

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

Evren Mercan

**II. ABDÜLHAMİD
DÖNEMİ
DENİZ STRATEJİSİ**



DERGÂH

DERGÂH YAYINLARI 795

Tarih Dizisi 69

Askeri Tarih Dizisi 8

Sertifika No 14420

ISBN 978-975-995-915-9

1. Baskı Eylül 2018

Dizi Editörü

Gültekin Yıldız

Kitap Editörü

Erhan Çifci

Dizi Kapak Tasarımı

Işıl Döneray

Kapak Uygulama

Ercan Patlak

Sayfa Düzeni

Ayten Balaç

Baskı

Ana Basın Yayın Gıda İnş. Tic. A.Ş.

B.O.S.B. Mermerciler Sanayi Sitesi

10. Cad. No: 15

Beylikdüzü/İstanbul

Tel: (212) 422 79 29

Matbaa Sertifika No 20699

Dergâh Yayınları

Klodfarer Cad. No:3/20 34112 Sultanahmet/İstanbul

Tel: (212) 518 95 79 80 Faks: (212) 518 95 81

www.dergah.com.tr/bilgi@dergahyayinlari.com

II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi'nin yayın hakları Dergâh Yayınları'na aittir.

II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DENİZ STRATEJİSİ

Evren Mercan



DERCÂH

EVREN MERCAN

1978 yılında Rize’de doğdu. Fenerbahçe Lisesi ve Bilkent Üniversitesi Arkeoloji ve Sanat Tarihi bölümünü bitirdi. 2011 yılında Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü’nde Harp Tarihi ve Strateji üzerine öğrenimini tamamladı. “Osmanlı Bahriyesi’ndeki İlk Denizaltılar Abdülhamid ve Abdülmecid Denizaltıları” adlı yüksek lisans tezi Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından yayınlandı. Aralık 2015’de Sakarya Üniversitesi Tarih Bölümü’nde “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejileri Çerçevesinde Gemi Tedarik Ve İnşa Faaliyetleri” adlı doktora çalışmasını tamamladı. Kendisinin deniz harp tarihi ile ilgili ulusal ve uluslararası sempozyumlarda tebliğleri dışında muhtelif dergilerde de makale ve yazısı bulunmaktadır. 2017 yılından beri de Millî Savunma Üniversitesi ATASAREN ve Deniz Harp Okulu’nda misafir öğretim görevlisi olarak deniz harbi ve doktrinleri üzerine dersler vermektedir.

Biricik kızım Ada'ya...

İÇİNDEKİLER

9	Önsöz
15	Kısaltmalar
17	Tablo Listesi
19	GİRİŞ: DENİZ HARP PLATFORMLARI VE DOKTRİNLERİNDE YENİ DÖNEM: ZIRHLI DEVRİ
21	1) ZIRHLI DEVRİ DENİZ HARP PLATFORMLARI
39	Gemi Sınıfları
40	Kruvazör
42	Fırkateyn
43	Torpidobot ve Muhrip
46	Denizaltı
49	2) ZIRHLI DEVRİ DENİZ HARP DOKTRİNLERİ
57	BİRİNCİ BÖLÜM: II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DONANMA STRATEJİSİ
59	1) ABDÜLAZİZ DÖNEMİ'NDEN DEVRALINAN MİRAS
66	2) 93 HARBİ VE OSMANLI BAHRİYESİNDEKİ STRATEJİK ETKİLERİ
75	3) 93 HARBİ SIRASINDA DENİZ SAVUNMA STRATEJİSİ VE JEUNE ÉCOLE DOKTRİNİNİN TERCİHİ
94	4) JEUNE ÉCOLE STRATEJİSİNİN DÜŞÜŞE GEÇMESİ VE BURAYA YÖNELİK OSMANLI SAVUNMA TERTİPLENMESİNDE DÖNÜŞÜM: BOĞAZLAR VE İSTANBUL'UN SAVUNMASI
112	5) 1897 OSMANLI-YUNAN HARBİ VE MUHAREBE GEMİSİ DOKTRİNİNE GEÇİŞ
133	İKİNCİ BÖLÜM: SİLAHLANMA YARIŞI BAĞLAMINDA OSMANLI GEMİ TEDARİK POLİTİKASI
135	1) DENİZCİLİK ALANINDA SİLAHLANMA YARIŞI VE GEMİ TEDARİĞİNE ETKİLERİ

149	2) OSMANLI DONANMASI İÇİN YURTDIŞINA YAPILAN PLATFORM SİPARİŞLERİ
185	ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: GEMİ TAMİR VE İNŞA FAALİYETLERİ
187	1) SINIRLI MODERNİZASYON: GEMİ TEÇHİZ VE TADİL FAALİYETLERİ
192	a) Zırhlı Gemiler ve Torpidobotlara Dönük Tamir Faaliyetleri
200	b) Yunan Harbi Sonrası Gündeme Gelen Zorunlu Seçenek: Zırhlı Gemilerin Modernizasyonu
212	2) GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ
229	Sonuç
235	Kaynaklar
243	Ekler
265	Dizin

ÖNSÖZ

Endüstri Devrimi sayesinde ortaya çıkan teknik ve teknolojik ilerlemelerden en büyük paylardan birini tartışmasız denizcilik sahası almış; böylece Birinci Dünya Savaşı boyunca devam edecek olan “Buhar Çağı”nın kapısı aralanmıştı. Teknolojik gelişmelere paralel olarak en yeni silahlar ve zırh ile donatılan muharebe gemileri, önde gelen devletlere denizlerin kontrolü aşamasında önemli bir avantaj sağlasa da torpidonun keşfiyle bu imkân kısa bir süreliğine sona ermişti. Bir anlamda torpidonun, deniz savunma doktrinleri ve buna bağlı olarak gelişen donanmaların yeniden tertiplenmesi aşamasında hatırı sayılır etkisi oldu. Torpidoyu merkezine alan Fransız kökenli Jeune École stratejisi, torpedo ve onu atabilecek platformların ana muharebe gemilerinden müteşekkil filolara karşı etkili olabileceğini ilk olarak 93 Harbi’nde kanıtlamasıyla dünya genelinde, önemli ölçüde popülerlik kazanmıştı.

Başta Osmanlı Devleti olmak üzere, ikincil donanması bulunan birçok ülke sahip oldukları mali ve sınai imkânlar doğrultusunda Jeune École stratejisini sahiplenerek kendi jeopolitik ve stratejik algılamalarına göre yeniden yapılanma sürecine girdi. Osmanlı Bahriyesi de bu stratejiyi kendi kıyılarının ve ticaretinin bel kemiğini teşkil eden Boğazların savunulmasında önemli bir açılım olarak benimsedi. Ancak 1890’lardaki teknolojik gelişmelerle birleşen stratejik kaygılar, donanmaların yeniden geleneksel ana muharebe gemisi yaklaşımına dönmesine neden oldu. Sultan II. Abdülhamid de çağın şartlarına ayak uydurabilmek için envanterdeki ana muharebe gemilerini modernize edip ihtiyaca yönelik olarak yeni kruvazörler temin ederek dönemin savunma doktrinlerine ayak uydurmaya çalıştı.

Gerçekten de Osmanlı askerî tarihinin en kritik dönemeçlerinden biri sayılan 19. yüzyılın son çeyreği, Düvel-i Muazzama emperyalizminin de gücünün doruğunu sembolize etmesi bir kenara, Devlet-i Aliyye'nin de bu çetin şartlar altında askerî ve ekonomik alanda esaslı reformlara giriştiği bir dönemdi. Bu kitapta, geç dönem Osmanlı Devleti'nin tarih sahnesinden silinmeden önceki kudretli devri olarak görülen Sultan II. Abdülhamid Dönemi deniz stratejileri bağlamında gemi tedarik ve inşa faaliyetlerinin bir incelemesini bulacaksınız.

Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması'na stratejik bir gözle bakan bu çalışma, üç ana bölüm içerisinde sunuldu. Giriş bölümünde, çalışmanın tamamında söz edilecek denizcilik ve askerî terminolojilere katkı sağlaması adına, 19. yüzyıl boyunca denizcilik teknolojilerindeki ilerlemeler dönemin deniz muharebeleriyle paralel bir şekilde aktarıldı. Bu bölümde, Sanayi Devrimi'nin yol açtığı teknoloji patlamasından nasibini alan denizcilik alanındaki geniş bir tabirle teçhizat ve doktrin kulvarındaki gelişmeler ve buna bağlı ortaya konan deniz stratejileri değerlendirilerek bir sonraki bölüme hazırlık mahiyetinde bir giriş yapıldı.

Teçhizat ve doktrin arasındaki etkileşimin tanımlanmasının ardından, birinci bölüme, Sultan II. Abdülhamid'e devrolunan Sultan Abdülaziz Dönemi donanmasına ve envantere alınan gemilerle ilgili kısa bir inceleme ile devam edildi. Böylelikle Sultan II. Abdülhamid'in tahta çıktığı esnada amcasından miras kalan farklı tipte gemilerden mürekkep heterojen bir donanmanın ne ölçüde muharebe kabiliyetine sahip olduğu da ele alınmış oldu. Birinci bölümün belkemiğini oluşturan kısımda ise Osmanlı'nın, 93 Harbi ve 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nden sonraki süreçte deniz güvenliğine ilişkin hangi stratejik kararları aldığına ve buna bağlı olarak ne tür doktrinleri esas kabul ettiğine dair sorulara, dönemin askerî eliti tarafından kaleme alınan raporlara istinat edilerek cevap verilmeye çalışıldı.

Takip eden ikinci bölümde Osmanlı Devleti'nin dönemin silahlanma yarışı gölgesinde Avrupa'dan gemi tedarik girişimleri masaya yatırıldı. Bu bölümün giriş kısmında, Osmanlı ile benzer siyasi ve iktisadi etki alanına sahip Güney Amerika ülkeleri ve Japonya'nın silahlanma modeli örneklem kabul edilerek Devlet-i Aliyye'nin benimsediği deniz doktrinleri ve silah firmalarının dikte ettirdiği platformlar çerçevesinde bir silahlanma modeli ortaya konuldu. Bu model ışığında, dönemin konjonktürel askerî ihtiyaçları ile Memalik-i Şahane'nin deniz güvenliğine ilişkin hassasiyetleri ön plana çıkarılarak gemi tedarik sürecine yön veren karar alıcı aktörler ele alınmış oldu.

Üçüncü bölümde ise donanmadaki gemilerin teçhiz ve tadilinde hassas rol üstlenen ve Osmanlı Devleti'ndeki en güzide sanayi kuruluşu olan Tersane-i

Âmire ve diğer taşra tersanelerinden kısaca söz edildikten sonra, 93 Harbi sonrası Sultan II. Abdülhamid ve Osmanlı Bahriye ricalinin izlediği Jeune École stratejisine uygun biçimde şekillenen askerî ihtiyaçların giderilmesi noktasında, mevcut zırhlı filonun tamir ve akabinde modernizasyon süreçlerine ışık tutuldu. Ayrıca, dönemin çalkantılı siyasi gelişmeleri ve ekonomik istikrarsızlık ikliminde sınırlı düzeyde icra edilen inşaa faaliyetlerinin, Bahriye'nin ihtiyaçlarını karşılama noktasında ne ölçüde etkili olduğu ve Osmanlı gemi inşaa kapasitesini zorlayan projelere girilmesinin arkasında yatan nedenler sorgulanmaya çalışıldı.

Bu çalışmanın dayandırıldığı kaynakların başında Deniz Müzesi Arşivi ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden temin edilen, belki de dönemin deniz stratejisini anlamaya dönük yegâne kaynaklar olan askerî raporlar ve geniş ölçekli resmî yazışmalar gelmektedir. Özellikle Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde sayıca epeyi kabarık olan ve belirli hususları ihtiva eden kurumlararası yazışmalar, daha çok askerî raporları destekler mahiyette kaldıysa da dönemin devlet erkânının dünya algısını kavramak bir yana bürokrasinin günlük işleyişini ve karar alma süreçlerinin anlaşılması açısından fevkalade faydalı kaynaklar olduğu kolaylıkla söylenebilir. Ayrıca, bizzat müşavir subaylar ve Bahriye Nezareti tarafından Sultan II. Abdülhamid'e arz edilmek üzere kaleme alınan, dönemin Osmanlı Donanması'na âdetâ "kuş bakışıyla" bakabilen ve dikkate değer stratejik açılımlar sunan raporlar da bu çalışmanın en önemli dayanakları arasındadır.

Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanmasının kuvvet yapısı ve tertiplenmesini ekseriyetle stratejik bir pencereden ele alan bu kitapta, çağın deniz doktrinlerinden ortaya çıkan öğretileri, buna bağlı teknolojik gelişmeleri ve Osmanlı Devleti'nin kendi öz savunmasının icrası için ortaya koyduğu stratejik anlayışı bütüncül bir perspektiften ele almaya çalışıldı. Osmanlı donanma stratejisinin arka planını kavramaya yönelik olarak bu bütüncül bakış açısının karanlık kaldığı yerde, 19. yüzyıl boyunca Avrupa ve hatta küresel boyuttaki deniz gücünün esasını oluşturan teçhizat ve stratejiye dair öğretiler örneklem olarak devreye sokularak, Osmanlı donanma örneğini tanımlamaya ilişkin karşılaştırmalı bir tarih yöntemine başvuruldu. Nitekim bu yüzyıldaki denizcilik alanında ülke güvenliğiyle ilgili ortaya konulan askerî ilkelerin, silahlanma yarışıyla beraber "evrensel" bir boyut kazanması, bu perspektifle Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanma stratejisi üzerine yapılacak tespitleri de belirgin bir şekilde kolaylaştırmış oldu.

Sonuçta teori temelli bir bakış açısının hâkim olduğu bu kitabın, hiçbir suretle Sultan II. Abdülhamid Donanması ile ilgili arşiv kayıtlarının tamamına

erişme ve bunları alışılabilir tarih disipliniyle metne angaje etme iddiasında olmadığını belirtmek gerekir. Dolayısıyla elinizdeki bu kitapta, gemi tedarik ve inşa faaliyetlerinin tafsilatlı dökümü yerine doktrinel değişimlerle bu faaliyetler arasındaki karşılıklı etkileşime ve bunların arkasında yatan zihniyete nüfuz etme kaygısının daha ağır bastığını göreceksiniz.

Kuşkusuz donanmanın muharebe kabiliyeti, stratejik tertiplenmesi ve gemilerin genel durumu ile ilgili Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Deniz Müzesi Arşivi'nin yetersiz kaldığı noktada, Londra'da bulunan İngiliz Devlet Arşivi'nin (*The National Archives*) Amirallik Dairesi (*Admiralty*) bölümünde tespit edilen Osmanlı Donanması ile ilgili özenle tutulmuş istihbarat raporları ve yine aynı dairedaki Deniz İstihbarat Bölümü'nün (*Naval Intelligence Division, N.I.D.*) Osmanlı Donanması'na ait gemilerin teknik özellikleriyle ilgili tablolar imdada yetiştiğini burada zikretmek gerekir. Bu rapor ve tabloların, Deniz Müzesi ve Başbakanlık Arşivi'nde inceleme imkânı bulunan Osmanlı ataşenaval raporlarını tamamlayıcı bir yönü olması dışında, Osmanlı'ya dışarıdan bakan bir gözle tanzim edilmesi de bu kitabın zenginleştirilmesi açısından dikkate değer bir fayda sağladı.

Sultan Abdülhamid'in kendisi ve iktidarı ile ilgili birçok kitabın bulunduğu bir ortamda, kendisinin sayısız şaibeye hedef olmuş donanmasını stratejik bir pencereden kaleme almanın bir hayli sıkıntılı olduğunu yeri gelmişken burada zikretmek gerekir. Zira Sultan II. Abdülhamid Dönemi donanması, akademik çevreler tarafından sık sık ideolojik bakış açılarına kurban edilerek yapılan göndermelerle “aşına” bir konu olarak değerlendirilmekle birlikte, Osmanlı siyasi ve askerî seçkinlerinin stratejik karar alma noktasında donanmaya nasıl bir rol biçtikleri ve bu minvalde hangi doktrinlerin esas kabul edildiği gibi kritik noktalara derinliğine temas etmemiş olunması dikkat çekici bir eksikliktir.

Ancak burada vurgulanması gereken en önemli kördüğüm, Sultan II. Abdülhamid Dönemi'ne dönük akademik ve popüler literatür çalışmalarının çoğunluğuna hâkim olan ideolojik bakış açılarıyla yoğrulmuş önyargılar silsilesidir. Bu devrin tarihî gerçekler doğrultusunda ele alınabilmesi için; Sultan II. Abdülhamid'in hal edilme korkusundan ötürü kasıtlı bir şekilde donanmayı Haliç'e hapsettiği ve hatta vehmi yüzünden amcasının mirasını göz göre göre çürüttüğü veya yahut sahip olduğu “kadir-i mutlak” iktidarının kudretiyle ve kimsenin öngöremediği derin dünya anlayışıyla, Düvel-i Muazzama'yı dize getirerek, Osmanlı üzerindeki emperyalist emellerini sekteye uğrattığı gibi birçok örneklerle çeşitlendirilebilecek olan bu önyargılardan, diğer bir tabirle “Kızıl Sultan” ile

“Ulu Hakan” arasındaki ideolojik kapışma zemininden uzaklaştırılması zamanının geldiği kanaati kendini fazlasıyla göstermektedir.

Aslında, Sultan II. Abdülhamid ve onun hüküm sürdüğü dönem ile ilgili sathi değerlendirmeler dışına çıkamayan “basmakalıp” bir fikir dünyasının ortaya konulmasındaki temel neden, Sultan’ın Nisan 1909’da hal edilmesiyle başlayan ve Osmanlı zabitanının İttihat Terakki ve daha sonra Cumhuriyet Dönemi ile devam eden süreçteki ideolojik tutumlarıdır. Bu ideolojinin bir sonraki nesil silahlı kuvvetler mensuplarının söylemlerinde propaganda kabiliinde daha radikal bir ifade biçimi bulması ve akabinde bu sübjektif kavram çerçevesinin dönemin belirli akademik çevreleri tarafından da tartışmaya kapalı, “mutlak doğrular” olarak benimsenmesi, günümüze kadar uzanan Sultan II. Abdülhamid hakkındaki peşin kabullerin de miladını teşkil etmektedir.

Genelde, İttihat Terakki sonrası konjonktürün de etkisiyle daha açık bir ifade biçimi bulan bu söylemlerde, dönemin deniz mecmualarında yüksek perdeden “Saray’ın yıldan yıla artan ve Türk Donanması’nı ölüme sevk eden katil siyasası” şeklindeki telakkiler ve buna tezat oluşturacak nitelikte Türkiye Cumhuriyeti’nin donanmaya “yurt korumasındaki en değerli unsur” olarak görmesine dönük karşı argümanlar boy göstermektedir. Bunun dışında, Sultan II. Abdülhamid’e yönelik tutumun esasını oluşturan hegemonik söylemlere en önemli katkıyı sağlayanların başında onun hükümdarlığı devrini Osmanlı Bahriyesi’nin “Karanlık Çağı” olarak adlandırılan dönemin belirli tarihçileri gelmektedir.

Buradaki ilginç husus ise dönemin “sosyo-politik” bağlamıyla inşa edilen ve resmî tarih zırhına bürünen Sultan II. Abdülhamid’e dönük bu peşin kabullerin, günümüzde yani neredeyse bir asır sonra hâlâ akademik tarihçilikte geniş ölçekli yer bulabilmesidir. İşin ironik tarafıysa, günümüze kadar mevzi kaybetmeden ulaşmış mevcut peşin kabullere karşı bir duruş sergilemek adına, “muhalif” cenahın da kendi “II. Abdülhamid tahayyülüne” göre Sultan’a olduğundan çok daha farklı bir rol biçmeye çalışması ve bu bağlamda mevcut bilgi kirliliğine yenilerini eklenmesidir. Buna, alternatif tarih oluşturma gayretiyle ortaya atılan bazı popüler tarih girişimlerinin de eklenmesi, Sultan II. Abdülhamid Dönemi portresinin bir kesime yaranma adına siyasi bir malzemeye ve buna mukabil bir polemige dönüştürülmesine hatırı sayılır hizmeti dokunmuştur.

Hiç şüphesiz bütün bu bilgi karmaşası içerisinde ancak kendi parametreleriyle anlaşılması gereken Sultan II. Abdülhamid Dönemi’ni layıkıyla anlamak şöyle dursun, 19. yüzyıl denizcilik alanındaki teknik ve stratejik kavram dün-

yasını algılamak bu çalışmanın en çetrefilli tarafı oldu. İtiraf etmek gerekirse beş yıl süren doktora çalışması sonucu ortaya çıkan bu kitabın en sancılı kısmı, denizcilik alanındaki terminolojiye, başlı başına dipsiz bir kuyu gözüken gemi sınıflandırmalarıyla birlikte farklı disipline ait gemi inşaatı ve makineleri alanına da vâkıf olabilmektir.

Yeri gelmişken, Türkiye’de denizcilik tarihi alanında çalışan akademisyenlerin sayısının bir elin parmağını geçmemesinin önemli bir eksiklik olduğunu bu vesileyle de zikretmek gerekir. Gerçekten de askerî yönden Osmanlı denizcilik tarihi üzerine çalışan sivil akademisyen sayısının oldukça az olması ve bu konuya katkı sağlayacak askerî araştırmacıların da deniz muharebeleri perspektifinden sadece teşkilat, malzeme ve buna bağlı taktik düzeyde sınırlı inceleme yapması, bu çalışmaya alandaki boşluğu doldurma hedefi gibi önemli bir sorumluluğu yüklemişe benziyor.

Gerçekten de uzun ve meşakkatli bir çalışmanın ürünü olan bu kitap, araştırma aşamasından kaleme alınışına hatta son düzenlemesine kadar pek çok kişinin desteğiyle hayat bulduğunu rahatlıkla söylenebilir. Bunların başında, doktora tez danışman hocam Prof. Dr. Ebubekir Sofuoğlu’na müteşekkirim. Bu çalışmanın hazırlık safhasında kıymetli katkılar sunan Prof. Dr. Ali Fuat Örenç Hocama da teşekkür etmek isterim. Çalışmayı teorik bir çerçeveye oturtma sürecinde ve bazen kaybolduğumu hissettiğim anlarda desteğini her daim gösteren, hatta akademik çalışmalarıyla bana örnek teşkil eden Doç. Dr. Gültekin Yıldız’ı da burada teşekkürle anmam gerekir. Yine yazım aşamasında desteklerini hiç esirgememiş olan Bahadır Tokgöz, Uçar Sayıl Gündem, Tarık Demir, Uğur Bozkurt ve Hümmet Kanal’a şükranlarımı sunarım.

Sevgili Tunca Örses’e de görsel malzemedeki katkılarından ötürü teşekkür ederim. Bu çalışmaya yönelik incelemelerim esnasında şahsıma her daim kolaylık gösteren Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Deniz Müzesi Arşivi, National Archives ve İSAM çalışanlarına ve bana desteği eksik etmeyen, moral desteğiyle yanımda olan yöneticilerini de bu vesileyle teşekkürle anmak isterim.

Aslında bakılırsa, bu kitabı hayata geçirmemde bana en büyük desteği veren tartışmasız ailemdi. Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Devleti’nde olduğu gibi her araştırmacının da en temel sorunu olan finansman gediklerini kapamaya elverişli ortamı bana sağladıkları için başta anne, babama, kardeşlerime ve elbette sevgili eşim Hande ve 2 yaşındaki kızım Ada’ya ne kadar teşekkür etsem azdır.

KISALTMALAR

ADM	: Admiralty
A.g.e	: Adı geçen eser
ASK	: Askerî Maruzat
BEO	: Babîali Evrak Odası
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
CB	: Ceride-i Bahriye
ev	: Çeviren
DH. MKT	: Dâhiliye Nezareti Mektubî Kalemi
DMA	: Deniz Müzesi Arşivi
EH	: Erkân-ı Harbiye
FO	: Foreign Officers
HAT	: Hatt-ı Hümayun
HR. MKT	: Hariciye Mektubî Kalemi
HR. SFR.3	: Hariciye Nezareti Londra Sefareti
HR. TO	: Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ.DH	: İrade-Dâhiliye
İ.HR	: İrade-Hariciye
İ. MMS	: İrade-Meclis-i Mahsus
MB	: Mabeyn-i Hümayun
MKT	: Mektubî
MUH	: Muhasebe
MV	: Meclis-i Vâlâ Mazbataları
MVL	: Meclis-i Vâlâ Evrakı
NA	: The National Archives
PRK	: Perakende Evrakı

ŞB	: Şurâ-yı Bahri
TTK	: Türk Tarih Kurumu
TRS	: Tersane
Y	: Yıldız Tasnifi
Y. EE	: Yıldız Esas Evrakı Defterleri

TABLO LİSTESİ

Tablo 1:	19. Yüzyıldaki Muharebe Gemisinin Ana Unsurları, 39
Tablo 2:	Kruvazör Sınıfları ve Hüküm Sürdüğü Yıllar, 42
Tablo 3:	Sultan Abdülaziz Dönemi'nde Tedarik Edilen Zırhlılar, 65
Tablo 4:	1863-1914 Yılları Arasında Silah Firmaları Tarafından Muhtelif Bölgelere İhraç Edilen Kruvazör, Muharebe Gemisi, Zırhlı Gemi Rakamları, 144
Tablo 5:	Donanma Savunma Yasası Öncesi ve Sonrası Muharebe Gemileri Sayısı, 145
Tablo 6:	Schichau Firması'nın 1877-1914 Yılları Arasında Doğu Avrupa Bölgesine İhraç Ettiği Harp Gemileri, 150
Tablo 7:	Nezaret-i Umur-ı Bahriye Tarafından Alman ve Fransız Fabrikalarından Tedarik Edilen Muhtelif Sınıftaki Gemiler ve İsimleri Gösterir Cetvel, 172
Tablo 8:	Donanmadaki Gemilere İhtiyaç Duyulan Krupp Toplarının Çapı ve Adi, 196
Tablo 9:	Donanmadaki Torpidobotların 25 Ocak 1904 Tarihli "Ahvâl-i Hâzıralarını Mübeyyin" Cetvel, 199
Tablo 10:	Mesudiye Zırhlı Fırkateynine Ansaldo Fabrikası'nda Yerleştirilen Toplara Ait Mühimmat Adedi, 208
Tablo 11:	Abdülkâdir Zırhlı Fırkateyn-i Hümayûnunun Üç Yılda İtmâm Olunmak Üzere Mesârif-i İnşâiyesi, 220

GİRİŞ

**DENİZ HARP PLATFORMLARI VE
DOKTRİNLERİNDE YENİ DÖNEM: ZIRHLI DEVRİ**

1) ZIRHLI DEVRİ DENİZ HARP PLATFORMLARI

"Angaje olduğumuz savaşın doğası ister sınırlı ister sınırsız olsun, denizin devamlı olarak ve genel bir hâkimiyet altına alınması kesin başarının şartıdır. Bu yüzden donanmanın ilk işi düşman donanmasını arayıp bulmak ve imha etmektir."¹

19. yüzyıl, Avrupa merkezli Sanayi Devrimi'nin sayesinde elde edilen teknik, teknolojik ilerlemelerden ve buhar makinesiyle ortaya çıkan sanayileşmeden nasibini alan askerî alandaki gelişmelere sahne oldu. Özellikle buhar makineleriyle teçhiz edilen gemiler, Avrupa'ya ekonomik ve askerî alanlarda kesin avantajlar kazandırmakla kalmadı; kendilerinden daha az gelişmiş halklara karşı yoğun sömürgecilik faaliyetlerine girişmelerine de olanak sağladı. 19. yüzyıl, teknik güçten, dolayısıyla donanmalar ve silahlardan yoksun olan tüm ulusların acımasızca hiçe sayıldığı bir dönemdi. Nitekim çağın başat güçlerinin sahip oldukları harp filolar, ülkelerinin sanayi verimliliklerini arttırma adına deniz aşırı dünyadan hammadde ve pazar temini aşamasında kritik rol oynadı.² Batı sömürgeciliğinin

1 Sir Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, United States Naval Institute, Maryland, 1991, s. 334.

2 Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2013, s.186.

zirveye yürüdüğü bu dönemde buharlı tahrik gücü ve onun sağladığı hareket hızı dünya gücü olmanın kesin göstergeleri hâlini aldı.

Özellikle yüzyılın ikinci yarısında, çağın yeni keşfi olan buhar makineleriyle teçhiz edilmiş ve metalürjik tekniklerin müsaade ettiği doğrultuda zırhla kaplanmış çağdaş gemiler, yelkenli üç ambarlı kalyon ve kapak gibi hatt-ı harp³ gemilerinin yerini almaya başladı. Teknolojik gelişmelerin birbirini kovaladığı bu dönemde, her yenilik bir önceki sistemi savunmasız ve iptidai hâle getirerek en yeni teknolojiye ulaşmayı değişmez bir kaide olarak taraflara kabul ettiriyordu.

19. yüzyıl içinde en yeni teknolojinin gemilere tatbiki ve bunun yanında donanmaların modernizasyonu, büyük güçler arasındaki silahlanma yarışının önemli parametrelerinden biriydi. Donanma konusunda başa giren iki rakip olan İngiltere ve Fransa, denizcilik alanındaki yeni teknolojiyi üretmek ve sahip olabilmek için iktisadi kapasitelerini zorlayacak girişimlerde bulunuyordu. Her iki devlet de rüzgârın tahakkümünden kurtulan zırh ve daha güçlü toplarla teçhiz edilmiş buhar tahrikli muharebe gemilerinin, deniz hâkimiyetleri için ne denli hayati olduğunu iyi kavradı. İngiltere'nin köklü denizcilik kültürü ve güçlü sanayi altyapısı, yelken döneminden beri denizlerde sağladığı hâkimiyeti 19. yüzyılda da artarak sürdürmesine olanak tanıdı.

1805 yılında Trafalgar Deniz Muharebesi'nde İngiliz Amirali Nelson'un Fransız Amirali Villeneuve'ü ezici bir şekilde yenmesi bile denizlerdeki nispi gücü önemli ölçüde sarsılan Napoleon Fransa'sının denizlerdeki varlığına kati olarak son verememişti. Nitekim Fransa, 19. yüzyılın ortalarında denizcilik alanında yaptığı bir dizi teknolojik ve taktik atılım sonucunda İngiltere'den sonra denizlerde ikinci büyük güç statüsüne tekrar erişebildi.⁴ Diğer taraftan, zırhlı gemilerin teşkiliyle birlikte, bir ülkenin sanayi altyapısının gücü belirleyici hâle geldi; daha büyük zırhlı muharebe gemilerinin yüksek bedeli, ancak İngiltere gibi askerî sınaî verimlilik tabanında güçlü

3 16. yüzyılın sonundan 20. yüzyılın başına dek deniz çatışmalarında bütün disiplinin temeli ve altyapısını oluşturan tabii sistemidir. Muharebe gemilerinin ardı sıra dizildiği ve bir kolona hattı oluşturduğu bir taktik düzeni simgeler. Gemiler kendi pruva yönüne doğru arka arkaya dizildikleri için de ayrıca "Pruva Hattı" olarak da anılır. Bu tabiyede düzen almış yelken dönemi gelişmiş kalyonlarına da Pruva hattı kalyonu *Ship of the line-line of battle ship* denir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Michael A. Palmer, *Command at Sea: Naval Command and Control Since Sixteenth Century*, First Harvard University Press, Boston, 2007, s.90.

4 Alexander Meurer, *Muhtasar Deniz Harbi Tarihi*, Çev. Behçet Cemal, Deniz Matbaası, İstanbul, 1932, s. 247.

devletlerin altından kalkabileceği bir “dünya gücü” dinamizmine işaret etmekteydi.

İngiltere, Trafalgar Muharebesi’nden sonra dünya güç hiyerarşisinin en tepesinde yer aldı; 19. yüzyılın sonuna dek Avrupa güçler dengesinin tartışmasız lider ülkesi ve denizlerin rakipsiz hâkimi konumunu korudu. Hiç şüphesiz deniz imparatorlukları tarihinde hiç görülmeyen ölçüdeki nüfuzun yaratılmasında İngiltere’nin Sanayi Devrimi’ni körükleyen yeni teknolojileri, denizcilik alanına sevk etmesindeki başarısı da yatmaktaydı. Bu minvalde, 19. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıkan teknolojik ilerlemelerin etkisini ilk olarak deniz çatışmalarının üzerinde göstermeye başlaması bir rastlantı değildi. Karada demiryolu ve telgrafın ortaya çıkardığı muazzam dönüşümlerin karşısında, denizde de yeni teknoloji zırhlı muharebe gemilerinin oluşturduğu etki, askerî güç göstergelerinin yeniden belirlenmesine yol açmıştı.⁵ Bundan dolayı, Sanayi Devrimi’nin denizcilik teknolojileri üzerinde sağladığı itici güç, ilk olarak buhar makinelerinin eski tip gemilere tatbikine olanak sağladı ve hemen ardından yeni tip demirden imal edilmiş zırhlı muharebe gemilerinin gelişiminde kritik rol oynadı.

İsveçli mucit John Ericsson’un 1837’de icat ettiği pervanenin (*uskur-screw*) teknolojik bir yenilik olarak gemilerde yerini alması da yelkenlinin buharlı gemiye dönüştürülmesi (*conversion*) sürecine katkıda bulundu. Pervanenin yaygın olarak benimsenmesi yelkenden buhara geçişi önemli ölçüde hızlandıranın dışında, yandan çarklı muharebe gemisinin sahip olduğu borda⁶ ateşinin engellenmesi gibi kısıtlamalara da son verdi.⁷ Ne var ki neredeyse dört asırdır yelkenli pruva hattı kalyonunun (*ship of the line*) denizlerde tartışmasız bir şekilde hüküm sürmesi, ana muharebe gemisinin nasıl olması gerektiği fikrinin ortaya atıldığı bir belirsizlik döneminde (*The Era of Uncertainty*), kalyonun geleneksel donanımları olan direk, seren ve yelkenlerden müteşekkil tam yelken donanımının (*fully rigged*), buhar makinelerinin tatbik edildiği zırhlı gemilerde eş zamanlı kullanımını zorunlu kılmıştı. Bir tarafla muhafazakâr ile çağdaş arasında “anakronik” bir görüntü sergileyen bu zorunluluğun temelinde, dönemin buhar makine teknolojisinin güvenilir olmayışı ve oldukça yüksek boyutlarda yakıt sarf etmesi

5 Kennedy, *a.g.e.*, s. 193.

6 *Board*: Gemilerin veya teknelerin dış tarafta ve su kesiminden yukarıda kalan yan kısımları. Sancak (sağ) tarafına sancak borda, iskele (sol) tarafındakine de iskele borda denir. Bkz. Mustafa Zaloğlu, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1988, s.48.

7 Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2012, s. 19.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

sorunu vardı. Bu sorunlara mevcut makinelerin yeterli beygir gücü üretemesinin de eklenmesi, buhar gücünün 1870'lere kadar âdeta yelkenin yanında bir yardımcı tahrik gücü (*auxiliary power*) olarak kalmasına yol açmıştı. Normal seyirlerde makinelerin uzun menzilli çalışmalarının sakıncasından ötürü yelken, temel itici güçken muharebe esnasında sert manevralar için buhar gücü, hatırı sayılır taktik avantajlar sağlamıştı.

Sanayi Devrimi'nin tetiklediği "Buhar Çağı"nın etkisi, sadece tahrik sistemleri üzerinde sınırlı değildi. Özellikle metalürji alanındaki gelişmeler, gemi inşasında ahşabın yerine demirin kullanılmasına imkân tanımış ve daha sonra ileride çeliğe geçişin de kapısını aralamıştı. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus, 1860'larda kabul gören "zırhlı" terimi ile dövme demir (*wrought iron*) levhalarından müteşekkil bir koruma kastedilirken 1890'lardaki "zırh" terimiyle çeliğin referans alındığı bir muhafazadan söz edilmesidir. Bu yüzden yelkenli muharebe gemilerinden sonra ortaya çıkan fırkateyn sınıfındaki ilk zırhlılar (*ironclad frigates*) pruva hattı kalyonundan daha büyük, daha sağlam ve daha çok silahlandırılmış oldukları hâlde, yuvarlatılmış kıçları hariç, bu yeni nesil zırhlıların ataları çok da farklı görünmüyordu.⁸

Diğer yandan metalürjik teknikler, gemi inşa alanı dışında topçuluk (*naval gunnery*) alanında da önemli gelişmelerin habercisi niteliğindeydi. Metalin farklı alaşımlarla güçlendirilmesi, nişan alma ve hedef üzerinde ateş gücünün daha uzak menzilden tatbikini daha bilimsel bir yaklaşımla artırarak çok daha büyük çaplı topların dökümünü mümkün kıldı. Artık yelken döneminde gülle atan toplardan ahşap gemileri kıymık yığınının çeviren patlayıcı gücü yüksek obüs mermilerine, daha sonra zırhlı gemilerin (*ironclads*) denizlerde boy göstermesiyle beraber delip geçmeye prim veren kuyruktan dolma yivli toplara (*rifled breech-loading gun*) kadar topçuluğun izlediği gelişim seyri, 20. yüzyılın ilk yarısına kadar sürececek zırh ile topun arasındaki amansız yarışa ortam sağlayacaktı.⁹

Top ve zırh arasındaki bu rekabet, yüzyıl boyunca muharebe gemilerinin ve hatta daha ufak çaplı gemi tiplerinin tasarım evrimindeki en önemli unsurlardan biri olacaktı. Nitekim Fransız subay Henri-Joseph Paixhans tarafından geliştirilen infilak mermili-obüs topların (*shell gun / canon-obusier*) ahşap gemiler

8 Palmer, *a.g.e.*, s. 210.

9 Palmer, *a.g.e.*, s. 209.

üzerindeki yıkıcı etkisi, başlıca donanmaları envanterlerindeki ahşap gemileri demir plakalarla kaplamaya sevk etti. Henri-Joseph Paixhans'ın, yeni zırhlı muharebe gemileriyle, infilak mermili topların aynı platform üzerinde birleştirilme fikri, çağdaş muharebe gemisi formuna yakınlaşmadaki en önemli adımdı.¹⁰ Fransız Bahriyesi, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin sayısal üstünlüğüne karşı bir cevap niteliğinde daha gelişmiş ve yıkıcı mühimmatın avantajını görmüştü. Çok geçmeden İngiliz Kraliyet Bahriyesi, Paixhans tasarımını geliştirerek daha etkili toplar geliştirmeye yöneldi.¹¹

Paixhans toplarının ahşap gemiler üzerindeki yıkıcı etkisinin en belirgin şekilde anlaşıldığı yer, 30 Kasım 1853'de vuku bulan Sinop Deniz Muharebesi'ydi. Tümamiral Pavel Nakhimov komutasında Sivastopol'den harekete geçen altı pruva hattı kalyonu, iki fırkateyn ve üç vapurdan mürekkep Rus Karadeniz Filosu'nun, kışı geçirmek için Sinop'ta demirlemiş vaziyette bekleyen Osman Paşa komutasındaki yedi fırkateyn, üç korvet, iki yandan çarklı vapur ve iki nakliye gemisinden mürekkep filotillaya¹² yaptığı "baskın taarruzu", yelkenli ahşap gemilerin rol aldığı son çarpışmayı temsil etmekteydi.¹³ 200'den fazla Paixhans obüs topuyla mücehhez Rus pruva hattı kalyonlarının 11.600 librelik¹⁴ borda ateş gücü karşısında, hiç obüs topa sahip olmayan Osmanlı Filotillası'nın tüm ateş gücü sadece 4.000 libreden ibaretti. Rusların ezici ateş gücü ve hattı harp gemilerinin meydana getirdiği üstünlük karşısında Osmanlı filotillası, 1 saat gibi kısa bir sürede imha edildi.¹⁵ Böylece, Sinop'ta imha edilen Osmanlı gemileri, bütün dünyanın dikkatini topun tahrip gücüne ve zırhın önemine çevirdi.¹⁶ Patlayıcı mermilerin ahşap gemiler üzerinde oluşturduğu tahribat,

10 Lawrence Sondhaus, *Naval Warfare 1815-1914*, Routledge, New York, 2001, s. 23.

11 Jeff Kinard, *Artillery: An Illustrated History of Its Impact*, ABC-CLIO Inc., California, 2007, s. 235-236.

12 Filodan küçük, muharebe gemisi dışında düşük tonajlı gemilerden mürekkep birliğe verilen addır. Filotilla tiplerini belirleyen, silah donanımı ve denize dayanırlıklarından ziyade sayıları ve hareket kabiliyetleridir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Bernard Brodie, *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*, Doruk Yayınları, İstanbul, 2011, s.111.

13 Andrew Lambert, *The Crimean War: British Grand Strategy against Russia 1853-56*, Ashgate Publishing, London, 2013, s. 94.

14 Yaklaşık yarım kilogramlık bir ağırlık ölçü birimi, 1 libre 379.996 grama müsvavidir. Bkz. Nutki, *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2011, s.179.

15 H. W. Wilson, *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt 1: 1850-1914*, İstanbul: Kitap Yayınları, 2007, s. 22.

16 Şakir Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, Hazine Yayınları, İstanbul, 2010, s. 67.

gemi inşa mühendislerini ahşap muharebe gemilerinin gelecekteki geçerliliğini sorgulamaya yöneltti.¹⁷

Kırım Savaşı boyunca İngiliz ve Fransızlar, kara istihkâmlarından açılan ateşten korunmak için dövme demirden imal edilen zırh ile muhafaza altına alınmış yüzer bataryalar kullandı. Rus istihkâmlarının düşürülmesinde anahtar role sahip bu ilk zırhlı gemi türlerinin bordalarının su seviyesinden çok yüksek olmaması, onların sahiller dışında kullanımlarını kısıtlamaktaydı.¹⁸ Açık denize dayanamayan gövde tasarımının yanında idaresi de oldukça zor olan bu gemilerin deniz muharebelerinde belirleyici olup olmayacağı tartışılmaya devam ederken Fransa İmparatoru III. Napoleon, zırhlı yüzer bataryaların daha büyük boyutlardaki harp gemilere de uygulanmasının önünü açtı. Zırhlı muharebe gemisinin gelişiminde dönüm noktasını teşkil eden bu teşebbüsle Fransız Bahriyesi'nin meşhur gemi inşa mühendisi Henri Dupuy de Lôme tarafından tasarlanan ve dünyanın ilk zırhlı muharebe gemisi olan *La Gloire*'nin inşasına Mart 1858'de başlandı.¹⁹

İlginç bir şekilde Fransızların açık deniz muharebe gemisi vasfında telakki ettiği ilk zırhlı, üç direkli, geniş gövdeli bir fırkateyndi. III. Napoleon'a göre bu yeni zırhlı, geleneksel fırkateyn anlayışının dışında Avrupa kıyılarında muharebe hattında boy gösterecek bir ana gemi formundaydı. Ahşap gövdesi 4,7 inç (12 cm) kalınlığında demir levhalarla kaplanan 5.630 tonluk *La Gloire* zırhlısı, buhar makinesi ve pervane ile dönüştürülmüş pruva hattı kalyonuyla neredeyse aynı uzunluk ve genişlikteydi. Ayrıca bordaya yerleştirilmiş 36 adet 6,4 inç (16 cm) çapında kaval topların çoğunu tek batarya güvertesinde taşıyordu.²⁰ Geminin borda bataryasının deniz seviyesinin sadece 2 m üzerinde oluşu, dalgalı denizde ciddi bir sorundu. Diğer taraftan 700 tondan düşük taşıma kapasiteli kömür deposu, seyir siyasının/azami seyir menziline kısa olduğunu ve geminin deniz aşırı bir görev için tasarlanmadığını ortaya koyuyordu. Geminin ahşap gövdeye sahip olması, bir tarafıyla Fransız endüstrisinin zayıflığının ve zırh konusundaki tecrübesizliğin getirdiği bir zorunluluk, diğer tarafıyla da İngiliz sayısal üstünlüğüne karşı pratik bir çözümün sonucuydu.

17 Lawrance Sondhaus, "Deniz Gücü ve Deniz Savaşları", *Dretnot, Tank ve Uçak, Modern Çağda Savaş Sanatı, 1815-2000*, (ed). Jeremy Black, (çev: Yavuz Alogan), İstanbul: Kitap yayınları, 2003, s. 185.

18 Wilson, *a.g.e.*, s. 23.

19 Brian Lavery, *Ship: 5000 Years of Maritime Adventure*, DK Publishing, London, 2004, s. 216.

20 Sondhaus, *Naval Warfare*, s. 73.

Kırım Savaşı'ndan sonra İngiltere ve Fransa arasındaki zırhlı gemi inşasına yönelik silahlanma yarışı, "Demir Zırh Dönemi"nde de hızını arttırarak devam etti. İngiliz Kraliyet Bahriyesi, Fransızların yeni tip ana muharebe gemisiyle özdeşleştirdiği *Gloire* zırhlısına karşı aynı sınıftan daha güçlü bir geminin inşasına girişerek karşılık verdi. İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin ilk zırhlı gemisi, inşasına 1859'da başlanan ve en az Fransız meslektaşına kadar şöhrete sahip İngiliz Bahriye mühendisi Isaac Watts tarafından tasarlanan HMS *Warrior* idi. Geminin omurgası dâhil tamamının demirden imal edilmesi denizcilik teknolojileri açısından bir ilkti.²¹

9.284 tonluk deplasmanı²² HMS *Warrior*, Fransız rakibinden 40 m daha uzundu. Fransız rakibi gibi bu gemi de 4,5 inç (yaklaşık 11,5 cm) kalınlığında zırhı ve 40 topu olan üç direkli bir fırkateyndi. Ancak İngilizler, Fransızların aksine zırhı sayesinde bu gemiye geleneksel fırkateynlerin üstlendiği devriye ve keşif gibi görevi icra edebilecek ve gerektiğinde muharebe hattına girebilecek bir gemi sınıfı olarak bakmayı tercih etti. 2.000 tondan fazla kömür alabilecek kapasitedeki depoları, İngiliz gemisine *Gloire*'ye göre daha uzun menzilli seyir imkânı sunuyordu. HMS *Warrior*, İngiliz mühendis John Penn tarafından geliştirilen o dönemin en güvenilir yatay pistonlu makinesiyle (*Penn Trunk Engine*) donatılmıştı. Yaklaşık 5.700 beygir güç üreten ve gemiyi 14 knot gibi rekor bir sürata ulaştıran bu makinenin, su kesiminin aşağısına konumlandırılması da yeni bir yaklaşımdı. Bu sayede hem gövdenin muvazenesi sağlanmış hem de tahrik sisteminin muharebe esnasında gelebilecek düşman mermilerinden korunmanın etkin yolu bulunmuştu.²³

Hiç kuşkusuz *Gloire* ve HMS *Warrior*'un denizlerde boy göstermesiyle "Zırhlı

21 HMS *Warrior*'ın inşa maliyeti de o zamana kadar bir gemi inşası için harcanan en büyük meblağ idi. Thames Ironworks and Shipbuilding Firması tarafından inşa edilen zırhlının yaklaşık maliyeti 377.000 sterlindi. Buna ek olarak, kısa süre sonra yarılanma ömrü olarak sayılan yedi yıl içerisinde yapılan tamirat ve değişikliklere harcanan 121.000 sterlin ile birlikte toplam tutar 500.000 sterlin gibi dönem için önemli bir meblağa tekabül etmekteydi. Ayrıntılı bilgi için bkz. bkz. Andrew D. Lambert, "Iron Hulls and Armour Plate", *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, Robert Gardiner (ed.), Conway Maritime Press, London, 1992, s. 53.

22 *Displacement*: bir geminin taşıdığı suyun miktarının tonlarla ifade edilen ağırlığı. Bkz. Mustafa Zaloğlu, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1988, s. 106.

23 David K. Brown, *Warrior to Dreadnought: Warship Design and Development 1860-1905*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2010, s. 13.

Çağı'nın (*The Era of Ironclads*) kapıları aralandı. Ahşaptan imal edilen pruva hattı kalyonlarının 16. yüzyıldan beri süregelen hâkimiyeti artık tarihin tozlu sayfalarında yerini almıştı. Özellikle HMS *Warrior*, sahip olduğu üstün özellikleriyle 19. yüzyıl muharebe gemisinin prototipi hâline gelerek başta İngiltere, Fransa ve Rusya olmak üzere diğer önemli donanmaların gemi inşa programları üzerinde doğrudan etki yaratmıştı. Yeni tasarımın başarısı uluslararası silahlanma yarışının "zırhlılar" üzerine yoğunlaşmasını sağladı ve birçok donanma, zırhlı teknolojisinin tekeli elinde bulunduran İngiliz ve Fransız tezgâhlarından çağdaş zırhlıların siparişleri vermekten ve bu ülkeden teknoloji transfer ederek kendi tersanelerini seferber etmekten geri durmadı. Pruva hattı kalyonlarının buhar tahrik sistemine dönüştürülmesi yarışında İngiltere'nin hayli gerisinde kalan Fransa, 1861 yılına gelindiğinde 15 adet yeni tip zırhlıyı denize indirmeyi başardı. İngiltere'nin de neredeyse 15'e yakın zırhlı inşa etmesiyle beraber zırhlı edinmeye yönelik rekabet, bütün dünyada yankı bulmaya başladı. 1860'ların başında Avusturya-Macaristan beş, İtalya dört, Rusya üç, İspanya iki ve hatta Peru iki adet zırhlı fırkateyn siparişi vermişti.²⁴

Aynı Kırım Savaşı'nda olduğu gibi Amerikan İç Savaşı (1861-1865) boyunca, Kuzey ve Güney'in deniz kuvvetlerinin mücadelesi, denizcilik teknolojileri üzerinde devrimsel değişimlere yol açtı. Kuzey'in ahşap gemilerden müteşekkil donanması, tüm Güney limanlarını ve donanmasını ablukaya almıştı. Ticaretin engellenmesiyle savaş malzemesinden yoksun kalan Güneyliler, ablukayı kırmak için Kuzey'in ahşap filosuna karşı etkili olabilecek bir gemi tasarımı üzerinde çalışmaya başladı. İç Savaş'ın başlamasından hemen sonra Güneyliler, kendi kontrolüne geçen Virginia'da bulunan Norfolk Deniz Üssü'nde su kesimine kadar yanmış hâlde olan 4.636 tonluk USS *Merrimack* buharlı fırkateynini kullanılabilir haldeki alt güvertesini 8 inçlik (20 cm) dövme demir plakalarla kaplayarak yeni bir zırhlıya çevirdi. İsmi CSS *Virginia* olarak değiştirilen 4.100 ton deplasmanındaki alçak bordalı, kazamatlı²⁵ zırhlının (*casemate ironclad*), gövde içinde baş, kık ve bordada olmak üzere farklı çaplarda (6,4-7 ve 9 inçlik) 14 adet top bulunmaktaydı.²⁶ Öte yandan Kuzeyliler de İsveçli mühendis John Ericsson tarafından geliştirilen basık güverteli, 360 derece dönebilen, 20 cm demir zırhla

24 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 103.

25 *Casemate*: Muharebe gemilerinde silahların topluca bulunduğu zırhla korunmuş bölüm. Bkz. Nutki, *a.g.e.*, s.155.

26 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 78.

kaplanmış taretlere, 11 inçlik (28 cm) ağızdan dolma infilak mermi atan, kaval topla donanımlı, “monitör sınıfı” olarak adlandırılacak 987 tonluk demir kaplı USS *Monitor* zırhlısıyla karşılık verdi.²⁷

CSS *Virginia*, 8 Mart 1862 günü Güney Virginia’daki Hampton Roads limanında duran Kuzey Filosu’na taarruz ederek büyük panik yarattı. USS *Cumberland* ve USS *Congress* yelkenli fırkateynlerini batıran CSS *Virginia*, daha sonra buharlı fırkateyn olan USS *Minnesota*’yı da savaş dışı bırakmayı başardı. Ertesi gün Hampton Roads, denizcilik tarihindeki ilk zırhlı kapışmasına ev sahipliği yapacaktı. CSS *Virginia*’nın USS *Monitor* ile karşılaşması sonucu meydana gelen ve 4 saat süren topçu düellosu sonucunda her iki gemi de ufak tefek hasarlar dışında yüzer durumda kaldı. Hiçbiri bir diğerrinin zırhını delememiş ve zırhlıların denizdeki ilk çatışması, galibiyet açısından belirsiz bir şekilde son bulmuştu. Ancak açık denizlere uygun olmayan doğasına karşı Kuzeyliler, Ericsson’ın orijinal tasarımının daha gelişmiş türleri olan ikiz taretli, monitör tipi zırhlılardan savaş sonuna kadar inşa etmeyi sürdürdü.²⁸

Hampton Roads Muharebesi gerçekleştiğinde Avrupa’da zırhlı, geniş bordalı muharebe gemilerinde başı çeken ülkeler, İngiltere ve Fransa idi. Dolayısıyla demir zırh devriminin öncüleri Amerikalılar olmamıştı. Ancak USS *Monitor* ve CSS *Virginia*’nın çatışması, Avrupa’da zırhlı geminin etkinliği ile ilgili eleştirilere son vermekle kalmadı; zırhlı muharebe gemisine ayıracak bütçeye sahip olmayan, orta ve ufak çaplı Avrupa donanmalarının üzerinde derin bir etki yarattı.²⁹

İstisnai olarak kara ordusuna ağırlık veren ve denizde kıyı savunmasını temel strateji olarak benimseyen Rusya da monitör sınıfı zırhlılara büyük yatırım yaparak bu tasarımı geliştirme yolunu seçti. 1863 yılında Rusya, Polonya ile muhtemel savaş tehlikesinden ötürü, USS *Monitor*’ün kopyası olan tek taretli monitörlerden 10 adet sipariş ederek kıyı savunmasına öncelik veren devletlere model olmuştu.³⁰

Monitör sınıfı gemi ile zırhlı fırkateyn inşası arasında kalan denizci devletlerin yaşadığı ikilem, dönemin “muharebe gemisi” (*warship*) evrimindeki belirsizliklerin en önemli göstergesiydi. Buharın etkisindeki denizcilik teknolojilerindeki gelişimin hızlı temposu bir yanıyla, donanmaları evrensel bir tasarım sayılabi-

27 Angus Konstam, *Union Monitor 1861-65*, Osprey Publishing, Oxford, 2002, s. 9.

28 Konstam, *a.g.e.*, s. 18.

29 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 189.

30 Stanley Sandler, *Battleship: Illustrated History of Their Impact*, ABC-CLIO Inc., California, s.

lecek gemi tiplerinin arayışına itmişti. Amerikan İç Savaşı'ndaki modern zırhın üstünlüğüne karşı ilk tepki, klasik döneme ait "mahmuz"³¹ olmuştu.³²

Eski çağlarda geminin pruvasına takılan metal çıkıntı şeklindeki bu silah, düşman gemisinin su kesimine müsademe sonucu delik açıp batmasına yol açmaktaydı. Top ile zırh arasındaki yarışta zırhın avantajına karşı mahmuz fikri, gemi inşa mühendislerinin de gemilerini düşman gemilerinin bordasına bindirebilecek tarzda, pruvadan başlayıp su kesimine kadar çelik kemer ile güçlendirilmiş omurga tasarımlarını sağladı. Fransız Bahriye mühendisi Henri Dupuy de Lôme tarafından geliştirilen *Taureau*, mahmuzlama için tasarlanan ilk muharebe gemisiydi. Daha çok kıyılarda görev icra etmek için tasarlanmış bu "stimli mahmuz" (*steam ram*), alçak friborddu³³ sayesinde dar boğazlarda ya da kıyıda demirlemiş hâldeki düşman gemilerine bindirerek batırması amaçlanmıştı. Artık dönemin birçok zırhlısı rakibine karşı mahmuzla donatılmıştı.³⁴

Mahmuzla donatılan ana gemilerin ilk çatışması, Avusturya-Macaristan'ın Prusya ve onun müttefiki İtalya ile karşılaştığı "1866 Savaşı" (*Yedi Hafta Savaşı*) sırasında gerçekleşti. Bir tarafıyla bu karşılaşma zırhlı muharebe gemilerinden oluşan filolar arasında yaşanan ilk deniz muharebesiydi.

20 Temmuz 1866 tarihinde Adriyatik'te Lissa Adası açıklarında gerçekleşen deniz muharebesinde, Tuğamiral Wilhelm von Tegetthoff komutasında yedi adet zırhlı içeren bir Avusturya-Macaristan Filosu karşısında, sayıca daha üstün ancak muharebeye hazırlıksız yakalanan Amiral Carlo Pellion di Persono komutasındaki 12 zırhlıdan oluşan İtalyan Filosu bulunmaktaydı. Avusturya-Macaristan Filosu'ndaki gemilerin rakibine göre hem sayısal olarak hem de ateş gücü olarak belirgin bir şekilde zayıf olması, Tegetthof'un yakın mesafeden çatışmaya girmesini ve İtalyan Filosu'nun üstünlüğünü kati neticeli bir muharebeyle kırmasını zorunlu kıldı.³⁵ Bu yüzden Avusturya-Macaristan Filosu'nun İtalyan hatlarına yanaşık düzenle yaptığı cüretkâr taarruzla 4 saat sürecek bir

31 *Ram*: Düşman gemilerine baştan bindirmek suretiyle bordasında yara açmak için eski muharebe gemilerinin baş bodoslamasının su kesimi civarında bulunan ve ileriye doğru sivri şekilde uzatılmış çıkıntı. Bkz. Zaloğlu, *a.g.e.*, s. 265.

32 David S. T. Blackmore, *Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History 1571-1866*, McFarland Publishing, Jefferson, 2009, s. 331.

33 *Freeboard*: Bir geminin denizde su seviyesinden yukarıda kalan kısmıdır. Bkz. (Nutkî, 2011: 99).

34 Brown, *a.g.e.*, s. 22.

35 Sondhaus, "Deniz Gücü," s. 190.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

yüzyüze çarpışma (*mélée*) başladı. Tegethoff'un sancak gemisi olan *Erzherzog Ferdinand Max* zırhlı fırkateynin İtalyan hatlarını aşp benzeri olan İtalyan zırhlısı *Re d'Italia*'yı mahmuzlayarak batırmasıyla muharebe son buldu.³⁶

Lissa Deniz Muharebesi, 19. yüzyılın Trafalgar ve Navarin'den sonraki en büyük deniz muharebesi olarak dönemin gemi tasarımlarını ve muharebe taktiklerini hatırı sayılır düzeyde etkiledi. Tegethoff'un mahmuzlu pruvaya (9 m uzunluğunda) sahip zırhlılarıyla yanaşık düzen taarruzunun oluşturduğu taktiksel altyapı, gelecek 30 yıl boyunca hiçbir muharebede kullanılmasa da muharebe gemilerinin tasarımı etkileyen bir gerçek olmasını sağladı. Aslında mahmuzun Lissa'daki başarısı, önde gelen donanma düşünürleri ve büyük deniz kuvvetlerinin kıdemli subayları tarafından gereğinden fazla abartılmıştı. Muharebe esnasında mahmuzun kurbanı olan gemilerin, yakın mesafedeki çatışmada açılan topçu ateşiyle önemli derecede hasarlar almış olmaları ve buna mukabil makine arızalarından dolayı hareket edemez hâle gelmeleri, mahmuzun işini kolaylaştırmak dışında mahmuzun sadece yıpratılmış ve atıl vaziyette olan hedefler üzerinde etkili olabileceği gerçeğinin gözardı edilmesine neden olmuştu.³⁷

Mahmuzun etkili olup olmadığı tartışmasının sürdüğü dönemde zırhın top karşısındaki üstün konumuna bağlı olarak daha güçlü toplarla donatılmış zırhlı gemilere öncelik verildi. İngiliz Kraliyet Bahriyesi, daha güçlü silahlar ve daha kalın zırh ikilemine çözüm olarak merkez batarya (*the center battery ship*) ya da kazamatlı (*casemate*) muharebe gemisinde öncü rolü üstlendi. İngiliz Kraliyet Bahriyesi İnşa Direktörlüğü'nün (*The Director of Naval Construction*) Gemi İnşa Başmühendisi Edward James Reed tarafından geliştirilen muharebe gemisi tasarımı, daha yüksek kalibreli topların geminin tam ortasındaki ağır zırhlı bir kazamatın içine yerleştirilmesi prensibine dayanmaktaydı.³⁸ Böylece bordaya sıralı şekilde yerleştirilmiş topların yerine merkezde daha az sayıda ama çok daha güçlü topların konulmasıyla birlikte geminin bordasına da daha kalın zırh tatbik edilebilmişti. Geminin ana bataryalarının oluşturduğu ağırlığın merkezde toplanması ve geminin baş ve kıç kısmının profilinin "U" şeklinde tasarlanması, merkez bataryalı gemileri eski zırhlılara nazaran daha dengeli (*stable*) bir platform hâline getirmişti. İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin merkez bataryalı ilk büyük muharebe gemisi, HMS

36 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 96.

37 Palmer, *a.g.e.*, s. 222.

38 Antony Preston, *Warship 2007*, Conway Maritime Press, London, 2007, s. 40.

Bellerophon oldu. Edward Reed'in tasarladığı bu gemi, kazamatların içinde mile oturtulmuş, dönemin en güçlü topu olarak değerlendirilen 10 adet 9 inçlik (229 mm) yivli, ağızdan dolma (*rifled muzzle-loading gun*) toprakla daha geniş açıdan ateş dağılımı sağlama imkânına sahipti. 1866'da inşası tamamlanan 7.550 tonluk HMS *Bellerophon*'un borda kuşağı ve kazamatları, 152 mm kalınlığında dövme demir zırh ile kaplanmıştı. Bu kazamatlı zırhlılar, dünyanın birçok denizci ülkesi tarafından standart bir muharebe gemisi örneği olarak değerlendirildi. Öyle ki 1870'lerde her büyük Avrupa donanması, en az bir merkez bataryalı gemiye sahip olmuştur.³⁹

1870'ler boyunca büyük deniz kuvvetleri, zamanlarının büyük kısmını, zırhlı fırkateynlere alternatif oluşturacak ve yelken döneminde pruva hattı kalyonunun benzeri şekilde muharebe hattı içinde yüksek ateş gücü kapasitesini elinde bulunduracak bir ana gemi tipi üzerinde kafa yormakla geçirdi. Denizcilik alanındaki teknolojik ilerlemelerin şaşılabilecek hızı, birçok donanmayı hangi gemi tipi üzerinde yoğunlaşması gerektiği, yeni gemi ve silahlara ne ölçüde ödenek ayırması gerekliliği ile ilgili ciddi soru işaretleriyle yüz yüze bırakmıştı. Örneğin, mühimmat ve özellikle zırh alanındaki hızlı gelişmeler, yeni tip zırh ile teçhiz edilmiş bir muharebe gemisinin kısa bir süre zarfında iptidai bir hâle (*short service lives*) düşmesine neden oldu. Özellikle *Gloire* gibi ahşap gövdeli gemilerin ömrü, demir gövdeli HMS *Warrior*'a göre çok daha kısa oldu. 1870'lerin başında *Gloire*'ye benzer gemilerin tamamı, kullanılamaz hâle gelmişti. Ayrıca HMS *Warrior*'a benzer demir gövdeli gemiler de benzer şekilde hızlı teknolojik gelişmeler karşısında çağdışı kalmalarıyla birlikte limanlarda çürümeye terk edilmişti. Bunun en önemli nedeni, bu gemilerin çağdaş muharebe gemileriyle muharebe hattı (*hatt-ı harp*) veya kolona içine girebilecek kadar güçlü zırh ve toptan yoksun olmaları dışında, keşif ve üs koruma görevleri için de işletim maliyetlerinin yüksek olmasıydı.⁴⁰

Donanmaların yaşadığı bir diğer açmaz da en yeni teknolojiye sahip muharebe gemileriyle kısa bir süre önce inşa edilmiş ama çağdışı kalmış gemilerin donanma envanterlerinde ortaya koyduğu “melez” (*hibrit*) durumdu. Standart bir muharebe gemisi tasarımına ihtiyaç duyulduğu bu yıllarda donanmalardaki bu ikilem, gemi inşa maliyetleri ve mevcut farklı tipteki gemilerin teçhiz ve tadili aşamasında ciddi bir mali yük getirmişti.⁴¹

39 Sondhaus, “Deniz Gücü...”, s. 190.

40 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 109.

41 Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power: Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, I.B.Tauris, London, 2011, s. 15.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

İngiliz Kraliyet Bahriyesi, bu açmaza bir çözüm oluşturmaları için merkez hattında ağır top taşıyan merkez bataryalı fırkateynlerini geliştirerek taret (*döner zırlı kule*) sayesinde hedefe daha geniş açıdan ateş dağılımı sağlayacak ve içine daha ağır topların konulabildiği zırlı taret gemileri tasarlamaya girişti. Amerikan İç Savaşı'nda kullanılan döner taretli topa sahip monitörler, Avrupa donanmaları için de önemli ilham kaynağı oldu. Nitekim zırlı taretlerin oldukça ağır olması, monitörler gibi düşük bordalı ve nehirlerde hareket eden bir gemi tipi için sorun teşkil etmemişse de yüksek bordalı, açık denize uyarlanmış, güvertesinde direk ve serenleri bulunan zırlı fırkateynler için ciddi denge sorunlarına yol açacağı muhakkaktı.⁴² Diğer taraftan döner taretli bir topun güvertedeki seren ve direkler olduğu sürece hareket etmesi de mümkün değildi. Aslında bu bilgi, İngiliz kaptan ve mucit Cowler Coles tarafından 1867 yılında tasarlanan yelken tertibatına sahip, üç direkli ve her iki taretini de güvertenin altına yerleştirilmiş HMS *Captain* gemisinin, Eylül 1870'de Biskay Körfezi'nde alabora olup, 500 mürettebatı ile batmasıyla öğrenilen acı tecrübenin sonucunda kazanılmıştı.⁴³

Bu sorunun çözümüne yönelik en tatminkâr girişim, yine merkez bataryalı zırlının mucidi olan Başmühendis Edward J. Reed'den gelmişti. Kendisinin çözümü oldukça basitti; yüzyıllardır gemilerin en temel ekipmanı olan seren ve direklerin kaldırılmasıyla ağır top ve taretlerin sebep olduğu dengesizlik önemli ölçüde çözülmek dışında, taretler de daha geniş çapta dönüş kabiliyetine kavuşmuştu. Edward Reed, bu düşüncesini 1871 yılında tasarladığı, deplasmanı 9.330 tonluk HMS *Devastation*'da uygulama imkânı buldu. Bu zırlı taret gemisi, direk ve serene sahip olmayan ilk muharebe gemisi oldu. Her iki tarette ikiz olarak yerleştirilen ve dönemin en güçlü topu unvanına sahip, 35 ton ağırlığındaki 12 inçlik (305 mm) toplar, geminin gövdesi içine veya kazamata konulması yerine, 14 inç kalınlığında güverte üzerine konumlandırılmış zırlı taretlerin konulması da bir ilkti. Bununla beraber, 280 derecelik dönüş açısına sahip taretleri ve uzunlamasına gövde tasarımıyla HMS *Devastation*, modern muharebe gemisi şeklinin belirginleşmeye başladığı bir tasarımdı.⁴⁴

Aynı dönemde İtalyanlar, zırlı güverteli ve döner taretlerle donatılmış, 11.200 tonluk devasa *Dulio* ve *Dandolo* adlı muharebe gemilerini suya indirdi. İtalyan

42 Lavery, *a.g.e.*, s. 221.

43 Fikret Gövül, *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1948, s. 57.

44 Brown, *a.g.e.*, s. 58.

Bahriyesi'nin (*Regia Marina*) başmühendisi Amiral Benedetto Brin tarafından tasarlanan bu gemiler, HMS *Devastation*'a konulan topların gelişmiş ve çok daha güçlü türü olan 100 tonluk 17,7 inçlik (450 mm) yivli, ağızdan dolma, iki adet Armstrong topuyla, 22 inç (550 mm) kalınlığında çelikten imal edilen zırhıyla ve gemiyi 18 knot gibi rekor bir süratle çıkaran güvenilir makineleriyle o yılların en güçlü muharebe gemisi olarak anılmaktan geri durmadı. *Dulio* ve *Dandolo*'nun çelik ve demirden imal edilen gövdesi, gemi tasarımındaki birçok engeli ortadan kaldırarak daha büyük tonajda gemi inşasını mümkün kılmakla kalmadı sağladığı ağırlık avantajından dolayı daha büyük çaplı ve ağır toplarında kullanımına olanak tanıdı.⁴⁵

Bir tarafıyla bu iki gemi, 20. yüzyılın başında HMS *Dreadnought*'un yol açtığı etkiye benzer bir şekilde çağdaş muharebe gemisinin hatlarının açık biçimde tanımlanabildiği standart bir gemi tipinin ilk örneğini teşkil etmesinden ötürü “dretnot öncesi” (*pre-dreadnought*) muharebe gemileri olarak adlandırıldı.

1870'lerin sonlarına doğru, bir yandan standart oluşturacak bir muharebe gemisi tasarımının güvenilirliği ve gerekliliği ile ilgili kuşkular tartışılırken, diğer yandan da dövme demir zırhın yüksek kalibreli toplar karşısında oluşturduğu zayıflıklara karşı farklı tipte zırhların denendiği bir döneme girildi. Zırhın hâlâ toptan baskın olduğu bu dönemde, muharebe gemilerine önce demir ve ahşaptan oluşan sandviç zırh (*sandwich armour-wood-backed wrought iron*) ve daha sonra 1880'lerin sonuna kadar muharebe gemilerindeki standart zırh tipi olan, demir ve çeliğin farklı katmanlarda uygulanmasıyla ortaya çıkan bileşik zırh (*compound armour*) tatbik edildi.⁴⁶

Çeliğin gemi inşa materyali olarak kullanılması, gemilerin omurgalarının daha sağlam ve daha hafif olmasını sağladı. Ayrıca demirin ağırlık ve mukavemetinden dolayı ortaya çıkan yapısal sorunlar, çeliğin uygulanmasıyla beraber ortadan kalkmıştı. Buna ek olarak çelik, yeni tip toplara ve delme (*penetration*) etkisi yüksek mühimmatlara karşı, demire göre sertleştirilmesi çok daha kolay bir materyaldi. Ancak çeliğin tek başına zırh delici mühimmatlara karşı koyabilmesinin mevcut imkânlarda zordu ve özellikle üretimi pahalıydı. Buna ilave olarak kalitesinin aynı oranda tutturulmasının da oldukça zor olması nedeniyle çeliğin arka kısmının mutlaka demir ile desteklenmesi gerekiyordu. Bununla

45 Richard Woodman, *The History of the Ship: The Comprehensive Story of Sea faring from the Earliest Times to the Present Day*, Conway Maritime Press, London, 1997, s. 79.

46 John Roberts, “Warship of Steel 1879-1889”, *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, Robert Gardiner (ed.), Conway Maritime Press, London, 1992, s. 96.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

birlikte, çeliğin miktar olarak kabul edilebilir ölçekte ilk üretimini Alman Siemens Firması'nın Fransa ayağı üstlenmiş ve birincil materyal olarak çelik, ilk olarak Fransız *Redoutable* merkez bataryalı muharebe gemisinde kullanmıştı. Siemens'in çelik üretimi konusundaki başarısı, başta İngiliz Kraliyet Bahriyesi olmak üzere birçok bahriyenin çelikten gemi inşa edilmesi aşamasında ana tedarikçi rolü üstlenmesini sağladı. Aynı dönemde yine Le Creusot'daki bir Fransız firması olan Schneider-Creusot (*Schneider et Cie*), tamamen çelikten (*all-steel*) yapılmış zırh levhalarının öncüsü olmuştu. Schneider'in imal ettiği çelik levhaların ilk olarak Amiral Benedetto Brin tarafından tasarlanan iki İtalyan zırhlısı *Dulio* ve *Dandolo*'ya kullanılması, çeliğin muharebe gemilerinin zırh tasarımındaki vazgeçilmez bir malzeme olduğunun tüm dünyaya kabul edilmesini sağladı.⁴⁷

1890'lara doğru ise bileşik zırh tamamen ortadan kalkmıştı. Fransızların çelikten imal ettikleri zırh levhaların daha gelişimişi olan ve Amerikalı Hayward Augustus Harvey tarafından geliştirilen nikel çelik levhaların karbon ile reaksiyona sokulması sonucunda eskiye oranla çok daha sert bir malzeme elde edilmişti. Ne var ki 1894 yılında Alman Krupp Firması, Harvey çeliğinden çok daha dayanıklı çelik üretmesiyle beraber daha önce üretilen bileşik ve Harvey çeliği bir gecede eski moda oldu. Krupp üretimi levhaların muadillerine göre çok daha dayanıklı olmasının en önemli nedeni, krom ve manganez eklenen çeliğin sertleştirilmesi sırasında "gaz sementasyonu"⁴⁸ denen hassas bir süreçten geçirilmesi idi. Bu süreçle çeliğin yüzeyi sertleştirilerek dayanıklılığı en üst seviyeye çıkarılmıştı.⁴⁹

Böylece, Krupp'un 5,75 inç kalınlığındaki çelik levhası, Harvey çeliğinin 7,5 inç, birleşik zırhın ise 12 inç kalınlığındaki zırhıyla eşdeğer koruma sağlamaktaydı. Gerçekten de Krupp Firması tarafından mükemmelleştirilen çelik levha zırh sayesinde muharebe gemileri, eskiye oranla ağırlıkları arttırılmadan

47 Sondhaus, *Naval Warfare*..., s. 166.

48 *Gas cementing process*: Sementasyon en eski yüzey sertleştirme işlemlerinden biri olup karbon içeriği düşük olan çelik malzeme yüzeyine katı, sıvı veya gaz ortam içinde karbon verilmesi (emdirilmesi) esasına dayanır. Açıklama için bkz. Büyük Lûgat ve Ansiklopedi, Meydan Yayınevi, İstanbul, 1973, C.11, s. 165. Ayrıca *Ceride-i Bahriye*'nin Fi 15 Şubat 1315 tarihli 281 nolu nüshasında "Zırh Levhası İmalinde Yeni Bir Usul" başlıklı yazıda Krupp zırhının gaz sementasyonu ile ilgili detaylı malumat yer alır. Ayrıntılı teknik detay ve şirketin tarihi ile ilgili bilgi için bkz. Harold James, *Krupp: A History of the Legendary German Firm*, Princeton University Press, New Jersey, 2012, s. 97.

49 Sondhaus, *Naval Warfare*..., s. 166.

çok daha dayanıklı korumaya sahip oldu.⁵⁰

Sadece gemi inşa malzemesi olmayan çelik, top ile zırh rekabetinde her iki tarafa da katkı sağlayan temel materyal konumundaydı. Zırh cenahındaki hızlı gelişmeler karşısında top tarafında da önemli teknolojik gelişmeler vuku buldu. İlk zırhlı fırkateynlerin denizlerde boy göstermesiyle beraber büyük deniz kuvvetleri, ağızdan dolma kaval toplardan (*muzzle-loading gun*) vazgeçip yeni tip barutla ateşlenen ve infilak mermisi atabilen kuyruktan dolma topları kullanmaya başladı. Kuyruktan dolma toplar, namludan dolan toplara nazaran daha yüksek namlu ilk çıkış hızı (*muzzle velocity*) ve yüksek hassasiyetiyle (*accuracy*) uzak menzildeki hedeflere karşı bariz bir şekilde üstündü. Yeni tip kuyruktan dolma toplar, yiv tertibatı sayesinde uzun menzildeki hedeflere karşı daha hassas ateş gücü sağlamıştı. Kuyruktan dolma toplar sayesinde, top bataryaları bordadan kurtulup barbet⁵¹ ve taretlerin içerisine yerleştirilmiş ve böylece yatay ve düşey hareket serbestisiyle ateş altına alabildikleri alan genişlemişti.⁵² 19. yüzyıl boyunca bilim ve sanayi, top mermisinin fırlatılmasını sağlayan gazlar konusunda gelişme kaydetti ve geri tepmeyi azaltan mekanizmalar geliştirilerek deniz topçuluğunu daha etkili ve isabetli atışlar kaydeden bir kabiliyete kavuşturdu.⁵³

İngiliz Armstrong Firması tarafından mükemmelleştirilen dövme demir topların yerini kısa sürede Krupp'un ürettiği çelik dökümlü toplar aldı. Yine, bir Fransız firması olan Holtzer, 1886 yılında ilk krom-çelikten zırh delici mermiler (*armor-piercing chrome steel shell*) üretmeye başladı ve bu mermiler, İngiliz ağır toplarının standart mühimmatı oldu. Aynı yıl Fransızların, nitroselüloz içerikli dumansız barutu imal etmelerinin ardından, dört yıl sonra İngilizler de nitrogliserin tabanlı dumansız barutu benimsedi. Her iki propellant (*sevk barutu*) tipi de eski kara baruta oranla beş kat daha fazla enerji üretmekteydi.⁵⁴

Bu yenilikler arasında biri, donanmalar nazarında öyle büyük bir etki yarattı ki İngiliz Kraliyet Bahriyesi dâhil neredeyse tüm donanmalar, büyük zırhlı muharebe gemilerinin yaşayabilirliği ile ilgili ciddi kuşkular içine girmişti. Öyle

50 CB. (Cerîde-i Bahriye) 1306, nüsha no:123, s. 191.

51 *Barbette*: İtalyanca "barbeto"dan türetilmiştir. Bir topu dışarıdan gelecek ateşten korumak için çevrelenmiş zırlılı siper. Bkz. Nutki, a.g.e., s. 25.

52 Ethem Ziya, *Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1934, s. 40-43.

53 Anthony Bruce ve William Cogar, *Encyclopedia of Naval History*, Fitzroy Dearborn Publisher, Chicago, 1998, s. 166.

54 Sondhaus, *Naval Warfare*, s. 103-112.

ki “torpido” denilen bu silah, yelken dönemi de dâhil olmak üzere muharebe gemilerine karşı ortaya konulan tarihteki en büyük tehditti.

19. yüzyılın ortasında “torpido” terimi, günümüzde mayın (*mine*) olarak sınıflandırılan, denizde sabit duran, temasla ya da uzaktan kontrolle infilak ettirilen patlayıcı bir aygıt için türetilmişti. Su altı torpidosunun bir gemi omurgasında yol açtığı harap edici infilak etkisi, muhtelif deniz kuvvetlerinin taarruzî maksatla torpidoyu hedefe bırakmak için bir platform aramasına yol açtı.⁵⁵

Öte yandan 1860’ların sonlarında, İngiliz mühendis Robert Whitehead, Avusturya’nın liman kenti Fiume’deki (*Rijeka*) fabrikasında modern anlamda ilk kendinden hareketli torpidoyu (*self-propelled automotive torpedo*) üretmeye başladı. Aslında Whitehead, 1864 yılında bir Avusturyalı denizci yüzbaşı olan Johann Luppis’in torpido tasarımını geliştirerek kendi sistemini tasarlamıştı. Luppis’in tasarımı, suyun üstünde mekanik hareketle ilerleyen bir torpidoyken, Whitehead ise sıkıştırılmış havayla hareket eden ve hidrostatik derinlik regülatörü (*hydrostatic depth regulator*) sayesinde suyun altında, doğru derinlikte seyredebilen bir torpidoyu geliştirmişti. Robert Whitehead’in torpidoları, o dönem birçok donanma tarafından benimsendi ve hatta bu donanmalar, “Whitehead” lisansı ile kendi torpidolarını bile imal etti. 1870’te İngiltere, 1872’de Fransa, bir yıl sonra İtalya ile Almanya ve 1876’da ise Rusya Whitehead torpidolarının en iyi müşterileri konumundaydı. 1870’ten 1914’e kadar Whitehead ismi torpido ile eş anlamlı olarak kabul edildi.⁵⁶

Ne var ki 1870’lerde donanmaların çoğu kendinden hareket eden torpidolar dışında serenli torpidoyu da envanterlerinde tutmaya devam etti. Bunun en önemli nedeni, Whitehead torpidolarının ilk türlerinin⁵⁷ 7 knot (yaklaşık 13 km/saat) gibi düşük bir süratle seyretmesi ve patlayıcı olarak sadece 9 kilogramlık dinamit taşımasıydı. Oysa seren torpidolar, bunun üç katı oranında (27 kg) bir patlayıcı ile daha tahrip edici etkiye sahipti.⁵⁸

Düşman muharebe gemisini torpido taarruzu ile alt etme düşüncesi, büyük

55 Palmer, *a.g.e.*, s. Palmer, *a.g.e.*, s. 213.

56 Edwyn Gray, *Nineteenth-century Torpedoes and Their Inventors*, Naval Institute Press, Annapolis, 2004, s. 11-13.

57 Gerçekten de Whitehead’ın ilk türleri oldukça sorunlu. Hedefe yönlendirildiğinde derinliği tam olarak ayarlanamaması ve yönlendirme (*steering*) sorunlarının yanında düşük sürat ile seyir etmesinden dolayı kolayca fark ediliyordu. Bu sorunların tamamı ilerleyen türlerinde çözüldü. Ayrıntılı bilgi için bkz. Jeff Edwards, *Torpedo*, iUniverse Star Publishing, Lincoln, 2006, s. 102-106.

58 Gray, *a.g.e.*, s. 13.

deniz kuvvetlerinin bu silahın hangi platform ile daha etkin atılacağı fikri üzerinde yoğunlaşmasına neden olmuştu. Yüzyılın devamında, kendinden hareketli torpidoyu hedefe atmanın bilinen iki yolu denizaltı ve torpidobotlardı. Denizaltıların 20. yüzyılın başına kadar deneysel düzeyde kalması ve deniz muharebelerinde kullanılmaya elverişsiz olması, deniz kuvvetleri tarafından tercih edilen nihai platformu torpidobot (*torpedo boat*) yapmıştı.

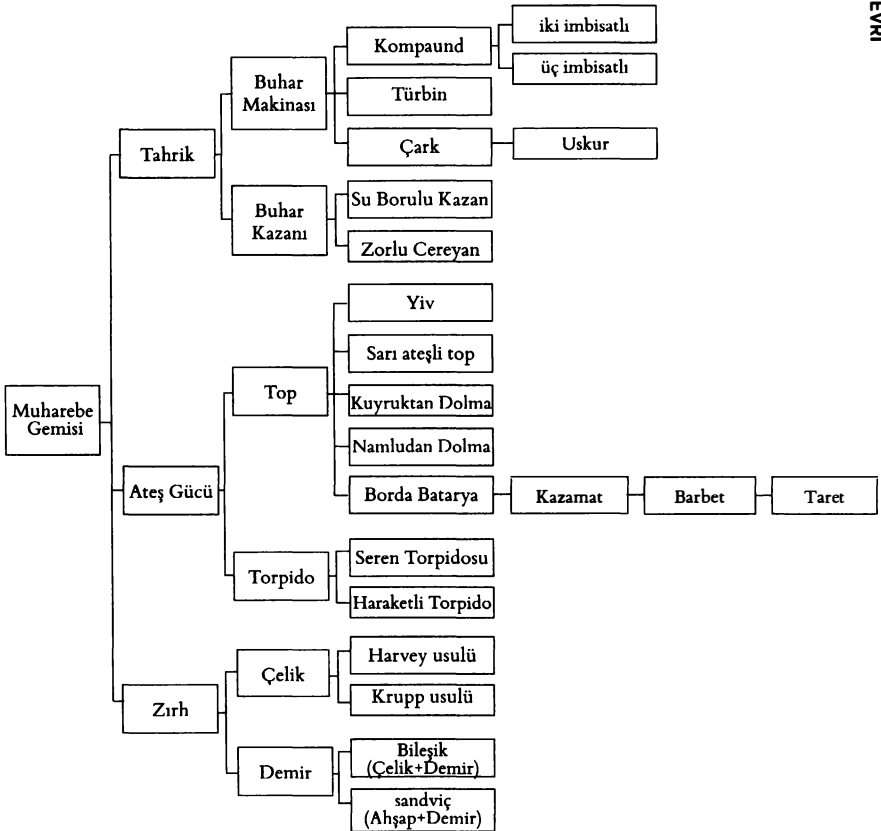
Torpidobot olarak sınıflandırılan hafif tonajlı, düşük siluetli, küçük, buhar gücüne sahip, hızlı platformların ilk örneği; 1876 yılında İngiliz Thornycroft Firması tarafından inşa edilen 32 tonluk HMS *Lightning* idi. Bu gemiden sonra Thornycroft Firması, İngiliz Kraliyet Bahriyesi için 18 adet torpidobot üretmekle kalmadı; dünyanın belli başlı donanmalarından gelen siparişlerle birçok torpidobot inşa etti. Denizcilik teknolojilerinde öncü rolündeki Fransızlar bile 1880'lerin ortalarına kadar kendi tasarımını geliştirmek yerine, İngiliz Thornycroft Firması'ndan çok sayıda torpidobot sipariş vermişti. HMS *Lightning* ve onun model oluşturduğu torpidobotlar, tekne boyutlarına uygun olarak küçültülen makinelerinden daha fazla buhar çekmek için tasarlanan yeni teknoloji emme tesirli kazanlarla (*forced draught boiler*) donatılmışlardı. 1880'lerin başında Fransız Firması Belleville, emme tesirli kazanların ötesinde, daha çok beygir gücü ve sürat avantajı sağlayan su tüplü kazan (*water-tube boiler*) teknolojisini geliştirdi. Bu yeni teknoloji kazan sistemi kısa sürede bütün torpidobotlarda ve yeni muharebe gemilerinde "standart" hâle geldi.⁵⁹

Whitehead torpidoları, 19. yüzyıldaki askerî teknolojilerdeki en önemli sıçramayı temsil etmekteydi. O dönemdeki zırhlı muharebe gemilerinin (*ironclads*) birçoğu torpido saldırılarına karşı savunmasızdı. Tamamen zırhlı bir gövdenin oluşturduğu aşırı ağırlığın yaratacağı düşük sürat ve yüksek yakıt tüketimi sorunları yüzünden dönemin zırhlılarının çoğunluğu, su kesiminin altı zırhsızdı. Bu durum, zırhlıyı torpido karşısında "kırılgan" bir hedef hâline getirmişti. Diğer taraftan 19. yüzyılın denizcileri, torpido taarruzu fikrini "aşağılayıcı" ve oldukça "korkutucu" buldu. Nitekim Whitehead'in torpidosunu "Şeytan'ın Cihazı" (*Devil's Device*) veya "barbarca bir savaş yöntemi" (*Barbarous Method of Warfare*) olarak değerlendirmekten geri durmadılar.⁶⁰ Torpidobotlardan müteşekkil filotillaların düşmanın muharebe filosunu felce uğratabilmesi ve ucuz

59 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 117.

60 Edwards, *a.g.e.*, s. 103.

maliyetli bir geminin pahalıya mal olan muharebe gemisini batırma yeteneği, deniz taktiğine yeni bir boyut eklemiştir.



Tablo 1: 19. Yüzyıldaki Muharebe Geminin Ana Unsurları

GEMİ SINIFLARI

19. yüzyıldaki teknoloji alanındaki baş döndürücü değişimler ve her bir yeniliğin karşısına başka bir yenilikle karşı gelmeye dönüşen rekabet ortamı, gemi sınıfları arasında da ciddi bir karmaşaya yol açmıştı. Harp gemilerin tekne boyutu, silahları ve zırhı ile ilgili sınırlamaların olmaması (1930 Londra Deniz Kuvvetleri Sınırlandırma Antlaşması'na kadar), her yeni teknolojik gelişmenin inşası planlanan gemi üzerinde tatbik edilmesi zorunluluğunu getirmişti. Buna

ek olarak her denizci devletin kendi savunma ihtiyaçlarına paralel olarak inşa ettirdiği gemilerin de kendi içerisinde farklı tiplere bölünmesi de gemi sınıfları arasında kaçınılmaz bir karmaşayı ortaya çıkarmıştı. Bir kruvazörün muharebe gemisi boyutlarına erişmesi, hatta onun üstlendiği görevleri icra etmesi ve kendi sınıfı içerisinde farklı tonaj, silah ve zırh ile teçhiz edilmesi 19. yüzyıl modernleşmesinin “giriş” yönünü temsil etmekteydi. Bu yüzden, yüzyıl boyunca denizlerde boy göstermiş gemi sınıflarıyla ilgili karışıklığı giderme maksatlı değerlendirilme yapılması bu aşamada önem arz etmektedir.

