami. Komendę nad kontrtorpedowcami i torpedowcami zachowali Turcy²⁴.

torpedowiec *Sultanhisar* zatopił w dniu 30 kwietnia 1915 roku australiski okręt podwodny AE 2 (por. Ali Rıza Bey, *A.E.2 Denizaltı Gemisini Nasıl Batırdım?* (İstanbul: Akca Basımevi, 1947); Nurcan Bal, *Marmara'da Denizaltı Avı. Sultanhisar ve Stoker'in Denizaltısı AE 2* (İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Deniz Basımevi, 2006).

²² Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyollar*, 221.

²³ Serhat Güvenç, *Osmanlıların Drednot Düşleri. Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011), 115–123.

²⁴ Jeden z najczęściej cytowanych autorów niemieckich Hermann Lorey pomija fakt obecności tureckich oficerów na stanowiskach dowódczych na mniejszych okrętach, może dlatego, że w szczególnych przypadkach zdarzało się, że także na nich na krótko dowodzenie przejmowali Niemcy (Hermann Lorey, *Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, t. I–II (Berlin: Mittler, 1928, 1938); por. *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekatı* (Ankara: Genelkurmay Basım Evi, 1976), 52; Bernd Langensiepen, Dirk Nottelmann, Jochen Krüsmann, *Halbmond und Kaiseradler. Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918* (Hamburg–Berlin–Bonn: Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, 1999), 243–246; Piotr Nykiel, „Kontrtorpedowce typu «Yadigar-ı Millet»”. *Okręty Wojenne* (2017) 62: 52–74.

Z uwagi na to, że kontradm. Souchon formalnie nadal pozostawał dowódcą Dywizjonu Śródziemnomorskiego i chętniej słuchał rozkazów z Berlina niż ze Stambułu, możemy raczej mówić o tym, że to flota osmańska z dniem 18 sierpnia 1914 roku została wchłonięta przez niemiecki dywizjon, niż o tym, że jego krążowniki wzmocniły potencjał tureckiej marynarki wojennej. Do wyłącznej dyspozycji tureckiego zastępcy dowódcy floty kmdr. por. Arifa oddano jedynie dwa przestarzałe i mocno już wyeksploatowane podczas wojen bałkańskich pancerniki Barbaros Hayrettin i Turgut Reis. W skład podlegającej kontradm. Souchonowi floty bojowej weszły (oprócz dwóch niemieckich okrętów) najwartościowsze i najsprawniejsze technicznie jednostki tureckie, którymi były: krążowniki pancernopokładowe Hamidiye i Mecidiye, krążowniki torpedowe Berk-i Satvet i Peyk-i Şevket oraz osiem kontrtorpedowców typu Yedigâr-ı Millet i Taşoz²⁵.

Przystępując do – z konieczności bardzo pobieżnej – analizy dokonania osmańskiej marynarki wojennej w trzech konfliktach, w jakich uczestniczyła ona na początku XX wieku, a więc w wojnie trypolitańskiej, wojnach bałkańskich i pierwszej wojnie światowej, zaznaczymy na wstępie, że omawiając okres Wielkiej Wojny, skupimy się tylko na działaniach tych okrętów, które w chwili jej wybuchu pływały pod turecką banderą (a więc z wyłączeniem krążowników Goeben i Breslau oraz niemieckich okrętów podwodnych).

Wybuch wojny trypolitańskiej 29 września 1911 roku zastał główne siły osmańskiej floty na manewrach we wschodniej części Morza Śródziemnego²⁶. Z uwagi na ogólny stan techniczny okrętów oraz nadal bardzo słabe doświadczenie załóg podjęto jednak decyzję o jak najszybszym powrocie okrętów do Stambułu, co bez wątpienia uratowało główne siły osmańskiej marynarki wojennej przed zagładą. Jednakże 31 października Włochom udało się zatopić pod Igumenitsą torpedowce Hamidiye i Alpago²⁷, zaś 7 stycznia 1912 roku w zatoce Qouz na Morzu Czerwonym doszło do starcia, w wyniku którego włoski krążownik

²⁵ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, 52–53. Szerzej o osmańskiej marynarce wojennej w przededniu pierwszej wojny światowej: Piotr Nykiel, *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914–marzec 1915)* (Kraków–Międzyzdroje: Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, 2008).

²⁶ Uczestniczyły w nich pancerniki Turgut Reis, Barbaros Hayrettin i Mesudiye, kontrtorpedowce typu Yedigâr-ı Millet i Samsun oraz torpedowiec Demirhisar (Bernd Langensiepen, Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828–1923* (London: Conway Maritime Press, 1995), 15; Ersan Baş, Nurcan Bal, *Muavenet-i Milliye ve Goliath'ın Batırılışı* (İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, b.d.w.), 23–25.

²⁷ Ahmet Güleriyüz, Bernd Langensiepen, *1828–1923 Osmanlı Donanması* (İstanbul: Kapitan Yayıncılık/Denizler Kitabevi, 2007), 24.

Piemonte wspólnie z kontrtorpedowcami Artigliere i Garibaldino posłały na dno sześć z szesnastu operujących na tym akwenie tureckich kanonierek oraz jeden opancerzony holownik²⁸. Kolejną stratę w postaci korwety Avnillah i torpedowca Ankara Turcy ponieśli 24 lutego pod Bejrutem²⁹. Podczas wszystkich tych starć osmańskie jednostki nie odnotowały ani jednego trafienia w okręt przeciwnika³⁰.

Wojny bałkańskie 1912–1913 upłynęły pod znakiem permanentnego konfliktu między Sztabem Generalnym a dowództwem floty. Szef sztabu, nie zważając na faktyczny stan marynarki wojennej, oczekiwał od niej rzeczy niemożliwych, czyli jednoczesnego osiągnięcia dominacji nad flotami Grecji i Bułgarii oraz udzielenia wsparcia artyleryjskiego i logistycznego wojskom lądowym walczącym we wschodniej Tracji. W praktyce oznaczało to konieczność podzielenia sił na trzy akweny (egejski, czarnomorski oraz Morze Marmara).

Chęć sprostania tym wymaganiom musiała odbić się negatywnie na efektywności działań floty. Nie udało się więc obronić większości zajmowanych przez Greków Wysp Egejskich ani przerwać blokady Dardaneli. Dwie próby podjęte w tym ostatnim celu przez okręty tureckie nie przyniosły rozstrzygnięcia. Mimo że w bitwach pod Imroz (lub inaczej koło przylądka Elli) 16 grudnia 1912 roku i pod Lemnos 18 stycznia 1913 roku żadna ze stron nie zdołała zatopić ani jednego okrętu przeciwnika, to w pierwszym z tych starć bilans wyrządzonych i otrzymanych uszkodzeń przemawiał wyraźnie na korzyść Turków, zaś w drugim na korzyść Greków. Krążownik Hamidiye, który 21 listopada 1912 roku omal nie został zatopiony pod Warną przez bułgarskie torpedowce, w 1913 roku odbył rajd po Morzu Egejskim i Adriatyku zakończony wycofaniem się na Morze Czerwone. Akcja ta przyniosła zatopienie krążownika pomocniczego i pięciu statków transportowych, lecz nie spełniła zasadniczego celu taktycznego, jakim było odciągnięcie przed bitwą pod Lemnos krążownika liniowego Georgios Averoff od

²⁸ Były to kanonierki o nazwach: Kastamonu, Ayıntab, Ordu, Bafra, Refahiye i Gökçeada oraz holownik Muha. Zatopiony podczas tej samej akcji jacht Şipka został później podniesiony z dna i odholowany przez Włochów. Większość zachodnich autorów twierdzi, że Turcy stracili pod Qouz siedem kanonierek, zaliczając najwyraźniej do tej liczby jednostkę o nazwie Halic, którą dwa dni wcześniej ciężko uszkodził pod Akabą torpedowiec taranowy Puglia. Kanonierka zatonęła już po wycofaniu się okrętu włoskiego (Güleriüz, Langensiepen, *1828–1923 Osmanlı Donanması*, 25).