Kruvazör

Kruvazör, Deniz Harp Tarihi’nde en uzun geçmişe sahip terimlerden biri olmakla birlikte çağlar boyunca farklı vasıflarda ancak benzer görevleri üstlenmiş bir harp gemi sınıfı olmuştur. “Kruvazör” (*cruiser/croiseur*) kelimesi, yelken devrinde herhangi bir harp gemi için geçerli olan bir sınıflandırmadan öte ana harp filonun dışında, bağımsız bir şekilde operasyon icra eden gemilere biçilen rolleri tanımlamada kullanılan genel bir terminolojiydi. Bu rollerin başında, pruva hattı kalyonundan müteşekkil düşman filolara karşı devriye ve keşif görevi, ticaret gemilerini koruma ve düşman ticaretini sekteye uğratma gelmekteydi. Yelken devrinde bu türden geniş ölçekli görevleri icra edebilecek yegâne gemi fırkateyn idi. Bu tür gemilerin, hantal kalyonlara göre daha süratli ve yüksek manevra kabiliyetine sahip olması, düşmanın ana harp filosuyla ilk teması kuran ve onunla ilgili bilgileri kendi filosuna ileten stratejik bir işlevi de vardı.⁶¹ Fırkateynler de yelken devrinin son dönemlerinde ve hatta daha sonrasında boyut ve ateş gücü olarak büyümeye devam ettiyse de muharebe gemisi ile fırkateynler arasında “ara sınıf” oluşturacak bir destek gemisine ihtiyaç duyuldu.

Yüzyılın ikinci yarısında hızlı teknolojik değişimin karışıklığı ortasında denizci devletler, ticaret harbi (*guerre de course*) icra edecek, gerektiğinde ana harp filo ile muharebelerde boy gösterecek kruvazörleri inşa etmeye başladı. Muharebe gemilerinden daha hafif zırha sahip olmaları, kruvazörleri sürat ve manevra avantajı ile muharebe filosu adına keşif görevleri icra edebilen bir platform hâline getirmişti.⁶²

Muharebe gemisini andıran ancak ondan daha hafif silah ve zırh donanımına

61 Bruce ve Cogar, *a.g.e.*, s. 93.

62 Karl Lautenschlager, *Technology and the Evolution of Naval Warfare 1851-2001*, National Academy Press, Washington, 1984, s. 22-23.

sahip olması, kruvazörleri nispeten daha ucuz ve donanmalarca talep edilen bir gemi tipi hâline getirmişti. Hat nizami muharebenin de önemli bir parçası olan kruvazörlerin ateş ve direnç gücünün muharebe gemisine yakın oluşu da en kritik odak noktalarında (bağlantı suları, üsler, ticaret hatları) görevlendirilmesine olanak vermekteydi. Diğer taraftan kruvazörlerin görevleri sadece, düşman hareketlerini ortaya çıkarmak ve ticaret harbinin bir parçası olmak değil; aynı zamanda dost unsurların manevralarını gizlemek için “perdeleme” görevi de icra etmekte.⁶³

Kruvazörün gelişim seyri, ekseriyetle ait olduğu dönemin muharebe gemilerinin teknolojileriyle eşgüdümlü ilerleyerek muharebe gemisinin göreceli kuvvetli yanlarını kendi bünyesinde toplamasını sağlamıştı. Örneğin 19’ncü yüzyılın ortalarında muharebe gemisi evsafındaki zırhlı firkateynler (*ironclads*), dönemin ilk sitimli kruvazörünün tasarlanmasında önemli bir referans teşkil etmişti. Daha sonra kruvazörlerin çağdaş şeklinin belirginleştiği 1890’larda, muharebe gemisinin de ilk örneğini oluşturan dretnot öncesi (*Pre-dreadnought*) muharebe gemilerinin egemenliğini sürdürmesi hiç de şaşırtıcı olmamıştı. Nitekim bu durum kruvazörlerin âdeta zırhı az daha cılız olan bir muharebe gemisine dönüşmesine yol açmıştı.⁶⁴

Aslında kruvazör sınıfının ölçütlerinin belirginleştiği ilk örnek, Güney Amerika’daki silahlanma yarışının öncülerinden Şili tarafından İngiliz Armstrong Firması’na sipariş edilen 3.000 tonluk çelik gövdeli *Esmeralda*’ydı. Daha sonra Japon Kraliyet Donanması’na satılacak olan bu çığır açıcı gemi, dünya çapında birçok donanma tarafından kullanılacak prototip bir kruvazör oluvermişti. Geminin ayırt edici özelliği, güvertenin baştan kıça kadar zırhla kaplanarak makine dairesi ve ana bataryalar gibi kritik bölmelerin zırh ile korunmasıydı.⁶⁵ Sürat ve ekonomik nedenlerden ötürü zırhtan (kısmi zırh) feragat edilmiş olan bu kruvazörlere “korumalı-muhafazalı kruvazör”⁶⁶ (*protected cruiser*) ya da İngiltere’deki Elswick tezgâhlarında inşa edildiği için “Elswick Kruvazörleri” (*Elswick Cruiser*) denildi⁶⁷. 1890 ile 1905 yılları arasında inşa edilen bu sınıf gemilerin en önemli

63 Evren Mercan, “Kruvazörlerin Tarihçesi”, *C4 Defence Savunma Dergisi*, Sayı:16, (Temmuz 2014), s. 97.

64 Mercan, *a.g.m.*, s. 97.

65 CB. Fî 9 Teşrin-i Evvel 1315, nüsha no: 274.

66 *Ceride-i Bahriye*’nin 11 Haziran 1318 tarihli 244. nüshasında şu açıklama yer almaktadır: “Muhafazalı kruvazörlerin bordaları, zırh kuşak ile taht-ı muhafazaya alınmayarak yalnız muhafaza güvertesi ile tahkim olunan zırhlıdır”.

67 Sondhaus, *Naval Warfare*..., s. 87, 96.

kabiliyeti, ticaret filolarını tahrip edebilmek veya korumaktı.⁶⁸

Aynı dönemde çelik metalürjisindeki gelişmeler, zırhın kruvazörlerde çok daha etkili ve yaygın bir şekilde kullanılmasını sağlamıştı. Fransızların çelik zırhı kuşak şeklinde (*belt armor*) gemi bordasında ve korumalı kruvazördeki gibi güverte zırhına tatbik etmeleriyle 1895 yılında inşa ettikleri ve meşhur Fransız gemi inşa mühendisinin ismini taşıyan *Dupuyde Lôme* ilk zırhlı kruvazör (*armored cruiser*) örneğini teşkil etmekteydi. Fransızların İngiliz denizasıırı ticaret yollarına hatırı sayılır bir darbe vurma maksatlı zırhlı kruvazörlere muharebe filosu veya keşiften daha ziyade yeni tip seri ateşli toplar ve torpidolar sayesinde ticaret akınlarını icra edecek birincil silah olarak tasavvur etmişti.⁶⁹

	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940
	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1945
Steam Cruiser										
Korumalı Kruvazör										
Zırhlı Kruvazör										
Muharebe Kruvazörü										
Yardımcı Kruvazör										
Hafif Kruvazör										
Ağır Kruvazör										
Cep Zırhlısı										
Uçaksavar Kruvazörü										
	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940
	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940	1945

Tablo 2: Kruvazör Sınıfları ve Bu Sınıfların Hüküm Sürdüğü Yıllar

Kaynak: Mercan, "Kruvazörlerin Tarihçesi" ..., s. 98.

Firkateyn

Firkateyn, 18. yüzyıldan itibaren kullanılan hızlı, hafif tonajlı ve tek top güverteli harp gemi tipi olmuştur. Aslında firkateyn terimi de kruvazör gibi 16. yüzyıldan beri uzun menzilli devriye, keşif ve ticaret harbi görevlerini icra eden farklı tipteki gemiler için de kullanılmıştır.⁷⁰ 18. yüzyılın ortalarından sonra fır-

68 Gövül, *a.g.e.*, s. 57.

69 Eric W. Osborne, *Cruisers and Battle Cruisers: An Illustrated History of Their Impact*, ABC-CLIO Inc., California, 2004, s. 47-48.

70 Bruce ve Cogar, *a.g.e.*, s. 145.

kateynlerin deniz muharebelerinde de yer almasıyla beraber ona atfedilen önem daha da artarak birçok donanmanın önemli miktarda fırkateyn inşa etmesini sağladı. Nitekim fırkateynlerin sürat ve manevraya uygun zarif gövdeleri ve tek güvertede toplanmış orta kalibreli topları muharebe hattında görev almalarına engel teşkil etse de bu gemiler, muharebe esnasında keşif ve gözlem filoları (*Observation Squadron*) şeklinde ayrı bir birim olarak görev aldı. 19. yüzyılın en önemli deniz düşünürleri arasında yer alan Sir Julian S. Corbett de fırkateynleri filoların gözleri olarak tanımlarken onları muharebe filolarını destekleyen en temel unsur olarak tasavvur ediyordu.⁷¹

Napoleon Savaşları'na (1792-1815) kadar tek güverteli, üç direkli, 24 ile 44 top taşıyan yelkenli fırkateynler, hatırı sayılır yararlılıklar göstermişti. 19. yüzyılın sonlarına kadar fırkateynlerin hem tonaj hem de ateş gücü durmadan artmış; bu tipteki gemiler için belirlenmiş olan büyüklüğün üst sınırları zorlanma başlamıştı. İngilizlerin büyük oranda geliştirdiği ve Amerikan Bahriyesi tarafından da denizasını ticaret filolarına refakat ve kendi karasularını koruma görevlerinde birincil platform olarak görülen fırkateynler, buhar makineleri ve yeni tip infilak mermisi atan toplanla teçhiz edilmelerinin ardından neredeyse pruva hattı kalyonlarına benzer bir biçime bürünmüştü. 1830'larda, güvertesinde ağır top taşıyan, buhar makineleriyle müteharrik yandan çarklı fırkateynler (*paddle frigates*), donanmalarda büyük rol oynamaya devam etti. 1859'dan itibaren uskurla teçhiz edilmiş; ilk olarak ahşap ve daha sonra demirden imal edilen fırkateynler, pruva hattı kalyonlarının tarihin tozlu sayfalarında yerini almasından sonra, yüzyılın sonuna kadar geleneksel fırkateynlere biçilen roller dışında donanmalarda ana muharebe gemisi olarak sınıflandırıldı. 20. yüzyılın arifesinde fırkateynlerin geleneksel görevlerini kruvazörler ve muhripler üstlenmeye başlamıştı.⁷²

Torpidobot ve Muhrip

1866 yılında torpidonun icadından sonra hangi platformun bu silahı daha etkili atacağı sorunsalına karşı geliştirilen yüksek sürat ve manevra kabiliyetine sahip, hafif tonajlı gemiler torpidobot olarak anılmaktadır. Torpidobotların ilk modelleri, uzun bir direğin ucundaki bombayı düşman gemisine çarparak veya saplayarak patlatılması usulüne dayanan seren torpidolarıyla donatılan gemiler-

71 Sir Julian Stafford Corbett, *Some Principles of Maritime Strategy*, United States Naval Institute, Maryland, 1991(ilk basım 1911), s. 120, 125.

72 Bruce ve Cogar, *a.g.e.*, s. 145.
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

di. Amerikan İç Savaşı sırasında önemli ölçüde başarı gösteren bu gemiler, kıyı savunması için de ideal platformlardı. İkinci nesil torpidobotlar ise dönemin yeni icadı olan devrim niteliğindeki Whitehead torpidolarını kendi gövdesi ya da güvertesinde (baş bodoslamadan) konumlandırılmış tüpten atma kabiliyetine sahip gemilerdi. 1875’de İngiltere’de Thornycroft tezgâhlarında yapılan HMS *Lightning* (*Torpedo Boat No.1*) zırhsız ve bir yata benzer zarif gövdesi, 33 tonluk deplasmanı ve 18,5 knot (34,3 km/saat) süratiyle dönemin torpidobot tasarımlarına model teşkil etmişti.⁷³

Sürat ve gizlilik unsurlarının ön planda olduğu HMS *Lightning* tarzı torpidobotlar, alçak fribordları yüzünden açık denizlerde torpido taarruzuna elverişli bir tasarımdan ve ayrıca yeterli zırh korumasından da yoksundu. Bu durum, torpidobotları kıyı savunmasına yönelik bir platform hâline getirmişti. Ancak 1880’ler boyunca torpidobotlar, çağın teknolojisini zorlayan tasarımlarıyla çok daha vurucu bir silaha dönüştü. Sadece birkaç Avrupa firmasının üstelenebileceği bu teknoloji harikalarının oluşturduğu tehdit potansiyeli ile birlikte, artık açık denizlerde de görev icra edebilecek düzeye erişmişti.

Torpidobotlar, sürat ve manevra yönünden kendilerinden daha hantal ve torpidolara karşı kırılğan olan muharebe gemilerini muharebe dışında bırakmaya yönelik tasarlanmışlardı ve deniz harp doktrinlerinin yeniden belirlenmesine yol açan devrimsel platformlardı. Özellikle barış zamanı yapılan manevralar sonucunda, torpidobotun sahillerin korunması ve esnek savunma için çok değerli bir unsur olduğu kanısı genel kabul görmüştü. Buna ek olarak ucuz maliyetli torpidobotların ağır silahlı ve pahalı muharebe gemilerini batırması düşüncesi, bu platformun etkinliğini donanmalar nazarında daha da güçlendirdi. Bu durum, torpidobotlardan müteşekkil filotillalar sayesinde muharebe gemileri tarafından düşman limanlarına, ikmal ve ticaret yollarına karşı icra edilen ablukanın da uygulanabilirliğinin sorgulanmasına da yol açmıştı.⁷⁴ Hiç şüphesiz, 20. yüzyılın başına kadar torpidobotlar ana muharebe gemisi formasyonuna göre düzenlenmiş donanmalar için ciddi bir endişe kaynağı oldu.

Bu hızlı değişimler ışığında geliştirilen torpidobotların karşısına “panzehir” niyetinde yeni bir platformun tasarlanması kaçınılmaz olmuştu. Buna bağlı

73 Lawrence Sondhaus, *Navies of Europe*, Routledge, New York, 2002, s.75; Bernard Brodie, *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*, Doruk Yayıncılık, İstanbul, 2011, s. 52-53.

74 Theodore Ropp, *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*, United States Naval Institute, Maryland, 1987, s. 112-115.

olarak, muharebe hattını, torpidobot gibi kıvrak ve tehlikeli platformlardan korumak için deniz kuvvetleri, torpidobotları saf dışı etme görevini üstlenecek, daha çok silahlandırılmış “muhripleri” (*torpedo boat destroyer*) geliştirmişti. Torpidobotların hücumlarına karşı muharebe hattını perdeleme ve onları atış menziline girmeden kendi toplarıyla imha etmeye yönelik olarak geliştirilen muhripler, zaman içerisinde donanma ihtiyaçları geliştikçe birçok farklı görevi üstlenen etkin bir platform hâline geldi. Dönemin en yüksek beygir gücü üreten ve nispeten hafif yapıdaki makineleriyle yüksek sürat ve hidrodinamik esaslarla tasarlanan gövdesiyle üstün manevra kabiliyetlerinin birleştirildiği muhipler, bu özellikleriyle düşman topları ve torpidoları için zor hedef durumundaydı.⁷⁵

Muhribin ilk örneği de yine İngiliz tezgâhlarında, 1885 yılında inşa edilen HMS *Swift* gemisiydi. Bu gemi ilk olarak torpidobot olarak sınıflandırıldı da 125 tonluk deplasmanı ile ondan çok daha ağır ve altı adet 47 mmlik (3-pounder) seri ateşli topları ve üç adet torpido tüpüyle de ateş gücü olarak çok daha iddialıydı. 1887 yılında İngiliz Kraliyet Bahriyesi çelikten imal edilmiş, 550 tonluk deplasmanı ile HMS *Swift*'ten çok daha büyük olan HMS *Rattlesnake* torpido gambotunu denize indirdi. 19 knot (yaklaşık 35 km/saat) süratıyla torpidobotlardan daha yavaş seyir etse de taşıdığı bir adet dört inçlik (101,6 mm.) ve altı adet 47 mmlik (3-pounder) seri ateşli toplarıyla torpidobotlara karşı önemli miktarda ateş gücünü elinde bulunduruyordu.⁷⁶

Muhripler, 19. yüzyılın sonundan 20. yüzyılın ortalarına kadar hafif zırhlı gövdesinin ve sınırlı seyir mesafesinin sebep olduğu dezavantajlar dışında muharebe filosunun çevresinde bir güvenlik çemberi oluşturarak filoyu küçük araçlardan (torpidobot, denizaltı gibi) koruma ve ticaret gemilerine refakat görevleri için ideal bir platform olarak kaldı. Neredeyse torpidobotların üstlendiği tüm görevleri yerine getiren ve ona göre çok daha güçlü bir platform olan muhriplere karşı da “torpido kruvazör” (*torpedo cruiser*) veya “hafif kruvazör” (*light cruiser*) geliştirildi.⁷⁷ Her bir yeniliğin karşısına başka bir yenilikle karşı gelmeye

75 David Lyon, “Underwater Warfare and the Torpedo Boat”, *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, Robert Gardiner (ed.), Conway Maritime Press, London, 1992, s. 137-139.

76 Spencer C. Tucker, *Handbook of 19th Century Naval Warfare*, Sutton Publishing Limited, Gloucestershire, 2000, s. 173.

77 Eric W. Osborne, *Destroyers: An Illustrated History of Their Impact*, ABC-CLIO Inc., California, 2005, s. 23-20.

dönüşen bu rekabet, dönemin silahlanma yarışının alevlenmesine kayda değer ölçüde katkı sağlamıştı.

Denizaltı

Denizaltının icadıyla ilgili kesin bir tarih bilinmemekle beraber denizin altına dalabilen araçların tasarımlarının 15. yüzyıla kadar uzandığı bilinen bir gerçektir. Mesela, 1465'te Konrad Kyeser, 1500 yılında Leonardo Da Vinci, 1578 yılında William Bourne, 1603 yılında Cornelius Van Drebbel, 1797 yılında Robert Fulton ve 1719'da Osmanlı tersane mimarı İbrahim Efendi⁷⁸ gibi araştırmacılar denizaltı gemisini, denizler altındaki yaşama karşı duyulan ve onu gözlemleme arzusuna bağlı kalarak geliştirmişlerdi. Ancak nerdeyse 19. yüzyıla kadar denizaltı gemisi deneysel bir araç olarak kalmış; gelişim rotasında oldukça ağır bir yol izlemişti.⁷⁹

19. yüzyılda denizaltının başarılı bir harp silahı olarak kullanılması Amerikan İç Savaşı koşullarında gerçekleşebilmişti.⁸⁰ O dönem savunmaya yönelik olan mayınların taarruza yönelik bir silaha dönüştürülmesi fikri, denizaltı gemisinin muharebelerde boy göstermesindeki en önemli saikler arasındaydı. Amerikan İç Savaşı boyunca her iki taraf da düşmanın direncini kırabilmek için torpidoyu hedefe taşıyacak küçük çaplı, insan gücü veya buhar tahrikiyle hareket eden ve denizaltıların ilk türleri sayılacak platformlarla bir dizi taarruz gerçekleştirdi. Bu girişimlerden en göze çarpanı, Güneylilerin, bir direğin ucuna takılı torpido

78 Seyid Vehbi Hüseyin'in Surnamesi'nde verilen bilgiye göre; 1720 yılında, Osmanlı İmparatorluğu'nda Sultan III. Ahmed'in 532 fakir çocuk ile birlikte oğulları Süleyman, Mehmet, Mustafa ve Beyazıt'ın sünnet şenliklerinin on üçüncü gününde, tersane mimarı İbrahim Efendi tarafından inşa edilen timsah şeklinde bir sandal boy göstermişti. Yazılanlara göre, sandal tersane koyundan çıkarak tersane bahçesinde Aynalıkavak Kasrı'nın önüne gelerek dalmış, bir müddet sonra Padişah'ın çocuklarıyla oturduğu otağın önünde suyun üzerine çıkmıştır. Timsah şeklindeki sandaldan sanki deniz üzerinde bir mutfakmış ve içinde zerde pilav pişiriliyormuş gibi, beş kişinin başlarında pilav zerde tepsileri ile beraber birer birer timsahın ağzında çıktığı da Seyid Vehbi'nin Surnamesi'nde kayıtlıdır, bkz. Vehbî, *Sûrnâme: Sultan Ahmet'in Düğün Kitabı*, (Haz.). M. Tulum, Kabalcı Yayınevi, İstanbul, 2008, s. 382. Bu olay, Türk denizaltıcılık tarihindeki ilk ve sonuncu başarılı olan dalış denemesi olarak tarih sahnesinde yerini almıştır. Raşit Metel, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1960, s. 1.

79 Evren Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2012, s. 10, 38.

80 Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki...*, s. 11-15.

(*spar torpedo-seren torpidosu*) ile silahlandırılmış CSS *Hunley* denizaltısıyla 17 Şubat 1864'de Charleston Limanı'nın 6 km açığında demirli vaziyetteki bulanık USS *Housatonic* uskurulu şalopasını⁸¹ batırarak yaptıkları başarılı taarruzdu. CSS *Hunley*, pruvasında mahmuz gibi bağlı serenin ucundaki patlayıcıyı USS *Haustonic* şalopasının sancak kık tarafına saplayarak patlatmıştı. Bombanın tetiğine bağlı ipin denizaltının geri hareketiyle (*tornistan*) aktif olmasının ardından infilak gerçekleşmişti.⁸² Tarihteki ilk denizaltı taarruzu olarak addedilen bu olay, torpidonun önemini tüm dünyaya duyurmuştu.

Denizaltının Amerikan İç Savaşı'nda başarılı sonuç elde etmesi, belli başlı denizci ülkelerin bu silahın geliştirmeye dönük ciddi bir rekabete tevessül etmesine yol açmıştı. Başta Fransa ve daha sonra ABD, Rusya ve İspanya da bu kervana katılarak kendi tasarladıkları denizaltılara caydırıcı bir askerî önem atfetmek için büyük çaba harcadı. Denizaltı tasarımları ve inşa süreci 19. yüzyılın sonlarına doğru giderek hız kazanmasıyla birlikte neredeyse günümüzdeki görünümüne yaklaştı. İngiltere'nin geleneksel deniz gücüne karşı bir "dalgakıran" oluşturması adına büyük ümit beslenen bu silahların, bir an evvel deniz harbinde iş görebilir seviyeye getirilmesi hedeflendiyse de hem tahrik sistemi hem de dalış kabiliyetleri açısından tatmin edici düzeyde olmadıkları kısa sürede anlaşılmıştı.⁸³

Gerçekten de birinci nesil olarak tabir edilen bu denizaltıların dalış kabiliyetleri dışında, sürat ve menzilleri de bir hayli düşüktü. Ayrıca gemilerdeki su altında seyir esnasında bir türlü çözilemeyen kronik denge sorunları da askerî uzmanlar tarafından bu gemilere yalnızca sahillerde kıyı savunması nevinde operasyonel yarıcapı dar olan taktik görevler biçilmesine yol açmıştı.

Ne var ki 20. yüzyılın başından itibaren denizaltılara uzun deneyimlerin sonunda su altında elektrik motorlu; su üstünde ise dizel tahrik sistemiyle düşman armadasını torpido gibi etkili bir silahla tehdit etmeye başlamıştı. Bu doğrultuda denizaltıya olan ihtiyacın daha çok artmasıyla birlikte denizci devletler, denizaltının boyutlarını büyütmeye, seyir ve silah sistemlerini de

81 Küçük yelkenli ve ambarsız gemilerden olup, iki direkli harp gemidir. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Basımevi, Ankara, 1988, s. 466; Nutkı, *a.g.e.*, s. 271.

82 Edward Horton, *The Illustrated History of the Submarine*, Sidgwick and Jackson Publishing, London, 1973, s. 28.

83 Vehbi Ziya Dümer, *Denizaltıcılık*, T.C. Askerî Deniz Matbaası, Ankara, 1944, s. 20
Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

nispeten iyileştirmeye çalışmıştı. Nihayetinde, Dünya Tarihi'nde vuku bulan ilk Topyekûn Savaş'ın önde gelen stratejisi olan “Yıpratma Prensibi”nin en önemli aracı hâline gelecek denizaltılar, mucitlerinin bile tasavvur edemediği bir yıkımın habercisi olacaktı.⁸⁴

84 Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki...*, s. 17.

2) ZIRHLI DEVRİ DENİZ HARP DOKTRİNLERİ

19. yüzyıl boyunca Endüstri Çağı'nın teknolojik getirileri, gemi sınıfları ve deniz taktikleri açısından da bir devrim niteliğindeydi. Ahşap pruva hattı kalyonlarının yerini çelik zırhlı muharebe gemilerinin almasıyla donanmalar, yeni tahrik sistemleriyle daha hızlı ve esnek, diğer tarafıyla çağdaş topraklar da daha öldürücü bir görünüme bürünmüştü. Bu durum diğer bir yanıyla stratejik ve taktik mülahazalarda da önemli değişikliklere yol açmıştı. Yelken dönemindeki pruva hattı kalyonlarının yelkenleri, forada altı aylık seyir yapma kapasitesindeyken buhar devrinde seyir yarıçapları dikkate değer miktarda kısalmıştı. Nitekim buhar dönemi yeni tip muharebe gemileri kömür gereksinimlerini karşılayacak denizasırsı üslere ihtiyaç duymaya başlamıştı. Bu durum, buhar gücüyle müteharrik donanmaların lojistik zincirini kısaltarak ciddi operasyonel zorlukları da beraberinde getirmişti. Artık denizlerde abluka gibi uzun erimli operasyonları icra etmek eskisine oranla çok daha zordu. Bunun yanında hızlı teknolojik ilerlemelerin getirdiği “kaos” ortamında denizci devletler, kendilerine en uygun deniz stratejisini geliştirmeye çabaladı.⁸⁵

Hiç şüphesiz 19. yüzyıl aynı zamanda deniz düşünürleri nazarında da altın bir çağı temsil etmekteydi. Yüzyıl boyunca seyrek ve kısa süreli meydana gelen

85 Palmer, *a.g.e.*, s. 210-214.

deniz muharebeleri, deniz subayları için de bu muharebelerdeki tecrübe ve değerlendirmelerini aktarabileceği uzun bir barış dönemini beraberinde getirmişti. Yeni teknoloji silahların ve buna bağlı taktik ve doktrinlerin sınındığı bu muharebelerin ekseriyetle sonuçsuz veya çelişkili oluşu, deniz düşünürlerine deniz gücünün hangi teorilere dayanması gerektiği fikri üzerinde yoğunlaşmalarını ilham etmişti.⁸⁶

Bu düşünürler içinde en önemli olanı ve günümüzde de hâlâ önemini koruyan Amerikalı deniz subayı Alfred Thayer Mahan (1840-1914)'dı. Kendisinin *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1782* adlı çağır açan kitabı, 1890 yılında basıldığında başta ABD olmak üzere İngiltere, Almanya ve hatta Japonya'da büyük yankı buldu.⁸⁷

İlginç bir şekilde, Mahan'ın 17. yüzyılın ortalarından 18. yüzyılın sonlarına kadar, Avrupa'daki Yelken Dönemi deniz muharebelerini anlatarak ileri sürdüğü doktrin ve tezlerin, Buhar Çağı'nda birçok ülkenin deniz stratejisinin şekillenmesinde yadsınamaz bir payı oldu. Alfred Thayer Mahan'ın deniz stratejisinin temel prensiplerini ortaya koyduğu eserinde deniz gücünün ulusal siyasetin önemli bir aracı olduğu fikriyatıyla, Amiral Tirpitz döneminde Almanya'nın modern bir donanma kurulması aşamasında temel nazariye olmasıyla kalmamış; aynı zamanda Japon İmparatorluk Bahriyesi'nin kendi donanmasını geliştirme çabalarına da hatırı sayılır bir katkı sağlamıştı.⁸⁸

Amiral Mahan'ın tarihî çalışmaları ve ortaya attığı deniz gücüne yönelik öğretileri, muharebe filosu taraftarlarına da kendi görüşlerini destekleyen önemli tezler sundu. Harp filoların tek bir noktada toplanması ve bu surette düşmanı kesin sonuçlu muharebede imha etmeye yönelik taarruzî harekât fikri; Manş Denizi, Cebelitarık Boğazı gibi dar denizlerin (*narrow waters*) kontrolü, diğer taraftan deniz gücü ile sömürgeler arasındaki bağı sağlayan üslerin korunması prensibi ve birincisınıf ana muharebe gemilerinden müteşekkil filoların deniz egemenliği (*sea power*) için hayati önem arz etmesi düşüncesi Lawrence Sondhaus'un deyişiyle "Muharebe Gemisi Rönesansı"nın coşkusu daha da arttırarak Emperyalizm Çağı'nda deniz yayılmacılığının alevlendirilmesinde belirleyici

86 Palmer, s. 215.

87 Margaret T. Sprout, "MAHAN: Deniz Gücü Vaizi", *Modern Stratejinin Ustaları*, (ed.). Edward Mead Earle, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003, s. 539.

88 Rolf Hubson, *Imperialism at Sea: Naval Strategic Thought, The Ideology of Sea Power and Tirpitz Plan, 1875-1914*, Brill Academic Publishers Inc., Boston, 2002, s. 82-83.

bir etkiye sahip olmuştu.⁸⁹

Mamafih Mahan, deniz harbinin genel prensiplerini anlamak için en öğretici yollardan birinin geçmişin deniz tarihinin incelemesi olduğunu iddia etmekteydi. Ona göre, geçmişe dönük askerî tarihin etüdü gelecekteki muharebelerin ustalıklı yönetilmesi için elzem bir durumdu. Nitekim Buharlı Dönemi deniz kuvvetleri henüz kesin öğretiler için atıfta bulunabilecek bir tarihe sahip olmadığı için Yelken Devri'ndeki deniz muharebelerinden edinilen uzun erimli tecrübeyi incelemek, 19. yüzyılın modern askerî uygulamaları için de önemli dersler sağlayabilirdi.⁹⁰

Mahan'a göre, Kürek Devri kadirgaları ile yelkenli gemilerin, buharlı gemilere benzer ortak karakteristik yönleri bulunsun da bunu gereğinden fazla abartma eğilimi vardı. Mesela, kadirgalar ile buharlı gemilerin rüzgârdan bağımsız bir tahrik gücüne sahip olması, gemilerinde denizde harekettten sakıt kalmaması anlamında ortak bir benzerlik olarak telakki edilse de, kadirgaların insan gücü ile idamesinin ortaya koyduğu sınırlılıklar (menzil, sürat) buharlı gemilerle kıyaslanmayacak düzeyde bir farklılığı da vurgulamaktaydı. Yelkenli gemilerle buharlı gemiler arasındaki ortaklıklar ise düşmana uzak mesafeden hasar verme gücü, uzun süreli idame edilebilen manevra kabiliyeti ve mürettebatın büyük çoğunluğunun kürek yerine taarruzî silahlara tahsis edilebilmesiydi. Buharlı gemilerle ayrılan noktaysa rüzgârın yelkenli gemilere hangi mevkiye doğru tertiplenmesi gerektiğini tahakküm etmesi ve bu doğrultuda rüzgârın operatif ve taktik düzeydeki ortaya çıkardığı sorunlardı.

Mahan, her fırsatta deniz harbinin kendine has prensipleri olduğunu savunmuştu. Zaman içerisinde silahlar ve buna mukabil muharebe şartlarında değişiklikler vuku bulsa da bunlar, sadece ölçü derecesindeki farklılıklara gönderme yapmaktaydı. Oysaki askerî tarihin bütün deniz mücadelesini kapsayan temel stratejik prensipler hiçbir şart altında değişmeyecekti.⁹¹

Deniz gücünün bir ülkenin kaderinde anahtar role sahip olduğunu düşünen Mahan, strateji ile taktik arasında kesin bir çizgi de koymaktaydı. Ona göre deniz stratejisi, bir ülkenin kıtada veya adada konumlanması gibi bazı doğa şartları dışında, deniz kuvvetleleri ile ilgili millî siyasetlere, deniz ticaretine ve denizaşırı üslure bağlıydı. Öte yandan deniz taktiği, muharebe başladıktan

89 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 106.

90 Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Cosimo Books, New York, 2007, s. 3.

91 Mahan, *a.g.e.*, s. 6-8.

sonraki harekâtlarla ilgili bir anlamda silah kullanma sanatıydı. Bu minvalde, deniz stratejisi kalıcıydı; taktik ise teknolojik gelişmelere paralel olarak dönüşüm geçiren silahların değişimine açıktı.⁹²

Hakikaten de 19. yüzyıl, artan teknolojik değişimlerin ışığında deniz gücünün önemine büyük güç olabilme yolunda dikkate değer gelişmelere sahne oldu. Hiç şüphesiz Alfred Thayer Mahan'ın deniz gücüne dönük öğretileri, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin stratejik ve taktik revizyonunda ve ABD'nin 20. yüzyılın başında büyük bir muharebe filosuna sahip olması ve arkasından dünya gücü olarak ortaya çıkmasındaki en önemli dayanağını teşkil ediyordu.

Ancak çok geçmeden, 19. yüzyılın ikinci yarısında sanayi çağıının yeni silahlarının ilk kez denendiği deniz muharebeleri neticesinde Avrupa'da deniz harp doktrinine ilişkin farklı ekoller de ortaya atılmıştı. Bunlardan en önemlisi 1880'lerin başında İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin denizlerdeki üstünlüğüne bir tepki olarak ortaya çıkmış olan "Jeune École" ya da diğer bir tabirle "Yeni Yöntem" dir.⁹³

Bu "Yeni Yöntem" ile birlikte 1870'lerde demir zırhlı muharebe gemilerinin etkinliğinin sorgulandığı belirsizlik dönemi (*The Era of Uncertainty*), Fransız Amiral Théophile Aube'nin kendi stratejisini geliştireceği bir zemin ortaya koymuştu. Ancak bu ekolün öğretilerinin geçmişi Baron Louis-Antoine-Richild Grivel'in 1869'da yayımlanan *Denizcilik Harbi* (*De la Guerre Maritime*) adlı eseriydi. Eserinde Fransa'nın tarih boyunca tecrübe ettiği büyük deniz harplerine atıfta bulunan Baron Grivel, İngiltere karşısında daha düşük düzeyde kalan donanmalara örnek teşkil edecek prensipleri savunmaktaydı. Jeune École'ün de teorik çerçevesini oluşturan bu fikirlerin başında; kruvazörle icra edilecek ticaret harbiyle (*commercial warfare*) ulaştırma hatlarına darbe indirmek suretiyle uzun vadede düşmana diz çöktürülmesi öngörülmüyordu.⁹⁴

Baron Grivel'in fikirlerinden de önemli ölçüde ilham alan ve bunları günün şartlarına göre revize eden Amiral Théophile Aube, Jeune École stratejisinin teorik altyapısını, endüstri çağıının yeni silahlarından olan torpidobot, torpido ve kruvazörün kullanımına yönelik pratikler üzerine inşa etmişti. Bir yönüyle Théophile Aube'nin demir zırhlı muharebe gemilerinin etkinliğini küçümsemesi

92 Sprout, "Mahan: Deniz Gücü Vaizi"..., s. 543.

93 Theodor Ropp, "Kitada Çıkan Deniz Gücü Doktrinleri", *Modern Stratejinin Ustaları*, (Ed.). Edward Mead Earle, İstanbul: Kitap Yayınevi, s. 571.

94 Arne Roksund, *The Jeune École: The Strategy of the Weak*, IDC Publisher, Leiden, 2007, s. 8.

ve yerine torpidobot ve açık deniz ticaret gemilerinden oluşan filotillalara önem vermesi, İngiltere'nin kurmuş olduğu sömürge ve deniz tekeline yıkıma yönelik "anti-İngiliz" bir ekolün ortaya konulmasına ön ayak olmuştur.⁹⁵

Aube'ye göre torpido ve mayının ortaya çıkmasıyla birlikte muharebe gemilerinin saltanatı sona ermiş ve böylelikle bu gemiler tarafından icra edilen geleneksel abluka prensibi de sürdürebilirliğini kaybetmişti. Amiral Aube'nin diğer stratejik düşünürlere göre en büyük avantajı, 1886 yılından sonra Denizcilik Bakanı olmasıyla kendisine ait radikal fikirlerin pratiğe dökme fırsatına erişmesiydi. Bakan olduktan sonraki ilk işi ise yürürlükte olan muharebe gemisi inşa programını askıya alarak onun yerine çok sayıda torpidobot, hızlı kruvazör ve denizaltılardan mürekkep yeni bir donanma programına girişmek olmuştur.⁹⁶

Metaforik olarak yeni bir anlayışı temsil eden Jeune École stratejisinin temeli, yetenekli ve daha büyük savaş gemisi filosu ile mücadele için iyi donanımlı, küçük birimlerin savunmaya yönelik kullanılması görüşüne dayanıyordu. Her iki tarafı keskin bir bıçağı andıracak şekilde bir tarafıyla torpidobot filotillalarıyla kıyıların düşman muharebe gemilerine karşı savunulmasına ilişkin prensip ön plana çıkarılırken diğer tarafıyla da rakibinin yumuşak karnı sayılan açık deniz ticaret filolarına karşı "ticaret harbi" (*Guerre de Course / Commerce Raiding*) yöntemiyle İngiltere'nin kolonyal gücünü dize getirmek amaçlanıyordu.⁹⁷

İngiliz endüstrisi ve ekonomisinin deniz aşırı hammadde ve ikmal maddelerine bağımlı olması, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin gözünde ulaştırma hatlarının güvenliğini birincil öncelik hâline getirmişti. Diğer taraftan ticaret harbi fikri Jeune École Stratejisi'yle ortaya atılan bir yaklaşımdan öte yelken devrinden beri, genellikle daha güçsüz olan tarafın, rakibini iktisadi alanda darboğaza sokmak ve ulaştırma yollarını felç etmek için savunmasız ticaret gemilerine karşı müracaat ettiği bir akın harekâtıydı.⁹⁸ Bu doktrin, Fransızların deniz muharebelerini kara muharebelerinin bir parçası olarak kabul etmeleri ve anakarada pahalıya mal olan savaşlara girişmeleri, denizlerde korsanlık gibi daha asimetrik yaklaşımları benimsemelerine yol açmıştı. Diğer bir yönüyle de ticaret harbinin idamesinin ucuza mal olmasına karşılık, İngiltere'nin en önemli güç ve zenginlik kaynağı

95 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 110.

96 Richard Hill, *War at Sea in Ironclad Age*, Cassel Publishing, London, 2000, s. 94-95.

97 Roksund, a.g.e., s. 8.

98 Lawrence Sondhaus, *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918: Navalism, Industrial Development and The Politics of Dualism*, Library of Congress Publishing, Washington, 1994, s. 95.

olan deniz ticaretini yok etme fikri iktisadi yönden de elverişli bir taarruz yöntemi idi.⁹⁹ Yelken döneminde başarısız olan ticaret harbi fikri, 19. yüzyıldaki torpidobot gibi hızlı ve caydırıcı bir platform ile muharebe gemisinin etkinliğini tehdit eden ilk kısa menzilli silah olan torpidonun evliliğiyle eskiye nazaran çok daha mantıklı bir seçenek hâline gelmişti.

Jeune École üyeleri, torpidonun kullanıldığı ve muharip etkisinin kanıtlandığı birçok muharebeyi yakından takip etmeleri sonucunda, ucuz maliyetli torpidobotlardan müteşekkil filotillaların, oldukça pahalıya mal olan ve torpidoya karşı bir hayli kırılğan muharebe gemilerinden çok daha caydırıcı olabileceğini kavramıştı. Torpidobotlar ve açık deniz ticaret gemilerine karşı kruvazörlerden müteşekkil filotillalara, muharebe filosundan daha çok önem veren Jeune École “zayıfa utanmadan taarruz et, güçlüden utanmadan kaç” şeklindeki radikal söylemiyle tüm dünyada büyük ilgi uyandırdı ve İngiltere dışında pek çok taraftar buldu. Yeni teknoloji muharebe gemilerine büyük yatırımlar yapacak iktisadi ve sınai kapasitesi olmayan devletler, zırhlıların yarı fiyatına daha fazla sayıda torpidobot inşa edilmesi ve bu sayede yüksek maliyetli düşman zırhlılarının etkisiz hâle getirilmesi düşüncesini tereddütsüz benimsedi. Başta Fransa olmak üzere ABD, Avusturya-Macaristan, Rusya, İtalya ve Osmanlı Devleti’nde torpedo ve onu atabilecek platformlara karşı o kadar büyük bir ilgi oluştu ki bu ülkeler, muharebe gemisi inşa veya sipariş etmekten kısa bir süre de olsa vazgeçtiler.¹⁰⁰

İlginç bir şekilde 1887, deniz harp tarihine “hiçbir devletin zırhlı muharebe gemisi inşasına girişmediği tek yıl” olarak girdi. Artık dönemin deniz teorisyenleri taarruza dönük deniz gücünün zayıflamakta olduğunu ve ablukaya dayalı bir deniz gücünün varlığını sürdürmesinin olanaksız olduğunu kabul etmek zorunda kaldı. Jeune École’ün, sahil savunma ile kruvazörlerden oluşan teorisi 20 yıldan fazla bir süre boyunca önemini korudu. Nitekim modern deniz savaşları çağının başlangıcı sayılan 1890’lar, teknolojik gelişmelerin ışığında ortaya çıkan Jeune École Stratejisi’nin de ironik bir şekilde aynı sebepten ötürü düşüşe geçtiği yıllar oldu. Fransız firması Belleville’in geliştirdiği su tüplü kazan teknolojisinin, muharebe gemilerinde uygulanmasıyla Jeune École’ün torpidobot ve denizaltılarla üstünlük sağladığı hantal gemilere dikkate değer bir sürat avantajı kazandırdı. Yeni tip kazanlar sayesinde sürat ve manevra kabiliyetine kavuşan muharebe

99 Sprout, “Mahan: Deniz Gücü Vaizi”..., s. 558.

100 Ropp, “Kıtada Çıkan Deniz Gücü Doktrinleri”..., s. 572-575.

gemileri, torpido ağları, elektrikli ışıldaklar ve orta kalibreli seri ateşli toplar¹⁰¹ sayesinde torpidobotlardan gelebilecek taarruzlara karşı önemli bir manevra ve taktik üstünlük elde etmişti.¹⁰² Lawrance Sondhaus'un "Fransız Jeune École'ün ölümüne katkıda bulunan teknolojiler" olarak tasvir ettiği birçok gelişmenin menşeinin de Fransız olması dikkate değerdı. Fransız yapımı dumansız barut ve zırh delici çelik mermiler sayesinde büyük toplara sahip muharebe gemileri ana vurucu güç olarak esas kabul edilip yeniden popüler olmasını sağladı.¹⁰³

Jeune École'ün çöküşüyle ilgili Richard Hill'de Aube'nin teorilerinin pratiğe dökülmesinde dönemin denizcilik teknolojinin yeterli olmadığına kanaat getirmekteydi. Ona göre dönemin torpidobotlarının muharebe kabiliyeti sadece kıyı savunması icra edebilecek görevlere uygundu ve açık denizde düşman filosuna tehdit oluşturmaktan uzaktı. Aynı şekilde, Jeune École'ün bir hayli bel bağladığı denizaltıların hem su altında hem de satıhta seyir edebilecek güvenilir ve etkili bir tahrik sisteminden yoksun olması da bir diğer nedendi. Elbette Amiral Aube'nin Deniz Bakanı olarak sadece 18 ay hizmet vermesi ve ardından halefinin geleneksel muharebe gemisi ekolünü (*La Grande Guerre*) savunması da Jeune École'ün kan kaybetmesinde büyük ölçüde etkili oldu.¹⁰⁴

101 Eski model 5 inçlik (orta kalibreli) Armstrong topu 40 saniyede sadece bir atış yapabiliyordu.

Diğer taraftan yeni tip 4,7 inçlik (12 cm) seri ateşli top ise dakikada 15 atış gibi rekor düzeyde ateş gücü sağlayabiliyordu. Sondhaus, *Navies of Europe...*, s.156; Gövül, *a.g.e.*, s. 32.

102 Evren Mercan, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyum Bildirileri*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2014, s. 100, 110.

103 Sondhaus, "Deniz Gücü ve Deniz Savaşları"..., s. 192.

104 Hill, *a.g.e.*, s. 95.

BİRİNCİ BÖLÜM

II. ABDÜLHAMİD DÖNEMİ DONANMA STRATEJİSİ

1) ABDÜLAZİZ DÖNEMİ'NDEN DEVRALINAN MİRAS

“Gerçeği daha güçlü olarak vurgulamak için, tarih hem stratejik çalışmaları tavsiye eder, hem de savaş prensiplerini ortaya koyduğu gerçeklerle resmeder.”¹

“Hâlihazırda donanmamızı oluşturan muhtelif gemiler arasında torpidobotlar, en nazik ve gerektiğinde en önemli işleri görebilecek bir önem içerirler. Geçmişteki deniz savaşlarının ve şimdiki teknik yeniliklerin torpidobotlar hakkında verdiği karar ve düşünce ile gelecekteki deniz savaşları için bu küçük gemilerin önemi henüz kaybolmamıştır.”²

19. yüzyıl boyunca süregelen emperyalizm yılları, baş döndürücü bir hızla gelişen askerî deniz teknolojilerindeki devrime tanıklık etmişti. Bu dönemde teknolojik gelişmelere uyum sağlamaya çalışmak, birçok devlet için göğüs gerilmesi gereken iktisadi, sınai, askerî ve hatta siyasi nitelikte, kendi kapasitelerini zorlayan girişimlerde bulunmasını zorunlu kılmıştı. Özellikle demir zırh döneminde gelişmeleri takip etmek, tamamen mali güce ve teknik bilgiye dayanmaktaydı. Bu minvalde Osmanlı Devleti de yüzyılın ikinci yarısında tersane ve donanmanın tanzim ve islahına yönelik bir dizi modernizasyon faaliyetiyle başladı; ancak demir zırh döneminde mali ve siyasi istikrarsızlıklardan dolayı yeni teknolojiye uyum sağlama imkânını bulamamıştı.

1 Alfred T. Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, Cosimo Books, New York, 2007, s. 13.

2 Hasan Râmi Paşa, *Hatırat: Büyük Facia-Büyük Dram 1897 Osmanlı- Yunan Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın Durumu*, Çev. Cahit Kayra, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2011, s. 49.

Bilhassa Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde, donanmanın modernizasyonu için Avrupa'dan sağlanacak teknoloji transferi için en mühim problem, gemi inşa ve teknoloji ile ilgili yatırımları karşılayacak iktisadi kaynakların teminindeki zorluklar ve Bahriye'nin 19. yüzyıl boyunca kronik sorunu olan teknik personelin kifayetsizliği olacaktı.³

*

Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, endüstriyel devrimin ilk geniş çaplı çarpışmalarından biri olan Kırım Savaşı'ndan sonra yeni bir donanmaya ihtiyacın hasıl olduğunu kavramış ve bu suretle Avrupa'daki buhar makineleriyle mücehhez zırhlı gemilerin teşkilini de yakından takip etmişti.⁴ Bir tarafıyla deniz savaşlarını etkileyecek düzeydeki hızlı teknolojik değişimlerin vuku bulduğu Kırım Savaşı, demir zırh ile kaplı gemilere sahip olmanın zorunluluğu ve makro seviyede deniz kuvvetlerinin savaşın gidişatını değiştirmekteki stratejik rolü, Osmanlı ileri gelenlerini tarihteki en büyük donanma atılımına sevk etmişti.⁵

Sultan Abdülaziz'in donanma atılımını teşkil eden programın içeriğinde, yabancı tersanelerden zırhlı alımı dışında Osmanlı Bahriye Teşkilatı'na kurumsal bir görünüm kazandırma çabası da vardı. Bunun için Osmanlı Donanması'nın İngiliz usulüne göre ıslah edilmesi, Bahriye zabitan ve neferlerinin bu usule göre yeniden tertiplendirilmesi ve ayrıca çağın ana vurucu gücü olarak telakki edilen zırhlıların yabancı tersanelerden tedariği, Sultan Abdülaziz'in öncelikleriydi.⁶ İngiltere'nin ortaya koyduğu "güçlü donanma imajı" örneği, Osmanlı Bahriyesi'nin teşkilî için de temel parametre olmuştur. İlk düzenleme, 1840'da kurulan Bahriye Meclisi'nin, Bahriye Nizam ve Bahriye Levazım kısımlarına ayırarak daha işlevsel bir yapıya kavuşturulması yönündeydi. Üst düzey Bahriye amiral ve subaylarından mürekkep bir nevi "Amirallik Konseyi" görünümündeki bu meclis, denizcilik ile ilgili yeniliklerin takip edilmesinde önemli bir role sahipti. Bahriye Meclisi'nin yeniden

3 Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCI-CA), 1995, s.16.

4 M. Yakup Bektaş, *The British Technological Crusade to Post-Crimean Turkey: Electric Telegraphy, Railways, Naval Shipbuilding and Armament Technologies*, University of Kent, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Canterbury 1995, s. 137, 195.

5 Emir Yener, "Osmanlı Donanmasında Buhar ve Zırhlı Devrimi 1830-1876", *Toplumsal Tarih*, Sayı. 198, Haziran 2010, s. 58.

6 BOA, İ.DH. 595/41406.

yapılandırılması, donanma modernizasyonu için kilit önemi haizdi. Bundan daha önemli olarak 1867 yılında 500 yıllık Kaptan Paşalık müessesesi lağvedilerek yerine İngiliz örneğine benzer şekilde Bahriye Nezareti kurulmasıyla Kaptan-ı Derya üzerinden mali, idari ve askerî sorumluluklar alınarak memuriyetlere bölünmesi sağlanmıştı.⁷ Aynı zamanda Avrupa'daki denizcilik alanındaki gelişmelerin takip edilmesi, yeni teknoloji silah ve teçhizatın tedarigi ve etkin bir şekilde kullanılması için Bahriye Meclisi bünyesinde bir "İslahat-ı Bahriye Komisyonu"⁸ kurulması girişimi bilinçli bir çabanın ürünüydü.⁹

Benzer bir şekilde, farklı uzmanlık alanlarının gerektirdiği konularda o konuya uygun kişi ve kurumların bulunduğu geçici komisyonların da kurulması vakiydi. Örneğin, birçok devlet tarafından tedarik edilmekte olan deniz lağım-cılarından Osmanlı Donanması'na alınması için Tersane, Tophane ve Erkân-ı Harbiye subaylarından müteşekkil bir komisyon kurulması kararlaştırılmış ve bu komisyonu desteklemek maksadıyla Tophane Müşiriyeti, Seraskerlik ve Bahriye Nezareti'nin işbirliği içinde olması önerilmişti.¹⁰

Gerçekten de Sultan Abdülaziz ve Bahriye Nezareti, dünyadaki tüm deniz kuvvetlerini etkileyen olağandışı ve hızlı teknolojik değişimlerin devletin askerî potansiyeline hatırı sayılır katkılar sunduğunu fark etmişlerdi. Öyle ki Sultan Abdülaziz, 1867 yılında gerçekleşen Avrupa seyahatinde, İngiliz Kraliyet Donanması'nın zırhlı gemilerinden etkilenmesinden çok daha önce, 1864 yılında donanma modernizasyonun belkemiğini oluşturacak geniş ölçekli bir zırhlı programı yürürlüğe sokarak Avrupa gemi inşa firmalarıyla zırhlı gemi alımına yönelik mukavele imzalanması ve buna mukabil taksitler hâlinde ödeme yapılmasına yönelik girişimlerde bulunmuştu.¹¹ Bunun yanında altı subayın eğitim için Londra'ya gönderilmesi ve eğitim sonunda bu subayların sağ kolağası rütbesiyle envantere alınacak zırhlılarda istihdam edilmesi de sağlanmıştı. Bu subayların Londra'daki eğitim süresince "kaide-i müsademe, manevra, filo tertibi ve Armstrong toplarının suret-i istimali" gibi donanma idaresi için önem arz eden konular hakkında üç adet kitap yazması ve bu konuda donanma zabitan ve

7 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu 1789-1867*, TTK Basımevi, Ankara, 2001, s. 316-317, 327.

8 Bahriye Komisyonu'nun teşkili hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Gencer, *a.g.e.*, s. 330.

9 BOA, MKT. MHM. 438/35.

10 BOA, MKT. MHM. 446/42.

11 BOA, MKT. MHM. 273/46-269/67.

efradına eğitim verecek kabiliyete erişmesi, Sultan Abdülaziz nezdinde donanma modernizasyonunun bir diğer ayağını teşkil etmekteydi.¹²

Mevcut girişimler, yalnız Sultan nazarında değil Meclis-i Mahsûs-ı Vükela bünyesinde yapılan tartışmalarda da gündeme gelmekte; deniz gücüne sahip devletler arasında bir yer edinmenin önemine ve çağın gerekliliklerine cevap verebilecek bir donanmaya sahip olunması için hazine den gereken ödeneğin aktarılmasına vurgu yapılıyordu. Bu ödeneğin, eldeki gemilerin “Düvel-i Bahriyelerin” gerisinde kaldığından dolayı gerekli tadilleri için de kullanılması söz konusu olduğu, bahsi geçen tartışmanın bir diğer maddesiydi.¹³

Bu yüzden gerekli ödeneklerin sağlanmasıyla birlikte Osmanlı zırhlı donanma programının fizibilite aşamasına geçilmiş ve vakit kaybedilmeden bu süreci yürütecek Hüseyin Avni Paşa öncülüğünde Kaptan-ı Derya Ateş Mehmet Paşa ve Şura-yı Bahriye Reisi Besim Paşa’dan müteşekkil bir Bahriye heyeti oluşturulmuştu. Heyetin belirlediği plan doğrultusunda ilk siparişler, ağırlıklı İngiltere’deki gemi inşa sektörünün lokomotifleri sayılan Robert Napier & Sons Co. ve Thames Iron Works firmalarından ve daha sonra Fransa’daki La Seyne tezgâhlarından verilmişti.¹⁴

Avrupa’daki zırhlı batarya fırkateynlerinin (*broadside ironclads*) neredeyse benzeri ve dönemin en çağdaş gemileri sayılan 6.400 tonluk Osmaniye Sınıfı dört adet zırhlı fırkateyn (*Osmaniye, Mahmudiye, Aziziye ve Orhaniye*), Osmanlı Bahriyesi’nin ilk zırhlı gemileri oldu. Londra’daki Napier & Sons Co. Firması’ndan ısmarlanan bu gemiler, 4 inç (10,1 cm) kalınlığında dövme demir kuşak zırha sahipti ve 900 beygir kuvvetindeki makineleriyle 13,5 knot (25 km/saat) sürata erişebilmekteydi. Osmaniye Sınıfı zırhlılarda, 150 librelilik 14 adet top, ambara; daha ağır olan 300 librelilik iki adet top da güverte üzerinde barbet içine yerleştirilmişti.¹⁵

İlk siparişlerin ardından, 7 Mart 1869 tarihinde Sultan Abdülaziz, İngiliz tezgâhlarına zırhlı korvetlerden müteşekkil ikinci parti zırhlı siparişi için onay

12 DMA, MKT. 139/9A.

13 BOA, İ.MMS. 25/1082.

14 Fevzi Kurtoglu, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, s. 59.

15 Quintin Barry, *War in the East: A Military History of the Russo-Turkish War 1877-78*, Helion&Company Ltd., West Midlands, 2001, s. 97; Kurtoglu, *a.g.e.*, s. 59.

vermişti.¹⁶ Deplasmanı 2.400 ton olan *Anvillah* ve *Muin-i Zafer* adlı iki zırhlı korvet için gereken sekiz adet 250 librelik (9 inç) ağızdan dolma, yivli toplar, bedeli Bahriye Nezareti tarafından karşılanmak suretiyle Armstrong Firması'ndan temin edilmişti.¹⁷ Siparişi verilen korvetlerin, zırhlı fırkateynlere nazaran daha cılız bir zırh koruması mevcuttu. Gemilerin zırh kuşakları 7 cm, batarya kısımları ise 15 cm kalınlığında dövme demir zırh ile korunmaktaydı. Bir yıl sonra tekrar İngiltere'den 2.800 tonluk, kuşak ve bataryaları 23 cm (9 inç) kalınlığında zırha sahip *Feth-i Bülend* korveti sipariş edildi. Bu korvetle aynı özelliklere sahip olan ve 1874 yılında denize indirilen *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korveti, Tersane-i Âmir e bünyesinde inşa edilen ilk zırhlı gemiydi.¹⁸

Sultan Abdülaziz'in zırhlı programının üçüncü ve son safhası kapsamında, 1874 yılında, İngiltere'deki Thames Iron Works Firması'ndan *Mesudiye*, bir yıl sonra da *Memduhiye* zırhlı fırkateynleriyle ilave olarak İngiliz Samuda & Son Firması'ndan 4.870 tonluk *Peyk-i Şeref* ve *Burc-ı Zafer* adlı iki zırhlı korvet¹⁹ sipariş edildi.²⁰ İleride donanmanın göz bebeği kabul edilecek olan *Mesudiye* zırhlısının inşası bitene kadar ödemelerinin Sadaret tarafından titizlikle takip edilmesi ve inşa edilen zırhlı gemilerle ilgili gelişmelerin aylık raporlar hâlinde bildirilmesi, Osmanlı Bahriyesi gözünde geminin önemine işaret etmekteydi.²¹ Gerçekten de *Mesudiye*, İngiltere'nin en önemli gemi inşa mühendisi Sir Edward Reed tarafından tasarlanan ve o zamana kadar yapılmış en büyük merkez bataryalı (*central-battery ironclad*) zırhlı fırkateyndi. 9.120 tonluk deplasmanı, 12 adet 400 librelik merkez hattındaki bataryaları dışında güvertesinde barbet içinde iki adet 150 librelik Armstrong topu ve 12 inçlik kalınlığında kuşak dövme demir zırhıyla döneminin en güçlü zırhlısıydı.²²

İngiltere'ye yapılan ilk parti zırhlı siparişinin ardından 1867 yılında Fransa'nın La Sayne tezgâhlarında inşa edilen *Asar-ı Tevfik* barbet bataryalı zırhlı fırkateyni (*barbette battery ironclad*) de donanmaya katıldı. Gemi, ilk olarak *İbrahimiye* ismi altında Mısır Hıdivi tarafından ısmarlanmış; ancak İngiltere'nin müdahalesi

16 BOA, İ.HR. 236/13966.

17 BOA, MKT. MHM. 433/21.

18 Kurtoglu, s. 60; Langensiepen ve Gülcryüz, s.138; Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 90.

19 Tedarik edilen korvetlerin teknik malumatları için bk.z. Kurtoglu, *a.g.e.*, s. 61.

20 BOA, HR. SFR.3. 194/38.

21 BOA, MKT. MHM. 478/30; BOA, HR. SFR.3. 194/38

22 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 123.

sonucu Osmanlı Bahriyesi'ne devredilmişti. 4.787 tonluk *Asar-ı Tevfik*, 15 cm (6 inç) kalınlığında demir zırhla mücehhezdi ve barbetteki altı adet 250 librelik topa ilave olarak güvertesinde iki adet 200 librelik topa sahipti.²³ Mısır Hıdivi İsmail Paşa tarafından Fransız tezgâhlarından sipariş edilen 2.047 tonluk deplasman ve 6 inçlik kuşak zırha sahip *Asar-ı Şevket* ve *Necm-i Şevket* zırhlı korvetleri dışında *Hifz-ı Rahman* ve *Lütf-i Celil* adında iki adet taretli monitör (*turret ship*) de Osmanlı Bahriyesi'nin teşebbüsleri²⁴ sonucu envantere dâhil edilmişti. Ayrıca Tuna Filosu'nu desteklemek üzere Fransa'dan 408 tonluk, 3 inçlik kuşak korumaya sahip beş adet Feth-ül İslam Sınıfı zırhlı gambot da ısmarlandı.²⁵

Sultan Abdülaziz'in donanma programındaki zırhlı tedarığı sadece İngiltere ve Fransa'dan gerçekleşmemiş ayrıca Avusturya'nın Trieste şehrinde bulunan Stabilimento Tecnico Triestino Firması'ndan da 1870 yılında, daha sonra *İclaliye* adını alacak zırhlı korvetin siparişi verilmişti.²⁶ Deplasmanı 2266 ton olan korvetin kuşak zırhı 6 inç, güverte zırhı ise 4,5 inç kalınlığındaydı. *İclaliye* tabyada konuşlandırılmış dört adet 9 inçlik ağızdan dolma Krupp topu dışında güvertede barbet içinde bir adet 6 inçlik topa sahipti.²⁷

Aslında bütün bu gelişmeler, başta Sultan Abdülaziz olmak üzere Osmanlı Bahriye Nezareti'nin, Balkan Devletleri ve Yunanistan'ın²⁸ deniz gücü oluşturma çabaları ve Rusya'nın büyük bir zırhlı donanma kurma²⁹ teşebbüslerine

23 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 138

24 Bu teşebbüslerden biri Osmanlı Bahriyesi'nin, Hıdiv İsmail Paşa tarafından Fransa ve Avusturya'ya sipariş edilen zırhlı gemilerin inşa sürecini yakından takip edebilmek için Hasan ve İsmail beyleri gözlemci olarak görevlendirmesidir. Bkz. BOA, HR. SYS. 943/1.

25 Kurtoğlu, *a.g.e.*, s. 60.

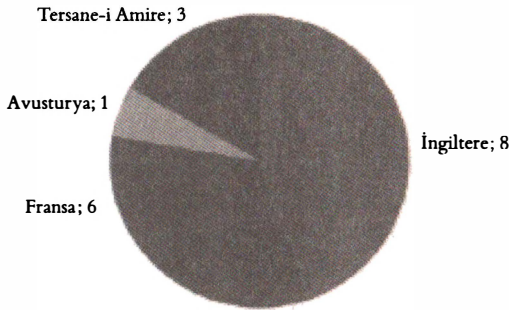
26 Jack Greene ve Alessandro Massignani, *Ironclads At War: The Origin And Development Of The Armored Battleship*, Da Capo Press, Boston, 1998, s. 358.

27 Şakir Batmaz, II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması, Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erciyes 2002, s. 201.

28 Yunan Bahriyesi'nin, ilk zırhlısı olan 1.770 tonluk kazamatlı *Basileos Georgios* 1865 yılında İngiltere'nin Thames Iron Works Firması'na ısmarlandı. Daha sonra Avusturya'nın Stabilimento Tecnico Triestino Firması'na *Basilissa Olga* adında 2.030 tonluk zırhlı korvetin siparişi verildi. Daha ayrıntılı bilgi ve diğer donanmaların siparişleri için bkz. Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 73-107.

29 Rus İmparatorluk Bahriyesi (*Imperial Russian Navy*) 1853 ile 1860 arasında yelkenden buhar dönemine geçiş sağlamış; Paris Antlaşması'nın gereği olarak Karadeniz'de bir tehdit oluşturan gemi inşa faaliyeti olmasa da Archangel, Kronstadt ve St. Petersburg tersanelerinde yoğun gemi inşa faaliyetine girişmişti. Bunun yanında birçok yabancı gemi inşa mühendisi ve teknikeri de mevcut tersanelerin modernleştirilmesi amacıyla görevlendirildi. Rus

karşı İngiliz modelini esas alan ve askerî gücün kesin göstergeleri olan zırhlılara toplam savunma bütçesinden hatırı sayılır bir meblağ ayrılarak caydırıcılık üzerine kurulu bir deniz gücü olunmasını amaçladığı tasavvur edilebilir. Ne var ki Sultan Abdülaziz Dönemi Osmanlı Bahriyesi, zırhlı çağına uyum sağlayabilmek için kendi ihtiyaçlarını ülke içinden sağlamak yerine, Avrupa tersanelerinden satın alma politikası güderek ciddi maliyetlerle boğuşmak zorunda kaldı.³⁰ Diğer bir ifadeyle endüstri alanında iddialı olmayan Osmanlı Devleti'nin, sanayi devriminin ürünü olan zırhlı gemileri faal durumda tutabilmek için gereken yedek parça ve silahlarda tamamen dışa bağımlı olması, sadece istikrarsız bir maliyenin çöküşünü hazırlamakla kalmadı; halefi Sultan II. Abdülhamid'i de hesaba katılması gereken stratejik açmazlarla karşı karşıya bıraktı.



Tablo 3: Sultan Abdülaziz Dönemi'nde Tedarik Edilen Zırhlılar

İmparatorluk Bahriyesi, Sultan Abdülaziz gibi ihtiyacı olan yeni nesil zırhlıları İngiltere'deki Thames Iron Works Firması'ndan ısmarlamış ve Londra'daki gemi inşa tekniklerini öğrenmek üzere Rus gemilerine inşasında gözlemci olarak subaylar da göndermişti. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Jakob W. Kipp, "The Russian Navy and The Problem of Technological Transfer", *Russia's Great Reforms 1855-1881*, (ed.). Ben Eklof, John Bushnell, Larisa Georgievna Zakharova, Michigan: Indiana University Press, 1994, s. 115-139

30 Ali Fuat Örenç, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii", *Osmanlı Askerî Tarihi- Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, (ed.). Gültekin Yıldız, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 142.

2) 93 HARBİ VE OSMANLI BAHRİYESİNDEKİ STRATEJİK ETKİLERİ

Sultan II. Abdülhamid 31 Ağustos 1876'da tahta geçtiğinde Osmanlı Devleti, gerek siyasi gerekse iktisadi açıdan bir darboğazın içindeydi. İstikrazın eşiğine getiren mali çöküntüyle birlikte Balkan buhranının alevlenmesi siyasi ortamı oldukça gerginleştirmişti. Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı tahtına çıkmasının üzerinden daha dokuz ay bile geçmeden, karşısında devletin bekasına yönelik en büyük tehdidi oluşturan Rusya'yı bulmuştu³¹.

1877-1878 Osmanlı Rus Harbi veya Rumi takvimde 1293 yılına denk geldiği için "93 Harbi", Fransız Jeune École stratejisinin de denendiği ilk muharebeydi. Kırım Savaşı'ndan sonra Paris Antlaşması'nın belirlediği uluslararası yasalar gereğince Karadeniz askerden arındırılmış ve Rusya bu bölgede muharebe filosundan yoksun bırakılmıştı. Osmanlı Devleti ise tam aksine Sultan Abdülaziz döneminde alınmış 13 açık deniz zırhlısı, dokuz kıyı ya da nehir muharebe gemisinden müteşekkil bir zırhlı filoya sahipti. Bu durum Rusya'nın konvansiyonel

31 François Georgeon, *Sultan Abdülhamid*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2006, s. 90; Vahdettin Engin, *II. Abdülhamid ve Dış Politika*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 18-19. Dönemin siyasi gelişmeleri ve Osmanlı Devleti'nin genel durumu ile ilgili bkz. Sir Edwin Pears, *Life of Abdul Hamid*, Constable Company, London, 1917, s. 16-34.

deniz gücüne sahip Osmanlı donanmasına karşı alışılmışın dışında bir mücadele vermesini gerekli kılmaktaydı.³² 1870'lerin sonlarına doğru birçok bahriyede yankı bulan Jeune École stratejisinin, güçlü Osmanlı Donanması'na karşı Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin Karadeniz'de yürütülecek kıyı savunmasına yönelik ve gerektiğinde "asimetrik" taarruzları da içeren operatif altyapının oluşmasında göz ardı edilmeyecek bir etkisi olmuştu.³³

Daha savaş başlamadan Rus İmparatorluk Bahriyesi, İngiliz Yarrow Firması ile anlaşarak Baltık tersanesinde inşa edilmek üzere kendi torpidobot tasarımına prototip oluşturacak ekipman ve teknik desteği almıştı. Yarrow Firması, torpidobot inşası için gerekli olan gövde ve makine çizimleri dışında makine ve kazan gibi ana donanımların da tedarikini sağlamıştı.³⁴ Ayrıca üretim aşamasına geçilinceye kadar Thornycroft Firması'ndan motorbot ayarında torpidobotlar Rus İmparatorluk Donanması'nın envanterine girecekti. Bu tarz torpidobotların hafif tonajlı, az su çeker ve gerektiğinde parçalar hâlinde bir trene sığacak boyutlarda olması Baltık'tan Karadeniz'e kadar kolaylıkla taşınmasına olanak veriyordu.³⁵ Diğer taraftan Rus İmparatorluk Bahriyesi, Karadeniz'de bulunan büyük posta ve yolcu vapurlarına da icabında dört torpidobotu güvertesinde yerleştirilebilecek şekilde taarruzun yapılacağı bölgeye kadar taşıyabilecek tadilatı da yapmıştı.³⁶ Ayrıca Ruslar, envanterlerindeki 1.500 tonluk buharlı ticaret gemileri de dâhil olmak üzere, irili ufaklı pek çok gemiyi torpido atabilecek kabiliyete kavuşturmuştu.³⁷ Sayısal bakımdan umutsuz durumdaki Rus İmparatorluk Donanması, savaşta ilk kez yeni teknolojinin ürünü olan torpidolardan istifade etme yolunu seçti ve Avusturya Fiume'deki Whitehead Firması'na önemli miktarda torpido siparişini verdi.³⁸

Bununla birlikte ABD'deki Sovyet Ordusu ile ilgili önemli analistlerden biri olan Profesör Jacob W. Kipp, Rus kaynaklarına dayandığı eşsiz makalesinde,

32 Sondhaus, *Naval Warfare*..., s. 227.

33 Ian Speller, *Understanding of Naval Warfare*, Routledge, New York, 2014, s. 60.

34 BOA, HR. SFR.3. 254/71.

35 Jonathan A. Grant, *Rulers, Guns and Money: The Global Arm Trade in the Age of Imperialism*, Harvard University Press, Cambridge, 2007, s. 95.

36 Robert C. Stern, *Destroyer Battles: Epics of Naval Close Combat*, Pen&Sword Books Ltd., Yorkshire, 2008, s. 20.

37 Sondhaus, *Navies of Europe*..., s. 89.

38 BOA, HR. SYS. 1237/12.

93 Harbi'ndeki Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin savunma doktrinini üç temel operatif yaklaşımla açıklamaktadır. Birincisi, Rus Karadeniz Filosu, Osmanlı Filosu'nun kıyıda icra edeceği taarruzlara karşı önemli liman ve körfezlere 500 mayın döşemiş ve ayrıca kıyıda yüzer batarya, monitör ve kıyı topçusundan müteşekkil bir "pasif savunma" (*passive defense*) düzeni almıştı. İkincisi ise Baltık Filosu'ndaki ekseriyetle Thornycroft Firması'ndan alınan az su çeken hafif torpidobotlar, Karadeniz Filosu'nun zayıflığını örtmek maksatlı Karadeniz'e kaydırıldı. Bu botlar, Rus Ordusu'nun Tuna Nehri'ni geçişinden önce nehri mayınlamasına ve gerektiğinde torpido taarruzuyla Osmanlı zırhlı gambot ve monitörlerinin müdahalesini önlemeye yönelik olarak tertiplendirildi. Son yaklaşım ise daha çok torpidobot ve bunun dışında torpido ve 150 mm çapında Krupp toplarıyla teçhiz edilerek kruvazör harbi icra edebilecek vapurların uygulamaya koyacağı "aktif savunma" (*active defence*) önlemlerini içeriyordu.³⁹

Osmanlı Donanması'nın abluka hattını yaracak ve Osmanlı zırhlı filosunu tacize yönelik olan bu operatif tertiplenmenin mimarı Yüzbaşı Stepan Osipovich Makarov'du. Daha sonra amirallik rütbesi tevdi edilen Makarov, oşinografi ve deniz taktikleri üzerine yazılmış birçok kitap ve 50'ye yakın makalesiyle Rus İmparatorluk Bahriyesi'nde deniz harp doktrini üzerinde oldukça etkili bir figürdü.⁴⁰ 1898 yılında Amerikan Deniz İstihbarat Ofisi tarafından İngilizceye çevrilen *Discussion of Questions in Naval Tactics (Razsuzhdeniia po voprosam morskoi taktiki)* adlı eserinde Makarov, teknolojik gelişmelerin deniz savaşları üzerinde büyük etkisi olduğuna vurgu yaparak Nelson Dönemi'ne özgü kemikleşmiş filo düzeyinde deniz muharebe anlayışı yerine koşullara göre mevcut teknoloji ve silahların en verimli şekilde seferber edildiği, manevraya (*manœuvre*) yönelik taktik yaklaşımları esas kabul etmişti. Rus Amiral Makarov, torpido taarruzlarını birçok açıdan gerilla harbine⁴¹ benzeterek manevra odaklı taarruz silsilesinin

39 Jacob W. Kipp, "Undersea Warfare in Russian And Soviet Naval Art 1853-1941", Dalhousie University Conference, Haziran 1989, s. 5-6.

40 Mark Grossman, *World Military Leaders: A Biographical Dictionary*, Facts On File Inc., New York, 2007, s. 210.

41 Torpido taarruzu yaklaşımı ile Gerilla Harbi (*Guerilla Warfare*) arasında oldukça yakın benzerlikler kuran Makarov, organizasyondan yoksun Rus denizci karakteriyle örtüşen ve gerilla prensipleriyle yoğunlaşmış bir hareket şeklinin üstün düşman deniz gücüne karşı etkili olmanın yegane yolu olarak görmekteydi S. O. Makarov, *Discussions of Questions in Naval Tactics (Classics of Sea Power)*, (originally published in Russia in 1897 and translated into English in 1898) Çev. J.B. Bernadou, Naval Institute Press, Maryland, 1990, s. 17. Modern deniz harp

düşman filosunun muharebe esnasında harekât yarıçapını (*radius of action*) kısıtlamanın dışında, torpidobotların ortaya koyduğu yüksek risk unsuru düşman ablukasının sürdürülebilirliğini kuşkulu hâle getireceğini iddia ediyordu.⁴² Rus amiralin torpidobotlarla yapılan gece taarruzları ve hızlı hareket eden, hafif zırhlı ve ağır bataryaya sahip kruvazörlerin uyguladığı ticaret harbi (*guerre de course*) fikri birçok yönüyle Jeune École stratejisinin öğretilerini yansıtıyordu.⁴³

Osmanlı Bahriyesi, 93 Harbi başladığında Sultan Abdülaziz döneminde tedarik edilen gemilerle güçlenen donanmasını⁴⁴ Karadeniz, Akdeniz ve Tuna olmak üzere üç ana filoya bölerek teşkil etmişti. Karadeniz Filosu'nun birinci öncelikli görevi, düşman sahillerini abluka altına alarak Rus ticaret ve harp gemilerinin abluka haricine çıkmasını engellemekti (DMA, MKT. 256/1). Bahriye tarafından uygulanacak abluka hattının muhafazası için Osmanlı Filosu'nun, üç fırka⁴⁵ (*squadron*) hâlinde taksim edilmesi kararlaştırılarak birinci fırkaya Hasan Hüsnü Paşa komutasında, Tuna ve Rumeli sahillerinde "seyr-i harekât" görevi verildi. İkinci fırkanın ise Mustafa ve Ahmed paşalar komutasında Batum ve Sohum'dan, Kerç'e kadarki bölgede harekâta katılması planlandı. Daima seyyar bulundurulacak üçüncü fırkaya ise Hobart Paşa kumandasında diğer iki fırkaya gerektiğinde destek vermek ve düşman sahillerinde boy göstererek "tahdidat ve tahribat" maksadıyla bilfiil abluka görevi tahsis edilmişti.⁴⁶ Osmanlı Filosu, Karadeniz'deki taarruzi görevleri dışında demiryolunun olmadığı çatışma bölge-

doktrininde Gerilla Harbi rakibin deniz erişimini engellemeye (*sea denial*) yönelik faaliyetler olarak da tanımlanmaktadır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Speller, *a.g.e.*, s. 98.

42 Makarov, *a.g.e.*, s. 17, 63, 237, 266, 267.

43 Nicholas Papastratigakis, *Russian Imperialism and Naval Power: Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, I.B.Tauris, London, 2011, s. 50.

44 43 adet büyük ve küçük nakliye gemisi, 15 adet küçük uskurlu ve yandan çarklı karakol gemisi, altı adet zırhlı firkateyn, sekiz adet zırhlı korvet ve monitör, yedi adet nehir gambotu Bahriye envanterinde mevcuttu. Ayrıca 16 adet ahşap uskurlu kalyon, firkateyn ve korvet sahil müdafaası ve nakliyatla kullanılmak üzere ihtiyattaydı. Ayrıntılı cetvel için bkz. Kurtoglu, *a.g.e.*, s. 63-64; Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 194.

45 Birinci Fırka, *Mahmudiye*, *Osmaniye* zırhlı firkateynleri, *Muin-i Zafer*, *Avnillah* zırhlı korvetleri ve *Selimiye* ahşap firkateyn, İkinci Fırka, *Muhbir-i Sürur* firkateyni, *Asar-ı Şevket*, *Necm-i Şevket* zırhlı korvetleri dışında dört adet ahşap korvet ve vapurdan mürekkepti. Seyyar olan Üçüncü Fırka ise *Asar-ı Tevfik* zırhlı firkateyni, *Feth-i Bülend*, *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korvetleri ve bir vapurdan müteşekkildi. Bkz. DMA, ŞB. 122-86A.

46 BOA, İ.DH. 752/61381.

lerine asker, iaşe ve ikmal malzemesi⁴⁷ taşıyan konvoyların güvenliğini sağlamaya yönelik savunma görevleri de üstlenmişti.⁴⁸

Osmanlı Bahriye karar alıcıları, Tuna Nehri'nin Rus Ordusu'nun önünde tabii bir engel olarak ehemmiyetini kavradıklarından dolayı, bu bölgeyi 13 adet monitör ve gambottan müteşekkil bir kuvvetle savunmayı öngörüyordu. Ayrıca mevcut donanma kuvvetinin artırılması için de gemi ve personel takviyesi yapılması uygun görülmüştü.⁴⁹ Nitekim uzun bir sahil şeridini koruma gerekliliği yüzünden dağınık bir vaziyette tertiplenen donanmaya, filodaki zırhlı gemilerle kıyı bataryalarını destekleyip düşman ordularının nehri geçmesine engel olmak ve askerî sevkiyatın korunması gibi kritik önemi haiz görevler tevdi edilmişti.⁵⁰ Ayrıca Tuna Filosu, gece ve gündüz deniz trafiğini tanzim etmek, herhangi bir yabancı geminin nehre girmesine mani olmak ve gemileri içabında limanları terk etmeğe zorlamakla da yükümlüydü.⁵¹

Rus Baltık Filosu'nun Akdeniz limanlarına taarruz etme olasılığına karşı Osmanlı Akdeniz Filosu'na⁵² İzmir ve Suda gibi önemli limanların korunması ve Karadağ sahillerini abluka etme rolü biçilmişti. Diğer taraftan Mısır, Suriye ve Anadolu'dan Rumeli'ye asker sevkiyatının korunması ve Avrupa ile olan ticaretin güvenli bir şekilde sürdürülmesi, Osmanlı Bahriyesi tarafından ta-kıntı derecesinde önemsendiği bir konuydu ve hatta bazı zamanlarda refakat görevi için Dersaadet'ten ek zırhlı talep ediliyordu.⁵³ Bu yüzden konvoy için tertip edilen donanma ile nakliye hizmetinde kullanılacak gemilerin erzak ve masraflarının ödenmesi Bahriye tarafından titizlikle takip ediliyordu.⁵⁴ Osmanlı Bahriyesi, Akdeniz ve Karadeniz filoları dışında İstanbul'da da Krupp toplarından mücehhez silahlı vapur ve eski gemilerden müteşekkil küçük bir ihtiyat filosu

47 93 Harbi sırasında Osmanlı Ordusu'nun deniz yolu ile ikmal ve iaşesi için bkz. Yüksel Bayıl, "1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi'nde Osmanlı Ordusunun İkmâl ve İaşesi", *History Studies International Journal of History*, 1 Ocak/January 2013, s. 17-38.

48 Kurtoğlu, , a.g.e, s. 86.

49 DMA, ŞB. 116/63A.

50 A. B. Şirokevad, *Rusların Gözünden 240 Yıl Kıran Kıran Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yayınları, İstanbul, 2009, s. 416. Ayrıca bkz. Kurtoğlu, a.g.e, s. 89.

51 DMA, EH. 6/13.

52 Akdeniz Filo, *Mesudiye, Orhaniye zırhlı fırkateynleri, Beyrut ahşap korveti ve iki adet ahşap vapurdan mürekkepti*. Detay için bkz. DMA, ŞB. 122/82A.

53 BOA, İ.MTZ.(05) 21/937; BOA, YEE. 127/73; BOA, YEE. 1/128.

54 BOA, MKT. MHM. 481/41.

bulunduruyordu. Bu filonun en önemli vazifesi boğaz tarafında özellikle İstinye, Tarabya, Arnavutköy açıklarında karakol görevi ve ayrıca gerektiğinde asker ve işe nakil görevleri icra etmekte.⁵⁵

Deniz ablukası (*naval blockade*), 18 ve 19. yüzyıllarda daha güçlü deniz gücüne sahip tarafın uyguladığı geleneksel bir stratejiydi. Bu stratejinin temelinde, deniz hâkimiyetini sağlamak adına düşman muharebe ve ticaret filosunun açık denize açılmasını engelleme ve düşman gemilerinin mümkün mertebe limanlarda hareket-siz bırakılması yatmaktaydı.⁵⁶ İngiliz deniz stratejisinin en önemli nazariyelerinden biri kabul edilen abluka, Bağımsızlık Savaşı'nda Amerikan korsanlarına (*American privateers*) karşı ve Napoleon Dönemi Fransız Donanması'nın Toulon'da muattal vaziyete getirilip sonunda Trafalgar'da büyük yenilgiye uğratılmasında anahtar bir role sahipti. Amerikan İç Savaşı (1861-1865) esnasında Birlik Donanması'nın Konfederasyona ait liman ve ulaştırma hatlarına karşı uyguladığı yakın abluka, Güney eyaletlerinin dış dünyadan tecrit edilmesinde önemli bir etken olmuştu.⁵⁷

Bu savaşta abluka kırıkcı görevi üstlenmiş ve daha sonra 1868'de Bahriye livası rütbesiyle Osmanlı Bahriyesi'nde göreve başlayan Augustus Charles Hobart ya da Osmanlı Bahriyesi'ndeki adıyla "Hobart Paşa", abluka konusundaki deneyimlerini Girit Donanma-yı Hümayûn Kumandanı sıfatıyla Girit'teki ayaklanmaya karşı uygulayarak Rum teknelerinin⁵⁸ adaya yardım götürmesini engellemişti.⁵⁹ Hobart Paşa'nın uluslararası yasalar çerçevesinde tasarladığı ablukaya yönelik harekât tarzı, 93 Harbi sırasında Osmanlı Bahriyesi'nin Karadeniz'deki Rus limanlarına ve özellikle Tuna nehri ağzında uyguladığı abluka stratejisinin temelini oluşturunuyordu.⁶⁰

Bir yanıyla Osmanlı Donanması'nın uyguladığı "usûlül' abluka" Rus İmparatorluk Bahriyesi'ne Whitehead'in Fiume'deki fabrikasının büyük miktarda

55 DMA, ŞB. 122/86A. Belgede Dersaadet'te bulundurulacak filonun *Aziziye*, *Mecidiye* zırhlı fırkateynleri, *İclaliye* zırhlı korveti dışında 24 parça silahlı uçkuna ve vapurdan mürekkep olduğu belirtilmektedir. Aynı husustan Fevzi Kurtoğlu da bahsetmiş ancak verdiği yer ve genü isimleri Deniz Müzesi arşiv kayıtlarıyla uyuşmamaktadır. Bkz. Kurtoğlu, *a.g.e.*, s. 120.

56 Corbett, *a.g.e.*, s.183, Craig L. Symonds, *The Civil War at Sea*, ABC-CLIO, California, 2009, s. 33, 61.

57 Lance E. Davis ve Stanley L. Engerman, *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*, Cambridge University Press, Cambridge, 2006, s. 118,121.

58 Rum teknelerine karşı abluka hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Hobart-Hampden, 2010: 206).

59 BOA, İ.MTZ. GR. 12/359; BOA, HR. TO. 451/53.

60 BOA, İ.DH. 585/40744.

satın aldıkları torpidoları kullanma fırsatı tanımıştı.⁶¹ Böylece mayın ve hareketli torpidoyu Osmanlı ablukasını kırmakta ana silah olarak benimseyen Rus İmparatorluk Bahriyesi, Batum ve Sünne limanlarında bulunan Osmanlı zırhlılarına karşı torpedo taarruzu icra etmek üzere harekete geçmişti. Tuna ve Batum açıklarında Rusların torpedo taarruzu yapacağı istihbaratını alan Osmanlı Bahriye yetkilileri⁶², filoların korunması için gerekli önlemleri⁶³ almış; Rus İmparatorluk Bahriyesi, Yüzbaşı Makarov komutasındaki Whitehead torpidosu atabilen dört torpidobotu taşıyabilen, silahlı *Velikit Knyaz Konstantin* vapuruyla⁶⁴ birçok defa sonuçsuz torpedo taarruzuna girişti⁶⁵. Bunlardan en öne çıkanı 10 Haziran 1877 tarihinde Sulina açıklarında demirli vaziyetteki zırhlı İclaliye Korveti üzerine yapılan başarısız torpedo taarruzuydu. Rus torpidobotunun attığı torpedo, *İclaliye* korvetini muhtemel taarruzdan korumak üzere etrafını saran halatlarla birbirine bağlanmış sandallara çarpması sonucu etkisiz hâle gelmişti. Bir anda gerçekleşen patlama *İclaliye*'ye zarar vermemekle birlikte gemiden Rus torpidobotunu ağır şekilde yaralayacak düzeyde ateş açılabilmiş ve bu başarılı mukabeleden ötürü de gemi komutanı Mecidiye Nişanı ile taltif edilmişti.⁶⁶

25 Mayıs 1877'de Baltık'tan demiryolu ile getirilen seren torpidosuyla (*spar torpedo*) donatılmış *Tsarevna*, *Xenia*, *Tsarevitch*, *Djigit* adlı torpidobotlardan müteşekkil

61 BOA, HR. SYS.1239/63.

62 BOA, HR. TO.128/58; DMA, ŞB. 105/153A; DMA, MKT. 252/41.

63 Hobart Paşa anılarında demirli Osmanlı Filosunu torpedo taarruzlarından korumak için zırhlı gemilerin etrafına nöbetçi filikalarıyla kordon altına alındığını; taarruz eden torpidobotun uskuruna dolanıp rotasını bozacak veyahut ilerlemesine mani olacak şekilde halatlar gerildiğinden bahseder Augustus Charles Hobart-Hampden, *Hobart Paşa'nın Anıları*, çev. Derin Türkömer, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2010, s. 157. Ayrıca Batum'un sahillerine torpidobot taşıyan, silahlı Rus vapurlarından korumak için Mirliya Ahmed Paşa komutasında *Avnillah* ve *Muin-i zafer* zırhlı korvetleriyle *Şehper* vapurunun asker ve teçhizatla donatılıp bölgeye sevkine karar kılınması da bir askeri önlem olarak değerlendirilebilir. BOA, İ.MMS,55/2507.