²⁹ Wg źródeł tureckich ofiarą włoskich okrętów padł jedynie Avnillah, natomiast Ankara zatopiona została przez własną załogę (Güleriüz, Langensiepen, *1828–1923 Osmanlı Donanması*, 25, 127). William Beehler, *The History of the Italian-Turkish War, September 29, 1911, to October 18, 1912* (Annapolis: The Advertiser Republican, 1913), 58, wspomina także o zniszczeniu przez Włochów sześciu barek.

³⁰ Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, 179–188.

głównych sił greckiej floty. Reasumując wojny bałkańskie, wspomnieć też należy, że odparcie bułgarskiej ofensywy pod Czataldżą 18 listopada 1912 roku, a tym samym uratowanie Stambułu nie byłoby możliwe bez bardzo efektywnego wsparcia artyleryjskiego ze strony pancerników Turgut Reis i Barbaros Hayrettin³¹.

Omawiając bilans udziału osmańskiej floty w pierwszej wojnie światowej, ograniczymy się do trzech głównych teatrów działań, tj. do rejonu Dardaneli, Morza Marmara oraz Morza Czarnego.

W Dardanelach i na Morzu Marmara okręty tureckie zatopiły łącznie cztery pancerniki i dwa okręty podwodne. Nadmienić jednak trzeba, że spośród pancerników tylko HMS Goliath padł ofiarą ataku torpedowego, którego 13 maja 1915 roku dokonał kontrtorpedowiec Muavenet-i Milliyye, dowodzony przez kpt. Ahmeta Saffeta³². Pozostałe trzy (HMSs Irresistible i Ocean oraz francuski Bouvet) zatoniły 18 marca 1915 roku – jak twierdzi oficjalna historiografia – na minach postawionych przez jednostkę o nazwie Nusret, dowodzoną przez kpt. Tophaneli Hakkı Beja³³. Wyniki wnikliwych badań źródłowych oraz niedawnych oględzin wraków tych pancerników wskazują jednak na to, że o ich zatonięciu w co najmniej równym stopniu przesądziły uszkodzenia wyrządzone przez miny, jak i przez artylerię nadbrzeżną³⁴. Jeśli natomiast chodzi o okręty podwodne, to australijski AE 2 padł w dniu 30 kwietnia 1915 roku ofiarą torpedowca Sultanhisar, dowodzonego przez kpt. Alego Rıze Beja, zaś francuski Joule zatonał 1 maja 1915 roku po wejściu na minę z tej samej, postawionej przez Nusreta linii, na którą 18 marca weszły trzy wspomniane wyżej pancerniki.

Na Morzu Czarnym (29 października 1914 roku) kontrtorpedowiec Gayret-i Vatanıyye posłał na dno rosyjską kanonierkę Doniec, a siostrzany Muavenet-i Milliyye ciężko uszkodził kanonierkę Kubaniec.

Straty osmańskiej marynarki wojennej na wszystkich akwenach wyniosły łącznie: dwa pancerniki (Mesudiye i Barbaros Hayrettin), jeden krążownik pancernopokładowy (Mecidiye), trzy kontrtorpedowce (Yarhisar, Gayret-i Vatanıyye i Yadigâr-ı Millet), trzy torpedowce (Kütahya, Hamidabad i Demirhisar)

³¹ Szerzej na temat działań floty osmańskiej w wojnach bałkańskich zob.: *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*; Nykiel, „Turecki krążownik”; Piotr Nykiel, „Pancerniki typu «Brandenburg» w służbie tureckiej. Część I”, *Okręty Wojenne* (2012) 5: 20–29; Piotr Nykiel, „Pancerniki typu «Brandenburg» w służbie tureckiej. Część II”, *Okręty Wojenne* (2012) 6: 9–13.

³² Pilotem tego kontrtorpedowca był wspomniany już wyżej kmr ppor. Nazmi (Akpınar).

³³ (...) i pilotowaną także przez kmr. ppor. Nazmiego (Akpınara).

³⁴ Por. Piotr Nykiel, „«Echoes from the Deep» – a huge academic mystification”, dostęp 25.07.2014, <http://navyingallipoli.com/teksty/Echoes01.pdf>.

oraz siedem kanonierek (Taşköprü, Yozgat, Nevşehir, Peleng-i Derya, Nur-ül-bahir, No. 12 i No. 16)³⁵. Jak już wcześniej zaznaczono, do strat wyrządzonych przez Turków flotom ententy nie zostały wliczone te, które zadały pływające pod osmańską banderą, ale dowodzone i w większości obsadzone przez Niemców krążowniki Yavuz Sultan Selim i Midilli oraz niemieckie okręty podwodne U-21 i UB-14. Pominięto też tutaj jednostki zatopione przez turecką artylerię nadbrzeżną. Łącznie na wszystkich akwenach były to: dwa pancerniki (HMSs Triumph i Majestic), sześć okrętów podwodnych (AE 2, E 7, E 14, E 15, E 20 i francuski Mariotte)³⁶ i dwa monitory (HMSs Raglan i M-28). Można więc uznać, że ogólny bilans przemawia wyraźnie na korzyść floty osmańskiej, co raczej zdumiewa, biorąc pod uwagę jej potencjał i stan techniczny w momencie przystąpienia do Wielkiej Wojny.

Oceniając skutki omówionych wyżej wysiłków reformatorskich w osmańskiej marynarce wojennej, uznać należy, że jakiegokolwiek efekty odniosły one praktycznie tylko na poziomie systemu szkolenia, przy czym wyraźny postęp miał tu miejsce dopiero po objęciu teki ministra floty przez Cemala Paszę, a więc w pierwszym półroczu 1914 roku. W wojnach bałkańskich widać było jeszcze bowiem wyraźne braki w wyszkoleniu załóg okrętów. Podstawowym problemem, który uniemożliwiał dokonanie głębszych reform, a przede wszystkim modernizacji floty, był chybiony wybór partnera strategicznego. Wielka Brytania jako największe mocarstwo morskie świata wydawała się na pierwszy rzut oka idealna, ale postawienie na nią dowodziło całkowitego braku realizmu politycznego ze strony osmańskich elit rządzących. Londyn już od schyłku XVIII wieku w zakulisowych rozmowach z Petersburgiem podnosił przeciw kwestię wspólnych rozbiorów „chorego człowieka Europy”. Na początku XX wieku Brytyjczycy równoległe z turecką reformowali też flotę Grecji – najbliższego geograficznie rywala Imperium Osmańskiego. Rywala, który – co istotne – posiadał zbliżony potencjał morski. Trudno więc było spodziewać się po oddelegowanych przez admiralicję oficerach szczerości intencji i rzeczywistego dążenia do podźwignięcia sułtańskiej marynarki wojennej. Bardzo dobitnie dowiódł tego zresztą przebieg

³⁵ *Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, 603, 609.

³⁶ Oficjalna turecka historiografia przypisuje też artylerii nadbrzeżnej zatopienie w dniu 15 stycznia 1915 roku francuskiego Saphira. Z relacji ocalałego członka załogi tego okrętu wynika jednak, że przyczyną jego zagłady była seria awarii spowodowanych katastrofalnym stanem technicznym jednostki w momencie rozpoczęcia przez nią ostatniej misji (por. Francis Gutton, *La dernière plongée (Conférence donnée à Toulon aux Heures de l'Académie du Var le 10 janvier 1969)* (Toulon: Imp. Nouvelle, 1969).

zmagani morskich między Turcją a Grecją podczas wojen bałkańskich. Wydaje się, że w ówczesnych realiach politycznych najlepszym partnerem strategicznym dla Turków byłby Berlin, ale jego wybór naruszałby wspomnianą wcześniej zasadę dywersyfikacji, oddając praktycznie całe osmańskie siły zbrojne w ręce Niemców. Faktycznie zresztą tak się stało w połowie sierpnia 1914 roku, ale trwająca już Wielka Wojna nie pozostawiła kontradm. Souchonowi czasu na wprowadzenie jakichkolwiek reform. Stanął on przed koniecznością bazowania na tym, co sam posiadał (Goeben i Breslau) i co zastał po bardzo krótkiej i mało owocnej turecko-brytyjskiej współpracy.