64 Odessa Denizcilik Şirketi'ne ait Karadeniz'deki en büyük yolcu vapuruydu. 93 Harbi'nden hemen önce dört torpidobotu taşıyabilecek şekilde tadilatattan geçirilerek bir yardımcı gemiye (*tender*) dönüştürüldü. Daha geniş bilgi için bkz. C. W. Sleeman, *Torpedoes and Torpedo Warfare*, Griffin & Co., Portsmouth, 1880, s.195.

65 Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin başarısız olduğu torpedo taarruzları hakkında bilgi için bkz. Kurtoglu, a.g.e, s. 93,105; Hobart-Hampden, a.g.e, s. 217-220; Robert Stem, *Destroyer Battles: Epics of Naval Close Combat*, Seaforth Publishing, Yorkshire, 2008, s. 18-20. Bilhassa torpedo taarruzuna dönük dönemin incelemeleri için bkz. Sleeman, a.g.e, s. 311-320.

66 DMA, MKT. 249/166.

Rus nehir gücünün, Tuna'da Maçın önünde demirli bulunan *Feth-ül İslam* ve *Seyfi* zırhlı monitörlerine karşı giriştikleri hücum, tarihteki ilk geniş çaplı torpidobot taarruzu. Torpido taarruzu için ideal bir zamanda; görüşün düşük olduğu karanlık ve yağmurlu bir havada, taarruza girişen *Tsarevitch*, fark edilmeden 400 tonluk *Seyfi*'nin kıç tarafında seren torpidosunu infilak ettirmeyi başarmıştı. Kısa bir süre sonra *Xenia* da *Seyfi*'nin taret bölümünü hedef alarak infilak ettirdiği ikinci torpidonun ardından Osmanlı gemisi, 15 dakika gibi kısa bir sürede sulara gömülmüştü.⁶⁷ Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin uyguladığı *coup de main* torpido harekâtı Osmanlı Bahriye ricali üzerinde ciddi bir endişeye yol açtı. Öyle ki *Seyfi* monitörünün süvarisi Bahriye'den kovulmakla kalmayıp komodora da sekiz ay kale hapsi verildi.⁶⁸ Ayrıca gece icra edilen bu taarruzların önüne geçme maksatlı olarak sulh yapılabilecek kadar gemilerin geceleri boğaz ve limanlara sokulmaması kararı alındı.⁶⁹

Daha sonra Batum'a yapılan iki torpido taarruzunun ardından Rus vapurlarının "mazarrât ıkarlarına mâni olmak üzere" abluka haricine çıkarılmamaları için daha sıkı önlemler alındı.⁷⁰ Ne var ki 25 Ocak⁷¹ 1878'de Makarov komutasındaki, Whitehead torpidosu ile teçhiz edilmiş *Çesme* (*Tchesme*) ve *Sinop* (*Sinope*) motorbotlarının Batum Limanı'nda 73 m (80 yds) mesafeden atukları torpidolardan biri 2.000 tonluk uskurlu bir ahşap gambot olan *İntibah*'a isabet etti. Bunun sonucunda gemi 2 dakikadan kısa bir sürede, 23 mürettebatıyla birlikte sulara gömüldü.⁷² Makarov tarafından idare edilen bu başarılı torpido taarruzu, Karadeniz'deki Osmanlı deniz hâkimiyeti üzerinde ciddi bir etki yaratmadıysa da torpidonun pratikte ne denli etkili bir silah olduğunun dönemin askerî gözlemcileri tarafından yakinen müşahade edilmesini sağlamıştı. *İntibah*

67 Jack Greene ve Alessandro Massignani, *Ironclads At War: The Origin And Development Of The Armored Battleship*, Da Capo Press, Boston, 1998, s. 360.

68 DMA, MKT. 252/41.

69 DMA, MKT. 249/153.

70 DMA, MKT. 256/1.

71 Taarruzun yapıldığı gün ile ilgili literatürde ciddi farklılıklar mevcuttur. Yerli kaynaklar 5 Ocak ile 25 Ocak tarihlerine işaret ederken, yabancı kaynaklar ekseriyetle 25 Ocak gününün 26'ya bağlandığı gece taarruzun gerçekleştiğini iddia etmektedir. Arşiv kayıtlarında ise sadece bir belgede 7 Haziran 1878 (Hicrî 26 Mayıs 1294) tarihli Batum sahillerinde batan *İntibah* isimli vapurdan söz edilmektedir. Yabancı kaynaklardaki tarihin daha istikrarlı olmasından ötürü 25 Ocak günü esas olarak kabul edilmiştir.

72 Roger Branfill-Cook, *Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2014, s. 171.

gambotu deniz harp tarihi literatürüne “kendinden hareket edebilen” torpidoyla batırılan ilk harp gemi olarak girerken gözü pek Rus Bahriyeli Yüzbaşı Makarov’un, başarısı tüm dünyada büyük yankı uyandırmıştı.⁷³

Böylece 93 Harbi esnasında Osmanlı Bahriyesi dört nehir monitörü (*Lütf-i Celil*, *Seyfi*, *Böğürtlen* ve *Podgoriçe*), iki ahşap uskurlu gambot (*Sünne* ve *İntibah*) ve bir nakliye vapuru (*Mersin*) kaybetmişti.⁷⁴ Ruslara karşı ezici üstünlüğe sahip Osmanlı Karadeniz Filosu, düşman torpedo taarruzlarının yol açtığı kaygı ve aynı zamanda Yunanların askerî harekâta girişmeye yönelik hazırlık yaptığı ve silah tedarik ile ilgili istihbarat⁷⁵ nedeniyle savaşın başında planlanan ablukaya yönelik “taarruzî” harekât yerine “tedâfüî” nitelikte bir harekât tarzına döndü. Daha da önemlisi, Rus İmparatorluk Bahriyesi’nin dönemin yeni teknoloji silahları olan torpedo ve mayınları etkin şekilde kullanmasının ortaya çıkardığı *fait accompli*, Osmanlı Karadeniz Filosu’nun stratejik önceliği olan düşman sahillerini abluka etme ve harp gemilerini imhaya yönelik kritik manevralardan mahrum etmişti. Aynı zamanda su altı harbi için geliştirilen mayın ve torpidolar, muharebe gemilerinden müteşekkil güçlü bir donanmaya sahip tarafın uyguladığı ablukayı oldukça zor bir hâle getirdi. Nitekim savaş boyunca Osmanlı Filosu’nun Rusların can damarı sayılan Sivastopol ve Odessa Limanlarına taarruz girişimi, bu yeni silahlar sayesinde engellenmişti.⁷⁶

Jeune École taraftarları, ucuz maliyetli Rus torpidobotlarının taciz harekâtıyla pahalı Osmanlı Filosu’nun deniz hâkimiyetini tartışmalı bir hâle getirmesi ve buna bağlı olarak savunmaya çekilmesi sürecinden önemli tecrübeler edindi. 93 Harbi, bir torpidobot filotillasının gerektiğinde güçlü bir muharebe filosundan çok daha caydırıcı bir unsur olabileceğini ve torpidonun düşman üzerinde meydana gelen psikolojik etkinin savaşın seyrini bile değiştirebileceğini tüm dünyaya kanıtladı.⁷⁷

73 Blackmore, *a.g.e.*, s. 334; Kipp, “Undersea Warfare”..., s. 6-7; Sondhaus, “Deniz Gücü ve Deniz Savaşları”..., s. 191. Torpido ile ilgili daha geniş ölçekli bilgi için bkz. Cook, *a.g.e.*, s. 171.

74 Kurtoğlu, *a.g.e.*, s. 122.

75 DMA, ŞB. 123/36.

76 Sleeman, *a.g.e.*, s. 14.

77 Sondhaus, *Navies of Europe*..., s. 90.

3) 93 HARBİ SIRASINDA DENİZ SAVUNMA STRATEJİSİ VE JEUNE ÉCOLE DOKTRİNİNİN TERCİHİ

Sultan II. Abdühamid ve Osmanlı Bahriye ileri gelenleri de askerî potansiyelde önemli bir değişikliğe işaret eden bu savaştan paha biçilmez dersler çıkardı. Sultan II. Abdühamid zaviyesinde, amcası Sultan Abdülaziz'den kalan, 1860'larda kocaman görünen donanmanın, nispi etkinlik açısından sürekli olarak gerilediği ve özellikle 93 Harbi sırasında yeterliliğinin kuşkulu olduğu açıkça ortadaydı. Dolayısıyla, Sultan II. Abdühamid'in 93 Harbi'nin hemen sonrasında Sultan Abdülaziz Dönemi'nde faaliyete geçen ve daha sonra çalışmasına ara verilmiş Islahât-ı Bahriye Komisyonu'nun yeniden teşkiline karar vermesi ve bu komisyonu daha etkin bir role büründürmesi bir tesadüf değildi.⁷⁸ Aksine, 1880 yılından itibaren Sultan'a arz edilen donanmanın çağın gerekliliklerine uygun olarak tadil ve teçhiz edilmesi ile ilgili layiha ve raporlar Osmanlı Bahriye ricalinin, donanmanın modernizasyonunu ön planda tutan ve Memâlik-i Mahrûse-i Osmani'nin güvenlik hassasiyetleriyle bağdaşacak, konjonktüre uygun bir strateji arayışı içinde olduğuna işaret etmektedir.⁷⁹ Bilhassa Osmanlı Bahriye Nezareti'nin yönlendirmesi neticesinde kısmen müşavir subayların da içinde bulunduğu uzman personelin,

78 Batmaz, II. *Abdülhamid Devri*..., s. 65.

79 BOA, Y.PRK. ASK. 15/64.

93 Harbi'nden kısa bir süre sonra donanmanın yeniden teşekkülü ve envanterdeki gemilerin modernizasyonu ile ilgili raporlar kaleme alması ve bu raporların muhtelif komisyonlarda görüşülerek karara bağlanması süreci bir yanıyla dönemin savunma anlayışına göre uygun çözümler üretme çabasının da bir göstergesiydi.

9 Ekim 1883'de teşkil edilen komisyon tarafından hazırlanan bir raporda, donanmanın tadili, noksanlarının ikmali ve ıslahıyla ilgili olarak envanterdeki gemilerin zırhlı, ahşap, umur-ı nakliye ve muhafaza-ı sevahil olmak üzere yeni bir tertiplenmeye gidilmesi ve harp gemilerin top ve malzeme temini üzerinde duruluyordu. İlk olarak donanmada mevcut irili ufaklı gemilerin yekûnunun 95 adet olduğu ve bunlardan zırhlı olanlarının da 17 adetten müteşekkil olduğu ifade ediliyordu. Yapılan tetkikat neticesinde, zırhlı gemilerden *Mesudiye*, *Hamidiye*, *Asar-ı Tevfik*, *Muin-i Zafer*, *Mukaddeme-i Hayr* ve *Feth-i Bülend* olarak sadece altı adedinin zırhlarının kalınlığı hasebiyle harbe hazır durumda oldukları, diğer ahşap ve saçtan yapılmış gemilerin mukavemetsiz olmasından mütevellit “nakliye ve asayiş-i muhafaza” işlerinde kullanılabileceği belirtiliyordu. Buna ek olarak Fransa'dan alınan üç korvetin düşmana karşı koyamayacağı bu yüzden nakliye gemisine dönüştürülmesi de salık veriliyordu. Diğer taraftan hâlihazırdaki muharebe kapasitesine sahip gemilerin ateş gücü, menzil (3.000 yarıdan 6.500 yarıya çıkarılması) ve isabetliliğini arttırmaya yönelik –İngiliz Kraliyet Bahriyesi'ndeki gemilerin kuyruktan dolma topa dönüştürülmesi sürecine benzer olarak– ağızdan dolma Armstrong topları yerine kuyruktan dolma 24 ve 28 cm çapında Krupp toplarının tabiye edilmesi ve buna uygun miktarda (Armstrong için 140 mermi, 80 cephane Krupp için 90 mermi) mühimmatın tedarik edilmesi kararı alındı. Aynı raporda, mevcut 7 ve 9 pusluk ağızdan dolan Armstrong toplarının kuyruktan dolan vaziyete getirilmesi için de şirkete yazı yazıldığı ve bu toplar için gereken mühimmatın Tersane-i Âmire'de yapılabileceğinden söz ediliyordu. Komisyonu en çok zorlayan husus ise zırhlı gemilerin zırhlarını kalınlaştırmak veya daha kalın zırhlı levhalarla kaplanması gerekliliğine binaen, bu tadilatın Tersane-i Âmire'de yapılmasının oldukça maliyetli olacağı bu yüzden İngiltere'deki tezgâhlarda yapılmasının daha münasip olup olmayacağı ile ilgili değerlendirmelerdi.⁸⁰

Bahriye'den Mâbeyn-i Hümayûn'a 29 Eylül 1887'de gönderilen başka bir raporda zırhlı fırkateynlerin muharebe kapasitelerinin günün şartlarına uygun

80 BOA, Y.PRK. MYD. 3/25. Mevcut raporun aynısı Deniz Müzesi Arşivi'nde de farklı bir tasnif altında tespit edilmiştir. Bkz. DMA, ŞB. 244/1A-B.

olmadığı değerlendirilmesinin ardından Osmanlı Sınıfı zırhlı fırkateynlerin eski usulde oldukları ve zırhlarının kalınlığının 4,5 pistan ibaret bulunmak hasebiyle nakliye gemisi hükmüne girmiş olduklarına vurgu yapıyordu. Buna ek olarak Şadiye, Feyz-i Bahri, Asar-ı Nusret, Medar-ı Zafer, Tair-i Bahri gemilerinin ziyadesiyle çürük olmalarından dolayı tamir edilmelerinin yeniden inşa edilmelerinden daha maliyetli olması ve ayrıca makinelerinin yüksek miktarda kömür sarfiyatı neden gösterilerek feshedilmeleri kararı verildi. Raporda mevcut muharebe edebilecek kabiliyetteki gemilerin hâlen kaval top hükmündeki Armstrong toplarını kullandığı ve bunların acilen Krupp toplarıyla teçhiz edilmesi gerektiği üzerinde duruluyordu.⁸¹ Hiç şüphesiz tüm bu tadilatın meydana getirdiği mali yükün boyutları ve denizlerde artan Yunan ve Rus tehdidinin verdiği ciddi endişe hâli hesaba katıldığında Osmanlı Bahriye karar alıcılarının ikirciklik bir durumla karşı karşıya kaldığı anlaşılmaktadır.

93 Harbi'nin ardından Osmanlı Devleti, jeopolitik konumunun ortaya çıkardığı güvenlik sorunlarıyla hiç olmadığı kadar yüzleşmek zorunda kaldı. Dört tarafı denizlerle çevrili olan bir devletin, müdafaa etmesi gereken uzun sahil şeritlerine sahip olması ve ulaşım hatlarının devamlılığı ve güvenliği, kendi nezdinde hafife almaması gereken bir "stratejik açmaz"ı temsil ediyordu.⁸² Bihassa 93 Harbi'nden sonra imparatorluğun merkezi kabul edilen bir bölgesinde fiilen bağımsız bir Bulgaristan'ın ortaya çıkarılması bütün dengeleri altüst etti. Berlin Antlaşması, Osmanlı Balkanları'nın sınırlarını Adriyatik'ten Ege Denizi'ne kadar uzanan dar bir koridor hâlinde çizmişti. Sınırlar doğal arazi arızalarına dayanmadığı ve cephe derinliğinden yoksun olduğu için, hem denizden hem de karadan gelebilecek tehditlere karşı askerî açıdan savunulması oldukça zordu.⁸³

Diğer taraftan, Ege Denizi'ne kadar uzanan Rusya'ya bağlı devasa bir kukla devletler zincirinin ortaya koyduğu jeopolitik durum, Rus tahakküm ve nüfuz alanını muazzam ölçüde genişleterek Rusya'yı, Osmanlı Devleti'nin karşısına en tehlikeli rakip olarak çıkarmıştı.⁸⁴ Nitekim Rusların Boğaziçi ve İstanbul'u işgal etmek için yapacakları *coup de main* amfibi çıkarma ile ilgili hazırlık yaptığı

81 DMA, MKT. 568/29A.

82 Mercan, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi"... , s. 103.

83 Mesut Uyar ve Edward J. Erickson, *Osmanlı Askerî Tarihi*, İş Bankası Kültür Yayınları, 2014, İstanbul, s. 407-408.

84 Donald Quataert, *The Ottoman Empire 1700-1922*, Cambridge University Press, Cambridge, 2000, s. 58.

söylentileri⁸⁵ ve günden güne artan Rus ve Yunan donanma tehdidi ile ilgili tedirginlik veren istihbarat,⁸⁶ Osmanlı karar alıcılarını sahil şeritlerinin tehlikeye açık olması⁸⁷ gibi stratejik bir açmazın işkencesiyle karşı karşıya bırakıyordu. Rusya ve Yunanistan'ın donanmalarını hızlı bir şekilde güçlendirmesinin, Osmanlı ricali üzerinde neden olduğu kaygı verici durum Bahriye Nezareti'nden Mâbeyn-i Hümayûna yazılan "husûsî" içerikli raporda⁸⁸ da şu şekilde ifade ediliyordu:

"Rusya ve Yunan devletleri iki üç seneden beri sufûn-i harbiye i' mâlâtınca yevmen feyvenmen iktisâb-ı terkibât ile kuvve-i bahriyelerini teksir eylemekde oldukları ve kendi tersânelerinde geceli gündüzlü çalıştıktan mâ'adâ Avrupa'da sipârîşler vukû' bulmakta idiği atâşe-navâllerle sâir mahallerden alınan ma'lûmât-ı mütevâliyeden anlaşılmış olduğuna ve devlet-i mütecâveriyet-i müşârûn-ileyhimâmın erkân-ı vâkı'aları saltanat-ı seniyye aleyhinde olmak ihtimâli her bir melhûzdan efvâ olarak fevka'l-âde câlib-i nazar-ı dikkat ve ehemmiyet ve onlara karşı kuvve-i bahriye-i mülûkânenin dahi teksiriyle bir derece-i ale'l-âde îsâl ve irtikâsî lüzûmu..."

Osmanlı ile aynı coğrafyanın dinamiklerini paylaşan başta Rusya ve Yunanistan'ın denizlerde ortaya koyduğu tehdit algısı dışında, İngiliz Kraliyet Donanması'nın Osmanlı kıyı şeritlerindeki tehlikeli varlığı bilhassa Sultan II.

85 BOA, Y.EE. 46/117; BOA, Y. PRK. AZJ. 11/75. Ayrıca A.B. Şirokorad da Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin 1880'lerin başlarında İstanbul'un denizden ani bir saldırı ile ele geçirilmesi üzerine çalıştığını teyit eder. Ancak Rus İmparatorluk Bahriye ileri gelenleri İstanbul Boğazı'na yapılacak bir çıkarma icra etmek için Karadeniz'de güçlü bir donanmaya gerek duyulduğunun farkındaydı. Bu minvalde 1881 yılında Rus Karadeniz Filosu'nu desteklemeye yönelik bir inşa programı yürürlüğe kondu. Daha teferruatlı malumat için bkz. Şirokorad, *a.g.e.*, s. 443-444. Bunun dışında Rus Karadeniz Filosu'nun güçlendirmeye yönelik yedi adet kalın zırha sahip muharebe gemisinin inşa edildiği istihbaratı ile ilgili de bkz. BOA, Y.PRK. MYD. 3/25. Sefir Nelidov'un Çar II. Nikola'ya sunduğu İstanbul'a yönelik sürpriz taarruz projesi ile ilgili ayrıca bkz. Alan Palmer, *Son Üç Yüz Yıl Osmanlı İmparatorluğu: Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, Çev. Belkıs Çorakçı Dışbudak, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2002, s. 190-191. Bunun dışında "Rusya Boğaziçi'ne Taarruz Tehlikesini Göze Alabilir mi?" başlığıyla Viyana'da tabedilen ve Osmanlı Viyana Sefareti'nden gönderilen kitap ile ilgili bilgi için bkz. BOA, Y. A.HUS. 267/113.

86 BOA, Y.PRK. MYD. 3/57.

87 "...Sevahl-i memalik-i şahanenin vüsati Bahr-i Ahmer ve Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah cihetlerinin ehemmiyeti mülabesesiyle bahren temin-i tahaff uzata delalet edecek esbabın istikmalî..." şeklinde ifadeyle birlikte aynı belgede uzun sahil şeritlerine sahip olmanın getirdiği güvenlik hassasiyetleri vurgulandıktan sonra bu duruma göre donanmanın takviye edilmesinin bir zorunluluk arz ettiğinden söz edilir. Tamamı için bkz. DMA, MKT. 908/15.

88 DMA, MKT. 568/27A.

Abdülhamid'in üzerindeki ciddi bir kaygı unsuru ydu. Sultan'ın bu endişe hâli, gerek Başbakanlık Osmanlı Arşivi gerekse Deniz Müzesi Arşivi'nde karakol hizmeti icra eden gemilerin, kıyılara ve limanlara yakın mahallerde seyreden İngiliz muharebe gemilerinin hareketleriyle ilgili detaylı raporların önemli bir yer tutmasından da anlaşılmaktadır.⁸⁹

Bunun dışında, Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye'ye, İngiliz Kraliyet Donanması'nın Akdeniz Filosu'nun hangi limanlara uğradığının, kimin kumandası altında olduğunun ve kaç gemiden meydana geldiğinin teferruatlı olarak bildirilmesine dönük 19 Ekim 1883 tarihli talimatı da mevcuttu.⁹⁰ Doğrusu, başta Sultan olmak üzere, Osmanlı Bahriye ricalindeki bu İngiliz endişesi hiç de boşuna değildi. 1880'lere geldiğinde, Osmanlı Devleti'nin bütünlüğüne yönelik en önemli dış tehdit; "son dönem Osmanlı siyasetinin her yerde hazır ve nazır karabasanı" olarak görülen İngiltere'ydi.⁹¹ Özellikle Mısır'ın Osmanlı Devleti'nin himayesinden savaşmadan çıkması ve Kıbrıs'ın İngiltere'ye gönülsüz bırakılması, İngiliz "Gambot Diplomasisi"nin⁹² parlak zaferlerine karşı Osmanlı Bahriyesi'nin mukavemet gösterecek kapasitede olmaması, Bahriye'nin sahillerin kontrolünü ve stratejik geçiş güzergâhları olan Boğazların müdafasını ana savunma anlayışı olarak benimsemesine yol açarak "anti-İngiliz" bir ideolojiyle hayat bulan Jeune École'ün Osmanlı'daki yansımalarını çok daha belirgin kılmıştı.⁹³

Diğer yandan bu dönemde İngiltere ile Osmanlı Devleti'ni karşı karşıya getiren meseleler arasında Devlet-i Aliyye'nin uygulamakla yükümlü olduğu uluslararası deniz hukuku yaptırımları da gelmekteydi. Bu hukukun kapsamında yer alan uluslararası ticaretin devamlılığı ilkesine bağlı olarak korsanlık⁹⁴, silah

89 BOA, DH. ŞFR. 251/115; BOA, Y. PRK. ASK. 37/80; BOA, Y. PRK. ASK. 55/50; DMA, MKT. 657/99-115-153.

90 DMA, MKT. 430/121-124.

91 Selim Deringil, *İktidarın Sembolleri ve İdeoloji: II. Abdülhamid Dönemi 1876-1909*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 86.

92 *Gunboat Diplomacy*: İngiltere'nin kontrol altına almak istediği devletlere karşı gerektiğinde askeri güç kullanarak baskı kurmada kullandığı dış politika aracıdır. Genelde donanma gemileri, topları şehre çevrilmiş şekilde kıyıda beklerken, aynı güce karşı koyabilecek donanmaya sahip olmayan devletlerin de şartları ve talepleri kabul etmekten başka seçenekleri kalmaması durumudur. Micheal P. Gerace, *Military Power, Conflict and Trade*, Routledge, New York, 2004, s. 67.

93 Mercan, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi"..., s. 104.

94 16 Nisan 1856'da Osmanlı Devleti'nin de dâhil olduğu Paris Kongresi'nde kabul edilen

ve insan kaçakçılığına karşı mücadeleye dönük Osmanlı Devleti, hukuki açıdan bir dizi yükümlülükler üstlenmişti. Bu yükümlükler, Osmanlı kontrolündeki ticaret yollarında meydana gelen kanunsuz faaliyetlere karşı önlem almayı şart koşmaktaydı. Bir yanıyla Osmanlı kıyı bölgelerindeki asayişinde bozulmasındaki en temel etkenlerin başında yer alan deniz haydutluğu ve kaçakçılık faaliyetleri genellikle payitahtan uzak bölgelerde sıklıkla görülen vakalar arasındaydı. Örneğin, İngiltere tarafından titizlikle uygulanan esir ticaretine dönük kısıtlamalara karşı Osmanlı Devleti de sınır güvenliğinin nispeten daha gevşek olduğu güney sahillerindeki esir ticaretine karşı kayda değer girişimlerde bulunmuştu.⁹⁵ Osmanlı makamları, Kızıldeniz’de sahillerin ıssız yerlerine çıkmak suretiyle ciddi asayiş sorunlarına sebebiyet veren “zenci esir ticaretinin men’i” için bölgeye acil olarak gambot ve silahlı vapurlardan mürekkep bir filotilla ile takviye edilmesine karar vermişti.⁹⁶

İlk bakışta tüm bu girişimler, Osmanlı Devleti’nin düvel-i muazzama ile diplomatik ilişkilerini sağlıklı sürdürebilmesi ve buna bağlı olarak hukuki yükümlülüklerini yerine getirmesi adına alınan tedbirler olarak değerlendirilse de aslında Adriyatik’de 348, Akdeniz’de 5070, Karadeniz’de 714, Marmara’da 542 ve Kızıldeniz’de 1.833 mil olmak üzere toplamda 8.567 millik devasa bir kıyı hattını yeterli düzeyde korumaya dönük girişimler olarak ele alınmalıdır.⁹⁷

Osmanlı Bahriyesi’nin de Jeune École’ü ana savunma doktrini olarak seçmesinin nedeni, sadece 93 Harbi’nin acı tecrübeleri ya da stratejik konjonktürden etkilenmenin bir sonucu değildi. Hiç şüphesiz 93 Harbi’nin askerî giderleri, savaş

beyanname ile korsanlık yasaklanmıştır. Aslında deniz korsanlığı ile deniz haydutluğu birbirinden oldukça farklı kavramlardır. Deniz haydutluğu (*piracy, piratry*) devletler hukukuna göre özel kişilere ait gemilerle özel kişilerin, harp ya da barış zamanında açık denizdeki gemilere, bu gemilerdeki insanlara ya da yüke karşı bir devlet yararına değil; kendi çıkarları için yaptıkları haydutluk fiilleridir. Korsanlık (*course, privateering*) ise harp zamanında özel kişilere ait gemilerin harbe taraf olan devletten müsaade belgesi (*lettres de marque, commission de course*) alarak diğer muharip devlete karşı harp hareketine katılması ve bu hareketlerle harp hukuku kurallarına bağlı olmasıdır. Seha L. Meray, “Bazı Türk Andlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun. Yasaklanması”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Cilt. 18, Sayı. 3, 1963, s.106-107.

95 DMA, ŞB. 223/82A.

96 DMA, ŞB. 233/36A; BOA, MV. 112/4.

97 Saim Besbelli, “İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 440.VII. İstanbul: Deniz Basımevi, 1963, s. 69.

tazminatı, katlanılmaz boyuta ulaşmış dış borçlar ve ardı arkası kesilmeyen faizleri, Osmanlı Devleti'ni mali yönden tüketmişti. 1878'de imzalanan Berlin Antlaşması ile Osmanlı Devleti, en önemli gelir kaynakları olan büyük vilayetlerinden ve en üretken insanlarından yoksun kalması mali iflası kaçınılmaz bir seçenek olarak dayatmıştı.⁹⁸ Şevket Pamuk'a göre 1870'lerin ortası, 19. yüzyıl Osmanlı Tarihi'nde bir dönüm noktasını teşkil etmekteydi. 1873-1878 yılları, imparatorluk açısından olağanüstü boyutlarda siyasal, toplumsal ve iktisadi buhranlar dönemiydi. Dünya ekonomisinin uzun bir göreceli durgunluk dönemine girmesi, öte yandan da bununla ilişkili olarak Osmanlı Devleti'nin de dış borçları ödeyemez duruma gelişi ve Düyun-u Umumiye İdaresi'nin varlığı, yüzyılın üçüncü çeyreğinden sonra egemen olan iktisadi konjonktürü hızla ters yüz etmişti.⁹⁹

1881 yılında Osmanlı borçlarının uzun vadeli olarak yeniden düzenlenmesi (*konsolidasyonu*) için yabancı alacaklılar konsorsiyumu olarak telakki edilen “Düyûn-u Umûmiye İdaresi” kurulmuştu. Alacaklılar tarafından yönetilen bu idarenin, Osmanlı bürokrasisi içinde bağımsız bir karaktere sahip olması, askerî harcamaların denetlenmesi ve gerektiğinde askerî taleplerin dış borçlarla finanse edilmesi sonucunu ortaya çıkararak Osmanlı karar alıcılarının otoritesini zaafa uğratan bir role büründüğünü açıkça göstermektedir.¹⁰⁰ Hiç şüphesiz böyle bir kurumun mevcudiyeti, sadece donanmayı değil orduyu da yeniden tertiplenip teşkilatlandırılması ve müteakip reformların uygulanabilmesi için gereken kaynaklardan da mahrum ediyordu.

Aslında 1880'lerde sadece Osmanlı değil, başta ABD, Fransa, Rusya ve İtalya gibi dünya ekonomisinde başat gücün temsilcisi olan ülkelerde bile iktisadi ve siyasi değişikliklerin temposunun hızlandığı bir dönemde “kapitalizmin ilk genel ekonomik buhranı” olarak değerlendirilen 1873-1896 yıllarında, donanmanın toplam savunma bütçesindeki yeri de sarsıntılı bir konuma gelmişti.¹⁰¹

98 Carter V. Findley, *Modern Türkiye Tarihi*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, s. 134.

99 Ayrıca Şevket Pamuk, 1873-1874 yıllarında yüzyılın en büyük kıtlığının Anadolu'yu kasıp kavurduğundan ve Osmanlı'yı ayakta tutan tarımsal meta üretimindeki ciddi düşüşlerin neden olan bu kuraklık hâlinin, ihracat gelirlerinde de hatırı sayılır bir daralmaya neden olan iktisadi bir buhrana yol açmasından söz eder. Bu görelî durgunluk koşullarında, Osmanlı Devleti'nin askerî harcamalarında da dikkate değer bir kısıntıya gitmesine işaret eder. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2005, s. 156-160.

100 Quataert, *a.g.e.*, s. 71.

101 Kennedy, *a.g.e.*, s. 246; Pamuk, *a.g.e.*, s. 79.

Gerçekten de 1877 yılından sonra önemli kısıntılara giden Osmanlı maliyesi, ilk fırsatta Bahriye bütçesinden hatırı sayılır bir tasarruf yapılması yoluna gitmişti.¹⁰² Ayrıca donanmanın, özellikle muharebe gemilerinin çağın gerekliliklerine uygun olarak tadil ve teçhiz edilmesi ile ilgili layiha ve raporların birçoğunun uygulama aşamasında maddi imkânsızlıklardan ötürü sekteye uğradığı bilinen bir gerçektir. Kasım 1889 yılı devlet bütçesinden Bahriye'ye ayrılan tahsisat 60 milyon kuruştur. Bu tahsisatın büyük bir çoğunluğu "zorunlu masraflar" kalemi altında maaş, giyim, işe kalemli harcanyordu. "Diğer masraflar" olarak görülen kısımda ise silah-gemi tedariki, inşaat ve tamirat faaliyetlerine ayrılmıyordu. Bu masrafların Bahriye bütçesindeki payının yetersiz olması, hâlihazırdaki gemilerin teçhizi hususunda Sultan II. Abdülhamid'in buyruğuna karşı gelinerek projelerin ertelendiği "mugâyir-i rızây-ı âli-i ahvâl-i hadiselere" dahi yol açıyordu.¹⁰³

Benzer bir şekilde "bütçe dışında sarfiyat yapılmaması" talimatları gerektiğinde fevkalade bütçe veya diğer bir tabirle ödenek dışı harcamayla girilen çağdaş muharebe gemisi tedariki veya envanterdeki eski usul gemilerin modernizasyonuna (ağırlıklı teçhiz ve tadil) yönelik faaliyetlerin önündeki en büyük engeldi.¹⁰⁴ Mali yetersizlikler, sadece donanmadaki modernizasyon faaliyetlerini sekteye uğratmakla kalmamış, zabitan maaşlarının düzenli ödenen istikrazlar karşısında aralıklı kesilmesine¹⁰⁵ ve hatta muharebe gemilerinde bulunan birçok personele beş ay süre ile maaş ödenememesine de neden olmuştur.¹⁰⁶ Kaori Komatsu da mali bunalımla boğuşan Osmanlı Devleti'nin, donanmasını Sultan Abdülaziz Dönemi'ndekine benzer bir şekilde ayrıcalıklı bir konuma getirmesinin hiçbir suretle mümkün olmadığını, donanmanın genel bütçeden aldığı pay ve Düyûn-u Umûmiye İdaresi'nin maliye üzerindeki tahakkümüne dayandırarak açıklamıyordu.¹⁰⁷

Esasen, 1890'lardan sonra maliyedeki iyileşmelerin gözlemlendiği bir dönemde bile Osmanlı Bahriyesi için önerilen ıslah çalışmalarıyla ilgili gereken meblağın

102 DMA, ŞB. 116/99A.

103 DMA, MKT. 597/92.

104 DMA, MKT. 446/22; DMA, MKT. 194/154; DMA, MKT. 564/77C.

105 DMA, MKT. 523/12; DMA, MKT. 272/72.

106 DMA, MKT. 377/37.

107 Kaori Komatsu, "Financial Problems of The Navy During The Reign of Abdülhamid II", *Oriente Moderno*, (ed.). Kate Fleet, XX (LXXXI), 2001, s. 209- 219.

ancak yarısının ödenmesi ve bu ödeneğin şehremanetince tahsiline başlanan Der-saadet Emlak Vergisi tahsilâtından karşılanması durumu, hâlihazırda muharebe gemileri üzerine kurulacak, külfetli bir stratejinin de sürdürülebilirliğini ciddi bir şekilde sorgular hâle getirmişti.¹⁰⁸ Bu bağlamda, Osmanlı Devleti'nin Jeune École'ü muteber bir donanma doktrini olarak ele alması, bir yanıyla mali iflasın eşliğinde olan, 1875 yılında moratoryum ilan eden Osmanlı'nın ekonomisine yük getirmeyecek en ucuz ve en etkili formülü bulma çabasıydı.

Bir tarafıyla Jeune École öğretilerinin ve ona ait platformların Osmanlı Bahriyesi tarafından benimsemesinde müşavir paşaların da oldukça etkili olduğu görülmektedir. Mesela, 93 Harbi sırasında Karadeniz Filosu'nda görev yapmış olan Hobart Paşa, Aralık 1878'de *The North American Review*'de yayımlanan bir makalesinde, torpidoyu “modern savaşın korkunç ve cesaret kırıcı silahları” (*fearful and already demoralizing weapons of modern warfare*) şeklinde değerlendirerek torpidonun psikolojik önemine vurgu yapıyordu.¹⁰⁹ Aynı dergide yayımlanan başka bir makalesinde de torpidobotları “en güçlü devlerin karşısına çıkan cüce taarruz gemileri” (*the idea being that a host of pigmy assailants is more than a match for the strongest giant*) olarak nitelendirdikten sonra Jeune École stratejisinin torpidobot kadar önemli bir unsuru sayılan uzun menzilli silahlarla donatılmış hızlı kruvazörlerin önemine de atıf yapıyordu. Hobart Paşa, dönemin askerî otoritelerinin iddia ettiği şekilde torpidonun sadece bir taarruz silahı olduğunu kabul etmemekle birlikte onu kıyı savunma sistemi içerisinde önemli bir esnek savunma silahı olarak değerlendiriyordu.¹¹⁰

Aslında Hobart Paşa, 93 Harbi neticesinde torpidoyu etkili bir silah olarak kabul etse de, mevcut muharebe gemilerinden mürekkep donanmanın ıslah edilmesi ve yeni nesil muharebe gemilerinin alınmasını da teşvik etmekten geri durmamıştı. 5 Şubat 1880 yılında Hobart Paşa tarafından Sultan II. Abdülhamid'e yazılan raporda, Osmanlı Bahriyesi'nin İngiliz donanma usulünün teşekkülüne yönelik Tersane-i Âmir'e de kurulan komisyonun yetersizliğine işaret ederek Osmanlı Bahriyesi'nin ıslah edilmesi gereksinimini öne çıkarıyordu.¹¹¹

108 BOA, MV. 129/36.

109 Augustus Charles Hobart-Hampden, “Systems of Offense and Defense in Naval Warfare”, *The North American Review*, Volume 127, (Kasım-Aralık 1878), s. 383.

110 Augustus Charles Hobart-Hampden, “Progress in Naval Armament”, *The North American Review*, Volume 139, (Kasım 1884), s. 432.

111 BOA, Y.PRK. MYD. 1/43.

Jeune École stratejisinin şekillenmeye başladığı belirsizlik yıllarında (1878-1886) torpidobot filotillalarının potansiyelini fark edip ona göre Osmanlı Bahriyesi'ni yeniden düzenleme girişiminde bulunduysa da Hobart Paşa'nın hâlâ İngiliz usulü geleneksel muharebe gemisi doktrinine de sadık kaldığı görülmektedir. Öyle ki 2 Aralık 1880 tarihli "Devlet-i Aliyye'nin terakkiyât-ı bahriyesi" hakkındaki düşüncelerinin yer aldığı raporda Osmanlı muharebe gemilerinin birçoğunun eski usulde inşa edildiği ve yeni nesil muharebe gemileriyle boy ölçüşemeyecek düzeyde olduğundan söz ettikten sonra, daha modern gemilerden mürekkep Rus İmparatorluk Donanması'nın muhtemel taarruzu karşısında donanmanın müşkül bir duruma düşeceğinin de altını çiziyordu. Hobart Paşa, bu duruma çözüm olarak Devlet-i Aliyye'nin yeni muharebe gemileri tedarik etmesi gerektiğine ve eski usulde olanlarının da satılmasının ardından elde edilecek meblağ ile tersanede yeni tarz gemilerin inşa edilmesini salık veriyordu.¹¹²

Hiç şüphe yok ki Hobart Paşa'nın hem torpidobot hem de geleneksel muharebe gemisi prensiplerini bir arada sürdürme eğilimi göstermesindeki en önemli neden, emekleme döneminde olan Jeune École prensiplerini yeteri kadar kavrayamamasıydı. Nitekim 93 Harbi sırasında torpido ve onu atabilecek kabiliyetteki platformların etkinliğini bizzat tecrübe eden Hobart Paşa, bu yeni silahların psikolojik yönüne dikkate değer bir vurgu yaptıysa da torpidonun deniz muharebeleri (özellikle ticaret harbinde) ve kıyı savunmasında belirli taktik uygulamalar eşliğinde oldukça etkili olabileceği gerçeğini göz ardı etmişti. Jeune École'ün öğretilerinin tüm dünyada geniş yankı bulduğu 1886 yılında Hobart Paşa'nın ömrünün vefa etmemesi, kendisini torpido ve onu atabilecek platformların stratejik potansiyelini müşahade etmekten alıkoymuştu.

Hobart Paşa'nın ölümünden sonra Osmanlı Bahriyesi'nde torpido ve torpidobot prensiplerini sürdüren ve bunu donanma stratejisinin temel unsurlarından biri yapan kişi, İngiliz deniz subayı Henry Felix Woods'tu. 1869 yılının sonlarında Bahriye Mektebi'nde muallimlik yapmak üzere kaymakam (yarbay) rütbesiyle Osmanlı Bahriyesi'nin hizmetine giren Henry Woods'a, bir süre "Woods Bey"; amirallik rütbesi tevdi edildikten sonra da "Woods Paşa" olarak hitap edildi.¹¹³

112 BOA Y.PRK. MYD. 1/70. Ayrıca Yunan Bahriyesi'ndeki torpido ve torpidobot alımını örnek göstererek Osmanlı Bahriyesi'nin torpidobot tedarik etmesi gerekliliği ile ilgili Hobart Paşa'nın kaleme aldığı layiha için bkz. BOA, Y.PRK. KOM. 3/4.

113 Sir Henry Felix Woods, *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesi'nde 40 Yıl 1869-1909*, Yelken Matbaası, İstanbul, 1976, s. 17.

93 Harbi sırasında torpido ve mayınlar hakkındaki uzmanlığı ile Morris Bey ile birlikte celp edilen Woods Bey¹¹⁴, boğaz açığındaki düşman mayınlarının ihracında mühim görevler alması¹¹⁵ dışında, Rus taarruzlarına karşı önemli limanların mayınlanması vazifesini üstlenmişti.¹¹⁶ Harp içinde bu görevden ayrı olarak Sultan II. Abdülhamid'in iradesiyle abluka şartlarına itaat etmeyenleri muhakeme etmek üzere Ganaim-i Bahriye Mahkemesi üyeliğine de atanmıştı.¹¹⁷

Torpidonun modern muharebelerdeki stratejik ve taktik kapasitesini iyi gözlemleyen Woods Bey, torpidonun kıyı savunması ve torpidobotlarla icra edilen oynak savunma için değerli bir silah olduğunu da müşahade etmişti. Bu görüşlerini, torpidonun Osmanlı Bahriyesi'nde yaygınlaştırılmasında ve bu konuda yayınların çıkarılmasında kullanacaktı. Torpido fenninin araştırılması ve eğitimi ile ilgili 19 Kasım 1880'de teşkil olan Torpido Komisyonu¹¹⁸ ve daha sonra Eylül 1882'de Tersane-i Âmire'de yer alan Torpido Mektebi'nin kurulmasında önemli isimlerden biri, Woods Bey'di.¹¹⁹ Torpido mektebinde verilen teorik eğitim dışında pratik uygulamalar için de eğitimler, *Muhbir-i Sürur* ahşap fırkateyninde Woods Bey eşliğinde sürdürülüyordu.¹²⁰ Daha sonra Osmanlı Bahriye Mektebi'nde amiral rütbesiyle torpido muallimi olarak görev yapacak olan Woods Paşa, torpido ve onun kullanımı ile ilgili bir dizi eser de kaleme alarak bunların Bahriye Mektebi'nde okutulmasında ön ayak olmuştu.¹²¹ Bu yayınlardan en göze çarpanı torpidoların usul-ı istimali, lojistiği, enva-ı muhafazası, elektrik aletleriyle beraber bir kıyı savunma silahı olarak kullanımı ve Tophane-i Âmire'de imal olan elektrikli torpidolar hakkında detaylı malumatlar veren *Torpedo Fenni*, *Tedâfü'ü Torpidoların Beyanı* isimli çalışmasıydı.¹²²

Bir yönüyle bakıldığında Torpido Mektebi'nin kurulması ve buna mukabil tersane içinde teşkil edilen Torpido Komisyonu, Osmanlı Bahriyesi'nin yerli personel yetiştirme gayretinin de bir ürünüydü. Yerli personelin yetiştirilmesi me-

114 DMA, ŞB. 82/141A.

115 DMA, MKT. 278/35.

116 DMA, ŞB. 116/59A.

117 Woods, *a.g.e.*, s. 86.

118 DMA, ŞB. 155/48A.

119 DMA, ŞB. 188/14A.

120 DMA, MKT. 430/254.

121 DMA, MKT. 506/14.

122 Henry Woods, *Torpedo Fenni, Tedâfü'ü Torpidoların Beyanı*, (çev. Halil), İstanbul 1303 [1886].

selesini oldukça ciddiye alan Sultan II. Abdülhamid, *Muhbir-i Sürur* fırkateyninde torpido eğitimi icra edilebilmesi için her türlü alet ve edevatın getirtilmesi¹²³ ve bu konuyla alakalı Avrupa'da yayımlanan gazetelere abone olunması gibi bir dizi yenilikçi girişimi de tereddütsüz desteklemişti. Ayrıca Sultan, kendi iradesiyle Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Reis-i Sânisî¹²⁴ görevinde bulunan Faik Bey'in riyasetinde bir komisyon da teşkil ederek Avrupa'daki gelişmeler çerçevesinde *Muhbir-i Sürur* fırkateyninde eğitimlerin düzenli bir şekilde icra edilmesini de sağladı.¹²⁵

Beş aylık kurslar şeklinde icra edilen eğitimlerde, ortalama 70 zabitanın katılımı sağlanmakta ve bunlara su altı mayın harbi ve Whitehead tarzı kendinden hareketli torpido üzerine teorik bilgiler de öğretilmekteydi.¹²⁶ Kıyı savunmasının belkemiğini oluşturan ve sayıları günden güne artan torpidobotların daha nitelikli personel tarafından idaresi, Osmanlı Bahriyesi'nin önündeki en önemli meselelerden biri olarak durmaktaydı. Bu minvalde Bahriye bünyesinde, kronik personel açığını kapamak ve torpidobotlara istihdam edilen Torpidobot Mektebi'nde yetişmiş zabitanaya destek vermek maksadıyla şahadetnameli gediklilerin (astsubayların) yetiştirilmesine yönelik bilinçli bir çaba mevcuttu. Hem envanterdeki hem de yakın bir zamanda envantere girecek torpidobotlara istihdam edilmek üzere 40 neferden mürekkep iki bölüğün teşkil edilmesi ve bunların eğitimi için yıllık 42.744 kuruşluk tahsisatın Bahriye bütçesinden verilmesi, bu çabaya yönelik söz edilmeye değer gelişmelerdi.¹²⁷

Yapılan bu girişimlerin uzun vadede etkili olabilmesi için kalifiye personel düzeyinin artırılmasına yönelik torpido zabiti yetiştirme ve torpido fennini tahsil

123 Torpido Mektebi'nde torpido eğitime yönelik olarak İngiltere'den talep edilen 800 sterlin değerindeki alet ve edevat ile ilgili malumat, o sıralar İstanbul'da bulunan İngiliz ataşemiliteri Binbaşı Henry Trotter tarafından hazırlanan çok gizli (*strictly confidential*) ibareli raporda da yer almaktadır. 29 Aralık 1883'de İstanbul'da kaleme alınan raporda, torpido mektebindeki verilen derslerin temel torpido dersinin ötesinde geçmediği ve bütünüyle teorik düzeyde yüzeysel kaldığından söz edilmektedir. Bkz. NA, ADM. 231/18, Report No: 792.

124 *Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi*: 1863 yılında Erkân-Harbiye-i Bahriye Zabıtlığı adıyla kurulan daire, Avrupa donanmalarında meydana gelen gelişmelerin takibi, Avrupa'ya gönderilecek subayların imtihanlarının hazırlanması, Bahriye programlarının yapılması, donanmanın yapmış olduğu manevralar hakkında raporlar yazılmasından sorumluydu. Ayrıntılı bilgi için bkz. Batmaz, II. Abdülhamid Devri..., s. 53.

125 Batmaz, *Bilinmeyen Yönleriyle...*, s. 73-74.

126 NA, ADM, 231/57, Report No: 63.

127 DMA, MKT. 639/132.

etmek maksatlı Mekteb-i Bahriye-i Şâhâne bünyesinde torpido sınıfı açılması da gündeme gelmişti. Jeune École prensiplerini tatbik etmeye çalışan Osmanlı Bahriyesi'nin torpidobotların sayılarının hızla artması karşısında vuku bulan yetişmiş personel açığına rağmen Torpido Mektebi'ne alınacak personeli özenle seçilmesi, torpidoculuk alanının Bahriye nezdinden ne kadar önemsendiğinin önemli bir kanıtıydı.¹²⁸

Şurası muhakkak ki müşavir paşaların teknik desteği ve Osmanlı Bahriyesi'nin yeni teknoloji silahlara olan ilgisi ile birlikte Jeune École'ün en önemli silah ve platformları olan torpido, torpidobot, kruvazör ve daha sonra donanma envanterine girecek olan denizaltılar, Osmanlı Donanma Programı'nın da en önemli parçası hâline gelmişti. Programın ilk aşaması donanmaya tedarik edilecek torpidobotların miktarı ve cinsinin belirlenmesi ve bu istimbottlarda hangi tip torpidonun kullanılacağı noktasındaydı. Bu meselelere açıklık getirilmek maksadıyla 16 Aralık 1882 tarihinde Bahriye bünyesinde bir komisyon teşkil edildi. Daha sonra Sultan'a da arz edilecek olan bu komisyonun raporunda; Avrupa'da inşa edilen torpidobotların günden güne gelişmekte olduğu, bu gelişmelere ayak uydurabilmek için Bahriye'nin torpido ve onu atabilen platformlarla ilgili daha çok "ihtimam ve itina" göstermesi gerektiği vurgulanıyordu.¹²⁹

Osmanlı Bahriyesi'nin hem kıyı savunma tabyalarında hem de torpidobotlarda kullanılmak üzere farklı tipte torpidolar üzerinde çalışmalar yaptığı, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'ne ait istihbarat belgesinde de açıkça belirtilmektedir. 1 Mayıs 1883 günü Albay George S. Mac Ilwaine tarafından kaleme alınan bir raporda, Osmanlı Bahriyesi'nin elinde 93 Harbi'nde başarısız Rus taarruzları sonucunda ele geçirilen dört adet Whitehead torpidosu bulunduğu; ancak bunları atabilecek kabiliyette bir torpidobot veya ekipmanın olmadığı öne sürülmektedir. Bunun dışında bir süredir General Berdan'ın kendi icat ettiği torpidoları Tersane-i Âmir'e geliştirmeye çalıştığı, Şubat ve Mart aylarında torpidolarıyla denemeler yapıldığından bahsediyordu.¹³⁰

Gerçekten de Amerikalı subay ve mühendis olan Miram Berdan İstanbul'da ikamet ettiği süre boyunca kıyı müdafaasına yönelik olarak yeni tip bir torpido

128 Şakir Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Bahriyesi'nde Personel Yetiştirme Gayretlerine Bir Örnek: Torpido Mektebi", *Osmanlı Donanması'nın Seyir Defteri Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, İstanbul: Pera Müzesi Yayınları, 2009, s. 66,72.

129 BOA, Y. PRK. ASK. 18/9.

130 NA, AD. 11931/18, Report No:4.

geliştirme niyetiyle Osmanlı Hükûmeti ile mukavele imzalamayı başarmıştı. Mukavelede, Osmanlı Bahriyesi'ne 300 adet torpido imal etmek için toplam 150.000 sterlin talep edildiği ayrıca torpidoların etkin kullanımı için Çanakkale Boğaz'ında konuşlandırılmak üzere her biri 50'şer torpidoya sahip, iki adet bombalara karşı mukavemetli istasyonun ve diğer limanların korunması için de 12 adet istimbotun inşası planlanıyordu.¹³¹

2 Haziran 1882 gününe ait *The New York Times* gazetesindeki bir haberde, Çanakkale Boğazı'nı savunmak için General Berdan'ın projesinin çok ilerleme kaydetmediği, genellikle kendisinin İstanbul'da kendi geliştirdiği torpidoyu denemek ile meşgul olduğundan kısaca söz edildikten sonra General Berdan'ın torpido projesinin kâğıt üzerinde etkileyici gözüktüğü ama pratik anlamda bir muammanadan ibaret olduğundan bahsediliyordu.¹³² Aslında General Berdan'ın üzerinde çalıştığı silah¹³³, kıyıdaki sabit bir istasyondan elektrik teli aracılığıyla uzaktan kontrol edilmek suretiyle yönlendirilen, sıkıştırılmış roket yakıtının gaz türbininden geçişinin sağladığı tahrik gücüyle hareket eden ve yaklaşık 100 kilogramlık (220 lbs.) bir patlayıcı başlığa sahip uzaktan idare edilebilen bir torpidoydu (*dirigible torpedo*). 1 mil menzile sahip torpidonun seyir sürati ise 24 knot civarındaydı.¹³⁴

General Berdan'ın icat ettiği torpido ile yapılan bir dizi denemenin¹³⁵ ardından torpidoların mukavelede belirtildiği şekilde olmaması ve hâlâ tadilata ihtiyaç duyulmasının Osmanlı Bahriye yetkililerini alternatif çözüm arayışına ittiği, buna bağlı olarak Şura-yı Bahriye'de tetkik edilmek üzere Whitehead'in benzeri olan Alman yapımı Schwarzkopf torpidosu hakkında malumat toplandığı da kayda geçmişti.¹³⁶ General Berdan'ın icat ettiği torpidosunda yaptığı

131 Gray, *a.g.e.*, s. 99-101.

132 *The New York Times*, June 2, 1882, s. 4.

133 Ceride-i Bahriye'nin Fî 5 Zilhicce 1307 tarihli 29 numaralı nüshasında General Berdan tarafından geliştirilen torpidosunun detaylı malumatı yer alır: "Berdan torpidosu 18 kadem tul ve 20 pos arzında olup şeklen Whitehead torpidosuna müşabih ve fakat bunlar gibi kuvve-i muharrikeleri kendi cisimleri dâhilinde vaka olmayıp sahilde bulunan bir makine vasıtasıyla torpil derununda bulunan üstüvanelere sarılı iki ince çelik telin boşaltılmasıyla pervanelerinin tahrikinden ibaret olduğu misillü sancağa iskeleye tevcihi ile re'sine irtifa ve inhitat verilmesi yine sahiliden idare olunmaktadır..."

134 Sleeman, *a.g.e.*, s. 229-230.

135 General Berdan'ın imal ettiği torpidonun tecrübeleri hakkında bkz. DMA, MKT. 430/185; DMA, MKT. 430/197; DMA, MKT. 430/202.

136 BOA, Y. MTV. 9/67.

son tadilattan sonra Bahriye bünyesinde teşkil edilen komisyon tarafından 10 sayfalık bir karar çıkarılarak torpidonun henüz istenilen düzeyde olmadığı, kıyı savunması için başka torpidoların tetkik edilmesi gerektiği kanısı ortaya atıldı.¹³⁷ Bu doğrultuda Osmanlı Bahriyesi, kıyı savunmasında etkili olabilecek torpedo arayışını, hem Whitehead hem de Schwarzkopf Fabrikası'ndaki torpedo imalat sürecini inceleme ve nezaret etme maksadıyla bir subayı da görevlendirerek sürdürmüştü.¹³⁸ Bahriye'de yapılan tetkikler neticesinde, Schwarzkopf Torpedo Fabrikası'na eğitim almak üzere "ikmâl-i tahsîl görececek bir zabitan" memur edilerek Avrupa'da yapılan diğer torpedo çalışmalarını tetkik vazifesi verilmişti.¹³⁹

Aynı şekilde ABD'de icat edilen Patrick torpidosu¹⁴⁰ hakkında Osmanlı Amerikan Sefareti'nden bilgi talep edilmiş ve Woods Paşa ile detaylı bir araştırma başlatılmıştı. Böylelikle Woods Paşa, torpidonun mucidi olan Patrick Cunningham ile bağlantıya geçmiş ve silahın kıyı-liman savunmasına yönelik etkinliği ile ilgili bilgi almıştı. Torpidonun birkaç defa yapılan tecrübelerinde yapılan muayene sonucunda torpidonun istenilen düzeyde olmadığı ortaya çıkmıştı.¹⁴¹

Osmanlı Bahriyesi'nin torpidonun sahil savunması ve gerektiğinde çağdaş muharebe gemilerine karşı önemli bir tehdit unsuru olduğunu her yönüyle müşahade etmesi, torpidoyu Osmanlı deniz stratejisinin temeline oturtmuştu. Bu minvalde, devlet ricali dünyadaki torpedo ve onu atabilecek platformların gelişimini oldukça yakından takip etmiş ve bu silahlarla ilgili incelemelerde bulunmak üzere birçok uzman heyetin Avrupa'ya gönderilmesini de sağlamıştı.¹⁴²

Gönderilen uzman heyetler dışında, Osmanlı sefaretlerinde bulunan ataşenavaller, Osmanlı Devleti adına görevlendirildikleri ülkede denizcilikle ilgili her türlü teknik yeniliği takip etme, bu anlamda verilen siparişleri tedarik etmek dışında o ülkeye eğitim maksatlı gönderilen deniz personelinin meseleleriyle

137 BOA, Y. MTV. 9/75.

138 DMA, MKT. 194/217.

139 DMA, MKT. 568/29A.

140 Aslında sıkıştırılmış gaz ile satıhta seyir eden (*surface-running*), kıyıdan veyahut bir bot üzerinden elektrik teli vasıtasıyla uzaktan idare edilebilen Patrick torpidosu, Amerikan Hükûmeti'nin görevlendirdiği uzman komisyon incelemesi neticesinde de geliştirilmesi gereken bir silah olarak görülmüştü. Branfill-Cook, *a.g.e.*, s. 51; The New York Times 26 September 1890; The New York Times July 24 1893.

141 BOA, Y. PRK. EŞA. 4/73.

142 BOA, Y.PRK. EŞA. 3/23.

ilgilene ve en önemlisi de denizcilik konularıyla ilgili istihbaratî bilgi toplama gibi kritik görevler üstlenmişti.¹⁴³

Nitekim Osmanlı Bahriyesi tarafından Londra, Washington, Viyana, Paris, Atina ve Petersburg'da bulunan ataşenavallerinden en çok kabul gören torpidobotun hangisi olduğu, boğaz ve kıyıların müdafaa için hangi sistem torpidobotun gerektiği ile ilgili teferruatlı incelemeler dışında "bunların hesaplı resimleri ile teferruat-ı sairesi ve bahasının miktarı ile suret-i tesviyesi ve ne kadar müddette inşa ve teslim edileceği vasıta-ı devletleriyle admiralaty canibinden istifası" talep ediliyordu.¹⁴⁴

Torpidobotun popülerliğinin arttığı bir dönemde bizzat Sultan II. Abdülhamid'in bu silahın ülkenin güvenliği açısından ehemmiyetine vurgu yaptıktan sonra tedariğine yönelik emir verdiği, Babıâli'ye yolladığı 28 Nisan 1883 tarihli bir yazıda açıkça görülmektedir. Yazıda "boğaz ve limanlar ile sevahil ve sefaî-i şahanenin indel-iktiza hüsn-i muhafazası zımında torpido istimbotlarının tedariğinin elzem olduğundan" söz ettikten sonra ihtiyaca uygun farklı sınıflarda torpidobotun alınması buyuruyordu.¹⁴⁵ Bu durum bizzat Sultan II. Abdülhamid'in aynı Jeune École taraftarlarının belirlediği gibi torpidobotları sahil savunması, boğaz ve limanlar gibi stratejik mahallerin müdafaaasında donanmanın belkemiğini oluşturacak platformlar olarak telakki ettiğini de doğrulamaktadır. Öyle ki donanma envanterine katılacak yeni torpidobotlara sahil ve Boğazların müdafaaı dışında düşman filo hareketlerinin gözlenmesi, kıyı bombardımanı ve çıkarmayı önleme, kaçakçılıkla mücadele gibi "tarassudat ve te'yidât-ı mükemmele" (*gözlem ve önlem alma*) rolleri biçilmesi de bu anlamda bahse değerdir.¹⁴⁶

Osmanlı Bahriyesi, Jeune École öğretilerine uygun olarak torpidobot dışında 19. yüzyılın son çeyreğinde ortaya çıkan denizaltı gemisi projeleriyle de oldukça yakından ilgilendi. Henüz rüştünü ispat etmemiş, deneysel aşamada olan denizaltılar, denizci ülkelerin bu yeni silahın yetkinliği ve kullanım alanıyla ilgili mesafeli olmasına neden oldu. Öyle ki İngiltere, 20. yüzyılın başına kadar denizaltıları "savaş hilesi" olarak görecekti ve kendi envanterine almayı reddedecekti. Ancak denizaltı teknolojisindeki gelişimin oldukça hızlı olması, her yapılan yeni denizaltı gemisinin yeterlilik açısından bir öncekinden daha

143 Şakir Batmaz, "Osmanlı Devleti'nde Ateşenevallik (Deniz Ateşeliği) Müessesesi ve Londra Ateşenevalliği", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı. 23, Ocak 2007, s. 547.

144 DMA, MKT. 372/69.

145 DMA, MKT. 418/58.

146 DMA, MKT. 372/69; DMA, MKT. 908/15.

üstün oluşu, Jeune École fikrini savunanlar tarafından bu silahın potansiyelinin anlaşılmasını sağladı. Fransa'nın hiçbir zaman İngiltere'ye eşit bir savaş gemisi filosuna sahip olamayacağı düşüncesiyle yola çıkan Jeune École teorisyenleri, denizaltı gemisini stratejilerinin baş tacı yapmıştı.¹⁴⁷

Osmanlı Devleti, en önemli istihbarat kaynağı olarak gördüğü sefaretlerindeki ataşenavaller vasıtasıyla denizaltı gemisiyle ilgili gelişmeleri oldukça özenli bir şekilde takip etmiş¹⁴⁸ ve uluslararası tertiplenen denizaltı deneme seyirlerine de mali imkânların elverdiği koşullarda ataşenavaller göndererek bu yeni silah hakkında teferruatlı malumat alabilmenin yolunu aramıştı.

O yıllarda denizaltı tasarımıyla ses getiren İspanyol mucit Isaac Peral ilgili Madrid'de neşrolunan 22 Temmuz 1890 tarihli *L' Illustration* dergisindeki haber, bölgedeki Osmanlı ataşenavallerin de dikkatini celp etmişti. Madrid Sefareti tarafından hazırlanan bir istihbarat raporunda Isaac Peral'ın icat ettiği denizaltının Fransa ve İngiltere'de inşa edilen aynı tip denizaltılarla karşılaştırmalı bir analizi yer almaktadır. Raporda, Peral'ın denizaltısının tecrübe seyri sırasında gündüz vaktinde hedef gemiye torpido taarruzuna henüz girişmeden satıhtan fark edildiği; ancak geceleyin icra edilen manevralarda muvaffak olunduğundan söz ediliyordu. Seyir tecrübeleri sırasında 62 dakika boyunca su altında kalabilen denizaltının su altı sürati üç ila altı mil arasında değişkenlik gösterdiği müşahade edilmişti. Raporun devamında Peral'ın denizaltısı seyir ve muharebe kapasitesinin Fransız subay ve inşa mühendisi Henri Dupuy de Lôme tarafından 1888 yılında inşa edilen *Gymnote* adlı elektrik motora sahip denizaltı kadar olmadığı zikrediliyordu. Bu yüzden Peral'ın denizaltısıyla ilgili rapordaki son mütalaa şu şekildedir: "...mümâ ileyh tahte'l-bahr vapurun emsâline fâik ve hiç olmazsa onlara (*Gymnote* tipi denizaltılar¹⁴⁹) mu'adil olduğu erbab-ı vukûfdan mürekkekb bir komisyon huzûrunda isbât edilmedikçe nezâret-i müşârun ileyhâ mezkûr vapuru bir kuvve-i harbiye olarak kabul edemeyeceği bî-istibâhdır".¹⁵⁰

Bir tarafıyla tespit edilmesi zor, baskın ve sürpriz tesiri yüksek taarruzları icra etme potansiyelini haiz denizaltılar, Osmanlı kıyı güvenliğinin tesisinde

147 Evren Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'deki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2012, s. 38.

148 BOA, Y.PRK. TKM. 46/23; BOA, Y.PRK. EŞA 46/80.

149 Nordenfelt ve başka muhtelif denizaltılarla ilgili incelemeler için bkz. DMA, ŞB. 202/107A; DMA, ŞB. 211/51A; BOA, Y.MTV. 37/117; BOA, Y.MTV. 45/3.

150 BOA, Y. MTV. 45/3.

ve düşman üzerinde tesir ettiği caydırıcılık yönünden anahtar bir role sahipti. Bahriye miralaylarından (albay) İsmail Hakkı'nın kaleme aldığı bir raporda denizaltıların caydırıcı etkisine şu şekilde gönderme yapılıyordu:

"...bahemehâl düşman kuvve-i bahriyyesine mûcib-ı havf ve dehşet-i 'âzîme olacakları ve binâen 'aleyh mâ'nen tesirât-ı vafireleri görüleceği emr-i âşikâr olduğu..."¹⁵¹

Bu girişim, Osmanlı Bahriyesi'nin muhtemel hasımlarına karşı caydırıcılığı ön planda tutan bir üstünlük sağlama çabası içinde olduğunu ve buna mukabil dünyanın hızlı değişen askerî ve teknolojik koşullarına ayak uydurmaya yönelik gayretini de açıklamaktadır.¹⁵²

Rüşdü henüz tam olarak ispat edilmemiş olan denizaltılara bu kadar alakanın gösterilmesindeki nedenlerden biri de torpidoyu düşman gemisine etkili bir şekilde atabilen torpidobotların, gündüz vakti, yakın müsademelerde zırhlı muharebe gemilerinden açılacak her türlü ateşe karşı dayanıksız olmasıydı. Yüksek sürat ve manevra uğruna zırhtan feragat edilen torpidobotlar için en elverişli saldırı şekli, gece vakti ya da görünürlüğü düşük olduğu yağışlı/sisli havalarda yapılacak *coup de main* idi. Denizaltılar ise su altının gizleme avantajını kullanarak seyredecek ve etkili menzile eriştiği anda torpidosunu ateşleyip çatışma alanından kolayca uzaklaşabilecek kabiliyette silahlar olarak görülmeye başlandı.¹⁵³

Tam bu zamanlarda, Sultan II. Abdülhamid'in kendi parasıyla Nordenfelt Firması'ndan ısmarladığı iki denizaltının *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* isimleriyle (*Nordenfelt II ve III*) Bahriye'ye kazandırılmasıyla Osmanlı Devleti de bu kervana katılmış oldu.¹⁵⁴ Tarihte ilk defa bir padişahın denizaltı gemilerine kendisinin ve babasının ismini vermesini de bu denizaltıların Devlet-i Aliyye-i Osmaniyye tarafından ne kadar önemsendiğinin bir diğer kanıtıydı.¹⁵⁵

Diğer taraftan Fransız Jeune École doktrini, kruvazörleri de İngiltere'nin en zayıf noktasını teşkil eden ticaret filolarına karşı akın harekâtında (*guerre de course*) temel taarruz silahı olarak benimsedi. Özellikle kruvazörlerin yüksek sürat ve manevra avantajları, Jeune École'ün rakip olarak belirlediği ticaret filosu ve ufak çaplı harp gemi gibi hedeflere karşı adet ve sürat yaklaşımını (*nombre et vitesse*) ön plana çıkaran, daha etkili bir taarruz imkânı sundu. Jeune École'ün

151 BOA, Y.MTV. 20/99.

152 Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki...*, s. 67.

153 Mercan, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi"..., s. 106.

154 BOA, Y.MTV. 23/38.

155 Mercan, *a.g.m.*, s. 106.

beyin takımı, hiçbir zaman kendisinden daha güçlü düşman donanmasını imha etme fikri üzerinde durmadı, aksine ekseriyetle kıyı savunması ve düşmanın can damarını teşkil eden ticaret harbiyle rakibini ekonomik olarak “dizlerinin üzerine çökertmeyi” hedefleyen, “yıpratma savaşı” prensibi üzerinde durdu. Beri yandan, ticaret filolarına karşı kruvazör harbi (*cruiser warfare*) yaklaşımı, Jeune École fikrinin ağırlık merkezini oluşturan savunmaya yönelik torpido taarruzlarına yönelmiş ikincil donanmalar için önemli bir ikilem oluşturdu.¹⁵⁶

İstisnai olarak Osmanlı Devleti gibi mali yaşam kaynaklarını ticaret üzerinden besleyen, kendi kendine yeterli olmayan bir devlet için *guerre de course* fikrinin uygulanabilirliği oldukça tartışmalıydı. Aslında, Osmanlı Devleti’nin ticari amaçlı askerî seferi esas strateji olarak benimsemesini haklı çıkaracak ölçüde denizasırtı ticaret anlayışı veyahut bu durumu baltalayacak rakibi de yoktu. Osmanlı Devleti’nin başka ülkelerde koruması gereken üslerinin bulunmayışı ve sömürgecilik alanında iddiasız oluşu da ticaret harbini Osmanlı nazarında mantıksız bir seçenek hâline getirmişti. Zaten Sultan II. Abdülhamid’in güç dengelerini gözeten, ihtiyatlı dış politikasına hâlel getirecek bu tarz riskli stratejik hamlelerin icrası da pek mümkün görünmemekteydi. Ancak Osmanlı Bahriye karar alıcılarının mevcut donanma kuvvetiyle muhtemel olabilecek bir taarruz hâlinin defedilemeyeceği ile ilgili bir güvenlik endişesi içerisinde olması, donanmanın olabilecek en kısa sürede tadilini zorunlu kılmış ve bu sure zarfında yabancı tersanelerden yeni kruvazör tedarik ihtiyacı doğmuştu.¹⁵⁷ Kruvazörü kıyı savunmasını icra eden torpidobot ve gambot filotillalarına destek birimi olarak değerlendiren Bahriye ricali, gerektiğinde tek başına karakol hizmeti icra edebilecek veya modası geçmiş muharebe gemilerinin yerine donanmanın ana vurucu gücü rolünü üstelenecek bir platform olarak görme eğilimindeydi.¹⁵⁸

156 Roksund, *a.g.e.*, s. 15-16; Meurer, *a.g.e.*, s. 286.

157 BOA, Y.A. HUS. 250/35.

158 Mercan, “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi”..., s. 108.

4) JEUNE ÉCOLE STRATEJİSİNİN DÜŞÜŞE GEÇMESİ VE BUNA YÖNELİK OSMANLI SAVUNMA TERTİPLENMESİNDE DÖNÜŞÜM: BOĞAZLAR VE İSTANBUL’UN SAVUNMASI

Osmanlı karar alıcılarının Jeune École stratejisinin popülaritesinin düşüşe geçtiği yıllarda¹⁵⁹ onun öğretilerinin hâlâ Bahriye tarafından sıkı sıkıya uygulanması ve aynı zamanda zırhlı tedarikine yönelik muharebe filosu oluşturma teşebbüslerinin de başlaması oldukça ilginçtir. Bu durum Jeune École öğretileriyle bir zıtlık oluştursa da Osmanlı Bahriye kurmaylarının muharebe gemisi fikrinden hiçbir zaman tam anlamıyla vazgeçmediğini ve ayrıca muharebe gemisi ekolünün tekrar yükselişe geçtiğine yönelik konjonktürel değişimin Bahriye Nezareti tarafından müşahade edildiğini de gösteriyordu. Nitekim Bahriye Nezareti nezdinde muharebe gemisinin hâlâ donanmanın potansiyel vurucu gücü olarak değerlendirilmesinde ve bu platformun torpidobot ve kruvazör gibi donanmanın zaruri bir ihtiyacı olarak algılanmasını sağlayanların başında yine müşavir subaylar geliyordu.

Bilhassa 1880’lerin sonlarına doğru Osmanlı Bahriyesi’nin geleneksel rol modeli sayılan İngiliz donanma etkisinin azalması, yerine Alman teknik he-

159 Nedenler için bkz. Birinci Bölüm’de “19. Yüzyıldaki Denizcilik Alanındaki Stratejik Mülahazalar” başlığı altında Jeune École stratejisi.

yeti ve teknoloji transferine bırakmasıyla başlayan süreçte¹⁶⁰ bu algının hâkim olmasında etkisi azımsanmayacak düzeydeydi. Denizcilik alanında İngiltere ve Almanya arasındaki silahlanma yarışı tüm dünyadaki güçler dengesini etkilemiş; bu bağlamda gemi inşa ve silahlanma cihetinde rekabetçi bir pazarın da ortaya çıkmasını sağlamıştı.¹⁶¹ Uluslararası ortamda hâkim olan konjonktürün etkisiyle Sultan II. Abdülhamid, Almanya'yı kendi ordusunun modernizasyonu ve yeniden teşkilinde askerî bir model olarak seçmişti. Böylece 93 Harbi sonrasında İngiltere ve Fransa ile yaşanan diplomatik krizler, Osmanlı karar alıcıları nazarında Almanya'yı daha etkili bir konuma getirerek Alman müşavir subayların donanmada istihdam edilmesinin yolu açılmıştı.¹⁶²

Osmanlı Bahriyesi, 4 Aralık 1884 tarihinde müşavir subay olarak Tersane-i Âmir'e istihdam edilmek üzere mukavele imzaladığı Alman Deniz Binbaşı Starcke'ı¹⁶³ aynı zamanda Bahriye ıslahat müfettişi olarak da tayin etmişti.¹⁶⁴ Daha sonra ferik (tümamiral) rütbesi tevdi edilecek olan Starcke'nin, donanmanın genel durumu ile ilgili neredeyse haftada bir kere rapor kaleme alması ve bu raporların önemli hususlarının düzenli olarak Padişah'a arz edilmesi, kendisinin Bahriye içinde önemli bir konumda olduğunu yönelik dikkate değer ipuçları vermektedir.

Ferik Starcke, 29 Temmuz 1888 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'e sunduğu bir raporunda donanmaya bağlı gemilerin her an harp durumuna hazır olması için alınması gereken tedbirleri açık bir dille sıralamıştı. Ferik Starcke, raporunda, Haliç'te "lenger-endaz vaziyette"¹⁶⁵ duran zırhlı gemilerin kazan ve makineleri eski olup bu hâlde en fazla 6-8 mil süratle seyredebileceği ve 14-16 mil süratle erişebilen Avrupa'daki muadilleriyle kıyas kabul edilmeyecek bir kıyafetsizlikte olduğundan bahsediyordu. Kendisinin bu soruna yönelik yegâne çözümü ise

160 Süreçle ilgili en detaylı kaynaklar için bkz. Jehuda L. Wallach, *Bir Askerî Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Heyetleri 1835-1919*, (çev. Fahri Çeliker), Genelkurmay Basımevi, Ankara 1985; İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfusu*, Kaynak Yayınları, İstanbul, 1983; Celalettin Yavuz, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyonlar*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2003.

161 Bektaş, *a.g.e.*, s. 178-206.

162 Ortaylı, *a.g.e.*, s. 71.

163 DMA, MKT. 435/105.

164 DMA, MKT. 430/234.

165 Şamandıraya bağlı olarak veyahut demir atmak suretiyle gemiyi sabit tutmaktır. Bkz. Nutki, *a.g.e.*, s. 68.

mevcut zırhlı gemilerin (özellikle *Mahmudiye*, *Aziziye*, *Orhaniye* ve *Osmaniye*) bir kısmının kazan ve makinelerinin yenilenmesi suretiyle 12-14 mil gibi daha makul süratlerde seyir etmesinin sağlanmasıydı. Alman Müşavir'in üzerinde durduğu diğer bir husus da zırhlı gemilerin demirli bulundurulmasından ötürü bu gemilerde görevli zabitan ve efradın muharebe manevralarını ihtiva eden talimlerden uzak kalmasıydı. Hâlbuki eldeki zırhlılarla yapılacak muntazam talimler, personelin denizcilik ve muharebe kabiliyetlerini geliştirmede önemli bir fırsattı. Bunun dışında Ferik Starcke'nin raporunda belirtilen bir başka sorun ise Donanma-yı Hümayûn'un önemli bir eksiği olan kabul edilen küçük zabitan açığının kapatılması ve yenilerinin yetiştirilmesi için Osmanlı sahillerinde bu işe yatkın kişilerin seçilmesi ve bunların teorik bilgi dışında uygulamalı denizcilik eğitimlerinin icrasına yönelik olarak eldeki yelkenli okul gemilerinde yetiştirilmesiydi. Ona göre, zırhlı gemilerin idaresi için 450-500 nefer bulundurulması gerekirken zırhlı gemilerde sadece 60-70 arasında bir mevcudun olması, zabitan da ise bu rakamın 16-20 arasında olması gerekirken 10 kişiyi aşmaması, donanmaya bariz bir zayıflık olarak yansımaktaydı. Aynı rapor da zırhlı gemilerdeki bu zabitan ve efrad mevcudunun her an vuku bulabilecek bir harpte donanmanın etkili olabilmesi için yeterli bir sayıda olmadığı ve zırhlı filonun bu mevcutla ancak top atışı yapabilecek düzeyde kalacağından söz ediliyordu.¹⁶⁶

Ferik Starcke'nin 17 Temmuz 1890 tarihinde Padişah'a sunduğu bir başka raporda, muharebe gemisi temini, ödenek ve personel eğitimi üzerine detaylı malumatlar dışında dönemin denizcilik stratejilerine atıfta bulunan mütalaaları da mevcuttu. Ferik Starcke, mezkûr raporda, donanma envanterindeki dört adet zırhlının büyük meblağlar karşılığında modernize edilmesi teşebbüsü yerine iki adet yeni usule uygun zırhlının tedarik edilmesinin Osmanlı Bahriyesi açısından daha faydalı olabileceğinden dem vurduktan sonra hazineden Tersane-i Âmiire'ye ayrılan ödeneğin donanmanın modernizasyonu için yeterli olmadığına ve buna mukabil Bahriye bütçesinin mutlaka arttırılması gerektiğine dikkat çekiliyordu. Kendisi, Bahriye'deki kalifiye subayların uygulamalı eğitim görmesi ve tecrübe kazanması maksadıyla Avrupa'daki önde gelen donanmalara gönderilmesi gerekliliğine değindikten sonra harp zamanına hazırlık için de hem subay ve efradın pratik yapması (torpido endah) hem de torpidobotların her daim hazır bulundurulması babında teşkil edilecek bir talim filotillasıyla Avrupa'daki donanmalarının tatbik ettiğine

benzer bir şekilde, düzenli manevra tatbikatları icra edilmesini tavsiye ediliyordu.

Alman müşavir Starcke, küçük çaplı karakol gemilerinin Osmanlı sahillerinin koruma görevi üstlense de donanma bünyesinde *Mesudiye*, *Asar-ı Tevfik*, *Feth-i Bülend*, *Muin-i Zafer* ve *Avnillah* zırhlı gemilerinden müteşekkil bir seyyar filo tertip edilmesini ve bu filonun Akdeniz'in Afrika ve Avrupa sahillerinde seyir etmesi gerektiğini savunanlardan biriydi. Ferik Starcke, Osmanlı Bahriyesi'ndeki sahil savunması görevi üstlenen torpido filotillasına önem atfetmekle birlikte açık bir şekilde donanmanın denizlerde varlık gösterebilmesi için zırhlı muharebe gemilerinden müteşekkil hem taarruz hem de savunma faaliyetleri icra edebilecek, filo seviyesinde bir görev gücüne ihtiyaç duyulduğuna vurgu yapıyordu.¹⁶⁷

29 Mart 1892 yılında Starcke Paşa yerine Osmanlı Bahriyesi'ne müşavir subay olarak istihdam edilen Deniz Binbaşısı Kalau von Hofe, daha sonra miralay kısa bir süre zarfında da mirliva (tuğamiral) rütbesiyle Padişah yaveri (*Yâverân-ı Hazret-i Şehriyârî*) konumuna getirildi¹⁶⁸. 27 Ağustos 1895 tarihinde feriklik rütbesine terfi eden Kalau von Hofe, istihdam edildikten hemen sonra Osmanlı Bahriyesi hakkında geniş kapsamlı tetkikata girişti.¹⁶⁹

Kendisinin en göze çarpan incelemelerinden biri, 15 Temmuz 1892 (3 Temmuz 1308) yılında Sultan II. Abdülhamid'e arz ettiği detaylı raporuydu. Kuşkusuz bu zamana kadar arşivlerde ortaya çıkan deniz stratejisi ile ilgili muhtelif raporlar ışığında, gerek Bahriye karar alıcıları gerekse müşavir subaylar arasında stratejik düzeyde tehdit analizi yapan ve donanmanın muharebe kapasitesi göz önünde bulundurularak ayrıntılı bir "hâl-i harekât tasavvuru" ortaya koyan az sayıdaki subaydan biri, Kalau von Hofe'di. Adı geçen raporunda Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'ye denizlerden gelebilecek en büyük tehdidin Kuzey'de Rusya, Batı'da ise başta İngiltere ve Yunanistan olduğu savı ileri sürülüyordu. İlk olarak Kuzey'den yani Karadeniz'den gelebilecek bir Rus tehdidine karşı payitahtın ve buna bağlı olarak Boğazların müdafaasının birincil öncelik olarak kıymetlendirilmesi gerekliydi. Nitekim Mirliva Hofe'nin Osmanlı Bahriyesi'nin Karadeniz'de görev yapabilecek kabiliyetteki gemileriyle¹⁷⁰ Rus İmparatorluk

167 BOA, Y. PRK. ASK. 63/50.

168 DMA, MKT. 713/3A.

169 BOA, İ. TAL. 85/1313.

170 *Hamidiye*, *Mesudiye*, *Asar-ı Tevfik*, *Osmaniye*, *Aziziye*, *Orhaniye*, *Mahmudiye* fırkateynleri, *Feth-i Bülend*, *Mukaddime-i Hayr*, *Muin-i Zafer*, *Avnillah*, *Necm-i Şevket*, *Asar-ı Şevket*, *İclaliye* ve *Hıfz-ı Rahman* korvetleri.

Bahriyesi'nin Karadeniz Filosu'na dâhil ettiği ilk zırhlı gemileriyle¹⁷¹ ilgili hazırladığı mukayeseli analiz sonucunda, Osmanlı zırhlılarının ne taarruz ne de savunma imkân ve kabiliyetlerinin Karadeniz'deki Rus zırhlıları ile baş edebilecek düzeyde olmadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Özellikle Rus zırhlılarının en son tarzda inşa edilmiş modern muharebe gemileri olmasına karşılık Osmanlı zırhlılarının 1864-1875 yıllarında inşa edilen ve hâlihazırdaki deniz harbinin ihtiyaçlarına karşılık veremeyecek kapasitede gemiler olması, kritik bir zafiyete de işaret etmektedir. Daha da önemlisi, mevcut envanterdeki eski usul muharebe gemilerinin bir harp vuku bulduğunda, Krupp muadili olan 12 inçlik (305 mm) Obukhov toplarıyla donatılmış düşman zırhlılarıyla yaşanabilecek müsademelerden sağlam çıkmasının neredeyse imkânsız olduğu şüphe götürmez bir gerçek olarak öne sürülmektedir. Mirliya Hofe'ye nazarında, muharebe gemilerindeki belirgin zayıflık hâli, Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin denizlerden gelebilecek güvenlik tehditlerine karşı gerekli tedbirleri alamayacak düzeye getirmişti.¹⁷² Bu raporun bir diğer önemi, Jeune École stratejisinin düşüşe geçtiği yıllarda Sultan II. Abdülhamid'e kendi iktidarını denizlerden gelebilecek dış tehditlere karşı ayakta tutacak yegâne çözüm olarak zırhlı tedarikine yönelik daha etkili kıyı savunmasını mümkün kılacak yeni bir savunma modeli sunmasıydı.

Şüphesiz ki kıyı tabyaları¹⁷³ veya istihkâmlar, Osmanlı Devleti'nin kıyı savunma stratejisindeki bir diğer önemli ayağı temsil etmekteydi. Özellikle 93 Harbi'nden hemen sonra İstanbul ve Çanakkale Boğazı¹⁷⁴ gibi kritik mevkilere konuşlandırılan modern Krupp toplarıyla mücehhez tabyaların ve sahil boyunca yerleştirilen mayınların payitahtın müdafaasında önemli savunma ağlarından birini oluşturduğu muhakkaktı.¹⁷⁵ Dolayısıyla, kıyı savunmasını esas alan Jeune École doktrininden bir hayli etkilenen Osmanlı karar alıcıları, donanmanın

171 *Ekaterina II, Chesma, Sinop, Georgiy Pobedonosets, Dvenadsat Apostolov* muharebe gemileri.

172 BOA, Y. MTV. 64/65.

173 Arapça bir terim olan "tabya" kelimesi; hazırlık, donatma, yığmak, asker yığmak anlamlarında ve Arapça "tabiye" kelimesinden türemiştir. "Tabya" kelimesini "münferit olan veya bir istihkâm siperlerinden dışarıya doğru taşan top mahalli" diye tanımlanmaktadır. Daha detaylı bilgi için bkz. Osman Ülkü, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Savunma Sistemi Olarak Tabya Mimarisi", *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, sayı. 27, 2007.

174 Osmanlı kaynaklı belgelerin neredeyse tamamında İstanbul Boğazı, Bahr-i Siyah Boğazı, Çanakkale ise Bahr-i Sefid Boğazı olarak geçmektedir. Ne var ki anlamı kargaşası oluşturmaması için günümüz terminolojisi kullanılmıştır.

175 DMA, ŞB. 386/2B.

yeniden teşkili ve modernizasyonu aşamasında kıyı tahkimatına da gereken önemi göstermeye çalıştı. Nitekim stratejik önemi haiz Boğazlar dışında Girit, Sakız, Midilli, Limni ve Rodos gibi önemli geçiş güzergâhlarının istihkâmlarını güçlendirmeye yönelik girişimler de kayda değerdi.¹⁷⁶

Bunun dışında, artan Rus tehdidine karşı Boğazların güvenliği ve buna mukabil tabyaların güçlendirilmesi aşamasında 5 Ekim 1892 tarihinde Topçu ve Bahriye sınıfından, bilhassa torpido ve mayın silahları konusunda uzman ümera ve zabitanın müteşekkil bir komisyon dahi kurulmuştu. Bu komisyonun en temel görevi Boğazların müdafaasına yönelik kıyılarına konuşlandırılacak mayın, torpido istasyonu ve en önemlisi kıyı istihkâmlarındaki tabyalara yönelik iyileştirmelerdi.¹⁷⁷ Bu komisyon nezdinde bizzat Mirliya Hofe tarafından yürütülen tetkikatlar neticesinde, Boğaz'ın Karadeniz girişinden Büyükdere mevkiine kadar dört tabyadan müteşekkil kıyı tahkimatındaki 15 santimetrelik topların “Boğaz’ın müdâfa’asına kâfi hâlde bulunmadığı” ve ayrıca Rumeli sahilindeki tabyaların iki adet 15 santimetrelik ve dört adet 24 santimetrelik Krupp toplarıyla teçhiz edilse de boğazın girişine hâkim olmadığı ve mevcut istihkâmların tamamının boğazın iç tarafında inşa edilmesinden ötürü bölgenin müdafaası açısından ciddi bir dezavantaja yol açtığı hükmüne varılıyordu. Bunun dışında, Anadolu Kavağı, Sıratış ve Macar tabyaları da dâhil olmak üzere boğazdaki tüm istihkâmların ateş gücünün sınırlı olduğu için boğaz akıntısı ve güçlü makinelerin avantajını kullanan, 17 ile 19 knot arasında yüksek bir sürate erişebilen düşman muharebe gemilerinin “boğazın ahvâl-i tabî’iyyesi bir mani arz edemeyeceği ve mevcut topların muattal kalacağı” yorumu açık bir şekilde zikrediliyordu.¹⁷⁸ Bu durumu iyileştirmeye yönelik olarak yeni usule uygun seri ateşli gemi topları, boğaz tahkimatlarına teçhiz edildiyse de tek başına payitahtın müdafaasında bu tabyaların etkili olması pek de mümkün gözüküyordu.¹⁷⁹

İlginç bir şekilde İngiliz Amirallik Dairesi’nce Osmanlı cihetinde en kaygı duyulan askerî önlem, etkili torpidobot filotillası ya da zırhlı filodan öte boğaz girişlerine inşa edilen tahkimatlar ve bunlara yerleştirilen yeni nesil büyük çaplı Krupp toplarıydı (*Krupp Heavy Guns*). İngiliz istihbarat belgelerinde bu topların

176 DMA, MKT. 1103/113.

177 DMA, MKT. 733/12.

178 BOA, Y. MTV. 64/65.

179 DMA, MKT. 1604A/2.

konumları, kalibreleri, attığı mermi tipleri ve hâlihazırdaki zırhları delme kabiliyetleriyle (*penetration capabilities*) ilgili mufassal bilgilerin toplandığı bir veri kaynağı oluşturulmuştu. Kıyı savunmasındaki toplar dışında mezkûr veri kaynağında, hususiyetle Woods Paşa'nın Osmanlı kıyı tahkimatını güçlendirmeye yönelik ve ayrıca mevcut toplara alternatif olarak, kıyıda sabit istasyonlardan atılabilen ileri teknoloji ürünü torpidolar da ele alınıyordu. Ayrıca bölgedeki tüm istihkâmlar arasında telgraf iletişimi sağlayan direk ve bağlantıların yerleri ile ilgili de bilgi veriliyordu. Bu veri kaynağını esas alan İngiliz istihbarat subaylarınca, hem Çanakkale hem de İstanbul Boğazı'ndaki Osmanlı kıyı savunmasının zayıf yönleri (*weak points in defences*) ve buna mukabil cebren geçişin nasıl yapılması gerektiği (*method of forcing the Dardanelles and Bosphorus*) ile ilgili *ad hoc* talimatları da içeren raporlar kaleme alınması mutlak bir uygulama haline gelmişti.¹⁸⁰ Gerçekten de bahsi geçen zaman diliminde bu talimatları uygulayarak Boğazlara giriş yapan bir filo komutanının Osmanlı kıyı savunma tedbirlerini atlatıp payitahta ulaşması işten bile değildi.