Bibliografia

Archiwalia

Deniz Müzesi [Muzeum Morskie] Çannakale, sygn. 1/AK-07.

(Akpınar) N., *Deniz Binbaşı Nazmi Akpınar'ın Savaş Günlüğü 1914–1922* [Dziennik wojenny 1914–1922 komandora podporucznika Nazmiego Akpınara].

Pamiętniki

Ali Rıza (Bey). *A.E.2 Denizaltı Gemisini Nasıl Batırdım?* [Jak zatopilem okręt podwodny A.E.2?]. İstanbul: Akca Basımevi, 1947.

Gutton, Francis. *La dernière plongée (Conférence donnée à Toulon aux Heures de l'Académie du Var le 10 janvier 1969)*. Toulon: Imp. Nouvelle, 1969.

Opracowania

Aksun, Ziya N. *II. Abdülhamid Han [Sultan Abdülhamid II]*. İstanbul: Ötüken Neşriyat A.Ş., 2010.

Bal, Nurcan. *Marmara'da Denizaltı Avı. Sultanhisar ve Stoker'in Denizaltısı AE 2 [Polowanie na okręty podwodne na morzu Marmara. Sultanhisar i okręt podwodny AE 2 Stokera]*. İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Deniz Basımevi, 2006.

Baş, Ersan, Nurcan Bal. *Muavenet-i Milliye ve Goliath'ın Batırılışı [Muavenet-i Milliye i zatopienie Goliatha]*. İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, b.d.w.

Baş, Ersan, Arif E. Kara, Ahmet Küçüköğlü. *Gazi Hamidiye ve Akın Harekatı [Waleczny Hamidiye i jego rajd]*. İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006.

Beehler, William. *The History of the Italian-Turkish War, September 29, 1911, to October 18, 1912*. Annapolis: The Advertiser Republican, 1913.

- Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi*, VIII nci Cilt, *Deniz Harekatı* [Turcja w pierwszej wojnie światowej, t. VIII: *Działania morskie*]. Ankara: Genelkurmay Basım Evi, 1976.
- Bulgurcuoğlu, Hacer. *Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu* [Legendarny okręt galeon Mahmudiye]. İstanbul: Piri Reis Araştırma Merkezi Yayınları, Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2006.
- Güleryüz, Ahmet. *Osmanlı Donanması'nda Torpidobotlar ve Destroyerler. Sultanhisar & Muavenet* [Torpedowce i niszczyciele w osmańskiej flocie. Sultanhisar i Muavenet]. İstanbul: Denizler Kitabevi, 2009.
- Güleryüz, Ahmet, Bernd Langensiepen. *1828–1923 Osmanlı Donanması*. İstanbul: Kapitan Yayıncılık/Denizler Kitabevi, 2007.
- Güvenç, Serhat. *Osmanlıların Drednot Düşleri. Birinci Dünya Savaşı'na Giden Yolda*. [Marzenia Osmanów o drednotach. Na drodze do pierwszej wojny światowej], İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2011.
- Langensiepen, Bernd, Dirk Nottelmann, Jochen Krüsmann. *Halbmond und Kaiseradler. Goeben und Breslau am Bosphorus 1914–1918*. Hamburg–Berlin–Bonn: Verlag E.S. Mittler & Sohn GmbH, 1999.
- Langensiepen, Bernd, Ahmet Güleryüz. *The Ottoman Steam Navy 1828–1923*. London: Conway Maritime Press, 1995.
- Lorey, Hermann. *Der Krieg in den Türkischen Gewässern*, t. I–II. Berlin: Mittler, 1928, 1938.
- Nykiel, Piotr. „Echoes from the Deep» – a huge academic mystification”. Dostęp 25.07.2014. <http://navyingallipoli.com/teksty/Echoes01.pdf>.
- Nykiel, Piotr. „Kontrtorpedowce typu «Yadigâr-ı Millet»”. *Okręty Wojenne* 62 (2017): 52–74.
- Nykiel, Piotr. „Osmanlı Donanma Cemiyeti – Stowarzyszenie na rzecz Floty Osmańskiej”. *Okręty Wojenne* 2 (2011): 21–26.
- Nykiel, Piotr. „Pancerniki typu «Brandenburg» w służbie tureckiej. Część I”. *Okręty Wojenne* 5 (2012): 20–29.
- Nykiel, Piotr. „Pancerniki typu «Brandenburg» w służbie tureckiej. Część II”. *Okręty Wojenne* 6 (2012): 9–13.
- Nykiel, Piotr. „Turecki krążownik pancernopokładowy «Hamidiye». Część I”. *Okręty Wojenne* 2 (2010): 23–37.
- Nykiel, Piotr. „Turecki krążownik pancernopokładowy «Hamidiye». Część II”. *Okręty Wojenne* 3 (2010): 16–24.