Osmanlı Devleti, askerî ve politik değişikliklerin temposunun hızlandığı 1890'lı yıllarda, denizlerden gelebilecek muhtemel taarruz tehditlerinin ortaya çıkardığı güvenlik endişesiyle her daim boğuşmak zorunda kaldı. Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, denizlerden özellikle de Kuzey'deki Rus tehdidine karşı uzun sahil şeritlerinin ve daha da önemlisi payitahtın müdafaasının, Devlet-i Aliyye-i Osmaniye için hayati önemi haiz bir mesele olduğu konusunda görüş birliği içindeydi. Bu yüzden, 1890'lardan yeni yüzyılın başına kadarki süreçte Osmanlı Bahriyesi'nin tehdit algılamalarının baş aktörü Rusya ve onun payitahta yapacağı muhtemel ani taarruz senaryolarıydı.¹⁸¹

Hakikaten, Babali tarafından Petersburg Sefareti'nde bulunan Osmanlı atasenavallerine Karadeniz'de hızla silahlanan Rus İmparatorluk Bahriyesi ile ilgili istihbarat toplama görevinin tevdi edilmesi bu senaryoları doğrular nitelikte-

180 NA, AD. 231/18, Report No: 265.

181 Bu senaryoların siyasi ve askerî arka planı için bkz. Şirokorad, *a.g.e.*, s. 442-448. Muhtemel taarruzla ilgili Osmanlı istihbarat raporları ve muhtelif duyumlar için bkz. BOA, Y.PRK. ASK. 192/22; BOA, Y. MTV. 222/82; BOA, Y.EE. 46/117; BOA, Y.PRK. AZJ. 11/75; BOA, Y. A.HUS. 267/13. Bu taarruza hazırlık maksadıyla Rus İmparatorluk Donanması'nın artırılması ile ilgili bkz. BOA, Y. PRK. MYD. 3/57 ve CB. Fî 12 Zilkade 1307, nüsha no:28. Boğazlara dönük Rus tehdidi için ayrıca bkz. Ropp, *The Development of a Modern...*, s. 202-205.

dir.¹⁸² Rusların Karadeniz’de bilhassa Odessa ve Sivastopol’da harp hazırlığını arttırdığına dair bilgilerin gittikçe artması bu konuyla ilgili daha fazla hassasiyet gösterilmesine ön ayak olmuştur. Nitekim Rus İmparatorluk Bahriyesi ile ilgili istihbarat faaliyetlerinde Osmanlı Petersburg Sefareti’ndeki ataşenavallerin oldukça etkili olduğu Babalı’ye gönderilen belgelerin muhteviyatı ve niceliğinden hemen anlaşılmaktadır. Mesela 16 Kasım 1892 tarihli Petersburg Sefareti’nde görevli bir ataşenaval raporunda, Rus Devleti’nin ticaret harbi ve muharebe gemilerine refakat görevi dışında sahil müdafaası yapacak kruvazörlerin inşası ve tedariği için bir iane cemiyeti teşkil ettiği ve bu cemiyette toplanan meblağ ile bu gemilerin kısa zamanda hizmette olacağı bilgisi aktarılıyordu.¹⁸³

Aynı raporun devamı niteliğindeki bir diğer yazışmada Rus İmparatorluk Bahriyesi’nin Baltık tezgâhlarında inşası bitmek üzere olan *Rurik* adlı zırhlı kruvazörü kısa zamanda denize indireceği ve bu durumla ilgili tedbir alınması gerektiği ısrarlı bir üslupla dile getiriliyordu.¹⁸⁴ Lakin bu istihbarat arasında en çarpıcı olanı ise 1886 yılının Mayıs ayında Petersburg ataşemiliteri Ziya Paşa’nın Rusların İstanbul’a ani saldırmasını öngören bir harekât planı¹⁸⁵ ele geçirdiğine dair kaleme aldığı rapordur. Rusların İstanbul’a şok taarruz planını

182 DMA, MKT. 494/105.

183 DMA, MKT. 913/12.

184 DMA, MKT. 913/17.

185 Gerçekten de Rus İmparatorluk Bahriyesi gemi tasarımlarından, Karadeniz’deki kuvvet yapısına kadar 1882 yılından sonraki tüm stratejik planını, İstanbul Boğazı’na icra edilecek taarruz üzerine şekillendirmişti. Bu minvalde 1883’den 1893 yılına kadar inşa edilen zırhlı gemi isimlerini Rusların, Osmanlı Donanması karşısında üstün geldiği Çeşme (*Chesma*) ve Sinop muharebelerine ithaf etmesi de oldukça ilginçtir. Bu muharebe gemilerinin, açık denizde muharebe hattında görev yapacak borda batarya tabiyesi yerine İstanbul Boğazı gibi dar alanlarda âdetâ mahmûz rolü üstlenecek şekilde baş ve kıç tarafa toplamda altı adet 305 namlık ana topları ile teçhiz edilmesi, bu doktrine dönük bir tercihin ürünüydü. Rusya’nın stratejik düzeyde attığı ilk adım ise İstanbul’a yapılacak harekât planını geliştirme amaçlı 1885 yılında Odessa’da özel bir komisyonun kurulmasıydı. İleride Rus Savaş Bakanı olacak olan General Alexei Nikolayevich Kuropatkin tarafından kurulan komisyonun en önemli görevi, potansiyel çıkarma yapılacak bölgelerle ve Osmanlı kıyı savunmasıyla ilgili İstanbul’dan istihbarat toplayan General Fillipov ve diğer kaynaklardan her türlü bilgiyi temin etmektir. Elde edilen bilgiler ışığında General Kuropatkin Boğaz’a yapılacak taarruz esnasında Osmanlı kıyı istihkâmalarının zorluk çıkarmayacağını, Rus zırhlı gemilerdeki ağır toparlarla kolaylıkla savaş dışı bırakılabileceğini öngörmekteydi. Daha geniş bilgi için bkz. Alex Marshall, *Russian General Staff and Asia 1860-1917*, Routledge Publishing, New York, 2006, s. 114.

nasil edindiği ile ilgili her hangi bir bilgi vermeyen Ziya Paşa, Rusya'nın en geç bir ay içerisinde hava şartlarının iyileşmesine müteakip payitahta saldıracağını iddia ediliyordu. Ziya Paşa'nın elindeki plana göre Ruslar, geceleyin 22 bin kişilik bir kuvveti Sivastopol ve Odessa'dan gemilere bindirmek suretiyle payitahtın nefes borusu sayılan Boğaz'a sevk edecek ve girişini kolaylıkla zapt edecekti. Plan, başta Rumelifeneri mevkii olmak üzere Anadolu ve Rumeli fenerleri ile Kavaklar arasında bulunan istihkâmları da karadan ele geçirmeyi kapsıyordu.¹⁸⁶

Bunun gibi birçok Osmanlı ataşesi, Babiâli'nin talimatları doğrultusunda, Rusya dışında Yunanistan'ın da "kuvve-i mevcudiyet-i bahriyesi" ve "tedarik-i mühimmatı" hakkında Devlet-i Aliyye'ye halel getirecek girişimlerle ilgili yoğun istihbarat faaliyeti sürdürmekten geri durmuyordu.¹⁸⁷

Bu istihbarat faaliyetleri neticesinde elde edilen bilgiler ışığında Sultan II. Abdülhamid ve danışmanları, denizlerden gelebilecek tehditlere karşı daha etkili savunma tertiplenmesine yönelik maliyetli uygulamalara yeşil ışık yakmak zorunda kaldı. Mesela, 15 Eylül 1887 tarihinde Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın Sultan'a arz ettiği raporda da Rus tehdidinin ortaya koyduğu kaygı hâli ve Osmanlı Donanması'nda uygulanması icap eden acil önem planının hazırlandığı zikredilmektedir. Hasan Paşa Sultan'a arz ettiği raporunda, Rus Devleti'nin gece gündüz demeden her daim Karadeniz'deki donanmasını fevkalade takviye ettiğini ve ayrıca Avrupa'dan da yeni usulde zırhlı siparişi verdiğini, sitemkâr bir dille aktarılıyordu. Aslında, payitahta yapılması kuvvetle muhtemel Rus saldırısıyla alakalı sefaretlerden gelen istihbarat trafiğinin fark edilir düzeyde artması, Hasan Paşa'nın donanmaya ayrılan ödeneğin arttırılmasına dönük Sultan II. Abdülhamid'e karşı elini güçlendiren bir etkeni. Bu yüzden Hasan Paşa, donanmadaki zırhlı gemilerin yeni usul zırhlılarla kıyaslandığında nakliye gemisi statüsünde olduğunu ve mevcut Rus İmparatorluk Donanması ile mukavemet etmesinin neredeyse imkânsız olduğunu bütün çıplaklığıyla Sultan'a arz edebilmişti. Hasan Paşa, bununla da kalmayıp Tersane-i Âmire'nin yeni zırhlı yapmaya muktedir olmadığını ve çelik zırhlıları imal edebilecek fırın ve fabri-

186 BOA, Y. PRK. EŞA. 5/17.

187 DMA, MKT. 494/106-107; DMA, MKT. 608/61. Bunun dışında Rus ve Yunan filolarına yeni eklenen gemiler ve onların muharebe gücü hakkındaki ataşenaval raporları için bkz. DMA, MKT. 657/288.

kaların hâlihazırda işlemediğini açık yüreklilikle ifade edebilmişti. Kendisine göre bu sorunların vuku bulmasındaki en önemli nedenlerin başında, donanma ve buna bağlı olarak Tersane-i Âmire'ye ayrılan bütçenin oldukça sınırlı olması geliyordu. Bunun için zırhlı gemilerin yeni sisteme göre modernize edilmeli ve yeni torpidobotların tedarigine dönük acil önlemler devreye sokulmalıydı. Ayrıca bu faaliyetleri finanse etmek için de bütçeden (*fevkalade bütçe*) donanmaya ayrılan pay belirgin bir ölçüde arttırılmalıydı.¹⁸⁸

Diğer taraftan Sultan II. Abdülhamid ve Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, Rus tehdidini savuşturmanın tek yolunun donanmanın kuvvet yapısını arttırmaya dönük teçhizat odaklı iyileştirmeler olmadığının farkındaydı. Bu yüzden Osmanlı Bahriyesi, Rus taarruz tehdidini karşılama dışında, Düvel-i Muazzama'ya ait donanma unsurlarının¹⁸⁹ da sahillerde ve stratejik limanlarda yaratacağı tehlikeli duruma karşı kıyı savunma tertiplenmesinde de önemli taktik düzenlemeler devreye sokulmuştu.

1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin arifesinde “sevâhil-i memâlik-i şâhânenin muhafazasını” aslî bir vazife olarak değerlendiren Osmanlı Bahriyesi, Kızıldeniz, Akdeniz ve Karadeniz sahillerini korumak amacıyla 45 adet farklı vasıfta gemi görevlendirmişti. Bu gemilerin arasında sayısal olarak en büyük oranı oluşturan silahlı vapurlar, ekseriyetle kıyılarda seygar vaziyette karakol ve gözlem görevleri ifa ederken önde gelen stratejik limanları ise korvet ve torpidobotlardan mürekkep filotillalar korumaktaydı.¹⁹⁰ Bu filotillaların “vezâif-i esâsiyesi”, stratejik önemi haiz limanlara yaklaşan düşman muharebe gemilerine torpido taarruzu icra etmek ve gerektiğinde seri ateşli top ve mitralyözleriyle mukabele ederek tehlikeyi def etmektir. Bunun dışında ufak çaplı liman, nehir ağzları ve derin olmayan kıyı şeritlerinin savunulması maksadıyla da monitör veya gambot tarzı az su çeken harp gemilerden istifade ediliyordu.¹⁹¹

188 BOA, Y. MTV. 27/106.

189 Paris Sefareti Seniyyesi'nden Münir Bey tarafından kaleme alınan bir istihbarat raporunda Fransa'nın yeniden donanma tertip etmesinden ötürü bir hayli endişeli olan İngilizlerin eldeki filoları ikmal ettiği ve yeni filolar teşkil etmekte olduğunu bildirmekteydi. Münir Bey'e göre bu çekişmeli durum, Akdeniz'deki güçler dengesini İngilizlerin lehine değiştirecekti. Bu yüzden İngiliz Kraliyet Donanması'nın Akdeniz'de serbest kalmaması için Fransız Donanması'nın da acilen bölgeye intikal etmesi, Osmanlı'nın çıkarına bir durumdu. BOA, Y. PRK. EŞA 23/72.

190 DMA, MKT. 908/43A.

191 CB. Fi 12 Zilkade sene 1307, nüsha no: 28.

Mcmalik-i Şahane'nin sahillerini korumak münasebetiyle farklı evsafa-taki gemilerin görevlendirilmeleriyle ilgili "tertib-i cetvel" oluşturulduğu ve bunun da belirli aralıklarla Sultan II. Abdülhamid'e sunulduğu bilinen bir gerçektir. 24 Ağustos 1894 (21 Safer 1312) tarihli bir cetvelde, Osmanlı Bahriyesi'ne ait gemilerin adları, tertiplendikleri yerler, görevleri ve rotasyonları ile ilgili detaylı bilgiler verilmektedir. Cetvelde Karadeniz ve Akdeniz'de toplam 43 adet gemi bulunduğu, Basra ve Kızıldeniz cihetlerinin de Osmanlı Devleti'nin kıyı güvenliği için önemli mevkiller olduğu ve bu yüzden Basra'da en az beş, Kızıldeniz'de de asgari sekiz adet geminin bulundurulmasının zorunluluk arz ettiğinden söz ediliyordu. Eldeki diğer gemilerin ise farklı merkezlere taksim edilerek gerektiğinde seyyar bir vaziyette sahil savunması dışında posta ve askerî nakliye gibi tali işlerde kullanılmaları da planlanıyordu.¹⁹² Dikkat çekici bir şekilde, mezkûr cetvelde sahil savunma görevi ifa eden gemilerin ağırlıklı silahlı vapurlar olduğu görülmektedir. Bunun en önemli nedeni, daimi seyyar vaziyette olan bu gemilerin hem işletim maliyetlerinin nispeten torpidobot ve korvete göre daha düşük olması ve buna bağlı olarak bakım/onarım rotasyonuna daha az ihtiyaç duymasıydı. Benzer bir şekilde silahlı vapurlar, sahil müdafaası, keşif, karakol, posta ve nakliyat gibi farklı görev tiplerine uygunluğu dışında Osmanlı Devleti'nin kıyı savunma sorumluluğunu üstlenen torpidobot ve korvetlerin yükünü önemli ölçüde alması bakımından da Bahriye tarafından kıymet verilen gemilerdi.

Şurası muhakkak ki Osmanlı devlet adamlarının nezdinde kıyıların ve Boğazların müdafaası, Devlet-i Aliye Osmaniye'nin öncelikli savunma mevzi olarak algılanmaktaydı. Bu bağlamda hem müşavir paşalar tarafından kaleme alınan raporlar hem de Bahriye'nin kıyı savunma anlayışını yansıtan mütalaaları dikkate alındığında, Osmanlı Bahriyesi'nin kıyı tabyaları, torpidobot ve zırhlı muharebe gemilerinden müteşekkil, müşterek yapıda bir savunma anlayışını oturtma çabasının mevzu bahis olduğu tasavvur edilebilir. Osmanlı'nın stratejik mevkilleri olarak değerlendirilen liman, boğaz ve kıyı şeritlerinin çağdaş savunma anlayışına uygun olarak koordineli ve buna bağlı olarak etkin bir şekilde korunabilmesi maksadıyla Şura-yı Bahriye bünyesindeki komisyonların da faal bir şekilde çalıştığı, 3 Mayıs 1891 (24 Ramazan 1308) tarihli bir raporda açıkça görülmektedir.

192 DMA, MKT. 773/50, 51, 52. İlaveten, Basra ve Kızıldeniz sahillerinin muhafazası için korvet ve vapur talepleri için bkz. BOA, Y. MTV. 232/10.

İmalat-ı Bahriye Komisyonu tarafından hazırlanan raporda, başta payitaht veyahut Boğazlar olmak üzere belirli limanlara yönelecek her türlü taarruzu sa-
vuşturabilmek maksadıyla donanmanın muharebe kapasitesini arttırmaya yönelik
neler yapılması gerektiğini içeren geniş çaplı incelemenin zorunlu olduğu ortaya
atılıyordu. Bunun için Avrupa'daki devletlerin kendi kıyılarına yönelik olarak
icra edilen taarruzlara karşı nasıl korunduklarına dair detaylı bir istihbarat çalış-
masına ihtiyacın hasıl olduğundan da bahsediliyordu. Aynı raporda donanmada
bulunan gemilerin ateş gücünü arttırabilmek için Krupp toplarıyla donatılmamış
zırhlılara yeni nesil toplar ve mevcut muharebe gemilerinin seyir kabiliyetlerini
iyileştirmeye yönelik olarak kazan ve buna bağlı parçaların tedariklerinin zorun-
luluk arz ettiğinin de altı çiziliyordu. Raporun devamında, kıyı savunmasına
destek verebilmek maksadıyla donanmanın yeterli bir seviyeye getirilebilmesi
için toplamda 4.200.000 sterlin tutarında, üç yıllık süre zarfında teslimi yapı-
lacak şekilde, bir gemi tedarik programının yürürlüğe girmesinin önemi izah
edilmekteydi. Belirlenen program gereğince, ikişer adet zırhlı fırkateyn ve
kruvazör dışında iki adet zırhsız kruvazör, dört adet nakliye vapuru ve bir adet
de torpido vapurunun Avrupa'daki tezgâhlardan siparişi planlanıyordu. Bahriye
İmalat Komisyonu üyelerine göre bu gemilerin Tersane-i Âmire'de inşası müm-
kün gözükse de imalata yönelik olarak bir dizi makine, teçhizat ve Avrupa'dan
teknoloji ithali gibi maliyetli teşebbüslere ihtiyaç vardı. Tüm bu ihtiyaçlar temin
edildikten sonra bile sadece bir milyon sterlin tasarruf edilerek çok daha uzun
bir süreçte programdaki gemilerin inşa edilebilmesi mümkün gözükmekteydi.
Komisyonun üzerinde durduğu bir diğer husus ise Boğaz ve Karadeniz sahille-
rinde bulunan Osmanlı istihkâmlarının vuku bulması kuvvetle muhtemel Rus
amfibi taarruzuna karşı mukabele edecek mertebede olmadığı ve bu yüzden
yüksek kalibreli toplarla teçhiz edilmiş yeni usule uygun istihkâmların inşasının
lüzumlu olduğuydu. Nitekim raporun sonunda inşası planlanan istihkâmların,
donanma unsurlarıyla birlikte koordineli bir savunma icra edebilmesi için yeni
teknoloji mayınların stratejik mevkilere konuşlandırılmasının düşman taarruzunu
durdurmakta faydalı olabileceği fikri ifade ediliyordu.¹⁹³

1890'lar boyunca Boğazların tahkimi ve savunulması, Osmanlı Bahriyesi
tarafından Sultan II. Abdülhamid'e sürekli arz edilen meselelerin başında yer
alıyordu. Özellikle Karadeniz'den gelebilecek her türlü taarruz ihtimaline kar-

şı savunma tedbirlerini arttırmaya yönelik maliyetli birçok proje sunulsa da bu projeler, pratikte bir türlü gerçekleştirilememiş; genellikle kâğıt üzerinde kalmıştı. Ne var ki Boğazların savunulmasında esas kabul edilen istihkâmların inşası, bunlara ait büyük kalibreli topların teçhizi ve mevzu bahis tahkimatları desteklemeye yönelik olarak donanmaya ait kıyı savunma unsurlarının takviyesi, her daim hem Sultan II. Abdülhamid nezdinde hem de Bahriye yetkililerince barış zamanında bile katlanılması gereken maliyetler olarak görülmüştü.

30 Haziran 1895 tarihinde kaleme alınan İstanbul Boğazı'nın müdafaasına yönelik bir başka raporda, daha önceki raporlardan farklı olarak Sultan II. Abdülhamid'e daha makul maliyetler ihtiva eden savunma planının sunulduğu görülmektedir. Raporda, Boğaz'ın korunmasına yönelik planın uygulama aşamasına geçirilebilmesi için Alman Germania Firması'ndan sipariş edilen mayınların bir kısmının temin edildiği, kalan kısmının tedariki ve bölgeye konuşlandırılması için de Sultan'ın onayının gerektiği üzerinde duruluyordu. Ekseriyetle her raporda izah edilen Boğazı korumakla görevli Bahriye askerlerinin eğitim ve talimi sorunu, bu raporda da "mertebe-i ehemmiyet ve elzemiyet" arz eden bir husus olarak naklediliyordu. Raporun ilerleyen safhasında İstanbul Boğazı'nın müdafaasına dönük olarak *Feth-i Bülend* ve *Necm-i Şevket* korvetlerinin yanında "hizmet-i tarassudu ifa etmek üzere" de donanmadaki en süratli torpidobotların bu zırhlılara destek görevine tayin edilmesi yer alıyordu. Bu gemilerin tamir ve kömür ihtiyaçlarına dönük olarak kıyıya baraka ve depolar inşa edilmesi, bölgede seyyar vaziyette olacak gemilerin görevlerini aksatmadan ifa edebilmelerine dönük bir diğer projeydi.¹⁹⁴

Benzer bir şekilde Osmanlı Bahriyesi, Çanakkale Boğazı'nın mayınlarla müdafaası için de iki İngiliz uzman tarafından tanzim edilen raporu esas alarak, ihtiyaç duyulan mayınların Tophane-i Âmire'de imal edilmesinin ardından bölgeye konuşlandırılması kararını almıştı.¹⁹⁵

Bahr-i Sefid Boğazı Muhafızlığı Vekâleti'nden Tophane Müşirliği'ne gönderilen 6 Ekim 1895 tarihli hususî bir telgraf, Çanakkale Boğazı'nın savunma tertiplenmesine yönelik önemli bilgiler içermektedir. Telgrafta, Boğaz'ın müstahkem mevkillerini oluşturan istihkâmların baskın taarruzu icra edecek düşman filosuna karşı müdafa edebilecek hâlc getirildiği ve bazı noksanların gideril-

194 BOA, Y.MTV. 99/54.

195 DMA, MKT. 568/63.

mesine yönelik faaliyetlerin de sürdüğünden söz ediliyordu. Ayrıca envanterde bulunan 40 adet mayının yirmisinin iki hat şeklinde Namazgâh ile Hamidiye diğer yirmisinin ise Kepez ile Kumburnu mevkilerine konuşlandırılması için dört zabıtana ihtiyaç duyulduğu ve bunların İstanbul veyahut İzmir'den tayin edilmeleri gerektiği üzerinde özellikle duruluyordu. Telgrafın devamında, Çanakkale Boğazı'nın savunmasında bulunan beş istihkâm bölüğünden üçünün Kilitbahir, diğer ikisinin ise Çimenlik ve Hamidiye tarafındaki Boğaz hattı ile torpido istasyonlarının müdafaasında görevlendirildikleri için düşmanın amfibi harekât ile karaya çıkması durumunda, Boğaz'ı karadan savunmanın mümkün olamayacağı da göz önünde tutuluyordu. Belirtilen amfibi taarruz tehdidine karşı bölgede en az 12 piyade taburunun bulundurulması gerektiği salık verilirken gece denizden yapılması muhtemel bir taarruza karşı da ileri karakol vazifesi ifa edecek güçlü elektrik fenerle teçhiz edilmiş dört adet torpidobota acilen ihtiyaç duyulduğundan bahsediliyordu.¹⁹⁶

Buna ilaveten, Çanakkale Boğazı'ndaki mevcut tabyaların yetersizliği de göz önünde bulundurularak yeni model 24 santimetrelik Krupp toplarının da müstahkem mevkilere yerleştirilmesi de gündeme gelmişti.¹⁹⁷ Aslında daha 1880'lerin sonunda Bahriye tarafından Sultan II. Abdülhamid'e sunulan bir raporda, Çanakkale Boğazı'ndaki istihkâmlarının karadan ve denizden gelebilecek taarruzlara karşı müdafaa ve mukabele edilebilecek bir vaziyete getirilmesine yönelik önemli hazırlıklardan söz ediliyordu. Raporun genelinde 50 tabur askerin Kumkale ve Seddülbahir'deki istihkâm inşaatları için görevlendirildiğinden, yakın zamanda Krupp Firması'na sipariş edilen büyük çaplı topların da bu mevkilere konuşlandırılacağından ve bu iki istihkâm arasındaki deniz kıyısının da mayınlaması girişiminden bahsedilmekteydi. Raporun devamında, Çanakkale Boğazı'nın denizden daha etkili savunulabilmesi için iki hafif tonajlı muharebe gemisinin, istihkâmlara ateş desteği sağlama ve karakol görevlerini yerine getirebilmek maksadıyla bölgede bulunduğu bildiriliyordu.¹⁹⁸

Bu arada Osmanlı sefaretleri de Avrupa'da Çanakkale ve İstanbul Boğazları'nın müdafaası katkı sağlayacak yeni nesil savunma silahlarla ilgili istihbarat toplanmanın yanı sıra gerektiğinde "Boğaz'dan cebren mürûra tasaddî edecek düş-

196 BOA, Y.PRK. ASK. 107/25.

197 DMA, MKT. 647/27-2.

198 BOA, Y. MTV. 20/13.

man sefâin-i harbiyesi için bir mâni'î kavî olacak" potansiyeldeki silahları imal eden fabrika temsilcileriyle de bizzat görüşme düzenleniyordu. Bu görüşmeler neticesinde elde edilen bilgilerin payitahta detaylı bir rapor olarak sunulması dışında, direkt olarak fabrika temsilcisinin teklifi yazılı olarak bildirilmesi de sıklıkla karşılaşılan bir durumdu. Gerçekten de Osmanlı Devleti'nin kıyı savunma ihtiyaçlarını karşılamak maksadıyla bu alandaki en güncel ve güvenilir bilgiye ulaşan sefaret yetkilileri, Osmanlı Devleti ile dış dünya arasındaki en önemli bağlardan biriydi. Bu manada askerî teknolojide önde gelen ülkelerdeki Osmanlı sefaretlerinin, teknoloji istihbaratı ve silah fabrikalarıyla bağlantı kurulması noktasında bir hayli aktif olduğu görülmektedir. Mesela, önemli sanayi tesislerinin bulunduğu Palermo'daki Osmanlı Sefareti'nin kıyı savunma sistemleri ilgili gelişmeleri yakından takip ettiği, 13 Mart 1888 tarihli Palermo Şehbenderi Ernest Bonkourki Efendi tarafından tanzim edilen bir rapordan hemen anlaşılmaktadır. Ernest Efendi, raporunun başında Boğazların girişine istihkâm ve bataryaların inşa edilmesinin önemli tedbirler olduğundan söz etse de ona göre "bir geminin her gûne vâsita-i tahribiyeden en ziyade korktuğu şey gerek sâbit ve gerek muhterik torpido" olduğu aşikârdı. Ancak Ernest Efendi, kıyı savunması için kapasitesi kısıtlı sabit torpidolardan faydalanmak yerine cûzi bir meblağ karşılığında yönlendirilebilir hareketli torpidoların temin edilmesinin daha doğru olacağına inanıyordu. Zira 50 kilograma kadar dinamit ve pamuk barutu ile takviye edilmiş olan bu yeni torpidoların, düşman donanmasının karaya asker çıkarması için istifade edeceği amfibi unsurlarına karşı da oldukça etkili olması bir yana, aynı zamanda "Bahr-i sefid cihetlerinden mezkûr boğazdan cebren mürûra tasaddî edecek düşman sefâin-i harbiyesiçün bir mâni'î kavî" olacağını öngörüyordu.¹⁹⁹

Viyana Sefareti'nde görevli ataşenaval Kolağası Mehmet Pir Efendi'nin kaleme aldığı bir arizada da Macaristan ahalisinden Mihail adında bir zattan icat ettiği deniz torpidosu hakkında izahat alınmasına istinaden, silahın teknik özellikleriyle ilgili malumatlardan söz ediliyordu. Mezkûr arizada Kolağası Mehmet, bu mucitin icat ettiği tarzda infilak gücü yüksek patlayıcıya sahip silahların boğaz ve limanların müdafaasında fevkalade önemli olduğuna işaret ediyordu.²⁰⁰ Bunun dışında patlayıcı konusunda uzman olan Fransız kimyacı François Eugène

199 BOA, Y. MTV. 30/71.

200 BOA, Y. MTV. 15/23.

Turpin'in de Memâlik-i Şâhâne'nin sahil ve boğazlarının savunulmasına katkı sağlayacağını düşündüğü kendi icadı olan bir top hakkında Mabeyn'e teklif verdiği ortaya çıkmaktadır. Mevzu bahis teklifte, 250 kilogramlık Pikrik asitle (*melinit*) güçlendirilmiş patlayıcıya sahip torpido benzeri bir mühimmatı atma kabiliyetine sahip büyük çaplı bir topun bahsi geçiyordu. Teklifin devamında Fransız kimyacı, zırhlı delme özelliğine haiz çinkodan mamul torpidoyu bir kaç km uzağa atabilecek kabiliyetteki bu topun, hareketli hedeflere karşı da oldukça etkili olduğu hatta gece-gündüz her şartta yüksek isabet oranına sahip olduğundan söz ediyordu. Teklifin sonunda bilindik konvansiyonel toplara göre daha ucuz ve daha uzun ömürlü olan bu topa, arabasıyla birlikte 18.000 frank bedel biçen Eugène Turpin, sahil muhafazası için bir başka icadı olduğunu; Osmanlı yetkilileri ilgilendikleri takdirde onlara bu konuyla ilgili de teklif götürmeye hazır olduğunu bildiriyordu.²⁰¹

Hiç şüphesiz ki bütün bu istihbarat ve elde edilen bilgiler doğrultusunda yapılan askerî hazırlıklar, Rusların Dersaadet'e yapacağı cüretkâr taarruz planlarına karşı Osmanlı devlet ricalinin payitahtı savunmaya yönelik eldeki tüm kaynakları seferber etmeye çabasının bir ürünüydü. Dolayısıyla Bahriye yetkililerinin, envanterdeki donanmanın gündemden hiç düşmeyen bir taarruz tehdidine karşı hazırlıklı olabilmesi için teçhiz ve takviyesi dışında, kıyıların mayınlanması ve Boğaz'daki istihkâmların güçlendirilmesini ön planda tutan koordineli bir savunma doktrinini tesis etme hedefinde olduğunu göstermektedir. Bir taraftan Donanma-yı Hümayûn, ihtiyatta tutulan ve daha sonra takviye edilmesi planlanan zırhlı filo ile daha aktif görevler üstlenen torpidobot filotillasıyla birlikte payitahtın savunulmasına dönük olarak Boğazların her iki yakasında konuşlandırılmış büyük çaplı toplarla teçhiz edilmiş istihkâmlara destek hizmeti veren bir yapıya bürünmüştü.²⁰² Dolayısıyla Osmanlı Bahriyesi'nin, donanma envanterindeki muharebe gemilerini top ve zırha yönelik ufak çaplı tadilata, sahil müdafaasına elverişli bir hâle getirme gayesi içinde olduğu apaçık ortadaydı.

1902 gibi ileri bir tarihte bile Mirliva Kalau von Hofe tarafından Sultan II. Abdülhamid'e sunulan bir raporda, hâlâ aktif bir Rus tehlikesinden söz edilmesi oldukça ilginçtir. Nitekim Mirliva Hofe'nin payitahtın Rus İmparatorluk Donanması tarafından işgal tehlikesine karşı Bahriye'nin alması gereken bir dizi

201 BOA, Y. PRK. ASK. 96/64.

202 BOA, İ. DH. 1150/89643.

tedbiri ihtiva eden raporu, o dönem Osmanlı savunma anlayışını göstermesi açısından oldukça önemli bir veridir. Raporda, Rus Karadeniz Filosu'nun İstanbul Boğazı'na girerek payitahta yönelik icra edeceği taarruza karşı kıyı istihkâmlarının yeterli seviyede mukavemet gösteremeyeceği ve donanmada bulunan zırhlıların da çatışma bölgesine intikal edecek imkân ve kabiliyette olmadığı açık ifadelerle yer alıyordu. Mirliva Hofe'nin mevzu bahis savunma zafiyetine sunduğu çözüm ise Bahriye'nin en kısa zamanda yüksek sürat ve uzun seyir menziline sahip, etkili toplanla teçhiz edilmiş en az iki adet hafif zırhlı kruvazör tedarik etmesi yönündeydi. Alman müşavir Hofe'nin nazarında, tedarik edilecek kruvazörler, Osmanlı Donanması'na dikkate değer bir sürat avantajı sağlayacaktı. Tedarik edilecek kruvazörler bir yanıyla da Rus Karadeniz Filosu'nun hareketlerini gözetleme ve buna bağlı payitahttaki savunma tedbirlerinin alınmasına imkân veren "erken uyarı" görevi de üstlenecekti.²⁰³

Aslında Mirliva Hofe'nin Sultan II. Abdülhamid'e sunduğu raporların geneline bakıldığında, Osmanlı payitahtının savunma tertiplenmesine yönelik olarak eldeki imkânlardan en üst seviyede faydalanmayı amaçlayan taktik açılımların önemli yer tuttuğu görülmektedir. Mevcut raporlarda, açıkça ifade edilen taktik bir kaide olmasa da payitahta saldırıya yeltenmiş düşman filosunu yıpratmaya yönelik bir dizi savunma hattından müteşekkil, koordineli ve etkin bir taktik uygulamayı geliştirme çabasından söz edilebilir. Bu yaklaşıma göre, Karadeniz'den Boğaz'a girecek olan Rus Karadeniz Filosu'nu ilk karşılayan Osmanlı kıyı savunma tabyaları olacaktı. Boğaz boyunca istihkâmlardaki tabyalardan ateş altına alınan düşman filosunun ilerleyişini yavaşlatabilmek için belirli hatlara yerleştirilmiş mayın ve sabit torpido istasyonlarından faydalanacaktı. Daha sonra mevcut filonun ilerleyişini durdurabilmek ve Boğaz'ın girişine mevzilenmiş yüzer istihkâm maiyetindeki zırhlı muharebe gemilerini perdeleme maksatlı olarak da "Kuvve-i Bahriye-i Osmaniye"nin ana vurucu gücü olarak görülen torpidobot filotillaları, etkili torpido taarruzu icra edilecekti. Manevra (*manœuvre*) prensibini ön planda tutan torpidobotların icra ettiği taarruz esnasında, zırhlı muharebe gemileri, kıyıda sabit istihkâmlardaki ağır toplanla birlikte, sürati azalmaya başlayan düşman filosunu dengesini bozacak şekilde ateş altına alarak muharebe inisiyatifinin Osmanlı cihetine geçmesini sağlayacaktı.²⁰⁴ Hiç

203 BOA, Y.PRK. ASK. 192/22.

204 Mirliva Kalau von Hofe'nin tespit edilen muhtelif raporları için bkz. BOA, Y.PRK. ASK.

şüphesiz, bu taktik uygulamanın arka planını 19. yüzyılın modern muharebe prensipleri arasında yer alan yüksek ateş gücü ve etkin manevra üzerine kurulu, karada konuşlandırılmış istihkâmlarla koordineli, müşterek yapıda bir savunma tertiplenmesinin hayata geçirilme düşüncesini yansıtmaktaydı.

Ne var ki Osmanlı gemilerindeki zabitan ve efradının yeni silahlarla talim eksikliği ve önemli ölçüde taktik tecrübeden yoksun oluşu, tüm unsurların koordinasyonuna dayalı bir savunma düzenini de tartışmalı kılmaktaydı.²⁰⁵ Özellikle istihkâmlardaki personelin barış zamanında bile eğitim atışı yapmasına engel teşkil eden talimatların varlığı ve daha da vahimi tabyaların önemli bir kısmında mesafe tayini yapmaya yarayan aletlerin noksan olması, âdeta felakete davetiye çıkarır cinstendi.²⁰⁶ Diğer taraftan, Bahriye kumandanlarının donanmanın bütün unsurlarının “hareket birliğine” dayalı bir savunma düzenini hayata geçirecek komuta-kontrol tecrübesinden yoksun oluşu, iyi eğitilmiş zabitan ve efrad noksanlığı ile birleştiğinde yüksek derecede iş birliğine dayalı bir savunmanın tatbikini imkânsız hâle getiriyordu. Deniz savaşlarının temposunun arttığı ve buna bağlı hızlı karar vermenin kıymetlendiği bir dönemde, donanma ile ilgili tüm kararların merkezi yetkiyi elinde bulunduran Sultan II. Abdülhamid’e bağlı olmasından kaynaklanan hantal karar verme süreci de bu tarz bir savunma düzeni için hesaba katılması gereken bir engeldi.

Hiç şüphesiz ki 93 Harbi sonrası girilen Bahriye personelinin eğitimine yönelik çabalar, sınırlı düzeyde sonuç vermişti. Osmanlı idarecileri, kendi savunma hassasiyetlerine göre yeniden tertipledikleri donanmanın, kıyıların ve payitahtın savunulması görevini icra ederken bile üst düzey komutaya ihtiyacı olduğunu ancak 1897 yılında vuku bulan Osmanlı-Yunan Harbi sırasında anlayacaktı. Aynı 93 Harbi’nde olduğu gibi Yunan Harbi’nin sonunda da başta Sultan II. Abdülhamid olmak Osmanlı Bahriye ricali de önemli dersler çıkaracaktı.

192/22; BOA, Y.PRK. MYD. 13/38; BOA, Y. MTV. 159/185; BOA, Y. PRK. BŞK. 52/86; BOA, Y.MTV. 196/130; BOA, Y.MTV. 64/65; BOA, Y.MTV 75/236.

205 DMA, MKT. 589/86.

206 DMA, MKT. 733/6.

5) 1897 OSMANLI-YUNAN HARBİ VE MUHAREBE GEMİSİ DOKTRİNİNE GEÇİŞ

1897 Osmanlı-Yunan Harbi, coğrafi alan, muharebe süresi ve katılan asker sayısı açısından daha önceki 93 Harbi ile kıyaslanmayacak derecede kısıtlı, ufak çaplı bir savaştı. Yunan liderler, Girit'in ilhakı ve kuzeye doğru Osmanlı aleyhine sınırları genişletmek için koşulların çok uygun olduğunu düşünmekteydi. Aslında Sultan II. Abdülhamid savaştan uzak durabilmek için birçok diplomatik girişimde bulunmak suretiyle elinde geleni yapmıştı. Ancak kendine askerî olarak gereğinden fazla güvenen Yunanlar, Osmanlı idaresindeki Rumları isyana kıskırtmaya devam ederek âdeta savaşı kaçınılmaz kılmıştı.²⁰⁷ Yaklaşık bir ay süren ve Osmanlı zaferiyle neticelenen savaş, Osmanlı yönetimine Kara Kuvvetleri üzerinde yapılan reformların kayda değer ilerlemeler kat ettiğini göstermişse de kıyı savunma doktriniyle tertiplenmiş olan donanmanın, imparatorluğun etrafını saran denizlerde söz sahibi olamayacağını da açık bir şekilde işaret etmişti.

Aslında Sultan II. Abdülhamid'in muhtemel çatışmadan uzak duran tutumuna karşılık Yunan kuvvetlerinin “hudud-ı hakaniyeye tecavüz eden askerî harekâta” teşebbüs etmeleri, bardağı taşıran son damla olmuştu. Nitekim Osmanlı devlet ricali, seferberlik ilanının hemen ardından ordunun “tedâfûi ve tecavüzî” her

türlü harekâtın icrasına yönelik hazırlık yapması ve liman müdürlüklerinin gerekli savunma önlemlerini alması yönünde talimat vermekten geri durmamıştı.²⁰⁸ Akabinde Meclis-i Mahsûs-i Vükelâ'nın 21 Nisan 1897 tarihli kararıyla da Yunan tebaasına ait tüccar ve gemilerinin 15 gün içinde Osmanlı limanlarını terk etmesi ve aynı şekilde Osmanlı tüccar gemilerinin de Yunan karasularından derhal çekilip stratejik önemi haiz Selanik Limanı'na sığınmaları kararı da alınmıştı.²⁰⁹

Gerçekten de Selanik'in askerî bakımdan taşıdığı önem, bu şehrin denizden gelecek bir taarruza karşı da savunulmasını zorunlu kılmaktaydı. Bu sebepten dolayı, içlerine farklı çaplarda top yerleştirilmiş olan Küçük Karaburun ve Büyük Karaburun tahkimatları, seferberlik emriyle takviye edilmiş ve Selanik Körfezi de mayınlarla kapatılmıştı. Selanik dışında Boğazlar, İzmir ve Edremit limanları da öncelikli savunma ihtiyacı hissedilen diğer mahallerdi.²¹⁰ Uzun bir süredir Atina Sefareti'ndeki ataşenavallerin Yunan Donanması'nın durumu ve Ege'deki kaygı uyandıran faaliyetleriyle ilgili Osmanlı yetkililerini düzenli olarak bilgilendirmesi de savunmaya yönelik çabaların daha titizlikle icra edilmesine yol açmıştı.²¹¹

Yunan Bahriyesi, 1889-1902 yılları arasında donanmayı takviye etme maksatlı Fransız Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması'ndan daha çok kıyı savunma görevleri için tasarlanmış, 4.800 tonluk Hydra Sınıfı üç adet zırhlı tedarik etmişti. *Hydra*, *Spetsai*, ve *Psara* adlarıyla donamaya katılan, 17 knot süratle erişebilen ve 270 mm çapında ana bataryalara sahip bu zırhlılar, savaş sırasında Yunan Donanması'nın Ege'deki deniz hâkimiyetini elde tutmasında anahtar rol üstlenmişti. Yine de Yunan Donanması, Nisan 1897'de savaşa girdiğinde hazırlıksız bir durumdaydı. Hatta Yunan Bahriye kurmaylarının elinde Ege'deki deniz hâkimiyeti sağlamaya veyahut düşman donanmasıyla mücadeleye yönelik bir harekât planı dahi yoktu. Bu yüzden savaş boyunca Yunan Donanması, Osmanlı kıyılarının (özellikle Preveze kıyıları) beyhude bir şekilde hafif bombardıman ile ateş altına alınması, kara kuvvetlerini sınırlı bir şekilde desteklenmesi ve Ege Denizi'ndeki fiili donanma varlığı gösterilmesi dışında beklenen performansı da gösterememişti.²¹² Bundaki en önemli neden, Osmanlı Bahriye modernizas-

208 DMA, MKT. 1116/27.

209 DMA, MKT. 1116/31.

210 Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, *1897 Osmanlı-Yunan Harbi*, Gen. Kur. Basımevi, Ankara, 1965, s. 42.

211 DMA, MKT. 657/119; DMA, MKT. 670/187.

212 H. P. Willmott, *The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak 1894-1922*, Indiana University Press, Bloomington, 2009, s. 31-36.

yonunda karşılaşılan sorunla benzer bir şekilde mali yetersizliklerdi. Bundan dolayı Yunan yetkililer, savaş hazırlıkları için gerekli olan finansman açığını da dış borçlanma ve gönüllü iştirakler ile kapamaya çalışmıştı.²¹³

Bunların dışında Yunan Donanması²¹⁴, üç adet modern muharebe gemisine ilaveten her biri 2.000 tonluk olan ve okul gemisi olarak kullanılan *Vasilefs Georgios* ve *Vasilissa Olga* adlı kıyı savunma zırhlısına sahipti. Ayrıca envanterde, 1.800 tonluk *Navarchos Miaoulis* adlı bir kruvazör, en büyüğü 85 ton olan ve kıyı savunmasına uygun 20 adet torpidobot dışında farklı evsaftaki kıyı savunma gemileri (gambot, vapur ve top taşıyan mavnalar) yer almaktaydı. Toplam 55 parçadan mürekkep dört filoya ayrılmış olan Yunan Donanması'nın Doğu Filosu, Selanik cihetinde; Batı Filosu, Korfü ve Narda açıklarında; Güney Filosu, Girit Adası çevresinde görevlendirilirken torpidobotlardan müteşekkil Güney Girit Kıyıları Filotillası da Girit ve İsporad sularında konuşlandırılmıştı. Savaş sürecince Avrupa Devletleri'nin baskısı sonucunda Doğu ve Batı Filosu dışında tüm filolar geri alınmıştı. Bir yanıylı çağdaş zırhlılara sahip olmanın yarattığı avantaj ile Ege'de önemli derecede bir hareket serbestisi kazanan Yunan Donanması, Selanik Körfezi içindeki mahdut hedefleri topa tutmak ve Preveze istihkâmları üzerine tesirsiz atışlar yapmak dışında dikkate değer bir faaliyette bulunmamıştı. Yunan Donanması'nın en kayda değer başarısı, Golos (günümüz Volos) ile Selanik arasındaki sahil hattına tamamıyla hâkim olmak ve bazı Osmanlı vapurlarına el koymaktı.²¹⁵

Gerçekten de Yunan Bahriyesi, 93 Harbi'nin ardından donanmanın muharebe gücünü ve personel eğitimini arttırmaya yönelik olarak bir dizi reform girişimine yeşil ışık yakmıştı. Özellikle Fransız askerî misyonunun gözetimindeki Yunan Bahriyesi, 1884 yılında Deniz Harp Okulu'nun kurulması ve buradan

213 Mehmet Uğur Ekinci, *The Origins of The 1897 Ottoman-Greek War: A Diplomatic History*, Bilkent Üniversitesi, Tarih Bölümü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2006, s.14.

214 4 Kasım 1890 tarihinde bir İngiliz ataşenaval tarafından düzenlenen istihbarat raporunda tüm Yunan Donanma gemilerinin isimlerini, teknik özelliklerini ve muharebe kapasitelerini gösteren bir liste de yer almaktadır. Bkz. NA, ADM. 231/18 Report No: 99. Bunun dışında tamamlayıcı bir bilgi olarak da bkz. Robert Gardiner, *Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, Barnet, 1979, ss. 387-388.

215 Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, a.g.e, s. 51. Ayrıca konuyla ilgili daha teferruatlı bilgi için bkz. Metin Hülagü, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme 1897 Osmanlı-Yunan Harbi Örneği", *Türkeler*, Yeni Türkiye Yayınları, Cilt: 13, Ankara, 2002, s. 830-844.

mezun olan subayların da Fransız Deniz Akademisi'ne donanma eğitimi için gönderilmesiyle önemli ilerlemeler kat edilmişti. Ayrıca Yunan deniz üslerinin modernizasyonunda, özellikle 1886'dan itibaren Salamis ve Pire'deki liman altyapı ve istihkâmlarının inşasında Fransız Misiyonu kritik bir rol üstlenmişti. İlginç bir şekilde Yunan liderler, Fransız Jeune École stratejisinden etkilenip önemli miktarda torpidobot tedarik etseler de Tuğamiral Wilhelm von Tegetthoff'un Lissa Zaferi'nden oldukça etkilenmiş olan Yunan Bahriye ileri gelenlerinin güçlü donanma taleplerini kabul etmek zorunda kalmıştı. Ancak Fransız tezgâhlarından sipariş edilen üç adet zırhlının yüksek faizli dış krediyle alınması, yeni demiryolu inşası ve Korint Kanalı gibi maliyetli projeler bir yanıyla Yunan ekonomisinin de belini bükmüştü. İktisadi darboğaz ile boğuşan Yunan Devleti, Bahriye'nin talep ettiği donanmanın teçhiz ve tadiline yönelik masrafların karşılanmasında bile oldukça zorlanmıştı. Bu yüzden, Girit'te Yunan Hükûmeti'nin yarattığı *fait accompli* ve akabinde cereyan eden diplomatik kriz, kara kuvvetleri ve donanmanın tam anlamıyla teçhiz edilemeden savaşa girmesine de neden olmuştu.²¹⁶

Osmanlı yetkilileri, 1897 Yunan Harbi arifesinde Yunan Donanması'nın Girit Adası'ndaki Rum gayrinizami unsurlara sağladığı lojistik desteğini kesmek ve bölgedeki Osmanlı Donanması'nın tacizine yönelik zararlı faaliyetlerini engellemeye dönük olarak hatırı sayılır bir mesai harcamaktaydı. Osmanlı Bahriyesi, Yunan Donanması'nın düşmanca tutumuna karşı bölgedeki donanma mevcudunu arttırma teşebbüsü dışında Girit, Selanik ve İşkodra'ya kadar uzanan uzun bir kıyı hattını korumak maksadıyla daimi seyyar hâlde bulundurulacak bir filotilla da tertip etmişti. Ancak mevcut filotillanın kısa bir sürede 4.000 liralık ödenğin çok üzerinde, 10.000 ton civarında kömür sarf etmesi ve ek ödenekte sıkıntı yaşanılmasından mütevellit bölgedeki Osmanlı Donanması'nın harekât kabiliyetini fark edilir bir düzeyde azalmıştı.²¹⁷ Aynı şekilde bunu daha fazla gemi konuşturulmasına yönelik ısrarcı taleplerin karşılıksız bırakılması ve Girit Krizi'nde "arabulucu" rolünü üstlenen İngiliz Kraliyet Donanması'na ait muharebe gemilerinin adayı abluka altına almasının yarattığı tehdit de eklenince Osmanlı Donanması'nın bölgedeki varlığı tartışmalı bir hâle gelmişti.²¹⁸

216 Zisis Fotakis, *Greek Naval Strategy and Policy 1910-1919*, Routledge Publishing, New York, 2005, s. 11-14.

217 DMA, MKT. 1041/10.

218 Willmott, *a.g.e.*, s. 33.

Girit ve adalar cihetinde fiili kontrolünü kaybetmeye başlayan Sultan II. Abdülhamid, Ege'deki Yunan Filoları'nın faaliyetleriyle ilgili mütemadiyen bölgedeki mutasarrıflıklarından ve liman riyasetlerinden bilgi almayı sürdürmüştü.²¹⁹ Bu minvalde Atina Sefareti ve Yenişehir Şehbenderliği'nden gelen Yunan Donanması'nın geceleyin Osmanlı liman ve donanma gemileri gibi önemli askerî mevkilere taarruz tasarladıklarına dönük 31 Mart 1897 (19 Mart 1313) tarihli istihbarat raporu da Sultan'ın barışı sürdürmeye yönelik niyetlerini rafa kaldırmaya yetmişti.²²⁰ Benzer bir şekilde, Rusya'daki Odesa Haber (*Odesskie Novosti*) adlı gazetenin "Yunan Muharebe Planı" başlığı altında Yunan Donanması'nın Ege'deki stratejik adaları zaptedeceği ve Osmanlı kıyılarına taarruz girişiminde bulunacağı ile ilgili kışkırtıcı haberin Osmanlı Hariciye Nezareti tarafından tercüme edilip Sultan'a arz edilmesi artık savaşın kapıda olduğunu açıkça göstermektedir.²²¹

Böylelikle elde edilen bilgiler neticesinde, Yunan Donanması'nın teçhizat bakımından Donanma-yı Hümayûn'dan kuvvetli olduğu aşikâr olsa da Sultan, Yunan Filosu'nun Çanakkale Boğazı'nı aşip payitahta yapabileceği bir taarruz ihtimalini engellemek için donanmanın Çanakkale Boğazı'nda konuşlandırılması ve müteakiben düşman filosuna karşı bir "gösteriş harekâtının" icrasındaki hem politik hem de askerî zorunluluğu kabul etmek zorunda kalmıştı.²²²

Diğer yandan, Yunan Harbi'nin ilanından hemen sonra Yunan Donanması'nın Sakız ve Girit Adası'na doğru ilerlediği ile alakalı kaygı verici haberler, Sultan II. Abdülhamid'i zırlı filo da dâhil eldeki tüm donanmanın bölgeye ivedilikle intikal etmesi ile ilgili acele bir talimat vermesine de neden olmuştu.²²³ Bu kararın alınmasında hâlihazırda Ege'de bulunan Avrupa Devletleri'ne ait filoların sözüm ona savaşı önlemek gayesiyle Osmanlı limanlarını işgale teşebbüs edeceği ile ilgili şayiaların etkisi de yadsınamaz boyuttaydı.²²⁴

Bununla birlikte Bahriye'deki kumandanların Haliç'teki zırlı filonun Çanakkale Boğazı'nı geçip düşman ile harp edebilecek kabiliyette olup olmadığı ile ilgili çekinceli ve çelişkili raporlar takdim etmesi, Sultan II. Abdülhamid'i mevcut filonun en kısa sürede teçhiz ve tadiline yönelik daha itidalli bir karar

219 DMA, MKT. 1100/4.

220 BOA, Y. PRK. BŞK. 51/1.

221 BOA, HR. SYS. 1367/61.

222 BOA, Y. PRK. BŞK. 52/16.

223 BOA, BEO. 937/70241.

224 BOA, HR. SYS. 1323/58.

vermeye sevk etmişti.²²⁵ Bundan dolayı Sultan II. Abdülhamid, donanmadaki mevcut zırhlı filodaki gemilerin muayene edilerek muharebe kabiliyetlerini arttırmaya yönelik olarak noksanlarının ivedilikle tespit ve ikmaline girişilmesi yönünde talimat vermekte gecikmedi. Diğer taraftan Sultan'ı en çok meşgul bir diğer husus ise donanmanın muharebe kapasitesini arttırmaya yönelik olarak planlanan tadilat için lüzumlu görülen 40.000 liranın nasıl temin edileceğiydi. Mevcut bütçede göz önünde bulundurulması gereken "denklik ilkesinin" ihlal edilmemesi için İhtiyat Tertip Kalemi'nden "fevkalâde masraflar" altında Maliye Nezareti'nce tedarik edilmesi yoluna gidilmişse de girişimler sonuçsuz kalmıştı. Sonunda, yapılacak tadilat için gerekli "sür'at-i fevkalade" ödeneğin kredi yoluyla tedariği ve Daire-i Bahriye tarafından münasip görülecek bir gelir kaynağı teminat gösterilmesi neticesinde temin edilebilmişti.²²⁶

İhtiyaç duyulan ödenek sorununun giderilmesinden bir süre sonra Haliç'te yoğun bir tadilat faaliyeti başlamış; eksiklerin giderilmesi noktasında zırhlı gemiler havuzlara anılıp tamiratların yapılması dışında, yeni kazan ve silahlar için de süratli bir tedarik sürecine girilmişti. Nihayetinde, bazı zırhlı gemilerin 10-12 mil arasında seyir edebilmesi için tekne temizliğinin yanında kazanları da yenilenmişti. Ayrıca Krupp ve Armstrong toplarıyla donatılmış zırhlı filoya gerekli mühimmat ve birçoğuna da elektrikli ılıdaklar tedarik edilmişti.²²⁷ Ancak tüm bu acele ile yapılmış tadilatın neticesinde de uzun bir süre ihtiyatta tutulmuş zırhlı filonun muharebe kapasitesi, hâlâ oldukça tartışmalı bir durumdaydı.

Zaten bizzat Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın 18 Mayıs 1895 tarihinde donanmanın genel durumu ve bölgedeki tehdit algılamaları ile ilgili sunduğu jeostratejik boyuttaki bir raporda da Avrupa'daki bahriyelerin gelişmeleriyle karşılaştırmalı olarak Osmanlı Bahriyesi'nin zayıflığına dem vurulmaktaydı. Hasan Paşa, Avrupalıların donanmalarını mütemediye geliştirdiklerini ve gemilerini modern teknoloji ile donatmakta tereddüt etmediklerini vurgulu bir biçimde ifade ediyordu. Ona göre İngiltere ve Fransa modern bir donanmaya sahipti. İtalya'da yoğun gemi inşa etmek suretiyle Afrika'da koloni kurma peşindeydi. Diğer taraftan Rus İmparatorluk Bahriyesi bütçesini 10 yılda 3,5 milyon liradan 9,5 milyon liraya çıkarabilmişti. Bunun dışında bir yandan Karadeniz Filoları'nı genişletmekte bir yandan da gemilerini yenilemekteydi. Bahriye Nazırı Hasan

225 BOA, Y. PRK. ASK. 125/15.

226 DMA, MKT. 773/114A-B.

227 BOA, Y. MTV. 151/43.

Paşa, Sultan II. Abdülhamid'e sunduğu raporunda Rusya'nın bu hızlı silahlanmasına karşı Osmanlı Donanması'nın "ihtiyaç-ı asrîyeye kâfi olmadığı ve teçhizat dahi hâlen ve istikbâlen sevhil-i Osmanî'nin hakkıyla muhafazası emrindeki lüzum ve ihtiyaç-ı mühim ile mütenasip bulunmadığı" gerçeğini açık bir dille izah ediyordu. Hasan Paşa, Bahriye'ye daha büyük ödenek ayrılmasına dönük olarak dünyadaki ekonomileri zayıf olan devletlerin bile Bahriye bütçelerine kaynak ayırmakta tereddüt etmediklerini sitemkâr bir dille de belirtmeyi ihmal etmemişti. Kendisine göre Osmanlı Donanması'nın güçlü bir hâlde gelebilmesi için asgarî olarak beş kıta zırhlı ve kruvazör temin etmesi zarurîydi.²²⁸

Şurası bir gerçek ki bir donanmanın gerçek anlamda etkili olabilmesi için de personel arasında çok daha yüksek düzeyde eğitime ve sık sık tekrarlanacak taktik uygulamalara, en az teçhizat temini kadar ihtiyacı vardı. Tartışmasız, 19. yüzyıl boyunca Osmanlı Bahriyesi'nin en temel sorunu, kaygı uyandıran boyuttaki kalifiye personel eksikliğiydi. Sadece muharip değil teknik alanda da nitelikli personel sıkıntısı çekilmesi ve bu açığın yabancı subay ve uzmanlarla kapatılması, Osmanlı Donanma gücüne belirgin bir zayıflık biçiminde yansımıştı. Bu yetersizliği açık bir şekilde fark eden Mirliva Hofe; mevkidaşı Starcke'ye benzer bir şekilde, Bahriye Mektebi'nde verilen teorik eğitimin dışında pratiğe yönelik olarak üç adet zırhlıdan müteşekkil bir talim filosu teşkilinin, nitelikli zabitan ve efradın yetiştirilmesinde eşsiz bir vasıta olarak değerlendirdiyordu. Bilhassa sulh zamanı tertip edilmesi gereken bu talim filosu, münasip mevkilerde icra edilecek harp ve seyir manevralarıyla donanmayı daima harbe hazır bir hâlde tutmaya ve subayların motivasyonunun her daim yüksek olmasına yarayacaktı. Bunun yanında, mevcut zırhlı fırkateynlerin de "sevâhil muhâfazası hizmetine kâfil hâlde ta'dîline devâm olunması" ve sahil müdafaasına uygun zırhlı sipariş edilmesinin, Osmanlı kıyı güvenliği açısından askerî bir gereklilik olduğu önemle belirtiliyordu.²²⁹ Mirliva Hofe'nin bu tavsiyeleri Osmanlı Bahriye Nezareti bünyesinde ses getirmiş olmalı ki 13 Haziran 1885 (1 Haziran 1301) tarihinde zabıt ve şakirdanların nazariyat dışında pratik eğitimin uygulanması için Selimiye fırkateyni talim gemisi olarak tahsis edilmişti. Bunun dışında sekiz Bahriyeli zabitanın Almanya'ya topçuluk ve torpido eğitimine gönderilmesine karar verilmişti.²³⁰

228 BOA, Y. MTV. 120/56.

229 BOA, Y. MTV. 196/130.

230 BOA, Y. PR.K. ASK. 27/10.

Aynı şekilde sahil müdafaası görevini üstelenen torpidobot filotillası için de Avrupa'dan getirilmiş “mu'allimlerin taht-ı idârelerinde” düzenli bir şekilde torpido atış eğitiminin icra edilmesi, hücum kabiliyetlerinin geliştirilmesi aşamasında önem arz ediyordu. Bu minvalde, torpidobotların kıyı savunması ve payitahtın korunmasında etkin bir rol oynadığının farkında olan Osmanlı Bahriye ricali, Jeune École öğretilerini tatbik etmeye yönelik olarak mevcut torpidobotlardaki ümera ve zabitanın taktik düzeyde teorik bilgilerinin pratiğe adapte (*müktesebat-ı nazariyelerinin ameliyata tatbiki*) edilmesi maksadıyla düzenli talimler icra edilmesinin önünü açmıştı. 11 Temmuz 1890 tarihli torpido eğitimi hakkında Bahriye Nezareti tarafından kaleme alınan bir raporda, torpidobot personelinin talim ve tecrübelerinin artırılması gerektiği üstüne basarak zikrediliyordu. Donanmanın esas vurucu silahı olarak görülen torpidobotların düzenli olarak İzmit Körfezi'ne gönderilmesi ve hatta uzun seyir tecrübesi kazanılması için iyi hava koşullarında Çanakkale'ye kadar gidip gelmesi oldukça yararlı görülüyordu.²³¹ Bunun için donanmadaki kumandan ve komodorlara (ayrıca Bahr-i Ahmer, İzmit, Selanik, Preveze, Basra, Beyrut kumandanlıklarına) personel eğitim ve vukuatlarına dönük olarak her üç ayda bir gelişmelerin rapor edilerek Bahriye Nezareti'ne bildirilmesi zorunluluğu da getirilmişti.²³²

Nitekim Osmanlı Donanması nezdinde mühim bir konuma sahip olan torpidobotların her yıl yaz ayında İzmit Körfezi açıklarında torpido ateş, ılıdak, hedef mesafe, harekât manevraları ile ilgili talimlerini “hususât-ı mühimmede rüşuh ve meleke-i sahiha hasıl eylemeleri”²³³ ve bu talimlerin işe vakıf subayların komutası altında düzenli bir şekilde icra ettikleri vakiydi.²³⁴ İzmit'te yapılan harp düzeni ve düşman ile müsademe talimlerinde, personele hücum esnasında düşman gemisine nasıl yaklaşılması gerektiği (makinelere yük verilmeyip istim göstermeden, ılıdaklar kapalı vaziyette) ve akabinde imha edilmesi üzerine taktik eğitimler de veriliyordu.²³⁵ Ayrıca Erkân-ı Harbiye-i Bahriye tarafından İzmit'teki torpidobotların mutad talimlerine yönelik tafsilatlı bir program hazırlanması ve torpidobotlardan mürekkep, devamlı hareket hâlinde olabilecek bir talim

231 DMA, ŞB. 367/33A.

232 DMA, MKT. 497/73.

233 DMA, MKT. 641/38.

234 DMA, MKT. 882/42.

235 DMA, MKT. 577/209.

filosunun vücuda getirilmesi de ciddi biçimde düşünülüyordu.²³⁶ Yine, Şura-yı Bahriye'nin, torpidobotlardaki zabitan dışında "asâkir-i şahanenin", mevcut seri ateşli toplarla nişan kabiliyetlerini olabildiğince geliştirmek ve etkili torpido atışı talimleri için İzmit dışında en elverişli yer olarak görülen İzmir'deki Urla Limanı'na gönderilmesi talimatı da bulunuyordu.²³⁷ Bu doğrultu da Osmanlı Bahriyesi'nin, Amiral Hakkı²³⁸ kumandasında 10 adet torpidobottan müteşekkil bir flotillaya toplu taarruz ve manevra eğitimleri maksadıyla Akdeniz'e intikal emri vermesi çok da şaşırtıcı değildi.²³⁹

Ancak madalyonun diğer yüzüne bakıldığında aynı vaziyet, muharebe filosu için geçerli değildi. İngiliz ataşenavallerin Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Osmanlı Donanması'nın genel durumu ilgili ortalama beş yılda bir olmak kaydıyla, birbirini takip eden, ayrıntılı istihbarat raporlarının hazırlaması²⁴⁰ ve bu raporların da İngiltere'deki Amirallik İstihbarat Bölümü'ne (*Admiralty Intelligence Department*) düzenli bir şekilde gönderilmesi sayesinde donanmanın hâlihazırdaki durumu ve Osmanlı kıyı tahkimatlarıyla ilgili değerli bilgileri müşahade etme fırsatı yakalanmaktadır.

Ataşenaval Albay Sir Cecil Domville Bart'ın 1890'ların başında Osmanlı Donanması'nın genel durumu ve Tersane-i Âmir'e'deki faaliyetlerle ilgili hazırladığı ayrıntılı raporunda, yeni alınan torpidobotlar dışında Osmanlı muharebe filosunun aktif gözükmediğine, sadece torpidobotların belirli aralıklarla manevra ve torpido atış talimi yaptığına dair kayda değer ifadeler yer almaktaydı. Benzer bir şekilde aynı raporda, Haliç'te bulunan zırhlıların²⁴¹ iki yıldan beri kızığa çekilip tekne ve makine bakımlarının yapılmadığına değinildikten sonra zırhlı gemilere yapılan değişikliklerin ekseriyetle eski usul Armstrong'ların yerine yeni tip Krupp toplarının teçhiz edilmesi ve muhtelif gemilerin kazanlarının yenilenmesi noktasındaki bir

236 DMA, MKT. 718/18; BOA, Y. PRK. ASK. 62/8.

237 DMA, MKT. 630/178.

238 Hakkı Paşa ayrıca İzmit'te torpidobotlarla düzenli olarak icra edilen tecrübe ve talimlerde gözetmen olarak da bulunmaktaydı. BOA, Y. PRK. ASK. 40/74.

239 DMA, MKT. 568/16A.

240 Londra'daki Ulusal Arşiv'deki (*The National Archives*) Amirallik (*Admiralty*) Bölümü'nde 1880-1900 yılları arasında Osmanlı Bahriyesi'ne yönelik olarak birbiriyle bağlantılı beş adet rapor tespit edilmiştir.

241 Haliçte bulunan Osmanlı zırhlılarının listesi şu şekilde verilmiştir: *Mahmudiye, Mesudiye, Osmaniye, Hamidiye, Asar-ı Tevfik, Hizber, Muin-i Zafer, Anvillah, Necm-i Şevket, Asar-ı Şevket ve Feth-i Bülend*. Kızakta tadilatla olduğu belirtilen gemiler ise *Aziziye, İclaliye ve Orhaniye*.

dizi tadilatın müteşekkil olduğuna temas ediliyordu. Buna ek olarak, Osmanlı Bahriyesi'ndeki bazı subayların gerektiğinde muharebe filusunun iki haftalık düzenlemelerden sonra muharebeye hazır olabileceği söylemlerine oldukça mesafeli bakan İngiliz ataşenavali, bizzat kendi yaptığı incelemeler neticesinde, sadece *Feth-i Bülend* korveti ve *Asar-ı Tevfik* fırkateyninin açık denizde muharebe yapabilecek kabiliyette olduğu *Osmaniye* ve *Hamidiye* zırhlı fırkateynlerinin de yeni kazanlarıyla bu düzeye yakın bulunduğu, kalan zırhlıların ise ancak büyük tadilatın ardından bu kapasiteye ulaşabilecekleri açıklığa kavuşturuluyordu. Bu değerlendirmelerin ardından söz edilen raporun devamında Osmanlı Donanması'nın muharebe gemilerinin teknik özellikleri, ayrıca mevcut durumlarına binaen yapabilecekleri sürat ve ateş gücüne dair teferruatlı bilgiler de veriliyordu.²⁴²

Hakikaten de zırhlı muharebe filusunun açık denizde talim yaptığına dair arşiv kayıtlarında hiçbir bulguya rastlanılmamıştır. Ancak hem İngiliz Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat belgelerinde hem de Osmanlı arşiv kayıtlarında muharebe gemilerinin bilhassa askerî sevkıyat ve liman muhafazası görevlerinde kullanıldığından açıkça söz edilmektedir. Mesela Girit'teki Suda Limanı'na askerî sevkıyat ve bölgenin güvenliği amacıyla gönderilmiş olan *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateyninin tekne bakımı ve aletlerinin temizlenmesi için kızağa konulması mevzu bahis olduğunda yerine *Osmaniye* zırhlı fırkateynin gönderilmesi planlanmıştı.²⁴³ Ancak daha önce *Osmaniye*'nin Çanakkale'deki beş tabur askeri Golos Limanı'na nakli ile görevlendirilmesi üzerine Bahriye Nezareti, bu göreve bölgede bulunan Mahmudiye ve Orhaniye zırhlı fırkateynlerinin daha uygun olacağına kanaat getirilmişti. İşin doğrusu, Sultan II. Abdülhamid Girit'teki gelişmeleri yakından takip etmekte ve Suda Limanı'nın güvenliğini bir hayli önemsemektedir. Nitekim bizzat Sultan, "Osmaniye fırkateyninin dahi her türlü nevâkısının ikmâliyle doğrudan doğruya Girit'e gitmek üzere Dersa'âdet'ten fekk-i lenger ettirilmesi ve hareket edeceği gün ve saatin arz olunmak üzere bildirilmesi ve Osmaniye Girit'e dâhil olmadıkça Asâr-ı Tevfik'in oradan hareket eylememesi" emrini verdikten sonra Suda Limanı'nın ağzının güvenliğini sağlamak amacıyla kapatması talimatını da vermişti.²⁴⁴

Aynı şekilde İstanbul'da bulunan İngiliz ataşenaval L. V. Swaine tarafından 4 Haziran 1882 günü kaleme alınan istihbarat raporunda, *Osmaniye* zırhlı fir-

242 NA, AD. 231/18, Report No: 461.

243 BOA, Y. PRK. BŞK. 31/34.

244 BOA, Y. PRK. BŞK. 4/42.

kateyninin Bulgaristan'ın tahliyesiyle ve dolayısıyla Varna'dan Suda'ya 4 bin asker taşıdığını ifade etmekteydi. Osmanlı Devleti'nin bu sevkiyatlar için 800 ton kömür tedarik ettiği; ayrıca aynı kapasiteyi alabilecek *Mahmudiye*, *Aziziye* ve *Orhaniye*'ye de görevlendirileceğinden dem vuruyordu. İngiliz ataşenaval, bu çapta büyük askerî sevkiyatı daha önce 23 gemiden müteşekkil Karadağ'daki Süleyman Paşa'ya ait 45 bin kişilik ordunun taşınmasında müşahede ettiğini not düşüyordu.²⁴⁵ Bu durum, bize 93 Harbi'nden hemen sonra donanmanın Sultan II. Abdülhamid tarafından Haliç'e hapsedilmediğini, savaş sonrası görev ihtiyaçlarına göre sefere çıkarıldığını kanıtlamaktadır.

Lakin daha sonraki döneme ait zırhlı gemilerin seyir jurnallerine bakıldığında İstanbul ve Boğazlar çevresinin dışına çıkan çok az gemi olduğu görülmektedir.²⁴⁶ Filo seviyesinde payitaht dışına çıkan ağır tonajlı harp gemileri arasında en göze çarpanı, 25 Mart 1883 tarihinde zırhlı *Asar-ı Tevfik* fırkateyni, ahşap *Edirne* ve *Bursa* korvetlerinden müteşekkil bir filonun Cidde kıyılarından Basra ve akabinde Yunan sahilleri boyunca eğitim maksadıyla "geşt-i gûzar" etmek üzere görevlendirilmesidir.²⁴⁷

Bütün bunlara rağmen Sultan II. Abdülhamid'in, donanmadaki gemilerin ayrıntılı durumunun incelenmesi ve buna bağlı olarak teçhiz ve tadili ile ilgili talimatı verdikten kısa bir süre sonra, donanmanın Ege'deki adalar cihetine gönderilmesinden vazgeçtiği, sadece Çanakkale'de savunma ve gerektiğinde huruç harekâtı ile filo muharebesi icra etmeye dönük daha ihtiyatlı bir tutum takındığı anlaşılmaktadır. Böylelikle 20 günlük üstünkörü teçhiz ve tadil edilmiş zırhlılar, Sultan'ın talimatıyla, iki filo hâlinde Çanakkale'ye intikale başlamıştı. Tadilatı ilk tamamlanan Ferik Faik Paşa ve Mirliya Hayri Paşa kumandasındaki Birinci Filo; *Mesudiye*, *Osmaniye*, *Necm-i Şevket* zırhlıları dışında *Gilyum*, *Sehâm*, *Berk-i Efşân*, *Ejder*, *Şahâb*, *Pir-i Zafer*, *Vesile-i Nusret*, *Pervin*, *Fatih* ve *Târik* namında 10 adet torpidobotla birlikte toplam 13 parçadan müteşekkildi. Aslında torpidobotların daha evvel Çanakkale'ye intikali emri verildiyse de Bahriye'ye ait nefer ve zabitanın teçhizi dışında kömür ve mühimmat ikmal beklenenden uzun zaman aldığı için tek bir filo altında tertiplenmek durumunda kalmıştı. İkinci Filo ise Ferik Hasan Rami Paşa ve Mirliya Mehmet Paşa komutasında *Mesudiye*,

245 NA, FO. 881/464.

246 Gemilerin seyir jurnalleri için bkz. DMA, Gemiler: 3137; Gemiler: 3135; Erkân-ı Harbiye: 4590.

247 DMA, MKT. 430/30-32.

Aziziye, Orhaniye, Hıfz-ı Rahmân ve Hizber zırhlılarının yanında *Peleng-i Derya, Mecidiye, Tevfik, Burhaneddin, Şanaver, Satvet, Mahabbet, Nasir, Sâika, Nusret* adlı torpidobotlarla toplam 15 gemiden oluşmaktaydı. Ancak gemilerin teçhiz ve tadilatı bitirilemediğinden ve ihtiyaç olan 3.000 redif askerin tedarîği sürdüğü için İkinci Filo'nun, Birinci Filo ile aynı zamanda Çanakkale'ye intikali gerçekleşmemişti. Redif askerlerinin Çanakkale ve diğer bölgelere nakli için de Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın talimatıyla İdare-i Mahsusa'ya ait vapurların²⁴⁸ kullanılmasına başlanmıştı.²⁴⁹

Bir taraftan da Osmanlı Bahriye ileri gelenleri, farklı mevkiilerde bulunan torpidobotların acilen payitahta çağırarak mevcut filolara ilâştirmek suretiyle donanma envanterindeki muharebe kudretine sahip tüm gemileri seferber ediyordu. Böylece, her iki filonun toplamda sekiz adet zırhlı gemi ile 20 adet torpidobota ilâveten, Trablusgarp'ta bulunan Muzaffer korveti ve Suriye sahilindeki Beyrut ahşap korveti ve ayrıca gerektiğinde kruvazör harbi vazifesini ifa etmek üzere dört adet silahlı vapurun katılmasıyla tüm Osmanlı filosu, 35 parçadan teşkil olunmuştu.²⁵⁰

Yapılan tadilata rağmen 19 Mart 1897 tarihinde Haliç'ten ayrılan zırhlı filonun Çanakkale'ye hareketi esnasında *Mesudiye* firkateyninin sekiz adet kazanından üçü patlaması, *Hizber* monitörü arızalanması ve ilk uzun seyrini yapan *Hamidiye* firkateyninin ise tekne ve kazan sorunu yaşaması, bütün donanmanın seyir yapabilecek kabiliyette olmadığı ile ilgili bir takım şayialara sebebiyet vermişti. Nitekim donanmanın Çanakkale'ye varması ve akabinde savaşa hazırlık için icra edilen manevra ve top atış talimleri, gemilerin bir deniz muharebesi icra edebilecek yeterli sürat ve manevra kabiliyetinden yoksun olduğunu ve mevcut toplarının istenilen ateş gücüne sahip olmadığını göstermişti. Bilhassa Boğaz'dan çıkılarak Gökçeada açıklarında icra edilen hatt-ı harp nizamı alma ve taarruz manevralarındaki kifayetsizlikler, gemilerdeki zabitan ve efradın da filo teşkilatı ve idaresi hususundaki talim ve eğitim yetersizliğini açıkça ortaya koymuştu. Bu vaziyette düşman filosuna karşı açık denizde filo seviyesinde bir muharebeye girişmek Jeune École stratejisini benimsemiş Osmanlı Bahriye kumandanları için

248 İdare-i Mahsusa ait görevlendirilen vapurlar şunlardır: *Medine, Mekke, Harire, Kamil Paşa, Hasan Paşa, Ali Saib Paşa, Adana, Sakarya, Selanik, Tarsus, Canik, Mürüvvet, Nimet-i Hüda, Kayseriye, Kaplan, Saadet, Şeref, Asir, Taif*.

249 BOA, Y. MTV. 151/49.

250 BOA, Y. MTV. 151/43.

de bir intihardan farksızdı. Böylelikle Sultan II. Abdülhamid de dâhil olmak üzere Osmanlı Bahriye ricali, mevcut zırhlı muharebe gemilerini, daha önceki anlayışa benzer bir şekilde yüzer istihkâm olarak stratejik savunma için merkez noktası olarak kabul edilen Çanakkale Boğaz'ında konuşlandırılmış kara istihkâmlarıyla ortak bir pasif savunma planını kabul etmek zorunda kaldı.²⁵¹

İlginç bir şekilde, Çanakkale Boğazı'nın girişi mevkiine tanzim edilen zırhlıların kara istihkâmlarıyla ortak savunmasını gözeten yaklaşımın daha önce Kalau von Hofe'nin Rus tehdidine karşı İstanbul Boğazı'nın müdafaasına yönelik ortaya koyduğu tedbirlerle oldukça örtüştüğü ortaya çıkıyordu. Aslında daha 1889 gibi erken bir tarihte bile Meclis-i Vükela tarafından Boğazların, zırhlı muharebe gemileri ve istihkâmlardaki büyük çaplı topraklarla müşterek savunmasına yönelik karar verilmesi ve buna uygun düzenlemelerin hayata geçirilmesi, bir yanıyla Yunan tehdidine karşı bu savunma tertiplenmesinin yeni ve özgün bir düzenleme olmadığına da işaret ediyordu.²⁵²

Bu doğrultu da “techizat-ı harbiyece daha mükemmel farz olunan Yunan Donanması'nın” Çanakkale'yi zorlayıp payitahtı tehdit etmesinin önüne geçmek maksadıyla tamamen sayısal (top sayısı ve tonaj) üstünlüğüne dayanan, kara istihkâmları, torpidobotlar ve zırhlı muharebe gemilerinden oluşan, müşterek yapıda bir savunma düzeninin kabul edilmesi kaçınılmazdı. Bu tertiplenme sayesinde Bahriye Nezareti Erkân-ı Harbiyesi tarafından, Yunan Donanması'nın Boğaz'ı zorladığı sırada, henüz kendi top menzilinin dışındayken, istihkâmlarla desteklenen zırhlı gemiler tarafından daire içerisine alınarak toplu bir ateş gücüyle def edilmesi üzerine kurulu operatif bir mülâhaza bile planlanmıştı. Bunun için Bahr-i Sefid Umum Kumandanlığı tarafından muntazam atış talimlerine ağırlık verilmek suretiyle düşman donanmasına olabildiği ölçüde üstün gelinmesi de amaçlanıyordu.²⁵³

Nitekim Yunan zırhlılarının harekâtıyla ilgili istihbaratın Sultan II. Abdülhamid üzerinde yarattığı kaygı verici durum, donanmanın her an savaşa hazır olmasıyla ilgili talimat verilmesini kaçınılmaz hâle getirmişti.²⁵⁴ Buna sayısal caydırıcılığını hâlâ koruyan Osmanlı zırhlı filosunun sadece stratejik savunma da kullanılması ve âdetâ Çanakkale Boğazı'nda hapsedildiği düşüncesinin de

251 Harp Tarihi Dairesi, *a.g.e.*, s. 44; Hülagü, *a.g.m.*, s. 9; Besbelli, *a.g.e.*, s. 28.

252 BOA, İ. DH. 1150/89643.

253 DMA, ŞB. 520/23A.

254 BOA, Y. PRK. BŞK. 52/126.

eklenmesi bir yanıyla Bahriye ricali tarafından torpidobotu, dünyadaki örneklerine benzer bir şekilde savunmadan daha çok bir taarruz platformu olarak değerlendirilmesine yol açmıştı. Aslında Osmanlı Bahriyesi tarafından ekseriyetle pasif kıyı müdafaası için oldukça uygun telakki edilen ancak bir taarruz silahı olarak tasarlanan torpidobotlar, Osmanlı Donanması'nda hak ettiği yeri hiçbir şekilde bulamamıştı. Ancak savaş sırasında Yunan Donanması'nın Ege'deki serbestçe harekât icra etmesi, Osmanlı karar alıcılarını “düşman gemilerini takip ve tahrip etmek” gayesiyle eldeki torpidobotları daha aktif ve etkili kullanıma yönelik harekât planlamalarını da zorunlu kılmıştı.

Bunun için Yunan Donanması'nın Ege sularında vurulması hedefiyle planlanan harekâta dönük olarak zabıtana, eldeki en hızlı ve işe yarayan torpidobotların seçilmesi dışında 300-350 m kadar mesafeden atılmaya müsait ve hedefte tesiri yüksek patlayıcı ile donatılmış torpidolardan istifade edilmesi için “*suret-i hareketlerine*” dair taktik düzeyde teknik esaslar da verilmekteydi. Benzer bir şekilde, her torpidobotun en fazla beş torpido taşıma kapasitesi olmasına rağmen muharebe esnasında düşman gemisine isabet kaydedememe durumuna karşı bir kaç adet de ihtiyatta torpido bulundurulması gerektiğine salık veriliyordu. Bu tavsiyeler için Bahriye zabitanına Çin-Japon Muharebesi'nde Japonların bir Çin gemisine karşı kullandıkları başarılı torpido taarruz örneğinin verilmesi de bir yanıyla Osmanlı Bahriye ricalinin dünyada torpidobot ve torpidolarla alakalı gelişmeleri ne kadar yakından takip ettiğini de açıkça delalet etmektedir.²⁵⁵ Lakin Osmanlı-Yunan Harbi'nin Edhem Paşa komutasındaki kara kuvvetlerinin yaptığı hızlı ve başarılı bir taarruz neticesinde beklenenden erken bitmesi ve akabinde mütareke imzalanmasıyla “bir taarruz vuku bulmadıkça herhangi bir harekâta girişilmeyeceği” ilgili talimat doğrultusunda, Osmanlı torpido filotillalarının Ege'deki Yunan Donanması'na karşı girişeceği harekât planı da anlamsız bir hâle gelmişti.²⁵⁶

Gerçekte, filo veya filotilla angajmanlarını bile içermeyen Osmanlı-Yunan Harbi, Ege Denizi'nde hiçbir tarafın donanma unsurlarıyla çatışmaya girmeye göze alamadığı “sonuçsuz” bir mücadeleydi. Yunan Donanması'nın icra ettiği beyhude kıyı bombardımanları, Ege'de operasyonel düzeyde Osmanlı Donanması'ndan daha baskın olduğu ile ilgili bir kanı oluştursa da üst düzey planlamadan yoksun icra edilen bu düzensiz harekât, savaşın seyrini değiştirmede hiç bir şekilde etkili

255 BOA, Y. PRK. BŞK. 52/49.

256 DMA, MKT. 1100/94.

olamamıştı. Yine de Yunan Donanması, savaş boyunca kesin sonuçlu ve rizikosu yüksek hareketlerden kaçınarak taciz harekâtıyla Osmanlı Donanması'nın bölgedeki etkinliğini tartışmalı bir hâle getirmekte hatırı sayılır bir rol üstlenmişti. Diğer taraftan Osmanlı Donanması ise pasif savunma tedbirlerle eldeki imkânlarla savunulabilir yegâne mevki olan Çanakkale Boğaz'ının girişine zırhlı filoyu konuşlandırmak suretiyle payitahtın kalbine giden kapıyı gözetlemekle yetinmişti.

Nitekim savaştan sonra donanmanın nispi gücünün Ege ve hatta Akdeniz'deki stratejik çıkarlara hizmet etmekte anahtar rol üstlendiğini kavrayan Osmanlı ve Yunan liderler, kendi donanmalarının modernizasyonu için oldukça önemli girişimde bulunmaktan geri durmamışlardı.²⁵⁷

Bu aşamada Osmanlı Donanması'nın köklü bir modernizasyona tabi tutulmasında minval teşkiledecek ilk gelişme, savaşın bitmesine günler kala, 16 Mayıs 1897 tarihinde Akdeniz Umum Filo Kumandanı Müşir Hasan Rami tarafından donanmanın savaştaki yetersizlikleri ve genel durumuyla ilgili Sultan II. Abdülhamid'e arz edilen çarpıcı rapordu. Hiç şüphesiz ki içeriği ile oldukça tartışma yaratan bu raporun Sultan II. Abdülhamid'i donanma modernizasyonu ile ilgili daha büyük iktisadi kaynakları harekete geçirmesinde önemli bir etkisi olduğu muhakkaktı.

Hakikaten de Akdeniz Umum Filo Kumandanı Müşir Hasan Rami'nin raporu²⁵⁸, ekseriyetle donanmadaki mevcut harp gemilerin seyir süratlerinin düşük olmasından başka teknolojik gelişmelere müsait silah ve teçhizata da malik olamaması fikrini ısrarla işlemişti. Bu doğrultu da Müşir Hasan Rami, raporunun başında "nimetimizi sû'izan edenlerin sevkiyle Donanma-yı Hümayûn mucîb-i esef bir hâlde" kaldığından söz ederek donanmanın düşman karşısına çıkacak şekilde donatılıp silahlandırmadığından yakınmaktaydı. Ona göre Çanakkale'de icra edilen top tecrübelerinde yaşanan olaylar bir yanıyla İmalat-ı Tecrübîye memurlarının cehaletlerini de alenen göstermekteydi. Dahası, yapılan tadilat sonunda *Hamidiye* zırhlı fırkateyni muharebe kabiliyetleri açısından istenilen bir seviyede değildi. Öyle ki gövdesindeki cıvatalardan bazıları sökülmüş, akabinde sintine bölümüne büyük miktarda su girmiş ve bu da suyun tahliyesi için geceli gündüzlü çalışan personelin tifo hastalığına yakalanmasına neden olmuştu.

257 Willmott, *a.g.e.*, s. 34.

258 Belirtmekte fayda var ki aynı rapor kaynak gösterilmeden ve şüphce yer verecek kadar farklı ifadelerle Afif Büyüktuğrul'un *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması* adlı kitabının üçüncü cildinde de bahsedilmektedir. Ayrıntı için bkz. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1983, s. 316-320.

Bunun dışında, *Hamidiye*'nin bataryalarındaki Armstrong toplarının içi zamanla çürümüş ve kullanılamaz hâle gelmişti. Geminin süratinin ise yapılan seyir tecrübeleri neticesinde *Ceride-i Bahriye*'de belirtilen 14 milin oldukça altında, sadece 6,5 mil olduğu da tespit edilmişti.

Aynı şekilde *Aziziye* ve *Osmaniye* fırkateynlerinin de top kızakları parçalanmış ve süratleri de oldukça az bulunmuştu. *Aziziye*'nin parçalanmış 15 adet eski Alman top kızagından sekiz adedi, İmalat-ı Bahriye tarafından tadil edilerek 15 santimetrelık toplara uydurulmaya çalışılmıştı. Ancak imalattaki hatalardan dolayı topların kızaklara düzgün yerleştirmesi mümkün olamamıştı. *Mesudiye* zırhlısı ise düşman karşısına çıkabilecek düzeye yakın olsa da silahları üç adet kısa 15 santimetrelık Krupp topuyla, ağızdan dolma eski usul Armstrong toplarından ibaretti. Ayrıca makine kazanlarından dört adedi kötü durumda olmasından dolayı *Mesudiye*'nin sürati, 7 mil civarına kadar düşmüştü. Benzer şekilde *Orhaniye* zırhlı fırkateyninin ve *Mansure* ahşap korvetinin de top pabuçlarının parçalanması sonucunda güvertedeki ağır topları döndürebilmek veya farklı yöne yönlendirebilmek neredeyse imkânsızdı. *Necm-i Şevket* ve *Hıfz-ı Rahıman* zırhlı korvetlerinin de silahları bir hayli eski ve makineleri de istenilen düzeyde olmamasından ötürü süratleri ancak 4-5 mil civarındaydı.

Müşir Hasan Rami Paşa'ya göre *Mekke*, *Medine*, *İzmir* ve *Cidde* gibi posta vapurlarının iki kaval top ile donatılıp kruvazöre dönüştürülmesi projesi, oldukça manasızdı. Bilhassa modern kruvazörlerin icra ettiğı görevleri icra etmekten oldukça uzak olan bu vapurların, kruvazör olarak telakki edilmesi bile ecnebilere karşı büyük bir rezillik ve ihanetti. Bu ihanete, *Peleng-i Derya* torpido gambotunun satın alınmasında Bahriye Nazırı'nın eniştesi Miralay Cemil Bey'in yolsuzluğu sonucunda, Almanya'dan 70.000 lira gibi son derece fahiş bir fiyata silah namına hiçbir şeyi olmayan ve posta vapurları kadar sürate bile erişemeyen "tekne"nin alınması da eklenmeliydi. Buna ilaveten Torpido Komisyonu azası Halil Bey'in büyük ihmalkârlığı neticesinde Çanakkale'de zırhlılarla beraber savunma görevi icra eden torpidobotların tekne ve makineleri oldukça bakımsız ve uzun seyir yapabilecek kabiliyetten mahrum oluşu da bir başka ihanet örneğiydi.

Müşir Hasan Rami'nin kaleme aldığı raporun devamında, ihtiyaç duyulan yeni bir donanmanın teşkilinde gerçek anlamda bir kuvvet oluşturabilmek için tedarik edilecek gemilerin zırhlı, kruvazör ve torpidobotlardan müteşekkıl olması gerektiğine vurgu yapmaktaydı. Bu platformların sayısal oranı da Avrupa'daki donanma örneklerindeki "şart-ı esası" kıstaslara göre düzenlenmeliydi.

Bu esasa göre, torpidobotlar sayıca kruvazörlerden oldukça fazla olmalıydı. Kruvazörler ise zırhlıların en az iki katı kadar fazla sayıda olması icap etmekteydi. Osmanlı Donanması'nın da bu esasları gözeterek envanterdeki gemileri ıslah edip silahlandırması dışında Avrupa'daki tezgâhlardan temin edilecek son sistem zırhlı, kruvazör ve torpidobotlarla yeniden teşkili, Osmanlı kıyı güvenliği ve denizlerde söz sahibi olunması açısından önem arz etmekteydi. Ancak bu sayede Osmanlı Devleti, kendi kıyılarını muhafazasını temin etmekle kalmaz, uzun sefer icra etmeye muktedir bir donanma ile de düşman kıyılarına taarruz etmeye de malik olabilirdi.²⁵⁹

Akdeniz Umum Filo Kumandanı Müşir Hasan Rami'nin ağır ithamlar ihtiva eden çelişkili raporuna alternatif olarak Yunan Harbi boyunca Çanakkale'de manevralara katılan ve donanmanın Çanakkale'de konuşlandırılmasında etkin figürlerden biri olan Almanyalı müşavir Hofe Paşa, Osmanlı Donanması'nın en önemli eksikliğinin teçhizat dışında kalifiye personel ihtiyacı olduğunu bizzat müşahade edenler arasındaydı. Bunun için raporunun devamında, daha önceki raporlarına atıf yaparak, donanmanın belirtilen şekilde modernizasyona tabi tutulmasının en az bir yıla ihtiyaç duyduğunu, bu süre zarfında da donanma personelinin çağdaş deniz muharebelerindeki yeni tip manevraları icra edebilecek ve teknolojik gelişmelere ayak uydurabilecek nitelikte talimlerle meşgul olmasını önermekteydi. Hofe Paşa'ya göre zırhlı gemilerin modernizasyonu için Tersane-i Âmire bünyesinde yetişmiş mühendis ve işçi bulunsa da altyapı olarak yeni teknolojinin gerisinde kaldığı ortadaydı.²⁶⁰

Aslına bakılırsa 1897 Osmanlı-Yunan Harbi ile denizlerde büyük bir felaketin eşiğinden dönüldüğünün farkında olan Bahriye Nazırı Hasan Paşa'da 20 Ağustos 1898 tarihinde Sultan II. Abdülhamid'e arz ettiği stratejik düzeydeki raporunda, Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin Karadeniz, Akdeniz ve diğer cihetlerdeki "hük-m-fermâ olabilmesi" için mükemmel bir donanmaya ihtiyaç duyulduğundan bahsediliyordu. Hasan Paşa'ya göre denizcilik teknolojilerindeki her gün hatta her saat bir ilerlemenin vuku bulduğu bir dönemde bu gelişmeleri takip etmek ve onlardan istifade etmek her donanma için elzem bir durumdu. Kendisi, Sultan Abdülaziz Dönemi'ndeki donanma atılımına ve Avrupa'dan tedarik edilen çağdaş zırhlılara dem vurarak o dönemdeki Osmanlı Donanması'nın Karadeniz'deki

259 BOA, Y. PRK. ASK. 125/27.

260 BOA, Y. MTV. 159/185.

hâkimiyetini bu iddialı girişime bağlıyordu. Oysa Hasan Paşa, Sultan Abdülaziz zamanında envantere giren ve hâlâ muhafaza edilmeye çalışılan zırhlı gemilerin, kazanları ve kısmî olarak zırhları teçhiz edilerek çağın şartlarına uydurulmaya çalışılsa da bunun Avrupa'daki zırhlı filolarla karşılaştırıldığında sürat, ateş gücü ve zırh bakımında hiç bir surette yeterli olmadığına ancak sahil muhafazası için uygun olacağına inanıyordu.

Bu doğrultuda Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın mevzu bahis raporu, ister Sultan II. Abdülhamid'in malumu olduğu gerçekleri teyit ederek onun gözüne girmek isteyen bir dalkavuğun ifadeleri, isterse makro düzeyde Osmanlı Donanması'nın denizlerdeki stratejik açmazına bir dizi açılımlar getiren gayretkeş bir idarecinin tespitleri olsun, başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere tüm Bahriye ricalinin, donanma alanında geri kalmışlığın yarattığı güvenlik sorunlarına çözüm arayışı içerisinde olduklarına ilişkin önemli bir emaredir.

Burada tartışmaya açık olan husus ise Bahriye Nazırı dâhil olmak üzere Sultan'ın çevresindeki birçok danışmanın bu meselelerin üstesinden gelmek için ortaya koydukları çözüm önerisiydi. Sultan'ın kararları üzerinde etkili olması muhtemel olan bu kişilerin nezdinde donanmanın geri kalmışlık psikozunu ötelemenin yegâne aracı, bölgesel rakiplerin izlediği silahlanma yolunu takip etmek; diğer bir deyişle Avrupa tersanelerinden onların istifade ettiği gemileri ve silahları tedarik etmek suretiyle savaş zamanında düşmanla "bi'l-misl mukabelede" bulunmaktan geçiyordu. Hasan Paşa'nın kaleme aldığı raporun devamında da bu savı destekleme gayesiyle Yunanistan ve Rusya'nın denizlerdeki silahlanması esas alınarak yapılan stratejik analizler şu şekilde yer buluyordu:

"Devlet-i Aliyye-i Osmaniye'nin yine Karadeniz'de hükm-fermâ olabilmesi ve Bahr-i sefid ile Bahr-i ahmer'de ve Basra'ya kadar kıta'ât-ı mühimmedeki sevâhîlinin hüsn-i muhâfazası hep kuvve-i bahriyeye ihtiyâc gösteriyor nezd-i hikmet-vefd-i mülkdârîde ma'lûm olduğu üzere memâlik-i mahrûse-i şâhânenin henüz her kıt'asına şimendüferler temdid olunmamış olduğu cihetle lede'l-hâce her noktadan asâkir-i şâhânenin bahren sevkine mecbûriyet hâsıl olmakta olup bu asâkiri nakl eden gemilerin esnâ-yı harbde kuvve-i bahriye ile selâmet-i sevkleri te'mîn olunmadığı ve Boğazlar bir kuvve-i bahriye-i muntazamaya istinâd etmediği hâlde bahren nakliyât kâbil olamayacağından sevkîyât-ı askeriye maddesi Devlet-i Aliyye'yi en ziyâde işgâl eden ahvâl-i mühimmeden addolunur ve belki harbin husûl-i nerîce-i matlûbesine mâni' ve düşmanın muvaffakiyatını tesrî' ve teshîle bâdî olur Rusya Devleti ise Bahr-i Baltık donanmasına ilâveten Karadeniz'de her gün sefâyin-i harbiye-i cedîde inşâ ederek adedini hayli bir miktara iblâğ eyledikten başka Bahr-i Baltık'ı dahi Karadeniz'e rabt etmek üzere cesîm kanal hazır ve küşâdı

teşebbüsâtında bulunmakta ve bunda isti'câl göstermekte olduğundan karîben bu maksadın neticesine vâsıl olur ise artık Boğazlarca bir ehemmiyet kalmayacağından Karadeniz'de dehşet-efzâ bir donanma ile isbât-ı vücûd edeceğinden istibâh edilemez bir taraftan dahi Yunanlar her ne kadar satvet-i Osmaniye'den yedikleri darbe-i te'dîb ile hayli zaman dâire-i sükûtta çıkamayacakları âşikâr ise de besledikleri âmâl-i siyâsiyeden aslâ inhirâf etmemekle beraber bu kadar buhrân-ı mâlî içinde yine sefâyın-ı mevcûdesini ıslâh ve nev-icâd toplar mübâyâ'a vetahvîl ile meşgûl bulunması cihetle onları dahi her zaman satvet-i bahriye-i Osmaniye'nin taht-ı te'sîrinde olduklarını göstermek âmâl-i siyâsiyeden rücû'larını te'mîn ve bir gâile çıkarmalarını men' edecek esbâb-ı siyâsiyedir bundan başka bâlâda arz ve beyân eylediğim cihetle mcmâlik-i şâhânenin vaz'ıyyet-i tabi'ıyyesi iktizâsınca hutût-ı müdâfa'amuz Venedik deniziyle Basra ve Neced sevâhiline kadar vâsi' olmasıyla her halde ve kuvve-i bahriyemiz derece-i mükemmeliyette olmadıkça bu nukât-ı mühime üzerinde cevelân eden âmâl ve te'sîrât-ı siyâsiyenin mahv ve izâlesine ve te'mîn ve muhâfaza-i âsaiye tamâmen muvaffakiyet müyesser olamaz".²⁶¹

Tüm bu telâkkiler çerçevesinde, Yunan Harbi sonrasında Sultan II. Abdülhamid ve Bahriyeli danışmanlarının, Osmanlı'nın çevresini saran denizlerdeki tehditlere karşı etkin ve çağın gerekliliklerine uyan bir strateji geliştiremediklerini fark ettikleri görülmektedir.

Esasen 1880'ler boyunca Jeune École stratejisinin tüm dünyada yükselişe geçmesiyle başlayan süreçte geleneksel deniz teorisiyle ilgili yaklaşımların son bulduğu ile ilgili düşüncelerden ve buna mukabil torpidoya gereğinden fazla önem atfeden teoriler furyasından, 93 Harbi'nden hemen sonra Osmanlı da nasibini almıştı. Ancak Osmanlı Bahriyesi Jeune École öğretilerini, doktrin in ana vatanı sayılan Fransa'daki uygulamalarından oldukça farklı bir biçimde, kendi güvenlik hassasiyetleri ve ihtiyaçlarına göre uyarlama yoluna gitmişti. Diğer bir ifadeyle, Sultan II. Abdülhamid'in Bahriyesi, Jeune École'un yalnızca torpido üzerine kurulu salt kıyı müdafaasına dayalı esaslarını benimsemekle kalmamış, İktisadi darboğazda olan bir devlete yük getirmeyecek ve diplomatik krize yol açmaktan oldukça uzak, filotilla seviyesinde bir donanmanın teşkiline müsaade eden bu stratejiye de dört elle sarılmıştı.

İşin aslı şu ki, dışarıdan tahammülü imkânsız boyuttaki diplomatik müdahalelere maruz kalan, içeriden Batılı ekonomik çıkarları gözetken Düyun-u Umumiye'nin sıkı denetimi altında ve bitmek bilmeyen ayrılıkçı isyanlarla boğuşan Osmanlı yönetiminin, zamanla ciddi yapısal sınırlamalarla yüzleşmesi

ve buna yönelik algılama hataları yapması âdetâ kaçınılmaz bir sonuçtu. Dolayısıyla, bu zorlu süreç içerisinde başta Sultan II. Abdülhamid ve onun Bahriyeli danışmanlarının, modern deniz savaşının temel gereksinimi olan muharebe gemilerine üzerine kurulu bir deniz gücü yaklaşımını yeterince tahlil edemediği ilgili kanaat ağır basmaktadır. Bu doğrultuda bir kırılma noktasını teşkil eden 1897 Yunan Harbi sırasında Osmanlı yönetici eliti, daha teknolojik teçhizata ve nispeten de daha iyi örgütlenmeye sahip Yunan Bahriyesi'nin, muharebe gemisi üzerine kurulu deniz gücünü doktrininin ne denli etkili olabildiğini de fark edebilmişti. Bu farkındalığın yarattığı etkili ve kısa vadeli çözüm önerisi ise Avrupa'dan hafif tonajlı, bütçeye yük getirmeyecek gemilerin siparişi ve mevcut donanmanın sınırlı düzeyde modernizasyonu yönünde olacaktı.

İKİNCİ BÖLÜM
SİLAHLANMA YARIŞI VE
OSMANLI GEMİ TEDARİK POLİTİKASI

1) DENİZCİLİK ALANINDA SİLAHLANMA YARIŞI VE GEMİ TEDARİĞİNE ETKİLERİ

19. yüzyıl donanmaların ve sömürgelerin birbirleriyle doğal bir bağlantı içinde oldukları bilinciyle bütün güçlerin filolarını genişletmeye çalıştıkları “yeni donanma” çağıydı.¹ Yüzyıl boyunca silah teknolojilerindeki çarpıcı gelişmeler, dünyadaki birçok denizci ülkenin donanmalarını güçlendirmek için amansız bir silahlanma yarışa müdahil olmasını da zorunlu kılmıştı. Her şeyden önce, İngiltere’nin denizlerdeki hâkimiyetine karşı Fransa, Rusya ve daha sonra Almanya’nın içinde bulunduğu rekabet, dünyada geçerli olacak silahlanma yarışının da koşullarını belirleyen en temel parametre olmuştu. 19. yüzyılın son çeyreğinde alevlenen ve Birinci Dünya Savaşı’nda zirveye ulaşan Düvel-i Muazzama arasındaki bu yarış, ikinci ve hatta üçüncü dünya ülkeleri nazarında da geniş ölçekli yankı bulmuştu. Avrupa dışında, bölgesel düzeyde patlak veren gerginlikler, statükoyu korumaya çalışan devletleri hummalı bir silahlanma yarışına yöneltti.²

Osmanlı Devleti’ni denizlerdeki silahlanma yarışına yönlendiren etkenler arasında en ağır basanı, ikinci dünya ülkelerindekine benzer bir şekilde, aynı bölgenin dinamiklerini paylaşan başta Rusya ve Yunanistan’ın silahlanmasına karşı duyulan güvenlik kaygıları ve buna bağlı siyasi hassasiyetlerdi. Gerçekte Osmanlı’nın yüz-

1 Kennedy, *a.g.e.*, s. 306.

2 Robert Cowley ve Geoffrey Parker, *The Reader’s Companion to Military History*, Houghton Mifflin Company, New York, 1996, s. 33-34.

yılın son çeyreğinde alevlenen silahlanma yarışına müdahil olması sadece siyasi bir tercih olmaktan öte stratejik ve buna karşılık teknik bir meseleydi.

Bir önceki bölümde izah edildiği gibi, siyasi krizler ve mali istikrarsızlık ikliminde Sultan II. Abdülhamid, Bahriye'den gelen yüksek maliyetli projelere karşı talepleri daha makul düzeylere çeken âdeta bir "filtre" görevi üstelense de dönemin temel politik eğilimleri, bölgede daha aktif bir siyaset izlemenin yegâne yolunun yüksek maliyetlerle, rekabetçi bir silahlanma stratejisi gütmek olduğunu taraflara kabul ettirmekteydi. Böylece, ağır mali kaynak sıkıntısıyla boğuşan Sultan II. Abdülhamid, yerel kaynaklarla büyük çaplı bir deniz silahlanma mücadelesini sürdüremeyeceğini, özellikle 1897 Osmanlı-Yunan Harbi sırasında donanmanın düştüğü aciz durumla kısa sürede anlamıştı. Bir tarafıyla Osmanlı'nın denizlerde silahlanma şekli, dönemin ikinci dünya ülkeleri olarak addedilen Latin Amerika ve Japonya ile de oldukça benzerlik göstermekteydi. Bu benzerlikleri makro düzeyde görebilmek için Avrupa'daki kıran kırana rekabetin arka planına ve bunun ikinci dünya ülkelerine yansımalarına bakmak yerinde olur.

*

19. yüzyıl boyunca gemi inşa alanındaki gelişmelerle Avrupa merkezli teknolojik yeniliklerin paralel ilerleyişi, silah üretimini daha etkin bir hâle sokmuştu. İngiltere'de William Armstrong, Joseph Whitworth ve Alfred Vickers, Almanya'da Alfred Krupp gibi sivil mühendis ve girişimcilerin kurdukları devasa firmalar, kısa bir sürede denizcilik teknolojilerinde büyük yeniliklerin merkezleri hâline gelmişti. Başlangıçta bu özel silah firmaları, kendi hükûmetlerine gemi ve silah sağlayarak üretim kapasitelerini arttırma yoluna gitmişti. Ancak barış zamanında kendi hükûmetlerinden yeterli sipariş alamamaları, onların diğer ülkelere yapacakları silah anlaşmalarına ağırlık vermelerine yol açmıştı. Denizaşırı ülkelerle silah ticaretlerini kayda değer ölçüde genişleten bu firmalar, silahlanma yarışını istismar eden ve körükleyen bir yapıya da bürünmekte gecikmemişti.³

Avrupa'nın önde gelen bu silah firmaları, aynı coğrafyanın dinamiklerini paylaşan devletlerin, birbirleri arasındaki bölgesel çekişmelerini yakından takip etmiş ve bu ülkelerin giriştikleri silahlanma yarışını ustaca manipüle etmişti. Bu durum, silah firmalarına o bölgenin askerî gereksinimlerinin ortak bir anlayışa dayandırılması çerçevesinde ciddi avantajlar sağlamıştı. Başka bir deyişle bir ülkenin denizlerde hangi platforma yatırım yapması gerektiğini belirleyen geçerli

parametre, kendisinin güvenlik anlayışı ve ihtiyacından öte silah firmalarının bölgedeki politik, askerî ve ticari rekabetin şiddetine göre uygun gördüğü platformun dayatılması üzerine kuruluydu. Bunu yapmanın en iyi yolu da bölgede siyasi krizleri tırmandıracak devletlerin, uygun kredilerle silahlanmasını sağlamaktı.⁴

Tüm bu imkânları sağlayacak sınaî ve iktisadi alt yapı kapasitesine sahip yegâne ülke İngiltere'ydi. Yüzyılın ilk yarısında denizcilikle ilgili birçok alan, İngiliz tekelindeydi. Donanmaların çoğu, ilk buharlı gemilerini İngiliz tersanelerinden sipariş etmiş; daha sonra bunları İngiliz Armstrong toplarıyla donatarak İngiliz mühendisleri ile idare etmişti. Başka bir ifadeyle İngiltere'nin ortaya koyduğu başarılı denizcilik örneği ve donanma kavramı, dünyadaki diğer donanmaların teşkili için temel parametre olmuştu. Mesela, Armstrong'un ürettiği ağızdan dolma toplar, dünya ölçeğinde tüm donanma envanterindeki muharebe gemilerinde uzun bir süre standart top olarak kullanılmıştı.

Ne var ki yüzyılın ikinci yarısından sonra атаға geçen başta Fransa ve daha sonra Almanya, denizcilik alanındaki yeni teknolojilerin merkezi konumuna erişmişti. Fransızların ürettiği teçhizat ve mühimmattalar da yaygın bir şekilde birçok donanma tarafından benimsenmişti. Gerçekten de denizlerde başa güren İngiltere ve Fransa, denizcilik teknolojileri üzerine sürdürdükleri ürün geliştirme/satış (*know-how*) çalışmalarıyla döneme damgasını vurmuştu. Özellikle Fransızların zırh, top ve mühimmat alanındaki yenilikleri dönemin İngiliz donanma karar alıcılarını da ciddi endişelere sevk etmişti. 1894'de kaleme alınan İngiliz donanma istihbarat (*British Admiralty Intelligence Report*) raporunda⁵ “Genel bir ifadeyle, donanmalardaki muharebe gemilerinin makine ve parçaları İngiliz yapımı, birçok durumda hammaddeyi de İngiltere'den tedarik ediliyor ve hatta birçok donanmada birden fazla İngiliz mühendis veya usta var. Ancak aynı zamanda silah tasarımlarının, montajlarının ve mühimmatlarının çoğu Fransız yapımı olması, şu anki eğilimde Fransızların üstün oldukları alanlarda takibi zorunlu kılıyor” şeklinde ifade yer almaktadır.

Bu ifadeler, bir tarafla dönemin deniz silahlanma yarışında Fransız askerî sanayisinin, İngiltere'nin üstünlüğüne karşı ciddi bir tehdit oluşturduğuna dair iyi

4 Evren Mercan, “Osmanlı Bahriyesi'ndeki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid”, *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, Sayı.15, (Haziran 2012), s.180.

5 Bu rapor İngiltere'deki *Public Record Office*'de yer almaktadır. Jonathan A. Grant'ın kitabında bu rapora geniş bir yer verilmiş ve bu bilgi onun kitabından alıntı yapılmıştır. Bilgi için bkz. Grant, *a.g.e.*, s. 95.

bir örnek teşkil etmeydi. Avrupa'nın stratejik panoraması, 1870'lerin sonlarında ortaya çıkan silahlanma yarışının gölgesinde şekillenmeye başlamış ve daha sonra bu yarışa Almanya'nın da katılımıyla, bu rekabet en hararetli aşamasına erişmişti. 1880'lerden sonra Almanya da denizcilik alanında birçok yeniliği uygulamaya sokarak rakiplerini ciddi bir dezavantajla karşı karşıya bırakmıştı. Almanya'nın kızıştırdığı silahlanma yarışı, Birinci Dünya Savaşı'na yol açan krizlerin altında yatan gerilimlerin birçoğunun nedeniydi.⁶

İlginç bir şekilde bu silahlanma yarışının ortaya koyduğu koşullar, ikincil ve üçüncül kudretteki ülkelerin de deniz gücüne (*sea power*) ilişkin norm ve standartları benimsemesine yol açtı. Diğer bir ifadeyle, başta İngiltere ve daha sonra Fransa ve Almanya'nın ortaya koyduğu silahlanma yarışı modelleri tüm dünyadaki denizci ülkelerin silahlanma ve gemi inşa stratejilerine yansımıştı. Teknolojik ve endüstriyel altyapısı olmayan ve mali krizlerin eşliğinde olan ülkeler bile bir ya da birkaç muharebe gemisi sipariş ederek başta kendi karasularını korumayı ve daha sonra bölgesel rakiplerine karşı denge veya üstünlük sağlayabilmeyi hedeflemişti.

Bu doğrultu da Güney Amerika ve Asya'daki denizcilik alanındaki silahlanma yarışının aynı döneme denk gelmesi, rastlantının çok ötesindedir. Her iki silahlanma yarışı kendine has, farklı dinamiklere bağlansa da kullandıkları teknoloji ve teçhizat Avrupa merkezliydi. Örneğin Şili ve Arjantin arasındaki silahlanma yarışı, bölgesel caydırıcılık üzerine kuruluydu. Her iki ülkenin de Güney Amerika'nın en güçlü devleti olduğu iddiası vardı. Nitekim Güney Amerika'daki silahlanma yarışının stratejik bir temelden ve buna bağlı planlamadan oldukça yoksun oluşu, rekabetin güvenlik kaygısı dışında prestij odaklı, büyük meblağlı donanmaların teşkili üzerinde evrilmesine yol açmıştı. Güney Amerika ülkelerine göre donanma bölgesel caydırıcılığı elde tutma ve komşulara karşı uygulanacak güç gösterileri için biçilmiş kaftandı.

Bu çerçevede Brezilya, Arjantin ve Uruguay saldırgan Paraguay'a karşı uzun bir savaş (1864-1870) yürüttü. Brezilya, zırhlıları ve monitörleriyle Paraguay Filosu'nu yok edene kadar, nehirlerde filotillaların çarpıştığı birçok muharebe vuku buldu. Aslında Brezilya, nüfus ve yüz ölçümü bakımından Güney Amerika'nın en büyük ülkesi konumdaydı. Kâğıt üzerinde 14 demir zırhlı muharebe gemisi ve 30'dan fazla buharlı gemiyle oldukça etkiliydi. Ayrıca Brezilya, nehirlerde ve

kıyı savunmasında kullanılan monitör ve gambotları da kendi tezgâhlarında inşa edebilmekteydi. Brezilya'nın Arjantin ile çekişmesi ona Güney Amerika'nın en büyük zırhlı filosunu teşkil etmesini sağlamıştı. 1882 yılında Brezilya Denizcilik Bakanı Sabina Elay Pessoa, yeni zırhlıların alımına yönelik yeni donanma reformunu sundu. Pessoa'nın önerisi, 18 ay içinde edinilmek şartıyla, iki zırhlı, iki kruvazör, iki zırhlı monitör, 14 gambot ve 20 torpido bottan müteşekkildi. Böylece, donanmadaki tüm gemilerin sahip olduğu top sayısı 188, toplam tonajları ise 26.000 tonu geçmekteydi.⁷ Brezilya Donanması'nın, İngiltere'nin Samuda Brothers tezgâhlarından sipariş ettiği en önemli iki gemisi 5000 tonluk *Riachuelo* ve *Aquidabã* zırhlılarıydı. Çelik gövdeye sahip bu gemilerin borda kuşağı bileşik zırh ile kaplanmıştı. Ayrıca toplam dört adet 9,2 inçlik (234 mm) toplara sahip iki taret, geminin merkez hattı üzerine konumlandırılmıştı. Bu iki modern muharebe gemisi dışında, 1884 yılında donanmaya sekiz adet zırhlı, Whitehead torpidosu atabilen Thornycroft tasarımı altı adet torpido botunun katılımıyla Brezilya, Batı yarımküredeki en güçlü donanmaya sahip olmuştu.⁸ Ancak ödenen büyük meblağlarla alınan bu zırhlıları aktif hizmette tutabilmek, Brezilya gibi bölgenin göreceli müreffeh ülkesi için de ciddi mali sorunlar doğurmuştu. 1906 yılına gelindiğinde Brezilya Donanması'nda aktif hizmette olan zırhlılardan sadece iki adedi kıyı savunması görevi icra edebilecek durumdaydı.⁹

Brezilya'nın denizlerde rakibi Arjantin ise 1870'lere kadar zırhlı bir muharebe gemisine sahip olamadı. Domingo Faustino Sarmiento'nun başkanlığı döneminde (1866-1874) Arjantin Donanması'na göz ardı edilmeyecek derecede ödenek ayrıldı. 1872 yılında Arjantin Hükûmeti, Birkenhead'da bulunan İngiliz Laird Brothers Firması'na bir zırhlı taret gemisi ve bir adet de zırhsız gambot için sipariş verdi. Armstrong toplarıyla donatılan bu gemilerin dışında, her biri 85.600 sterline mal olacak *La Plate* ve *Los Andes* adında iki zırhlı monitör de sipariş edilmişti. Daha sonra "Sarmiento Filosu" olarak anılacak olan bu gemiler, Arjantin Donanması'nın nehir ve kıyı savunma tertiplenmesinin ötesine geçmesine ve başta Brezilya ve Şili ile sürdürdüğü bölgesel çekişmelerden dolayı silahlanma yarışına girişmesine ön ayak olmuştu. Böylece Arjantin Hükûmeti, ilk defa açık denizde görev yapacak merkez bataryalı bir zırhlıyı İngiliz Samuda Brothers Firması'na 270.000 sterlin

7 Grant, *a.g.e.*, s. 119.

8 Roger Parkinson, *The Late Victorian Navy: The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War*, Boydell&Brewer Inc., Suffolk, 2008, s. 60-128.

9 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 216.

ödeyerek sipariş etmişti. *Almirante Brown* ismi verilen, 4.200 tonluk deplasmana sahip gemi, kazamatlarında taşıdığı sekiz adet 8,4 inçlik *Armstrong* toplarıyla Arjantin Donanması'nın en büyük zırhlısıydı. Kısa bir süre sonra, Arjantin Hükûmeti, İtalyan *Ansaldo* Firması'ndan *Almirante Brown* zırhlısından çok daha üstün olan 7.600 tonluk dört adet, zırhlı kruvazör siparişi ederek donanmasını, Güney Amerika'daki dikkate değer bir güç hâline getirmişti. Şili ile süregelen sınır anlaşmazlığı¹⁰, Arjantin'in kısıtlı finansal kaynaklarına rağmen 1874 ile 1885 arasında, donanmasına 565.200 sterlinden fazla harcamasına neden olmuştu. Bu rakam 1890-1898 arasında İtalya'dan alınan yeni zırhlılar ve İngiliz *Yarrow*'dan ismarlanan torpidobotlarla 4.534.800 sterlini bulmuştu.¹¹

Tüm bu mali yükün dışında, Arjantin Donanması'nın en büyük sorunlarından bir diğeri de teknik subay ve uzman kadrosunun yeterli olmamasıydı. Dışarıdan alınan en yeni teknolojiye sahip zırhlıların kullanımı, teçhiz ve tadili gibi hususlarda Arjantin Donanması ekseriyetle yabancı uzmanlarından faydalanmıştı. Bu da donanmayı hem teçhizat hem de kalifiye insan gücü açısından dışa bağımlı yapmıştı. Diğer taraftan donanma envanterine giren birçok yeni gemi için de işin ehli personele de ihtiyaç duyuldu. Bu yüzden 1880'lerin başında 2.000 kişiden mürekkep olan donanma personeli, 1890'ların sonuna doğru 8.400 kişiye çıkarıldı. Güney Amerika'daki silahlanma yarışı Arjantin Donanması'nın stratejik bakış açısını da değiştirmişti. Eski nazariye, Brezilya'nın Río de la Plata üzerinden Arjantin'i vuracağı ve buna göre kıyı savunması yapabilecek gemilere ağırlık verilmesi üzerineyken silahlanma yarışının alevlendiği dönemde açık denizde görev icra edebilecek kruvazör ve muharebe gemilerinin katılımıyla donanma, daha geniş ölçekli savunma ve taarruz planlarını¹² uygulama kabiliyetine erişmişti.¹³

10 Arjantin ve Şili arasındaki en önemli sınır anlaşmazlığı Patangoya meselesiydi. Şili'nin Brezilya'nın inütfeki olması Arjantin'in her iki ülkeye karşı büyük oranda silahlanmasına yol açmıştı. Daha teferruatlı bilgi için bkz. Grant, *a.g.e.*, s. 116-144.

11 Grant, s. 131.

12 Bu planlamalar arasında en göze çarpanı, Arjantin Hükûmeti'nin büyük zırhlıları için Punta Alta'da Güney Amerika'nın en büyük deniz üssünü inşa ettirmesiydi. İlginç bir şekilde donanmada İngiliz ekolünü kullanan Arjantin Donanması, üssün savunulmasında kullanılacak kıyı bataryası için Alman *Krupp* Firması'nı seçmiş ve buna mukabil 240 mm'lik bir düzine *Krupp* topu satın almıştı. Donanmanın diğer üslerinde kullanılan kıyı bataryalarının İngiliz *Armstrong* olması ise dikkat çekiciydi. Bu konuyla ilgili detaylı bilgi ve İngiliz-Alman firmalarının çekişmesi için bkz. George V. Rauch, *Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile, 1870-1902*, Praeger Publishing, Westport, 1999, s. 113-130.

13 Rauch, *a.g.e.*, s.118-119.

Aslında Brezilya, Arjantin ve Şili üçgeninde silahlanma yarışının parametrelerini belirleyen ve pazardaki en büyük silah tedarikçisi konumundaki ülke de İngiltere'ydi. Güney Amerika örneğinde görüldüğü gibi rakipten farklılaşma yerine rakibe benzeyerek ondan üstün olma çabasının getirdiği "homojenleşme" durumu, küresel boyutta denizcilik kültürünü ve teknolojisini tekelinde bulunduran İngiliz firmalarının, bu ülkelerde daha etkin rol üstlenmesini sağlamıştı. Güney Amerika'da liderliğe oynayan ülkelerin neredeyse tamamının muharebe gemisi ve kruvazörlerini ekseriyetle Armstrong Firması'ndan, torpidobot ya da ufak çaplı monitör ve zırhlılarının da birçoğunu Yarrow ve Samuda Brothers firmalarından tedarik etmesi, İngilizlerin, Latin Amerika pazarındaki tartışmasız üstünlüğünün göstergeleriydi.¹⁴

Bu minvalde 1880 yılı boyunca İngiltere'nin, Güney Amerika donanmalarının modernizasyonu ve teşkili üzerine doğrudan etkisi vardı. Bu yüzden bu bölgedeki denizcilik alanındaki silahlanma yarışında aslan payı İngiltere'ye aitti. Özellikle Armstrong, Arjantin, Brezilya ve Şili'ye üç kruvazör, birçok muhrip ve gambot satarak Güney Amerika pazarının tartışmasız en etkili İngiliz firması hâline gelmişti. 1860'dan 1905'e kadar Güney Amerika'ya 44 adet zırhlı satılmıştı. Bunlardan 28 adedi İngiltere'de, 10 adedi Almanya'da ve beş adedi ise İtalya'da inşa edilmişti. Sadece biri, Güney Amerika'daki tersanede inşa edilmişti. Bununla birlikte, Güney Amerika'daki ülkelerin İngiliz yapımı zırhlılara olan doymak bilmez iştahı, kısıtlı kaynaklarıyla giriştikleri silahlanma yarışını yine Avrupa'dan alınan kredilerle finanse etmelerine yol açıyordu. Silah firmaları ile çok uluslu finans ve borsalar arasındaki organik bağ, bir tarafıyla silah temini için kolayca borçlanmanın yolunu aralamıştı. Dış yatırım ve sermaye ihracının zirve yaptığı 1880'lerde büyük silah firmaları, silah satışlarından yaptıkları büyük miktarda sermayenin, yerkürenin her yanına akmasıyla âdeta dünyanın bankeri konumuna gelmişti. Ayrıca bu firmalar tarafından sürdürülen gayriresmî ilişkiler, özellikle silah satılacak hedef ülke içindeki yerel nüfuzlu kişilerle iş birliğinin sağlanması ve bu kişilere satışlardan pay verilmesi, hatta silah alımı konusunda yerel otoritelere politik baskı oluşturulması, silahlanma yarışını firmalar nazarında "gayriresmî

14 Armstrong'un Elswick Tersanesi, 19. yüzyılda dünyanın en önemli tersanelerinden biriydi. Vickers Firması'nın gemi inşa pazarına girip ciddi bir rakip olana kadar neredeyse birçok donanmanın ana tedarikçisi konumundaydı. Geniş kapsamlı inceleme için bkz. Henrietta Heald, *William Armstrong: Magician of the North*, McNidder & Grace Limited, Alnwick, 2011, s. 135-150.

emperyalizme" de (*Informal Imperialism*) dönüştürmüştü.¹⁵ Bir tarafıyla Güney Amerika'daki yoğun silahlanma yarışının, Yunanistan, Osmanlı Devleti ve Doğu Asya'daki birçok ülkenin de silahlanma yarışı modeline dolaylı etkileri olmuştur.

Benzer bir şekilde, Meiji Restorasyonu'ndan¹⁶ sonra denizcilik alanında dikkate değer atılımlar yapan Japonya, denizlerdeki silahlanma yarışının Uzak Doğu'daki müstesna temsilcisi konumundaydı. 1870'lere kadar Japon donanma komutanları, deniz kökenli insanlar değildi. Ayrıca, Japonların kendine ait bir denizcilik geleneğinden ve modern bir filoyu destekleyecek alt yapıdan söz etmek de oldukça zordu. Bu yüzden 1873-1879 yıllarında İngiliz tarzı denizci geleneği ve uygulamaları, Tokyo'daki Japon Deniz Akademisi'nde yoğun olarak subaylara öğretilmişti. Böylece İngiliz deniz misyonunun Japonya'ya ihracı, İngiliz silahları ve sanayisinin bu ülkede etkin olmasını sağladı.¹⁷

Mamafih Japonlar, Güney Amerika'daki ülkelerden farklı olarak kendilerine ait ve kendi öz kaynaklarıyla sübvansé edilen deniz silahlanma endüstrisi kurma girişiminde de bulunmuştu. Zırhlı gemi inşası için İngiliz teknik desteği ve vasıflı işçilerinden faydalanarak Tokyo ve Yokosuka'da tersaneler kurulsa da büyük oranda Avrupa'dan gemi ithaline devam edildi. İlk olarak 1885 yılında Japon Kraliyet Bahriyesi, ilk korumasız kruvazörü olan *Tsukushi*'yi Armstrong'dan

15 Grant, *a.g.e.*, s. 130-136.

16 Japonya'da 1868'den 1912 yılına kadar 45 yıl boyunca süregelen Batı tipi modernleşme sürecine "Meiji ya da Meici Restorasyonu" denilmektedir. Japonya bu dönemde siyasal, ekonomik, askerî ve toplumsal alanda büyük atılımlar gerçekleştirdi. Anayasal monarşi uygulanmaya başlandı ve 1889 tarihli Prusya tarzı anayasa ile Japon kurumları Batı modelleri temelinde yeniden düzenlendi. Giyim kuşamdan çağdaş bankacılık sistemine ve takvime kadar birçok alanda Batı modernizmini örnek alındı. Amerikan tarzı resmi ilköğretim düzeyine geçilerek okur-yazar oranı artırılmaya çalışıldı. İngiliz donanma ekolü, Japon İmparatorluk Bahriyesi için de örnek teşkil etmişti. Bu yüzden, Japon İmparatorluk Donanması'nın modernizasyonunda İngiliz teknik ve subay heyetinden bir hayli faydalandı. Birçok Japon subay, eğitim için Avrupa'ya gönderildi. Diğer taraftan, Kara kuvvetleri için de Prusya'dan subaylar getirildi. Ordu ağırlıklı olarak Alman silahları ve taktiklerini benimsedi. Silah üretiminde Batı tarzı seri üretim örnek alınarak yerli üretim artırıldı. Japonlar, demiryolu, denizyolları, telgraf derken ulaşım ve haberleşmede çağ atladı. Meiji Restorasyonu ile Japonya, sanayi alanında da büyük hamleler atmaya başladı. Ağır sanayi, demir-çelik, gemi inşa sanayi, devletin de katkısıyla fark edilir derecede gelişti. Daha ayrıntılı için bkz. *Encyclopædia Britannica*, <http://global.britannica.com/event/Meiji-Restoration>; *Ana Britannica*, Ana Yayıncılık A.Ş. 1989, Cilt.15, s. 508-509.

17 Sondhaus, *Navies of Europe...*, s. 133.

satın aldı. Tasarım planları Edward Reed tarafından çizilen bu gemi, yeni tip makineleriyle yüksek sürat ve 12 inçlik kuyruktan dolma Armstrong Whitworth toplarıyla da dikkate değer bir ateş gücünü elinde tutmaktaydı. İlginç bir şekilde Japon İmparatorluk Bahriyesi, İngiltere dışında diğer deniz güçleriyle de iyi ilişkiler sürdürmek için büyük çaba sarf etmişti. Özellikle Fransa, Yokosuka'daki tersanenin kurulmasında kilit rol üstlenmişti. Bu minvalde, Fransız gemi inşa mühendisi Emile Bertin'in, Yokosuka Tersanesi'nin yönetimini devralarak Japon İmparatorluk Donanması'nın modernizasyonu ve teşkilinde hatırı sayılır katkıları olmuştu. Nitekim Japon İmparatorluk Bahriyesi, İngiltere dışında Fransa'nın da teknik desteğinden faydalanarak, maliyetli zırhlılar yerine kıyı savunmasına yönelik kruvazör ve torpidobotlara yatırım yapma yolunu seçmişti. Japonlar, 1888 yılında Fransız La Seyne tezgâhlarına deplasmanı 4.000 ton olan *Itsukushima* ve *Matsushima* adında iki korumalı kruvazör siparişi dışında, Fransız Schneider-Creusot Firması'ndan da 10 adet torpidobot siparişi verdi.¹⁸

Diğer taraftan 1894-1895 Çin-Japon Savaşı'nın hemen öncesinde açık deniz donanmasının teşkiline ağırlık veren Japon İmparatorluk Bahriyesi'nde İngiliz etkisi tekrar ağırlık kazanmaya başlamış ve İngiliz tersanelerine büyük oranda kruvazör siparişi verilmişti. Bununla birlikte 1890'ların sonlarına doğru Japon tersaneleri de ufak çaplı yedi adet kruvazör inşa etmişti. Bu siparişler ve silahlanma sonucunda Japon İmparatorluk Donanması'nın hızla artan harcamaları ve bütçede yaptığı ağır yüke karşılık ağırlıklı dış borç almak yerine vergi oranlarını arttırma, saray harcamalarını kısma ve hatta subay maaşlarının düşürülmesi yoluna da gidilmişti.¹⁹

Öte yandan Japonya, deniz silahlanma yarışının önemli aktörlerinden biri olmasıyla birlikte bölgesinde daha yayılmacı (*expansionist*) bir tavır takınarak donanmasını bu doktrinin temeline oturtmuştu. Donanmayı bir prestij aracı olarak gören Güney Amerika ülkelerinin tersine, Japon karar alıcıları nazarında donanma, bir tarafıyla modernleşme ve sanayileşmeye bağlı ortak stratejinin bir ürünüydü. Diğer tarafıyla da bölgesel çıkarlarına ters düşecek komşularına karşı "katı güç" (*hard power*) uygulamalarının bel kemiğini oluşturan operatif bir unsurdu.²⁰ Japonya'nın, doğal kaynakları zengin ve stratejik konuma sahip Kore'yi nüfuz alanına katma

18 Parkinson, *a.g.e.*, s. 196.

19 Grant, *a.g.e.*, s. 136.

20 Grant, s. 137.

teşebbüsü ve buna bağlı saldırgan politikaları, kısa sürede Çin ile anlaşmazlıklara sebep olmuş ve bu durum Uzak Doğu'daki silahlanma yarışını da körüklemişti. Japonya için hayati öneme sahip olan donanma, ilk sınavını 1894-1895 Çin-Japon Savaşı'nda başarıyla vermiş; Meiji Restorasyonu ile başlatılan donanma reformunun yerinde olduğu inancını da doğrulamıştı. Daha sonraki süreçte Japon İmparatorluk Donanması, Uzak Doğu ve Pasifik üzerinde Rusya ile süregelen rekabetin sıcak çatışmaya dönüşmesiyle ortaya çıkan 1904-1905 Savaşı'ndan da zaferle çıkarak dünyadaki büyük deniz güçleri arasına yer edinebilmişti.

Firma	Asya	Güney Amerika	Doğu Avrupa (Osmanlı)	Toplam
Laird (İngiltere)	-	6	-	6
Samuda (İngiltere)	1	3	1	5
Armstrong (İngiltere)	13	15	3	31
Vickers (İngiltere)	3	1	1	5
La Seyne (Fransa)	2	6	6	14
St. Nazaire (Fransa)	-	-	1	1
Vulcan (Almanya)	9	-	1	10
Schichau (Almanya)	-	-	1	1
Ansaldo (İtalya)	2	2	-	4
Orlando (İtalya)	-	2	1	3
Danubius (Avusturya)	1	-	-	1
New York SB (ABD)	-	1	-	1
Fore River (ABD)	-	1	-	1
Toplam	31	37	15	83

Tablo 4: 1863-1914 Yılları Arasında Silah Firmaları Tarafından Muhtelif Bölgelere İhrac Edilen Kruvazör, Muharebe Gemisi, Zırhlı Gemi Rakamları

Kaynak: Grant, a.g.e, s.147.

1890'ların sonlarına doğru diplomatik alandaki hızlı gelişmeler, denizlerdeki rekabetin şiddetini ve yöntemini de önemli ölçüde değiştirmişti. Rusya'nın Fransa ile yaptığı ittifak, Almanya'nın iddialı donanma programı, ABD ve Japonya'nın kendi bölgelerindeki yayılcı politikaları, 19. yüzyıl boyunca denizlerde üstünlüğü korumuş İngiliz Kraliyet Bahriyesi için hesaba katılması gereken tehdit algılamaları olarak değerlendirilmişti. İngiliz karar alıcılarının kendilerini bu

yükselen güçler karşısında izole edilmiş ve güvensiz hissetmeleri, diğer deniz güçlerini caydırmaya yönelik geniş çaplı bir donanma programını yürürlüğe sokmalarına yol açmıştı. 31 Mayıs 1889'da İngiliz Parlamentosu tarafından resmen kabul edilen "Donanma Savunma Yasası"²¹ ile daha önce hiç görülmemiş, 21.500.000 sterlin gibi astronomik bir ödenekle donanma gücünü artırma kararı alınmıştı. Düşük maliyetli deniz egemenliğinin son bulduğu anlamına gelen bu yasa, barış döneminde donanmaya harcanan en büyük meblağ olmasıyla ve dünyadaki diğer iki büyük donanmanın (Fransa ve Rusya) toplam gücüne eşit olacak yani "İki Güç Standardı"na (*Two-Power Standard*) denk olacak bir donanma gücünün meydana getirilmesiyle kendine özgü bir karardı.²²

Ülkeler	1883 Yılındaki Muharebe Gemileri	1897 Yılındaki Muharebe Gemileri (İnşa Edilenler de Dahil)
İngiltere	38	62
Fransa	19	36
Almanya	11	12
Rusya	3	18
İtalya	7	12
ABD	0	11
Japonya	0	7

Tablo 5: Donanma Savunma Yasası Öncesi ve Sonrası Muharebe Gemileri Sayısı

Kaynak: Howard Martin, *Britain in 19th Century*, Thomas Nelson and Sons Ltd Martin, Cheltenham, 1996, s. 393.

Donanma Savunma Yasası, beş yıl içinde Rusya ve Fransa'nın toplam gücüne eşit olacak şekilde, içeriğinde ortalama deplasmanları 14.500 ton olan sekiz adet birinci sınıf muharebe gemisi (Royal Sovereign Sınıfı), iki adet daha düşük tonajlı, 10.500 tonluk ikinci sınıf muharebe gemisi (HMS *Centurion* ve HMS *Barfleur*), ayrıca dokuz adet birinci sınıf 7.350 tonluk Edgar Sınıfı kruvazör, 29 adet 4.360 tonluk ikinci sınıf kruvazör (Apollo ve Astrae Sınıfı), dört adet 2.575 tonluk üçüncü sınıf kruvazör (Pearl Sınıfı) ve ana muharebe

21 Donanma Savunma Yasası'nın finansal tarafı için bkz. Jon Tetsuro Sumida, *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy 1889-1914*, Routledge Publishing, London, 1993, s. 13-17.

22 Parkinson, *a.g.e.*, s. 243-244.

filosunu destekleme maksatlı 18 torpido gambot inşası bulunmaktaydı. Bu sayılarla İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin harp gemi envanteri, neredeyse ikiye katlanmıştı. Buna ek olarak, 62.400 kişilik personel sayısı da 122.500 kişiyle iki katına çıkarılmıştı.²³

Yasanın denizcilik teknolojileri üzerine yaptığı en önemli iki gelişmeden biri, gemi inşa maliyetlerine yönelik yapılan altyapı girişimleriydi.²⁴ Böylece çok daha kısa zamanda daha düşük maliyetlerle gemi inşa edilebilmekteydi. Yasanın getirdiği bir diğer teknolojik gelişme de iki güç standardının üzerine çıkacak, daha önceki muharebe gemilerinden çok daha büyük tonaja ve ateş gücüne sahip Royal Sovereign Sınıfı muharebe gemisinin İngiliz hâkimiyetinin sürdüğü denizlerde boy göstermesiydi. İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin gemi inşa mühendisi olan Sir William Henry White tarafından tasarlanan HMS *Royal Sovereign*, 1892 yılında denize indirildiğinde tartışmasız dünyanın en büyük ve en güçlü muharebe gemisiydi. İngiliz mühendisin tasarımındaki en göze çarpan gelişme, fribordun yükseltilerek geminin daha geniş bir güverte ve daha uzun gövdeli bir görünüme kavuşturulmasıydı. Dretnot öncesi muharebe gemisi olan 14.150 tonluk HMS *Royal Sovereign*, 1906 yılında HMS *Dreadnought*'un tüm muharebe gemilerini iptidai kılmasına kadar, inşa edilen tüm muharebe gemileri için standart bir model olarak kabul görmüştü.²⁵

913.986 sterline mal olan gemi, daha önce güvenilirliğiyle kendini kanıtlamış ve uzun yıllar Kraliyet Bahriyesi'nin standart topu olan 13,5 (343 mm) inçlik topların sağladığı ateş gücüyle, ortalama 17 inç kalınlığında dikkate değer ölçüdeki Harvey çelik zırh korumasıyla ve 17 knotluk rekor süratiyle döneminin devrimsel teknolojik özelliklerini bünyesinde toplamıştı.²⁶

23 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 161.

24 Sir William Henry White, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nde baş gemi inşa mimarı olduğunda, ilk olarak tersanelerin kötü durumunu düzeltmeye yönelik personel artırımı, yeni teknoloji ekipman alımı, finansal aksaklıkların düzeltilmesi ve buna mukabil mevcut inşa sisteminin yeniden organizasyonu gibi birçok başarılı girişime imza atmıştı. Böylece, Kraliyet tersanelerinde gemi inşa zamanı ve maliyetini azaltılarak verim en üst seviyeye çıkarılmıştır. İngiliz tersaneleri, diğer deniz güçlerinin tersanelerine nazaran muharebe gemisi inşa etme de bariz bir şekilde en hızlı ve en ucuz yoldu. Gemi inşa sürecindeki yeniliklerle ilgili daha ayrıntılı bilgi için bkz. John Roberts, "The Pre-Dreadnought Age 1890-1905", *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, (ed.) Robert Gardiner, Conway Maritime Press, London, 1992, s. 112-134.

25 Peter Padfield, *The Battleship Era*, R. Hart-Davis Publishing, London, 1972, s. 113-117.

26 CB. Fî 15 Teşrîni Evvel 1307, nüsha no: 63.

Uygulamada Donanma Savunma Yasası, İngiliz gemi inşa kabiliyetlerini geliştirse de diğer deniz güçlerin yayılmacı politikalarına karşı hedeflenen caydırıcılığı hiçbir zaman yakalayamamıştı. Bunun aksine Fransa, Rusya, Almanya kendi mevcut donanma programlarını genişletmekle kalmamış; ABD ve Japonya gibi ülkelerin dünya çapındaki rekabete katılan donanmalarının hızlı yükselişini de tetiklemişti.²⁷

1893-1894 yılı arasında Fransa ve Rusya, toplam 12 muharebe gemisine sahip olurken İngiliz tarafında bu sayı 10'da kalmıştı. Bir tarafıyla Donanma Savunma Yasası ile İngiliz Kraliyet Bahriyesi caydırıcılığa yönelik genişlemesini sağlarken diğer taraftan Fransa, Rusya ve daha sonra Almanya toplumu üzerinde sebep olduğu milliyetçi reaksiyonlarla geniş çaplı gemi inşa programlarının yürürlüğe konulmasının altyapısını hazırlamıştı.²⁸ Bu durum, hâlihazırdaki donanmaya yönelik silahlanma yarışını da alevlendirmekten geri durmamıştı.

Aslında 19. yüzyılın ikinci yarısında hızlı endüstrileşmenin ışığındaki askerî gelişmeler karşısında rakipler, üstün gelebilmek için farklılaşmayı değil; aksine birbirlerine benzemeyi daha ekonomik bir tercih olarak görmüştü.²⁹ Bu anlamda Osmanlı Devleti de silahlanma kulvarında Latin Amerika ve Japonya'ya benzer bir biçimde kendi Jeopolitik hassasiyetlerine ve konjonktürel şartlara uygun yöntemler geliştirmeye çabaladı. Bilhassa 93 Harbi yenilgisinden sonra kendisini çevreleyen denizlerde önemli ölçüde güç ve prestij kaybeden Osmanlı Devleti, stratejik geçiş güzergâhları olan Boğazların ve kıyıların asıl savunma alanı gören ve bir çok ülkede yankı bulan Jeune École stratejisine bel bağlamıştı. Bu stratejinin gereği olarak da başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere Bahriye ricali; torpidobot, kruvazör ve daha sonra donanma envanterine girecek olan denizaltıyı kendi savunma konseptlerinde merkeze oturtmuştu. Ne var ki donanmaya tedarik edilecek torpidobot, kruvazör ve denizaltıların hangi evsaf ta olması ve hangi silahlarla teçhiz edileceğinin belirlenmesi noktasında, silah firmaları ve bunların bölgedeki temsilcilerinin hatırı sayılır bir etkinliği vardı.

İlk olarak Şûrâ-yı Bahriye³⁰ veya Bahriye'deki geçici komisyonlar tarafından

27 Parkinson, *a.g.e.*, s. 5.

28 Sumida, *a.g.e.*, s. 16.

29 Gültekin Yıldız, "Osmanlı Dış Askerî İstihbaratında Formelleşme: Elçiliklerde Ataşemiliterliğin İhdası ve Osmanlı Askerî Ataşe Raporları", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 2012 Güz (17), s. 240.

30 1840 yılında Bahriye Meclisi olarak kurulmuş da gerçek anlamda faal hâle 8 Eylül 1845

görev ihtiyaçlarına göre belirlenen gemiler, Daire-i Sadaret'e gönderilerek Sultan'ın onayına sunulmaktaydı. Akabinde sipariş aşamasına gelmeden firmaların tekliflerinin sunulduğu bir ihalenin açılması, standart bir uygulamaydı. Kâğıt üzerinde, talep edilen özelliklerdeki gemilerin inşasına, hangi firma daha uygun bir fiyat teklif ederse ihaleyi alanda da aynı firma oluyordu. Ne var ki Sultan'ın düvel-i muazzama arasındaki dengeleri gözetken, ihtiyatlı dış politikasına göre şekillenen müdahaleleri dışında, firma temsilcilerinin Osmanlı karar alıcıları üzerinde yaptıkları baskılar, ihalelerin sonucunu belirleyen en önemli parametrelerdi.

Her hâlükârda Osmanlı Devleti'nin bu konjonktürel şartlarda harp gemi tedarikğine yönelik izleyeceği tercihler bir hayli sınırlıydı. Dönemin ileri teknoloji ürünü torpidobot ve zırhlı gemileri inşa kabiliyetinden yoksun olan Osmanlı'nın bu platformları kendi güvenlik ihtiyaçlarına göre yurt dışındaki muhtelif firmalardan siparişi etmesi neredeyse tek seçenek olarak gözükmekteydi. Daha maliyetli ve yurt dışındaki firmalarla mutabakat sağlanması bir hayli zor olan ikinci seçenek ise sipariş edilecek geminin Tersane-i Âmire'de tezgâhlarında inşa edilmesi idi. Teknoloji transferi ve buna bağlı Osmanlı gemi inşa sanayisinin gelişimi açısından önemli bir girişim sayılabilecek bu tercihe teknoloji tekelini elinde bulunduran birçok firmanın yanaşmaması ve aynı zamanda Tersane-i Âmire'de ihtiyaç duyulan altyapısal sorunların çözümünün muazzam maliyetler gerektirmesi, hesaba katılması gereken engeller arasındaydı.

tarihinde Sultan Abdülaziz'in onayıyla getirilmiştir. Daha sonra Sultan II. Abdülhamid Dönemi'nde de Bahriye Meclisi'nin ismi *Şûrâ-yı Bahriye* olarak değiştirilmiştir. Beşi ferik, altısı liva ve kalanlarının da zabitanadan müteşekkıl, toplam 20 kişilik mevcudu olan bu meclis, donanma ve tersanenin ihtiyaçlarını tespit eden ve buna yönelik satın alma işlemini yürüten bir mercidir. Daha geniş bilgi için bkz. Batmaz, "II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması"..., s. 58-59.

2) OSMANLI DONANMASI İÇİN YURTDIŞINA YAPILAN PLATFORM SİPARİŞLERİ

93 Harbi'nden hemen sonra Jeune École'ün ortaya koyduğu silahlanma modeli doğrultusunda bizzat Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Donanması'na Avrupa'dan sipariş edilecek torpidobotların miktarı ve cinsinin belirlenmesi ve bu istimbottalarda hangi tip silahların kullanılacağı meselesine açıklık getirilmek üzere bir dizi geçici komisyonun teşkiline onay verdi. 12 Mayıs 1883 tarihinde Bahriye ümeralarından kurulan bir komisyonda, Avrupa'daki torpidobot teknolojisindeki hızlı gelişmelerden dem vurularak kıyı savunması için ivedi ihtiyaç duyulan birinci, ikinci ve üçüncü sınıf³¹, muhtelif evsafa torpidobotların Avrupa'daki tersanelerden tedarik edilmesi ve müteakip ihtiyaçlar için de Tersane-i Âmire'de bir takım düzenlemeler yapılması önerilmekteydi. Woods Bey'inde dâhil olduğu komisyonda, siparişi yapılan torpidobotlarda hangi tip torpidonun kullanılacağı ile ilgili önemli teknik bilgiler de tartışılmaktaydı. Tartışmanın içeriğinin, dönemin en çağdaş silahları sayılan Whitehead, Berdan ve Lay³² tipi torpidoların

31 Torpidobotlarda sınıflandırma kabaca geminin deplasmanına göre belirlenmektedir. Birinci sınıf 80 ton ve üstü, ikinci sınıf 35 ton ile 80 ton arası, üçüncü sınıf ise 35 ton ve altı tona-jdaki torpidobotlara tekabül etmektedir. Ancak İngiliz Kraliyet Bahriyesi bu sınıflandırmayı geminin boyuna göre tayin etmektedir. 100 feet (30.48 metre) ve daha uzun torpidobotlar birinci sınıf, 100 ile 70 feet (21.33 metre) arası ikinci sınıf, 70 feet altı üçüncü sınıf olarak tarif edilmektedir. NA, ADM, 230/56, Report No:15.

32 Amerikalı mucit John Louis Lay tarafından geliştirilen pistonlu motora sahip, karbonik asidin

malîyet ve etkinlik analizi üzerine olması, Osmanlı Bahriye ricalinin gelişmeleri yakından takip ettiğini açıkça gözler önüne sermektedir.³³

Aslında hafif tonajlı gemilerde ustalaşan İngiliz Thornycroft ve Yarrow firmaları, çağın en iyi torpidobotları inşa etmeleri sayesinde Doğu Avrupa pazarı dâhil dünya çapında üstünlüğü elinde bulundurmaktaydı. Bunun dışında yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı Bahriyesi'ne gemi tedarik eden lider ülke İngiltere'di. Ancak 1880'lerin ortalarına doğru Fransız ve Alman firmaları, özellikle Doğu Avrupa pazarında İngiliz firmalarıyla kıyasıya bir rekabete girilerek bölgenin silah pazarından önemli paylar almaya başladı. Örneğin Almanya'nın Elbing'deki Schichau Firması, 1880'lerde dünyanın en hızlı ve modern torpidobotlarını inşa ederek İngiliz ve Fransız rakiplerini pazarda geride bırakıp 1884 ile 1890 arası 70 torpidobotu yabancı donanmalara satmayı başarmıştı. Ayrıca Osmanlı Bahriyesi de Schichau Firması'ndan aynı yıllar arasında dokuz adet torpidobot sipariş etmişti.³⁴

Ülkeler	Miktar	Yıllar
Rusya	36 Torpidobot	1877-1904
	3 Torpido Kruvazörü	1888-1891
	1 Kruvazör	1900
	9 Muhrip	1912
Osmanlı	9 Torpidobot	1884-1908
Avusturya-Macaristan	9 Torpidobot	1885-1896
	4 İkmal Gemisi	1886-1887
	1 Yardımcı Gemi	1891
	1 Torpido Kruvazörü	1896
Romanya	4 Gambot	1893-1894

Tablo 6: Schichau Firması'nın 1877-1914 Yılları Arasında Doğu Avrupa Bölgesine İhraç Ettiği Harp Gemileri

Kaynak: Adolf Bihl, *100 Jahre Schichau 1837-1937*. Elbing: herausgegeben anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Schichau-Werke, 1936, s. 186-187.

oluşturduğu yanma etkisiyle hareket eden, ileriki modellerinde kablo vasıtasıyla uzaktan idare edilebilen bir torpido çeşididir. Dönemin standart tasarımı sayılan Whitehead torpidolarıyla aynı çalışma prensibine sahip olmayan ve daha farklı tasarıma sahip olan Lay torpidoları, kendine münhasır yapılacak bir torpidobottan atılabiliyordu. Sleeman, *a.g.e.*, s. 74.

33 BOA, Y. PRK. ASK. 18/9.

34 Grant, *a.g.e.*, s. 12-14.

Alevlenen rekabet ortamında Fransız ve Alman firmaları, daha uygun fiyat ve ilişkiler ağıyla Osmanlı pazarında mevki kazanmak uğruna ticari bir savaşa tutuşmuştu. Sonunda Osmanlı Bahriyesi'nin torpidobot tedarikiindeki ilk adresi, Jeune École doktrininin anavatanı olan Fransa oldu. Osmanlı pazarındaki İngiliz hegemonyasını darmadağın eden bu kararın arka planında, bir yanıyla da siyasi bir karar yer almaktaydı. Berlin Kongresi'nden sonra İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne karşı tarafsızlık politikasından vazgeçmesi ve akabinde Kıbrıs'ın ilhakı girişimleri, Sultan II. Abdülhamid'in Bahriye'deki İngiliz etkisini azaltmasındaki en önemli amillerdi. Nitekim Sultan'ın ilk torpidobot siparişlerini La Seyne'deki Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması'na ihale etmesi, sadece Fransızların daha makul bir teklif vermesi ve inşa edilecek gemiler için kredi sağlamasından ibaret değildi.³⁵ Ayrıca "anti-İngiliz" bir ideolojiye dayanan Jeune École doktrinin müstesna temsilcilerine de diplomatik bir jest gösterme biçimiydi.

Sipariş edilecek torpidobotlarla ilgili görüşmeler Meclis-i Vükela bünyesinde Dersaadet'te bulunan Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması Direktörü Mösyö Lagane³⁶ adına vekili Mösyö Arthur Duvre ile yapılmıştı. Görüşmeler esnasındaki en önemli sorun, tedariki planlanan 12 adet torpidobota karşı firmaya ödenecek tutarın nereden tedarik edileceğiydi. Meclis-i Vükela üyeleri hazinenin oldukça kötü bir durumda olduğunu dile getirerek pazarlığı daha da kızdırmaktan geri durmamıştı. Böylece firma vekili Mösyö Arthur, yüzde yarım oranında tenzilatı razı gelmek dışında üç taksit hâlinde her bir torpidobot için 22.000 sterlin ödenmesi ve sekiz ay sonunda torpidobotlardan üç adedinin Toulon'da teslim edilmesi yönünde anlaşmaya yanaşabilmişti.³⁷ Sonunda Mösyö Arthur ile kararlaştırıldığı cihetle; ikisi 38 tonluk (*Burhaneddin ve Tefvik*), biri de 14 tonluk (*Şimşir-i Hücum*) olmak üzere üç adet torpidobotun yanında 45 adet torpidonun da Babiâli ve Maliye Nezareti'ne danışılmasının ardından sipariş edilmesine karar verilmişti.³⁸

35 Grant, *a.g.e.*, s. 81.

36 Antoine-Jean Amable Lagane (1838-1910): Fransa'nın önemli deniz inşa mühendislerinden biridir. Bir süre Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması direktörlüğünü de üstlenen Lagane, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'ni endişeye düşerek nitelikteki muharebe gemilerinin de baş tasarımcısıdır. Bkz. Ropp, *a.g.e.*, s. 247; Anthony Preston, *Warship*, Comway Maritime Press, New York, 1999, s. 61

37 BOA, MV. 3/77.

38 BOA, Y. PRK. ASK. 19/34.

Aslında Osmanlı Devleti, 12 adet torpidobot için Fransız firmasına 264.000 sterlin ödeyecekti ve bu fiyata gemilere sonradan yerleştirilecek torpido ve kovan sistemi dâhil değildi. Bu aşamada Osmanlı Devleti için Donanma-yı Hümayun tarafından ihtiyaç duyulan bu torpidobotlarının temini için gerekli olan meblağın hangi kaynaktan karşılanacağı da tam bir muammaydı. Dolayısıyla, Meclis-i Vükelâ üyelerinin firma yetkilisiyle görüşmesi esnasında hazinenin kötü durumuna dem vurmaları, sadece Fransız firmasının teklifini aşağı çekmeye yönelik bir manevradan ziyade herkes tarafından malum olan bir gerçektir. 264.000 sterlin ödeme için ilk akla gelen ve Meclis bünyesinde müzakere edilen çözüm önerisi, Ergani maden ocaklarının ve bu zamana kadar çıkarılmış cevherin en kısa sürede satılmasıydı.³⁹ Ne var ki Sultan II. Abdülhamid, müzakerelerde beklenen sonucun bir türlü çıkmamasının ortaya çıkardığı muallak duruma el koyarak “memleketin selameti” adına, ödenecek meblağın yarısının ağnam rüsumundan diğer yarısının da aşar varidatından karşılanması talimatını vermişti.⁴⁰

Böylelikle Fransa’nın gemi inşa sektöründeki en güçlü ismi sayılan Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması’na; dördü (*Mecidiye, Nimet, Eser-i Terakki* ve *Şanaver*) Tersane-i Âmir’e, üçü de (*Burhaneddin, Tevfik*) La Seyne’deki tezgâhlarda inşa edilmek üzere, altı adet ikinci sınıf torpidobot sipariş edildi.⁴¹ Bunun yanında 93 Harbî’nde Rus İmparatorluk Bahriyesi tarafından kullanılan torpidobot tipinin oldukça benzeri olan ve muharebe gemisinin güvertesinde taşınabilen, 14 tonluk, üçüncü sınıf bir torpidobotun (*Şimşir-i Hücum*) da aynı siparişe eklenmesine karar verilmişti.⁴²

Dört zabitan ve 20 nefer tarafından idare edilen, 38 ton deplasmana sahip ve Burhaneddin Sınıfı olarak adlandırılan torpidobotlar, 525 beygirlik makineleriyle seyir tecrübelerinde 17 knot gibi tatminkâr bir sürate çıkabilmişti. La Sayne’de inşa edilen bu iki torpidobotun makine ve kazanları kolaylıkla bakımı yapılacak şekilde tasarlanmıştı ve torpidobot ile yeni tanışan, torpidobot hususunda tecrübesiz Osmanlı Bahriyesi zabitanı için de fazla zorlanmayacakları bir platformdu. Bununla beraber 1885 yılında hizmete giren bu torpidobotların torpido sistemi,

39 BOA, İ. DH. 1295/102215.

40 BOA, Y. A. RES. 29/29.

41 BOA, Y. PRK. ASK. 23/5.

42 Ahmet Güleriyüz, *Osmanlı Donanması’nda Torpidobotlar ve Destroyerler Sultanhisar & Muavenet, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2009, s. 20-21.*

dönemin standartlarına göre oldukça iptidai kalmıştı. Fransa'dan tedarik edilen *Burhaneddin* ve *Tevfik* torpidobotları, ilk defa Amerikan İç Savaşı'nda denenen ve daha sonra 93 Harbi sırasında Ruslar tarafından Tuna'da yoğun olarak kullanılan 15 kg patlayıcıya sahip seren torpidolarıyla (*spar torpedo*) donatılmıştı.⁴³

Burhaneddin Sınıfı iki geminin noksan görülen tarafları, İstanbul'da Tersane-i Âmire'de inşa edilen dört torpidobotta giderilmek suretiyle projede önemli değişikliklere gidilmişti. Gövde yapıları, kazanlar ve makineler Burhaneddin Sınıfı ile aynı tutulmuşsa da kumanda kulesi silueti düşürme gayesiyle alçaltılmış ve yan yana iki bacanın sayısı da bire indirilmişti.⁴⁴ İngiliz Amirallik Dairesi'nin 14 Ekim 1888'de hazırladığı bir raporda, Tersane-i Âmire'de Fransız modeli esas alınarak inşa edilen Mecidiye Sınıfı torpidobotların yapılan değişikliklerin ardından ortaya çıkan kendine has tasarımın "İstanbul Tasarımı" (*Constantinople Design*) olarak adlandırıldığından bahsediliyordu. Raporun devamında, yapılan değişikliklerin bir yanıyla İngiliz Yarrow tezgâhlarında inşa edilen daha düşük silüetli ve modern torpidobot tipine benzetme çabası olduğu da iddia ediliyordu.⁴⁵

Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması'ndan alınması planlanan 12 gemiden sadece üçü Toulon'da ve daha sonra dördü İstanbul'da olmak üzere toplamda yedi adet torpidobot, Osmanlı Bahriyesi'ne teslim edilmişti. Diğer yandan Fransız firması, siparişlerin tamamlanmasının ardından, müteakip siparişlerin kısa vadede tedarikinin mümkün olmayacağını Bahriye yetkililerine bildirmesi kısa süreli bir soğuk düş etkisi yaratmışsa da Sultan II. Abdülhamid'in bu durumu Osmanlı Bahriyesi'nin gemi tedarik parametresini değiştirmekte bir gerekçe olarak kullanmasının ve hâlihazırda yoğun diplomatik ve askerî ilişkileri sürdürdüğü Almanya'ya yönelmesinin önünü açmıştı.⁴⁶

Bu nedenle 1886 yılından sonra Osmanlı Devleti, Fransa'ya uzun bir süre gemi siparişi vermeyecekti. Bu anlamda 1886 yılı, Osmanlı silah pazarında Alman firmalarının tartışmasız hegemonyalarının başlangıcıydı. 1885 yılında Colmar von der Goltz ile yeni bir süreç giren Alman askerî misyonu sayesinde Krupp Firması, hem Osmanlı deniz hem de kara kuvvetlerinin top ihtiyacına yönelik ana tedarikçi rolüne bürünmüştü. Alman askerî heyeti tarafından yapılan incelemeler sonucunda,

43 Gülerüz, *a.g.e.*, s. 14-17.

44 Gülerüz, *a.g.e.*, s. 18.

45 NA, ADM, 238/20. Report No: 63.

46 Grant, *a.g.e.*, s. 88.

ne Boğazlardaki ne de kıyı istihkâmlarındaki tabyalar, gerçekleşmesi muhtemel bir Rus saldırısına karşı hiçbir surette yeterli görülmemişti. Goltz Paşa, bu güvenlik zafiyetini, Sultan II. Abdülhamid'i Boğazların ve payitahtın tahkimi için Krupp Firması'na büyük miktarda top siparişi vermeye razı etmekte açıkça kullanmıştı. Böylelikle, İngiltere ve öncelikli olarak Rusya'ya karşı Boğazların tahkim edilmesi sorununun, gündemin başına oturmasının hemen ardından bu istihkâmlara sağlanacak silahların Almanya'dan ve bilhassa Krupp'tan gelmesi kaçınılmaz bir sonuçu. Aslında Osmanlı silah pazarına ilk nüfuz eden Alman firması Krupp'du. Firmanın Osmanlı ile olan ticari ilişkileri, 1861 yılına kadar da dayanmaktaydı. 1875 yılına kadar muhtelif kalibrelerde 1.816 adet top satan Krupp, 19 yıl aradan sonra Alman askerî heyetinin Osmanlı kara ve deniz kuvvetleri üzerinde etkin olmasının ardından, çok daha güçlü bir şekilde Osmanlı pazarında boy gösteriyordu.⁴⁷ Bilhassa firma ile Osmanlı Devleti arasında bağlantıları kuran Goltz Paşa, Bahriye'de bulunan zırhlı gemilerdeki eski tip Armstrong toplarının yerini yeni nesil Krupp toplarına dönüştürme ve Boğazlardaki istihkâmların Krupp toplarıyla donatılması projelerine dikkate değer bir ivme kazandırmıştı. Bu sayede Krupp Firması'ndan önemli miktarlarda top sipariş edilmesi sağlanmıştı.⁴⁸

18 Şubat 1886 tarihli Savunma Bakanlığı'na gönderilen "Balkan Yarımadası'ndaki Donanma Hazırlıkları" (*Naval Preparations in the Balkan Peninsula*) başlıklı bir İngiliz istihbarat raporunda, Osmanlı Devleti'nin Krupp ile yaptığı yüklü miktardaki silah alımından detaylı bir şekilde anlatılmaktadır. Özellikle Osmanlı Donanması'ndaki gemilere yerleştirilmek maksadıyla Krupp'un Essen'deki fabrikasından önemli miktarda top tedarik edildiği ve buna karşılık olarak da Osmanlı Bankası aracılığıyla Herr Krupp'a 800.000 sterlin değerinde altın lira ile ödeme yapıldığına değiniliyordu. Albay W. A. H. Hare tarafından kaleme alınan bu raporda, Osmanlı Devleti'nin donanmadaki zırhlı filosunu torpido tehdidine karşı korumak için piyasadaki en pahalı torpido ağı ile donatmasını iktisadî darboğazda olan bir ülke için anlaşılmasının güç olduğu dile getirilirken Krupp Firması'na ödenen yüksek meblağdaki altın liralardan kaynağının da belirsiz olduğunun altı çiziliyordu.⁴⁹

47 Naci Yorulmaz, *Arming The Sultan: German Arms Trade and Personal Diplomacy in the Ottoman Empire Before World War I*, I.B. Tauris & Co. Ltd., London, 2014, s. 105-108.

48 DMA, MKT. 509/109; Grant, a.g.e, s. 82.

49 NA, FO, 881/5200.

Bir yandan bakıldığında Osmanlı Donanması'nın modernizasyonu ve yeniden teşkili sürecinde Alman silah firmaları avantajlı durumda gözükseler de İngiliz ve Fransız firmalarıyla pazarda mevzi kaybetmemek adına kıran kırana mücadeleye tutuştuğu bir gerçektir. Osmanlı Devleti'nin hem donanma hem de kara kuvvetlerine dönük talepleri arttıkça silah firmaları arasındaki rekabet daha da kızışmakta ve bu da pazarda pay kapma adına akla gelebilecek her türlü yöntemin uygulamaya konulması anlamına gelmekteydi. Bu yöntemlerden biri, firma yetkilileri tarafından Osmanlı Devleti içindeki kalburüstü kişilere siparişin alınması ve pazarlık aşamalarında aracılık etmesine karşılık olarak belirli bir oranda komisyon ödenmesi idi.⁵⁰

Bir taraftan da Osmanlı Bahriyesi'nin gemi siparişi vereceği haberleri, silah firmaları ile Hükûmet-i Seniyye arasında aracılık yapacak, “simsar” olarak tanımlanan yabancı uyruklu komisyoncuların ortaya çıkmasına fazlasıyla gebeydi. Devlet erkânının da kendilerini alenen zarara sokan ve düzenbazlıklarından ötürü ziyadesiyle yakındığı bu simsarlar, genellikle sefaretler aracılığıyla Bahriye Nezareti'nden önemli miktarda sipariş almaya çabalıyordu. Ne var ki sahte evrak düzenleme veyahut firmalardan aldıkları fiyatları yüksek göstererek aradaki farkı kendi cebine atan bu simsarların, Osmanlı Devleti ve Sefaretleri nezdinde “yasaklı kişiler” olarak ilân edildiği durumlar da sıklıkla yaşanıyordu. Bir önlem olması açısından Bahriye Nazırı Hasan Paşa, ihtiyaç duyulan gemilerin değerlendirilmesi ve sipariş sürecinde Sefaret-i Seniyyelerin devreden çıkarılmasını dahi Sultan II. Abdülhamid'e önermişti.⁵¹

Daha yaygın olan bir diğer yöntem ise siparişlerin onaylanmasında etkili olan kişilere açıktan açığa veya gizlice dağıtılan “bahşiş” (*baksheesh*) adı altında dürüst olmayan girişimlerdi. Alfred Krupp gibi büyük firma sahiplerinin de teslim ettiği gibi büyük çaplı siparişlerin alınmasını kolaylaştıran en etkili güç, hatırı sayılır miktarda rüşvet dağıtmaktı. Gerçekten de Alfred Krupp, Osmanlı silah pazarında firmanın siparişlerini canlandırmak amacıyla İstanbul'daki temsilcisi Otto Dingler kanalıyla çok büyük meblağlarda rüşvet dağıtmıştı.⁵²

Bu arada Osmanlı Devleti, donanmanın ihtiyaç duyduğu torpidobotlar için başta Almanya olmak üzere İngiltere ve Fransa'dan da teklif almayı sürdürmüştü.

50 Grant, *a.g.e.*, s. 88.

51 BOA, Y. EE. KP. 4/304.

52 Yorulmaz, *a.g.e.*, s. 35.

Tekliflerin sunulması daha çok gemilerin teknik özelliklerinin tanıtıldığı ve fiyat hususunda pazarlıkların yer aldığı mülakatlar şeklinde icra ediliyordu. Mesela, Şura-yı Bahriye’de Otto Dingler vekili olan Mösyö Lenkoviç (?) ile Krupp’a ait bir gemi inşa firması olan Germania tarafında inşa edilen torpidobotlar hakkında tefferruatlı bir mülakat yapılmıştı. Mülakat sırasında firmanın inşa ettiği torpidobotların resimlerini, teknik özelliklerini ve fiyatlarını içeren tarifnamenin tercümesi Mösyö Lenkoviç tarafından Osmanlı askerî heyetine takdim edilmişti.⁵³

Benzer bir şekilde Azaryan Yerakis adlı Osmanlı tebaasından bir komisyoncu da İngiliz Thornycroft Firması’nın inşa ettiği askerî mühendisliğin son teknolojilerinin tatbik edildiği torpidobotlar hakkında Osmanlı Bahriyesi’ne teklif sunmuştu. Teklif sırasında, 100 kadem⁵⁴ uzunluğunda, 12 kadem genişliğinde, 21 mil süratle ulaşabilen, dört adet torpidoyu taşıyabilecek geniş bir ambara sahip, Whitehead torpidosu atabilecek kabiliyette ve bir adet Nordenfelt topuyla donatılmış torpidobotların tanıtımı da yapılmıştı.⁵⁵

Tüm tekliflerin ardından 16 Ekim 1886 (17 Muharrem 1304) günü Bahriye ümeralarından müteşekkil Şura-yı Bahriye’de donanmanın görev ihtiyacına uygun nitelikte sipariş edilmesi gereken torpidobotlarla ilgili şartname hazırlanması kararlaştırılmıştı. Bahriye’nin kıyı savunma ihtiyacını karşılamaya dönük olarak 10 adedi Tersane-i Âmire’den, 12 adedi de Avrupa’dan sipariş edilmek üzere toplamda 22 adet torpidobotun tedarikinin planlanması oldukça önem arz ediyordu. Görünen o ki Şura-yı Bahriye’de muhtelif firmaların tekliflerinin incelenmesinin ardından, İngiltere’nin talep edilen torpidobotları pahalıya mal olacağı bu yüzden Almanya ve Fransa’dan tedarik etmenin daha doğru olacağı kanısı oldukça hâkimdi. Bundan başka, siparişi planlanan 22 adet torpidobotun teslim aşamasına gelmeden bölgede artan güvenlik endişelerine paralel olarak 28 adet daha torpidobotun Avrupa’dan sipariş edilmesi gerektiğine işaret ediliyordu.⁵⁶

Gerçekten de bölgedeki silah firmalarının etkinliği, Osmanlı ile sınırlı değildi. Atina’daki Osmanlı Sefareti’ndeki Ataşenaval İsmail Hakkı’nın 13 Ocak 1886 tarihli istihbarat raporunda Yunan Bahriyesi’nin İngiltere’ye altı adet torpidobot sipariş ettiğine ve bunlardan 76 tonluk ikinci sınıf olan dört adedinin Pire

53 BOA, Y. PRK. ASK. 19/35.

54 1 Kadem 12,357 pus, 30,48 cm, Bkz. Nutkî, *a.g.e.*, s. 140.

55 BOA, Y. PRK. ASK. 19/28.

56 BOA, İ. DH. 1295/102276.

Limanı'na vardığına dair malumat veriliyordu. İsmail Hakkı'ya göre Yunanlar, Osmanlı Donanması'na teçhizat bakımından yetişemeyeceğini bildiği için süratli torpidobotlar alarak aradaki farkı kapamaya gayret ediyordu. Bunun için Alman Schichau Firması'ndan da altı adet torpidobotun siparişinin tamamlandığı ve daha inşası tamamlanmadan görevlendirilen çarkçı ve kaptanların eğitim için Almanya'ya gönderilmesinin planlandığı bilgi notu olarak aktarılıyordu.⁵⁷

Ataşenaval İsmail Hakkı'nın raporu, bir yanıyla bölgedeki silahlanma yarışının iç yüzüne de ışık tutmaktadır. Osmanlı donanma pazarında önemli ölçüde mevzi kaybeden İngiliz firmalarının, bölgedeki diğer ülkelerle daha aktif bir ticari ilişki sürdürdüğü ortadaydı. Mamafih, Yunanistan dışında Romanya'ya da sekiz adet yeni nesil torpidobot inşa eden, İngiliz Thames Iron Works ve Yarrows (*Yarrow Shipbuilders Limited*) firmalarıydı. 1880 yılında Rus İmparatorluk Bahriyesi, 43 tonluk *Batum* adını verdiği ilk modern torpidobotu İngiliz Yarrows'dan tedarik etmişti. 1880-1894 yılları arasında Rus İmparatorluk Bahriyesi, 48 adet torpidobot sipariş vermiş ve bunlardan 18'ini ağırlıklı İngiltere'den olmak üzere Almanya ve Fransa'dan tedarik etmişti.⁵⁸

Latin Amerika donanma yarışı örneğine benzer bir şekilde İngiltere, Fransa gibi hatırı sayılır deniz doktrini geliştiren ve bunu dönemin eğilimlerini belirlemede kullanan denizci ülkelerin ticari ve askerî temsilcileri olan silah firmaları, etkin oldukları bölgede hangi tip geminin tercih edilmesi gerektiğini de taraflara kabul ettiren en önemli aktörlerdi. Bunun dışında jeopolitik hassasiyetleri ve buna bağlı bölgesel husumetleri ziyadesiyle ticari bir avantaja dönüştüren silah firmalarının, kendine yeterli sanayisi bulunmayan bölgedeki aktörlere askerî etkinliklerini arttırma adına birbirinden çok da farklı olmayan silah platformlarını satmaya kalkışması da dönemin silahlanma yarışının başka bir yüzünü göstermektedir. Bu minvalde, Osmanlı'nın da dâhil olduğu Doğu Avrupa silah pazarında Jeune École doktrininin popülerleştirdiği torpidobot, denizaltı ve kruvazör tarzı gemilerin tercih edilir olmasında, silah tüccarlarının da yadsınamaz bir paya sahip olduğunu belirtmek pek de abartılı bir yorum değildir. İngiltere bile muharebe gemisi üzerine kurulu geleneksel donanma anlayışına karşı ciddi tehdit oluşturan torpidobotları, Gambot Diplomasi'sinin en önemli mağdurları sayılan Osmanlı Devleti ve Yunanistan dışında denizlerde kendisine rakip

57 BOA, Y. PRK. ASK. 31/32.

58 Grant, *a.g.e.*, s. 21; Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 148.

olmaya hevesli Rusya'ya da yoğun bir şekilde pazarlaması fazlasıyla ironiktir. Bu doğrultuda, İngiltere'nin denizlerdeki hâkimiyetine tehdit oluşturabilecek tarzdaki gemileri, kendi siyasi etki alanındaki ülkelere satması veya Osmanlı ile askerî iş birliği içinde olan Almanya'nın Yunanistan ve Rusya'ya eş zamanlı olarak torpidobot satması, ticari çıkarlarla elde edilen siyasi nüfuzun gerektiğinde askerî hassasiyetlerin bile önüne geçebildiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Makro düzeydeki bu gelişmeler, 1885-1895 yılları arasında Osmanlı gemi tedarik modelinin de kökten değiştirilmesinde muazzam etkili oldu. Uzun süredir Osmanlı donanma pazarında hâkim olan İngiliz ve Fransız firmaları yerlerini Almanya'nın denizcilik alanında önde gelen firmaları olan Schichau (*Schichau-Werke*), Germania (*Schiff und Maschinenbau Germania*), Howaldt (*Howaldtswerke*) ve Vulcan'a (*AG Vulcan Stettin*)⁵⁹ bıraktı. Nihayetinde bu firmalar da Osmanlı pazarından daha fazla sipariş alabilmek için kıyasıya bir rekabete tevessül edecekti.⁶⁰

Osmanlı Devleti'nin torpidobot sipariş edeceği ile ilgili haberler neticesinde Almanya'daki Vulcan ve Germania firmalarının yanında Fransız Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması vekilleri de Bahriye'yi teklif yağmuruna tutmuştu. Bölgedeki diğer ülkelerin silahlanmasında da hatırı sayılır bir katkı sağlayan bu firmalar, aynı coğrafyanın dinamiklerini ve buna bağlı siyasi gerginlikleri gözeterek silah tüketimini daha da canlandırma peşindeydi. Bu doğrultuda, başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere Osmanlı Bahriye yetkililerinin Yunanların gemi tedarigine yönelik faaliyetlerini yoğunlaştırdığı ile ilgili şayialara fazlasıyla prim vermesi ve buna bağlı olarak ciddi güvenlik kaygısı hissetmesi olağan bir durum hâlini almıştı. Osmanlı Bahriyesi'ne göre donanmanın kıyı savunmasını icra edebilmesi için en az 15 torpidobota daha ihtiyacı vardı. Bu yüzden en uygun fiyata ve en kısa sürede torpidobotun tedarik edilmesi kritik önemi haizdi.⁶¹

Alman Vulcan Firması'nın Dersaadet vekili Mösyö Deresin (?), Germania Fabrikası Müdürü Hermann Sommer ve Howaldt Firması yetkilisi dışında Fransız Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması vekili Arthur Duvre tarafından acil ihtiyaç duyulan sekiz adet torpidobot için teklifler sunulmuştu. Fransız Fir-

59 Osmanlı arşiv kayıtlarında firma isimleri telaffuz edildiği haliyle kaleme alınmıştır. Schichau-Sihov, Germania-Cermanya, Vulcan-Vulkan şeklinde aktarılmaktadır.