- Nykiel, Piotr. *Wyprawa do Złotego Rogu. Działania wojenne w Dardanelach i na Morzu Egejskim (sierpień 1914–marzec 1915)*. Kraków–Międzyzdroje: Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, 2008.
- Rooney, Chris B. „The International Significance of British Naval Missions to the Ottoman Empire, 1908–14”. *Middle Eastern Studies* 34 (1998) 1: 1–29.
- Shaw, Stanford J. *The Ottoman Empire in World War I*, t. I: *Prelude to War*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2006.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Balkan Harbi*, VII nci Cilt, *Osmanlı Deniz Harekâtı 1912–1913* [*Historia Turckich Sił Zbrojnych. Wojny bałkańskie*, t. VII: *Osmańskie działania morskie*]. Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1993.
- Yavuz, Celalettin. *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar. Çeşme Faciası'ndan Birinci Dünya Harbine Kadar Osmanlı Bahriyesi'nde Çağdaşlaşma Gayretleri* [*Zagraniczne misje w osmańskiej marynarce wojennej. Próby modernizacji osmańskiej floty wojennej podejmowane od tragedii w Çeşme po pierwszą wojnę światową*]. İstanbul: İst. Dz. İk. Grp. K.'lığı Basımevi, 2004.
- Zorlu, Tuncay. „Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği [Utworzenie Ministerstwa Floty i osmańska marynarka epoki Abdülaziza]”. W: *Türk Denizcilik Tarihi [Morska historia Turcji]*, red. Zeki Arıkan, Lüftü Sancar, t. II, 147–157. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü, 2009.

**THE “SICK MAN OF EUROPE” AND THE SEA – CONCEPTS
IN THE DEVELOPMENT AND ACTIVITY OF THE OTTOMAN NAVY
AT THE BEGINNING OF THE 20TH CENTURY**

Keywords: Ottoman Navy, Mehmet V, Douglas Gamble, Hugh P. Williams, Arthur H. Limpus, Cemal Pasha, Wilhelm Souchon

Abstract

Abdülhamid II inherited a navy which in terms of quantity was considered to be the third in the world, but as a result of defeat in war with Russia (1877–1878) he was forced to push it to the background and to deal urgently with the reconstruction of his land forces. For 30 years his ships were not to leave Constantinople, which was to have a devastating effect on their technical condition as well as on the training level of naval personnel.

Thus it was his successor Mehmed V who faced the necessity of reconstruction of the Ottoman Navy. The Turks applied for substantive assistance to London and as

a result three consecutive British Naval Missions were sent to Constantinople for the period 1909–1914. Cultural differences and discrepancies regarding the concept of navy development made the cooperation between the parties unharmonious. The insincerity of intentions on the side of the British, a clear conflict of interests as well as a conscious diversification of weapon deliveries and the employment of foreign experts applied by the Turks were to play an important role too.

Despite being completely unprepared for any military conflict, both during the Balkan Wars and the Great War the Ottoman Navy did its job surprisingly well.