60 Grant, *a.g.e.*, s. 77-78.

61 BOA, İ. HR. 338/21842; Grant, *a.g.e.*, s. 88.

ması, talep edilen sekiz torpidobotu en düşük 299.000 liraya inşa edebileceğini taahhüt ediyordu. Akabinde, Howaldt Firması da Osmanlı Bahriye yetkililerine Fransız firmasından az daha düşük bir fiyatla teklif verebileceğini beyan etmişti.⁶² Bunun dışında, “Almanya’da sefain-i harbiye inşası hususunda fevkalâde önemi haiz şirketlerden bulunan” Vulcan Firma Müdürlüğü⁶³ de Donanma-yı Hümayun ihtiyacına yönelik Sefaret-i Seniyye’ye bir teklif mektubu sunmuştu.⁶⁴

Aynı zamanda Schichau Firması da daha teferruatlı bir teklif sunarak rakiplerinin önüne geçme niyetindeydi. Firma, bir adet 75 m uzunluğunda, birer adet 57 ve 43 m uzunluğunda ve Rus İmparatorluk Bahriyesi’ne satılan torpidobotların oldukça benzeri olan 39 m uzunluğundaki modelden de beş adet olmak kaydıyla toplamda sekiz torpidobot için 271.680 lira teklif vermişti. Buna ek olarak firma, teklif edilen meblağın beş taksit hâlinde ödenmesi avantajını da sunmaktaydı. Fakat bu tekliflerden haberi olan Krupp’un gemi inşa firması Germania’nın, Berlin ataşenavalı Miralay İsmail Hakkı aracılığıyla Schichau’nun teklifinde belirttiği gemilerin aynısını 29.000 lira daha düşük bir fiyatla (242.680 lira) yapabileceğini taahhüt etmesi, Osmanlı silah pazarındaki kızışan rekabetin boyutunu gözler önüne sermektedir. Gerçekte Miralay İsmail Hakkı, Germania’nın diğer firmaların fiyatlarını kırarak verdiği teklife çok sıcak bakmadığını 28 Temmuz 1886 tarihinde kaleme aldığı raporunda açıkça izah etmektedir. Kiel’deki Germania fabrikasını da ziyaret eden Miralay Hakkı’ya göre Schichau torpidobot inşası alanında kendini kanıtlamış, dünyaca tanınmış, meşhur bir firmaydı. Oysaki Germania, yaptığı işlerde pek de iyi olmayan ve Schichau’ya nazaran daha kalitesiz torpidobotlar inşa eden vasat bir firmaydı.⁶⁵

Bununla beraber Germania, ihaleyi sağlama alabilmek maksadıyla hiçbir firmanın daha aşağı çekemeyeceği 195.000 liralık teklifle diğer şirketleri önüne geçerek sekiz torpidobotun yanında mevcut ihaleye dört adet daha torpidobot eklenmesiyle 12 torpidobot için 260.600 lira⁶⁶ karşılığında 20 Ekim 1886 ta-

62 BOA, Y. PRK. ASK. 34/28.

63 Vulcan Firması ile ilgili kayıtlarda torpidobotlarla ilgili bir tekliften söz edilse de ihale dolayısıyla verilen bir meblağdan bahsedilmemektedir. Arşiv kayıtlarında daha çok firmanın torpidobot inşası alanındaki başarısından söz edilmektedir. BOA, Y. PRK. ASK. 34/28.

64 BOA, BEC, 988/74043.

65 BOA, Y. PRK. MYD. 3/28.

66 Yapılan torpidobot ihalesiyle ilgili tespit edilen arşiv kayıtlarında firmaların ortaya koyduğu fiyat teklifiyle ilgili tam bir netlik yoktur. Fransız Forges et Chantiers de la Méditerranée

rihinde, Sultan II. Abdülhamid'in onayıyla mukavele imzalamayı başarmıştı.⁶⁷ Fransız firmasının sekiz gemi için teklif ettiği fiyatın daha da altına, Germania tarafından 12 torpidobot inşa edilecekti. Mukavelenin son aşamasında Germania Firması'nın Osmanlı Donanması'na inşa edeceği muhtelif boyuttaki gemiler şunlardı: 39 m uzunluğunda 87 ton deplasmana sahip Nasır Sınıfı torpidobottan (*Nasır, Fatih, Nusret, Şahab, Tarık, Pervin, Seham*) yedi adet, 49 metrelik, 138 tonluk Ejder Sınıfı torpidobottan (*Ejder*) bir adet, deplasmanı 230 ton olan 60 metrelik olan ve Tersane-i Âmire'de inşa edilecek Berk Efşan Sınıfı torpidobot (*Berk Efşan, Tayyar*) iki adet ve son olarak da daha büyük ölçekli olan 75,5 metrelik, 755 tonluk, Peleng-i Derya Sınıfı (*Peleng-i Derya, Nimet*) torpedo gambottan iki adet.⁶⁸ Germania, inşa edilen bu torpidobotlara ayrıca uzun namlulu ve seri atışlı 37 mm çapında Hotchkiss topu da koyacaktı.⁶⁹

Bu arada Osmanlı Bahriye ricalı ise Sultan II. Abdülhamid'in onayına kısa sürede mazhar olan Germania Firması'na zorluk çıkarmaktan geri durmuyordu. Mesela Bahriye Nezareti, bu kadar büyük çaplı sipariş karşısında yapacağı ödemeleri güvence altına almak adına imzalanan mukaveleye, firmanın kontrat hükmüne aykırı hareket ettiği takdirde ödenen meblağın geri iadesine kefil olacak bir garantör finans kuruluşunun olmasında diretmişti. Buna yönelik olarak Bahriye Nezareti, mukaveleye daha sıkı yeni hükümler ekleyerek kefil olacak kuruluşun Bank-ı Osmanî olmasında da ısrarcıydı. Diğer yandan Germania Firması ise Osmanlı Bahriyesi'nden aldığı bu büyük çaplı siparişi riske atmamak için yeni hükümleri hemen kabul etmişse de Bank-ı Osmanî ile anlaşması olmadığını öne sürerek kefil kuruluşun Berliner Bank olarak belirlenmesi hususunda Osmanlı tarafını ikna edebilmişti.⁷⁰

Bunun yanı sıra artan güvenlik endişeleri, ihtiyaç duyulan torpidobotların olabilecek en kısa sürede tedarikini zorunlu kılmaktaydı. Askerî gerekliliklerin ticari ve

Firması'nın 299.000 lira tutarındaki teklifi ve buna karşılık Howaldt Firması'nın bu fiyatın daha altında bir teklif sunduğundan söz edilse de sonradan başa güreşen Schichau ve Germania firmalarının müteakip teklifleriyle ilgili detaylı bir bilgiye rastlanmamıştır. Bkz. BOA, İ. HR. 338/21842; BOA, İ. HR. 338/21842; BOA, Y. PRK. MYD. 3/28. Bununla beraber, hem Naci Yorulmaz ve hem de Jonathan Grant'in bahsi geçen kitaplarında bu ihale ile ilgili farklı ama birbirine yakın rakamlardan söz edilmektedir. Bkz. Yorulmaz, *a.g.e.*, s. 109; Grant, *a.g.e.*, s. 88.

67 Yorulmaz, *a.g.e.*, s. 109.

68 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 154-159.

69 DMA, MKT. 566/35.

70 BOA, Y. PRK. ASK. 36/5.

siyasi tercihlerin böylesine önüne geçtiği istisnai bir dönemde, Alman Devleti'nin Elbing Şehri'ndeki Schichau Firması'na sipariş ettiği beş adet torpidobotun Osmanlı Devleti'ne satılmasının gündeme gelmesi, Bahriye Nezareti'yle Alman yetkililer arasında hatırı sayılır düzeyde bir yazışma trafiğini başlatmıştı. Daha sonra Schichau Firması'nın İstanbul'daki vekilleri ile yapılan 20 gün sürecek müzakereler sonunda inşa edilecek beş adet torpidobotun dışında her bir botun dört adet torpido ile donatılmasına karşılık olarak 125.000 liraya uzlaşma sağlanmıştı. Müzakereler süresince düzenli olarak gönderilen tezkirelerle de Sultan II. Abdülhamid'in bilgilendirildiği ve onayının alındığı görülmektedir. Nihayetinde, Bahriye Nazırı Hasan Paşa, Schichau Firma yetkilisi Mösyö Sariç (?) ve aracı olması muhtemel Berram Efendi ile yapılan mukavele neticesinde 25.000 liranın imza atılması sırasında, kalan meblağın ise 50'şer bin liralık taksitler hâlinde ödenmesine karar verilmişti.⁷¹

Osmanlı Bahriye Nezareti, torpidobotların inşası sürecinde devletin içinde bulunduğu mali zorlukların ortaya çıkardığı bir dizi sorunla da boğuşmak zorunda kaldı. Öyle ki Almanya'da inşası biten torpidobotların Elbing Limanı'nda yapılacak seyir tecrübelerine gözlemci sıfatında görevlendirilen zabitan, 50.000 lira tutarındaki ikinci taksitin ödenmemesinin yarattığı "*kontratoya mugayir*" bir durumla karşı karşıya kalmıştı. Schichau Fabrikası yetkililerinin, kalan meblağın tahsil edilmemesi hâlinde, torpidobotların hiçbir şekilde teslim edilmeyeceğinde ısrar etmeleri, Bahriye Nezareti bünyesinde de ciddi karmaşaya sebebiyet vermişti. 6 Haziran 1886 yılında kaleme alınan bir tezkire de dönemin konjonktürel gelişmeleri ve güvenlik endişeleri esas alınarak olabilecek en kısa sürede kalan meblağın ödenmesine salık veriliyordu.

"Torpido istimbotlar celp edilememiş ve bunların alelacele mubayaası ahval-i haziranın gösterdiği lüzum-ı kaviyye müstenit olarak şu günlerde Yunan'ın görülen harekât ve fevkalade tedarikâtı ise bir dakika evvel celpleri hakkındaki lüzum ve ehemmiyeti te'kid ve teyit eylemesine..."⁷²

Bahriye Nezareti tarafından ülkenin güvenliği için elzem olan torpidobotlarla ilgili yaşanan mağduriyetin en hızlı şekilde çözülebilmesi amacıyla kalan 50.000 liralık son taksitin Schichau Firması'nın Dersaadet'te bulunan vekiline ödenmesi ve akabinde ödeme detaylarının da telgrafla Almanya'ya bildirilmesi kararlaştırılmıştı. Aynı şekilde Almanya'da bulunan zabıtana da ödemenin ya-

71 BOA, Y. A. HUS. 187/159.

72 BOA, İ.DH. 1295-4/102268.

pılmasının ardından torpidobotlarla hemen yola çıkılması talimatı verilmişti.⁷³

Gerçekten de Schichau Firması'ndan tedarik edilen torpidobotlar (*Gilyum, Saika, Tir-i Zafer, Seyf-i Bahri, Vesile-i Nusret*), çağın en yüksek teknolojisine sahip gemileriydi. Aslında Schichau tarafından Alman Kraliyet Donanması'na inşa edilen S-24 tipinin muadili sayılan 85 tonluk bu gemiler, 37,7 m uzunluğundaki zarif gövde tasarımıyla zamanının en popüler torpidobotlarıydı.⁷⁴ Daha önce Osmanlı Donanması'na tedarik edilen torpidobotlardan farklı olarak çelikten imal edilmiş teknesiyle ve 980 beygirlik güçlü makineleriyle İzmir cihetinde yapılan seyir tecrübesinde 21 knot sürata erişebilmişti. Bunun dışında tedarik edilen torpidobotlarla da atış talimleri icra edilmesinin ardından manevra kabiliyetleri de yüksek bulunan torpidobotların "matluba muvafık" oldukları kısa sürede anlaşılmıştı.⁷⁵

Alman Devleti'nin kendi donanması için ısmarladığı torpidobotların Osmanlı Devleti'ne satılması karşılığında, Sultan II. Abdülhamid de bir jest olarak Alman İmparator II. Wilhelm'in isminin Fransızca karşılığı olan Gilyum (*Guillaume*) adını torpidobotlardan birine vermeyi de uygun görmüştü.⁷⁶ İstanbul'daki Alman Sefareti tarafından da memnuniyetle karşılanan Sultan'ın bu davranışı, sadece başarılı bir silah anlaşmasına dönük bir diplomatik jestin ötesinde Osmanlı-Alman siyasi ve askerî ittifakının da önemli ölçüde yol aldığına da açık bir göstergesiydi.

Şaşırtıcı bir şekilde Osmanlı pazarında Alman firmalarının zirveye yürüdüğü bu yıllarda Sultan II. Abdülhamid, İngiliz G. F. G. Des Vignes Firması'na, Londra'daki Osmanlı sefiri Rüstem Paşa aracılığıyla üç adet torpidobot sipariş etmişti.⁷⁷ İngiltere'ye sipariş edilen torpidobotların mukavelede belirtildiği gibi inşasına nezaret etmek üzere 20 Mayıs 1886 tarihinde Osmanlı Bahriyesi tarafından Amerika'da bulunan Ataşenaval İbrahim Efendi'nin Londra'ya gönderilmesi talimatı da verilmişti.⁷⁸ Ancak inşası kısa sürede tamamlanan bir ve iki numaralı torpidobotların taksitlerinin düzenli ödenememesi ve iki taraflı memnuniyetsizliğin yarattığı hoşnutsuzluk hâli kısa sürede Foreign Office'in de müdahil olduğu bir dava konusuna dönüşmüştü.⁷⁹ Kalan ödemelerin yapılması

73 BOA, Y. MTV. 21/34.

74 Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 27-28.

75 BOA, Y. MTV. 21/111.

76 BOA, Y. PRK. EŞA. 5/42.

77 BOA, HR. SFR.3. 321/135.

78 DMA, MKT. 511/21.

79 BOA, HR. SFR.3. 321/160.

ve torpidobotlarla ilgili istenilen değişiklikler yerine getirilmesiyle çözümlenen davanın sonunda, 38 m uzunluğunda, deplasmanı 83 ton olan, üç zabitan ve 17 efrad tarafından kumanda edilen Mahabet Sınıfı iki adet (*Mahabet* ve *Satvet*) torpidobot, İstanbul'da donanmaya teslim edilebilmişti.⁸⁰

Akabinde inşası tamamlanan ve donanmaya katıldıktan sonra *Timsah* adı verilecek olan daha hafif tonajlı torpidobotun da tedarigi, İngiliz firması tarafından yapılmıştı. Gelgelelim donanmaya dâhil olan bu torpidobotlar, Alman muadillerinin aksine dümene kötü cevap veren ve denize karşı bir hayli dayanıksız gemilerdi.⁸¹ Sadece sakın havalarda manevra yapabilen, düşük randımanlı bu gemilerin askerî gerekliliklerden çok siyasi saiklerle sipariş edildiği kolayca tasavvur edilebilir. Bir yanıyla Sultan II. Abdülhamid'in, Osmanlı silah pazarındaki Alman hegemonyasına karşı diğer ülkelere ait firmaları gözden çıkarmak yerine askerî kıymeti tartışmalı olan silahlar sipariş ederek diplomatik dengeyi gözetme gayesi içinde olduğu da hükmedilebilir.

1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nden sonra Sultan II. Abdülhamid'in ilk icraatlarından biri, zırhlı filonun modernizasyonu ve mevcut torpidobot flotillasının gücünü arttırmaktı. Bu geniş ölçekli programın fizibilite aşamasında Alman firmalarının oldukça yüksek fiyat biçmeleri, Sultan'a başka firmalara verilecek ödün niteliğinde siparişlerle Osmanlı Devleti'nin diplomatik sorunlarını çözmek fırsatı vermişti. Böylelikle, 1898 yılında donanma envanterindeki oldukça eski ancak kıymet-i harbiyesi bir şekilde yerinde olan zırhlı gemilerin modernizasyonu projesi, İngiliz Armstrong Firması'nın İtalya Cenova'daki ayağı olan Ansaldo Firması'na⁸² verilmişti. Buna ek olarak 1900 yılından itibaren de aynı tersane Osmanlı Devleti'nden 11 adet torpidobot siparişi daha alacaktı. Sultan II. Abdülhamid'in hatırı sayılır boyuttaki bu siparişi İtalya'daki Ansaldo Firması'na vermesindeki en önemli nedenlerden biri firmanın makul fiyat teklifi dışında, 1895-1896 yıllarında yaşanan Ermeni Olayları'na tepki duyan ve bu olaylar neticesinde kaynaklanan zararların Ermenilere tazmin edilmesi talebinde bulunan İtalyanların hak iddialarını karşılamak adına verilen bir diplomatik tavizdi.⁸³

80 BOA, HR. SFR.3. 321/142; BOA, Y. PRK. ASK. 40/39; Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 23-24.

81 Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 24.

82 Daha sonra "*Ansaldo-Armstrong Şürekâsı*" ismini alacak olan bu firma kısa süre sonra Dersaadet'e de yetkili bir vekil göndererek müteakip pazarlıkların müzakeresine başlamıştı. Bkz. BOA, Y. PRK. EŞA. 44/76.

83 Grant, *a.g.e.*, s. 90.

Dolayısıyla Sultan II. Abdülhamid'in, Bahriye'nin güvenlik ihtiyaçlarına göre şekillendirdiği talepleri dönemin diplomatik ve mali öncelikleri esas alarak yeniden uyarladığını belirtmek bir abartı sayılmaz.

Osmanlı Devleti, hâlihazırda modernize edilen Donanma-yı Hümayun'a ait zırhlıların yanında aynı firmadan, Bahriye'nin artan torpidobot ihtiyacını karşılamak adına iki adet 145 ton deplasmanında, 50 m uzunluğunda ve Yarrows Firması'nın imal ettiği yeni tip su borulu kazanlarla (*Water-tube boiler*) teçhiz edilmiş torpidobot siparişi vermişti. Ansaldo Firması vekili tarafından torpidobotlarla ilgili teklifin Meclis-i Mahsus'a sunmasının ardından 3 Ağustos 1900 (6 Rebiyülahir 1319) tarihindeki tanzim olunan mukavele neticesinde her iki gemi için toplamda 75.000 sterlin ödenmesi karara bağlanmıştı.⁸⁴ 30 Mart 1901 günü Dersaadet'e gelen bu torpidobotlara Sultan II. Abdülhamid tarafından *Hamidiye* ve *Abdülmecid*⁸⁵ isimleri taltif edilmişti.⁸⁶

Osmanlı Devleti, Abdülmecid Sınıfı torpidobotlardan bir yıl sonra Ansaldo Firması'ndan deplasmanı 165 ton olan, 51 m uzunluğunda ve 60 tonluk kömür kapasitesiyle seyir siası arttırılmış iki adet torpidobotun siparişini vermişti. Çağın en yüksek teknolojisine sahip bu torpidobotlar, teknik donanım ve personel yaşam mahalleri açısından da çağın gerekliliklerine oldukça uygun gemilerdi.⁸⁷ Torpidobotların Cenova'da icra edilen sürat tecrübesinde beklenenden 1,5 mil daha fazla sürata erişmesi (24 knot), orada gözlemci olarak bulunan Osmanlı Bahriye zabitanını da ziyadesiyle memnun etmiş ve yapılan tetkikler sonucunda tekne aksamı, makine ve kazanlarının yanında seri ateşli silahlarının da mukaveleye uygun olduğu tespit edilmişti.⁸⁸ Bunun üzerine *Akhisar* ve *Alpagot* ismi verilen gemilerin Dersaadet'e getirilmesine yönelik girişimlere başlanmıştı.⁸⁹

Ansaldo Firması'nın, Osmanlı Donanması'ndaki zırhlı filonun önde gelen gemilerinin modernize edilmesine dönük ihaleyi alması, Osmanlı silah pazarında önemli pay elde etmesinde bir hayli etkili olmuştu. Osmanlı Bahriyesi'nin kıyı müdafaasında belkemiğini oluşturan torpidobotlara büyük çapta ihtiyaç duyması,

84 BOA, BEO, 1528/114583.

85 Daha sonra ismi *Yunus* torpidobotu olarak değiştirilmiştir. Kaynak için bkz. DMA, EH.104/21.

86 DMA, MKT. 1339/10.

87 Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 48-49.

88 DMA, MKT. 1489/119; DMA, MKT. 1489/143.

89 DMA, MKT. 1529/26.

aynı firmadan yedi adet daha torpidobotun sipariş edilmesini sağlamıştı. Ansaldo Firması'na sipariş edilecek torpidobotlarla ilgili olarak Daire-i Bahriye'de yapılan teatilerin ardından Osmanlı Ordusu'nun modernizasyonunu denetlemekle mükellef, Techizat-ı Askeriye Nezareti'nden bir memurun katılmasıyla 26 Haziran 1902 yılında yetkili tayin edilen Raif Paşa ile firmanın Dersaadet vekili Mösyö Farlo (?) arasında bir mukavele imzalanmıştı.⁹⁰ Mezkûr mukavele de firma tarafından Cenova'daki tezgâhlarında sekiz adet zırhlı geminin modernizasyonun üstlenildiğinin teyidi dışında, 11 aylık süre zarfında yedi adet torpidobotun (*Antalya, Urfa, Ankara, Tokad, Draç, Kütahya, Musul*) da Osmanlı Donanması'na teslim edileceği taahhüt edilmekteydi. Sebebi belli olmayan bir şekilde daha sonradan Mösyö Mombrini (?) ile revize edilen aynı mukavele, Sultan'ın gecikmeli onayının ardından yürürlüğe konulabilmişti. Akabinde Sultan'ın, 16 Şubat 1904 tarihli bir tezkireyle silah firmalarıyla birlikte hazırlanan tüm mukaveleler için mutlaka, Techizat-ı Askeriye Nezareti'nin "vukuf ve malumatı altında akdedilmesi" zorunluluğu getirmesi, sipariş aşamasına gelinmeden ihalelerin usule uygun ve denetlemeye açık bir hâlde getirilmesi, tasavvurunda olduğuna kolaylıkla hükmedilmektedir.⁹¹

Bu arada Osmanlı Bahriyesi'nin talebi doğrultusunda Ansaldo Firması, daha önce alınan iki adet Akhisar Sınıfı torpidobotlarla aynı evsafa inşa edeceği gemileri, silahlı bir vaziyette, (iki adet 37 mm'lik seri ateşli top ve bir adet torpido tüpüyle beraber) adedini 37.500 liraya Donanma-yı Hümayun'a teslim edecekti. Böylelikle Osmanlı Devleti, toplamda 262.500 lirayı 10 taksit hâlinde Ansaldo Firması'na düzenli olarak ödeyecekti.⁹²

Osmanlı Bahriyesi, daha önceki torpido sipariş tecrübelerini esas alarak devletin menfaatini koruma maksatlı olarak Ansaldo Firması'yla yapılan mukaveleye ek şartlar ekleyebilmişti. Mesela Bahriye Nezareti Erkân-ı Harbiyesi, sipariş edilen torpidobotların 24 milden aşağı sürat yapmamasını firmadan katiyetle talep etmekteydi. Şayet torpidobotların tecrübe seyirlerinde mukavelede belirtilen minimum değer in altında olan 20 milden aşağı bir sürat yaptığı tespit edilirse firma, Osmanlı Devleti'ne tazminat ödemeyi kabul etmişti.⁹³

Gelgelelim Cenova'da "rüy-ı deryâya tenzil edilen" torpidobotlarla tecrübe seyirlerine geçildiğinde mukaveleye aykırı olacak boyutta bir dizi aksaklık

90 BOA, BEO. 2278/170802.

91 BOA, BEO. 2278/170802.

92 BOA, BEO. 2263/169694.

93 BOA, Y. PRK. ASK. 213/28.

vuku bulmuştu. Osmanlı Bahriyesi'nin gözlemcileri ve gemilerin teslimi için gönderdiği Kaymakam Süleyman Bey'in raporunda⁹⁴, torpidobotların makine kuvvetleri yeterli gözüktü de 3 saat süreyle 280 devirde seyir yapıldığında sancak makinesi fazlasıyla titrediği ve sonunda pervanelerden birinin kırıldığı anlaşılmıştı. Daha sonra mukavemeti daha yüksek yeni pervanelerle yapılan bir başka seyirde, neredeyse 1 saat boyunca gemilerle yüksek süratte seyir tecrübesi ifa edilmiş ve gemilerin mukavelede belirtilen 24 knot süratte erişebildiği gözlemlenmişti. Bununla birlikte denemelerin ardından bazı gemilerin, baş ve kık kazanlarından önemli miktarda su aktığı da tespit edilmişti.⁹⁵

Gerçekten de Ansaldo Fabrikası'nda tedarik edilen neredeyse tüm torpidobotların kazanları oldukça sorunluydu. *Hamidiye* ve *Abdülmecid* torpidobotlarının Cenova'daki tesliminin ardından, Dersaadet'e ulaştığında kazanlarının harap vaziyete geldiği ve Akhisar ve Alpagot torpidobotlarının da kazan tertibatının hasarlı olduğu tespit edilmişti. Bahriye yetkilileri (Mühimmat-ı Harbiye-i Bahriye riyaseti), Ansaldo Firması'nın kazanlarının eski usulde olduğunu ve değiştirilmesi gerektiğini iddia ediyordu. Bahriye yetkilileri tarafından Ansaldo Firması'nın Dersaadet vekilinden, Fransa ve Almanya'dan tedarik edilen torpidobotlarda kullanılan ve güvenilirliğini ispat edilmiş lokomotif tipi kazanlarla sorunlu su borulu kazanların değiştirilmesini talep ediliyordu.⁹⁶

Aynı sorunun, torpidobotların Osmanlı yetkililerine tesliminin ardından yapılan denemelerde de zuhur etmesi, Osmanlı Devleti ile Ansaldo Firması arasında ciddi bir ihtilaf doğmasına neden olmuştu.⁹⁷ Bilhassa *Musul* torpidobotunda kazanlarında görülen aksaklıkların mütemadiyen artması ve aynı sorunun diğer gemilerde de ortaya çıkacağıın anlaşılması, gemilerin kazan sorununun katietle çözümünü için firmaya müracaatı kaçınılmaz bir hâle getirmişti.⁹⁸

Osmanlı Bahriyesi, "Ansaldo Fabrikası ile ihtilafın halli için" Tersane-i Âmire Ser-Ressamı Ahmed Paşa ve *Mesudiye* Fırkateyni Baş Çarkçısı Miralay Mustafa Bey'den müteşekkil "Heyet-i Fenniye"yi, Ansaldo Firması'ndan teslim alına-

94 Gemilerin denize indirilmesiyle ilgili bilgi notu ve Kaymakam Süleyman Bey tarafından raporlanan tecrübeler Roma Sefareti'nden Mabeyin Hümayun'a gönderilen bir telgrafta da söz edilmektedir. Bkz. DMA, EH, 112/14.

95 BOA, Y.PRK. ASK. 238/123.

96 DMA, MKT. 1489/233.

97 BOA, Y. MTV. 244/6

98 BOA, BEO. 2823/211676.

cak torpidobotların kazanlarında görülen noksanlıkları incelemek maksadıyla Cenova'ya göndermişti. Firma yetkililerinin Osmanlı Heyeti'ne verdiği izahatlar fazlasıyla üstün körü, hatta günümüz şartlarında bile kabul edilir cinsten değildi. Mesela bunlarda biri, su borulu kazanların içinde binlerce boru bulunduğu, tecrübeler sırasında sadece 12 adedinin patladığı ve bunun oldukça normal karşılanması gerektiği idi. Ansaldo Fabrika Müdürü, bu argümanı desteklemek gayesiyle de İtalyan Kraliyet Donanması'na (*Regia Marina*) İngiliz Armstrong Firması'ndan tedarik edilen su borulu kazanlarla teçhiz edilmiş *Giovanni Bausan* adlı muhafazalı kruvazörünü örnek olarak veriyordu. İddiaya göre mezkûr gemiyle yapılan on altıya yakın seyir tecrübesinin her birinde geminin kazanlarının önemli miktarda su akıttığı fark edilse de kruvazörün donanmada en iyi derecede hizmet ettiği ileri sürülüyordu. Sonuçta firma yetkilileri, gemilerdeki noksanlıkları düzeltmeyi kabul etse de su borulu kazanlardaki kronik su akıtma sorununa karşı farklı tip kazan önerisi yapmak dışında uzun vadeli bir çözüm bulmaya yanaşmamıştı.⁹⁹

Bu sorun, uzun süre Osmanlı Bahriyesi'nin başını ağrıtmaya devam etmişti. Öyle ki, Ansaldo Fabrikası'ndan tedarik edilen neredeyse tüm torpidobotlar kısa süreli aktif görevin ardından kazan borularının paslanması nedeniyle kullanılmaz bir hâle gelmişti. Bahriye yetkilileri, çözümü, paslanan boruların içlerinin galvanizlenmesi ve ihtiyaç duyulan kazan parçalarının bir kısmının Almanya'dan getirtilmesinde bulmuştu.¹⁰⁰

Tüm bu itilaflı meselelere rağmen İtalyan Ansaldo-Armstrong Firması'nın Osmanlı silah pazarında sağladığı başarı, donanma alanında hâlihazırdaki Alman üstünlüğüne büyük darbe indirmeye yetmişti. Bu durum, bir süredir Osmanlı Bahriyesi'nden ihale alamayan Fransız silah firmalarına da tepemeyecekleri bir fırsat sunmuştu. Artık Osmanlı pazarında hangi argümanlarla üstünlük sağlayacaklarını iyi kavrayan bu firmalar, 1905 yılında Fransa Hükûmeti'nin Osmanlı Devleti'ne sağladığı 60 milyon frank tutarındaki hatırı sayılır borçlanmayı kendilerine verilecek her türlü taviz için önemli bir vesile olarak görmüştü. Bu minvalde Fransa'nın İstanbul'daki sefiri Jean Antoine Ernest Constans'ın (1833-1913), bu borçlanma antlaşmasının imzalanması için Osmanlı Devleti'ne donanma silah pazarında Krupp'un önde gelen rakibi olan Schneider-Creusot Firması'ndan dört torpidobot ve dört adet de muhrip alınmasını şart koşması çok da şaşırtıcı değildi.¹⁰¹

99 BOA, Y. PR.K. ASK. 239/7.

100 BOA, MV. 113/162.

101 Yorulmaz, *a.g.e.*, s. 197.

Nitekim 1906 yılında Osmanlı Devleti, Fransız Schneider-Creusot Firması'na 40 m boyunda, 97 ton deplasmanında ve daha sonra Osmanlı kıyı savunmasının belkemiğini oluşturacak dört adet torpidobot siparişi vermeyi kabul etmişti.¹⁰² Fransız Bahriyesi'nin kendi ihtiyaçları için 75 adet sipariş verdiği ve *Torpilleur Tip 38 M* Sınıfı olarak adlandırılan bu torpidobotlar, en az Alman muadilleri kadar başarılı gemiler olarak addediliyordu.¹⁰³

Osmanlı Devleti, diğer sipariş edilen torpidobotlarda olduğu gibi gözlemci statüsünde Bahriye Kolağası Kemal ve Sabri efendileri Schneider-Creusot Fabrikası'na göndermişti. Bu zabitan heyeti tarafından 16 Ocak 1906 tarihinde kaleme alınan raporda, dört adet torpidobottan birinin tecrübesine başlanıldığı diğerinin kısa zamanda deneme seyrine çıkacağı, diğer ikisinin¹⁰⁴ de inşa sürecinin tamamlanmak üzere olduğu bildiriliyordu.¹⁰⁵

Daha sonra *Demirhisar*, *Sultanhisar*, *Sivrihisar*, *Hamidabad* ismi verilecek bu gemilerin, 30 Nisan 1906 günü Marsilya'da teslim ve sancak töreninin yapılmasının hemen akabinde Bahriye tarafından en kısa sürede yurda dönüş için yola çıkılması talimatı verilmişti. Ensaldo'dan alınan torpidobotların yurda dönüş esnasında meydana gelen kazan problemlerine benzer müşkülâtın yaşanmaması için Osmanlı Bahriyesi, Schneider Firması ile yaptığı mukavelenin beşinci maddesine torpidobotların yurda dönüşü esnasında herhangi bir arıza vuku bulmasına karşı gemilerin sigortalanmasına dair bir ibareyi koymayı ihmal etmemişti. Böylelikle Firma, yol masraflarının Osmanlı Devleti tarafından ödenmesi kaydıyla Dersaadet'e kadar torpidobotların arızasız bir şekilde getirilmesinin mesuliyetini almıştı.¹⁰⁶

Aynı sipariş içinde, Schneider-Creusot Firması'nın bir kolu olan Bordeaux'daki Chantiers et Ateliers de la Gironde Tersanesi'nin Fransa Bahriyesi için gerçek anlamda ilk inşa ettiği muhrip olarak bilinen Durandal Sınıfı'ndan dört adet gemi daha vardı. Fransa'nın Jeune École doktrininin düşüşe geçmesine bir cevap niteliğinde inşa edilen Durandal Sınıfı muhripler, hem Jeune École taraftarlarını

102 Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 60-67.

103 Ryan K. Noppen, *Ottoman Navy Warship 1914-1918*, Osprey Publishing, Oxford, 2015, s. 7.

104 Kalan iki torpidobotun tecrübe seyrine çıkarıldığına dair bilgi için bkz. DMA, MKT.

1573/113. Torpidobotların Schneider-Creusot Fabrikası'nda inşa derecelerini gösteren cetvel için ayrıca bkz. BOA, Y. MTV. 275/118.

105 DMA, MKT. 1573/132.

106 DMA, EH. 130/69.

hem de gelenekçi muharebe gemisi konseptini savunanları fazlasıyla etkilemişti. Böylelikle Durandal Sınıfı muhripler, modern makine ve teçhizatla donatılması suretiyle hem kıyı savunmasında hem de muharebe gemilerine refakat görevlerinde aktif rol üstlenebilmişti.¹⁰⁷

Samsun Sınıfı (*Samsun, Yarhisar, Taşoz, Basra*) olarak tanımlanan bu gemiler, Osmanlı Donanma envanterine giren ilk muhriplerdi. 58.2 m uzunluğunda, deplasmanı 284 ton olan bu gemiler, yeni tip üçlü genişlemeli (*triple - expansion engine*) 5950 beygirlik makineleriyle 28 knot sürata erişebilmekteydi.¹⁰⁸ İlk olarak inşası tamamlanan *Yarhisar* ve *Samsun* muhripleri, Marsilya'dan 20 Mayıs 1908 tarihinde Çanakkale'ye varmasının ardından 28 kişiden oluşan mürettebatı Bahriye Dairesi'nin emriyle 16'ya düşürülmüştü.¹⁰⁹ Diğer yandan da inşası tamamlanan *Taşoz* muhribinin ise 2 Haziran 1908 tarihinde sürat tecrübelerine girilmişti. Azami sürati 28 knot olarak prova edilen geminin, genel olarak teknenin mukavemeti ve dengesi ilave olarak kazanlarındaki tazyik ve vakum gücünün de mukaveleye uygun olduğu müşahade edilmişti.¹¹⁰ Sonuç olarak Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Osmanlı Bahriyesi'ne toplamda 40 torpidobot ve üç torpido gambot tedarik edilmişti.

19. yüzyılın sonundan 20. yüzyılın ortalarına kadar gambot¹¹¹; bir veya iki direğe sahip, az su çeken nehir ve kıyı savunması için tasarlanan, silahlı gemi tiplerine verilen genel bir terimdi. Genelde baş tarafta ağır bir top dışında iki veya üç adede varan hafif çaplı silahlara da sahip olan gambotlar, Osmanlı Bahriyesi tarafından kıyı müdafaasının en önemli unsurları olarak görülmüştü.¹¹² Gambotlar, özellikle torpidobotlara nazaran işletim maliyetlerinin belirgin oranda düşük olması ve daha az bakım gerektirmesinin yanında, karakol görevleri için de biçilmiş kafa tan olması hasebiyle Osmanlı Bahriyesi tarafından bir hayli tercih edilen bir gemi sınıfıydı. Gerçi, Osmanlı Donanması'nda ağırlıklı karakol hizmetini silahlı vapurlar üstlense de stratejik önceliği olan mahallerin muhafazası için gambotlar önemli avantajlar

107 Osborne, *Destroyers...*, s. 39-40.

108 Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 80.

109 DMA, MKT. 1635/66.

110 DMA, MKT. 1635/77.

111 *Gunboat*: Küçük boyutlarda az su çeken ve nispeten baş-kıç tarafları ağır toplarla teçhiz edilmiş bir gemi tipidir. Genellikle kıyı savunması için kullanılmaktadır. Bkz. Nutki, *a.g.e.*, s. 104.

112 Spencer Tucker, *The Encyclopedia of The Wars of the Early American Republic 1783-1812*, ABC-CLIO Publishing, California, 2014, s. 280.

sunmaktaydı. Aslında Sultan II. Abdülhamid'in donanma envanterine bakıldığında Sultan Abdülaziz Dönemi'nde tedarik edilen gambotların önemli bir yer teşkil ettiği görülmektedir. Ne var ki değişen şartlar altında Memâlik-i Mahrûse-i Osmanî'nin uzun sahil şeritlerini korumak için eldeki gambot sayısı ve kapasitesinin oldukça yetersiz olması, yeni gambot tedarikini âdeta zaruri bir hâle getirmişti.

Böylelikle "Sevahil-i Şahane'nin bahren dahi istimal esbab-ı muhafazası" için siparişi planlanan gambotlar hakkında gereken tetkikatın icrası, Meclis-i Mahsus bünyesinde müzakere edilmesine başlanmıştı. Siparişi planlanan gambotlara, Yemen, Basra ve Kızıl Deniz sahillerinde karakol görevi için merkezden uzak bölgelerde acil ihtiyaç¹¹³ duyulmaktaydı.¹¹⁴ Bu aciliyetin en temel nedeni ise Kızıl Deniz gibi muhtelif mahaldeki karakol hizmeti veren sac gemilerin çürümüş olması ve buna mukabil son dönemlerde artış gösteren korsanlık adına altındaki deniz haydutluğu faaliyetlerinin ortaya çıkardığı güvenlik zafiyetiydi. Yemen Vilayeti'nin bölgedeki haydutluk faaliyetlerine karşı eldeki sayıca bir hayli az olan silahlı vapurlarla aldığı önlemlerin yetersizliği ve bu gemilerin mütemadiyen devriye yapabilmesi için ihtiyaç duyulan masrafların karşılanamaması Hükûmet-i Seniyye nazarında bu meseleyi oldukça sorunlu bir hâle getirmekteydi. Bu yüzden de Osmanlı yetkililerinin bölgedeki haydutluk faaliyetlerine karşı alacakları tedbirlerin başında, ivedilikle ihtiyaç duyulan gambotların tedariki vardı.¹¹⁵

18 Temmuz 1904 tarihli bir tezkirede, bu ihtiyaca vurgu yapılarak en azından üç sac gambotun tedarikinin elzem olduğundan söz edilmekteydi. İhtiyaç duyulan gemilerin teknik özellikleri; uzunluğu 140 kadem, genişliği 21 kadem, derinliği 13 kadem ve deplasmanı da 360 ton olarak açıklanmıştı. Bunun yanında kamaraları elektrikle aydınlatılması ve torpido teçhizatıyla donatılması icap eden bu vapurlar için 14.000 sterlin tutarında bütçe ayrılmıştı.¹¹⁶

Doğrusu Osmanlı Devleti, olabilecek en kısa sürede gambot tedariki için her türlü fırsatı değerlendirmekteydi. Mesela, 1898 yılında Fas Sultanı tarafından Cenova'daki İtalyan MacLaren & Wilson Firması'na sipariş verilen, deplasmanı

113 Ayrıca bu bölgelerdeki ihtiyaç binaen tayin edilen gemiler hakkında bilgi için bkz. BOA, BEO. 209616/2795.

114 BOA, BEO. 2665/199836.

115 DMA, MKT. 1539/11.

116 BOA, BEO. 2498/1873491.

50 ton olan ve 52 m boyundaki gambota, inşa aşamasında anlaşmanın feshi edilmesi dolayısıyla Osmanlı Devleti talip olmuştu. 1898 yılında denize indirilen *Nurü'l Bahir* adı verilen gambot, 1906 yılına kadar Reji İdaresi hizmetinde kalmıştı. Bunun dışında 1904 yılında Alman Sachsenberg-Werke Firması'na 240 ton deplasmanında, 42 m uzunluğunda ve çelik gövdeli iki adet gambot (*Kastamonu*, *Yozgat*) daha sipariş verilmişti.¹¹⁷ Ancak bu gambot tedarikleri, Osmanlı Donanması'nın ihtiyacını karşılamaktan oldukça uzaktı.

Diğer yandan da gambot nevinde¹¹⁸ gemilerin siparişi için de Bahriye Meclisi tarafından süregelen müzakerelerde “sevahil-i Osmaniye’de karakol vazifesi iyfası ve sevahilin layıkıyla tarassudu için” daha önceden ihtiyaç duyulan 24 adet seri hareketli gambotun siparişi için yazışmaların yapıldığı; ancak bir türlü gerçekleştirilmediğinden dem vurularak en azından 12 adedinin bir an evvel tedarik edilmesi gerektiği kanaati hâkimdi.¹¹⁹

Siparişin gerçekleştirilmesi için Osmanlı Devleti içinde silah ihalelerindeki en önemli kurum olan Techizat-ı Askerîye Nezareti bünyesinde bir komisyon teşkil edilmişti. Komisyondan çıkan mazbata ile Fransız Schneider-Creusot Firması'ndan daha önceden resim ve planları takdim edilen 10 adet gambot siparişinin verilmesine onay çıkmıştı. Aslında ihalenin dört torpidobot, dört muhrip ve on gambotu kapsayan geniş ölçekli bir hâl alması, komisyonun Fransız Firması ile kıran kırana pazarlığa tutuşmasına olanak da sağlamıştı. Düşük tona jlı (213 ton) dokuz adet gambotun (*Taşköprü*, *Nevşehir*, *Gökçedağ*, *Refahiye*, *Ayıntab*, *Malatya*, *Seddülbahir*, *Ordu*, *Bafra*) her biri için firmanın biçtiği bedel 28.000 lira iken komisyon, 24.875 liraya kadar fiyatı düşürebilmişti. Bir adet daha alınacak daha ağır tonajlı (422 ton) gambot (*Marmaris*) için ise fiyat 82.000 liradan 71.500 liraya kadar çekilebilmişti. Toplam olarak Osmanlı Devleti, on adet gambot için Schneider-Creusot Firması'na 1901-1905 yılları savunma bütçesinden ayrılan 295.375 liralık tutarı ödeyecekti.¹²⁰

117 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 163-164.

118 Osmanlı Bahriyesi yetkilerinin kaleme aldığı belgelerin ekserisinde düşük tonajlı gambotların “tarassut sefinesi”; günümüz tabiriyle “karakol botu” olarak tanımlandığı anlaşılmaktadır. Ancak o dönemde birçok Bahriye tarafından da bu sınıf gemilere gambot denilmesinden ve çalışmanın devamında anlam karmaşası oluşturmaması açısından bundan sonra tarassut gemileri de gambot olarak ifade edilecektir.

119 BOA, DH. MUİ. 2/4.

120 BOA, BEO. 2743/205722.

Gelgelelim Techizat-ı Askerîye Nezareti'nin bu indirimden çok da hoşnut olmamasından dolayı, 20 Aralık 1905 tarihinde tekrar bir araya gelen komisyon-da gemilerin fiyatının düşürülmesine yönelik firma ile tekrar yapılan pazarlık neticesinde, 375 lira tenzilatla fiyatın 295.000 lira olmasına karar verilmişti.¹²¹ Daha sonra Osmanlı yetkililerinin gemilerin fiyatlarıyla ilgili tenzilat girişimleri sürdürmüş olmalı ki Fransız firması, başka bir indirimin söz konusu olmayacağını kesin bir dille açıklamak zorunda kalmıştı.¹²²

Fiyat hususunda tarafların anlaşma sağlamasından kısa bir süre sonra, Saint-Nazaire'de inşasına başlanan gemilere nezaret etmek üzere Osmanlı Bahriyesi tarafından 6 Mart 1906 tarihli bir emir ile Erkân-ı Harbiye Sağ Kolağası Salih Efendi refakatinde bir heyet gönderilmesi ve bu heyetteki zabitanın orada bulundukları müddetçe de aylık 30 lira ödenmesi münasip görülmüştü.¹²³

Gemilerin İsimleri	Sınıfı	Menşei
<i>Yarhisar</i>	Muhrip	Fransız Schneider Fabrikası
<i>Taşoz</i>	"	
<i>Samsun</i>	"	
<i>Basra</i>	"	
<i>Marmaris</i>	Gambot	
<i>Taşköprü</i>	Gambot (Karakol botu)	
<i>Gökçeadağ</i>	" "	
<i>Nevşehir</i>	" "	
<i>Refahiye</i>	" "	
<i>Ayıntab</i>	" "	
<i>Malatya</i>	" "	
<i>Bağra</i>	" "	
<i>Seddülbahir</i>	" "	
<i>Ordu</i>	" "	
<i>Berk-i Satvet</i>	Torpedo Kruvazörü	Alman Germania Fabrikası
<i>Peyk-i Şevket</i>	" "	

Tablo 7: Nezaret-i Umur-ı Bahriye Tarafından Alman ve Fransız Fabrikalarından Tedarik Edilen Muhtelif Sınıftaki Gemiler ve İsimleri

Kaynak: BOA, Y. PRK. ASK. 184/33, Lef: 2.

121 DMA, EH. 109/13.

122 BOA, BEO. 2744/205787.

123 DMA, EH. 112/33.

Silah ticaretinin en cezbedici yönü, bütünüyle uluslararası bir ticaret olması ve peşin parayı ödeyen herkese her şeyin satılabilmesiydi. 19. yüzyılın sonunda askerî kabiliyetleri henüz tam olarak ispat edilmemiş denizaltı gemisi de bu kabilden maharetli silah tüccarının elinde bir anda korkunç bir silaha dönüşüvermişti. Bu doğrultu da bakıldığında Nordenfelt Firması'nın inşa ettiği Nordenfelt denizaltılarının ilk olarak Yunanistan'a ardından Osmanlı Devleti'ne ve akabinde Rusya'ya satılabilmesi tesadüften öte ticari bir başarının sonucuydu.

Aslında başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere Osmanlı Bahriye Nezareti Erkân-ı Harbiyesi de yeni teknoloji ürünü olan denizaltıları oldukça yakından takip ediyordu¹²⁴. Osmanlı ricalinin bu merakı, torpidonun keşfi ve hemen arkasından torpidobotun savaş sahnesinde yerini almasıyla birlikte, 1880'lerin sonuna doğru denizaltılara atfedilen önemin uluslararası düzeyde de artış göstermesiyle oldukça paralel bir seyir izliyordu.¹²⁵

1880'lerin şartlarında çağın en gelişkin denizaltısı, William Garrett'in tasarladığı ve İsveç asıllı silah üreticisi Thorsten Nordenfelt tarafından inşa edilen Nordenfelt Sınıfı'ydı. Tahrik sistemi buhar gücüne dayalı olan Nordenfeltler, o zamanlarda isim yapmış olan Whitehead torpidosunu atabilecek kabiliyetteki ilk denizaltıydı. 1885 yılında dünyada oldukça ilgiyle karşılanan yeni icat Nordenfelt denizaltısının ilk modelinin, (*Nordenfelt-I*) ticari alanda tanıtımı ve satılması maksadıyla İsveç Landskrona'da Osmanlı ataşenavleri ve çeşitli ülkelerden gelen davetlilerin katılımıyla bir deneme seyri tertiplendi. Tecrübe seyri esnasında *Nordenfelt-I* denizaltısı, izleyenler üzerinde istenilen etkiyi bırakamamışsa da Yunan Bahriyesi'ne bu denizaltıyı 9.000 sterline satmakta en büyük pay, tartışmasız Nordenfelt Firması'nın kurnaz satış mümessili olan ve daha sonra "Avrupa'nın Gizemli Adamı" olarak tanınacak Sir Basil Zaharoff'a (1849-1936) aitti.¹²⁶

Gerçekte Basil Zaharoff 1849 Muğla doğumlu ve Rum kökenli bir Osmanlı Devleti tebaasıydı. Zamanının silah ticaretinin en önemli figürlerinden biri olan Basil Zaharoff, Nordenfelt Şirketi'nin mümessilliğini yaparak Nordenfelt denizaltılarının Yunanistan, Osmanlı Devleti ve Rusya'ya satılmasında kilit rol

124 Denizaltı gemilerine ait yabancı dildeki eserler Bahriye Nezareti tarafından Osmanlıcaya çevirtilerek Erkân-ı Harbiye-i Bahriye zabitanına risale şeklinde verilmekteydi. Bkz. DMA, ŞB. 330/41A.

125 Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki...*, s. 40.

126 Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki...*, s. 32.

üstelenmişti.¹²⁷ Basil Zaharoff, önce itibar arayışı içerisinde olan Yunanistan'a *Nordenfelt-I* denizaltısını satmayı başarmıştı. Sonra, Yunanistan'ın bölgedeki rakibi olan Osmanlı Devleti'ni de bu yeni icat denizaltının yaratacağı tehdit konusunda ikna ederek iki Nordenfelt denizaltısının sipariş edilmesini sağlamıştı. Osmanlı'nın kıyılarının müdafaası konusuna takıntı derecesinde önem veren Sultan II. Abdülhamid, tüm bu gelişmeler karşısında ciddi bir endişeye kapılmıştı. Sultan'ın bu şüphesini ticari bir zafere dönüştüren Zaharoff, kimi yazarların dile getirdiği üzere "cimriliğiyle nam salmış Sultan II. Abdülhamid'den parasını almayı başaran bir tüccar"dı.¹²⁸

Esasen Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Devleti ile Yunanistan arasında yaşamakta olan siyasi huzursuzluk ve müstakbel bir harbin patlak verebileceği ihtimalini her daim göz önünde tutmaktaydı. Bunun dışında her an payitahta karşı beklenen yakın Rus tehdidi de hesaba katılması gereken bir diğer sorundu. Böyle söylentilerin kol gezdiği bir dönemde, Rus İmparatorluk Bahriyesi'nin 50 adet ufak çaplı denizaltı sipariş etmesinin Sultan II. Abdülhamid'i derin bir güvenlik kaygısına yönelttiğini ve buna bağlı olarak ivedi bir şekilde Nordenfelt Firması'na Yunanistan'ın sahip olduğu denizaltıdan daha geliştirilmiş modelini sipariş ettiğini ortaya atmak çok da yanlış sayılmazdı.¹²⁹

Bir yanıyla Yunan Bahriyesi de *Nordenfelt-I* denizaltısından arzu ettiği faydayı hiçbir şekilde sağlayamadı. Bilhassa su altı süratinin düşük olması, akıntılı sulara denizaltının göstereceği performansı şüpheli hâle getirmiş ve daha da önemlisi su altında seyreden geminin yatay olarak sabit tutulamaması da –sarnıçlardaki muvazene/denge bozukluğu– denizaltının dalış durumunda girişeceği taarruzu oldukça zorlaştırmıştı. Ancak denizaltı özellikle Jeune École doktrinini savunanlar üzerinde dikkate değer bir etki ortaya koymuştu. Bu etki Sultan II. Abdülhamid ve danışmanlarını da bir hayli etkilemiş olsa gerek ki İngiltere Sefareti'nde görevli iki ataşenaval Mehmed ve Cemil efendilerin Yunanlar tarafın satın alınan *Nordenfelt-I* denizaltısına ilişkin abartılı değerlendirmelerinin bulunduğu raporu Torpido Komisyon'unda önemli ölçüde yer bulabilmişti.

127 Richard Lewinsohn, *Zaharoff: Esrarengiz Avrupalı*, İletişim Yayınları, İstanbul, 1991, s. 45.

128 StureTheolin, *İstanbul'da Bir İsveç Sarayı*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001, s. 108.

129 Richard Hall-Compton, *The First Submarines: The Beginnings of Underwater Warfare*, Periscope Publishing, Cornwall, 2003, s. 69.

“...zıkr olunan vapurun sûret-i muhtelifce üzere icrâ-yı manevra edebilecek sefâin sevâhil muhâfazasınca pek değerli olacağı ve alel-husûs düşman gemilerinin boğaz ve sâir limanları abluka etmelerini men cıleyeceği ve düşman limanlarında mevzû torpidolarla sefâin tahrib edebileceğinden (...) mezkûr torpido ve vapurun görünmeksizin sath-ı bahirde sefâin-i a'dâya takarrübü ve yâhud murâd olunan umka değin ka'r-ı deryâyâ inerek düşmanın haberi olmadığı hâlde gemisi altından geçebileceği ve düşman sefâinine hîn-i takarrübünde torpido ile sûret-i muhtelifce üzere icrâ-yı manevra olunacağı anlaşılmış olmağla...”¹³⁰

Sonunda, Yunanistan'ın denizaltı gemisine sahip olması haberinin ardından Nordenfelt Şirketi ile her birinin değeri 11.000 sterlin olarak iki adet denizaltı 1886 yılında sipariş edilmişti. Sultan II. Abdülhamid'in irade-i seniyyesi ile Hazine-i Hassa'dan ödenmek üzere sipariş edilen denizaltıların iki buçuk ay gibi kısa sürede bitirilmesi, parçalar hâlinde vapura yüklenerek montajının Haliç'te, Taşkızak Tersanesi'nde yapılması kararlaştırılmıştı.¹³¹

Denizaltı gemilerinin sipariş sürecinde Bahriye yetkilileriyle Nordenfelt Firması arasında müzakerelere aracılık eden, İsveç ve Norveç Sefiri Mösyö Arenof'tu. Bu müzakereler sonucunda, Nordenfelt adına Osmanlı Bankası Direktörü Morgan Hugh Foster ve Osmanlı Bahriyesi arasında 23 Ocak 1886 günü bir kontrat imzalandı. Bu kontrata ilişkin 30 Kasım 1886 (3 Rebiyülevvel 1304) tarihli, Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Hazine Nazırı Agob ve Bahriye Mirlivasi İsmail Hakkı Bey tarafından mühürlenene belgede, denizaltıların teslimine yönelik şu esaslar belirtiliyordu:

“11 Kâmunisâni sene 301 târîhli konturatoda mezkûr istimbotların inşâsı ve bunlara mahsûs endaht boruları ve kâffe-i edavâtiyle beraber tertîb ve techîzi târîh-i kontratodan îtibâren nihâyet iki buçuk ay müddet zarfında ikmâl edilerek on gün zarfında vapura tahmîl ve Dersa'âdet'e müteveccihen hareket etdirilmesi ve Dersa'âdet'e vürûdunda lüzûmu olan 'amele cihet-i bahriyyeden meccânen verilerek bunların mumâileyh tarafından ta'yîn olunan mühendisler vasıtasıyla ve bir müddet-i kalîle zarfında kurulup denize indirilmesi mûnderic ve meşrû bulunmuştur. İşbu istimbotların Dersa'âdet'e vürûdile Tersâne-i 'Âmire'ye çıktığında mumâileyh Mösyö Nordenfeld tarafından gönderilen mühendise cihet-i bahriyeden teshîlât-ı tamme irâe ve icâb eden 'amele dahi itâ olunarak işin tevhürüne bir günâ sebebiyet verilmediği muhakkak ve mühendis-i mumâileyh tarafından dahi musaddak bulunmuştur”.¹³²

130 DMA, MKT. 420/78.

131 Nordenfelt denizaltılarının İstanbul'a gelişi, Tersane-i Âmire'de montajı ve seyir tecrübeleriyle ilgili teferruatlı bilgi için bkz. Mercan, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki...*, s. 43-58.

132 BOA, Y. PRK. ASK. 36/75.

İngiltere'nin G. F. G. Des Vignes Firması'nın Cherstey'deki tezgâhlarında kızığa konan ve Sultan tarafından Abdülhamid (*Nordenfelt-II*) ve Abdülmecid (*Nordenfelt-III*) adı verilen denizaltılar, Yunanistan'ın sahip olduğu *Nordenfelt-I*'e göre daha büyük ve daha fazla torpido alabilmekteydi. Osmanlı Bahriyesi'ne alınan denizaltılar; 31 m boyundaydı, deplasmanı 160 tondur ve 250 beygir gücünde iki silindirli makineye sahipti. Denizaltılar, dalışı esnasında tepe bacasını kapayarak kazanda kalan buhar tazyikiyle hareket etmekteydi. Mürettebatı, bir güverte subayı, üç makine subayı ve bir ateşçi er olmak üzere toplam beş kişiydi. *Nordenfelt* Sınıfı denizaltıların su altındaki seyir menzili 12 mil den az olduğundan, daha ziyade su üstünde taarruz yapabilecek şekilde tasarlanmıştı.¹³³

Jeune École doktrininden bir hayli etkilenen Osmanlı Bahriyesi'nin 1897 Osmanlı-Yunan Harbi sonrası hazırladığı Donanma Programı'nın torpidobot ve muhripten sonraki en önemli ayağını, kruvazör oluşturmuyordu. Kıyı müdafaasına dönük zırhlı muharebe gemisi açığını kapamanın en ucuz ve pratik yolu, hafif zırha sahip, süratli kruvazörler tedarik etmektir. Bu yüzden Osmanlı Devleti, kruvazör sınıfı gemilerin temini ve hatta Tersane-i Âmiye bünyesinde inşası için bir dizi girişimde dahi bulunmuştu. Bu yolla Osmanlı idarecilerinin kruvazör alımıyla ilgili oldukça kararlı olduğu, *Erkân-ı Harbiye* ve Bahriye feriklerinden müteşekkil bir komisyonun İngiltere'den alınacak zırhlı kruvazörlerle ilgili geniş çaplı teknik incelemeler yapması ve mevcut kruvazör tekliflerini değerlendirmesinden ortaya çıkmaktadır.¹³⁴

Osmanlı Devleti ricacı donanma için alınması planlanan bir zırhlı ve iki kruvazör için yine ilk başvurduğu adreslerin başında Fransız *Forges et Chantiers de la Méditerranée* Firması vardı. Özellikle Firma'nın inşa ettiği zırhlılar; torpidoları, teçhizatı ve dayanıklılığı ile nam salmıştı. Firma'nın inşa ettiği zırhlıların askerî çevrelerce son derece başarılı platformlar olarak tescil edilmesi Rusya, Japonya, Portekiz ve Şili tarafından da bu gemilerin tercih edilir olmasını sağlamıştı. Fransa Tersanesi Genel Direktörü Mösyö Carre (?), Osmanlı makamlarıyla yaptığı görüşmede sitayişle bahsedilen bu zırhlıları iki yıl zarfında teslim edilebileceğini dile getirmişti.¹³⁵

133 Metel, *a.g.e.*, s. 8-9.

134 BOA, Y. PRK. ASK. 64/3.

135 BOA, İ. DH. 12956/102452.

18 Ekim 1883 tarihli Forges et Chantiers Şirketi'nin yaptığı bir teklifte, karakolluk hizmetinde kullanılmak üzere inşa edilecek kruvazörün detaylı planları, kullanılacak topların cinsi (orta kalibreli seri ateşli toplar) ve daha çok beygir gücü üreten yeni tip kazan sistemiyle ilgili detaylı bilgiler içermektedir.¹³⁶

Buna ilaveten Osmanlı Donanması'nın acil kruvazör ihtiyacına dönük olarak maliyeti azaltmak babında, kendi üçüncü sınıf kruvazör tasarımlarını da "sürat-i seyir ve hareket cihetleri bakımından tadilat neticesinde" kolaylıkla ikinci sınıfa yükseltilebileceği iddia ediliyordu. Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması tarafından kruvazörlerin adedine 210.000 sterlin, zırhlı için ise bir milyon sterlinden fazla bir rakam telaffuz edilmesi nedeniyle 2 Nisan 1891 tarihinde bir araya gelen Mubayaa Komisyonu'ndaki müzakerelerde de gemilerin oldukça pahalı olduğuna dem vuruluyordu. Fransız firması, bu olumsuz duruma karşılık olarak atağa geçerek Bahriye Nazırı, Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisi, Bahriye İnşaat Reisi, Bahriye Mirliya ve kaymakamlarından müteşekkil bu komisyona dört taksit¹³⁷ hâlinde ödeme planı teklif etmişti.¹³⁸

Mamafih, Osmanlı maliyesinin yetersizliği yüzünden Donanma-yı Hümayûnca talep edilen iki kruvazör ve bunları desteklemek maksatlı bir zırhlının toplam bedeli olan 1 milyon 600 bin liranın Hazîne-i Celîle tarafından karşılanmasının imkânsızlığı açıkça ortadaydı. Bunun için Bank-ı Osmanî dâhil olmak üzere birçok banka ve finans kuruluşundan farklı oranlarda kredi temini yoluna gidilse de kredi tarafının daha fazla tetkik edilmesi kararı, gelecek birkaç yıl süre zarfında Osmanlı Bahriyesi'nin önündeki en büyük engeli teşkil edecekti. Dahası, Avrupa'dan alınması planlanan % 5 faizli krediye Bank-ı Osmanî garantörlüğü altında başta gümrük hasılatı ve ağnam vergisinin karşılık gösterilmesi düşünülse de hangi kalemin daha sorunsuz olacağı tam bir bilmeceydi.¹³⁹

136 BOA, Y. PRK. ASK. 20/17.

137 Dört taksit şu şekilde ödenecekti: Birinci taksit gemilerin omurgasının atıldığı dönemde, ikinci taksit, donanımlarının ikmal edildiği zaman, üçüncü taksit gemilerin denize indirildiğinde ve son olarak dördüncü taksit de Komisyon-ı Mahsus tarafından gemiler incelendiğinde ve olur verildiğinde ödenecekti BOA. Y. PRK. ASK. 71/11.

138 BOA. Y. PRK. ASK. 71/11. Fransa'ya siparişi planlanan bir zırhlı ve iki kruvazör için 35 milyon frank bedel çıkarılmıştı. Bu bedelin hangi kaynaklardan karşılanacağına ilişkin bilgi için bkz. BOA, Y. PRK. EŞA. 16/11.

139 BOA, Y. PRK. ML. 12/38.

Öte yandan, Sultan II. Abdülhamid'in gözünde Donanma-yı Hümayûn'a satın alınacak kruvazörlerin hangi firmaya sipariş verileceği durumu da mali veya teknik bir meseleden öte siyasi yönü daha ağır basan bir tercih hâline gelmişti. Osmanlı'nın askerî ve siyasi kapasitesinin fazlasıyla farkında olan Sultan II. Abdülhamid, donanmaya tedarik edilecek gemilerin hangi ülke veya firmaya sipariş edileceği konusunda, uluslararası arenada elindeki kozun ne denli belirleyici olduğunu anlamakta gecikmemişti. Başka bir ifadeyle, Sultan'ın kendi tarafsızlık siyasetini uygularken öne çıkardığı en önemli enstrümanlardan biri silah siparişleriydi. Dolayısıyla hiç de şaşırtıcı olmayan bir biçimde, Osmanlı karar alıcıları, torpidobot siparişindeki Alman hegemonyasına benzer bir uygulama yerine her firmaya eşit mesafe de olan ve bu sayede aralarındaki rekabetten istifade eden bir sipariş stratejisi izlemişti. Böylelikle, donanmaya tedarik edilecek kruvazörlerin Meclis-i Vükela tarafından Almanya, ABD, İngiltere ve İtalya'dan alınması uygun görülmüştü.¹⁴⁰

Ancak Osmanlı Devleti'nin, yukarıda tarif edilen olgu çerçevesinde Düvel-i Muazzama ve ona bağlı firmalar karşısında dengeyi gözetken bir "hâl-i hareket tasavvuru" uygulaması pek de kolay gözüküyordu. Mesela, İtalya'nın Sultan II. Abdülhamid'i torpidobotların siparişine ikna etmekte kullandığı yöntem olan iç güvenlik harekâtında "Ermeni vakasından dolayı" zarar gören ve daha sonra yurt dışına iltica eden Ermenilerin tazminat talepleri, başta ABD ve İngiltere'nin de başvurduğu yegâne diplomatik argümandı. Sultan, bu tür talepleri örnek teşkil etmemesi adına anında geri çevirdiyse de genellikle İstanbul'a filo gönderme tehdidinde bulunan ülkelere, tazminat olarak talep ettikleri meblağ kadar askerî donanım ve araç siparişi vermeye ikna edebilmişti.¹⁴¹

Böylece Sultan II. Abdülhamid, ABD'nin Ermenilere dönük tazminat talebine karşılık olarak Osmanlı Bahriye Nezareti'ni, donanmanın ihtiyaç duyduğu kruvazörlerden birinin bu ülkeye siparişi edilmesi ile ilgili bizzat görevlendirmişti. Buna ilaveten Sultan, Hariciye Nezareti kanalıyla belirli aracılara devreye sokarak Amerikan Hükûmeti'nin tazminat taleplerini boşa çıkarmaya dönük yoğun bir çaba harcıyordu.¹⁴² Nitekim Sultan'ın bu uğraşları hiç de boşa çıkmamış; âdetâ bir taşla iki kuş vurulmuştu. Kendisi, Bahriye Nezareti'nin mütemediyen talep ettiği kruvazör ihtiyacını karşılamakla kalmamış, ABD'nin

140 BOA, BEO. 1249/93655.

141 Grant, *a.g.e.*, s. 90; Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 10.

142 BOA, BEO. 1801/120074.

vatandaşı olan Ermenilerin de tazminat taleplerine, uluslararası bir mesele hâlini almadan set çekebilmişti.

En sonunda Sultan II. Abdülhamid, Amerika'dan bir zırhlı alınmasına yönelik 9 Kasım 1899 tarihinde Bahriye Nazırı riyasetinde William Cramp & Son (*William Cramp & Sons Ship & Engine Building Company*) Fabrikası vekili ile müzakereleri yürütecek bir mubayaa komisyonu teşkili için talimat vermişti. Mezkûr komisyon, Amerikan Firması'ndan Japon İmparatorluk Bahriyesi'ne inşa ettikleri ve 23 knot sürat ile bir hayli başarılı telakki edilen Kasagi Sınıfı muhafazalı kruvazörlere oldukça benzer vasıflarda, Tersane-i Âmire'deki büyük havuzlara girebilmesi için zırhlı fırkateynlerden daha dar bir gövdeye sahip, 17 kadem (6,4 metre) su çekecek ve uzunluğu 350 kadem (132,6 metre) olacak ölçüde bir gemi talep edilmiyordu.¹⁴³ Ancak ilk olarak komisyon, kruvazörlerin planlarını görmek suretiyle “tedkîkât-ı lâzıme icrâsı tabî’i” kılındıktan sonra kruvazörlerin siparişinin verilmesinin uygun olacağına kanaat getirmişti. Bu yüzden ilk olarak “Avrupa devletleriyle Amerika Hükûmeti'nin en son sistem olarak kabûl eyledikleri bu kruvazörler için muktezî planların mezkûr fabrikadan celbine” karar verilmişti.¹⁴⁴

Aslında Osmanlı Bahriye yetkililerinin kruvazör meselesinde olabildiğince seçici olduğu ve ülkede silahlanma yarışının firmalar arasındaki rekabetten yararlanma gayreti içinde olduğu sonucu varılabilir. Kruvazör inşası hususunda bilhassa ehil firmalarla görüşen Tersane-i Âmire Ser-Ressamı Mirliya Ahmed Paşa, bir yanı sıra Sultan II. Abdülhamid'in siyasi tercihleriyle Bahriye Nezareti'nin ihtiyaçları arasındaki hassas dengeyi gözetken kilit isimlerden biriydi.¹⁴⁵ Dolayısıyla Ahmed Paşa, ABD'de William Cramp & Son Fabrika yetkilileri ve İngiltere'deki Armstrong Firması ile bizzat görüşerek Osmanlı Donanması'nın görev ihtiyaçlarına uygun bir muhafazalı kruvazör modeli üzerinde müzakerelerde bulunuyordu. Osmanlı silah pazarında Alman-İngiliz rekabetinin kızıştığı ve ABD'nin tazminat taleplerinin zirveye yürüdüğü bir dönemde, ABD ve Avrupa'daki firmalardan temin ettiği gemi planları ve resimleriyle yurda dönen Ahmed Paşa, ayağının tozuyla kaleme aldığı raporunda Armstrong Firması'nın teklifinde şu ifadeler yer alıyordu:

143 BOA, Y. MTV. 196/14.

144 BOA, Y. MTV. 255/60.

145 BOA, Y. MTV. 177/79.

“Krupp ve Armstrong fabrikalarından Armstrong fabrikasının esliha ve mühimmât-ı nâriye-i sâire-i üç yüz elli kadem tûlünde ve yirmi iki mil sür’atinde zırhsız muhâfaza güverteli bir kruvazör ve iki cesîm torpido-geçer için beş yüz yetmiş bin İngiliz lirası ve Krupp fabrikasının dahi aynı sistemde ve ol mikdar kruvazör ve torpido-geçer ile bunlara muktezî torpido için beş yüz yetmiş bin dört yüz doksan üç İngiliz lirası talebinde bulunduğu misillü Armstrong fabrikası on taksitte tesviye-i deyne râzî olarak Krupp fabrikasının bu bâbda arzû-yı âlî-i hazret-i mülûkâneye tâbî’ olduğu gösterilmiş olduğu...”¹⁴⁶

İlginç bir şekilde bu raporun tebliğ edildiği sıralarda Padişah yaveri olarak görev yapan müşavir subay Kalau von Hofe, kıyı savunmasının temini için kruvazör tedarikinin yanlış bir seçim olduğundan, onun yerine taarruz ve savunma kabiliyetleri çok daha iyi olan bir zırhlının tercih edilmesi gerektiğini şu şekilde izah ediyordu:

“Nezd-i dekkâyık-vefd-i hilâfetpenâhilerinde müstağnî-i izâh ve umûm vukûf dârân-ı bahriyûnun masdakı bulunduğu üzere, saltanat-ı ebed-müddetleri için, mutlakiyet derecesinde muktezî, sevâhil muhâfazası emrinde bi’l-hâssa kruvazör sınıfı aslâ işe yaramayıp, bu ihtiyâc mutlak ancak büyük sevâhil muhâfızı zırhlı sefâin ile def’ olunabilir. Bu bâbda evvelce de levâih-i müte’addide-i kemterânemle arz ve isbât maksad etmiş idim. Tekrarı tasdî’inden ictinâben, şu kadarla iktifâ olunur ki, müsteviyen çıplak olan bu sınıf sefâin ne ta’arruzî ne de tedâfî’î bir hareket için zerre kadar hâiz-i ehemmiyet değiller”.¹⁴⁷

Nitekim komisyonun teferruatlı çalışmaları ve Kalau von Hofe’nin firma yetkilileriyle uzun süreli müzakereleri neticesinde, 1900 yılının Mayıs ayında Bahriye Nezareti, William Cramp & Son Firması ile talep edilen vasıflar doğrultusunda daha sonra *Mecidiye* ismi verilecek, 3.485 tonluk bir muhafazalı kruvazör için mukavele imzalayabilmişti.¹⁴⁸ Aynı mukavelede Amerikan Hükûmeti’nin ısrarcı olduğu tazminat maddesi çıkarılarak talep edilen 90.000 dolardan fazla olan meblağın siparişi, verilen kruvazörün bedeline dâhil edilebilmişti.¹⁴⁹

Osmanlı Bahriyesi’nin William Cramp & Son Fabrikası’na gözlemci olarak gönderdiği Yüzbaşı Ali Efendi’nin 8 Mayıs 1902 tarihli raporunda, 7 Kasım 1901’de inşasına başlanan kruvazörün baş ve kık postalarının yerlerine konulduğu, yan omurgaları ile muhafazalı güvertesine kadar tüm iç kaplamaların

146 BOA, Y. MTV. 181/5.

147 BOA, Y. MTV. 196/130.

148 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 149.

149 BOA, Y. PRK. HR. 29/42.

bitirildiğinden söz edilmektedir.¹⁵⁰ 19 Aralık 1903 yılında İstanbul'da teslimi gerçekleştirilen geminin, kısa süre sonra kritik tasarım kusurları olduğu anlaşıldı. Kazanların gövdenin merkez hattına çok yakın konumlandırılması, geminin seyir esnasında şiddetli şekilde yalpa yapmasına neden olmaktaydı. Bütün uğraşlara rağmen geminin denge sorunu hiçbir zaman çözülemedi.¹⁵¹

Aynı zamanda İngiltere'den de kruvazör tedarik edilmesine dönük olarak Newcastle'da Armstrong Firması (*W.G. Armstrong Whitworth & Company Ltd.*) yetkilileri ile görüşmeler yapmak üzere, 21 Nisan 1898 tarihinde Bahriye tarafından bilindik bir isim olan Mirliha Ahmed Paşa görevlendirilmişti.¹⁵²

Daha sonra Armstrong Firması'nın İstanbul temsilcisi Mösyö Arthur da Bahriye Nezareti'ne Elswick Tezgâhları'nda inşa edilen kruvazörlerle ilgili bir plan ve bir de tarifname sunmuştu. Tarifnameye göre kruvazör, sipariş edildikten 24 ay sonra teslimi yapılacaktı ve İstanbul'a teslimiyle beraber toplam fiyatı 395.000 sterlin olacaktı. Geminin güvertesi 6 feet kalınlığında nikel zırhla kaplanacak, deplasmanı 3.800 ton, sürati 16,5 knot ve uzunluğu 390 kadem olacaktı. İki adet 21 santimetrelik, altı adet 15 santimetrelik, sekiz adet 76 mmlik ve altı adet de 47 mmlik seri atışlı toplarla (*Quick Firing Guns*) donatılacaktı.¹⁵³

Ancak Osmanlı Bahriyesi'nin, İngiltere'den aldığı üç farklı modeldeki kruvazör planlarından uygun olan birini teknik sebeplerden ötürü bir türlü seçmemesi, mukavelenin imzalanmasını da bir hayli geciktirmişti. İşin çözümü için Bahriye Nazırı Hasan Paşa, üç farklı modeldeki kruvazör planlarını Sultan II. Abdülhamid'e 27 Mayıs 1901 günü takdim etmiş ve Armstrong'un modeli uygun görülmüştü.¹⁵⁴ Bu kruvazör modeli, Amerika'nın William Cramp & Son Firması'na sipariş edilenle birebir aynıydı.

Sonunda, Eylül 1901 yılında Osmanlı Bahriyesi, Armstrong Firması ile bir kruvazör (*Hamidiye*) için 456.000 sterlin karşılığında mukavele imzalamıştı. Ne var ki Osmanlı tarafının ilk ödemeyi aksatması, geminin inşasına Ekim 1902'ye kadar başlanmamasına yol açtı.¹⁵⁵ Bu olumsuz durum karşısında Sultan, Armstrong Fabrikası tarafından inşa edilen "Hamidiye kruvazörünün taksitlerinin

150 BOA, Y. MTV. 229/80.

151 Noppen, *a.g.e.*, s. 7; Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 11.

152 BOA, Y. PR.K. BŞK. 56/32.

153 BOA, Y. PR.K. ASK. 184/58.

154 BOA, HR. İD. 20/13.

155 Grant, *a.g.e.*, s. 91.

muntazaman tesviyesi” için taksitlerin 11 ay zarfında ödenmesi ve ayrıca inşaatı tefiş ve nezaret etmek için de Bahriyeli Yüzbaşı Mehmet Sait ve İbrahim Efendilerin gönderilmesi talimatını verdi. Bu arada Armstrong Fabrikası’nın İstanbul’daki ikinci vekili olan Henry Callus tarafından Bahriye Nezareti’ne iletilen bilgi notunda *Hamidiye* kruvazörünün Rumî Ağustos ayının sonunda denize indirileceği, Şubat ayının sonuna doğru da inşaatının nihayetlendirileceği ve Eylül ayında da teslim edileceği rapor ediliyordu.¹⁵⁶

Bu arada Avrupalı meslektaşları tarafından oldukça takdir edilen Mirliwa Ahmed Paşa’nın da tekrar İngiltere’ye giderek Armstrong Firması ile yeni bir kruvazör siparişi için temaslarda bulunması planlanmıştı. Tam bu sıralarda Techizat-ı Askeriye Nezareti de Ansaldo Firması’nın İstanbul vekili olan Mösyö Lobrini (?) ile bir kruvazör siparişini ayarlamak maksadıyla girişimlere başlamıştı. Müzakerelerin daha sağlıklı bir biçimde yürütülebilmesi için bir yandan da Osmanlı Roma Sefareti aracılığıyla İtalya’daki Ansaldo Fabrikası yetkilileriyle de görüşülüyordu. Osmanlı Bahriyesi, Ansaldo Firması ile daha önceden imzalanan üç kıta zırhlı korvet ve beş geminin tamirine dönük mukaveleden vazgeçilmesine karşılık olarak Amerikan William Cramp & Son Firması’na sipariş edilen muhafazalı güverteli, çelik levhadan mamul kruvazörün benzerini sipariş etmeyi planlanıyordu.¹⁵⁷ Meclis-i Mahsus tarafından da İtalyan firmasına bir kruvazör siparişi ile ilgili onayın çıkmasıyla 1907 yılında Cenova’daki Odero namındaki bir fabrikada kruvazörün inşasına başlanmıştı. Daha sonra *Drama* adı verilecek olan 3.760 tonluk kruvazörün inşasına nezaret etmek üzere Bahriye Kolağası Şerafettin Efendi ile İnşaiye ve Çarkçı Kolağası Celal ve Hüseyin efendiler görevlendirilmişti.¹⁵⁸

Daha önceki gemi siparişlerinde yaşanan sıkıntılara benzer bir şekilde, Osmanlı Devleti’nin ödemesi gereken beş taksit karşılığı olan 220.000 sterlini ödeyememesi Ansaldo Firması ile aşılması zor krizin vuku bulmasına vesile olmuştu. Ansaldo Fabrika Direktörü Carlo Bomerini’nin, Osmanlı Devleti ile imzalanan mukavelenin 19. maddesine atıf yaparak taksitlerin ödenmemesi hâlinde inşaatın duracağını ve modernizasyonu tamamlanan *Mesudiye* zırhlı fırkateyninin taksitlerinin tam ödenmesine rağmen tesliminin gerçekleşmeyeceğini bildirmesi,

156 BOA, Y. MTV. 248/47.

157 BOA, BEO. 2200/164952.

158 BOA, BEO. 3631/272306; BOA, BEO. 3631/272306.

hâlihazırdaki krizi tırmandırmaktan başka bir işe yaramayacaktı.¹⁵⁹ Bu krizle birlikte uzun müddet inşası duraklayan kruvazöre, 1911 yılında patlak veren Trablusgarp Savaşı bahane edilerek İtalyan Hükûmeti tarafından el konulacak ve *Libia* adı altında İtalyan Kraliyet Donanması'nda hizmete girecekti.¹⁶⁰

Osmanlı Devleti'nin kruvazör siparişindeki son örnek, 20 Ocak 1902 tarihinde Alman Germania Firması'na ısmarlanan iki torpido kruvazörüydü.¹⁶¹ Boyutları (775 ton ağırlığında, 80 m boyunda) ve askerî kabiliyetleri bakımından kruvazör ile muhrip arasındaki ara bir sınıfa tekabül eden ve aslında torpido gambotları olarak adlandırılan bu gemilerin en önemli rolü, muharebe alanında torpido-botları ve gerektiğinde muhripleri avlamaktı. Daha sonraki muhrip konseptine temel teşkil eden bu sınıfın, amaçlanan görev tipleri için yeterli süratle sahip olmaması kısa zamanda gözden düşmelerine ve donanmalarda hizmet dışına çıkmalarına yol açmıştı. Bu kruvazörlerin birincil taarruz silahları, mahmuzlu pruvasının su kesiminin üstüne monte edilmiş 455 mmlik torpido kovanı ve iki adet 105 mm çapında toplarıydı. Bunun dışında gemiler, güvertede döner rampadan atılabilen beş adet daha torpido kovanından başka altı adet 57 mmlik ve iki adette 37 mmlik seri ateşli topa sahipti.¹⁶²

Almanya Kiel'de kızağa konulan ve *Berk-i Satvet* ve *Peyk-i Şevket* adı verilen iki adet torpido kruvazörü hakkında, 17 Kasım 1906 tarihinde Germania Fabrikası yetkililerinin Osmanlı Bahriyesi'ne verdiği bilgi notunda, gemilerin inşasının önemli ölçüde tamamlandığı ve kısa bir zaman zarfında resmî tecrübelerine başlanacağı bildirilmekteydi.¹⁶³ Ancak kruvazörlerin 29.000 sterlin tutarındaki taksitinin zamanında ödenmemesinin ortaya çıkardığı ihtilaf durumu, gemilerin inşasını da sekteye uğratmaktaydı. Sonunda Bank-ı Osmanî'nin aracılık etmesiyle sorun çözülmüş ve gemilerin teslimi aşamasına gelinmişti.¹⁶⁴

Osmanlı Bahriyesi tarafından kruvazörlerin teslimi ve İstanbul'a getirilmesi için ecnebi zabıt istenmediği için 897 sterlinlik harcırahla 100 zabıt ve efradın Kiel'e gönderilmesine karar verilmişti. Görevlendirilen personelin erzak ve

159 BOA, BEO. 2200/164979.

160 Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 100.

161 DMA, ŞB. 612/12A-B.

162 Robert Gardiner, *Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905*, Conway Maritime Press, Barnet, 1979, s. 392; Noppen, *a.g.e.*, s. 6.

163 BOA, BEO. 3129/234610.

164 BOA, BEO. 2948/221096.

levazımatı için 600, gemilerin İstanbul'a getirilmesi için gereken kömür için 1.125, makinelerin yağı için 340, liman kılavuz ücretleri ve kanal geçiş vergisi için 250 sterlinden toplamda 3.212 sterlin bütçe ayrılmıştı.¹⁶⁵

¹⁶⁵ DMA, MKT. 1619/13-14.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
GEMİ TAMİR VE İNŞA FAALİYETLERİ

1) SINIRLI MODERNİZASYON: GEMİ TEÇHİZ VE TADİL FAALİYETLERİ

"Tersâne-i Âmire fabrikalarının bugün her nev' sefâyin-i harbiye-i cedîde inşâsına kâfil olacak ve top fabrikası bile inşâ olunarak donanma-yı hümâyûn toplarını vücûda getirecek derecede hâiz-i mükemmeliyet olduğu mefâhîr-i azîme-i hazret-i pâdişâhî cümlesine ilhâkan arz ile iktisâb-ı mübâhât edebilirim."

19. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nin en büyük sanayi altyapısını oluşturan yegâne yerlerden biri Tersane-i Âmire'di. Kendi bünyesinde bir dizi fabrika, atölye ve mağazaların bulunduğu bu geniş komplekste, donanmanın ihtiyaç duyduğu birçok malzeme imal edilmekteydi. Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı tahtına çıktığında yüzyılın başından itibaren, zaman zaman durağan da olsa çağın gerekliliklerini yakalamaya çalışan bir tersaneyi devralmıştı. Elbette, Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu mali istikrarsızlık devresinde Tersane-i Âmire'nin de kısmî olarak küçülmeye gittiğini ve buna mukabil bir durgunluk dönemi yaşadığını söylemek pek de abartı sayılmaz.

Yine de Sultan II. Abdülhamid, devralmış olduğu mirası çağın ihtiyaçlarına uygun fabrikaları inşa ettirerek sadece donanma için değil; kara kuvvetlerinin de mühimmat ve silah ihtiyacını karşılayan bir sanayi kuruluşu hâline getirmeyi

1 Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, *Sultan II. Abdülhamid'e arz ettiği rapor*, 20 Ağustos 1898. Bkz. BOA, Y. MTV. 181/5.

amaçlamıştı. Bu doğrultu da 1890 yılında Tersane-i Âmire’de yeni bir top fabrikası ve beş yıllık aradan sonra kundak, mermi, kalhane fabrikası kurulmuştu. Bunu 1897 yılında Mauser tüfeklerini imal eden tüfek fabrikası takip etmiş ve yüzyılın sonuna doğru da bunlara torpido, silindir, vida, tulumba, bakırhane, boru, kazanhane ve çekiç fabrikaları eklenmişti. Ayrıca, 1894 yılında inşa edilen elektrik fabrikasıyla da gemiler dışında tersane içinde bulunan binaların elektrikle aydınlatılması temin edilmişti.²

Tersane-i Âmire’de Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca istifade edilen havuzlar, 1805 yılında, Sultan III. Selim tarafından Osmanlı gemi teknolojisinde başlatılan modernleşme bünyesinde tersane bahçesinde yer alan Aynalıkavak Sarayı yıktırılarak yerine Taşkızak ve Ağaçkızak adlarıyla inşa edilmişti. Daha sonra Sultan Abdülaziz devrinde bu havuzların boyu uzatılarak daha büyük ölçekli gemilerin tamir ve inşasına girilmişti. Üçüncü ve diğerlerinden daha büyük olan havuzun inşası ise Abdülmecid zamanında Azapkapı cihetinde başlamışsa da havuz, ancak 1870 yılında tamamlanarak hizmete girebilmişti. Taş havuzların sık kullanımından dolayı sızıntı sorunlarının yaşanması ve küçük gemiler için boşaltılmasının külfetli olduğundan, Sultan II. Abdülhamid’in talimatıyla Bahriye Nazırı Hasan Paşa tarafından parçalar hâlinde Avrupa’dan getirilerek tersanede monte edilen yüzer havuz, 150 tona kadarki hafif tonajlı gemilerin tamir ve tadillerine tahsis edilmişti.³

Ne var ki Sultan II. Abdülhamid Dönemi’nde gemi inşa teknikleri, kendisinden önceki sultanların girişimlerini boşa çıkaracak düzeyde farklı bir yöne evrilmişti. Çeliğin harp gemi inşasında vazgeçilmez bir malzeme hâlini alması ve beraberinde gelişkin buhar makinelerinin tatbik edilmesiyle birlikte ortaya çıkan dışa bağımlılık, yelken devrinde donanmanın tüm ihtiyaçlarını karşılayabilen Tersane-i Âmire’nin bu özelliğini kısa sürede yitirmesine yol açmıştı. Yüzyılın son çeyreğinde devletin boğuştuğu mali darboğaz, Tersane-i Âmire’nin çağın gerekliliklerine uygun, köklü bir mahiyette modernize edilmesinin önündeki en büyük engeli teşkil etmekteydi. Dolayısıyla, eldeki kısıtlı imkânlarla Sultan II. Abdülhamid’in iktidarının hüküm sürdüğü yıllar boyunca, başta Tersane-i Âmire olmak üzere o dönemde öne çıkan İzmit, Suda ve Basra tersaneleri, gemi inşa konusunda durağan bir görüntü arz etse de donanmadaki gemilerin teçhiz ve tadilinde kritik rol üstenebilmişti.

2 Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması...*, s. 131.

3 Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması...*, s. 132.

*

Aslına bakılırsa 93 Harbi'nden sonra donanmanın elindeki aktif görevdeki zırhlıların birçoğu, harap bir hâle gelmişti. Harp boyunca Karadeniz'deki ya-
kın abluka ve kıyı bombardımanlarından oluşan yıpratıcı harekât, hâlihazırda
eskimeye yüz tutmuş zırhlı muharebe gemilerine oldukça maliyetli, ağır tamir
ve tadilatın yapılmasını zorunlu kılıyordu.⁴

Her hâlükârda 93 Harbi sonrası Jeune École stratejisinin kıyı savunmasına yö-
nelik öğretilerini tatbik etmeye çalışan ve mali buhranlarla boğuşan bir devlet için
envanterdeki, teknolojik ömrü dışında faydalı kullanım ömürlerini de tamamlamak
üzere olan, iptidai zırhlı muharebe gemilerini büyük meblağlar karşılığında aktif
hizmette tutmak pek de mantıklı bir seçenek olarak görülüyordu.

İstisnai olarak Sultan Abdülaziz Dönemi'nde alınan dövme demir zırha
sahip muharebe gemilerinin tüm onarım ve bakımlarının zamanında yapılması
kaydıyla hizmette kalma süresi en elverişli şartlarda 20 yıldan az bir süreydi.⁵
Osmanlı Bahriyesi'nde, tedarik edilen zırhlıların birçoğunun ödenek veya
teknik imkânsızlıklardan ötürü bakımlarının ağır aksak yapıldığı göz önün-
de bulundurulduğunda, mevcut gemilerin azamî hizmette kalma süresine
gelmeden kullanılamayacak duruma geleceği kesindi. Bir başka deyişle 93
Harbi'nin akabinde teknolojik ömürlerini tamamlamak üzere olan bu zırh-
lılara yönelik olarak yapılacak tadilatın neredeyse tamamının boşa çıkması
kuvvetle muhtemeldi.⁶

Buna rağmen, Osmanlı Bahriyesi 93 Harbi'nde beklenen performansı göstere-
meyen bu zırhlıların şartlarını iyileştirmeye yönelik, savaştan sonra bir dizi tadilat
faaliyetine de girişecekti.⁷ Yeni zırhlı alımına bir süre mesafeli bakan Osmanlı
Devleti, eldeki zırhlı gemilere dönük sınırlı bir tadilatın yürütülmesi kararını
almıştı. Aslında eski zırhlı fırkateyn ve korvetlerin yeni sisteme çevrilmesi ve
düşmana karşı mukabele edebilecek duruma getirilmesi hakkında birçok defa
irade-i seniyye çıkmıştı.⁸ Ancak, Boğazların güvenliği için elzem olarak görülen
zırhlı muharebe gemilerinin “derece-i matlubeye isâl” edilebilmesi için tadilatın

4 BOA, Y. PRK. ASK. 58/33; BOA, Y. MTV. 34/73; BOA, Y. PRK. ASK. 8/4.

5 Hill, *a.g.e.*, s. 56.

6 Mercan, “Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi”..., s. 114.

7 BOA, Y. PRK. ASK. 7/68.

8 Mehmet Hocaoglu, *II. Abdülhamid Muhtıraları*, Kamer Yayınları, İstanbul, 1998, s. 99.

hangi düzeyde yürütüleceği mevzusu, aşılması gereken bir sorun olarak Osmanlı Bahriye yetkililerin karşısında duruyordu. Doğrusu Osmanlı Bahriyesi'nin önündeki seçenekler, teknik ve mali imkânsızlıklardan ötürü oldukça sınırlıydı. Yapılması planlanan tadilatın ana çerçevesini belirleyen seçeneklerden birincisi, zırhlı gemilerin kısıtlı düzeyde teçhiz ve tamiriyken çok daha maliyetli olan ikinci seçenek ise aynı gemilerin Avrupa tersanelerinde “usûl-i cedîdeye göre ıslâh ve ta'dîli” yani günümüz ifadesiyle modernizasyonuydu. Birinci seçenek, zırhlı gemilerin tekne bakımlarının yapılması dışında yeni kazanlar ve toparlarla donatılmasını kapsıyordu. İkinci seçenek ise gemilerin zırhları, makineleri, kazanları ve silahları dışında tasarımlarının yapısal unsurları olan güvertelerden, gövde yapısına kadar baştan aşağı yenilenmesinden ibaretti.⁹

Ne var ki 93 Harbi sonrası askerî yenilginin getirdiği toprak kayıpları ve uluslararası itibar kaybı dışında katlanılması en tahammülsüz gelişmeler bir diğeri de Osmanlı maliyesini âdeta yıkıma uğratan, 14 Mayıs 1882 tarihinde Rusya ile imzalanan “Harp Tazminatı Anlaşması” ile karara bağlanan 82 milyon 500 bin franklık bedeldi¹⁰. Bu doğrultuda Sultan II. Abdülhamid'in harp sonrası yıpranmış zırhlı gemilerin, yüksek maliyetli tadilatına yönelik Bahriye'nin taleplerini bir süreliğine rafa kaldırarak Memalik-i Şahane sahillerindeki en güvenli mevki sayılan Haliç'e konuşlandırması çok da mantıksız bir tutum değildi.

Gerek siyasi gerekse iktisadi açıdan 93 Harbi sarsıntılarının atlatıldığı ve Sultan II. Abdülhamid'in iktidarını pekiştirmekle meşgul olduğu yıllar boyunca donanmadaki gemilerin teçhizi gündemde olmaması, şaşırtıcı bir durum sayılmazdı. Devletin iktisadi bakımından ağır bunalım geçirdiği 1881-1891 yılları arasında Tersane-i Âmir'e ait kayıtlara bakıldığında, 10 yıl zarfında muhtelif sınıfta gemilerin faal durumda tutmak için gerekli olan asgari bakım masraflarının toplamı 424.381 lira olarak gözüküyordu. *Hamidiye* zırhlı fırkateyninin

9 BOA, Y. EE. KP. 4/344.

10 “Muahede-i mezkûrenin dördüncü maddesi ahkâmınca Rusya tazminat-ı harbiyesinin bedeli olan seksen iki milyon beş yüz bin frank canib-i hükûmet-i seniyyeden beheri üç yüz elli bin liralık tekasit-ı seneviye ile tediye edilecektir şurası mukarrerdir ki iş bu üç yüz elli bin Osmanlı lirası tazimat-ı harbiye resûlmalinin kâmilten tediyesine tahsis kılınacaktır. Rusya devleti hükûmet i seniyyenin arzusuna mümaşâten martiizzikr resûlmâl üzerine faiz talep eylememekle muvafakat eder.” Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1953, s.429-432. Rusya'nın Osmanlı Devletinden talep ettiği savaş tazminatı tutarını 245.207.300 lira olarak belirtmektedir. Bkz. Fevzi Kurtoglu, *a.g.e.*, s. 127.

“hâl-i hâzır mesârîfı” 176.800, bakımları düzenli yapılmaktan uzak Osmaniye Sınıfı zırhlı fırkateynlerinin bile tamir masrafı 12.000 liradan fazlaydı.¹¹ Bu da iktisadi ve siyasi açıdan en zorlu dönemde bile Osmanlı Devleti’nin donanmasına ait gemilerin asgari bakımlarının yapılması için belirli bir miktar kaynak ayrılabilmesini açıkça göstermektedir.

Diğer yandan, bu gemilere yapılan tadilatın asgari düzeyde kalmasının tek nedeni mali yetersizlik değildi. Sultan’ın envanterdeki eski usul zırhlılarla hiçbir şekilde düşman filosuna karşı açık denizde muharebe etme niyetinin olmaması da bu gemilere yapılacak tadilatın sınırlı bir ölçüde yürütülmesinde oldukça etkili olmuştu. Başka bir ifadeyle Sultan’ın zırhlı gemilere yapılacak tadilatın boyutunu zırh revizyonu ve yeni tip Krupp topları ile donatma şeklinde sınırlandırmasının en önemli nedeni, açık denizde muharebe kabiliyetlerini iyileştirmekten öte gerektiğinde bu gemilerden Boğazların ya da payitahtın savunmasında yüzer bir istihkâm olarak istifade etme düşüncesi idi.¹²

Sultan II. Abdülhamid, Osmanlı Donanması’nda ana muharebe gemisi statüsünde olan zırhlı gemilerle (fırkateyn ve korvetler) payitahtın ve Boğazların korunmasında yüzer istihkâm olarak faydalanma gibi pasif bir niyet sergilese de, gemilerin muhtemel bir çatışma halinde düşmana karşı koyabilecek raddeye gelmesi için de Bahriye yetkililerine eksiklerin giderilmesi noktasında salahiyet vermekten geri durmamıştı. 1 Kasım 1887 tarihli İmalat-ı Bahriye Komisyonu tarafından hazırlanan bir raporda, 28 adet geminin acilen tamire muhtaç olduğu üzerinde duruluyordu. Raporda, tamire ihtiyaç duyulan *Mesudiye*, *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateynleri ile *Feth-i Bülend*, *Mukaddime-i Hayr*, *Avnillah*, *Muin-i Zafer* zırhlı korvetlerinin ağızdan dolan Armstrong toplarının kuyruktan dolan Krupp toplarıyla değiştirmesi gerektiği ifade ediliyordu. Raporun devamında yapılacak tadilat için ihtiyaç duyulan meblağlar da belirtilmişti. Mesela yukarıda zikredilen zırhlı gemilere yerleştirilecek Krupp toplarının Osmanlı Devleti’ne maliyeti 105.635 lirayı bulmaktaydı. Buna ek olarak, topların güvertelere yerleştirilme bedeli de 30.000 lirayı geçeceği hesaplanıyordu. Tüm bunlar dışında Osmaniye Sınıfı zırhlı fırkateynlerinde zırh ve kazanlarının değiştirilmesi elzem

11 BOA, Y. PRK. ASK. 75/69. “Doksan yedi senesi İbtidâsından üç yüz yedi senesi Eylül’üne değin Tersane-i Âmiire de müceddeden ta’mir sûretiyle i’mâl ve inşâ edilen sefn-i şâhâne ile ebniye-i mîriyye ve mübâyâ’ât-ı sâirenin fiyat-ı hakikiyyelerini mübeyyin defterdir”. Tersane-i Âmiire’de tamir olan gemileri gösteren cetvel için bkz. BOA, Y. MTV. 19/4.

12 Besbelli, *a.g.m.*, s. 28.

bir hâl aldığından bunlar için de ayrı bir fizibilite yapılması ihtiyacı doğmuştu.¹³

a) Zırhlı Gemiler ve Torpidobotlara Dönük Tamir Faaliyetleri

Böylelikle, 1880'lerin sonlarında hayata geçirilen tadilat faaliyetleri ilk olarak Tersane-i Âmire'de 4,5 pusluk dövme demir zırhlarıyla ziyadesiyle çürümeye yüz tutmuş, tekne ve kazan bakımlarına ihtiyaç duyan zırhlı gemilere tatbik edilmişti (DMA, MKT. 568/30). Kısa süre zarfında, Tersane-i Âmire yetkililerinin zırhlı gemilerin kazanlarındaki korozyon ve makinelerindeki yıpranmayı müşahade etmeleri, Sultan II. Abdülhamid'in belirlediği tadilat kapsamının dışına çıkılma ihtiyacını gündeme taşımıştı. Aslında, Tersane-i Âmire'nin Bahriye Nezareti'ne salık verdiği tadilat modeli, İngiliz Kraliyet Bahriyesi'nin eski tip zırhlılara nadiren uyguladığı bilindik bir yöntemdi. İngiliz Kraliyet Bahriyesi, (*ironclads*) top ve kazanlarını yenilemek ve yeni usul çelik levhalarla donatmak suretiyle envanterindeki eski usul zırhlıları aktif hizmette tutuyordu.¹⁴ Ancak, askerî kalıpların dışına çıkmadan belirtmek gerekirse bu sınırlı tadilatla aktif hizmete giren zırhlı gemilerin gövde tasarımı, güverteleri ve silah sistemleri baştan aşığı yenilenmediği sürece hizmet süresinin oldukça kısa olacağı ve buna mukabil muharebe kabiliyetlerin belirgin bir artış olmayacağı su götürmez bir gerçektir. Zaten İngiliz Kraliyet Bahriyesi tarafından da yalnız kısıtlı görev ihtiyaçları için istifade edilen eski usul zırhlı gemilere bu tarz tadilatı yapmanın ekonomik bir seçenek olmadığı kısa zamanda anlaşılacaktı.¹⁵

İlginç bir biçimde Osmanlı cihetinde bu tarz girişimlerde askerî gerekliliklerin esas alınması beklenirken pratikte nispeten siyasi bir mayette kaldığı söylenebilir. Nitekim Sultan'ın Osmanlı maliyesini iyileştirmek adına titizlikle uyguladığı kemer sıkma politikalarından Bahriye'nin de fazlasıyla nasibini alması, Osmanlı Bahriye yetkililerine, ortaya attıkları projeleri maliyeye yük getirmeyecek düzeye indirgemeye uğraşan ve hatta Osmanlı Devleti'nin "iktisadi açıdan külli istifade edileceği" söylemlerinin ağır bastığı bir "bürokratik pragmatizm" kazandırmıştı. Bahriye ricalindeki bu pragmatizm, uygulamaya konulacak tadilat veya modernizasyon projelerinin Sultan'ın mali kaygılarının filtresinden süzülüp hayata geçirilmesi noktasında imdada yetişmekteydi. Bu bağlamda donanma projelerinin

13 BOA, Y. MTV. 34/43.

14 BOA, Y. PRK. ASK. 61/13.

15 Andrew Lambert, *HMS Warrior 1860: Victoria's Ironclad Deterrent*, Naval Institute Press, Annapolis, 2010, s. 51-52.

Osmanlı maliyesinin kronik sorunu hâlini alan ödenek yetersizliği nedeniyle henüz uygulamaya başlama aşamasında sekteye uğramasıyla mütemediyen karşı karşıya kalan Bahriye yetkililerinin, mağduriyetlerini sıklıkla Sultan'a taşıdığı bilinen bir gerçektir. Zaten Sultan'ın Saray bürokrasisini güçlendirip Babîâlî'yi mümkün mertebe devre dışı bırakmak suretiyle her kurumun resmî maruzat sunma imtiyazını genişletmesi de Bahriye Nazırı Hasan Paşa'ya Mabeyn'nin kapısını aşındırmasında önemli bir avantaj sağlamıştı.

Zırhlı gemilerin Tersane-i Âmir'e tadiline yönelik eksik ödenek ayrılmasına karşılık 17 Mayıs 1890 tarihinde Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın Sultan'a sunduğu bir raporda, dört adet Osmaniye Sınıfı (*Osmaniye, Orhaniye, Mahmudiye ve Aziziye*) zırhlı fırkateynin 84.000 lira masrafla "tarz-ı cedîd ve yeni sisteme tahvillerine" girildiği bildirmekle birlikte, bu proje için Bank-ı Osmanî'deki hesaba yatırılan meblağın sadece 40.000 lira olmasından yakınıyordu. Ayrıca Hasan Paşa, eksik ödenek sıkıntısı yüzünden zırhlı gemilerden iki adedinin kısmen güverte ahşabının döşendiğinin ancak kalan işlerin yapılamadığından şikâyet ediyordu.

Tersanede düşük maliyetle yürütülen bu tadilat faaliyetlerinin arkasında duran Hasan Paşa, Sultan'ı ikna etmek için bu türden tadilatın Avrupa'da isim yapmış bir tersanede yapılması karşılığında Osmanlı Devleti'nin zırhlı başına 100.000 liradan toplamda 400.000 liraya ödeyeceğini ileri sürüyordu. "...erbâb-ı istifâdenin ekmeğine yağ sürülmüş olmaktan başka netâyice vâsıl olunmayacağı derk ve teferrüs kılınacağını..." ifade eden Hasan Paşa'nın önerisi, zırhlı gemilere yapılacak tadilatın askerî ve bilhassa iktisadi yönden hakkıyla yapılabilmesi için Bahriye bünyesinde "birkaç erbâb-ı bendegân-ı şâhânelerinden mürekkebe" bir komisyon teşkil edilmesiydi. Komisyonun en önemli işlevi ise zırhlı gemilerin güvertelerine ait resimlerin Krupp Firması'na gönderilmesi suretiyle bu mahallere uygun top tedariği ve Tersane-i Âmir'e imal edilmesi mümkün gözükmeyen kazanların da Avrupa'daki farklı fabrikalardan uygun meblağlarda sipariş edilmesiydi. Böylelikle Hasan Paşa, Avrupa'da 400.000 liraya yapılacak tadilatın Tersane-i Âmir'e 100.000 liradan daha az bir masrafla hallolacağını ve kalan 300.000 lira ile de "nev-usûl zırhlı kruvazörlerden" birkaç adet donanmaya satın alınabileceğini hesap ediyordu.¹⁶

Sonunda Meclis-i Mahsus-ı Vükela'da, Boğazların güvenliği için acil olarak ihtiyaç duyulan dört adet Osmaniye Sınıfı (*Osmaniye, Orhaniye, Mahmudiye ve*

Aziziye) zırhlı fırkateynin tadilatı için gereken meblağ olan 86.000 liranın %8 faizle Fenerler Mültezimi Mösyö Kolas'dan temin edilmesine onay verilmişti¹⁷. Ancak Sultan II. Abdülhamid'in bu faizi yüksek bulması ve akabinde %4'e kadar çekilmesi yönünde talimatının ardından yapılan görüşmeler sonunda Mösyö Kolas'den borç¹⁸ alınabilmişti.¹⁹

Gerçekte Tersane-i Âmire'de dört zırhlı geminin sadece zırhlarının revizyonu için biçilen meblağ 86.000 liraydı. Bunun dışında, aynı gemilerin baş ve kış taraflarındaki barbetlere (*en barbette*) yerleştirilecek 24 santimetrelik sekiz adet Krupp toplar için 603.700 lira ve aynı şekilde sekiz adet 45 inçlik seri atışlı Nordenfolt toplar için ise 40.000 lira gerekiyordu.²⁰

İngiliz Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat kayıtlarında da Tersane-i Âmire'de Osmaniye Sınıfı zırhlı gemilere yapılan geniş ölçekli tadilattan (*considerable alterations*) söz edilmekteydi. 22 Ekim 1890 yılına ait bir ataşenaval raporunda, *Aziziye* ve *Osmaniye*'nin küpeştelerinin sökülmesinin ardından, güverte ahşaplarının yeniden döşendiğinden ve ana bataryalarının zeminini yükseltmek suretiyle barbet üzerine oturtulduğundan söz ediliyordu. Raporun devamında, Osmanlı Bahriyesi'nin ilk olarak gemilerin bordalarını bileşik zırhla (*compound armour*) desteklemeyi düşündüğü daha sonra bu fıkirden vazgeçip 5,5 inçlik (13,9 cm) çelik levhalarla kaplanması yanında gemilerin performanslarının zirvesindeki dönemdeki süratleri olan 11-12 knota çıkarabilmek için yeni kazanlarla teçhiz edilmesi kararından bahsedilmesi de oldukça dikkat çekicidir.²¹

Aslına bakılırsa Osmanlı Bahriyesi'nin yürüttüğü tadilat faaliyetlerinin kapsamına alınan zırhlı gemilerin en temel sorunu, kazan ve tekne bakımlarının zamanında yapılamamasından dolayı sürat ve manevra kabiliyetinden seyrir olanaklarının fark edilir düzeyde düşmesiydi. Bunun dışında, zırhlı gemilerdeki eski usul

17 BOA, MV. 43/35. Daha önceden Bahriye Nazırı Hasan Paşa'nın Sultan'a sunduğu raporda dört adet zırhlının tadilatı bedeli 84.000 lira olarak belirtilirken bu arşiv kaydında zikredilen tutar 86.000 liradır.

18 Alınacak borcun faiz oranları ve Sultan II. Abdülhamid'in buna dönük müdahalesi bir başka yazımda da değerlendirilmektedir. Ayrıntı için bkz. BOA, İ. MMS. 105/4468.

19 BOA, MV. 44/2.

20 BOA, Y. PRK. MYD. 8/50-003. Silah çapları ve özellikleri ilgili teknik detaylar İngiliz Kraliyet Bahriyesi Amirallik Dairesi'ne ait istihbarat raporundan alınmıştır. Bkz. NA, ADM. 231/20.

21 NA, ADM. 231/20.

ağızdan dolan Armstrong toplarının çağın ihtiyaçlarına karşılamaktan oldukça uzak olmaları ve bunlara ait tüm ekipmanların da çürümeye yüz tutması donanmanın ateş gücündeki belirgin bir zayıflığın işaretiydi. Bu yüzden Tersane-i Âmire'de tadilata girecek gemilerin, öncelikli olarak seyir kabiliyetleri iyileştirilmesi, akabinde de zırh koruması ve ateş gücünün artırılması hedeflenmişti. 17 Şubat 1892 tarihinde Tersane-i Âmire'de yapılan bir tetkik neticesinde *Mesudiye* ve *Asar-ı Tenvîk* zırhlı fırkateynleriyle birlikte *Feth-i Bülend*, *Asar-ı Şevket*, *Necm-i Şevket*, *Muin-i Zafer*, *Avnillah* zırhlı korvetlerinin kazanlarının seyre elverişli durumda olduğu tespit edilmişti. Ancak Tersane-i Âmire yetkilileri tarafından gemilerin ateş gücü yetersiz bulunmuş olmalı ki eski usul Armstrong toplarının yerine yeni nesil Krupp topları yerleştirilmesi yönüne irade gösterilmişti.²²

Gerçek anlamda zırhlı gemilerin nasıl bir tadilata ihtiyaç duyduğuna ve bunların ne şekilde uygulanacağına hüküm veren bürokratik mekanizmayı tam olarak anlamak için elde pek az ipucu vardır. Her şeyden önce kâğıt üzerinde zırhlı gemilerin tadilatından Tersane-i Âmire ve dolaylı olarak Bahriye Nezareti tam yetkili gözüксе de asıl inisiyatif tamamen Sultan II. Abdülhamid'e aitti. Yüksek maliyetler ihtiva eden geniş kapsamlı projelere onay verme makamı olma dışında, Sultan'ın Meclis-i Vükela ve bilhassa Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonu aracılığıyla projelerin yürütülmesi aşamasına da müdahil olduğu görülür. Bu minvalde gemilerin genel durumu, âlet-edevât eksiklerinin olup olmadığı, zabitan ve efradının görevini layıkıyla yerine getirip getirmediğini yakinen takip eden Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonu heyetinin, bizzat Sultan tarafından seçilmesi de rastlantı değildir. Bahriye Nezareti tarafından Sultan'a sunulan konularda inceleme ve araştırma yaparak kendisine teferruatlı rapor hazırlayan bu komisyonun, ayrıca donanmaya tedarik edilecek gemilerde görevlendirilecek uzman personelin istihdamından da sorumlu olduğu ortadadır.²³

22 Bu gemiler dışında Osmaniye Sınıfı zırhlı fırkateynlerin ve *Hıfz-ı Rahman* korvetinin kazanlarının harap bir vaziyette olduğundan ve bunların ivedilikle yenilenmesi gerektiğinden söz edilmektedir. Bkz. BOA, Y. PRK. ASK. 79/48. Ayrıca, zırhlı korvetlere konulacak Krupp topları için ise bkz. BOA, Y. MTV. 34/43.

23 Uzman personel olarak sefine süvarileri, çarkçılar, kaptanlar, torpido ve elektrik memurları, seyr-i sefaîn süvarileri zikredilmektedir. Bkz. BOA, Y. PRK. ASK. 214/86. Bunun dışında, Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonu hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Adem Ölmez, "Askerî Teftiş Komisyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı 43, 2007, s. 122.

Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonu'nun zırhlı gemilerin tadilatına ilişkin bir raporunda, Donanma-yı Hümayun'a ait muhtelif gemilere, toplamda 109 adet Krupp topuna ihtiyaç duyulduğu; ancak maliyeye yük getirmemesi adına mevcut eski usul Armstrong topların tahvilinin mümkün olduğu dile getiriliyordu. Bu rapora göre, 7 pusluk Armstrong topları 300 sterlin, 9 pusluklar ise 450 sterlin karşılığında kuyruktan dolma bir düzenele 6.500 yarda (5.943 metre) etkili menzile ulaşabilecek bir hâl getirilerek modernizasyonun yapılması mümkündü. Hatta bu eski usul toplara ait envanterdeki kartuşların modernizasyon sonrasında da istifade edilmesi imkân dâhilindeydi. Ne var ki yapılan tetkikler sonucunda modernize edilen Armstrong toplarının, çağdaş Krupp topları kadar etkili olmadığı hemen anlaşılmıştı. Ayrıca tadil edilen Armstrongların, donanmanın standart topu olarak telakki edilen Krupplardan farklı bir mühimmat kullanması da tasarının çarçabuk çöpe atılmasında oldukça etkili olmuştu. Aşağıdaki tabloda Osmanlı Bahriyesi'nin 28 Nisan 1883 tarihinde Krupp Firması'ndan tedarik ettiği farklı çaptaki toplar gösterilmektedir.

Gemiler	Adet	Top Çapı
<i>Hamidiye</i> Zırhlı Fırkateyni	10	24 cm
<i>Hamidiye</i> Zırhlı Fırkateyni	2	17 cm
<i>Mesudiye</i> Zırhlı Fırkateyni	12	26 cm
<i>Asar-ı Tevfik</i> Zırhlı Fırkateyni	8	21 cm
<i>Feth-i Bülend</i> Korveti	4	21 cm
<i>Avnillah</i> Korveti	4	21 cm
<i>Muin-i Zafer</i> Korveti	4	21 cm
<i>Mukaddeme-i Hayr</i> Korveti	4	21 cm
Sefain-i Saire	20	15 cm
Sefain-i Saire	20	12 cm
Sefain-i Saire	8	17 cm
Sefain-i Saire	4	21 cm
Sefain-i Saire	30	6 cm
Sefain-i Saire	30	4 cm
Sefain-i Saire	30	3 cm
Toplam	190	

Tablo 8: Donanmadaki Gemilere İhtiyaç Duyulan Krupp Toplarının Çapı ve Adedi

Kaynak: BOA, Y. PRK. KOM. 4/32.

Tabloda adı geçen zırhlıların “düşmana karşı koyabilecek mahiyette kuvve-i bahriye için gerekli terakkiyât-ı zamaneye” göre geliştirilmesi, Osmanlı Bahriyesi’nin öncelikli vazifesiydi. Özellikle mezkûr gemilere “tesri-i ateş ve teshil-i istimale mucib olduğu surette Krupp toplarıyla” donatılmasının maliyeti ise 105.635 lira olacaktı.²⁴

Zırhlı muharebe gemileri dışında, Osmanlı kıyı savunmasının tüm yükünü omuzlamaya çalışan torpidobotlar da yoğun kullanıma bağlı olarak kısa sürede tamire muhtaç hâle gelmişti. Farklı limanlarda tertiplenen ve o bölgede karakol görevi icra eden torpidobotlar, sahilleri düşünen tehdidinden korumak dışında, deniz haydutluğu ve kaçakçılıkla mücadele gibi farklı görev tiplerinde işletim maliyeti daha düşük olan gambot ve korvetlere destek unsuru olarak da kullanılmaktaydı. Bu yoğun kullanıma paralel olarak torpidobotlarda kısa vadede zuhur eden tekne, kazan, kazan boruları ve kondenser arızaları sıklıkla yüzleşilen sorunlar arasındaydı.

Almanya, Fransa ve İngiltere’deki fabrikalardan temin edilen torpidobotların, Tersane-i Âmire ve İzmit Tersanesi’nde tamirlerine ve yapılacak tadilata ilişkin Bahriye bünyesinde bir komisyon oluşturulmuştu. Komisyon, Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi’nin mütalaaları neticesinde Sultan II. Abdülhamid’e torpidobotların “mesârif-i ta’mîriyesi” hakkında sunduğu mazbatada tespit edilen gemilerin tamirleri için 40-50 bin liralık bir ödeneğe ihtiyaç duyulduğu ifade ediliyordu. Sultan II. Abdülhamid ve askerî danışmanları bu zamana kadar ki gemilerin tamirlerinden tam anlamıyla netice alınamamasından dolayı torpidobotların tamirleri için biçilen meblağ oldukça yüksek bulmuştu. Nitekim Sultan, “...bu kadar küllî bir akçenin tahsîsi ve i’tâsına hâl-ı hâzır hazîne müsâ’id olmamağla beraber bu paranın sarfından sonra dahi torpidobotlar işe yaramayacak olur ise mebâlig-i mezkûre heder edilmiş olacağı” şeklinde çekincesini belirterek torpidobotlara yeniden keşif yapılmasını buyurmuştu.²⁵

24 BOA, Y. MTV. 34/43.

25 DMA, TRS. 753/62A-B. Bunun dışında Sultan II. Abdülhamid torpidobotların durumu ile ilgili kendisine şifâhen verilen bilgilendirmelerle yetinmeyip konuyla ilgili tahkikat yapılması talimatını vermişti. Tahkikat neticesinde hazırlanacak raporda “Torpedo vapurları el-yevm ne halde bulunuyor muhtac-ı tamir ve ıslâh olanlar var ise hangileridir ve ne masrafla ne kadar müddet zarfında mükemmelen ıslâh ve ta’mir olunabilir mükemmelen ıslah ve ta’mir olundukları farz olduğuna göre kıymet-i Harbiyeleri ne mertebede olabilir ve bu nâme ihtiyâr olunacak masrafa ve geçitirilecek olan zamana nazaran mezkûr torpedo

İlginç bir şekilde Bahriye Nezareti Erkân-ı Harbiye, komisyonun yaptığı tetkikleri yerinde bulmamış olmalı ki Sultan'ın tekrar yapılmasını buyurduğu keşfin eski komisyon tarafından mı yoksa yeni kurulacak bir komisyonca mı icra edileceği konusunda yeniden karar verilmesini talep ediyordu.²⁶

Nihayetinde, yapılan keşiflerin ardından Bahriye Nazırı tarafından “kırk bin lira ikrâziyla mezkûr torpidobotların ta'mîrât-ı lâzımelerinin müsâra'aten icrâ ve ikmâlîne teşebbüs olunması tabî'î bulunmasına” karar verilmişti. İlk olarak torpidobotların görev yerleri ve mevcut vaziyetleri ilgili bir cetvel hazırlanmış ve akabinde gemilere yapılacak tamir faaliyetleri belirlenmişti.²⁷

Torpidobot	Görev Yeri Ve Durumu
<i>Berk-i Efşan</i>	Selanik'te
<i>Ejder</i>	Selanik'te
<i>Şanâver</i>	Selanik'te
<i>Fâtih</i>	Harekete hazır
<i>Peleng-i Deryâ</i>	Kondenser borularının yenilenmekte
<i>Şâhin-i Deryâ</i>	İnşası devam etmekte
<i>Abdülmeçid</i>	Kazan borularının yenilenmekte
<i>Hamâdiye</i>	Kazan boruları yenilenmekte
<i>Gilyum</i>	İstanbul'a gelmek üzere Çanakkale'de
<i>Tayyar</i>	İstanbul'a gelmek üzere Rodos'ta
<i>Burhaneddin</i>	Gelibolu'da olup tamire muhtaç vaziyette
<i>Pervin</i>	Havuzda konularak tamir edilecek
<i>Seyf-i Bahri</i>	Havuzda konularak tamir edilecek
<i>Şihâb</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Tarik</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Nusret</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Vesîle-i Nusret</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Nasır</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Tîr-i Zafer</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Sâik-i Şadi</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek

vapurlarının vücûdundan istifade kâbil midir değilse ne yapılmak icâb edecektir bi'l-umûm bunlar hakkında da tahkîkât ve tedkîkât-ı amîka icrâsiyla bâ-mazbata arz-ı atebe-i ulyâ kılınması” buyrulmaktaydı. Rapor için bkz. DMA, TRS.753/61A.

26 DMA, TRS. 753/62C. Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'ndeki konuyla ilgili karar için bkz. DMA, EH. 76/11.

27 BOA, Y. MTV. 255/60.

<i>Mecidiye</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Tevfik</i>	Kazanları köhne vaziyette; Avrupa'dan yenisi sipariş edilecek
<i>Satvet</i>	Tekne ve kazanlarında işi olduğu
<i>Mahâbet</i>	Tekne ve kazanlarında işi olduğu
<i>Eser-i Terakki</i>	Ta'mir için karaya çekilmiş olduğu
<i>Timsah</i>	Ta'mir için karaya çekilmiş olduğu
<i>Şimşir-i Hücum</i>	Ta'mir için karaya çekilmiş olduğu

Tablo 9: Donanmadaki Torpidobotların 25 Ocak 1904 Tarihli "Ahvâl-i Hâzıralarını Mübeyyin" Cetvel
Kaynak: BOA, Y. MTV. 255/60.

Osmanlı Donanması'ndaki torpidobotların genel durumu ve yapılan tamir faaliyetlerine ilişkin, Osmanlı kayıtlarıyla karşılaştırmalı olarak İngiliz ataşenaval raporları da önemli yer teşkil etmektedir. 8 Mayıs 1900 tarihinde ataşenaval Yüzbaşı Hugh P. Williams tarafından "Osmanlı Filosu ve Tersanesi" (*Turkish Fleet and Docyards*) başlığı altında kaleme alınan bir raporda, Haliç'te demirli vaziyette bulunan ve Tersane-i Âmir'e'de tamir edilen büyük tonajlı torpidobotlara yapılan ziyaretler sonucunda gemilerin genel durumunun Avrupa'daki belirli donanmalardaki muadillerine nazaran daha iyi durumda olduğu kaydedilmişti. Tersane-i Âmir'e'de demirli vaziyette duran *Peleng-i Derya* torpedo gambotunun makine dairesi, silahları ve Schwarzkopf torpidolarının genel durumu gayet iyi gözüküyordu. *Şahin-i Derya* torpedo gambotu ise Avrupa'dan makinelerinin beklendiği ve 1894 yılındaki tetkikinden beri inşasında çok fazla ilerleme kaydedilmediği tespit edilmişti. Neredeyse muhrip sınıfından olan *Berk-i Efşan* torpidobotu ise ufak tefek arızalar giderilmek suretiyle hizmete hazır hâle getirilmişti. Raporun devamında, *Şahab*, *Vesile-i Nusret*, *Fatih*, *Nasır*, *Seyf-i Bahri*, *Tir-i Zafer*, *Mahabet*, *Saiki*, *Satvet*, *Gilyum*, *Ejder*, *Tayyar*, *Tarık* ve *Pervin* torpidobotlarının kazanlarının patlaması dolayısıyla yenileme faaliyetine girildiği bildiriliyordu. Yüzbaşı Hugh P. Williams'a göre torpidobotlar, nadiren kızağa alınıp bakımları yapılmaktaydı. Buna ek olarak kendisi, daima dokuz adet torpidobotun Çanakkale, Selanik ve Beyrut açıklarında gezdiğine ve on adedinin de devamlı surette Haliç dışında faaliyet gösterdiği ile ilgili bilgi veriyordu.²⁸

Gerçekten de Osmanlı Donanması'ndaki torpidobot ve gambotlar, uzun sahil şeritlerini koruma görevlerinde istifade edilen ana platform olmalarından dolayı epeyce hırpalanan gemilerdi. Osmanlı Bahriyesi tarafından genel olarak

Tersane-i Âmire'de ve İzmit Tersanesi'nde tamir ve bakımları yapılan bu gemilerin, güvenlik açığı oluşturmaması açısından yapılacak tadilatın, sürati ve sorumlu oldukları bölgelerde rotasyon sisteminin katıyetle uygulanması kritik derecede önem arz eden konuların başındaydı.

b) Yunan Harbi Sonrası Gündeme Gelen Zorunlu Seçenek:

Zırhlı Gemilerin Modernizasyonu

Yapılan tadilatın uzun erimli olmadığı, 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nde alenen ortaya çıkmıştı. Zırhlı gemileri payitahtı koruma maksatlı olarak Boğazlar mevkiinde yüzer istihkâm olarak kullanma fikrine uygun bir şekilde yapılan tadilatın Yunan Donanması'nın Ege'deki alan hâkimiyetinin kırılması noktasında ne denli yetersiz kaldığı, başta Sultan II. Abdülhamid olmak üzere Osmanlı Bahriye ricali tarafından da tecrübe edilmişti. Tarihsel açıdan değerlendirildiğinde, Osmanlı Donanması'nın düşmana karşı denge oluşturmaktan oldukça uzak olmasının ortaya koyduğu güvenlik endişesi, Sultan II. Abdülhamid'in, muharebe filosunun takviyesine yönelik raporları daha ciddiye almasına ve buna yönelik planlanan modernizasyon girişimlerine de daha büyük meblağlar ödemeye razı olmasına yol açmıştı.

Bu gelişmeler karşısında Sultan II. Abdülhamid'in ilk tepkisi, donanmanın durumu ve yapılması gerekenlerle ilgili daha kapsamlı bir tahkikat yapılmasına dair talimat vermesi olmuştu. İlginç bir şekilde, Çanakkale Boğazı'nda 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'nin sonlandırılmasından beri konuşlu bulunan Donanma-yı Hümayûn'u tetkik etme görevi ise bu zamana kadar verdiği raporlarla Sultan'ın güvenini kazanan ve kendisinin Yâverân-ı Hazret-i Şehriyârîsi olan Ferik Hofe Paşa'ya verilmişti. Hofe Paşa'nın Bahriye subayları gözetiminde yaptığı tetkikat neticesinde, 26 Mayıs 1897 günü hazırladığı raporda genel olarak, zırhlı filoya ait gemilerin teknelerinin sağlam ve kullanıma uygun olduğu ancak çağın şartlarına paralel olarak diğer devlet donanmalarındaki muharebe gemilerine benzer bir şekilde zırhlı güverte ve bölmelerin yanında, mevcut makinelerinin de deniz teknolojisindeki gelişmelere uygun olarak yenilenmesi gerektiği üzerinde duruluyordu. Bununla beraber raporda, ufak ve büyük çaplı silahlara ait noksanların ikmal, tadil ve ıslah edildiği takdirde mevcut gemilerden istifade edilmesinin mümkün olabileceğini ileri sürüyordu. Dolayısıyla Hofe Paşa, zırhlı filonun modernizasyonu aşamasında gemilerin muayene edilmesi için, Almanya'nın Elbing şehrindeki Schichau Fabrikası'ndan bu işe vakıf bir

mühendisin çağırılması gerektiği kanısındaydı.²⁹

Hofe Paşa'nın raporu Sultan II. Abdülhamid üzerinde hatırı sayılır bir etki yapmış olmalı ki Çanakkale'de bulunan donanmanın modernizasyonu için Almanya'dan bir mühendisin celbine Yıldız Mübayaat Komisyonu tarafından anında yeşil ışık yakılmıştı.³⁰ Çanakkale'deki donanmayı muayene etmekle görevlendirilen Alman Schichau Fabrikası'ndan gelen mühendisin, 2 Aralık 1892 günü Çanakkale'deki zırhlı gemilerin durumuyla ilgili hazırladığı raporda, Hofe Paşa'nın daha önce yaptığı tetkikattaki benzer noksanlar tespit edilerek ilave olarak zırhlı gemilerin makineleri yenilense bile eski tekne yapısından ötürü istenilen sürate gelemeyeceği ile ilgili bir yargı da ortaya atılmıştı. Alman mühendis tarafından yapılan muayene neticesinde, zırhlı gemilerin "kudret-i harbiyesini arttırmak" için yapılacak modernizasyonda dövme demirden imal olan zırh plakalar yerine, teknolojik ilerlemelere uygun olarak çelik zırh ile teçhiz edilmesi şart koşuluyordu. Aynı şekilde zırhlı gemilerin ateş gücünü arttırmaya ve torpidobot tehdidini savuşturmaya yönelik olarak da en son sistem 24, 21, 15, 16 ve 10 cmlik seri ateşli toparla donatılmasının "tadilat-ı esasiye" zaviyesinde uygun olacağı iddia ediliyordu. Raporun devamında Alman mühendis, Osmanlı Devleti'nin bu tadilatı yapmak yerine, yeni zırhlı satın alma seçeneği olduğunu ancak yeni zırhlıların pahalı hatta fahiş fiyatlarda inşa edilmesinden dolayı daha cüzi masraflarla mevcut gemilerin modernizasyonuna yönelik girişimde bulunulmasını tavsiye ediyordu.³¹

Yapılan tetkikat neticesinde eldeki zırhlı gemilerin ne tarz bir modernizasyona tabi tutulacağının önemli ölçüde ortaya çıkması, Sultan II. Abdülhamid'i bu tadilatı en uygun meblağa, hangi firmaya ihale edeceği ile ilgili siyasi tarafı ağır basan bir kararla karşı karşıya bırakmıştı. İngiliz ve Fransız firmaları zırhlı gemilerin modernizasyonu işine sıcak bakmamaları ve ayrıca yapılacak tadilat-taki kâr marjının düşük olmasından ötürü ihaleye girmemeleri öngörülebilir bir gelişmeydi. Ancak son zamanlarda Osmanlı Devleti'nden dikkate değer miktarda torpidobot siparişi alan ve Osmanlı donanma pazarında önemli mevzi kazanan Alman ve İtalyan firmaları hesaba katılması gereken en önemli aktörler konumundaydı. Bilhassa, Osmanlı pazarında oldukça etkili olan Krupp

29 BOA, Y. MTV. 159/185.

30 BOA, Y. MTV. 158/43.

31 BOA, Y. PRK. BŞK. 55/11.

Firması'nın tersane ayağını oluşturan Germania ve Ermeni Olayları'ndan ötürü Sultan II. Abdülhamid'den tazminat talebinde bulunmaktan geri durmayan İtalya Devleti'nin göz bebeği Ansaldo Firması, donanmanın zırhlı modernizasyonu ihalesini alabilmek için çekişmeli bir mücadeleye tutuşmuştu.³²

Her ne kadar Sultan II. Abdülhamid'in silah firmalarının çekişmelerinden diplomatik bir manevra alanı temin etme niyetinde olduğu aşikâr gözükse de, donanmadaki zırhlıların modernizasyonu projesinin hangi firmaya ihale edileceğini belirleyen saiklerin başında devlete iktisadi açıdan en az yükü getirecek ekonomik bir formülü tatbik etme çabası bulunmaktaydı. Bu çaba, Osmanlı Donanması'nın gözbebeği sayılan ve genel durumu itibarıyla modernizasyona en yakın *Mesudiye* ve *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateynleri için pek de geçerli olmamıştı.

İtalyan Hükûmeti'nin 1895-96 Ermenilere dönük iç güvenlik harekâtı neticesinde meydana gelen zararları bahane göstererek talep ettiği tazminata karşılık olarak Sultan II. Abdülhamid, hâlihazırda fiyat konusunda diğer firmalara nazaran makul sayılan Ansaldo Firması'nın iki zırhlı gemiyi olabilecek en kısa sürede incelemesi ve akabinde modernizasyonu maksadıyla teklif vermesinin önünü aralamıştı.³³ Böylece 23 Mayıs 1899 tarihinde Ansaldo Fabrikası mühendisi ve müdürü Mösyö Perrone Çanakkale'deki Donanma-yı Hümayun'u muayene etmiş ve bunun neticesinde Sultan'a sunulmak üzere bir rapor hazırlamıştı. Başta *Hamidiye* zırhlı fırkateyni olmak üzere diğer zırhlı gemileri, kömürlüklerine kadar en ince ayrıntısıyla tetkik eden Mösyö Perrone³⁴, gemilerin birçoğunun modernizasyona tabi tutulmaya değer olduklarını belirtmişti. Kendisi daha da ileri giderek şayet planlanan tadilat yapılırsa gemilerin 15 mil süratle seyretmesi ve yeni tip toplarla teçhiz edilmesi kaydıyla birinci sınıf bir muharebe gemisine dönüşeceğini savunuyordu. Ayrıca gemilerin bu mertebeye ulaşabilmesi için yeni makine ve toplarla donatılmasından başka, gemi teknesinin de bir dizi tadilattan geçirilmesini öneriyordu.³⁵

Aslında, zırhlı modernizasyon ihalesinin Ansaldo'ya verilmesinin, Alman Krupp Firması nezdinde sebep olduğu tepkileri savuşturmak bir yana, Ermeni olaylarından ötürü uhuslararası düzeyde yüklü miktarda tazminat talepleriyle

32 Yorulmaz, *a.g.e.*, s. 175; Grant, *a.g.e.*, s. 90.

33 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 10.

34 Mösyö Perrone, gemilere konulacak makinelerin teknik özellikleriyle ilgili de bilgi vermektedir. Ayrıca gemiye baş ve kıç tarafına eklenmesi gereken 8 pus kalınlığında çelikten mamul zırhlı kulelere de ihtiyaç duyulduğundan söz etmektedir.

35 BOA, Y. MTV. 190/78.

boğuşan Sultan II. Abdülhamid, bu diplomatik baskılardan kurtulmak adına *Mesudiye* ve akabinde *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateynlerinin pek de gerçekçi gözükmeyen modernizasyonlarına razı gelmiş ve mukavele şartlarının meydana getirilmesi ile ilgili bir komisyonun teşkiline dahi onay vermek zorunda kalmıştı.³⁶

31 Mayıs 1899 tarihinde bir araya gelen Meclis-i Vükela tarafından Ansaldo Firması ile *Mesudiye* fırkateyninin modernizasyonunun genel hatları belirlendikten sonra mukavelelerin onaylanmasına karar verilmişti.³⁷ Daha henüz onayın mürekkebi kurumadan hem *Mesudiye* hem de *Asar-ı Tevfik*'in Ansaldo'nun Cenova'daki tersanesine gönderilmesi oldukça ilginçtir. Bu alelacele alınan kararın arkasında, Alman Krupp'un başını tuttuğu Germania Fabrikası'nın *Mesudiye* ve *Asar-ı Tevfik* zırhlılarının modernizasyonu ihalesini her türlü baskıyı uygulamak suretiyle alma niyetinin olması kuvvetle muhtemeldir. Hatta Kayzer'in bizzat İstanbul'daki Alman sefiri aracılığıyla, ihalenin Germania Firması'na verilmesini Sultan II. Abdülhamid'den talep etmesi ve kendisinin ihaleyi Ansaldo'ya verme niyetine karşılık olarak ciddi bir lobi faaliyeti yürütmesi bu savı destekler niteliktedir.³⁸

Her hâlûkârda, 14 Haziran 1899 tarihinde Osmanlı Devleti, *Mesudiye* fırkateyninin "tarz-ı cedideye tahvili" için Ansaldo Firması ile 21 maddelik bir mukavele imzalamıştı. Osmanlı Devleti adına Hasan Paşa'nın imzaladığı mukavelede Ansaldo Firması, *Mesudiye*'nin tekne, iç aksamlar, makine, kazanlar ve silah sistemlerinin modernizasyonu dâhil olmak üzere komisyon tarafından müzakere edilerek belirlenen kıstasları kabul etmişti. Mesela, güverte üstü kumanda kulesinin bulunduğu mevkie 4 pusluk zırh levhalarla kaplanacaktı. Bununla beraber, güvertenin baş ve kıç tarafına yerleştirilecek büyük çaplı topları çevreleyecek siperler de 6 pusluk çelikten imal edilecekti. Ayrıca Ansaldo Firması geminin kuyruktan dolma sisteme sahip, iki adet 9 inç (230 mm) çapında ve diğer farklı çapta seri ateşli toplarını Vickers, Sons & Maxim Firması'ndan tedarik etmeyi üstlenmişti. Mukaveleye göre İtalyan firması, geminin makinelelerinin, iki adet üçlü genişlemeli sistemde (*triple-expansion engine*) olacağını ve çağın dretnot öncesi (*pre-dreadnought*) muharebe gemilerinde standart olarak kullanılan Fransız yapımı Niklaus Kazanlar (*Niclausse Boilers*) sayesinde geminin süratının 15 knota çıkacağını garanti ediyordu. Heyet-i Fenniye tarafından teslim sırasında

36 DMA, MKT. 1139/89; Langensiepen ve Güleriyüz, a.g.e., s. 10.

37 BOA, BEO. 1326/99432.

38 Yorulmaz, a.g.e., s. 175.

yapılacak tecrübelerde de şayet geminin 15 knotın altında seyir ettiği anlaşılırsa her eksik knot için Ansaldo Firması Tersane-i Âmire'ye 50.000 sterlin tazminat ödeyecekti. Son olarak modernizasyon sırasında gemiden sökülen eski silah ve edevatın tamamı Tersane-i Âmire'ye eksiksiz bir hâlde teslim etmek dışında, yerleştirilecek yeni topların mermilerinin de getirilmesi talep ediliyordu³⁹. Osmanlı Devleti, *Mesudiye*'nin modernizasyonu karşılık Ansaldo Firması'na 433.560 sterlin ödemeyi taahhüt ediyordu. Ayrıca ilk taksit olarak 63.427 sterlin, mukavelenin imzalanmasından hemen sonra Ansaldo Firması'na ödenecekti.⁴⁰

Aynı şekilde Ansaldo Firması, *Asar-ı Tevfik* fırkateyni için de *Mesudiye*'ye uygulanan benzer modernizasyon şartlarını içeren bir tarifnameyi⁴¹ Sultan'a sunmuştu. Ancak *Asar-ı Tevfik*'in tadilatına bir türlü başlanılamaması ve yaşanan gecikmeler, Sultan'a geminin modernizasyonunu Germania Firması'na ihale edilmesi için ihtiyaç duyduğu nedeni vermişti. Osmanlı Bahriyesi, *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateyninin vakit kaybetmeden Germania Firması'nın Kiel'deki fabrikasına transferine karar vermişti. O sıralar Cenova'da bulunan Mirliya Halil Paşa'ya 9 Mart 1900 tarihinde *Asar-ı Tevfik*'in Kiel'e gönderilmesiyle ilgili Bahriye Nezareti'nden bir tezkire de gönderilmişti. Tezkirede bu transfer için yeterli sayıda zabıt ve efradın olup olmadığının ve kömür ihtiyacının belirlenmesine dönük bir tahkikat yapılması talimatı da veriliyordu.⁴²

Böylece ihalenin Alman firmasına verilmesiyle Sultan, Kayzer'in gönlünü alarak Almanya ile olan müttefiklik bağlarını güçlendirmekle kalmamış; Osmanlı Donanması'na Germania Firması üzerinden sipariş edilen yeni torpidobotların fiyatları üzerinde de müzakere fırsatı elde etmişti. Gerçekten de silah firmaları arasında kızışan ticari rekabetin siyasi boyutunun ağırlık kazanması, Sultan II.

39 "Mesudiye'nin fabrikaya teslimi ile derûnunda bulunan asker ve bize âid olan eşya ve levâzım-ı sâinenin orada bulunan İzmir kruvazör-i hümayûnuyla Dersa'âdet'e celbi merhûn-ı müsâ'ade-i seniyye-i cenâb-ı pâdişâhî bulunmasına ve bir de ta'rifnâme-i mâli te'ahhüd olunan topların yüzer atım mermiyâtıyla beraber verilmesi gösterilmiş ise de fabrika vekillerine ikişer yüz atma iblâğ ettirilerek ta'rifnâmeye zeyl ettirilmiş ve gerek işbu zabıtân mesârifinin kabûlünden gerek bu mermiyâtın teksiri yüzünden otuz bin liraya kadar bir menfa'at-i hesâbiye istihsâl ve tasarruf kılınmış." Belgenin tamamı için bkz. DMA, ŞB. 556/5A.

40 BOA, Y. PRK. ASK. 183/1.

41 *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateyninin modernizasyonu kapsamında yenilenecek kazan, makine, zırh ve toplarla ilgili detaylı teknik bilgileri ihtiva eden tarifname için bkz. BOA, Y. PRK. ASK. 159/38.

42 DMA, MKT. 1182/38.

Abdülhamid'in diplomasi alanında elini bir hayli güçlendiren bir gelişmeydi. Bu da Sultan'a silah firmalarıyla müzakerelerde askerî ve mali yönden Osmanlı'nın lehine kararlar alınması noktasında hatırı sayılır manevra imkânı sağlamıştı.

Zira bu avantajlı durum, İtalyan ve Alman firma yetkililerinin 1897 Yunan Harbi'nden sonra Çanakkale'de "lenger-endâz-ı mehâbet" olan zırhlı gemileri, muayene etmelerinin ardından hazırladıkları raporlar neticesinde "usul-ı ceditdeye kabil" olduğu tespit edilen sekiz adet zırhlının modernizasyonu ihalesinde kendisini fazlasıyla gösterecekti.⁴³ Bu sefer Sultan II. Abdülhamid, sekiz zırhlı geminin modernizasyon ihalesinde, Osmanlı pazarında başa güreşen Ansaldo ve Germania'yı firmalarını pazarlık noktasında birbirlerine kırdıran düsturunu sonuna kadar kullanmıştı. Sonunda her iki firmanın ezeli rekabeti neticesinde ihaleyi yine en düşük fiyatı teklif eden Ansaldo Firması almıştı.

Osmanlı Bahriyesi adına Bahriye Nazırı Hasan Paşa, 26 Haziran 1902 tarihinde Ansaldo Firması Müdürü Komodor Ferdinando Maria Perrone ile *Osmaniye*, *Orhaniye*, *Aziziye*, *Mahmudiye* zırhlı fırkateynleri ile *Avnillah*, *Muin-i Zafer*, *Mukaddeme-i Hayr*, *Feth-i Bülend* zırhlı korvetlerinin modernizasyonuna dönük olarak bir mukavele imzalamıştı. Yapılması planlanan modernizasyonun esası makine, kazanlar, kömürlükler, silah sistemleri, yeni usul zırh ve güverte tasarımının yanında gemilerin tekne tadilatını da kapsıyordu. Ayrıca mukavelede detayına inildiğinde geminin iç döşemelerinden, direklerine kadar her ayrıntının tadiliyle ilgili maddeleri de içermesi oldukça şaşırtıcıdır. Hasan Paşa'nın bizzat müdahil olduğu müzakere sürecinde en çok tartışılan konular arasında, gemilerin modernizasyonunun Cenova'daki Ansaldo Fabrikasında mı yoksa İstanbul'da Tersane-i Âmir'e'de mi yapılacağıydı. Ansaldo Firması yetkilileri Cenova'daki fabrikada bu tadilatı daha makul surette (zaman ve maliyet açısından) icra edebileceğini dile getirseler de Osmanlı tarafı İtalya'dan mühendis ve işçilerin getirilmesi suretiyle "Heyet-i Fenniye'nin" gözetimi altında Tersane-i Âmir'e'de yapılması konusunda diretiyordu. Sekiz geminin mukavelede belirtilen esaslar doğrultusunda modernizasyon bedeli yedi taksit hâlinde toplamda 346.648 sterlin olarak belirlenmişti.⁴⁴

Daha sonra Osmanlı Bahriyesi'nin imzalanan mukaveleye ek taleplerde bulunması, modernizasyon işinin daha yetkili makam olan Techizat-ı Askeriye Nezareti'ne intikal etmesine neden olmuştu. Techizat-ı Askeriye Nezareti Nazırı

43 BOA, Y. PRK. ASK. 237/52.

44 DMA, ŞB. 2321/00001.

Raif Paşa, Ansaldo Firması Müdürü Ferdinando Maria Perrone ile görüşme sonucunda, mukaveleye bir dizi ek maddeler eklenmişti. Yeni eklenen maddeler arasında en göze çarpanı ise *Mesudiye* ve *Asar-ı Tevfik* zırhlıları dışında kalan gemilerin modernizasyonu için Tersane-i Âmir'e'nin adres gösterilmesi ve buna bağlı olarak zırhlıların silah ve tahrik sistemlerinde yapılacak belli başlı değişikliklerdi.

"Ansaldo ve Armstrong kumpanyası mukâvelenâmeye merbûh iki kît'a ta'rifnâmelerde münderic şerâite tevfiikan *Mukaddime-i Hayr* ve *Mahmudiye* ve *Orhaniye* zırhlılarının tekne ve aksâm-ı dâhiliyelerini Dersâadet'te Tersâne-i Âmir'e destgâhlarında ta'mîr ve hükûmet-i seniyye tarafından tedârîki karargâr olup mezkûr ta'rifnâmelerde aded ve nev' ve cesâmeti muharrer olan kuyruktan dolma topların vaz' ve ta'biyeleri için icâbât-ı fenniyeye nazaran mükemmelen ıslâh ve ta'dîl etmeği ve yine ânîfü'z-zıkr iki kît'a fırkateyn-i hümayûnların makine ve kazanlarını sûret-i mükemmelede tesviye ve ta'mîr ile icâb eden aksâmını tecdîd ve *Feth-i Bülend*, *Avnillah* ve *Muîn-i Zafer* korvet-i hümayûnlarının mevcûd kazanları yerine yeni kazan vaz' ve makinelerinin iktizâ eden aksâmını tecdîd ve ta'mîr etmeği der-uhde ederler."⁴⁵

Osmanlı Devleti'nin yeni talepleri doğrultusunda Ansaldo Firması'nın revize ettiği teklife göre Osmaniye Sınıfı zırhlı fırkateynlerin her birinin modernizasyonu 91.000 sterlin gibi ek maliyet içeriyordu. Ayrıca modernizasyonu planlanan korvetler arasında en kötü durumda olan ve diğer korvetlere nazaran farklı tipte makine ve kazan tipine sahip *Mukaddeme-i Hayr* korveti için biçilen meblağ ise 87.000 sterlindi.

Osmanlı Bahriyesi'nde gemi alımı ve modernizasyonu hususunda en yetkili isimlerden biri sayılan Bahriye Fabrika-i Hümayunlar Ser-Mühendisi Miriliva Ahmed Paşa, Sultan II. Abdülhamid'e muayene edilen zırhlı gemilerle ilgili bilgi sunmakla da mükellefti. Bunun dışında Ahmed Paşa, Techizat-ı Askeriye Nezareti ve Ansaldo Firması Müdürü Perrone arasında süre gelen eski mukavelenin tadili ile ilgili görüşmelerde de bulunmuştu. Ahmed Paşa, Ansaldo'nun Osmanlı'nın ek talepler doğrultusunda revize ettiği teklifteki Osmaniye Sınıfı fırkateyn ve *Mukaddeme-i Hayr* korvetinin "tecdîdât ve ta'dîlât" fiyatını bir hayli "fahiş" bulmuştu. Bu yüzden ilk olarak gemilerin fiyatlarında indirimle gidilmesini eğer bunda başarılı olunmazsa "zât-ı akdes-i hazret-i hilâfetpenâhîlerine olan ta'zîmât ve ubûdiyetkârîsine hürmeten" üç korvet için biçilen 273.000 lira tutarındaki meblağdan 18.000 lira düşülmesini talep ediliyordu.⁴⁶

45 BOA, Y. PRK. ASK. 237/52.

46 BOA, Y. PRK. ASK. 237/23.

Ahmed Paşa'nın talepleri karşısında Techizat-ı Askeriye Nezareti tarafından, modernizasyon için uygun bulunan sekiz kıta zırhlıdan sadece üç korvetin Ansaldo Firması'nın desteğiyle Tersane-i Âmire'de yapılması teklif edilmişti. Diğer beş adet zırhlı fırkateynin ise tamir edilerek bir süre daha kullanılmasına veya bunlar yerine Avrupa'dan yeni zırhlıların sipariş edilmesi tavsiye ediliyordu.⁴⁷ Hakikaten de sekiz kıta zırhlının Cenova'ya modernizasyon için intikaline dönük planlamalar, Osmanlı Bahriyesi tarafından titizlikle yapılmıştı. Hazırlanan plana göre, Dersaadet ve Çanakkale'de bulunan zırhlı gemiler kafiye hâlinde İtalya'ya gönderilecekti. Hatta ilk kafiye de Ferik Mehmed Paşa kumandasında *Mahmudiye* fırkateyni, *Feth-i Bülend*, *Muin-i Zafer* korvetleri yer alacaktı.⁴⁸

Ancak, Sultan II. Abdülhamid, modernizasyonu kararlaştırılan zırhlı gemilerin, yapılacak tadilat sonunda muharebe kabiliyetlerinin ne düzeye erişeceğini bir türlü kestirememesi, onu daha itidalli bir adım atmaya itmişti. Modernizasyon bekleyen sekiz adet gemiden sadece *Feth-i Bülend*, *Avnillah* ve *Muin-i Zafer* zırhlı korvetlerinin 161.000 lira karşılığında Tersane-i Âmire'de tamirine onay vermiş ve kalan beş kıta zırhlı gemiye ayrılan yaklaşık 300.000 liralık ödeneğin, Ansaldo Firması'ndan bir kruvazörün siparişinde istifade edilmesini buyurmuştu.⁴⁹ Tersane-i Âmire'de modernize edilecek gemiler için 30 Ekim 1902'de Ansaldo Fabrikası Cenova'dan *Marco* isminde bir vapur ile aileleriyle birlikte 114 kişilik mühendis ve işçi ekibini gönderme kararı almıştı. 45 işçi, 15 mühendis ve üç idare memurundan mürekkep bu ekip kısa süre de tersanede modernizasyon çalışmalarına girecekti.⁵⁰

Her şeyden önce, zırhlı gemilere tatbik edilen modernizasyonun ne derecede etkili olduğu ile ilgili en önemli veri kaynağı, tadilat sırasında gözlemci olarak gönderilen zabitanaya ya da Teftiş-i Umum-i Askerî Komisyonuna ait raporlardı. Mesela Bahriye Fabrika-i Hümayunlar Ser-Mühendisi Mirliha Ahmed Paşa ile Mühimmat-ı Harbiye Komisyonu refakatinde görevli Mülâzım-ı Evvel Alemî Efendi tarafından müştereken Bahriye Nezareti'ne yazılan 3 Ağustos 1902 tarihli raporda, *Mesudiye* fırkateyninin modernizasyon sonrası genel durumu ile ilgili

47 BOA, BEO. 2264/169767.

48 BOA, Y. MTV. 217/49.

49 BOA, MV. 107/53. Zırhlıların modernizasyon bedelleri hakkında bkz. (BOA, Y. PRK. ASK. 168/119). Bir başka arşiv kaydında da beş adet zırhlı geminin modernizasyonundan vazgeçilmesiyle ortada kalan ödeneğin Ansaldo Firması'ndan yedi adet torpidobot siparişinde kullanılacağından söz edilmektedir. Bkz. BOA, BEO. 2279/170856.

50 DMA, MKT. 1313/63.

dikkate şayan bilgiler verilmekteydi. Cenova'ya giderek *Mesudiye*'nin tadilatını inceleyen Ahmed Paşa ve Alemî Efendi, gemiyi bizzat yakından tetkik ederek en ince ayrıntısına kadar yapılan değişiklikleri not etmişti. Rapora göre geminin tekne ve güverte tadilatı dışında merkezî tabyaları, taretler, ambar ağız kapakları, dümen makine ve muhafazası, kömür ambarları, telgraflar, elektrik çanları, kumanda kulesi, kaptan köprüsü, kamaralar, kiler, ocak, helâlâr, makine ve kazanlar mukaveleye uygun bir şekilde yenilenmişti. Bunun dışında raporda gemiye yerleştirilen toplar ve mühimmat adediyle ilgili detaylı bilgiler de verilmektedir. İki adet 9,2 pusluk, 12 adet 6 pusluk, 14 adet 3 pusluk, 10 adet 75 mmlik, 4 adet 47 mmlik seri ateşli topun yanında iki adet de “za'îf sandal topları” olmak üzere Vickers, Sons & Maxim Firması'nın imal ettiği toplamda 44 adet top *Mesudiye* zırhlısına yerleştirilmişti.⁵¹

Toplar	Mermi Cinsi	Adet
9,2 pusluk topların her biri	Zırh delici sert döküm mermi	15
	Dökme çelik gülle	35
	Çelik Humbara	40
	Şarapnel	10
6 pusluk topların her biri	Zırh delici sert döküm mermi	15
	Dökme çelik gülle	35
	Çelik humbara	30
	Demir humbara	20
Toplam		200

Tablo 10: *Mesudiye* Zırhlı Fırkateynine Ansaldo Fabrikası'nda Yerleştirilen Toplara Ait Mühimmat ve Adedi

Kaynak: BOA, Y. MTV. 233/31.

Ansaldo Firması'nın yaptığı modernizasyona ilişkin tadilat, Osmanlı gözlemcileri tarafından mukaveleye uygun bulunsa da geminin seyir kabiliyetleri ve muharebe kapasitesi, beklenenin altında çıkmıştı. Gerçekten de 1875 yılında denize indirilen ve bir zırhlı fırkateyn (*ironclad*) olarak inşa edilen *Mesudiye*'yi baştan aşağı yenileme suretiyle dretnot öncesi muharebe gemisine dönüştürme fikri başından beri oldukça iddialı ve hatta hayalci bir girişimdi.⁵² Ödemeler yüzünden teslimi bir hayli geciken *Mesudiye*⁵³, 15 Mart 1904 tarihinde İstanbul'a

51 BOA, Y. MTV. 233/31.

52 Sondhaus, *Naval Warfare...*, s. 123.

53 Geminin teslim muamelesi ve teslim öncesi gecikmelerle ilgili Ansaldo Firması ile ilgili yaşanan itilaflar için bkz. BOA, Y. A. HUS. 444767; BOA, Y. MTV. 239/136.

vardığında dretnot öncesi muharebe gemilerinin devrinin kapanması bir kenara, muadili sayılan dretnot öncesi devrin zirvesini teşkil eden İngiliz Kraliyet Donanması'ndaki Majestic Sınıfı ile ateş gücü, zırh ve sürat bakımından baş etmesi her şartta imkânsız gözüküyordu.⁵⁴ Bunun dışında, torpido taarruzuna karşı modern zırh kuşak korumasından yoksun olan *Mesudiye*, dretnot öncesi muharebe gemisinden daha çok zırhlı bir kruvazörü andırıyordu.⁵⁵

Diğer yandan Almanya'daki Kiel Limanı'na *İzmir* vapuru refakatiyle gönderilen *Asar-ı Tevfik*'in modernizasyonu, deyim yerindeyse tam bir trajediye dönüşmüştü. Osmanlı Devleti'nin Krupp'a olan borcunun artması ve buna karşılık ödeme yapmaması *Asar-ı Tevfik* zırhlısının da tadilatını durma noktasına getirmişti. Geminin Kiel'de sökülmeğe başlanmasının hemen ardından, 500 kişilik mürettebatı *İzmir* vapuruna aktarılmış ve payitahttan gelecek talimat beklenilmeye başlanmıştı.⁵⁶ 13 ay beklemenin ardından mürettebatın açlık sınırına dayanması ve Sultan'ın müşavir subaylar arasında sağ kolu sayılan von Hofe Paşa'nın da devreye girmesine rağmen sorunun bir türlü çözümlememesi, Osmanlı Berlin Sefareti ile Hükûmet-i Seniyye arasındaki yazışma trafiğine ciddi bir yoğunluk kazandırmıştı. Gerçekten de kaptan ve mürettebatın ödenmemiş maaşlarının ve erzaklarının bir an önce gönderilmesi yönündeki taleplerine karşılık Osmanlı makamlarının tahsisat yokluğunu bahane göstererek işi ağırdan almaları, şu anki tespit edilen belgeler ışığında anlaşılır bir durum değildir.⁵⁷

Sonunda İstanbul'dan mürettebatın dönüşü için bir ödenek gönderildiyse de *Asar-ı Tevfik* zırhlısı uzun bir süre Kiel'deki kızakta sökülmüş vaziyette kalacaktı. *Asar-ı Tevfik*'in süvarisi Miralay Rüstem Bey, inşa sürecini belirli aralıklarla raporlayarak Bahriye Nezareti'ne bilgi vermesi⁵⁸ sayesinde, 1904 yılına kadar geminin sadece baş güvertesinin yenilendiği onun dışında herhangi bir inşa ve tamirin gerçekleşmediği ortadaydı. Ödenek sıkıntısı yüzünden geminin dört yıl boyunca Kiel'de kızakta kalması üzerine Osmanlı Devleti ile Germania Firması'nın müzakere masasına oturması bir anlamda kaçınılmaz bir hâle gelmişti. Sultan II. Abdülhamid, bu durumdan kârlı çıkmak babında geminin modernizasyon bedelini 282.000 liradan 65.000 liraya çekerek Germania

54 Majestic Sınıfı'nın *Mesudiye* ile karşılaştırmalı teknik detayları için bkz. Gardiner, *a.g.e.*, s. 391.

55 Noppen, *a.g.e.*, s. 5.

56 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 12.

57 BOA, İ. HUS. 92/1319.

58 Kısa bilgilendirme raporları için bkz. BOA, Y. MTV. 221/29; BOA, Y. MTV. 227/145; BOA, Y. MTV. 254/104.

Firması'nın bu projeyi maliyetinin bile altında yürütmesini kaçınılmaz kılmıştı. Sultan, bu zarara karşılık, Germania Firması'ndan iki adet torpido kruvazörü almak dışında Krupp Firması'ndan hatırı sayılır miktarda top siparişi vererek Alman tarafını ikna etmeyi başarmıştı.⁵⁹ Nihayetinde Kiel'de modernizasyon faaliyetleri tamamlanan *Asar-ı Tevfik* zırhlısının Dersaadet'e intikali için 2.000 sterlin "şimcendifer ücreti" Berlin Sefareti'ne gönderilmek suretiyle çalışmalara başlanılmıştı. Geminin getirilmesi için 25 güverte, 30 makine ve kazan nefe-rinden başka, Sultan'ın von Hofe Paşa'dan sonraki yeni gözde müşavir subayı Kaymakam Bucknam Bey de⁶⁰ görevlendirilmişti.⁶¹

59 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 137.

60 Osmanlı Bahriyesi'nin çağın gerekliliklerine uygun doktrinel yaklaşımları benimsemesinde önemli yere sahip olan müşavir subayların her birinin stratejik karar alma mekanizmasında yer aldığı iddia etmek doğru değildir. Mesala, William Cramp & Son Firması'na sipariş verilen *Mecidiye* kruvazörünün İstanbul'a getirilmesi ve akabinde gemi personelinin eğitimi için üç aylığına görevlendirilen Ransford D. Bucknam, bu tarz subaylardan biridir. Üstün kaptanlık meziyetlerinden ötürü kısa sürede Sultan II. Abdülhamid'in dikkatini celp eden Bucknam, danışman subay olarak Osmanlı Bahriyesi'ne hizmete başlamış ve kısa sürede hizmetlerinden dolayı Padişah yaveri olarak (*aide-de-camp*) amiralliğe terfi edilmişti. Bkz. New York Times, 6 January 1911. İlk olarak kaymakam ve daha sonra 1907 yılında paşalığa terfi edilen Bucknam'ın (Bkz. BOA, İ. TAL. 412/52) Osmanlı Bahriyesi'ne en önemli hizmetleri başında *Mecidiye* kruvazörünün Amerika'dan, *Asar-ı Tevfik* zırhlı fırkateyninin Kiel'den, *Peyk-i Şevket* ve *Berk-i Satvet* torpido kruvazörlerinin de Almanya'dan getirilmesinde kaptan ve danışman olarak görev alması gelmekteydi. Bkz. BOA, İ. HUS. 149/77, BOA, BEO. 3184/238776. Bunun dışında kendisi, Osmanlı Donanması'na verilen gemi siparişlerinde de firmalar ile Bahriye Nezareti arasında arabulucu ve teçhizata dönük teknik danışman rolüyle Donanma Müfettişliği ilave olarak da Teçhizat-ı Askeriye Nezareti Satın Alma Komisyonu üyeliği görevini icra etmiştir. Özellikle İngiltere'den tedarik edilmesi planlanan askeri nakliyat için ihtiyaç duyulan vapurlarla ilgili görüşmelere ve akabinde satın alma sürecine bizzat Bucknam Paşa da dâhil olmuştur. Bkz. BOA, BEO. 2665/198341. Dahası Sultan II. Abdülhamid, Avrupa ve Amerika'da inşa edilmekte olan yeni usul zırhlı kruvazörlerin ve bilhassa denizaltı gemilerinin ayrıntılı tetkik edilmesi, gerekirse bunların inşa tezgâhlarında görülmesi, teknik özellikleri ve fiyatlarının tespiti ile ilgili araştırma için Bucknam Paşayı ve ona refakat etmesi için Deniz Yüzbaşı Rauf Bey görevlendirmişti. İlginç bir şekilde Bucknam Paşa Osmanlı Bahriyesi'nde görevi sırasında Sultan II. Abdülhamid kendisinden 1904-1905 Rus-Japon ile ilgili bilgi edinmesini de talep ettiği kişiler arasındadır. Bkz. Yaşar Bedirhan ve Figen Atabey, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)", *Turkish Studies*, Sayı 8/5, Bahar 2013, s. 133. Bucknam Paşa ile ilgili çalışmalar için bkz. Özcan Mert, "Osmanlı Bahriye Mirası Bucknam Paşa", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri*, Mayıs 2004, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları, s. 85-89; F. Uyanıker, "Osmanlı'nın Amerikalı Paşası Amiral Ransford D. Bucknam", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı 613, Ankara, s. 108-112. Konuyla ilgili yeni basım kitap olarak bkz. Ender Kuntal, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki bir Amerikalı: Bucknam Paşa*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2017.

61 DMA, EH. 125/32.

Aynı şekilde Tersane-i Âmire’de Ansaldo Firması tarafından modernize edilen *Feth-i Bülend*, *Avnillah* ve *Muin-i Zafer* korvetlerinden de beklenen sonuç hiçbir surette alınamamıştı. Genel görünüm itibarıyla daha çağdaş bir tasarıma kavuşsalar da muharebe kabiliyetleri istenilen düzeyde olmaktan uzaktı. Yine de diğer zırhlı gemilerin modernizasyonu gündeme geldiği sıralarda Bahriye Nazırı Hasan Paşa’nın 5 Ocak 1907 tarihinde Sultan’a sunduğu bir bilgi notunda Çanakkale’de refakatinde bulunan modernize edilmiş üç korvetle ilgili pek de olumlu olmayan mütalaaları bulunmaktadır.

“...*Feth-i Bülend*, *Avnillah* ve *Muin-i Zafer* bir hayli masraf ve külfet ihtiyarıyla ta’mir olunmuşlar iken işbu ta’mirât ahvâl-i kadîmeleri tağyîr yani ne metânet ve resânetlerine ve ne de sür’atlerine te’sir edememiştir binâenaleyh bunlar Avrupa’nın yeni sistem sefâin-i harbiyesine kıyâsen âdetâ batniyyü’l-harke sefâin-i nakliyeden addolunacak bir mâhiyettedirler.”

İlginç bir biçimde yazının devamında Hasan Paşa, çözüm olarak eldeki mevcut gemilerin modernizasyonu yerine dünyadaki tüm donanma dengelerini alt üst eden *Drednot (Dreadnought)* Sınıfı muharebe gemisi alınmasını şiddetle öneriyordu. Ona göre eski usul zırhlıları oldukça yüksek meblağlara modernize etmektense “sâlifü’l-arz *Drednot* gibi bir zırhlı mübâya’a kıymet-i harbiyece on zırhlıya mu’âdil bir kuvvet” elde edilerek daha mantıklı bir girişimde bulunulmuş olurdu.⁶²

2) GEMİ İNŞA FAALİYETLERİ

Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca yaşanan çalkantılı siyasi gelişmeler ve ekonomik istikrarsızlık hâli, aynı gemi tamir faaliyetlerinde olduğu gibi gemi inşa girişimlerinin de belini bükmeye yetmişti. Sınırlı düzeyde icra edilen inşa faaliyetlerini, Bahriye tarafından ağırlıklı karakol hizmetleri için azami ihtiyaç duyulan gambot ve korvetin yanında, eğitim gemisi ihtiyacını karşılamaya dönük düşük tonajlı kruvazörler kapsamaktaydı. Ayrıca bu dönem, Osmanlı gemi inşa kapasitesini zorlayan ve mali kaygıların gölgesinde hayat bulmaya çalışan bir dizi muharebe gemisi projesinin de askıya alınmasına tanıklık etmekteydi.

Elbette Osmanlı Bahriyesi'nin, ciddi sanayi altyapısına ihtiyaç duyan ve bunun için gerekli olan yatırımları teşvik edecek muharebe gemisi inşa modelini bir kenara bırakıp bunun yerine oldukça ucuz yolla temin edilen ufak çaplı platformlara kucak açan Jeune École stratejisini benimsemesi, Osmanlı gemi inşa sanayisi için talihsiz bir karardı. Osmanlı karar alıcıları nazarında tersanede torpidobot inşa etmek yerine nispeten daha ucuz yolla yurt dışındaki isim yapmış tersanelerden torpidobot siparişi vermek, mali krizin ortaya koyduğu telakkiler çerçevesinde kaçınılmaz bir sonuçtu.

Öyle ki Tersane-i Âmiri'de torpidobot inşası amacıyla gerekli olan sanayi hamlesi için Batı'nın teknolojisini kendi şartlarında transferini kabul etmek dışında, bunun finansmanın da Düvel-i Muazzama'dan teminine dönük Sultan

II. Abdülhamid'in diplomatik arenada daha fazla taviz vermesi demekti. Diğer yandan Osmanlı Devleti bünyesinde Avrupa'daki Krupp veya Armstrong benzeri bireysel müteşebbisliğin olmaması da her girişimin Sultan'ın onay filtresinden geçtikten sonra devlet eliyle yapılmasını zaruri bir hâle getirmişti. Dahası ne sermaye birikimi ne de kapitalist bir sınıfın olmayışı Osmanlı'daki ekonomik ferdiyetçiliği de önemli oranda kısıtlamaktaydı. Böylece sadece sanayi alanında değil, teknoloji üretme aşamasında da ciddi kısıtlamalarla karşılaşılıyordu. Mesela 93 Harbi'nden hemen sonra Bahriyedeki torpido ihtiyacını karşılama maksatlı olarak Erkân-ı Harbiye-i Bahriye Sol Kolağası Davut Efendi, Tersane-i Âmire'nin kendi imkânlarıyla deniz sahında hareket eden bir torpido tasarlamıştı. Torpido konusunda uzman zabitan heyeti tarafından Dolmabahçe açıklarında tecrübe edilen bu torpidonun "düşman gemilerine tahribat edebilecek surette kâfi" olduğu kısa sürede müşahade edilmişti. Bu başarılı denemenin ardından Sultan II. Abdülhamid, Davut Efendi'ye torpido imalini sürdürebilmesi için Tersane-i Âmire'de münasip bir yerin tahsis edilmesini dahi sağlamıştı.⁶³ Aynı zamanlarda General Berdan'ın torpido denemelerinin başarısızlıkla sonuçlanması, Davut Efendi'nin projesinin daha ön plana çıkmasını sağladıysa da uzun vadede seri üretiminin yapılamaması ARGE desteğinden yoksun bu girişimin sonu olmuştu.⁶⁴ Daha sonraları Tersane-i Âmire'de kurulacak Torpido Fabrikası da Schwartzkopff Torpido Firması'nın desteğiyle ayakta kalabilecekti.

Doğrusu, Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Tersane-i Âmire ve İzmit Tersanesi, gemi inşa faaliyetlerinin yürütüldüğü iki yerd. 93 Harbi'nden sonra tahsisatsızlıktan ötürü önemli miktarda personel ve iş kaybına uğrayan bu tersanelerin kaderi uzun bir süre belirsizliğini koruyacaktı. Bilhassa İzmit Tersanesi, Ayastefanos Antlaşması'nın imzalanmasından birkaç hafta sonra 8 Nisan 1878 tarihinde Bahriye Nezareti talimatıyla gemi inşa ve tamirat faaliyetlerinin durdurulması ve fazla olan zabitan ve neferlerin İstanbul'a intikal ettirilmesi suretiyle âdeta muattal bir vaziyete getirilmişti⁶⁵. Diğer yandan donanmanın kalbi sayılan Tersane-i Âmire'de 93 Harbi sonrası genel görünümü itibariyle ciddi bir düzensizlik hâli hâkimdi. Mesela farklı milletten işçilerin çalıştığı tersanede farklı

63 DMA, MKT. 430/152-159-255-258-294.

64 DMA, MKT. 430/69.

65 Bahriye Nezareti'nin İzmit Tersane memuru Kaymakam Hüseyin Bey ve İnşaiye binbaşısından Abdullah Efendi'ye gönderilen talimat için bkz. DMA, MKT. 340/108.

tatil günlerinin (çarşamba, cuma ve pazar) bulunması ve ayrıca çalışma saatlerinin bir hayli düzensiz oluşu “faideye hasıl olacak işleri” olumsuz yönde etkiliyordu. Her şeyden önce tersanedeki imalattan sorumlu fabrika ve buna bağlı tezgâhların cuma ve pazar günleri tatil yapılmasından dolayı ciddi bir iş kaybı yaşıyordu. Daha sonra yalnız pazar gününün tatil edilmesi gündeme geldiyse de Tersane-i Âmir'e'nin imalat performansını istenilen düzeye getiremeyeceği düşüncesiyle uygulamaya bir türlü konulamamıştı.⁶⁶

Aslında 1880'lerin başında Tersane-i Âmir'e'de Fabrikalar, Mağazalar, Barut-hane, Fişenkhane ve Dikimhane olmak üzere toplamda beş farklı yerde imalat faaliyeti icra edilmekteydi. İstisnai olarak zırhlı gemilere ve torpidobotlara parça temini gibi stratejik bir görevi üstlenmiş olan Fabrikalar, Tersane-i Âmir'e'deki üretimin belkemiğini teşkil ediyordu. Bu yüzden tersanedeki üretim faaliyetlerinin günlük bazda rapor edilerek kayıt altına alınması ve bu raporlarda tersane dışındaki üretim fazlası olarak satılan (ihraç) veya tüccarlar vasıtasıyla yurt içi ve yurt dışından alınan (ithal) ürünlerin de kaydedilmesi, Tersane-i Âmir'e'nin o dönemki çalışma performansını ortaya koyması aşamasında kritik önemi haizdir. Bu raporların geneline bakıldığında Tersane'de cuma hariç altı gün boyunca üretim yapıldığı, tatilden sonraki ilk çalışma günü olmasından ötürü tersanenin en verimli çalıştığı günün cumartesi olduğu ve üretim hacminin en düşük olduğu günlerin de pazar ve çarşamba olduğu hemen anlaşılmaktadır. Bunun dışında bazı zamanlarda üretim yetersizliği ve aksaklıklardan ötürü yeterli sayıda imalat yapılamamasından dolayı bazı ürünlerin tüccarlardan satın alınması kaydıyla açığın kapatılması, standart bir uygulama halini almıştı.⁶⁷

Diğer taraftan Tersane-i Âmir'e'nin tamir ve inşa faaliyetlerinde kullanılmak üzere kendi imkânlarıyla imal etme durumunda olmadığı ürünlerde ise belirli bir piyasa araştırması yapılmasının ardından temin yoluna gidiliyordu. İşin doğrusu, Tersane-i Âmir'e'deki “edevat-ı ehemmiye” olarak tanımlanan kazan, makine ve diğer teknik donanım türündeki parçaların, üretiminin maliyetli ya da tersane imalat kabiliyetinin dışında olmasından dolayı İngiltere gibi denizcilik teknolojilerine vakıf ülkelere siparişi, sıklıkla başvurulmuş bir yöntemdi. Bazı

66 DMA, MKT. 732/20-23.

67 Şakir Batmaz'ın henüz yayımlanmamış “Tersane-i Âmir'e'de Üretim ve Performans (R.1297/M.1881-1882)” adlı çalışmadan faydalanılmıştır. Kendisi hiç çekinmeden bu çalışmasını benimle paylaştığı için ayrıca müteşekkirim.

zamanlarda da “fazla akçe sarf edilmemesi” esasıyla iç piyasadan belirli şahıslarla bağlantıya geçilmekte veya doğrudan doğruya Avrupa’daki fabrikatörlerle mukavele usulüyle de ihtiyaç duyulan parçalar temin ediliyordu.⁶⁸

Aynı dönemde tanzim edilen İngiliz Amirallik Dairesi’nin istihbarat raporları da Tersane-i Âmire’nin mevcut durumuna ilişkin dikkate şayan veriler sunmaktadır. 8 Mayıs 1883 tarihli bir istihbarat raporunda, Tersane-i Âmire’nin konumu ve Haliç ile ilgili detaylı istihbarat bilgileri verildikten sonra bu kompleksin her ayrıntısını gösteren oldukça teferruatlı bir planın hazırlanması övgüye değerdir. İlginç bir biçimde raporda Tersane-i Âmire, genel görünüm ve makine çeşitliliği bakımından İngiltere’deki Plymouth şehrindeki Keyham Tersanesi’ne benzetiliyordu. Raporun devamında Tersane-i Âmire’deki havuzların kapasiteleriyle ilgili teknik bilgiler veriliyordu. Örneğin tersanedeki en geniş havuzun 122 m (400 feet) uzunluğunda ve 8,5 m (28 feet) derinliğinde; diğer daha ufak boyutlu iki yüzer havuzun ise 76 m (250 feet) uzunluğunda 18 m (60 feet) genişliğinde ve 6 m (20 feet) derinliğinde olduğu tarif ediliyordu. Bunun yanı sıra Tersane-i Âmire’de kömür stoğunun olmaması dikkat çekici bir detaydır.⁶⁹ Osmanlı kayıtlarına da bakıldığında aynı dönemde kömür alımı konusunda müşkülâtların olduğundan defaatle söz edilmektedir. Özellikle hızla artan kömür fiyatları karşısında Tersane-i Âmire’ye gereken miktarın çok altında kömür alımı yapıldığı durumlar da vakiydi.⁷⁰

Amirallik Dairesi’ne ait aynı istihbarat raporunun devamında, hâlihazırda Tersane-i Âmire’de on İngiliz teknikerin istihdam edildiği ve bunlardan yedisinin on üç yıldır burada görev yaptığı diğer üçünün ise altı ay önce burada görevlendirildiği, ayrıca Osmanlı tebaası çalışanların sayısı ise 400 civarındaydı. Normalde çalışan sayısı bu rakamın iki katı olması gerekirken Mart 1883 yılında iki aylık maaşların ödenememesinden ötürü greve giden tersane işçilerinden 500’ünün işine, paraları ödendikten hemen sonra son verilmişti. Hatta bu eylemi organize etmekte sorumlu on beş kişi de cezalandırılarak hapse atılmıştı.⁷¹

Tüm bu gelişmeler, Tersane-i Âmire’nin 93 Harbi sonrası kapasitesinin çok altında çalıştığını ve hatta kömür yetersizliğinden ötürü üretimin durma nok-

68 DMA, MKT. 335A/31

69 NA, ADM. 231/18, Report No:265.

70 DMA, MKT. 335A/31.

71 NA, ADM. 231/18, Report No:265.

tasına geldiğini kanıtlamaktadır. Bunlara, İngiliz işçilerinde sayısının azaltılması ve büyük oranda Osmanlı tebaası çalışanın da işine son verilmesi eklendiğinde, beş yıl sonra istihbarat görevi için Tersane-i Âmire'ye gelen İngiliz ataşenavalın, Keyham Tersanesi benzetmesini geri alması anlaşılır bir durumdur. Zaten 14 Ekim 1888 yılında hazırlanan raporda da bu durumu destekler mahiyette, tersanedeki makinelerin neredeyse tamamının zamanla eskidiğinden ve birçoğunda ciddi çürümeler/korozyonlar görüldüğünden dem vuruluyordu. Raporu kaleme alan Yüzbaşı Sir W. Cecil Domville Bart'a göre tersanedeki en düzgün çalışan mevki Çelik Fabrikası'ydı. Tersane-i Âmire'de görevli Osmanlı zabitanının da gözbebeği olan bu fabrikaya çelik, külçeler hâlinde İngiltere'den tedarik ediliyordu. Bu fabrikayı öne çıkaran en önemli özellik, çeliğin en iyi kalitede işleniyor olmasıydı. Böylelikle ihtiyaç hasıl olduğunda sekiz santimetre çapında Krupp muadili iyi kalitede top üretimi dahi yapılabiliyordu. Bunun dışında, tertibi ve sahip olduğu teknolojiyle göze çarpan ikinci mevkii ise Torpido Fabrikası'ydı. Schwarzkopf Torpido Firması'nın öncülüğünde kurulan bu fabrika, yedi Alman işçisi tarafından idare edilmekte ve üretim onların gözetiminde yapılmaktaydı. Raporun sonunda, fabrikanın yılda birkaç torpido imal etme dışına çıkamadığı için aslında Sultan'ın torpido konusundaki hassasiyetlerini tatmin etme ve zabitan için ise kendini beğenmişlik, *amour propre* sebebiyle kurulduğu öne sürülmesi de çarpıcıdır.⁷²

1880'ler boyunca Tersane-i Âmire'de süregelen düzensizlik ve muattal vaziyet, 1890'ların başından itibaren yürütülen geniş çaplı gemi tamir ve kısıtlı inşa faaliyetlerine paralel olarak nispeten daha olumlu bir hâl alacaktı. Bu dönemde Tersane-i Âmire'ye ufak tonajlı gemilerin inşası ve seri bir şekilde tamiri için yüzer bir saç havuz inşa edilebilmişti.⁷³ Bu gelişmeyi, 23 Haziran 1904 yılında İzmit Tersanesi'nde yeni usulde büyük gemileri alabilecek hacimde bir havuzun⁷⁴ inşasının kararlaştırılması takip etmişti.⁷⁵ Bu esnada Kızıldeniz'deki gemilerin bakım ve onarımı için Akabe Körfezi'nde Cidde ile Tiran Adası mevkiine iki taş iskelesi ve bir rıhtımı olan bir tersane yapılması da plan dâhilindeydi.⁷⁶

72 NA, ADM. 231/18, Report No:188.

73 DMA, MKT. 1153/85.

74 Havuzun inşasına dönük Şura-yı Bahriye'deki benzer tartışmalar için bkz. DMA, ŞB. 672/184A.

75 DMA, MKT. 1520/27.

76 DMA, MKT. 774/173.

1896 yılından itibaren de Tersane-i Âmire’de muhtelif tesislerde ve İzmit Tersanesi’nde gemi inşa faaliyetlerine destek maksatlı Avrupa’dan usta getirilmesi suretiyle yabancı çalışanların sayısında da önemli artışlar gözlenmektedir.⁷⁷ Bunlar dışında İstanbul’a yakın olunmasından dolayı İzmit Tersanesi’ne, Tersane-i Âmire’nin imalat ve inşa sınırları zorlayan projelerin kolaylıkla aktarılması da Tersane-i Âmire’nin son dönemlerdeki kapasite artışına işaret etmektedir. 27 Kasım 1892 tarihli Mabeyn-i Hümayûn’a yazılan bir raporda “Donanma-yı Hümayûnun tezyîdi emrindeki ihtiyâcât-ı âciliye karşılamak” babında bir zırhlı da dâhil olmak üzere 35 parça geminin Tersane-i Âmire ve İzmit Tersanesi’nde inşası için bu kez Sultan II. Abdülhamid’den 880.000 lira talep ediliyordu. Gemilerin inşası için ihtiyaç duyulan malzemenin tüccarlardan %30 daha uygun bir fiyata alınması için ödeneğin tek kalemde (peşin) ve bir an önce tahsis edilmesi “menfa’at-ı devleti gözetmek ve zâyî’âta mahal bırakmamak” adına önem arz ediyordu.⁷⁸

Ne acıdır ki Osmanlı maliyesi ve buna bağlı devlet bürokrasisi nezdinde ödemeler, hiçbir şekilde tek kalemde çözülebilen meseleler değildi. Aksine Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca hayata geçirilmeye çalışılan orta ve geniş çaplı projelerin en büyük kâbusu, tahsisatsızlık sıkıntısı olacaktı. Fakat madalyonun diğer tarafından bakıldığında tüm bu mali sıkıntılara rağmen bizzat Sultan II. Abdülhamid tarafından Tersane-i Âmire tezgâhlarında birkaç kruvazör ve korvet inşasına yönelik irade seniyye çıkarılmıştı.⁷⁹ Bu doğrultuda 1890’lı yıllar, uzun soluklu Sultan II. Abdülhamid hükümrânlığı, gemi inşa sanayisinin üretim bazında zirveye oturduğu bir dönem olacaktı.

Jeune École stratejisinin düşüşe geçtiği 1890’lar, Osmanlı Bahriyesi için de yeniden muharebe gemisi temin etmeye dönük planlamaların yapıldığı bir dönemdi. 93 Harbi’nden beri hassasiyetle uygulanan kıyı savunma doktrinine ait korvet, gambot ve torpidobotlarla Ege Denizi ve Karadeniz’de kurulacak alan hâkimiyetinde yetersiz kalınacağı, Bahriye Nezareti Erkân-ı Harbiye heyeti tarafından göz önünde bulundurulmuş bir açmazdı. Bu yüzden Bahriye ricali, uygun şartlar oluştuğu takdirde Tersane-i Âmire imkânlarıyla bir zırhlı muharebe gemisi inşa edilmesi fikrine hep sadık kalmıştı.

77 Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması...*, s. 150-154.

78 DMA, MKT. 913/47.

79 Hocaoglu, *a.g.e.*, s.100.

1890'lardan itibaren "kuvve-i bahriyenin tezyidinin" Sultan II. Abdülhamid nezdinde de önem kazanmasıyla Bahriye kurmayları, 8.100 tonluk, 129 m (340 kadem) uzunluğunda, 18-20 mil arası sürat yapabilecek, Harvey nikel çelik zırhla mukavim, dretnot öncesi muharebe gemisi evsafına yakın bir gemi inşası için kolları sıvamıştı. Bunun için gerekli olan iki ve üç boyutlu resimleri dahi hazırlanmıştı.⁸⁰ Bu resimler 24 Aralık 1892'de Sultan'a arz edilerek daha sonra *Abdülkadir* isimi verilecek zırhlı gemini inşasına girilmişti.⁸¹

Ne var ki Tersane-i Âmir'e de Camialtı mevkiinde kızağa konulan *Abdülkadir* zırhlısının inşası, ödenek yetersizliği yüzünden mütemadiyen sekteye uğramaktaydı. Aynı dönemde Tersane-i Âmir'e de Valide Kızağı'nda inşa edilen 4.050 tonluk *Hüdavendigar* kruvazörünün de benzer nedenlerden ötürü inşası neredeyse durma noktasına gelmişti.⁸² İşin gerçeği şu ki İzmit'te inşa edilen sekiz adet korvet ile birlikte *Abdülkadir* ve *Hüdavendigar*'ın inşası için hazineden ayrılan 100.000 liralık tahsisattan tek bir kuruş bile ödenememişti. Hatta inşaların sürdürülmesi için Bahriye Nezareti, hazineden 20.000 lira daha ilave ödenek talep ettiyse de bir sonuç elde edilememişti. Bu aksaklığın da temel nedeni, Sultan II. Abdülhamid'in kemer sıkma politikası dışında Osmanlı Devleti'nin, kurumları arasındaki ağır işleyen bürokratik yapısıydı. Nitekim Bahriye Nezareti'nin gemilerin inşa sürecinin sekteye uğramaması adına Hazîne-i Celile ile yaptığı yoğun yazışma trafiği neticesinde talep edilen ödeneğin "fevkalade masraflar" statüsüne girdiği ve bu ödemelerin de Techizat-ı Askeriye Nezareti'nce karşılanması gerektiği, uzun müddet sonunda ancak açığa kavuşabilmişti.⁸³

1903 yılına gelindiğinde ise ağır işleyen bürokratik çarklar içinde bir türlü çözüme kavuşamayan zırhlı *Abdülkadir* ve muhafazalı kruvazör olarak inşa edilmesi planlanan *Hüdavendigar* projeleri, tam anlamıyla bir fiyaskoya dönüşmüştü. 1892 yılında inşasına girilen *Abdülkadir* zırhlısının bu kadar uzun zaman zarfında sadece iskeleti inşa edilmiş ve kısmen üstü zırh ile kaplanmıştı. Aynı derecede kaygı veren bir diğer gelişme ise gemilerin "inşâatına lâyıkıyla devam olunamamaktan dolayı mevzû' bulundukları destgâh, tabak ve dikmeleri mürûr-ı zaman

80 BOA, Y. PRK. ASK. 83/16; Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 140.

81 BOA, Y. MTV. 73/23.

82 BOA, BEO. 1297/97265. İnşaların nerelerde icra edildiği ile ilgili detay için bkz. Emin Yüce, *Abdülhamid Donanması'nda Bir Bahriyeli: Donanma Zâbiti Emin Yüce'nin Hatıraları*, Yay. Haz. Şakir Batmaz, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010, s. 111.

83 BOA, BEO. 2017/151213.

ile çürümekte olup tebdîl edilmediği takdirde tehlike ve kaza vukû'u melhûz" geleceğinin İmalat Komisyonu tarafından ısrarla Şura-yı Bahriye'ye bildirilmesi idi. Mevzu bahis tehlikeli durumdan kurtulmanın ise tek yolu tezgâh ve kızakların ivedilikle tamiri ve gemilerin inşasının devamı için icap eden ödeneğin bir an evvel tedarik edilmesi idi. Uzun süredir ödemesi geciktirilen meblağın bu sefer kuruş cinsinden karşılığı 41.374.400 olarak telafuz ediliyordu. Bu meblağın sadece 8.288.904 kuruşu Hazine-i Celîle'den alınabilmişti. Şura-yı Bahriye heyeti, bu zamana kadar ki harcamaların ve emeğin boşa gitmemesi için her iki geminin teknesinin denize indirilecek dereceye gelinceye kadar ödemelerinin aksatılmamasını Maliye Nezareti'nden talep ediyordu.⁸⁴

Dönemin iktisadi şartlarına hesaba katıldığında talep edilen tahsisatın hazine tarafından karşılanmasının mümkün olmayacağı neredeyse kesindir. Bundan dolayı gemi inşa projelerinin sübvance edilmesi için ilk olarak İdare-i Mahsusa'nın yıllık hasılatı düşünülmüşse de kısa zamanda bu gelir kaleminin de yeterli olmayacağı anlaşılmıştı. Bunun üzerine Maden, Ziraat ve hatta Orman Nezaretlerine de el atıldıysa da yine bir sonuç elde edilememişti.⁸⁵

Zırhlı gemi inşa meselesinin gittikçe kurumlar arası bir krize yol açtığı gibi bir başarısızlık hikâyesine dönüşmesi üzerine Sultan II. Abdülhamid'in sürece bizzat müdahil olarak Bahriye Nezareti'nden "Tersâne-i Âmir'e de ve İzmir Destgâhları'nda derdest-i inşâ bulunan sefâinin bir an evvel ikmâl-i inşaatı lâzımeden bulunduğundan ona göre icâb-ı keyfiyetin îfâ ve ne vakte kadar hangisinin ikmâl olunabileceğinin bildirilmesini" talep ediyordu. Bahriye Nazırı Hasan Paşa da 23 Mart 1904 bir raporda, *Abdülkadir* zırhlısı inşaatının üç yılda, *Hüdavendigar* kruvazörünü de bir buçuk yılda tamamlanması için gerekli olan meblağı listeler hâlinde Sultan'a sunmuştu. Bunun dışında Hasan Paşa, uzun müddetten beri ödenemeyen tahsisat yüzünden gemilerin "ikmâl-i inşâları te'ahhur ettikçe bir taraftan tabak ve dikmelerinin tecdîdi için beyhûde bir takım masraf" yapıldığından da yakınmayı ihmal etmemişti.⁸⁶

84 DMA, ŞB. 651/117A.

85 BOA, BEO. 2185/163845.

86 BOA, Y. MTV. 258/48.

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

Tablo 11: Abdülkâdir Zırlı Fırkateyn-i Hümâyûnunun Üç Yılda İtmâm Olunmak Üzere Mesârif-i İnşâiyesi

Kaynak: BOA, Y. MTV. 258/48

Kısa bir zaman sonra *Abdülkadir*'in uzun süre tezgâhta kalmasının faturası, omurgası ile iskarmozlarının⁸⁷ yanlış şekillendiğinin ortaya çıkmasıyla ağır bir şekilde ödenecekti. Geminin iskeletinde, inşa esnasında hiç arzu edilmeyen kamburlaşma ve sarkmanın başlaması dışında tuzlu suyun ve buna bağlı yüksek oranda nemin fazla olduğu açık ortamda uzun müddet tezgâhta kalması, ciddi korozyona sebebiyet vermiş ve nihayetinde Tersane-i Âmire'de muharebe gemisi inşa projesine de son verilmişti.⁸⁸

Aslında bu başarısızlığın arkasındaki tek neden, ödenek sıkıntısı ve akabinde inşaatın durması değildi. Daha henüz fizibilite aşamasında geminin maliyet hesaplarının ve inşa planlamasının düzgün bir şekilde yapılmadığı ve muhtemel

87 İtalyanca *scarmo*'dan gelen gemilerin kaburgalarını teşkil eden eğri ağaç veya plakalara verilen addır. Nutkî, *a.g.e.*, s. 131.

88 Râmi Paşa, *a.g.e.*, s. 213.

değişikliklere imkân tanıyacak esneklikte olmadığı aşîkârdı. Stratejik öngöründen yoksun bu inşa sürecinde, beklenenin üzerinde meblağların çıkması ve bunun hâlihazırda mali krizde olan bir devlete mal edilmesi, projenin sekteye uğramasındaki en önemli nedenler arasındaydı. Ayrıca Bahriye Nazırı'nın gemilerin inşasındaki gecikmelerden dolayı Sultan II. Abdülhamid'e sunduğu raporda, *Abdülkadir* ve *Hüdavendigar*'ın inşasında lüzumu kadar amele muntazaman çalıştırıldığı ve gerekli olan parçaların da vakti zamanında tedarik edildiği iddiasını ileri sürüyordu.

Diğer yandan bir İngiliz ataşenaval raporunda, 7.873 tonluk *Abdülkadir* zırhlısının inşası "Osmanlı Bahriyesi'nin en yeni başarısızlığı" (*the latest failure*) olarak lanse ediliyordu. Raporda, Ekim 1892 yılında inşasına girilen *Abdülkadir*'in daha en başında kızak kirişlerinin çamurun üzerinde ve mağazalardan oldukça uzak ancak halk tarafından görülebilen bir havuza döşenmesi büyük bir hataydı. Nitekim inşa ilerledikçe, artan ağırlıkla birlikte kızağın oturduğu çamurlu temel, batma eğilimi göstermiş ve bu da geminin gövde dengesini oldukça bozmuştu.⁸⁹ Bu bilgi, dönemin donanma zabiti Emin Yüce tarafından kaleme alınan hatıratla da doğrulanmaktadır. Kendisi de *Abdülkadir*'in inşasının yapıldığı zeminden su çıktığı için inşasının terk edildiğinden söz etmektedir.⁹⁰ Ayrıca daha sonra tanzim edilen bir başka raporda aktarılan şu bilgi de meselenin özünü yakalama açısından oldukça isabetlidir:

"*Abdülkadir* nâm zırhlı kuruvazör-i hümayûnu mu'âyene olundu mezkûr sefine zâten toprağı kısmen sağlam olmayan bir mevki'de kurulmuş ve denize tenzîl olunabilecek derecede i'mâli hâlinde hâsıl edebileceği sıkletin ancak takriben beşte birine mevki'in hâl ve metâneti tahammül edememesinden ve destgâhlarıyla desteklerinin kısmen çürümesinden nâşî omurgasında kısmen inhinâ hâsıl olduğu görülmüş ve güzerân eden on iki sene zarfında boyadan ârî kışın ve yazın ahvâline kâmilan ma'rûz kalan aksâm-ı âhine paslanıp bi't-tabi' cevher zâtîsi haleldâr olmuş..."⁹¹

Kuşkusuz ki bu durum, Osmanlı gemi inşa sanayisinin de zayıflıklarını tüm çıplaklığıyla ortaya koymaktadır. Bu hususu destekler mahiyette, dönemin Akdeniz Umum Filosu Kumandanı olan Hasan Rami Paşa tarafından da her türlü ekipmanı ve malzemesi yabancı fabrikalardan getirilecek olan bir mu-

89 NA, ADM. 231/20. Report No:256.

90 Yüce, *a.g.e.*, s.111.

91 DMA, TRS. 753/61A.

harebe gemisinin Tersane-i Âmir'e'de inşa edilmesinin akla yatkın bir seçenek olmadığı açıkça dile getirilmişti. Kaldı ki sırf tasarruf etme saikiyle Tersane-i Âmir'e'nin teknik ve imalat kapasitesinin üzerinde bir muharebe gemisi inşa etme projesine tevessül edilmesi zaten başından beri büyük bir hataydı. Hasan Rami Paşa, geminin inşa hesapları ne kadar mükemmel olursa olsun tezgâha konulduğunda tutulacak ölçünün fen, deneyim ve sanat gibi üç önemli hususa ihtiyaç duyduğunu ve bunun da uygulamasının bir hayli zor olduğunu üstüne basarak vurguluyordu. Ona göre bu hassas duruma Tersane-i Âmir'e'de hiçbir şekilde riayet edilmemişti. Şüphesiz ki bu maharetsizlik ve ihmalkârlıktan ötürü birçok geminin seyir performansının hedeflenenin oldukça altında kalması ve hatta inşa sürecinde zayi olması kaçınılmazdı.⁹²

Gerçekten de *Abdülkadir* tarzında bir muharebe gemisi inşa etme fikri Osmanlı zabitanı tarafından iftihar edilecek bir husus olması dışında, Sultan II. Abdülhamid'in de paye verdiği önemli bir itibar kaynağıydı. İngiliz istihbarat kaydında *Abdülkadir*'in halk tarafından kolaylıkla görülebilen bir havuzda inşa etmeye tevessül edilmesinin arka planında da bu itibar arayışı olması kuvvetle muhtemeldir. Ancak burada ağır basan temel neden Devlet-i Aliyye'nin içinde bulunduğu mali muvazenenin, 1900'lerin başına kadar bir türlü rayına girememesiydi. Keza mali aksalıkların gölgesinde bu tarz geniş kapsamlı projelerin sekteye uğraması beklenebilir bir sonuçtur. Öte yandan Tersane-i Âmir'e'deki kâğıt üzerinde oldukça kıymetli yatırımlar olarak görülen Fabrikalar, Mağazalar, Baruthane, Fişenkhane ve Dikimhane gibi tesislerin büyük tonajlı gemi inşasını kaldırabilecek bilgi birikimi, deneyim ve kapasiteden yoksun olduğu da su götürmez bir gerçektir. Birçok defa Sultan'a sunulan raporlarda da "terakkiyât-ı bahriyelerine karşı donanma-yı hümayûnun hâl-i hâzırı gibi acınacak bir hâlde kalması ve müzâyaka idâresinde bunca meşakkat ve külfet ihtiyârıyla ıslâh ve tanzim edilmiş olan fabrika-i hümayûnların iktitâf-ı semeresine muvaffak olunamaması" şeklindeki serzenişler bu yoksunluğa delalet etmektedir.⁹³ Bu yüzden Tersane-i Âmir'e ve ona destek çıkan İzmit Tersanesi'nde ekseriyetle gemilerin tamir ve bakımlarının yapılması ve bunun dışında da kompozit usulde gambot tarzı ciddi teknik-sınâî alt yapısı gerektirmeyen ufak tonajlı gemilerin inşasına girişilmesi, Osmanlı Bahriyesi'nin elindeki tek seçenek olarak değerlendirilmektedir.

92 Râmi Paşa, *a.g.e.*, s. 213-215.

93 DMA, MKT. 568/28.

Aslında Osmanlı Devlet ricali nezdinde Jeune École prensipleri doğrultusunda bir hayli uzun kıyı hattını savunmasını hakkıyla tatbik etmek hayati bir meseleydi. Özellikle Kızıldeniz, Yemen ve Basra gibi payitahtan uzak bölgelerin kıyı güvenliğini tam anlamıyla sağlamak eldeki imkânlarla neredeyse imkânsızdı. Osmanlı Bahriyesi, bu mevkillerdeki uzun sahil şeridini korumak için işletim maliyeti düşük, tamiri kolay ve omurga, iskarmozları demirden geri kalan kısımları da ahşaptan olan “kompozit” usuldeki farklı tonaj boyutlarda gambot ve korvet tarzı gemilerden istifade ediyordu. Su hattı bakır ile kaplanan bu tarz gemiler, tersanede inşalarının zırhlı gemilere göre nispeten daha kolay olmasıyla ve taşra tersanelerinde kolayca bakımının yapılmasıyla çetin kıyı müdafaası görevleri için biçilmiş kaftandı. Bununla birlikte kompozit gemilerin ahşap gemilere nazaran hizmette kalma süresinin üç kat daha (yaklaşık 25 yıl) uzun olması da bir diğer önemli avantajdı. Bu gemilere baş tarafına bir adet 18 cmlik, sancak ve iskele tarafında dört adet 5 cmlik Krupp topu konulmasıyla da gerektiğinde torpidobot gibi yeni nesil gemilerle mukabele edebilecek kabiliyete getiriliyordu.

93 Harbi’nden hemen sonra Tersane-i Âmire’de teşkil edilen İmalat Komisyonu⁹⁴ tarafından ilk olarak 12 adet ahşap geminin yapılması kararı verilmişti. Bunlardan altısı taşra tersanelerinde inşası uygun bulunurken diğer altı adedinin ise kompozit usulde Tersane-i Âmire’de yapılması kararlaştırılmıştı. Bir buçuk yılda inşasının tamamlanması planlanan bu gemilerin mutlaka “serî’ü’s-seyr, hidemât-ı harbiye ve nakliyye elverişli ve denize dayanıklı olması” gerekiyordu. Tersane-i Âmire’de inşası yapılacak altı geminin “mesârif-i inşâiyyeleri” 155.000 lira civarındaydı.⁹⁵ Taşra tersanelerinde inşa edilecek diğer altı kıta ahşap gemi için de ihtiyaç duyulan kerestelerin ancak bir yıl sonra “kat’ ve nakl olunabileceği cihetle” inşaları gelecek yıla kalan ahşap gemilere ayrılan tahsisatın da iki taksit hâlinde ödenmesinin daha yerinde olacağı tespit edilmişti.⁹⁶

94 Hasan Paşa’nın taht-ı riyasetinde 12 Ocak 1882’da kurulan İmalat Komisyonu üyeleri şunlardır: Tersane Memuru Hasan Paşa, Fabrikalar Nazırı Hüsnü Paşa, Baş Mimar Miralay Hüsnü Paşa, Çarkçı Miralay Osman Paşa, Topçu Miralay Ali Paşa, Riştehaneden (İplikhane) Kaymakam Hulki Bey, İnşaiyye Kaymakamı Tosun Bey, Direkçibaşı Yanku Bey, Elbise Memuru Binbaşı Mehmet Bey ve Yelkencibaşı Binbaşı İsmail Efendi. Bilgi için bkz. DMA, ŞB. 117/7A-B.

95 DMA, ŞB. 202/3B.

96 Bu tarz gemiler genellikle Tersane-i Âmire ve İzmit Tersanesi’nde inşa edilmekteydi. Ancak ahşap kısımlarının inşası için Gemlik ve Sinop Tersanesi’de bu inşaatlara destek vermekteydi. DMA, ŞB. 202/3A.

Kompozit usulde inşa edilen ve su kesimi bakır ile kaplanan sekiz bölmeli ilk gemilerden biri, *Heybetnüma* korvetiydi. Osmanlı kayıtlarında üçüncü sınıf kruvazör olarak da anıla, ancak evsafı gereği tek uskurlu, iki bacalı korvet olan *Heybetnüma*'nın deplasmanı 1.390 ton, boyu da 68,8 metreydi. 30 Ocak 1890 yılında tutulan İngiliz istihbarat kaydında, Osmanlı Devleti'nin kronik sorunu olarak addedilen tahsisatsızlık yüzünden, 1881 yılında kızağa konulan geminin inşasının tamamlanmasının zaman alacağından söz ediliyordu. Raporla ayrıca geminin gövdesinin tamamlandığı, kazan ve 2.785 beygirlik makinelerinin yerleştirildiği; muhtemel yerleştirilecek silahların da beklendiği bildiriliyordu. *Heybetnüma*'ya yerleştirilmesi ön görülen silahlar; baş ve kıçta olmak üzere iki adet 15 cmlik (L25) Krupp, iki adet 12 cmlik Krupp, dört adet de 3 inçlik seri ateşli Hotchkiss topuydu. Bunun dışında muhtemelen iki adet torpido tüpünün de gemiye yerleştirilmesi düşünülüyordu.⁹⁷

Ancak uzun süre kızakta yatırılması ve buna bağlı çürümelerden ötürü gemi beklenin oldukça altında bir seyir performansı sergilemişti. Böylelikle 1895 yılında birkaç değişiklik yapıp arma donanımı eklenmesiyle geminin, Bahriye Mektebi öğrencilerinin eğitimi için talim gemisi hâline getirilmesine karar verilmiş ve akabinde eğitim için Girit'e gönderilmişti.⁹⁸

Tersane-i Âmire'de inşa edilen korvet statüsündeki ilk kompozit kruvazör ise deplasmanı 1.292 ton, boyu da 64 m (210 feet) olan *Lütf-i Hümayun*'du.⁹⁹ 1882 yılında kızağa konulan geminin oldukça ağır bir seyir izleyen inşa süreci, ancak 1892 yılında nihayete erdirilebilmişti. *Heybetnüma* kruvazörüyle aynı silahları kullanacak olan *Lütf-i Hümayun*, Mayıs 1892'de törenle denize indirilmişti.¹⁰⁰ Aynı dönemde İzmit Tersanesi'nde inşa edilmekte olan 1.600 tonluk, 68,5 m uzunluğundaki *Feyz-i Bahri Medine* ve *Şadiye* kompozit kruvazörlerinden ise bütçe yetersizliğinden dolayı vazgeçilmişti.¹⁰¹ 1891 yılında kızağa konan iki kruvazör ile ilgili çalışmada, altı yıl boyunca herhangi bir ödenek tahsis edile-

97 NA, ADM. 231/18. Report No:792.

98 DMA, MKT. 863/75; DMA, MKT. 1036/16.

99 İngiliz Kraliyet Bahriyesi'ne ait istihbarat raporlarında ve Deniz Müzesi Arşivi'ne ait bazı kayıtlarda *Heybetnüma* ve *Lütf-i Hümayun* korvet olarak telakki edilmektedir. Mesela bkz. DMA, ŞB. 738/190A.

100 DMA, MKT. 685/103; DMA, MKT. 1398/90.

101 DMA, MKT. 794/63.

memesi¹⁰² yüzünden tedariki elzem olan gereçlerin sağlanamaması bir kenara işçilerin “terâküm eden ücretleri” dahi ödenememişti.¹⁰³ Sonunda, *Abdülkadir* zırhlısına benzer bir şekilde “destgâh ve tabak ve dikmeleri mürûr-ı zamanla çürümüş” ve böylece inşaları da iptal edilmişti.¹⁰⁴

Osmanlı gemi inşa sanayii, ağırlıklı olarak dönemin İngiliz ve Fransız gemi modellerinden etkilense de kompozit usulde inşa edilen korvet ve kruvazörler genel olarak Tersane-i Âmire'nin kendi tasarımlarıydı. Özellikle Bahriye'nin ihtiyacına göre belirlenen kıstaslar doğrultusunda, tersanede inşa edilen gemilere yabancı mühendis ve işçiler de teknik destek sağlıyordu. Bunun dışında Tersane-i Âmire'de korvet ve gambot nevinde gemilerin inşalarında fazlasıyla İngiliz veya Alman gemi tasarımlarından da istifade ediliyordu. Mesela 1892 yılında kızağa konulan *Zuhaf* ve *Kilitbahir* korvetleri, Alman Germania Firması'nın kendi tasarımıydı. Bu korvetler, deplasmanı 632 ton olan, 58 m boyunda ve demirden mücehhez zarif gövde (*iron hull*) tasarımına sahipti. Basra ve Yemen gibi uzun devriye görevleri için tasarlanmış, yelken donanımına (*barque rigged*) sahip bu korvetler, 640 beygir gücündeki makineleriyle de 14 knot süratle kolaylıkla erişebiliyordu. Geminin ana silahı iki adet 12 cm'lik Krupp topuydu. Ayrıca, yakın çatışma durumları için de iki adet 37 mm çapında seri ateşli Hotchkiss topu bulunuyordu.¹⁰⁵

Benzer şekilde Tersane-i Âmire'de İngiliz gemi tasarımları da önemli yer tutuyordu. 1888 yılında tersaneye siparişi yapılan 443 tonluk *Şahin-i Derya*, İngiliz Rattlesnake Sınıfı bir torpido gambot (*Rattlesnake type torpedo catchers*) tasarımından kopyalanmıştı.¹⁰⁶ Hafif çelik gövde tasarımı ve 3.500 beygirlik çift uskura bağlı makineleriyle de 23 knot gibi yüksek bir süratle erişmesi hedeflenen *Şahin-i Derya* torpido gambotu, bu seferde tersanedeki “*inşaiye hatasına*” dayalı olarak kurban edilmişti. Gemi daha henüz kızaktayken ağırlık merkezinin ayarlanamaması yüzünden 1892 gibi geç bir tarihte denize indirildiğinde su hattının su kesiminden aşağı bir noktaya düşmüş olduğu fark edilmiş ve böylece geminin muvazenesine

102 Ödenekle ilgili sıkıntılar ve işçilerin maaşlarının ödenememesi ve istikraz yoluna gidilmesi ile ilgili bkz. DMA, MKT. 1207/44; DMA, MKT. 913/47A.

103 DMA, MKT. 858/69; DMA, MKT. 852/103.

104 DMA, ŞB. 651/117A.

105 NA, ADM. 231/49. Naval Intelligence Divison (N.I.D.): “War Vessels of Turkey in 1908” başlığı altında korvetlerin teknik özellikleri belirtilmektedir.

106 NA, ADM. 230/28. Report No:255.

yük getirecek makine ve silahlar eklendiğinde geminin tehlikeli bir şekilde suya gömüleceği anlaşılmıştı. Sonunda 1896 yılında *Şahin-i Derya* torpido gambotu da Tersane-i Âmir'e'de inşasına son verilen gemiler kervanına katılmıştı.¹⁰⁷

Bu arada Akdeniz sahillerinin muhafazasına dönük acil ihtiyaç duyulan karakol görevi için 1881 yılında Tersane-i Âmir'e'de kompozit usulde, 37 m uzunluğunda 197 tonluk *Şat* ve *Fırat* isiminde iki gambotun yapımına başlanılmıştı. Sultan II. Abdülhamid'in de talimatıyla Nisan 1883'de denize indirilen bu gemiler, Tersane-i Âmir'e'de inşa edilen diğer gemilere kıyasla en kısa sürede inşa edilen gemiler arasındaydı.¹⁰⁸ Dört adet 76 mmlik iki adet de 57 mmlik Krupp topuyla donatılan gambotlar, yıpratıcı karakol görevleri yüzünden 1890 yılında tersanede elden geçirilmiş; makine ve kazan değişimine tabi tutulmuştur. *Fırat* gambotu Preveze, Ayvalık ve Girit taraflarında karakol görevi icra etmiş; *Şat* gambotu ise 1892 yılına kadar Marmaris, Ayvalık, Girit ve İstanköy, daha sonra da Karadeniz'den gelen gemilerin Büyükdere'ye "zararlı kişiler ve eşya çıkarmalarının" önüne geçme maksatlı Tarabya mevkiinde görevlendirilmişti.¹⁰⁹

Osmanlı Bahriyesi, karakol gemisi ihtiyacını karşılamak adına 1890 yılında 36,8 (121 feet) m boyunda, 106 tonluk üç adet çelik gövdeli gambotu Tersane-i Âmir'e'ye sipariş etmişti. Dört adet 7,5 cmlik Krupp, iki adet de 37 mmlik Hotchkiss topuyla donatılan gambotlara ayrıca iki adet torpido tüpü de eklenmişti. Gambotlardan *Nasr'ül Hüda* İzmit Tersanesi'nde inşa edilirken diğer *Seyyar* ve *Barika-i Zafer* Tersane-i Âmir'e'de inşa edilmekteydi. Bu gemilerin de uzun süren inşaları, bölgeyi ziyaret eden İngiliz ataşenavalllerin de dikkatini celp etmişti. Bu ataşenavaller, tarafında "Turkey: Ship, Docyards, Guns" adlı bir başlıkla tanzim edilen bir raporda, bölüneler hâlinde inşa edilen gemilerin kızkakta uzun süre durmaktan ötürü omurgalarının paslandığı ve geriye kalan işlerin bir türlü devam etmediği ifade ediliyordu. Raporun devamında İzmit Tersanesi'nde bu gambotlarla aynı evsafa Saik-i Şadi Sınıfı altı adet gambotun inşasına girildiye de projenin sadece kâğıt üstünde kaldığı bilgisi veriliyordu.¹¹⁰

Aslında Bahriye Nezareti, İzmit Tersanesi'nde inşa edilen *Saik-i Şadi* gambotunun tekne kısmının hazır olduğu ve kısa sürede denize indirilebileceğini

107 Langensiepen ve Güleriyüz, *a.g.e.*, s. 158; Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, s. 231.

108 BOA, Y. MTV. 11/16.

109 DMA, ŞB. 113/44; Batmaz, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, s. 263.

110 NA, ADM. 231/18. No:243.

bir bilgi notuyla Mâbeyn-i Hümayun'a bildirmişse de bilinmeyen bir nedenden ötürü inşa çalışmasına son verilmişti. Böylece *Saik-i Şadi*, Osmanlı tersanelerinde “bitirilemeyen gemiler” listesinde yerini almıştı.¹¹¹ Diğer yandan 14 yıllık inşa sürecinden sonra *Nasr'ül Hüda* gambotu, bir şekilde deniz indirilmiş ve kısa süre zarfında seyir tecrübelerine girişilebilmişti. İki yıl sonra da *Seyyar* ve *Barika-i Zafer* gambotları da donanmaya katılmıştı.¹¹²

111 DMA, MKT. 1210/168.

112 Langensiepen ve Gülerüz, *a.g.e.*, s. 163.

SONUÇ

19. yüzyıl boyunca günden güne artan iç meseleler ve bunların uluslararası arenaya taşınmasıyla başlayan dış müdahaleler sürecinde Sultan II. Abdülhamid Dönemi, Memâlik-i Şahane'yi ayakta tutma çabasına bağlı olarak devletin güvenliğe ilişkin kaygılarının da zirveye yürüdüğü yılları temsil etmektedir. Kuşkusuz ki Sultan II. Abdülhamid'in nazarında devletin güvenliğine dönük en önemli stratejik önceliklerden biri, 8.000 mili aşkın uzunluktaki Osmanlı kıyılarını, başta Düvel-i Muazzama'nın uyguladığı Gambot Diploması'sinden ve ayrıca aynı coğrafyanın dinamiklerini paylaşan Rusya ve Yunanistan'ın yayılmacı eğilimlerinin ortaya koyduğu yakın tehditlere karşı ne pahasına olursa olsun koruyabilmektir. Gelgelelim bu yakın tehditlerin ortaya koyduğu "teyakkuz ikliminde" Osmanlı ricalinin önünde dikilen en önemli engel, devletin kendi kıyı güvenliğini tatbik edebilecek çapta materyal, kalifiye personel ve bunların etkin uygulamasına dönük bir doktrinden nispeten yoksun olmasıydı.

Tam da bu noktada torpidonun keşfiyle hayat bulan Jeune École stratejisi, iktisadi ve sınai alanlarda güç kaybeden İngilizlerin denizlerdeki tartışmasız üstünlüğünün sınırlandırılması ve meşhur Gambot Diploması'sinin mağdurlarına kendi kıyılarını savunabilme noktasında imdada yetişmişti. Bir anlamda Jeune École'ün miladı sayılan 93 Harbi, torpidobot ve torpidoyu atabilecek platformların kritik önemini bizzat müşahade eden Osmanlı Bahriye ricalinin

de stratejik tercihlerini belirlediği bir tecrübe sahasıydı. Bu harp, dönemin ana muharebe gemisi statüsündeki zırhlı fırkateynlerin de kabiliyetlerinin önemli ölçüde sorgulanmaya başlamasıyla Jeune École'ün alternatif sunduğu torpidobot ve denizaltı gibi platformlara yönelişi de bir hayli hızlandırmıştı.

Aslına bakılırsa Sultan II. Abdülhamid'in kendi dünya algısı çerçevesinde, devletin içerisinde bulunduğu mali darboğaz ve büyük güçlerin diplomatik baskıları karşısında, amcası Sultan Abdülaziz'in pahalı ve kısa sürede iptidai hâle gelen donanması yerine kıyı korumasını esas kabul eden, ucuz ve etkili bir donanmanın teşkiline önem veren bir deniz doktrinine dört elle sarılması kaçınılmaz bir sonuçtu. Ancak tüm bu stratejik karar alma mekanizmaları içerisinde, 93 Harbi hezimetinin siyasi ve iktisadi yönden ağır faturasını ödeyen, dış borç batağına batmış bir devletin, askerî minvaldeki yeni koşullara yeterli esneklikte karşılık vermesini beklemek, dönemin *sui generis* yani kendine özgü bağlamını algılamaktan uzak bir tarihsel tutumu benimsemek manasına gelir. Dahası, bilhassa ekonomik gücün askerî kudretle eş güdümlü ilerlediği bir çağda, mali muvazeneyi sağlama adına askerî harcamaları en alt düzeye indirgemeye çalışmak, yüzyılın ikinci yarısında torpido, çelik zırhlı gemiler ve seri ateşli toplar gibi denizcilik alanındaki askerî devrimi de takip edememek anlamını taşımaktaydı.

Ancak yine de Sultan II. Abdülhamid ve onun çağdaş denizcilik hakkında en önemli bilgi kaynaklarından biri olan yabancı müşavir subayların yönlendirmesiyle ve Bahriye'nin en mühim istihbarat kaynağını teşkil eden ataşenavaller vasıtasıyla temin edilen deneyimler doğrultusunda Bahriye Nezareti tarafından savunma odaklı, iddialı olmaktan uzak bir donanma programı hazırlanmıştı. Osmanlı Devleti'nin mali imkânları çerçevesinde hayata geçirilen bu donanma programının muhtevasını belirleyen en önemli parametrelerden biri, dönemin askerî gündemini belirleme potansiyeline sahip, uluslararası boyuttaki silahlanma yarışıydı. Bilhassa denizcilik alanında İngiltere ve Almanya arasındaki silahlanma yarışı, tüm dünyadaki güçler dengesini etkilemiş; bu bağlamda gemi inşa ve silahlanma cihetinde rekabetçi bir pazarın da ortaya çıkmasına ortam hazırlamıştı. Bununla birlikte denizcilik teknolojilerindeki değişikliklerin temposunun ışıltı hızında artış göstermesine karşılık, bu teknolojiyi ancak sınıai ve iktisadi kapasiteye sahip ülkelerin takip edebilmesi, Devlet-i Aliyye'nin her hâlükârda geri kalacağı bir rekabete girişi demekti.

Dolayısıyla, hiç de şaşırtıcı olmayan bir biçimde, böyle bir ortamda silah firmaları arasındaki azılı rekabeti diplomatik ve ekonomik bir fırsata dönüştür-

türmeye çabalayan Sultan II. Abdülhamid, Avrupa tezgâhlarından makul yollu torpidobot ve hatta denizaltı tedarik ederek Bahriye kurmaylarının kendi güvenlik ihtiyaçlarına göre uyarladığı Jeune École'ün kıyı savunma doktrinine sıkı sıkıya bağlı kalmıştı. Zira Sultan'a sunulan birçok rapordan anlaşıldığı üzere; yeni teşkil edilecek bir donanma, ticaretin devamlılığı, Karadeniz ve Ege Denizi'ne bağlantıyı sağlayan stratejik geçiş güzergâhları olan Boğazların güvenliği ve buna mukabil siyasi iktidarın merkezi sayılan payitahtın korunmasında en yararlı araç konumundaydı.

Diğer yandan 1897 yılında vuku bulan Osmanlı-Yunan Harbi de aynı 93 Harbi'nde olduğu gibi Osmanlı stratejik anlayışına yeni bir bakış açısı getiren en önemli gelişmeydi. Harp sırasındaki deneyimler, Osmanlı karar alıcılarına, sadece torpidobot ve gambot filotillalarından müteşekkil bir donanmanın kara harekâtını desteklemekte ve deniz ulaştırma hatlarının savunulmasında etkili olamayacağını, aksine kruvazör ya da ana muharebe gemisi gibi alan savunması ve taarruzu icra edebilecek kabiliyette gemilere ihtiyacın hasıl olduğunu açıkça göstermişti. Çanakkale Boğazı'nda demirli vaziyette yüzer istihkâm görevi üstlenen Osmanlı zırhlı filosunun Yunan Filosu karşısında etkisizliği, kendisine sunulan raporlarda "mükemmel kudretteki" donanmayı oluşturmak için muazzam meblağları ödemeyi hiçbir zaman göze almayan Sultan II. Abdülhamid'i dahi Rus ilerleyişini dizginleyecek ve Yunan Donanması ile boy ölçüşecek bir donanma programına razı etmişti.

Nitekim bu donanma programı yurt dışından gemi tedariki dışında dönemin en faal tersaneleri sayılan Tersane-i Âmire ve İzmit Tersanesi'nde inşa edilecek bir dizi gambot, korvet, kruvazör ve hatta muharebe gemisi projesini de kapsamaktaydı. Ancak kabul etmek gerekir ki Osmanlı tersanelerindeki teknik ve sınai altyapı göz önünde bulundurulduğunda, inşasında başarı kaydedilen az sayıdaki gemi platformunun gambot ve korvet olması bir rastlantı değildi. Sac, ahşap veya kompozit usulde yapılan, inşa ve işletim maliyetleri oldukça düşük olan bu gemilerin uzun sahil şeritlerinde karakol görevleri için ideal platform olmaları da kayda değer etkenlerdi. Ne var ki 93 Harbi sonrası mali kriz ortamında Tersane-i Âmire'nin ve diğer taşra tersanelerinin kapasitelerinin oldukça altında çalışması ve mütemediyen yaşanan kömür yetersizliği karşısında yapımı bir hayli pratik olan bu gemilerin dahi inşasının sekteye uğraması sıklıkla tecrübe edilen bir durumdu.

Tüm bu aksaklıklara rağmen gambot ve korvet yapımına nazaran çok daha fazla teknik birikim, sınai kapasite ve mali kaynak gerektiren büyük tonajlı

kruvazör ve muharebe gemisi inşasına girişilmesi oldukça ilginçtir. Bu durumu bir yanıyla Tersane-i Âmir'e'de inşanın yabancı tersanelere sipariş edilmesine göre daha ekonomik bir çözüm olması, diğer yanıyla da dışa bağımlılığı azaltmak adına yapılan bir teşebbüs şeklinde okumak mümkündür; ancak Sultan II. Abdülhamid'e sunulan raporlar ekseninde değerlendirildiğinde, durumun Osmanlı Devleti'ni çevreleyen denizlerdeki yükselen tehdit algısı ve bununla eş güdümlü güvenlik açığını ivedilikle kapamaya dönük pratik çözümler olduğu anlaşılmaktadır. Aslında, ufak tonajlı gemilerin inşasında yaşanan temel aksaklıkların büyük tonajlı gemilerin inşasında hayati hatalara dönüşmesi, *Abdülkadir* örneğinde olduğu gibi Osmanlı gemi inşa sanayisinin zaafalarının yalnızca tahsisat sıkıntısı, teknik altyapı ve birikim sorunu olmadığını da göstermiştir.

Geniş perspektifte Avrupa emperyalizminin Osmanlı Devleti'nin çöküşüne yönelik diplomatik ve iktisadi tazyiki sonucu oluşan olumsuz koşullar altında yürütülen bu çabaların sınırlı düzeyde sonuç vermesi olağan olsa da Osmanlı'nın yapısal sorunları, askerî zaafarın meydana gelmesine hatırı sayılır bir katkı sağlamıştı. Başlı başına Sultan II. Abdülhamid rejiminin kendi içinde zikredilebilecek önemli açmazlarından biri, kendi otokratik karar oluşturma mekanizmasının devlet bürokrasisinin işleyişini etkileyecek düzeyde "ahbap çavuş ilişkisinin" hâkim olduğu *patronaj* ağıyla örülü olması, uzun vadede tutarlı bir askerî stratejinin tam anlamıyla tatbik edilmesine imkân tanımamaktaydı. Mali krizle harmanlanmış bu temel aksaklığın, Osmanlı gemi inşa girişimlerinin başarıya ulaşmasında elzem olan fizibilite, ön tasarım, imalat, donatım ve inşa aşamalarında sıklıkla boy göstermesi, muhtelif ölçekte birçok gemi inşa projesinin askıya alınmasında önemli bir role sahiptir.

Sonuç olarak, Osmanlı Bahriyesi'nin Jeune École stratejisini benimsemesi kendi kıyı güvenliğini sağlaması açısından kısmen başarılı addedilse de aynı jeopolitik dengeleri paylaşan rakipleriyle vuku bulan muharebelerde başarı sağladığı söylenemez. Daha başka bir ifadeyle, Donanma-yı Hümayun'un Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki hak ve çıkarlarını korumada aciz kalması, Osmanlı coğrafyasının emperyal kurgu içinde vazgeçilmez bir hedef olarak konumlandırılmasının önünü açmıştı. Bir yanıyla Osmanlı deniz gücünün ciddi bir zafiyet içinde olması, çevresindeki rakipleri tarafından daha kolay bir lokma olarak görülmesine ve böylece kaçınılmaz olarak da toprak kayıplarının yaşanmasına muazzam katkı sağlamıştı. Aslında, Osmanlı Devleti'nin emperyal köklerine rağmen sürdürülebilir kurumsal bir deniz gücü oluşturamaması, kendine has

deniz strateji ve doktrini üretmesinin önündeki en büyük engellerden biriydi. Bunda Osmanlı Devlet adamlarının bilim, sanayi ve askerî teknoloji kulvarında Sanayi Devrimi'yle ivme kazanan Batı'yı kendine model olarak almasının ve onu birebir taklit etmesinin getirdiği derinlerine işlemiş kanaatin de payı büyüktür. Elbette tüm bu zaafı, Osmanlı'nın Fransa'dan ithal Jeune École fıkırını benimseyen diğer denizci ülkeler gibi kendi gemisini inşa edebilecek kabiliyette güçlü bir sınai altyapıdan mahrum olması, yeni teknoloji silahları kullanabilecek nitelikte eğitimli personele sahip olmaması ve en önemlisi de deniz muharebelerinde donanmanın komuta ve kontrolünü idare edebilecek kurmay subay eksikliği çerçevesinde irdelemek gerekir.

KAYNAKLAR

ARŞİVLER

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Babîâli Evrak Odası (BEO.)

Babîâli Evrak Odası Ayniyât Defterleri (BEO. AYN. d)

Dâhiliye Nezareti Siyasi Kısım (HR. SYS.)

İradeler Dâhiliye-Hariciye (İ. DH.- HR.).

Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)

Mektubi, Mühimme Evrakı (MKT. MHM.)

Yıldız Mütenevvi Maruzat (Y. MTV.)

Yıldız Perakende Askerî (Y. PRK. ASK.)

Yıldız Perakende Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik (Y. PRK. EŞA.)

Yıldız Perakende Maiyet-i Seniyye Erkân-ı Harbiye Dairesi (Y. PRK. MYD.)

Yıldız Sadaret Hususi Maruzat (Y. A. HUS.)

Hariciye Londra Sefareti (HR. SFR.3.)

Hariciye Tercüme Odası Evrakı (HR. TO.)

Yıldız Esas Evrakı (Y. EE.)

Deniz Müzesi Arşivi (DMA)

Mektubî

Şura-yı Bahriye (ŞB.)

Erkân-ı Harbiye (EH.)

Tersaneler (TRS.)

The National Archives (NA)

Admiralty (ADM.)

Naval Intelligence Division (N.I.D.): "War Vessels of Turkey in 1908".

Foreign Office (FO.)

Kitaplar

Batmaz, Şakir, "II. Abdülhamid Devri Bahriyesinde Personel Yetiştirme Gayretlerine Bir Örnek: Torpido Mektebi", *Osmanlı Donanması'nın Seyir Defteri Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, İstanbul: Pera Müzesi Yayınları, 2009.

—, *Bilinmeyen Yönleriyle Osmanlı Bahriyesi*, Hazine Yayınları, İstanbul, 2010.

Barry, Quintin, *War in the East: A Military History of the Russo-Turkish War 1877-78*, Helion&Company Ltd, West Midlands, 2001.

Bihl, Adolf, *100 Jahre Schichau 1837-1937*, Elbing: herausgegeben anlässlich des hundertjährigen Bestehens der Schichau-Werke, 1937.

Blackmore, D. S. T., *Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History 1571-1866*, Jefferson: McFarland Publishing, 2009.

Branfill-Cook, R., *Torpedo: The Complete History of the World's Most Revolutionary Naval Weapon*, Barnsley: Seaforth Publishing, 2014.

Brodie, Bernard, *Yaratılan Deniz Gücünün Stratejisi*, İstanbul: Doruk Yayınları, 2011.

Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, İstanbul, 1983: Deniz Basımevi, 1983.

Brown, D. K., *Warrior to Dreadnought: Warship Design and Development 1860-1905*, Barnsley: Seaforth Publishing, 2010.

Bruce A. ve Cogar W. *Encyclopedia of Naval History*, Chicago: Fitzroy Dearborn Publisher, 1998.

Corbett, J. S., *Some Principles of Maritime Strategy*, (ilk basım 1911), Maryland: United States Naval Institute, 1991.

Compton-Hall, Rirchard, *The First Submarines: The Beginnings of Underwater Warfare*, Cornwall: Periscope Publishing, 2003.

Cowley R. ve Parker G., *The Reader's Companion to Military History*, New York: Houghton Mifflin Company, 1996.

Davis L. E. ve Engerman S. L. *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 2006.

Deringil, Selim, *İktidarın Sembolleri ve İdeoloji: II. Abdülhamid Dönemi 1876-1909*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007.

Dümer, Vehbi. B., *Denizaltıcılık*, Ankara: T.C. Askeri Deniz Matbaası, 1944.

Edwards, J. Lincoln, *Torpedo*. Lincoln: iUniverse Star Publishing, 2006.

Engin, Vahdettin, *II. Abdülhamid ve Dış Politika*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011.

Erim, Nihat, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.

Findley, Carter V. *Modern Türkiye Tarihi*, İstanbul: Timaş Yayınları, 2010.

- Fotakis, Zisis, *Greek Naval Strategy and Policy 1910-1919*, New York: Routledge Publishing, 2005.
- Gardiner, Robert, *Conway's All The World's Fighting Ships 1860-1905*, Barnet: Conway Maritime Press, 1979.
- Gencer, Ali İhsan, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu 1789-1867*, Ankara: TTK Basımevi, 2001.
- Genelkurmay Başkanlığı Harp Tarihi Dairesi, *1897 Osmanlı-Yunan Harbi*, Ankara: Gen. Kur. Basımevi, 1965.
- Georgon, François, *Sultan Abdülhamid*, İstanbul: Homer Kitabevi, 2011.
- Gerace, M. P., *Military Power, Conflict and Trade*, New York: Routledge, 2004.
- Gövül, Fikret, *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1948.
- Grant, Jonathan A., *Rulers, Guns and Money: The Global Arm Trade in the Age of Imperialism*, Cambridge: Harvard University Press, 2007.
- Gray, Edwyn, *Nineteenth-century Torpedoes and Their Inventors*, Annapolis: Naval Institute Press, 2004.
- Greene J. ve Massignani A., *Ironclads At War: The Origin And Development Of The Armored Battleship*, Boston: Da Capo Press, 1998.
- Grossman, Mark, *World Military Leaders: A Biographical Dictionary*, New York: Facts On File Inc., 2007.
- Gülyüz, Ahmet, *Osmanlı Donanması'nda Torpidobotlar ve Destroyerler Sultanhisar & Muavenet*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2009.
- , *Hamidiye Mecidiye & Kruvazörler*, İstanbul: Denizler Kitabevi, 2009.
- Heald, Henrietta, *William Armstrong: Magician of the North*, Alnwick: McNidder&Grace Limited, 2011.
- Hill, Rirchard, *War at Sea in Ironclad Age*, London: Cassel Publishing, 2000.
- Hobart-Hampden, A. C., *Hobart Paşa'nın Anıları*, Derin Türkömer (çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları, 2010.
- Hocaoğlu, Mehmet, *II. Abdülhamid Muhtraları*, İstanbul: Kamer Yayınları, 1998.
- Horton, Edward, *The Illustrated History of the Submarine*, London: Sidgwick and Jackson Publishing, 1973.
- Hovgaard, G. W., *Submarine Boats*, London: F. N. Spon, 1887.
- Hubson, Rolf, *Imperialism at Sea: Naval Strategic Thought, The Ideology of Sea Power and Tirpitz Plan, 1875-1914*, Boston: Brill Academic Publishers Inc., 2002.
- İhsanoğlu, Ekmeleddin, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Teknoloji Çağını Yakalama Gayretleri*, E. İhsanoğlu (Ed.). *Çağını Yakalayan Osmanlı*. İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), 1995.
- James, Harold, *Krupp: A History of the Legendary German Firm*, New Jersey: Princeton University Press, 2012.

- Kennedy, Paul, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2013.
- Kinard, Jeff, *Artillery: An Illustrated History of Its Impact*, California: ABC-CLIO Inc., 2007.
- Kipp, J. W. "The Russian Navy and The Problem of Technological Transfer", B. Eklof, J. Bushnell, L. G. Zakharova (Ed.). *Russia's Great Reforms, 1855-1881*. Michigan: Indiana University Press, 1994.
- Konstam, Angus, *Union Monitor 1861-65*, Oxford: Osprey Publishing, 2002.
- Kurtoglu, Fevzi, *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1935.
- Lambert, Andrew, "Iron Hulls and Armour Plate", R. Gardiner (Ed.), *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*. London: Conway Maritime Press, 1992, 47-61.
- , *HMS Warrior 1860: Victoria's Ironclad Deterrent*, Annapolis: Naval Institute Press, 2010.
- , *The Crimean War: British Grand Strategy against Russia 1853-56*, London: Ashgate Publishing, 2013.
- Langensiepen B. ve Güleriyüz A., *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London: Conway Maritime Press, 1995.
- Lautenschlager, Karl, *Technology and the Evolution of Naval Warfare 1851-2001*, Washington: National Academy Press, 1984.
- Lavery, Brian, *Ship: 5000 Years of Maritime Adventure*, London: DK Publishing, 2004.
- Lewinsohn, Rirchard, *Zaharoff: Esrarengiz Avrupalı*, İstanbul: İletişim Yayınları, 1991.
- Lyon, David, "Underwater Warfare and the Torpedo Boat", R. Gardiner (Ed.), *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, London: Conway Maritime Press, 1992, 134-147.
- Mahan, A. Thayer, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*, New York: Cosimo Books, 2007.
- Makarov, S. O., *Discussions of Questions in Naval Tactics (Classics of Sea Power)*, J. B. Bernadou (Çev.), (originally published in Russia in 1897 and translated into English in 1898), Maryland: Naval Insitute Press, 1990.
- Marshall, Alex, *Russian General Staff and Asia 1860-1917*, New York: Routledge Publishing, 2006.
- Martin, Howard, *Britain in 19th Century*, Cheltenham: Thomas Nelson and Sons Ltd., 1996.
- Mercan, Evren, *Osmanlı Bahriyesi'ndeki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2012.
- Metel, Raşit, *Türk Denizaltıcılık Tarihi*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1960.
- Meurer, Alexander, *Muhtasar Deniz Harbi Tarihi*, Behçet Cemal (çev). İstanbul: Deniz Matbaası, 1932.
- Neilberg, M. S., *Warfare in World History*, New York: Routledge Publishing, 2001.
- Noppen, R. K., *Ottoman Navy Warship 1914-1918*, Oxford: Osprey Publishing, 2015.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfusu*, İstanbul: Kaynak Yayınları, 1983.
- Osborne, E. W., *Cruisers and Battle Cruisers: An Illustrated History of Their Impact*, California: ABC-CLIO Inc., 2004.

- , *Destroyers: An Illustrated History of Their Impact*, California: ABC-CLIO Inc., 2005.
- Örenç, Ali Fuat, *Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Sanayii*. G. Yıldız (Ed.). *Osmanlı Askerî Tarihi- Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*. İstanbul: Timaş Yayınları, 2013, 121-163.
- Padfield, Peter, *The Battleship Era*, London: R. Hart-Davis Publishing, 1972.
- Palmer, Michael. A., *Command at Sea: Naval Command and Control Since Sixteenth Century*, Boston: First Harvard University Press, 2007.
- Palmer, Alan, *Son Üç Yüz Yıl Osmanlı İmparatorluğu: Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, Belkıs Çorakçı Dişbudak (çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2002.
- Pamuk, Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2005.
- Papastratigakis, Nicholas, *Russian Imperialism and Naval Power: Military Strategy and the Build-Up to the Russo-Japanese War*, London: I.B.Tauris & Co. Ltd., 2011.
- Parkinson, Roger, *The Late Victorian Navy: The Pre-Dreadnought Era and the Origins of the First World War*, Suffolk: Boydell&Brewer Inc., 2008.
- Pears, Edwin, *Life of Abdul Hamid*, London: Constable Company, 1917.
- Preston, Anthony, *Warship 2007*, London: Conway Maritime Press, 2007.
- , *Warship*. New York: Comway Maritime Press, 1999.
- Quataert, Donald, *The Ottoman Empire 1700-1922*, Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- Râmi Paşa, Hasan, *Hatırat: Büyük Facia-Büyük Dram 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda Osmanlı Donanması'nın Durumu*, Cahit Kayra (çev.). İstanbul: Tarihçi Kitabevi, 2011.
- Rauch, G. V., *Conflict in the Southern Cone: The Argentine Military and the Boundary Dispute with Chile, 1870-1902*. Westport: Praeger Publishing, 1999.
- Roberts, John, "Warship of Steel 1879-1889", R. Gardiner (Ed.). *Steam, Steel and Shellfire: The Steam Warship 1815-1905*, London: Conway Maritime Press, 1992, 95-112.
- Roksund, Arne, *The Jeune École: The Strategy of the Weak*, Leiden: IDC Publisher, 2007.
- Ropp, Theodore, *The Development of a Modern Navy: French Naval Policy, 1871-1904*. Maryland: United States Naval Institute, 1987.
- , "Kıtada Çıkan Deniz Gücü Doktrinleri", E. M. Earle (Ed.). *Modern Stratejinin Ustaları*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, 571-582.
- Sandler, Stanley, *Battleship: Illustrated History of Their Impact*, California: ABC-CLIO Inc., 2004.
- Sleeman, C. W., *Torpedoes and Torpedo Warfare*, Portsmouth: Griffin & Co., 1880.
- Sondhaus, Lawrence, *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867-1918: Navalism, Industrial Development and The Politics of Dualism*, Washington: Library of Congress Publishing, 1994.
- Sondhaus, Lawrence, *Naval Warfare 1815-1914*, New York: Routledge, 2001.
- , *Navies of Europe*, New York: Routledge, 2002.
- , "Deniz Gücü ve Deniz Savaşları", J. Black (Ed.), *Dretnot, Tank ve Uçak Modern Çağda Savaş Sanatı 1815-2000*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2003, 185-207.
- Speller, Ian, *Understanding of Naval Warfare*, New York: Routledge, 2014.

- Sprout, M. T., "MAHAN: Deniz Gücü Vaizi", E. M. Earle (Ed.), *Modern Stratejinin Ustaları*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007, 539-571.
- Stern, Robert C., *Destroyer Battles: Epics of Naval Close Combat*, Yorkshire: Pen&Sword Books Ltd., 2008.
- Sumida, J. Tetsuro, *In Defence of Naval Supremacy: Finance, Technology and British Naval Policy 1889-1914*, London: Routledge Publishing, 1993.
- Synmonds, Craig L., *The Civil War at Sea*, California: ABC-CLIO, 2009.
- Şirokorad, A. B., *Rusların Gözünden 240 Yıl Kıran Kıran Osmanlı-Rus Savaşları*, İstanbul: Selenge Yayınları, 2009.
- Theolin, Sture, *İstanbul'da Bir İsveç Sarayı*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2001.
- Tucker, Spencer, *Handbook of 19th Century Naval Warfare*, Gloucestershire: Sutton Publishing Limited, 2000.
- , *The Encyclopedia of The Wars of the Early American Republic 1783-1812*, California: ABC-CLIO Publishing, 2014.
- Uyar Mesut ve Erickson, Edward J., *Osmanlı Askerî Tarihi*, İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2014.
- Uzunçarşılı, İsmail H., *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988.
- Vehbî, *Sûrnâme: Sultan Ahmet'in Düğün Kitabı*, M. Tulum (Haz.). İstanbul: Kabcacı Yayınevi, 2008.
- Wallach, J. L., *Bir Askerî Yardımın Anatomisi, Türkiye'de Prusya-Alman Askerî Heyetleri 1835-1919*, F. Çeliker (çev.). Ankara: Genelkurmay Basımevi, 1985.
- Willmott, H. P., *The Last Century of Sea Power: From Port Arthur to Chanak 1894-1922*, Bloomington: Indiana University Press, 2009.
- Wilson, H. W., *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt 1: 1850-1914*, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2007.
- Woodman, Rirchard, *The History of the Ship: The Comprehensive Story of Seafaring from the Earliest Times to the Present Day*, London: Conway Maritime Press, 1997.
- Woods, Henry, *Torpedo Fenni, Tedâfui Torpidoların Beyanı*, Halil (çev.). İstanbul: Bahriye Matbaası, 1886.
- , *Türkiye Anıları Osmanlı Bahriyesi'nde 40 Yıl 1869-1909*, İstanbul: Yelken Matbaası, 1976.
- Yasamee. F. A. K., *Ottoman Diplomacy Abdülhamid II and the Great Powers 1878-1888*, İstanbul: The Isis Press, 1996.
- Yavuz, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Misyönlör*, İstanbul: Deniz Basımevi, 2003.
- Yorulmaz, Naci, *Arming The Sultan: German Arms Trade and Personal Diplomacy in the Ottoman Empire Before World War I*, London: I.B. Tauris & Co. Ltd., 2014.
- Yüce, Emin, *Abdülhamid Donanması'nda Bir Bahriyeli: Donanma Zâbiti Emin Yüce'nin Hatıraları*, Şakir Batmaz (Yay. Haz.). İstanbul: Timaş Yayınları, 2010.
- Ziya, Ethem, *Gemi Topçuluğunun Geçirdiği Safhalar*, İstanbul: Deniz Matbaası, 1934.

Sürelî Yayınlar

- Batmaz, Şakir, "Osmanlı Devleti'nde Ataşenavallık (Deniz Ataşeliği) Müessesesi ve Londra Ataşenavallığı", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23, Kayseri: Erciyes Üniversitesi, 2007, ss. 533-549.
- , "Tersane-i Âmire'de Üretim ve Performans (R.1297/M.1881-1882)", *Yayınlanmamış makale çalışması*.
- Bedirhan, Yaşar ve Atabey, Figen, "Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)" *Turkish Studies*, 8/5., Bahar 2013, 127-139.
- Besbelli, Saim, "Meşrutiyet Donanması", *Donanma Dergisi*, 437. İstanbul: Deniz Basımevi, 1962, ss. 67-109.
- , "İstibdat Devrinin Osmanlı Donanması", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, 440.VII. İstanbul: Deniz Basımevi, 1963, ss. 76-91.
- Hobart-Hampden, A. C., "Systems of Offense and Defense in Naval Warfare", *The North American Review*, 127, December 1878, ss. 209-231.
- , "Progress in Naval Armament", *The North American Review*, 139, November 1884, ss. 152-166.
- Hülagü, Metin, "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir Değerlendirme: 1897 Osmanlı-Yunan Harbi Örneği", *Türkler*, 13, Ankara: Ycni Türkiye Yayınları, 2002, ss. 830-844.
- Kipp, J. W., "Undersea Warfare in Russian And Soviet Naval Art 1853-1941", *Dalhousie University Conference*, Halifax: University Press, June 1989.
- Komatsu, Koari, "Financial Problems of The Navy During The Reign of Abdülhamid II", K. Fleet (Ed.). *Oriente Moderno*, XX (LXXXI), 2001, ss. 210-219.
- Meray, S. L., "Bazı Türk Anlaşmalarına Göre Korsanlık ve Deniz Haydutluğunun Yasaklanması", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.XVIII. sayı 3, 1963, ss. 105-188.
- Mercan, Evren, "Kruvazörlerin Tarihçesi", *C4 Defence Savunma Dergisi*, 16, Temmuz 2014, ss. 44-50.
- , "Osmanlı Bahriyesi'ndeki İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid", *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 15, Haziran 2012, ss. 163-187.
- , "Sultan II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyum Bildirileri*, 4.Cilt. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014, ss. 97-125.
- Mert, Ömer, "Osmanlı Bahriye Mirlivası Bucknam Paşa", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi Yayınları*, Mayıs 2004, ss. 85-89.
- Ölmez, Adem, "Askeri Teftiş Komisyonu'nun Kuruluşu ve Faaliyetleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 43, 2007, ss. 115-135.
- Uyaniker, Ferdi, "Osmanlı'nın Amerikalı Paşası Amiral Ransford D. Bucknam", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, Sayı:613, Mayıs 2012, ss. 108-112.

- Ülkü, Osman, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Savunma Sistemi Olarak Tabya Mimarisi" *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 27, 2007, ss. 88-102.
- Yener, Emir, "Osmanlı Donanmasında Buhar ve Zırhlı Devrimi 1830-1876", *Toplumsal Tarih*, 198, Haziran 2010, ss. 54-60.
- Yıldız, Gültekin "Osmanlı'nın Dış Askerî İstihbaratında Formelleşme: Elçiliklerde Ataşemiliterliğin İhdası ve Osmanlı Askerî Ataş Raporları", *Hacettepe Üniversitesi Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 17, 2012, ss. 239-265.

Tezler

- Akarlı, Engin, *The Problems of External Pressures, Power Struggles and Budgetary Deficits in Ottoman Politics under Abdülhamid II (1876-1909): Origins and Solutions*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Princeton University.
- Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamid Devri Osmanlı Donanması*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kayseri: Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erciyes, 2002.
- Bektaş, M. Yakup, *The British Technological Crusade to Post-Crimean Turkey: Electric Telegraphy, Railways, Naval Shipbuilding and Armament Technologies*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, University of Kent, Canterbury, 1995.
- Düzcü, Levent, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği 1825-1855*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2012.
- Ekinci, M. Uğur, *The Origins of The 1897 Ottoman-Greek War: A Diplomatic History*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilkent Üniversitesi Tarih Bölümü, Ankara, 2006.
- Soydemir, Selman, *Osmanlı Donanmasında Yabancı Müşavirlerin Etkileri (18 ve 19. Yüzyıllar)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, İstanbul, 2007.

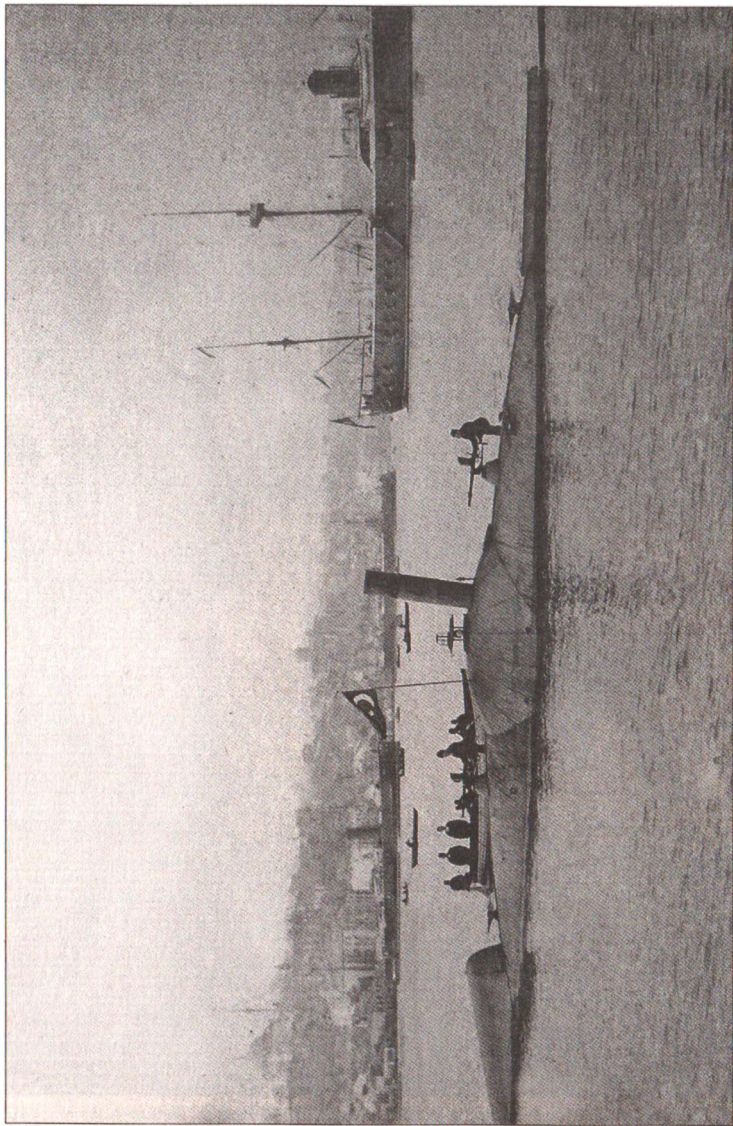
Cerideler

- Bahriye Salnamesi* 1890-1892-1893-1901.
- CB. (Ceride-i Bahriye): 28, 63, 123, 244, 274.
- The New York Times* (2 June 1882), s.5.
- The New York Times* (29 December 1900), s. 3.
- Risâle-i Mevkûte-i Bahriye*.

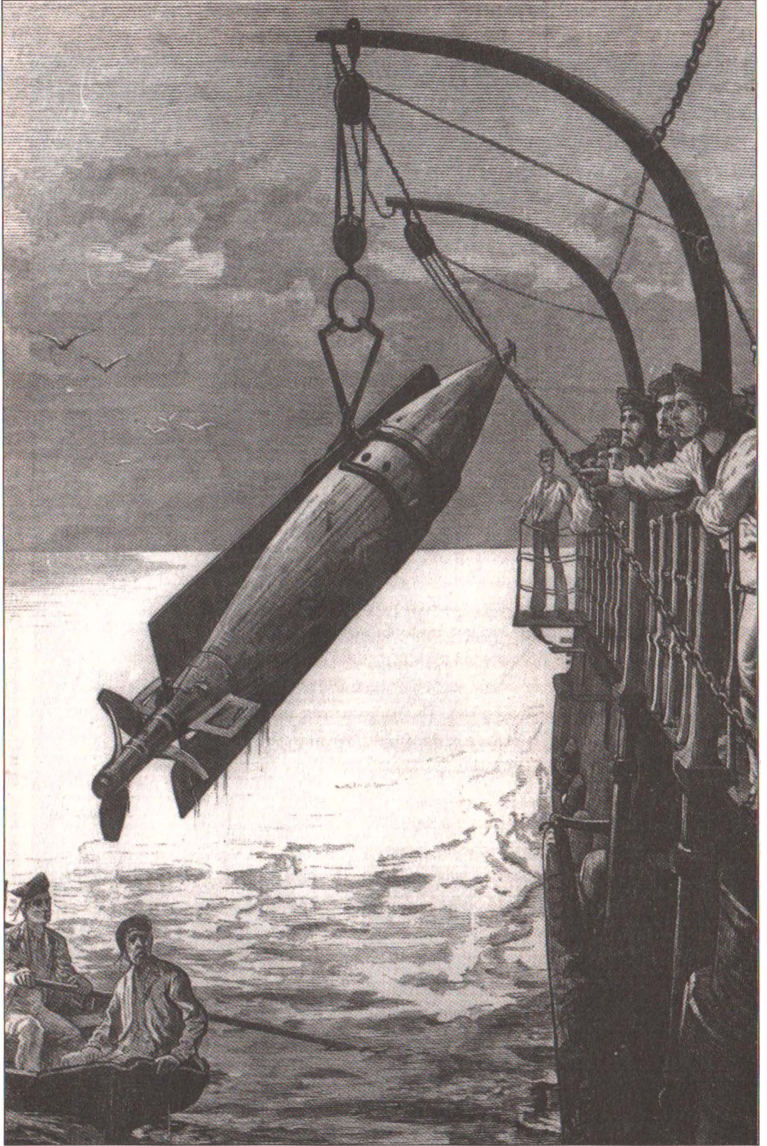
Ansiklopediler ve Sözlükler

- Büyük Lûgat ve Ansiklopedi*, İstanbul: Meydan Yayınevi, 1973.
- Encyclopedia Britannica*, <http://www.britannica.com>
- Nutkî, *Kamus-i Bahri Deniz Sözlüğü*, İstanbul: İş Bankası Yayınları, 2011.
- Zaloğlu, Mustafa, *Gemici Dili*, İstanbul: Deniz Basımevi, 1988.

EKLER



EK-1: Abdülhamid (Nordenförlt-II) denizaltısı Halic'te tecrübe seyrinde (Deniz Müzesi Arşivi)



EK-2:Whitehead torpidosunun ilk modellerinin tecrübesi (Hill, 2000: 25).

LAY'S LOCOMOTIVE TORPEDO.

PLATE XXXVIII

Fig 122.

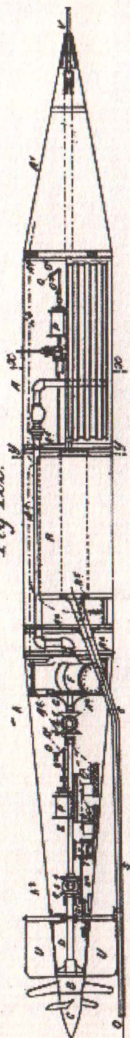


Fig 123

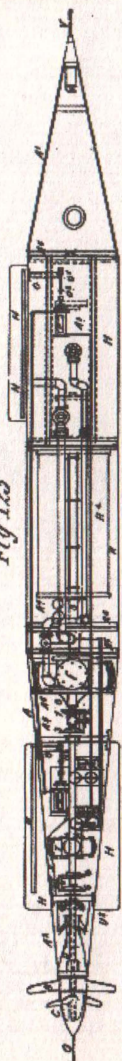


Fig 124

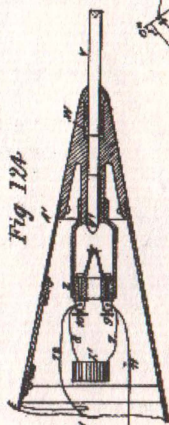


Fig 125



Fig 126





EK-4: Mirliva Kalau von Hofe Paşa (İstanbul Üniversitesi Nadir Eserler Kütüphanesi)



EK-5: Çanakkale Boğazı'ndaki Krupp bataryalarının konumu ve ateş menzilleri (NA, ADM. 231/18. Chart No:1198).



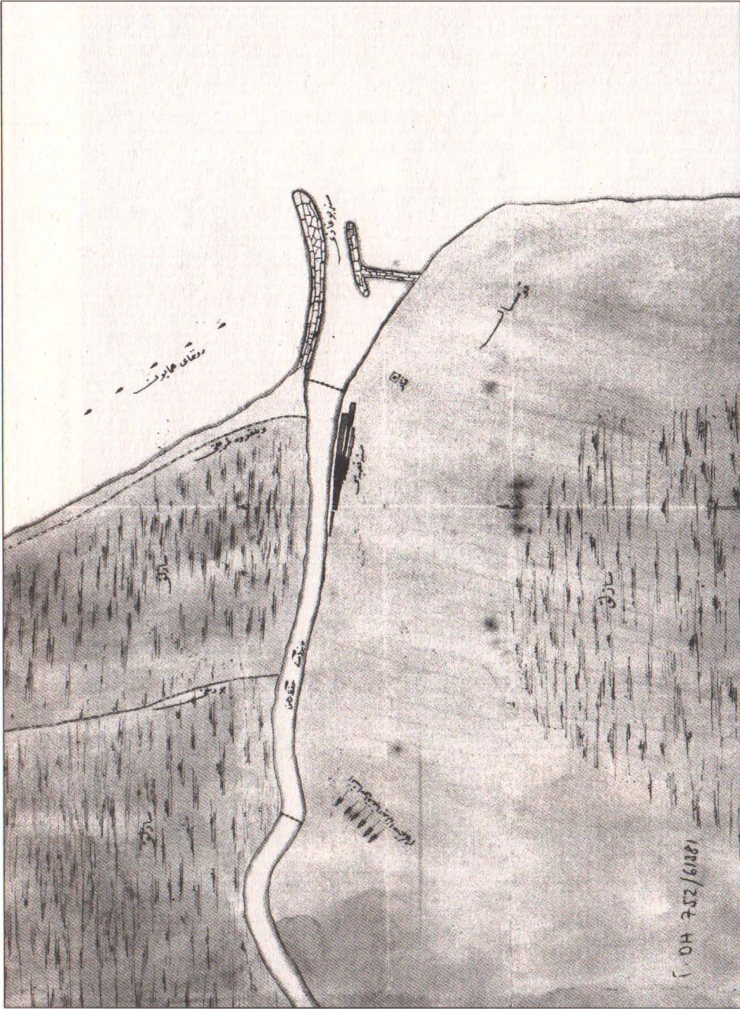
EK-6A: 1898 yılında Kaptan Muhittin Efendi tarafından hazırlanan Boğazlar ve Karadeniz'in hidrografik haritasıdır (BOA, HRT. 710/01).



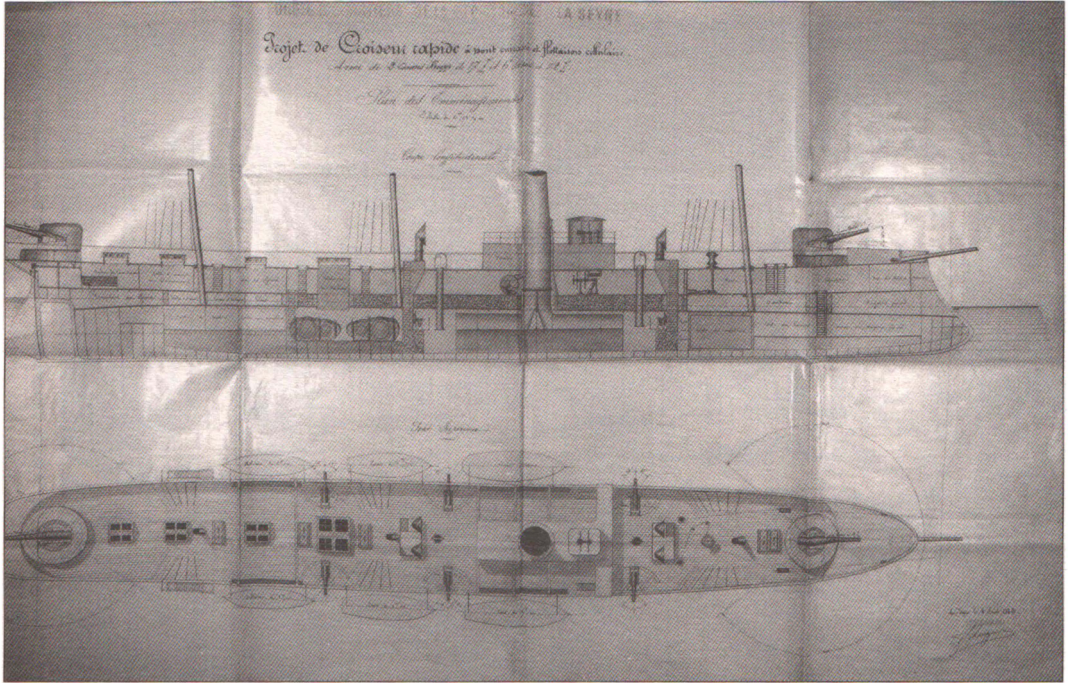
EK-6B: 1898 yılında Kaptan Muhittin Efendi tarafından hazırlanan Boğazlar ve Karadeniz'in hidrografik haritası (BOA, HRT. 710/01).



EK-7: Zırhlı kruvazör gibi büyük gemilerle monitör, gambot, torpido, tarassut ve diğer gemilerin seyir güzergâhını gösterir harita. Ayrıca çıkarma ve taarruz noktaları ile düşmanın bombardıman yapabileceği hedefler gösterilmiştir. 10 Nisan 1894 (BOA, HRT. 716/01).



EK-8:93 Harbi sırasında Karadeniz'de görev yapan Osmanlı Donanması'na ait fırkalar ve konumları (BOA, İ. DH. 752/61381).



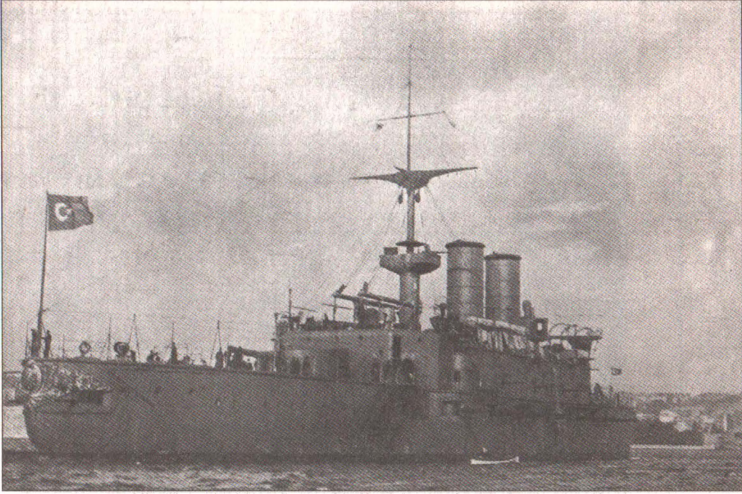
EK-9: Forges et Chantiers de la Méditerranée Firması'nın 1883'de Bahriye Nezareti'ne verdiği kruvazör teklif planı (BOA, Y. PRK. ASK. 20/17).



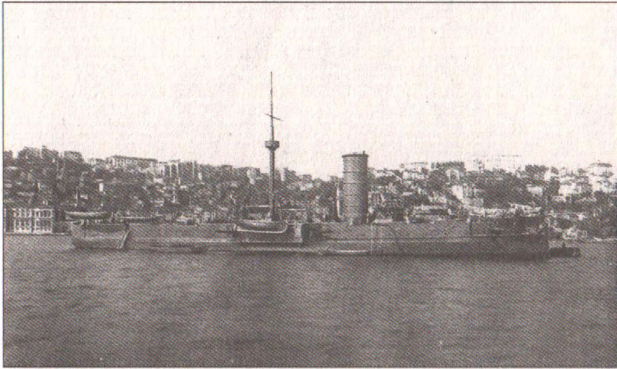
EK-12: Hamidiye ve Mecidiye muhafazalı kruvazörleri (İcıl-Tunca Örses Arşivi)



EK-13: Bucknam Paşa (ortada), Binbaşı Rauf (Orbay-en sağda) ve bahriye zabitan heyeti. (İclal-Tunca Örses Arşivi)



EK-14: Mesudiye Muharebe Gemisi (Şehbal Mecmuası)



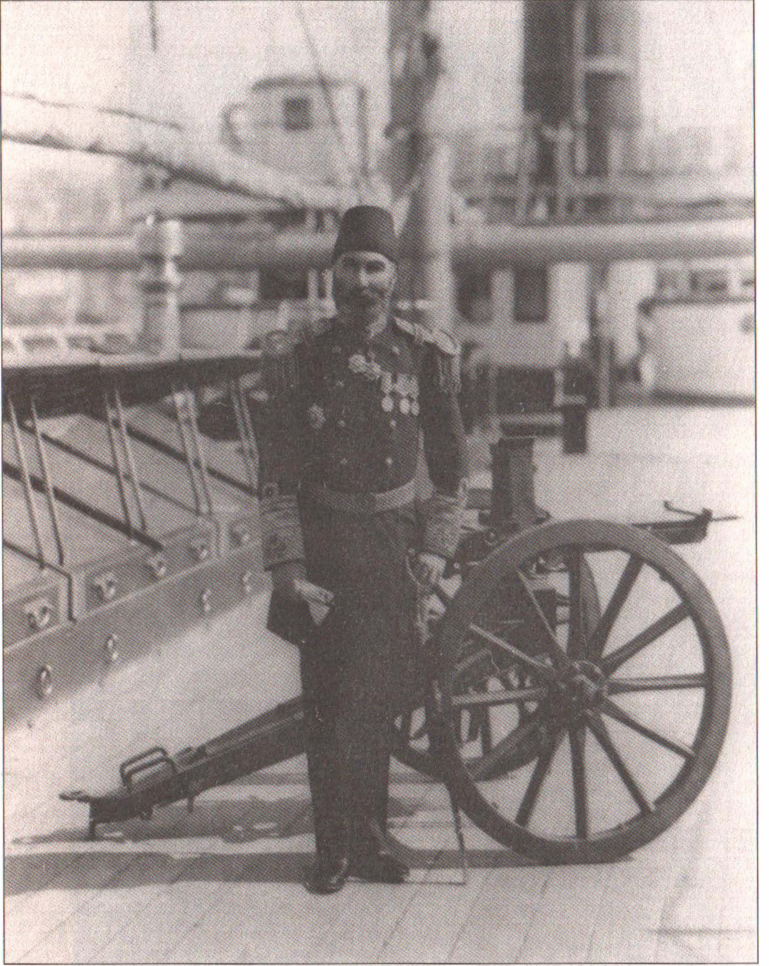
EK-15: Muin-i Zafer Korveti (Şehbal Mecmuası)



EK-16: Bahriye Nazırı Müşir Hasan Hüsnü Paşa (Askeri Müze Koleksiyonu)



EK-17: Mühür-i Zafer Korveti Zabıtları (Şehbal Mecmuası)



EK-18: Osmanlı Donanması'nda Zırhlı Filo Komutanı Mehmed Paşa (The Library of Congress)



EK-19: Teftiş-i Umûmî-i Askerî Komisyon-ı Âlîsi Azası Bahriye Mirlivasi Hakkı Paşa (Askerî Müze Koleksiyonu)

On dokuzuncu yüzyıl, askerî teknolojilerin muazzam dönüşüm geçirdiği bir dönemdi. Yeni teknoloji ürünü çelik zırh ve kuyruktan dolma toplarla donatılmış yeni tipteki ana muharebe gemileri, denizci devletlere denizlerin kontrolü aşamasında önemli bir üstünlük sunsa da, torpidonun keşfiyle bu imkân kısa bir süreliğine sona erecekti. Bir anlamda torpedo, deniz savunma doktrinleri ve buna bağlı olarak donanmaların yeniden yapılanması sürecine hatırı sayılır katkılarda bulundu. Osmanlı karar mekanizmasında da bir dönüm noktasını teşkil eden ve donanma stratejisindeki köklü değişimlerin kurgusunu belirleyen hadiseler, torpidonun tarihte ilk defa kullanıldığı 93 Harbi ve akabindeki 1897 Osmanlı-Yunan Harbi'dir.

Osmanlı Devleti'nin sahip olduğu iktisadi ve sınai imkânlar doğrultusunda başta "Jeune École" olmak üzere önde gelen deniz harp doktrinlerini kendi jeopolitik ve stratejik hassasiyetlerine göre şekillendirmesi ve bunu muharebe sahasında edindiği tecrübelere uygun biçimde tatbik etmesi, dönemin şartları gözetildiğinde kaçınılmaz bir sonuçtu. Elinizdeki kitapta, Sultan II. Abdülhamid Dönemi boyunca Osmanlı Bahriyesi'nin hızla değişen koşullar altındaki güvenlik hassasiyetleri ve buna bağlı olarak takip ettiği stratejik yaklaşımları doktrin, teçhizat ve personel ekseninde mercek altına alınmıştır. Bu çalışmada Sultan II. Abdülhamid Donanması'nın yeniden yapılanma süreci veyahut daha popüler bir tabirle modernizasyonun, gemi tedarik ve inşaa faaliyetlerine olan dolaylı/direkt etkisi ve Osmanlı'nın deniz güvenliğinin sağlanması noktasında ne derece başarı kaydedildiği sorgulanmıştır.

